

野村治一良と日本海航路

— 大阪商船・北日本汽船・日本海汽船

松 浦 章

Nomura Jiichiro and three steamship lines in the Sea of Japan: Osaka Shosen, Kita Nippon Kisen, and Nipponkai Kisen

MATSUURA Akira

Born in 1875 (Meiji 8) in Kyoto, Nomura Jiichiro graduated from Kansai Law School in 1896 (Meiji 29), and in 1897 (Meiji 30) joined the newspaper company Osaka Asahi Shimbunsha, which sent him to Beijing as a foreign correspondent in 1898 (Meiji 32). Upon returning to Japan he joined Osaka Shosen, a steamship company. From November 1921 (Taisho 10) to 1927 (Showa 2) he served as head of the company's East Asia department, and conducted negotiations with the Soviet Union's Maritime Steamship Authority regarding the management of shipping lanes in the Japan Sea. In 1929 (Showa 4), he became president of Kita Nippon Kisen, a subsidiary of Osaka Shosen, and exerted himself to restore the company's ailing fortunes. A decade later, when national policy dictated the merger and consolidation of a number of steamship companies, he was appointed president of Nipponkai Kisen, founded in October 1939 (Showa 14), a post he held until the end of World War II. Thus, for more than 25 years Nomura Jiichiro was active in managing the steamship lines in the Sea of Japan, but his accomplishments in this regard have been overlooked until now.

This paper focuses on the contributions of Nomura Jiichiro with particular reference to issues relating to steamship service in the Sea of Japan.

キーワード：野村治一良 (Nomura Jiichirou)、大阪商船会社 (Osaka Shosen Kaisha)、北日本汽船会社 (Kita Nipponkaisha)、日本海汽船会社 (Nippon Kai Kisen Kaisha)、日本海航路 (Steamship lines in the Sea of Japan)

1 緒 言

19世紀末から20世紀にかけて日本の海運業は急速に発展し、1915年当時、世界最大の英国が2,083万総噸数で、アメリカ合衆国の485万総噸数、ドイツの442万総噸数、ノルウェーの198万総噸数、フランスの191万総噸数、日本の183万総噸数、イタリアが151万総噸数、オランダが150万総噸数、スウェーデンが102万総噸数、オーストリアが102万総噸数とこの10カ国で、世界全体の汽船の総噸数4,573万噸の90%近くを占めていた¹⁾。日本が第6位で、4%を占める船舶数を誇っていた。

しかし、第二次世界大戦、とりわけアジア太平洋戦争において、日本軍部によるアジア大陸、太平洋海域への輸送船として徴用され、汽船の大半がアメリカ軍の攻撃によって喪われた。開戦以降の船舶の喪失は約3,600隻、900万総噸に達したとされている。²⁾ このように、第一次世界大戦と第二次世界大戦の間における日本海運業は、重要な産業であった³⁾ にもかかわらず、等閑視されていると言われる。⁴⁾ そのような20世紀前半における日本の海運の盛時に、大阪商船会社に入社し、北日本汽船会社と日本海汽船会社において社長となった人物に野村治一良がいる。⁵⁾ 野村は80歳の時に『わが海運六十年』（1955年）、88歳の時には『米壽閑話』（1963年）と言う自著を出版し、日本の近代海運史を回顧しているが、これまで殆ど注目されることは無かった。

そこで、本稿は野村治一良と日本海運業とりわけ日本海航路の歴史を回顧してみたい。

2 野村治一良と海運業との邂逅

野村治一良は、1975年（明治8）12月23日に、京都にあった母親の実家である上京区新町榎木町で生まれた。実家は滋賀県野洲郡祇王村にあり、父は野村治左右衛門、母は千恵であった。野村治左右衛門は中農地主であったが、1879年（明治12）に府県会議員となっている。⁶⁾ 治一良

1) 「最近内外國汽船總噸數比較圖」、『日本郵船株式會社 創立滿三十年紀念帖』日本郵船株式會社、1915年12月による。

2) 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、2009年3月、4頁。

3) 中川敬一郎『両大戦間の日本海運業』日本経済新聞社、1980年9月、序文1（1-262）頁

4) 中川敬一郎「両大戦間の日本海運業—その経営史的考察—」、中川敬一郎編『両大戦間の日本海事産業』中央大学出版部、1985年2月、1（1-26）頁。

5) 北日本汽船会社と日本海汽船会社に関する研究として僅かに次の2論文のみである。

三鍋太朗「戦間期日本の中堅海運企業における高級船員の人事管理—三菱商事と北日本汽船の事例」『大阪大学経済学』第61巻第1号、2011年6月、120-137頁。

大宮誠「アジア・太平洋戦争期の日本海海上輸送」『現代社会文化研究』52号、2011年12月、33-50頁。

6) 野村治一良『米壽閑話』野村治一良、1963年12月、21-22頁。

の中学入学前に父が死去し、1889年（明治22）に滋賀県立彦根中学校に入学している。在学中、寄宿舎の賄いの改善を求めてストライキをしたことで卒業証書を受け取れなかった。⁷⁾ その後、大阪に出て、高橋健三の主催する「二十六世紀」と言う政治評論雑誌の仕事を昼間に手伝いながら、関西法律学校の夜学に通うことになる。⁸⁾ そして明治29年（1896）6月から「二十六世紀」の編輯書名となったが、「新華族と宮内大臣以下の責任」と題する論文を書き、官吏侮辱罪で告訴され、体刑と罰金刑に処せられた。⁹⁾ 12月の下旬から正月まで獄中で過ごし、「英照皇后の崩御」による恩赦で釈放された。¹⁰⁾ その後、朝日新聞社に入社し、新聞記者となり、中国東北地方の視察に赴いている。当時を回顧して次のように記している。

明治31年には日清戦争直後の中国に渡って北京に約一年滞在し、当時の支那通、上野岩太郎、西村天囚、鳥居素川などの手引で、中国を十分研究した。¹¹⁾ 中国滞在中の出来事で、今なおはつきり覚えていることは、当時の北京駐在公使矢野文雄に頼まれ帝政ロシアの南下政策の一つである旅順、大連へ向って東支鉄道を大童で敷設中だつたのを視察に行つたことである。同行者は先輩上野岩太郎であるが、大連、ハルビン間を馬に乗って旅行した。当時の中国には英系の北京—山海関の鉄道が一本あるだけであつたが、ロシアは前記のごとく、東支鉄道を敷設中であり、ドイツは青島—済南間の鉄道利権を獲得し、フランスは南方に、英、仏、白等は津浦、京漢両線の利権を獲得するなど列強はそれぞれ、分割し陸上交通を掌握せんとしつつあつた。¹²⁾

ロシアによる東清鉄道が開通する以前の東北地方を見て回つたのである。その調査の一端は「清韓見聞録」¹³⁾として大阪朝日新聞に掲載された。¹⁴⁾ 帰国後、その時の体験をもとに、大阪高商

7) 野村治一良『米壽閑話』29-31頁。

8) 野村治一良『米壽閑話』32-33頁。

泊園記念会会長、関西大学文学部吾妻重二教授の教示によれば、泊園書院の門人の名簿として明治37年（1904）7月に編纂された『登門録』の滋賀県近江國の項目に「野洲郡祇王村字本原 野村治一良」（44頁）が見える。吾妻重二編『泊園書院歴史資料集—泊園書院資料集成1—』関西大学出版部、2010年10月、459頁。この記録から、詳細は不明であるが、野村治一良の自著には記録が無いものの、一時期ではあるが、泊園書院の門人であった可能性が高い。教示頂いた吾妻重二教授に謝意を表する次第である。

