

## 南洋郵船会社の航路案内

松浦 章

**要旨**：太平洋のミクロネシア（Micronesia）地域に位置し、1979年に独立したミクロネシア連邦（Federated States of Micronesia）は、フィリピンの東のカロリン諸島に属する600余の島嶼からなり、東西に約3,200km、南北に約1,200kmにわたる国であるが、19世紀にはスペインからドイツ帝国の支配に入り、第一次世界大戦後は日本の支配下となり、1920年以降1945年まで日本の「委任統治領南洋諸島」として南洋庁の下に置かれていた。この「南洋群島」と日本とを結んだ日本の汽船会社があった。1912年（大正元）10月に南洋郵船組として成立し、1914年（大正3年）9月に南洋郵船株式会社となり1935年まで運航されている。その後は、1935年7月に設立された南洋海運株式会社に吸収される。

しかし、南洋郵船組、南洋郵船会社の歴史に関してはほとんど知られていない。そこで本稿では数少ない記録と当時の新聞記事からその会社と航路案内によって再現を試みた。

**キーワード**：ミクロネシア 日本 南洋群島 委任統治領 南洋郵船組 南洋郵船会社

### 1 緒言

太平洋のミクロネシア（Micronesia）地域に位置するミクロネシア連邦（Federated States of Micronesia）は、フィリピンの東部の海域にあるカロリン諸島を中心とする島嶼からなる国であるが、19世紀にはスペインからドイツ帝国の支配に入り、第一次世界大戦後は日本の支配下となり、1920年以降1945年まで日本の「委任統治領南洋諸島」となり、1922年以降は南洋庁<sup>1</sup>の管轄下に置かれていた。

日本は1902年にイギリスとの間で締結した日英同盟の関係から第一次世界大戦に参戦し、ドイツが占拠していた中国の青島に出陣し占領したのみならず、ドイツが支配していた南洋群島をドイツに替わり統治することになると、南洋が俄然注目されることになる。

南洋に関する書籍も注目されることになる。南洋に関する著作を上梓した一人に法学者の吉野作造がいる。1915年に出版された吉野の『南洋』の中で、

南洋は、南米及び阿弗利加と共に現時尚ほ世界視聴の焦点たり。我國にありても、国勢上貿易之の拡張を圖り、海外發展を策するの必要より、南進論の唱道盛なると共に、最近邦

---

<sup>1</sup> 南洋庁、拓務省の監督下にあり、1922年に設立、1945年に消滅。

人の視線著しく南洋に集中され來りたるの觀あり。偶々昨年八月、歐洲の天地に未曾有の戦乱勃發し、我國は日英同盟の情誼により、端なくも独逸と放火を交ふる事となり、皇師南に蹴して、遂にカロリン、ヤーコップ其他独逸の領有たりし南洋諸島を占領し、茲に根拠地を得るに至りたるは、南洋開發の天職を有する我邦人に対し、確かに一大刺激を與へたるものと謂ふ可し。<sup>2</sup>

と述べているように、第一次世界大戦の参戦によって南洋諸島が日本の植民地支配の視野に入ってきたのである。

このような遙か南方の島嶼部と日本との間をどのように通航していたかについてはこれまで看過されてきた。<sup>3</sup>そこで本稿では、この時期に誕生した日本から南方を目指した汽船会社であった南洋郵船組と南洋郵船会社の推移について述べてみたい。

## 2 日本の南洋航路の開削

1912 年以降、日本政府は、南洋への航路を確保する施策を取った。『東京朝日新聞』1912 年(大正元)9月8日付の「南洋航路弁難 湯川管船局長談」として次の記事が見られる。

南洋航路に対する逋信省の準備は一切整頓し、愈來る十月一日より開航せしむべき予定なり。世間にては同航路に対する就航船の老朽に失し、且つ寄港地も亦受命者の希望に一任せるを云々し、遠洋航路補助法の制限を破れるものの如く非難するやに開けるが、所謂遠洋航路補助法には其の第一条に於て歐洲、北米、南米、濠洲の四航路と規定しありて、南洋航路を包含し居らざるのみならず。海運事業の發達せる今日日本の台所にも均しき南洋航路の如き全然該法とは無關係にて、固より近海航路同様に取扱うべきものたるなり。政府として苟も航路に補助する以上は就航船の優秀ならんことを希望するは勿論なるも、何事も当初より完全を期せんとするも到底行われ難く、殊に本航路は遠洋航路と異なり船舶噸数、速力、走航哩、船齡等に依りて補助金を定めたるものにあらずして、昨年東洋近海航路を整理したる結果剰余金とも云うべき十五万円を以て一ケ年の補助額となし居る次第なれば、其の完全なる新造船を望むべからざるは論なきなり。若夫れ寄港地に就ては、予め政府より之を指示し、目下受命者側にて実地調査をなしつつあれば、其の結果として全然寄港の必要なき所あれば兎に角、決して当業者の任意選定に放任したるものに非ざるなり。要するに本航路の開始に対しては、当初より多大の効果を望むべきにあらず。漸次本邦と南洋諸島との貿易を伸張し、以て商業上の一勢力を南洋方面に扶植せんとするにあり

<sup>2</sup> 吉野作造『現代叢書 南洋』民友社、1915 年 12 月、1-2 頁。

<sup>3</sup> 片山邦雄『近代日本海運とアジア』御茶の水書房、1996 年 3 月、第八章「東南アジアへの航路」のなかで第四節、第二項に「南洋郵船組の設立とジャワ航路」(278-281 頁)として取り上げているが、南洋郵船組の時期のことに止まっている。

云々。

南洋航路の開削は、当初から困難が予想され、政府も航路補助金を拠出して汽船業者に委託する方法を考えていたことがわかる。

ついで『東京朝日新聞』第 9412 号、大正元年（1912）10 月 12 日付の「南洋航路命令」の記事に、その状況が見られる。

従来本邦南洋間には本邦船舶の定期運航に従事するものなく南洋貿易発展上、遺憾少からざりしに依り政府は曩に近海命令航路を整理したる結果新たに南洋定期航路を開始せしむるの議を定め補助豫算の成立を見たりしが爾來主務省に於ては種々調査の末、今回愈緒明圭造、原田十次郎及板谷宮吉の三氏に命令して本航路を開設せしむることとなり、三氏は南洋郵船組なる組合を組織し、此航路に従事することとなれり。本航路施設の概要左の如し。

（一）航路及び寄港地 本航路は往航神戸を發し門司、香港、新嘉坡、バタビヤ及サラマンを経てスラーバヤを發し、香港を経て神戸に帰着するものとす。尚往航に於ては門司發航後、基隆に寄航するの豫定にして、又神戸碇泊中必要上に應じ航路を横濱に延長することあるべくスラーバヤ碇泊中、前記以外の蘭領東印度諸港に廻航することあるばし。

（二）使用船舶及航海度数 本航路には北都丸（總噸数三二八二噸）萬里丸（總噸数三二三一噸）及旅順丸（總噸数四八〇五噸）の三隻を使用し、第一船北都丸は本月廿二日頃、神戸を發航する豫定にして以下、毎月一回一年期間十二回の航海を爲すべし。

（三）命令期間 今回の命令は本年十月より大正四年三月に至る二年六ヶ月間なり。

古くから日本と南洋間を結ぶ定期航路は無く、しかし南洋貿易の発展のためには是非とも汽船による定期的な航運が必要とされ、1912 年 10 月から 2 年半にわたって日本政府は、緒明圭造、原田十次郎<sup>4</sup>と板谷宮吉の三名に南洋郵船組の組織を企図させた。

この事業の中心的人物の一人である緒明圭造の死後に追賜された際の記録から、南洋との汽船航運の事情が知られる。<sup>5</sup>緒明圭造の追賜の際の「功績調書資料」に南洋郵船の経緯が見られる。その一部を以下に掲げたい。

