

イギリス海運企業史

—P&O 社の19世紀アジア航路事業展開—

A History of the British Shipping Co., P&O., in
19th Century in term of Asian Sea Route

北 政 巳

Masami KITA

I はじめに

イギリス資本主義が「七つの海」を制覇したヴィクトリア時代に、本国イギリスからヨーロッパまた新大陸アメリカをはじめ、インド・オーストラリア・アフリカ・極東各地へ「人」と「物財」を運んだ幹線は海運諸会社であり、その代表的海運企業は P&O 社 (Peninsular & Oriental Navigation Co.) である。私はイギリス資本主義の基幹部を形成した西部スコットランド重工業と世界市場との関連から、スコットランド系海運諸会社に関心を持ち、今までにペン航海社、ドナルドソン航海社、アンカー・ライン航海社の3社の発展史を研究した¹⁾。

今回は、歴史的にも古くから有名であり、またイギリス資本主義の中核動脈として、英帝国のアジア進出に貢献した P&O 社をとりあげたい。

ロンドン在のスコットランド人船舶幹旋業者のウィルコックス (B. M. Willcox) とスコットランド最北の島シェトランド島出身で漁業から海軍に入っていたアンダーソン (A.

Anderson) がパートナーを組み1825年から海運業を営んでいたが、1837年8月にダブリンの船舶所有者ボーン (R. Bourne) を加えて起業され、アンダーソンをキャプテンとして「ドン・ファン号」(Don Juan) をポルトガルのリスボン＝ロンドン間に就航したことから始まる。なお本稿作成にあたり『P&O 物語』(D. Howarth & S. Howarth. *The Story of P & O. The Peninsular and Oriental Steam Navigacion Company.* revised edition. Widenfeld & Nicolson. London. 1994) を参考にした。

II 19世紀以前のイギリス海運業

18世紀初め、テムズ河沿いの造船業者の仲介で「東インド人」(East Indianman) と呼ばれる貿易商人が、東インド会社帆船ビジネスを独占していた²⁾。つまり封建的制度に庇護されて、東インド会社はイギリスの東洋航路を独占し、彼ら特定の造船業者・船首とのみ傭船契約をしていた。それ故に18世紀初頭にリバプールの船主が大西洋貿易ではトン当たり5ポンドで貨物輸送を引き受けたのに

対して、東インド会社船主は25ポンドを要求したと云われる。また19世紀に入り帆船が300トン級であった時代に、東インド会社船は高級木材で堅固に作られた500～1400トン級の戦列艦と間違えられるような豪華な船舶を保有していた³⁾。その背景には、イギリス海軍が自前の東インド艦隊を配備するよりも廉価でまかなえる方法として、P&O 会社帆船を商艦兼軍艦として充実させるかたちの政策をとった⁴⁾。事実、ナポレオン戦争の最中の1800年、フランスのフリゲート艦「ラ・ムデ号」(La Mude)は、東インド会社備船「エクセター号」(Exceter, 1200トン)と「ボンベイ・キャッスル号」(Bombay Castle, 1200トン)に追跡されそれらを軍艦と思いこみ、そのまま降伏した話は有名である⁵⁾。それら超大型帆船は40門の大砲を搭載し商船としては不向きではあったが、他会社との競争は存在せず、インドへの船旅は確時性のない悠長な旅であった。

この時代、東インド会社はインド西岸における敵国ポルトガルや海賊からの襲撃に備え、ボンベイ海軍 (Bombay Marine) を組織して防衛しつつ、先ず4月頃のモンスーン風に乗せて帆船をボンベイから派遣し、途中マラッカ海峡周辺で錫・胡椒・海燕の巣等の特産品を積み込み10月頃に広東港に入り、そして同時期に南支那海に吹くモンスーン風に乗せて中国からインドへ茶・陶磁器・絹・木綿を運ぶインド海運ビジネスを成功させた⁶⁾。

アジア海運ビジネスの拡大に関心をもったロンドン・テムズ河沿いの造船業者はナポレオン戦争後、インド海運ビジネスに圧力を加え始める。1815年のラスカール (Lascar) 条約と呼ばれる登録条例 (Registration Act)

でインド建造船舶や水夫を「外国」扱いとした。一方1823年の東インド貿易条例 (East India Trade Act) により、350トン以下のイギリス船舶のインド洋航行と沿岸貿易へ参入することが認められた。その結果、ヨーロッパ型帆船のインド造船業への需要が減少した⁷⁾。またテムズ河周辺のイギリス帆船建造での規格統一への政策実施から、1836年のトン税測定法の改正、1854年の商船法 (Merchant Shipping Act) が決められ、外洋航路からのインド海運業の締め出しとイギリス海運業のインド・アジア近海航路への進出が奨励された。1834年に東インド会社独占権が撤廃されると、東インド会社保有の大型船舶は売却され、石炭貯蔵船に転化していった⁸⁾。

19世紀中葉のイギリスからインド・中国への航路の主役は、喜望峰経由で快速で走行する3本マストの全装帆船ティー・クリッパーであった。クリッパー船の原初形態はアメリカの外洋帆船ボルティモア・クリッパー (Baltimore clipper) とされる。1784年にアメリカ貿易業者が初めて支那海に「エクスプレス・オブ・チャイナ号」(Express of China, 360トン) を送ったが、ニューヨークから広東へ喜望峰経由で6ヵ月を要した。ナポレオン戦争期にヨーロッパ茶が激減した時に、大きな刺激となった。

1848年のゴールド・ラッシュ以降、ホーン岬経由でニューヨークとサンフランシスコを100日間で結ぶカリフォルニア・クリッパーが登場し世界的に注目を集めた。さらに復路にサンフランシスコから太平洋を横断して中国に行き、中国茶をサンフランシスコ・ボストンへと輸送した。さらに阿片戦争後の米中

望厦条約締結、1849年のイギリス航海条例撤廃を受け、より自由を得てアメリカ・クリッパーは中国茶をロンドンへ輸送する東洋航路まで進出した。中国茶は香りに価値があり、輸送のスピード化は必須課題であった。1850年5月にニューヨークを出帆した「オリエンタル号」(Oriental, 1003トン)は81日間で香港に入港、97日間でロンドンへ入港した⁹⁾。またボンベイ・カルカットからシンガポール経由で中国に至る航路には、30～50日間で航行する300トン以下のイギリス・アメリカの小型帆船が中国官憲の取り締まりを逃れて阿片と銀通商を扱い、密貿易に従事したことから「麻薬クリッパー」(opium clipper)と呼ばれた。しかし1858年の天津条約で阿片貿易が合法化されると、彼らはその姿を消した。

アメリカ海運は、アロー戦争 (Arrow War) 後も、1867年に太平洋汽船会社 (Pacific Mail Steamship Co. 1847年設立) がサンフランシスコ＝上海間に定期航路をひらき、さらに1862年設立の上海蒸気船会社 (Shanghai Steam Navigation Co.) が揚子江流域まで進出した。1860年頃には、アメリカ帆船による中国茶貿易も繁栄した¹⁰⁾。この頃スコットランド西部・グラスゴウ地域は「世界の工場」(Workshop of the World) の心臓部と讃えられ、事実アメリカを圧倒する速力と滞貨能力をもつ鉄骨木装船のティー・クリッパーを建造した¹¹⁾。先ずスコットランドのアバティーンのホール (A. Hall) 造船所で初のティー・クリッパー 2 隻が1850年に「スノーウェイ号」(Snow Way, 527トン) と翌年の「クリスライト号」(Chrislight, 440トン) を建造した¹²⁾。1869年7月にダンバートン (Dumbarton) で建造された「カティサーク

