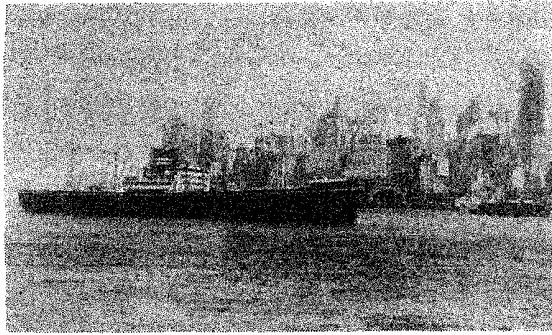


落してしまったのである。こうして翌6年、前述の郵商協調によって、大阪商船は伝統ある本航路から撤退したのであった。

**ニューヨーク急航線の開設** 北米航路における競争が激化し、運賃率の低下をみるなかで、各国船主の競争は船質改善と合理化に向かった。もともとニューヨーク航路では、イギリス船が12ノット前後であるのに対して、大阪商船の就航船は10ノットにすぎなかったから、低運賃貨物ばかりを引受ける結果となり、本航路は赤字に悩まされ続けた。そこへ、ディーゼル・エンジンを搭載した13~14ノットの英・米・ノルウェー船がニューヨーク航路に就航し始めて、非常に良い成績をあげた。こうした状況のなかで、ニューヨーク航路の経営行詰りを打開するには、高運賃貨物を集荷しうる高速船を投入するしか残された道はない。しかも、経済的にディーゼル船が優れていることは明白であった。こうして昭和3年中には、高速・大型ディーゼル船4隻の建造が決定されたのである。

この計画にあたって、航海スピードは16.5ノット、船型は約8000総トンと決定された。日本/ニューヨーク間は約1万浬の距離があり、スピードが3~5ノット速いと1週間から十数日の早着となり、競争他社を圧倒できる。また、船艙の配置にも改良を加え、強力なデリックを装備して荷役時間の短縮を図った。本航路には往航の生糸・陶磁器、復航の自動車・機械・染料など高運賃荷物が多く、これらを集中的に積取ることをねらったのである。さらに、従来太平洋岸から鉄道に積替えてニューヨークに送られていた生糸も、所要日数があまり変らなければ、運賃の安い直航船に積取ることができると考えられた。おりから日本郵船がシアトル・サンフランシスコ両受命航路に優秀貨客船を建造しつつあったので、これとの競争で有利な地歩を占めることを企図されていたのである。これらの高級貨物に備えて、シルクルーム・貴重品庫・植物油用ディーブタンク・冷蔵貨物室・危険品室など、特殊貨物用の設備を整えた。また船型についても、当時は大恐慌の前夜であってニューヨーク向け貿易量は着実な増加傾向をみせていた上、高速船であれば従来スエズ経由であった香港出荷の貨物を奪うこともできるとの判断があったため、思い切った大型化がなされたのである。畿内丸型の建造計画は、こうして極秘裡に進められた。

急航線の開設に先立って、従来バーバーライン(Barber Steamship Lines)に北米大西洋岸の総代理店を委託し、ニューヨークには在勤員のみ置いていたのを改めて、昭和5年5月1日付で出張所を置き、専用埠頭・ステベ会社を選定して自営に切替えた。言うまでもなく高運賃貨物の積極的集荷を進め、将来の外国船との競争に備



畿内丸（1万142重量トン、ニューヨーク急航船）

当初2隻を商船で建造し、残り2隻の建造は岸本兼太郎に依頼してそれを用船する計画を立てた。しかし、当時は金融恐慌後で、金融は著しく緩慢となり船価も暴落していたから、この絶好の機会に一举に航路の改善を断行することとなり、昭和3年末には自社建造を4隻に増やし、これに1000万円を投ずることが社運を賭して決定されたのであった。この資金には、4年5月15日発行の社債2500万円の一部650万円と手持資金を当てた。