9) 野村治一良『米壽閑話』48頁。

10) 野村治一良『米壽閑話』48-49頁。

11) 野村治一良『わが海運六十年』国際海運新聞、1955年12月、17頁。

12) 野村治一良『わが海運六十年』17-18頁。

13) 野村治一良『わが海運六十年』273-330頁に「清韓見聞録」として収録されている。原文は『大阪朝日新聞』の明治32年（1899）8月19日から同年12月1日までの朝刊に断続的に掲載された。

14) 野村治一良『米壽閑話』59頁。

に招かれ「中国における交通と現状と革命」と題する講演を行っている。¹⁵⁾

この中国視察で、大阪朝日新聞社に「二千数百円」の借金をしたことで、新聞記者から転職することになった。1899年（明治32）のことである。転職先が大阪商船会社であった。¹⁶⁾ その大阪商船会社時代の野村治一良の状況は次のようであった。

私は大阪商船入社後約十年間、下積みの地味な仕事ばかりしていたので、自分のことに関してはこれといふ手柄話も大してない。約二年位は社長中橋の秘書や支那部で中国航路の研究等をやり、更に経理に転じて下積みの仕事をしていた。ただ経理にいる時、私は大きな仕事を一つした。それは石炭買付の改善であった。¹⁷⁾

と、野村治一良は回顧している。ここに見える社長中橋であるが、1898年（明治31）7月15日から1914年（大正3）11月20日まで社長を務めた中橋徳五郎である。¹⁸⁾ そして石炭買付の改善とは汽船の燃料として必要な石炭の購入方法のことであり、これまでの船積み買いから貨車積に変更し、また小口買を止めて三井、三菱、安川、古河4社から購入するなどの方法で約一割の経費の削減に努めている。¹⁹⁾

野村治一良は1921年（大正10）11月に大阪商船会社の営業部の東洋課課長に就任している。後任の岡田永太郎が1927年（昭和2）5月に就任している²⁰⁾ ことから、5年有餘にわたり、東洋課長を勤めていたことがわかる。

野村の大阪商船会社の東洋課長時代の足跡を知る記録が、外務省の外交史料館に残されている。いずれも大阪商船会社のウラジオストック航路に関する記録である。

外務省外交史料館に残された「浦潮灯台航路標識ニ関スル件」²¹⁾ には、野村治一良が、1922（大正11）年9月7日時点において「東洋課長」²²⁾ の職名であったことが知られる。野村治一良の大阪商船会社時代の大きな業績の一つがソ連の国営汽船部との交渉であった。自著にも「モスコの欧亞連絡運輸會議への出席」として述べている。

欧亞を結ぶ最短距離は、何といつてもシベリヤ鉄道を経由する道である。航空機の発達はまだ幼稚な当時、これを通ると約二週間で西欧の中心地に到着することが出来るが、船便

15) 野村治一良『わが海運六十年』19頁。

16) 野村治一良『わが海運六十年』19頁。

17) 野村治一良『わが海運六十年』37頁

18) 神田外茂夫『大阪商船株式會社五十年史』大阪商船株式會社、1934年6月、639頁

19) 野村治一良『わが海運六十年』37-38頁

20) 神田外茂夫『大阪商船株式會社五十年史』662頁。

21) 外務省外交史料館：B-3-6-6-28_001

22) 同書、3葉（全69葉）

による南方航路によるときは、一ヶ月以上はどうしてもかかる。そこで大正十五年、欧亞旅行の幹線交通路として、船車連絡を便利にしようとのソ連からの申入れがあり、わが国も満鉄、朝鮮鉄道、国鉄、並びに海運担当者を、モスコで開催される欧亞連絡運輸会議へと代表を派遣することになった。…

日本側の代表として鉄道側種田虎雄（団長）、金中清、伊沢道雄、高久甚之助、満鉄側は安藤定三郎、宇佐美完爾、海運界代表としては、浦汐—敦賀間に航権を持つ大阪商船からということになり、当時東洋課長であつた私が選ばれることになった。私の随員としては、当時浦汐支店に勤務していた近藤繁司君を同伴することになった。²³⁾

このときに締結された「敦賀—浦塩航路は、後に北日本が継承したが、昭和六年に機関撤去を命ぜられ、埠頭倉庫なども没収され、閉鎖のやむなきにいたつた」²⁴⁾とあるように、北日本すなわち後に野村治一良が社長となった北日本汽船会社が、大阪商船会社の敦賀浦塩航路を継承したものであった。

ついで、外交史料館の「浦塩線」に次の記録が残されている。

一、浦潮線 東客外第一二号

大正十五年二月十二日

大阪商船株式会社 社長戸塚啓次郎

通信省管船局長宮崎清則殿

外務省通商局長佐分利貞雄殿

弊社浦塩代理店ニ於ケル乗船切符発売ノ件

拝啓 弊社浦塩代理店ヨリ同所ニ於ケル乗船切符発売方ニ関シ、別紙ノ通り通知有之候間、御参考迄ニ御通知申上候。

敬具

大正十五年二月四日

大阪商船株式会社 浦塩斯德代理店

東洋課長野村治一良殿

拝啓 乗船切符発売ニ関スル件

当地ヨリ日本（其他外国）へ出発スル船客取調ノ為メ旅券提出方ニ関シ、別紙写ノ通り公文ヲ以テ当地国家保安部海上国境監視所ヨリ通知有之候間御通知申上候。

23) 野村治一良『わが海運六十年』89-91頁。

24) 野村治一良『わが海運六十年』94頁。

右ニ付キ本船出帆一昼夜前ニ切符発売締切ル事ハ船客取扱上困難ニシテ、且一般船客ニ取リ非常ナル不便ニ付、艱ナクトモ出帆ニ、三時間前迄ニ切符締切、旅券提出ノ分ニ對シテハ登録ヲ爲シ、出國ヲ許可スル様、交渉致申候處、先方ニテ取調ノ都合モアリ、結局定期船ハ出帆三時間前ニ旅券提出シタル分ハ出國差支ナキ事ニ許可ヲ得申候。

就テハ嘉義丸ノ場合ハ、正午十二時出帆ニ付、午前九時迄ニ旅券提出ヲ要スルニ付、當分ノ間普通船客ニ對シテハ嘉義丸乗船券ハ出版前日限り發賣締切リノ事ニ致申候間、御承知被下度候。²⁵⁾

1926年（大正15）時点において大阪商船会社の東洋課長であった野村治一良に対してウラジオストック支店の代理店から、乗船切符や旅券の取扱に關しての処置を相談する記録である。

ついでウラジオストックと敦賀との間の海上輸送に關する「欧亚連絡運輸ニ依ル浦塩敦賀間海上輸送ニ關スルソウエート連邦国営汽船部ト交渉顛末報告」が知られる。

大正拾五年一月拾六日

大阪商船株式会社 社長堀啓次郎代理

東京支店長渥美育郎

外務大臣男爵幣原喜重郎殿

欧亚連絡運輸ニ信有ル清塩敦賀間海上輸送ニ關スルソウエート聯邦国営汽船部ト交渉顛末報告

昨年拾月以降拾二月ニ亘リ、ソウエート聯邦首都莫斯科ニ開催セル欧亚連絡運輸會議ニ關聯シ、浦塩敦賀間ノ海上輸送ニ關シ、ソウエート聯邦国営汽船部代表者ノ希望ニ依リ、弊社特派員東洋課長野村治一良ト交渉セシメタル顛末概要別紙ヲ以テ御報告仕候也。