号」(Cutty Sark, 936トン) が、最も優美な姿で走行し、クリッパー・レースで優勝した話は有名である¹³⁾。

しかし皮肉にもティー・クリッパーの全盛期は、同時にその衰退期でもあった。1869年にスエズ運河が開通し、通行できるのが蒸気船に限られた。1866年に「青煙突航海社」(Blue Funnel Line) と呼ばれたオーシャン・スティームシップ・カンパニー (Ocean Steam Ship Co.) が蒸気船を用い中国茶輸送に乗り出した。1869年のティー・レースは6隻の蒸気船が参加したが、同社の「アキレス号」(Achilles) が中国・福州から喜望峰経由でロンドンまで200万ポンドの茶を僅か62日間で輸送した。従来のクリッパー船は、一時的には蒸気船航行に必須の石炭供給基地から地域での補助的ルートに残続しえたが、1870年後半の三連鎖エンジン発明や海事工学の発展により、蒸気船全盛時代を迎えるに至る¹⁴⁾。

Ⅲ 蒸気船時代

1807年にアメリカのハドスン河でスコットランド人移民フルトン (R. Fulton) が木造外輪船「クラモンド号」(Crammond) を定期就航させ、1812年にベル (H. Bell) がクライド河で旅客船「コメット号」(Commet) を就航させた。アメリカでは運河・道路建設が遅れ当初から汽船に関心が高かったが、イギリスでは1830, 40年代は陸上では蒸気鉄道輸送、海上では沿岸国内航路を確立し、外洋航路に向かう時代であった。蒸気船は馬力と速力さらに確時性に優れ、風向きや潮流に関係なく最短距離で航行でき「七つの海」を支配する

大英帝国の植民地支配を支える待望の交通手段であった。しかし他方、蒸気船貨物輸送は帆船に比して建造コストが嵩み、また常時石炭補給を必要として運行コストも高く、問題を残していた。

しかしイギリスは大英帝国の社会経済体制の確立・維持を目的として、海軍省を通じて植民地各地を連結する郵便汽船航路の建設を図り、代表的な民間蒸気船会社に高額補助金と航路独占権を与える政策をとった¹⁵⁾。この政策により外洋航路での蒸気船が帆船よりも優位に立つことが可能となった。事実、P&O 社に続いて1860年までにキュナール (Cunard) 社¹⁶⁾が北大西洋航路、太平洋蒸気船会社が南アメリカ太平洋航路、王立郵便社 (Royal Mail) が西インド諸島航路に参画し、世界的規模での郵便蒸気船の定期航海網が形成された。

蒸気船時代を開いた背景には、造船技術の発展、特に材質の木から鉄への移行、スクリュウの発明と導入、複合エンジンの発明が挙げられる。しかし鉄蒸気船が世界的に脚光を浴びるのは、1832年バルケンヘッド (Barkenhead) のレアード (Laird) 社建造の「アルバーカ号」(Albarka, 70トン, 15馬力) が大洋を渡りアフリカのニジェール (Niger) 川探検に貢献し、1842年に同社建造の「ネメシス号」(Nemesis, 660トン, 120馬力) が喜望峰経由で阿片戦争最中の中国に到着したことである。ちょうどイギリスでは産業革命の進展から木材不足が深刻化し、材質のコークス・鉄への移行が進み、多量に廉価な銑鉄・鍛鉄・錬鉄が生産されつつあった¹⁷⁾。その後西部スコットランドのクライド河流域の造船所で多くの鉄造船が建造されは

じめ、1854年にはロイズ (Loyds) 船舶等級査定協会も鉄船舶を保険対象に承認した。スクリュウ・プロペラはグラスゴウ大学実験室で発明され、クライド河の諸造船所から採択されて普及した¹⁸⁾。1844年には最初の鉄製スクリュウ船「グレート・ブリテン号」(Great Britain) が進水、翌年からリバプール＝ニューヨーク間の大西洋航路についた。英海軍でも1846年初スクリュウ・フリゲート艦「アンフィオン号」(Amphion, 93トン)、1852年には同戦列艦「アガムノン号」(Agamemnon) が進水し、次第に鉄製スクリュウ船建造に移行していった。1860年代クライド地域の「発明王エディソン」と讃えられたグラスゴウ海事技師エルダー (J. Elder) が複合エンジン (compound engine) を発明し¹⁹⁾蒸気圧の上昇と燃料費の大幅削減が可能となり、文字通り「蒸気船全盛期」を迎えたのである²⁰⁾。

IV P&O 社とBI 社

当時、イギリスからインドに至るルートには3つのルートがあった²¹⁾。先ず第1ルートは地中海からエジプト・紅海・アラビア海を経由してインドに至るルートがある。政治的には問題ないが、特に紅海は突風・暴嵐で知られ、沿岸部も多くの自然的交通障害を含んでいた。第2ルートは地中海からシリア・メソポタミア・ユーフラテス河・ペルシャ湾・アラビア海を経由するルートである。帆船航行には適するが、アラブ族やトルコ帝国領の一部を通らなければならないことから問題があった。これらは陸上ルートでスエズ地峡を経由することからオーバーランド

(overland) ルートと呼ばれた。第3ルートは東インド会社の喜望峰経由ルートであり、荷物積み換えの必要もなくイギリス海軍の保護を得て安全であったが、最も距離が長くモンスーンの影響で、さらに運行に多数の日数がかかる問題があった。

そこで産業革命の進展をみていたイギリス本国の資本家とインド在住のイギリス社会にとっては、独占的な東インド会社の帆船に代わる迅速・規則的な航行を可能とする蒸気船開通は、長年の念願であった。事実、彼らは喜望峰ルートでロンドン＝カルカッタ間を平均70日間で連続4航行を達成した船に、7万ルピーの懸賞を設けた程である。

1825年に海軍士官ジョンストン (J. H. Jhonston) が木造外輪蒸気船「エンタープライズ号」(Enterprise, 479トン, 120馬力) でロンドン＝カルカッタ間の試験航海に臨み60日航海を期待したが、石炭補給や諸問題に悩みながら113日を要し、落胆的な結果となった²²⁾。1829年には東インド会社総督の名前を冠した「ヒュー・リンゼイ号」(Hugh Lindsay, 411トン, 160馬力) がボンベイ＝スエズ間を33日間で航行し、北東モンスーン期に紅海航海の可能性を実証した。

1835年には、イギリス郵政省もスエズ地峡経由を正式郵便ルートに決め、東インド会社も同航路に2隻の大型蒸気船を就航させた。石炭供給地として、1839年にはアデンが獲得された。

1837年海軍省とイギリス初の郵便事業契約を結んだペニンシュラ汽船 (P&O社の前身) がファルマス (Falmouth)＝リスボン (Lisbon)＝ジブラルタル (Gibraltar) を管轄し、そこからエジプトのアレキサンドリア

(Alexandria) までは政府の郵便汽船、1819年に採掘されたマームジェ運河48マイル、ナイル河120マイルを通してカイロへ、カイロ＝スエズ間はイギリス人ホテル主所有のキャラバン隊輸送、スエズからボンベイ間を東インド会社の郵便汽船が所轄するルートが公式とされた。荷物積み換えの煩雑さや連絡の複雑さから懸念されたが、それでもイギリスからインド・ボンベイ間は喜望峰ルートの半分の日数で連結された²³⁾。