昭和5年6月29日、第1船畿内丸が香港から処女航海の途につき、7月16日正午には横浜を出帆、太平洋の荒波のなかを16.5ノット～17.5ノットの快速航行を続け、7月27日午後6時半、ロスアンゼルスに無事到着した。横浜出帆以来、太平洋横断にわずか11日6時間半を要したにすぎず、新記録を樹立した。またニューヨークには8月11日午前5時半入港した。すなわち、横浜/ニューヨーク間所要日数25日17時間半、大阪商船在来線の平均49日には比べようもなく、本航路優秀船プリンス・ライン(Prince Line)の平均35日もはるかに引離し、世界の注目を集めたのである。

畿内丸の積荷を略記すれば次の通りである。

往	航	載貨計	7743トン
		収入運賃	15万4826円36
復	航	載貨計	7475トン
		収入運賃	6万6000ドル

積取特殊荷物

ディーブタンク	桐油	上海積	1000トン
冷蔵庫	冷凍卵	上海積	ニューヨーク揚 50トン
	冷凍マグロ	神戸積	ロスアンゼルス揚 53 "
	"	横浜積	" 100 "

えようとしたものである。

ディーゼル船は船価が高く、大阪商船の経営が著しく悪化していた際でもあり、建造隻数については慎重な検討が加えられた。従来のニューヨーク線は5隻投入年10航海であったが、快速船であれば4隻で月1航海を運営できるため、

シノ  
なお、  
時発車、  
急航船の関  
航海のは運航  
の収支結果で  
が、年  
あった  
本航  
出量は  
第4-2  
ニ:  
建  
大正14.  
15.  
昭和2.  
3.  
4  
5  
10航  
(注)  
(出典)

第2節 大阪商船の積極策

	合 計	203トン
シルクグループ 生 糸	香港積	ニューヨーク揚
	上海積	395俵
	神戸積	310 "
	横浜積	270 "
	神戸および横浜積	423 "
	ロスアンゼルス揚	1230 "
	合 計	2628俵

なお、ロスアンゼルス揚げの生糸は特別仕立てのシルク・トレインで28日午前2時発車、31日午後4時近くニューヨークに到着した。

急航線の成功と各社 畿内丸に続いて東海丸・山陽丸・北陸丸が竣工し、岸本汽船の関東丸・関西丸も完工をみたから、昭和5年中には年8航海、6年からは年20航海の配船がなされ、好調に収益をあげるに至った。第4-2表によれば、急航線は運航経費が在来船と変らない一方で、運賃収入が著しく増大し、結果として各船の収支が好転していることが分かる。生糸に代表される高運賃貨物をよく吸収した結果であった。さらに航海日数の短縮によって、従来各船とも年2航海であったのが、年3～4航海となっている。これは高船価を償うのに充分な回転率の上昇であった。

本航路の最重要荷物である生糸は、大正末期から輸出価格が低落する一方で、輸出货量は顕著に増大しつつあった。このため運賃負担力は低下し、高速船就航による

第4-2表 ニューヨーク線、ニューヨーク急航線航海収支比較

(単位:円)

ニューヨーク線 へいぐ丸 (8,761 DWT)					ニューヨーク急航線 畿内丸 (10,142 DWT)				
建 日	所要日数	収 入	支 出	差引損益	建 日	所要日数	収 入	支 出	差引損益
大正14. 11. 6	不明	248,484	275,381	26,897	昭和 5. 6. 29	109	278,422	276,214	2,208
15. 4. 18	178	203,808	281,757	77,949	10. 15	98	254,436	238,045	16,391
11. 8	154	245,657	262,581	16,924	6. 1. 23	100	285,993	243,474	42,519
昭和 2. 4. 15	164	177,628	246,943	69,315	6. 1	105	289,690	251,736	37,954
10. 23	188	253,415	272,246	18,831	9. 15	110	357,681	280,672	77,009
3. 4. 28	175	238,679	264,825	26,146	7. 1. 2	105	316,313	280,949	35,364
11. 19	173	261,167	272,024	10,857	5. 4	110	301,407	304,885	3,478
4. 5. 15	177	224,171	259,441	35,270	8. 26	110	513,497	375,925	137,572
12. 6	175	191,332	255,759	64,427	12. 13	92	569,460	384,481	184,979
5. 6. 2	173	133,606	218,299	84,693	8. 4. 2	93	424,261	324,361	99,900
10航海平均	173	217,795	260,926	43,131	10航海平均	103	359,116	296,074	63,042

