第二款　歐洲戰亂の初期

大正三年七月突如として歐洲戰亂が勃發した。固より當初に於いては戰局の永續如何を豫測する者も無かつたが、我國も日英同盟の誼に依つて參戰したので、先づ敵の根據地青島を攻略する必要起り、此のために陸海軍御用船八十二隻、二十六萬五千餘噸が徵用さるるに至り、我海運界には早くも一脈の春風がただよつた。然るに青島陷落して御用船は續々解除された上に、宣戰布告に先んじて青島を脫出したる獨艦數隻は印度、南洋、歐洲方面に出沒して狂暴を振舞つたので此の方面の航海不安となり、海運界の氣勢は一時大に挫かれた。

併し戰亂は日を追ふて擴大し、聯合國及中立國の船舶は續々軍用のために徵用買收されて通商界より退き、又獨艦のために擊沈さるるものも益〻增加したのに對し、各國の造船能力は軍用に傾倒して商船補充の遑なかつたので、船舶需給關係は世界的に均衡狀態を失し、其の影響は漸次我海運界に波及するに至つた。海運市況のバロメーターたる門司、橫濱間石炭運賃を見るに、大正三年末六十五錢より、翌四年二月には早くも一圓二十錢に奔騰し、又東洋方面の外國船相次いで歐洲に歸還したのみならず大正四年一月頃より外人の邦船チヤーターが始まり、社外船續々歐洲方面に出動した。斯かる大勢は必然的に造船注文の增加となり、同年中各造船所の受けたる造船注文は一躍五十隻を數ふるに至つた。

未だ戰局の序幕にすぎないけれども、好影響は海運造船兩方面に現はれ、特に敏感なる社外船の活躍最も目覺しく、設立早々の內田汽船會社は大正四年後半期の決算に六十割の配當を發表し世を驚倒させた。

戰亂中船舶に對し最大の影響を與へたものは、獨逸の猛烈なる通商破壞戰であつた。我國に於いては已に大正三年九月戰時海上保險補償法發布され、船主及海上保險業者の保護に備へられたが、大正四年始獨逸は潛航艇戰の計畫を立て、先づ英國船を襲ひ著々功を收め、英國が防備を堅くするに及びて地中海に轉じ、敵國船は勿論中立國の船と雖も或る指定區域內を航海するものは拿捕擊沈すべき旨を宣言し、大に威力を逞しうした。此のため大正四年度の聯合國及中立國被害船舶總數百七十二萬餘噸に達し、我國に於いても五隻、二萬八千百八十一噸の被害船を出した。更に大正五年に入るや、聯合國及中立國被害二百七十九萬餘噸、この中我國船舶五隻、一萬六千七十五噸を算へ、船腹の缺乏は益〻甚しくなつた。

斯かる結果は、軍事輸送上は勿論、日常生活必需品の輸送に大支障を與ふるに至り、外國船は續々引揚げて緊急任務に就いた一面に於いて聯合國援助のための我對歐輸出貿易は益〻繁忙となつたので、我海運界は漸く熱を帶び來り日本郵船、大阪商船の兩社を始め定期船會社の航路擴張著しかつたが、更に一層飛躍的であつたのは社外船の活躍で、獨逸潛航艇の猛威にも恐れず相率ひて遠洋に出動する傍ら、外人の傭船も日を逐ふて盛となつた。大正五年十月遞信省の調査によれば、當時千噸以上の不定期船三百十六隻、八十三萬噸の內、自營船九十九隻、二十三萬噸、傭船二百十七隻、五十九萬噸（此の內外國傭船、四十七隻、十四萬噸）を示し、其の就航方面は近海二百十三隻、四十六萬噸、遠洋百三隻、三十七萬噸であつた。

海運事業の活躍は又如實に造船事業に反映し、建造注文相次いで起り、從來四、五萬噸の間に在つた我汽船建造は、大正四年に七十三隻、七萬八千九百十八噸（內千噸以上十二隻、六萬七千六百五十七噸）、に進み、大正五年には九十三隻、

十三萬八千十一噸（內千噸以上三十六隻、十二萬二千二百八十三噸）と、遂に十萬噸を突破するに至つた。

第三款　大正六、七年の熱狂

歐洲戰亂の影響は年と共に顯著となつたが、然も之を全局より見る時は尙序幕戰であつた。然るに大正六年二月獨逸が窮餘の策として無制限の商船擊沈を宣言し、手當り次第に各國の商船を襲ふに至り、聯合國竝に中立國の被害忽ち激增し、同年中に被擊沈船六百六十二萬噸を算ふるに至り、我國に於いても十五隻、五萬五千九百十五噸の被害があつた。（他に行衞不明船二隻、四千五百六十九噸）

斯かる獨逸潛航艇の兇暴は、船腹不足に惱める各國の窮狀を一層激化するものあつたが、獨逸の暴狀に激したる北米合衆國起つて參戰するに至り、大西洋方面に莫大なる軍用船を要し、太平洋に就航したる英米船は擧げて引揚げ、我國船舶之に代つて太平洋を獨占するに及び、船腹の需要激增し、茲に海運界の沸騰は極點に達した。

此の間の狀況を詳細記述するの遑はないが、大正六、七年に於ける一二の記錄を逃るに、戰前一噸一圓を採算相場とせる門司、橫濱間石炭運賃は十圓を突破し、傭船料も戰前大型一圓五十錢見當のものが、內田汽船會社の佛國政府に傭船したものの如き五十圓の高率であつた。從つて船價も戰前の一噸八十圓見當より上騰して最高千圓の聲を聞いた。之を以て從來の船主が忽ちにして大富豪となつたは勿論のこと、徒手空拳のブローカー、風を望みて出陣せる俄船主、其の他所謂船成金簇出し、其の勢全國を壓倒する觀を呈した。