かくて紅海ルートが最も注目を集めてゆくが、その背景には、イギリス政府の郵便船や東インド会社の郵便船ではなく、イギリス・インド両政府から補助金を受け航路拡張に熱心な民間蒸気船会社 P&O 社やカルカッタ在のイギリス人社会の発起したブリティッシュ・インド蒸気船航行会社 (BI 社, British India Steam Navigation Co.) の活躍が挙げられる。

P&O 社は、1837年に海軍省との間にイギリス初の郵便事業の契約を結び、イベリア半島航路の独占と地中海から紅海ルートのインド貿易に参画したが、その前身は1822年創立の小さな海運代理店ウィルコックス & アンダースン (Willcox & Anderson) 商会にあり、その後1826年にはロンドン＝ダブリン間の汽船航路を開設したシティ・オブ・ダブリン (City of Dublin) 郵便汽船会社のロンドン代理店となった。ウィルコックスは1815年頃からロンドンで船舶ブローカーを営んでいた。またアンダースンは勇敢な商艦隊人材輩出で有名なシェトランド島出身、11歳で漁業に入り次いで海軍に入り、ナポレオン戦争後ロンドンでウィルコックス氏に出会いパートナーを組んだ²⁴⁾。

イギリス海軍省は、P&O 社の週 1 回のファルマス＝ジブラルタル間航路に対して、年額 2 万 9600 ポンドの補助金を与えた。さらに海軍省の庇護下に、1840 年にはイギリス＝アレキサンドリア間の郵便契約を獲得し、さらに勅許状を得て株式会社 P&O 社が誕生した²⁵⁾。1842 年にはカルカッタ＝マドラス＝セイロン＝スエズ間航路に進出、1845 年にはセイロン＝ペナン＝シンガポール＝香港間に、1852 年にはシンガポール＝シドニー間、1854 年には東インド会社独占の最後の牙城であったボンベイ＝アデン＝スエズ間航路に割り込み、次第に P&O 社の東洋世界への郵便輸送体制を確立してゆく。さらに 1848 年に香港＝マカオ＝広東間、1850 年に香港＝上海間、1859 年に上海＝長崎間、1867 年には同社は横浜＝上海＝香港へと航路支線を伸展した²⁶⁾。

海軍省が補助金交付政策を通じて、P&O 社の東洋世界への制覇を支援した背景には、先ず当時としては技術的には可能となったものの経済的には採算のとれない蒸気船航行の問題が挙げられる。しかし世界市場に進出し自由資本主義の旗を掲げるイギリスにとって、本国と植民地各地を結び「人」と「物財」を運ぶ交通手段の確立は必須課題であった²⁷⁾。当初、イギリス政府内の郵政省も、1820 年代半ばに、活発な民間海運会社の営業活動に刺激され、6 隻の蒸気船を購入し、1836 年には 26 隻の郵便船を保有したが、その最後の 4 年間で 15 万ポンド以上の損失を出して郵便船経営は破綻に瀕したことから、方針を転換し、海軍省は民間郵便蒸気船の予備戦力化を視野に入れ、特定航路における独占的経営権を付与する制度を導入した。事実イギリス海軍は、外洋航路を管理下におき、

P&O 社等の民間蒸気船会社とは、補助金額をはじめ航路・寄港地・配船頻度・航海所要日数、さらに郵便船軍事機装や有事での協力体勢に至るまで詳細に取り決めた。

これは P&O 社が、その後の 1840～42 年の阿片戦争、1852～56 年の第 2 次ビルマ戦争、1853～56 年のクリミア戦争、1857～58 年のセポイの反乱、アロー戦争と、兵士輸送船として協力する理由を形成した。

イギリスの電信ネットワークは、1865 年にイギリス＝インド間の電信が開設され、さらに 1872 年に香港・上海にまで延長されるが、それ以前の英帝国の海軍省・インド総督府間をはじめ、重要な軍事・政治・商業的打合わせは、全て P&O 社の郵便汽船航路に依存していたのである。

注目すべきことは「同社のスエズ＝カルカッタ航路とセイロン＝香港航路への進出に際しては、本国財政（海軍費）からではなくインド財政より補助金が支払われた事実である。両航路での補助金総額 16 万ポンドのうち、じつに 7 万ポンドが植民地インドの負担に転嫁された」²⁸⁾。さらに P&O 社は専売体制に保護され、インド財政の重要財源とされた阿片貿易にも従事し、1850 年代にはボンベイからの阿片貿易を独占し、中国への旅客・郵便物・石炭と共に阿片を運んだ²⁹⁾。P&O 社が外洋航路を中心に連絡網を設立したのに対し、ブリティッシュ・インディア汽船会社 (BI 社, British India Navigation Co.) がインドを中心とする支線航路を開設したが、その前身は 1856 年にスコットランド人商人マッキンノン (W. Mackinnon) がカルカッタ＝ラングーン間の郵便業務契約を扱うために設立したカルカッタ & ラングーン社であった。

1847年グラスゴウ出身のマッキンノン³⁰⁾はカルカッタからフーグリ河を上ったコシポール製糖工場に就職したが³⁰⁾、同郷キャンベルタウン出身で父親の友人で既に10年来ベンガル地域に住み「自由貿易商」(free merchant)として名声を確立していたマッケンジー(R. Mackenzie)とパートナーを組み、同年12月にマッキンノン & マッケンジー商会を設立した。1847年以降、マッキンノン & マッケンジー商会はグラスゴウ・リバプール＝カルカッタ間と、カルカッタ＝オーストラリア・中国間の貿易と海運業に従事した。傭船を用いながらも次第に自社蒸気船を保有していった。しかしマッケンジーは自社路線の拡大を求め、1851年に始まったオーストラリアのゴールド・ラッシュ・ブームへの関与を目指してオーストラリアへ渡ったマッケンジーがカルカッタへの帰路に遭難・死去し、マッキンノンは苦境に陥った³¹⁾。しかしカルカッタ在のイギリス人社会は、ボンベイ社会の後塵を拝してきただけにP&O社の月1回配船には不満であり、またマッキンノン自身もインド大陸に拡大しつつある鉄道網よりも沿岸を走る蒸気船航行が遥かに効率的と考えていた。そこで東インド会社のカルカッタ＝ラングーン間の郵便事業入札実施にあたり、ロンドン・グラスゴウで資本調達を図り1856年カルカッタ・ラングーン汽船会社を創立、翌年には同航路の落札に成功した。BI社も郵便事業獲得によりイギリス海軍省からの補助金獲得に成功したが、それは同時にP&O社同様に海軍省の補完的役割を果たすことが求められた。同社は新規に2隻の蒸気船を購入、うち1隻は「ケープ・オブ・グッドホープ号」(Cape of Good Hope)は建造直後のセボイ

反乱の緊急事態に合わせ、一般航行に先立って兵力輸送に従事した後、イギリス＝ボンベイ間を12週間で航海した。

マッキンノンは、インド沿岸貿易全体に関心を持ち、1861年にカルカッタ & ビルマ汽船会社(Calcutta & Burma Navigation Co.)を設立、翌年には郵便事業補助金を得てボンベイ＝カラチ間に月2回、ボンベイ＝ペルシャ湾間に年8回航路を開いた。1862年には同社もBI社に組み入れ、1863年にはカルカッタ＝ラングーン間とムールメン＝ペナン＝マラッカ＝シンガポール間、カルカッタ＝ボンベイ間の3ルートに毎月航行、カルカッタ＝チッタゴン＝アキャブ＝ラングーン＝ムールメン間には隔月航行を実施した。

