

原田汽船会社と青島航路

松浦 章

要旨：大阪の汽船航運業者であった原田十次郎によって設立された原田商会、原田商行、原田汽船会社は、大阪から瀬戸内海航路のみならず朝鮮半島や中国への青島への航路を運航していた。その会社は1894年から1943年までのおよそ50年にわたり、巨大社船である日本郵船会社や大阪商船会社に対抗して、日本から青島航路の定期運航を行っていたが、その存在についてはほとんど知られていない。そこで原田汽船の青島航路運航を中心に述べるものである。

キーワード：原田商会、原田商行、原田汽船、青島航路、汽船航運

1 緒言

大阪の海運業者であった原田十次郎が大正5年（1916）9月に叙位従六位¹を受けている。その際の功績調書に次のようにある。

原田十次郎

右ハ夙ニ海運業ニ従ヒ日露及日獨戦役ニ際シテハ多數ノ軍用船ヲ提供シ能ク奉公ノ誠ヲ效シタルノミナラズ、常ニ意ヲ海外航路ノ發展ニ留メ近クハ青島航路ヲ創メテカツ郵便物通送ノ任務ニ竭シ、曩ニハ北韓航路ノ開キ後又南陽航路ヲ開キテ南洋郵船會社ヲ創設シ、又北清及南洋貿易地ノ發展ニ資益スル所アリ。更ニ先年來造船業ヲ經營シ、其ノ成績亦大ニ見ルベキモノアリ。終始一貫直接間接ニ我ガ海運業ノ發展ニ貢献シタル所尠少ナラス。其ノ功績最モ顯著ナル者ニ候處、頃日疾病ニ罹リ危篤ニ陥リ候ニ就テハ此ノ際、特旨ヲ以テ相當位ニ叙セラレ度、謹テ奏ス。

大正五年九月二日

逋信大臣箕浦勝人 逋信大臣之印 ²

原田十次郎の危篤をもって急遽叙位を申請されたものとももわれるが、上記の奏上からまもなくの9月9日付にて「特旨ヲ以テ従六位」³が与えられている。

¹ アジア歴史資料センター、Ref.A11112554600、叙位裁可書・大正五年・叙位卷二十四（国立公文書館）（全7葉）による。

² アジア歴史資料センター、Ref.A11112554600、叙位裁可書・大正五年・叙位卷二十四（国立公文書館）第4-5葉（全7葉）による。

³ アジア歴史資料センター、Ref.A11112554600、叙位裁可書・大正五年・叙位卷二十四（国立公文書

原田十次郎の訃報広告が『東京朝日新聞』第 10843 号、大正 5 年 9 月 12 日付に掲載されている。

從六位原田十次郎儀、豫テ病氣ノ處、養生不相叶、本日午後五時二十分死去仕候。就テハ來ル十七日午前九時途中葬列ヲ廢シ、阿倍野葬儀場ニ於テ神葬相營候間、此段謹告仕候。

追テ供花放鳥ノ御寄贈ハ御辞退申上候

大正五年九月九日

大阪市北區中之島四丁目

獅子 原田六郎 (以下省略)⁴

同広告について同日の日付で「大阪市北區中之島四丁目 原田汽船株式會社」⁵と「大阪市南區木津川町三丁目 合資會社原田造船所」⁶の広告も掲載されている。同広告は同紙の第 10846、9 月 15 日付にも掲載された。原田十次郎は叙位を受けた当日に死去したことがわかる。

原田十次郎の海運業の草創期に関し判明する公的な記録として、外務省外交史料館に残されている。⁷

滋賀縣滋賀郡大津町字招本四百五番邸、原田十次郎所有小蒸氣船瀬田川丸ハ目下韓人ノ借用ニ係リ、當港ト北開間ノ航海ニ從事シ、契約期限中ナルヲ以テ、本邦へ廻航差支候事情有之、依テ當館ニ於テ定期検査ヲ發度旨、各月十七日申請致候ニ付、明治二十七年七月送第八三及八四号御訓示ニ依リ日本郵船株式會社瀛船長門丸船長村井保、同機關士森信次郎ニ囑託シ、本官立會ノ上、船体及機關部共、夫々検査ヲ遂ケ互當ト認メタルニヨリ、當館へ送付スヘキ。別紙検査報告書寫相添、此段及上申候。敬具。

明治三十二年三月二日

在元山

二等領事 小川盛重 在元山日本帝国領事

外務次官都筑馨六殿⁸

この外交文書からも明らかなように、滋賀縣滋賀郡大津町の原田十次郎が、明治 32 年 (1899) 時点では、既に瀬田川丸と言う小型汽船を保有し、朝鮮半島において汽船航運業に関与していた。原田十次郎が叙位を受けた大正 5 年 (1916) まで、この間 17 年に及んでいた。しかし原田

館) 第 7 葉 (全 7 葉) による。

⁴ 『東京朝日新聞』第 10843 号、大正 5 年 9 月 12 日。

⁵ 『東京朝日新聞』第 10843 号、大正 5 年 9 月 12 日。

⁶ 『東京朝日新聞』第 10843 号、大正 5 年 9 月 12 日。

⁷ 外務省外交史料館、B-3-6-3-39「滋賀縣民原田十次郎所有小氣船瀬田川丸元山ニ於テ検査施行之件」(全 3 葉)。

⁸ 外務省外交史料館、B-3-6-3-39「滋賀縣民原田十次郎所有小氣船瀬田川丸元山ニ於テ検査施行之件」第 2 葉 (全 3 葉) による。

十次郎の汽船航運業の活動に関してこれまで看過され注目されることはなかった。⁹さらに原田十次郎が創業した原田商会、原田商行とそれを引き継いだ原田汽船会社は、昭和18年（1943）7月に大阪商船会社に合併され11月には同社に吸収された。¹⁰

そこで本稿は、原田十次郎の汽船航運業と、彼の汽船会社が精力を注いだ日本と青島航路とについて述べるものである。

2 原田十次郎と原田汽船の創業

1936年12月に発行された『海事要覧』第三編海事興信録に「原田汽船会部式會社」の記載が見られ、原田汽船会社の沿革について次の記述で始まる。

明治二十七年四月先々代原田十次郎氏が原田商行を起し汽船を購入して海運業を始めたのが同社の濫觴である。爾来業績大いに擧り明治三十六年には南區（大阪市）木津川町に造船所を併設するに至つた。偶々明治三十七、八年戦役に際會して益々業態隆盛を來したので明治四十二年十二月合資會社原田商行と改組して海運業と造船業を併合したが、大正三年欧州戦亂の勃発に依り我國海運界未曾有の活況を呈するや活躍大いに務め大正五年四月資本金五拾萬圓を以て組織を株式會社に商號を原田汽船會社と改稱、越えて同七年一月資本金を貳百萬に増資した。