當時創立せる一會社の目論見書に記された採算がある。

木造船　千噸型　　船價三十八萬圓

收入　三十六萬八千圓　　傭船料（一箇月三十二圓、十一箇月半一年分）

支出　三萬八千圓　　保險料

一萬二千圓　　船員給料

一萬二千圓　　店費

一萬二千圓　　修繕費及雜費

合計　七萬四千圓

差引利益　二十九萬四千圓

右の計算を見れば、千噸の木造船一隻を以て三十萬圓に近き利益を擧げ得ることとなつてゐるが、當時に在りては、斯くの如き數字も妥當として敢て怪まれなかつた。

斯くて從來歐洲と隔絕せる我海運市場は、茲に世界的の一中心となり、神戶は蘇士以東に於ける最大の海運市場として飛躍した。されば歐米より引合盛に入込み、大正六年七月末に於ける外國傭船六十三萬餘噸に上り、大正五年より七年に至る間に、外國への賣船百二十六隻、十四萬一千餘噸に上つた。此のために新造船高激增せるに拘らず、差引船腹の增加捗々しからず、遂に一般經濟界に與ふる影響甚大にして、國民生活の安定を憂へしむるものあり、大正六年九月戰時船舶管理令發布され、我海運事業を全般的に統制せんとするに至つた。

船舶管理令の加へた拘束のために、さしも熱狂を極めた海運市況も稍冷靜を來したものの、戰局の推移は尙豫斷を許さざるものあり、船腹の需要は尙依然として熄まなかつた。殊に新たに參戰せる米國は、其の破天荒の軍事計畫に伴

つて輸送機關の不足を訴ふること甚しく、遂に大正七年二月米國政府より我政府に對し船舶供給の懇請を受くるに至つた。兩國政府交渉の結果、同年五、六月を期して、日本船舶二十三隻、重量噸十五萬噸を六箇月間貸與するに決したが、之所謂對米船舶提供であつて、當時に於ける我海運界の絶大なる努力であつた。提供船は左の如くであつた。

日本郵船會社	八隻	五萬九千四百五噸	
東洋汽船會社	二隻	一萬五千二百四十噸	
其　他	八隻	四萬二千六百三十五噸	
大阪商船會社	三隻	二萬三千噸	
三井物産會社	二隻	一萬六百九十六噸	

而して遞信省所有國後丸（六、三一五噸）も亦其の中の一隻であつた。

斯かる努力に依つて米國の援助を有效ならしめたことは歐洲の戰局に重大なる影響を及ぼし、漸次聯合國側の優勢を贊らし遂に何人にも其の結末の遠からざるを思はしむるものあり、從つて熱狂を極めたる我海運界も、前途を豫想して一抹の暗雲を感ぜざるを得なかつた。卽ち對米船舶提供を最後として市況下落の傾向にあり、偶〻大正七年八月西比利亞出兵問題起り、三十六隻、十一萬餘噸に上る御用船の引合あつたに拘はらず、殆ど市場を刺戟するに至らなかつた。

第四款　各汽船會社の盛況

大正七年十一月獨逸の休戰提議によつて各國干戈を止むると共に、世界の政治、經濟一時に大衝動を受け、其の海運界に及ぼす所冷水三斗を注ぐに似て、船價、運賃、傭船料は逐日暴落を重ぬるに至り、茲に華かなりし戰時海運の飛躍も一先づ段落を告ぐるに至つた。此の機に瞥く回頭して、我海運事業活躍の內面的觀察をなすも一興であらう。

日本郵船會社の擴張計畫による新造船は、大正三年乃至五年にそれぞれ竣工し、千載一遇の好機に其の最大能力を發揮したので、會社は更に積極的經營を執るに至り、大正四年十月資本金を四千四百萬圓に倍加した。蓋し日本郵船會社の期する所は對外的發展にありし如く、既に大正三年には小笠原航路を辭退して緒明汽船會社に讓渡し、又翌四年には本州、北海道連絡航路を北日本汽船會社に讓る等、漸次內地航路整理の方寸を示し、一面對外航路に就いては大正三年七月巴奈馬運河開通を期として、歐洲航路貨物船の一部をして世界周航を營ましめ、第一船德島丸は同年十二月同運河を通過して日本に歸港し、岩崎以來の環球橫斷の宿志初めて成るの狀勢にあつた。會社は增資と共に新航路開拓を企て、大正五年六月巴奈馬經由紐育航路を開始せるを手始めに、世界一周航路、新西蘭航路等を開き、翌六年には永年の宿望たりし英國西岸李浦航路及南米東岸航路を開始した。然るに戰局の進展と共に活況止まる所を知らぬ狀態であるので、大正六年十一月、更に資本金を一億圓に增資し、日本、瓜哇、甲谷陀航路、甲谷陀紐育航路、新嘉坡北米航路等を開始し、戰時中の新設航路十三線を算ふるに至つた。試に大正七年下半期の同社營業報告を見るに、總收入一億二千四百七十三萬圓、純益一千三百四十九萬圓を算し、堅實を以て鳴る同社にして株主配當六割に上り、重役賞與金六十萬圓を計上した。

大阪商船會社は、大正三年資本金を增額して航權の擴張に備ふる所あつた折しも、戰亂のため東半球は殆んど我國船舶の獨占に歸したので、元來敢爲の同社は俄然活躍を顯著にし、大正四年一月大阪青島航路を開き、太平洋に於いては桑港線からパシフィック・メール會社が脫退せるに乘じて、同年八月橫濱桑港航路を開始し、大正五年に入るや

南洋航路、濠洲航路、南米航路等を新設し、僅々兩三年にして著しく勢力を擴大した。大正六年五月資本金を五千萬圓に增額して更に陣容を整へ、翌七年には新嘉坡中心の南洋諸島航路、孟買起點の南歐航路等を始めたが、同年末には遂に歐洲自由定期航路を開始して、遂に世界的大會社の列に入つた。大正七年末に於ける日本郵船の所有船噸數四十三萬八千噸に對し、大阪商船のそれは三十二萬五千噸にして、尙日本郵船會社に比して實力に於いて遜色無きを得なかつたけれども、果敢なる經營は能く時勢に投ずるものあり、大正七年下半期の營業成績は總收入一億六十五萬圓、純益二千四百四十九萬圓、株主配當六割、重役賞與金六十一萬圓を計上し、敢て日本郵船會社に劣らぬ意氣を示した。

東洋汽船會社の活動は、郵商二社に比すれば稍遜色あるも、戰時中能く南北米兩航路を維持した外に、臨時船を以て北米又は南洋方面に活躍した。特に桑港航路に於いてはパシフヰック・メール會社の脫退により著しく好影響を受け、遂に同社所有船サイベリア丸級三隻を讓受けて桑港線の充實一層加つた。大正五年六月、資本金を三千二百五十萬圓に增資し、戰時最高潮時とも云ふべき大正七年上半期には五割の株主配當を行つた。