この年にインド海軍が1838年以降進めてきた蒸気船事業を廃絶したが、イギリス海軍のインド洋支配にBI社が十分に信用できる体制を確立しえた結果であった³²⁾。1864年には飢饉で緊張する南インドへの対応としてマドラス＝ラングーン間の航路を仮設した。1872年にマッキンノンはアデン＝ザンジバル＝ナタール間の郵便事業契約を獲得、東アフリカを視野に入れ、インペリアル・ブリティッシュ・イースト・アフリカ会社(Imperial British East Africa Co.)の設立を企画した³³⁾。

かくて1860年代に始まる本格的な蒸気スクリュー船航行時代を迎える前に、P&O社が外洋航路、BI社が沿岸・近海航路を担当する大英帝国のアジア汽船航路体系が整備・確立された。その他アジア市場で競争を展開するフランス、またオランダには各自フランス帝国郵船(French Messageries Imperiales)やオランダ・インド汽船会社(Nether-

landsch-Indische Stoomvaart Maat-schappij) があった³⁴⁾。しかし両者の規模と活動は、P&O 社と BI 社をもつイギリス海軍・商艦隊には匹敵できる筈もなかった。事実1866年には、P&O 社は43隻の郵便汽船（総トン数6万7195トン）、BI 社は22隻の郵便船（総トン数1万8660トン）を持つ大合同勢力となった³⁵⁾。

V P&O 社の発展

ウィルコックス & アンダーソン社は、1835年に海軍出身でアイルランドの陸上郵便を手がけていたブルン (R. Bourne) をパートナーに入れ、彼の所有蒸気船「ウィリアム・ファウセット号」(William Fawcett, 1825年リバプールで建造、60馬力、206トン) で、ロンドンからスペイン・ポルトガルへの航路を開いた。同時にダブリン & ロンドン蒸気郵便会社 (Dublin and London Steam Packet Co.) も設立した。その頃グレート・ウェスタン会社は、天才海事技師と讃えられたブランネル (I. K. Brunel) に命じ「グレート・ウェスタン号」を建造した³⁶⁾。同船は試験航行で容易にニューヨークに行き着いたが、あまりにも維持費がかさみ、さらに1隻だけでは定期航路は開通できず、この企画は挫折した。

1837年8月22日にウィルコックス、アンダーソン、ブルンの3人が協定書に署名し、9月から補助金を得て郵便事業遂行のためP&O 社を設立した時、同社は7隻の船舶所有で出発した³⁷⁾。文字通り蒸気船といっても「サバンナ号」(Savannah) は補助帆船機能をもつエンジン船であった「ドン・ファン号」(Don Fuan) と「タグス号」(Tagus) の

他、ブランネルが建造した船舶3隻がブリストルで進水した。しかしアンダーソンが妻アン (Mary Anne) を伴って「ドン・ファン号」でブラジルトルからイギリスへ向かう処女航海の途上エングレデュー船長 (Cap. Engledue) の誤操舵からタリファ (tarifa) で難破、イギリス海軍船「メデア号」(HMS Medea) によって救助される事故が生じた³⁸⁾。将来をあやぶむ声もあったが、両者の積極的経営姿勢とイギリス海軍省からの補助金政策により、1840年12月には王室勅許状 (Royal Charter) を得て両者を経営代表とする資本金100万ポンドの会社となった。そしてキューナール (S. Cunard) 社から大西洋航路用に使っていた船舶2隻を購入し「グレート・リバプール号」(Great Liverpool) と「オリエンタル号」(Oriental) と改名、インドまたオーストラリア航路に向けた³⁹⁾。

アジアには東インド会社が、1600年にエリザベス女王から喜望峰 (Cape of Good Hope) とホーン岬 (Cape Horn) を越えての貿易独占権を付与され、さらにチャールズ I 世から「領土保有から貨幣発行、軍備増強と配備、同盟軍の形成、平和と戦争の権利、税金徴収、刑罰執行権」までを付与され、2世紀半にわたるインド独占経営を展開してきたが、自由主義貿易運動の影響の下に1840年頃には同社も勢力を失いつつあった。東インド社船舶は主としてテムズ河の東インド会社ドックに隣接したブラックウェル造船所で建造され、1821年にロンドン＝カルカット間を走った「エンタープライズ号」、1829年にボンベイ＝スエズ間を走った「リンゼイ号」(H. Lindsay) が建造された。東インド会社はP&O 社の東洋航路への割り込みに直面して、

イングランドへの最短距離のスエズ地峡を通るルート権益に固執し、P&O社にはスエズからアデン＝セイロン経由でマドラス・カルカッタへ向かう路線を容認した。P&O社の勅許状には「インドへの航路」としか書かれておらず、P&O社も一時的妥協を余儀なくされた。P&O社は積極策をとり、巨額資金を投資して1842年9月に「ヒンドスタン号」(Hindustan, 2018トン)と姉妹船「ベンティンク号」(Bentinck)を進水させ⁴⁰⁾、前者には喜望峰からカルカッタ、次いでスエズ間の往復しP&O社の旅客船「アレクサンドリア号」(Alexandria)に連結し、後者はエジプトからインドまでを東インド会社蒸気船と競争した。スエズ地峡から地中海までの間には「アツフェ号」(Atfeh), 「ロータス号」(Lotus), 「ジャック・オ・ランタン号」(Jack-o-Lantern), 「カイロ号」(Cairo)等の自社船が運河・河川航行で引き継いだ。また1846年頃、P&O社は2500頭の駱駝、450頭の馬、無数の驢馬を用いて陸上部を担当した。

ヴィクトリア期の繁栄のもとに作り出されたレジャー享受時代を受けて、旅客数の増大につれて、P&O社はブリストルのグレート・ウェスタン・ドックで「グレート・ブリティン号」(Great Britain)を改装し、快適な船旅を供することも船舶会社の大事なサービスの時代を迎えたのである⁴¹⁾。最終的には1854年に東インド会社のボンベイ航路の独占権は消滅した。1856年頃、20歳の青年サザランド(T. Sutherland)が香港へ送られ、極東地域のP&O社の活動拡大を目指した。極東へのP&O社の歴史を見ると、1826年にシンガポールが1841年に香港がイギリス植民地になり、広範囲な連絡船事業が待望された。

1845年8月にP&O社の最初の蒸気船「レディ・メアリィ・ウッド号」(Lady Mary Wood)がロンドンからシンガポールへ41日間で到着、さらに半島植民地へ向かった。P&O社は香港からマカオへの小型蒸気船を準備し、そこから広東また上海沿岸へのルートを開き、郵便事業以外の取引に従事した。阿片や絹糸・絹織物であった。イギリスの東洋への航路拡大をP&O社の投入船舶数で見ると、1840年当時アレクサンドリア・ルートで僅か7隻であったが、1850年に23隻、1855年に42隻、1867年には51隻に増加した。各船舶の巨大化もみられ総トン数は1840年の6500トンから8万5000トンに増加した⁴²⁾。またオーストラリアでは、ニュー・サウス・ウェールズはサン・フランシスコ＝シドニー航路、西オーストラリアはシンガポール＝バス(Perth)＝アルバニイ(Albany)の航路、南オーストラリアは両都市間をアドレイド(Adelaide)で繋ぐ航路を主張した。さらにシンガポールからシドニーからヘトレス半島(Torres Strait)を経由するか、アデン(Aden)からアルバニイ(Albany)へモウリシャス(Mauritius)の航路が考えられた。

