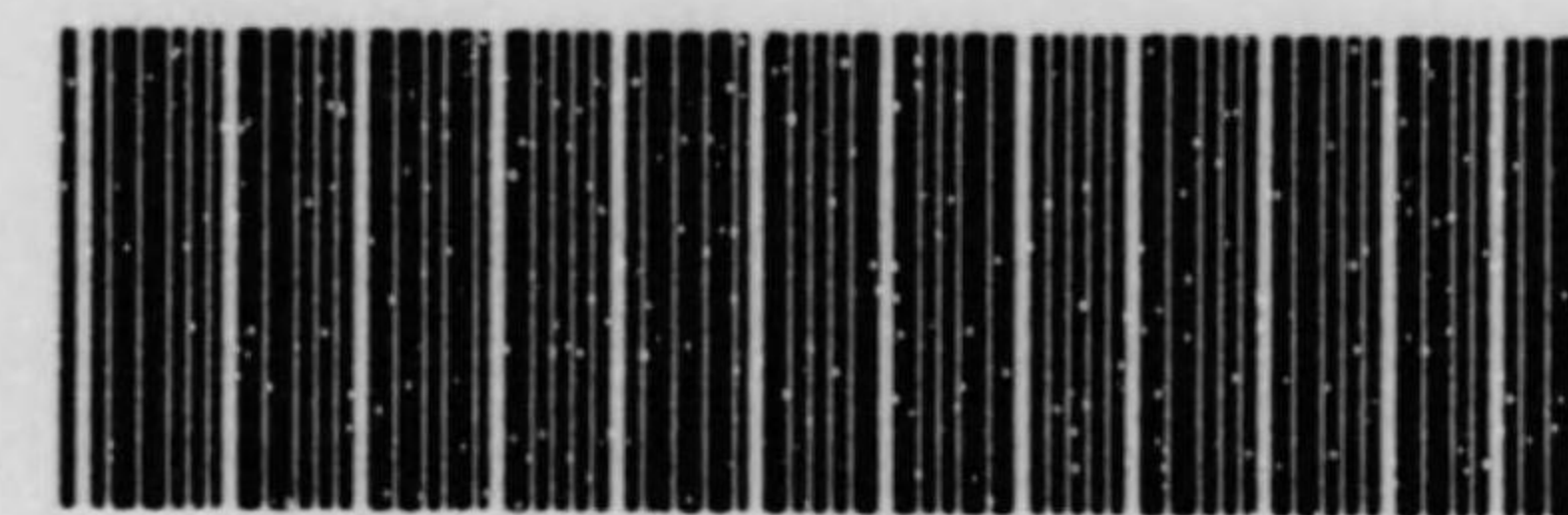


特242

607



0057563000

0057563-000

特242-607

海行く日本

海務院, 大日本海洋聯盟・編集

日本海運集会所

昭和17

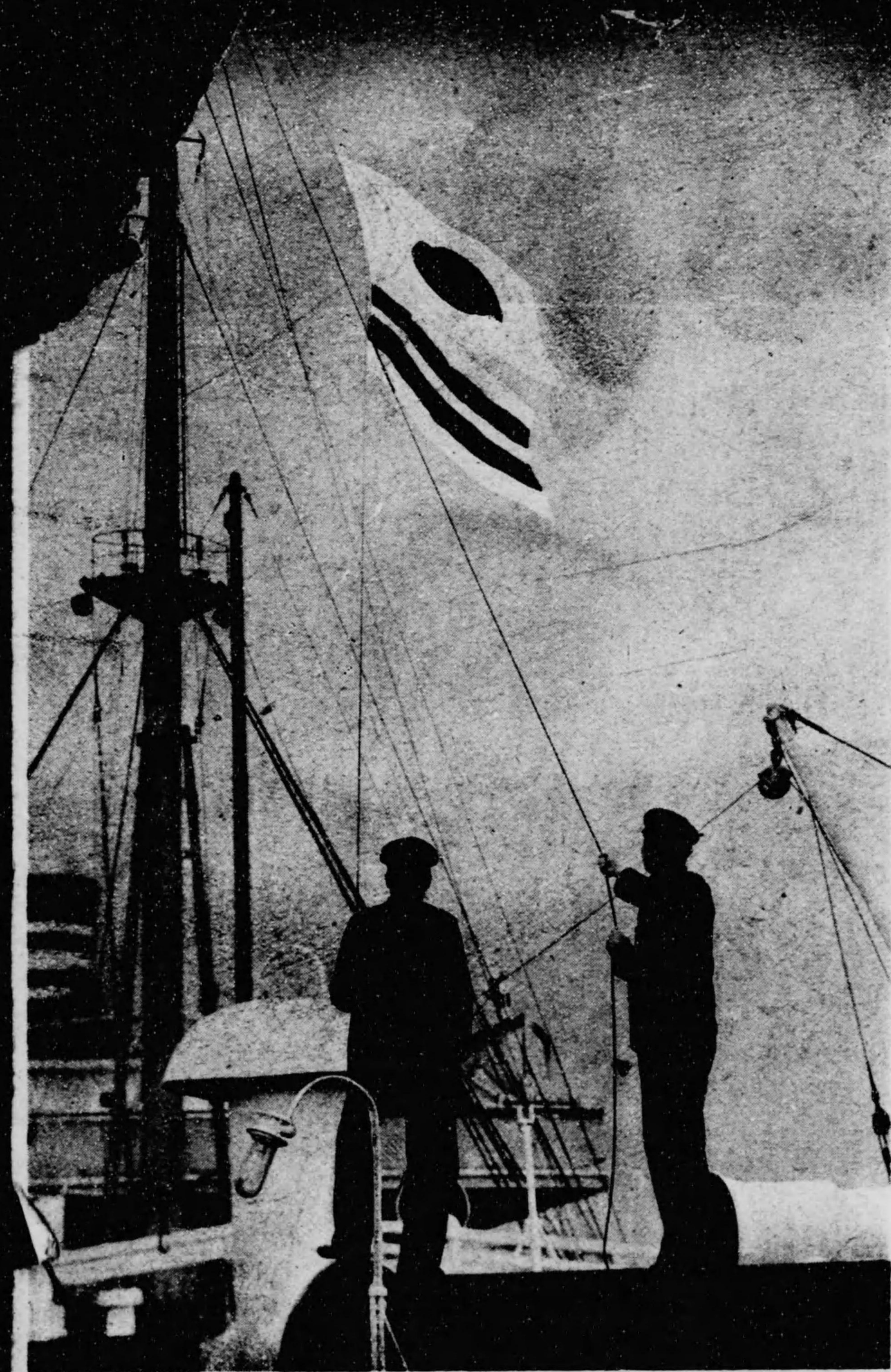
AJG

特242
607

海記

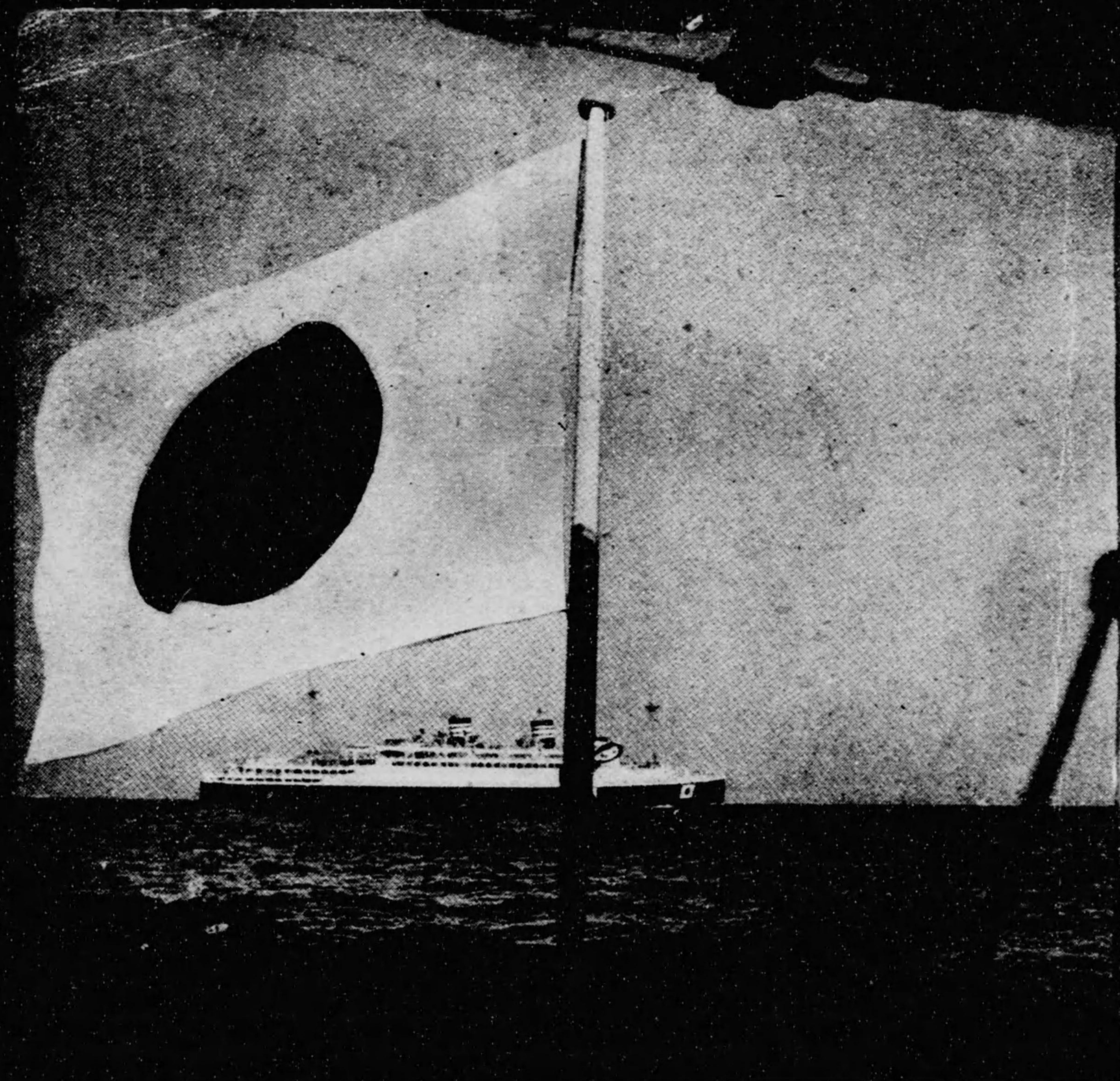
大日本海峽

4



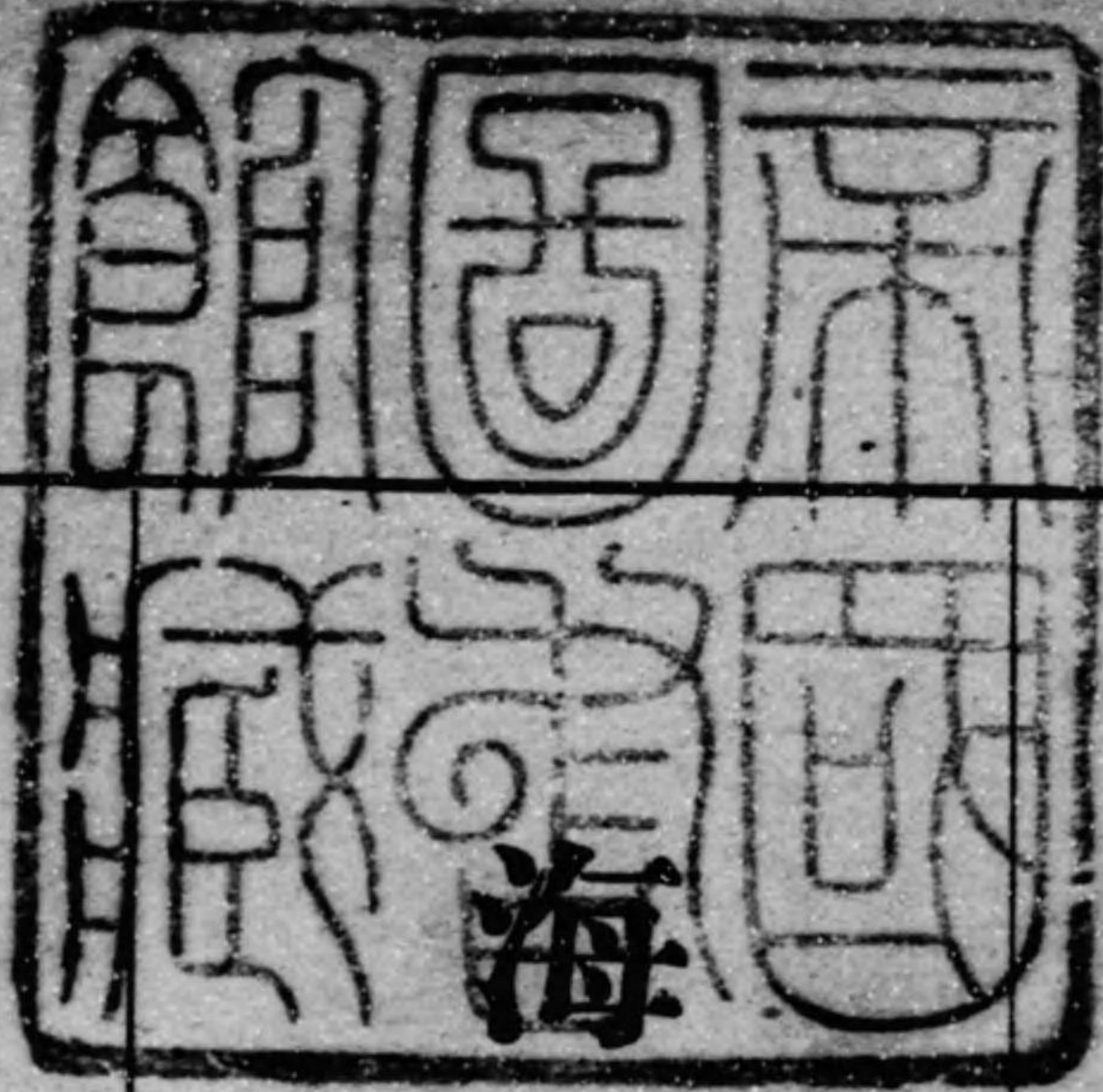
〔揚揚旗社と旗國〕





〔大 洋 を 征 ぐ〕

特242
607



「海の記念日」記念出版

行
く
日
本

海務院 編纂
大日本海洋聯盟
日本海運集會所 發行





海行く日本 目次

- 一、海を制するものは世界を制す……………一
- 二、海國日本の地位……………一〇
- 三、戦争—大東亞共榮圈—海運……………一八
- 四、三千年來の海國……………二九
- 五、海に目覺めよ……………四二

附 録

- 丸の由來……………五一
- 噸數の話……………五五

海 行 く 日 本

一 波を枕に 嵐を歌に

海で育つた 日本男兒

をどる黒潮 かがやく空に

仰ぐ無敵の 軍艦旗

三 椰子のなぎさに 氷の海に

揚げる日の丸 どどろく凱歌

船はくろがね きたえた腕に

見せるわれらの 底力

二 今だ乗り出せ 七つの海へ

胸も張りきる 希望の帆網

吹くは追風 怒濤を越えて

探る無限の 海の幸

四 伸びる日本 海から海へ

揃ふ船脚 御稜威の下に

広い世界を わが家の意気で

築け正義 の新秩序

海 行 く 日 本

一、海を制するものは世界を制す

いそしみてますく船はつくらなむ

海をめぐらす國のかために

わが國にありとあらゆる山の名を

船てふ船におほせてしかな

以上二首の御和歌は 明治天皇の、明治三十八年及び同四十年に於かせらるゝ御製である。謹んで當時を回想するに、明治三十八年は彼の日本海々戦に於て決定的大捷を博し、遂に露國をして和を乞ふに至らしめた年であり、又明治四十年は赫々たる戦勝を更に結實せしむる爲に、國家の總力を擧げて、所謂戦後經營に精進してゐた年である。

この時に際し、特に斯る御製を拜したことは、長き極みであつて「國のかため」との御仰、「ます／＼船はつくらなむ」との大御心、たゞ恐懼感激の外はない。

翻つて我國現在の狀勢を見るに、大東亞戰爭勃發以來、ハワイ海戰を劈頭に、世界を驚倒せしむる大勝相次ぎ、今や我國は太平洋・印度洋の廣茫幾千裡に亘り、絶對不敗の優位を確保するに至つたが、同時に、大東亞共榮圈確立の爲には、政治・經濟・文化各方面の建設を軍事行動と並び進め、軍官民一體・一億一丸となつて經營是れ力むべき必要切である。今次大東亞戰爭の特徴の一は、戦ひ乍ら建設し、建設し乍ら戦ひ進む點にあるのであつて、恰も狀勢は、明治三十八年と四十年に類似せるものありと謂へよう。

今茲に、日露戰爭直後に於かせらるゝ明治天皇の御製を掲げた所以は、現狀に對する如上の認識の下に、今後我國の進むべき途を凝視せんが爲であつて、御製の訓へ給ふ所極めて深遠であると拜察されるのである。

我等は既に、大東亞戰爭勃發以來半歳ならずして、海上權の何物であるかを體驗した。海上權こそ國の固めであり、大東亞共榮圈確立の生命線であり、船こそ大東亞共榮圈確立の生活線であることを、十分に知らせられた。もはや之れ以上、説く必要は無いかも知れない。

然し此の事實は、獨り我國のみのことでもなく、又日露戰爭や大東亞戰爭に限つたことでもない。寧ろ歴史上の一大鐵則であることを、一應は承知して置くべきであらう。

一度世界歴史を繙く者は、古往今來幾多國家の興亡盛衰が、海上勢力の隆替と形影相伴ふことの、如何に多きかに驚くのである。

遠き古代に於てすら、眇たる「フェニキヤ」及び「カルタゴ」が、能く一世の霸を稱へ得た所以は、一に地中海の制覇に外ならない。史上の一偉觀と稱すべき羅馬對カルタゴ百餘年の争闘は、畢竟海上權の争奪そのものに過ぎない。

中世に及んで、或は北歐の「ハンザ」同盟が、或は南歐の「ヴェニス」が、各々一時隆盛を極め、歐洲の中心たるの觀あつたのも、亦た同じく海上活躍の賜である。

近世に至り、海上航通四通八達するや、歐羅巴諸國の世界制覇は、全く「海を制するものは世界を制す」なる言葉を、如實に示してゐるのである。

元來歐羅巴洲は、地理上亞細亞洲の一部に過ぎず、歐羅巴洲全體の面積・人口は、以前の支那一國——現在の滿洲國と中華民國（外地を含む）に匹敵するのみで、若し歐露を除外すれば支那本部に相當するに過ぎない。極言すれば、歐羅巴洲は亞細亞洲の大半島に過ぎないのである。こ

の半島の中の一國——而かも其中でも最も小國である西班牙・葡萄牙・和蘭・英國等が、數世紀の久しきに亘り、相次いで世界を風靡し來つた所以は、云ふまでもなく、彼等が七つの海を横行潤歩したが爲に外ならぬ。