大正六年十一月従來の造船所を拡充し資本金貳百萬圓の株式會社原田造船所を設立（原田商行は解散）後、資産を併合して大正十年四月資本金を參百萬圓に増資したが、爾来海運界の不況に遭遇するや資本金を百七拾萬圓に減資し内容の充實を計つた。

従來經營して來た青島定期航路は銳意業務の改善充實を圖つた結果、大正十二年四月政府より命令航路に指定され今日に及んである外、昭和四年四月以來、廣島、愛媛、岡山三縣の命令を受命し瀬戸内、大連航路を開設した。

尚前社長原田六郎氏は南洋郵船會社及大阪鐵工所たりしが、昭和十一年二月長逝されたので同社經營の便宜上大阪商船系重役多數を入れて協力し業務の發展に努力されつゝある。

營業狀況 現在資本金壹百七拾萬圓（全額拂込濟）所有船舶五隻噸數一萬五千六百餘噸を以て青島航路並に、瀬戸内、大連航路に各一隻を配給し他は何れも大阪商船會社其他に貸船してゐる。

經營航路

⁹ 安住勝臣「原田汽船 船舶史」、船舶部会「横浜」編輯『船舶史稿 海運会社船歴編 第七卷』船舶部会「横浜」、1992年9月、3-50（全218）頁。安住勝臣「原田汽船 船舶史」が、原田商店、原田商行、原田汽船時代の推移に関して就航船を中心に述べるものの、参考文献はあるが、出典に関しては明記されていない。

¹⁰ 岡田俊雄編『大阪商船株式会社80年史』岡田俊雄、大阪商船三井船舶株式会社、1966年5月、670頁。

航路名	航路度数	寄港地
青島線	月二回以上	大阪、神戸、門司、青島、(復航)門司、廣島、阪神
大連線	毎月二回	宇野、今治、高濱、廣島、門司、大連、 (復航)門司、廣島、尾道、宇野

船名	總噸數	重量噸
盛運丸	四、七八二	七、三五五
照國丸	三、五八八	四、二八四
原田丸	四、一〇九	四、一九〇
慶運丸	一、九二一	三、〇〇〇
七原田丸	一、二六九	一、九八五

會社幹部

取締役會長	太田丙子郎
専務取締役	長崎佐太郎
取締役	奈良橋茂三郎
同	香春敏夫
監査役	武田貞之助
同	奈良秀治
青島支店長代理	小早川 雄

支店 所在地

青島支店	青島中山路八二號 ¹¹
------	------------------------

この記述から、原田十次郎が汽船会社を創始したのは明治27年(1894)4月のことで、原田商会を創業し汽船を購入して海運業を始めた。その後、明治36年(1903)には大阪市の南区木津川町に造船所を併設している。明治37、38年(1904、1905)の戦役すなわち日露戦争に際して、政府に軍需関係の輸送船舶として自社の船舶を提供した。明治42年(1909)12月には原田商会は合資會社原田商行と改組して海運業と造船業とを行った。大正3年(1914)には第一次世界大戦により日本の海運界の盛況にともない、原田商行は大正5年(1916)4月に資本金50万円として株式会社組織に改編し、原田汽船会社となったのである。ついで大正7年(1918)1月に資本金を200万円に増資した。

原田商行、原田汽船会社が得意とした航路に青島航路があり早くから定期航路の運航を試み、大正12年(1923)4月には日本政府より「命令航路」に指定され、政府からの補助金の下付を受けることになった。昭和4年(1929)4月以降は廣島、愛媛、岡山三縣の命令を受けて瀬戸内、大連航路なども開設したのである。

¹¹ 畝川鎮夫『海事要覧』海事彙報社、1936年12月発行、1937年5月再版、90-91頁。

原田商行之朝鮮半島への航運に関して次の記録が残されている。

木浦外四港及釜山外五港並大連外一港寄港補助命令ノ件
今般木浦外四港寄港補助ニ付テハ大阪商船株式會社へ、釜山外五港寄港補助ニ付テハ合資會社原田商行へ、大連外一港ニ付テハ阿波國共同汽船株式會社へ別冊ノ通、孰レモ命令書ヲ下付シタリ。

明治四十四年四月六日

通信大臣男爵後藤新平 通信大臣之印 ¹²

原田商行は明治44年（1911）に朝鮮半島の釜山港などへの寄港に関する補助を通信省から受けている。その命令書には次のようにある。

命令書

合資會社 原田商行

第一條 其會社ハ明治四十四年四月一日ヨリ明治四十五年三月三十一日ニ至ル間、下關發航ノ船舶二艘ヲ左ノ所ニ寄港セシムヘシ

- 一 釜山 毎三週二回以上通シテ三十四回以上
- 二 元山 毎三週二回以上通シテ三十四回以上
- 三 城津 毎三週二回以上通シテ三十四回以上
- 四 鏡城 毎三週二回以上通シテ三十四回以上
- 五 清津 毎三週二回以上通シテ三十四回以上
- 六 雄基 毎三週二回以上通シテ三十四回以上

前項ニ定ムル釜山、元山、城津、鏡城及清津ノ寄港回数ハ往航及復航ノ寄港ヲ併セ一回トシテ計算ス

第二條 其會社ハ第一條ノ船舶ヲ定メ豫メ通信大臣ニ届出ツヘシ。其之ヲ變更セントスル場合亦同シ通信大臣ハ前項ノ船舶ヲ不適當ト認ムルトキハ、此ヲ變更ヲ命スルコトアルヘシ。

第三條 其會社ハ本命令書ニ定ムル業務ヲ實施スル前十四日ニ於テ第一條ノ船舶ノ發着日時表ヲ調製シ、通信大臣ニ届出ツヘシ。
通信大臣ハ公益上必要ト認ムルトキハ前項ノ發着日時表ヲ變更セシムルコトアルヘシ。