1880年代にはP&O社は豊かな時代を反映して地中海周辺のレジャークルーズ企画を実施し、1881年には「セイロン号」(Ceylon)をクルーズ船に改良した。また1886年には故郷シェトランド島への北スコットランド・オークニイ島・シェトランド島蒸気船航行会社(North of Scotland & Oakney & Shetland Steam Navigation Co.)が「聖ログンバルド号」(St. Rognvald)を用い、スコットランド＝ノルウェイ間を航行した。競争会社オリエント航海(Oriental Line)社が1889年からノル

ウェイ＝地中海地域間へのクルーズ旅行を開始したが、P&O 社は最終的に同社を吸収合併し、後者船を「ベクティス号」(Vectis)と改名して、アイスランド (Iceland)、ファロウズ (Faroes) まで航路を拡大した⁴³⁾。船上での旅客サービスは、豪華な食事・飲み物に加え、多様なスポーツ設備・快適な生活空間を提供した⁴⁴⁾。

VI P&O 社とクリミア戦争以後

1851年に会社商艦隊長ボルン (Cap. R. Bourne) が死亡、1854年にはウィルコックスは P&O 社経営代表を辞任したが、理事会メンバーとして残り、1858年から1862年まで、彼が倒木事故で死亡するまで同社会長をつとめた。アンダースンはウィルコックスを後継して同社会長となり76歳で1868年に逝去するまで、その職責にあった。アンダースンはウィルコックス同様に、赤貧から出発し節儉と勤勉の習慣を貫き「自立の人」(self made man)として立身出世を果たし、また会社経営を通じて社会慈善家としても活躍した⁴⁵⁾。兩人共に国会議員にもなったが、特にアンダースンはオークニー (Oakney) とシェトランド島選出のスコットランド急進主義者「ボニー・ファイター」(bonny fighter)と呼ばれて活躍したが、それは同時に彼自身の P&O 社路線の庇護精神を意味していた。アンダースンは、会社要地のサザンプトン (Southampton) には会社従業員800人子弟のために学校、自宅のあるロンドン南部のノルウッド (Norwood) に職工協会⁴⁶⁾、さらに故郷シェトランド島には漁師未亡人のための共同家屋や中学校等を建設し、寄贈した。さ

らに地域経済振興のためにシェトランド漁業会社を発起した。

P&O 社は大胆な企業者活動を展開して、1853年末に13万ポンドをかけて従来船舶の2倍もある、当時の世界最大の「ヒマラヤ号」(Himalaya 3500トン、340フィートの長さ、2000馬力・推的)を完成させた。1859年にはブランネルが超大型船「グレート・イースタン号」(Great Eastern, 18,915トン)を建造した。彼は大型蒸気船は乗客の他に航路途中に必要な石炭輸送も十分に可能と考え、1万5000トンの石炭と4500人の旅客をインドまで一気に運ぶことを考えたが、未だ経済効率に優れる連鎖エンジンが発明・実用化されず、無駄なコストがかさみ多額の損失を被った状況にあった⁴⁷⁾。1854～56年間クリミア戦争が勃発したが、それは17世紀以来久方ぶりに海運業に直接的な影響を与えた戦争でもあった。事実、クリミア戦争が勃発した時、多くの英海軍軍人は高齢化し、例えばプリマスの海軍指令は81歳、西インド海軍指令は79歳であった。またイギリス海軍の主要船舶も老朽化した帆船中心であった。しかし実際の戦争では、イギリスからトルコまでの長距離を迅速に大規模な軍隊・食糧・兵馬を輸送する必要があった。

1840年頃から P&O 社は、海軍省の依頼により軍隊輸送を始めたが、1855年の戦争勃発時には同社の最優秀船舶11隻で約2000人の士官、6万人の兵隊、1万5000頭の馬、大量の軍需品・食糧を輸送した。このような状況の中で「ヒマラヤ号」は、華麗な軍艦に再生され、海軍と P&O 社双方の利害の妥協の上で13万3000ポンドで海軍省に売却された。そして同船は第2次世界大戦でドイツ軍空爆によ

りウェイマス (Weymouth) 港で撃沈されるまで30年間、海軍で活躍する。

造船業における過渡期の時代にあつて、木造船と鉄船、帆船の蒸気スクリュー船の競争の中で、先ず双方の技術水準の特長を持ち込んだ船舶建造が試みられた。P&O社は1861年にスクリュー推力で複合エンジンの「ムールタン号」(Mooltan, 2257トン)を建造したが、同船は複合エンジンを搭載し石炭消費量の半減を可能とした新型船であつた。

1869年にスエズ運河がフランス資本で開通したが、運河利用の最大の顧客はP&O社であつた⁴⁸⁾。P&O社はエジプトで広汎に活動する。具体的にはスエズとアレクサンドリアに修理用ドック・倉庫・石炭貯蔵所・艀を作り、スエズとカイロにホテル、パジャ(トルコ族長)に融資して鉄道を敷設して大株主となり、さらに旅行者用に野菜・家禽類に飼育、ナイル河用の蒸気船、あらゆる生活必需品販売の商店経営まで多角的経営を展開した。

その頃にアンダースンは、同郷の知人でP&O社理事のアラン(J. Allan)を通じて職を得たが、さらにアランの友人の理事ベイリイ(H. Bayley)がボンベイから極東へ転勤したことから、極東に関心を持った。ベイリイは香港のイギリス人・中国人から好かれ「香港の小王」と噂された。アンダースンは会社の極東航路拡張の可能性を探るため、サザランドを香港へ派遣した。彼はベイリイのP&O社の香港活動を助けて業務を拡大する一方、鎖国中の日本へ1859年に長崎にオランダ人に変装して上陸し、日本市場の将来について本社に情報を送った⁴⁹⁾。

1866年のアンダースン死後、P&O社は一時的に倒産の危機に瀕したが、その直前に彼

は32歳のサザランドをロンドン本店に呼び戻していた。事実、サザランドが経営代表となり会社を再建する。スエズ運河が開通して数年後1870年にP&O社の所有船舶は44隻で1857トンであつたが、1884年には船舶数は微増の50隻であつたが総重量トンは2倍に増大し、世界に威容を誇る商艦隊を形成した。スエズ運河が拡大化され、また電気通信が普及するにつれて多くの不定期汽船(tramp)の需要が増大した。そこでサザランドは定期船航路の補充に不定汽船を積極的に雇用し、広汎な営業活動を展開、1890年代には貨物サービス収益が豪華な旅客サービス収益を上回るに至った。

次いでサザランドは、社員の安寧よりも顧客サービス重視を唱え、P&O社本店をサザンプトンからロンドンに移した。その頃ディズレリイ(Disraeli)がスエズ運河株を購入、スエズ運河理事会にイギリスが発言権を得たが、新設の衛生委員会によるコレラ検査証明書発行をめぐる、フランスがスエズ運河を手段としてP&O社に対してではなくイギリス船舶を圧迫していると思われた。サザランドは第2次スエズ運河建設を目指し、スエズ運河を使用する全英国船舶会社代表として真剣な討議をなしたほどであつた⁵⁰⁾。

