

## 官営八幡製鉄所における鉍石輸送

大島, 久幸  
高千穂大学経営学部

<https://doi.org/10.15017/13793>

---

出版情報 : エネルギー史研究 : 石炭を中心として. 19, pp.29-45, 2004-03-01. 九州大学石炭研究資料  
センター  
バージョン :  
権利関係 :

# 官営八幡製鉄所における鉍石輸送

大 島 久 幸

はじめに

- 1 八幡製鉄所における自社船輸送
  - 2 大冶鉄鉍石・漢陽銑鉄輸送と三菱商事・三井物産
  - 3 マレー鉄鉍石輸送と南洋鉍業
- おわりに

はじめに

本稿では、一九〇〇年代から一九二〇年代にかけての八幡製鉄所における輸入原料鉍石の輸送の実態について、一次資料を用いて実証的に分析することで、同所における物流の経営上の意義を明らかにしたい。

八幡製鉄所の原料鉍石輸入については、すでに豊富な先行研究が存在する。しかし、本来、製鉄業にとって生産費の大きな部分を占め、経営的自立化の基礎であるべき原料輸送の問題がどのように克服されたのかという観点は、これまで必ずしも十分に取り上げられることがなかった。

すなわち、八〇年代までに活発に行われた日本資本主義全体の構造把握という視覚からの研究や九〇年代の制度史的研究では、輸送史的観点は、あくまで生産活動にかかわる副次的論点としての位置づけしか与えられてこなかったといえよう。

数少ない先行研究として、大冶鉄鉍石輸送については、佐藤昌一郎氏の研究があり、マレー鉄鉍石輸送については、奈倉文二氏の研究がある。前者では、国家資本と財閥資本との結合関係の側面を示すものとして、三菱による大冶鉄鉍石輸送が論じられ、後者においては、南洋鉍業によるマレー鉄鉍石輸送の問題について一次資料を用いて詳細な分析が行われている点で注目される。本稿では、それら先行研究を踏まえつつ、対象時期を通じた八幡製鉄所の鉍石輸送全体に対する取組みを実証的に分析していきたい。

ところで、近年、急速に交通史と産業史を架橋する研究が蓄積されつつある。たとえば、渡邊恵一氏の研究では、製鉄業同様に輸送が経営上、重要な意義を有するセメント産業を取り上げ、産業と流通の関係に関し

て体系的な把握が試みられている。すなわち、浅野セメントでは当初、既存の在来的流通条件に受動的対応していたが、産業革命期の鉄道発達に伴う近代的流通条件の整備、セメント需要の拡大と過剰生産に伴う企業間競争の激化といった一連の経緯のなかで、企業側が流通条件に対して能動的に対応するように変化していったとされる。特に一九二〇年代の「慢性不況」期になると過剰生産を抱えた企業のコスト意識が高まり、川上部門の物流を担当する企業との階層的、非対称的關係が構築されていった点が解明されている。

そこで以下では、産業における輸送史的研究を意識しつつ、八幡製鉄所がその経営基盤の確立に際して、原料調達物流にいかなる対応をしていったのかを実証的に明らかにしていきたい。

## 1 八幡製鉄所における自社船輸送

八幡製鉄所では、早くから自社船を保有し、原料鉱石他の輸送を内部化していた。自社船保有の契機は、第一次拡張工事に伴う、海外原料輸送量の増加であった。製鉄業に強い関心を持つ海軍当局が、日露戦中に拿捕した汽船の一部を製鉄所の輸送に供するために農商務省に移管したことがその契機となっている。その結果、日露戦後期には、八幡製鉄所は、自社船五隻、総噸数一万四四六二トンを有する大手運航業者としての側面を有するようになった。

なお、日露戦後における八幡製鉄所の自社船を示すと第1表のごとくであった。

第1表 日露戦後における八幡製鉄所自社船 (単位 トン)

船名	総噸数	竣工年代	備考
広南丸	1,367	1902年	1931年 売却
吉林丸	1,492	1889年	1929年 売却
恵山丸	3,159	1893年	1930年 売却
汐首丸	3,755	1898年	1920年 沈没
影島丸	4,689	1898年	1917年 ドイツ潜水艦により撃沈
合計	14,462		

〔備考〕 『日本製鉄株式会社史』433頁より作成。

第2表 八幡製鉄所輸送実績(1911年)と自社船輸送能力 (単位 トン)

輸送実績	数量	自社船輸送能力	能力	内部化率(A/B)
鋼材生産高	176,564	広南丸(八幡/阪神・京浜)	37,000	
		吉林丸(八幡/阪神・京浜)	42,000	
合計(A)	176,564	合計(B)	79,000	44.7%
朝鮮・中国鉱石入荷高	234,341	恵山丸(朝鮮・華中/八幡)	70,000	
朝鮮・中国石炭入荷高	84,776	汐首丸(朝鮮・華中/八幡)	85,000	
合計(A)	319,117	合計(B)	155,000	48.6%

〔備考〕 第1表に同じ。

ただしこれら自社船は、当初、日本郵船、三井物産や松商洋行に操備船で運航され、八幡製鉄所が自社運航する体制に移行したのは、大正期に、製鉄所の組織整備が進んで以後のことであった。すなわち、大正期に入ると、広南丸、吉林丸の小型船二隻は販売部製品課に配し、主として阪神・京浜地域への鋼材輸送に当たるとともに、恵山丸、汐首丸の大型船二隻を経理部運輸課に所属させ、主として大冶鉄鉱石、大連・青島の石炭及び苦灰石などの原料輸送に当るようになったのである。

ただしこれら自社船の輸送能力は、あくまで原料輸送に一部を担当するに過ぎず、社内の輸送需要を十分に満たす状況にはなかった。明治末の状況を第2表で確認しよう。

すなわち、八幡製鉄所の自社船運航能力は、明治末の段階でも輸送需要に対して、鋼材、原料ともに半分以下の能力しか有していなかった。しかも、原料輸入量は、グラフ1に見るように大正期に入って逐年、増加していったのであり、輸送需要は増大傾向にあった。

この間、香椎丸（建造年一九二九年、総噸数三二一八噸）、宗像丸（同一九三〇年、三三三三噸）の二隻が昭和期に入って老朽船の代船として建造されたが、同所においてその輸送力が大きく増強されることはなかったのである。

以上のように八幡製鉄所では、原料輸送の一部について、自社船を保有して内部化していたが、全体としては内部化の比率を大きく後退させつつあったといえよう。では、こうした自社船所有に基づく輸送は、経営的によどのような意義を有していたのか。大きく二つの点が指摘できよう。

第一は、取引相手に対するバーゲニングパワーとなる点である。自社

船の運航実績は、業者との交渉に際して、その契約の基準とされ、自社輸送能力が交渉を有利にする手段となっていたと思われる。実際、後述のように、同所の鉱石運賃は概して低水準で推移したことや、自社船保有に對する業者からの反対もあったとされるのも、その証左であろう。

第二は、原料安定供給のための臨時的備えとしての意義である。すなわち自社船は「時にその緊急配船によつて貯蔵原料不足による操業上の支障をのぞいた」とされ、経営上、臨時的に発生する輸送のための予備能力としての機能を果たしていた。