第四條 其會社ハ第一條ノ船舶ヲ以テ運搬スル旅客貨物ノ運賃表ヲ調製シ、豫メ通信大臣ニ届出ツヘシ。

其之ヲ變更セントスル場合亦同シ。

¹² アジア歴史資料センター、Ref.A04010244400、公文雜纂・明治四十四年・第十六卷・通信省（国立公文書館）第1葉（全14葉）による。

通信大臣ハ公益上必要ト認ムルトキハ前項ノ運賃定額ヲ低減セシムルコトアルヘシ。

第五條 第一條ノ船舶同様ノ各港ニ寄港シタルトキハ帝國郵便局所ニ届出テ發着證明ヲ受クヘシ

前項ノ證明書ハ一箇月毎ニ通信大臣ニ差出シ、其檢閲ヲ受クヘシ。

第六條 其會社ハ通信大臣ノ規定スル手續ニ依リ第一條ノ船舶ヲ以テ郵便物ヲ無賃ニテ通送スヘシ。

前項ニ於テ郵便物ト稱スルハ郵便法、郵便條約其他將來發布ニ係ル法律、命令又ハ條約ニ依リ郵便物トシテ取扱フモノ及其運搬ニ要スル諸器具ヲ謂フ以下郵便物ト稱スル亦同シ。

其會社ハ天候不良其他止ムコトヲ得サル事由ニ因リ、鏡城ニ於テ郵便物ノ船積陸揚ヲ爲ス能ハサルトキハ清津ニ於テ之カ船積陸揚ヲ爲スコトヲ得、此場合ニハ相當證明書ヲ添ヘ通信大臣ニ届出ツヘシ。

第七條 郵便物ノ通送ヲ命セラレタルトキハ盜難、湿氣、火災等ノ虞ナキ安全ナル場所ヲ區劃シテ之ヲ藏置スヘシ。

第八條 通送ヲ命セラレタル郵便物ハ本船ノ船長一等運轉士又ハ事務長カ取扱ヲ爲スヘシ。

第九條 第一條ハ船舶航海中遭難、其他ノ事由ニ因リ郵便物ヲ通送スルコト能ハサルトキハ適當ノ方法ニ依リ、其會社ノ費用ヲ以テ之ヲ通送スヘシ。

第十條 第一條ノ船舶同條ノ各港ニ出入スルトキハ帝國國旗及郵便旗章ヲ掲揚スヘシ。

第十一條 其會社ハ第一條ノ各港ニ支店又ハ代理店ヲ設置シ、其店名、所在地名及該店業務擔當人ノ氏名ヲ通信大臣ヘ届出ツヘシ。其之ヲ變更シタル場合亦同シ。通信大臣ハ支店ノ業務擔當人又ハ第一條ノ船舶ノ船長、運轉士、機關長、機關士及事務員ニシテ職務又ハ事務取扱上怠慢、懈怠其他ノ失行アリト認ムルトキハ、其交代ヲ命スルコトアルハシ。又代理店ノ事務取扱上怠慢、懈怠其他ノ失行アルト認ムルトキハ代理店ノ變更ヲ命スルコトアルハシ。

第十二條 通信大臣ハ本命令書有効期間中、第一條第一項ノ寄港ニ對シ左ノ割合ヲ以テ寄港補助金ヲ支給スヘシ。

- 一 釜山 一回ニ付金 五拾圓
- 二 元山 一回ニ付金 五拾圓
- 三 城津 一回ニ付金 五拾圓
- 四 鏡城 一回ニ付金 五拾圓
- 五 清津 一回ニ付金 五拾圓
- 六 雄基 一回ニ付金 百圓

前項ノ補助金ハ一箇月毎ニ終了シタル寄港回数ニ應シ、之ヲ支給スヘシ。但釜山、元山、城津、鏡城又ハ清津ニ往航又復航ノ一方ノミ寄港シタル場合ニ於テハ其寄港ニ對シ、前項ニ定ムル一回分補助金ノ半額ヲ支給スルモノトス。

本命令書有効期間中寄港ニ對シ支給スヘキ補助金ノ總額ハ金壹萬千九百圓ヲ超過セサルモノトス。

第十三條 其會社ハ本命令書ハ本命令書ニ定ムル業務ノ實況ヲ調査シ、収支ノ計算ヲ整理シ本命令書有効期間内ニ一回逋信大臣ニ具申スヘシ。

第十四條 第一條ノ各港ニ寄港セサルトキハ、其他各條ノ義務ヲ履行セサルトキハ、一回ニ付百圓以下ノ違約金ヲ徴収スヘシ。但天災其他抗拒スヘカラサル強制、又ハ命令ニ起因シタル場合ハ此限ニアラス。

第十五條 前項ノ違約金ハ毎回支給スル補助金又ハ保證金ヨリ差引キ不足アルトキハ、其會社ヨリ徴収スヘシ。

第十六條 其會社ニ於テ天災其他抗拒スヘカラサル強制ニ因リタル場合ノ外、三回以上同一寄港地ニ於ケル寄港ヲ缺キタルトキハ、本命令ヲ解除シ且保證金ヲ沒收スヘシ。但既ニ執行シタル寄港ニ對スル補助金ハ之ヲ支弁スルモノトス。

第十七條 其會社ハ本命令書ニ定ムル義務履行ノ保證トシテ通貨金千貳百圓又ハ之ニ相當スル政府ノ公債證書、若ハ逋信大臣ニ於テ適當ト認ムル其他ノ公債證書ヲ差出スヘシ。

保證金第十五條ニ依リ減額シタルトキハ一箇月以内ニ之ヲ補充スヘシ。

保證金ハ其會社ニ於テ本命令書ニ定ムル義務ノ履行ヲ終リタルトキ、既ニ差引シタル金額アルトキハ之ヲ除キ其會社ニ還付スヘシ。

第十八條 本命令書有効期間ハ明治四十四年四月一日ヨリ明治四十五年三月三十一日マテトス。

明治四十四年四月一日

逋信大臣男爵後藤新平¹³

この命令書からも明かなように「明治四十四年には合資會社原田商行に於て下關より釜山・元山・城津・鏡城・清津・雄基間航路を經營せり」¹⁴と、下関から朝鮮半島南東の釜山を経て元山等の朝鮮半島東岸の諸港に寄港し、東北端の雄基までの航路の運航が日本政府より命令されたのであった。

¹³ アジア歴史資料センター、Ref.A04010244400、公文雜纂・明治四十四年・第十六卷・逋信省（国立公文書館）第5葉（全14葉）による。

¹⁴ 小武家芳兵衛編輯『朝鮮郵船株式會社二十五年史』朝鮮郵船株式會社、1937年6月、「朝鮮の海運」5頁。

このように原田十次郎が創業した汽船会社は原田商行、原田汽船会社との変遷を経るが、明治27年(1894)以降、大阪を拠点に瀬戸内海航路から中国へ青島、大連航路に定期航路を開設した汽船会社であった。

3 原田汽船会社の「青島航路案内」

第一次世界大戦の際の1914年(大正3年)に、日本はドイツに宣戦布告し山東半島の青島周辺への攻略に乗り出し、占領することになる。このころから日本から青島への汽船航路が重要となったのであった。大阪商船会社は、