いずれにしてもP&O社はサザランドの指導のもとに、「大英帝国の平和」(Pax Britanica)の数十年の繁栄を享受した。大型で豪華な設備をもつ鉄船で三連鎖エンジンでプロペラ推力の船舶でロンドンからボンベイまでをスエズ運河を通して15日間で航行する時を迎えていた。既に1870年を境として帆船やクリッパー船は急激に衰退した。P&O社の最新技術の蒸気船は海難事故も少なく、そ

の商艦隊は年間250万マイルを航海した。

1887年には同社創立50周年とヴィクトリア女王即位50周年を祝し、従来船舶よりも1500トン以上大きな6500トン級の4隻、「ビクトリア号」(Victoria)、「ブリタニア号」(Britania)、「オセアニア号」(Oceania)、「アルカディア号」(Arcadia)を進水させた⁵¹⁾。1910年にはP&O社は、ウィルヘルム・ルンドー(Wilhelm Lund)一族所有で喜望峰経由でイギリス＝オーストラリア間の移民・羊毛輸送と中国との紅茶輸送を手がけていたブルー・アンカー・ライン(Blue Anchor Line)を吸収合併した⁵²⁾。

1914年5月23日のタイムス(Times)紙は、一面の見出しで「2大海運会社の合併－P&O社とブリティッシュ・インディア社の遠大な合併」を伝えた。この合併は78歳に達していたサザランド準男爵と62歳のインツケイブ卿(Lord Inchcape)間で秘密裏に合意された⁵³⁾。インツケイブ卿は本名マッケイ(J. L. Mackay)で、船長であった父は海難事故で彼が12歳の時に死去したが、彼は海事事務関係の仕事やローブ製造業に従事した後、1874年にマッケンジー(M. Mackenzie)社の契約秘書となった。マッキンノンには、1856年にBI社がカルカッタ・ビルマ蒸気航行会社として創立されるまで、カルカッタで同社の経営代理店をつとめた。マッケイは、マッケンジー社に1893年まで在職した。彼は19年間のインド滞在中、カルカッタ州長官、ベンガル商工会議所会長、インド総督府諮問会メンバーを努め、イギリスに帰国して貴族に任じられた他、1901年には特命全権大使として中国へ派遣された。彼は1909年にはインド総督に就任し、1911年には初代インツケイブ男爵

に叙された。

BI社は、イギリス海運業の世界制覇地図の中で、カルカッタからインド洋、ペルシア湾、東南アジアへを扱い、P&O社の補完的役割で、旅客・貨物・郵便を運んでいた。タイムズ紙は「BI社は東洋での最大の個人海運会社でありP&O社の70隻の54万8564総重量トンに対して131隻の総重量59万8203トン」と伝える⁵⁴⁾。両社は合併して131隻の蒸気船を保有する世界最大の海運会社となったが、同年8月5日に勃発した第一次世界大戦は同社船舶イギリス戦事省の傘下に入れ、軍隊の輸送の他、軍事的擬装をして戦争に参画させていった⁵⁵⁾。その結果、戦争で44隻28万4716総トンの船舶を失ったが、また1917年にはP&O社はニュージーランド合同蒸気船(Union Steamship Company of New Zealand)会社、ハイン蒸気船(Hain Steamship)会社とジェイムズ・ヌルス(James Nourse)会社を合併し、107隻37万トンの船舶と多数の航路を獲得した⁵⁶⁾。1918年にはオリエント(Orinet)航海会社、1919年にはケディバル郵船(Khedival Mail)航海会社、1920年には総合蒸気船航行(General Stream Navigation)会社、1923年にはスツリック航海(Strick Line)会社を合併し、500隻の威容を誇る20世紀世界最大の海運社となった。

VII 結びにかえて、第一次大戦後の P&O 社

第一次世界大戦の終わった後、インケイブ男爵は、P&O社ならびに全イギリス海運会社の直面する問題として、先ずイギリス商艦隊が20～25%の船舶を失い、他方アメリカや

日本の商艦隊が勢力を増し、世界市場での相対的地位を低下させていることを憂いた。第2に全イギリス造船所は戦時中に政府用の貨物船建造に従事したために、商船隊の修理・営繕用の施設転換は遅れたことを嘆いた。第3に外国からの競争に直面して、イギリス全航海会社は戦前市場や航路を失い、立場を弱体化させたと指摘した。第4に船舶建造コストや施設維持費また税金の著しい上昇により、厳しい状況に追い込まれた苦境を吐露した。事実1914年頃には、日本の商船隊は総量約170万トンで、P&O社単独総量を少し上回るまで勢力を得た⁵⁷⁾。

インツケイブ男爵は会社勢力の再建・再強化の目的で、約300隻の捕獲した敵船舶を含む496隻・330万トンの販売に関与し、うち98隻をP&O社で購入した。うち28隻はドイツまたはオーストリアであった。戦争終了後の10年間は、3つのビジネス要素、国際貿易の滞貨、活発な旅客輸送、イギリスからアメリカ・カナダ・オーストラリア・ニュージーランドへの移民活動⁵⁸⁾があり、その結果、会社収益は1919年の65万1000ポンドから1924年には100万ポンドに達し1930年まではほぼ同水準にあり、配当金もほぼ12%を提供し、時にはボーナスがつくほどであった。

インツケイブ男爵は、奇しくも1932年5月24日の大英帝国の日(Empire Day)に、自慢のヨット「ローバー号」(Rover)でモンテカルロ(Monte Carlo)への航海途上に心臓発作で逝去した。会社はインツケイブ男爵の義理の息子クレイグミル男爵(Lord Craigmyle)、1883年生まれで1913年にインツケイブ男爵の娘マーガレット(Margaret)・マツケイと結婚し、会社理事になっていたショウ

(Alexander Shaw)に引き継がれた。

このようにP&O社は、創業者達の企業家精神を継承し、諸外国の海運諸会社との激しい競争の中で、また堆積する内部問題も切り抜け、その後の難しい時代をも生き抜いて、現在も世界随一の旅客・貨物船会社として残存している。そこにも他のスコットランド系海運会社物語と同様に、七つの海を制覇し、19世紀ヴィクトリア時代を生きぬいたスコットランド人企業者活動を象徴する特有の専門的経営者機能の発揮が見い出される。

注

- 1) 拙稿「スコットランド海運企業史(1)ペン航海社を中心として」(『創価経済学論集』第23巻1号、1993年7月所収、同「スコットランド海運企業史(2)ドナルドソン海運会社を中心として」(『同上』第23巻2号、1993年9月所収)、同「スコットランド海運企業史(3)アンカー・ライン航海社を中心として」(『同上』第23巻3号、1993年12月所収)を参考とされたい。
- 2) イギリス東インド会社の成立については、西村孝夫『イギリス東インド会社—イギリス東インド貿易及び貿易思想史への序論』(1959年、ミネルバ書房)、同『近代イギリス東洋貿易史の研究』(風間書房、1972年)、浅田実『商業革命と東インド貿易』(法律文化社、1984年)が参考となる。また対抗するオランダ・東インド会社については、科野孝蔵『オランダ東インド会社の歴史』(同文館、昭和59年)が参考となる。
- 3) 横井勝彦『アジア海の大英帝国—19世紀海洋支配の構図—』(同文館、昭和63年)6-7頁。
- 4) イギリスはアダム・スミスのレセ・フェール思想・夜警国家論を採用して、イギリス産業革命の成果を自由貿易思想の旗を掲げ、アジア・アフリカ・南アメリカへ進出した。矢口孝次郎『イギリス帝国経済史の研究』(東洋経済新報社、昭和49年)11頁、毛利健三『自由貿易帝国主義』(東京大学出版会、1978年)124-126頁。
- 5) 横井勝彦 前掲書7頁