功績調書資料

原籍地 静岡縣田方郡戸田村百六拾六番地

平民

勳四等 緒明圭造

<sup>4</sup> 松浦章「原田汽船会社と青島航路」『或問』第 26 号、2014 年 12 月、1-22 頁。原田十次郎は、大阪で起業した海運業者で、原田汽船会社の創業者である。

<sup>5</sup> 「故緒明圭造位記追賜ノ件」アジア歴史資料センター、レファレンスコード：A11114583500（全 28 葉）。

## 慶應參年六月六日生

右ハ慶應參年六月六日静岡縣田方郡上狩野村湯ヶ島足立清次郎長男トシテ生レ、夙ニ海事ニ志、時恰モ明治初期ニシテ我ガ國情ニ鑑ミ、海運伸張ノ要務タルコト未ダ注目サレザルニ當リ、率先シテ之ガ隆興ヲ計ルノ緊要ナルヲ痛感シ、明治十八年品川臺場ニ在リタル緒明菊三郎經營ニ係ル造船業ニ従事シ、銳意之ガ發展ニ努メ、明治廿三年六月緒明菊三郎、更ニ海運業ヲ開始スルヤ同人亦總理シ、後菊三郎養子トナル。(中略) 同人ハ明治四十二年一月、菊三郎死没ニ因リ家督ヲ相續シ、翌四十三年海運業經營ノ爲メ、緒明合資會社ヲ設立シ代表社員トナリタルガ、其ノ後間モナク政府ニ於テ、命令航路爪哇線ノ新設ヲ計畫シ、之ヲ開設經營者ニ總噸數二千噸以上、最強速力十海里以上ノ船舶二隻ヲ備ヘシメ、明治四十五年(大正元年)度七萬五千圓以内、大正二、三年度各十五萬圓以内、大正四年度七萬五千圓以内ノ補助金ヲ支給スルノ案ヲ提示シ、社外船主ニ諮リタルモ當時同航路ハ前途ノ目途立タズ、經營至難ナリトシテ補助金ノ増額ヲ要求スルモノアリテ煩惱ミ爲メニ、政府ハ更ニ日本郵船及大阪商船ニ之ガ受命ヲ僉憑シタルモ、兩社亦補助金少額ノ故ヲ以テ之ニ應ゼズ。茲ニ於テカ豫テ我國ハ將來南洋方面ニ對シ經濟的寢室ヲ遂グルノ緊要ナルベキヲ洞察シ居リタル同人ハ國家的見地ニ立チ、採算ヲ度外視シテ敢然之ガ受命ヲ決意シ、大正元年十月原田十次郎及板谷宮吉兩人ヲ語ラヒ、各自ノ所有船舶萬里丸、旅順丸、北都丸ノ三隻ヲ持寄り南洋郵船組ヲ開設シ、自レ代表社員トナリ補助金年額十五萬圓ヲ得テ、一ヶ年十二回、往航神戸、門司、香港、バタビヤ、サマランヲ經テスラバヤニ至リ、復航スラバヤ、マカツサ、バリクバン、香港、門司ヲ經テ神戸ニ歸着スル航路ヲ開始シ、同月廿二日第一船萬里丸ヲシテ神戸ヲ出帆セシメタリ。次デ大正三年十月南洋郵船組ヲ解散シ、新ニ資本金百五十萬圓ヲ以テ、南洋郵船株式會社ヲ創立、以テ初代社長ニ就任シ、右命令航路ヲ繼承、爾來萬難ヲ排シ、拮据經營大ニ努メタリ。則チ右組織變更ト共ニ前記三隻ノ外汽船ボルネオ丸ヲ購入シ四隻ヲ以テ一ヶ年十六航海ヲ踐行シ、越エテ同四年四月ニハ航海回数一ヶ年十八回ニ増加シ、更ニ同九年四月ニハ會社資本金ヲ五百萬圓ニ増額スルト共ニ、同年ヨリ翌年ニ亘リ總噸數四千噸型同型船サマラン丸、バンドン丸、チエリボン丸及マカツサ丸ノ四隻ヲ相次デ新造配備シ、ボルネオ丸ヲ撤退セシメタル等大ニ業務ヲ擴充整備シ以テ日蘭貿易交通ニ至大ノ貢獻ヲ爲セリ。

右ノ如ク同人ハ實ニ本邦ニ於ケル日蘭定期航路ノ創始者ニシテ日蘭間貿易ガ近時ノ如ク異常ナル躍進ヲ遂ゲ本邦即外貿易中樞要ナル地位ヲ占ムルニ至リタルハ實ノ同人ノ先覺ト犠牲的努力ニ負フ處、極メテ大ニシテ其ノ功績洵ニ顯著ナルモノアリト謂フベシ。

而シテ同人ハ大正六年九月病氣ノ爲メ、南洋郵船社長ヲ辭任シ、同時ニ監査役トシテ昭和十年七月同社航路ガ國策トシテ政府斡旋ノ下ニ設立セラレタル南洋海運株式會社ニ

合併セラルルニ至ル迄、其ノ職ニ在リタリ。（下略）<sup>6</sup>

緒明圭造は、明治43年（1910）に海運業を起業して緒明合資會社を設立した。大正2年（1913）年の『日本汽船件名録』には汽船萬里丸の船主として、「東京府荏原郡品川町 緒明合資會社」<sup>7</sup>とあり、同書の「汽船總噸數五千噸以上所有者調（大正六年末日現在調）」の一覧表には、第1位の日本郵船会社、第2位大阪商船会社、第3位東洋汽船会社などに並び、第7位に合資會社原田商行すなわち原田十次郎の会社があり、第13位に板谷商船株式會社が、そして第26位に緒明圭造の名が見られる。<sup>8</sup>

原田十次郎は大阪で汽船会社を起業し、大阪と中国山東の青島を結ぶ定期航路を運航した原田商行、原田汽船会社の創業者で社長であった。<sup>9</sup>

板谷商船株式會社は、板谷宮吉が明治26年（1893）に北海道沿海での汽船海運事業を創始し、明治32年（1899）には板谷合名會社を創立し、日露戦争時期には政府の御用船として使用され社運を高揚させ、明治45年（1912）2月に板谷商船株式會社と改称して社業が発展していた。<sup>10</sup>

緒明圭造と原田十次郎そして板谷宮吉による汽船会社である南洋郵船組によって神戸、門司、香港、新嘉坡（シンガポール）を經由してインドネシアのバタビヤ（ジャカルタ、Jakarta）そしてサラマン（スマラン、Semarang）とスラーバヤ（Kota Surabaya）に至る定期航路の運航が開始されることになる。総噸數3,282噸の北都丸、総噸數3,231噸の萬里丸、総噸數4,805噸の旅順丸の三隻が、神戸から発航し、毎月1回1年間に12回の航海を行う計画であった。そして10月22日に北都丸が最初の航海に就航することになっていた。

南洋航路を運航した南洋郵船組に関して、『東京朝日新聞』第9412号、1912年10月12日付の「南洋郵船組」の記事に、南洋航路に就航した3隻の所有者名が見える。

逓信省の補助を得て南洋の新航路を経営する社外船主緒明圭造、原田十次郎、板谷宮吉の三氏は今回南洋郵船組なるものを組織し、事務所を京橋區木挽町日本船主同盟會内に、營業所を神戸港に設け同港には原田船主の代理人佐伯俊太郎氏を留めて營業の總支配を掌らしめ、來る廿二日愈初航海を開始する筈にて逓信省に於ては十一日を以て公式の命令を交附する筈なり。該航路に就役する船舶は北都丸（三、二八二噸、板谷氏所有）、萬里丸（三、二三一噸、緒明氏所有）、旅順丸（四、八〇五噸、原田氏所有）の三艘なり。南洋航路に関する逓信省の命令は、10月11日に交付される予定であった。その就航船の