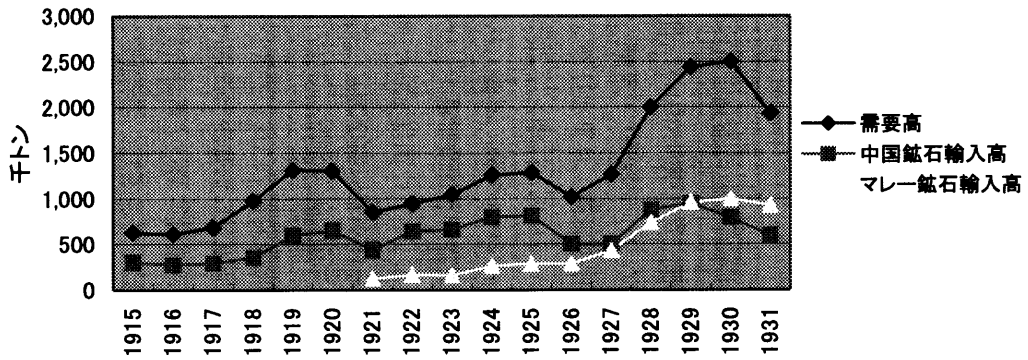
## 2. 大冶鉄鉱石・漢陽鉄輸送と三菱商事・三井物産

本章では、一九二〇年代において八幡製鉄所の原料鉱石として重要な地位を占めた大冶鉄鉱石の輸送の実態について分析する。なお、大冶鉄石輸入については、漢冶萍公司借款研究として、日本帝国主義の性格規定とも関連しつつ究明されてきた。その中で三菱合資・三菱商事による大冶鉄鉱石輸送や三井物産による漢陽鉄輸送は、国家資本と財閥の強い結びつきを示す好例として扱われてきた経緯がある。それら論点との関連も含め、以下、検討を進めていきたい。

### 【三菱合資の大冶鉄鉱石輸送】

一九二〇年代までの八幡製鉄所の原料鉱石の大半が、中国・大冶から輸入されていたのは周知の通りである（グラフ1参照）。その際、大冶鉄石の輸送は自社船輸送による分を除いて、明治期以来、三菱が担当していた。すなわち、三菱合資では、一八九九（明治三二）年に大冶鉄鉱

グラフ1 八幡製鉄所鉄鉱石供給先推移



[備考] 奈倉文二『日本製鉄業史の研究』近藤出版社、1984年、16頁より作成。

石輸送契約を締結し、同年、三菱合資定款の営業課目に船舶運送業が追加されることとなる。<sup>(3)</sup>

三菱は、当初、大冶鉄鉱石輸送に社船飽浦丸(二七七一ト)を当てて輸送を行うが、一九〇二年には、同輸送に適した若松丸(GT二七七四ト)、大冶丸(同二、七九五ト)の二隻を新たに建造し、鉄石輸送に従事することとなった。<sup>(3)</sup>

第一次大冶鉄鉱石輸送契約の期間は一九〇〇(明治三三)年から一九一〇年までの一〇年間

第3表 三菱合資時代における大冶鉄鉱石輸送高の推移 単位 トン

年次	鉄石輸送高	備考
1900(明治33)年	15,767	八幡製鉄所と10ヵ年の輸送契約締結
1901年	71,708	
1902年	49,758	
1903年	54,143	
1904年	39,656	
1905年	94,320	
1906年	105,000	
1907年	103,800	
1908年	130,000	
1909年	105,517	
1910年	106,060	大冶鉄鉱石輸送契約更新(9月)
1911年	137,527	
1912年	200,053	東亜通商と大冶鉄鉱石輸送契約(2月)
1913(大正2)年	265,300	
1914年	292,400	
1915年	300,350	
1916年	288,870	東亜通商関係 31,650ト 東亜通商関係 19,400ト

[備考]『三菱商事社史』1986年、97頁より作成。

であったが、第3表に見るように、当初の輸送量は二万トンに満たず、その後七万トンにまで増加するが、一九〇四年まではむしろ減少傾向にあった。しかし、日露戦後になると輸送量は大幅に増加し、一九〇六年には一〇万トン台となり、以後、一九一二年には二〇万トン台、一九一五年には三〇万トン台と大正期にもその輸送量を増加させていった。では、八幡製鉄所と三菱合資の輸送契約の内容はどのような特徴を有

していたのか。

なお、一九〇〇（明治三三）年の契約書については、佐藤昌一郎氏がすでに丹念な分析を行っている。ただし、同契約は後掲の一九一〇年代の契約書と内容を大きく異にしており、実施段階のいずれかの時点において、大きな変更が行われたと考えられる。<sup>(1)</sup> 本稿では、実施段階が判明する一九一〇年代の両者の契約内容を確認するに留めたい。

さて、判明する一九一六（大正五）年の契約書のうち、関連する主要な項目を挙げると下記の通りである。<sup>(2)</sup>

#### 大冶鑛石運搬契約書

支那大冶鑛石運搬請負ノ件ニ関シ製鉄所長官押川則吉（以下単ニ甲ト称ス）ト三菱合資会社業務担当社員男爵岩崎久弥（以下単ニ乙ト称ス）トノ間ニ左ノ契約ヲ締結ス

#### 第一条

乙ハ大正五年四月一日以後大正一五年三月末日迄拾ケ年間毎年二五万噸乃至四〇万噸ノ大冶鑛石ノ運搬ヲ為スベシ 但シ一千「キロ」ヲ以テ一噸トス

毎年度ノ運搬數量ハ前年度ニ於テ甲ヨリ乙ニ通告スルモノトス

#### 第二条

本契約期間中第一条ニ依ル鑛石ノ數量ヲ四〇万噸以上ニ増加スル必要アルトキハ本契約ニ準シ甲ハ乙ヲシテ其全部ヲ運搬セシムルモノトス 但シ本増量額ニ対スル運搬賃ハ別ニ協定スルモノトス

#### 第三条

本輸送ノ方法ハ海洋船ヲ以テ大冶ヨリ八幡直航ニ輸送スルカ又ハ大冶ヨリ蕪湖迄曳船舫ヲ以テ輸送シ蕪湖ニ於テ海洋船ニ積替ヘ八幡ニ輸送スルモノトス

#### 第四条

但蕪湖積替輸送ノ場合ノ手續ニ関シテハ別ニ協定スルモノトス

大冶製鉄所間鑛石運賃ハ輸送數量ノ多寡ニ從ヒ遞次ニ左ノ賃率ニ依ルモノトス

- 一、輸送數量十一万トン以下 一噸ニ付金二円八〇銭
- 二、十二万噸ヲ超ユル輸送數量 一噸ニ付金二円六〇銭
- 三、二五万噸ヲ超ユル輸送數量 一噸ニ付金四円

前項運賃ノ外大冶ニ於ケル鑛石積込賃及製鉄所ニ於ケル鑛石陸揚賃ハ甲ノ負担トス

（途中省略）

#### 第九条

本契約ハ大正五年四月一日ヨリ実施スルモノトス明治四三年九月一二日締結ノ運搬契約及明治四五年一月一七日ノ追加契約ハ本契約実施ノ日ヨリ解除セラレタルモノトス

（以下省略）

大正五年四月一日

製鉄所長官 押川則吉

三菱合資会社業務担当社員 男爵岩崎久弥

上掲の大冶鑛石運搬契約における最大の特徴は、輸送量に応じて運賃を予め設定し（第四条）、これが長期間固定される契約になっている点

である。船積・陸揚賃が八幡製鉄所の負担となつてゐるため、その分の変動はあるもの大冶・八幡間の運賃の変動リスクは基本的に三菱が負うという契約内容になつてゐる。

なお、上掲契約書は、第一次契約（一九〇〇年〜一九一〇年）契約終了後に締結された第二次契約（一九一〇〜一九二〇年）の途中における更新となつてゐるが、おそらく輸送可能数量の増加に伴う改定であつたとおもわれる。