以上三社の外、日淸汽船會社、朝鮮郵船會社、北日本汽船會社及南洋郵船會社等は、孰れも局部的なる特殊航路を經營せるため、戰時中恵まるること少かりしも、尙相當の利益を擧げて好況を謳歌するを得た。大正七年六月日淸汽船會社は資本金を一千六百二十萬圓に增加し、同八月大阪漢口航路を開始したが、之同社が內河航路專門より外洋に進出せる第一步で、後年南北支那沿岸航路を開始する瀨踏みであつた。其の他の三社亦增資乃至航路擴張の機會到來を待ちつつあつた。

大戰中に於ける社外船の華々しさは、世人を眩惑せしむるものがあつた。大正四年より同七年中頃までの海運市況は上騰又上騰止まるを知らぬかの如き狀を呈した。大正三年十二月、三井物產會社の一社員に過ぎなかつた內田信也氏は、獨立して資本金二十五萬圓の內田汽船會社を創立したが、計畫圖に當り忽ち海運界の風雲兒となり、高率配當を敢行して戰時風雲兒の先驅をなした。斯くの如き趨勢は社外船界を刺戟して止まないものがあり、爾來會社の新設擴張相次ぐに至つた。今同年より七年に至る間に新規設立された會社中主なるもの若干を擧ぐれば左の通りである。

日本汽船	大正四年十二月創立	資本金五百萬圓	(五年一千萬圓に增資)
大正汽船	同五年三月同	五十萬圓	(六年四月百五十萬圓に、同十一月五百萬圓に增資)
松昌洋行	同五年　同	五百萬圓	
神戶汽船	同五年三月同	一百萬圓	
東和汽船	同五年五月同	十萬圓	(七年一月一千萬圓に增資)
株式會社中村組	同五年十一月同	六百萬圓	
豐崎汽船	同六年一月同	五十萬圓	(七年九月三百萬圓、八年七月三百三十萬圓に增資)
松田汽船	同六年五月同	十萬圓	(六年八月五百萬圓に增資)
太洋海運	同六年七月同	二百萬圓	(八年五百萬圓に增資)
日本海運	同六年七月同	一千五百萬圓	
神戶商船	同六年八月同	三百萬圓	
神港汽船	同六年九月同	二百萬圓	
田中商事	同六年十一月同	三百萬圓	

新田汽船　七年二月同　六百萬圓（七年六月七百二十萬圓、同十一月一千萬圓に增資）
久原商事　七年八月同　同　一千萬圓
原　商　事　七年九月同　同　五百萬圓
山一汽船　七年九月同　同　三百萬圓

此の間に於いて舊來の船主が擴張及組織變更を行つたのは固より當然にして、其の數枚擧に遑ない。其の最も高潮期たる大正六年七月より八月に掛けては、僅々一箇月內外の間に、大小十七會社、資本金六千餘萬圓の新會社が創立された。而して何れも好運に乘じて意外の好成績を擧げ、明治海運の二十五割、互光商會の二十割、日本汽船の十五割等を筆頭に百花撩亂の樣を呈した。

此の期に當りて見逃し難きことは、從來大手筋の傭船を俟つ態度に在つた社外船が、漸次自己定期航路經營に進んだことである。太洋海運、山下汽船、久原商事、日本汽船、鈴木商店船舶部、三菱船舶部等は其の尤なるものであつた。斯かる傾向と共に增田屋、鈴木、湯淺、村井、茂木、大倉、古河其の他の貿易商或は造船所、製糖會社等が各〻船舶部を設けて、兼業船主として現れたのも記錄すべき一現象であらう。

回顧するに當時船舶に關聯せるものは一として巨利を博せざるは無く、廢物として水溜になつてゐた汽罐が數千金に購はれ、海技免狀受有者は老齡實務に耐えざる者すら驅り出されて數百圓の高給を給せらるるの類であつた。されば多少斯業の知識經驗あるものは思惑に熱中するに至り、其の狀勢は勢ひ不健全たるを免れざるに至つた。

本邦對外海運關係收支狀況

年度	總收入	總支出	差引純收入
	千圓	千圓	千圓
大正三年	五五、〇七八	一六、一一七	三八、九六一
四年	六九、八四一	二〇、二五二	四九、五八九
五年	一八五、二七八	二七、四一八	一五七、八六〇
六年	三〇七、五八四	三三、八三五	二七三、七四九
七年	五〇五、九二二	五〇、八三六	四五五、〇八六
八年	四五五、九七七	七四、六五三	三八一、三二四
九年	三六七、五四一	一〇〇、四九二	二六七、〇四九
十年	二一六、九五七	七六、七六九	一四〇、一八八
十一年	一六四、六九一	六〇、〇八七	一〇四、六〇四
十二年	一八五、四七九	六七、六八二	一一七、七九七
十三年	一九五、七七六	六六、九〇〇	一二八、八七六
十四年	一九二、二六〇	六七、二〇一	一二五、〇五九
十五年	一九九、四七〇	六七、〇〇五	一三二、四六五
昭和二年	二一六、九九二	七八、七〇二	一三八、二九〇
三年	二三八、五三四	七九、三五九	一五九、一七五
四年	一九四、四二〇	六九、〇八五	一二五、三三五

第五款　休戰と國際汽船會社の創立

休戰より媾和に至る間の曲折乃至之に要する期間の觀測は、當時の大なる謎であり、從つて海運界の前途に就いて

は樂觀と悲觀と交〻行はれたが、媾和談判は著々として進行し、之に伴つて海運界の重壓は漸次加つて來た。慘落に次ぐに慘落を以てしたりとは云へ、現今より見れば尙高きに過ぎる海運市況であつたが、而も最高潮を規準とせる我海運界の苦痛は甚しく、休戰期間中早くも社外船の救濟が要望さるるに至つたのは、有爲轉變の甚しきものであらう。

社外船合同計畫の第一步は日米共同汽船會社案であつて、淺野、久原、山下、鈴木、松方等の巨頭の奔走に係り、資本金二億圓、日米兩國折半に船舶を提供して出資に代へんとする目論見であつた。前遞信次官內田嘉吉氏專ら其の衝に當りて斡旋し米國側の內諾を得るに至つたが、事實問題として種々なる暗礁があり計畫放擲の已むなきに至つた。