日獨戦争開始の結果、青島が我軍の手に歸するや、直ちに大正三年八月大阪青島線を開始せしが、同航路は十二年四月以降日本郵船・原田汽船との共同受命航路となった。¹⁵

とあるように、1914年8月から大阪青島航路を開始している。

他方、日本郵船会社が青島航路を開設するのは、1915年(大正4)1月のことである。

当社は第一次世界大戦勃発前から本航路(大阪青島線)の開設を計画していたいが、大正3年十一月わが軍が青島を占拠したので、翌年一月六日から大阪出帆の山東丸を第一船として二週一回の定期航路を開始した。大正五年一月原田汽船及び大阪商船とともに陸軍運輸部と船積契約を締結し、陸軍省命令航路として運航、大正十二年四月から通信省命令航路となり三社にて共同受命した。¹⁶

日本郵船会社は、1915年1月から山東丸を配船して大阪青島航路を2週間に1回定期航路を開始したのであった。

この日本郵船、大阪商船の巨大船会社に対抗し、大阪青島航路を運航した原田汽船とはどのような会社であったか、そして原田汽船会社が運航した青島航路についても述べたい。

原田汽船の前身であった原田商行が青島航路を開始したのが明治39年(1906)4月のことであった。¹⁷ドイツは1897年(明治30年)に、青島を含む膠州湾一帯を清朝政府から租借し、青島に要塞を建設してドイツ東洋艦隊を配備した経緯がある。その青島に原田汽船は早くから着目していたようである。

原田商行が、明確に定期航路を行うのは、第一次大戦後の日本の青島占領以降のことである。

『大阪朝日新聞』第11793号、大正3年(1914)12月1日付の「青島航開始期」には、

青島航路開始につきては屢々報道せる如く大阪商船、原田商行等各々其の準備中なるが、何分青島に於ける一般開放期未定なると新航路開始の許否につき特許の形式を取るか、又は他の方法をとるかさへ未決定なる爲、従つて定航開始の日取りは確定せず。されど掃海

¹⁵ 神田外茂夫編輯『大阪商船株式會社五十年史』大阪商船株式會社、1934年6月、260頁。

¹⁶ 日本郵船株式會社編纂『七十年史』日本郵船株式會社、1956年7月、137頁。

¹⁷ 原田汽船会社「青島航路案内」の「吾社と青島航路」による。

事業は本月十日を以て終了の豫定にもあり、且其の間には青島に於ける私公有財産の區別等面倒なる手續きは略終了すべきにより遅くも十五日過ぎには開航の事となるべし。

とあるように、ドイツとの戦争で青島附近において沈没した船舶等の掃海事業が 12 月 10 日頃に終了し、日本から青島への汽船の通行が可能となると見られた。ついで同紙の第 11805 号、12 月 13 日付に「青島就航決定」と大阪商船会社の青島航路の開始が予告された。

大阪商船会社に對し、其筋より特許されたる青島航路は來る一月中に開始さるべきが、就航船は漳州丸（一千六百八噸）安平丸（一六百九十八噸）福岡丸（二千七百四十四噸）の三隻にて該航路は大阪發神戸下關に寄港したる上、關門より青島に向け直航することに決定せりと。

大阪商船会社の青島航路は大正 4 年（1915）1 月より開始され、その航程は大阪から神戸と下關に寄港して青島に赴くものであった。

原田商行が、青島航路を運航していた実績に関して『大阪朝日新聞』第 11870 号、12 月 15 日付の「青島航路如何」の記事中に、

…日露戦争以前には大阪商船此地に航路を開きしが、戦後大連に力を注ぎて復青島を顧みず、只原田商會が三、四隻の船を以て殆ど准定期的に二週間一回廻航し來るのみ他は隨時忽然として入り來るに過ぎず、今後青島市場の形成自から大變革を來すべきと共に海運關係も全く變化せざるを得ず、…

と記しているように、原田商会こと原田商行がある意味、日露戦争（1904-1905）後における日本から青島への汽船航路の開拓者的存在であったと言える。

しかし青島航路には不安があった。そのことを指摘する記事が『大阪朝日新聞』第 11815 号、12 月 23 日付の「青島貨物不況」に見える。

青島航路は愈郵商兩社共に一整に開始する事となりしが、何分今日に於ても青島本邦間の文書交通に多少の困難を感じつつある折柄なれば、思惑的輸入を試みんとする商人も尠き關係にや、明二十四日出帆の商船大信丸は尚豫約七百噸程しか集まらず、郵船會社の山東丸は出帆期明年一月以後なる爲、目下不明なるも大體に於て初航船は何れも大したる好況を呈せざるべしと云ふ。貨物の大部分は燐寸、綿布、食料品を示し居れり。因に當市（大阪）の原田商行は汽船二隻を以て一週一回の定期航海を營むに決し、第一船として松丸（二、一〇〇噸）を二十六日差立つるに決定せり。

とあるように、日本から青島への貨物量の少なさに各社は苦慮していたことが知られる。そのような中で、巨大社船である日本郵船や大阪商船に比べ小規模ではあるが青島航路への実績を持つ原田商行が注目された。

『大阪毎日新聞』第 11283 号、大正 3 年 12 月 26 日付の「社外船青島航路」に、

青島開放の報に接したるを以て、豫て同航路を計畫せる原田商行は神戸東源號と共同して青島航路を開始する事となり。本月廿六日所有船松丸（總噸數二、一〇三噸）を差立て、

正午大阪發、同日午後神戸を出發せしめ、三十一日中に青嶋入港の筈にて、積荷は紡績、マツチ、野菜其他の食料品にして、積荷の申込は大阪二百噸、神戸三百五十噸、門司三百噸見當にて、乗客運賃は二等二十圓、三等十二圓なりと。

とあるように、日本郵船や大阪商船の巨大船会社は社船と呼称されたのに対して、中小の船会社は一般的に、社外船と呼ばれた。その社外船の一つであった原田商行が青島航路を運行することになった。その運航を助けたのが神戸に拠点を持っていた華商であった東源號であった。原田商行の松丸は東源號の協力を得て、12月26日に大阪を出港し、神戸、門司に寄港して青島に31日に到着する予定であった。松丸の積荷は紡績品や燐寸の他に野菜などの食料品で、大阪から200噸、神戸で350噸、門司では300噸合計850噸を制裁することになっており、乗客の運賃は2等が20円、3等が12円であった。