<sup>6</sup> 「故緒明圭造位記追賜ノ件」アジア歴史資料センター、レファレンスコード：A11114583500（9-11葉）

<sup>7</sup> 菅谷甚三郎編『日本汽船件名録』、海運週報編輯部、1913年9月、405-406頁。

<sup>8</sup> 菅谷甚三郎編『日本汽船件名録』、「汽船總噸數五千噸以上所有者調（大正六年末日現在調）」。

<sup>9</sup> 松浦章「原田汽船会社と青島航路」『或問』第26号、2014年12月、1-22頁。

<sup>10</sup> 畝川鎮夫『海事要覽』海事彙報社、1937年5月、76-77頁

北都丸は板谷宮吉の、萬里丸は緒明圭造の、旅順丸は原田十次郎の所有船であった。

大正 2 年 (1913) 年の『日本汽船件名録』には「汽船北都丸 船主 北海道小樽區色内町十七番地 板谷商船株式會社」<sup>11</sup>、「汽船萬里丸 船主 東京府荏原郡品川町 緒明合資會社」<sup>12</sup>、「汽船旅順丸 船主 大阪西區阿波堀通五丁目 合資會社原田商行」<sup>13</sup>とある。同書によれば、汽船北都丸は 1896 年英国のニューカッスルで製造され、総噸数 3,282.79 噸、速力は 9 海里 1/2 から 11 海里であった。そして同船は遠洋航海において石炭 4,067 噸、ジャワ砂糖を 58,460 担を搭載することが出来た<sup>14</sup>とある。萬里丸は 1891 年に英国のニューカッスルで製造され、総噸数 3,231.03 噸、速力 9 海里的汽船であった。<sup>15</sup>旅順丸は 1892 年に英国のダーハムで建造され総噸数 4,805.71 噸で速力は 10 海里から 15 海里的汽船であった。<sup>16</sup>

この南洋航路の将来性に関して、当時の湯川管船局長の談話が『東京朝日新聞』第 9413 号、1912 年 10 月 13 日付に掲載されている。

今回開始せる南洋航路に就ては悲觀説あると共に、樂觀説あり。何分無經驗の航路の事として今後數回の往復を重ねざる限り其前途に至ては當局とても何とも斷言し得ざるが受命者たる南洋郵船組には周到なる長沙研究を経て受命したる次第なれば、必ずや十分の成算ありと認めざる可らず。元來南洋諸島は沿革上より視るも將地勢上より云ふも本邦とは密接なる通商關係を有すべきにも拘わらず、是迄一定の航路なく唯僅に和蘭政廳補助の下に外船の往復ありとは云へ、是れとても殆んど不定期の有様にて彼我貿易品の取引は迂路を取り、又は數次の積換を爲すの要ありし結果運送期間は延長せられ市場の價格は騰貴し、延いて貿易の振興を妨げしと尠からざりしも、今回の開航は聊か斯る缺陷を補ふに足るなければ其前途如何は姑く受命者の成算に委し、我貿易業者は須らく挙つて本計畫と相俟ち相當の考案を立てて此國家的事業を幫助し發展せしめられたきものなり。若夫れ本航路の前途に關して問題となり居れる外船との競争に至つては敢て憂ふるに足らざるべきか、蓋し受命者が郵船若しは商船の如き有力なる大會社なりせば、外船に與ふる刺激も亦大なるべしと雖も南洋郵船組は勿論微力なる社外船の集合體にして、其就航船の如き孰れも古船なるが上に、同組合にては外船と運賃を同一率とし發着時間に至ても外船とは衝突せざる様仕組み居り。可成的競争を避けんとする方針なれば外船とても無暗に之に對抗し來るばしとは受取られざるなり。況や是等外船は對日本航路よりも蘭領諸島と上海、香港、新嘉坡間の海運に其全力を竭くしつつ在るにておや於。

<sup>11</sup> 菅谷甚三郎編『日本汽船件名録』、59-60 頁。

<sup>12</sup> 菅谷甚三郎編『日本汽船件名録』、405-406 頁。

<sup>13</sup> 菅谷甚三郎編『日本汽船件名録』、129-130 頁。

<sup>14</sup> 菅谷甚三郎編『日本汽船件名録』、59-60 頁。

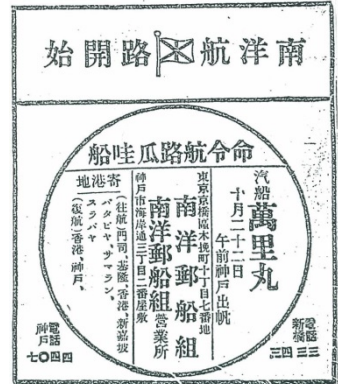
<sup>15</sup> 菅谷甚三郎編『日本汽船件名録』、405-406 頁。

<sup>16</sup> 菅谷甚三郎編『日本汽船件名録』、129-130 頁。

南洋郵船組による南洋航路の運航の前途は決して洋々たるものではなかった。南洋諸島と日本との海上航路は遠距離であるため、その航運の主要な狙いは、南洋諸島と日本とは無く、それよりもこの航路上において寄港するシンガポールや香港への物流に大いなる期待が寄せられていたことがわかる。

南洋郵船組の第一船萬里丸の出港広告が『東京朝日新聞』第 9421 号、1912 年 (大正元) 10 月 21 日に掲載されている。

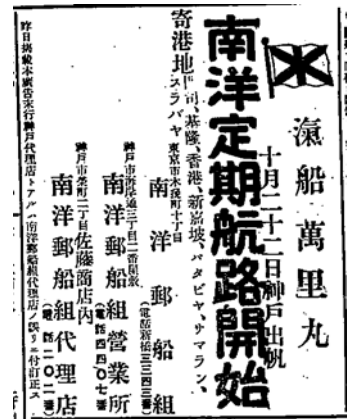
南洋航路開始 命令航路瓜哇船  
 汽船 萬里丸 十月二十二日 午前神戸出帆  
 東京京橋區木挽町十丁目七番地  
 南洋郵船組  
 南洋郵船組營業所  
 神戸市海岸通三丁目二番屋敷  
 寄港地 (往航) 門司、基隆、香港、新嘉坡、  
 バタビヤ、サマラン、スラバヤ  
 (復航) 香港、神戸  
 電話 新橋三三四三 電話 神戸四四〇七



1912 年 10 月 22 日に神戸から萬里丸がインドネシアのバタビヤ、サラマン、スラバヤに向けて出港していったのである。

『神戸又新日報』第 9429 号、1912 年 (大正元) 10 月 18 日付の船舶の出港広告欄に次の広告が見られる。

**社旗** 漚船萬里丸  
 十月二十二日神戸出帆  
 南洋定期航路開始  
 寄港地基隆、香港、新嘉坡、バタビヤ、  
 サラマン、スラバヤ  
 神戸市海岸通三丁目二番屋敷  
 (電話四四〇七番)  
 南洋郵船組營業所  
 神戸市榮町二丁目佐藤商店  
 (電話二〇二番)  
 神戸代理店事務所



この広告は、同紙の 20 日まで 3 日間連載された。

そして 11 月の『神戸又新日報』第 9453 号、1912 年 (大正元) 11 月 11 日付には南洋郵船組の第二船として北都丸の出港広告が見られる。

## ◎南洋定期汽船

汽船北都丸 十一月十五日 神戸出帆

門司、基隆、香港、新嘉坡、バタビヤ、サマラン、スラバヤ

東京木挽町十丁目

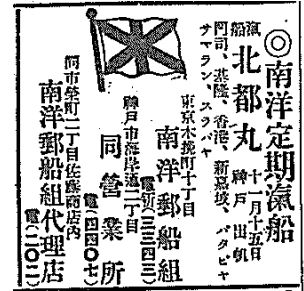
南洋郵船組 電新 (三三四三)

