

51

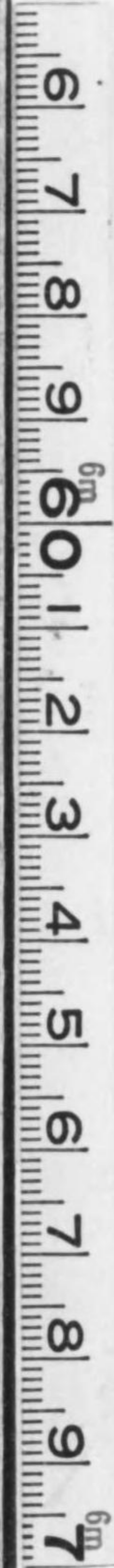
特 253

404

名古屋市貿易委員會資料第六輯

歐洲戰亂と海運界

名古屋市産業部貿易課



始



40
5

特253
404

歐洲戰亂と海運界

目次

- 一、第二次歐洲戰亂……………一
- 二、第一次歐洲大戰……………三
- 三、大戰と船舶増減狀況……………五
- 四、大戰と邦船の活躍……………八
- 五、海運界の現勢……………一七
- 六、今次戰亂に當りての見透し……………二六
- 七、日本海運界の將來……………三〇

歐洲戰亂と海運界

一、第二次歐洲戰亂

第一次歐洲大戰に於て、四年間、獨逸は善く戦つたが、遂に聯合軍の包圍陣に抗し得ず屈服するに至り、結局ヴェルサイユ條約の履行を餘儀無くせられ、泣く、泣く、領土を失ひ、殖民地を奪はれ、巨額の賠償金をも提供せねばならず、獨逸は此の敗戦に依り、軍備施設は勿論、平和産業の基礎迄も棒に振り、戦前英國に次ぎ約五百五十萬噸の船舶を所有して活躍して居つたものが、其の大部分を喪失してしまつた。

大戰當時、一陸軍伍長として獨逸戦線に奮戦して居つた、熱血青年アドルフ・ヒットラーは如何にして戦後の祖國を再建すべきかに就き、日夜火の如き熱意に燃へて居つた。爾來數年にして、彼ヒットラーは、ナチス黨の建設に依つて祖國再興を具體化し、ヴァイツェン政治を以て年と共に國力の恢復を計り、良く統制されたる施政を實行し、十數年にして茲に再び大獨逸を出現せしめた。

實力を再興した、と信ずるヒットラーは、愈々舊領地回復の念押へ難く、ヴェルサイユ條約の不合理性を喝破し、得意の無血外交を以て既にオーストリア、チェッコ、を獲得し、本年初夏頃よりは再び、ダンチヒ廻廊地復舊に乗出し、



二
又も無血外交に依り成果を収めんと試みた。然し重なるヒットラーの威嚇に、英佛も遂に悲壯なる決心を固むるに至りポーランドも英佛の援護に頼り、ヒットラーの要求には應じなかつた。

獨逸は本年八月、ソヴェート聯邦との間に、通商協定、不可侵條約の成立に成功し、自國東部方面の安泰と爲し得たるに乘じ、ポーランド問題を積極的に料理せんとするに至り、活潑なる行動を起し始めた。

本年九月一日、獨逸軍は波蘭土國境を越へ戦時行動を開始した、英佛はポーランド救護に立つ事に決意し、九月三日對獨逸戰を布告した。ポーランド軍は到底獨逸軍の敵にあらず、ダンチヒ廻廊地方面も、首都ワルソー方面も、半月足らずして不利に陥り、十月五日には、ヒットラー自らワルソー入城式を舉行し、獨逸軍の偉大さを世界に誇つた。之より先九月十七日ソ聯軍と波蘭土を進撃、彼の舊領回復と發言權を獲得した。獨逸兩國は、遂に波蘭土分割と意見一致し、ブレストサトウスタ市を中心とする線の以東をソ聯へ割譲する事迄も決めてしまつた様である。

開戰當初より、伊太利、ルーズヴェルト、其他中立國が間に立ち和平斡旋を爲すならんなど、噂は噂を生み、紙上に傳へられ、又事實ムツソリニーの如きは、自國の利害をも熟考、各交戰國の眞意を探るに努めつつある様なるも、未だ其の機に到らざるものと見られる。

當のヒットラー總統は、獨逸開戰當初總ゆる積極的態度を採つて居つたのであるが、ポーランド占領略ぼ成るの頃より獨逸開戰の目的は既に終つた、獨逸は英佛を敵として戦はねばならぬ理由を持たない、此機會に關係諸國が集つて一大和平會議を開き、眞の平和確立を期すべきであるとのチエスタアを放送するに至り、十月六日ヒットラーは獨逸國會

