

14. 8-108



1200501227361

7.8

08



始



150

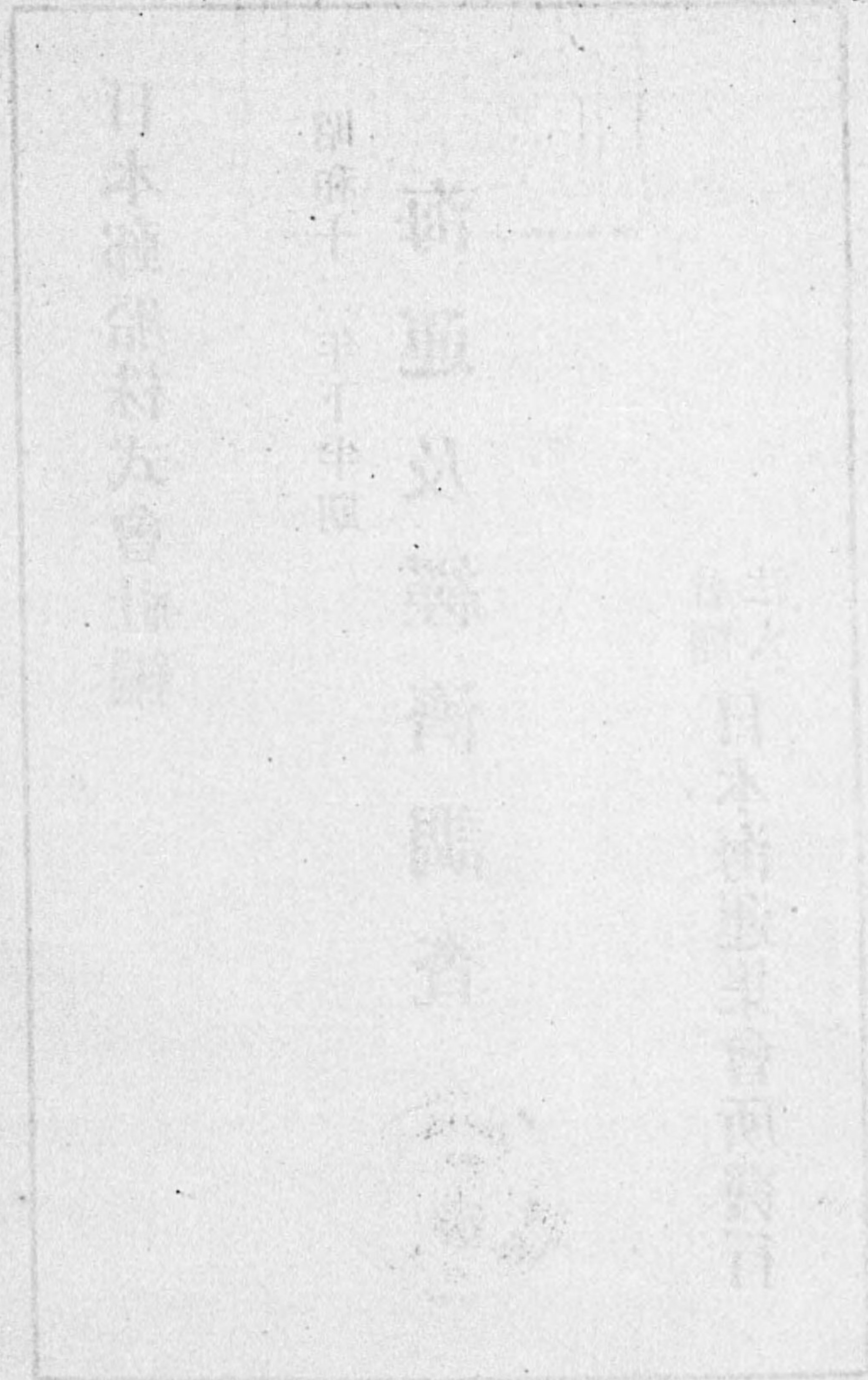
日本郵船株式會社編

昭和十二年下半年期

海運及經濟調查



社團 法人 日本海運集會所發行



14.8
108

昭和十二年下半期

海運及經濟調查

日本郵船株式會社

要目

第一編	海運市況	.....	一頁
第二編	運河	.....	一三五
第三編	船主	.....	二〇五
第四編	海運政策	.....	四五五
第五編	航路	.....	五五一

海運及經濟調查

昭和十二年下半期

日本郵船株式會社

第一編 海運市況

第二編 運河

第三編 船主

第四編 海運政策

第五編 航路

118
801

昭和十二年下半期

海運及陸路調査

日本運輸研究會編

第一章 世界不定期船市況	一
第一節 總說	三
第一項 一九三七年下半年世界不定期船市況	三
第二項 不定期船自治協調施設の成立	一四
第二節 主要市場別市況	一八
第一項 プレート市場	一八
第二項 北米市場	二八
第三項 濠洲市場	三五
第四項 東亞及印度市場	四〇
第五項 黑海及ダニユープ市場	四八
第六項 南阿市場	五四

第一編 海運市況

第一章 世界不定期船市況

第一節 總說

第一項 一九三七年下半年世界不定期船市況

第二項 不定期船自治協調施設の成立

第二節 主要市場別市況

第一項 プレート市場

第二項 北米市場

第三項 濠洲市場

第四項 東亞及印度市場

第五項 黑海及ダニユープ市場

第六項 南阿市場

目次

第七項 輸出英・歐炭市場……………五七

第三節 市況歴月推移……………六二

第二章 本邦不定期船市況……………七五

第一節 總説……………七五

第二節 市況歴月推移……………七九

第三章 主要不定期船貨物出廻數量……………九九

(一) 主要石炭國輸出數量……………九九

(二) 世界穀類對英・歐船積數量……………九九

(イ) 穀種別數量……………九九

(ロ) 輸出地別數量及割合……………一〇〇

第四章 不定期船運賃……………一〇三

(一) 不定期船運賃指數……………一〇三

(イ) 世界年平均運賃指數……………一〇三

(ロ) 世界月及年平均運賃指數……………一〇五

(1) 英國海運會議所指數……………一〇五

(甲) 一九二〇年平均を一〇〇とする指數……………一〇五

(乙) 一九一三年平均を一〇〇とする指數……………一〇六

(丙) 一九二九年平均を一〇〇とする指數……………一〇八

(2) エコノミスト誌指數……………一〇九

(甲) 一九一三年平均を一〇〇とする指數……………一〇九

(乙) 一八九八年—一九一三年平均を一〇〇とする指數……………一一〇

(3) ロイズ・リスト指數……………一一一

(ハ) 航路別運賃指數……………一一三

(1) 英國海運會議所指數……………一一三

(2) エコノミスト誌指數……………一一六

(3) ロイズ・リスト指數……………一一八

(二) 不定期船運賃實數……………一二一

(イ) 世界主要不定期船運賃各年最高最低及平均……………一二一

(ロ) 世界主要不定期船運賃各月最高最低……………一二三

(ハ) 本邦近海主要不定期船運賃各月最高最低……………一二五

第五章 備船料

(一) 英國海運會議所定期備船料指數……………一二七

(二) 英・米市場定期備船料……………一二八

(三) 本邦市場備船料……………一二九

〔附表〕

本邦社外船配船狀態……………一三二

第二編 運河

河

概説

第一章 蘇士運河

第一節 通航成績概況

一、通過船舶……………一三八

二、通過貨物……………一三九

三、通過船客……………一四〇

四、通過料收入……………一四〇

五、蘇士運河通過船舶・貨物一覽グラフ……………一四二

六、大戰後最近迄の通航概況一覽表……………一四三

第二節 通過料に關する規定

第三節 統計表

(一) 開通翌年より一九一〇年迄の毎十年、及世界大戰前・後一箇年、並に最近十七箇年 蘇士運河成績一覽表……………一四八

(二) 一九二六―三七年 南航・北航別 蘇士運河通過船舶統計……………一四九

(三) 一九三七年 別 蘇士運河通過船舶種類別統計……………一五〇

(四) 一九三三―三六年 別 蘇士運河通過船舶統計……………一五二

(五) 最近三箇年 別 蘇士運河通過船舶統計……………一五三

(六) 最近三箇月 別 蘇士運河通過船舶・貨物統計……………一五四

(七) 最近二箇年 別 蘇士運河通過船客統計……………一五五

(八) 最近三箇年 別 蘇士運河通過船舶及貨物噸數統計……………一五六

(九) 最近四箇年 別 蘇士運河通過主要貨物統計……………一五七

(二) 自一九〇九年 蘇士運河通過日本船舶統計……………一六〇

(二) 自一九三七 蘇士運河通過日本船舶一覽……………一六二

第二章 巴奈馬運河

第一節 通航成績概況

- 一、通過船舶……………一六七
- 二、通過貨物……………一六八
- 三、通過料收入……………一六九
- 四、巴奈馬運河通過船舶・貨物一覽グラフ……………一七〇
- 五、開通以降最近迄の通航概況一覽表……………一七一

第二節 通過料に關する規定

第三節 統計表

- (一) 開通以降巴奈馬運河成績一覽表……………一七五
- (二) 一九二六―三七年 大西・太平洋向別 巴奈馬運河通過船舶・貨物統計……………一七七
- (三) 一九三七 別年 巴奈馬運河通過船舶・貨物・通過料收入統計……………一七八
- 〔附〕最近三箇年 別年 巴奈馬運河通過軍艦及軍用船統計……………一八〇
- (四) 一九三四―三六年 別年 巴奈馬運河通過船舶・貨物・通過料收入統計……………一八二
- (五) 最近十箇年 別年 巴奈馬運河通過船舶運河純噸當り積載貨物噸數統計……………一八三

- (六) 最近三箇年 別年 巴奈馬運河通過船舶・貨物統計……………一八四
- (七) 一九三七 別年 巴奈馬運河通過米國―極東及航路就航船統計……………一八五
- (八) 仕出地・仕向地別 巴奈馬運河通過貨物噸數統計……………一八七
- (九) 最近五箇年 大西・太平洋向別 巴奈馬運河通過主要貨物統計……………一八八
- (一〇) 自一九二六年 至一九三七年 巴奈馬運河通過日本船舶統計……………一九二
- (一一) 一九三七 年 大西・太平洋向別 巴奈馬運河通過日本船舶一覽……………一九三

〔附表〕 世界大戦前一箇年 並に最近七箇年 キール運河通過船舶統計……………二〇二

第三編 船主

主

第一章 各國主要船主概況

- 一、普通株配當狀態 世界主要定期船主の營業成績（一九三六年度）……………二〇七
- 二、船腹より觀たる 世界主要船主及びグループの地位（一九三七年六月末現在）……………二一四
- (イ) 單獨にて船腹三十萬總噸以上を擁する各國船主……………二二四

(ロ) 所有船腹三十萬總噸以上の各國船主及びグループ……………二二七

三、造船概況(一九三七年下半期)……………二二〇

(イ) 本邦船主の外國定期航路用船舶建造概況……………二二〇

(ロ) 二萬總噸以上の各國優秀船建造概況……………二二四

四、世界主要船主顯著事項(一九三七年下半期)……………二二九

(英國)

(一) ロイアル・メール社の一九三六年度清算報告と第一回清算配當……………二二九

(二) ロイアル・メール對白星線會社の係争(控訴審)……………二二二

(三) ロイアル・メール兩整理會社、整理一段落の爲め解散……………二三四

 エルダー・デムプスター……………二三四

(四) R. M. S. P. Meat Transports 社、財政難の爲め解散……………二三七

(五) キュナード白星會社、倫敦紐育航路用として建造中のキャビン船一隻
 Mauretania 號と命名……………二三八

(六) コンモンウェルス・ドミニオン・ライン、Port Line, Ltd. と改名……………二四一

(七) 舊アンカー・ラインの清算、順調に進捗……………二四二

(八) ショー・サヴィル & アルビオン社の増資……………二四三

(九) 英國海運界の長老ランシマン卿の逝去……………二四四

(一〇) シルヴァー・ライン、財政難の爲め一大減資斷行……………二四六

(一一) Pharaonic Line のケデイーヴィアル・メール社船隊買收計畫進捗……………二四八

(佛蘭西)

(一二) ノルマンディー號、北大西洋往復航海に於て新記録樹立(一九三七年八月)……………二五〇

(一三) ラトランティック號の解體工事完了と、代船バステュール號の建造工事進捗……………二五二

(和蘭)

(一四) 蘭米線の増資(新船三隻建造の爲め)……………二五三

(丁抹)

(一五) 丁抹東亞會社、極東航路用内燃機船三隻建造……………二五四

(一六) A. P. Moller 系二社の増資……………二五四

(米國)

(一七) I. M. M 社、マンソン・ラインの優秀船四隻の買收を計畫……………二五五

(一八) U. S. ラインズ、レヴァイアサン號を英國解體業者に拂下……………二五六

(一九) U. S. ラインズ、愈々レヴァイアサン號の代船建造に着手……………二五〇

(三) ダラー・ラインのプレデント・フーヴァー號、臺灣近海に於て坐礁……………二六三

(二) Oceanic & Oriental Nav. Co. 新補助辭退の上解散……………二六四

(三) グレース・ラインの Red "D" Line 買収……………二六七
(墨 西 哥)

(三) 墨西哥政府、沿岸其他の海運を自營か……………二六八
(商業會議所側は半官・半民會社の設立を懇請)

(四) (伯 刺 西 爾)
ロイド・ブラジレイロ社、新船一二隻の建造計畫……………二六八
(日 本)

(五) 日本郵船、歐洲航路・沙市航路及び濠洲航路用優秀貨客船合計七隻の建造注文……………二七〇

(六) 日本郵船の桑港航路優秀船淺間丸、暴風雨の爲め香港港外に於て坐礁……………二七一

(七) 國際汽船、極東—紐育航路の郵船委託を解約……………二七一

(八) 三井物産、淺野系大洋興業を買収し、日本郵船の大株主となる……………二七二

(九) 川崎汽船、大連に康和海運株式會社を設立……………二七四

(十) 大同海運、資本金を三倍に増額(五〇〇,〇〇〇圓より一,五〇〇,〇〇〇圓に)……………二七四

(三) 日産系樺太汽船・日本産業汽船の兩社、合併の上日産汽船株式會社設立……………二七五

(三) 大連汽船更に新船六隻の建造計畫……………二七六

第二章 英國主要船主現況……………二七七

一、彼阿系……………二七七

1. Peninsular & Oriental S. N. Co. ……………二七九

2. British India S. N. Co., Ltd. ……………二八〇

3. Orient S. N. Co., Ltd. ……………二八二

4. Union S. S. Co. of New Zealand, Ltd. ……………二八二

5. New Zealand Shipping Co., Ltd. ……………二八三

6. Federal S. N. Co., Ltd. ……………二八四

7. Eastern & Australian S. S. Co., Ltd. ……………二八四

二、ロイアル・メール系……………二八五

1. Royal Mail Realisation Co., Ltd. ……………二八七

2. Elder Dempster Realisation Co., Ltd. ……………二八八

3. Royal Mail Lines, Ltd. ……………二八八

4 Elder Dempster Lines, Ltd. 二八九

5 Pacific Steam Navigation Co. 二八九

6 Lamport & Holt Line, Ltd. 二九〇

7 Union-Castle Mail Steamship Co., Ltd. 二九一

8 R. M. S. P. Meat Transports, Ltd. 二九二

三、キオナーズ線..... 二九三

1 Cunard Steam Ship Co., Ltd. 二九四

2 Cunard White Star Ltd. 二九五

3 Commonwealth & Dominion Line, Ltd. (Port Line, Ltd.) 二九六

4 Thomas & John Brocklebank, Ltd. 二九七

四、フアーネス・ウキナーズ線..... 二九七

1 Furness, Withy & Co., Ltd. 二九九

2 Prince Line, Ltd. 三〇〇

3 Manchester Liners, Ltd. 三〇一

4 Houlder Bros. & Co., Ltd. 三〇一

5 Furness-Houlder Argentine Lines, Ltd. 三〇二

6 Cairns, Noble & Co. 三〇三

7 Shaw, Savill & Albion Co., Ltd. 三〇四

五、エリマン線 三〇四

1 Ellerman Lines, Ltd. 三〇六

2 City Line, Ltd. 三〇七

3 Hall Line, Ltd. 三〇七

4 Ellerman & Bucknall S. S. Co., Ltd. 三〇八

5 Ellerman's Wilson Line, Ltd. 三〇九

6 Westcott & Laurance Line, Ltd. 三〇九

7 Ellerman & Papeyanni Lines, Ltd. 三一一〇

六、ホニム線..... 三一一〇

1 Alfred Holt & Co. (Blue Funnel Line) 三一一一

2 Ocean S. S. Co., Ltd. 三一一三

3 China Mutual S. N. Co., Ltd. 三一一三

4 Glen Line, Ltd. 三二二

卅 Cayzer, Irvine 系 三二四

1 Cayzer, Irvine & Co., Ltd. 三二五

2 Clan Line Steamers, Ltd. 三二五

3 British & South American S. N. Co., Ltd. (Houston Line) 三二六

4 Scottish Shire Line, Ltd. 三二七

ㄱ Union Cold Storage Co. 系 三二七

1 Union Cold Storage Co., Ltd. 三二八

2 Blue Star Line, Ltd. 三二九

九 ハンブルグ・ウーネン 系 三二九

1 Andrew Weir & Co. 三三〇

2 Bank Line, Ltd. 三三一

十 リンキム・ナムス 系 三三一

1 Sir Wm. Beardon Smith & Sons, Ltd. 三三一

2 Beardon Smith Line, Ltd. 三三二

二 ウキリマム・ナムン 系 三三三

1 William Thomson & Co. 三三三

2 Ben Line Steamers, Ltd. 三三四

三 シノーナム・ナムブーヌ 系 三三四

1 James Chambers & Co. 三三四

2 Lancashire Shipping Co., Ltd. 三三五

四 リンナムト 系 三三六

Anchor Line, Ltd. 三三六

五 ナナムン 系 三三七

1 Donaldson Line, Ltd. 三三八

2 Donaldson Atlantic Line, Ltd. 三三八

3 Donaldson South-American Line, Ltd. 三三九

六 Charente S. S. Co., Ltd. (Harrison Line) 三三九

Bibby Line, Ltd. 三三〇

七 China Navigation Co., Ltd. 三三二

一、 Indo-China S. N. Co., Ltd. 三三二
 二、 Aberdeen & Commonwealth Line, Ltd. 三三三
 三、 Bristol City Line of Steamships, Ltd. 三三四
 四、 Booth Steamship Co., Ltd. 三三四
 五、 Elders & Fyffes, Ltd. (米國ユナイテッド・フルート社系) 三三五
 六、 Silver Line, Ltd. (米國カー・ライン系) 三三五
 七、 加奈陀太平洋鐵道系 三三六
 1. 加奈陀太平洋鐵道會社(C.P.R.) 三三七
 2. 加奈陀太平洋汽船會社(C.P.S.) 三三七
 八、 加奈陀ナショナル鐵道系 三三八
 加奈陀政府汽船會社 三四〇
 九、 Canadian-Australasian Line, Ltd. 三四一
 十、 Montreal-Australia-New Zealand Line, Ltd. 三四一
 十一、 Burns Philip & Co., Ltd. 三四二
 第三章 獨逸主要船主現況 三四三

一、 H.A.L.—N.D.Lユニオン系 三四三
 1. 漢米線 三四五
 2. 北獨ロイド 三四七
 3. ハンザ汽船會社 三四九
 二、 Arnold Bernstein 系 三四九
 1. Arnold Bernstein G. m. b. H. 三五〇
 2. Red Star Linie G. m. b. H. 三五〇
 三、 ウェルマン—獨東阿線系 三五二
 1. ウェルマン線 三五二
 2. 獨東阿線 三五二
 四、 漢堡南米線 三五三
 五、 リンマース・ライン 三五四
 六、 H. C. Horn (通稱—Horn Line) 三五五
 七、 Deutsche Levante-Linie Hamburg A. G. 三五五
 八、 Atlas Levante-Linie A. G. 三五六

第四章 佛蘭西主要船主現況	三五六
一、フレンチ・ライン (Cie. Générale Transatlantique)	三五六
二、M・M系	三五八
1. M・M	三五九
2. M・M 命令航路會社	三六〇
三、フアール系	三六一
1. Cie. Générale de Navigation à Vapeur (Cie. Cyprien Fabre)	三六一
2. Chargeurs Réunis	三六二
3. Cie. de Nav. Sud-Atlantique	三六三
4. Société Franco-Ibérique d'Armement	三六四
四、Soc. Générale de Transports Maritimes à Vapeur	三六四
第五章 土耳其主要船主現況	三六五
一、Soc. Générale de Belgique	三六五
Cie. Maritime Belge (Lloyd Royal), S. A. (兼辦—Lloyd Royal Belge)	三六六
二、Armement Deppe	三六七

1. Armement Deppe, S. A.	三六八
2. Cie. Royal Belgo-Argentine, S. A.	三六八
第六章 伊太利主要船主現況	三六九
一、Società Anonima di Navigazione Italia	三六九
二、Società Anonima di Navigazione Lloyd Triestino	三七〇
三、Società Anonima di Navigazione Tirrenia	三七〇
四、Società Anonima di Navigazione Adriatica	三七一
第七章 和蘭主要船主現況	三七一
一、United Netherlands Nav. Co.	三七一
二、Netherlands Shipping Union	三七四
三、Nederland S. N. Co.	三七四
四、Rotterdam Lloyd	三七六
五、K. P. M.	三七七
六、Java-China-Japan Line	三七八

三、蘭米線	三七八
四、Royal Netherlands S. S. Co.	三七九
五、Royal Holland Lloyd	三八〇
六、Van Nievelt, Goudriaan & Co.'s S. N. Co.	三八一
第八章 丁株主要船主現況	三八二
一、United S. S. Co.	三八二
二、丁株東亞會社系	三八三
East Asiatic Co., Ltd.	三八三
三、A. P. Möller	三八四
四、J. Lauritzen	三八五
第九章 瑞典主要船主現況	三八六
一、Swedish East Asiatic Co., Ltd.	三八六
二、Swedish American Line	三八六
三、Swedish America Mexico Line	三八七
四、Transatlantic S. S. Co., Ltd.	三八八

五、Rederiaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line)	三八九
六、Stockholms Rederiaktiebolag Svea	三八九
第十章 諾威主要船主現況	三九〇
一、ウキルホルムセン系	三九〇
二、Wilh. Wilhelmsen Shipowners' Co.	三九〇
三、Norwegian Africa & Australia Line	三九一
四、Wilhelmsen S. S. Line	三九二
五、Norwegian America Line	三九三
六、Westfal-Larsen & Co., A/S	三九四
七、Det Bergenske D/S	三九四
八、Brunsgaard, Kiøsteruds D/S, A/S	三九五
九、S. Holter-Sørensen	三九五
十、Fearnley & Eger	三九六
十一、A. F. Klaveness & Co., A/S	三九七
十二、Knut Knutsen, O. A. S.	三九八

10' A/S J. Ludvig Mowinckels Rederi.....三九八

11' Fred Olsen & Co. 系.....三九九

 Fred Olsen & Co.四〇〇

第十一章 西班牙主要船主現況.....四〇〇

 I' Compania Transatlantica (Spanish Transatlantic Line)四〇〇

 II' Ybarra & Co.四〇一

 III' Compania Naviera y Aznar四〇一

 IV' Compania Maritima del Nervion四〇二

第十二章 ソヴェート聯邦主要船主現況.....四〇二

 Sovtorgflot (Union of Soviet Socialist Merchant Marine)四〇二

第十三章 芬蘭主要船主現況.....四〇四

 A/B Finland-Amerika Linjen四〇四

第十四章 波蘭主要船主現況.....四〇四

 波蘭政府系.....四〇四

 Polish Transatlantic Shipping Co., Ltd.四〇五

第十五章 米國主要船主現況.....四〇六

 I' 米國海事委員會 (United States Maritime Commission)四〇六

 II' I.M.M.系.....四〇七

 1. International Mercantile Marine Co.四〇八

 2. Roosevelt S. S. Co., Inc.四〇九

 3. Baltimore Mail S. S. Co.四一〇

 4. United States Lines Co. of Nevada (U. S. Line)四一〇

 III' タラー系.....四一一

 1. Dollar S. S. Lines Inc., Ltd.四一五

 2. American Mail Line, Ltd.四一五

 3. Tacoma-Oriental S. S. Co.四一六

 IV' A.G.W.I.系.....四一六

 V' マトソン系.....四一七

 1. Matson Nav. Co.四一七

 2. Oceanic S. S. Co.四一八

六、ルッケンバッハ系 四一八

七、U.S.ステイール系 四一八

 Isthmian S. S. Co. 四一九

八、ダレース系 四一九

 W.R. Grace & Co. 四二〇

九、カー・ライン系 四二〇

 Kerr S. S. Co., Inc. (Kerr Line) 四二一

一〇、マローミック系 四二一

 Pacific Argentine Brazil Line, Inc. 四二二

一一、ブーム&マローミック系 四二二

 1 Moore & McCormack Co., Inc. 四二三

 2 American Scantic Line, Inc. 四二三

一二、スネーシ系 四二三

 States Steamship Co. 四二四

一三、American-Hawaiian S. S. Co. 四二四

一四、United Fruit Co. 四二五

一五、Export S. S. Corp. 四二六

一六、Munson S. S. Line 四二六

一七、American Diamond Lines, Inc. 四二七

一八、South Atlantic S. S. Co. 四二八

一九、American West African Line, Inc. 四二八

二〇、American South African Line, Inc. 四二八

二一、Lykes Bros.-Ripley S. S. Co., Inc. 四二九

二二、Southgate-Nelson Corp. 四三〇

二三、Waterman S. S. Corp. 四三〇

二四、Seas Shipping Co., Inc. 四三〇

二五、Tampa InterOcean S. S. Co. 四三三

第十六章 伯利西爾主要船主現況 四三三

 1 Cia. de Nav. Lloyd Brasileiro 四三三

 11 Companhia de Navegacao de Sao Paulo 四三三

第十七章 智利主要船主現況……………四三三
 Cia. Chilena de Nav. Interoceanica……………四三三

第十八章 中華民國主要船主現況……………四三四
 輪船招商總局(通稱——招商局)……………四三四

第十九章 日本主要船主現況……………四三四

一、日本郵船系……………四三四

1. 日本郵船株式會社……………四三五

2. 近海郵船株式會社……………四三七

二、大阪商船系……………四三八

1. 大阪商船株式會社……………四三九

2. 國際汽船株式會社……………四四一

3. 北日本汽船株式會社……………四四二

三、川崎汽船株式會社……………四四四

四、日清汽船株式會社……………四四五

五、朝鮮郵船株式會社……………四四六

六、南洋海運株式會社……………四四七

七、三井物產株式會社船舶部……………四四八

八、三菱商事株式會社船舶部……………四四九

九、山下汽船株式會社……………四四九

〇、大連汽船株式會社……………四五一

二、石原產業海運株式會社……………四五三

第四編 海運政策……………四五五

概 說……………四五七

第一章 日 本……………四五九

一、昭和十二年海運國策諸施設實施成績……………四五九

二、第三次船舶改善助成施設實施成績……………四六四

三、臨時船舶管理法制定……………四六五

(一) 臨時船舶管理法……………四六六

(二)	臨時船舶管理法施行期日に關する勅令	四六八
(三)	臨時船舶管理法施行規則	四六八
(四)	船舶管理委員會官制	四七三
(五)	船舶管理委員顏觸	四七四
(六)	朝鮮及臺灣に於ける臨時船舶管理法の特例等に關する勅令	四七五
(七)	朝鮮臨時船舶管理法施行規則	四七五
(八)	臨時船舶管理法施行に關する臺灣總督府令	四七六
(九)	關東州臨時船舶管理令	四七六
(十)	關東州臨時船舶管理令施行期日の件	四七七
(十一)	關東州臨時船舶管理令施行規則	四七七
	四、遞信省、關東州置籍船並びに一般外國船の本邦沿岸貿易を特許	四七八
	五、遞信省、外國船の輸入條件を緩和	四七九
	六、船員法改正	四八〇
	七、本邦主要船主七社、『海運自治聯盟』を結成	四九四
	八、全國海運業者大會開催	四九五
	第二章 英帝國及び米國	四九六
	英帝國(英 帝 國)	四九六

	一、英國不定期船補助打切りと共に、業者に於て自治統制の事に決定	四九六
	二、英國輸出信用保證法の改正(外國船主の註文にかゝる航洋船にも適用し得る事に改む)	五〇九
	三、北部愛蘭政府の債務保證近況(一九三七年九月末現在)	五一〇
	米 國(米 國)	五一〇
	一、米國舊郵便補助契約處理交渉の經過(一九三七年十二月末現在)	五一一
	二、米國海事委員會の造船計畫	五一七
	(先づ國有船十二隻と、民有タンカー十二隻の建造に著手)	
	三、巴奈馬運河通航船舶測定規則並びに通航稅改正法案成立・裁可	五二〇
	四、米國補助航路乗組船員の最低賃銀制其他制定	五二一
	五、米國政府、政府船による日支兩國向軍需品の輸送を禁止	五二五
	第三章 佛國其他の諸國	五二七
	佛 國(佛 國)	五二七
	一、佛國海事金融制度、改正の上三ヶ年延長	五二七
	二、佛國タソー法の改正	五二八
	三、佛國政府、受命會社の監督を強化	五三一

四、佛國商船省、全國船主に對し所要船型・航路・收支等の報告を命ず……………五三一
(命を奉ぜざる者に對してはタソノ法による補助資格を剝奪)

（伊 太 利）

一、伊太利海事研究機關 U S I T 創設……………五三三

二、伊太利、不定期船問題審議委員會創設……………五三三

（白 耳 義）

一、白耳義船質改善助成施設實施成績（一九三六年度）……………五三四

二、白耳義政府、船舶の對外賣却禁止を無期延長……………五三五
[附] 外國船の購入を政府の許可事項となす

（伯 國）

一、伯刺西爾海上貨物運賃統制法案成立・公布……………五三六

二、伯國政府、憲法の規定により伯國船乗組外人船長の退職を命ず……………五四三

（墨 西 哥）

一、墨西哥政府、外國船の沿岸貿易を特許……………五四四

（葡 國）

一、葡國政府、古船輸入禁止を解除……………五四五

第四章 國際海運問題……………五四六

- 一、日英海運會議開催問題立消え……………五四六
- 二、新西蘭航路問題停頓……………五四七
- 三、國際タンカー・プール第六期收支概況……………五四八

第五編 航 路……………五五一

第一章 總 說……………五五三

- 一、國際貿易に従事せる世界定期總船腹……………五五三
- 二、二大洲以上を連結せる相互航路に於ける世界定期船腹……………五五六
- 三、國際貿易に従事せる本邦定期船腹……………五五九
 - 1. 二大洲以上に亘る相互航路就航の本邦定期船腹……………五六一
 - 2. 亞細亞洲々内に於ける國際貿易航路就航の本邦定期船腹……………五六二
- 四、國際貿易に従事せる主要國の定期船腹……………五六七
 - 1. 二大洲以上に亘る相互航路就航の主要國定期船腹……………五六八