すなわち、当初、三菱の鉱石積取は長江増水期のみであつたが、輸送量増加への対応として、減水期にも輸送を可能にするべく蕪湖に中継貯鉱場を設けて、大冶より舢舨輸送により貯鉱し、蕪湖の本船積取りを開始した。この結果、上掲契約書では、輸送可能量も四〇万トンに増量されている（第一、三条）と思われる。

契約書のうち、特に留意すべきは固定運賃の相場であろう。一九一〇年に設定された第二次契約では、一〇年間固定の引受け運賃は、二円八〇銭（一二万トン以上は二円六〇銭）とされており、上掲契約書でも新規増加分が四円に設定されているもの（ただし冬季輸送に伴う増加分については、大冶／蕪湖間の舢舨運賃と積卸費用が別途かかるため、実質的には新増加分も値上げにはなつてゐないと思われる）、基本的な運賃設定には変更がなかつた。しかし、契約更新の時期は、第一次大戦時の未曾有の運賃高騰期に当たつており、契約の固定運賃は市場相場と大きくかけ離れたものであつた。

以上の点に関して、漢陽鉄鉄の輸送を引き受けている三井物産が当時の三菱の状況を次のように評している。

「三菱ハ御承知ノ如ク長江若松間ノ荷物四十萬噸ヲ運搬セサルヘカ

ラサル義務ヲ有シ、我々モ漢陽若松間ノ鉄鉄運搬ト同様ニ（三菱ハ我々ヨリ後ニ運賃ヲ改正セリ）非常ニ安値ニ契約シ居リ此損毛タルヤ蓋シ驚クヘキモノナラン、勿論三菱ハ是レカ為メニ引当テタルモノナランカ、我々ハ僅カニ四萬噸ヲ引受ニ依リ一二五、六万円ノ損失ヲ出スヨリ考ナレハ、三菱ノ四十萬噸引受ニ依ル苦痛ハ頗ル大ナルモノナランカ：之ヲ運搬シ尽ス点ハ唯感服ノ外ナキ次第ナリ」

すなわち、三菱合資の引受け運賃は、同業他社をして「感服の外なき」ほどの低運賃であつて、実際には大きな損失の発生が見込まれていた。その結果、三菱では、当該期に損失の一部負担を八幡製鉄所に求める陳情を行うことになる。

たとえば、一九一八年の陳情経過を説明した製鉄所資料を挙げると下記の如くであつた。

「大冶鉄鉱石運搬請負賃増額ノ件

大正五年四月一日付ヲ以テ三菱合資会社ト契約相成居候大冶鉄鉱石ノ運搬ニ関シ三菱合資会社ヨリ：運賃補給ノ義願出候 其要旨ハ昨年度ニ於テハ同社ノ損失額ニ対シ幾分ノ補給相蒙リ候処 其後備船料ハ依然高値ヲ維持シ同社所有船船費ノ増加其ノ他燃料炭々価等ノ騰貴ヨリ生スル損失多大ニシテ：損失額補給セラレ度ト謂フニ在リ

：海運界ノ情況ハ将来ニ於テ尚引続キ現時ノ運賃高ヲ持続スヘキ様被認候ニ付テハ其ノ儘推移スレハ運搬上ニモ支障ヲ来スヘキ処有之候故前年度補給ト同一趣旨ニ於テ運賃増額ハ不得止候ト認候」

では、三菱ではどの程度の損失が発生していたのか。製鉄所側が「大体ニ於テ穩当ナル計算ト被認候」とする一九一八年度における三菱側の

損失見込計算を示したのが第4表である。

同表によれば、三菱側では一九一八年度において、大冶鉄鉱石の輸送に伴って合計二七〇万円程度の損失発生が見込まれるとしている。その内訳を示せば、社船四隻（松浦丸、豊浦丸、大冶丸、若松丸）をもつて運搬する二一万吨については、約二五万円、定期傭船での運搬を予定している一四万吨については、約二四六万円である。すなわち、三菱は運賃高騰期に自社船保有による利益を享受できないばかりか、定期傭船輸送分においてはかなりの損失を負っていたのである。市場価格で輸送すれば、トン当たりで実質二〇円前後かかる運賃を二円から四円で輸送する契約内容自体に問題があることは明らかであろう。

こうした状況に対して、たとえば、三菱側でも運賃の増額を求めていることになるが、例えば、一九一六年九月から一九一七年三月までの輸送に対して、三菱側から提示されたトン当たり二円八七銭という運賃補給の要求に対して、製鉄所側は予算都合上という理由から、ようやく一円五〇銭の補給を行ったに過ぎなかった。

なお、この点に関連して、先行研究では、三菱の大冶鉄鉱石輸送については、漢冶萍公司に対する鉱石単価の抑制の一方で、三菱の「独占的運搬契約」運賃の増額を図ったことから国家資本と財閥の密接な関係を示す好例として扱われてきた。<sup>11)</sup>しかし、すでに見てきたように、一九一〇年代の両社の契約を見る限り、少なくとも借款に伴う収奪という意味合いにおいて、当該期の三菱側への支払運賃を含めることは難しいといえよう。

八幡製鉄所において、漢冶萍鉱石の低い鉄鉱石調達コストの競争力が、経営上重要な意義を持つのは第一次大戦後とされているが、そうした低

い原料調達コストに伴う競争力の増強には、むしろ三菱の低運賃輸送も含まれていたことが知れよう。

三菱は、運賃面で八幡の原料輸送コストの変動リスクを負っていたのであり、製鉄所は三菱との契約によつて大戦期における原料調達コストを低め、同所の競争力を補強していたのである。

【三井物産における漢陽製鉄輸送】

一九一一年（明治四四）年四月以降、八幡製鉄所に対して漢陽製鉄運搬契約を締結している三井物産でも三菱同様の状況が生じていた。三井物産の川村船舶部長は、一九一八年の会議で漢陽製鉄輸送について次のように発言している。<sup>12)</sup>

「漢口、若松間ノ銑鉄運搬契約ノ如キ、明治四四年頃ノ契約ニシテ今後大正一四年迄継続スルモノナルカ、明治四四年ヨリ三ヶ年間ハ一ヶ年一萬五千円乃至三万円許ノ利益アリタリシモ、其後ハ一ヶ年七、八〇万円、本年ノ如キハ一二七、八万円ノ損失ニシテ、明年ハ一三〇、一四〇万円

第4表 三菱における大冶輸送損失見込み(1918.4~1919.3)

	トン当たり 実 費	契約運賃	トン当たり 損 失 額	輸送量見込み	損失額合計
社船 夏季	3.713	2.696	1.01	152,400	153,924
社船 冬季	5.520	4.000	1.52	60,960	92,659.20
定期傭船 夏季	20.411	2.696	17.71	101,600	1,799,336
定期傭船 冬季	20.297	4.00	16.29	40,640	662,025.60
合計				355,600	2,707,944.80