に於て、以上の趣旨に依り、和平提議、大平和會議提唱を行つた。英佛兩國は、ヒットラー提唱に慎重検討を加へたがヒットラー提唱には信用を置けない、ナチス黨政權下の獨逸との話は困難である、獨逸がチエツコもポーランドも元通り返し誠意を示しての和平提議で無くば應じられない、と十月十日より十二日に亘り、英佛兩國は公式に宣言するに至つた。

第一次歐洲大戰の悲惨事を思はば、戰爭を避けたい心理は内外人共同である、殊に目のあたり其戰禍を見た歐洲人の間には、其の感深きものがあらう、従つて今次交戰國は双方共戰意充分で無いのは事實の様だが、今となりては引くに引かれぬ立場に置かれて居る。今日では、長期戦已む無しと觀念するに至つた様であり、吾々海運人の間でも長期戦と觀て對策を研究し適策實行に進むべきである。以下項を追ふて、海運界に及ぼす影響に就き述べて見る。

二、第一次歐洲大戰

今次歐洲戰亂が海運界に如何なる影響を持來すであらうか？、を見極めんとせば、此に似通つた點の多い第一次歐洲大戰、即ち大正三年七月に開戦し、大正七年十一月休戦となつた滿四年五ヶ月間に、實際海運界に如何なる影響を及ぼすに至つたかを検討して見る事が非常に参考に爲ると思ふのである。

先づ大戰當時現存せし世界船舶の噸數を見れば

合計 四九、〇九二千噸

英 國	二一、〇四五千噸
獨 逸	五、四五九千噸
米 國	五、三六八千噸
諾 威	二、五〇五千噸
佛 蘭 西	二、三一九千噸
日 本	一、七一一千噸
伊 太 利	一、六六八千噸
和 蘭	一、四九六千噸
瑞 典	一、一一八千噸
奧 匈	一、〇五九千噸
西 班 牙	八九九千噸
希 臘	八三七千噸
丁 抹	八二〇千噸
其 他	二、七八八千噸

の如くで、獨逸は當時海運國としても非常な威力を持つて居つたのである。

日本は未だ伊太利、和蘭と同格の地位に在り、且つ英、獨、米の東洋に於ける地盤も強固なもの有り、邦船の活躍範圍は到底今日の如きもので無かつた。

三、大戦と船舶増減状況

第一次大戦に際し、交戦國所有船其他が何の程度に増減して居るかを示せば次の様になつて居る。

イ、商船の軍用徴發

英 國	大正四年末	六〇〇萬噸
	同 六年三月	一、八五〇萬噸 (全體の88%)
佛 國	同 四年末	一〇〇萬噸
	同 六年八月	一五〇萬噸
	同 六年末	殆んど全部
伊 太 利	同 六年	一〇〇萬噸見當
米 國	同 六年四月	五四萬噸 (參戰直後)
	同 七年休戦當時	四二七萬噸

日本

三〇萬噸

ロ、商船の撃沈

大正三年中

二六萬噸

同 四年中

一六〇萬噸

同 五年中

二〇五萬噸

同 六年中

六六〇萬噸

六年二月に無制限潛艦戦開始した。

然して被害統計を見れば、合計一、二八〇萬噸にして、聯合國船一、〇五〇萬噸、中立國船二三〇萬噸となつて居る。

英國船は七七〇萬噸、日本船は一二八千噸である。

ハ、機能喪失船

獨逸船

五〇〇萬噸

露國船

五〇萬噸

ニ、船舶の補充

大戰中造船高

一、〇八〇萬噸

(英國四三〇萬噸、其他六五〇萬噸)

英國其他が使用せし敵國船舶

二三九萬噸

(英國七一萬噸、其他一六八萬噸)