2. 六大洲々内の国際貿易航路に就航せる主要國定期船腹 五七七

五、本邦中心主要國際貿易航路に於ける各國の定期船腹 五七九

1. 歐洲航路 五七九

2. 太平洋橫斷航路 五八三

3. 紐育航路 五八七

4. 印度航路 五九〇

5. 濠洲航路(新西蘭を含む) 五九二

6. 其他の航路 五九五

第二章 六大洲相互航路各社配船狀態 五九六

一、亞細亞洲—歐羅巴洲相互航路 五九六

1. 日、支、比—歐洲 五九六

2. 佛領印度支那、暹羅—歐洲 六〇七

3. 蘭領東印度—歐洲 六〇八

4. 印度、波斯灣—歐洲 六一一

二、亞細亞洲—北亞米利加洲相互航路 六二一

1. 極東—北米西岸 六二一

2. 極東—北米東岸(巴拿馬運河經由) 六二五

3. 極東—ガルフ(巴拿馬運河經由) 六三〇

4. 蘭領東印度—北米東岸(蘇士運河經由) 六三二

5. 印度—北米西岸 六三三

6. 印度、波斯灣—北米東岸、ガルフ(蘇士運河經由) 六三四

7. 海峽植民地—北米東岸(南阿經由) 六三七

三、亞細亞洲—南亞米利加洲相互航路 六三七

1. 極東—南米西岸 六三七

2. 極東—南米東岸 六三九

四、亞細亞洲—大洋洲相互航路 六四一

1. 日本—濠洲、新西蘭 六四一

2. 日本—南洋委任統治諸島(比島寄港) 六四五

3. 極東(日本を除く)—濠洲、新西蘭 六四五

五、亞細亞洲—阿弗利加洲相互航路 六四九

1. 東、南亞細亞—東、南阿弗利加 六四九

2. 亞細亞—西阿弗利加 六五二

3. 紅海沿岸 六五三

六、歐羅巴洲—北亞米利加洲相互航路 六五四

1. 歐洲—北米東岸 六五四

2.	歐洲—ガルフ	六七二
3.	歐洲—西印度	六八一
4.	歐洲—墨西哥	六八三
5.	歐洲—中米東岸	六八四
6.	歐洲—北米西岸	六八六
七、歐羅巴洲—南亞米利加洲相互航路		
1.	歐洲—南米東岸	六九二
2.	歐洲—南米北岸	七〇五
3.	歐洲—南米西岸	七〇八
八、歐羅巴洲—大洋洲相互航路		
1.	歐洲—濠洲、新西蘭(蘇士運河經由)	七一
2.	歐洲—濠洲、新西蘭(南阿經由)	七一四
3.	歐洲—濠洲、新西蘭(巴奈馬運河經由)	七一七
九、歐羅巴洲—阿弗利加洲相互航路		
1.	歐洲—西北阿弗利加、カナリイ諸島	七一九
2.	歐洲—西阿弗利加	七二三
3.	歐洲—南阿弗利加	七三二
4.	歐洲—東阿弗利加	七三八

5.	歐洲—阿弗利加一周	七三九
一〇、北亞米利加洲—南亞米利加洲相互航路		
1.	北米東岸—南米東岸	七四四
2.	北米東岸、ガルフ—南米北岸	七四九
3.	北米東岸、ガルフ—南米西岸	七五三
4.	ガルフ—南米東岸	七五五
5.	巴奈馬—南米西岸	七五七
6.	北米西岸—南米東岸	七五七
7.	北米西岸—南米西岸	七五八
8.	北米西岸—南米西岸廻り—南米東岸	七六〇
9.	北米西岸—南米北岸	七六〇
10.	北米西岸—南米一周	七六一
11.	西印度—南米北岸	七六一
一一、北亞米利加洲—大洋洲相互航路		
1.	北米東岸—濠洲、新西蘭	七六三
2.	北米西岸—濠洲、新西蘭	七六五
3.	ガルフ—濠洲、新西蘭	七六六
一二、北亞米利加洲—阿弗利加洲相互航路		
		七六七

1.	北米東岸—南、東阿弗利加	七六七
2.	北米東岸—西阿弗利加	七七〇
3.	北米西岸—南阿弗利加	七七二
4.	ガルフ—南、東阿弗利加	七七三
5.	ガルフ—西阿弗利加	七七四
三、南亞米利加洲—大洋洲相互航路		
	南米西岸—濠洲	七七四
四、南亞米利加洲—阿弗利加洲相互航路		
	南米東岸—南阿弗利加	七七五
五、世界一周航路		
1.	北米東岸—巴奈馬運河—極東—蘇士運河—北米東岸	七七六
2.	極東—南阿—南米東岸—巴奈馬運河—極東	七七九
3.	印度—北米西岸—巴奈馬運河—ガルフ—南阿—印度	七八〇
4.	極東—北米西岸—巴奈馬運河—歐洲—蘇士運河—極東	七八一
5.	極東—蘇士運河—北米東岸—ガルフ—南米東岸—巴奈馬運河—極東	七八二
第三章 六大洲々内航路各社配船状態		
一、亞細亞洲々内航路		
		七八三

1.	日本—印度	七八三
2.	日本—蘭領東印度	七八八
3.	日本—佛領印度支那、暹羅	七九〇
4.	日本—海峽植民地	七九一
5.	日本—波斯灣	七九一
6.	日本—比律賓	七九二
7.	日本—ペトロパブロフスク	七九四
8.	日本—南支那	七九四
9.	日本—滿洲國、北支那	七九六
10.	日本—北鮮、浦鹽	八〇〇
11.	臺灣—北支那、滿洲國	八〇二
12.	朝鮮—支那	八〇二
13.	臺灣—南支那	八〇四
14.	滿洲國、北支那—南支那	八〇四
15.	南支那—浦鹽	八〇八
16.	北支那—浦鹽	八〇八
17.	北支那、滿洲國沿岸	八〇九
18.	蘭領東印度—支那、滿洲國	八一〇
19.	馬來諸島沿岸	八一一
目次		
		三七

20.	佛領印度支那沿岸及び馬來半島東岸沿岸	八一三
21.	佛領印度支那、暹羅—南支那	八一四
22.	海峽植民地—南支那	八一六
23.	英領ボルネオ—南支那	八一六
24.	比律賓—南支那	八一七
25.	印度—海峽植民地	八一八
26.	アラビア海、波斯灣沿岸	八一八
27.	近東沿岸	八一九
二、歐羅巴洲々内航路 …………… 八二〇		
1.	英、西歐、北歐—地中海沿岸、近東地方	八二〇
2.	英、西歐、北歐—南歐	八三一
3.	英國—北歐	八三四
4.	英、北歐—アイスランド	八四七
5.	北歐沿岸	八四八
6.	地中海沿岸	八六四
三、北亞米利加洲々内航路 …………… 八七八		
1.	北米東岸—北米西岸	八七八
2.	北米東岸—巴奈馬	八八一

3.	北米東岸—墨西哥東岸、中米東岸	八八二
4.	北米東岸—西印度	八八四
5.	ガルフ—西印度、中米東岸、墨西哥東岸	八八八
6.	西印度諸島間	八九〇
7.	北米西岸—アラスカ	八九一
8.	北米西岸—巴奈馬	八九三
9.	北米西岸沿岸	八九四
10.	北米東岸沿岸	八九六
11.	北米東岸—ガルフ	八九七
四、南亞米利加洲々内航路 …………… 八九八		
1.	南米西岸沿岸	八九八
2.	南米東岸沿岸	八九八
五、大洋洲々内航路 …………… 九〇〇		
	大洋洲近海	九〇〇

第一編 海運市況

第一章 世界不定期船市況

第一編 海運市況



一九三三年一月一日
海運市況
第一章 世界不定期船市況
一、世界不定期船市況
二、世界不定期船市況
三、世界不定期船市況
四、世界不定期船市況
五、世界不定期船市況
六、世界不定期船市況
七、世界不定期船市況
八、世界不定期船市況
九、世界不定期船市況
十、世界不定期船市況

五、又對開多日船隻
六、又對開多日船隻
七、又對開多日船隻
八、又對開多日船隻
九、又對開多日船隻
十、又對開多日船隻
十一、又對開多日船隻
十二、又對開多日船隻
十三、又對開多日船隻
十四、又對開多日船隻
十五、又對開多日船隻
十六、又對開多日船隻
十七、又對開多日船隻
十八、又對開多日船隻
十九、又對開多日船隻
二十、又對開多日船隻

第一編 海運市況

第一章 世界不定期船市況

第一節 總說

第一項 一九三七年下半年世界不定期船市況



第一節 總說

第一項 一九三七年下半年世界不定期船市況

上半年に於ける好調を承けて概ね騰勢を持續し、九月に至り近年稀なる活況を現出せるが、爾後世界的經濟不況の影響を受けて一轉不振に陥る。

一九三七年下半年に於ける世界海運市況は假令掉尾頗る不振なりしとは謂へ、猶海運史上稀有の盛況を呈し、就中九月前後に於ては運賃狂奔裡に出貨輻輳、一部に早くも海運ブーム出現の聲を聞くに至れり。今英國海運會議所運賃指數に就て、一九三七年下半年に於ける海運市況の動向を直前二半年度に對比するに左表の如し。

最近一ヶ年 英國海運會議所月別運賃指數

第一編 海運市況

第一編 海運市況

(一九二九年平均=100)

四

月別	指	月別	指
一九三六年七月	八三・一九	四月	一三八・三六
八月	八八・三〇	五月	一四四・九五
九月	九七・六三	六月	一三六・五一
十月	一〇四・一八	七月	一三七・七六
十一月	一〇四・八二	八月	一五三・五六
十二月	一二七・五〇	九月	一七二・二二
一九三七年一月	一三一・二四	十月	一六〇・〇七
二月	一三〇・九二	十一月	一三六・四七
三月	一三二・二九	十二月	一一八・七八
上半年平均	一三三・八	上半年平均	四〇・六

右表中の最高指数即ち一九三七年九月指数一七二・二二は、一九二〇年平均を一〇〇とする同じく英國海運會議所運賃指数に於て四二・八に該當するものなるが、一九二六年十月(四三・二)及十一月(四六・五)を除けば、實に一九二一年七月(四三・〇)以來の高率に相當するものなり。又一九二〇年平均を一〇〇とする一九三七年度平均指数は三四・九にして、これ亦實に一九二一年度平均指数三七・

六以來會て見ることを得ざりし高記録にして、今一九三七年度月別指数と一九二一年度月別指数とを上、下各半年別に比較するに左表の如し。

(英國海運會議所一九二〇年平均を一〇〇とする指数)

一九三七年		一九二一年	
月別	指	月別	指
一月	三二・六	一月	四六・三
二月	三二・六	二月	三八・〇
三月	三二・九	三月	三七・五
四月	三四・四	四月	三九・五
五月	三六・一	五月	三九・四
六月	三四・〇	六月	四二・七
上半年平均	三三・八	上半年平均	四〇・六
七月	三四・三	七月	四三・〇
八月	三八・二	八月	四〇・二
九月	四二・八	九月	三四・四
十月	三九・八	十月	三〇・八
十一月	三三・九	十一月	二九・八

第一編 海運市況

五

十二月	二九・五	十二月	三三・三
下半年平均	三六・四	下半年平均	三五・三

即ち一九三七年下半年平均指數は三六・四となり、一九二一年上半年平均には及ばざりしも、同下半年平均指數を一・一ポイント上方廻れり。

顧るに一九二一年は大戦後日尙淺く、戦後復興資材の海上荷動き引續き衰へず、異例的年次となすべく、更に當時の世界船腹を一九三七年に比較するに、其の間に於ける造船技術の進歩發達、港湾設備の改善等に因る船舶能率の優劣を全然度外視せる實數に於て、六百萬噸以上の低位【註】に在りたるものなり。

【註】ロイド船名録に據る總噸數百噸以上の世界汽・機船噸數

一九二一年六月末現在	五八、八四六、三二五總噸
一九三七年六月末現在	六五、二七一、四四〇總噸
其の間の増加	六、四二五、一一五總噸

前記の如く一九三七年下半年に於ては、一九二一年下半年に比し、六百萬噸以上の増加となれる、而も性能遙に優秀なる多數の船腹を擁し乍ら、猶且つ運賃指數に於て多少共上位に在るを得たるが、その原因としては、西班牙内亂の解決見透難、支邦事變の勃發擴大等を繞り、國際政情に常に相當

強度の不安底流したるため、列國競うて或は強大なる再軍備に乗出し、或は食糧糧秣の大量貯藏を開始せる事實が、直接間接に海上荷動きの増加を招來したるに由りたるも、主なる原因は一九三六年頃より、一般景氣世界的に好轉し來れるに伴ひ、國際貿易が全面的に活潑を加へ來り、惹いて海上荷動きの旺盛を招致したるに在りたり。

従つて一九三七年下半年後半に於て、米國、次で英國を中心に諸物價低落、景氣の後退を見るに至るや、列國の軍備擴張熱は依然熾烈なりしに拘らず、海運市況亦急速に軟化を見るに至れり【註】。

【註】一九三七年、英米兩國月別物價指數と不定期船運賃指數

(一九二九年平均=100)

月	卸賣物價指數		英國海運會議所
	英*	米*	
一九三六年一月	八八・三	八八・四	一二七・五
一九三七年一月	九〇・一	九〇・一	一三一・二
二月	九一・〇	九〇・六	一三〇・九
三月	九四・〇	九二・一	一三二・三
四月	九五・四	九二・三	一三八・四
五月	九六・九	九一・七	一四五・〇

六月 九六・八
七月 九七・六
八月 九七・五
九月 九七・四
十月 九六・八
十一月 九五・〇
十二月 九四・二

九一・五
九二・二
九一・八
九一・七
八九・六
八七・四
八五・七

一三六・五
一三七・六
一五三・六
一七二・二
一六〇・一
一三六・五
一一八・八

* 國際聯盟統計月報に據る兩國政府筋發表指數

海運市況稀有の隆昌は、當然に繫船船腹を激減せしめ、今次海運景氣好轉の緒をなしたる一九三六年七月一日現在、猶四百九十二萬五千總噸を計上したる世界繫船船腹は、一九三七年七月一日現在既に二百七十七萬一千噸に激減せるが、其後の六ヶ月間に更に四十一萬六千噸を減少して、一九三七年末に於ては僅々百七十五萬五千噸を數ふるに過ぎざるに至れり。而もこの百七十五萬五千噸中には、再出動の機會に殆ど全く惠まれざる米國繫船船二百一十一萬四千噸を含むを以て、米國を除く世界繫船船腹は五十四萬一千噸と計上せられ、實際問題として、永年に亘り業界の痛たりし世界繫船船腹も、一九三七年下半年を以て、一先づ殆ど一掃せらるゝに至れり【註】。

【註】 茲に引用したる繫船噸數は孰れもデイリー・フレイト・レジスターに據る。

下半年の世界海運市況は、五月下旬以來に引續き、運賃高値保合の儘、市況平靜、概して出貨閑散裡に發足せり。五月下旬以降の出貨緩慢に直面したる船主側は、單に例年の夏枯期に見る現象に過ぎずとなし、安値引合に對し一切見送の態度を堅持し來れるが、この船主側の態度は全く當を得たるものにして、何分船腹は廣範圍に亘りて分布せられ居りたるのみならず、長期定期備船の形式を以て大量の船腹の消化吸収され居りたる折柄なりしかば、一定市場に出貨の擡頭を見んか、その何處なるとを問はず、船腹の需給關係は忽ち全面的に船主の有利に展開すべき情勢に在りたるものなり。

偶々七月に入ると共に、小麥及玉蜀黍相場の値上りにより、亞爾然丁小麥及玉蜀黍に對する加奈陀並に米國筋の新規需要の擡頭活潑なりしに加へて、玉蜀黍に對して獨逸筋の大量買付開始により、プレート市場に船腹の急需喚起せられ、中旬勿々早くも七月積に應じ得る船腹拂底を告げ、不定期船統制委員會は七月十四日附を以て、八月卅一日以前をキャンセリング・デイトと成し得る船舶のプレート市場向空床出動を許可するに至れり。この情勢を眺めて、從來高値運賃牽制の意圖の下に極力出貨を手控へ來りたる荷主側も、今やその意圖の成らざるを識ると共に、黒海、ダニユープ、濠洲、モントリオール市場一齊に出貨輻輳、就中黒海、ダニユープ市場は七月末より八月にかけて稀有の活況を呈し來り、ダニユープ積には、八月勿々一九二六年以來の高値成約を見るに至れり。

斯の如く七月初旬以來プレート市場を先驅として、海運市況の好勢著しきを加へ來りたるに拘らず、極東市場のみは出貨引續き緩慢なりしが、七月中旬以降黒海、ダニュープ市場が高率運賃を以て極めて多量の船腹を消化するに至るや、蘇士以東進出船の数は當然に激減し、ために蘇士以東一帶に先行船腹逼迫の情勢を馴致せし折柄、北支事變の擴大悪化に伴ひ、尠からざる本邦船腹が一般市場よりの撤退を餘儀なくせらるゝに至り、極東積運賃も、濠洲積、印度積運賃と共に俄然著しく引締れり。

かくて八月に入るや、船主は孰れも數ヶ月に及ぶ先物契約を擁し、且つ多量の船腹が引續き定期備船市場に消化せられ、而もこれ等備船の期間が凡て長期に亘りし等の關係上、折柄の出貨激増に對して船腹の供給到底これに伴ふを得ず、ために八、九の兩月を通じて、運賃市況の大勢は奔騰に次ぐに奔騰を以てし、九月中旬より下旬にかけては、さながら「海運ブーム」の様相を呈するに至れり。

【備考】最近三ヶ年間英・歐向主要航路不定期船積九月平均運賃

積地	一九三七年	一九三六年	一九三五年
秋	九一九三	九一九三	九一九三
志土(尼撤積)	四七〇片	二八四片	二二一〇片

西濠洲(袋積)	大連	西貢	黒海	ダニュープ	モントリオール	玖馬	ペノス・アイレス	サン・ロレンゾ	サビア・ブランカ
四九一六	四八一九	五〇一八	五〇一〇	二五一三	二七一三	四一三三	二六一四	三二一四	三五一一
二八一一	二六一三	二八一五	二九一〇	二〇一四	二一三	一五一〇	一九一八	二〇一四	一八一八
二六一七	二三〇	二五一	九一〇	一一六	一一〇	一一〇	一五一六	一六一七	一五一六

(デイリー・プレート・レジスター)

然るに九月下旬に入るや、黒海、ダニュープ市場を唯一の例外として、出貨は全面的に緩慢傾向を帯び來れるが、これ、過去六、七週間に亘る異例的大量荷動きの後を受けて、荷主側は一先づこれを整理に忙殺せられ、自ら新規引合の制限を見たること、及過去數ヶ月に亘る運賃高、就中最近の爆騰並に船主側が數ヶ月に及ぶ先物契約に寧ろ進んで應ずるの態度を眺め、運賃も既に天井を衝きたりとなし、先行靜觀態度を持するに至れること等をその主たる原因となす。

かくて市場は一般に著しく閑散を加へ來れるに拘らず期近積船腹は引續き拂底甚しく、運賃は却つて強調を呈し、黒海、ダニユーブ兩市場の如きは、永年來會て経験したることなき熱狂相場を現出せり。然れども大勢はこれを如何ともする能はず、十月に入ると共に諸物價の低落、國際政局並に經濟情勢の不安定は、主要市場に於ける出貨を益々萎縮せしめたる折柄、九月を通じて其の活況最も目覺しく、世界海運景氣の原動力たる觀を呈せし黒海市場出貨に關し、蘇聯邦當局は、十月積所要船腹手當の完了せるのみならず、本年度出貨に對する船腹手當亦殆ど完了せるを以て、今後偶々一、二隻の手當に乗出す場合と雖も、從來の如き高率運賃を支拂ふ意思全く無き旨發表せり。

この蘇聯邦當局の發表は市場に甚大なる影響を與へ、振子の動きは數ヶ月振りにて荷主側に決定的に有利となり、近き將來に對する確信を失へる船主間に、僅少の出貨を繞りて、これが獲得に競争を演ずるに至り、日と共に切崩し行く荷主唱へ運賃に、追従を餘儀なくせらるゝの外無き情勢となれり。かくて十月末の運賃は、九月最高運賃に比し、少くとも三、四志、多きは六、七志に達する大巾低落を齎せり。

【備考】 主要航路九月最高運賃と十月末(二十七日現在)運賃との比較

航路	十月末運賃	九月最高運賃
志土	四四〇	四八六
大連	四二六	五〇〇
西貢	四五〇	五二〇
マドラス・コースト	四五〇	五〇〇
黒海	*二二六	二六六
ダニユーブ	*二七〇	二九六
サン・ロレンゾ	三〇〇	三八〇
モントリオール	四一六	五一〇
カチ	八一九	一一六
チフ	一一〇	一二三
"	アレキサンドリア	一一三
"	ベノス・アイレス	一五六

航路	十月末運賃	九月最高運賃
志土	四四〇	四八六
大連	四二六	五〇〇
西貢	四五〇	五二〇
マドラス・コースト	四五〇	五〇〇
黒海	*二二六	二六六
ダニユーブ	*二七〇	二九六
サン・ロレンゾ	三〇〇	三八〇
モントリオール	四一六	五一〇
カチ	八一九	一一六
チフ	一一〇	一二三
"	アレキサンドリア	一一三
"	ベノス・アイレス	一五六

*唱へ運賃

(デイリー・フレート・レジスター)

十一月に入ると共にガルフ方面並にモントリオール市場の出貨可成見るべきものありたるに拘らず、運賃の落潮は全面的に益々急を加へ、同月下旬に至るや、プレート市場の如きは、辛うじて最低協定運賃(英・歐向基準)を維持するに過ぎざるに至れり。斯の如く運賃急軟化せるも、出貨一向に擡頭せず、十二月初旬に於ける各方面運賃は、一九三七年中の最低値に陥れり。

年末近く船腹の引合や、活氣を帯び來れるも、荷主側一層の安値望みに、成約の實現するもの寥寥たりしが、この事實は一般に運賃も底を衝きたるかの感と與へ、新春市場に幾分の期待をかけた、波瀾に富みたりし年を閉ぢたり。

第二項 不定期船自治協調施設の成立

英國不定期船補助金支給は一九三七年十二月末日を以て一先づ打切りとなれるも、最低運賃協定は一九三八年一月以降も引續き實施のこととなる。

一九三五年二月二十六日成立せる「一九三五年英國海運救濟法」に基く、年額二百萬磅に上る不定期船補助金支給に關聯して設置せられたる不定期船統制委員會により、リヴァー・プレート復航航路以下主要四航路に最低運賃協定の成立したる件並に其後の實績に就ては、本調査昭和十年上半期第三〇五頁以下及び昭和十一年下半期第三一頁以下に詳説せる所なるが、最低運賃協定の成立並に實施の根幹を成せし英國不定期船補助金の支給も、一九三六年十二月に於ける政府聲明により、愈々一九三七年末を以て一先づ打切りと決定せる處、最低運賃協定實施以來の好成績に鑑み、英國當局は不定期船統制委員會に對し、不定期船補助金支給打切り後に於ても、引續き最低運賃協定の存續乃至これと等しき效力を發揮し得る施設協定を結成するやう、特に懇願する所ありたり。

茲に於て不定期船統制委員會は、當時實施中の最低運賃協定の趣旨細則を、業者の自主的協調により繼續實施するを以て目的とする施設案を作成し、これを七月二十三日倫敦に開催せられたる英國航洋不定期船主會議に提示せり【註】。

【註】航洋、不定期船とは、總噸數二千五百噸以上の不定期船舶を指すものにして、航洋、不定期船主とは右船舶を動かすも一隻所有する船主を謂ふ。

これに對し右船主會議は、同案の原則に對しては、滿場一致を以て賛意を表せるも、その細目に就ては意見區々たるを免れざりしを以て、それ等の點につき更に統制委員會の綿密なる推敲を経たる上、初秋勿々再び會合の上、更めて最後の決定に到達すべき旨申合せたり。

而して右施設案の成立實現には、英國不定期船合計噸數の尠くとも九割を包含する船主の參加を必須要件とせるを以て、若しも一九三七年十二月三十一日以前に、所要船主の參加を見ざる限り、從來の最低運賃協定は同日を以て當然に消滅すべきを以て、右協定による統制航路はオーブン化して、關係船主の自由競争に委せらるべく、又所要船主の參加を見て、自治協調施設の成立したる場合に於ても、その存續期間を一九三八年一月一日以降二ヶ年となすものにして、一九三九年十二月三十一日即ち期間満了前に業者自身その延長を決議せざる限り、當該施設は一九三九年末を以て自動的にその存在を失ふものなり。

不定期船統制委員會にては、早速改訂案の作成に着手、九月初旬早くも脱稿の運びと成りたるを以て、直にこれを關係船主に配布し、十月二十日に開催せらるべき第二次英國航洋不定期船主會議迄に十分検討の餘地を與ふることとせり。この間九月十七日海運會議所に於ける英國定期船主會議に於て、不定期船自治協調施設案に對し、その協力と支持を客まざる旨、滿場一致を以て決議する所ありたり。

第二次英國航洋不定期船主會議は、豫定の如く十月二十日海運會議所にて開催せられ、不定期船統制委員會改訂案に對し、全幅の支持を表明する所ありたるを以て、不定期船自治協調施設の實現は、既定の事實となり、今や手續上の問題を残すのみとなれり。而して改訂案の全文は、十月廿七日海運會議所より一般に公表せられたり。

かくて不定期船自治協調施設の實施は、英國航洋不定期船主九十パーセント以上の賛同を得て、愈々一九三八年一月一日より實施の運びとなりたるが、この種施設の實行に當りては、關係外國船主の参加を見ざる限り、その完全なる實施は到底その望なきを以て、英國不定期船統制委員會は、英國不定期船主間に於ける協調達成を背景として、廣く外國船主に協調参加を希望する所あり、その效空しからず、十二月十七日倫敦に開催せられたる國際海運會議に於て、英國を初め、ドイツ、フィンランド、佛蘭西、獨逸、希臘、ユーゴ・スラヴィア、和蘭、諾威、西班牙、瑞西

の十二ヶ國の船主協會代表出席の上、

海運業に於ける國際的協調の持續(最低運賃協定の存続)の趣旨に賛同を表す。

二、十月二十日開催の英國航洋不定期船主會議に於て協賛を得たる、不定期船自治協調施設に對し、(イ)當會議に提示せられたる覺書の解釋に従ひ、且つ修正を要すべき細目に就て、更に考慮の拂はるべきこと、並に(ロ)協調施設の範圍が、從來の最低運賃協定下に統制せられつゝある範圍を超ゆることあるも、これにより孰れの國も拘束を受けざるべきことを條件として、これを承認す。

三、各國代表は自國の船主協會に對し、自治協調施設の實行に最も有效なる對策を講ずべきことを勧告し、以て協調違反の發生したる場合には、當該船主所屬國船主協會の手により、適切なる處置を講じ得る途を拓き置く用意を有す。

四、事前申合せの機構により、參加各國代表より成る諮問委員會委員及不定期船統制委員會委員の任命を承認す。

五、其の間各國代表は、自國船主會に代り、現在三市場に實施中の施設(ブレット、滾洲、加奈陀及米國北部大西洋岸市場に對する最低運賃協定)に對する全幅の協調を確約する旨の決議を成したり。

かくて十二月二十九日、不定期船自治協調施設に基く、不定期船管理委員會愈々成立の運びに至れるが、即日同管理委員會は、曩に不定期船統制委員會が、十月十四日附を以て印刷に附して發表せるプレート復航、濠洲復航及セント・ローレンス並に米國北部大西洋岸東航航路に對する最低運賃協定を、發表以後に加へられたる改訂條項と共に踏襲することを決議し、従つて十二月二十九日現在の不定期船統制委員會最低運賃協定は、不定期船管理委員會の管理の下に、一九三八年一月一日以降引續き實施せらるゝこととなれり。

第二節 主要市場別市況

第一項 プレート市場

前半九月迄は市況累月好轉、殊に九月は出貨減少せるにも拘らず船腹不足に因り運賃の硬化著しく近年稀なる活氣を呈せるも、十月に入り船腹潤澤となれるため一轉下り坂となり、十一月には早くも最低協定運賃二十五志を出でざるに至る。十二月幾分反撥の兆を示せるも大勢不味にして先行暗澹裡に年を越せり。

七月勿々獨逸筋の大量玉蜀黍買付報せられ、七月乃至八月積に應じ得る船腹の増加傾向にありし市況も頗る活氣を帯び來れるが、これと共に歐洲及北米筋の買付も再び擡頭し來り、月半ば以前早くも七月積に應じ得る船腹拂底を告げ、更に八月積に對する成約の旺盛は、八月積適船の數を激減

せしめたるため、運賃は月初に比し一、二志の昂騰を告げ、先行一段の硬化を豫想せらるゝに至れり。茲に於て不定期船統制委員會は七月十四日附を以て八月末日迄のキャンセリング・デイト成約に應じ得る船舶の、更に七月二十八日附を以て九月末日迄の同様成約に應じ得る船舶の、各プレート市場向空床出動を許可し、船腹緩和に資する所ありたるが、需要引續き旺盛を極めたるため船腹の緩和豫期に副はず、中旬末に於けるプレート上流積安土府若くはロッテルダム揚運賃は、七月及七ノ八月積三十三志三片、八月積三十三志、八ノ九月及九月積三十二志六片、十月及十ノ十一月積三十一志にして、新穀に對する一九三八年一月乃至三月積の如き遠き先物契約に對する船腹引合すら現るゝに至れり。更に最低運賃協定適用區域外商談として、サン・ローレンゾ八月積モントリオール揚三十七志六片、又ネコチャ積カイヤオ揚二十六志六片にて、夫々相當量の成約を見たり。

月末近く八月及九月初旬積適船船腹逼迫旁々、船主の態度は一層硬化したるが、荷主側は高値見送りの態度に出で、これに應ぜず、商内一般に停頓状態に陥れるも、必需筋手當にかかる八月積に三十四志三片乃至三十五志九片の高率運賃支拂はれたる外、一九三八年度小麥新穀積に對し三十一志にて數隻の成約傳へられたり。

