

口取扱と見て差支へない。  
尚ほ六〇余社の仲買商は荷主聯合を組織してゐる為之か  
即ち今回の問題に關係を有する販賣業者である。

b、石炭輸送業者

若松港の石炭輸送には汽船あり帆船（獨行）あり兼曳船  
あり港内駁船がある。最近港外への輸送聯合は汽船約  
四艘、帆船約四艘、兼曳船約二艘にして其の輸送上に於  
ける夫々の地位を大凡そ察することが出来る。  
而して汽船には汽船問屋、帆船には帆船問屋ありて問屋  
は夫々販賣業と船船業との中間に在つて所謂仲介業を爲  
すものである。即ち若松港に於ける約二千の帆船業者は  
何れもこの帆船問屋の取扱を介して（規定の手数を支  
拂ひ）石炭輸送に従事するのである。而して現在帆船問  
屋は約七十商店あり、之れが今回の値上問題に關係を

有する問屋業者であつて、其の協議機關として互親會を  
組織してゐる。

0、石炭運賃の決定

帆船に依る石炭の運賃は毎月二十五日互親會（帆船問屋  
の機關）と荷主聯合會（仲買商の機關）とから夫々委員  
が出席して協議決定するのであつて、運送業者たる帆  
船業者はこの決定に對し參與するの權限がない。而して  
右運賃決定後之を標準として大手筋の運賃が決定するこ  
とになつてゐる。

今回の値上運動に伴ふ帆船組合の主張の主要事項に此の  
運賃協定に對する參與權獲得の問題がある。

3、運賃値上運動の原因

打續く海運界の不況は勢ひ組合の會費徴收上に影響し其の  
不成績は組合維持の困難となり、且つ最近一部有力幹部の