神戸市海岸通二丁目

同 営業所 電 (四四〇七)

同市榮町二丁目佐藤商店内

南洋郵船組代理店 電 (二〇二)



この広告は、翌々日の 13 日も掲載されている。

ついで翌月の『神戸又新日報』第 9482 号、大正元年 12 月 10 日付の出港広告には第三船の広告が見られる。

## 南洋定期汽船

汽船旅順丸 十二月十五日 神戸出帆

門司、基隆、香港、新嘉坡、バタビヤ、サマラン、スラバヤ

東京木挽町十丁目

南洋郵船組 電新 (三三四三)

神戸市海岸通二丁目

同 営業所 電 (四四〇七)

同市榮町二丁目佐藤商店内

南洋郵船組代理店 電 (二〇二)



とあり、翌々日の 12 日、14 日と 3 回わたり掲載された。

『時事新報』(東京)、大正元年 (1912) 10 月 12 日付の「南洋航路の命令 令期間二個年半(十一月通信省発表)」によれば、南洋郵船組の組織と航路に関して述べられている。

従来本邦南洋間には本邦船舶の定期運航に従事するものなく、南洋貿易発展上遺憾少からざりしに依り、政府は曩に近海命令航路を整理したる結果、新に南洋定期航路を開始せしむるの議を定め補助予算の成立を見たりしが、爾来主務省に於ては種々調査の末、今回愈々緒明圭造、原田十次郎及び板谷宮吉の三氏に命令して本航路を開設せしむることとなり、三氏は南洋郵船組なる組合を組織し、此航路に従事することとなれり。本航路施設の概要左の如し。

(一)航路及寄港地 本航路は往航神戸を發し門司香港、新嘉坡、バタビヤ及サマランを経てスラバヤに至り、復航スラバヤを發し、香港を経て神戸に帰着するものとす。尚往航に於ては門司發航後、基隆に寄港するの予定にて、又神戸碇泊中、必要に応じ航路を横浜に延長することあるべく、スラバヤ停泊中、前記以外の蘭領東印度諸港に廻航すること



あるべし。

(二)使用船舶及航海度数 本航路には北都丸(総噸数三、五八二噸)、万里丸(総噸数二、二三一噸)及旅順丸(総噸数四、八〇五噸)の三隻を使用し、第一船北都丸は、本月二十二日頃神戸を発航する予定にして、以下毎月一回一年期間十二回の航海を為すべし。

(三)命令期間 今回の命令は、本年十月より大正四年三月に至る二年六ヶ月間なり。

右に関し、逡信省当局者の語る所に依れば、南洋諸島は沿革上及び地勢上より見るも、本邦とは密接なる通商関係を有すべき筈なるも、従来一定の航路なかりし為め、彼我的貿易品は迂路を取り、又は数次積換えられて取引せらるる状態にて、自然運送期間は延長せられ、市場内の価格は騰貴し、延いて貿易の振暢を妨げたりしに、今回の開航によりて、聊か右の欠陥を補いたる次第なれ共、我貿易業者に於て十分之を利用せざるに於ては、何等の効果を得ること難ければ、南洋貿易に志あるものは此計画と相待て、相当の考案を立て本線の将来をして益発展せしむる様、幫助せられたきものにて、又受命者に於ても能く本航路の主旨を体し、十分忍耐して事に当るべきは勿論なるべしと。

この記事に見られるように、南洋郵船組を組織した緒明圭造、原田十次郎及び板谷宮吉が用意した3船、北都丸、万里丸、旅順丸によって神戸を起点に毎月一回の定期運航を行うことになった。

このうち南洋郵船組の北都丸であるが、これに乗船した人物の手記が『神戸又新日報』第9478号、大正元年12月6日付の「南洋遊記(一)」に見える。同記事は「十一月二十六日正午香港以北百潭の海上にて」とあり執筆者は「佐藤南洋生」とある。その中に、

#### ▲北都丸

記に先だつて予は、先づ北都丸に就て一瞥する義務あり。是八十日間我生命、財産(靴二つだけなれど)を托すべき唯一の城壁なればなり。我政府は南洋貿易開拓の目的を以て十五万圓の保護金を給し、南洋郵船組に南洋直航の航路を命ぜり。同組所属の船舶は即ち万里丸、旅順丸及北都丸の三隻にして、万里丸は去月二十二日出帆し、北都丸は之に次ぎ今十一月十五日神戸を出帆せしなり。(旅順丸は十二月十五日出帆の豫定)三船を比較するに、各特長あり。北都丸は總噸數三千二百八十二噸純然たる貨物船にして、貨物の積載量最も多く、船齡は十五歳にして三船中比較的最新造に係る。純粹の貨物船なれば乗客に對する設備に於て最も劣り、此點は半貨物半客船たる旅順丸最も優り、万里丸之に次ぐ。速力は十浬九にして、是亦船脚最も遅し、然れども堅牢にして動揺少なきは此船の特色たり。

北都丸船主板谷宮吉氏は越後柏崎の産で徒手空拳にして夙く小樽に出米穀肥料海産菜を營業し、日露戦争前海運業を兼營し、現に資産數百萬圓に及ぶ。年齢尚五十二三歳左右、一代にして此成功を博したるは慥かに立志傳中の一人たるに恥ぢず。

本船オツプィサーは船長西川幸太郎、機關長露木清、一等運轉士森田嘉蔵の三氏にして、乗組船員は凡て四十九名。

と記されている。北都丸は、総噸数 3,282 噸の貨物船で、建造以来すでに 15 年を経過したものであったが、他の萬里丸や旅順丸に比較しても新しい船であった。しかし貨物船であったために乗客を搭乗させるには十分な設備が無かった。他の 2 隻旅順丸と萬里丸は「半貨物半客船」であったことから、北都丸はこの 2 隻に劣っていたようである。さらに北都丸の速力は 10.9 海里で、陸上の速度にすれば時速 20km ほどで決して早いとは言えなかった。ただ船体は「堅牢」であったため、大海原においても動揺が少なかった船であったことが知られる。

『神戸又新日報』では、日本が新たに注視した南洋に特派員を派遣している。その記事が、第 9456 号、第 9457、大正元年（1912）11 月 14、15 日に掲載されている。

●社員南洋派遣

馬來、南洋諸島は我商權の發展圈内に在りて、其方面に對する商業貿易の伸張は、近時益々邦人の注目を惹くに至りたりと雖も、未だ其生産消費の状態は能く邦人に知られず、殊に馬來、南洋は我日本と神代の昔より民族の交渉あり、其人情、風俗、慣習を彼此比較して報道するは最も有益にして、且趣味ある所なり。茲に  
スマタラ ジャワ  
於て我社は社員佐藤勝三郎を香港、新嘉坡より 蘇馬太拉、爪哇、セレバス、ボル子才等の英領及び瀾領印度を巡回視察せしめんが爲め、愈々明十五日當港解纜の北都丸に投じて發程すべし。

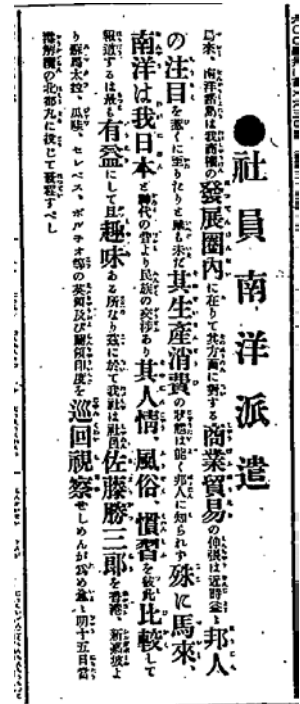
この記事から、先に掲げた北都丸乗船の記事を書いた「佐藤南洋生」とは神戸又新日報社の佐藤勝三郎記者であったことがわかる。