七月中に於けるプレート市場成約船隻數一五二、その貨物噸數一、〇二九、二〇〇噸に上り、出貨異常に旺盛を極めたる一九三六年七月中の一八一隻、一、二一三、四五〇噸には及ばざりしも、

直前三ヶ月間の總計出貨高が一、六〇四、〇〇〇噸(一九三七年四月八二八、七〇〇噸、五月三、九〇〇噸、六月三八四、八〇〇噸)なりしに比較せば、その活況推するに難からざるべし。

七月中前記の如く活況を呈したるプレート市場も、八月出貨端境期に入ると共に平靜化したるが、獨逸筋の玉蜀黍買付依然として繼續、且つ適船不足旁々運賃市況は引續き強調を持續せり。即ち八月中旬末現在に於て九月積に應じ得る船舶は僅々十二隻、更に十月積に應じ得る船舶亦三十隻を出せずとせられ、かくては如何に出貨閑散期に在りとは云へ、到底その需要に應じ得ざること明白なりしを以て、不定期船統制委員會は八月廿六日附を以て、バラスト積出動船のキャンセル・デイトを十月三十一日迄延長せり。

このキャンセル・デイトの延長にも拘らず、他市場、就中セント・ローレンス及黒海市場稀有の繁忙を反映して、プレート市場向同航船は自ら限定せられたるため、九月を通じて極度の船腹不足に陥り、中旬末現在に於て十月末日迄に積荷に應じ得る船舶僅々七隻を數ふるに過ぎず、ために八月以降、就中九月中旬以後出貨の激減を見つゝありたる折柄なるに拘らず、運賃の硬化著しく、下旬直積船運賃は三十七志三片乃至三十八志と、一九二六年以來の高値を現出するに至れるのみならず、九/十月積三十七志、更に十月積三十七志六片乃至九片の高率成約を見るに至れり。不定期船統制委員會は、九月十七日附を以てキャンセル・デイトを十一月末日迄となし得る

空床船舶の出動を許可する旨發表したるも、市場に於ける船腹は前記の如く極度の逼迫を告げ、先行更に緩和の傾向なきに加へて、翌年一月乃至三月積新穀に對する船腹手當の必要上、業者は空床出動船キャンセル・デイトの延長を要望する所あり、かくて統制委員會は九月三十日附を以て、空床出動船のキャンセル・デイトを一舉に一九三八年二月末日迄延長の旨發表せるが、同時に統制委員會は、八月以降に於ける出貨の激減に鑑み、これ等空床出動船は元地出航前若くは尠くともプレート市場到着前に復航積荷の確約せられたるものに限定し、これ等空床出動船腹の市場壓迫に對し豫め警戒する所ありたり。

この警戒は最も時宜を得たる處置にして、亞爾然丁玉蜀黍F・O・B價格の騰貴に因り、獨逸一國を除き歐米筋の買付全面的に停頓し、十月に入るも新穀に對する船腹引合寥々、前年十月中に於ける成約船二二八隻、その貨物數量一、五七九、一〇〇噸に對し、僅々三五隻、二四八、五〇〇噸の成約を見たるに過ぎず。然るに一方新穀に對する船腹需要の喚起を見越して、載貨出動し來る船舶尠からざりしため、市場は早くも船腹過剩傾向を示すに至れり。

船腹供給の漸増と出貨の激減とは、當然に運賃の低落を招來したるが、その低落は相當急激にして、平均運賃に於て九月に比し、サン・ロレンス積三志六片、バヒア・ブランカ積六志に及べり。この情勢に鑑み、關係船主は十月二十五日倫敦に非公式會合を開催、不定期船統制委員會とは無關

係に、プレート上流積英國及安土府一港揚に對し最低三十志の運賃を維持すべき旨申合せ、ホルテ
イック・エキスチェンジ内に非公式委員會を設置し、これが遂行を期する所ありたり。

十一月に於けるプレート市場は、澎湃として押寄する深刻なる不況に直面して、船主側必死の防禦戰に終始したる月にして、たとひ結果に於て船主側の慘敗に終りたりとは云へ、よく不定期船統制委員會協定最低運賃の一線に踏止り、其の間の經緯下記の如く稀に見る波瀾を呈したり。

十月廿九日附を以て亞爾然丁政府が、小麥ストックの激減、並にこれに伴ふ食麵麩價格の騰貴に鑑み、小麥及小麥粉の輸出を禁止せると、玉蜀黍F・O・B價格の割高のため、十一月及十二月積に對する引合殆ど全く影を潜めたる一方、プレート市場向載貨出動船は四十隻に餘る多數に上り、而もこれ等船舶は孰れも十二月十日頃迄の積荷引合に應じ得るものなりしかば、情勢は全く船主側の不利に陥れり。

不定期船統制委員會にては、取敢へず十一月四日附を以て十二月積を目的とする空床船の來航を禁止せるが、同じく八日亞爾然丁政府は小麥の輸出禁止を幾分緩和して許可制を採るに至れり。更に十二日に至り統制委員會は、プレート市場向空床出動禁止の期限を無期限とせり。

十一月上旬に於ける市場唱へ運賃は、年内積二十五志(一月二十九日改訂の最低協定運賃率)、一月以降積二十七志六片程度なりしが、船主側は結束を固めて非公式最低協定運賃三十志の維持に努めたる結果、實際成約

の寥々たりしに拘らず(十一月一日以降十七日迄の成約、船八隻、その積荷五萬四百噸)、概してよくその基準を維持し得たり。而も中旬以降情勢の悪化如何にも著しかりしを以て、關係船主は二十三日再び倫敦に會合、非公式最低運賃の堅持を強調すると共に、これを公式最低運賃たらしむべく、統制委員會に要請すべきことを決議せり。

然るに右會合の開催せられたる二十三日現在に於ける市場は、十一月積に應じ得る船舶十二隻、更に十二月積に應じ得るもの四十隻の多數を算せるに拘らず、小麥輸出は嚴重なる許可制下に置かれて實質上禁輸状態にある上、小麥新穀の收穫は霜害に禍せられて、出廻り數量は例年に比し激減を豫想せられ、市況先行に對する悲觀の度一層濃厚を加ふるに至れり。かくて二十三日には翌年四／五月積に對し二十六志六片の低率成約實現し、更に荷主側は現行最低運賃基準率二十五志を超過する一切の商談を見送るの態度に出でたるが、一方不定期船統制委員會は二十五日に至り現行最低運賃(基準率二)据置の旨發表せり。

茲に於て非公式最低運賃協定委員會は即日左記聲明を發し、その設定にかゝる非公式最低運賃三十志率を撤回せり。

「本二十五日午後開催せられたる關係船主代表會議に於て、他市場に於ける最近の運賃低落に鑑み、最低協定率三十志を持続することは妥當を缺く嫌ひあるに至れるを以て、右最低協定率支持

に對する關係船主の責任を解除するに決せり。」
かくて非公式最低運賃協定は辛うじて滿一ヶ月を保ち得たるのみにて、敢なく消滅するに至れるが、其の結果一時的には商談の注入を招致し、引續き數隻の成約を見るを得たり(但運賃率は孰れも最低運賃二十五志を出でざるに至る)。

然れども何分出貨そのものが涸渴せる折柄とて、徒に荷待滞船を餘儀なくせらるゝに至れる船舶早くも四十隻を算し、而も智利硝石、南米、ガルフ各市場共沈滞著しく、これ等市場への轉航出稼ぎも殆どその望なく、若し最低運賃協定の支柱なかりせば、運賃は當然慘落すべき情勢となれり。
十二月に於ける出貨は、極度の不振に惱みたる十一月に比しては幾分の好轉を見たる上、智利硝石、米國屑鐵、就中ガルフ出玉蜀黍積取のため尠からざる船腹市場より撤退せるも、依然として出貨緩慢の域を脱せず、成約運賃は例外なく最低協定運賃を辛うじて維持し得たるに止れり。
十六日亞爾然丁政府は本年度第一次收穫豫想を發表せるが、前年度實收高に比し約二割の減收なり。穀種別明細左の如し。

小	第一次收穫豫想噸數	前年度實收噸數
麥	五,二二五,〇〇〇	六,七八二,〇〇〇

燕	大	ラ	亞	カナ	合	減
麥	麥	イ	麻	ナ	計	收
一、九三六、〇〇〇	一、一五〇、〇〇〇	一、五八五、〇〇〇	二七、〇〇〇	二七、〇〇〇	八、二〇二、〇〇〇	二、一七八、〇〇〇 (二割一步)
七九二、〇〇〇	五四〇、〇〇〇	一九〇、〇〇〇	一九三六、〇〇〇	三〇、〇〇〇	一〇、三八〇、〇〇〇	

かくては市場回復の唯一の希望たりし新穀の出廻りも、到底その豫期に副はざること明かと成れる一方、既に相當長期に亘れる荷待滞船及十二月中の到着船約四十隻と豫想せらるゝに加へ、英・歐炭其他を積載してプレート市場向け出動すべき船舶翌年一月中五十隻、二月中同じく約五十隻と算せられ、市況の先行暗澹たるものあるに至れり。

【備考一】

一九三七年月別英・歐向運賃最高最低

月別	積地		サシ・ロレンゾ		バヒア・フランカ	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低
一月	二六・六 ^{志片}	二六・六 ^{志片}	二八・三	二九・〇 ^{志片}	三〇・六 ^{志片}	三〇・〇 ^{志片}
二月	二六・六	二六・三	二七・九	二六・〇	二四・三	二四・三
三月	二六・六	二六・六	三五・〇	二七・三	三四・〇	二六・三
四月	二八・三	二八・三	三五・〇	二九・六	三一・六	三一・六
五月	二八・三	二八・三	三五・九	二九・〇		
六月	三〇・三	二八・三	三五・六	三一・〇		
七月	三二・〇	三〇・九	三八・〇	三二・六	三六・六	三六・六
八月	三三・六	三〇・九	三六・〇	二八・六	三四・六	二八・六
九月	三〇・六	三〇・六	三〇・三	二五・〇	二八・九	二八・九
十月			二五・三	二五・〇	二三・九	二三・〇
十一月						
十二月						

【備考】
前年対比一九三七年月別成約船隻数及貨物噸数

(デイリー・フレート・レジスター)

月別	一九三七年		一九三六年	
	成約船隻数	成約貨物噸数	成約船隻数	成約貨物噸数
一月	一〇〇	六九二・七〇〇	五五	三四三・五〇〇
二月	五六	三六四・五〇〇	二四	一五八・〇〇〇
三月	六九	四四七・〇〇〇	三三	二一〇・五五〇
四月	一二三	八二八・七〇〇	八六	五三九・五〇〇
五月	五七	三九〇・五〇〇	四四	二八二・二五〇
六月	五六	三八四・八〇〇	四七	三一八・九六〇
七月	一五二	一、〇二九・二〇〇	一八一	一、二一三・四五〇
八月	八〇	五四七・〇〇〇	一六八	一、一六一・一五〇
九月	九六	六四〇・〇〇〇	一四〇	九四四・七〇〇
十月	三五	二四八・五〇〇	二二八	一、五七九・一〇〇
十一月	二六	一六五・四〇〇	一二五	八六一・二〇〇
十二月	四六	二九四・〇〇〇	二〇二	一、三八五・八〇〇
合計	八九六	六、〇三二・三〇〇	一、三三三	八、九九八・一六〇

(デイリー・フレート・レジスター)

第二項 北米市場

七月閉散、八月各方面共概して好況、更に九月にはモントリオールを初め各方面一齊に奔騰せるが、十月に入り概ね軟化せり。月末ガルフ積穀類急需に因り市況一時反撥せるも十一月に至るまで大勢は下押傾向にあり、十二月屑鐵、穀類等の出廻りにて世界各市場凋落氣味なる裡に獨り比較的健調を維持せり。

七月に於ける北米市場は閑散裡に終始せるも、定期備船による大量船腹の消化並に英本國向加奈陀材輸出の擡頭により、運賃の低落は比較的輕微に止るを得たり。

六月以降商談殆ど全く杜絶したるモントリオール市場は、七月に入るも引續き不振、一ヶ月を通じ最低協定運賃率二志九片を以て僅々二隻の成約報せられたるに過ぎず。この不振を眺めて、荷主側は一齊に高値見送りの態度に出で、更に上半年を通じて出貨活況を呈したる米國屑鐵輸出も、七月に入ると共に本邦向出貨は閑散に陥り、獨り英本國及西伊太利向に緩慢なる出廻りを見たるに過ぎざりしため、運賃は當然に軟化を免れず、英本國向屑鐵運賃は六月中の二十五志六片乃至二十六志に對し、二十四志を精々とするに至り、西伊太利向運賃亦八弗乃至八弗二十五仙より七弗七十五仙に低落、これと共に玖馬/英・歐砂糖運賃も前月に比し一志方下廻れり。但し英本國向北太平洋岸積穀類運賃 *(Wheat)* のみは頗る手堅く、月初三十七志六片の成約の後を受けて、中旬末四十志乃至四十一志三片の高率成約を見たり。

六、七月を通じて沈滞を極めたるモントリオール市場も、八月の聲を聞くと共に再び新規商談の注入を見るに至り、折柄の船腹不足傾向と相俟つて、運賃は月初早くも三片方の昂騰を見たるが、これと共にガルフ積運賃亦四志九片と、同じく三片方引締れり。又北太平洋岸に於ては同じく月初勿マランプ・サム・ベイスを以て數隻の大型船が濠洲向成約を見たるため、適船殆ど拂底、ブリテイツ・コロンビア/英本國、安士府乃至ロツテルダム *(London)* の運賃は中旬勿々二志六片方の大巾引上げを見て、四十三志九片と數年來の高率運賃支拂はるゝに至れり。其の間モントリオール市場は、引合引續き活潑を加へ來りたると、船腹不足による適船獲得難とにより、運賃の硬化著しく、下旬に於ける九/十月積運賃は三志三片乃至三志四片二分の一と、前月に比し一舉に六片乃至七片二分の一の急騰となれるが、月末近く船主側は三志六片率を強硬に主張するに至れり。一、二、三、これ等北太平洋岸及モントリオール市場の活況に反し、米國大西洋岸市場は定期備船契約による船腹消化引續き活潑なりし外一般に閑散、運賃積成約に格別見るに足るべきものなかりしが、玖馬糖運賃は好調を持續し、英・歐向運賃月末現在二十七志、船主唱へ二十七志六片なるを得たり。一方支那事變の擴大に伴ひ、上海向既成約船の解約せらるゝもの相當多數に上り、太平洋岸方面市況はこれがため軟調を呈したるも、世界的に船腹不足の傾向漸く顯著と成れる折柄とて、その影響も一時的に止り、被解約船は孰れも短時日内に夫々新規商談を獲得せり。

越えて九月に於けるモントリオール運賃市況は、黒海運賃市況と共に、最も顯著なる奔騰を見たるものなるが、その原因としては固より出貨の旺盛をも擧ぐべきも、寧ろ主として市場が極度の船腹獲得難に陥りたるにあり。英・歐揚モントリオール積運賃は月初早くも前月末の好率運賃に對し、更に四片二分の一を棒上げして九月乃至十一月積一率に三志九片に昂騰の後、中旬十月積に對し四志四片二分の一の高率成約實現し、更に中旬末九／十月積運賃は四志九片に奔騰せるが、折柄ガルフ方面に於ける大量船腹の急需と相俟つて、船主の態度愈々強硬を加へ、閉航期前積成約に對しては一率に最近の高値たる四志九片の適用を見るに至るべしとせられたるが、下旬遂に五志と一九二六年以來の高値を現出するに至れり。

かくて九月に於けるモントリオール積運賃平均四志三片二分の一、前月（八月）の三志一片四分の三、前年同月の二志三片に比し非常なる昂騰となれり。

米國大西洋岸市場は、玖馬市場と共に月初以來適船の拂底著しく、商談兎角不圓滑なるを免れざりしが、運賃は頗る手堅く、上旬より中旬へかけて英・歐向玖馬糖運賃は二十七志六片、ガルフ／安土府、ロッテルダム穀類運賃は五志六片に夫々引締れり。更にガルフ積運賃は中旬末六志に昂騰、過去の最高記録を作れるが、下旬に至り空床出動中の一英國船五志九片にて成約に應ぜり。又船腹極度の逼迫は米國屑鐵の輸出をして全く停頓状態に陥らしめたり。

北太平洋岸積英・歐向穀類の運賃亦月初早くも三志九片方の大巾昂騰を演じ、九／十月及十月積に對し、荷主側は四十七志六片の高率運賃支拂を餘儀なくされたるが、その後適船拂底により商談杜絶せり。

九月に於て熱狂相場を現出したるモントリオール市場も、十月に入ると共に穀類市場の不味を反映して成約頓に閑散化し、運賃亦四志十片二分の一と、早くも軟化の徴を現したるが、ガルフ積運賃は引續き五志九片の高率を維持して、多數の空床出動船を吸引消化せり。中旬に入りて加奈陀小麦に對する需要減退旁々運賃も四志九片前後に下押されたるが、これと共にガルフ積運賃亦三片方低落せり。其の間玖馬糖出貨は従前に比し却つて其の量を増加したるため、英本國揚二十八志と本年度最高の成約を見るを得たり。

中旬末現在ガルフ積運賃は五志三片乃至五志丁度と更に軟化せるが、モントリオール市場は四志九片乃至四志十片二分の一、玖馬糖二十八志と孰れも保合ひたり。又ハンブトン・ローヅ十一月積リオ・デ・ジャネイロ揚石炭に對し十五志六片の成約傳へらる。

然るに中旬より下旬へかけて運賃市況は全面的に軟化の傾向著しく、モントリオール積四志六片乃至四志三片、ガルフ積四志三片、玖馬糖二十七志前後を標準とするに至りしが、月末近くガルフ積小麦及玉蜀黍に對する英・歐筋の大量買付擡頭、二十七日より三十日に至る近々四日間三十隻

に上る成約實現し、運賃亦安土府若くはロッテルダム揚十一月積四志六片、十二月以降積四志三片、英國揚オブション附三片増、獨逸揚六片増と反撥を見せたり。斯の如き大量船腹の急需は市場の全然豫期せざる所なりしを以て、米國大西洋岸及玖馬市場、就中屑鐵及小麥の出貨擡頭しつゝありし前者に頗る好感を興へ、アルバニー積安土府若くはロッテルダム揚小麥運賃三志九片にて、又グディニア揚屑鐵二十八志にて數隻の成約報せられ、玖馬糖運賃亦二十六志と手堅く保合ひたり。モントリオール市場は閉航期の接近旁々運賃の引締り一層顯著にして、英本國揚四志九片に反撥、目先五志率再現すら豫想せらるゝに至れるが、十一月に入ると共に氣配不振、中旬勿々四志六片に低落、其の後四志九片に迄回復せるが、間も無く再び四志六片に反落せり。

然るにガルフ及米國大西洋岸市場にては、十一月の聲を聞くと共に屑鐵の出貨急速度を以て再び擡頭し、初旬勿々解體船として英國筋に賣却せられたる米國船數隻は、英國向回航を利用して、大西洋岸積屑鐵を二十五志(ガルフ積オアシ)にて成約したる他、一般成約としてガルフ積グディニア揚三十一志乃至三十一志六片、大西洋岸積西伊太利揚八弗二十仙乃至八弗二十五仙の好率を以て、夫々數隻の成約報せられたり。北太平洋岸方面は他市場の不振旁々空床出動し來れる船舶多く、從つて運賃も幾分の下押しを免れず、初旬現在十二月積三十八志六片乃至三十七志六片、十二月積三十

六志三片、一二月積三十六志乃至三十五志見當にして、これを九月下旬成約運賃率四十七志六片に比すれば可成り大巾の低落となりたるも、前年十一月平均運賃二十五志六片に比すれば猶遙に強調なるを得たり。

右の外、北米市場に於ける上旬中の主なる成約としては、安土府若くはロッテルダム揚アルバニー積小麥三志七片二分の一乃至三志九片、玖馬／英本國砂糖二十四志、玖馬／安土府二十三志、ガルフ／南阿硫黃二十二志等を數へたり。前述の如く既に十月末頃より出賃の擡頭を見つゝありし米國屑鐵は、十一月上旬より中旬へかけて輸出引合旺盛を加へ、約三十隻に達する大量船腹の成約報せられ、運賃亦一志方引締りて米國大西洋岸積英本國揚二十六志となれり。この屑鐵出賃の活況は多數に上れる英・歐方面よりの空床出動船の消化に資する所多く、少く共一時的に市場の健調化を招致せるが、何分プレート市場を筆頭に他市場一般に不況漸く深刻化する折柄として、運賃は總じて軟調を免れず、モントリオール積四志六片、米國大西洋岸積三志三片、ガルフ積三志九片を標準とするに至りたる他、玖馬／英・歐砂糖運賃亦荷主に有利となり、十二月乃至十二／一月積二十三志と押下げたる後、一萬二千噸級の一大型船は二十一志六片の低率にて引合に應じたり。

下旬に入ると共に屑鐵の出賃も頗る緩慢となれる上、市場一般に閑散化著しく、玖馬／英・歐運

賃は二十志六片と更に一志方低落、ガルフ積三志六片、セント・ジョン積三志三片と軟化せる他、北太平洋岸積運賃も三十三志に迄低落せり。

十二月に於ける北米市場市況は、上旬末より中旬へかけて屑鐵出貨の更に擡頭したると、中旬以降ガルフ積を中心の小麥及玉蜀黍活況を呈したるため、折柄愈々不振の度を増せる世界主要市場中、比較的健調を示せる唯一の市場たる觀を呈せり。就中出貨最も旺盛なりしガルフ積運賃の如きは、中旬より下旬へかけて三志一片二分の一（安土府若くは^ッデルダム揚）より、三志七片二分の一と六片方の急反撥を告げ、爾來年末に至る迄よく三志六片の高率を維持するを得たり。これに好感してセント・ジョン積亦中旬二志十片二分の一より、年末近く三志三片に迄反撥せるが、その反面英・歐向玖馬糖運賃は中旬早くも二十志臺を割つて一舉に十八志に低落し、年末更に六片方下押せり。北太平洋岸積亦出貨閑散旁々年末近く三十志と、九月下旬に比し十七志六片、十一月初旬成約に比するも八志六片安の不調を告げたるが、更に二十七志の低率成約すら見るに至れり。

【備考】一九三七年別主要運賃最高最低

一九三七年別主要運賃最高最低

月別	モントリオール／英・歐（穀類）		玖馬／英・歐（砂糖）		北太平洋岸／英・歐（穀類）	
	最	低	最	低	最	低
一月	三・〇片	二・六片	二・三片	一・八片	三・一	二・九
二月			二・〇	一・八	三・一	二・九
三月			二・三	一・八	二・九	二・五
四月	三・三	二・九	二・六	二・六	四・〇	三・八
五月	三・三	二・九	二・六	二・六	四・〇	三・八
六月	三・三	二・九	二・六	二・五	四・〇	三・七
七月	二・九	二・九	二・六	二・四	四・一	三・七
八月	三・四	三・〇	二・七	二・五	四・三	四・三
九月	五・〇	三・九	二・七	二・五	四・七	四・七
十月	五・〇	四・三	二・八	二・六	四・六	四・〇
十一月	四・一	四・六	二・六	二・〇	三・八	三・三
十二月	四・一	四・六	二・六	一・七	三・一	二・七

(デイリー・フレート・レジスター)

第三項 濠洲市場

五月以降の市況悪化にて七月初旬に於ては運賃低調、プレミアム十志を標準とせるも、間もなく好轉其後

上昇を続け、九月に入りては世界的活況に伴ひ本市場亦運賃の引締り著しく、プレミアム十七志六片に達せり。然るに同月末より一轉反落歩調を辿り、十二月に於てはプレミアム僅々一志にて成約せるものすらありたり。

四月に於て最低協定運賃【註】に對しプレミアム二十志に達する活況を呈せし濠洲市場も、五月以降急速に不振の度を加へ、七月初旬に於てはプレミアム十志を標準とするに至れり。

【註】本項に謂ふ最低協定運賃とは、一九三七年一月二十九日午後四時以降改訂實施を見たる英本國、歐洲及地中海方面諸國向最低協定運賃の謂にして、其の積地及荷姿別明細並に同時に改訂實施を見たる極東向最低協定運賃の明細を示せば左の如し。

(A) 仕向地を英本國、歐洲及地中海方面諸國となす場合		(B) 仕向地を極東となす場合	
積地	撤積	撤積	袋積
西 濠 洲	三一志	一六志	一七志六片
南濠洲及ウヰクトリア	三二志	一七志	一八志六片
志土尼及ニューカッスル	三一志六片(シロ積込)	一五志(シロ積込)	一六志六片
	三二志(袋積込)	一五志六片(袋積込)	
(舊率に對し一率に四志引上げ)		(舊率に對し一率に一志引上げ)	

然るに間も無く小麦の出貨も順調を回復し來りたるに加へて、小麦以外の各種貨物に對する船腹需要も擡頭し、就中ポート・ピリー積英・歐向亞鉛の如き五十志の高率にて成約報ぜられたり。ために下旬々々市場は早くも船腹不足傾向を招致し、運賃はプレミアム十二志六片と月初に比し二志六片方の硬化を示せり。

八月荷主側は引續きプレミアム十二志六片乃至尙幾分の高廻り運賃を以て船腹を引合ひたるも、その程度のプレミアムを以てしては、英・歐方面よりの空床出動船を誘引するに足らず、市場は引續き適船獲得難に當面せるが、これと相前後して濠洲小麦に對する新規需要亦目立つて緩慢となり來りしを以て、運賃市況には一向に變化なく、プレミアム十二志六片程度に落付きたる儘下旬に入り。然るに月末近く船腹の逼迫愈々著しきを加へたるため、遂に南濠洲九／十月積に對し四十七志、即ち十五志に上るプレミアム支拂はるゝに至り、船主は翌年度積新穀引合に對し一率に十五志プレミアムを主張するに至れり。

更に九月に入り海運市況世界的に急騰を告ぐるや、濠洲市場亦引締り目覺しく、中旬より下旬へかけて荷主は十六志六片乃至十七志六片のプレミアム支拂を餘儀なくせらるゝに至れり。其後期近船腹に對する需要に格別見るべきもの無かりしに拘らず、猶十／十一月積に對し南濠洲／英・歐五十志六片(袋積)、又志土尼撒荷十一月積に對し四十六志、十二月積に對し四十八志六片の高率支拂は

れ、右南濠洲積運賃は四月の高値運賃を突破し、志士尼十二月積運賃は去る四月の高値記録四十九志に迫らんとする勢となれり。かくて新穀積引合に對しては、船主側一様に二十志のプレミアムを主張するに至り、月末近く市況は一段の飛躍をなすやに見えたるが、何分荷主側は既に本年度出穀の殆ど全量に對する船腹手當終了済のこととて、僅少なる其の残量に對してはプレミアム十五志乃至十六志六片以上の支拂を肯せず、新穀積引合に於ても船主唱へプレミアム前記二十志に對し、荷主側十七志六片程度を精々とし、それ以上の運賃に對しては一齊に見送りの態度に出で、市況は豫期に反して早くも峠を越せるの感あるに至れり。

然れども十月上旬より中旬へかけては、猶十二／一月積に對しプレミアム十八志九片の高率成約を見るを得たるも、其後蘇士以東一帯に出貨減退旁々船腹需給の關係益々荷主側に有利を加へ、早くも中旬末荷主側はプレミアム十六志を以て新穀に對する船腹手當をなすを得るに至れり。更に月末近く期近積に對するプレミアムは十二志六片に低下し、一月積亦十三志三片見當に迄低落せり。六帆船積に對する新穀引合は、荷主側の安値唱へにより更に進歩を見ざりしが、偶々帆船バミール號(重噸四、噸四〇〇噸)が、ヌーマ積ブレイメン揚ニッケルを料率五十志にて成約、業界の注目を惹きたり。

十一月初旬に於ける濠洲市場は、新穀出廻期接近旁々商談活潑を加へ來れるが、十二月乃至一月

積に應じ得る船腹潤澤なりしたため、運賃は却つて軟調を加へ、十月末に於けるプレミアム十三志前後なりしものが、月初勿々九志に、其後更に七志六片に低落、中旬に入り市況一時的に反撥して新穀船腹引合に對し十志乃至十一志のプレミアム支拂はれたるも、中旬末には早くも反落、プレミアム六志三片の成約を見るに至れり。下旬に於ける市況は愈々不振の度を増し、十二月に入ると共に船主側は五志六片乃至僅々二志のプレミアムにて成約に應ずるに至り、月半ばには志士尼積にプレミアム一志と云ふが如き低率成約報せられたり。

其後一／二月積に對する引合相當注入を見たるも、實際成約はプレミアム二志三片を精々とするの不振裡に年を閉ぢたり。

【備考】
一九三七年月別英・歐向運賃最高最低

積地	月別	
	一 月	二 月
西 濠 洲	最高	* 四四・六 ^{志片}
	最低	* 四〇・六
南 濠 洲	最高	* 四三・〇 ^{志片}
	最低	* 三九・〇
志 士 尼	最高	* 四三・六 ^{志片}
	最低	* 三三・三

十二月	十一月	十月	九月	八月	七月	六月	五月	四月
三三・六	四一・〇	四九・九	* 四九・六				* 四九・九	* 五三・六
三三・〇	四〇・六	四三・三	* 四九・六				* 四九・〇	* 五三・六
三七・六	四三・〇	五〇・九	* 五〇・六		* 四四・六			* 四八・三
三四・〇	三七・九	四四・〇	* 四九・六		* 四四・六			* 四八・三
三三・九		四一・三	四八・六		四一・六			四九・〇
三二・三		四一・三	四六・〇		四一・〇			四六・〇

*印は袋積運賃、其他は撒積運賃。

(デイリー・フレート・レジスター)

第四項 東亞及印度市場

七月初頭に於て他市場出貨の關係上船腹依然不足なりしに加へ、支那事變勃發、擴大せるため益々その傾向を助長し、運賃市況漸騰の勢を馴致す。かくて九月に入り大連/歐洲、西貢/歐洲其他永年來の高率成約報せらるゝに至る。月末市況反落の兆現れ運賃下押の趨勢は十二月に入り世界的不振の中にも特に顯著なりしが、年末落着きを示し底意強含みの裡に年を越せり。