[備考]「岩崎久弥 鉱石運搬改訂契約」(『文書』)より作成。



第5表 三井物産漢陽銃鉄輸送損失見込み(1918年)

	トン当たり実 際運搬費(円)	同契約運賃(円)	差引損失(円)	最小限運搬 数量(噸)	損失合計(円)
所有船輸送の場合	9.285	2.800	6.485	60,000	389,100
備船輸送の場合	31.030	2.800	28.230	60,000	1,693,800
所有船と備船とを 加味した場合 <sup>(1)</sup>	25.630	2.800	22.830	60,000	1,369,800

注(1)営業上実際使用している割合(所有船 24.81% 備船75.19%)  
 [備考]「岩崎久弥 鉾石運搬改訂契約」(『文書』)より作成。

ノ損失ヲ覚悟シ居ル次第ナリ、…銃鉄  
 契約ノ如キ今後モ毎年一二〇、一三〇  
 万円ノ損失ヲ為サ、ルヘカラスト思  
 ハ、誠ニ戦慄ニ堪ヘサルナリ」

漢陽銃鉄輸送でも長期契約に基づく運賃  
 の固定化が図られており、それが大戦期に  
 おける運賃の高騰によって市場価格との間  
 に大きな差異を生んでいたのである。参考  
 までに一九一八年に三井物産から製鉄所に  
 提出された資料に基づいて、漢陽銃鉄輸送  
 契約による損失見込みを示したのが第5表  
 である。三井物産側からの提出資料である  
 ことを割り引いて考えると、一般市  
 価トン当たり三一円の状況下において、二  
 円八〇銭という契約では「戦慄ニ堪ヘサル  
 ナリ」とする主張もあながち誇張ではない  
 ことが分かる。

こうした状況下において三井物産でも下  
 記のような運賃増額に関する要求を提出す  
 ることになる。<sup>(2)</sup>

…漢陽銃鉄運賃増額御願ニ関シ左ニ陳情  
 仕度候 欧州戦乱ノ突発以來經濟界ハ古

今未曾有ノ変調ヲ呈シ諸物価ノ暴騰ハ今ヤ其底止スル所ヲ知ラサルモノ  
 ノ如クニ御座候 就中船価ノ騰貴ハ忽チ雇船料ノ暴騰ヲ来シ一般物価並  
 ニ諸労銀ノ騰貴ト相俟テ運賃ハ戦前ノ最高相場ニ比シ二〇倍余ノ高率ト  
 相成候 而シテ弊社カ明治四四年四月一日製鉄所ニ対シ契約ヲ願候運賃  
 ハ雇船料最モ低率ナリシ其ノ当時ノ相場ニ比シテモ猶幾分ノ低率ヲ基礎  
 トシテ計算致候モノニテ之レヲ現在ノ運賃ト比較スレバ実ニ一噸ニ付二  
 八円二三銭ノ差有之候 更ニ社船ト備船トヲ加味シタル表ニ比較スルモ  
 尚二二円八三銭ノ差有之候 扱テ今一ケ年間ノ銃鉄運搬高ヲ御契約ニヨ  
 リ最小六万噸ト見積ルモ(契約ハ六万噸乃至一二万噸、併シ實際積取高  
 最近五ケ年ノ平均ハ一万一千噸)一三六万九八〇〇円ノ損失ト相成候  
 若シ欧州ノ戦乱ト市場カ現時ノ俣継続スルト仮定致候ハ、大正一四年迄  
 八ケ年間ノ損失ハ実ニ一、〇九五万八、四〇〇円ノ巨額ト相成申候：如  
 斯大損失ハ弊社船舶事業ノ發展ヲ阻止スル事大ナルニヨリ毎ニ憂慮措ク  
 能ハサル処ニ御座候

今回ノ如キハ時局ノ為弊社ノ損害莫大ニテ殆ンド堪ヘ能キモノナルニ  
 他方貴所ハ時局ト弊社提供ノ安運賃カ原因トナリテ甚大ナル収益ヲ挙ゲ  
 ラルルヲ目撃セルヲ以テ敢テ不遜ヲ犯シ御同情ヲノ仰キ 弊社ノ損害ヲ  
 軽減致度奉懇願候次第 何卒事情御酌量ノ上運賃増方特別ノ後詮議御  
 願申上候

大正七年八月

製鉄所長官 白仁武殿

三井物産株式会社  
 船舶部長 川村貞次郎

すなわち、大戦期における製鉄所高収益の源泉の一部が、漢陽鉄鉄の極端な低運賃にあるとして、それら運賃契約そのものの妥当性が喪失している現状を訴えた上で、契約運賃の値上げを申し出ているのである。やはり八幡製鉄所の原料輸送は長期契約に基づく運賃変動リスクの転嫁によって、大きな競争力を得ていたことが知れよう。

### 【三菱合資・商事における大冶鉄鉱石輸送の意義】

しかし、三菱側にとつても、大冶鉄鉱石輸送の長期契約締結には、引き受けるだけのメリットも存在した。一九一六年の上掲契約書で確認したような市場価格と大幅に相違した契約が、運賃高騰期にもかかわらず新規契約増という形で締結されたことをもってしても、そこには引受側にも意義が存在したことを前提とするのが当然であろう。

では、三菱にとつて、大冶鉄鉱石輸送の引受けは、どのような意義を有していたのか。

そもそも三菱が大冶鉄鉱石輸送に進出したのは、石炭の輸出に伴う復荷の確保という点にあった。すなわち、復航のベースカゴという位置づけである。たとえば、岩崎久弥は明治三十七年の書簡で大冶鉄鉱石の運搬について製鉄所の中村長官あてに次のような書簡を送っている。<sup>20</sup>

…清国湖北省盛宣懷ヨリ貴所鉄石運搬船ノ往航ニ石炭ヲ搭載スル場合ニ於テ著シク其運搬賃ヲ低減スルトキハ其石炭ノ價格ヲ低減スルコトトナリ自然萍郷炭ト競争ヲ惹起スルコト、相成随テ同炭ノ價格ニ影響ヲ及ホシ甚シキノ利益ヲ害スルコト尠少ニ能サル抛ニ候間鉄石運搬船ノ往航ニ於テハ他会社一般ノ石炭運賃ト均衡ヲ失セサル様…

明治三十七年四月一日

岩崎久弥

製鉄所長官

中村雄次郎殿

三菱合資にとつて、往航の輸出向石炭輸送と復航の大冶鉄鉱石輸送を組み合わせることで、片荷輸送を減らし輸送コストを低減できる点に大きなメリットが存在したのである。

しかし、第一次大戦に伴う運賃高騰期になると、石炭の内需産業化によって海外輸出货量が減少し、契約運賃の水準の低さと相俟って大冶鉄鉱石の石炭輸出の復航貨物としての意義は低下する<sup>21</sup>。ではなぜ三菱は石炭輸送量の減少にもかかわらず、新たに冬季の蕪湖中継輸送を開始し、大冶鉄鉱石輸送契約量を却って増加させていったのか。

それには当該期の三菱商事の海運政策を考慮する必要がある。なお、大冶鉄鉱石輸送は当初、三菱合資会社営業部船舶課が所管しており、営業部が一九一八年に三菱商事として独立するのに伴って、同業務は、新たに三菱商事内に新設された船舶部の所管となった。