今さら之等諸國の海上活躍を説くのも、聊か冗辯の嫌があるが——十五世紀末以降、大洋踏破の風大に起つた際、その先驅を爲したものは、實に西班牙・葡萄牙の二國であつた。有名な「コロンブス」の四回に亘る大航海、「マゼラン」(國籍は葡萄牙)の世界週航を始め、「ピンツォン」の伯刺西爾到達、「バルボア」の太平洋發見、「ピザロ」の秘露征服、其他大小多數の探險は、何れも西班牙の爲した所であり、他方「ディアズ」の喜望峯到達、「ヴァスコ・ダ・ガマ」の印度洋航破、「ヴェスプッチ」の中央亞米利加發見、印度を足場とする東印度諸島及び支那への侵入等は、何れも葡萄牙の爲した所である。

斯くて、西班牙は東より、葡萄牙は西より、各々世界席捲の勢を逞ふし、到る處に於て新領土をつくと共に、貴重なる物資や黄金を歐羅巴に持ち歸つた。之が爲に二國は忽ち富強を致し、一時世界の富は「イベリヤ」半島に集注したと稱せられた。

「マゼラン」の世界週航は、滿三ヶ年の歳月を要し、彼自身は比律賓群島に於て殺され、率ゆ

る船隊五隻(百三十噸乃至六十噸)中四隻を失ひ、僅に一隻が彼の部下に指揮せられて歸着したのみであつたが、而かもその小船の持ち歸つた品物の價格は、裕に滿三ヶ年間の航海費用と損失を償つて餘りあつたと記されてゐる。又、西班牙が亞米利加發見以後一六〇〇年までの間に、植民地から得た金銀のみでも四十億マークを超えたと云はれてゐるが、今より三百五十年前の四十億マークが如何に莫大な額であつたか、想像に餘りある。

この西班牙・葡萄牙兩國は、新發見地の領有につき度々論争を起した爲に、羅馬法王の命により大西洋「アゾレス」群島東方及び太平洋「モルッカ」諸島の東方に二線を畫し、殆ど地球を二分する境界線を定めたのであるが、西班牙はまだしも、葡萄牙に至つては本國の面積僅に九萬平方軒、我が北海道と大差なく、朝鮮の二分一にも足らざる小國に過ぎない、而かも此の小國が世界の半を領有するなど、大それたことの言へたのも、要するに海上權が爲させた業である。

以上二國に次いで興隆した和蘭は、葡萄牙より更に小國であり、當初は西班牙・葡萄牙の隸屬的存在に過ぎず、頻りに兩國の壓迫を受けて驥足を伸すことを得ず、自ら「海の老乞食」と稱する位置に甘んずる外なかつたが、西班牙・葡萄牙がやがて最盛期を過ぎ、殊に一度西班牙無敵艦隊が破れてよりは、二國に代つて急速に海上に發展し、歐羅巴方面の貿易を殆ど獨占するに至つ

たのみならず、東印度會社を中心に東洋方面にまで勢威を揮ふに至り、遂に「アムステルダム」銀行が世界各國の通貨相場を決定する権力を握つたのである。記録によると一六三四年には、和蘭商船は世界貿易船總數の四分三を占めてゐたとある。

この和蘭の隆昌は、間もなく英國によつて打破られたけれども、本國の六十倍に達する東亞の植民地が海上權の遺産として遺り、其後三百年の間本國を養つたことは、更めて説くまでも無からう。

次に登場し來る英國が海上に志したのは相當古く、「コロンブス」の亞米利加發見後五年にして早くも「カボット」が英王の命を承けて北米探險の壯圖に上り、今日の「ニューファウンドランド」、「ラブラドル」等を發見してゐる。然し、其後暫くは西班牙に壓せられて、その後塵を拜する外なかつたが、女王「エリザベス」の即位以來西班牙に向つて肉薄を企て、「ホウキンス、ドレーク」等の名海將現れて頻りに西班牙船を侵し、この結果一五八八年の大海戦となるや、西班牙無敵艦隊を一撃の下に屠り、漸く海上に雄飛するに至つた。

然し、尙ほ暫くは、先進和蘭に壓せられて雌伏を餘儀なくされたが、此間「ウォルター・ラレイ」の海上貿易論現れ、和蘭を目標に致々として海上勢力の擴張を圖つた。而して一度「クロム

ウエル」出るや、有名なる航海條例を發布して和蘭の壓迫に力め、遂に一六五二年には兩國開戦するに至つたのである。之より兩國相闘ふこと三度二十八年、和蘭にも「ロイテル」の如き名將出でたるも、遂に英國に凱歌揚り、海上王としての英國の位置は漸く搖ぎなきに至つた。英國が如何に海上勢力獲得に努力したかは、和蘭と開戦せる一六五二年より以降、毎年の海軍費は總歲出の二分一乃至三分二を占めたに依つても察し得べく、一六五七年の如きは、休戦期間中なるに拘らず、總歲出百〇五萬磅に對し海軍費八十一萬磅、即ち總歲出の五分四をさへ投じて艦船の充實に邁進してゐるのである。

之に反し和蘭は、その商人的國民性より、海上勢力を以て國家存立の要素と考へず、寧ろ營利の手段と見る風があつた爲に、算盤に合はぬ海軍擴張に稍や逡巡した。茲に和蘭の衰運が潜んでゐたと稱し得るのである。

一朝海上權を握つてよりの英國は、興隆の氣勢凄じく、世界到る處に勢力を扶植し、海上貿易の過半を手中に收め、此間米國の獨立はあつたとは謂へ、漸次太陽の没することなき大帝國が形成されて來たのである。十八世紀末彼の蓋世の英雄「ナポレオン」起り、歐洲を席捲した際にも英國のみは如何ともする能はず、奈翁をして「我に若し六時間英佛海峡の制海權をだに握らしめ