こうして開始された南洋郵船組の南洋航路ではあったが、経営は困難であった。『神戸又新日報』第 9666 号、大正 2 年（1913）6 月 23 日の「南洋郵船不振」との記事が掲載された。

客歲十月南洋郵船組をして南洋航路開始以來、稍や我貿易發展の餘地ある事認められたるが、同航路開始前躍起運動をなせる京濱の貿易業者は、該航路の定期終點が神戸（横濱は不定期寄港）となり居る結果にや、爾來我輸出物資は専ら阪神方面に限られ、時々横濱に寄港するも殆んど積取貨皆無の有様なるのみならず、同航路の成績は概して良好ならず、現に熱帶地航行船としての船内の施設も不完全なれば當局者は、此際十分是等の點に改善を命ずると共に、一層同方面の貿易事業を周知せしむる方法を講じ、且來年爪哇島サマランに開かれんとする南洋博覽會を期し、大に我貿易品の出陳紹介をなす等の方法に出でずんば、七萬五千圓乃至十五萬圓の國費を補助せるが該航路中依然支那人の勢力に壓統され、其前途悲觀せざるを得ずと云ふ。

神戸港を起点とする南洋郵船組による南洋航路が開始されるが、東京・横浜を中心とする京浜間の商人からは等閑視され、横濱に不定期に寄港する南洋航路の汽船では、前途多難であった。

その後、翌年の『神戸又新日報』第 10000 号、大正 3 年（1914）5 月 23 日付に「南洋航路有



望」の記事が掲げられている。

政府は一昨年南洋航路を命令航路として、緒明外二名に之を許可し、此三名は各一隻宛所有船を出して組合を組織し、南洋郵船組合と稱して本航路に従事したるが、當初政府及び當業者は當分の間は多少の損失は免る可らずと信じ居たるに、適其當時臺灣よりシヤバ方面へ包種茶の輸出盛んとなりしと、阪神地方の雜貨も輸出せらるるに至り、又其復航には當時臺灣の不作なりし爲めシヤバ糖を積載し來る等四圍の事情頗る順調なりし爲め豫期の損失を招かざりしのみか却て収益を見るを得たり。然れども本航路に使用せる船舶は如上の懸念ありし事とて、有來りの船を用ひたと（開航當初は貨物に重きを置きたるが爲もあらん）又歐洲航路の船舶にして此航路を通過するものあり、是等歐洲船に慣れたる船客は本邦船員の待遇振りに苦情ある模様なれば政府は、其後適切なる改良施設を講ずる様、之に命じ同組合に於ても昨今定期命令航路の面目を恥めざる様努力を加へつつあり。而して補助期限は來年四月を以て満了すべきを以て、之が賛否は目下調査中なるが若し續いて命令航路に入るを得ば、今後有望なる航路の一たるべし。尚本年はシヤバのスマランに博覽會ありて我國の商品を南洋に紹介するには絶好の時期たるを以て郵船組合に於ても運賃を割引し、又農商務省に於ても在留出品協會に對して五萬圓の補助金を與へたれば、之亦南洋貿易、延ては本航路の隆盛を誘致するの一助たるを失はざるべし。來年四月各近海航路共補助金満了後の善後策に就て當局は詳細なる調査をなしつつあるが、本航の如きに對しては最も慎重に精査を加へつつあり云々（湯川管船局長談）

南洋航路の前途に不安があったが、1913年当時台湾から東南アジアへの包種茶の輸出が盛んとなり、この南洋航路の汽船がその輸送に従事するようになった。包種茶は東南アジアに在住する華人の間で好まれた半発酵茶の一種で、台湾で盛んに生産されていた。<sup>17</sup>さらに台湾における砂糖不足からインドネシア産の砂糖が、この南洋航路の汽船でインドネシアから台湾へ搬送されていたことなどで、南洋航路の経営が有望視されたのであった。

南洋郵船組の運航に関して、香港の英字新聞にその足跡の一端を見ることができる。“*The Hong Kong Telegraph*”, No.8995, Jan. 16, 1913, p.10, ‘Shipping News’, Arrived.

Hokuto Maru, Jap. s.s., 3,282, K. Nishikawa, 15<sup>th</sup> Jan., -Sourabaya 3<sup>rd</sup> Jan., -Coal.-D.& Co.<sup>18</sup>

とあるように、北都丸が1913年（大正2）1月3日にスラバヤを出港し1月15日に香港に到着している。積荷は石炭とあり、荷受け会社はD.& Co.であったが詳細は不明である。北都丸は同紙、No.8998, Jan. 20の‘Clearances at the Harbour Office’Jan.20 ‘Hokuto-maru, for Kobe.’、‘Departed’Jan. 20 ‘Hokuto-maru, for Kobe.’<sup>19</sup>とあるように、1月20日に神戸に向けて香港を出港している。

<sup>17</sup> 松浦章『近世東アジア海域の文化交渉』思文閣出版、2010年11月、394-414頁。

<sup>18</sup> “*The Hong Kong Telegraph*” 1881年創刊。香港公共図書館多媒体資料による。

<sup>19</sup> “*The Hong Kong Telegraph*”, Jan.20,1913, p.10.

ついで “*The Hong Kong Telegraph*”, No.9005, Jan. 28, 1913, p.10, ‘Shipping News’, Arrived.に、  
 Banri Maru, Jap. s.s., Mosi, 28<sup>th</sup> Jan.-Kutchmotuzu 21st Jan., Coal.-M.B.K.<sup>20</sup>  
 とあり、萬里丸が1月21日に門司を出港し、28日に香港に入港した。この積荷も石炭とある。  
 荷受け会社は M.B.K.とあることから三井物産会社が引き受けていたものと思われる。そして萬  
 里丸は、同紙 No.9007, Jan. 31, ‘Clearances at the Harbour Office’ Jan.31 ‘Banri, for  
 Singapore.’ ‘Departed’ Jan. 31 ‘Banri-maru, for Straits.’<sup>21</sup>と見られるように、シンガポールに向けて1  
 月31日に香港を出港しているが、目的地は海峡地域とあることから、インドネシア方面であつ  
 たことは確かであろう。

このように南洋郵船組の定期航海が漸次運航されていた。

### 3 南洋郵船会社の設立

『神戸又新日報』第10022号、大正3年(1914)6月14日付の「南洋郵船擴張」の記事に、  
 南洋郵船組の組織変更が行われたことが見られる。

南洋郵船組は原田、緒明、板谷三氏の匿名組合組織を以て政府より毎年十五萬圓の補助金  
 を得、南洋航路に従事しつつあるが、其實質は兎に角表面匿名組合に對し、補助金を更付  
 するは政府として都合が悪きを以て株式組織に變更し、之と同時に現在使用の船舶は年齡  
 二十年に達せる老朽船なれば、少くも一千九百年代の建造船を以て就航せしむべしとの通  
 信省の内命に接せしを以て、這般來内部組織の變更をなすべく計畫しつつありしが、此程  
 略案成り名稱を南洋郵船株式會社と改め資本金は百五十萬圓とし、株式は公衆募集をなさ  
 ず、關係者に於て引受け政府豫算の關係もあれば、遅くも本年八月頃までには新會社設立  
 の運びに至るべしとのことなるが一方同航路の成績を見るに今日の處にては、經營容易な  
 らず。動もすれば不引合を見んとする折柄更に政府の命令するが如き新造船を使用するに  
 於ては、益經營困難を免かれざるを以て一面政府の要求を容れるると同時に現在の補助金  
 十五萬圓を倍額して少くも三十萬圓前後の補助金を請求する計畫なりと。

緒明、原田、板谷三名によつて組織された匿名組合組織である南洋郵船組合は岐路にあつた。  
 政府からの毎年15万円と言う補助金を受けて南洋航路を維持してきたが、匿名組合組織では補  
 助金の抛出に問題があるとして、株式会社組織への編成替えを余儀なくされていたのである。

『中外商業新報』大正3年(1914)6月16日付の「南洋郵船の新發展 管船局長の意見 [南  
 洋航路の整理[南洋郵船組の組織改革](其一)]」の記事によれば次のように見られる。

南洋郵船組にては、現在旅順丸其他二艘の船舶を以て各月一回の航海に従事しつつあるを  
 更めて、航海度数を増加し、更に現在の就役船は旅順丸の四千八百噸を除き、他の二艘は

<sup>20</sup> “*The Hong Kong Telegraph*”, Jan.25,1913, p.10.