茲に於いて問題は國內社外船の合同に變化したが、當時最も難局にあつたのは川崎汽船會社であつた。松方幸次郎氏の經營する川崎造船所は戰時中最も積極的に事業を擴張し、盛に仕入船を建造して巨利を博してゐたが、休戰となるや其の仕入船處置のために、大正八年四月船舶出資の川崎汽船會社（資本金二千萬圓）を設立した。併し尙近く竣工すべき仕入船は造船臺上に數多く相竝び、其の善後策には焦慮一方ならぬものがあつた。其の他の社外船主も亦高價なる船舶の處置に苦しんでゐたので、遂に大正八年七月、資本金一億圓の國際汽船會社が創立さるるに至つた。參加船主は川崎造船所、石川島造船所、鈴木商店、日本汽船、橋本汽船、橫濱鐵工所、浦賀船渠、淺野造船所等で、船舶出資合計五十萬噸、斯かる大船主が忽ちにして出現せるは、戰爭の餘波尙去らざるによるものであらう。

第六款　戰時に於ける造船事業

大戰中に於ける我造船事業の活躍は、海運事業に劣らざるものであつた。戰亂の初期に於いては前途の見極め困難のため造船熱微溫的なるを免れず、偶〻大正三年三月大阪鐵工所が組織を變更して資本金千二百萬圓の株式會社となつた如きことあるも、固より戰亂とは關係なく、造船事業全般としては稍擡頭の徵を示したに過ぎなかつた。

併し海運事業の活躍年と共に加はるに伴ひ、大正四年後半期頃より造船註文輻湊し、翌五年には既設の造船所は註文に追はるる狀態となり、然も從來外國船輸入に專らであつた社外船主の新造船が多かつた。このため大正五年中の造船高は遂に十萬噸を超え、各造船所工場設備の擴張相次いだが、此の中に在りて浦賀船渠、播磨造船所、藤永田造船所、小野造船所等、所謂二、三流の造船所が、千噸以上の汽船を各數隻竣工したのは、注目に足る事實であつた。

戰局進展して大正六年となるや、造船業は遂に沸騰して未曾有の繁忙を極むるに至つた。同年の始めに各造船所の擁したる造船註文は六十萬噸を算したので、明治以來の造船奬勵法は同年七月停止せられた。併し勃興の勢凄じき造船事業は聊の痛痒をも感ぜず、同年八月、浦賀船渠會社先づ資本金を五百萬圓に增加し、時の遞信省管船局船舶課長今岡純一郎氏を迎へて業務擴張を期すれば、橫濱船渠會社亦同月資本金を一千萬圓に增額し、從來の修繕專門より一轉して造船者に進み、前年四月資本金五百萬圓を以て創立せられた淺野造船所の鶴見工場亦同年竣成して開業し、勞頭一萬噸型の龍骨を据付けた。關西に於いては同年十一月三菱合資會社が造船所を獨立せしめて資本金五千萬圓の株式會社となすあり、三井物產會社亦同時に岡山縣宇野に大規模の造船部を設け、石川島造船所の若松工場、藤永田造船所の木津川工場も亦前後して開設された。之等の外船主にして造船業に手を染むる者の續出したるも此の頃にして、久原商事會社の因島造船所、松昌洋行の吉浦造船所、互光商會の新在家鐵工所、內田汽船の內田造船所等設立せられ、帝國汽船會社亦大正七年六月鳥羽造船所及播磨造船所を買收して其の統制下に發展を期した。

斯かる大中造船所の擴張勃興に連れて小造船所の設立亦起り、各〻競つて註文船乃至思惑船の建造に熱中したので、大正六年には汽船のみにて百九十六隻、二十二萬六千八百四十三噸の造船記錄を出し、然かも其の中に一千噸以上の もの五十二隻を算ふるの盛況を呈した。

斯かる際大正六年八月突如として米國は鋼材輸出禁止を宣し、我造船事業は青天の霹靂に會ふた。當時我國の米國に註文契約をなせる鋼材は四十六萬餘噸と稱せられ、之を以て約百萬噸の總噸數を建造する目算であつたから、玆に朝野の大問題を惹起し、當業者は猛烈なる解禁運動を起すに至つた。政府亦之を諒として斡旋に努め、米國が船腹不足に窘窮せるを幸に、翌年四月日米船鐵交換契約の成立を見た結果、前後二回に亘り四十五隻、三十七萬餘噸(重量)の提供船を建造するに至つたので、我造船事業は再び活氣を新たにし、遂に大正七年には五百十六隻、五十九萬八千六百九十一噸の汽船を建造し、其の飛躍振りは世を驚かすに足りた。

試みに此の間の民間造船所增加の趨勢を統計に依れば、

年次	年末現在私立造船所數	年次	年末現在私立造船所數
大正三年	二三八	大正四年	二〇九
大正六年	三三五	大正七年	三七一

又戰前卽ち大正二年末と大正七年十月末とに於ける千噸以上の船舶を建造し得る造船所の能力を比較すれば左の如く、洵に隔世の感がある。

種目	大正二年末	大正七年十月末
千噸以上の造船業者數	五	五三
同　工場數	六	五七
同　造船臺數	一七	一五七
千噸以上の進水船舶	四隻	三四、四七八噸(大正二年中)
同上工場に於ける職工數	二六、一三九人	一八九隻　五一八、七八六噸(大正七年中)
拂込資本額	約二三、一五〇、〇〇〇圓	九五、一九七人 約一〇九、五五四、二〇〇圓

ロィド・ジョージの所謂「一に船、二に船、三に船」なる言は、當時の狀態を說いて餘蘊なきものであるが、斯くの如き一面には拙速主義の尊ばるるは已むを得ざる所にして、大正七年川崎造船所は六千噸型の貨物船來福丸を僅々二十三日間にて進水し、其の後の艤裝七日、合計三十日間に竣工するの驚異的短時完成を示し、造船技術の進歩として喧傳されたが、小造船所の之に類する作業は粗製濫造の誹は免れぬ所であつた。