欧亚連絡運輸會議ニ附隨セル浦塩敦賀間海上連絡輸送ニ關シ、大阪商船株式会社特派代表野村治一良トソウエート聯邦国営汽船代表トノ交渉顛末概要

備考 欧亚連絡運輸會議ニハ關係鉄道運輸業者ハ極東ニ於ケル大陸ト日本間ノ海上輸送ヲ經營セル露國義勇隊を繼承セルソウエート聯邦国営汽船カ参加セルモノナリ。

一、ソウエート聯邦国営汽船代表ハ極東ニ於ケル海上連絡運輸事務ニ關シ、双方間ニ強調ヲ爲シタキ希望ヲ提議シタル爲メ、野村代表之ニ賛意ヲ表シ、大正十四年十二月ヨリ十九日迄ニ前後六回に亘リ熟議ヲ遂ケタルカ、終に意見ノ一致スルニ至ラス。不成立ニ了リタルガ、其交渉ノ顛末概要左ノ如シ。²⁶⁾

25) 外務省外交史料館：B - 3 - 6 - 4 - 37_003

26) 外務省外交史料館：B - 3 - 6 - 4 - 38

とある。野村治一良は、ソビエト連邦の国営汽船代表と交渉し、協定書の作成に漕ぎ着けたのであった。

協定書

一、歐亞連絡運輸ニ依ル船客及手荷物ノ浦鹽敦賀間ノ海上輸送ハ、大阪商船ソウエート聯邦國營汽船部共同分擔スルモノナリ。

一、大阪商船及ソウエート聯邦國營汽船双互ガ第一項ノ海上輸送ニ従事セル場合ニハ、歐亞連絡運輸ニヨリ生スル収入運賃ハ、双方公平ニ分配スルモノトス。

右分配方法ハ、其収入運賃ヨリ旅客ノ食料、手荷物積揚費實ヲ引去リタル總収入ヲ双方ノ航海度数ニ按分スルモノトス。

但双方ノ使用船舶ハ、同等資格ヲ備フルコトヲ要ス。

一、大阪商船及ソウエート聯邦國營汽船ハ、歐亞連絡運輸旅客ノ便宜上、双互船舶ノ發着ハ相當間隔ヲ保チ、交互ニ航海スルコトヲ協定スルモノトス。

一、本協定ハ大阪商船本社代表ノ同意ヲ得タル上、文書ヲ以テ通知シタル後有効トス。²⁷⁾

貨物と旅客の共同分担や運賃の双方公平分配そして「大阪商船及ソウエート聯邦國營汽船ハ歐亞連絡運輸旅客ノ便宜上双互船舶ノ發着間隔ヲ保チ交互ニ航海スルコトヲ協定スルモノトス」²⁸⁾などの協定を締結したのであった。大阪商船会社とソビエト連邦國營汽船部とが、敦賀からウラジオストックへ渡航し、さらに大陸横断鉄道に乗車する際の手続きの簡便に関する交渉を行っている。

そして野村治一良は1927年（昭和2）4月に設立された摂津商船の初代社長になった。摂津商船は、岸本汽船の子会社であった摂津商船を岸本汽船と折衝して買収し、商船七対岸本三の比率で、全船腹は大阪商船会社が運航する条件でのものとであった。²⁹⁾

野村治一良が大阪商船会社の東洋課長であった時代の大阪商船の1926年（大正15）9月の「浦鹽航路案内」が残されている。その案内の「敦賀より浦鹽斯徳へ」によれば、



27) 外務省外交史料館：B-3-6-4-38、5-6葉（全9葉）

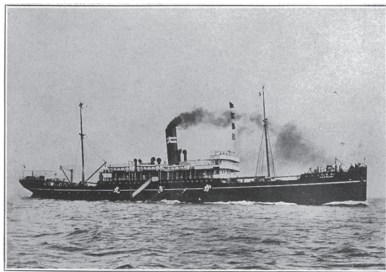
28) 同上、5-6葉（全9葉）

29) 野村治一良『わが海運六十年』121頁。

吾國から歐洲への最捷路である西比利亞經由交通路の一部を成す敦賀浦鹽間の航路には吾社の敦賀浦鹽線が一週一回の定期航路をして居ります。

本航路は四百八十九浬の一直線の航路で日本と西比利亞經由歐亞交通の大幹線として最も著名なる航路であります。毎週土曜日午後二時（五月より十月までは午後四時）敦賀を出版して、右に越前一帶の海外を眺めつつ航行する事約一時間、遙か左舷に立石崎の燈臺が現はる頃、船は舵を北西に向け機關の響勇ましく汪洋たる日本海の浪を切つて進みます。斯して一晝二夜を海上に費して三日目の東天白む頃露嶺沿海州の紫に煙る連山に接するのであります。浦鹽斯德港外最初眼に觸れるのはアスコルド島の燈臺で、其左側より彼得大帝灣に入り、更にゴサケピチヤ島の北岸に沿ひ愈々ヴォストチヌイ、ボスホール海峡（所謂東洋のボスフォラス海峡の稱ある）に入ると左舷ルスキー島あり、右舷にムライヨフ、アムールスキー半島を眺め其南端を掠めて徐々に迂回して金角灣に直入し、此處で檢疫を終へて吾社千洋のシローキー、モール埠頭に横付けとなるのであります。則ち敦賀を出てから丁度四十二時間にて早くも亞細亞大陸に最初の一步を印するのであります。³⁰⁾

敦賀からウラジオストクまでの日本海の海上航路の光景を具体的に描いている。この案内に使用された汽船は嘉義丸総噸数2,400噸、速力15海里の船であつた。³¹⁾ 敦賀ウラジオストク間の発着は、往航を敦賀を毎土曜日の午後4時に出港した。しかし11月から4月までは午後2時の出港であつた。ウラジオストクに到着するのは毎月曜日の午前8時であつた。復航はウラジオストクを毎水曜日の正午に出港し、敦賀には毎金曜日の午前6時に到着した。³²⁾ 運賃は、敦賀・



丸 義 嘉

ウラジオストク間の片道が、一等は50円、二等は32円、三等は洋食付が16円、和食付が13円であつた。³³⁾ 1920年（大正9）から1931年（昭和6）頃の小学校教員の初任給が40円から55円³⁴⁾ から見れば、決して安価ではなかつたであろうが、手の届かない金額では無かつたろう。

さらに同案内の「歐洲への最捷路と西比利亞鐵道の利用」によれば、ウラジオストクからモスクワまでは、満洲里で乗り換えのモスクワ行きの急行列車で、12日

30) 大阪商船株式會社「浦鹽航路案内」大阪商船會社、1926年9月、「敦賀より浦鹽斯德へ」による。

31) 大阪商船株式會社「浦鹽航路案内」の「使用船嘉義丸」による。

32) 大阪商船株式會社「浦鹽航路案内」の「發着日時」による。

33) 大阪商船株式會社「浦鹽航路案内」の「船客運賃」による。

34) 週刊朝日編『値段史年表』朝日新聞、1988年6月、92頁。

間を要した。毎週月曜日の午後2時6分にウラジオストクを発車していた。³⁵⁾

3 野村治一良と北日本汽船会社・日本海汽船会社

(1) 北日本汽船会社時代

北日本汽船会社の創業は1914年（大正3）に始まる。同社の『貳拾週年史』には、

當社は明治三十七八年戰役の結果、我領土に加へられたる南樺太と北海道を連絡する諸航路が領有當時より區々の船主により受命經營せられ甚だ統一を缺くに至れると、主要貨物たる同島の海産物漁獲年々消長あり各船主の疲弊を見るに至れるため樺太廳の慫慂により關係各船主を合同して新會社を組織したるものにして時の長官平岡定太郎氏の撰定により社名を北日本汽船株式會社と定めり、…³⁶⁾

として、1914年（大正3）3月30日に本店を樺太大泊に置き、營業所を小樽市に設け、資本金100万円により創立した汽船会社であった。³⁷⁾

この北日本汽船会社の社長に就任したのが野村治一良である。1929年（昭和4）2月のことであり、野村は摂津商船会社との兼務であった。³⁸⁾ 北日本汽船会社の記録によると、野村治一良が取締役社長に就任したのは1929年（昭和4）2月13日であった。³⁹⁾

