

「港神戸の発展に貢献した総合商社の源流・鈴木商店」
第2回講演会

(令和元年10月26日 於:神戸ポートオアシス)



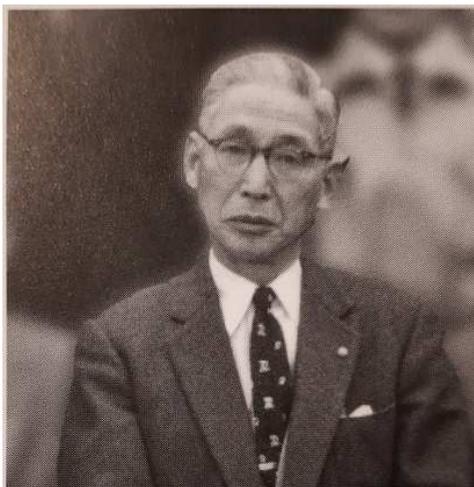
鈴木商店の海運事業

南満州汽船から帝国汽船・国際汽船・カネタツ海運まで

齋藤 尚文

(兵庫県立国際高等学校)

国華産業株式会社



創業者 初代社長 梶山増吉



- 初代社長梶山増吉は大正8年に東京高商から大屋晋三らとともに鈴木商店に入社、営業部、貨物部に配属。
- 鈴木破綻後の昭和3年、「カネタツ海運」を設立。太平洋戦争勃発により解散。
- 昭和19年、大屋の要請で「帝人船舶部」を設立。昭和22年に「国華産業海運」として帝人関連会社となる。
- 昭和29年、「国華産業」に社名変更。現在は三菱ガス化学系の液体化学品輸送を本業とする海運会社。

鈴木商店の海運事業

鈴木商店船舶部

明治期
傭船による
自社運送

大正2年
南満州汽船
株式会社

大正5年
帝国汽船
株式会社

大正8年
国際汽船
株式会社
大正10年
Kライン

昭和3年
カネタツ
海運
合資会社

鈴木商店船舶部

- 逋信省『船名録』によると明治18年、鈴木岩治郎名義で神護丸(木造、104総ト_ン)保有。

★資力3万円以上の八大貿易商

- 明治29年に「北都丸」を傭船し、爪哇糖積取の試験航海実施。

★明治35年に合名会社化

- 明治40年からの海運不況期には定期船に加え、不定期船による運送がメイン。

★明治後期の事業拡大

- 明治43年からの運賃高騰により自社運送が主となり、さらに進めて自立的な海運事業育成を目指す。

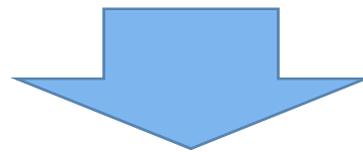
明治30年代からの事業拡大・多角化

年代	関連会社(設立、買収、共同出資を含む)
明治33	樟脳製造所 ★ ロンドン支店開設
明治35	薄荷製造所 ★ 「個人商店」から資本金50万円の「合名会社」へ
明治36	大里製糖所 樟脳製造所(住友より)
明治38	神戸製鋼所(小林製鋼所より社名変更)
明治39	東京毛織
明治40	東レザー(翌年「東工業」に改称)
明治41	日本セルロイド人造絹糸(三菱・岩井と共同出資、のち鈴木単独へ)
明治42	東洋塩業 満漢塩業 合同油脂 日本商業 札幌製粉
明治43	北港製糖 台湾塩業 大里再製塩工場 柳田龍脳製造所
明治44	大里製粉所 東亜煙草
明治45	東洋製糖 斗六製糖 大日本塩業 帝国麦酒 東洋海上火災 関東州普藍店塩田開設

南満州汽船① 背景

商売の大きくなるにつれて従来は定期船の利用で間に合っていた鈴木商店も、チャーター船を使い、次で自分で船を持たないと都合が悪いと云うことになり、それも外国船を買入れて日本船籍に登録するには輸入税がかゝると云うので、大連に名義だけの汽船会社を置き、海運業を経営することとなった。

(『金子直吉伝』)



南満州汽船 = 鈴木商店船舶部

南満州汽船② 設立

- 大正2年1月5日設立。資本金100万円、本社は関東州大連に置かれた。出張所は神戸鈴木本店内。
- 大連置籍船(関東州船籍)