尙玆に附記を要するは、船材の拂底に伴ふ木造船の流行を來たせることで、大型船の遠洋發展より近海小型船の繁忙となるや、近海用木造船熱擡頭し來り、大阪、木の江、大湊等の造船地を始め全國到る所に急設の造船所が起つた。就中大阪は其の中心にして、設備の簡單なる點よりして、利に敏き大阪人は無經驗をも顧みず、續々河岸に龍骨を据付け、ために木津川、尻無川尻兩岸は木造船艇々長蛇の列を作つて船架上に竝ぶに至つた。このために大正六年に於ける木造船の建造は、百六十三隻、四萬五千六百五十七噸、大正七年には二百七十一隻、十二萬五千三百八十六噸に達し、識者をして密かに憂を抱かしめた。併し之等の現象も、畢竟當時の造船及海運事業の利得の大なりしに起因するもので、左の表を一瞥すれば、斯界の趨勢如何なりしか言を俟たない。

造船所利益配當表（百分率）

造船所名	大正二年 上半期	大正二年 下半期	大正六年 上半期	大正六年 下半期	大正七年 上半期	大正七年 下半期
三菱造船所	—	—	三〇	四〇	二五	二五
川崎造船所	八	八	一八	二五	三五	三五
大阪鐵工所	—	—	二三	三五	四〇	四〇
石川島造船所	一〇	一〇	六〇	四〇	四〇	四〇
浦賀船渠會社	無	六	一八	三〇	三五	三〇
橫濱船渠會社	一二	一二				

斯くの如き空前絶後の活況も、やがて休戰と共に凋落に轉じ、大正八年に於ける汽船造船高は三百二十三隻、六十三萬六千二百七十一噸にして、噸數に於いては前年を凌ぐものあつたけれども、之惰勢に過ぎず、翌年より急轉直下となつた。

第七款　關係事業の發達

上述海運及造船事業の驚異的活躍は、素より戰時非常狀態に於ける特異の現象なるが、其の期間の長かりしと其の範圍の廣大なりしため、之等事業に附隨關聯して各種の現象が起つた。之を一々詳述するは繁に堪えざる所なるも、聯關事業の發達に就いて以下略述しよう。

本邦海上保險業の鼻祖は、明治十二年八月設立の東京海上保險會社である。當初に於いては經營困難を極め政府の援助を受くる狀態に在つたに拘らず、我海運業の發達と海上保險を殆ど獨占するの立場から、社業は年一年發達し、明治二十五六年頃には相當の利益を計上するに至つた。茲に於いて明治二十六年には、日本海陸保險會社、東洋保險會社、帝國海上保險會社、北陸海上保險會社、大阪保險株式會社等が設立せらるるに至つたが、競爭の結果二箇年を出でずして、東洋及北陸の二社は潰滅し、大阪保險は海上部より脫退して、殘るは三社となつた。

日清戰爭に際し之等三社の營業振りは社外船主の反感を買ふ所あり、其の結果明治二十九年四月船主同盟會を中心として日本海上保險會社創立せられたが、間も無く日本海陸保險會社が倒れたので、一時東京、帝國、日本の三社鼎立となつた。日露戰爭後の海運膨脹に連れて、海上保險業の經營稍安定を得るに至るや、火災保險會社にして海上部を設くるもの三、四を生じ、又海上保險を主業とする神戸海上運送火災保險會社（明治四十年）、東洋海上保險會社（明治四十一年）設立され、競爭と小康を繰返しつつ大正年代に入つた。

歐洲戰亂に入るや、政府は戰時海上保險補償法竝に戰時海上再保險法を制定したので、保險業は極めて有利の立場を獲得し、斯業は大いに振興しやがて新設會社の簇出を促した。大正六年十一月設立の扶桑海上保險會社、大正七年八月設立の朝日海上火災保險會社、同年十月設立の大正海上火災保險會社、大正八年二月設立の三菱海上保險會社等其の主たるものにして、以下十餘社の設立を見るに至り、既設會社亦競つて增資の擧に出た。之等各會社は戰時中孰れも莫大の利益を計上したが、就中覇者東京海上の如きは、大正六年十四割、大正八年十割の配當をなし、世人の吃驚する所であつた。

海上保險事業に附帶せる海難救助事業も亦戰亂の影響を受けて進歩した。元來海難救助事業は、日本郵船、大阪商船等の大會社が、自社船の遭難に備ふるため作業機關を私設したに始まり、郵船の茂木綱之、商船の多羅尾源三郎兩船長の如きは專ら此の方面を擔當し、エキスパートとして知られてゐた。之を專業とするものは、おそらく明治三十年頃に開業したる山科禮藏氏を以て嚆矢とするであらうが、其の發展の機會に接したのは日露戰爭であつた。日露戰後の海運擴張に伴つて救助業も繁忙を加へ、前記山科は救助船魁丸を購入して山科工業所を設け、一時獨舞臺の觀があつたが、間も無く松田助八氏の松田海事工場、三菱造船所の救助部等設立せられ、三者雁行して進んだ。

歐洲戰亂によつて新事業熱勃興するや、茂木綱之氏は東京海上保險會社と提携して、大正六年三月東京サルヴェージ會社を設立したが、之に刺戟せられた大阪商船會社の千浦友七郎氏は、三菱、山科、松田三社の事業を統一して、同年同月日本海事工業會社を設立した。茲に於いて我海難救助事業は、初めて獨立せる事業の形をなすに至つた。戰時中は兩社對抗の狀態を持しつつ能く成績を擧げたが、休戰と共に經營面白からず、加ふるに神戸の長谷川源太郎氏の長谷川海事工業所を設立するあり、斯界漸く混亂するに至つた。併し此の間に於ける救助技術の進歩は頗る見るべきものがあつた。

船舶に要する艤裝品は其の種類夥しき數に上るを以て、造船事業の繁忙が之等艤裝品工業の發達を促進したるは記述を俟たない。就中、塗料製造業、製麻（帆布製造）業、計器製作業、電機製作業、保溫材料業、其の他各種事業の勃興は叙述するに遑なき程である。同時に造船の基礎たる製鐵、製鋼、伸銅等の諸業も亦著しく好影響を受け、漸く歐米諸國に追隨するものあり、又白色合金、鋲釘、錨鎖、弁及喞子竝に補助機關等の製造は各〻之を專門とする風を生じ、