以上此等を概括して觀れば

聯合國側軍用に提供

約二、六〇七萬噸

撃沈其他の被害

約一、二八〇萬噸

機能喪失船

約 五五〇萬噸

計 約四、四三七萬噸

造船高

約一、〇八〇萬噸

敵國船使用

約 二三九萬噸

計 約一、三一九萬噸

差引減少 約三、一一八萬噸

となり、即ち當時の世界船舶として、三割近くを失ひ、一般貿易從事船としては六割七分にも達する減少にして、如何に貿易を阻害したかは想像以上のものが在つたのである。

此上に戦時に於ける船舶利用率の低下、即ち

- (1) 航海距離の延長
- (2) 碇泊時間の延長
- (3) 航行許可制度に依る運航上の不便
- (4) 老朽船の増加
- (5) 修繕工事の遅延

の如き事實を考ふる時は、實に戦慄せざるを得ざる影響であつたのである。

四、大戦と邦船の活躍

日本が第一次大戦に参加したのは大正四年八月で、戦闘は支那青島の一廓を主とし、其餘は英佛軍に對する援助で、言はば樂な参戦であつたのである。日本は大正三年末に於て一八五萬噸の船舶を所有して居つた、其中約三〇萬噸は軍用に供したと言はれて居るから、残りの一五〇萬噸以上が一般貿易に従事せしめ得た譯である。尤も此中本邦トランプ船として、當時海外進出中聯合國側の備船となりしもの有りしとは言へ、邦船が此大戦に當り大に活動の機會に恵まれ、今日大海運國と爲るの礎石ともなつたのである。

次で日本海運界に及ぼせる好影響に就き夫々項目を分け左に記述する。

イ、日本船舶

大正三年末 一八五萬噸

同 八年末 三〇〇萬噸

大正四年頃より海運業活況を呈し始め、大正五年には新造船、古船輸入など旺盛となり、六年には貨物船の賣買重噸一千圓の相場すら出現した、六年九月には船舶管理令の發布とも爲り政府の統制強化さるるに至つた。

ロ、本邦貿易の増進

	大正三年	同 六年	同 八年
歐洲向	百萬元 九一	百萬元 三三五	百萬元 一九四
北米向	一九六	四七八	八二八
亞丁向	〇・三八	三・四九	二五
濠洲向	一〇	二七	三〇
印度向	二六	一〇一	{ 一一六 (七年) 二〇二 (七年)
南洋向	五	三六	{ 五七 (七年) 七一 (七年)

歐洲開戦當初は日本經濟界混亂、株式市場閉鎖、金利高騰、航路の不安、保険料騰貴、爲替取組不能等の事あり一般財界不安に陥りしが、歐洲の狀勢漸次判明するにつれ、冷靜に立歸り、歐洲に於ける食料品の需要、軍

需品の買氣、獨逸其他の商品杜絶に代る一般貿易發展等を知るに及び、日本に有利な狀況と爲り、事業界に曙光を認め、市場直ちに恢復、月を追ふて盛況を呈するに至つた。

ハ、船腹不足狀況

外國貿易船入港統計

◎神戸港

	大正二年	大正七年
英國船	六二九隻	七七隻
佛國船	六三隻	一〇隻
伊太利船	六隻	—
和蘭船	二〇隻	四七隻
瑞、諾、丁、船	二九隻	二八隻
露國船	一〇隻	六三隻
獨逸船	一六六隻	—
奧國船	一六隻	—
米國船	五七隻	四二隻

支那船

四隻

四一隻

計

一、〇〇〇隻

三〇八隻

三分の一以下に減つた譯である。

日本船

一、五九四隻

二、二四六隻

◎横濱港

英國船

四一七隻

六五隻

佛國船

三六隻

二隻

伊太利船

—

—

和蘭船

一〇隻

六一隻

瑞、諾、丁、船

二八隻

一八隻

露國船

一隻

二三隻

獨逸船

一一隻

—

奧國船

一三隻

—

米國船

五五隻

五五隻

支那船

—

二七隻

計 六七一隻 二五一隻 一一

六割二分減となつて居る。

日本側 六二四隻 一、〇六二隻

以上増減の様を見れば、外國船の撤退率相當に上るも、他方日本船の入港激増し居り、隻數に於ては戦前と大差無き様に見ゆる。尤も日本船にしても、其就航營業範圍は非常に狭められ居りしは事實に付、船腹不足の狀況は依然極度の程度にありしものである。

ニ、運賃上騰の狀況

◎定期船運賃の變動(雜貨を標準とす)

仕向地	大正三年	四年	五年	六年	七年	八年
歐洲命令船	五〇志	五五志	六〇志	九〇志	九〇志	一二〇志
同 自由船	五〇志	六五志	一〇〇志	一三二志	八〇〇志	一八〇志
同 外國船	五〇志	七九志	一二〇志	一四〇志	—	—
北米命令船	六・五〇弗	六・五〇弗	七・五〇弗	八・五〇弗	八・五〇弗	八・五〇弗
太平洋命令船	六・五〇弗	七・五〇弗	九・〇〇弗	二五・〇〇弗	三〇・〇〇弗	一二・〇〇弗
同 自由船	—	—	—	—	—	—
同 臨時船	—	—	—	四三・〇〇弗	四五・〇〇弗	一五・〇〇弗