新設された三菱商事では、坂本正治船舶部長（後に常務に就任）のもと、積極的に社外貨物を吸収して一般海運業へと進出し、輸送業を同社の一収益部門として位置づけるという戦略がとられていた。その結果、三菱商事では当該期に第6表のような定期航路を短期間に開設していたのである。

このうち、阪神漢口直航航路は大冶鉄鉱石の輸送ルートを漢口まで延長したもので、上海積替後に長江を遡航する貨物の吸収を狙っていた。実

第6表 三菱商事船舶部定期航路一覧

南支南洋航路(1918.8~1919後半)		
航路	配船船舶量	配船回数
神戸-新嘉坡(幹線)	DW 4,089 <sup>ト</sup>	1回/2ヶ月
新嘉坡-厦門(第1支線)	2,400	1回/2ヶ月
新嘉坡-ボルネオ(第2支線)	2,300	1回/2ヶ月
新嘉坡-馬尼刺(第3支線)	1,788	1回/1ヶ月半
阪神漢口直航航路(1918.8~1923.12.)		
阪神-漢口	2,000-2,600	1回/1ヶ月
北米航路(1919~1921頃)		
神戸-シトルタコマポトラト <sup>ト</sup>	不明	不明
北鮮航路(1921.4~1923?)		
阪神-兼二浦	2隻3,000	3回/1ヶ月

【備考】『立業貿易録』881-3頁より作成。

際、一九一九〜二〇〇年の漢口航路の運行実績を示した第7表によれば、三菱商事船舶部では同航路において、復航の大冶鉱石輸送を基礎としつつ、往航には社外石炭とともに雑貨を積極的に輸送している様子が判明する。以上の経過を考慮すれば、運賃高騰期にもかかわらず大冶鉱石冬季輸送に伴う輸送契約量の増大を図った三菱側の真意は、輸送の季節変動をなくすとともに一般貨物の吸収を図る必要上、重要な意義を持つていたと解するべきであろう。その点、大冶鉱石輸送

は同社で「営業の第二の柱」と位置づけられ、拡大しつつあった海運業の基礎貨物として、重要な位置づけを与えられていたのであり、製鉄所と三菱商事の契約関係は一方が他方を支配するような階層的契約関係ではなかった<sup>②</sup>のである。

### 3. マレー鉱石輸送と南洋鉱業

八幡製鉄所の鉄鉱石は一九二〇年代前半まではその大半を中国に依存していたが、二〇年代後半以降は徐々にマレーからの輸入比率を上昇させ、二九年以後は両者の比重が入れ替わった(グラフ1参照)。そのマレー鉄鉱石の納入と輸送を担当したのが南洋鉱業公司(後の石原産業)であった。

なお、南洋鉱業と八幡製鉄所との関係については奈倉文二氏の先行研究で詳しく分析が行われている。本章ではそれら先行研究を踏まえつつ、南洋鉱

第7表 三菱商事船舶部漢口航路実績

(単位 百トン)

		社内		社外		合計
		石炭・骸炭	雑貨	石炭	雑貨 鉱石	
1919年	国内/上海・漢口	455	36	1,370	135	1,996
	漢口・上海/国内		14		169 4,165	4,348
1920年	国内/上海・漢口	不明	64	1,062	208	
	漢口・上海/国内		30		208 不明	

【備考】「三菱合資会社年報」より作成。

業が八幡納入鉱石の輸送の自営に乗り出す過程で、同所がどのように関与していたのか、また南洋鉱業による輸送の内部化はどのような影響を及ぼしたのかといった点を中心に検討していきたい。

行論にあつて先行研究で明らかにされている八幡製鉄所と南洋鉱業の関係を簡単に整理しておこう。

南洋鉱業会社は、一九二〇（大正九）年、石原廣一郎によつて設立されている。同社の事業は八幡製鉄所に対する英領マレーのアメリカン鉄山鉄鉱石の納入を前提としており、資金面で台湾銀行と松方幸次郎の援助に依存しつつ製鉄所との安定的取引関係を基礎に事業を拡大させた。

しかし、創業時の収支は必ずしも良好ではなく、採掘量の増加と運賃の低減が必要となり、一九二四年、ケマン鉄山の買収と鉱石自家輸送を計画し、その必要資金三〇〇万円の融通を大蔵省に出願し内定を得た。その後、同預金部資金は内閣が変わつたため、一時無期延期とされるものの最終的に五〇万円を減額して決定され、その資金を基礎に同社は船舶三隻を購入して（当初は五隻であつたが融通資金の減額によつて三隻に変更された）輸送コストを低減しつつ、八幡納入鉱石の増産によつて事業を拡張していったとされる。

以上の経緯を踏まえた上で、まず、南洋鉱業と八幡製鉄所の契約内容について確認してみよう。一九二〇年当初の「物品供給請書」のうち、原料鉱石輸送に関わる部分を引用すれば下記の通りであつた。

第二条 本鉱石ノ価格ハ鉄ハ含有量鉱石ノ一〇〇分ノ六五以上燐ハ含有  
鉄ノ一〇〇分ノ〇・二〇以下珪酸ハ鉱石ノ一〇〇分ノ一〇以下ヲ標  
準トシ貴所海岸繫船壁船内渡乾燥数量一仏噸ニ付金二〇円也トス：  
大正一〇年度以降ノ鉄鉱価格ハ各年度毎ニ協定スルモノトス

第五条 本鉱石運搬ニ使用スル本船ハ鉄鉱荷揚ニ必要ナル相当設備ヲ有シ豫メ貴所ノ承認ヲ得タルモノニ限ルヘシ

上記契約内容で注目すべき点は、第一に鉱石納入価格が運賃込みである点（第二条、トン当たり二〇円）、第二に使用鉱石船に関して製鉄所の承認を得るなどの管理的条件が付されている点（第五条）である。すなわち、同社との契約に際しても、大冶鉄鉱石輸送契約同様に鉱石運賃の変動リスクは南洋鉱業に転嫁されており、契約締結翌年の一九二一年以降、納入価格が一円前後で固定化されることを考慮すれば、当初から南洋鉱業にとつて輸送の効率化を達成することは採算上重要な課題であつたと考えられる。

実際、鉱山原価に占める運賃の要素は大きく、市況変動も受けやすいため、前述のように南洋鉱業では、一九二四年、預金部資金融通を利用した鉱石自家輸送計画をすすめることになる。

この自家輸送への進出に際して、先行研究では、白仁武製鉄所長官が大蔵・農商務大臣宛に意見書を提出し積極的に支援を行ったことが明らかにされている。しかし、製鉄所による石原産業の自家輸送への支援は意見書に留まるものではなかつた。

この点を預金部資金融通の窓口となつた台湾銀行と南洋鉱業の契約書（一九二四年六月二日付）から確認してみよう。契約書のうち行論と関連する部分を引用すれば下記の通りである。

合資会社南洋鉱業公司（以下単ニ会社ト称ス）ハ「トレンガン」鉱山買収並ニ輸送機開設備ニ必要ナル資金トシテ会社ガ製鉄所ニ納入ス可キ鉱石並ニ石炭代金ヲ引キ当トシテ株式会社台湾銀行（以下単ニ銀行ト称ス）ヨリ金三〇〇万円也ノ融通ヲ受クルニ付キ両者合意ノ上