外国船舶輸入税(明治44年)
内地では船価の30%、
大連では0.05%の負担。

関東州船籍令(明治45年)
関東州船籍の法的地位明確化。
内地不開港場以外は寄港可。

- 「社船」と「社外船」(明治25年～)

「社船」
日本郵船と大阪商船。政府補助を受け、定期船(ライナー)を運航

「社外船」
郵船・商船以外の、多くは小資本の会社。不定期船(トランパー)を運航

南満州汽船③ 人と船舶

社長 鈴木岩治郎(2代目)

取締役 森田葆光(高知出身。神戸製鋼所、日沙商会等)

取締役 松尾小三郎(東京高等商船。日本郵船、満鉄大連海務局長より入社。海事政策・満蒙政策に提言。著作多数)。

取締役 井田亦吉(日本商業、天満織物、三国紡績、東京毛織、大日本塩業等)

支配人 荒木忠雄(神戸高商。船舶部主任、帝国汽船、国際汽船等)

顧問 保坂彦太郎(予備役海軍大佐、南洋政策のエキスパート)

➤ 5000総トン級

富国丸

靖国丸

帝国丸

報国丸

➤ 3000総トン級

建国丸

南満州汽船④ 事業

1 ブラジル移民船

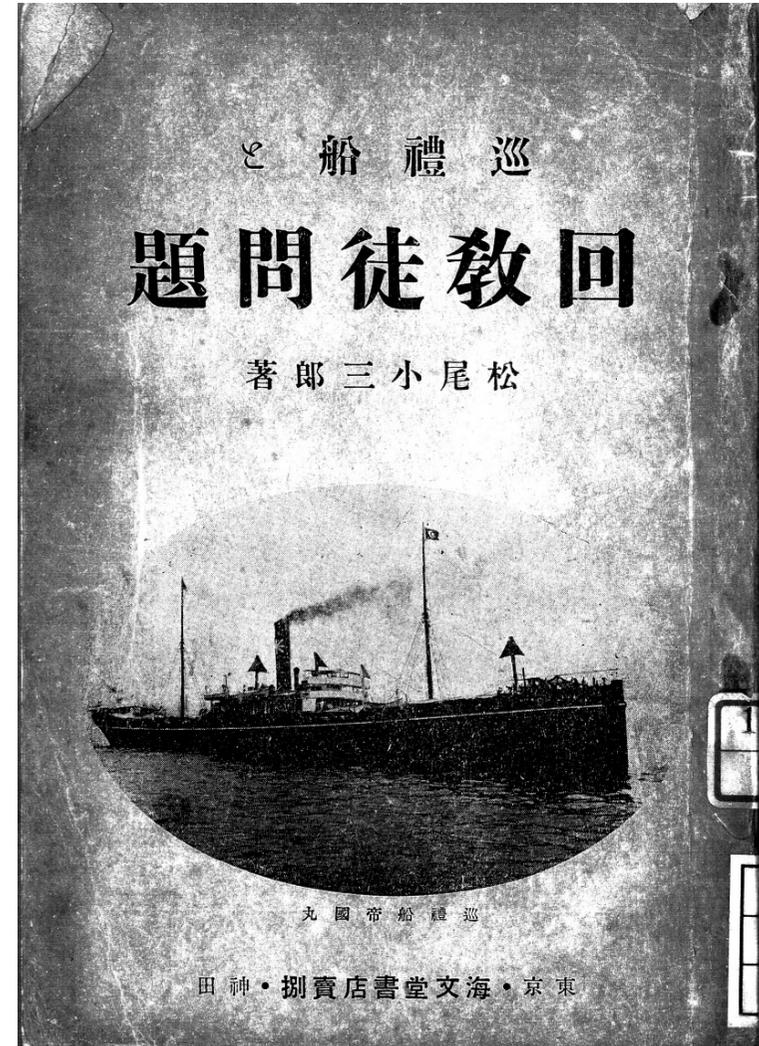
帝国丸就航。不定期船として最初に大西洋入り。

2 仏領ニューカレドニア移民船

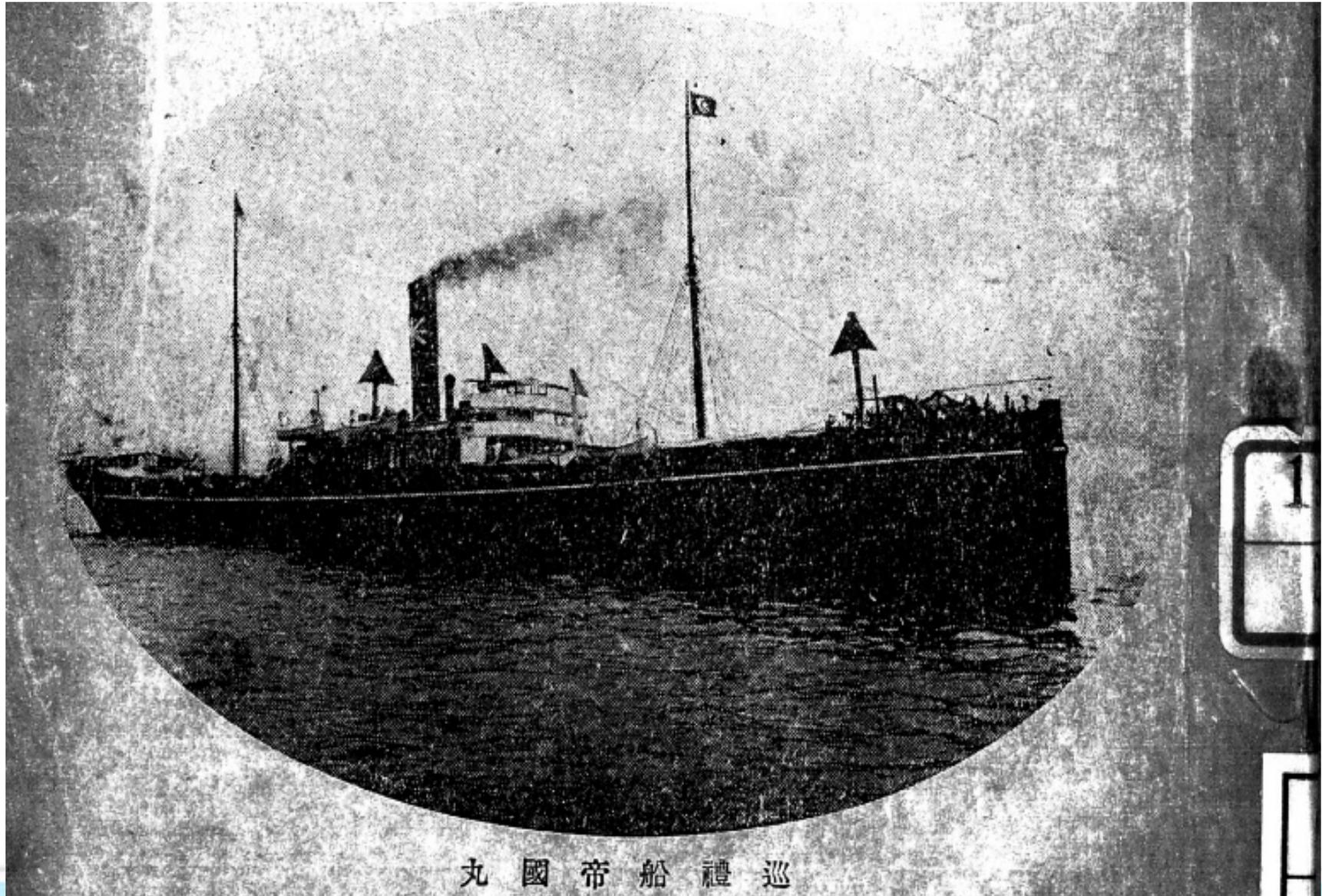
富国丸就航。

3 イギリス海峡植民地のイスラム巡礼船

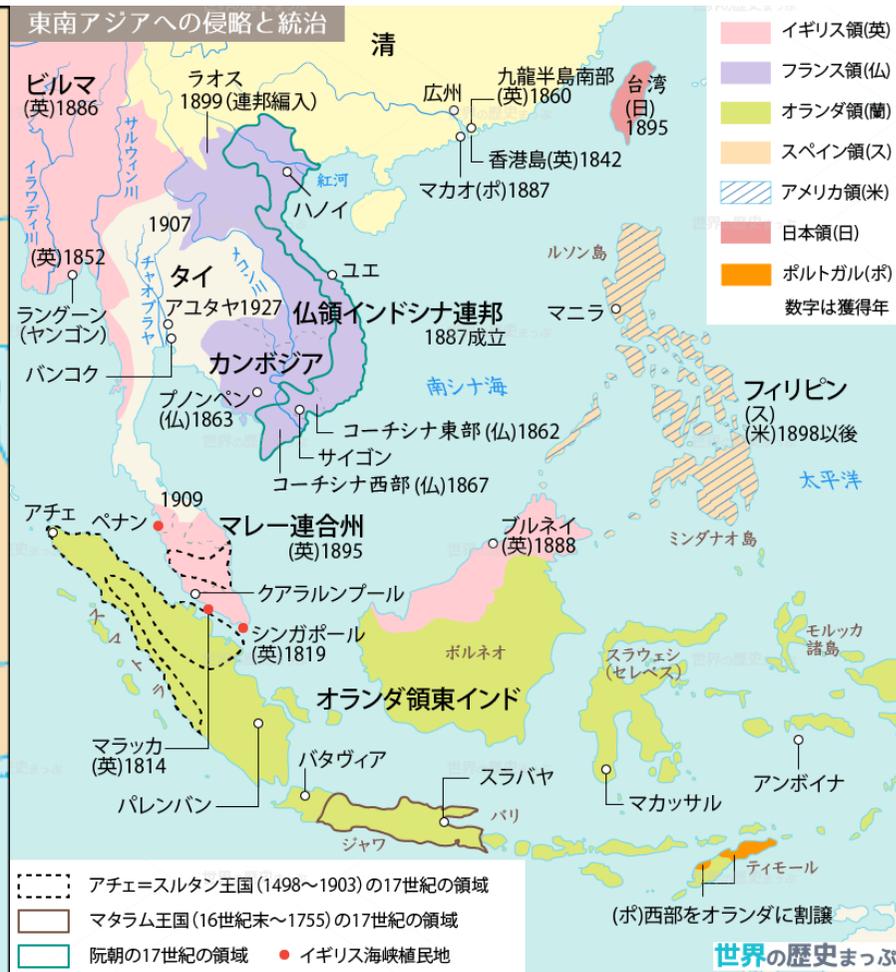
報国丸・帝国丸就航。保坂彦太郎の調査に基づき、松尾小三郎が提案。金子が即決。