濠洲命令船	二五志	三〇志	四〇志	五〇志	五〇志	五〇志
同 自由船	—	—	五八志	一〇〇志	二五〇志	一五〇志
甲谷陀自由船	三・〇〇圓	八・〇〇圓	一八・〇〇圓	三八・〇〇圓	六〇・〇〇圓	四〇・〇〇圓
孟買定期船	一一・〇〇圓	一三・〇〇圓	一八・〇〇圓	四〇・〇〇圓	四〇・〇〇圓	四〇・〇〇圓
同 臨時船	—	一五・〇〇圓	二四・〇〇圓	五五・〇〇圓	六五・〇〇圓	四五・〇〇圓

以上は當時の公表貨率なるが、實市場に於ては、其時の配船及び餘一積一の如何に従ひ、貨率の上にプレミアムが付き、歐洲行一噸一、三〇〇志位迄上つた事もある。

◎石炭運賃の上騰

九州—横濱間	九州—香港間	
大正三年七月	〇・五〇圓	一・五〇圓
十一月	〇・七〇	一・八〇
四年三月	一・四〇	二・四〇
七月	一・三〇	三・三〇
十一月	一・六〇	二・九〇
五年三月	二・五〇	七・〇〇

ホ、標準船價及び備船料
 ◎船 價(重量噸一噸當り)

ホ、標準船價及び備船料
 昨今門司—横濱間標準運賃は四・六〇圓である。

七月	二・三〇	五・七五
十一月	三・八〇	六・七〇
六月三月	六・〇〇	九・七五—一二・〇〇
七月	八・〇〇—九・〇〇	一四・〇〇—一五・〇〇
十一月	七・七〇—八・三〇	一五・〇〇—一四・〇〇
七月三月	六・五〇—七・五〇	一四・〇〇—一五・〇〇
七月	九・〇〇—一〇・〇〇	一五・〇〇—一六・〇〇
十一月	一〇・五〇—一〇・七〇	一五・三〇—一五・五〇
八月三月	三・五〇—四・〇〇	五・五〇—七・〇〇
七月	五・四〇—五・五〇	八・〇〇—八・五〇
十一月	六・一五—六・四〇	七・五〇—八・〇〇
九月三月	四・三〇—四・六〇	七・五〇—八・〇〇

◎備船料(重量噸一噸當り)

今年八月頃の標準は、新船四〇〇圓、古船三〇〇圓位である。

新造船	大正三年七月	一・一〇〇〇圓	五年七月	二・四〇〇〇圓	七年七月	八・一〇〇〇圓
古船		八〇〇〇		一・三〇〇〇		七〇〇〇〇
大型船	大正三年七月	—	中型船	一・七五圓	小型船	—
	十一月	—		二・〇〇		—
	四年三月	—		三・〇〇		—
	七月	四・五〇圓		三・九〇		三・三〇圓
	十一月	七・〇〇		六・〇〇		四・五〇
	五年三月	一七・〇〇		一六・〇〇		一・〇〇〇
	七月	一六・〇〇		一二・〇〇		一〇〇〇〇
	十一月	一五・〇〇		一三・〇〇		一一〇〇〇
	六年三月	一七・〇〇		一五・〇〇		一三・五〇

七月	三一〇〇〇	二七〇〇〇	二五〇〇〇	一六
十一月	三〇〇〇〇	二五〇〇〇	二一〇〇〇	
七月三月	三八〇〇〇	三〇〇〇〇	二五〇〇〇—二六〇〇〇	
七月	四五〇〇〇—四七〇〇〇	三五〇〇〇—三六〇〇〇	二六〇〇〇—二八〇〇〇	
十一月	三四〇〇〇	三〇〇〇〇—三一〇〇〇	二三〇〇〇—二五〇〇〇	
八月三月	七〇〇〇—一〇〇〇〇	七〇〇〇—八〇〇〇	七〇〇〇—七五〇〇	
七月	一七〇〇〇—一八〇〇〇	一三〇〇〇—一六〇〇〇	一〇〇〇〇—一三〇〇〇	
十一月	一五〇〇〇	一一〇〇〇	九〇〇〇—一一〇〇〇	
九年三月	九〇〇〇—一〇〇〇〇	八〇〇〇—九〇〇〇	九〇〇〇—一一〇〇〇	