ば……」と云ふ悲痛な言葉を吐かしたのみか、一八〇五年の「トラファルガル」の海戦に佛蘭西・西班牙聯合艦隊を撃滅し、其後は悠々地球上古今獨歩の大版圖を領有するに至つたのである。昭和十三年に於ける統計を見るに、英本國の面積は僅に二十四萬四千平方杆、人口四千七百萬人に過ぎず、面積は我が朝鮮に近く、人口は我國の半に過ぎない。而かも版圖の面積は三千九百萬平方杆を超え、本國の百六十倍を算へ、その隸屬人口は六億に達し、本國の十一倍であつて全世界の三分一が英國に屬してゐる。誠に驚くべきことであつて「クロムウエル」以來英國が海上勢力の確保に全力を傾倒し居るも、亦故有る哉である。

吾人の記憶未だ新なる第一次世界大戰の原因も、實は海上爭覇に在るのであつて、「ノルマン」の後裔である獨逸も海に志すこと久しく、近世史家の泰斗と仰がる、獨逸の「ランケ」は、その書いた世界歴史の中に「航海と隣人間の戦争とに依つて發展することは、之ぞ人間の運命である」と喝破してゐる。たゞ近代國家として後進國であるが爲に、容易に發展するを得なかつたけれども、十九世紀の中頃より漸く擡頭し、「ウヰルヘルム」二世の世となるや「獨逸の將來は海上に在り」と宣して、興隆目覺しく、英國の牙城に迫るの概を示した。海上王英國が此の形勢を危惧したことは云ふまでもなく、茲に大戰の眞因が胚胎したのである。

歐洲大戰中獨逸潜水艦の猛襲により、英國船舶の撃沈相次いだ爲に、生活必需品の大部分を海外に仰いでゐた英國は忽ち食糧難に陥り、もはや後四週間を支ふるに過ぎざる處まで追ひつめられ、國を擧げて蒼白になつたことは、有名な話である。幸にして英國海軍並に海運の必死の活躍に依り、辛ふじて間一髪のを免れると共に、逆に獨逸の通商を封鎖して其國民を飢饉に陥れることに全力を盡した。之が爲に、陸上に於ては連戦連勝寸土も敵に譲らなかつた獨逸も、遂に屈服するの已むなきに至つたのであつて、結局獨逸と英國の海上勢力の差がものを云つたのだと稱し得る。

斯様に、人類幾千年の歴史は、國家が海によつて興り海を失つて衰ふるの鐵則を、繰返し々々教へてゐるのである。

今次大東亞戦争に於ても、この「鐵則」は、極めて嚴然と、又極めて明確に、現はれてゐると思ふ。開戦以來數ヶ月にして、盡忠報國の一念に燃ゆる我海軍は、神技とも稱すべき戦果を擧げ西太平洋・東印度洋の覇權を握つて仕舞つた。而して一度制海權我手に歸するや、香港・馬來・比島・東印度諸島・ビルマ等二百五十萬平方杆に於ける百萬の精銳は後顧の憂ひ無く精強を發揮して、戦争の歸趨は殆ど決定するに至つて居るのである。

二、海國日本の地位

海上権若しくは海上勢力とは何を指すかと云へば、現在の觀念としては、海軍力を中心とする海運・水産を包括したものと、認められてゐるのである。

第一の海軍は、云ふまでもなく國防力であり、國家威力の表徴として嚴然と存在し、總ての國家的行動の背景を爲すものである。

一國が獨立生存を保ち、國民が安全なる生活を享受する爲には、堅固なる國防力を絶對必要とする事、論を俟たない。殊に我國のごとき海國に在りては、先づ強力なる海上武力が必要である。

人往々にして平時に於ける國防力を痛感しないけれども、武力無くして外交も通商もあり得な

一朝戦争となれば、この眞理ははつきり表現され、國家の安危が先づ第一線の勝敗によつて決することを、現實に味はされる。今次大東亞戦争に於て、ハワイ海戦・マレー沖海戦以來引續いての戦果と其の影響は、餘りに生々しい事實である。

第二の海運は、平時に在つては國家の要求する交通・輸送のことに任じ、併せて巨額の外貨を獲得して一國の經濟に貢獻し、戦時となるや、或は海軍の補助艦艇となつて、第一線に活躍し、或は作戦上の輸送任務を果すと共に、殘餘の船腹を以て必需物資の輸送に任ずるものである。

第三の水産は、平時國民に食糧を供給すると共に外國に輸出し貿易上大いなる貢獻をなすものである。戦時となるや、平時の任務の外に、夥しき小舟艇と人的資源が作戦上動員される。支那事變以來の敵前上陸・敵前渡河に漁船が大任を果したことは、人の能く知る處である。

我國は現在、海國として如上三者とも、世界屈指の列に入つてゐるが、然らば其の位置は如何か、試に検討してみやう。

第一の海軍は、更めて説くまでもなく、英・米と共に、世界三大海軍國の一である。昭和十三年の國際聯盟軍事年鑑によると、

| 日本 | 既成 |
|-----|-------|
| 戰艦 | 九隻 |
| 巡洋艦 | 三五〃 |
| 驅逐艦 | 一一二〃 |
| | 二七二千噸 |
| | 一三三二〃 |
| | 一四一〃 |

| | | |
|------|------|------|
| 潜水艦 | 六〇隻 | 七六千噸 |
| 航空母艦 | 五〃 | 七八〃 |
| 合計 | 二二一〃 | 八〇〇〃 |

| | | | |
|----|------|------|--------|
| 米國 | 戰艦 | 一五隻 | 四六四千噸 |
| | 巡洋艦 | 三二〃 | 二八一〃 |
| | 驅逐艦 | 二二六〃 | 二六四〃 |
| | 潜水艦 | 八八〃 | 八〇〃 |
| | 航空母艦 | 五〃 | 一一〇〃 |
| 合計 | | 三三四〃 | 一、〇九九〃 |

| | | | |
|----|----|-----|-------|
| 英國 | 戰艦 | 一五隻 | 四七四千噸 |
|----|----|-----|-------|

| | | |
|------|------|--------|
| 巡洋艦 | 五四隻 | 三七五千噸 |
| 驅逐艦 | 一五三〃 | 一九一〃 |
| 潜水艦 | 五二〃 | 五四〃 |
| 航空母艦 | 六〃 | 一一五〃 |
| 合計 | 二八〇〃 | 一、二二一〃 |

此の數字は、華府條約失効前のもので、米・英側に於ても、當時既に建造中のものが、米國は二十七萬噸、英國は四十七萬噸有り、更に其後兩國とも新に海軍擴張を計畫したから、大東亞戰爭勃發當時に於て、三國の海軍力が如何なる比率に在つたかは、詳細不明である。然し二、三年の間に非常な變化があつたとも思はれないから、此の數字に據ると、大體に於て十對十對六又は七の比率を以て、量的には我國は世界第三位の海軍國だつた譯である。

然し乍ら、戦力は物質的な數字を超越するものであることは、既に我々の眼前で何回となく強く示された所である。惟ふに「煙火」の「煙火」であつて、帝國海軍の世界無敵である事は既に立證された處である。

次に第二の海運を見ると、之も數字的には世界第三位である。昭和十二年の統計によると、百

噸以上の汽船は、

| | | |
|-----|--------|----------|
| 英 國 | 九、〇八四隻 | 二〇、三九八千噸 |
| 米 國 | 三、〇三七〃 | 一一、八八一〃 |
| 日 本 | 二、五六四〃 | 四、四七五〃 |

の順になつて居る。

之を一見して忽ち氣のつくことは、順位は海軍と同じく第三位であるが、その比率は十對五・八對二・二であつて、甚しく見劣りのすることである。

勿論商船と雖も質の問題が無いことはない。速力の早い新造船が、低速力の古船に優つて居り優秀な運航者や乗組員の操縦する古船は、下手な者の運航する新船に對抗出来るけれども、海軍の如く戦國に依り勝敗を決すると云ふことは出来ないから、大體數字に據る外はない。その數字も餘りにひどく違つては、遺憾乍ら劣勢と云ふ外はない。

我國海運の劣勢に付ては、十數年前から識者の憂ふる所であり、政府に於ても優秀船隊建造に着手したが、經濟上其他の理由から、その擴張が遅れたのである。支那事變以後は、相當馬力をかけて船腹増加を計つてはゐるが、未だ〳〵の觀があり、大東亞戦争以來船舶不足が急に大問題

として新聞紙上を賑はすに至つたことは、周知の事實である。

第三の水産に於ては、我國は名實共に世界の王者である。昭和十二、三年の統計に據つて、世界水産業の大勢を見ると、大體次の如くに成つてゐる。

先づ水産業者（製造業者・養殖業者を含む）の數が、世界全體で三百五十萬人、その中日本は二百萬人で、比率全體の六割に近い。我國に次ぐものは、支那・伊太利・諾威・米國等であるが何れも十萬人乃至二十萬人で、全く比較にならない。

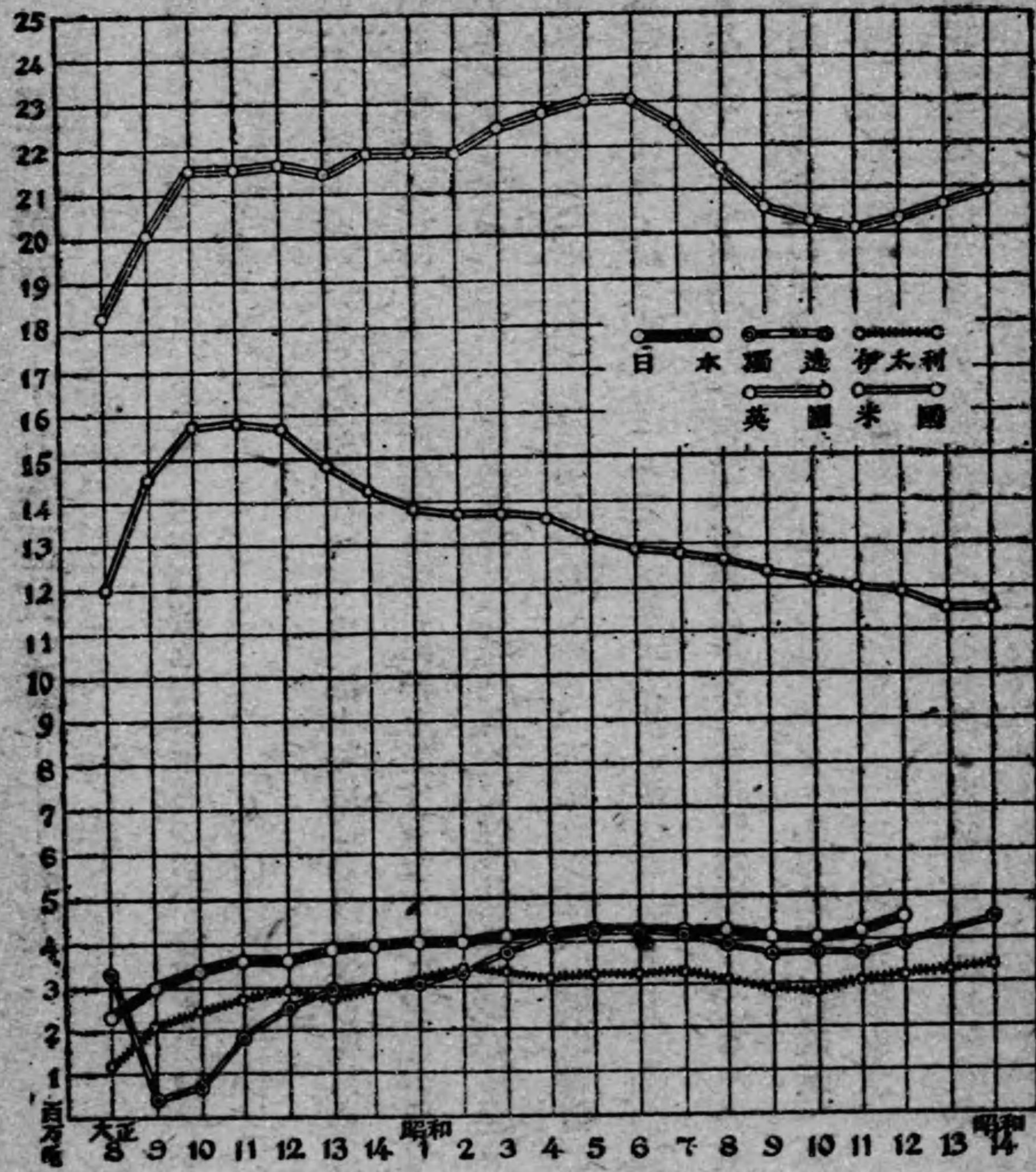
次に漁船の數を見るに、世界全體で百萬隻有る中に、我國が四十五萬隻、即ち世界の半近くを所有してゐる。我國に次ぐのは諾威の十二萬隻であるが、之も段違である。