巡礼船 帝国丸



巡 礼 船 帝 国 丸



イスラム教徒巡礼船の独占打破

毎年5月～11月に英領マレー、蘭領ジャワより約5万人がメッカに巡礼。「巡礼船」はイギリスとオランダの汽船会社の独占状態。巨額の利潤を得ていた。

〈イギリス官憲を抱き込み妨害工作〉

船籍問題、微細な設備・備品不足を指摘。一方で現地での備品購入を妨害。

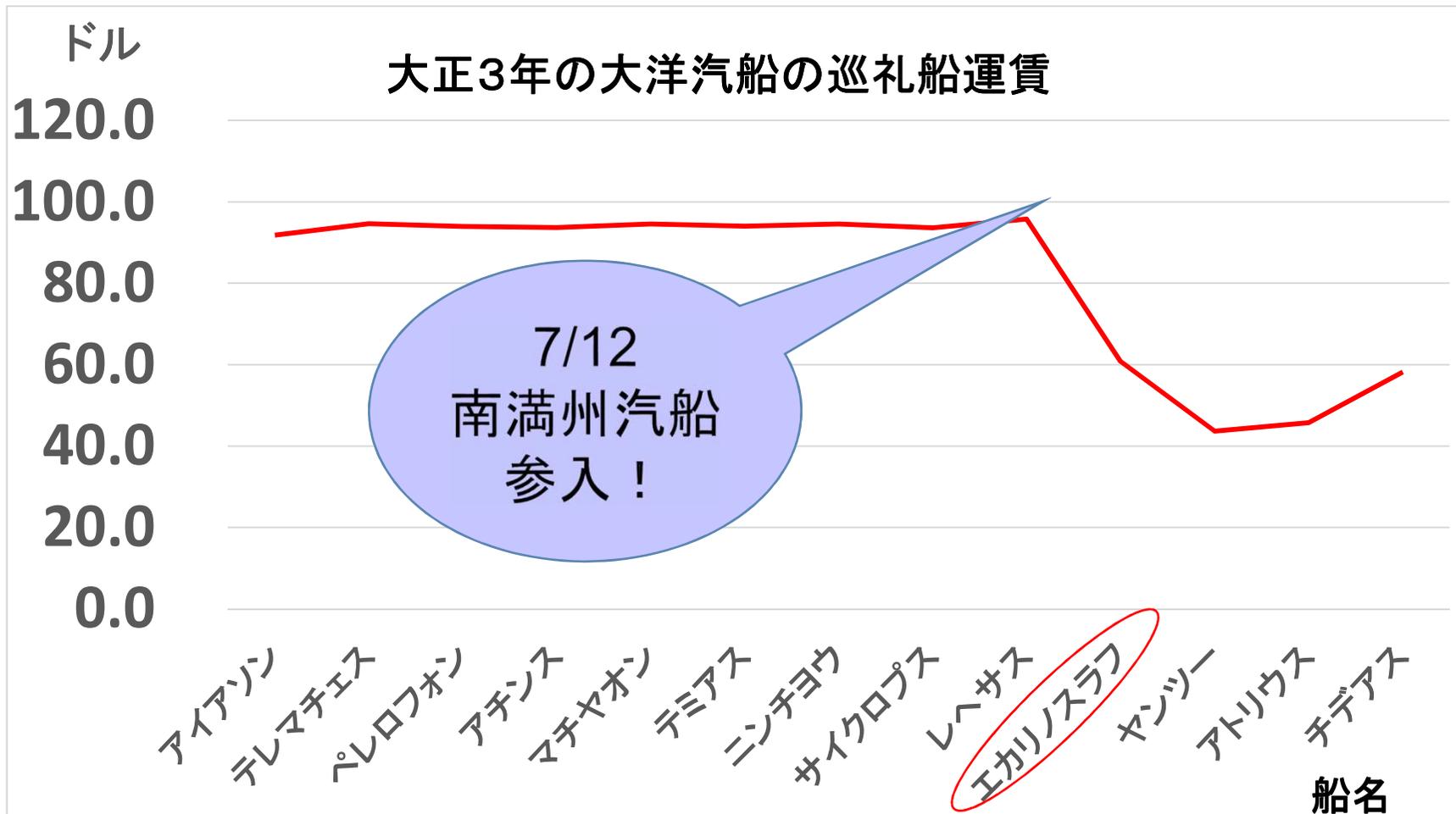
〈値下げ〉

森田取締役が現地即断。100ドル→50ドル

〈待遇〉

水と薪購入の便宜、船内見学の自由、宗教と人権の尊重

南満州汽船と大洋汽船の運賃バトル



巡礼船参入の成果

- アジア同朋を助けるのは日本の使命
 - 金子の「国益志向の経営理念」に合致。
- 南洋方面に「鈴木商店」の名が知られる契機
 - 鈴木商店本店に感謝の手紙多数。
 - 蘭領ジャワ政府からも感謝状。
 - 鈴木商店経営の帝国麦酒の「サクラビール」、大里製粉所の「小麦粉」の販路開拓。

宗教的、文化的事情にビジネスチャンスを見出し、さらにその後の南洋進出を見通した戦略。

海運をめぐる状況変化

- 大正3年7月に始まった第一次世界大戦にともなう好景気を通じて、世界的貿易商社に躍進。
- 同年11月、鉄・船舶などに一斉の買い出動。
 - ★翌年3月頃には数千万円(現在の数百億円)の巨利を得て、以後事業の急速な拡大、コンツェルン化。
- 大正4年11月、ロンドン支店宛に「天下三分の宣言書」を送り、最前線を鼓舞激励。
 - ★帝国丸・報国丸の売却、大規模造船計画を示唆。