- 6) 須山卓『華僑経済史』(近藤出版社, 1974年) 141-160頁. このようなアジアからの経済の発展史を見る立場が確立されつつある. 角山榮『アジア・ルネッサンスー勃興する新都市型文明ー』(PHP 研究所, 1995年), 川勝平太『新しいアジアのドラマ』(筑摩書房, 1994年), 浜下武志・川勝平太『アジア交易圏と日本工業化, 1500-1900』(リプロポート, 1991年)等が挙げられる.
- 7) 当時ヨーロッパ船は一律的な帆船であったのに対して, インド洋のベンガル以西ではインド・イスラムの伝統造船技術にもとづく大三角帆船があり, インドネシア諸島・マラヤ・ビルマではプラフ (prahu) サンパン (sompam) と呼ばれる2つの帆船があり, インドネシア諸島から極東にかけては中国ジャンク (junk) の4種類の帆船が存在した. なおインド独自の視点から経済発展を観ると, 三上敦史『インド財閥経営史』(同文館, 平成5年) 参照.
- 8) 石炭供給が蒸気船には必須条件であった. アフリカのソコラ島について, 1839年にはアラビア半島の先のアデン (Aden) が獲得され, イギリス本国のカーディフ, ニューカッスル, グラスゴウから石炭を運び貯蔵する必要があった.
- 9) 例えばアメリカのブラック・ボール (Black Ball) 航海社は, 大西洋横断の最初の私有帆船定期航路であった. アメリカ帆船の優越した時代は, 豊原治郎『アメリカ海運通商史研究』(未来社, 1967年), 171-190頁参照.
- 10) D. Chauncey ed., *One Hundred Years of American Commerce. 1795-1895*. Vol. 1. New York. 1895. p. 234. L. Richard. *A Merchant Prince of the Nineteenth Century: William E. Hodge*, New York, 1954. pp. 14-16. しかし1860年以降, 急激にアメリカ中国茶貿易は衰退する. それは関税の引き上げ, 南北戦争によるアメリカ商艦隊の被害, 新しく開けた対日貿易への関心の移行が挙げられる.
- 11) C. A. Oakley, *The Second City*. Blackie, Glasgow and London, rep in 1976. p. 77.
- 12) *A Shipbuilding History, 1750-1932*, printed for Alexander Stephen & Sons, Ed., J. Burrow & Co. London, 1932. p. 58.
- 13) カティーサーク号の歴史と活躍については, B. Lubbock, *The Log of The "Cutty Sark"*, Brown, Sons & Ferguson, Glasgow, rep in 1974 に詳しい.
- 14) A. C. Clements & R. H. S. Robertson, *Scotland's Scientific Heritage*, Oliver & Boyd, Edinburgh, 1961. pp. 68-77.
- 15) 横井勝彦 前掲書20, 36-39頁.
- 16) キュナール社については, F. E. Hyde, *Cunard and the North Atlantic 1840-1973*, A. History of Shipping. and Financial Management, Mackmillan Press, 1975. に詳しい.
- 17) 拙稿『近代スコットランド社会経済史研究』(同文館, 昭和60年) 175-190頁.
- 18) M. S. Moss & J. R. Hume, *Workshop of the British Empire, Engineering and Shipbuilding in the West of Scotland*, Heineman, London & Edinburgh, 1977. pp. 87-112.
- 19) J. R. Hume & M. Moss, *Bearmore, the History of a Scottish Industrial Giant*, Heineman, London, 1979. pp. 19. 26. 32.
- 20) A. J. S. Paterson, *The Golden Years of the Clyde Steamers (1889-1994)*, David & Charles, Newton Abbot. 1969. 118-125. ; I. Mcrorie, *Steamers of the Highlands & Islands*, an illustrated history, Pollock & Co. Greenock, 1987. pp. 6-8.
- 21) 横井勝彦・山本正共訳『大英帝国歴史地図ーイギリスの海外進出の軌跡「1480年～現代」』(A. N. ホーター編著, 東洋書林, 1991年) 15頁. ; 横井勝彦, 前掲書, 32, 33頁.
- 22) 同船はグリーウィックのギャロウェイ造船所でギリシャへの販売目的でコ克蘭卿からの注文で建造された. P. Banbury, *Shipbuilders of the Thames and Medway*, David & Charles, Newton Abbot, 1971. p. 305.
- 23) T. E. Milne, 'British Shipping in the Nineteenth Century : A study of the Ben Line papers' in P. L. Payne ed., *Studies in Scottish Business History*. Frank Cass & Co. 1967. pp. 346-348.
- 24) D. Howarth & S. Howarth, *The Story of P & O, Peninsular and Oriental Navigation Co.* Weidenfeld & Nicolson, London, 1994. pp. 9-10. 19, 20.
- 25) *Ibid.*, p. 19. ; J. R. Hume & M. S. Moss, *A Bed of Nails, the history of P. MacCallum & Sons Ltd of Greenock*, Lang & Fulton, Greenock, 1981. p. 66.
- 26) *Aberdeen University Review*, Vol. 1. IX.