ポルティック方面木材運賃の奔騰は、西班牙及北阿弗利加方面鑽石市場の硬化と相俟つて、六

月頃より英・歐輸出炭に對する期近適船を著しく拂底せしめたるのみならず、地中海諸港にて石炭荷揚後空床の儘蘇士運河を通過して東亞乃至濠洲市場へ進航するを常とせる船舶の多數は、石炭荷揚後西班牙乃至北阿弗利加諸港にて鑽石を積取り、折返し英・歐向歸航するに至れるため、六月中旬末頃より東亞及印度市場は一般に船腹不足を告げ、商内兎角不圓滑を免れざりしが、市場は出貨を豊富に擁せし折柄とて、船腹の供給にして潤澤なりしを得ば、運賃市況の引締りに拘らず成約は可成の活況を呈したるものと思惟せられたり。

七月に入るも、船腹不足の傾向は緩和を見ず、寧ろ先行一層の逼迫を豫想せられたるため、市況強調、就中西貢市場の硬化著しく、數ヶ月に亘る先物契約の引合すら現るゝに至り、英・歐向運賃亦六月末の四十志に對し、月初勿々八月積四十一志六片乃至四十二志六片、九/十月積四十二志に昂騰せり。其他の市場に於ては適船不足と荷主側の高値牽制旁々成約澁滞勝ちなりしが、上旬末頃より一段と先行硬化を豫想せらるゝに及び、荷主側の高値牽制策も其の效なきに至れるのみならず、引合を逡巡すれば逡巡するだけ荷主側の不利益となれるを以て、商談頓に活潑を加へ、玖馬向西貢米四十四志乃至五十志、西阿弗利加向五十志にて數隻の成約を見たる他、カラチ八月積英・歐向小麥運賃三十三志六片、九月積三十二志六片、孟買八月積小麥三十三志を報せられたり。中旬より下旬へかけ支那事變擴大せる一方、年初以來米國屑鐵を満載して極東市場に來集せる多

數の船舶も定期備船市場其他に順調に消化せられたるため、市場に於ける船腹の需給關係は船主に更に有利を加へ、西貢米英・歐向運賃は四十三志(八/九月)に引締り、大連／英・歐十二／一月積大豆運賃は四十志に上れり。其後引續く定期備船市場の活況は、船腹需給の關係を愈々窮屈ならしめ、運賃逐日硬化し、月末近く大連／ロッテルダム乃至ハンプブルグ(大豆)四十一志三片、西貢／英・歐(米)四十六志、ベルマ／英本國(米)四十五志、孟買／英・歐(小麥)四十一志六片、カラチ／英本國(小麥)三十五志六片にて夫々成約を見るに至れり。

支那事變の先行につき一般に氣迷ひ氣味なりし市場も、七月卅一日を以て我政府が外國船に對し沿岸航路の配船を許可する旨發表するや、市場の底意一段と強調を加へ、大連／歐洲大豆運賃は八月初の四十二志六片より上旬末十月積成約四十五志に昂騰、早くも四月以來の高値を現出し、孟買／英本國四十二志六片、西貢／佛蘭西四十七志と、月初運賃に比し共に一志方引締れり、其の間モトリシウス砂糖三十七志にて英本國向の成約報せられたり。

支那事變の上海方面への波及、多數本邦船の一般市場よりの撤退並に折柄の出貨の旺盛は、相俟つて適船獲得に對する荷主側の競争を惹起せしめ、中旬より下旬へかけて西貢／歐洲五十志、大連／歐洲四十七志と、四、五月の交に於ける高値を再現し、先行に對する船主の態度硬化するに至り、各方面に亘り記録的高値を以てする船腹引合の注入を見たるが、何分市場は船腹の拂底甚しく、適

船の獲得困難を極めたる際とて、商談の實際成立せるもの至極寥々、中に偶々ウキザガバタム積カレ揚滿儉三十七志三片、ダンカーク揚三十八志三片の好率成約ありたり。

七月以降急速に回復し來れる東亞市場は、九月に入りて情勢船主にとり更に有利に展開し、各方面に於て永年來の高率成約を見たり。即ち上旬早くも大連／歐洲運賃は四十七志六片乃至四十八志、西貢／歐洲運賃は五十志乃至五十一志三片に引締れるが、上旬より中旬へかけて前者は更に二志高の五十志、後者は一萬二千噸型大型船に對し四十九志、中型船五十二志に奔騰せり。其他の方面に於てもウキザガバタム／カレ揚石運賃に對し高率新記録たる四十志支拂はれ、又孟買／安土府三十八志、印度西岸／英・歐(カーネル、リンシード)四十八志九片(東岸積オアシヨ、五十二志六片)の好率成約を見たる他、孟買に於てはデッド・ウエイト一噸四十五志の成約報せられたり。

斯の如き運賃の激騰は、流石に荷主側の見送り傾向を馴致せしが、偶々歐洲筋新規買付減少せる一方、十月乃至十一月積に應じ得る船腹比較的潤澤なりしたため、市況も幾分の反動を免れず、月末近く大連／歐洲四十九志六片、西貢五十志六片、マドラス・コースト積五十志を標準となすに至れり。

九月末より十月初めにかけて船腹の消化極めて順調なるを得、運賃爲めに再び引締り氣配を示し、實際成約運賃に於ても十一／十二月積西貢歐洲五十志六片、十一月積カラチ／英本國(小麥)四十志、

十一／十二月積(リンシード、カーネル)四十七志六片と孰れも手堅く保合ひたる他、マカッサ乃至爪哇十月／十一月積(ハールブル、ハンブルグ揚砂糖)に對し、運賃四十五志にて數隻の成約報せられたり。十月中旬に入ると共に早積物に對する船腹の需要減退旁々、情勢船主にとり多少不利となりたるも、先物に對する運賃は引續き高値を維持せり。即ち大連積は四十八志乃至四十七志六片を標準とし、又印度西岸積に對しオプジョン翌年度二航海五十志附にて四十七志六片、ヅキザガバタム／ステッティン十一／十二月積四十二志、蘭貢／歐洲十一月積五十一志等の成約ありたり。此間取極めを見たるマルマゴア積安土府揚鑽石三十八志は本年度最高運賃に比し二志方の低落なり。

この前後を境として、八月下旬以降稀有の活況を呈したる本市場も、凋落の色漸く濃く、十月中旬末十一／十二月積孟買／英・歐(リンシード、カーネル)運賃は二志六片安の四十五志丁度なりしが、下旬には更に九片方低落、その他十一月積大連／英・歐四十五志、ヅキザガバタム／ウオッキントン二月積三十五志と夫々急落せり。かくて東亞及印度市場は出貨頓に閑散化し、十一月初に於ける運賃は大連積ノミナル四十二志六片、西貢積亦四十五志を精々とするに至れるが、この間合計八隻に及ぶ成約を見たる比律賓／北米大西洋岸十一／十二月乃至二月／三月積砂糖運賃は、十弗五十仙と比較的好率なるを得たり。

十月下旬より顯著となれる出貨の減退は十一月に入りて更に甚しく、殆ど停頓状態に陥れるため、逆潮に抗しつゝ極力運賃率の維持に努め來れる船主の態度も、今や軟化を餘儀なくせらるゝに至り、運賃は各方面共可成大巾の低落を演ぜり。即ち十一月積大連及西貢運賃は夫々三十八志九片、四十一志三片に、九月五十志に上れるマドラス・コースト運賃は四十一志三片(十二月積成約)に下り、鑽石運賃亦ヅキザガバタム／カレー二月積三十志の低率成約報せられたり。又北米大西洋岸向比律賓糖に對する船腹の需要は引續き旺盛なりしに拘らず、運賃は十月下旬の十弗五十仙より十一月上旬末早くも十弗に低落せり。

然るに前記の如き運賃の大巾低落は、幾分乍ら出貨を誘致し、中旬に入りて餘剩船腹は市場より一掃せられ、印度市場の如き地中海方面より空床出動船の誘引を要する程となりたるため、マドラス・コースト一月積に對し四十一志三片支拂はれたり、西貢積亦船型及船積期の如何により四十一志乃至四十三志九片に反撥、大連積も三十九志にて大型船の引合を見たる後、市場唱へ四十一志に引締れり、然れども間も無く船腹再び潤澤氣味と成り、出貨亦緩慢化せるため、下旬大連大豆は三十八志六片乃至三十八志、西貢米は四十一志より三十九志に低落、ヅキザガバタム積鑽石もダンチヒ揚三十志六片、マレー諸港揚二十七志六片にて、荷主は容易に所要船腹の手當を了するを得たり。

十二月に入りて海運市況は世界的に不振の度を加へたるが、就中東亞市場の軟化著しく、例へば

十二月第一週に於ける大連／英・歐運賃は、一月積三十五志丁度と十一月末運賃に比し三志乃至三志六片方の大巾低落を演ぜり。其後引續き市況低迷、荷主側出貨の手控へによる引合の閑散化は、當然に運賃市況の不味を誘致せるが、船主側よく踏堪へて、安値引合見送りの態度を固守したるため、一般に運賃低落も底を衝きたるかの感を懐かしめ、荷主側の出貨手控へ緩和旁々運賃も此上の下押しを許さず、中旬現在大連／歐洲三十五志乃至三十六志、西貢／英・歐三十五志、マドラス・コースト積三十三志九片乃至三十四志四片二分の一、比律賓／北米大西洋岸九弗乃至九弗五十仙前後に落着きたり。更に下旬に入るや大連を中心に出貨順調、大連／英・歐運賃は偶々前成約解約船に三十四志の成約を見たるを除き、孰れも三十六志を標準となすに至り、其他各積地運賃も中旬以降格別の變化なく、底意強含みの儘年を閉ぢたり。

【備考】

一九三七年別主要運賃最高最低

月別 一月	大連／歐洲(大豆)		西貢／歐洲(米)		マドラス・コースト／歐洲(穀類)	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低
一月	四三・九 ^{志片}	四〇・〇 ^{志片}	四六・六 ^{志片}	四〇・〇 ^{志片}	四八・三 ^{志片}	三七・六 ^{志片}

月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月
大連／歐洲(大豆)	四二・六	四一・六	四七・〇	四二・六	四二・六	四二・六	四七・〇	五〇・〇	四九・〇	三九・〇	三七・〇
西貢／歐洲(米)	四一・三	三五・〇	四三・〇	四二・〇	四二・〇	三八・〇	四一・三	四七・〇	四五・〇	三八・〇	三四・〇
マドラス・コースト／歐洲(穀類)	四〇・六	四〇・六	五〇・〇	五〇・〇	四六・六	四六・六	五〇・〇	五二・〇	四五・〇	四三・九	三九・〇
比律賓／北米大西洋岸	三八・九	三八・九	四五・〇	四五・三	三九・六	三九・六	四五・九	四九・〇	四五・〇	四〇・〇	三五・〇
其他各積地	三五・〇	三八・九	四三・六	四三・九	四〇・〇	四〇・〇	四三・九	五〇・〇	四〇・〇	四〇・〇	三二・六

(デイリー・フレート・レジスター)

第五項 黒海及ダニューブ市場

七月勿々活況を加へたる本市場は概して引續き好調を辿り、九月に至りては蘇聯邦小麦豊作と折柄の英・歐方面急需と相俟つて市況奔騰、同月に於ける世界海運景氣出現の一要因をなせり。十月に入りても依然強調なりしが後半崩れ、十一月、十二月と續落、殊にダニューブ市場に於て凋落甚しきものありたり。

七月初旬に於けるダニューブ市場は、五月以來杜絶えたる引合再び擡頭、四月成約二十三志に對し、二十志を以て安土府若くはロツテルダム揚の商談成立せり。その間黒海市場にては六月に引續き英・歐向船腹を運賃十六志六片にて消化せる他ポテイ／米國鑽石十八志、マリオボール／加奈陀石炭二十志六片、同じく米國向十九志六片にて成約相次ぎ、頓に活況を呈し來れり。

初旬勿々活潑の度を加へたる黒海及ダニューブ市場は、七月を通じて硬化の一途を辿り、下旬六千五百屯型船舶がダニューブ積英本國揚小麦を、一九二六年以來の高値たる二十八志を以て引受けたるが、この成約を契機として船主側は一率に二十六志を主張するに至り、荷主側これに應ぜず、新規引合停頓せり。ダニューブ市場の硬化に比すれば、黒海市場の引締りは幾分緩慢なりしも、猶下旬現在八月積安土府若くはロツテルダム揚小麦運賃は十八志に、セント・ローレンス揚運賃は二十三志に昂騰せり。

三七月末より八月初めにかけて、黒海市場は適船殆ど拂底、加ふるに折柄の同市場小麦のF・O・B價格割高に因り成約寥々たりしが、運賃は安土府若くはロツテルダム揚二十志、英本國揚二十志六片と、孰れも一層の引締りとなれり。又七月末に成約を見たるポテイ／ホルティモア鑽石運賃は二十四志にして、月初運賃に比し實に六志の昂騰に當れり。尙六月中成約皆無なりしハル向アレキサンドリア棉實、五月運賃に比し二志高の十八志を以て七月下旬成約を見たるが、八月勿々更に九片高の取極め報せられたり。

八月中旬黒海市場出貨再び擡頭、而もその速度可成り急激なりしたため、もと／＼船腹不足に惱める同市場に於ては適船忽ち拂底し、運賃二十志三片にまで引締りたるに拘らず、船腹の獲得依然として困難、市況の先行著しく硬化せり。而してこの黒海市場の船腹不足と運賃市況の硬化は、蘇士以東空床出動船の激減を招來し、東亞市場一帯に互る船腹窮屈の傾向を助長せり。黒海市場に於ける船腹の需要は、八月下旬に入ると共に益々急需の度を増したるため、運賃は中旬の二十志三片より二十志六片(九月積安土府若くはロツテルダム揚、英本國揚一志増)に續騰せるも、空床出動船誘引の必要上、月末九月積運賃二十一志三片を喚べり。

其の間ダニューブ市場は、七月末以降引續き出貨閑散なりしが、八月下旬羅馬尼亞、和蘭兩國間にパイター制協定の成立發表せられ、旁々近く出貨の回復を見るべく豫想せらるゝに至れり。又ア

レキサンドリア九月積棉實に對する船腹引合旺盛にして、先行運賃の高値を暗示し、更に黒海市場を中心とする地中海一帯の船腹不足は、當然に西班牙、阿弗利加北岸積鑛石運賃の騰貴を招致せり。超えて九月に於ける黒海及ダニューブ市場は稀有の活況を呈し、名實共に「海運ブーム」の様相を示現せり。

本年度蘇聯邦小麥は、豫想の通り非常なる豊作となり、折柄英・歐方面の本品急需と相俟つて市況俄然色めき立ち、九月最初の一週間に於て早くも十四隻に上る成約を見、運賃亦二十一志乃至二十二志六片(安土府若くはロツテルダム揚九月及九十月積、英本國揚一志増)に引締れるが、これを六月末一英國船の成約運賃十六志九片に比較せば、四志三片乃至五志九片の大巾昂騰となれり。斯の如く黒海積運賃割高となりしに對し、プレート／英・歐運賃は三十四志六片前後に過ぎざりしを以て、船主は孰れも黒海市場に船腹を提供するを利益となし、プレート市場への回航を忌避するに至りたるため、プレート市場運賃も之に追従して大巾引上げを餘儀なくせらるゝに至れり。この事實は上述蘇士以東空床出動船の激減に因り東亞市場一帯に互りて市況硬化せるの事實と相俟つて八月下旬より十月中旬へかけ十數年來の世界海運景氣を現出せしめたる主要原動力の一が、黒海及ダニューブ市場稀有の活況に在りたるを識る。第二週に入ると共に黒海市場に於ける船腹需要愈々急にして、安土府若くはロツテルダム揚二十二志三片乃至二十三志六片にて數隻の成約を見たる後、一英國船は九月積ダンストン直揚に二十六

志の高率成約をなせり。又マリオポール／米國石炭運賃は二十四志を、ボテイ／ホルティモア鑛石運賃は二十五志を標準とするに至れり。

ダニューブ市場に於ては、羅馬尼亞政府が國內小麥價格暴落の徴あるに鑑み、九月二日より十日に至る期間に輸出せらるゝ小麥に對し、一貨車宛七千レイの輸出獎勵金を交付することとなりたるため、九／十月積に船腹の急需喚起せられ、荷主側は運賃率二十七志を以て船腹を物色せるも、これに應ずる船主無し。

黒海市場活況の餘波を受け、アレキサンドリア市場は、適船獲得難旁々商談圓滑を缺きたるも、ハル向棉實十／十一月及十一／十二月積に對し二十一志六片の高率運賃支拂はれたり。

九月第三週に於ける黒海及ダニューブ市況は、運賃奔騰、業界稀に見る活況を呈し來り、九月乃至十一月積に對し船型の如何を問はず、英本國揚二十四志乃至二十五志(安土府若くはロツテルダム揚一志安)の高率支拂はれたり。ボテイ／ホルティモア運賃亦一志六片高の二十六志六片に引締れるが、折柄多量の出貨を擁せしダニューブ市場は、その所要船腹手當に當り、期せずして黒海市場と激烈なる競争的立場に置かれ、九／十月積英本國揚運賃に二十八志の支拂を餘儀なくせられ、三十志率の實現も單に時日の問題と目せらるゝに至れり。

爾來下旬を通じて市況些かも弛緩せず、黒海十月及十／十一月積運賃は更に六片騰貴して英本國

揚二十五志六片、安土府若くはロツテルダム揚二十四志六片支拂はれたる他、當市場並にブレイト市場を除き出貨一般に相當減退を示せるに拘らず、十一月積に對し英本國揚二十五志三片、安土府若くはロツテルダム揚二十四志三片と、船主にとり極めて満足なる成約を見たり。一方ダニユープ市場は極度の船腹拂底に陥り、荷主は英本國揚に對しリヴァー積三十二志六片、コンスタンツァ積二十八志の高率を以て船腹の獲得に狂奔せり。

アレキサンドリア市場亦ハル揚棉實に對し運賃二十二志を申出でたるも、船主のこれに應ずるもの無し。又阿弗利加北岸積鑽石及燐鑽石の出貨旺盛にして、市場の表面に現れざる取極めの中には、突飛高とも謂ふべき運賃の支拂はれたるもの尠からず。偶々市場の表面に現れたる運賃に就て見るも、ボナ／ミドルスボロー鑽石の如き、年初の十一志六片に對し十七志九片と報ぜられたり。

十月初旬に於ける黒海市場は成約船二十二隻に達し、英・歐向運賃は更に六片方騰貴して、十一月積オプシヨシ附十月積英本國揚二十六志、安土府若くはロツテルダム揚二十五志、リヴァーブール若くはバーケンヘッド揚二十五志九片となりたるが、蘇聯邦政府は十月積所要船腹手當完了旁々十一月積に對し安値引合を期待する旨發表、これに對し船主側は代替市場たるダニユープ、アレキサンドリア市場の強調を跳めて頗る強硬なる態度を持せり。即ちダニユープ市場にてはコンスタンツァ／英本國揚二十八志六片(十月積)に引締り、アレキサンドリア／ハル棉實運賃に對しては、高率新

記録たる二十三志(十一月積)支拂はれたり。

然るに蘇聯邦にては引續き十一月積所要船腹の手當をも終了せる旨發表し、事實に於ても十月十一日以降月末に至る期間に於ける成約船として市場表面に現れたるものは、ボティ積鑽石成約船二隻を込め總計五隻に過ぎず、ダニユープ積穀類に對する英・歐筋の需要も杜絶えたるため、さしも活況を呈したる黒海市場も、忽ちにして不味閑散に陥り、十月末日に成約を見たる英・歐向運賃の如きも、英本國揚二十一志、安土府若くはロツテルダム揚二十志と、上旬運賃に比し五志方の低落となれり。

十月中旬以降急速に顛落せる黒海市況は、十一月を通じて愈々不味を加へ、ダニユープ市場の無生氣と相俟つて、運賃は日と共に軟化、これを安土府若くはロツテルダム揚運賃に就て見るも、三日二十志、十六日十八志、十九日十七志六片、二十三日十七志三片、二十五日十七志、二十九日十六志九片と、偶々成約を見る毎に運賃低落せり。黒海、ダニユープ兩市場の沈滞により、船腹潤澤旁々阿弗利加北岸積鑽石運賃も頓に平靜化せり。

更に十二月に入るや、黒海、ダニユープ兩市場は、共にその存在すら無視せらるゝに至り、黒海市場にては猶石炭、鑽石、ピッチ積に兩三隻の成約報ぜられたるも、ダニユープ市場にては前月に引續き成約皆無、本年度開航期は十一月を以て早くも事實上終了を告げたり。

【備考】一九三七年別タニユーブ／歐洲穀類運賃最高最低

月	一	二	三	四	五	六
最高	志片	二二・六	二二・九			
最低	志片	一九・六	二二・六			
月	七	八	九	十	十一	十二
最高	志片	二五・〇	二九・六	二九・六		
最低	志片	二四・〇	二五・〇	二七・九		

(デイリー・フレイト・レジスター)

第六項 南阿市場

期初以來大宗貨物たる玉蜀黍其他出貨活潑、氣配頗る好調を持續し、九月に至りては世界的強調に幸せられ運賃昂騰せり。十月ブレート市場の悪化を反映して一轉不勢に陥り、十一月玉蜀黍出貨寥寥、更に下旬以降年末に至る迄皆無となれり。

七月の南阿市場は月初以來氣配頗る好調を呈し、七／八月積セント・ローレンス揚玉蜀黍運賃三十二志三片乃至七片二分の一に引締りたるが、上旬より中旬へかけてロレンコ・マルキス／ケーブ・

タウン石炭直積最初の一航海二十志、引續く三航海に對し十八志支拂はれ、輸出玉蜀黍運賃亦ケーブ・タウン／晚香坡三十四志、英本國三十志乃至三十一志、更にダーバン／安土府若くはロッテルダム大型船積鑛石に二十四志支拂はれたり。

中旬以降出貨豫期以上に活潑なりしに基因する南阿諸港の船込と、燃料炭の國內ストック減退による聯邦政府の石炭輸出禁止令の發布とにより、市場は軽度の混亂状態に陥りたるも、玉蜀黍の運賃はそのため却て引締り、英・歐向ベイラ八／九月積三十七志、ダーバン九月積三十五志、又九月前半積セント・ローレンス向三十四志にて數隻の成約報せられたり。下旬に入ると共に、英・歐向ケーブ・タウン八／九月積三十二志六片、ダーバン九／十月積三十六志、ベイラ十一月積三十七志六片と、孰れも可成昂騰せる他、ダーバン／丁抹八月積小型船に三十九志の高率支拂はるゝに至れり。

八月上、中旬を通じ玉蜀黍の出貨一段と活潑を加へ、運賃もケーブ・タウン／英本國三十三志と前月末に比し六片方引締れる他、セント・ローレンス揚に引續き三十四志にて數隻の成約成立、又ダーバン積運賃はロッテルダム揚直積船及英本國揚十／十一月積に三十六志支拂はれたり。

然るに下旬に入ると共に、出廻り一段落旁々頓に緩慢となりたるも、運賃は健調を持續し、安土府揚九／十月積三十一志九片、十月積三十一志六片、又セント・ローレンス揚九／十月積三十二志

六片なるを得たる他、ダーバン亦九月積リスボン揚に小型船を三十六志にて成約せり。九月に入り英本國揚三十二志六片、ダンカーク揚三十四志乃至三十四志六片、又ダーバン積英本國揚三十六志にて、夫々數隻の成約を見たるが、今や海運市況は世界的に強調を呈し來れる折柄とて、本市場の出貨が一時に比し旺盛の度を減じたりとは云へ、市場に於ける船腹需給の關係は、却て船主側に有利となれり。かくて下旬早くも一志方の値上りを示し、ケーブ・タウン積三十三志六片、ダーバン積三十七志の成約を見たるが、十月に入ると共に、折柄のプレート市場の悪化を反映して、ダーバン／英・歐鑽石運賃は三十志に低落、其の間ケーブ・タウン積玉蜀黍歐洲揚三十二志六片、セント・ジョン若くはハリファックス揚三十四志丁度にて成約を見たり。

斯の如き市況の不味にも拘らず、船主は孰れも相當長期に及ぶ先物手當を了し居りたるため、新規安値引合に對しては見送り態度に出づるを得て、運賃市況も比較的穩健裡に推移するかの如く見えたるも、中旬以降は出賃も全面的に極めて閑散となり、加ふるに悪化愈々その度を加へ來れるプレート市場より、容易に空床出動船腹を誘引し得る地位にありたるため、運賃市況の軟化も漸く顯著となり、十月末より十一月初旬へかけての成約運賃は、ケーブ・タウン／英・歐十二月積玉蜀黍二十七志、ダーバン／安土府若くはロッテルダム揚鑽石二十四志九片と、九月末運賃に比し孰れも數志に及ぶ低落を演ぜり。

十一月中旬以降南阿市場の大宗貨物たる玉蜀黍の出賃は殆ど閑却せらるゝに至り、僅にダーバン十二／一月積船の成約を見たるが、運賃は二十三志六片(安土府若くはロッテルダム揚)に低落せり。更に下旬に至りては、玉蜀黍の出廻り全く杜絶したるため、鑽石積取に應じ得る船腹潤澤となり、運賃亦ダーバン積安土府若くはロッテルダム揚に對し、僅々二十志を標準とするに至れり。

斯の如き情勢悪化の後を受けて、十二月の南阿市場は愈々不振の度を増し、玉蜀黍の引合は十一月下旬に引續き皆無なりしに加へて、十二月を通じて成約の發表を見たるものローカル・ビジネス三隻を除き、ダーバン積英・歐揚(鑽石)三隻を數ふるに過ぎず、運賃亦成約毎に船主の讓歩を餘儀なくせられ、遂に十七志に迄慘落せり。

第七項 輸出英・歐炭市場

期初七月は季節的沈滞旁々運賃の軟化著しく、八月續落せるも、九月に入り世界的海運好況に追隨し相當見直せり。十月反落、十一月需要旺盛期に入れるも依然不味を續け、落勢十二月期末にまで及べり。

五、六月に於ける活況の後を受け、七月に於ては石炭市場の季節的沈滞旁々船腹の需要減退し運賃は全面的に低落せり。就中近接地向小型船腹は頗る潤澤なりしたため、運賃著しく下押し、これを平均運賃に就て見るも、六月に比しカチフ／ルーエン六片四分の三、フォース／コペンハーゲン十

一片の低落となれり。近接地に比すれば、遠隔地向運賃の低落は輕微にして、カチフ／アレンキサンドリア七片、プレート下流向二片に止れり。

八月に入りて石炭輸出順調となり、且つ船腹の供給亦決して豊富ならざりしが、荷主側は船主側の唱へ値に應ぜず、結局荷主側の壓力に押されて、各面向共運賃は七月に引續き軟化せり。就中佛蘭西北岸並にペー向英炭運賃の低落著しく、タイン／ルーエンの如きは七月平均運賃六志九片に對し五志九片と正味一志の下押となり、ウエールズ積亦ルーエン揚七片、ボルドー揚六片低下せり。地中海向運賃は區々なりしが、概して可成の低落を演じ、地中海航路の危険なる折柄、運賃の不引立は船主の不本意とする所なりしが、大觀するに運賃市況は猶永年來の高率を維持せり。大西洋諸島向運賃亦軟化を免れざりしが、プレート向運賃は、その平均運賃に於て寧ろ強氣保合となれり。大陸輸出炭運賃亦同様の傾向に在りたるが、ダンチヒ及グディニア方面の出貨は目立ちて閑散となれり。

九月を通じ季節的本品廻りの擡頭緩慢にして豫期に副はず、旁々地中海向運賃の如きは八月に比し更に一志三片(英國東岸積)乃至一志六片(ウエールズ積)の大巾低落を演ぜるが、その責の大半は寧ろ船主側に在り。即ち折柄黒海市場を中心に、ダニエーブ、阿弗利加北岸一帶に亘り市況稀有の活氣を呈し、復航運賃十數年來の高値を現出したるため、往航石炭運賃に對する或程度の讓歩は、船主側にとり

格別の關心事たらざりしに因る。

これに反し南米向運賃は、地中海復航運賃市況奔騰の結果、船主は採算上南米出動を不利となしたるため、市場は適船獲得難に陥り、十五志六片の高率成約を見るに至れるが、右運賃は八月中の最高成約値を一志四片二分の一方上廻りたるのみならず、一九三〇年來の高率記録を成すものなり。小型船積運賃亦健調を回復し、カチフ／ルーエン運賃に就て見るも二片四分の三方の反撥となれり。ロツテルダム積出貨亦漸次活潑を加へ來り、運賃は大體に於て英炭輸出運賃と足取りを等しくせり。八月に於て成約船皆無なりシダンチヒ市場は、九月に入りても引續き閑散なりしが、偶々プレート下流向に對し引合成立、運賃二十志丁度にして七月最後の成約運賃に比し二志三片二分の一高なり。

かくて伸び悩みたる英・歐輸出石炭市況も、折柄再現せる世界的海運ブームの様相に漸く追隨するやに見受けられたるが、十月に入ると共に脆くも崩壊、南米向の如きその平均運賃に於て九月に比し一志の低落に止れるも、成約最低運賃は九月平均運賃に比し二志九片の安値に當れり。但しダンチヒ積運賃は六片の低下に止りたり。

かくて脆くも崩壊したる市況は、十一月石炭需要旺盛期に入りたると、打續く悪天候に禍されて豫定船の歸航遅延による船腹異變とにより、近接地向運賃はその低落の度も輕微に止るを得たるも、

地中海向平均運賃は、既に著しく軟化せる十月平均運賃に比し、更に二志三片四分の三乃至三志八片二分の一の奔落となり、タイン／アレキサンドリア運賃に至つては僅々七志、即八月成約運賃十志の半値に陥れり。南米向運賃亦一齊に低落、而も成約日取の月末に近づくと共に愈々軟調を呈し、平均運賃に於て十月に比しカヂフ／リオ・デ・ジャネイロ一志十一片乃至ウェールス／モンテ・ゲキデオ四志十一片の激落を演ぜり。

運賃の落勢は十二月に入るも底止せず、近接地、遠隔地向運賃共前二ヶ月に亘れる奔落の後を受けて更に安値に陥れるが、各方面共運賃は既に殆ど底値を衝きたることとて、落勢の度は前二ヶ月に比し遙に緩慢となれり。

南米向運賃は十一月末底値を衝き、十二月を通じウェールス／プレート下流九志を標準として一向に變動を見ざりしが、平均運賃に於ては十一月の安値に比し、更に一志八片二分の一の低落となれり。十二月に入り地中海方面各貯炭港、就中オラン揚出炭激増せるに拘らず、船腹潤澤なりしため、平均して約一志の低落を告げたり。又近接地及ボルティック方面向は、冬季航海の危険漸く加はれりとは云へ、運賃の軟化意外に著しきものありたり。