<sup>21</sup> “*The Hong Kong Telegraph*” Jan.31,1913, p.10.

孰れも三千二百噸級の船舶なるを悉く四千噸級以上となし、且つ三艘の悉くが千九百年以前の建造にして比較的頽齡船なれば、千九百年以後の建造船を以て之に代え、艘数も三艘を四艘に増加すべき内意を有せりと伝う。而して以上就役船舶の改良は現在に於てさえ不足勝ちの補助費に一層の不足を告ぐる事とて、政府に対し船舶の改善を機会に補助金の増額を希望し居れりと云う。即ち南洋組の補助金は当年度末限りを以て終りを告ぐる勘定なれば、之が継続に際し補助金を現在の年額十五万円より相当増加せしめんとするものにして、現在の補助金額は一噸一千海里当り僅かに十五錢未滿に過ぎず、之を南洋航路と時々事情を齊しくする南米航路の如きに比すれば少からぬ懸隔あり。必ずしも同じ割合の補助金を得ざる迄も、引合う程度の増額を希求しつつあるは事実也。役船の改善は多少此辺の事情を含み居れる形跡なきに非らざれど、政府に於ても多少此点を諒するもの如ければ増額の望みなしと言う可らず。問題は南洋航路が如何程迄必要なるかを先決し、其程度に応じて補助金を監梅すべきものなるが、愈々増額の見込立つに至らば、商船会社の如き或は受命運動を開始せずとも限らず、南洋組が其組合組織を変じて株式組織とするに内定せるは多少是等の場合に備うる下準備とも受取らるべし。例えば南洋組を朝鮮郵船、樺太汽船の如からしめ大汽船会社をも加えて株主となし、其後援を得る事が得策なりと云う事情あらん乎と也。

#### 湯河管船局長談

南洋航路は、数年前迄は余り世人の注意を惹かず殆んど地平線下にありたるものにして、従て其の補助額も僅々十五万円に過ぎざりしかば、奮って之れが航路に当らんとするものなき状態なりしに依り、同組合が匿名にして而かも船齡十五年以上の老朽船なりしにも不拘、政府は海運保護奨励の目的を以て補助金を交付せる訳なり。今や同組合が進んで組織を改めて、更に増資の計画を樹てんとしつつあるは、即ち老朽船を廃して新造船舶を増さんとするものなれば、新組織の暁に於て營業上の収支到底決済し難きものあれば、多望なる南洋航路と及び同航路の今日を築き元動者たる功績とに対して、政府は財政の許す限り之が補助を増給せん考えなり云々。

南洋郵船組合が運航させていた旅順丸、萬里丸、北都丸の3隻は老朽船で、旅順丸の他は4,000噸級には達していないため、4,000級の汽船を4隻にして運航する政府側の意見であった。

こうして南洋郵船会社が設立される。『神戸又新日報』第10134号、大正3年(1914)10月4日付の「南洋郵船會社設立」の記事に次のようにある。

南洋郵船組にては豫て組織變更の計畫中なりしが、今回資本金百五十萬圓の株式組織とし、社名を南洋郵船會社と改稱するに決し客月三十日を以て設立の登記を了したり。而して重役に取締役に緒明圭造、松本良太郎、佐伯俊太郎の三氏、監査役に原田十次郎、杉谷寅吉の兩氏當選就任したるが、右資本金は現在使用の船舶評價額を基礎とせるにあらずして、全く今後發展の見地より決定せるもにて使用船舶の更新は勿論諸般の設備に互り漸次改善

を施すべしと。

この記事に見られるように、南洋郵船株式会社は大正 3 年 (1914) 9 月 30 日に設立されたのである。

『時事新報』大正 3 (1914) 10 月 4 日付の「南洋郵船新組織 百五十万円の株式会社」の記事にも次のようにある。

一昨年四月より政府の命令を受け蘭領東印度爪哇へ月一回の定期航海を為し居たる南洋郵船組は、従来組合間に於て会社組織を為す必要を認め協議中なりし所、議一決せるより、夫れ夫れ規定の手続を経て、去月三十日設立総会を開き、本月一日逓信省へ届け出で、同日より旧南洋郵船組の権利義務一切を継承営業し居れり。会社資本金百五十万円にして、一株の額面を百円とし、四分の一の二十五円を払込み、本店を東京市木挽町十丁目七番地に置き、会社を代表すべき取締役役に緒明圭造氏、専務取締役役に松本良太郎氏取締役役に佐伯俊太郎氏を選任したり。

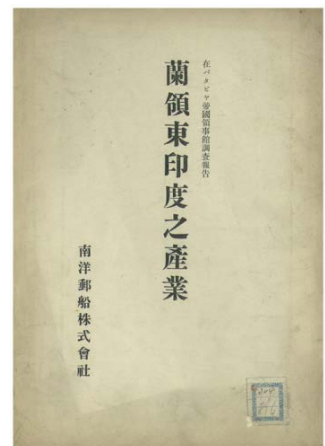
南洋郵船会社は 10 月 1 日に逓信省に届け出で、南洋郵船組の営業を引き継ぎ、150 万円の資本金を有する株式会社となったのである。

南洋郵船会社が成立して一年余り後に外務省通商局がまとめた『在バタビヤ帝國領事館調査報告 蘭領東印度之産業』を南洋郵船株式会社から 1915 年に出版している。

その「蘭領東印度之産業」翻刻之序を南洋郵船株式会社社長の緒明圭造が認めている。

本邦ノ對蘭領東印度貿易ハ所謂南洋貿易ノ呼唱ノ下ニ世上ニ喧傳セラルルト同時ニ、是レニ伴フ諸般ノ施設モ逐年擴張改善セラルルニ至リ、近時通商貿易ノ趨勢頓ニ好調ヲ呈シ來レルト共ニ彼我物資ノ吞吐額漸次増進シツツアルハ、本邦對蘭領東印度ノ爲メニ同慶ニ堪ヘサル所ナリ。然レトモ運輸交通機關ノ擴張改善ヲ企及セントスルモ之レニ對スル生産ノ分布、物資ノ需給、集散ノ關係ヲ悉知シ依テ以テ資源ノ涵養ヲ計リ、投資企業ヲ善導シ、彼我通商貿易ノ振作ニカムルニ非スハ、此好調ヲ呈シツツアル日蘭通商關係ヲシテ豈終ニ跛行的施設タルニ終レシムルナキヲ保センヤ。

今ヤ弊社ハ昨大三年十月、南洋郵船組ノ經營ヲ承繼シ、既ニ三星霜ヲ經ヌ。而カモ其間敢テ長シト謂フヘカラサルモ、彼等同志ノ銳意策畫ニ因リ、又幸ニ江湖ノ高厩ニ依リ、近時漸ク其緒ニ着クヲ得タリト雖モ、而カモ尚尙後益々奮勵努力シテ以テ斯業ノ進善ヲ企及セントスルニ方リ、該地方ニ於ケル産業状態ニ關シ汎ク之ヲ紹介シ、以テ堅實有爲ナル企業ノ啓發ニ資シ、又以テ彼我通商貿易ノ伸展ニ寄與スヘク、幸ニ當局ノ許可ヲ得テ在巴城浮田領事ノ精査ニ係ル「蘭領東印度之産業」ヲ翻刻シ、茲ニ世上同望ノ士ニ頒ツノ光榮ヲ有スルハ弊社ノ恐悦ニ禁サル所ニシテ、切ニ是ニ依テ本邦斯業關係者各位ノ今一層ノ奮勵努