(注) へいぐ丸=上海/ニューヨーク、畿内丸=香港/ニューヨーク  
(出典) 「各船航海収支」

航海日数の短縮と相まって、生糸の輸送経路は船車連絡から直航ルートへと急速に転換したのである。ニューヨーク急航線は第1船こそロスアンゼルス揚げ生糸が半分近くあったが、その後はパナマ経由ニューヨーク揚げ生糸を大量に積取ることになり、成功を収めたのであった。

大阪商船ニューヨーク急航線の成功は各方面から注目を浴びるに至ったが、当時、日本郵船はもちろん外国船もスピードで競争できるものはなかった。しかし、その好成績は他社を刺激し、新たに本線に参入するものが続々と現れた。日本船では、国際汽船が昭和6年8月郵船の取扱い（往航の一部）でニューヨーク線に進出したのをはじめとし、三井物産船舶部も7年5月にはニューヨーク直航線を開始、9月には川崎汽船もパナマ経由マニラ/ニューヨーク定期線を開始するなど、不定期船の定航進出が目立った。もっとも、日本郵船をはじめとして日本船が本格的競争体制を整えるのは、7年10月の船舶改善助成施設以降であった。

外国船は大阪商船に先立って優秀船を本線に配しており、畿内丸型の設計についてもプリンス・ライン、ユニオン・カースル・ライン、ダラー・ラインなど世界一周線の14~15ノットを凌駕することが目標となっていた。本線開航によって往復ともパナマ経由のバーバー・ライン、マースク・ラインは一時的に圧倒されたものの、間もなく新造船の投入によって競争者として現れ、さらにダラー・ラインの参入をみた。しかし日本船の改善が著しかったためさして影響力をもちえず、本線は全く日本船の独壇場となった。もっとも、間接的に競争関係にあった英米各社世界一周線は、極東方面、とりわけフィリピン、海峽地、インド、オランダ領東インドにおいて自国貨自国船主義に基づく強力な勢力をもち続け、優秀快速船をもってしてもその地盤に侵入することはできなかった。

カルカッタ線の開航とインド航路　インド航路においては、従来ボンベイ線および日本/ジャワ/カルカッタ線を経営していたが、いずれも同盟の強固な航路であり、大阪商船は不利な条件を強いられていた。もともとインド航路は日本の荷主にかかわる荷物が多く、往航は日本の綿製品・板材、復航は日本向けないし在華紡向け綿花や麻袋が主なものであった。インド綿花は日本郵船と大日本紡績連合会との間に積取契約が結ばれ、大阪商船は郵船と同運賃で運んだが、上海寄港権は認められていなかった。また、日本/ジャワ/カルカッタ線については、日本ジャワ同盟に加盟したもののジャワにおけるベンガル同盟や日本カルカッタ同盟には加入しえなかった。このため、往航は日本からラングーン・カルカッタ向け荷物の集荷を差控え、

復航し、  
であ  
の余  
カル  
阪商  
の支  
して、  
ンペ  
では、  
によ  
て、  
極  
社、日  
船が  
別的  
ズ線  
るこ  
った  
丸・  
始し  
をも  
間  
ニュ  
大  
ジャ  
熄し  
期間  
しつ  
ッタ  
ては