事実、『大阪朝日新聞』第11821号、12月29日付の「大正三年海運界概観(下)」においても、

之より先き青島が、愈我軍政部の管轄を受ける事となつて以來、青島本邦間の定期航海を計畫するもの頻々として現れたが、其の内實際確定したものは郵船會社、商船會社及び原田商行の三者であった。商船は二十四日に大信丸を原田は二十七日松丸を出帆させた。郵船會社は明年一月早々山東丸を差立てる筈である。

と述べるように、青島航路の開削に各社が戦々恐々とするなかで、巨大社船の日本郵船会社と大阪商船会社に並んで原田商行が参画したのであった。『大阪朝日新聞』第11816号、12月24日付の大阪港からの出港広告に原田商行が登場する。

青島航路再開始

松丸 廿六日正午大阪、同日午後神戸、

廿八日後四時門司 出帆

[社旗] 合資會社 原田商行

扱店 大阪本田 東源號支店

神戸海岸一 東源號

門司驛前 巴組支店

この広告は同紙第11818号、12月26日付にも見られ、

青島航路再開始

松丸 廿六日正午大阪、同日午後神戸、

廿八日後四時門司 出帆 直航

[社旗] 合資會社 原田商行

扱店 大阪本田 東源號支店 電西三五七

扱店 大阪本田 東源號支店
神戸海岸一 東源號
門司驛前 巴組支店

松丸 廿六日正午大阪
同日午後神戸
廿八日後四時門司 出帆

合資會社 原田商行

青島線再開始

扱店 大阪本田 東源號支店
神戸海岸一 東源號
門司驛前 巴組支店

松丸 廿六日正午大阪
同日午後神戸
廿八日後四時門司 出帆

合資會社 原田商行

青島航路再開始

電西三五七

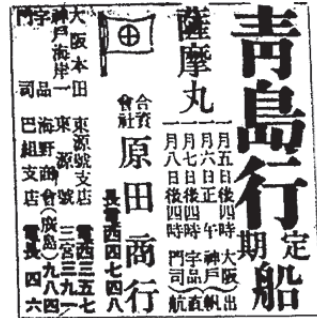
神戸海岸一 東源號 三宮三九一
門司驛前 巴組支店 電長四六

とあるように、若干相違する。「直航」や取扱所の電話が付記されたものである。ついで同紙第11822号、12月30日付と同紙第11823号。31日付に同一の広告が見られる。

青島行 定期船

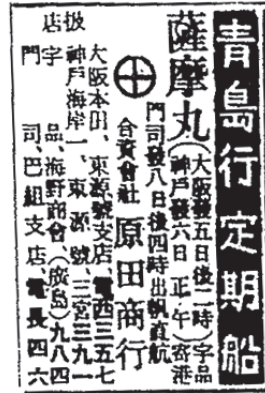
薩摩丸 一月一日後四時大阪、
一月六日正午神戸、
一月七日後四時宇品、
一月八日後四時門司

[社旗] 合資會社 原田商行 長電西四七四八
大阪本田 東源號支店 電西三五七
神戸海岸一 東源號 三宮三九一
宇品 海野商會 (廣島) 九八四
門司 巴組支店 電長四六



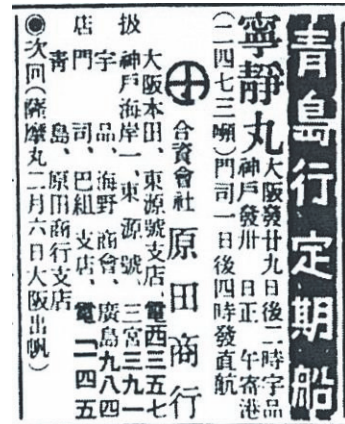
年が明けて大正4年1月2日の『大阪朝日新聞』第11825号には、

青島行 定期船
薩摩丸 大阪發五日後二時
神戸發六日正午、宇品寄港
門司發八日後四時 出帆直航
[社旗] 合資會社 原田商行
大阪本田 東源號支店 電西三五七
扱店 神戸海岸一 東源號 三宮三九一
宇品 海野商會 (廣島) 九八四
門司 巴組支店 電長四六



大正4年1月26日の『大阪朝日新聞』第11849号の広告には寧静丸 2,473 噸が登場する。

青島行 定期船
寧静丸 (二四七三噸)
大阪發廿九日後二時
神戸發三十日正午、宇品寄港
門司發一日後四時 出帆直航
[社旗] 合資會社 原田商行
大阪本田 東源號支店 電西三五七



扱店 神戸海岸一 東 源 號 三宮三九一
 宇 品 海野商會 (廣島) 九八四
 門 司 巴組支店 電 二四五
 青 島 原田商行支店

先の『大阪毎日新聞』の記事や、上記の広告中に取扱所として名の上がった大阪本田東源號であるが、本店は神戸海岸通にあった東源號であるが、辛亥革命が勃発した際に、神戸の有力紙『神戸又新日報』の記者に質問され以下のように述べている。大阪本田とあるが、現在では大阪市西区川口であり、古く大阪開港後に設けられた居留地に隣接する外国人雑居地に本田町があった。その本田を指すものと思われる。現在も大阪市立本田小学校がある。¹⁸



東源號 是亦上海商館中の大なるものにて綿糸、雜貨等を取扱ひ居れるが館主は曰く、大阪川口には上海商人多きも神戸には上海人五十余名あるのみにて、商館少く重に廣東商人なれば、今回の影響を被むる者は少なからん。¹⁹

この記事から東源號は上海を拠点にして神戸と大阪川口を中心に活動する華商であり、従業員の多くは廣東省出身者が多かったことがわかる。東源號は上海を拠点にしていたと思われることから、当然青島との通商関係にも豊富な経験を有していたのであろう。

この広告が掲載されているが、青島航路には困難が待ち受けていた。それは『大阪朝日新聞』第11831号、大正4年1月8日付の「青島の海運界(上)」において、青島航路の問題点を指摘している。

青島には未だ海運といふ程のもの復活せず、獨逸時代に最も出入の多かりし上海香港方面の外國船も漢米汽船は先づホノルルと上海に拿捕を避けて出で來らず、バターフィールド、ジャデンマデソンイ兩社の汽船も追つて回航する由なれど、當分は來らざるべく、今の所日本と大連とよりの船のみが辛うじて入り來るべきに過ぎず、夫さへ日本と大連とに向つ

¹⁸ 大阪市設置の「川口居留地跡」(大阪市西区川口一丁目5)の説明文を参照。

¹⁹ 『神戸又新日報』第9068号、1911年10月21日付の「清國商館の動靜」による。松浦章「神戸華商と辛亥革命」『史泉』第95号、2002年1月、32(21-42)頁。