大陸方面に於ては出貨引續き閑散なりしが、偶々ダンチヒ／グディニア積プレート下流揚に成約を見、運賃ウェールス積に比し四志六片高の十三志六片と報ぜられたり。

【備考】一九三七年月別主要運賃最高最低

月別	カヂフ若くはニューポート／ ルーエン		カヂフ若くはニューポート／ プレート下流		ロッテルダム／プレート下流	
	最 高	最 低	最 高	最 低	最 高	最 低
一月	四・四 ^{志片}	三・一〇 ^{志片}	九・〇 ^{志片}	八・七 ^{志片}	志片	志片
二月	五・六	三・四 ^{志片}	九・〇	八・六		
三月	六・六	五・三	一〇・九	一〇・〇	一〇・三	九・九
四月	六・九	五・一 ^{志片}	一四・〇	一一・〇	一三・〇	一二・三
五月	六・六	五・九	一四・六	一三・〇	一三・三	一三・〇
六月	七・六	六・九	一四・六	一三・九	一四・三	一四・〇
七月	七・三	五・九	一四・六	一三・〇	一三・〇	一三・〇
八月	六・〇	五・六	一四・一 ^{志片}	一三・六	一三・〇	一三・〇
九月	六・六	六・〇	一五・六	一三・〇	一三・六	一三・六
十月	六・九	六・三	一四・九	一一・九	一四・三	一三・三
十一月	六・六	五・七 ^{志片}	一一・六	九・九	一〇・三	九・六
十二月	六・九	五・〇	九・〇	九・〇		

(デイリー・プレート・レジスター)

第三節 市況歴月推移

七月(出賃漸増、月末)

(近く氣配好轉)

五月以降閑散裡に終始したる世界海運市場も、七月に入り各主要市場共出賃の漸増を見るに至れり。但し前二ヶ月に亘る出賃閑散の後を受けて、船腹需給の關係引續き船主に不利なりしたため、運賃は六月に比し概して却て低率なりしが、月末近くこれ等餘剩船腹の大部分が夫々手當濟となるに及び、市況氣配も頓に活氣を帯ぶるに至れり。

ブレイト市場—七月中の成約船百五十二隻、その貨物屯數一、〇二九、二〇〇屯に達し、五月の五十七隻、三九〇、五〇〇屯、六月の五十六隻、三八四、八〇〇屯に比し、一段と活況を呈せるが、主として獨逸筋の玉蜀黍大量買付に因れるものとせらる。

斯の如き出賃の激増にも拘らず、前二ヶ月不振の後を受けて、船腹の獲得比較的容易なりしたため、運賃は六月に比し幾分下廻り傾向に在りたるも、月末近く八月以降積に應じ得る船腹逼迫を告げ來ると共に、運賃も頓に引締りを見せ、サン・ロレンゾ/英・歐運賃に就て見るも、六月平均運賃三十二志八片なりしに對し、七月平均三十四志一片四分の一と、一志五片四分の一方の昂騰となれり。東亞市場—船腹の消化引續き順調なりしも、北米及歐洲方面よりの出動船亦多數に上り、大連/

歐洲、西貢/歐洲平均運賃は、六月に比し夫々一志九片四分の三、十片四分の三の低落となりたるが、月末近く市況立直り來ると共に、四十二志六片、四十六志と、六月成約最高運賃に鞘寄せするに至れり(六月成約最高運賃大連/歐洲四十二志六片、西貢/歐洲四十六志六片)。

玖馬向西貢米出賃擡頭し、船型に應じ四十四志乃至五十志の高率を以て數隻の成約を見たるが、更に阿弗利加西岸向に對し四十九志の高値成約報せられたり。又カラチ/英・歐小麥に對しても數隻の引合成立し、運賃は船型並に揚地により三十五志三片乃至三十三志六片なるを得たり。

尙英國方面の觀測によれば、紅海方面に於ける定期船の燐礦石、工業鹽の積殘品大量に上り、これが一掃には相當多數の備船手當を必要とすべく、一方支那事變の擴大と共に、本邦船にして市場撤退を餘儀なくせらるゝものも相當多數に上るべきを以て、東亞市場の先行、極めて好望視せらるるに至れり。

其他の市場—濠洲市場に於ける引合活潑なりしも、荷主側の高値牽制態度強硬なりしたため、成約割合に涉らず、船主側のプレミアム十二志六片率主張は不成功に終り、偶々成約を見たるはプレミアム十志に止れり。

ダニユーブ市場にては、四月以來初めて成約を見たるが、運賃は四月成約二十三志に對し、二十志と三志方の低落となれり。但し黒海積小麥運賃は安土府若くはロツテルダム揚十六志乃至十八志に

て出廻り好調を加へ、南阿市場玉蜀黍出貨亦活況を呈し、運賃はキューブ・タウン積加奈陀揚三十志乃至三十四志、英本國揚三十二、三志なるを得たり。又本邦向米國屑鐵の出貨は閑散なりしも、英本國及伊太利向に夫々成約を見、英本國揚運賃は二十五志乃至二十五志六片を標準とせり。

八月 (出貨激増によ
り運賃急騰)

七月初旬以來出貨の擡頭に連れて船腹の需要増大し、下旬早くも過剩船腹一掃の氣配を示し、市況先行の硬化一般に豫期せらるゝに至りたる處、八月に入ると共に急積物を中心に出貨全面的に旺盛を加へ來りたるに對し、船腹、就中早積に應じ得る船腹甚しく逼迫したるため、各主要市場共運賃急騰、市況一齊に好轉、明朗なる場面を展開せり。即ちダニューブ、黒海、モントリオール、晚香坡市場積英・歐向穀類運賃は、孰れも近年に於ける高率記録を樹立、大連／歐洲大豆、西貢米歐洲向運賃亦四月以來の高値に躍騰せり。

ブレイト市場—上半年に於ける尨大なる輸出の後を承けて、出貨端境期に入りたる小麦輸出に對しては、商談著しく沈滞を告げたるが、玉蜀黍に對しては獨逸筋の大量買付依然として繼續、運賃亦強調を保てり。但し市況の底意は高値警戒氣分猶相當に強く、十一月以降の新穀先物に對する船腹の引合は一般に見送られたり。黒海、ダニューブ市場—黒海市場英・歐向小麦の出廻り活況を呈し來れるに拘らず、船腹の回航

需要に伴はず、運賃は當然に引締り、十八志三片乃至二十一志三片と、その平均運賃に於ても前月に比し數片方の上廻りを示せるが、更にボテイ積ボルテイモア揚鑛石運賃は、前月に比し四志高の二十四志にて積出活況を呈せり。ダニューブ市場亦好調、英・歐向二十五志にて數隻の成約を見た

東亞市場—支那事變に因る一部本邦船の市場撤退は、黒海方面市場の繁忙に因る蘇士以東進出船の減少と相俟つて、益々船腹の不足を激化し、大連／歐洲四十七志、西貢／歐洲五十志と、共に四月以來の高値を記録せり。又ウキザガバタム積カレー若くはダンカーク揚滿俺鑛は、三十七志三片乃至三十八志三片にて出貨活況を呈せり。偶々一英船本邦積浦鹽揚セメント七千五百屯を十二志の高率にて成約せるが、これに對しシッピング・ウォールド誌は「二、三年前黒海より浦鹽向セメントの旺んに輸送せられたる際、本品は日蘇關係不穩のため、浦鹽要塞構築用のものなりと取沙汰せられたるが、東亞の風雲一段と險惡を加へたる今日、同種の貨物が日本より仕向けらるゝとは、何んたる皮肉か」と論ぜり。

其他の市場—濠洲市場にては、本年度輸出小麦に對する船腹手當殆ど終了したるため、適船の拂底旁々成約閑散を餘儀なくされたるも、新穀十二／一月積に對する假引合に對しては、プレミアム十二志六片を標準として市況健調なり。南阿玉蜀黍運賃は、英・歐向三十二、三志、セント・ロ

レンス向三十四志にて共に強調。英・歐向加奈陀小麦の出賃急速度を以て再び擡頭、運賃亦三志四片半と前月に比し一擧に六、七片方上放れ、北米太平洋岸運賃亦四十三志九片(七月最高運賃四十一志三片)に引締り、支那事變上海方面へ擴大に伴ふ解約船の續出により、當方面の市況は當然に軟化すべしとせし一部の觀測を裏切れり。米國東岸積屑鐵は、本邦向運賃三十八志六片に引締りたるも、出廻り一段落を告げ、其の間運賃二十五志にて英本國向商談を散見せる程度なりしが、玖馬糖運賃は船腹拂底により強調、遂に二十七志と七月最高運賃に比し更に一志高の取極めを見たり。

九月(運賃爆騰、活氣横溢)

前月に於て既に急騰せる運賃市況は、九月に入るや黒海及モントリオール市場を中心に俄然爆發高を演じ、隨所に過去十數年間會て見ざる高値を現出せり。プレート市場對英・歐出貨は、八月に引續き順調を欠きたるに拘らず、市場は極度の船腹獲得難に陥りたるため運賃急騰、九月直積船に對し三十八志(サン・ロレンソ税)と、一九二六年以來の高値成約を見るに至れり。蓋し黒海、地中海及北米方面の運賃採算極めて船主に有利なりしたため、船主は孰れも遠くプレート市場への回船を忌避するに至れることを以てその主たる原因とす。北米市場もモントリオール市場の出賃極めて旺盛、運賃は英・歐向一躍五志に奔騰、これを前月の最高値三志四片半に比すれば一志七片半高、又最低協定運賃に對してはプレミアム二志三片に當

るものにして、プレート/英・歐運賃同様一九二六年來の高率記録なり。

ガルフ方面の小麥及玉蜀黍出廻り亦モントリオール市場に劣らず、成約活潑にして多量の船腹を消化し、英・歐向運賃六志三片に迄昂騰して高値新記録を樹立せり。其の間晚香坡方面よりの小麦出貨は、比較的緩慢なりしに拘らず、適船拂底のため、英・歐向運賃は前月に比し三志九片高の四十七志六片に急騰せり。又米國/本邦間の屑鐵は新規契約全くその影を潜めたるも、英本國揚に對しては、運賃引續き二十五志を以て可也の成約を見たり。

黒海、ダニューブ、地中海市場—英・歐向黒海小麦の出廻りは異常的とも云ふべき程旺盛を告げ、稀有の高値運賃を以て多量の船腹を誘引消化せり。運賃は英本國向前月に比し六志高の二十六志六片に躍騰、平均運賃に於ても前月に比し四志十一片の大巾昂騰となれり。ダニューブ市場に於ては多量の輸出餘力を有し乍ら、從來殆ど閑却視せられ來りたる處、羅馬尼亞政府が九、十月に亘り小麦輸出に對し奨勵金を交付するに至れる結果、出貨頓に促進せられ、折柄の黒海市場稀有の活況に因る船腹獲得難と相俟つて運賃奔騰、安土府若くはロッテルダム揚二十九志六片と、前月高値に比し四志六片高を演ぜり。

其他黒海ボティ積北米ボルティモア揚鑽石二十五志乃至二十六志六片、アレキサンドリア/英本國棉實二十二志、ボナ(北阿)積同じく英本國揚鑽石十七志九片等、全面的に市況の硬化著しきものあ

りたり。

東亞、濠洲市場—蘇士以東一帶に亘る船腹不足の傾向愈々甚しく、運賃亦大連／歐洲(大)五十志西貢／歐洲(米)五十二志と、孰れも前月高値に比し更に二、三志昂騰、十數年來の記録的高値を現出せり。濠洲市場にては南濠洲積袋物に對し五十志六片の高率支拂はれたるが、これ實に最低協定運賃に對し十五志餘のプレミアムに相當せり。而も新穀運賃に對するプレミアムは更に高値を呼び、最低十六、七志、最高二十一志を唱へたり。

其他の市場—南阿玉蜀黍の英・歐向運賃は、ケープ・タウン積三十三志六片、ダーバン積三十七志にして、前月に比し孰れも著騰せり。玖馬／英・歐砂糖運賃は二十五志乃至二十七志六片にて前月に保合ひ、又輸出英・歐炭運賃は高低區々なりしも、プレート下流揚は、プレート市場向出動船の著減旁々十五志六片に迄引締れり。

十月(中旬以降反落 歩調に轉ず)

九月に爆發高を演じたる市況は、その儘十月に持越されたるのみならず、月初に於ける濠洲、黒海、玖馬積運賃の如きは、九月最高運賃を更に上廻るの景況を呈したるが、折柄の一般商品市場、就中穀物市場の不味沈滞、並に國際情勢の先行不明朗化を反映して、各方面共一時に出貨萎縮せるため、中旬以降早くも反落歩調に轉じ、僅にセント・ローレンス、ダニユープ、玖馬市場等が引續

き健調を維持し得たる他、全面的に落潮急なるものありたり。プレート市場—上半年に於けるプレート市場出貨は、前年同期に比し約七割増の好調なりしも、下半年に入ると共に七月を除き形勢全く逆轉、就中十月中の成約船並にその載貨屯數は、前年同月の二百二十八隻、一、五七九、一〇〇屯なりしに對し、僅々三十五隻、二四八、五〇〇屯に過ぎざりしため、如何に船腹拂底の折柄とても運賃の急落は免れず、英・歐向月初三十六志前後より、中旬末二十八志六片を精々とするに至りたるのみならず、その先行に於て最低協定運賃二十五志の維持すら脅威を感ずるに至れり。

茲に於て關係船主は急遽會合、プレート上流／英・歐間基準運賃三十志以下の引合に一切應ぜざる旨申合せ、同運賃を以て不定期船統制委員會設定にかかる最低協定運賃(基準運賃二十五志)に對應せしめて、非公式最低協定基準運賃と看做すこととなれり。

北米市場—セント・ローレンス方面は、閉航期前英・歐向積急ぎ物に對する船腹引合幅轉し、運賃四志三片乃至五志の強保合を持續せり。之に反し晚香坡／英・歐運賃は四十六志九片乃至四十志、又ガルフ／英・歐出貨順調なりしに拘らず、六志乃至四志一片と孰れも軟化せり。米國屑鐵出貨は益々閑散化し、僅かにグディニア向東岸積に數隻の成約を見たるのみなるが、その運賃は割合手堅く、二十八志と前月に保合ひたり。其の間玖馬市場は出貨順調なりしと、適船不

足のため、英・歐向二十八志乃至二十六志と、平均運賃に於て前月に比し却て一志方の引締りとなり。黒海、ダニユーブ、地中海市場―黒海積英・歐向小麥運賃は、前月に比し約六片の低落となりしも、ダニユーブ市場は小麥輸出奨励金交付の結果、出貨引續き活潑にして、その最高成約運賃に於ては前月と同率の二十九志六片なりしも、平均運賃に於ては前月の二十七志三片に對し、二十八志七片二分の一に引締れり。又ボテイ／米國東岸(石)二十六志九片乃至二十四志、アレキサンドリア／ハル(實)二十三志乃至二十一志と、月末に近づくに連れ運賃漸落せるも、平均運賃に於ては大體前月に保合ふを得たり。

東亞、濠洲、印度市場―支那事變の餘波を受けて、香港以南に於ける船腹の集中著しく、ために西貢／歐洲運賃は、九月最高五十志に對し十月四十五志に迄低落せるが、これと共に大連／歐洲運賃も亦月初成約四十九志の後を受けて、間もなく西貢／歐洲と同率の四十五志を標準とするに至れり。濠洲市場にては撤積物の出廻り相當賑ひ、英・歐向運賃も月初前月高値五十志六片を更に三片方上廻りたるも、船腹獲得難解消旁々間も無く崩壊して四十一志臺に奔落せり。其の他、比律賓／紐育(糖)十弗五十仙、マカツサ及爪哇／英・歐(糖)四十八志九片、カラチ／英・歐(麥)四十志、孟買／英・歐(亞麻)四十七志六片等の運賃を以て、船腹の需要弗々ありたるも、環

境安を眺めて孰れも軟調裡に推移せり。

十一月 (モントリオール市場を除き全面的に崩落)

十月中旬以降急速度を以て悪化し來れる市況は、十一月に入ると共に、モントリオール市場が閉航期を間近に控へ、急積物船腹を要したる關係上、僅かに保合商狀を維持し得たるを唯一の例外として、各市場共運賃少く共二三志、甚しきは十志の奔落を演ぜり。

これを英國海運會議所運賃指數(一九二九年)に就て見るも、九月の一七二・二に對し、十一月指數一三六・五と、僅々二ヶ月間に三五・七の激落となれり。ブレイト市場―亞爾然丁政府は霜害による新穀の收穫激減を懸念し、十月二十九日附を以て小麥及小麥粉の輸出を禁止したるも、其の後天候見直したるため、十一月十八日輸出禁止を解除せり。然れども收穫の遅延並に價格騰貴のため出貨一向に捗々しからず、運賃急落、辛うじて最低協定運賃(英・歐向基準率二十五志)に依り、より以上の低落を支へ得たり。

十一月に於けるブレイト市場不振の如何に甚しかりしかは、前年十一月中の成約船百二十隻、その積荷噸數八六五、四〇〇噸に對し、僅々二十六隻、一六五、四〇〇噸に過ぎざりしことに依つて推するを得べし。

北米市場―モントリオール市場は、閉航期切迫のため出貨引續き輻輳、運賃亦前月の四志三片乃

至五志、平均四志八片二分の一に對し、十一月四志六片乃至四志十片二分の一、平均四志八片二分の一と保合ひたる他、冬季先物に對しセント・ジョン若くはハリファックス積四志三片乃至四志九片にて、商談可成の活況を呈せり。

米國小麥及玉蜀黍の出貨亦順調なりしも、船腹潤澤のため運賃軟調を免れず、大西洋岸積二志九片乃至三志、ガルフ積三志六片乃至四志九片二分の一程度に過ぎず、其の間玖馬糖英・歐向運賃は、月初の二十六志より月末近く二十志六片に迄低落せり。その反面英本國向層鐵の出貨再び擡頭し來り、運賃亦大西洋岸積二十三志乃至二十五志六片と、比較的好率を保てる他、ガルフ積グディニア及西伊太利揚層鐵の出貨亦相當見るべきものありたり。

黒海、ダニユーブ、地中海市場—ダニユーブ市場の出貨は影を潜め、黒海積運賃亦軟化、安土府若くはロツテルダム揚十七志三片に迄低落、アレキサンドリア／英本國棉實運賃の如きも、月初の二十志より十六志に急落せり。

東亞、濠洲、南阿市場—大連／歐洲大豆運賃は、前月高値に比し十一志安の三十八志に急落せるが、西貢米は出盛期旁々運賃も下げ濺り、平均運賃に於て前月に比し二志三片安に當る四十三志九片乃至四十志に落着きたり。

比律賓／紐育砂糖運賃は十弗乃至十弗二十五仙と略々保合商狀を示したるも、濠洲／英・歐小麥

は三十七志九片、ウキザガバタム／英・歐鑽石は三十志、カラチ／英・歐小麥三十六志三片と、孰れも軟化せり。

南阿玉蜀黍に對する成約頗る不振、ケーブ・タウン積英・歐向二十七志、ダトバン積二十五志にて數隻の成約報せられたるに過ぎず。

十二月(前月に引續き、落潮急)

英・歐向運賃は、各方面共一ヶ月を通じて落潮著しく、既に市況軟化を告げたる十一月に比し、更に一志七片(ト秋)乃至七志六片(濠洲)の低落を演じ、一九二九年平均を一〇〇とする英國海運會議所指數に據るも、十一月一三六・五より、十二月一一八・八と、一舉に一七・七ポイントの急落となりたるが、九月の指數一七二・二に對比せんか、實に五三・四ポイントの慘落に當れり。此種急落中甸末頃より一部に市況先行の好轉豫想せらるゝに至りたるも、これ等豫想に確定的の根據なく、極めて低調の儘年を閉ぢたり。

ブレイト市場—十、十一兩月に於ける不振の後を受けると、年内積出物の關係より、船腹の引合は前月及前々月に比較して幾分活況を帯び來れるも、玉蜀黍の出廻り不圓滑、小麥收穫豫想の不味、更に其他の雜穀に對する需要不振等惡材料の輻輳に因り、出貨捗々しからず、荷待滞船中の尠からざる船舶が、ガルフ方面を中心に夫々空床出動したるに拘らず、市場は引續き船腹過剰を免れ

ず、英・歐向運賃は一ヶ月を通じて、最低協定運賃(基準率二)の域を出でず、北米市場―ガルフ積玉蜀黍出貨は引續き活潑なるを得、就中年末近く一段と活況を呈し、多量の船腹を吸引消化せるも、何分其他の主要市場一齊に不振を極めたる折柄とて、船腹の供給頗る潤澤なりしたため、出貨の旺盛にも拘らず、船腹需給の關係は常に荷主に有利にして、英・歐向平均運賃は三志三片に止り、前月平均に比し四片半の低落となれり。

モントリオール市場に於ける翌年度積引合一向に注入せず、又九月末四十七志六片の高値成約を見たる晚香坡積運賃の如きも、僅々二十七志の安値に陥り、英・歐向玖馬糖運賃亦前月に比し約四志安の十八志十一片四分の三と、一舉に二十志臺を割るに至れり。濠洲、東亞、南阿市場―濠洲積運賃の低落は最も著しく、英・歐向平均運賃に於て前月に比し七志六片安となれり。東亞市場に於ては、西貢出貨一段と閑散を加へたるも、大連及マドラス・コスト出貨は却て順調を呈せり。但し運賃は全面的に軟化し、平均運賃に於て前月に比し大連積三志三片、西貢積五志、マドラス・コスト積七志の低落となりたり。其の間南阿方面に於ては、僅かにダイパン積英・歐向鑽石の出貨にやゝ見るべきものありたるに止り、運賃亦十七志を精々とせり。

第二章 本邦不定期船市況

第一節 總 說

期初支那事變勃發、近海方面ために運輸紛淆し運賃及備船料奔騰の勢を示すや、業者は當局の意を體して自肅自戒、國策に順應して自治統制を實施せり。遠洋方面は戰時立法並に世界海運景氣惡化のため進出望みなきに至る。

海外市況の平靜化に伴ふ大型船の近海復歸、新造船舶の逐次就航等により、近海一區就航船腹(日本海運集會所發表表二千重量噸以上、噸以上の社外船以下準之)の増勢は、既に五月末頃より漸く顯著となり、七月上旬百五十八萬重量噸に達せり。

如斯近海就航船腹の増勢顯著なる折柄、近海貨物の大宗たる石炭は、需要閑散期に入りて出廻り減退を告げ、北洋材輸送に對する所要船腹も殆ど既に手當濟となり、南洋方面亦鑽石其他の大口商談大半終了したる上、外國船の割込に壓迫せらるゝ等、市況は現状先行共に妙味を缺き、運賃は鈍重化の傾向を辿れり。

然るに偶々七月七日蘆溝橋事件に端を發せる支那事變により、市場は忽ちにして一大波瀾を演ずるに至れり。即ち事變の急速なる擴大惡化は、數次に亘る特種任務服役船の大量急需を喚起したる



ため、事變勃發直前に於て寧ろ船腹過剩傾向に在りたる市場は、忽ちにして船腹逼迫を告げ、各社の配船豫定に一大齟齬を來したるは固より、既約物積取に對する配船にすら甚しき支障を生ずるに至れり。かくて各積出港に於ける滯貨は日を逐うて増加し、時局重大の折柄海上輸送の圓滑は著しく阻害せらるゝと共に、運賃奔騰の氣配亦著しく、事態全く放任を許さざるに至れり。

茲に於て遞信當局は、船腹飢饉を緩和して海上物資の輸送を圓滑ならしめ、兼ねて本邦船主の傘下に在る支那置籍船を保護するため、七月末日附を以て「當分の間大連置籍船、支那置籍の特種船及外國船に對し、當局の認可する限り、内地沿岸航路の配船を許可す」べき旨發令する所ありたるが、これより先き七月一日結成を見たる海運自治聯盟（本章第二節「七月市況」備考）及日本船主協會を中心とする海運諸團體は、時局の重大性に鑑み、自肅自戒、市場を自治統制の下に置き、以てその急變を極力抑制せんとする所あり、偶々八月二日遞信當局より日本船主協會に對し、時局に對處して海運業の公益的使命達成に最善の努力を傾注すべき旨の警告發せられたるを以て、海運自治統制運動は急速に具體化の氣運に向ひ、早くも翌三日海運自治聯盟にては、(一)運賃、備船料は當分の間現在の料率より反撥昂騰を來さざる様適切なる方法を講ずべきこと、(二)船腹の不足匡救に就ては荷主の協力を求むべきこと、を申合せ、日本船主協會亦四日附を以て「海運業の公益的使命を完うせんことを期す」る旨の決議をなせり。次で九日海運自治聯盟、海運聯合會は共同理事會を開催、自治統制

の具體的方策として、日本船主協會、日本海運集會所、神戸海運業組合、神戸船主會等の海運諸團體の協力を得て、本邦海運界として眞に劃期的工作たる標準運賃及備船料率を決定、これが遵守に邁進することとなれり（本章第二節「八月市況」參照）。

標準率の發表並にこれが遵守に對する海運諸團體一齊の支持に加ふるに、これに對する遞信當局の壓力も暗々裡に加へられたると、一方事變の先行見透難による出貨不振、支那置籍船及外國船の沿岸航路就航による船腹需給關係の緩和とにより、市況は八月中旬以降頗る平靜化し、下旬に於ける運賃は、概して標準運賃を下廻るの不勢を示すに至れり。

九月六日衆議院に上程せられたる臨時船舶管理法案は、翌七日同院通過、即日貴族院に回附、八日貴族院通過、次で九日法律第九三號を以て公布せられ、二十八日勅令第五五一號を以て、十月一日より實施せらるゝに至れり。かくて本邦海運界も愈々戰時統制下に置かるゝに至れるが、これより先き、海運業の特異複雑性に鑑み、業者は飽く迄自治統制の實を擧げ、以て時局に對する善處を期する所あり、八月二十八日丸ノ内工業俱樂部に於て、日本船主協會、日本海運集會所、各地船主會、日本海運業組合聯盟、海運自治聯盟及海運聯合會の諸團體主催の下に、全國海運業大會を開催、關係各省大臣及關係官列席の下に、全国各地より二百七十餘名の海運業者一堂に會し、「刻下時局の進展に伴ひ海運業者の責務は日を逐うて益々重且大ならんとす。我等は須らく團結を鞏固にし、自

重自制以て克く秩序ある統制を保ち、國策の大義に順應して其の公益的使命を完うせんことを期す」の旨決議をなせり。

かくて業界の統制は益々強化せられ、折柄海外市況は十數年來の盛況を告げ、本邦一般市場就航船腹は引續き著減を示しつつありたるに拘らず、九、十月を通じて市況は寧ろ弱含みの儘平穩裡に推移せり。

然るに十一月に入りて、船腹の減少は愈々著しく、中旬現在一區就航船腹は、近年稀有の現象たる百萬噸臺割れを演ぜるに對し、出貨季節に入りたる石炭を筆頭に、洋灰、鑛石、曹達、鹽、米等の出貨旺盛を告げ來り、加ふるに北支安定化に伴ふ同方面向建築材、小麥粉、雜貨等の出廻りも日を逐うて激増し來れるため、市場は忽ちにして適船獲得難に陥り、若／濱、室／濱石炭運賃の如きも標準運賃率を突破して、五圓二、三十錢に迄奔騰せるが、十二月に入り北洋方面船腹需要期の終了、遠洋不振による大型船の近海復歸、海外置籍船の内地轉籍手續の進捗、更に特種任務服役船の一部解備等により、船腹の供給可成圓滑となりたるため、下旬に入り年内及新春積出物に對する船腹手當一段落と共に、流石に人氣も引緩み、運賃備船料共大體に於て標準率を基準とするに至り、市況平靜化の氣配濃厚となれり。

一方遠洋出動本邦船は、時局の重大化に伴ひ漸減を餘儀なくせらるゝに至りたるのみならず、爲替管理の強化、貿易統制の實施による本邦貿易の萎縮に連れ、月と共に不振の度を増し來れるが、

更に十月下旬以降海外市場悪化を見るに及び、本邦不定期船進出の機會の如きは、殆どその望なき情勢となれり。

第二節 市況歴月推移

七月(北支事變の勃發によ り一大波瀾を演ず)

近海市況―五月以降引續き近海就航船腹の増加せると、夏枯期に當面して一般に商内緩慢なりしため、月初に於ける運賃市況は、頓に鈍重化したるが、偶々七月七日夜半蘆溝橋事件に端を發せる北支事變により、市場は忽ちにして一大波瀾を演ずるに至れり。

即ち事變の勃發及其の擴大悪化は、數次に亘る特種任務服役船の大量急需を喚起したるため、市場は忽ちにして稀有の船腹飢饉に直面し、各社の配船豫定に一大齟齬を來したるは固より、事變先行の見透し困難旁々新規出貨一齊に見送られたるに拘らず、猶且つ既約物積取配船に對し甚しき支障を生ぜり。ために各積出港に於ける滯貨は、日を逐うて累加し、折柄の船腹極度の拂底と相俟つて運賃奔騰の氣配著しく、事變勃發直前四圓二十錢を精々とせる若／濱石炭運賃も、期旬ならずして四圓六十錢に急騰、又北海道炭は九州炭以上に適船不足を訴へたるため、小樽／京濱五圓乃至五圓二十錢、室蘭／京濱四圓二十錢等の高値記録を續出せり。南樺太材運賃も、内地一般にストック

過剩氣味にて、目先荷動きも緩慢を豫想せられ居りたるに拘らず、内地太平洋岸揚運賃三百八十圓乃至四百圓に昂騰、南洋材亦上半年中既に二百萬石の大量輸入済なりしに拘らず、先行材價高を見越し、五百圓乃至五百五十圓の高値運賃成約を散見するに至れり。

又北支事變勃發に伴ふ國民政府の船舶徵發氣構へにより、從來長江筋の鐵礦、長蘆鹽、青島鹽、北支炭の積取に従事し來れる本邦船主傘下の支那置籍船は、續々佛領印度支那炭、南洋材、南洋鐵石等の積取に轉航したるため、中北支一帯に亘る配船狀況亦著しく亂調を帶ぶるに至れり。

茲に於て、日本船主協會及海運自治聯盟（備考一）を主體とする海運關係諸團體は、時局重大の折柄、運賃及備船料の急騰を抑制、以て重要物資の海上輸送に支障を來さしめざる旨申合せをなす所あり、一方遞信當局に於ても、七月末日附を以て「船腹飢饉を緩和して海上貨物の輸送圓滑を期するため、當分の間大連置籍船、支那置籍の特種船及外國船に對し、當局の認可する限り、内地沿岸航路の配船を許可す」べき旨發令、船腹獲得難緩和の應急措置たらしむると共に、支那置籍變態輸入船の安全を企圖する所ありたり。