契約スルコト左ノ如シ

第一条 銀行ヨリ会社ニ貸付ク可キ資金ハ金三〇〇万円也トス

第七条 銀行ハ第一条ニ依リ貸付タル資金ノ一部ヲ速ニ回収スルヲ必  
要トスルトキハ会社ニ対シ貸付金ニ依リ購入シタル船舶ノ一部又ハ  
全部ヲ銀行ノ指名スル第三者ニ譲渡シ之ニ依リ会社ノ受ケ入レタル  
船舶ノ全部ヲ以テ元金ノ償還資金ニ充当スルノ要求ヲナスコトヲ得  
前項ノ場合ニ於テ会社ハ第四条第五条ノ償還期限ニ拘ハラズ銀行ノ要  
求ニ応ジ直チニ其ノ船舶ノ譲渡並ニ代金ノ受払ヲ銀行ニ依託スルモ  
ノトス：

同契約書では、南洋鉱業の購入した船舶は、台湾銀行の要求があれば償還期限に関わらず、第3者に速やかに譲渡する旨が定められているが(第七条)、当初、この譲渡先は八幡製鉄所が想定されていた。すなわち、同契約書とあわせて台湾銀行と製鉄所間で次のような念書が取り交わされているのである。

大正一三年六月三日附契約ニ基キ合資会社南洋鉱業公司ニ対スル当行  
貸付金三〇〇万円ノ担保船舶ハ貴所ニ於テ御買取相成候場合ハ何時タリ  
トモ当行ハ遅滞無当行公司同契約書第7条ノ事項ニ依リ公司ヲシテ貴所  
へ売却スルコトヲ要求可致候 為後日念書差入候也

つまり、契約に当たっては、状況に応じて適宜、八幡製鉄所が南洋鉱業購入船舶の譲渡を受けられる条文が設けられていたのである。では、こうした条件はなぜ設けられることになったのか。それは前掲契約書と併せて取り交わされた大蔵省(大蔵省理財局長、富田勇太郎)と製鉄所(製鉄所長官、白仁武)の次のような合意(一九二四年六月四日付)が前提となつてゐる。

製鉄所長官、理財局長申合事項

製鉄所ニ於テ預金部ヨリ融通セル製鉄原料取得資金ヲ肩替リスルコトニ  
関シ両者間申合左ノ如シ

(一) 製鉄所長官ハ大蔵省ノ了解ヲ得テ大体別紙趣旨ノ製鉄原料資金特別会計法案ヲ此ノ特別議会或ハ少クトモ次期通常議会ニ提出スルコト

(二) 右特別会計成立ノ上預金部ヨリ三八三三万四〇〇〇円国庫ヨリ約四六〇〇〇〇〇円(銀二五〇万兩相当金価格)ヲ年五分五厘ノ利率ヲ以テ同会計ニ貸付クルコト：

(五) 或ル予期セサル事情発生ノ為前期製鉄原料資金特別会計此ノ特別議会及次期ノ通常議会ニ提出セラレス又提出セラルルモ成立スルニ至ラサルトキハ製鉄所ハ同所ノ予算ヲ以テ南洋鉱業公司カ預金部融通金ヲ以テ買入レタル運鉱船五隻中少クトモ2隻ヲ買取り其ノ代金ヲ以テ同公司ヲシテ預金部融通金ヲ返償セシムルコト若シ又其ノ次期ノ議会ニ於テモ資金会計法案同様ノ運命ニ在ルトキハ製鉄所ハ運鉱船ノ残ノ三隻ハ作業会計ノ都合ニ依リ二カ年以内ニ引取り同様預金部融通金ヲ返償セシムルコト

南洋鉱業では、預金部資金融通に先立ち、内定段階から船舶の購入を進めており、融通実現までの担保は製鉄所予算が当てられていたのである。つまり南洋鉱業の鉱石自家輸送に決定的意味を持った船舶購入資金の獲得は、八幡製鉄所の保証によって成り立っており、同所は南洋鉱業の自己輸送への進出に深く関与していたといえよう。

南洋鉱業の鉱石自家輸送への進出には、当時国際汽船の社長であり、経営上のパートナーでもあつた松方幸次郎が「素人の船舶経営は不可能

である。鉱石輸送の運賃については「国際汽船が極めて低廉に応ずる」として強く反対していた。<sup>28</sup>にもかかわらず、石原廣一郎率いる南洋鉱業がリスクを賭してまで進出する背景には、八幡製鉄所の強い意向が反映されてきたと解すべきであろう。

なお、八幡の融通実現までの保証は、前述のように実際の預金部資金融通が五〇万円減額されて、実現されたことにより不要となり、そのため製鉄所による船舶購入の念書も改定された。<sup>29</sup>

では、製鉄所自身はマレー鉱石輸送の自営についてどのような考え方をもっていたのか。製鉄所資料では船舶譲渡を想定した次のような記録が残されている。<sup>30</sup>

貸借ヲ受ケタル船舶ヲ製鉄所ニ引受クルノ件

一、七千屯級船舶五艘ヲ一時ニ引受クルコト不能也 一ヶ年一艘

ツ、ニシタシ

一、船員給其他船費ニ充ツベキ予算ニ豫措ナシ

二、操縦困難

三、民業ヨリモ官業ハ船価モ船費モ高価ヲ支払ハザル可カラズ

一、船舶ヲ製鉄所持トスレハ礦主ハ船舶ノ利ヲ収ムルヲ得サルカ故

ニ新ニ鉄山購入シタル負担ニ耐エザルヲ以テ之ヲ貸付クル方法ヲ

取ラザルヲ得ズ

すなわち、製鉄所では、やむを得ず船舶譲渡を受ける場合、予算上の制約や運航能力の問題を挙げて、船舶の段階的な譲渡を希望する一方、鉱石運搬利益が南洋鉱業にもたらされることこそ鉱石購入単価の維持にとって重要と考えていたことが分かる。製鉄所にとって、マレー鉱石は長距離の輸送を行う関係上、運賃の変動のリスクを受けやすく、二〇年

代後半の古船輸入に伴う船価の低下を機会に安定供給の基礎を固めておくことは重要な課題と考えられていた。その際、運賃変動リスクを転嫁しつつ安定供給を実現できる納入業者の鉱石自家輸送は八幡製鉄所にとって好ましい選択であったといえよう。

しかし、鉱石自己輸送が直ちに運賃コストの低下に結びつくわけではなかった。事実、鉱石輸送の返荷として重要であった石炭輸出は年々減少傾向にあり、同輸送の内部化が経営上難しいことは八幡製鉄所側でも把握していた。

八幡製鉄所技師で鉄鉄部長も勤めた田上禎吉は、一九一三年のケママン鉱山視察後の白仁宛報告書間の中で、「内地と南洋方面との輸出入数量関係近年著数変化し其内輸入品の大部分たる石炭は変化甚敷先年迄ハ四〇万乃至六〇万噸輸入せしも昨年は二三万余噸に減少し、尚本年は夫れよりも減少傾向に御座候：現在の鉄鉱石輸送高に於てすら往鉱船の船腹を充すには困難を感じたるに此上数量増加するときは片荷の傾向を生じ運賃割高に相成可：」とし製鉄所で利用する赤煉瓦の輸入を提案している。<sup>31</sup> 八幡製鉄所自身「礦主ハ船舶ノ利ヲ収ムル」と安易に考えていたわけではない証左となる。ここでは製鉄所にとって納入業者による輸送の自営こそ、リスクの転嫁と安定供給を同時に実現する、最上の選択であったことを改めて確認しておきたい。