野村治一良は、1939年（昭和14）に北日本汽船会社の設立25周年を迎えた時も社長であった。記念事業の一環である社史『北日本汽船株式會社二十五年史』の序において野村は次のように述べている。

昭和十四年は恰も我社創立二十五周年に相當す。回顧すれば我社は大正三年三月樺太北海道方面の海運を開拓すべき使命を負ふて創立せられ、直ちに歐洲大戰の劃期的海運進展の時機に恵まれ、船舶の建造數隻、其の他幾多の基礎を樹立せられたりしも、大正八年以後の反動期に入りて、右盛況時の施措は却て社運進軼途上の禍根ともなりて、爾來經營困難裡に數年を送りしが、北海道樺太の拓計の進につれ此の方面の物資の移動良々順調となるに従ひ徐々に業態を改善し得んとする矢先き昭和三年より七年迄の五年間、我が國經濟界の不振に際會して、一般船舶業者と共に受難の底に彷徨せしも其の間銳意經營の合理化と航路擴充改進の積極的方針確立に依り、幸に業績順調となり、今事變に即應して一層積極

35) 大阪商船株式會社「浦塩航路案内」の「歐洲への最捷路と西比利亞鐵道の利用」による。

36) 北日本汽船株式會社編『貳拾週年史』北日本汽船株式會社、1934年3月、1（1-34）頁。

37) 北日本汽船株式會社編『貳拾週年史』1-2頁。

38) 野村治一良『わが海運六十年』123頁。

39) 田邊貞蔵・畠中隆輔編『北日本汽船株式會社二十五年史』北日本汽船株式會社、1939年6月、年表21頁。

的に活躍し、今日社礎彌々堅きを見るに至れり、⁴⁰⁾
と述べるように、野村治一良の北日本汽船会社社長就任によって、同社の社風が大いに改善され、1933年（昭和8）上半期には配当を復活することになった。⁴¹⁾

野村治一良は、北日本汽船会社の社長に就任した1929年（昭和4）2月から、国策により新たに1939年（昭和14）12月設立された日本海汽船会社の社長として1946年（昭和21）1月に退任するまでの17年にわたり、日本海航路を運航した汽船会社の社長の任にあったのである。

この日本海航路における汽船航運業を指揮した野村治一良の足跡を振り返ってみたい。外務省外交史料館の「分割：亜連絡国際列車関係一件」によると、

昭和5 四二九 平莫斯科 十日後発 本省一月十一日前着

幣原外務大臣

田中大使

第一三号

東支紛争一段落二付、交通部ニ於テハ満洲里經由欧亜連絡ヲ紛争前通り復旧スル事ニ決シ、本月二十二日当地ヨリ満洲里行初列車ヲ発車セシムル事トナリタル旨、新聞ニ掲載セラレタルヲ以テ、交通部ニ確メシメタル処、本件ニ付テハ同部ヨリ東支ニ電照中ニテ、先方ヨリ承諾ノ返電アリ次第前記ノ通り取運ヒ度キ意向ニテ、サスレハ浦潮斯德当地間急行ハ従前通り、毎週金曜当地発一回ト為ル旨答ヘタリ。在欧各大使、瑞典、瑞西、澳、蘭、智恵古、波蘭、奉天、哈爾賓、浦潮へ転電セリ。

京乙第七号

昭和五年一月拾参日

北日本汽船株式会社 社長野村治一良代理

大阪商船株式会社

東京支店長渥美育郎

外務省通商局長武富敏彦殿⁴²⁾

とあり、1930年（昭和5年）1月に北日本汽船株式会社の社長として野村治一良は中国東北部の満洲里において、ウラジオストックから毎週金曜日に欧州アジア連絡鉄道と乗換が容易になるように交渉を行っている。

また外交史料館の文書である「[ソ] 連ノ開港場」には次のように見られる。

昭和九年五月十二日

40) 田邊貞蔵・畠中隆輔編『北日本汽船株式會社二十五年史』序による。

41) 野村治一良『わが海運六十年』123-127頁。

42) 外務省外交史料館：F-1-5-0-13_002

北日本汽船株式会社 社長野村治一良代理

東京市麹区内幸町一丁目

大阪商船株式会社東京支店内

北日本汽船株式会社 東京在動員中屋取式

外務省通商局局長来栖三郎殿

ソ連邦開港場ニ関スル件

ソ連邦陸海軍人民委員会ハ、水路部事項トシテ、四月十四日附ヲ以テ、外国産商船ノ開港場トシテ左記港名発表ノ旨、弊社浦汐代理店ヨリ報告ニ接申候間、御参考迄御通知申上候。

水路部一九二六年十月十二日第二八七号一九三三年十月二十日付付第七三二号ノ変更

左記

- 黒海 一、オデツサ、二、ニコラエフ、三、ヘルソン、四、エブパトーリヤ
五、ホルルイ、六セバストボール、七、ヤルタ、八、フエオドシヤ
九、ケルチ、一〇、ノヴオロシスク、一三、ボーテイ、一四、バトウム
- 太平洋 一、ウラジヴストツク、二、テテウヘ、三、グラセエヴツチ、
四、ニコライフスク、五、ペトロバウルフスク、六、オホーツク、
七、ウスツ（カムチャツク）、八、ウスク（ボリシエレッツ）、
九、アレクサンドルフスク、一〇、オハ

以上⁴³⁾

1934年（昭和9）5月に北日本汽船会社は、ソ連邦とソ連の開港場への入港が可能な港湾の確認を行っている。

北日本汽船会社が刊行した1937年（昭和12）版の『北日本定期航路案内 昭和十二年版』⁴⁴⁾が知られる。同書によれば、当時北日本汽船会社は、樺太西岸航路、樺太東岸航路、内地北海道連絡航路（青森室蘭連絡線）、内地航路（大阪小樽樺太線及名古屋小樽樺太線）、朝鮮及裏日本航路（伏木敷香線）、日満歐亞連絡航路（敦賀北鮮線）を運航していた。このなかでも重要航路が「日満歐亞連絡航路」であり、この中でも最有力航路が「日満歐亞連絡航路」であった。その案内に、



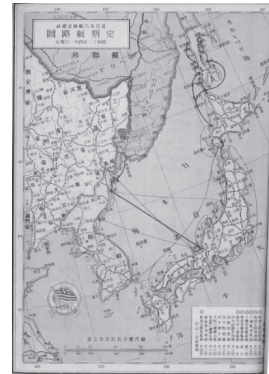
43) 外務省外交史料館：E-3-1-1-2_2

44) 森田初三郎・畠中隆輔編『北日本 定期航路案内』北日本汽船株式會社、1937年5月（改訂第貳卷）、1-340頁。

日本から満洲へ、満洲から日本への経路は種々ありますが、満洲國の首府新京と我が商工中心地とを結ぶ最短最捷路は、「敦賀―北鮮線」及「敦賀北鮮浦潮線」の利用を第一に挙げなければなりません。⁴⁵⁾

とあり、この航路には満洲丸（敦賀北鮮線）の総噸数3,054噸、さいべいりや丸（敦賀北鮮浦潮線）総噸数3,462噸が配備されていた。⁴⁶⁾

満洲丸は毎月1日、11日、21日の午後2時に敦賀を出港して、3日、13日、23日の午前6時に清津に入港し、同11時に出港して、同日の午後2時30分に羅津に、同日午後8時に羅津を出港し、同日の午後