更に一ヶ年の漁獲高を見ると、世界合計が千五百萬噸で、内日本が五百八十萬噸、米國百九十萬噸、蘇聯百三十萬噸、と云つた順序で、之亦た斷然首位である。

即ち、如何なる觀點からしても、我國は桁違の第一位に居り、誠に心強い限である。

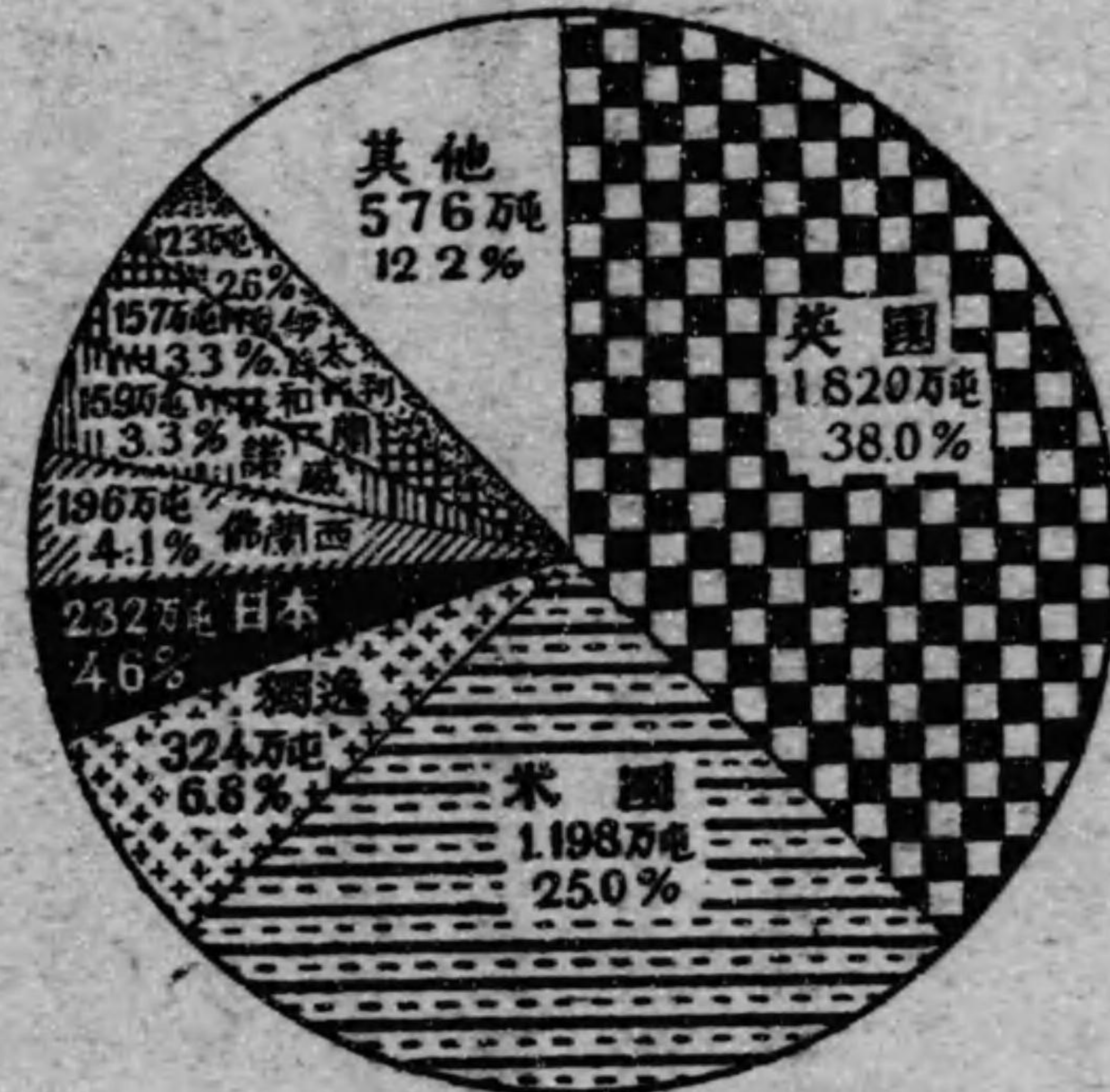
斯様に検討してみると、海軍・海運・水産の三者の中、最も見劣りのするのが海運であつて、海上勢力の中で最大の弱點とすら考へられる。我國民は宜しく思を茲に致さねばなるまい。

自大正八年至昭和十四年 主要國所有船噸數累年圖 (百噸以上の汽船)

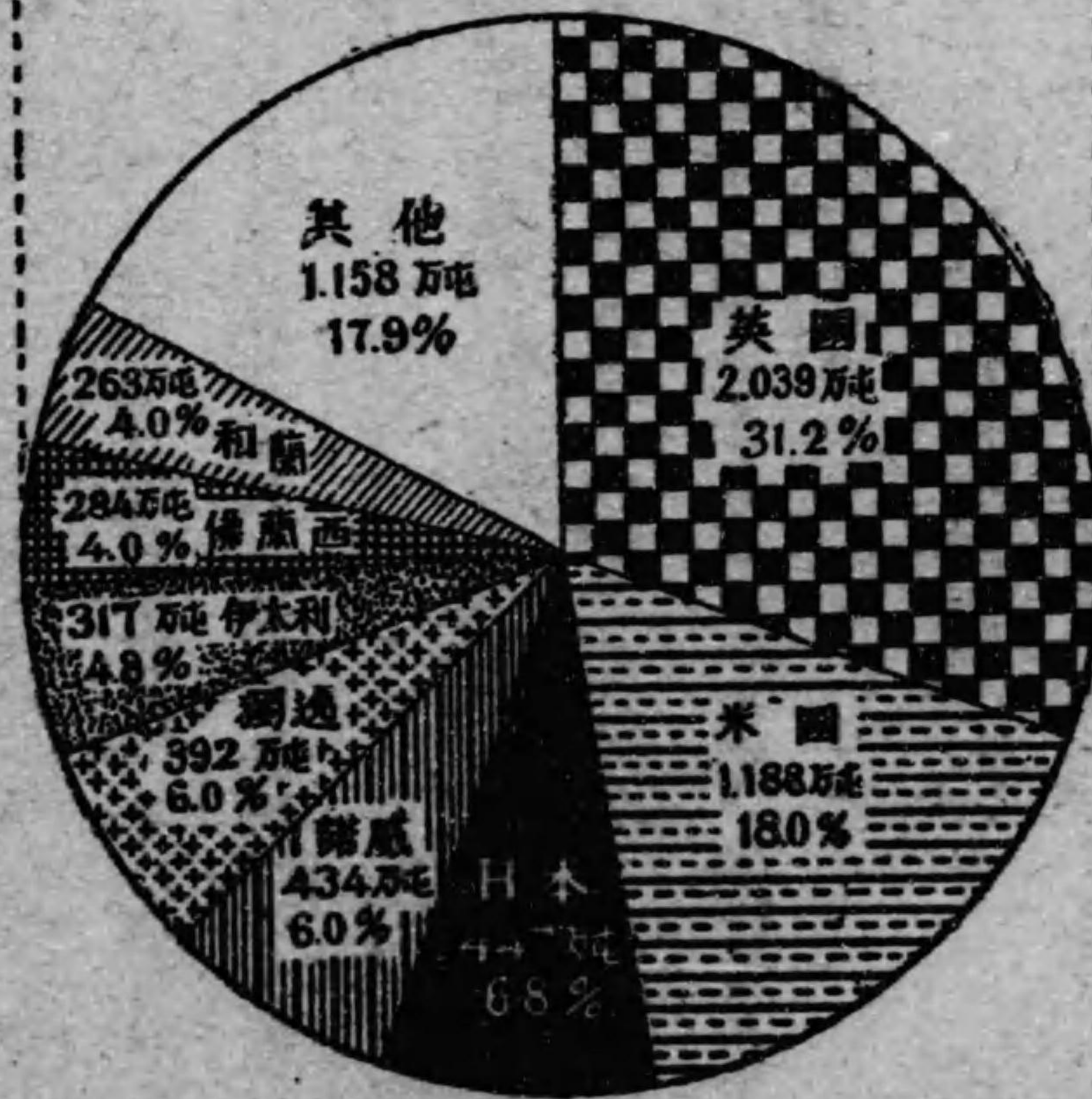


大正八年及昭和十二年 主要國所有船噸數比率圖 (百噸以上の汽船)

大正八年



昭和十二年



三、戦争——大東亞共榮圈——海運

戦争が各種産業を變貌せしむることは、古來顯著な事實であるが、海運も亦戦争の爲に大なる影響を受けるものである。

特に我國の如く、戦争即海外出兵の國に在つては、海上輸送は動員計畫の要部を爲してゐると考へられるから、開戦と同時に——否、開戦前に既に影響を受けるのである。古い話ではあるが、日露開戦已むを得ずと決定した際、山縣參謀總長は特に日本郵船會社の社長近藤廉平氏を招致し軍隊輸送に違算無からんことを懇々と依頼したのに對し、近藤社長は「一般の社務一切を副社長に委ね、軍事輸送には身を以て當らん」と答へたと云ふ話が遺つてゐる。

一度開戦となるや、大型高速力の優秀船が假裝巡洋艦・特設航空母艦になるのを始め、病院船・工作船・補給船・其他各種の任務に、商船が當てられる。トロール船すら掃海艇・驅潜艇等の役を果す。正に海軍の第二線となるのが商船である。

更に陸軍部隊の輸送に付ても、莫大なる數量に上る兵員・軍器・軍需品の悉くが、船舶に依て海上遠く送られねばならぬ。殊に近代戦は科學戰であり、従つて兵器・軍需品の數量は莫大なる

數量に上るに違ひなく之等を輸送する船舶も亦豫想外の大量を要するのである。

新聞紙の傳ふる所によれば、英國が歐洲大陸に出兵する爲には、兵員一人に付八噸の船腹を必要とし、米國が濠洲に出兵する爲には同じく十五噸を要すると云ふ。我國とは事情を異にするも之を以て見ても相當量の船舶を要することは想像出来るのである。

日露戦争の際、我國商船の海軍に徵用されたもの二十三萬噸、陸軍に徵用されたもの四十五萬噸、當時我國所有船舶の四分三以上が軍用に供せられた。日露戦争とは、その規模に於て比較にならない今度の戦争に、幾何の船腹を要するか、蓋し想像に餘あるものが有らう。

軍用に斯くも多數の船舶を供し乍ら、一方軍用以外の一般輸送も、戦争遂行の爲に全力を擧げて遂行せねばならぬ。だから、謂ゆる「心二つに身は一つ」の状態が、戦時海運の實狀である。前の世界大戦に、英國首相ロイド・ジョージが「一も船、二も船、三も船」と絶叫したのは、有名な話となつてゐるが、其頃英國は何程船を所有してゐたかと云へば、世界全體四千五百萬噸の中二千萬噸、即ち四割五分を持つてゐたのである。之で居乍ら、一度獨逸潛航艇が威力を發揮するや、海上王にも似合はず悲鳴を擧げざるを得なかつたのである。

今次歐洲に大戦起るや、英國は前轍に懲りて、此點では實に素早く用意した。開戦直前に英國

は、世界合計船舶六千八百萬噸の中二千百萬噸、即ち三割を所有してゐたが、更に其上に狼臂を延して、和蘭・丁抹・白耳義・諾威・其他弱小中立國の船まで手中に收め、約八百萬噸を加へ、豫め危急に備へ、其後も希臘・ユーゴスラビヤの船を收むると共に、自國內の造船に全力をあげた。が、獨逸もさる者、今度も英國の急所である海上輸送に猛攻を加へ、毎月英國船の擊沈せらるゝもの五十萬噸、今日までの擊沈船合計千七百萬噸と發表してゐる。開戦直前の世界合計の四分の一、英國が手中に握つたものゝ半以上が、海底の藻屑と消え失せた譯である。

英國が再び危殆に瀕したのは云ふまでもなく、茲に米國を戦争に引込み、その強大なる生産力に依存して、起死回生の途を求め様としたのである。米國の援英計畫の中樞を爲すものは造船と輸送とであつて、最初は自己の所有船を分譲したが、到底燒石に水と判り、茲に老なる造船計畫を建て、必死の努力を始めた。その計畫によると、合計二千萬噸以上の船を造り、一部は英國に渡すと共に、殘餘は自國が所有して援英物資の輸送に當ると云ふ心算である。