て殆ど何等見るに足る復荷を積み得べき見込もなき航路なり。眞正の算盤勘定よりすれば、神戸青島大連の三角航路にさへ利益の如何を疑ふ程の状態なれど例の補助金関係よりすれば、一日も早く青島に船を入れ而も往復共に直航航路とし其復荷の全く無きことを一日も多く議會開會中に知悉せしむる必要もありしならん。現に今日確定したりといふ大阪商船と原田商會の日本青島間直通定期船なるものも見す見す損失に歸するを承知の上にて愚なる競争を爲すを避け一切の妥協成立し、一週各々一回づつ廻航すべきが、最初の評判の三千噸級が半減の千五百噸級を用ひても、元より復航は船腹を紅くするが覺悟なり。此外尚七、八人の定期航路出願者あれど總て却下せらるべし、さて又假りに商船か原田商會かが前記三角航路を開く如き事あらば、大連根拠の船會社に取りては由々數大敵なり。・・・

青島がドイツ占領下から日本の占領下になつたことで、港市の状況が極めて不安定化してしたのである。同日の「青島航路不況」の記事にも同様な状況が見られる。

郵船會社青島航路第一番船山東丸は六日大阪發航海の途に上りたるが、大阪よりの積荷は僅かに百八十噸にして、之とて綿絲綿布雜貨等の一般商品は甚だ少く、大部分は青島移住者の家財家具等なりと。尚先月二十四日大信丸を最初とし、今日に至るまで原田商行、大阪商船、日本郵船の青島に仕向ける汽船は既に五隻に達したれども、青島秩序未だ回復せず、商取引は尚開始の運びに至らざるため、大阪より同地に仕向くべき貨物のみにても二千噸級に上り居れるも同地より積荷を申込み來る有様なれば各社とも目立ちたる積荷なく、當分の處現状を維持するの外ならんといふ。今日まで各社の積荷高を挙げれば左の如し。

二十四日出帆	大信丸	一八〇噸
二十六日	松丸	六七〇
三十一日	臺北丸	三九〇
五日	薩摩丸	五〇
六日	山東丸	一八〇

とあるように、日本郵船、大阪商船のみならず原田商行にとつても青島航路の運航は厳しい状況であつたと思われる。

表1 1915年原田商行の大阪・青島航路運航汽船表²⁰

号数	掲載日	出発日	会社名	船名	出発地	経由地
11870	19141225	19141226	原田商行	松丸	大阪	神戸 門司
11823	19141231	19150105	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
11833	19150110	19150113	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
11841	19150118	19150121	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司

²⁰ 『大阪朝日新聞』のマイクロフィルムにより作成。

11849	19150126	19150129	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
11855	19150201	19150206	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
11855	19150201	19150214	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
11863	19150209	19150222	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
11870	19150216	19150302	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
11878	19150224	19150310	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
11887	19150305	19150318	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
11894	19150312	19150326	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
11902	19150320	19150403	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
11910	19150328	19150411	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
11918	19150405	19150419	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
11926	19150413	19150427	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
11934	19150421	19150504	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
11942	19150429	19150511	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
11949	19150506	19150518	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
11956	19150513	19150525	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
11970	19150527	19150601	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
11970	19150527	19150608	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
11977	19150603	19150615	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
11984	19150610	19150622	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
11991	19150617	19150629	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
11998	19150624	19150708	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12005	19150701	19150713	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
12014	19150710	19150720	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12019	19150715	19150727	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
12026	19150722	19150803	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12033	19150729	19150811	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
12040	19150805	19150817	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12048	19150813	19150825	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
12054	19150819	19150831	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12062	19150827	19150908	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
12068	19150902	19150914	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12080	19150914	19150922	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司

12082	19150916	19150928	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12090	19150924	19151006	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
12096	19150930	19151012	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12104	19151008	19151020	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
12110	19151014	19151026	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12118	19151022	19151102	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
12124	19151028	19151109	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12131	19151104	19151116	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
12139	19151112	19151123	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12145	19151108	19151203	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
12152	19151125	19151207	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12161	19151204	19151215	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司
12166	19151209	19151221	原田商行	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12174	19151217	19151228	原田商行	寧靜丸	大阪	神戸 宇品 門司

この運航表からみて原田商行は、薩摩丸と寧靜丸をほぼ 6-8 日間隔で大阪と青島間を運航していたことがわかる。1915 年 1 月 5 日から同年 12 月 28 日までの運航は 50 回を数える。この回数から言っても 7 日余りつまり毎週 1 回の運航を行っていたのである。

大正 5 年 (1916) 4 月資本金 50 万円により原田商行は株式組織として原田汽船会社と改称している。²¹その後の原田汽船の歴史は原田汽船株式会社の歴史となる。

『大阪朝日新聞』第 12304 号、大正 5 年 4 月 25 日付の「商業登記公告」によると、

●合資会社原田商行○大正五年四月貳拾日無限責任原田十次郎、有限責任社員原田ヨシ、同原田梅子ハ住所ヲ各大阪市北區宗是町參拾四番地ニ、有限責任社員長崎佐太郎ハ住所ヲ同市西區四條通貳丁目拾九番地ニ各移轉ス。とある。合資会社原田商行の移転を示す記事である。

『大阪朝日新聞』第 12291 号、大正 5 年 4 月 12

²¹ 畷川鎮夫『海事要覧』海事彙報社、1936 年 12 月発行、1937 年 5 月再版、90 頁。

日付の広告では「合資會社原田商行」(右図)であるが、同紙第12305号、大正5年4月26日付の広告から「原田汽船株式會社」(左図)と社名が変更されている。

原田汽船株式会社となつての最初の青島行きは大正5年(1916)5月2日正午に大阪を出港し、3日は神戸を午後4時に、宇品を4日午後4時、門司を5日午後1時に出港して青島に赴いた。次号は5月17日正午に大阪を出港するとする広告である。

このことから原田汽船会社の青島行きは15日間隔すなわち毎月2便の運航が行われていた。そのことを具体的に示す運航の実態が『大阪朝日新聞』の大阪出港広告からわかる。

表2 1916年5-9月原田汽船会社の大阪・青島航路運航汽船表²²

号数	掲載日	出発日	会社名	船名	出発地	経由地
12305	19160426	19160502	原田汽船	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12305	19160426	19160517	原田汽船	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12321	19160512	19160601	原田汽船	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12340	19160531	19160616	原田汽船	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12383	19160713	19160716	原田汽船	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12383	19160713	19160731	原田汽船	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12401	19160731	19160815	原田汽船	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12402	19160801	19160815	原田汽船	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12415	19160814	19160830	原田汽船	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司
12430	19160829	19160914	原田汽船	薩摩丸	大阪	神戸 宇品 門司