「天下三分の宣言書」に見える「海運」 巡礼船の行方①

「船舶、先の帝国丸は他に売却（明年七月六十五万円にて）せり、続いて報国丸の又売らんとす」

★帝国丸は大正5年に山下汽船に売却。朝鮮船籍となり、大正6年にフランス海軍省へ転売。

★報国丸はポートランド（北米）からダーバン（南ア）へ向かう途中、大正4年12月24日の通信を最後に行方不明。ドイツ潜水艦により撃沈と推定。

「天下三分の宣言書」に見える「海運」 巡礼船の行方②

南満州汽船株式会社の保有船舶

船名	総噸数	置籍登録年月日	抹消登録年月日	抹消事由	製造年	製造地	原名
富国丸	4645	1913年1月20日	1916年10月4日	橋本汽船に売却後、朝鮮転籍	1895	英国	ラングスング
靖国丸	5118	1913年5月23日	1916年5月26日	山下汽船に売却後、独艦艇により撃沈	1893	英国	ベズワダ
帝国丸	5163	1913年7月22日	1916年10月4日	山下汽船に売却後、朝鮮転籍	1894	英国	マザゴン
報国丸	5038	1914年5月29日	1916年10月20日	行方不明	1895	英国	スンダ
建国丸	3376	1914年10月9日	1916年4月28日	独艦艇により撃沈	1892	英国	コーネリア

出所) 逓信省編『日本船名録 大正四年』pp.370-377。南満州鉄道庶務部調査課編『関東州の置籍船』(1924年) pp.6-10、pp.18-20。神戸市役所編『神戸市史 附録二 神戸海運五十年史』pp.187-193より作成。なお抹消事由の売却先は新聞記事を参考にした。

「天下三分の宣言書」に見える「海運」

「其の代りに一万噸の船二ツ、五千噸一ツと三千噸一ツ、今新造中也、一番早き分にて来年八月に出来る」

鈴木汽船部復活

△三百万圓の專斷會社創立
鈴木商店附屬の南備汽船會社は曩に其所有船全部を賣拂ひたれど其後海運界活躍に伴ひ自營の必要に迫られ新造船注文中のものは既報の如くなり而して其造船費は全部十二隻五万六千噸にして又以前の如く同店附屬の汽船會社として資本金三百万圓の帝國汽船株式會社を創立せんとして目下其準備中なるが八月中には其手續を了すべしと尙建造中の汽船は長崎三菱造船所に一万一千噸級二隻五千噸級一隻同神戸造船所に五千噸級一隻播磨造船所に五千噸級二隻二千噸級二隻大阪岡本造船所に五千噸級一隻小野造船所に三千噸級一隻級一隻は八月中に竣工進水を見るべく他の一万一千噸級は十二月に竣工同五千噸級は明年二月に竣工其他の造船所にて建造中のものは明年十月迄に全部竣工の豫定なるが大型汽船は歐洲航路及び米國航路に充て小型汽船は近海航路に充つべきも同店經營の輸出入貿易貨物のみにては多少船腹に餘裕を來すべしと

帝国汽船① 設立

- 南満州汽船は大正3年10月に大連に置籍した建国丸を最後に船舶輸入をやめ、翌4年からは、早くも船舶処分に転じる。
- 大正5年9月、神戸に「帝国汽船」創業。資本金100万円、のち500万円。社長鈴木岩治郎。所有船11隻のほか他社60隻を傭船し、鈴木絶頂期の海運を担う。
- 大正5年4月、「播磨造船所」設立。造船事業へ参入。



帝国汽船 = 鈴木商店船舶部

神戸を拠点とした国産船舶による本格的な海運事業へ転換。

帝国汽船② 鈴木最盛期の海運

- 大正6年、鈴木商店の貿易年商は15億4000万円。三井物産の10億9500万円を抜く。
- 三井のように往航のベース・カーゴとして石炭をもっていなかったなので欧州への食糧・軍需品が中心。
- 「鈴木商店に於ては当社が船繰不可能なりと認め居りたる日米間の輸送に於て三千噸の船腹を得たるなると其機敏にして周到なりしに一驚を喫せざるを得ざると」(『三井物産支店長会議議事録』大正5年より)
- 高畑ロンドン支店長はボルチック海運取引所の会員。ロンドン支店のイギリス人船舶スタッフは20名。取引所の複雑な情報を完全に解読していた。