今年八月に於ける標準率は、大型船六〇〇〇、中型船八〇〇〇、小型船一〇〇〇〇圓位である。

へ、其他 参考事項

◎大正六年十月、船舶管理令實施せられ、對外備船及び外國諸港間のみの航海は制限せらるるに至り、邦船活動の自由を制限せられたり。

◎此迄本邦を根據とし居りたる邦船トランパーが海外港間に進出中に聯合國側に備船せらるるものも生ぜり。

◎戰事國が種々なる制限を設けし爲め本邦船の活躍にも種々不便在り一層船腹不足を感じしめたり。

◎不定船遠洋方面活躍狀況次の通りである。

大正三年七月	三三三隻
五年七月	一一一隻
七年七月	三三三隻

◎船 鐵 交 換

大正六年四月、約束成立し、鐵材二五萬噸を受取り、新船三七萬噸（重噸）を渡し、残り三七萬噸分を邦船として保留せり。

◎對 米 提 供 船

大正七年二月、米國に對し一五萬噸（重噸）を提供す。

五、海 運 界 の 現 勢

今次歐洲戰亂が海運界に如何なる影響を及ぼすべきかを考察せんとせば、現在の海運勢力を充分に検討する要があるイ、世界所有船の隻數及總噸數（百噸以上のもの）

合 計	二九、七六三隻	六八、五〇九、四三三噸
-----	---------	-------------

昭和十四年六月末現在ロイドレジスター調査

内譯		
英本國及愛蘭	六、七二二隻	一七、八九一、一三四噸
英屬領	二、二五五隻	三、一一〇、七九一噸
米國(海上)	二、三四五隻	八、九〇九、八九二噸
同(湖上)	五〇八隻	二、四五一、六四一噸
日本	二、三三七隻	五、六二九、八四五噸
諸威	一、九八七隻	四、八三三、八一三噸
獨逸	二、四五九隻	四、四八二、六六二噸
伊太利	一、二二七隻	三、四二四、八〇四噸
和蘭	一、五二三隻	二、九六九、五七八噸
佛國	一、二三一隻	二、九三三、九三三噸
希臘	六〇七隻	一、七八〇、六六六噸
瑞典	一、二三一隻	一、五七七、一二〇噸
丁抹	七〇五隻	一、一七四、九四四噸
西班牙	七七七隻	九〇二、二五一噸

其 他 三、八四九隻

六、四五六、三五八噸

此を第一次大戦當初の現存高に比較せば、合計噸數に於て約四割増加となつて居り、日本は三倍一九の大船隊を所有するに至つて居る。

口、日本に於ける最近新造船

昭和十四年一月—六月間

月別	貨物船	客貨船	計
一月	二隻 七、〇〇〇噸	—	二隻 七、〇〇〇噸
二月	一五隻 八九、二〇〇噸	—	一五隻 八九、二〇〇噸
三月	一二隻 五三、一〇〇噸	三隻 九、三五〇噸	一五隻 六二、四五〇噸
四月	三八隻 一八八、八二〇噸	—	三八隻 一八八、八二〇噸
五月	三五隻 一二八、五一〇噸	—	三五隻 一二八、五一〇噸
六月	三六隻 一五七、六九〇噸	五隻 二八、三五〇噸	四一隻 一八六、〇四〇噸
計	一三八隻 六二四、三二〇噸	八隻 三七、七〇〇噸	一四六隻 六六二、〇二〇噸

此を見れば、日本造船界の能力も相當なものがある、問題は鐵材其他の材料、及び職工、動力等の整備に在るべきが、此等は必要に應じ改善の道が開け得る。

ハ、我國外國貿易及び商船隊發展指數

年 度	輸出數量指數	輸入數量指數	船舶噸數指數
大正 二年	一〇〇、〇	一〇〇、〇	一〇〇、〇
同 五年	一三〇、五	九〇、七	一一三、一
同 七年	一四六、五	一〇五、二	
同 八年	一二七、四	一二六、三	一五五、〇
同 十年	一〇一、五	一三〇、九	一二三、六
同 十四年	一五八、八	一七四、二	二六一、三
昭和 四年	二〇五、三	一九六、五	二七九、一
同 五年	一八二、四	一七〇、八	二八七、七
同 八年	二二八、八	二〇〇、〇	二八三、八
同 十一年	三〇九、五	二四四、四	二八一、〇

貿易の方は、一次大戦に當りても突飛な數量とはなつて居ない。輸送の上に極端なる不便を感じたのは主として外國船撤退し船體過少になつた爲めである。日本船舶の増加は年を追ふて順調なる數字を示して居る譯である。

ニ、邦船配船の現状

本年八月に於ける定期船配船の範圍は、歐洲、阿弗利加(東、南、西)印度、地中海、南洋、濠洲、北米(東、西)中米、南米(東、西)ベルシャ灣の各方面に亘り一大威力を發揮して居る。又重量噸二千噸以上の不定期船配船の状態を觀察すれば