第四節　反動時代（大正後期）

第一款　戰後に於ける我海運の位置

大正八年七月ヴェルサイユ平和條約成つて、世界の戰亂は終熄したが、其の直後大正九年に於ける世界海運狀態を一瞥するに、變革著しきものがある。就中戰前世界第二位に在つた獨逸が、其の所有船舶の殆ど全部を賠償として奪はれ、五百十三萬餘噸より僅々四十二萬噸に轉落せるは、敵ながら一掬の涙を注ぐに足る。之に反して常に幸運なる立場に終始せる米國及我國の發展は目覺しきものあり、彼は四百三十三萬噸より一千四百五十七萬噸に激增して覇者英國に次ぐに至り、我は百七十萬噸より二百九十九萬噸に進み、僅ながら佛蘭西を凌駕して世界第三位に上つた。ロキド調査の同年六月末に於ける主要海運國の所有船舶數を示せば、左の如くである。

	國名	隻數（百噸以上汽船）	總噸數
1	英國	九、七七九隻	二〇、一四二、八八〇噸
2	米國	四、一一〇隻	一四、五七四、三七五噸
3	日本	一、九四〇隻	二、九九五、八七八噸
4	佛蘭西	一、四〇〇隻	二、九六三、二二九噸
5	伊太利	七八九隻	二、一一八、四二九噸
6	諾威	一、五九六隻	一、九七九、五六〇噸

7　和蘭　　九二二隻　　一、七七三、三九二噸
8　獨逸　　九〇二隻　　四一九、四三八噸

我海運は常に戰亂に乘じて發達し、遂に歐洲大戰に於いて斯くの如き大をなしたが、之等勢力の增加は如何なる方面に進出したかと云ふに、之はとりも直さず、東洋に於いて外國船に代つたと同時に、又大西洋方面をも開拓したのであつた。試に戰前及戰後に於ける我開港に入港せる貿易船の統計を見るに、外國船衰退、日本船增加の事實著しきことが分る。

	大正三年	大正八年
日本船	六、三〇七隻　一二、七一一千噸	一〇、六四三隻　一六、七八一千噸
外國船	三、一四四隻　一〇、八七三千噸	一、七九二隻　五、九六二千噸

更に眼を轉じて戰前及戰後に於ける我定期船及不定期船の配船狀態を見るに、世界的進出の跡歷然たるものがある。

主要定期航路配船表

航路名	大正三年 隻數	總噸數	大正八年 隻數	總噸數
歐洲線	一三隻	一〇三千噸	二九隻	一九三千噸
米國線	一七隻	一二一千噸	二五隻	一六六千噸
紐育線	——	——	三隻	二五千噸
南米線	三隻	二五千噸	一六隻	八七千噸
濠洲線	三隻	一八千噸	一三隻	五四千噸

孟買線　九隻　四三千噸　一七隻　七二千噸
甲谷陀線　六隻　三五千噸　一一隻　五二千噸

不定期船配船表（大正三年分は總噸數、大正九年分は重量噸數につき前者一〇〇に對し後者一五〇位になつて表はさる。）

就航航路	大正三年五月 隻數	總噸數	大正九年八月 隻數	重量噸數
歐洲東洋間	二隻	九千噸	六〇隻	四五三千噸
大西洋方面	一隻	五千噸	四二隻	三三三千噸
太平洋方面	一隻	四千噸	二二隻	一七八千噸
印度洋方面（アフリカ方面を含む）	一隻	三千噸	一七隻	九七千噸
濠洲方面	六隻	二八千噸	三九隻	二二八千噸

右二表によれば特に不定期船の活躍著しく、我海運が東洋市場なる特殊位置を脫却して、歐米市場と消長を共にするに至つたことを看取し得る。

媾和成立後の世界海運に對する觀測は、我國に於いては樂觀する者多かつた。之日淸、日露戰後に於ける經濟界が常に活況を示せること、今次世界大戰後の復興事業が夥しき財貨を要すること等に著眼せるものであつたが、事實戰爭直後に於いては軍隊引揚其の他尙船腹を要すること勘からず、休戰に驚ける海運界は媾和成立して、反つて一時の落付きを示すの狀態であつた。

併しながら戰前の四千五百萬噸より戰後の五千四百萬噸に激增せる世界船腹は戰時狀態より平時狀態に復歸するに

連れて追ゝ過剰の傾向を現はし始めた。然も各國とも戰時の經驗に因り海運力に對する執著極めて熾烈なるものあり、擴張せるものは此の勢力を維持せんとし、失墜せるものは之を恢復せんと努力し、玆に國際的海運戰の展開を見るに至つた。從つて海運市況は逐年漸落を示したに拘らず、世界船腹は益々增加し、大正十一年には六千一百萬噸を數ふるに至つた。我國も此年の所有船舶噸數は三百五十八萬噸を超え、二箇年間に六十萬噸近き增加となつたが、之を戰敗の獨逸が四十二萬噸より百七十八萬噸に增加せるに較ぶれば、尙及ばざること遠く、佛蘭西、伊太利等亦我國に劣らざる趨勢を示した。

世界各國が戰後經營として如何なる海運政策を執つたか、今玆に之を詳述するの遑はないが、一九二〇年（大正九年）に米國が商船法を制定せる（實施延期）、一九二一年（大正十年）英國が產業促進法を定めたる、伊太利ムツソリーニ政府が「自國貿易は自國船」の目標を立てたるが如き、何れも海運競爭の現はれである。海運保護に最も厚き佛蘭西も亦多額の航路補助金を以て之に對抗し、戰後最大の難局を擔當せる獨逸すら造船資金貸付の法を設けて一意恢復に猛進した。

第二款　各會社の戰後經營

此の間に於いて我海運は如何なる方策に出でたかと云ふに、戰時に獲得せる地位の維持に汲々たりしは說くまでもないが、米國船舶院所屬船の東洋進出を始め、歐洲諸國の各方面に於ける航權恢復は意外に力强く、且つ迅速に行はれ、ためにややもすれば受太刀となるを免れなかつた。只新たに南洋諸島を勢力範圍に收めたので、此の方面には確乎たる地盤を得て、大阪商船、山下汽船、三井船舶部等が前後して定期航路を開始し、完全に戰前の獨逸に代り、其の餘威は新嘉坡中心の一グループを形成するに至つた。