6時に雄基に到着して、毎月の5日、15日、25日の午前11時に雄基を出港し、羅津、清津に寄港して、敦賀には毎月の8日、18日、28日の午前8時に到着する運航が行われ、さいべりや丸は毎月の6日、16日、26日の午後3時に敦賀を出港し、清津、羅津に寄港し毎月の9日、19日、29日に浦潮すなわちウラジオストクに到着し、毎月の10日、20日、30日または31日にの午後3時にウラジオストクを出港して、羅津、清津に寄港して敦賀には毎月の13日日、23日、3日の午前8時に敦賀に到着する運航であった。⁴⁷⁾

この航路に見られる朝鮮半島東北の港市に見える清津と羅津と雄基について、1936年（昭和11）12月出版の視察記に見られる。清津は1935年（昭和10）の秋に「竣成したばかりの港は、岸壁とブイとで三千噸乃至一萬噸級の巨船を同時に十隻繋ぐことが出来る素晴らしい設備を持つてゐる」⁴⁸⁾とされ、羅津には満鐵により1935年当時「水深九米乃至一〇米、一萬噸級船舶十三隻を同時に繋留し得る岸壁を完成し」⁴⁹⁾ていた。雄基は「吞吐能力六〇萬噸といふ。港の水面積は大きいとは言へないが、水深あり、潮の干満の差殆ど無く冬季も季節風の力で凍らぬ良港」⁵⁰⁾とされる港であり、北日本汽船会社の3,000總噸級の汽船が問題なく接岸できる岸壁が存在していた。

この航路に就航していた汽船は、

就航船は日本海の浮城として知られる巨船揃で而も日本海のつばめの名に反かぬ快スピードを有して居ります。又兩船共時代の要求に應ずべく客船としての施設を凝した優秀豪華

45) 森田初三郎、畠中隆輔編『北日本 定期航路案内 昭和十二年版（改定第貳巻）』275頁。

46) 同上書、275頁。

47) 同上書、275頁。

48) 杉原正行編『皇軍慰問産業調査 満洲北支視察記』大阪實業組合聯合會、1936年12月、4（全458）頁。

49) 同上書、13頁。

50) 同上書、15頁。

船で日本海の双壁として輝しく、其の重大使命達成にベストを畫して居ります。⁵¹⁾
とあるように、北日本汽船会社は、「日滿歐亞連絡航路」に3,000総噸数級の2隻を配し、毎月6回の定期運航を実施していたのであった。

ついで外務省外交史料館の「北日本汽船株式会社関係」には、北日本汽船会社の営業拠点の変更が申請された。

北日本汽船株式会社関係 記録件名 本邦汽船会社

本店住所移転御届

弊社儀本店ヲ樺太大泊ニ置キ營業致シ来リ候処、近来業務頓ニ進展中央方面トノ関係日増ニ密接ヲ加フルニ至リ候ニ付、今般左記ノ通り本店ヲ東京市ニ移転仕リ候間、御高承被下度此段御届申上候。

本店住所（旧）樺太大泊郡大泊町大字大泊字栄町浜通二十一番地

（新）東京市麹町区内幸町二丁目一番地三（大阪ビルディング内）

昭和十三年九月一日

北日本汽船株式会社 取締役社長野村治一良

外務省欧亜局第一課御中⁵²⁾

北日本汽船会社は、従来本店を樺太大泊に設置していたが、業務の関係から東京に本社を移設する届けが、1938年（昭和13）9月1日付で出された。これも野村治一良が取締役社長の時代である。

野村治一良が、北日本汽船会社の社長であった時代の同社の日本海航路に関する航路案内が知られる。どのように日本海航路が運航されていたかを見てみたい。

1939年（昭和14）3月10日発行の「日滿連絡 内地への近路 新潟―北鮮航路案内 敦賀―北鮮航路案内」があり、その「内地への近路」には、

満鮮から内地へ、また内地から鮮満への経路は種々ありますが、北鮮及び満洲國の首都新京と日本の心臓、即京阪神、名古屋地方及首府東京とを結ぶ最短最捷路は『敦賀―北鮮線』『新潟―北鮮線』及『敦賀北鮮浦潮線』の利用コースを第一に挙げられます。それは此の三航路の利用が其の所要時間の點より見ても、又其の經費の點を比較しても他の何れの経路より最も早く且つ低廉でありからであります。⁵³⁾

とある。「満洲」から日本への航路案内の視点で紹介されている。表紙には日本家屋の前に桜が

51) 森田初三郎、畠中隆輔編『北日本 定期航路案内 昭和十二年版（改定第貳巻）』、276頁。

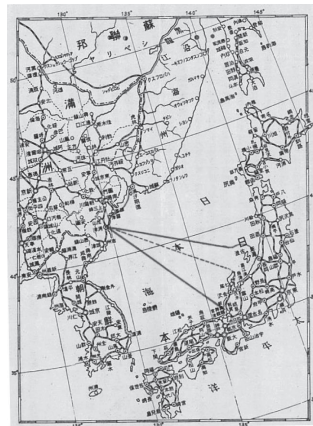
52) 外務省外交史料館：F-1-5-0-13_002

53) 北日本汽船会社「日滿連絡 内地への近路 新潟―北鮮航路案内 敦賀―北鮮航路案内」（昭和14年3月14日発行）（縦37.8x横35cm、縦2折、横4折）の「内地への近路」による。

開花して、その前にたたずむ和服姿の女性を描いた表紙になっている。



これに対して1939（昭和14年）9月15日発行の「日満連絡 満洲への近路 新潟―北鮮航路案内 敦賀―北鮮航路案内」⁵⁴⁾として1939年（昭和14）に刊行されたもので、その最初に「満洲への近路」とあり、3月版とは逆に日本からの航路の視点で書かれ、次のように見られる。表紙は中国の風景を背景にチャイナドレスを着た女性を描いた表紙となっている。



54) 北日本汽船会社「日満連絡 満洲への近路 新潟―北鮮航路案内」(昭和14年 3月14日発行)
(縦38×横35cm、縦2折、横4折)

日本から満鮮へ、また満鮮から日本への経路は種々ありますが、満洲國の首府新京と日本の心臓即ち京阪神、名古屋地方及東京とを結ぶ最短最捷は、「敦賀―北鮮線」「新潟―北鮮磚」及「敦賀北鮮浦鹽線」の利用コースを第一に挙げられます。それは此の三航路の利用が其の所用時間の點より見ても、其經費の點を比較しても他の何れの経路よりも最も早く且つ低廉であるからであります。



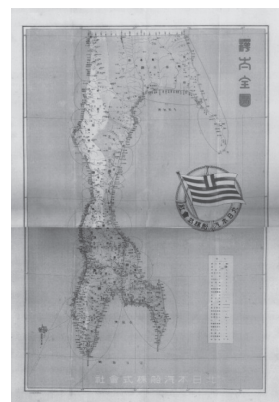
羅津港

「滿鐵エハガキ」第1輯、1936年版による

各航路は共に敦賀又は新潟を起點とし往航に於て前二者は清津、を経て羅津に至り清、羅二港に於て鮮滿鐵道と結ぶ日滿連絡最捷線で、後者は清津。及び羅津を経て蘇國浦潮に至り、北鮮に於て鮮滿鐵道と結び、更に浦潮に於てウスリー鐵道を介してシベリヤ鐵道及濱綏線（舊北鐵）と結ぶ本邦唯一の日滿亞歐連絡最捷線で、復航即ち満洲よりは兩航路共羅津を経て清津より敦賀又は新潟に直行し敦賀又は新潟に於て鐵道省線と連絡致します。⁵⁵⁾