地 區	隻 數	噸 數
歐洲、南米	一四隻	一三六、三八四噸
阿弗利加	三隻	二六、四九八噸
北米大西洋	一八隻	一八〇、二八二噸
北米太平洋	三五隻	三九五、四一八噸
濠 洲	七隻	六六、三〇六噸
印 度	一九隻	一七五、三五八噸
南 洋	八七隻	七一八、二九二噸

の如く、一八三隻一七〇萬噸が重要貿易に従事して居る。

此を綜合して觀れば、日本海運の現勢威大なりと言ふ事が出来る。

ホ、主要航路の運賃率

昭和十四年八月調

航路	貨物	運賃
若松—京濱	石炭	四・八〇圓
大連—横濱	豆粕	〇・三八
大連—阪神	同	〇・三三
若松—香港	石炭	六・五〇
若松—マニラ	同	六・五〇
若松—新嘉坡	同	九・〇〇
日本—北米太平洋岸	雜貨	一〇・〇〇弗
日本—北米大西洋岸	同	一〇・〇〇
北米—日本	屑鐵	八・五〇
比島—北米	砂糖	六・七五
大連—歐洲	大豆	二・五志
西貢—英歐	米	五〇志
爪哇—歐洲	砂糖	三・二志半
日本—歐洲	雜貨	一〇〇志

日本—濠洲	同	八三志
日本—孟買	同	三三・〇〇圓
日本—甲谷陀	同	三一・〇〇
日本—香港	同	一〇・〇〇
日本—新嘉坡	同	一六・〇〇
日本—南阿	同	六八・五〇
日本—西阿	雜貨	八五・〇〇
日本—伯國	同	六〇・〇〇
日本—亞國	同	六〇・〇〇
日本—智利	同	一九・五〇弗
リパプレート—英歐	雜穀	五〇志半
智利—歐洲	硝石	二五志

日本近海を除き、今次歐洲戰亂後間も無く、二、三割方上騰した。
 昭和十四年八月調

八、九千噸型 五・五〇圓
 六、七千噸型 五・八五

五千噸型	六・七五
四千噸型	八・〇〇
三千噸型	八・五〇
二千噸型	一一・〇〇
二千噸以下型	一三・〇〇

海運聯盟自治統制協定標準率を越ゆるを得ず、此程度に釘附けられて居る。

ト、日本海運關係(貿易外)收支

第一次大戦以降の收支を次に擧げて見る。

年度	收入	支出	差引受取勘定
大正三年	五五、〇〇〇 <small>千圓</small>	一六、〇〇〇 <small>千圓</small>	三九、〇〇〇 <small>千圓</small>
同四年	七〇、〇〇〇	二〇、〇〇〇	五〇、〇〇〇
同五年	一八五、〇〇〇	二七、〇〇〇	一五八、〇〇〇
同六年	三〇八、〇〇〇	三四、〇〇〇	二七四、〇〇〇
同七年	五〇一、〇〇〇	五一、〇〇〇	四五〇、〇〇〇
同八年	四五五、〇〇〇	七五、〇〇〇	三八〇、〇〇〇

同九年	三六八、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	二六八、〇〇〇
同十年	二一七、〇〇〇	七七、〇〇〇	一四〇、〇〇〇
同十一年	一七三、〇〇〇	六二、〇〇〇	一一一、〇〇〇
同十二年	一六四、〇〇〇	六〇、〇〇〇	一〇四、〇〇〇
同十三年	一八六、〇〇〇	六八、〇〇〇	一一八、〇〇〇
同十四年	一九六、〇〇〇	六七、〇〇〇	一二九、〇〇〇
同十五年	一九二、〇〇〇	六七、〇〇〇	一二五、〇〇〇
昭和二年	一九九、〇〇〇	六七、〇〇〇	一三二、〇〇〇
同三年	二一六、〇〇〇	七八、〇〇〇	一三八、〇〇〇
同四年	二三八、〇〇〇	七九、〇〇〇	一五九、〇〇〇
同五年	一九四、〇〇〇	六九、〇〇〇	一二五、〇〇〇
同六年	一六六、〇〇〇	六六、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇
同七年	一八一、〇〇〇	八二、〇〇〇	九九、〇〇〇
同八年	一三一、〇〇〇	一〇五、〇〇〇	一二六、〇〇〇
同九年	二五一、〇〇〇	一〇六、〇〇〇	一四四、〇〇〇