日本郵船會社の獲得せる海外諸航路は、既に牢乎たる多年の歷史と信用とにより、比較的安易の立場に在つたが、尙大正八年九月の歐洲自由航路一部の漢堡延長、大正九年二月の瓜哇、歐洲大陸航路開始等、斯界の趨勢に後れじと努めた。又近海航路に於いては、大正十二年の日支連絡快速船長崎丸、上海丸の就航を見た。併し營業成績は連年惡化の兆を改めず、遂に大正十二年三月同社近海航路を分離して資本金一千萬圓の近海郵船を設立して經費の節約を企てるに至つた。之同社が內部整理に向つた事を示すもので、尙七千噸型貨物船飛鳥丸、愛宕丸を建造して之にディーゼル機關を裝備せるが如きも、運航費輕減の扉を開かんとする試であつた。

・大阪商船會社は大正八年十二月資本金を一億圓に增加し、同時に紐育航路を開始し、大正九年三月更に甲谷陀航路を開始したが、同年八月南米航路が政府補助の下に開かるるや逸早く之を受命し、日本郵船に劣らざる勢を示すに至つた。

郵商兩社の子會社たる日淸汽船會社は、其の特殊なる立場を占めたるがために、惡影響を受くること少く、大正九年十月南支那沿岸航路を、同十一年五月宜昌重慶航路を、それぞれ政府補助を得て開拓し、同社多年の希望たる沿岸航路進出を果した。同じく子會社なる朝鮮郵船會社も亦大正九年四月資本金を三百萬圓に增額し、元山浦鹽線、淸津敦賀線、釜山浦鹽關門線等を新たに開始し、勢力擴張に努めた。

其の他北日本汽船會社及南洋郵船會社も亦、或は新航路を開拓し、或は增資して新造船舶の充實を圖る所あつたが、

玆に遺憾なるは東洋汽船會社の衰勢で、從來の經營華々しかりし丈に哀愁一層切なるものがあつた。同社が戰時中活躍した太平洋航路は、戰爭終結と共に俄然英米船の來襲となり、當面の敵手たる米國ダラー汽船會社はプレシデント型の巨船を、加奈陀C・P・S會社はエムプレス型の大船舶を、各々就航せしめて競爭し來つたので、多年太平洋の覇者たりし天洋丸型も此の新鋭に抗し兼ぬるの觀あり、偶々獨逸賠償船として我政府の有となつた太洋丸を借入れ、對抗これ努めたるも形勢日に非なるに至つた。之がために同社は新たに貨物船の建造を企て、此の方面に依つて形勢打開を圖つたけれども、恰も船價は尙割高の際の契約であつた上、資金を社債に俟つたために金利の壓迫尠からず、遂に大正十一年上半期より缺損狀態に陷り、同社の前途に暗雲漂ふに至つた。

更に眼を轉じて社外船を見るに、其の活躍の大なりし丈に其の反動も亦大にして、到底社船の比では無い。休戰後社外船主の多くが定期航路開拓に向つたのは、其の潤澤なる船腹の利用法として至極尤の所であつて、三菱船舶部の大阪漢口航路、山下汽船會社の新嘉坡中心南洋印度航路、鈴木商店の南米航路、太洋海運の北米航路、其の他外國諸港間の諸航路續々經營され、次で媾和條約成立後は近海方面の航路開拓に移り、鈴木商店の大連航路、村井汽船會社の日本支那沿岸線、其の他少からざる航路が開かれた。就中世の興味に投じたのは、大正十年六月頃開始した天華洋行と山東同盟汽船會社であつた。天華洋行は社會奉仕を標榜せるもので、所謂天華靴を以て天下に宣傳すると共に、支那貿易開拓を呼號して揚子江航路を始め、一時日本郵船竝に日清汽船會社を脅した。山東同盟汽船會社は、青島航路が日本郵船、大阪商船及原田汽船會社三社の協定獨占に歸せるに反對せるもので、在留邦人の反同盟熱と一、二の社外船主の暗中飛躍とが結合し、露國義勇艦隊所屬船數隻を傭船し、之亦一時世の視聽を集めた。併し世界の大勢には抗すること能はず、斯かる切拔策は大部分破綻に終り、先づ荷主兼業船主の船舶部廢止、新設會社の解散となつて現はれ、新たに開始せる社外船定期航路は漸次廢止されて行つた。從つて他に地盤を有せざる社外船は近海一區に群集屯して貨物の爭奪に沒頭する外無きに至り、遂に大正十年に入るや、大型船三十餘隻、二十餘萬噸の繫船が出現した。然も群小船主の無統制なる斯かる不況に面しつつも、一方歐米市場に於ける整理品たる古船の輸入をなすもの陸續として絕えず、大正十一年の如きは四十餘隻、十六萬噸餘の輸入船あり（大連置籍船を含む）ために同年の我所有船腹は三百五十萬噸を超ゆるに至つた。

斯かる矛盾せる現象は社外船を驅つて益々不況に沈倫せしめ、大正十一年より十二年に亙りて、窮況最も甚しきに至り、ために運賃協定、共同繫船案、其の他種々の方策が現はれたが、何れも大勢を左右するに至らなかつた。ただ此の間の新現象として、群小船主の船舶が漸次大運用者の傘下に統合せらるる傾向を示した事は見逃し難い。

戰前に於ける我國最大のオペレーターは三井物産船舶部であつたが、戰後同社は專ら物産會社關係の貨物の輸送に止むる方針に出で、社外船運用の手を縮めた、之に代つて現はれたるは、戰時中營業網を世界的に擴張した鈴木商店及山下汽船、太洋海運等であつて、社外船統制の中心移動である。

大正十年十一月、國際汽船、川崎汽船、川崎造船所の三社は、各所有船を提供してKラインを組織し、協同動作を執るに至つたが、其の勢力下にあるもの十三年五月現在に於いて五十萬三千六十三總噸を算し一大勢力たるを示すに至つたのみならず、其の運航は事實鈴木商店の司る所であつたから、勢ひ就航航路は外國諸港間を主とすることになつた。此の結果大西洋方面に於ける邦船の活躍戰後に至るも熄まざるのみならず、其の意義に於いて社船と別箇の境