元來米國は、何事にも大げさな國で、前大戰にも一擧三十億弗を投じて、其の海運を四百萬噸から千四百萬噸に一足飛させた例もあるから、今度も油断はならないが、色々の事情から、果して計畫が實現するや否やは、疑問とせられてゐる。

一方獨逸は米・英兩國の造る以上を沈めると覺悟したらしく、その潜水艦は米國の内海河川にまで侵入して猛威を揮ひ、今五月の如きは九十二萬噸の敵國船舶を擊沈したと發表してゐる。更に、大東亞戦争に依り日本が立つた爲に、米・英兩國の困却振りは正に瀬戸際の觀があり、殊に海外依存の英國は食糧難で先づ參るのではないかとも稱されてゐる程である。被擊沈船から發せらるゝSOSの信號は、正に英國そのものゝ危急信號ではあるまいか。

斯様に戦争は、海運に非常な重責を負はすと共に、その擴大を要求して止まない。之を我國の海運發達史に見るも、戦争と海運發展は、必然的な關係に在ることが、極めて明白に現はれてゐる。日清戦争には十六萬噸から三十二萬噸と、丁度二倍になり、日露戦争には六十三萬噸から百七萬噸と、六割増加した。第一次世界大戰には、我國は左程の戦鬪に與らなかつたに係らず、百七十萬噸から三百萬噸と、八割増加をした。日清・日露兩戦役は僅に二年、世界大戰すら五年に過ぎない短時日の間に、之れだけの膨張を要求される、その結果から判斷しても、戦争に對して海運の演ずる役割が如何に大であるかと、判るであらう。

今度の戦争に於ても又然り。支那事變直前に於て、世界的不況時代が數年在つた爲に、各國の貿易が萎縮し、船腹が過剩に陥り、海運業は經營に苦しんだが、齒を喰ひしばつて勢力維持に力

め、昭和十二年には四百二十萬噸を持つてゐた。第一次世界大戦後より百二十萬噸の増加である。然るに一朝支那大陸に出兵するや、忽ち船腹不足を來たし、更に大東亞戦争の勃發と共に俄然急調となつた。「ロイド・ジョージ」の言葉は今や、英國にも、米國にも、そして又我國にも、當てはまることに成つたのである。

若し、我國の海運が過去の不景氣に銷沈して、減少傾向でも辿つて居たならば、果して未曾有の大作戦が爲し遂げられたであらうか。一人當り二合三勺の外米、〇・六斤の砂糖すら得られたであらうか。

日本國民たる者は、この痛切なる教訓を忘れてはならないのである。今日では最早、船は兵器であり、海運は國防力の一部であると同時に、我國の如き海國に在つては、國民生活の支柱である。英國の悲鳴は、決して他人事ではない。

大東亞戦争が何時終るかは、勿論豫斷の限りではない。而し相當の長期戦となることは吾々國民は覺悟してかゝるべきである。

我が國民は、この長期戦を戦ひ抜くと共に、一面に於て大東亞共榮圈の確立といふ、未曾有の

大建設を、軍事と併行的に達成せねばならぬのである。

さて大東亞共榮圈の確立に伴ひ、各國の産業興り貿易盛んならんとする場合、最も喫緊の問題は海上輸送、即ち船舶問題であることは、自明の理である。

我々は戦争第一年の今日既に、この船舶問題に直面してゐるが、將來は益々重大化することを疑はない。何となれば、共榮圈諸國間の物資交流は、海上輸送以外方法が無いからである。共榮圈が確立され、ばされるだけ、それが繁榮すればするだけ、海上輸送が擴大され、船舶が要求されることになるのである。

頃來新聞紙上に於ても、又議會等に於ても、共榮圈船舶なりと論議せられ、政府に於ても確乎たる方針を立てられたのである。支那事變直前に於て我國の貿易は、數量にして、輸出九百六十萬噸、輸入三千二十萬噸であつて、之に對し四百二十萬噸の所有船舶を以て、輸出入數量の約三分二を自力輸送してゐたのであるが、共榮圈の確立と共に我國産業が飛躍的發達を要求せらるることは、豫想に難くない。

更に眼を轉じて共榮圈諸國の貿易數量を見るに（我國を除く、印度・濠洲を加へず）昭和十二年に於て輸出四千四百萬噸、輸入二千八百萬噸であつて、共榮圈諸國には我國以外海運國と稱す

る程のものは無く、從來多くは外國船が輸送に當つて居たのであるが、之が大部分を我國海運が代つて擔當しなければならぬのであり、之に要する船舶の量が如何に莫大であるかは、想像出來よう。

之等の専門的の計算は、むづかしい問題であるが、結論として共榮圈確立には千五百萬噸の船舶が必要だと稱されてゐる。正に支那事變前の三倍半である。船舶問題が遽に急を加へて來たのも、亦理由ある哉である。

從來持たざる國と稱せられた我國が、大東亞共榮圈によつて、強大なる持てる國に進みつゝあるのは、慶賀の至ではあるが、之等共榮圈の物資も、之を輸送流通しなければ書ける餅に等しい。いや、共榮圈どころか、國內の物資すら書ける餅となつて仕舞ふのである。現に石油王國と謳はれた米國が、油槽船を沈められた爲に、名物の自動車すら動きがつかなく成り、遽に自轉車の積古を始めだしたと報ぜられてゐる。

我國は當分船！船！！であるが、千五百萬噸の大海運を作りあげるには、我國にとつて非常な負擔であることは、申すまでもない。政府・當業者の努力は素より、國民を擧げての支援がなくては、容易に達成し難い大事業である。

然るに、從來海運に對する世上の見解には、多少間違つた點が無かつたとは云へない。即ち、海運は營利事業の一であつて、殊に戰爭に際しては、謂ゆるポロイ儲けをするものだとの觀念である。大戰中にあげた海運収入——即ち外國から我國が受取つた運賃・備船料は、十五億圓に上り、斯る巨額の収入があつた爲に、「船成金」など、芳しからぬ流行語の生れたのも事實であつた。けれども、その當時は自由主義・資本主義の時代であり、私益追求は寧ろ活潑なる經濟活動と見做されてゐたのであるし、特に海運のあげた収入は主として外貨獲得であつて、國內で巨利を博したのと異なるのであるから、之を今日の理念で律するのは、少々酷である。

爾來海運界では夙に此點に考慮を拂つて居た。支那事變始るや自治聯盟を作つて、業者自肅の力で運賃・備船料を釘付けにしたのは、他の業者に卒先した奉公振であつたと思ふのである。之に依り——一例をとれば——前大戰に十數圓に上つた若松／京濱運賃は四圓八十錢で止り、以來決して動かない。（其他も同様）

其後支那事變の進展並に大東亞戰爭の勃發により、古き自由主義・營利主義は殘滓すら止むるを許されなくなつた。自治聯盟も幾度か脱皮して、今や船舶運營會と稱する機關となり、我國の全船舶が、政府の命するまゝに運航されるに至つてゐる。かくて海運の滅私奉公は如實に具現さ

れてゐるのである。

参考の爲に若干の數字を擧げてみる。元來海運業は俗に「水商賣」と呼ばれ、良い時には非常に良いが、悪い時にはひどく悪い。結局長日月に亘り平均すると、決して儲かる方には入らないのである。

某著名經濟研究所の調査によると、自昭和七年至十年の期間に於て、我國に於ける各種事業を總平均した對拂込資本收益率は一割強であり、其の平均配當は六分九厘であるのに對し、海運は收益率四分四厘（末尾より第二位）、平均配當は一分八厘（最末尾）、之が謂ゆる皮肉なる水商賣の裏である。

然らば、水商賣の表と見るべき、自昭和十一年至十五年の期間——船成金を想像されてる時代はどうかと云ふに、各種事業（四十八種、三百四十五會社）の總平均は、收益率一割六分五厘、配當九分であるに對し、海運業は收益率一割六分四厘、配當六分に過ぎない。即ち平均に達してゐないのである。之を見ても、海運の本質が判ると思ふ。

況んや現在及び近き將來に於ては、海運はますます營利的性格を所有するものとは縁遠いものとなつて行きつゝある。これを換言すれば國民生活の確保、戦争完遂・共榮團確立の一翼として

の、海運あるのみである。國民諸君は、此點を快く諒解し、大海運達成に全幅の協力を與へられんことを、切望して止まない。

尙ほ更に看却の出来ない問題は、船員のことである。

千五百萬噸——それは恐らく、英・米を凌駕するであらう所の大海運を作りあげる爲には、巨額の資金・勞力・資材・設備・其他を要するであらう。其中の一すら容易の業ではない。

けれども、之等のものより更に一層肝心なことは、人——即ち船を動かす船員の問題である。それが爲には今後年々數萬の船員を養成して行かなければならぬが、船員は特殊の技能者である爲に、その養成は短日月の能く爲す所ではない。普通船員に於てもさうであるが、殊に責任者たる高等船員を得るには、永い歳月を要する。東京・神戸兩高等商船學校が、専門學校と稱し乍ら五年半、高等學校並に大學と殆ど同じ年限を要するのは、理由が在るのである。更に卒業後先づ一人前の船長・機關長になるのには、十二、三年は掛る。だから、船員をつくることは、船を造るより一層むづかしいのである。斯様に大切な船員に對し、世上今尙ほ昔の船乗視する風が若干残つてゐるのは、海國として非常に残念なことである。鎖國時代に於てこそ、馬方・土方・船方

などと呼ばれたのであるが、現在に於ては、所謂船方等ではなく何物にも換へ難い立派なる海上戦士である。

最近の例として、去る五月に起つた二の事件を擧げてみよう。

五月八日東支那海に於て、不幸撃沈の難に遭つた〇〇丸船長原田敬助氏は、全員を離船せしめた後、輸送指揮官と二人船上に残つたが、其時は未だ自ら船を離れる餘裕は十分あつたに拘らず敢て軀を船橋に縛りつけ、莞爾として船と共に海底深く沈んで行つたのである。

又、同月浮流機雷に觸れて沈没した、長崎丸船長菅源三郎氏は、多數の人命を喪失して申譯無しとして、事後の處置を冷靜に果した後、從容として古武士の如く割腹した。

何れも悲壯の極であるが、此の類のことは實に枚擧に遑ないのである。國民學校の讀本に載つてゐる久田船長は、他にも澤山有るのである。

如何なる事業も之が興廢を決するものが人である以上、而して我國の發展上海上制覇が絶対必要である以上、國家として又社會として船員の必要なことを十分に認識し、次の時代を擔ふ青少年諸君が勇躍海上に向ふ様にせねばならぬ。それは海國民たる者の本然の使命である。

四、三千年來の海國

我國は神代以來の海國である。敷島の大和島根、大八洲、秋津島、浦安の國、等々我國の美稱異名が海に因めもの多きを見ても判る所である。建國神話に於ても、海國の香が横溢してゐる。

古事記によれば、建國の神伊弉諾・伊弉册の兩命が「天の浮橋」に立ち、天沼矛を持つて鹽水をろ／＼にかき鳴らし、先づおのころ島を得させ給ひ、更に數々の島を生み給ふたとあるが、浮橋が船を意味し、沼矛が權を意味することは世論の一致せる所である。

此時代の船が如何なる形であつたは明かでないが、伊弉諾・伊弉册兩尊は、皇子姪子の御軀が御弱かつたので、葦船に御入れになり御流し遊ばされ、素盞鳴命は「杉と樟とは浮實に作るべし」と命令を下し給ふてゐる。又大國主命が出雲國に於て國土經營をされてゐる時、少名彥命は波の穗より天之羅摩船に乗つて來り投じられて居り、天孫瓊杵命の御子火遠理命は、無間勝間の船によつて綿津見神の宮に航されてゐる。此他諸手船、埴土船、鰐舟、鳥の石楠船等の名前も見えてゐるから、種々なる材料と形式による船が多數有つたものと想像される。

この神代時代の船と鑑定される發掘物は、今日相當の數に上つてゐるが、其中の一、千葉縣殘

沼より發掘されたものは、長さ十六尺、幅一尺八寸、樞の丸太を二に割り、眞中を刳つたもので空洞部に強さを保たしむ爲に、横梁の如き刳殘しの部分が二個所ある。又、出雲國美保關神社に保存さるゝ諸手船は、稻背脛命が大己貴命の命を奉じて乗り來られた船に象り造つたもので、先代の船腐朽せる爲更に原形により新造し來つたと傳へらるゝが、長さ二十六尺、幅五尺五寸、八挺の櫓を備へ、諸手の意味を明瞭に示してゐる。之等により、この時代の船は先づ二、三十尺の長さであつたと想像し得る。