同 十年	三〇三、〇〇〇	一二五、〇〇〇	一七七、〇〇〇
同 十一年	三三四、〇〇〇	一四〇、〇〇〇	一九四、〇〇〇

第一次大戦に依る好影響は大正五年より同九年に及び居り、其海運實收十五億圓を超へて居る事は特筆すべき事柄である。

六、今次戦亂に當りての見透し

扱て此より今次歐洲戦亂が日本海運界に對し、果して如何なる影響を起すべきかの見透しであるが、此は先づ此の戦亂が短期の後に和平と爲るか、或は伊太利、亞米利加の如きも參戰する様な事が起り、戦争擴大、長期に亘るかに從つて見方が非常に違つて來る譯である。

此處では、此の戦争は尠くとも二年以上は續き、ソ聯は戦争を長引かしむる様の工作を採るならん、伊太利も參戰の餘儀無きに至らんとの豫想に於て研究して見たいと思ふのである。

次に第一次大戦當時と、今次とに於ける海運界の狀勢を比較して見よう。

イ、船 腹	第一次戦當時	四九、〇九二千噸	
	今 次	六八、五〇九千噸	約四割増加

日本は一、七一一千噸に對し五、六二九千噸であるから、三倍二九と増大して居る。

ロ、船 質

船舶の構造速力優秀、荷役力増加、運航能率優良など二十五年前に比し甚しく改善されて居る。

ハ、海 運 經 營

船舶經營の上に於ても合理的に運行さるゝ様になつて居る。一例として言はゞ、往年は僅かに郵、商二社を「一社船」と呼び、其他は一括して「一社外船」として存在せし調子にて、一般市場人の海運に對する知識も幼稚であつた事は否めない。此等が能率の上に於ても今日の如くでなかつた。

ニ、航 路 の 範 圍

本邦船航路の範圍は數倍に擴大されて居る。

ホ、本邦對外貿易

輸出數量三倍強、輸入二倍四程度に増加し居る事は既述の通りである。

ヘ、本邦に於ける基礎的影響

日支事變の影響

原料入手難

工、産業原動力不充分

生産力低下

人的資源不足

物價上騰

ト、運賃問題

海運統制は民間自治統制より官治統制に向ひつゝある。

運賃、配船共相當に統制を受けるであらうが、運賃の如きは外貨獲得の見地よりするも、適正なる上騰は可とすべきであらう。

第一次戦の折の如き突飛な上騰は制限せらるゝ事となるであらう。

チ、中立國船の進出

米國、和蘭、其他中立國船は東洋にも相當進出し來る事とであらう。

リ、戦時保険

戦争が擴大するにつれ、戦時保険料は増大すべく、貿易困難にも至るであらう。

ヌ、各國の統制

交戦國は勿論、第三國と雖も、不急必需品消費、食料品配給、原料品獲得、平和産業の維持、經濟確立等國力に影響する事柄に對しては、強力なる統制實行に當る事であらう。此等を察すれば、第一次戦當時の調子にて海上

貨物の移動を示すや否やは、疑問とせざるを得ない。

以上が大體重要な判断資料となるべき諸點で、之を要約すれば船腹、船賃、海運施設に於ては凡て向上して居るから、充分能率を發揮し得るが、荷動きの基礎たる貿易に於ては既に約三倍に上つて居り、日支事變下諸状態困難の折柄、今次大戦の好影響を此上何れ丈活用好轉せしめ得るか、重要問題であるのである。各國共、自給自足、統制經濟、物資保存等に就き強力なる統制を行ひつゝある折柄、日本に採りても不便利な點も可なり尠しとせず、殊に現下人的要素の不足、原料及び動力などの窮屈なる點等彼是充分考察すべきものがある。依つて茲に今次海運の見透しに就き、大膽に斷案を下さんか。

◎日本貿易が第一次戦當時の調子に激増する様な事は期待出来ない。

◎勿論通例の好調は速からず現はるゝであらうが、之とて確實に調子附くのは、大戦が二年以上に及んだ其後である。

◎船腹に就ては總括的に觀て、極端な不自由に陥る事無きも、局部的には「積」不足の事も起るべし、尤も船腹が多少でも足らぬ場合は一口の實貿易に對し甲乙丙と數人の話題に上るが例なるを以て、所謂「積」不足の聲が起る事無しとせざるも、實貿易に對しては左程の困難無しと言へるであらう。大戦が二年以上に及ぶ場合は日本船の新造も増加せしめ得、又日支事變に對する徵用も餘程御用済になるであらう。

◎運賃率に就ては、船體に對する戦時保険料、燃料其他の上騰、運航日時延長勝ち、船員手當増加、經營諸掛増加等を考慮せば當然可なりの上騰は免れぬ事である。尤も海運諸統制下に在る今日、第一次戦當時の如き突飛な運賃は

現はれ得ないものと見るを得る。日本としては、外貨獲得に依る国力涵養の點もあるのだから、貿易を阻止せぬ程度の運賃率は當然許さるべきである。の如くなるべし、と觀て大過無しと思ふものである。