カヲ希及シテ止マサル所以ナリ。敢テ希望ヲ叙シテ翻刻頒兌ノ序トナスト云爾。

大正四年十月

南洋郵船株式會社

社長 緒明圭造<sup>22</sup>

とあるように、南洋郵船会社の経営の発展を企図して同書を翻刻したものであった。同書は、第一章産業ノ發達、第二章産業指導機關、第三章地理概要、第四章住民、第五章日本人ノ現状、第六章重要貿易港、第七章農産及林産、第八章、牧畜及野禽野獸畜、第九章鑛業、第十章工業、第十一章水産業、第十二章通商貿易、第十三章貨幣、銀行及金融、第十四章運輸交通、第十五章移民及労働、附録<sup>23</sup>から構成されている。

南洋郵船に関しては、第十四章運輸交通、第六節海運の十、南洋郵船會社として、

大正元年開始、神戸ヲ起點トシ基隆、香港、「ばたびや」、「すまらん」、「すーらばや」、「まかさー」、「ぱりくぱばん」ニ寄港シ、歸航ニ於テハ再ヒ香港ニ寄港ス。<sup>24</sup>

と記されている。大正元年(1912)開始とあるのは南洋郵船組として創業した時点であり、神戸からインドネシアへの航路を運航していたが、寄港地として香港が重要な港であった。

『香港華字日報』第 15851、1916 年 3 月 1 日の「各國租家郵船開行日記」の「各行輪船由港開行前往各埠列左」として南洋郵船の船名が見られる。

八打威井裡文三序冷泗水孟家錫	北都丸	初五	祥發公司
神戸横濱	萬里丸	初拾	祥發公司
神戸	齊安	拾貳	祥發公司

とあり、さらに同欄に、

啓者本公司茲有堅固快捷火輪船名

○萬里丸 前往神戸横濱 准初玖落貨初拾開行

○齊安 前往神戸 准拾壹落貨拾貳開行

○北都丸 往八打威井裡文三序冷泗水孟家室 准初三落貨初五開行

貴客如欲搭船附貨請至文威東門牌廿六號本公司面議此佈 祥發公司林暉庭謹啓<sup>25</sup>

と見られるように、北都丸、萬里丸は香港の祥發会社の林暉庭の手配によって、香港に寄港して、日本への航路そしてインドネシアへの航路を運航していたことがわかる。

『神戸又新日報』第 10706 号、大正 5 年(1916) 4 月 28 日付の「南洋郵船總會」に記事に、南洋郵船は二十七日總會を開き、年一割の利益配分案を可決したる後、重役の改選を

<sup>22</sup> 外務省通商局編『在バタビヤ帝國領事館調査報告 蘭領東印度之産業』南洋郵船株式會社、1915 年 11 月、序。

<sup>23</sup> 『在バタビヤ帝國領事館調査報告 蘭領東印度之産業』1-4 頁。

<sup>24</sup> 『在バタビヤ帝國領事館調査報告 蘭領東印度之産業』122 頁。

<sup>25</sup> 『香港華字日報』第 15851、1916 年 3 月 1 日、6 頁。

行ひ、板谷富吉氏取締役役に新任、辭任せる原田十次郎、板谷富吉氏の後任に原田六郎、板谷順助の兩氏新任せり。

とあるように、南洋郵船会社の新体制が決定している。取締役が板谷寅吉と原田六郎が就任している。辭任した原田十次郎は原田汽船会社の社長であったが、原田六郎は彼の息子である。<sup>26</sup> 十次郎にかわって原田六郎が取締役となったのであった。

『香港華字日報』第 15992、1920 年 1 月 1 日付の「天祥洋行船期告白」には次の記事が見られる。

啓者本行茲有堅固快捷輪船名

○往門司 神戸 横濱

○旅順丸 十月拾壹日落貨十參開行

○萬里丸 十一月廿八日落貨三拾開行

○北都丸 明年正月初壹落貨初參開行

○往八打威三仔冷泗水孟家室

○北都丸 十一月十陸落貨拾八開行

○旅順丸 十貳月拾四落貨十五開行

○萬里丸 明年正月初五日落貨初七開行

貴客如欲搭船附貨請至本行辦房面議

電話一零三零 干諸道阜行天祥公司辦房室謹啓<sup>27</sup>

とあり、天祥洋行が北都丸、旅順丸、萬里丸の南洋郵船の香港での手配をしていたことが知られる。天祥洋行は、後述林暉庭が経営していたと見られる公司である。林暉庭は先の祥發公司の責任者でもあったようである。このことから、林暉庭は、最初は祥發公司から新たに天祥洋行に名称変更したものと思われる。

『神戸又新日報』第 12510 号、1921 年（大正 10）4 月 10 日付の「新定期命令航」に、

通信大臣は十年度より南洋郵船に對し南洋航路即ち神戸スラバヤ線路、…以上の十一線に對し、大正十年四月一日以降、十二年三月三十一日に至る二箇年間の補助命令を、…夫々命令書を交付、其旨公表せり。命令航路に配船されたる船舶左の如し。南洋スラバヤ船チエリポン丸、マカツサー丸、サマラン丸、ボル子オ丸四隻（以下略）

とあるように、大正 10 年（1921）4 月 1 日以降から 2 箇年にわたり南洋郵船会社の南洋スラバヤ線が通信省から命令航路に指定された。その航路に就航する汽船も指定され、チエリポン丸、マカツサー丸、サマラン丸、ボル子オ丸の 4 隻がこの航路の命令航路の汽船として運航される

<sup>26</sup> 松浦章「原田汽船会社と青島航路」『或問』第 26 号、2-3 頁。

<sup>27</sup> 『香港華字日報』第 15992、1920 年 1 月 1 日、7 頁。



ことになった。

発行年が不明であるが南洋郵船株式会社が発行した「南洋航路案内」の「當社の南洋航路瓜哇路線」につきのようにある。

南洋開発の目的を以て大正元年十月から開始した帝國政府命令の瓜哇直通定期航路で、現在の就航船はチェリボン丸(六三二八噸)マカツサ丸(六二九六噸)サマラン丸(六三一五噸)バンドン丸(六三一七噸)の四隻で、大正九年の建造であります。瓜哇日本間の航海日数を短縮する爲め昭和二年十月から従來の航路を變更し、約十八日毎に神戸を出帆いたします(定期發着表を御覽下さい)。



航路は、往航神戸を發しセレバス島のマカツサーに寄港し、海上僅か十三日にして瓜哇第一の商港スラバヤに着き、それからサマラン、バタビヤ、チェリボンに寄港し、復航はスラバヤより神戸に直航致します。それから内地は大阪、門司、名古屋、横濱等に廻航いたします。スラバヤ着からスラバヤ發まで瓜哇に約二十日の日数がありますから島内の視察には同一船で日本に歸られます。當社は最も古き歴史を有する瓜哇線受命會社でありますから、社員や各船の乗組員は馬來語に熟達し且つ南洋諸般の事情に精通して居りますので、初めての渡航者などには至極御便利であります。乗客の取扱ひなど到つて叮嚀懇切で船内の設備も熱帯本位で航海中慰安の設備もあります。