斯る小舟に乗つて、國內は素より、或は韓土に、或は夜の食國に、勇敢に航行遊ばされた神々こそ、寔に黒潮の息吹に育まれた海の民の祖先であつて、一度眼を閉じて此の光景を想像すると、眸底に髣髴する逞しさに、一種の感奮を覚えざるを得ない。

神武天皇の御東遷は、舟帥により給ふたこと、人の知る如くであるが、速吸門・菟狹・崗水門を經、安藝埃宮、吉備の高島宮等に御滞留、遂に浪速に御着の上、大和に御入り遊ばされんとし、長髓彦の爲に阻まれ、途を轉じて大和に入り給ふまで前後七年、皇國の建翹は實に海路大遠征の連續記録である。殊に堂々の船隊が、荒波で名だたる熊野灘を乗り切つたことは、壯なる哉と云ふ他はなし。

神武天皇以降五百年間は、特に語るべきものに乏しいが、崇神天皇の御代には「船者天下之要用也」と詔して、諸國に命じて大に船を造らしめ給ひ、垂仁天皇の時には田道間守が常世國に使し、十年を経て歸朝したとあるから、海上活躍は相等盛であつたことと思はれる。特に朝鮮との交通は隆盛であつたから、船も漸次發達した様で、仲哀天皇の八年には、筑紫の豪族が九尋の船を造つて之を奉つてゐる。

神功皇后の三韓征伐は、我が國史上の壯觀であつて、詳細には知る由もないが、新羅王は皇軍の舳艫相啣み進攻し來るや、遙に望見して倉皇出る所を知らず——驚きて素旆を立て、素紐を以て面縛し、王船の前に降り——と記されてゐるのを見ても、我が勢威の程察すべしである。

是より後數十年間、三韓の貢船及商船來り輻輳したので、應神天皇の御代は海上殷賑を極め、遂に諸國に命じて海人部を置くに至つた。海人部は、阿曇連・凡海連・海直・海首（何れも官職名）等より成り、組織的な我國海事官廳の始である。

又、天皇の御代に、伊豆國に於て一大巨船を造らしめられたが、長さ十丈、疾行馳するが如きを以て「枯野」と名附けられた。之が我國船名の起源とされてゐるが、後枯野朽ちるや、薪と爲し、鹽五籠を燒煮して諸國に賜ひ、之に酬ゆるに船舟を貢せしめられたるに、諸國一時に五百隻

の船を獻じ、津の國武庫の水門に集つたと云ふ。此の時代に、五百隻の新造船の集團は、蓋し偉觀であつたらう。

應神天皇の世には又、阿知使主等を吳（支那）に遣し、織縫の工女を求められたので、支那大陸との交通漸次拓け、雄略天皇の時には身狹村主青等が、二回も吳に使した。

然し一方三韓の方は叛意を抱くに至り、欽明天皇の二十三年遂に任那日本府の滅亡となり、我が國威は一時衰へたのであるが、推古天皇の時に小野妹子が隋に使してより、遣隋使・遣唐使の派遣頻繁となり、我國の海事は暫く之に依て代表さるゝに至つた。

かくて宇多天皇の時に遣唐使が廢止せらるゝまで約三百年間は、奈良朝を中心とするだけに、大體我國が文化的向上を遂げた期間であつて、其間阿部比羅夫が百八十隻の船師を率ひて蝦夷・肅慎を討つたり、阿曇比羅夫が高麗救援に赴く等のことも在つたが、有名な白村江の戦に唐の海軍に敗れた後は、國是退嬰防備を主とするに至り、遣唐使に依て寧ろ唐の文物に學ぶの風となつたので、海上活躍殊に軍事方面は著しく衰微した。

遣唐使は前後を通じ十六回派遣せられたが、造船術進歩したりとは云へ、航海は尙ほ安全と稱するを得ず、難破することも珍しくなかつたから、遣唐使等は一死以て國に報ずる覺悟で纜を解

き、天皇また御製・別宴を賜はりて其行を壯にせられ、船に對して位階を授けられたこともあつた。謂はゞ國家の一大行事であつた譯で、初の頃は一隻獨航であつたが、後には二隻又は四隻を一組とし發航せしめた。船の大きさは判明してゐないが、天智天皇の頃盤城國で造つた大船は、長さ十五丈、幅一丈餘あつたと記録されてゐるから、遣唐使の乗船も之と相似たものと見られやう。一船百五十人前後を乗せたから、四隻の場合は六百人前後の人が入唐したことになる。又、その航路は、初の頃は朝鮮の西岸を北上し、勃海灣をよぎり、山東角附近に上陸し、夫れより陸路に依つたが、後には東支那海を横斷し、直接揚子江附近に航海する様になつた。然し航海術も尙ほ幼稚であつた爲に難破漂流の厄も少からず、孝謙天皇の御代に於ける大使藤原清河の如きは安南に漂着してゐる。

萬葉集には、遣唐使に関する歌が澤山載つてゐるが、大體に於て別離の悲を歌つたものが多いのは、當時の情勢を物語るものであらう。然し其中にも、

光明皇后の御歌

大船に眞楫しじぬき此の吾子を

から國へやる齋へ神たち

の如きは豪壯を極めて居り、奈良朝の如き平穩無事の世に於て、御女性の皇后より斯る御歌を拜することは、海國日本の脈動尙ほ烈々たるもの有るを覺ゆる。

平安朝に入りて遣唐使も廢せられ、海外渡航跡を絶つに及び、我國の海事は全面的に後退を餘儀なくされた。尤も支那との經濟的關係は益々密となり、唐に代つて宋興るに至るや、その商船の我國に来るもの尠からず、又我國商人の私船が彼國に渡航したことも絶無ではなかつたけれども、國家の事業として能動的に我國より仕立つることは無かつたから、我國の船舶は追々内海河川の航行具となり了り、中には藤原道長の龍頭鷓首の船の如き遊樂船の記録さへ残るに至つた。一面に於ては、此頃より南海・山陽方面に海賊起り、年と共に猖獗を極め、朱雀天皇の御代には藤原純友が兵船千餘隻を率いて博多沖に戦ふと云ふ様な活劇も演ぜられた。この海賊の出現は、種々の觀點より見るべきではあるが、海外渡航のこと止んだ爲に、建國以來の海國魂がその鬱憤を紛らす爲に、別の形をとつて現れたとも見ることが出来る。たゞ残念なことには國內の争に過ぎないのである。

源平抗爭時代より鎌倉時代へかけて、我が海事は依然たる不振を續けた。源實朝は渡宋の志あり、歸化人陳和卿をして宋式の巨船を造らしめたけれども、船體重くして進水せず、空しく由井

ヶ濱邊に朽ちたと傳へられてゐるのは、造船術の退歩せる一證左である。鎌倉幕府は、北條氏が政權を執るに及んで國內靜穩、鎌倉は内地商業の中心となり、關西方面より多數の船舶入來輻輳するに至つたので、廻船式目が定められた。之は我國最初の完備せる海上法で、後世長く模範となつたけれども、その對照とする所は沿岸航行の小船に過ぎず、國內の取締になつた代りに、反面之を濫しとせざる海賊共は、反轉して高麗を侵すに至り、謂ゆる倭寇の魁となつた。

斯る我國海事の衰微状態に一大警鐘を與へたものは、弘安四年の元寇の役であつた。眠れるが如かりし我國民の海事思想は、忽ち喚起せられざるを得なかつた。元寇に際し、敵將洪茶丘の率ゆる戦艦九百艘、范文虎の率ゆる戦艦三千五百艘、合せて四千四百艘の大艦巨船が博多の海を壓したのであるから、泰平に馴れた我が朝野を愕然たらしめたのは無理もない所である。同時に傳來の海國魂が勃然として振作されたのも、亦當然である。

宜なる哉、南北朝に入つてより水軍の活躍は目覺しく、足利尊氏が西海より再舉し來つた際に率いた水軍は七千餘艘の多數に上つたのであつた。室町時代に至て、幕府は海外貿易に着目し、世に謂ふ天龍寺船を明に派遣したが、之により大船建造の機運起り、遣唐使廢止以來久しく中絶してゐた、支那との正式の交通が再興するに至つた。

時に尙ほ、足利氏に制せられて國內に志を得なかつた徒は、盛に支那沿岸を荒らしたので、明は足利氏に之が禁壓を乞ふと共に、代償的に勘合符貿易を提供するに至り、茲に遣明船相次いで送られ、當初は幕府の事業であつたものが、遂には地頭・商人まで之に與ることゝなつた。此頃に至つて、造船・航海の術進歩し、支那航行に難破することは稀になつた。遣明船は相當大型で應仁年間足利義政の使船として明に航したものは、五百石乃至千八百石であつた。この室町時代の末期に、西歐諸國の新大陸探險が始まるのであるが、彼の乗船を見るに、「コロンブス」の「サント・マリヤ」號、「マゼラン」の「ヴィクトリア」號、何れも百三十噸前後に過ぎず、我が遣明船に比較して大なりとは稱し難い。たゞ彼は太洋の航海である爲に、造船材料の繼合、操帆装置等に於て勝つてゐた様である。

室町幕府の末葉に至り政府の威令亂るゝに及び、謂ゆる倭寇は盛に支那沿岸を襲ふに至つたが此頃既に西歐の勢力が南支那に侵入した爲に、我國も支那を仲介として歐式の造船・航海を若干取入るゝに至つた。

豊臣秀吉の天下統一ありて後征韓の壯圖を起すや、沿海諸國をして大に艦船を造らしめた。其中最も巨大なるものとして、日本丸の名が著聞してゐるが、その大きさに付ては正確な記録を求め難い。たゞ秀吉が船中に於て能樂を催した時、十八疊敷の部屋三室有りて、狹隘を感じなかつたと云ふから、相當の巨船であつたと推し得る。征韓の役に使用した艦船は合計四萬餘隻と記録され、その名稱・構造・用途が専門的に分れてゐる。即ち量・質ともに堂々たる水軍で、我が海事の復興を思はせるものが在る。

之より先、秀吉の威令全國に行はるゝに至るや、海寇禁止令を發し、之が壓迫に力めた結果、海賊は二派に分れ、一は諸侯に歸服し或は海運貿易業に就き、他は遠く南方に進出して臺灣・南洋・安南方面に海賊生活を送るに至つた。

南方に進出した海賊は、妻子を携へて乗船し、二十隻乃至三十隻の船隊をつくり、各船數海里を隔て、遊弋し、蜿々百海里に亘る戦線を敷き、往來の商船を待受けて之を捕獲掠奪したから、支那人は之を「浮連城」と稱して怖れ戦いた。正業に就きたる者は、南洋貿易に進み、我が海運史上著しい功績を遺した。謂ゆる御朱印船が之であつて、呂宋・媽港・安南・東京・東埔寨・暹羅等へ仕向けられ、合計九隻あつたから、世人之を九艘船とも稱した。

徳川家康は始め秀吉の政策を踏襲して、海事を奨励したので、造船航海は益々進歩隆昌となり御朱印船の如きも其數を増し、又構造の點に於ても、西歐諸國東漸の影響を受けて、支那式・歐

羅巴式・日本式を折衷したのも現れ、之に従て航路も更に遠く延長さるゝに至つた。

慶長十年の頃、家康は顧問英人「ウイリアム・アダムス」に命じ、伊豆國伊東に於て、百二十噸及び八十噸の西洋型帆船を造らせたが、此中の大型船は、其後我國に漂着した「マニラ」總督乗せて墨西哥に渡航し、我國製造の船舶として最初の太平洋横斷を記録した。又慶長十八年に伊達政宗の使節支倉常長を載せて出帆した船は、長さ十八間、幅五間半、搭載人員百八十人であつて、太平洋を航過して墨西哥に著いてゐる。政宗の此舉は、宗教上からでもあつたが、又同時に海外雄飛・貿易振興を目論見てゐたことは、彼の賦した絶句の示す所である。

斯くて海外貿易と造船航海の術とは、互に原因となり結果となつて大に發達した。家康は曩に諸侯の勢力増大を忌み、彼等の有する五百石以上の兵船を江戸灣及び駿河灣に集中釘付となして仕舞つたが、貿易船に付ては益々獎勵した。原田孫七郎・魚屋助左衛門・山田長政・濱田彌兵衛・天竺徳兵衛等の快男兒が輩出したのも此の時代である。寛永元年の記録によると、此年御朱印船の海外に渡航するも百七十九隻、その仕向地十箇國を算し、内十八隻は西洋諸國と記されてゐる。西洋は何れの國なるや不分明であるが、兎に角「マラッカ」海峡を超えて印度洋を西に航したことは間違のない所である。

斯くて我國の海洋進出は再び隆昌となり、日本船の帆影は東半球に雄飛するに至つた。之と共に邦人の海外移住も増加し、南洋の要地には二千人三千人と集り住み、大刀を腰にして威武を示して居た。謂はゞ大東亞共榮圏は既に此の時代に一應は實現して居たのである。