北日本汽船会社のこの航路を利用すると、新潟を第一日目の午後3時に出港し、第3日目の午前6時に清津に到着した。39時間で日本海横断を横断したのであった。

北日本汽船会社は、日本海航路の他に樺太航路も運航していた。1928年（昭和3）度の「樺太航路のしるべが」残されている。



55) 「日滿連絡 満洲への近路 新潟北鮮航路案内 敦賀北鮮航路案内」として昭和14年（1939）

さらに年代不明であるが、北日本汽船會社の社名入りの樺太の地図（右図）もある。

この「樺太航路のしるべ」の「我社と樺太航路」には、

…大正三年三月に是等の船主が合同して一汽船會社を創立致しました。是弊社即ち北日本汽船株式會社でありまして、爾來星霜を重ねますこと十有余年此の間、弊社の社運は波瀾重疊を極め幾多の難關に遭遇しましたが、桔据經營の結果御陰を以て今日まで商業當時に比し、所有船隻噸數に於ても五倍い以上の勢力を有するに至り樺太に對する經營も年々新しき施設と内容の堅實を計りまして今日に於ては樺太の津々浦々に至るまで弊社船の船影を止めぬ所はなく常に煙突に□の社標を入れた船は皆々様の御目に留めて戴いて居る次第でありまして、樺太との交通の大半は弊社其任に當つて居る所と自信して居ります。⁵⁶⁾

北日本汽船會社が樺太航路を運航したのは1914年（大正3）3月のことであり、野村治一良が同社の社長に就任したのは1929年（昭和4）2月13日であり、同社の創立15周年に当たっていた。北日本汽船會社創立15周年當時の1929年（昭和4）度において12航路を運航し、所有船は18隻、傭船は5隻、合計23隻で総噸數は35,592噸であった。⁵⁷⁾ 創立15周年時点の定期航路は次の12航路であった。

小樽恵須取急行線	夏期	月5回	小樽一恵須取	使用船 臺北丸	2,469総噸
	冬期	月4回	小樽一泊居		
小樽大泊連絡線	小樽一大泊	月4回	京城丸		1,165総噸
小樽知取敷香急行線	小樽一敷香	週1回	京城丸		
稚内本斗連絡線	稚内一本斗	毎日	鈴谷丸		897総噸
			三國丸		896総噸
青森室蘭連絡線	青森一室蘭	毎日	宮島丸		1,535総噸
			交通丸		1,542総噸
函館安別間	函館一安別	月4回	海和丸		1,064総噸
			宗像丸		984総噸
函館能登線	函館一能登	月4回	豊原丸		805総噸
			天佑丸		733総噸
伏木樺太線	伏木一恵須取	月4-5回	能登呂丸		1,214総噸
			眞岡丸		1,206総噸

56) 昭和3年度（1928）の「樺太航路のしるべが」

57) 田邊貞造・畠中隆輔編『北日本汽船株式會社二十五年史』北日本汽船株式會社、1939年6月、85頁。

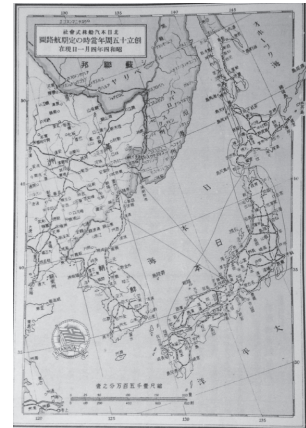
		喜代丸	1,424総噸
大阪樺太線	大阪一恵須取 月6回	豊碇丸	2,203総噸
		青龍丸	1,896総噸
		朝熊丸	2,012総噸
		東榮丸	2,272総噸
		天海丸	3,138総噸
東京樺太線	東京一恵須取 週1回	愛徳丸	1,328総噸
		菊丸	1,769総噸
		天光丸	1,272総噸
敦賀浦潮線	敦賀一浦潮斯徳 週1回	天草丸	2,346総噸
敦賀清津線	敦賀一清津 月3回	伏木丸	1,332総噸 ⁵⁸⁾

このように北日本汽船会社の定期航路は、北海道の小樽、稚内、函館を、日本海側では青森、富山県の伏木、福井県の敦賀を、それに東京、大阪を加えた地を起点とする航路を運航していた。

しかし、北日本汽船会社の経営は苦境にあった。⁵⁹⁾そこで、野村治一良が社長となって以降に新航路が開設されたものは次の航路である。

1929年（昭和4）には敦賀ウラジオストク直航線を大阪商船会社から継承し、1931年（昭和6）には大阪商船会社から温州丸、福州丸、新高丸、桃園丸、安南丸、朝鮮丸の6隻の譲渡を受け、1932年（昭和7）には敦賀樺太線を開設している。⁶⁰⁾

1928年（昭和3）1月に創設された敦賀と朝鮮半島東部沿海の清津を結ぶ直航船は、1933年（昭和8）4月には逓信省の補助航路となり、毎月6の日に出港する定期運航を実施するようになる。⁶¹⁾ 敦賀ウラジオストク航路は、1907年（明治40）に大阪商船会社が逓信省の命令航路として創設し、1929年（昭和4）4月に北日本汽船会社が継承したものである。昭和4年度は船客数が1,081人で、昭和7年迄1,000台前後を推移し、1933年（昭



58) 同書、86頁。

59) 同書、「昭和四、五、六、七年の四ヶ年間連続して無配當の余儀なきに陥った」(87頁)の状態であった。

60) 同書、87頁。

61) 同書、87-90頁。

和8)度は3,000人を超え、1936年(昭和11)には10,000人台を超え、1938年(昭和13)には21,017人と2万人台に至っている。⁶²⁾

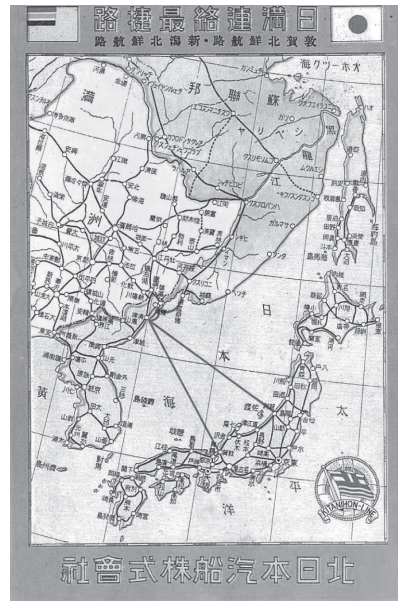
1934年(昭和9)3月31日に、北日本汽船会社は創立20周年を迎え、同日の気炎式典が挙行された。その際に、同社の物故者に対する追悼法会が行われ、野村治一良が社長として追悼の辞を読み上げている。その辞の中に、北日本会社の創設から20年間の歴史が述べられた。

顧レバ大正三年三月三十日北日本汽船株式會社ハ
汽船六隻總噸數五千噸ヲ以テ北海道樺太間定期航
海ヲナス目的ヲ以テ生レ、爾來二十星霜ノ今日ニ
及ビ、幾多ノ困難辛苦ヲ重ネ克ク營業ノ發展ニ努
力ヲ重ネ、又親父系タル大阪商船會社ノ多大ナル
援助ヲ蒙リ今日ニ於テ基礎漸ク安定シ、現在ニ於テ所有船舶二十六隻、總噸數四萬七千噸
トナリ、樺太、北海道ノ定期ハ本州ニ延長シ、一ハ日本海沿岸ノ各港ニ及ビ、一ハ日本海
ヲ經テ關門ヨリ阪神、一ハ太平洋岸ノ京濱、名古屋ニ至リ、更ニ數年前ヨリ敦賀ヨリ日本
海橫斷北鮮ノ清津、雄基間並ニ浦潮斯德間ノ航路ヲ開始シ、一ハ浦潮經由西伯利亞鐵道ニ
テ歐亞連絡運輸ニ任ジ、一ハ新建築滿洲國ノ經濟發展ニ順應スベキ日滿連絡運輸ニ任ズベ
キ受命ヲナス等着々將來ノ發展ヲ樹立シ、…⁶³⁾

