

歸ち今回の問題は此の後者の曳船汽船、被曳船並に曳船取扱店の三者間に生じたものである。  
さて石炭を積込みたる被曳船は曳貨率の低降なる曳船汽船に曳かれんことを望むは當然にして、近時打撃く業界の不況に因る運送の減少と運賃の低下とは、勢ひ曳船業者間に競争を激成し従て漸次曳貨（若松大阪間の屯當運賃は最近一圓五十錢前後にして其の内曳貨は五十錢程度なりと謂ふ）の低下を來し且つ曳貨の低下は船員の待遇條件を悪化し且つ曳船上種々の弊害を生ずるに至つたのである。

（備考）

若松港船積調（昭和七年五月一日）<sup>現在</sup>

|      |      |     |          |
|------|------|-----|----------|
| 曳船汽船 | 四一隻  | 總屯數 | 三、七〇八屯   |
| 港内汽船 | 四一隻  |     | 一、〇一三屯   |
| 被曳船  | 六六三隻 |     | 一六四、六〇七屯 |

|        |        |          |
|--------|--------|----------|
| 帆船（獨行） | 一、七三八隻 | 二三七、二五八屯 |
| 群船     | 七三六隻   | 八九、五六一屯  |

（二）曳船組合組織事情

1 海友同志會の船員待遇改善運動

曳船業者間に於ける競争は自然曳貨の低下を來し且つ被曳船の實際積込數屯數は常に少量に見積られたる屯數（押噸と稱す）を以つて曳貨を計算せらるゝが如き悪習を生じ曳船業者の苦境は即ち船員の待遇を低下せしめたのである。

而して現在前記曳船汽船には其の大小に依り七人乃至一人の下級船員が乗船してゐるのであるが、前者（二二隻）の曳船汽船々員に比し其の賃金著しく劣悪なりと謂