帝国汽船③ 社外船の活躍

➤ 社外船の国際市場進出

遠洋航海割合が5.8万総トン(大正3)から40.5万総トン(大正7)へ。近海航路45.9万総トン(大正7)にほぼ拮抗。保有船舶の10%から45%へと一大変革

➤ 空前の造船ブーム

所有船舶総量が170万総トン(大正3)から280万総トン(大正8)へ増大。増加分110万総トンの8割が社外船主による発注建造。世界第三位の海運国へ。

➤ 大正5～6年の運航船舶総量 鈴木船舶部は？

三井船舶部128万重量トン、郵船46万トン、商船40万トン

帝国汽船④ 戦後の大傭船

- 大正8年春、2週間で25万重量^トの傭船契約。高畑ロンドン支店長によるジャワ糖先物の大規模な買い出動。汽船50隻分。糖価10倍となり巨利を得る。
- 大正9年初夏から翌年初春、8000～1万総^トの貨物船45隻を傭船。満州小麦36万^トを買付。大連港より欧州へ送る。その他欧州へ小麦粉、油、砂糖などを年間100万^ト以上の食糧を送る。

スエズ運河を通過した船舶積荷の約1割が鈴木商店の取扱商品であった。

大正8年7月現在社外船欧州航路配船状況

商社	傭船数	傭船総噸数
鈴木商店	30隻	22万1636 ^ト
三井物産	14隻	9万9708 ^ト
久原商事	14隻	8万8820 ^ト

帝国汽船⑤ 経営難

- 鈴木商店船舶部は大戦後も戦後復興需要を見込み大規模な傭船活動を継続。
- 帝国汽船組織変更
大正7～10年 播磨、鳥羽、浪華造船所を吸収。
- 所有船売却
大正12年、100万円に減資。
大正13年、所有船11隻中復興丸を残し、セイヌ丸以下10隻を鈴木傘下の大日本塩業に売却。オペレーター一専業となる。

三井物産船舶部の経営判断

- 「仮令社内二運搬スベキ貨物アツテモ現在ノ引受荷ニ要スル船腹ヲ最大限度トシテ傭船」
- 三井物産船舶部は大正6年末までに手持船腹を大量処分。大戦終結(大正7年11月)までに定期傭船を整理・縮小した。以後所有船と臨時傭船のみで引受荷物だけを輸送。
- 戦後の反動不況を予測した機敏な意思決定。総合商社の情報網を生かした経営行動。
- 社外船業界の傭船社トップの地位を明け渡す。

日米船鉄交換条約

第七與禰丸(イースタンキング)



イースタンソルジャー



第六霧島丸(イースタンクロス)



イースタンパイロット



イースタンシヨア



帝国汽船からアメリカへの提供船は第1次交換で2隻、第二次交換で3隻、計5隻。浦賀船渠で建造された第六霧島丸以外は播磨造船所で建造された。

大正7~10
年には合併

播磨造船所
鳥羽造船所 浪華造船所

帝国汽船

南満州
汽船

南満州物産

姉妹会社

豊年製油

帝国汽船第二與禰丸



国際汽船

大正8年8月設立。川崎造船所、川崎汽船、鈴木商店、浅野造船所、浦賀船渠、横浜鉄工所、日本汽船、橋本汽船、石川島造船所の余剰船舶50万トンを担保に銀行および政府から借り入れ。資本金1億円の国策会社。鈴木商店はテキサス丸など5隻を供出。

★松方幸次郎の川崎グループと鈴木で株式の70%支配。

★金子は会長、松方が社長、高畑が取締役に就任。

★業界救済目的の「体の好い借金機関」(『金子直吉伝』)

★大戦終結による船舶不況

船価指数: 100(T4) → 900(T7) → 400(T8) → 100(T10)

傭船料: 47円(T7/7) → 30円(T7/12) → 8円(T8/3) → 3円(T10/1)

K・ライン①

川崎造船所
船舶部

川崎汽船
(大正7年)

国際汽船
(大正8年)

松方がロンドンで「所有船舶100隻、80万重量トンの共同運航」を表明 (大正10年)

総代理店
鈴木商店

運航
鈴木商店船舶部

★大西洋上で欧州を起点とした三国間貿易に従事。

★定期航路開設

- ・イタリア及びドイツとニューヨーク間、豪州と欧米
- ・川崎製「ストックボート」による編制なので定期航路・不定期航路を問わず、好ポジションでの運用という利点

K・ライン②



川崎汽船 ハワイアンハイウェイ(自動車運搬船)