この文から、北日本汽船会社の創業時の苦難の歴史と、野村治一良が社長となって以降の5年間の会社の発展の事情を読み取ることができるであろう。

(2) 日本海汽船時代

1935年(昭和10)3月28日に北日本汽船会社と嶋谷汽船会社⁶⁴⁾とが合併し、日本海汽船株式



62) 同書、97頁。

63) 同書、115-116頁。

64) 嶋谷汽船株式会社は、明治28年(1895)に嶋谷徳三郎が神戸において個人営業として創業し、大正6年(1917)5月に株式会社となり、昭和11年(1936)当時において、「朝鮮北海道大連航路 月4回、北海道北鮮航路月2回、小樽稚内航路月6,7回、伏木根室航路月4回」(畝川鑑夫『海事要覧』海事彙報社、1936年12月発行、1937年5月再版、64頁)を運航していた。

会社が設立される。⁶⁵⁾ 航路は新潟と朝鮮半島北部の清津、羅津、雄基を結ぶ航路を運航にあった。⁶⁶⁾ 1935年（昭和10）度は毎月3回が、1937年（昭和11）度は毎月3回、昭和12-13年度は毎月3-4回が行われた⁶⁷⁾ が、1939年（昭和14）1月31日で北日本汽船会社が、この日本海汽船を買収し、同社の既存権益を昭和14年2月1日以降、北日本汽船会社が継承している。⁶⁸⁾ この間、この日本海汽船会社の社長が野村治一良であった。⁶⁹⁾

1937年（昭和12）になると「日華事変の勃発となり、日本海航路、特に北滿と日本海諸港との関係は改めて見直されるにいたつた」⁷⁰⁾ ことで、野村治一良にも大きな変化が生じている。

軍は日本海航路を、満鉄の事業の延長として経営したい意向を示してきた。海運業者としての私はもちろん、主務官庁たる逓信当局もむろんこれに反対して対立した。種々なる曲折を経て昭和十四年十月、北日本汽船の日滿航路を根幹とし、それに満鉄と朝鮮郵船の二社が加わり、三社連語して国策会社、日本海汽船を設立することに意見一致し、十月三十日に創立、翌昭和十五年二月一日から営業を開始することになった。⁷¹⁾

国策によって北日本汽船会社は日本海汽船に統合されたのであった。

野村治一良は、その後、1939年（昭和14）12月29日に就任してから1946年（昭和21）1月15日に退任するまで日本海汽船会社の社長であった。⁷²⁾ 日本海汽船会社は、日本政府が日本海横断諸航路を統制する国策会社を設立せよとの要請を受け、1938年（昭和13）11月11日の閣議による「東北満洲裏日本交通革新並に北鮮3港開発に関する件」として決定されたことに依拠するものであった。⁷³⁾ とくに日本海航路として、日本の新潟、敦賀を起点に朝鮮半島の清津、羅津、雄基そして沿海州のウラジオストクを結ぶ航路の拡充であった。すでにこの航路を運航していた北日本汽船会社は、日滿航路の運航を日本海汽船会社に手依拠することになり、昭和18年には政府の海運企業の統合策により、北日本汽船会社は大阪商船会社に吸収合併されたのであった。⁷⁴⁾

65) 田邊貞造・畠中隆輔編『北日本汽船株式會社二十五年史』、324頁。

66) 同書、327頁。

67) 同書、327-328頁。

68) 同書、326頁。

69) 同書、325頁。

70) 野村治一良『わが海運六十年』198頁。

71) 野村治一良『わが海運六十年』198-199頁。

72) 日本海汽船株式會社社史編集委員會編『日本海汽船株式會社五十年史』日本海汽船株式會社、1990年5月、187-188頁。

73) 日本海汽船株式會社社史編集委員會編『日本海汽船株式會社五十年史』12頁。

74) 野村治一良『わが海運六十年』197-201頁。

野村治一良が日本海汽船会社の社長として就任した当時の、状況を次のように自著に記している。

その時北日本汽船から供出した船舶は、月山丸、白山丸、気比丸、西伯利亞丸、満洲丸、射水丸、北鮮丸、はるびん丸、天草丸の九隻、満鉄側より烟台丸、河南丸、河北丸、泰安丸の四隻、朝鮮郵船より金剛山丸の一隻、計十四隻で発足したのであつた。⁷⁵⁾

日本海汽船会社は、北日本汽船会社から9隻、南満洲鉄道会社から4隻、朝鮮郵船会社から1隻の汽船を提供されて、新海運会社を創業することになったのである。

1940年（昭和15）4月15日発行の日本海汽船会社の航路案内がある。「日満連絡 日本海ルート案内」⁷⁶⁾である。和服姿の女性と、チャイナドレスの女性が並んで座り談笑する光景を表紙にしたものである。その「満洲への近路」には、

日本から満鮮へ、また満鮮から日本への経路は種々ありますが、満洲國の首都新京と日本の心臓、即京阪神、名古屋地方及東京とを結ぶ最短

最捷路は日満連絡日本海ルート即ち「新潟―北鮮航路」「敦賀北鮮浦潮航路」及「伏木北鮮航路」の利用コースを第一に挙げられます。それは此の三航路の利用が其の所要時間の點より見ても、其経費の點を比較しても他の何れの経路より最も早く且つ低廉でありからであります。⁷⁷⁾

とあり、基本的には北日本海会社の航路案内を踏襲しているが、新たに「伏木北鮮航路」が登場した。右の同案内の地図にも新潟、敦賀からの航路の間に富山県の伏木からの航路が見られる。

1940年（昭和15）度下期の日本海汽船株式会社の「第参回營業報告」が知られる。それによれば、当時の定期航路はつぎのものであった。「新潟北鮮航路、敦賀北鮮航路、敦賀北鮮浦鹽航



75) 野村治一良『わが海運六十年』199頁。

76) 日本海汽船株式會社「日満連絡 日本海ルート案内」昭和15年4月15日発行、縦38.2x52.5cm、縦2折、横6折)

77) 日本海汽船株式會社「日満連絡 日本海ルート案内」の「満洲への近路」による。

路、伏木北鮮航路、自由航路」⁷⁸⁾であった。

その後、1941年（昭和16）5月21日付の『讀賣新聞』第23108号、「日満支交通懇談會 來月廿六、七兩日開催」に日本海汽船の名が見られる。

鐵道省では來月廿六、七日の兩日、日満支交通懇談會を開き、去る二月十四日の閣議で決定した「交通國策要綱」の具体化について協議する。懇談會出席者は日、満、支の陸、海、空運關係官民交通機關の首脳者で、日満支を一貫した交通輸送力の増強及び、これが統合調整を目指してゐる。

廿六日は鐵相官邸で開催、交通國策要項中當面の緊急施策を決定、翌廿七日は鐵道省大會議室で一般會議を開きこの決定事項の實行方法について審議する。

懇談會に出席する重要十四交通機關は左の如くである。

【鐵道關係】國鐵、満鐵、華北交通、華中鐵道、朝鮮鐵道局、臺灣交通局

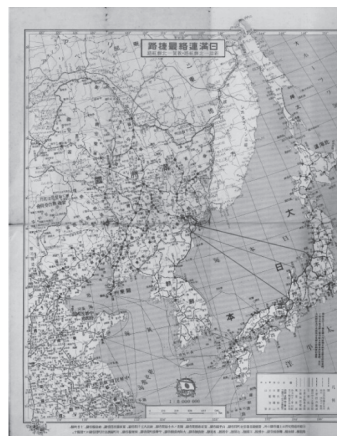
【海運關係】日本郵船、大阪商船、東亞海運、日本海汽船、大連汽船

【航空關係】大日本航空、滿洲航空、中華航空

とあるように、「日満支交通懇談會」は、日本政府が国内のみならず、植民地下の地域や中国東北部と中国と日本を結ぶ交通網の確保を強固に掌握しようと考えて居たことがわかる。その懇談會の記録が外交史料館に残された「日満支交通懇談會關係一件」⁷⁹⁾であろう。それによれば、