表2に示したように、原田汽船会社の薩摩丸はほぼ毎月初めの1日頃と中旬の15日頃の月2回の大阪・青島間の航路を運航していた。

原田汽船会社の案内と同社の汽船原田丸についての案内が『日本汽船件名録』²³1926年の11版に掲載されている。に掲載されている。

社名広告(左図)では、

通信省命令航路青島線定期船(貨客船)

汽船 原田丸(總噸數四、一〇九噸 速力十六海里)月二回往復

起點 神戸 終點 青島 寄港地 門司、宇品、大阪

船客定員 一等三六人 二等四二人 三等一六二人

²² 『大阪朝日新聞』のマイクロフィルムにより作成。

²³ 菅谷子頼編『日本汽船件名録』日本汽船件名録発行所、1913年8月初版、1926年11月11版による。

計算に加わるよう勧誘する事となったが、其の後大阪商船では同社に対し右共同計算加入を勧誘した所、原田汽船では趣旨には大いに賛成であるが、現在青嶋航路に配船中の自社船腹は、郵・商船に較べて幾分遜色があるのみならず、共同計算実施後の成績も今の処未知の問題に属して居るから、当分自社としては郵商両社の共同計算には加入する事は尚研究を要するといった拒絶的な回答を為した模様であるが、若し原田汽船が青嶋航路のプールに加入せぬこととなれば、郵・商船両社で共同計算を行う事になるしいらすが、右に就き原田汽船の一幹部は左の如く語った。「青嶋航路は従来から郵商船と原田汽船の三社で運賃を協定して居たが、其の関係で郵・商船両社から共同計算加入方を勧誘されたのであるが、原田汽船としては決して趣旨に反対するのでもなく、又就航船が郵・商船の夫れに比較して遜色があるために、不利な立場となるから加入を見合せたのではない。要は唯だ時期の問題に就て、郵・商船側と意見を異にして居るのであって、原田汽船は間島の撤兵が早晚行われるのであるから、其の際には御用船となる事がないとも限らぬから、共同計算を行うならば其の後にしては如何かと云うので、問題は其儘になって居るような始末である。(大阪二十八日電話)²⁶

1922年当時、日本と青島を結ぶ航路を運航していたのが日本郵船会社と大阪商船会社そして原田汽船会社の3社であった。

国立公文書館の『公文雑纂』大正十二年(1923)第十一巻に「青島線補助航海命令ノ件」文書が見え、「船監第四九三号」として次のようにある。

青島線補助航海命令ノ件

今般日本郵船株式会社、大阪商船株式会社及原田汽船株式会社ニ対シ青島線航海補助ニ付別冊ノ通命令書ヲ下付致候条此段及報告候也。

大正十二年四月一日

通信大臣子爵前田利定

内閣総理大臣男爵加藤友三郎殿

命令書 日本郵船株式会社 大阪商船株式会社 原田汽船株式会社

第一条 其ノ会社ハ大正十二年四月一日ヨリ大正十三年三月三十一日ニ至ル一箇年間、郵便物逋送及旅客貨物運搬ノ為、本命令書ニ定ムル航海ニ従事スヘシ。

第二条 其ノ会社ノ従事スヘキ航海線路ハ青島線トス。

前項線路ニ於テハ往航神戸ヲ發シ、門司ニ寄港シテ青島ニ着キ、復航青島ヲ發シ、門司及宇品ニ寄港シテ神戸ニ著スヘシ。…(下略)²⁷

²⁶ 『時事新報』1922.7.30(大正11)付「海運共同計算 原田汽船加入問題」。

²⁷ アジア歴史資料センター、レファレンスコード：A04018234800。

原田汽船会社は、大正 12 年 (1923) 4 月 1 日付をもって逋信大臣から日本郵船会社と大阪商船会社の二大会社にならんで神戸発の門司寄港を経て青島に赴く航路の運航に関する「補助航海命令」を下付されたのであった。

さらに特高秘第六一〇八号、大正 12 年 12 月 14 日付の福井県知事からの「青島航路配船ニ関スル件」によれば、以下のように見られる。

本月十一日午前八時十分神戸及宇品ヲ經由大阪ヨリ管下門司入港ノ汽船寧静丸ノ事務員ノ談片左記ノ通りニ付御参考迄

左記

従来郵、商船及原田汽船ノ三社ニ於テ小形汽船各一隻宛ヲ配船青島内地間貨客ノ運送ニ当リ居タルカ、郵、商船両社ニ於テハ一般商況不振ノ折柄、貨客ノ吸集策トシテ昨年春頃ヨリ一層本航路ニカヲ致シ、郵船ニ於テハ春日丸(三、四九一噸)、商船ニアリテハ嘉義丸(三、三四六噸)ヲ何レモ客船トシテ配船シタルカ、両汽船共設備完全ニシテ、且十四哩以上ノ速力ヲ有スル汽船ナリ。然ルニ原田汽船会社ニアリテハ、之等両船ニ対抗スル優秀船ナキ爲メ、同社所有船寧静丸(一、五八二噸)ヲ以テ運航シ居リシモ京濱地方震災後ハ支那各地ヨリ同方面ニ向ケ輸送スラル貨物輻輳シ、殊ニ今後結氷ト共ニ支那奥地ヨリ貨物ノ出回リモ漸次増加ノ見込ニテ、目下同航路復航ハ何レモ食料品及復興材料等満載シ船腹不足ノ好況ヲ呈シ居レリ。是等状況ニ鑑ミ原田汽船会社ニ於テモ、之ニ順応スヘク、且ツ一郵、商船ニ対抗スル爲メ今回英印度汽船會社ヨリ四千噸以上ノ快速船ヲ購入シ、目下大阪港ニ於テ客室改造中ノ赴カ、本船ハ原田丸ト改称シ、來ル十三年一月ヨリ寧静丸ニ交代シ、大阪、神戸、宇品、門司、青島間ノ月二回定期航海ニ就航スル筈ナリ云々。

右及申(通)報候也。

申(通)報先

内務大臣、外務大臣、大蔵大臣、指定廳、縣長官、青島領事。²⁸

原田汽船会社は、日本郵船会社、大阪商船会社の二巨大会社に対抗して青島航路を運航しようとしたが、両社の 3,000 噸級の汽船には及ばない半分の規模であった。そこで両船を越える 4,000 噸級の汽船をイギリスから調達し、原田丸と命名して、日本から青島へ毎月 2 回の就航を完遂しようとしていたのであった。