遠洋市況—倫敦市場を中心とする世界海運市況は、各方面共船腹の需給均衡を得たる折柄、北支事變の悪化を繞る極東情勢の不安、並に本邦オペレーター筋の急需を織込み、極東配給備船料及び極東積運賃は頓に引締り、大連積大豆運賃の如きも忽ち四十志臺に回復したるが、本邦を中心とす

る諸航路は、爲替管理の強化により、全面的に物資輸入減少せるため、北米太平洋岸航路に於ける木材、小麥、屑鐵、北米大西洋岸航路に於ける屑鐵、棉花、燐礦石等孰れも既契約物の積取配船に終始し、濠洲、印度、阿弗利加、南米諸方面は主として定期配船に止る有様なりしが、前記の如き世界市況の強調を反映して、遠洋方面に於ける船腹消化は比較的順調なるを得たり。

備船市況—事變勃發直前に於ける備船市況は、内外市況の平靜化、外國船の極東進出、竣工船の逐次就航等により、高値警戒氣分を助長し、必需筋の短期引合以外、商内兎角澁滯を免れざりしが、事變勃發と共に、市場は忽ちにして極度の船腹飢饉を招來し、新規船腹の手當全く困難に陥りたるのみならず、事變前途の見透し氣迷ひ旁々一般に借氣萎縮し、短期長期を通じて商談は不振に陥れり。然れども何分大量船腹の一般市場より撤退したる關係上、備船料は中旬頃より頓に硬化し、必需筋手當にかかる短期成約には可成の高値を現出し、中、小型船に對する月末氣配は十一、二圓に達し、大型船亦八圓五十錢の高値成約を見るに至れり。

【備考一】

海運自治聯盟の結成

昭和十二年上半年、就中その後半に於ける本邦海運界は、運賃昂騰に加ふるに船腹逼迫、一部必需品の輸送困難を招致せる國內事情に加ふるに、外國船主として英國船との摩擦に因る國際的問題の擡頭により、一大重要岐路に立つに至れり。茲に於て業者間には、躍進途上にある國策の練と併行し、決然たる態度を以て徹底的統制の實を擧げ、以て難關を突破すると共に、積極

的に海外航権の伸張を期すべしとの輿論漸く昂り、而も統制の強化は、あく迄當業者の自主に依存すべしと成す主旨より、郵船商船、三井、川崎、國際、山下、大同の七社を推進力の樞軸として、所期の目的を達せんと企圖する所ありたり。

前記の企圖に對しては、その趣旨に於て當業者一同孰れも賛意を表し、逕信當局亦これが達成にその支持を惜まざる意嚮なりしが、實際問題として實行上幾多の難關を擁する關係上、その實現は容易ならざるべしとの觀測一部に行はれたり。

此種一部の悲觀論にも拘らず、これが準備は着々として進捗し、有力船主はその第一歩として、日本船主協會海運政策委員會に於て、問題に徹底的檢討を加ふることとし、六月九日その第一回懇談會を開催、引續き同十一日第二回會合を催し、本問題の實現を期するため熱心なる協議を行ひたるが、一方前記七社に於ても數次に亘る研究審議の結果、七社自治聯盟を組織して、これが具體化方針の樹立斷行を期することとなり、早くも七月一日海運聯合會に於ける協議に於て、海運自治聯盟の結成を見るに至れり。而してこれが結成の主動的精神としては

(一) 帝國現下の時勢に即應し、本邦海運業の健全なる發展を期すると共に、公正なる船舶の運用を目的とす。
 (二) 非常時帝國の必要なる重要物資の輸送を圓滑ならしむるため最善の努力を拂はんとす。

の二項目にして、當面の具體的目標としては

(一) 結束して高率運賃を主張するものに非ずして、寧ろ反對に、公正妥當なる市況の維持に努力せんとす。
 (二) 工業原料品、例へば鐵礦石、屑鐵、鹽、燐礦石等の各荷主を統制する夫々の荷主團體の結成を促進せしめ、將來取引を自治聯盟對荷主團體間の團體交渉に移さんとす。

(三) 管轄官廳たる逕信省とも協力、所期の目的に邁進す。

(四) 聯盟七社以外の船主に對し、その門戸を開放す。
 等に在るものにして、その存續期間は三ヶ年(但し會員の總意を以て延長することを得)、事務所は不取敢海運聯合會内に設置のこととなれり。

【備考一】

海運聯合會の存續期間三ヶ年延長

海運聯合會にては、七月五日理事會を開催、從來の木材部と礦石部との事務管掌を合體すると共に、その存續期間を昭和十三年一月以降更に三ヶ年延長することに決議せり。

而して從來礦石部のみに参加し來れる國際汽船は、これを機會として正式に加入せるを以て、聯合會員は、山下、三井大同、川崎、國際、東和、大汽、松岡の八社となれり。

八月 (船腹の激減により市況の昂騰氣配著しかりしも、業
 者自ら標準率を制定、以て業界の急變動を抑制す)

近海市況——事變勃發以來相次ぐ徵用により、遠洋近海押並べて一般就航船舶は急減を告げたるが就中近海一區就航船の減少著しく、目先猶續減を豫想せられたるため、運賃氣配は一路硬化し、上旬早くも若／濱運賃五圓突破必至の氣勢を示し、室蘭／阪神運賃亦六圓と空前の高値成約を見るに至り、時局重大の折柄その放置を許さざるに至れり。

茲に於て管船局長は、八月二日附を以て日本船主協會宛左記警告を發し、同協會は直にこれを關係船主全部に移牒せり。

「今次ノ北支事變ハ現下益々緊迫シツ、アル國際政局ニ鑑ミ正ニ我國運ノ隆替ヲ左右スベキ重大事ニシテ之ニ對シテハ朝野ヲ擧ゲテ協心戮力シ軍事上竝ニ經濟上萬全ノ方途ヲ講ズベキハ固ヨリ當然ノ義ト被存候處我國海上交通運輸ヲ擔當スル海運ノ使命ハ時局ノ推移ニ伴ヒテ益々重キヲ加ヘ從テ貴會ノ責務モ亦極メテ重大ナルモノアリト被認候ニ付苟モ市況ノ動搖ニ乗ジテ運賃備船料

ノ昂騰ヲ圖リ投機的傾向ヲ醸成シテ斯界ノ健全性ヲ阻害スルガ如キ行爲ハ極力之ヲ抑壓スルト共ニ更ニ重要物資ノ配給其ノ他公益的的使命達成ニ最善ノ努力ヲ傾注セラル、様格段ノ御配慮相成度(下略)

この警告に對應して、海運自治聯盟にては三日臨時理事會を開催、非常時海運に對する聯盟の態度として左の如き申合せをなせり。

「海運自治聯盟は、時局の重大性に鑑み左の申合せをなす。
一、運賃、備船料は當分の間、現在の料率より反撥昂騰を來さざる様、適切なる方法を講ずること。

二、船腹不足匡救に就て、荷主の協力を求むること。」

右の申合せに基き、海運自治聯盟にては、九日海運聯合會と共同理事會を開催、時局重大下の本邦海運界としては、飽迄無謀乃至急激なる變動を與へざるやう自主的統制の實を擧げ、以て前記遞信當局の警告と、日本船主協會の決議【註】に準ずる具體的方法を決定すべく、日本船主協會、日本海運集會所、神戸海運業組合、神戸船主會等の本邦海運諸機關の支持支援を得て、茲に本邦海運界としては劃期的記録とも云ふべき、標準運賃及備船料率を左の如く發表、以て自肅自戒の強化に資せんとする所ありたり。

標準運賃	石	炭	若松／横濱	五圓
			室蘭／横濱	五圓
	南樺太材	敷香／内地太平洋岸	四〇〇圓	

標準備船料 大型船 七圓五十錢

其他は右ベースに準據す

【註】日本船主協會時局對策決議

日本船主協會にては、八月四日開催の緊急理事會に於て、時局に對處する海運業者の使命につき左の如き決議をなすと共に、同協會に所屬せざる船主に對しても、同決議の趣旨に副ふやう極力要望する所ありたり。

決議

今次の北支事變に直面し本會會員は協心戮力自重自制して運賃及備船料の急騰を抑制し重要物資の海上輸送に支障なからしめ以て海運業の公益的的使命を完うせんことを期す。
海運自治聯盟の標準率發表、海運諸團體の同率一齊支持の表明並にこれが遵守に對する當局の壓力は、新規出廻り貨物の不振、支那置籍船及外國船の沿岸航路就航漸増傾向と相俟つて、中旬以降に於ける市況をして頓に平靜化せしめ、下旬運賃の如き、概して標準運賃を下廻るの不勢を示せり。

遠洋市況 倫敦市場、就中極東方面配船に對する運賃及備船料は、北支事變惡化の刺戟を受けて

硬化著しく、大連／歐洲四十七志、西貢／歐洲五十志に奔騰、活氣横溢せるが、本邦船は時局下遠洋新規配船の船腹余力無く、僅に大同海運が大連／歐洲九月積大豆八千噸を四十七志の高率にて引受けたる他、具體化したるものあるを聞かず。その間本邦を基點とする諸航路は、貿易逆調是正を目的に不急品輸入の抑制強化せられたるに加へて、本邦輸出仲力の低下により、船腹の需要著しく不振に陥りたるが、世界的に適船獲得難の傾向顯著なる折柄、運賃は孰れも堅調裡に推移せり。備船市況―適船殆ど全く拂底、これがため商談は停頓状態に陥り、偶々フリー船出現するも、大型船に對しては標準率七圓五十錢の發表あるため、一般に無謀なる高率を主張するもの無く、大型船八圓、中型船七圓五十錢乃至八圓程度にて夫々取極めを見たるが、必需筋手當にかかる小型備船料は、流石に船腹拂底を反映して、氣配頗る硬化せり。

【備考】

全國海運業大會の開催と、その決議

政府當局に於ては、戰時經濟立法の一として、船舶管理法案を臨時議會に提出するに決せるを以て、これに對する業者の態度を闡明すべく、八月二十八日九ノ内工業俱樂部に於て、日本船主協會、日本海運集會所、各地船主會、日本海運業組合聯盟、海運自治聯盟及海運聯合會の諸團體主催の下に、全國海運業大會を開催、永井運相、米内海相、杉山陸相、吉野商相、資源局長官、逓信次官、管船局長等列席の下に、東京、神戸、大阪其他各地より二百七十餘名の海運業者一堂に會し、左記決議案を採擇可決、次で永井運相より一場の挨拶ありたり。

決議案

刻下時局の進展に伴ひ海運業者の責務は日を逐うて益々重且大ならんとす。我等は須らく團結を鞏固にし、自重自制以て克く秩序ある統制を保ち、國策の大義に順應して、其の公益的使命を完うせんことを期す。

九月（業界の統制強化せられ、市況穩健裡に推移す）

近海、市況―支那事變（九月二日の閣議に於て北支事變を支那事變と改稱せらる）の勃發擴大に伴ふ船腹異變により、市場は忽ちにして一大波瀾を演出せるも、官民一致克く當面の混亂を防止して、八月中旬以降早くも市場の平靜化を見るに至れるが、事變前途の重大性と、これに對する海運業の重大使命とに鑑み、政府は九月九日附を以て臨時船舶管理法を發布、次で二十九日逓信省令を以てこれが施行規則を公布、十月一日以降實施せらるゝに至れり。かくて本邦海運界も愈々戰時體制に移行し、頓に緊張味を加へたるが、一般業界は既に今日あるを十分に豫期し、克く運賃及備船料急變回避策を講じたると、近海一區就航本邦船腹こそは依然減退傾向を止めざりしも、一方支那置籍船並に外國船の一部が沿岸航路に就航を開始したる上、中南支方面への本邦船配船が全く杜絶したるため、船腹逼迫の度も相當程度緩和せらるゝ所あり、且つ新規船腹引合は引續き萎縮の傾向を持続したるため、運賃備船市況共至極平穩裡に推移したるのみならず、運賃の如きは八月に比しかへつて若干反落の傾向をすら現出し、若し濱運賃の如きも、月初四圓七、八十錢唱へより漸落して、中旬に入るや一部に四圓二、三十錢の取極め報せらるゝ等、

氣配固より區々乍ら、市況は寧ろ意外とも云ふべき軟調を呈せり。尤も下旬に入りて需要期接近旁々出炭の増加し來れると、海外市況稀有の股盛を反映して、運賃も一般に硬化し來れるが、猶若濱、室ノ濱共に四圓八十錢を精々とし、海運自治聯盟の標準運賃に對し二十錢方下廻れり。

遠洋市況―海外市況は全面的に稀有の活況を呈し、隨所に十數年來の運賃高値記録を現出せるが、本邦を中心とする各航路は、爲替管理の強化により、軍需工業原料品を除く一般不急不要品の輸入抑制せられたる結果、船腹需要は著しく不振に陥り、就中北米太平洋岸方面にては、米國人夫組合の内部的抗争の餘波を受けて出貨の減退殊に甚しかりしが、就航本邦船腹自體も各航路を通じて減退せると、海外市況の活氣横溢を反映して、運賃は引續き強調を持続せり。

備船市況―大型船にて成約の報せられたるものは、孰れも支那置籍船なりしたため、備船料も六圓五十錢乃至七圓を出せず、中型船には八圓五十錢の好値成約ありたるも、これは取極船が新造船なりし關係によるものにして、一般中型船備船料は小型備船料と共に概して軟調を呈せり、但し大連、營口方面に於て海上トラックの需要増大し、一般備船料の不味に反し、十二圓前後の高率を唱へたり。

十月（先行懸念のため弱含みなりしも、月末近く氣配見直し模様となる）

近海市況―就航船腹激減を反映して、備船料に對する船主の態度強硬なりしに拘らず、一般運賃

市況は、(一)支那事變の先行見透難、(二)爲替管理強化に伴ふ輸入統制の先行強化懸念、(三)臨時船舶管理理法による業界に對する統制強化の必至、及(四)海運自治聯盟を始め、海運諸團體の自肅運動の徹底等に因り、一般的に寧ろ弱含みの商狀を呈せり。更にこれを船腹方面より觀察するも、樺太材積取終了期の接近、勘察加漁場引揚等によるこれ等方面出動船の南下並に支那置籍船及外國船の沿岸航路割込等により、大量船腹の特種方面偏在に拘らず、船腹需給の調整豫想以上に圓滑なるを得、其の間石炭を始め一般荷動きの減退旁々、部分的には寧ろ船腹過剩の傾向をすら看取せられ、ために若ノ濱運賃の如きも上旬より中旬にかけ四圓四、五十錢を標準とするに至れり。

然るに下旬北支方面安定化に伴ひ、天津を中心とする同方面への荷動活潑を告げ、各社の大連航路北支延長、臨時配船の増加、不定期配船の定期化等活氣横溢し來れるが、復航貨物これに伴はざる憾ありたり。此の情勢に刺戟せられ、内地沿岸運賃も反撥傾向を示せるが、猶若ノ濱四圓八十錢、室ノ濱四圓五十錢を精々とし、孰れも標準運賃（五圓）を下廻れり。但しその間石炭の増産計畫により、坑木の出廻旺盛、瀬戸内積泰皇島揚三百圓、釧路揚二百五十圓の好率にて、夫々大口成約を見たり。

灣糖、蓬萊米、朝鮮米の運賃更改は、懸案の儘船主、荷主双方の主張一致を見るに至らず、引續き交渉繼續中なり。又二區方面に於けるズングン鑛及南洋材の本年度出貨は、本月を以てその出廻

り概ね一巡せり。

遠洋市況―九月稀有の活況を呈したる海外市況も、十月中旬以降急速度を以て軟化し、加ふるに本邦を中心とする諸航路は貿易統制實施の結果、荷動き甚しく萎縮し、運賃亦概して著しく軟調を帯び來れり。この遠洋市況の悪化と、事變以來本邦一般就航船腹の激減とは、兩々相俟つて本邦船の遠洋配船を頓挫せしめ、各方面共就航船の減少漸く顯著を加ふるに至れり。備船市況―前記の如く運賃市況は、遠洋は固より近海方面に於ても、軟調裡に終始したるに加へて、時局の先行豫想困難より、海運界は一種の氣迷商狀を脱し得ず、長期乃至思惑備船の如きは一般に見送られたるが、短期備船は必需筋に相當賑ひたるため、船腹の不足旁々その料率は可成強調を呈し、就中大型船に對しては、標準率七圓五十錢を幾分上廻るに至れり。又天津方面に於ける海上トラックの需要旺盛を加へ來り、料率は十圓以上を唱へたり。

【備考】

外國船輸入制限緩和と變態輸入船轉籍問題

本邦に於ける外國船の輸入は、昭和七年十月以降實施の船舶改善助成施設と並行して嚴重なる許可制の下に置かれ、解體船を除き、船齡五年以上、速力十三節未満の一般汽機船は事實上輸入を禁止せられたり。然るに昭和十一年下半年以來急速に回復歩調に轉じたる世界海運市況が、十二年に入りて一段と強調を告ぐるに及び、運賃奔騰、船腹不足兩方面の壓迫を受けて、鐵礦石、屑鐵、工業鹽等、我國重要工業原料の輸入が、兎角阻害され勝ちとなるや、伍堂商相は原料對策及物價騰貴緩和策の一方法として、外國船の輸入制限規則を緩和して、當面の船腹不足に對處せんことを提唱し、逕信當局に對し要望する所ありたるが、逕信

當局並に海運業者間にては、未だその時期に非ずとして反對氣運濃厚なりしたため、右提唱は十二年五月に入りて其の儘立消えとなれり。

然るに偶々支那事變の勃發と共に、從來外國船輸入許可規則回避の一手段として、支那置籍の便法の下に運航せられ來れる所謂變態輸入船が、國民政府の徵發乃至沒收等の危險に曝さるゝに及び、茲にこれ等船舶の處置問題俄然表面化するに至れり。即ち或は一定の條件（例へば解體）の下に正式に輸入を許可すべしとなすもの、或は特別に大連置籍の便法を認むべしとなすもの等、支那置籍船轉籍問題を繞り種々の論議重ねられたるが、結局十月十五日開催の船舶管理委員會第一回總會に於ける管船局長の明言により、外國船の輸入制限緩和に對する當局の意圖明確となり、かくて久しきに亘れる變態輸入船に對する處置問題も今次事變を契機として解決せらるゝに至れり。即ち許可基準として、船齡十六年未満の船舶は無條件にて、又船齡十六年以上の船舶に對しては、逕信大臣の指定する時期に解體すべしとの條件を附し、臨時船舶管理法第四條に據り、變態輸入船の内地轉籍許可せらるゝこととなれり。

支那置籍を主體として、英國、諸威等に置籍せる變態輸入船の内容は、その性質上從來殆ど不明なりし處、右の如く當局が本格的にこれが輸入を認むると共に、更に進んで内地轉籍を促進する所ありたるを以て、その全貌も漸次判明、總計約九十隻、四十二萬總噸と算せられたるが、内、臨時船舶管理法により、十月一日以降年末迄に本邦船籍の取得許可を受けたもの四十二隻、十八萬八千總噸に及べり。その月別隻數及噸數左の如し。

十月	五隻	三〇、一六七總噸
十一月	六隻	二四、一七八總噸
十二月	三〇隻	一三三、二九五總噸
合計	四一隻	一八七、六四〇總噸

十一月（船腹引續き減少の折柄、荷動きの激増により運賃急騰）

近海市況十一月に於ける特種任務服役中の船舶は、前月に比し更に可成の増加を推定せられ、これがため近海一區に於ける船腹(二千重量噸以上、上の社外船)は、近年稀有の現象たる百萬噸臺割れを演ずるに至れり。而もその反面貨物の出廻りは、出貨期に入りたる石炭を筆頭に、洋灰、鹽、鐵材、鑛石、曹達、米穀等孰れも旺盛となり、加ふるに北支向木材、小麥粉、雜貨等の荷動きも頗る活況を呈し來れるため、新造船の逐次就航、外國船の沿岸航路就航許可等により、船腹逼迫の度も幾分緩和せられつゝありとは謂へ、急激に擡頭せる前記の如き出貨に直面して、市場は全面的に期近適船獲得難に陥り、運賃市況は逐日硬化の情勢を馴致せり。即ち石炭運賃は、若濱、室濱共に五圓二、三十錢(標準率)に急騰、門司／京濱洋灰運賃亦前月に比し一圓一、二十錢高の五圓六十錢に奔騰、大連／京濱特産物運賃亦四十錢以上の高率を唱ふるに至れり。其の間北洋材は、小樽／京濱三百圓、小樽／塘沽三百七十圓等の成約を散見したるも、既に積出季節も経過したる上、折柄の運賃市場奔騰の情勢を眺めて、殆ど無商内に推移せり。

如斯市況の現狀に即應する目的を以て、十三日京城に於て鮮米運賃の更改決定を見たるも、その引上率は比較的穩健なるを得たり【註一】。又久しく折衝行惱中なりし本年度灣糖運賃も、三十日に至り漸く決定せるが、前年度据置の儘なりし關係上、可成大巾の引上げとなりたり【註二】。

遠洋市況—近海市況の硬化著しかりしに反し、海外市況は不勢愈々甚しく、就中本邦を中心とす

る遠洋航路は、爲替管理、貿易統制の影響を受けて全面的に生氣を失ひ、米材類の如きは新規出廻り全く影を潜むるに至れり。従つて本邦船にして海外に出動中の船舶は、孰れもライナー筋の傘下にあるもののみとなれるが、これ等船舶すら屢々菟荷難に當面する有様となれり。

備船市況—備船更改期に當るため、これ等の繼續商談に市場は相當の賑ひを呈したるが、新規商談は遠洋市況の前途不明朗を反映して、多くは冬場一杯の短期物に限られ、又特種任務服役船市場復歸の場合を豫想して一般に警戒氣分濃厚なりしも、何分船腹拂底の折柄とて、必需筋は勢ひ船主唱へに追従の外なく、料率は可成の硬化を見るに至れり。

海外市況の悪化に連れて、外國船備船料も漸落、一時十二、三志を唱へたる大型船も、今や七志を精々とするに至りたるが、遠洋不振のため、各手筋共これが積極的手當を見送れり。

【註一】 鮮米運賃更改協定成立

事變の進展に伴ひ本邦海運界の情勢一變するに至れるため、鮮米運賃に就ても從來の仁川、群山積阪神揚九十五圓、京濱揚百十圓(孰れも百石建)率を以てしては、採算上配船不利益となりたるため、十一月十一日京城に於てその更改につき船主及荷主間に協議行はれたるが、船主側の主張に對して荷主側これに應ぜず、殆ど妥協の餘地無きやに見受けられたるも、十三日總督府側の調停により左の如く決定を見るに至れり。

更改基準運賃

期間

仁川／阪神

鎮南浦／京濱

第一編 海運市況

十二月 中	一〇五圓(二〇圓引上)	一四三圓(三〇圓引上)
一月 中	一一五圓(二〇圓引上)	一三七圓(二四圓引上)
二月 / 七月	一一一圓(三六圓引上)	一五六圓(四三圓引上)

* 従來の運賃九十五圓に對し
 * 従來の運賃百十三圓に對し

【註二】
 糖運賃更改協定成立

糖業聯合會は基準運賃六十五錢(高雄/京濱間一擔建)、船主側は八十五錢を共に強硬に主張して譲らず、ために久しく交渉停頓の儘なりし本年度糖運賃更改問題も、更改期の切迫と共に妥協氣運を醸成し、結局三十日双方の交渉委員會合の結果、前年度協定率三十錢五厘に對し、約二倍半の七十五錢を以て解決を見るに至れり。

如斯舊率三十錢五厘より一躍七十五錢に引上げ決定を見るに至れるは、十一年度協定率三十錢五厘なる運賃率そのものが、その前年即ち十年度運賃の据置にして、當時に於ける海運界の實情に全く即せざる法外の低率にありし事情に因るものにして、實際に於ては、これを現在の市況、就中備船料に適應する程度に調整せられたるに止れるものなり。

【備考】
 昭和十二年度北洋材積取數量

昭和十二年度樺太材の積取は、十月末早くも兩三隻を剩すのみとなれるが、これ等船舶の積取も十一月末日を以て愈々完了せり。

十二年度に於ける南樺太材總出材高は、三、一七六、六五二石にして、これが積取に使用せられたる船舶延數二百四十九隻と計上せられ、これを前年に比較するに、出材高に於て五二七、〇一七石、使用船舶に於て三十八隻の減少となれり。又北樺太、北見、天鹽材を含む十二年度北洋材の積出總高は三、七八〇、九二五石にして、前年に比し六五三、一〇九石の減少を見たり。

之を表示すれば左の如し。

	昭和十二年	昭和十一年
南樺太材	三、一七六、六五二石	三、七〇三、六六九石
北樺太材	三四〇、〇二八石	三八一、二〇三石
北見、天鹽材	二六四、二四五石	三四九、一六二石
合 計	三、七八〇、九二五石	四、四三四、〇三四石

(十一月卅日發行「海運特報」に據る)

十二月 (船腹需給次第に圓滑となり、下旬に入りて市況平靜化す)

近海、市況―北洋方面船腹需要期の終了、南洋方面よりの船腹の移動、新造船の逐次就航、外國船の沿岸航路割込並に外國置籍船の内地轉籍手續の進捗、更に特種任務服役船の一部市場復歸等により、船腹の需給關係可成圓滑となれるが、上旬より中旬にかけては、石炭、鮮米、灣糖、滿洲特産物等の季節貨物の輻輳により、各方面共尠からざる船腹の新規需要を喚起せるため、運賃市況は概して手堅く保合ふことを得たり。然れども下旬に入りて、年内及新春積出物に對する船腹手當一段落と共に、流石に人氣も鎮靜し、運賃も部分的乍ら可成の引緩みを見せ、市況平靜化の傾向濃厚と成れり。

荷動き最盛期に入りたる石炭の年内積引合は月初以來頗る活況を呈し、中にも若松港は例年の如く船込み甚しく、ために若濱運賃は、前月に引續き五圓二十錢見當を標準とせるのみならず、急

積物には五圓三、四十錢の高率成約をすら散見せるが、下旬に入りて船腹手當一段落と共に運賃も下押氣味となり、若し濱標準率五圓見當を基準とするに至れり。その反面北海道炭は時化續きのため商談不振、室濱運賃の如きも、辛うじて標準運賃五圓を維持し得たる程度にて、氣配兎角軟弱、中旬末には四圓五十錢程度の低率成約を見たり。洋灰の出貨引續き活潑、運賃は一ヶ月を通じて門司／京濱、宇部若くは高松／芝浦一率に五圓を維持し、大連積豆粕運賃亦京濱揚三十八錢乃至四十錢、基隆揚四十三錢と前月に保合ひ、出廻り活況を呈せり。

鐵材の荷動きは事變を反映して旺盛、釜石／芝浦五圓乃至五圓三十錢、阪神揚五圓五十錢と運賃亦堅調を示せり。

本年度蓬萊米運賃更改は、灣糖運賃問題の解決を俟つて、船主側、荷主側、共にその態度を決定することと成り居りたるが、久しく折衝を重ね來りし右灣糖運賃問題も、前月末日解決せられたるを以て、船主側より従來の基隆／阪神基準運賃一擔五十五錢を、一舉九十錢に引上更改方要請する所ありたるも、結局八十五錢を以て中旬勿々その決定を見るに至れり。

翌年度大口物成約の先驅として、比律賓／八幡鐵鑛石七十五萬噸に對し、運賃七圓にて海運聯合會の引受成立、山下汽船主としてこれが輸送に當ることとなる旨報道せらる。

遠洋市況、十月下旬以降急速に軟化し來れる世界海運市況は、十二月に入りて季節的荷動きの大宗たる穀類の英・歐向引合かへつて減退せるため、運賃は各方面共前月に引續き急落せるが、就中本邦を中心とする諸航路は、復航菟荷難の益々甚しきに加へて、輸出伸力の減退により、往航菟荷の困難も漸く顯著となり、全面的に著しく不振となれり。従つて本邦遠洋出動船は、定期乃至準定期船に局限せられ、折柄の船腹不足と相俟つて、不定期船の新規出動の機會の如きは、殆ど全くその望なきに至れり。

備船市況、倫敦市況の凋落と共に、外國備船料も一時の高値に比し五、六志方の大巾低落を演じたるが、海外市況の先行不安定に加ふるに、特種任務服役船の市場復歸も漸次實現するに至りたるため、大型船に對する備船者側の態度は、日に増し消極的となり、必需筋の短期引合を除き、市場は頓に閑散化するに至れり。

然れども大勢よりすれば猶船腹不足の状態を脱し得ざりしたため、船主側の態度は依然強硬にして、大型船に對しても標準率七圓五十錢を主張して譲らず、引續き適船物色難にある二、三千噸型の小型船備船料は、前月に比し一段と高値を喚び、遂に十二圓の成約報ぜらるゝに至れり。又大連、天津、朝鮮方面に於ては、北支の經濟工作進捗に伴ひ、海上トラックの需要旺盛、料率は依然として十圓以上を唱へたり。

【註】昭和十二年度本邦造船狀況

(逕信省管船局調)

總噸數百噸以上の船舶)

合 計	一 月	二 月	三 月	四 月	五 月	六 月	七 月	八 月	九 月	十 月	十 一 月	十 二 月	工事中船舶		起工船舶		進水船舶		竣工船舶	
													隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
150	146	153	156	151	147	149	153	151	146	153	150	150	146	146	146	146	146	146	146	146
330,980	305,390	350,800	355,750	385,800	391,550	389,250	391,550	391,550	391,550	391,550	391,550	391,550	391,550	391,550	391,550	391,550	391,550	391,550	391,550	391,550
390	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370
506,640	466,650	480,400	517,400	590,850	590,850	590,850	590,850	590,850	590,850	590,850	590,850	590,850	590,850	590,850	590,850	590,850	590,850	590,850	590,850	590,850
370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370
406,150	385,700	400,500	430,300	511,000	511,000	511,000	511,000	511,000	511,000	511,000	511,000	511,000	511,000	511,000	511,000	511,000	511,000	511,000	511,000	511,000
290	290	290	290	290	290	290	290	290	290	290	290	290	290	290	290	290	290	290	290	290
455,010	406,620	440,600	479,790	560,100	560,100	560,100	560,100	560,100	560,100	560,100	560,100	560,100	560,100	560,100	560,100	560,100	560,100	560,100	560,100	560,100