本月廿七日、廿八日の兩日に亘つて、日満支の連絡運輸に参加してゐる省、鮮鐵、臺鐵、満鐵、華北、華中の六鐵道及び日本郵船、大阪商船、東亞海運、日本海汽船、大連汽船の五汽船會社並に大日本航空、滿洲航空、中華航空の三航空會社、合せて十四の運輸機關の主腦代表が集つて「日満支交通懇談會」第一回會合を催しました。

主要な共通話題は、輸送力擴充計劃及日満連絡運輸統一規定の制定に關する協定等の業務上の問題を中心問題として、運輸機關だけの□意のない懇談を行つて見ましたが、色々非常に有益な意見がでました。…⁸⁰⁾



78) 日本海汽船株式会社『昭和十五年度下期（自昭和十五年十月一日至昭和十六年度三月三十一日）第參回營業報告』1941年3月、3-7頁。

79) 外務省外交史料館所蔵：F-1-0-0-9。全6葉（324-329コマ）

80) 外務省外交史料館所蔵：F-1-0-0-9。324コマ。

とあり、この文書には年月が明記されていないが、先の『讀賣新聞』の記事から、1941年（昭和16）6月27、28日に開催されたことは歴然であろう。この懇談會に、「日本海汽船株式會社 社長 野村治一良」⁸¹⁾ が加わっていた。

日本海汽船会社が、創業時点で北日本海汽船会社から引き継いだ汽船に氣比丸がある。氣比丸は1938年（昭和13）に建造された4,522総噸⁸²⁾である



が、1941年（昭和16）11月5日午後10時に東経131度03分、北緯40度39分の朝鮮半島東北沿海の清津の沖合85海里の海上で魚雷に抵触して沈没した。氣比丸には船客342名、乗員89名が乗船していた。この沈没で、船客136名、乗員20名が犠牲となったが、氣比丸の乗員の機敏な行動によって、乗客221名、船員69名が救助された。⁸³⁾ これに対して、時の通信大臣寺島健から日本海汽船会社に対し、1941年（昭和16）12月7日付にて賞状が授与されている。それには、

…沈没ニ瀕スルヤ乗組員一同船長ヲ核心トシテ一致協力船客ノ避難ニ死力ヲ盡シシ幾多殉職者ヲ出シタルモ克ク船客ノ大部分ヲ危険ヨリ救ヒタル行為ハ正ニ非常日本船員ノ意氣ヲ遺憾ナク發揮セツルモノニシテ一般船員ノ儀表トスルニ足ル

仍テ茲ニ賞状ヲ授與ス⁸⁴⁾

とある。そして1942年（昭和17）3月1日付にて社長の野村治一良が「氣比丸遭難追悼録」⁸⁵⁾を認めている。また文豪の徳富蘇峰も「氣比丸遭難追悼録発刊に就ての所感」を記した。⁸⁶⁾ そして日本海汽船会社は『氣比丸遭難追討録』を刊行し、序を野村治一良が記し、また弔辞も認めている。弔辞において氣比丸航事情を次のように記している。

氣比丸ハ昭和十四年竣工以來、日本海ノ最新客船トシテ、日夜風濤ト闘ヒツツ、日鮮滿相互貨客ノ輸送ニ従事シ、殊ニ現非常時局下臨戰體制ノ一翼ヲ擔シ、ソノ寄與セル功績ハ、誠ニ顕著ナルモノアリ。⁸⁷⁾

81) 外務省外交史料館所蔵：F-1-0-0-9。326コマ。

82) 日本海汽船株式会社社史編集委員会編『日本海汽船株式会社五十年史』日本海汽船株式会社、1990年5月、16頁。

83) 同書、249-251頁。

84) 同書、251頁。

85) 同書、249-251頁。

86) 同書、261-262頁。

87) 畠中隆輔編『氣比丸遭難追悼録』日本海汽船株式會社、1943年10月、259（全429）頁。

気比丸は、北日本汽船会社が浦賀ドックに発注した汽船で、敦賀・ウラジオストック航路に就航し、総トン数4,522噸、定員一等20名、二等58名、三等615名、速力17であり、建造時点は「日満連絡の新鋭船」として紹介された。⁸⁸⁾ そのご日本海汽船会社の船として、日本から朝鮮半島東北の羅津、清津へ渡航する最新鋭の汽船であった。その汽船の遭難は大きな衝撃であった。沈没の原因は「五日夜の気比丸遭難事件はその後調査の結果、ソ連領水域より流出浮遊してみた機械水雷によるものである事が明白に認定されるに至ったので」⁸⁹⁾ とされたのであった。

日本海汽船会社が操業開始した直後の1940年（昭和15）2月11日時点で船舶11隻38,884総噸であった。⁹⁰⁾ その後まもなく、アジア太平洋戦争が始まる。この戦争中に日本海汽船会社が所得した船舶は14隻25,142総噸であり、戦争によって喪失したのは19隻55,371総噸であり、残存した船舶は8隻15,912総噸であった。⁹¹⁾

日本海汽船会社は敗戦とともに全ての既存航路を喪失したが、残存の船舶8隻、15,912総噸によって敗戦後の米軍管理下のもとで、海外法人の帰還輸送や国内の生活必需品の輸送業務に従事した。⁹²⁾

野村治一良は戦時下の船舶不足から、鋼材もなく木造の100噸から200噸程の機帆船を造船した北海機船株式会社が1943年（昭和18）6月に設立され、その取締役会長に就任している。⁹³⁾ そして九州などの石炭を大阪、名古屋方面への輸送を行う西日本石炭輸送統制会社の設立に協力し、1944年（昭和19）10月に社長に就任し、終戦後もこの会社は西日本石炭輸送株式会社として存続し、1949年（昭和24）6月まで、野村治一良は社長であった。⁹⁴⁾

4 小 結

野村治一良は1875年（明治8）に京都で生まれ、1896年（明治29）に関西法律学校を卒業後、1897年（明治30）大阪朝日新聞社に入社し、1898年（明治32）には新聞記者として北京に駐在してした。その後に帰国し大阪商船会社に就職する。そして、1921年（大正10）11月から1927年（昭和2）まで大阪商船会社の東洋課長として在任し、ソビエト連邦汽船部と日本海航路の運営についての交渉を行っている。ついで1929年（昭和4）に大阪商船会社の子会社であった

88) 『讀賣新聞』第22359号、1939年4月27日、7頁。

89) 『讀賣新聞』第23277号、1941年11月7日、1頁。

90) 同書、24頁。

91) 同書、30頁。

92) 同書、32頁。

93) 野村治一良『米壽閑話』105頁。

94) 同書、106頁。

北日本汽船会社の社長となり、経営不振であった北日本汽船会社の発展に尽力した。さらに10年後に、国策によって汽船会社の統廃合が行われ、1939年（昭和14）10月に新設された日本海汽船会社の社長に就任して終戦を迎えている。

野村治一良の壮年期の大半は、大阪商船会社の東洋課長として、北日本汽船会社と日本海汽船会社では社長に就任し、主として日本海航路における日本汽船の運航業務に携わったと言っても過言ではあるまい。日本の大陸侵略時代で、しかも航空機の定期運航が未発達な時代において、基幹交通であった汽船によって日本と日本海に瀕する主要港湾都市を結ぶ定期航路の汽船会社の社長として活躍したのである。

上記のように、野村治一良が、1921年（大正10）から1946年（昭和21）まで25年以上にわたって日本海航路の経営に尽力していた事実は看過できないであろう。