この原田汽船の青島航路に関する「青島航路案内」が残されている。出版年代は不明ではあるが、昭和前期のものと思われる。その表紙は、青島の港付近を背景にする沿海に小型の中国帆船を描く、当時の青島の雰囲気やを彷彿させる構図になっている。その内容はつきのように見られる。

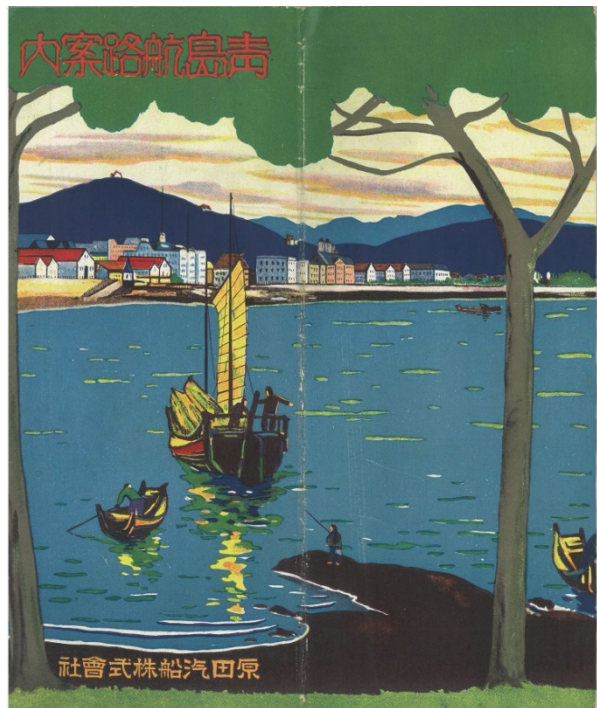
²⁸ アジア歴史資料センター、レファレンスコード：B-3-6-4-38 (外務省外交史料館)。

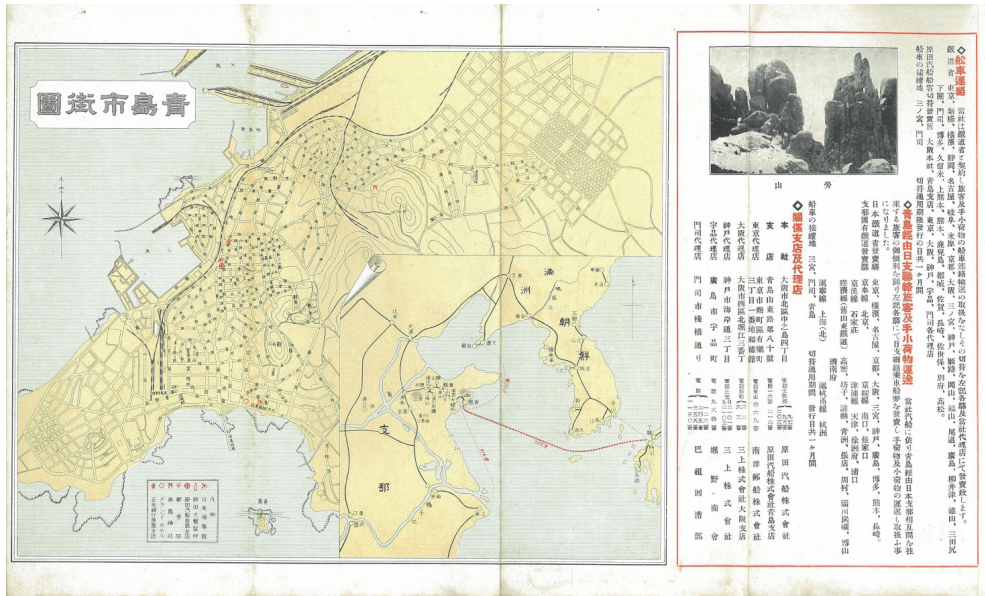
沿革、気候、名所古蹟、我社と青島航路、使用汽船、航海日数と湮程、船客運賃と手荷物、観光団と宿舎、青島より海陸連絡、船車連絡、青島經由日支聯絡旅客及手小荷物運送、関係支店及代理店

以上の項目にわたって記している。この中で原田汽船会社の足跡を知る上で貴重な記録が、「我社と青島航路」の記述である。次のその部分を掲げてみたい。

門司から海上五百七十海里を僅かに二晝夜で渡航する事が出来まする青島と吾社とは関係浅からざる関係があります。吾社が青島の将来発展に着眼し微力を以て率先本航路を企図したのは實に遠く明治三十九年四月に定期航路を開きたるに始まります。當時は美応益も微々たるもので幾多の苦き経験を嘗めたる國運開發上、本航路は吾社に於て維持經營の必要あるを認め不撓不屈の精神を以て努力せし結果、通信省より郵便物航運の下命あり、漸次輸出入貨物も膨張せし爲更に使用船を増加し、以て日支兩國人に多大の利便と交驛とを與へました。我軍占領後、吾社汽船も陸軍御用船として就航する事となりましたから、吾社は飽迄素志を貫徹する目的にて青島に支店を設置し、一層業務の改善を圖り國運發展の萬一に貢献せんと致しました結果、新に大正十二年四月より政府の命令航路として定期就航する事となりました。これ吾社が長き歲月の下に隱忍自重したると廣く一般人士の愛顧御引立の賜なりと深く感謝する次第であります。

上記のように原田汽船会社にとって青島航路は重要な航路であった。





4 小結

原田十次郎が明治 27 年 (1894) 4 月に原田商會を創業し、汽船を購入して海運業を始め、明治 36 年 (1903) には大阪市の南区木津川町に造船所を併設した。ついで明治 37、38 年 (1904、1905) の日露戦争に際して日本政府の軍需輸送に船舶を提供し、明治 42 年 (1909) 12 月には合資會社原田商行と改組し海運業と造船業とを行う組織に拡大したのである。さらに大正 3 年 (1914) には第一次世界大戦による日本の海運界の盛況の影響を受けて、同社は事業の拡大を計り、原田商行は大正 5 年 (1916) 4 月に資本金 50 万円として株式会社原田汽船会社となり、大正 7 年 (1918) 1 月には資本金を 200 万円に増資したのであった。

この原田商行、原田汽船会社が全力を傾けた航路の一つが巨大社船の日本郵船会社と大阪商船会社と同時に運航した青島航路であった。大正 12 年 (1923) 4 月には日本政府より、日本郵船会社、大阪商船会社とともに大阪青島航路を運航する「命令航路」に指定され、政府からの補助金の下付を受けたのであった。1915 年 1 月 5 日から一年の内に 50 回の運航を行っており、ほぼ毎週 1 回の大阪青島間の運航を行ったのであった。