七、日本海運界の將來

戦争と海運とは離すべからざるものである。殊に近代の戦争は、大動員化、機械化、銃後戦、經濟戦と複雑多岐になつて來、船舶は重要な戦時機關となつたのである。日本海運の如きも、一戦争を経る毎に飛躍を爲しつゝあるが、次の大勢を見れば良く其の傾向が判るのである。

◎日本海運の發展

明治 七年	一一八隻	二六、一二〇噸
同 二十五年	六四二隻	一〇二、三〇一噸 (日清戦争前)
同 二十九年	四一六隻	三五四、四一八噸 (同 後)
同 三十五年	五五八隻	五八二、九三四噸 (日露戦争前)
同 四十年	八五八隻	一、〇六九、四四七噸 (同 後)
大正 二年	一、〇六〇隻	一、四六六、五二〇噸 (一次歐洲大戦前)

同 八年	一、六七九隻	二、七九〇、三〇一噸 (同 後)
昭和 四年	二、〇五九隻	四、一八六、六五二噸 (世界恐慌の年)
同 十一年	二、三六七隻	四、二一五、六九〇噸 (日支事變前)
同 十四年	二、三三七隻	五、六二九、八四五噸 (二次歐洲大戦前)

即ち我日本は、戦争の都度其国力を増大して居る。之は今次日支事變、二次歐洲大戦に當つても例外とはならないので、吾當業者は専心此機會を活用し、數年ならずして一千万噸位の船隊を造上げ、平和貿易の確立に盡すべきである。我日本は僅かに三八二、三〇九平方杆の面積を有するのみである、其中には七千萬を越ゆる人口を持つて居り、然かも年々増加の傾向に在る。自國産物資は甚だ貧弱で、近代生活必需品たる棉花、羊毛、石油、鐵、穀類等皆不足なものばかりである。

多數の國民を養ふには苦心の多い國柄である。

然るに日本の領土其ものは狭いが、海面を検討すれば極東—東經百五十六度三十六分四十八秒、極西—東經百十九度十八分二十四秒、極南—北緯二十度二十五分二十四秒、極北—北緯五十度五十五分二十四秒の間に跨り、亞細亞大陸の東に沿ひ、斜に北東から西南に點在する列島と朝鮮半島とから成つて居る、四面皆海の小島帝國で、其領海の範圍は可なり廣いのである。然して米大陸、南洋諸島、濠洲等に相對し、印度、阿弗利加、南米、歐洲との交通海路にも便宜の地點に當り、亞細亞大陸に對しては其を保護するが如き體勢とも言ふべき地形を備へて居る。

我日本には、天災、地變も屢々である。氣候にして變化が多く、一日として天候と無關心では居れない、生活の樂な國とは言へない、不斷に緊張した努力を必要とする。此に依つて日本人は自然に眞面目、勤勉、簡易生活と云ふ様に訓練されて居る。島國に生れて居るから海に對する知識も大陸國人に比せば優秀で、海事に注意を拂つて居る。人口が多いのであるから、出来る丈多數の日本人を海外に移住せしめ、事實上に領土の延長を計る事も肝要であるが、地理的にも海を活用すべき宿命を持つ吾々は、海運業の如き重要事業は第一に益々發展せしむべきである。日本を一大工場地帯化し、原料を海外より、製品を海外へと國民の優秀技能を發揮せしむるに全力を盡さば、一億、二億、と殖へて行く國民を養ふに大した苦難は無いと思ふ。況んや吾々の隣國には今後生活の向上にも期待される人種が多數居るのである。彼等が年を追ふて日本品に生くる様になれば日本との貿易は益々密になるのである。

斯く觀るならば日本海運業の益々重要たる事は多言を俟たない。今次大戰に當りては業者は單なる目前の打算に囚れず、過去の事實たる、「一戰を経る毎に飛躍す」を再び實現するに努め、一千萬噸を足れりとせず、千五百萬噸にも増大して行くべきである。日本海運の活躍には東洋を根據とするものは勿論、七洋の外國港間にも、もつと、もつと手を延ばさねばならないのである。

(昭和十四年十月十五日記)

本資料は本市貿易委員會の一委員より提出されたものである。

昭和十四年十一月二十五日印刷
昭和十四年十二月一日發行

〔非賣品〕

名古屋市東區徳川町七丁目二〇番地
編輯兼發行人 林 貢

印刷所 名古屋市中區南久屋町三丁目四番地
名古屋印刷株式會社

發行所 名古屋市産業部

400

57

終

0
7