このように述べている。この記述からこの「南洋航路案内」は少なくとも昭和2年(1927)10月以降のものであることがわかる。この航路に就航したチェリボン丸(6,328噸)、マカツサ丸(6,296噸)、サマラン丸(6,315噸)、バンドン丸(6,317噸)の4隻は大正9年(1920年に建造され、のちに南洋海運会社の所有船となり、その後アジア太平洋戦争時期に徴用され輸送船となり、チェリボン丸は1942年11月27日にアッツ島で米軍の空襲を受け、マカツサ丸は、1944年10月7日にルソン島西方で避雷により、バンドン丸は1942年12月17日にラバウル東方で避雷により沈没している。<sup>28</sup>

「南洋航路案内」の内容は、さらに次のように構成されている。

瓜哇の観光(バタビヤ、バイテンブルフ、バンドン、チェリボン、サマラン、ソロ、ジヨクジャ、ボロブドウル、スラバヤ、トサリの10箇所について説明されている)、渡航書の御注意、旅具及携帶品、乗船御申込、手荷物規定

<sup>28</sup> 宮本三夫『太平洋戦争 喪われた日本船舶の記録』成山堂書店、2011年3月、77,91,86頁参照。

本社は東京で、神戸支店と大阪出張所と香港出張所があった。

香港の出張所は徳輔道太子行にあった。

1921年3月19日付の香港の『華字日報』中華民國10年3月18日付につきの記事が見られる。

南洋郵船公司委托得人 南洋郵船公司創辦十有餘年、生意素稱發達。查該公司本港營業向委天祥洋行代理、現該公司爲擴充業務起見、特設支行於本港專聘林暉庭君經理辦房事務、查林君於航業經理廿有餘載、經驗極深久爲社會所稱許、今該公司聘任得人、將來營業發達當未有艾也。

南洋郵船會社が香港で代理店を依頼したのが天祥洋行であった。天祥洋行は1880年から香港で汽船航運業の代理店を行っていたことが知られる。<sup>29</sup>この天祥洋行に依頼し、ついで1921年に航運業に豊富な経験を有する林暉庭に依頼したことが知られるのである。

南洋郵船会社の終焉は昭和10年(1935)12月のことである。『神戸又新日報』第17847号、昭和10年12月23日付の広告欄に次の広告が掲載された。

The advertisement is a full-page layout with a decorative floral border at the top and bottom. It contains several images and columns of text:

- Top Right:** An illustration of a steamship at sea, with the caption "南洋郵船公司" (Nanyang Shipping Company).
- Top Center:** An illustration of a traditional Chinese temple or shrine, with the caption "（第一）聖母廟" (The First: Holy Mother Temple).
- Top Left:** A vertical column of text starting with "南洋郵船公司" and "委託得人".
- Middle Right:** A vertical column of text titled "南洋郵船公司" and "委託得人".
- Middle Center:** An illustration of a large, multi-tiered pagoda or temple structure, with the caption "（第二）佛塔" (The Second: Pagoda).
- Middle Left:** A vertical column of text starting with "南洋郵船公司".
- Bottom Left:** An illustration of a large, modern-looking building, possibly a company office or warehouse, with the caption "（第三）公司" (The Third: Company).
- Bottom Center:** A vertical column of text starting with "南洋郵船公司".
- Bottom Right:** A vertical column of text starting with "南洋郵船公司".

<sup>29</sup> 香港『循環日報』1880年10月15日、10月30日の記事など。

南洋郵船株式會社  
 ○南洋郵船株式會社は、南洋の各埠頭に航路を開き、往來の便を謀るべく、本會社の航路案内を、南洋の各埠頭に配布する。本會社の航路案内は、南洋の各埠頭の往來の便を謀るべく、南洋の各埠頭に配布する。本會社の航路案内は、南洋の各埠頭の往來の便を謀るべく、南洋の各埠頭に配布する。

南洋郵船株式會社  
 ○南洋郵船株式會社は、南洋の各埠頭に航路を開き、往來の便を謀るべく、本會社の航路案内を、南洋の各埠頭に配布する。本會社の航路案内は、南洋の各埠頭の往來の便を謀るべく、南洋の各埠頭に配布する。本會社の航路案内は、南洋の各埠頭の往來の便を謀るべく、南洋の各埠頭に配布する。

南洋郵船株式會社  
 ○南洋郵船株式會社は、南洋の各埠頭に航路を開き、往來の便を謀るべく、本會社の航路案内を、南洋の各埠頭に配布する。本會社の航路案内は、南洋の各埠頭の往來の便を謀るべく、南洋の各埠頭に配布する。本會社の航路案内は、南洋の各埠頭の往來の便を謀るべく、南洋の各埠頭に配布する。

南洋郵船株式會社  
 ○南洋郵船株式會社は、南洋の各埠頭に航路を開き、往來の便を謀るべく、本會社の航路案内を、南洋の各埠頭に配布する。本會社の航路案内は、南洋の各埠頭の往來の便を謀るべく、南洋の各埠頭に配布する。本會社の航路案内は、南洋の各埠頭の往來の便を謀るべく、南洋の各埠頭に配布する。

公告

南洋郵船株式會社ハ昭和拾年拾月參拾日開會ノ臨時株式總會ニ於テ會社ヲ解散スル事ニ決議相成、既ニ登記モ相濟ミ候ニ付、同會社ニ對シ償還ヲ有セラルル方ハ、昭和拾壹年四月拾五日限り左記同會社内精算人等ニ對シ御申出相成度、若シ同期間内ニ御申出無之時ハ、精算ヨリ排斥可致、此段及公告候也。

昭和拾年拾貳月貳拾參日

東京市今日端區木挽町六丁目三番地

南洋郵船株式會社

清算人 原田六郎

同 板谷 富吉

同 長井芳太郎

この公告から明らかなように、南洋郵船会社は昭和 10 年 10 月 30 日の臨時総会によって会社

の解散を決定したのであった。

1912 年（大正元）10 月に南洋郵船組として成立し、1914 年（大正 3 年）9 月に南洋郵船株式會社となり、11 年にわたり日本から東南アジアへの定期航路を運航してきたが終焉を迎えたのであった。

#### 4 小結

上述したように、緒明圭造、原田十次郎と板谷宮吉らによって 1912 年（大正元）10 月に南洋郵船組が創業し、1914 年（大正 3 年）9 月に南洋郵船株式会社となり、1935 年（昭和 10）7 月まで 23 年にわたり日本から東南アジアへの定期航路を運航してきたが、国策により南洋海運株式會社が 1935 年 7 月に設立される<sup>30</sup>と、その事業が同社に引き継がれることとなって終焉を迎えたのであった。

南洋郵船組として成立した当初は、経営上の不安を抱え、ある意味、日本郵船會社、大阪商船會社の巨大汽船會社いわゆる社船に対する弱小の社外船の船主の共同出資を中心とする運航であったが、2 年後には株式會社となり 21 年にわたって日本の南洋航路の一端を維持してきた南洋郵船會社であったが、南洋郵船會社の残された「南洋航路案内」は、その数少ない歴史資料として貴重と言えるであろう。その後を引き継ぐ南洋海運株式會社も 1945 年までの 10 年の短い運命であった。本稿は南洋郵船組と南洋郵船株式會社の 23 年にわたる日本から南洋方面への航運事業の残された数少ない記録の一端から再現を試みたものである。

【附記】本稿は文部科学省「私立大学戦略的研究基盤形成支援事業」によって関西大学東西學術研究所に設立された「アジア文化研究センター（CSAC）」（平成 23 年度－27 年度）における研究成果の一部である。

---

<sup>30</sup> 南洋海運株式會社は、日本郵船會社、大阪商船會社、石原産業海運會社と南洋郵船會社の四社が、逋信省の斡旋により、1935 年（昭和 10）7 月 6 日に設立された（日本郵船株式會社編『日本郵船株式會社五十年史』日本郵船株式會社、1935 年 12 月、870 頁）。畝川鎮夫『海事要覽』海事彙報社、1937 年 5 月、57-59 頁。