K・ライン③

- 総トン数で見ると世界第13位、国内では郵船に次ぐ第2位、5400総トン以上の所有船で比較するとK・ライン(67隻、39万8587トン)が郵船(35隻、37万7171トン)を上回り日本最大の大型船船主(大正15年現在)。
- 「外見は華やかではあったが、市場から追い立てられた果ての商売。営利企業というにはほど遠く、ただ故国へ帰れぬために、彷徨を続けているのもあった。それは鈴木商店をシンボライズする姿でもあった」(城山三郎『鼠』より)

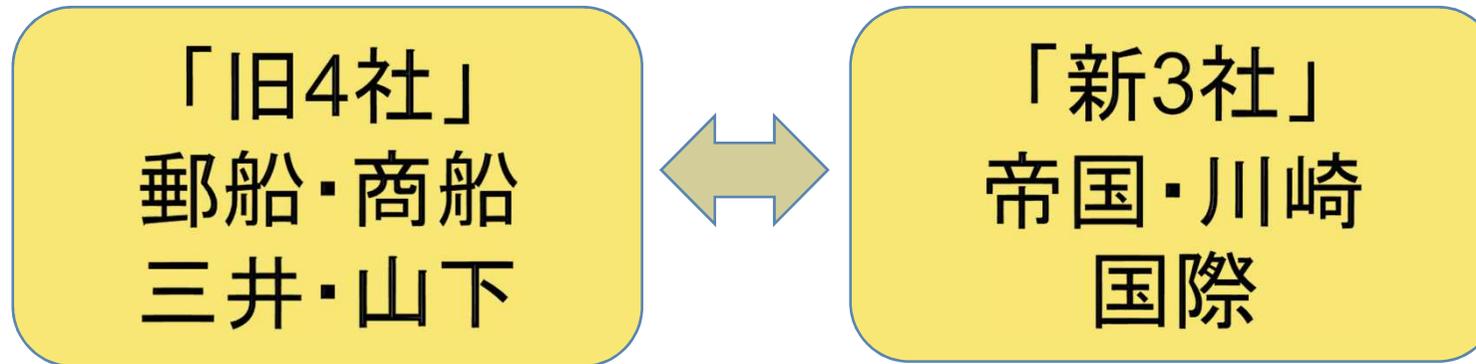
最後の積極策 孟買航路・台湾航路

大正十一年になって海運界は不況のどん底に陥り国際汽船の五十万噸の船は経費も支弁出来ぬ経営難に陥った。出来たばかりの会社で定期航路を持たない弱みはランパーとして不況時の深刻な打撃を受け神戸外港に十数隻の繋船を見るに至った。之を聞いて金子翁は之ではならぬ、一つ孟買航路と台湾航路に割り込もうと多忙な時間を割いて阪神間の有力紡績会社の社長や東京にある台湾の製糖会社の首脳を歴訪して猛運動を開始した。(『金子直吉伝』)

インド綿花

台湾原料糖

台湾糖積取 郵船・商船・三井とのバトル



- 生産者カルテル「糖業連合会」と海運カルテル「郵商連合」との駆け引きで運賃決定。
- 「糖業連合会」には鈴木系製糖会社が多数あり、鈴木商店も台湾糖の3割を取り扱う。「連合会」内の力関係を利用し、同率3割の運送を「旧四社」に認めさせた。

台湾五大製糖と鈴木商店

製糖会社	資本金	鈴木商店との関係
台湾製糖	6300万円	なし
明治製糖	3750万円	なし
塩水港製糖	5850万円	大株主 販売
東洋製糖	5650万円	系列会社 販売
大日本製糖	2725万円	販売

台湾原料糖
の三割を取
り扱う！

五大製糖会社中
の三社に影響力

日糖 36000トン
三井 111000トン
三菱 74400トン
鈴木商店 138000トン

破綻後の行方 ～まとめにかえて～

南満州汽船

- ☆大飛躍前の海運を担う。国益志向の色濃い事業展開。
- ☆南満州物産 ⇒ 豊年製油(J=オイルミルズ)

帝国汽船

- ☆鈴木 of 絶頂期と斜陽期を支える。造船業を吸収。
- ☆石原産業海運 ⇒ 日本海運(戦後日通グループへ)

国際汽船 K・ライン

- ☆鈴木船舶部の船隊オペレーションスキル全開。
- ☆大阪商船 ⇒ 大阪商船三井船舶(商船三井)

海運と商業との関係を見直すことで鈴木商店事業の新たな側面の発見につなげたい。