そもそも、南洋鉱業では社船を保有したとはいえ納入鉱石全てを負担しうるほどの能力を持っていたわけではなかった。すなわち、預金部資金を基礎に新たに所得した社船をもってしても八幡納入量の五割程度を負担し得るに過ぎず、残る輸送は定期および臨時傭船によって賄われていた。<sup>32</sup>

したがって、以後、南洋鉱業では、自己輸送手段の確保を梃子として運航採算の向上と自己輸送能力の増強が進められることになる。すなわち、一九二四年から二六年にかけて南洋鉱業では町田商会との間に共同配船部を設け、同商会保有の船舶とあわせて配船業務を委託し、運航能力の向上を図るとともに往航船腹を利用して石炭および雑貨の積み取りを積極化していったのである。南洋鉱業から社名を変更した石原産業海運が三一年にかけて鉱石輸送の往荷を利用してジャワ航路の参入をはかり、激しい貨物争奪戦を繰り広げ、後に南洋郵船、大阪商船等と合併して南洋海運にいたる過程は周知の通りである。

一方、社船の増強も早くから進められていった。すなわち、本社では、一九二九年に四隻、三〇年から三二年にかけて八隻を購入・新造し、石原産業海運は一九三二年末には所有船一五隻、約一二万トンを擁す一大海運業者に成長していった。

こうした運航能力の向上と社船増強の結果、同社の鉱石輸送コストは一九二八年ごろから大きく低下し始め、鉱石運送費は一九二四年を一〇〇とした場合、三二年には七〇前後にまで改善されていったのである。

ちなみに最大のマレー鉱石採掘量を誇り、同じく八幡納入業者でもあったズングン鉱山を経営する日本鉱業の場合、一九三〇年以降、日本汽船株式会社がその輸送を担当したが、本社では最終的に収益を確保できず、一九三三年、扱船の全てを国際汽船に譲渡せざるを得なくなり、日本汽船は精算会社となった。結局、同社は、一九三四年、新たに日本鉱業から全額出資を仰ぎ、日本産業汽船として再出発を図っていくのであるが、同社の事例からも低運賃を要求する製鉄業者に対して運航採算を確保することは、容易ではなかったことが知れよう。

## おわりに

本稿では、一九〇〇年代から二〇年代にかけての八幡製鉄所の原料鉱石輸送を検討したが、最後に全体をまとめておこう。

八幡製鉄所の場合、原料鉱石の輸送に対して強い関心を払っており、一貫して能動的対応がとられた。それは、生産費に占める原料輸送コストの比重が大きく、輸送そのものが生産活動を成り立たせる重要な要素であったからといえよう。ただし、八幡製鉄所の場合、能動的対応といっても輸送に直接関与するのは自社船保有などごく一部であり、交渉の手段や臨時的輸送手段としての意味合いが大きかった。つまり同所における物流の垂直統合の度合いはきわめて限定的であったといえよう。

製鉄業にとって、原料輸送手段の自営は、片荷の輸送需要に対して多額の固定投資を行う結果となり、必ずしも効率的な結果には結びつかない。しかし、安定的な輸送と低運賃の実現が経営上重要な要素であるため、まったく市場的な取引に依存することもできない。第一次大戦期の運賃急騰は、斯業が抱える原料輸送上のリスクを端的に示しているといえよう。

本稿で分析した八幡製鉄所の場合、こうした輸送にかかわる運賃変動リスクは三菱合資や南洋鉱業といった他の取引相手に転嫁することによって、その解決を図るとい手法がとられていた。すなわち、大冶鉱石輸入においては、長期固定運賃によって三菱合資が極めて安価な運賃を提供し、マレー鉱石においては、運賃込み納入価格の固定と南洋鉱業の自社船所有への積極的支援によって輸送の効率化が図られたのである。

ただし、運賃変動のリスクを引き受けた企業側の意図は、時期によってその様相を大きく変えていた。すなわち、三菱にとつての鉱石輸送の引受けは自社内石炭輸送や社外貨物の基礎貨物として重要な意義を有していた。第一次大戦期における運賃高騰の影響を転嫁された三菱にとつても同輸送の担当を維持し続けるだけのメリットは存在したのである。

一方、戦間期における南洋鉱業の場合には、製鉄所納入そのものが低運賃の実現を基礎としたものであり、輸送の内部化による運賃コストの低下は、その経営を成り立たせる前提条件であつたし、事実、南洋鉱業はそうした方向で経営的な基盤を確立していった。八幡製鉄所は間接的に支援しつつ安定的な輸送コストを実現していたのである。その意味で、同所の原料調達物流も一九二〇年代には階層的、非対称的な関係が構築されていたといえよう。結局、南洋鉱業の従属的關係からの自立は、同輸送を基礎とする一般海運業の拡大によつてもたらされることになつたのである。

注

- (1) 製鉄業に関する研究として、奈倉文二『日本製鋼業史の研究—一九一〇年代から三〇年代前半の構造的特徴』(近藤出版社、一九八四年)、長島修『戦前日本製鋼業の構造分析』(ミネルヴァ書房、一九八七年)、岡崎哲二『日本の工業化と鉄鋼産業—経済発展の比較制度分析』(東京大学出版会、一九九三年)等が挙げられる。

なお、八幡製鉄所の原料調達のうち、石炭に関しては、新鞍拓生「八幡製鉄所における筑豊地方からの原料調達と筑豊鉱業主」(長野遍編著『八幡製鉄所の研究』日本経済評論社、二〇〇三年)において実証的に分

析されている。

- (2) 佐藤昌一郎『官営八幡製鉄所の研究』(八潮社、二〇〇三年)および奈倉前掲書。
- (3) たとえば、高村直助編著『明治の産業発展と社会資本』(ミネルヴァ書房、一九九七年)や老川慶喜・大豆生田稔編著『商品流通と東京市場』(日本経済評論社、二〇〇〇年)、中西聡・中村尚史編『商品流通の近代史』(日本経済評論社、二〇〇三年)などがある。
- (4) 渡邊恵一『近代日本の産業発展と輸送—浅野セメントにおける原料調達問題』(立教大学大学院経済学研究科博士論文、二〇〇三年)。
- (5) (6) 『日本製鉄株式会社史』一九五九年、四三三頁。
- (7) (8) 同右、四三四頁。なお、本稿で取り上げない製品輸送については、前述のように製鉄所船舶による輸送が多く行なわれた他、各地域毎に外部の業者もその輸送を担当した。すなわち、阪神地域では、栃木商會、大阪商船、三井物産(銑鉄)、京浜地域では、日本郵船、山下汽船、三井物産(銑鉄)、九州では、久富商事(機帆船および艇送り)がそれぞれ製品輸送を担当した。契約は当初、単年度毎のものであつたが、逐次延長され、一九二四年以後は一〇年の長期契約となつていたとされる(同右、四四六—四四七頁)。
- (9) 『三菱社誌』二〇巻、二三四頁および長沢康昭『三菱商事成立史の研究』(日本経済評論社、一九九〇年)一九三頁。
- (10) 田中完三編『立業貿易録』(同、一九五八年)八七九頁。
- (11) 佐藤、前掲書、五八—七六頁。同契約書と大正期の契約書で最も大きく異なる点は、当初の契約では第六条に「(契約) 運賃は別紙計算明細書に基き産出したるものなるを以て受負期限中物価賃料等の変動により…