- 1921-1922. pp. 186, 187. 拙稿「スコットランド出移民史(7)板東・日本へ」(『創価経済学論集』20巻1号, 1990年9月所収) 61頁.
- 27) このヴィクトリア時代のイギリス人の裕福な生活については, 山田勝『イギリス貴族, ダンディたちの美学と生活』(創元社, 1994年), 荒井政治『レジャーの社会経済史—イギリスの経験』(東洋経済新報社, 1989年), 出口保夫編『世紀末のイギリス』(研究社出版, 1996年)が参考となる. また当時のイギリス人から観たアジア観について, 東田雅博『大英帝国のアジア・イメージ』(ミネルヴァ書房, 1996年)が挙げられる.
- 28) 横井勝彦 前掲書39頁. ; 吉岡昭彦『イギリス経済史』(岩波全書, 1981年) 35, 99, 105, 230-230頁; M. Greenberg, *British Trade and the Opening of China, 1800-42*, Cambridge, rep in 1969. p. 34.
- 29) M. E. Yapp, *Strategies of British India: Britain, Iran and Afganistan 1798-1850*, Oxford, 1980. pp. 165-167, J. K. Fairbanks, *Trade and Diplomacy on China Coast: The Opening of the Treaty Ports, 1842-1854*. Stanford Univ. California, 1969. pp. 15-19. ; P. Lowe, *Britain in the Far East*, London. 1981. p. 142. ; A. Porter, *Victorian Shipping, Business and Imperial Policy: Donald Currie, the Castle Line and South Africa*, Woodbridge and New York, 1986. pp. 43-47.
- 30) マッキノンの立身出世物語, A. Slaven & S. Checkland ed., *Dictionary of Scottish Business Biography, 1860-1960*. Abereen Univ. Press, 1990. Vol. 2. pp. 297-3301. グラスゴウは1820年代から西インド諸島への鉄製製糖機械の製造に成功して輸出しており, マッキノンがインド・アジアでの製糖会社設立の関心を持つものも当然であった. 拙稿「スコットランド機械工業史—H・ダイアーのグラスゴウ機械工業調査報告書(1901年)を中心として—」(『創価経済学論集』第11巻2号所収) 参考.
- 31) *Glasgow Herald*, 23th June, 1983: *The Bailie*, No. 448, 18th May, 1881. ; *The Times*. 23rd June, 1893.
- 32) G. Blake, *The Ben Line. The History of a Merchant Fleet, 1825-1955*, Thomas Nelson & Sons, London, 1956. p. 42.
- 33) H. A. C. Cairns, *Prelude to Imperialism: British Reactions to Central African Society, 1840-1890*. London, 1965. p. 46. ; P. D. Curtin, *The Image of Africa: British Ideas and Action, 1780-1850*. London, 1965. p.24. ; A. Ross, *John Phillip (1775-1851), Missions, Race and Politics in South Africa*, Aberdeen, 1986. p. 54.
- 34) 横井勝彦 前掲書177頁
- 35) D. Gillard, *The Struggle for Asia 1828-1914*, London, 1997. p. 210. ; R. Greenhill, 'Shipping 1850-1914' in D. C. M. Platt ed., *Business Imperialism 1840-1930*. London, 1977. p. 22.
- 36) G. S. Emmerson, *John Russell, A Great Victorian Engineer and Naval Architect John Murray*, 1977. pp. 19, 25, 58, ; J. Shields, *Clyde Built, A history of shipbuilding on the River Clyde*, William Maclellan, Glasgow, 1955. p. 43.
- 37) D. Howarth & S. Howarth. *Op cit.*, p. 19.
- 38) *Ibid.*, p. 21. ; P. Banbury, *Op cit.*, p. 87.
- 39) F. E. Hyde, *Op cit.*, pp. 9-12. スコットランドからオーストラリア植民地活動については, 拙稿「スコットランド出移民史(4)オーストラリア・ニュージーランドへ」(『創価経済学論集』第14巻2号, 1989年所収)を参考にされたい.
- 40) 両船の名前はイギリス人インド総督の名前を冠した. それだけP&O社がインド航路に力を入れていたことを表している. D. Howarth & S. Howarth. *Op cit.*, p. 30. 当時の東インド会社の経営活動とスコットランド人の関係については, 拙稿「スコットランド出移民史(5)インドへ」(『創価経済学論集』第14巻3号所収) 参照.
- 41) ヴィクトリア期において, 船舶の船室に適合するモダンな家具が入れられ, それを見たり体験したりした旅行客が宣伝するかたちで新しい家具が製造された. 小泉和子訳『イギリスの家具』(J. フライ著 西村書店, 1993年) 191-197頁.
- 42) D. Howarth & S. Howarth, *Op cit.*, p. 73. ; Sir A. Grant, *Steel & Ships. The History of John Brown's Michael Joseph*, London. 1950. pp. 33-38.
- 43) D. Howarth & S. Howarth, *Op cit.*, p. 52. スコットランド高地・諸島への航路については, 拙稿「19世紀後半におけるスコットランド高

- 地・群島地域における蒸気船発展史」(『創価経済学論集』第26巻3・4号合併)参照。
- 44) *Ibid.*, pp. 60-65.
- 45) スコットランドは、イングランドに比して相対的に弱位に置かれてきたが、それ故に産業的成功者が一族・地域社会に還元する慈善活動家としても活躍した。田中秀夫『文明社会と公共精神—スコットランド啓蒙の地層—』(昭和堂, 1996年) 140-142頁。: I. Hont & M. Ignatieff ed., *Wealth & Virtue, The Shaping of Political Economy in the Scottish Enlightenment*, Cambridge Univ Press, Cambridge, 1983, p. 23. : W. H. Marwick, *Economic Developments in Victorian Scotland*, Augustus Kelly, Clifton, 1973, pp. 205-208.
- 46) D. Howarth & S. Howarth, *Op. cit.*, p. 114. : J. E. Handley, *The Navy in Scotland*, Cork Univ. Press, 1970, pp. 321-325. 当時、イギリス社会慈善家のイニシアティブで多くの職工協会がイギリス各地で設立された。加藤詔士『英国メカニック・インスティテュート資料研究』(神戸商科大学研究叢書 XL I 神戸商科大学研究所, 1992年) 参照。
- 47) *Ibid.*, p. 88. 19世紀後半には、蒸気船輸送にとって、技術進歩とコストの問題は、深刻な課題となった。J. F. Riddell, *Clyde Navigation, A History of the Development and Deepening of the River Clyde*, John Donald, Edinburgh, 1979, pp. 322-325. : A. J. S. Paterson, *The Golden Years of the Clyde Steamers (1889-1914)*, David & Charles, Newton Abbot, 1969, pp. 152-155. : D. Dougan, *The History of North East Shipbuilding*, G. Allen & Unwin, Aberdeen, 1968, p. 131.
- 48) D. Howarth & S. Howarth, *Op. cit.*, p. 97. : D. Gillard, *The Struggle for Asia 1828-1914*, London, 1977, p. 31.
- 49) 嘉永7(1854)年に長崎に入港した東インド艦隊のスターリング(J. Stirling)艦長が帰国後、母国スコットランド国会議員となった他、講演会を通じて、極東・日本への夢を語り、サザランド氏も大きく影響を受けた。この経過については、拙稿、前掲論文「スコットランド出移民史(7)」70-73頁参照。世界で活躍したスコットランド人については、*Catalogue of Clyde Men of the World, An exhibition of* Archives at Kelvingrove Museum and Art Gallery, Nov. 1979. に詳しい。
- 50) 1883年に英国外務省はレセップスに800万ポンドを出資し第2スエズ運河建設を企画した程である。*Ibid.* p. 106.
- 51) L. Jones, *Shipbuilding in Britain, Mainly between the two World Wars*, Univ of Wales, Cardiff, 1957, pp. 18-20. : 三浦昭男『北大西洋定期客船史』(出版協同社, 平成6年) 26, 29, 74, 75頁。
- 53) D. Howarth & S. Howarth, *Op. cit.*, p. 114. : R. S. McLellan, *Anchor Line 1856-1956*, Anchor Line Ltd, Glasgow, 1956, pp. 56-58.
- 54) *Times*, 23rd May, 1914. : 横井勝彦 前掲書 177-179頁。
- 55) R. Hough, *The Big Battleship or The Curious Career of H; M. S. Agincourt*, Michael Joseph, London, 1996, pp. 40-61.
- 56) D. Howarth & S. Howarth, *Op. cit.*, p. 123. 第一次世界大戦後の各海運業者の不況は, J. R. Hume & M. Moss, *A Bed of Nails, The history of P MacCallum & Sons Ltd of Greenock 1781-1981, a study in survival*, Lang & Fulton, Greenock, 1982, p. 66.
- 57) 沈滞の理由については、世界競争の激化と相対的な過剰設備が挙げられる。横井勝彦『クライド造船業と英国海軍—軍艦建造の企業分析, 1889~1939年』(H. B. ピープルス著, 日本経済評論社, 1992年) 149, 150頁。当時の日本造船業については、寺谷武明『日本近代造船史』(巖南堂書店, 昭和54年) 178, 188頁。『日本郵船七十年史』(日本郵船株式会社, 凸版印刷) 481-487頁。
- 58) H. I. Cowan, *British Emigration to British North America. The First Hundred Years*, Univ of Toronto Press, 1967, pp. 190-195. : オーストラリア・ニュージーランドについては拙稿・前掲論文参照。アメリカ・カナダについては、「スコットランド出移民史(2)カナダへ, (3)アメリカへ, 補論: アメリカへ(3)-(2)」(『創価経済学論集』第18巻4号, 1989年3月, 14巻1号, 1989年6月, 21巻2号, 1992年3月) 参照。