此頃の御朱印船の一端に末吉孫左衛門の船があつた末吉船の繪馬が、京都の清水寺に遺されてゐるが、之を見ると、船中數人の女が三味線を弾いて居り、傍には男達が酒を呑み笛を吹き、或は双六を弄んで居る。千里の波濤を蹴破つて行く南洋行に對して、極めて安易な氣持を現してゐるもので、海國日本男兒の面目躍如たるものが在る。

然るに三代將軍家光に至つて、有名なる寛永の鎖國令を下し、御朱印船の停止、五百石以上の船舶製造嚴禁、商船の海外渡航禁止と相次いだ爲に、我國の海上活躍は一落千丈の悲運に陥り、後世の史家をして萬斛の涙を振はしむることに立到つた。最後の鎖國令の下つた寛永十六年は、正に西歷一六三九年、歐洲では英國が和蘭に猛烈に肉迫してゐる時で、東洋では此年英人の「マドラス」占領が始めて行はれたのであつた。

爾來黒船來寇までは、全く長夜の眠であつて、海事史上記すべき殆ど何物も無い。嘗ては東半球を縱横無陣に馳驅した日本船舶は、空しく沿海小運送の具に墮し、造船術も從て衰へ、些々た

る風波にも難破し「板子一枚下は地獄」などと、海國民の口にするさへ恥すべき言葉が平然として行はれ、神代以來の傳統と全く反する風を馴致した。

この我國の鎖國時代に、世界の覇權を握つた英國の狀態を見るに、英國が和蘭に開戦し遂に之を屈服せしめたのが四代將軍家綱の時、西班牙繼承戦争の結果「ジブラルタル」が英國の有に歸したのが七代將軍家繼の時、「クライブ」が印度經路を始めたのが九代將軍家重の時、佛領であつた「カナダ」を英國に割讓したのが十代將軍家治の時、「トラファルガル」の海戦が十一代將軍家齊の時、汽船が發明され順次大洋に乗出して來たのも同じく家齊の時、阿片戦争が十二代將軍家慶の時であつて、我國の眠つてゐる間に、東洋にまで勢力を揮ふに至つたのである。我國へは、十一代將軍家齊の時既に露船・英船等が現れ始め、幕府は古董となつて外國船撃攘令を發してゐる。寔に彼我を對照して感慨を禁じ得ない。

然し、この墮眠時代に於ても、我が海國魂は尙ほ命脈を失つて仕舞つた譯ではない。鎖國の中に於ても、和蘭を通じて歐洲の情勢を若干取入れ得たので、少數の識者は世界の氣勢も知り、最新の智識も求め、海上雄飛の要を痛感してゐた。水戸光圀が快風丸を造つて蝦夷探險を試みんとしたるが如き、林子平・本多利明・佐藤信淵等が海防を論じ航海通商を主張したるが如き、近藤

重藏・伊能忠敬・間宮林藏等が北邊を探險し測量したるが如き、其他愛國の士の事跡は必ずしも絶無ではない。

幕末に及んで外國船の來るもの多く、幕府諸侯は遽に海防に専念するに至つたが、而かも一度米國使節「ペルリ」來るや、謂ゆる「泰平の眠を覺ます上喜撰（蒸汽船）、たつた四は、いで夜も睡れず」の狀に陥つて仕舞つた。

が然し、國家の大事に際し、忽然として覺醒するは、海國魂三千年來の傳統である。明治維新の大業成つて開國進取の國是定まるや、其後に於ける我國の海上發展は、飛躍又飛躍、本來の面目を遺憾なく發揮し、歐米諸國をして「我々が數世紀の間に爲したことを、日本は五十年で果した」と歎ぜしめたのである。

幕末に於て、和蘭より贈られた威臨丸一隻より發足した海軍は、日清・日露の兩役に大勝して世界の強豪に列し、歐洲大戰後は三大海軍國の一に進み、更に今次大東亞戦争には英米兩艦隊を眞に鎧袖一觸を以て屠り去つたのである。

海運に於ても亦同じ。明治三年に始めて東京・大阪間の定期航路を開きたるものが、日清戦後には早くも歐洲・濠洲・米國の三大航路を樹立し、日露戦後には世界第六位、歐洲大戰後は第三

位に進むの發展を爲し、更に大東亞戰爭を契機として、英米兩國の海運を一蹴するの意氣と信念に燃えてゐるのである。

盛なる哉、海國日本！

悠久三千年の間、自ら一弛一張ありと雖、神代以來の海の民は、結局海の民である。

五、海に目覺めよ

海を制するものは世界を制するの事實、又我國が三千年來の海國である事實は、既に前節に於て述べた。而して今や、海國日本が輝しき建設の途を堂々と進んでゐることも、明白な眼前の事實である。大東亞戰爭は、先づ海を制するに初まり、やがて萬國共榮・八紘一字の大平和をつくらんとする「樂しき苦しみ」である。

我國は三千年來の海國ではある、然らば現在の國民の海洋認識は十二分なりやと云ふに、殘念乍ら然りとは答へ得ないのである。海事思想の普及と云ふことは、年久しく叫ばれ、若干の効果を擧げてはゐる。殊に今次の戰爭に於て、赫々たる海軍の戰果により、海に關し國民の視聽を集むるに至つた。けれども、本當に心の底から、國家の生命が本質的に海から生ひ立つてゐること

を認識してゐるか云へば、未だ十分とは申されない點が多い。

鎖國二百六十年の久しき亘り養はれた、海を恐れる——少くとも海を好まぬ思想は、維新以來七十餘年を経ても、容易に拭ひ去られてゐない。試に最も手近い一、二の例を擧げれば、我國民にして船に乗つた經驗の有る者が何割あるか、旅行に際し汽車と汽船は何れがより多く喜ばれるか、國民學校の讀本に海や船に關するものが何程あるか、ラヂオ・映畫・音曲・演劇等はどうか行樂日の目的地に海が選ばれるか、大會社の一流豪華船の客室等の裝飾が海洋特有の景物をデザインせず陸上の景觀を構圖とせる如き——數へ來れば、甚だ寂寞と云ふ外はない。海は、我が國民生活の中に溶けこんではゐないのである。口に海を説き筆に海國を稱ふる者は、必ずしも少くはない。然し、眞に海を理解し、海を愛し、海に憧憬をもつ者は多いとは云ひ得ないのが、我國の現状である。

英國では朝の食卓に向ふや、其子に向つて「汝の喰べるパンの三片のうち二片は、海軍と海運に負ふものである」と云つて、父が諭すと聞いて居る。我が國民生活も亦、英國に劣らず海に負ふ所が多いのであつて、支那事變以來國民生活に大なる變換が起つてゐるとは云へ、尙ほ海無くして我が國は生きて行けないのである。

假へば主食物である米はどうか。豊葦原の瑞穂國も、人口増加に伴つて、今や多量の外米を輸入せねばならぬが、百萬石の米を輸送する爲には十萬噸の船腹が入用である。いや、外米どころか、内地米を得る爲に、莫大な肥料を船を以て輸入若しくは移入せねばならぬ。支那事變前に於ける燐礦石・硫安・油槽の三者の輸入のみに對し、百萬噸以上の船腹が必要であつた。百萬噸の船腹と云ふのは延噸數（以下同じ）のことであつて、之を五千噸の汽船を使用して、一年十航海出来るものとすれば、二十隻、十萬總噸が専門に掛り、元日から大晦日まで無休で、就役せねばならぬのである。

卵は、最近内地養鶏業の發達により、輸入の必要は少いが、さて鶏の飼料となると、大部分輸入に俟たねばならぬ。之も支那事變前の統計であるが、飼料にする穀と玉蜀黍を輸入する爲には三十萬噸の船腹が必要だつたので、此中玉蜀黍は遙るく南米の「アルゼンチン」から運んでゐたのである。（飼料ばかりに成つた譯でもないが……）

若し何等かの理由で、之等肥料や飼料の輸入が止つたとすれば、米も卵も大不足を來たし、我が國民は忽ち飢餓に瀕せねばならぬ。世上往々にして——外米問題は別として、——米は自給自足に近いとか、卵は輸入を要しなく成つたとか稱し、新聞紙等に於ても此種の記事を見受けるが

何ぞ知らん、米を實らすべき肥料、卵を産ますべき飼料は、多々益々海を越えて輸送せねばならぬのであつて、之を生産する爲に要する從て内地増産、謂ゆる自給自足に馬力をかければ掛ける程、船を必要とするに至るのである。

謂はゞ、之等の自給自足は眞の自給自足では無く、海上航行が安全であり、輸送船舶が十分であることを、前提としての自給自足である。

其他味噌・醤油・豆腐の原料である大豆は、滿洲からの輸入であるが、之にも四十萬噸の船腹を要し、自分の領土である臺灣から砂糖を運ぶことすら、百萬噸近い船腹が入用である、等々。斯様に、我々の生活に最も手近なものゝみを見ても殆ど大部分海上輸送に依存してゐる。此外に鐵礦・原油・石炭と云ふ様な、數量の巨大な重要物資を始め、現在は輸入が熄んでゐるが、衣服の原料である棉花・羊毛・バルブ、各種工業用の諸原料、其他有りあらゆる國民生活必需品が海を越えて來るのである。

更に目を轉じて水産の方面を見ると、日本人として副食物の王者である魚類は、云ふまでもなく海より捕獲する。吾人の筋肉・骨格を作るに必要な動物性蛋白の大部分は、魚類即ち海より得て居るのである。我々の食膳から魚類を取去つた時、逞しき筋骨の日本人を期待し得るだらうか

海運は平面的に廣く且つ遠く、水産は立體的に水中深く、その活動形態は異なるけれども、何れにせよ、海に働き海を耕すのである。而して右の二者が安全に活動する爲には、海軍力を以て嚴として海を制してゐなければならぬことは、勿論のことである。

斯様に考へて見ると、我國民生活が海に依存することの大なるは驚くばかりで、海から絶縁したが最後、我々は一日も生存して行けないのである。然るにも拘らず、英國人の如く、朝の食卓で「この味噌汁の豆は船が運んで呉れたものである」と云つて教へる親達が何人有るであらうか。鰹節も煮干も使はない味噌汁が如何に不味いものであるかは、十分知り乍ら、さて鰹節や煮干が海の恩恵であることを考へてみる人が何人有るであらうか。ご飯粒をこぼせば叱るのが我國の家庭常識であり乍ら、海の恩恵について無關心に近かつたのは、寧ろ不思議と云ふ外はない。

惟ふに、我々の生活は最近まで、餘りに恵まれ過ぎて「大恩は知り難し」の狀に在つたのではないか。國民生活が餘りに十分に營まれることは、他より享けて居る恩恵を恩恵として感謝せず反て當然の如く思はせる結果を齎らすものである。今や多少の不自由を感じる様になつたのを機會に、國民は考へて見るべきである。就中海に生れ海に生きる海國民としての日本人を特に熟考して見るべきである。

前節に於て述べた如く、我が國民は神代以來の海の子であつて、我國では血のことを「ちしほ」と云ふ。即ち血の中に潮が溶けこんでゐるのであつて、外國には類例の無い言葉である。

この海國民が何時の間にか、海を好まず海を愛せず、海の恩を忘るゝに至つたのは、要するに鎖國の餘殃と稱する外はない。支那事變以來は大に變つたが、數年前まで最も人口に膾炙した俚謡に佐渡節なるものが在り、其の第一の歌が「來いと云ふたとて行かりよか佐渡へ……」と云ふのである。何と云ふ情い歌詞であらう。四十九里位は、女學生諸君が走り巾飛で一躍すべき距離ではないか。千年以上も前に、御女性の光明皇后が「から國へやる齋へ神たち」と御仰になつてゐるではないか。佐渡節の如き貧弱極る歌を、堂々たる男子、殊にやがて皇國を背負つて立つべき學生諸君が、好んで歌ひ、安價低調なセンチメンタリズムに浸つてゐたのだから、慨歎せざるを得ない。

取るに足らぬ俚謡ではあるけれども、斯る端々にも鎖國思想が尙ほ清算されてゐないのを悲しむのである。

要するに、我國刻下の急務の一は、一億國民が擧つて、海を知り、海を愛する様になることである。元來の海國である上に、南の海遙に大東亞共榮圈が確立されるのであるから、その必要は

更に倍加したのである。

軍艦にせよ、商船にせよ、將又漁船にせよ、何れも海上に在りて、陸上人の眼に觸れにくいと云ふ點も、海事思想の普及を妨げてゐる一の原因ではあるが、而し乍ら必要の前には凡ゆる手段を以て之を克服せねばならぬ。