費額を著しく増減するの必要あるときは甲（製鉄所）乙（三菱合資）協議の上運賃額の増減を為すへし」として、長期契約期間中の運賃変更を認めている点であろう。つまり同契約において運賃変動のリスクは、八幡製鉄所と三菱の両者で負担する内容となっており、以下で検討する大正期の三菱・三井との契約や二〇年代の南洋鉱業との契約ともその性格を大きく異にする。なお、佐藤氏自身も契約書には実施段階で中止された新潟・製鉄所間の赤谷鉄鉱石輸送が含まれており「本契約の船繰は実施過程で変化したと思われる」（五九頁）と、契約変更があったことは認められている。

(12) 「岩崎久弥 鉱石運搬改訂契約」なお、以下で使用する一次資料は製鉄所総務部および東京出張所等でまとめられた諸資料であり、現在駒澤大学図書館に『日本製鉄株式会社・漢冶萍公司・裕繁公司・石原産業海運会社関連文書』（以下『文書』と略す）として整理されているものを利用した。同資料の詳細については奈倉、前掲書、四九頁を参照のこと。

(13) 前掲、『立業貿易録』八八〇頁。

(14) 同右、八七九頁。

(15) 「第六回 支店長会議事録」一九一八年、三一九―二〇頁、物産一九一六。（三井文庫所蔵資料、以下同）

(16) 「岩崎久弥 鉱石運搬改訂契約」（『文書』）

(17) 佐藤、前掲書、第四章および第五章参照。

(18) 「第六回 支店長会議事録」三一―三二二頁。

(19) (20) 「岩崎久弥 鉱石運搬改訂契約」（『文書』）

(21) 以下、三菱商事の海運業については拙稿「戦前期三菱商事の海運政策」『専修大学社会科学論集』一八号、一九九六年を参照。

(22) なお、以上の点に関して長次、前掲書では、三菱におけるコモン・キャリアー化と関連させて次のように説明している。すなわち、三菱の場合、第一次大戦期以降、石炭輸出は減少したが、他方で返荷としての大冶鉄鉱石の輸送は船舶課のベースカーゴであるという理由から簡単には撤退できず、往荷確保のため輸向け社外貨物の吸収がはかられたとされる。しかし、すでに述べてきたように三菱ではむしろ低運賃の大冶鉄石輸送量を当該期却って増大させていたのであり、社外荷積取進出の契機は、往復貨物に関する「社内需要のアンバランス」というより積極的な経営判断であったと解せられよう。

(23) 大冶とやらんで原料供給上の重要性をもっていた朝鮮鉄石の輸送には、製鉄所社船のほか、主として中村組が日本よりの製品、石炭と組み合わせる輸送に当たっていた。

中村組との朝鮮鉄石の輸送契約書のうち輸送に関する主要な条文は下記の通りである。

製鉄所所属朝鮮黄海道股票、戴寧郡鉱区ノ鉄鉱採掘及運搬ノ件ニ関シ製鉄所長官男爵中村雄次郎（以下単ニ甲ト称ス）ト左記請負人（以下単ニ乙ト称ス）トノ間ニ本契約ヲ締結ス

請負人

朝鮮鎮南浦龍井町参番地 西崎鶴太郎

朝鮮鎮南浦東四丁目参番地 富田儀作

朝鮮鎮南浦東五丁目五番地 合資会社中村組代表者 中村精七郎

第三条 採掘シタル鉄鉱ハ乙ニ於テ保管シ選鉱ノ上赤鉄鉱ニ在リテハ鉱石百分中含有鉄分六十以上褐鉄鋼ニ在リテハ同五拾以上ノモノヲ運送シ甲ニ引渡スベキモノトス 前項採掘運搬及保管選鉱ニ要スル費用ハ総テ乙ノ

負担トス

第五条 鉄鋼運搬ニ使用スル本船ハ実績数量約二千五百噸以内最深吃水

一八呎六吋以下ニシテ鉄鉍荷場ニ必要ナル相当ノ設備ヲ有シ図面其他ノ証  
憑ニ依テ豫メ甲ノ同意ヲ得タルモノニ限ル

第一五条 本契約ノ有効期間ハ本契約ノ日ヨリ明治五年三月三十一日迄ト  
ス

明治四五年一月一七日

品質を限定した鉍石について運賃込みの納入契約である点、使用船舶の  
認許制など後の南洋鉍業公司との契約書と内容が酷似している点で興味深  
い。

(24) 『石原産業海運株式会社二十年史』一九四一年、三一―三五頁、石原産業  
株式会社『創業三十五年を回顧して』一九五六年、三九―四四頁。および  
奈倉、前掲書、一一七―一七八頁。

(25) 「大正一三年 南洋鉍業公司関係」『文書』

(26) 鉍石納入価格は、戦後恐慌による鉄価急落に伴って二一年には一・  
一〇円(トン当たり以下同)となり、以後二九年まで一一円前後を推移  
する(奈倉、前掲書、一三九―一四一頁)。

(27) 製鉄所の白仁武長官は、「製鉄所鉄鋼資源之儀付上申」を大蔵・農商務  
大臣宛に送り、現在の低船価の時期を利用して納入者に運航能力を持た  
せ「成ルヘク平準ノ運賃ヲ以テ供給ヲ絶タシメサルノ」必要性を主張し  
たとされる(同右、一三三頁)。

(28) (29) (30) 前掲「大正一三年 南洋鉍業公司関係」『文書』

(31) 今泉丸については、手付金の支払いが一九二四年六月五日、残金支払  
いは同六月一五日であった。銀泉丸についてはそれぞれ同六月五日、七

月一〇日となっており、融資が承認された一〇月に先行して購入が行わ  
れている。同上『文書』

(32) 前掲『石原産業海運株式会社二十年史』一三二―一三四頁。なお、松方は石  
原の鉍石自家輸送を契機に南洋鉍業から手を引くことになる。

(33) 南洋鉍業、台湾銀行から製鉄所宛に提出された資料では、次のように  
記されており、念書の内容は取り消されたことが分かる。「…運鉍船ハ今  
回三隻ヲ限り購入スルコト相成リ公司予定ノ計画ニ変更相生シ候ニ就  
テハ右船舶ノ譲渡ハ銀行ノ同意ヲ得タル場合御所以外ノ第三者ニ対シ実  
行シ得ル事ニ御了承被成下度…」前掲「大正一三年 南洋鉍業公司関係」  
『文書』

(34) (35) (36) 同上『文書』

(37) 「大正一四年 南洋鉍業公司関係」自大正一五年至昭和四年 南洋鉍業  
公司関係書類」『文書』および奈倉、前掲書一四六頁。南洋鉍業の運航  
実績については、同上書で詳しく分析されているので参照されたい。

(38) 浅原丈平『日本海運発展史』潮流社、一九七八年、三六八―三七四頁。

(39) 奈倉、前掲書、一四八頁。

(40) 前掲『石原産業海運株式会社二十年史』一〇二頁付表。

(41) 日産汽船『日産汽船の歩み』一九六五年、五一―一九頁。

※本稿は平成十五年度科学研究費補助金(若手B)にもとづく成果の一部であ  
る。