第三章 主要不定期船貨物出廻數量

(一) 主要石炭國輸出數量

年 度	輸 出 國		獨 逸	波 蘭	米 國	白 耳 義
	英 本 國	英 本 國				
一九三一年	42,799,750	3,133,976	1,436,466	1,244,826	3,490,990	3,587,566
一九三二年	36,899,400	1,832,449	1,036,137	903,395	3,490,990	3,587,566
一九三三年	39,067,926	1,843,544	970,556	892,449	3,490,990	3,587,566
一九三四年	39,698,800	3,477,844	1,005,578	892,449	3,490,990	3,587,566
一九三五年	38,744,244	3,477,844	917,746	1,011,531	3,490,990	3,587,566
一九三六年	34,593,344	3,477,844	889,848	1,011,531	3,490,990	3,587,566
一九三七年	40,553,288	3,477,844	1,133,559	1,345,401	3,490,990	3,587,566

(二) 世界穀類對英・歐船積數量

(1) 穀 種 別 數 量

第一編 海運市況

第一編 海運市況

100

(單位一、〇〇〇クォーター)

穀種	一九三七年 (十一月廿三日)		一九三六年 (十二月卅一日)		一九三五年 (十二月廿六日)	
	數量	百分比	數量	百分比	數量	百分比
×小	五六、二二〇		四八、三二五		四三、二九七	
玉	四三、六五〇		三七、五九五		三二、八七〇	
大	九、六三五		九、〇一五		九、〇九五	
燕	三、五九五		二、九四〇		四、四八五	
ラ	二、一九〇		二、四四〇		二、六〇〇	
計	一一五、二九〇		一〇〇、三一五		九二、三四七	

× 米國及加奈陀輸出小麥粉を含む

(Daily Freight Register)

(口) 輸出地別數量及割合

(單位一、〇〇〇クォーター)

輸出地	一九三七年 (十二月卅日)		一九三六年 (十二月卅一日)	
	數量	百分比	數量	百分比
米國及加奈陀	一八、三七三		二六、〇八九	

第一編 海運市況

101

穀種	一九三七年 (十二月卅日)		一九三六年 (十二月卅一日)	
	數量	百分比	數量	百分比
玉	四六五		七〇	
大	二、四二二		一、五〇四	
燕	三九三		七九三	
ラ	六九八		一八六	
計	二二、三五一	一九・四%	二八、六四二	二八・六%
×小	一三、六九八		二、七三六	
玉	三五、〇七四		三二、九三二	
大	一、四二八		一、二四八	
燕	二、六五〇		一、一七九	
ラ	四四〇		八六〇	
計	五三、二九〇	四六・二%	三八、六九七	三八・六%
蘇聯	三、七五二		六九九	
小	四		一	
玉	九六六		八三四	
大	一		一五〇	
燕	一四八		一二八	
ラ	四、八七〇	四・三%	一、七一一	一・七%
計				

年	月												平均
	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	
一九二〇年	二五〇・〇	二六〇・〇	二四一・〇	二七〇・〇	二二〇・〇	二二〇・〇	二五〇・〇	二四〇・〇	二五〇・〇	二六〇・〇	二五〇・〇	二五〇・〇	二五〇・〇
一九二一年	四六・三	六〇・〇	七五・五	九五・五	九四・四	四三・七	四〇・三	三四・四	三四・四	三〇・八	三九・八	三三・三	三三・三
一九二二年	三三・〇	三三・六	三三・三	三三・〇	三三・五	二七・八	二七・六	二六・四	二六・七	二六・一	二六・三	二六・〇	二六・〇
一九二三年	二九・四	二九・九	二九・四	二九・〇	二九・八	二六・七	二五・〇	二六・四	二六・七	二六・三	二六・三	二六・三	二六・三
一九二四年	三〇・八	三〇・六	三〇・一	三〇・二	三〇・一	二九・一	二七・八	二六・三	二六・三	二六・一	二六・三	二六・三	二六・三
一九二五年	三〇・〇	二八・八	二八・一	二八・三	二八・三	二七・七	二七・八	二六・三	二六・五	二六・五	二六・三	二六・三	二六・三
一九二六年	二五・〇	二六・〇	二六・一	二六・三	二六・三	二六・七	二六・六	二六・九	二六・三	二六・一	二六・三	二六・三	二六・三
一九二七年	三〇・四	三三・二	三三・五	三三・四	三三・二	三三・九	三三・四	三三・八	三三・三	三三・一	三三・三	三三・三	三三・三
一九二八年	二五・三	二四・五	二四・〇	二四・八	二四・〇	二四・九	二四・六	二四・八	二四・八	二四・三	二四・三	二四・三	二四・三
一九二九年	二六・五	二六・三	二六・五	二六・〇	二六・五	二六・一	二六・六	二六・〇	二六・〇	二六・三	二六・三	二六・三	二六・三
一九三〇年	一九・六	一八・九	一八・一	一九・四	一九・二	一九・三	一九・六	一九・二	一九・五	一九・二	一九・三	一九・三	一九・三
一九三一年	二〇・六	一九・三	一九・七	一九・九	一九・六	一九・八	一九・七	一九・五	一九・五	一九・六	一九・六	一九・六	一九・六
一九三二年	一九・三	一九・三	一九・四	一九・三	一九・四	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三
一九三三年	一九・四	一九・三	一九・四	一九・三	一九・四	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三
一九三四年	一九・三	一九・三	一九・四	一九・三	一九・四	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三
一九三五年	一九・三	一九・三	一九・四	一九・三	一九・四	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三
一九三六年	一九・三	一九・三	一九・四	一九・三	一九・四	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三
一九三七年	一九・三	一九・三	一九・四	一九・三	一九・四	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三	一九・三
一九二〇年平均	二五〇・〇	二六〇・〇	二四一・〇	二七〇・〇	二二〇・〇	二二〇・〇	二五〇・〇	二四〇・〇	二五〇・〇	二六〇・〇	二五〇・〇	二五〇・〇	二五〇・〇

(甲) 一九二〇年平均を一〇〇とする指数
 (乙) 世界月及年平均運賃指數
 (丙) 英國海運會議所指數

年	月												平均
	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	
一九二〇年	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四
一九二一年	一六二・四	一六二・四	一六二・四	一六二・四	一六二・四	一六二・四	一六二・四	一六二・四	一六二・四	一六二・四	一六二・四	一六二・四	一六二・四
一九二二年	一二六・九	一二六・九	一二六・九	一二六・九	一二六・九	一二六・九	一二六・九	一二六・九	一二六・九	一二六・九	一二六・九	一二六・九	一二六・九
一九二三年	一一一・四	一一一・四	一一一・四	一一一・四	一一一・四	一一一・四	一一一・四	一一一・四	一一一・四	一一一・四	一一一・四	一一一・四	一一一・四
一九二四年	一二六・六	一二六・六	一二六・六	一二六・六	一二六・六	一二六・六	一二六・六	一二六・六	一二六・六	一二六・六	一二六・六	一二六・六	一二六・六
一九二五年	一〇八・五	一〇八・五	一〇八・五	一〇八・五	一〇八・五	一〇八・五	一〇八・五	一〇八・五	一〇八・五	一〇八・五	一〇八・五	一〇八・五	一〇八・五
一九二六年	一二四・一	一二四・一	一二四・一	一二四・一	一二四・一	一二四・一	一二四・一	一二四・一	一二四・一	一二四・一	一二四・一	一二四・一	一二四・一
一九二七年	一一九・七	一一九・七	一一九・七	一一九・七	一一九・七	一一九・七	一一九・七	一一九・七	一一九・七	一一九・七	一一九・七	一一九・七	一一九・七
一九二八年	一一〇・三	一一〇・三	一一〇・三	一一〇・三	一一〇・三	一一〇・三	一一〇・三	一一〇・三	一一〇・三	一一〇・三	一一〇・三	一一〇・三	一一〇・三
一九二九年	一〇六・七	一〇六・七	一〇六・七	一〇六・七	一〇六・七	一〇六・七	一〇六・七	一〇六・七	一〇六・七	一〇六・七	一〇六・七	一〇六・七	一〇六・七
一九三〇年	八一・八	八一・八	八一・八	八一・八	八一・八	八一・八	八一・八	八一・八	八一・八	八一・八	八一・八	八一・八	八一・八
一九三一年	八五・一	八五・一	八五・一	八五・一	八五・一	八五・一	八五・一	八五・一	八五・一	八五・一	八五・一	八五・一	八五・一
一九三二年	八〇・四	八〇・四	八〇・四	八〇・四	八〇・四	八〇・四	八〇・四	八〇・四	八〇・四	八〇・四	八〇・四	八〇・四	八〇・四
一九三三年	七七・六	七七・六	七七・六	七七・六	七七・六	七七・六	七七・六	七七・六	七七・六	七七・六	七七・六	七七・六	七七・六
一九三四年	八〇・六	八〇・六	八〇・六	八〇・六	八〇・六	八〇・六	八〇・六	八〇・六	八〇・六	八〇・六	八〇・六	八〇・六	八〇・六
一九三五年	八一・一	八一・一	八一・一	八一・一	八一・一	八一・一	八一・一	八一・一	八一・一	八一・一	八一・一	八一・一	八一・一
一九三六年	九六・五	九六・五	九六・五	九六・五	九六・五	九六・五	九六・五	九六・五	九六・五	九六・五	九六・五	九六・五	九六・五
一九三七年	一四九・三	一四九・三	一四九・三	一四九・三	一四九・三	一四九・三	一四九・三	一四九・三	一四九・三	一四九・三	一四九・三	一四九・三	一四九・三
一九二〇年平均	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四	四二七・四

× 戰後最高 △ 戰後最低

第一編 海運市況

一九三三年	一八八	一八六	一七七	一七五	一七四	一八一	一八一	一七八	一六六	一八〇	一八九	二〇六
一九三四年	一九〇	一九〇	一八三	一七七	一七九	一七三	一八五	二〇三	二〇七	一九六	一九六	一九〇
一九三五年	一八六	一七二	一七七	一八二	一七九	一七八	一八三	一八八	二〇〇	二〇〇	一九六	一九〇
一九三六年	二〇二	一九七	二〇九	二〇一	二〇七	二〇六	二〇七	二〇〇	二〇三	二〇九	二〇〇	一九〇
一九三七年	三三六	三三六	三三九	三四四	三六一	三四〇	三四三	三四八	三九八	三九八	三九九	三九五
												(Statist)

【備考】 一、一九三二年八月以降の指数は、小数點以下二位迄發表せられ居るも、本表に於ては第二位の數字を四捨五入して、小数點以下一位に止めたり。

二、本表指数即ち一九二〇年平均を一〇〇とする指數の發表は、次表一九一三年平均を一〇〇とする指數と共に一九三七年末を以て發表中止せられ、一九三八年一月以降は、一九三五年平均を一〇〇とする新様式（一九三五

年英國不定期船實績による主要不定期船積貨物別收入運賃加重)指數を以てこれに代替せしむることとなり。但し(丙)表一九二九年平均を一〇〇とする指數(一九二〇年平均を一〇〇とする指數を基準とするもの)は、一九三八年一月以降も引續き發表せられつゝあるが、一九三五年以降實施せられたる英國不定期船運航補助金の支給割合が、一九二九年平均を基準とする關係上、當該補助金の支給が、一九三七年來を以て一先づ打切りとなりたるに拘らず、當分繼續發表のこととなるもの如し。

(乙) 一九一三年平均を一〇〇とする指數

年	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	平均
一九一三年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九一四年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九一五年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九一六年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九一七年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九一八年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九一九年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九二〇年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九二一年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九二二年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九二三年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九二四年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九二五年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九二六年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九二七年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九二八年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九二九年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九三〇年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九三一年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九三二年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九三三年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九三四年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
一九三五年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

第一編 海運市況

年	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	平均
一九三六年	九〇・六	八四・〇	八九・三	八五・八	八六・五	八七・九	八八・四	九三・九	一〇三・八	一一〇・七	一一一・四	一一五・五	九六・五
一九三七年	一三九・五	一三九・三	一四〇・六	一四七・一	一五四・一	一四五・一	一四六・四	一六三・三	一八三・〇	一七〇・一	一四五・〇	一六六・三	一四九・三

(Statist)

(丙) 一九二九年平均を一〇〇とする指数

年	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	平均
一九一三年													九四・一
一九二〇年													100・0
一九二九年													七三・九
一九三三年													七五・八
一九三四年													八四・四
一九三五年	七四・七	六九・三	七二・一	七三・〇	七三・一	七二・四	七五・六	七三・六	七五・四	八〇・四	八四・四	九〇・四	七六・三
一九三六年	八五・三	七九・一	八三・九	八〇・七	八三・三	八二・七	八三・三	八八・三	九七・六	一〇四・三	一〇四・八	一一七・五	九〇・八
一九三七年	一三二・三	一三〇・九	一三三・三	一三八・四	一四五・〇	一三六・五	一三七・八	一五三・六	一七三・三	一六〇・一	一三六・五	二二八・八	一一〇・五

(Statist)

(2) エコノミスト誌指数

(甲) 一九一三年平均を一〇〇とする指数

年	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	平均
一九一三年													100・0
一九二〇年	五五・四	五九・九	五八・三	五九・四	四八・六	四六・三	三八・四	三五・〇	三六・〇	三九・八	三四・〇	三四・八	二四・八
一九二一年	九四・六	一〇四・五	一〇二・三	一〇七・五	一五八・四	一六五・七	一六九・九	一五四・五	一四一・八	一四一・八	一三六・五	一三六・五	一三六・五
一九二二年	一三三・六	一三五・八	一三五・五	一二五・五	一二五・一	一二五・五	一二四・五	一二三・三	一二四・四	一二四・四	一二九・四	一二七・四	一二三・〇
一九二三年	一一四・一	一一二・七	一一五・五	一一五・五	一一四・六	一一六・八	一一三・四	一一〇・三	一一三・〇	一一七・九	一一二・三	一一二・八	一一〇・九
一九二四年	一一一・一	一一三・八	一一三・一	一一七・三	一二三・三	一二〇・六	一一三・八	一一〇・四	一一〇・五	一一五・六	一一二・八	一一二・二	一一三・〇
一九二五年	一一四・五	一一六・〇	一一〇・六	一一〇・三	九八・二	九七・七	九四・九	九五・九	九六・二	九九・五	一〇一・三	一〇一・七	一〇三・一
一九二六年	一〇〇・六	一〇四・九	一〇六・五	一〇八・〇	八二・七	八九・八	九七・七	九七・七	九九・五	九九・五	一一〇・三	一一〇・七	一一〇・七
一九二七年	一一八・六	一二〇・五	一一八・六	一一二・一	一一一・四	一一〇・五	一一〇・六	一一〇・五	一一〇・五	一一〇・五	一一〇・五	一一〇・五	一一〇・五
一九二八年	九八・五	九四・三	九三・三	九四・六	九三・八	九三・三	九三・七	九八・三	九九・五	一〇三・九	一〇三・九	一〇三・三	九九・八
一九二九年	一〇九・六	一一〇・七	一一〇・六	九九・一	九三・三	九三・二	九三・八	九六・一	九三・三	八三・三	八三・三	八三・三	八三・三
一九三〇年	八一・三	七五・七	七五・五	七二・一	七二・一	七二・一	七五・〇	八二・六	八三・六	八一・七	八一・七	八一・五	七九・一
一九三一年	八一・三	八一・九	八一・三	八〇・八	八一・八	八一・二	七五・〇	七四・四	七四・七	八二・七	八三・三	八二・〇	七九・六
一九三二年	七九・三	七九・三	七九・四	七〇・三	七五・六	七六・九	七〇・三	七〇・三	七四・四	七五・一	七六・三	七六・三	七五・四

年	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	平均
一九三三年	七〇・九	七〇・三	七〇・七	七〇・七	七〇・四	七〇・四	七〇・五	七〇・〇	七〇・一	七〇・三	七〇・五	七〇・五	七〇・六
一九三四年	七五・三	七五・三	七五・九	七五・六	七五・七	七五・〇	七五・三	七五・〇	七五・三	七五・二	七五・二	七五・三	七五・九
一九三五年	七〇・〇	七〇・〇	七〇・五	七〇・六	七〇・九	七〇・三	七〇・三	七〇・六	七〇・四	八二・五	八二・三	八二・三	七四・四
一九三六年	八〇・八	七七・九	七七・三	七七・三	七六・三	七六・八	七九・四	八三・八	八六・二	九〇・一	九六・六	一〇〇・三	八四・六
一九三七年	二六・五	二五・五	二八・四	二九・一	一三・一	一三・九	一三・八	一五・〇	一五・〇	一四・七	二五・六	二〇・六	二六・三

×一九二六年五月以降十一月迄の指數は、英國炭坑夫罷業に因る英炭輸出杜絶のため、その輸出運賃を含まず。従つて他の指數との直接比較は不合理なり。

(乙) 一八九八年—一九一三年平均を一〇〇とする指數

年	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	平均
一八九八年	一三三・七	一三三・三	一三四・一	一三四・三	一三三・三	一三四・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三
一九〇一年	一四四・〇	一四四・〇	一四三・一	一四三・四	一三三・九	一四三・四	一四三・四	一四三・五	一四三・五	一四三・五	一四三・五	一四三・五	一三三・〇
一九〇二年	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三
一九〇三年	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三
一九〇四年	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三
一九〇五年	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三
一九〇六年	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三
一九〇七年	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三
一九〇八年	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三
一九〇九年	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三
一九一〇年	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三
一九一一年	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三
一九一二年	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三
一九一三年	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三
平均	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三	一三三・三

×前表と同様の理由により、英炭輸出運賃を包含せず。

(3) ロイツ・リスト指數 (一九二三年平均=一〇〇)

年	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	平均
一九二三年	一〇一・七	九七・一	一〇五・九	一〇六・五	一〇三・一	九七・九	九五・六	九三・〇	九五・五	九九・一	一〇一・〇	一〇一・五	一〇〇・〇

一九二六年	九・六	八七・六	八三・七	八三・八	×七九・四	×八四・一	×九・六	×六八・八	×二四・八	×一四八・一	×二五・三	一〇・八
一九二七年	一〇・九	一〇・三	一〇・七	一〇・三	一〇・〇	九・九	九・七	九・〇	九・六	九・八	九・八	九・八
一九二八年	八・四	八・七	八・九	八・九	八・三	八・七	八・八	八・八	九・七	九・四	九・七	九・七
一九二九年	九・〇	九・八	九・四	九・〇	八・八	八・八	八・八	八・八	八・七	八・七	八・七	八・七
一九三〇年	七・〇	七・四	七・九	七・四	七・三	七・五	七・〇	七・三	七・二	七・二	七・二	七・二
一九三一年	七・四	七・四	七・〇	七・四	七・七	六・九	六・三	六・三	六・三	六・三	六・三	六・三
一九三二年	七・四	六・八	六・八	六・八	六・一	六・三	六・一	六・〇	六・〇	六・〇	六・〇	六・〇
一九三三年	六・六	六・八	六・一	六・五	六・二	六・一	六・七	六・三	六・三	六・三	六・三	六・三
一九三四年	六・七	六・〇	六・一	六・〇	六・四	六・五	六・四	六・一	六・一	六・一	六・一	六・一
一九三五年	六・七	六・三	六・七	六・〇	六・一	六・一	六・六	六・九	六・七	六・七	六・七	六・七
一九三六年	七・八	六・七	六・九	六・九	六・四	七・〇	七・一	七・三	七・一	七・一	七・一	七・一
一九三七年	一〇・七	一〇・五	一〇・三	一〇・四	一〇・〇	一〇・八	一〇・八	一〇・八	一〇・八	一〇・八	一〇・八	一〇・八

* エコノミスト誌指数と同様英炭輸出運賃を包含せず。

(八) 航路別運賃指數

(1) 英國海運會議所指數

(一九二〇年平均=一〇〇)

一九一三年平均	歐洲方面	二四・三六	紅海・印度	二二・二九	英瓜哇	二六・六八	英本洲	二二・六六	亞爾然丁・歐洲	一九・六〇	英米	二二・五六	英本洲	二四・八二	平均	二二・四〇
一九二〇年平均	歐洲方面	一〇〇・〇	紅海・印度	一〇〇・〇	英瓜哇	一〇〇・〇	英本洲	一〇〇・〇	亞爾然丁・歐洲	一〇〇・〇	英米	一〇〇・〇	英本洲	一〇〇・〇	平均	一〇〇・〇
一九二一年	歐洲方面	三八・六	紅海・印度	三一・五	英瓜哇	三七・〇	英本洲	四三・三	亞爾然丁・歐洲	三六・九	英米	三七・三	英本洲	五〇・九	平均	三七・六
一九二二年	歐洲方面	三四・一	紅海・印度	二四・九	英瓜哇	二五・七	英本洲	三一・四	亞爾然丁・歐洲	二七・一	英米	二七・八	英本洲	三四・八	平均	二九・七
一九二三年	歐洲方面	三一・七	紅海・印度	二七・九	英瓜哇	二八・〇	英本洲	二六・三	亞爾然丁・歐洲	二二・三	英米	二八・六	英本洲	三二・四	平均	二八・四
一九二四年平均	歐洲方面	三一・五	紅海・印度	二八・一	英瓜哇	二五・二	英本洲	二八・五	亞爾然丁・歐洲	二七・五	英米	二九・四	英本洲	三三・四	平均	二九・六
一九二五年	歐洲方面	二八・九	紅海・印度	二四・〇	英瓜哇	二一・八	英本洲	二八・三	亞爾然丁・歐洲	一七・六	英米	二四・五	英本洲	二七・〇	平均	二五・三
一九二六年	歐洲方面	三二・三	紅海・印度	二三・四	英瓜哇	二一・八	英本洲	二六・〇	亞爾然丁・歐洲	二三・九	英米	二六・二	英本洲	三三・七	平均	二八・〇
一九二七年	歐洲方面	三一・〇	紅海・印度	二五・七	英瓜哇	二三・八	英本洲	三〇・一	亞爾然丁・歐洲	二五・八	英米	二三・三	英本洲	三〇・三	平均	二七・八

一九二八年平均	二九・一	二五・〇	二二・四	二七・五	二二・六	二三・〇	二七・八	二五・八
一九二九年	三一・五	二二・七	二一・七	二一・三	二〇・二	二〇・六	二〇・一	二四・九
一九三〇年	二五・一	一七・四	一九・二	一九・二	一四・八	一四・六	一五・五	一九・一
一九三一年	二一・七	二一・七	一七・九	二一・三	一九・二	一五・七	一七・七	一九・九
一九三二年	二〇・六〇	二一・二四	一六・一四	一八・八一	一七・一五	一五・七五	一七・四三	一八・七六
一九三三年	二〇・九三	二一・六七	一六・二四	一七・七三	一五・九六	一四・四九	一四・〇九	一八・一三
一九三四年	二〇・九五	二二・二〇	一六・五三	一七・九三	一六・五四	一五・〇四	一三・六七	一八・八六
一九三五年	二〇・八一	二〇・三八	一三・九〇	一八・一〇	一七・〇八	一七・二九	一五・八九	一八・九七
一九三六年一月	二一・一〇	二五・七四	二四・二四	一九・九七	一八・七五	二一・八〇	一五・七九	二一・二一
二月	一九・八二	二四・二四	二二・四一	一九・九七	一八・七五	一四・一七	一五・九八	一九・六六
三月	二〇・七七	二三・八一	二一・〇八	一九・九七	一八・六七	一九・八二	一七・四九	二〇・八七
四月	二〇・五一	二三・四一	二一・〇八	一九・九七	一八・七四	一四・八二	一七・四九	二〇・〇八
五月	二二・〇二	二一・〇八	二一・〇八	一九・九七	一八・八〇	二一・一九	一八・二四	二〇・七〇
六月	二一・六八	二一・二一	二一・〇八	一九・九七	一八・七四	二〇・九七	一八・〇五	二〇・五六
七月	二二・七四	二二・七四	二一・〇八	一九・九七	一九・二三	一五・八一	一八・〇五	二〇・六九
八月	二二・一九	二五・九三	二一・〇八	二〇・六九	二〇・六九	一七・七九	二〇・六八	二一・九六
九月	二六・四九	二七・九〇	二一・〇八	二一・〇〇	二一・七四	二一・八八	二〇・五〇	二四・二八

十月	二八・八七	二九・五七	二二・八三	二三・〇九	二一・九三	二〇・六九	二五・九一
十一月	二六・九五	三一・二一	二三・三六	二三・八二	二二・八二	二二・五六	二六・〇七
十二月	三二・二四	四〇・二七	三一・二一	三〇・七九	二五・一一	二五・二〇	三一・七一
平均	二二・五一	二六・〇〇	二一・五二	二〇・七四	一九・六二	一九・二〇	二二・五八
一九三七年一月	三二・九二	四〇・九三	三二・三四	三三・五一	二八・八九	二三・六九	三二・六四
二月	三四・六三	三五・四九	三一・九六	二八・三七	二四・八九	二六・八九	三二・九〇
三月	三五・九三	三五・四九	三一・九六	三五・一二	二九・四九	二六・八九	三四・四一
四月	三二・三九	四二・四六	三八・一六	三五・一二	二九・四九	二六・八九	三四・四一
五月	四一・三五	三九・三四	三四・三三	三四・七二	二五・二〇	二八・〇一	三六・〇五
六月	三八・一八	三八・二三	三四・九五	三四・〇九	二二・九七	二七・〇八	三三・九五
七月	三八・〇九	三八・八四	三一・七四	三四・八八	二一・七四	二四・八二	三四・二六
八月	四三・二〇	四五・一〇	三二・八一	三六・〇〇	二四・七〇	二八・七七	三八・一九
九月	四五・八四	四八・四〇	三四・三八	三八・六二	三九・九〇	三八・七三	四二・八三
十月	四二・九七	四三・二〇	三四・七七	三三・五三	三七・五一	四二・四九	三九・八一
十一月	三四・六七	三八・八六	三〇・九二	二九・二四	三〇・四一	四二・四九	三三・九四
十二月	三二・七四	三一・六五	二六・一三	二六・二九	二七・〇〇	三〇・四一	二九・五四
平均	三二・四九	三九・七一	三二・六四	三二・四九	二八・二二	三〇・〇四	三四・九三

(Statist)

(2) エコノミスト誌指數

(一八九八—一九一三年平均=100)

年	歐洲方面	北米方面	南米方面	印度方面	極東及太平洋方面	濠洲方面	平均
一八九一—一九一三年平均	137.6	122.9	123.5	122.8	128.4	130.6	100.0
一九二三年平均	127.6	138.2	130.1	125.1	127.9	142.9	127.6
一九二四年	112.6	123.3	112.5	112.6	110.0	142.6	132.0
一九二五年	118.3	132.3	134.1	123.7	107.1	133.5	118.9
一九二六年	115.1	126.8	125.0	122.6	128.2	147.7	127.6
一九二七年	107.9	111.2	110.2	110.1	117.0	132.9	114.9
一九二八年	123.9	109.1	114.1	112.4	107.0	109.1	122.6
一九二九年	92.5	89.3	94.0	98.9	80.9	96.3	92.0
一九三〇年	86.0	90.3	89.5	94.6	89.7	91.8	87.8
一九三一年	85.5	85.8	81.8	91.9	89.7	91.8	87.8
一九三二年	85.9	78.9	78.8	90.2	87.0	86.3	84.5
一九三三年	88.1	79.3	80.3	92.8	87.6	87.7	86.0
一九三四年	92.8	82.2	81.3	94.1	84.2	84.7	86.6
一九三五年	96.7	92.8	86.1	102.5	93.5	92.6	94.1
一九三六年一月							

年	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	平均
一九三七年一月	88.3	85.7	86.1	88.0	93.3	98.1	100.9	102.2	113.0	126.1	142.5	101.7
平均	89.0	90.4	90.9	89.0	89.6	89.8	95.3	95.0	96.8	100.1	105.6	93.7
一九三七年一月	85.1	85.4	87.5	85.2	92.1	87.8	89.5	93.4	102.6	102.9	127.8	103.8
一九三七年一月	99.7	97.0	95.0	92.5	91.2	93.4	102.6	108.3	110.6	123.1	125.0	103.4
一九三七年一月	90.9	87.9	87.3	85.6	84.7	89.5	99.5	104.0	109.1	113.5	126.2	107.7
一九三七年一月	90.8	92.6	92.6	92.7	92.6	94.4	97.0	98.8	103.6	108.6	142.1	109.9
一九三七年一月	90.6	89.8	92.6	92.7	92.7	94.7	97.0	99.9	103.6	108.6	142.1	109.9
一九三七年一月	135.6	134.3	137.8	137.3	134.9	137.8	137.5	135.6	135.9	135.6	135.6	135.6
一九三七年一月	154.5	157.0	154.9	150.3	154.0	157.0	157.0	157.0	157.0	157.0	157.0	157.0

第一編 海運市況

一九三七年二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	平均
一〇六・九	一一〇・二	一一七・〇	一二四・一	一三〇・六	一二九・四	一三〇・三	一三六・五	一三六・〇	一一八・九	一〇八・九	一一一・二
九三・八	九五・五	一〇三・四	一〇七・九	一〇五・九	一〇四・五	一一三・四	一三七・八	一三九・三	一二七・二	一〇五・九	一一〇・九
九五・六	九二・八	一〇九・七	一一二・七	一一四・一	一一三・九	一一六・八	一二一・〇	一一四・二	九七・二	八六・七	一〇六・七
一一一・三	一二五・七	一三七・四	一四二・五	一四一・四	一四六・七	一五六・四	一六〇・三	一五〇・五	一三四・三	一一五・二	一三七・六
八九・七	九二・二	一〇四・三	一〇七・八	一〇五・四	九八・八	一〇七・二	一一二・一	一一〇・五	一〇二・三	八八・五	一〇〇・七
一〇一・五	一〇三・三	一一四・四	一一九・〇	一一九・五	一二八・七	一二四・八	一三三・五	一三〇・一	一一六・〇	一〇一・一	一一五・四

一一〇

海運市況 (日)

一九三六年	一九三五年
七一六 五一九 六一五 二〇〇 六一四 七一九	七一九 五一九 六一五 二〇〇 六一四 七一九
二一六 七一九 九一二 二〇六 七一九 八一〇	二一六 七一九 九一二 二〇六 七一九 八一〇
一四一 一三九 一三三 一三〇 一三一 一三九	一四一 一三九 一三三 一三〇 一三一 一三九
一八三 二一九 二二二 二一〇 二一六 二二二	一八三 二一九 二二二 二一〇 二一六 二二二
二一六 九一九 一〇一九 二一〇 九一九 二一六	二一六 九一九 一〇一九 二一〇 九一九 二一六
二一〇 一四一 一五八 一九四 一六三 一八一	二一〇 一四一 一五八 一九四 一六三 一八一

(Daily Freight Register)