海國民たる日本人は、先づ家庭に於て、次に國民學校に於て、中學校・女學校に於て、大學に於て、更に識者間に於て「海へ海へ」を大聲疾呼せねばならぬ。劇場に於ても海を演じ、音樂堂に於ても海を歌ひ、講壇に於ても海を説き、ラヂオに於ても海を放送し、登山に代ふるに航海を以てし、汽車旅行よりも汽船に依りて旅し、十萬人を容るゝ野球場に對し、二十萬人を容るゝ競漕場を作る丈けの心組みが必要である。

斯くして、一億國民が海に親しみ、海を理解し、海を重んじてこそ、始めて根強き海軍、日本海運、日本水産が建設せられ帝國將來の發展も盤石の上に置かれるに至るであらう。

附 録

丸の由来

「日本の船の名前にどうして丸が附いてゐるか」

之は時折受ける質問である。成程日本船舶の殆ど總てに——軍艦を除き——「丸」が附けてある。この丸は、何時の頃から、又何故に、船名に付けらるゝに至つたか、一應研究して見ても面白い問題である。

實は之に關しては、從來色々の説が行はれてゐるが、未だ定説と稱すべきものは、得られて居らない。然し、比較的有力的な説が二ある。

其一は、愛稱説で、即ち「丸」は「磨」の轉訛したものであると云ふ説である。磨は古來男子の名前に附けた卑稱で、日本書紀景行天皇の條に、豐後國の土蜘蛛に國摩侶が居り、神功皇后の條に、海人烏摩呂が有るから、その淵源は甚だ古い。後世に及んで尊稱に變り（繼體天皇・宣化天皇・欽明天皇・敏達天皇の皇子に、夫々麻呂皇子又は椀子皇子が有り、大化の功臣に蘇我石川麻呂や佐伯子麻呂が有る）更に愛稱に變り、主に童名に附ける様になつたと共に、磨から丸へ轉訛した。

それが平安朝中頃後になると、自分の愛玩物に擬人的に名前をつけるに際し、この愛稱を用ふる様になつた。「枕草紙」の犬に翁丸、源氏の名刀に友切丸、笙に蜂丸、笛に富士丸、其他此種の例は頗る多い。

この愛玩物につけた名前の丸が、後に船に及んだと爲すのが、謂ゆる愛稱説である。

此の愛稱説の元祖は誰かと云へば、今から二百四十年前に、新井白石と中納言定基卿との問答を記録した新野問答と云ふ書籍に「船などにも丸之字付候は、皆其物を愛して人のごとくに丸の字を付申候意にて有べく候」とあるのが、一番古い様である。

此説は、其後徳川時代の學者に依て祖述せられ、更に現在に及んでゐるが、常識的に甚だ通りが良いので、何時の世にも多くの賛同者を得てゐる。

然し残念なことには、何れの學者の説の中にも、實際に船名に附けた丸の例が擧げてない。何時から、如何にして始つたか、所説を裏書すべき文献に乏しいのである。

實際に船名に附けた丸の例で最も古いものは、現在までの発見では二ある。一は建久三年（今より七百五十年前、源頼朝の時）の文書に坂東丸と云ふ名の附いた船があり、二は源義經のことを書いた義經記に月丸と云ふ名の船が出てゐるのが夫れである。

だから鎌倉時代の初期に既に、船名に丸を附け、それが擬人的愛稱であることは明白だが、但しその発見はずつと後世であつて、愛稱説の元祖新井白石並に其の祖述者は之を知らず（例が擧げてないから）、他の器物がさうだから船もさうだらうと、漫然推定を下したかの様に思はれるのと、其次に出て来る文献上の丸が、却て愛稱説に反する様な根據を持つて居るのが、此説の弱點である。

第二の説は問丸説と云はれるもので、鎌倉時代の後期には、船のことを丸とも稱し、船問屋のことを問丸と云つた、その丸から船名につく丸になつたと云ふ説である。

此説は愛稱説の新野問答より三十年程後に出た小栗實記と云ふ書籍に、著者畠山泰全が述べたのが起源である。

船のことを丸とも云つたことは、一般には餘り知られない事實であるので、此説は甚だ通りが悪く、賛成者は少いけれども、丹念に文献を調べた人、謂はゞ研究家の側では、案外強く此説を支持して居る。つまり文献上の根據が多いのである。

坂東丸・月丸から後、文献上の船名の丸は一向見つからず、やつと二百十數年を経た應永十一年（足利四代將軍義持の時）の春日文書に、御座丸や御所丸などが出て来るが、之等の丸は愛稱

の意味よりも、將軍の船、御所の船と云ふ意味が強い。云ひ換えると、坂東丸や月丸と意義上の連絡がなく、全く獨立した由來を持つてゐる様に見える。そこで問丸説が有力になつて來るのである。

御所丸・御座丸以後は文献が多く、足利時代の中頃以後は何處の寺丸、何處の官丸と云つた類になり、其後段々一般化すると共に、愛稱的な丸も生じ、同時に丸は船であると云ふ意味も消えて仕舞ふが、兎も角文献の上では、此説の方がはつきりした経路を示してゐる。たゞ何故丸が船を意味したかと云ふことは、未だ判つて居らないのが、此説の弱點である。

以上が、船名の丸に関する有力な二説であるが、双方一長一短で、何れかに軍配をあげる所には來てゐない。だから當分は、各自のお好み次第と云ふ外はない。或は兩者を折衷したものと考へてもよからう。

右の外に、城郭の丸から出たと云ふ説、即ち城郭の本丸・二の丸・出丸から、船名に移つたと云ふ説もあり、徳川時代から相當の學者で之を支持してゐる者も少くないが、城郭に丸を用ひだしたのは、應仁の亂以後で、船名の丸の方がずつと古いのだから、此説は價値がない。

未だ此外に、支那の黃帝に船を造ることを教へた白堊丸の丸から出たなど、稱するものも有るが

之は聊か荒唐に過ぎる。

噸 數 の 話

船の大きさを表はす單位を「噸」と云ふことは、既に知られてゐるが、實は噸には色々種類があり、一寸判りにくいものである。よく新聞紙などに、二千噸の船に三千噸の貨物を積んだなどゝ出て居り、一見不思議な感を起させるのも、この二の噸の種類が異つてゐるからである。

噸と云ふ言葉の源は、千四百年代の頃歐洲では、船の大きさを表はすのに、其船に積み得る酒樽の數を以てすることが行はれて居り（多分酒樽は最も大切な荷物であつたからであらう）その空樽を叩くと「タン」と鳴るので、酒樽のことをタンと云つたに由來する。當時一樽二百五十ガロン入りが一タンで在つたさうで、この重量が二千二百四十封度（英國の單位）あつた。其後船の噸數の計算法は度々改正されたが、終に一八三六年から一八五三年に亘る長い協議の結果、現今用ふる様な噸數測度法が定められた。

現在用ひられてゐる噸には、容積を表はすものが三通り、重量を表はすものが二通り、合計五種類あり、各々使用場所が異つてゐる。

一、排水噸數 (重量)

之は主として軍艦に使はれるもので、重量を表はす。

即ち船の排水噸數は、船自體の重さであつて、英國單位で二千二百四十封度、尺貫法では二百七十貫、メートル法では千十六疋である。

軍艦は總て、この排水噸數で表はされるが、軍艦の重量と云つても、戰時と平時、燃料を満載した時と消費し盡した時とは、各々同じでない。そこで、排水噸數を測るには一定の條件の下で爲される。だから、軍艦の噸數は正確に云へば基準排水噸數である。

この噸數は商船には殆ど用ひられぬが、總噸數で表はすよりずつと大きくなるので、客船などでは、素人に大きな船と見せかける爲に、往々使はれる。

二、總噸數 (容積)

一八五四年に定めた測度法によるもので、英國單位百立方呎が一噸であるが、手近い例をとると我國の、天井の高さ一間半(三米)の六疊の間は略ぼ十噸に相當する。メートル法では $\frac{1000}{353}$ 立方米が一噸で、我國でもメートル法採用以來、此方を公式な單位としてある。

船に於て、各々の區劃や室の長さや幅と深さを一々計り、その容積を全部合計したものを、百立方呎即ち $\frac{1000}{353}$ 立方メートルで割つたものが、船の總噸數である。一萬噸の總噸數を有する商船は百萬立方呎の容積——普通の六疊の部屋が一千箇有る譯になる。反對に八疊・六疊・四疊半・三疊の四部屋の家は、部屋が三十六噸(天井以下)になり、之に臺所や押入を入れると約五十總噸になる。

商船の大きさを表はす場合には、この總噸數が使はれるが普通であつて、單に何丸何噸とあれど、大抵總噸數のことと思つてよい。

三、純噸數 (容積)

總噸數の中から、機關室・船員室・倉庫・荷脚水艙・其他、船を動かすに必要な場所の噸數を差引いたもので、各種の税金や運河通過料などを取立てる時の標準になるものである。

専門家にとつては極めて大切な噸數であるが、一般の人には餘り必要ではないから、たゞ斯んなものが有ると覚えておけばよい。

船の大きさを表す噸數は、本來は以上の三種である。然し、前の酒樽の場合と同じく、積み得

る貨物の數量で船の能力を表はし、夫れが船の大きさと同様に通用することもある。即ち次の二種の噸數が之である。

四、重量噸數 (重量)

この噸數は、船がどれ丈けの重さの貨物を積み得るか、つまり積載量を表はすもので、船自體の重さではなく、又無論商船にだけ用ひられるものである。

一噸は矢張り二千二百四十封度 \parallel 二百七十貫 \parallel 千十六疋で、載貨量とは、言葉を換へて云へば空船の場合と満載の場合の船の重さ、即ち排水噸數の差である。商業上は最も肝心の噸數で、貨物の運送や船の貸借に必ず使用される爲に、總噸數に次で大切であり、屢々新聞紙上に表れるものである。

五、容積噸數 (容積)

之は船に積み得る貨物の容積を表はすものである。商船に積む貨物は重さで計るものが多いけれども、中には容積が大きくて目方の軽い貨物もある。こんな場合、重量で表はす時は積みきれ

ずに、船艙が一杯になつて仕舞ひ、誠に不都合である爲に、重量一噸につき四十立方呎 \parallel 四十立方呎以上の容積を有する貨物は、總て四十立方呎を以て一噸として、船に積み込むのである。だから容積噸數は、船艙の總容積を四十立方呎で割つたものであるが、重量噸數ほど多くは使はれない。

四十立方呎 \parallel 一噸は、大體石炭の重さである。

以上擧げた容積三種・重量二種の噸數は、別の見方をすれば、船自體を表はすもの三種、積荷の量を表はすもの二種となる。而して商船に於ける之等五種の噸數の相互間には、大體一定の比率關係がある。念の爲に之を表で示せば、左の如くなる。割弧内の數字は總噸數を一〇〇とした、各種噸數の係數であつて、勿論大體の見當に過ぎない。

| | | | | |
|----|---------------|--------------|---------------|---------------|
| 噸數 | 船自體を表す噸數 | | 積荷の量を表す噸數 | |
| | 排水噸數(二〇〇)……重量 | 總噸數(一〇〇)……容積 | 重量噸數(一五〇)……重量 | 容積噸數(一六〇)……容積 |

尙ほ我國メートル法採用により、此頃は重量噸は、英單位の二千二百四十封度一噸に代ふるに千疋一噸を順次用ひる様になつた。この場合は「噸」の字を使用して、從來の英國單位と區別する。

又、噸の外に「石」と云ふ單位で、船の大きさを表はすこともある。古から千石船など、使はれたもので、元來は封建時代の經濟を代表した米を何石積み得るか、と云ふ意味から出來た單位である。現在も小型の帆船には用ひられて居るが、法律上一石は一噸（容積）の十分一と定められ、昔の意義は失はれてゐる。

之によると千石船は、現在の百總噸になる計算であるが、昔とは造船術に格段の差があり、且つ單位の意義が變つてゐるから、此の計算はあてにはならない。

昭和十七年七月十八日印刷
昭和十七年七月二十日發行

非賣品

海行く本日

編輯者 東京市麹町區大手町二丁目 海務院
 東京市京橋區京橋一丁目二番地 大日本海洋聯盟
 發行者 神戸市神戸區明石町三二 社団法人日本海運集會所
 代表者 岡崎幸壽
 電話三五四九〇一五四九六番
 事務所神戸二四一八番
 印刷者 神戸市神戸區下山手通二丁目卅二ノ廿一 海運經濟社
 代表者 小野崎省三

社團法人