一一一—一一二

一九三一年	一四〇・九	一三・七	一三・四	一三・一	一三・四	二・七	一七・九	一六・四	一六・四
一九三二年	二二・九	二二・九	一六・四	一六・四	一三・一	二・七	一七・九	一三・五	一四・四
一九三三年	一三・九	一四・二	一六・四	一四・九	一四・九	二・七	一四・九	一三・九	一四・五
一九三四年	一五・九	一四・九	一三・〇	一三・五	一三・五	一四・二	一四・九	一四・九	一四・五
一九三五年	一三・二	一三・三	一三・六	一四・六	一三・五	一四・二	一四・九	一四・九	一四・五
一九三六年	一七・九	一五・九	一四・六	一六・四	一四・九	二・七	一五・七	一四・九	一四・五
一九三七年	一四・四	一三・三	一四・六	一四・六	一四・八	五・五	一四・八	一三・八	一四・五

(「ステートテスト」誌に據る)

(二) 英米市場定期備船料

契約方面	一九三七年			一九三六年			一九三五年			一九三四年		
	最	高	低	平	均	平	均	平	均	平	均	
米	三弗五仙	三弗五仙	一弗五仙	二弗六仙	二弗六仙	一弗九仙	七仙	七仙	八九仙	八九仙	八九仙	
加奈陀・西印度間	二弗五仙	二弗五仙	一弗五仙	二弗五仙	二弗五仙	一弗三仙	三仙	三仙	三仙	三仙		
智利・硝石輸送	二志〇片	二志〇片	一志〇片	二志四片	二志四片	一志〇片	一志〇片	一志〇片	一志〇片	一志〇片		
東亞方面	一志六片	一志六片	一志〇片	一志五片	一志五片	一志〇片	一志〇片	一志〇片	一志〇片	一志〇片		
一	一志〇片	一志〇片	一志〇片	一志二片	一志二片	一志〇片	一志〇片	一志〇片	一志〇片	一志〇片		
太平洋方面	一志八片	一志八片	一志〇片	一志二片	一志二片	一志〇片	一志〇片	一志〇片	一志〇片	一志〇片		

(三)

本邦市場備船料

(備船期間各一ヶ年)

(Daily Freight Register)

船型	噸數單位—重量噸		大正十三年											
	最高	最低	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月
蘇聯邦木材輸送	二志〇片	二志〇片	二志〇片	二志〇片	二志〇片	二志〇片	二志〇片	二志〇片	二志〇片	二志〇片	二志〇片	二志〇片	二志〇片	二志〇片
米國・西印度間	四弗〇仙	四弗〇仙	四弗〇仙	四弗〇仙	四弗〇仙	四弗〇仙	四弗〇仙	四弗〇仙	四弗〇仙	四弗〇仙	四弗〇仙	四弗〇仙	四弗〇仙	四弗〇仙
米國・南米東岸間	九志六片	九志六片	九志六片	九志六片	九志六片	九志六片	九志六片	九志六片	九志六片	九志六片	九志六片	九志六片	九志六片	九志六片
同右	三弗五仙	三弗五仙	三弗五仙	三弗五仙	三弗五仙	三弗五仙	三弗五仙	三弗五仙	三弗五仙	三弗五仙	三弗五仙	三弗五仙	三弗五仙	三弗五仙
米國・南米西岸間	二弗五仙	二弗五仙	二弗五仙	二弗五仙	二弗五仙	二弗五仙	二弗五仙	二弗五仙	二弗五仙	二弗五仙	二弗五仙	二弗五仙	二弗五仙	二弗五仙
大西洋橫斷	一志六片	一志六片	一志六片	一志六片	一志六片	一志六片	一志六片	一志六片	一志六片	一志六片	一志六片	一志六片	一志六片	一志六片
同右	四弗五仙	四弗五仙	四弗五仙	四弗五仙	四弗五仙	四弗五仙	四弗五仙	四弗五仙	四弗五仙	四弗五仙	四弗五仙	四弗五仙	四弗五仙	四弗五仙

噸數	●昭和十一年		●昭和十二年	
	最高	最低	最高	最低
一千噸—三千噸型	四・五〇	三・四〇	四・八〇	三・五〇
四千噸—六千噸型	三・四〇	三・〇〇	三・五〇	二・五〇
七千噸以上	二・五〇	二・〇〇	二・五〇	一・九〇
●昭和十二年	二・五〇	二・〇〇	二・五〇	一・九〇
一千噸—三千噸型	四・八〇	三・五〇	四・八〇	三・五〇
四千噸—六千噸型	三・七〇	三・〇〇	三・七〇	二・五〇
七千噸以上	二・五〇	二・〇〇	二・五〇	一・九〇
●昭和十一年	四・五〇	三・四〇	四・八〇	三・五〇
一千噸—三千噸型	四・五〇	三・四〇	四・八〇	三・五〇
四千噸—六千噸型	三・四〇	三・〇〇	三・五〇	二・五〇
七千噸以上	二・五〇	二・〇〇	二・五〇	一・九〇

(附表)

本邦社外船配船狀態

(噸數噸二千噸以上の船舶)

(日本海運集會所發行「海運」)

(噸數單位 千重量噸)

噸數	●昭和十一年		●昭和十二年	
	最高	最低	最高	最低
七千噸以上	二・五〇	二・〇〇	二・五〇	一・九〇
●昭和十一年	二・五〇	二・〇〇	二・五〇	一・九〇
一千噸—三千噸型	四・五〇	三・四〇	四・八〇	三・五〇
四千噸—六千噸型	三・四〇	三・〇〇	三・五〇	二・五〇
七千噸以上	二・五〇	二・〇〇	二・五〇	一・九〇
●昭和十二年	二・五〇	二・〇〇	二・五〇	一・九〇
一千噸—三千噸型	四・八〇	三・五〇	四・八〇	三・五〇
四千噸—六千噸型	三・七〇	三・〇〇	三・七〇	二・五〇
七千噸以上	二・五〇	二・〇〇	二・五〇	一・九〇
●昭和十一年	四・五〇	三・四〇	四・八〇	三・五〇
一千噸—三千噸型	四・五〇	三・四〇	四・八〇	三・五〇
四千噸—六千噸型	三・四〇	三・〇〇	三・五〇	二・五〇
七千噸以上	二・五〇	二・〇〇	二・五〇	一・九〇

第二編 運河

<p>運河の歴史</p> <p>運河の建設</p> <p>運河の維持</p> <p>運河の利用</p>	<p>運河の歴史</p> <p>運河の建設</p> <p>運河の維持</p> <p>運河の利用</p>
---	---

第一編 海運市況

十二月	十一月	十月	九月	八月	七月	六月	五月	四月	三月	二月	一月	昭和十二年	十一月	十月	九月
一九二二	一九二一	一九二〇	一九一九	一九一八	一九一七	一九一六	一九一五	一九一四	一九一三	一九一二	一九一一	一九一〇	一九〇九	一九〇八	一九〇七
七	五	四	五	六	七	七	六	五	四	三	二	一	二	三	四
六	五	四	三	二	一	〇	一	二	三	四	五	六	七	八	九
三	二	一	〇	一	二	三	四	五	六	七	八	九	一〇	一一	一二
三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三
三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三
七	六	五	四	三	二	一	〇	一	二	三	四	五	六	七	八
五	四	三	二	一	〇	一	二	三	四	五	六	七	八	九	一〇
三	二	一	〇	一	二	三	四	五	六	七	八	九	一〇	一一	一二
一	〇	一	二	三	四	五	六	七	八	九	一〇	一一	一二	一三	一四
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一

〔海運〕及〔海運特報〕

凡例

通過船舶	蘇士運河	巴奈馬運河
通過船舶噸數	蘇士運河純噸數五百噸未満の小型船及半途引返船を含まず(軍艦を含む)。	巴奈馬運河純噸數三〇〇噸(一九三四年七月以前二〇噸)未満の小型船及通過料免除船を含まず(軍艦を含む)。
通過船舶噸數	蘇士運河純噸數 一八七三年君府に開催せられたる International Tonnage Committee の定めたる噸數測定法により先づ蘇士運河總噸數を算出し、更に之より蘇士運河會社特定の規定に基き控除を行ひて純噸數を算定す。 噸數統計には軍艦を含む。	巴奈馬運河純噸數 一九一三年十一月廿一日制定(其後數回改正)の "Rule for measurement of vessel for the Panama Canal" により測定す。 米國純噸數 米國船舶噸數測定法により測定す。 登簿總噸數及び登簿純噸數 各船舶所屬國に於ける登簿總噸數及び登簿純噸數なり。 上述四種の噸數統計には軍艦を含まず。
通過貨物噸數	重量噸なり。但し當該貨物積載船船長の申告せる所に據る爲め噸數の基準不同。	一噸は二、二四〇封度なり。
運河開通期	一八六九年(明治二年)十一月十七日	一九一四年(大正三年)八月十五日。但し一九一五年九月十八日クレブラ・カット地注りの爲め梗塞し、約七ヶ月間不通となり、一九一六年四月十六日再開。

第二編 運河

概説

一九三七年に於ける蘇士及巴奈馬兩運河の通航成績左の如し。

	蘇士運河 (前年との比較)	巴奈馬運河 (前年との比較)
通過船舶隻數	六、六三五隻 (一三%増)	五、五四二隻 (二%増)
通過船舶運河純噸數	三六、四九一、三三二噸 (二三%増)	二八、五五九、九三五噸 (三%増)
通過貨物噸數	三二、七七六、〇〇〇噸 (二八%増)	二九、二九八、七六六噸 (七%増)
通過料收入	一、三四六、四二四、二三二法 (四三%増)	二、三、九五〇、〇七二弗九五仙 (二%増)

即ち蘇士運河に於ては、一九三五年より三六年に亘り、伊エ紛争を繞る國際情勢の不安に因り、國際通商貿易上より觀たる正常的通過量は幾分減少を來したるも、一九三七年に入るや、世界經濟界の回復、貿易の全般的増進傾向に伴ひ、通過船舶隻數、噸數及通過料收入は孰れも運河開通以來の最高記録を作り、通過貨物噸數も前年に比し實に二八%の増加を示し、巴奈馬運河通過貨物噸數

亦七%を増加して、共に近年稀なる好成绩を挙げたり。

【備考】

蘇士運河に於て、通過船舶運河純噸数の對前年比較一三%の増加なるに拘らず、通過料収入に於て四三%なる激増を示せるは、主として法の對外價值激落に基くものにして、一九三八年一月十三日附 "Liverpool Journal of Commerce" 紙に依れば、一九三七年蘇士運河通航船舶隻数は前年の五、八七七隻に比し六、六三五隻なる記録的數字を示せるが、通過料収入は同じく前年の一一、二八六、七〇〇磅より一〇、八〇六、一〇〇磅へ減少せり……云々」とあり、即ち磅にて表示すれば一九三七年蘇士運河通過料収入は前年に比し却て四%強を下落せり。

第一章 蘇士運河

第一節 通航成績概況

一、通過船舶……本運河開通以來の記録

一九三七年に於ける蘇士運河通過船舶は、六、六三五隻、三六、四九一、三三二運河純噸にして、前年に比し七五八隻(一三%)、四、一一二、四四九噸(同じく一三%)の増加を示し、従前の記録たりし一九二九年を凌ぐこと三六一隻、三、〇二五、三一八噸の最高成績を挙げたり。

通過船舶噸数を商船及軍用艦船別に觀れば、左表の如く、軍用艦船は前年に比し九二四、〇〇〇運河純噸の減少を來せるに反し、商船は五、〇三六、〇〇〇運河純噸の増加を示せり。軍用艦船の

減少は伊エ紛争(一九三五—三六年)終熄の結果にして、商船の増加は一般的國際貿易増進の外、右伊エ紛争繼續中、蘇士運河經由歐濠其他各航路船にして一時喜望峰を經由せるものが、紛争終熄を見るに及び再び蘇士經由に復歸せるもの多かりしこと、及運河通航料の引下により、從來巴奈馬運河を經由せる船舶の一部が本運河經由に轉航せるものありしこと等にこれ因れり。

(單位 一運河純噸)

年	次	商 船	軍 用 艦 船	合 計
一 九 三 四 年		三〇、六四四、〇〇〇	一、一〇七、〇〇〇	三一、七五一、〇〇〇
一 九 三 五 年		三〇、六三三、〇〇〇	二、一七八、〇〇〇	三二、八一一、〇〇〇
一 九 三 六 年		二九、八六九、〇〇〇	二、五一〇、〇〇〇	三二、三七九、〇〇〇
一 九 三 七 年		三四、九〇五、〇〇〇	一、五八六、〇〇〇	三六、四九一、〇〇〇

次に通過船舶噸数を國別に觀るに、英國一七、二五四、一八二運河純噸、全體の四七・三%を以て依然第一位にあり、第二位伊太利遙に下りて五、八六六、〇八七噸、一六・一%に當り、以下、獨逸、和蘭、佛蘭西、諾威の順位に變更なく、續いて日本從來通り第七位を占め、九六六、五〇三噸、前年に比し一三一、七五六噸の増加なるも、全體に對する割合は前年同様二・六%に止れり。

二、通過貨物……一九二九年に次ぐ好況

一九三七年に於ける通過貨物は三三二、七七六、〇〇〇噸に上り、前年の二五、五五六、〇〇〇噸に比し、七、二三〇、〇〇〇噸、二八%の増加にして、從來の最高記録たる一九二九年の三四、五一六、〇〇〇噸に次ぐの好成績なり。

南北航別に觀れば、南航(紅海)の一〇、一五七、〇〇〇噸、前年に比し一五%の増加なるに對し、北航(地中海)は二二、六一九、〇〇〇噸、三五%の激増を示せり。

主要通过貨物は南航に於ては加工金屬、肥料及機械類を主とし、北航にては礦油を第一位に、續く採油用種子、穀類、金屬鑛等孰れも著増せり。

三、通過船客……前年に比し減少

一九三七年通過船客數次の如し

一 一般 船 客	三三二、〇一〇人	(前年より 九、八二六人増)
軍人及軍事關係者	三六五、七九〇人	〃 九三、九五五人減
合 計	六九七、八〇〇人	〃 八四、一二九人減

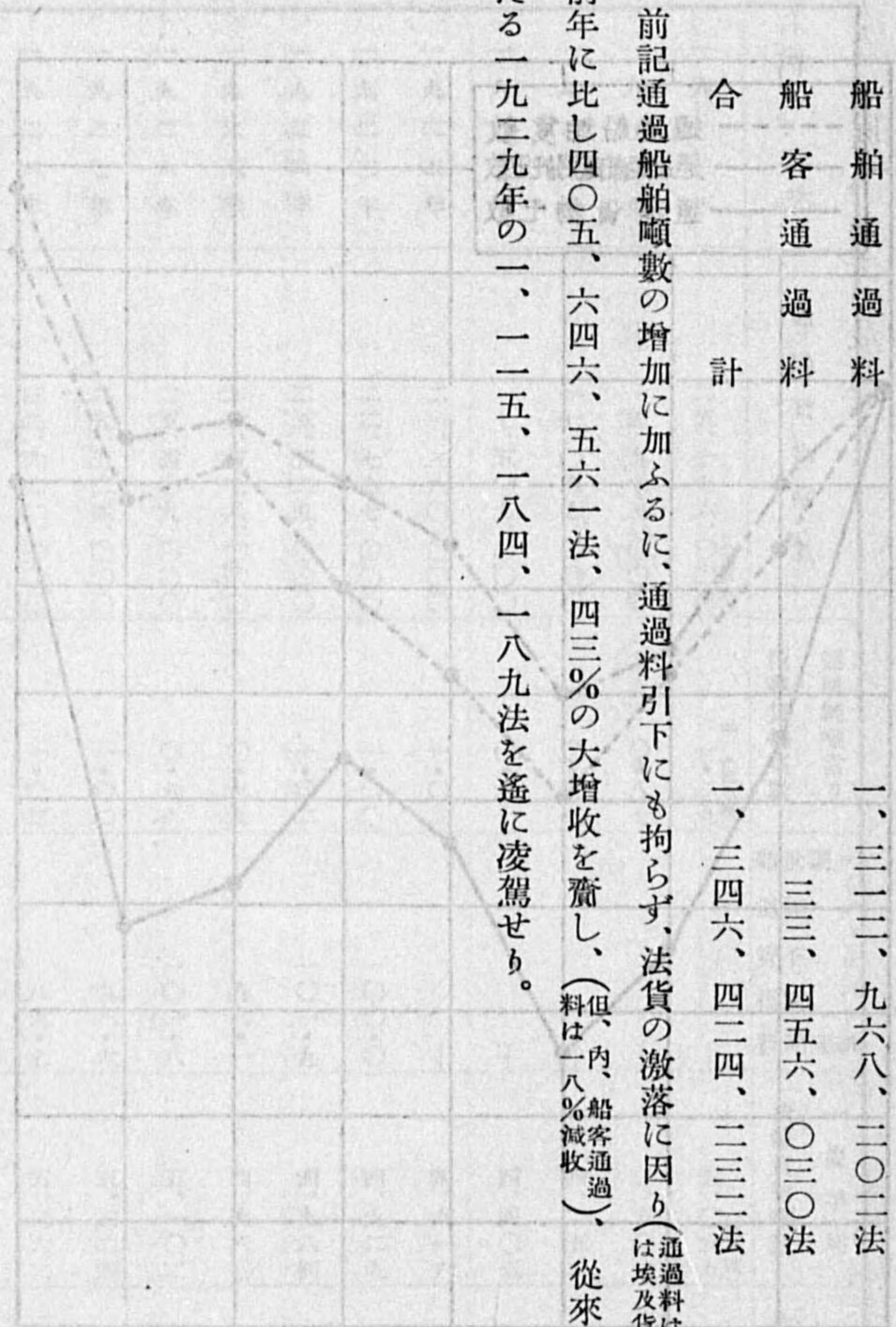
右數は、伊エ紛争に關聯せる伊太利軍大部隊通過の爲め、開通以來の記録を示せる前年(七八、九二九人)を除き、過去の最高なり。

四、通過料收入……通過船舶と同じく最高記録を作る

一九三七年に於ける運河通過料收入次の如し。

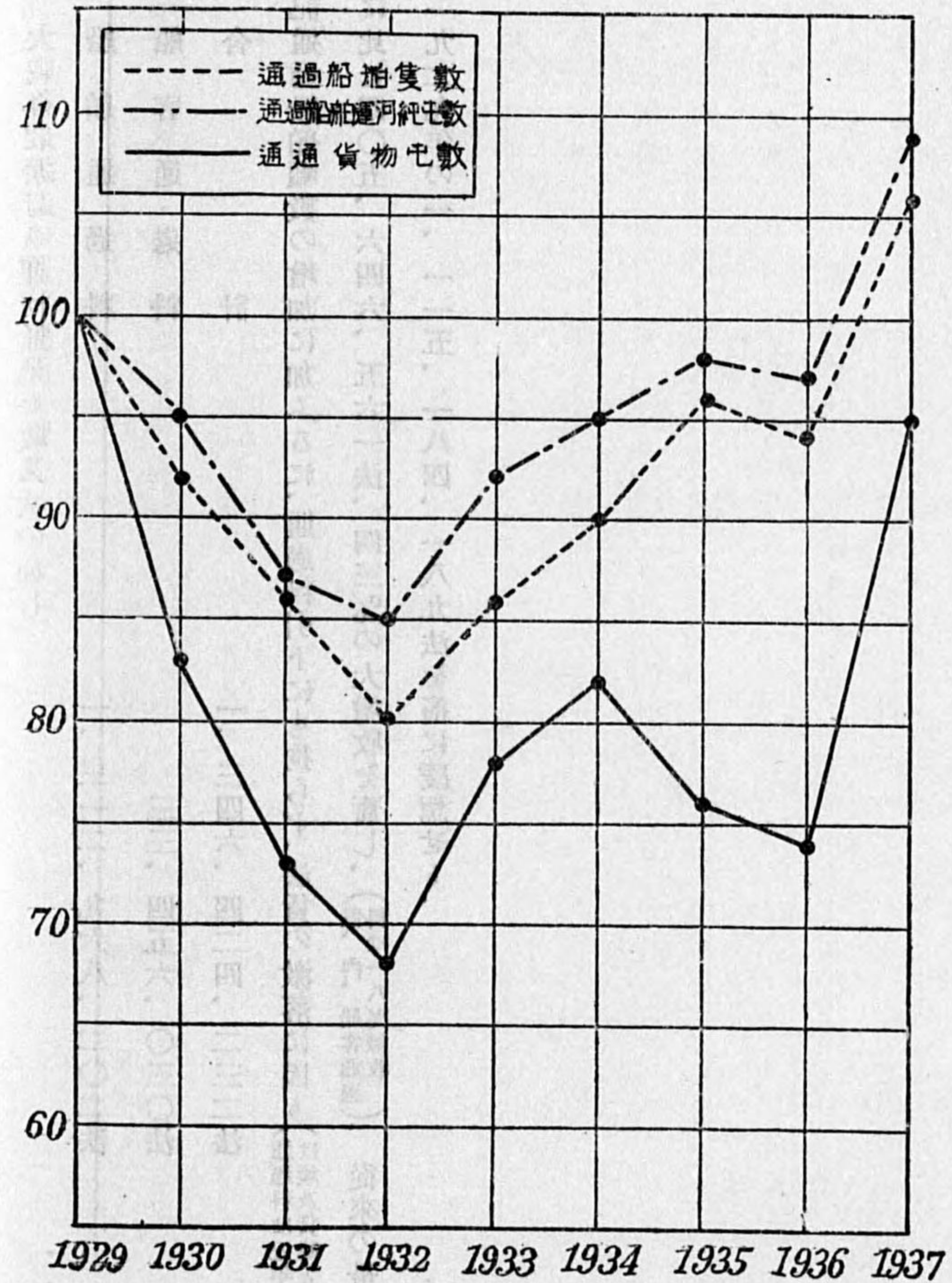
船舶通過料	一、三一二、九六八、二〇二法
船客通過料	三三、四五六、〇三〇法
合 計	一、三四六、四二四、二三二法

前記通過船舶噸數の増加に加ふるに、通過料引下にも拘らず、法貨の激落に因り(通過料は近年英貨又はは埃及貨建となれり)、前年に比し四〇五、六四六、五六一法、四三%の大增收を齎し、(但、内、船客通過料は一八%減收)、從來の最高記録たる一九二九年の一、一一五、一八四、一八九法を遙に凌駕せり。



年次	通過貨物噸數	運河純噸當リ積載貨物噸數	ロイツ、リスト、貨不指定期查紙	一隻平均積載貨物噸數	一隻平均運河純噸數
一九一三年	二五、七七六、〇〇〇 <small>(重荷噸)</small>	一、二二九		五、〇六九 <small>(重荷噸)</small>	三、九四〇
一九一九年	一三、九七三、〇〇〇	〇・八七		三、五〇六	四、〇一八
一九二〇年	一七、〇四七、〇〇〇	〇・九七		四、二五二	四、三八四
一九二一年	一七、五〇九、〇〇〇	〇・九七		四、四〇五	四、五五八
一九二二年	二一、三六〇、〇〇〇	一・〇三		四、九一六	四、七七四
一九二三年	二二、七七七、〇〇〇	一・〇〇	一〇〇・〇	四、九二九	四、九一九
一九二四年	二五、五二九、〇〇〇	一・〇二	一〇一・九	四、九八四	四、九〇二
一九二五年	二六、五七八、〇〇〇	〇・九九	九三・一	四、九八〇	五、〇一四
一九二六年	二五、四〇九、〇〇〇	〇・九八	一〇一・八	五、一〇二	五、二三三
一九二七年	二九、五二四、〇〇〇	一・〇二	九八・六	五、三二四	五、二二三
一九二八年	三三、六二二、〇〇〇	一・〇二	八九・七	五、三六二	五、二四四
一九二九年	三四、五一六、〇〇〇	一・〇三	八九・三	五、五〇一	五、三三四

六、大戦後最近迄の通航概況一覽表



五、蘇士運河通過船舶・貨物一覽グラフ (一九二九年一〇〇)

一九三〇年	二八、五一、〇〇〇	〇・九〇	七二・四	四、九四九	五、四九七
一九三一年	二五、三三、〇〇〇	〇・八四	七一・三	四、七二一	五、五六九
一九三二年	二三、六三、〇〇〇	〇・八三	六七・一	四、六九六	五、六三二
一九三三年	二六、九一、〇〇〇	〇・八八	六四・五	四、九六三	五、六五七
一九三四年	二八、四四、〇〇〇	〇・九〇	六五・九	五、〇二三	五、六〇七
一九三五年	二六、三二、〇〇〇	〇・八〇	六六・四	四、三九四	五、四七六
一九三六年	二五、五五、〇〇〇	〇・七九	七六・五	四、三四八	五、五〇九
一九三七年	三二、七七、〇〇〇	〇・九〇	一一五・四	四、九四〇	五、五〇〇

第二節 通過料に関する規定

(一) 船舶通過料

貨客搭載船 六志 又は 二九・二五〇ピアストル (運河純噸一噸に付)

バラスト船 三志 " 一四・六二五 (貨客搭載船の半額)

["Rules of Navigation of the Suez Canal," Art. 24]

蘇士運河船舶通過料變遷表 (一九一三年以降)

期	間	貨客搭載船	バラスト船
一九一三年	一月一日—一九一六年三月三十一日	六・二五金法	三・七五金法
一九一六年	四月一日—同 年十月五日	六・七五〃	四・二五〃
一九一六年	十月六日—同 年七月三十一日	七・二五〃	四・七五〃
一九一七年	一月一日—同 年六月三十日	七・七五〃	五・二五〃
一九一七年	七月一日—同 年七月三十一日	八・五〇〃	六・〇〇〃
一九一八年	一月一日—一九二〇年二月二十九日	八・五〇〃	八・五〇〃
一九二〇年	三月一日—同 年九月三十日	八・五〇〃	六・〇〇〃
一九二〇年	十月一日—一九二二年九月三十日	八・二五〃	五・七五〃
一九二二年	十月一日—一九二三年二月二十八日	八・〇〇〃	五・五〇〃
一九二三年	三月一日—同 年七月三十一日	七・七五〃	五・二五〃

一九二四年一月一日—一九二五年三月三十一日	七・五〇金法	
一九二五年四月一日—一九二八年三月三十一日	七・二五〃	
一九二八年四月一日—同 年三月三十一日	七・〇〇〃	
一九二九年一月一日—一九三〇年八月三十一日	六・九〇〃	
一九三〇年九月一日—一九三一年十一月十四日	六・六五〃	
一九三一年十一月十五日—一九三四年三月三十一日	六・〇〇〃	
一九三四年四月一日—一九三五年七月七日	五・七五〃	
一九三五年七月八日—一九三六年六月三十日	〔七志六片又は 三六・五六ピアストル	〔三志九片又は 一八・二八ピアストル
一九三六年七月一日—一九三七年三月三十一日	〔七志又は 三四・一五ピアストル	〔三志六片又は 一七・〇五ピアストル
一九三七年四月一日—	〔六志又は 二九・二五ピアストル	〔三志又は 一四・六二五ピアストル

(二) 坡西土、イスマイリア間就航船運河使用料

坡西土、イスマイリア(Thamnia)間を往復する船舶にして、イスマイリア向往航はバラスト航海、坡西土向復航は埃及産出貨物輸送に従事する場合、及イスマイリア向往航は埃及國內揚貨物輸送に従事し、坡西土向復航はバラスト航海の場合に於ける運河使用料として、各一往復に對し蘇士運河純噸一噸に付二志七片又は一二・五九ピアストルの特別低率を課徴す。

〔Rules of Navigation of the Suez Canal〕 Art. 25)

(三) 船 客 通 過 料

滿十二歳を越ゆるもの	六志 又は	二九・二五〇ピアストル
滿三歳より十二歳迄	三志	一四・六二五 ^(上欄料率)
滿三歳未滿	無 料	

〔Rules of Navigation of the Suez Canal〕 Art. 26)

(四) 運河の半途のみを通航せる船舶並に船客に對する料金

運河の兩入口より中央部イスマイリアまで、即ち運河の半途のみを通航せる船舶並に船客に對する料金は夫々上掲(一)及(三)の半額とす。

〔Rules of Navigation of the Suez Canal〕 Art. 27)

【備考】 本節記載通過料は一九三七年四月一日改正引下(但(二)は従前同率)のものにして、其後一九三八年十二月十五日以降、

(一)及(三)に對する料金更に左の如く改正引下げられたり。(二)及(四)に就ては改正の有無未明、目下取調中。

(一) 船 船 通 過 料	貨客搭載船	五志九片	又は	二八・〇三〇ピアストル
	バラスト船	二志十片半	〃	一四・〇一五 〃
(三) 船 客 通 過 料	滿十二歳を越ゆるもの	五志九片	又は	二八・〇三〇ピアストル
	(其他の船客は従前通りの振合と推せらる)			

第三節 統計表

左に、蘇士運河會社發行の“Bulletin Decadaire”に據り作成せる各種統計を掲ぐ。

(一) 開運翌年より一九二〇年迄の毎十年及蘇士運河成績一覽表
世界大戰前・後一箇年、並に最近十七箇年

年次	通過船舶		通過貨物噸數	通過船舶客數	船舶通過料	船舶客通過料	合計
	隻數	噸					
一八七〇年	四九九	六五,〇〇〇	不詳	不詳	五,七八,〇〇〇	不詳	不詳
一八八〇年	二,〇二七	四,四四,〇〇〇	〃	〃	三九,九三,〇〇〇	〃	〃
一八九〇年	三,三六九	九,七九,〇〇〇	〃	〃	六七,三九,〇〇〇	〃	〃
一九〇〇年	三,四四二	三,六九,〇〇〇	〃	〃	八七,二七,〇〇〇	〃	〃
一九一〇年	四,五三三	三,〇五,〇〇〇	〃	〃	一三,三〇,三九五	〃	〃
一九二〇年	五,〇八五	三,七,七,〇〇〇	〃	〃	一三,九九,三六七	〃	〃
一九二一年	四,〇〇九	三,四,四,〇〇〇	〃	〃	一四,五三,九三五	〃	〃
一九二二年	三,九七五	二,四,九,〇〇〇	〃	〃	一四,四九,二八〇	〃	〃
一九二三年	四,四三三	二,八,一,〇〇〇	〃	〃	一四,四九,二八〇	〃	〃
一九二四年	四,六二二	三,三,九,〇〇〇	〃	〃	一四,四九,二八〇	〃	〃

(二) 一九二六—二七年 南航・北航別 蘇士運河通過船舶統計

年次	南航 (紅海)		北航 (地中海)		合計
	隻數	運河純噸數	隻數	運河純噸數	
一九二六年	二,三三三	三,〇九,四七三	二,六二七	三,三九,六九五	四,九六〇
一九二七年	二,三三三	三,〇九,四七三	二,六二七	三,三九,六九五	四,九六〇