地を開拓せるものであつた。

山下汽船會社は山下龜三郎氏の經營する所で、明治三十六年一隻の汽船を買入れ、爾來浮沈多き經過を辿り來つたが歐洲大戰に乘じて極めて果敢に事業を擴張した。戰後北米、南洋、臺灣、濠洲、其の他各方面に新航路を開拓したる一面に於いて傭船を以て不定期貨物を漁るに力を注いだので、其の傭船數は逐年增加し、大正十二年の頃は二十萬噸以上となり、茲に有力なるオペレーターとして社外船の中心をなすに至つた。從つて不況に惱める群小船主は益〻其の傘下に集る傾向となつた。

斯く我海運界は表面著々戰後經營に沒頭せるが如きも、一度其の內部の狀態を看るときは、斯かる切拔策を以てしては到底安定し難いものがある。これは卽ち世界的船腹の過剩、特に我國に於いては老齡輸入船の增加、戰時膨脹せる諸經費の收縮難、好況期標準の船價乃至船價引當の債權金利の壓迫、戰前に復せる船價を以て生れたる經濟的新造船の競爭、其の他の原因相集り相交り、昨是今非の狀況混沌たりしに因る。ために汽船會社の整理減配相次ぎ「船成金」の語も空しき過去の夢となつた。此の間の消息を窺ふに足るものは船舶合同問題であらう。

船舶合同問題は大正十年初め太刀川又八郎氏の提唱したもので、要は日本郵船、大阪商船、東洋汽船の三社を合同して一大會社を創立し、無用の競爭を避け、且つ經費の節約を期するに在つた。此の案によれば政府より低利資金を借入れて運轉し、裕に配當を持續し得ると云ふにあつた。時偶〻株式所有者が減配と株價慘落に苦しめる折であつたから、太刀川氏の所論に對して一大反響を起し、合同贊成株主は意外の多數に上つた。太刀川氏はために船舶合同事務所を設けて奔走し、同年八月贊成株主郵船二十六萬株、商船四十九萬株と發表した。日本郵船及大阪商船の當局者は固より極力合同に反對したが、反面東洋汽船及國際汽船兩社の有力者にして大合同に贊する者もあり、時の遞相野田卯太郎氏又之を支持し、其の勢一時侮るべかざるものあり、加ふるに政黨、株式業者の密に援助又は策動する等あつて、遂に日本郵船會社の總會に壯士株主が入場し、一大威壓の下に合同問題を議するに至つた。斯かる厖大なる大合同が遂に机上論に過ぎざるは後日追〻明白になり、合同運動も何時となく消滅し去つたが、然も之により日本郵船會社の總會は紛擾の例を作り、爾後數年に亙つて總會毎に一株株主の辯舌に惱まされた。之も不況を語る一揷話であらう。

第三款　關東大震災及其の後の傾向

大正十二年九月一日突如として起つた關東大震災は、其の慘害古今に絕し、陸上交通及通信機關は全滅の狀であつた故に、海上運送は遽に繁劇となり、社船と社外船とを問はず、配船し得る船舶は擧げて不時の用に差向けられた。當時我船舶の行動の敏速なる、恰も戰時に異らざるものあり、最初の救護船山城丸は早くも二日神戶出帆、三日には一望焦土の原たる橫濱に著して群る罹災者に救護品を配給し、人心に一大安堵を與へた。第二船以下陸續輸送に從事し、第一次輸送任務についたもの實に五十六隻に達した。續いて救護のため陸軍省、鐵道省、兵庫縣、大阪府等により多數の船舶が徵用され、焦眉の急務に服した。

應急處置一段落を告ぐるや、更に復興計畫が進められたので、復興材料の輸送に亦莫大なる船腹を要することとなり、茲に前年不振に惱み來つた我海運界は豫期せざる盛況に惠まるるに至つた。同年八年末貳圓に達せなかつた若松、橫濱間石炭運賃が十月には參圓を稱ふるに至つたのを見るも、急速なる影響を知り得る。此のために同年九月中早く

も外國船五隻の購入契約が成立し、後續々として之に次ぎ、同十二年中の輸入船六十八隻、二十六萬噸に及び、更に翌十三年には十七隻、九萬餘噸の輸入船あり、合計三十五萬餘噸の增加となつた。

突發事件に乘じて膨脹するを例とせる我海運は、又平靜狀態に復するや不況沈淪するを例とする。震災復興手當の一應了ると共に、再び船腹過剩難に立到つた我海運界は、爾後打續いて整理に沒頭する外無かつた。社船、社外船とも航路の廢止乃至整理、配船の減少、交代各所に現はれたが、同時に組織縮少、人員淘汰も亦免れぬ所であつた。最も顯著な例として大正十三年九月日本郵船會社が職制改革を斷行し、社員淘汰、手當半減等を發表するや、陸上高級社員の反抗する所となり、內外支店相呼應して重役排斥の運動を起し、我國に於いて稀に見る智識階級者のストライキを演じた。其の結果神戸支店長勝山勝司、大阪支店長田上爲次郎、橫濱支店長小栗復吉以下多數の社員退職し、社長伊東米治郎氏以下の重役亦總辭職をなして責任を負ふた。此の騷動のために堪能の士を失ふこと多く、後任社長白仁武氏は能く善後策に當つたが、多數有能者の退社により同社の蒙つた損害は有形無形に多大であると稱せられた。

斯かる整理の反面に於いて積極的計畫も亦行はれたが、就中政府の保護を得て、大正十五年三月大阪商船會社が東洋汽船會社の南北米兩航路を合併して其の有となし、之に優秀船の配船を企てたるは特筆に値する。

東阿弗利加航路は我國にとつて全くの處女航路にして遞信當局の調査愼重なるものがあつたが、愈〻開航に決するや、積極的なる大阪商船會社の受命する所となり、同社は之を機會に社債二千萬圓を募り、南米航路用のディーゼル機關船、其の他沿海航路船十餘隻の建造を計畫し、其の多くはディーゼル船であつた。

東洋汽船の經營せる桑港航路は戰後英米船に壓倒されつつあつたが、同社の實力は之を挽回するに足らず、ために太平洋の航權問題として朝野の論議する所となり、政府は所謂優秀船と稱する快速力巨船を同航路に就航せしめんとする意を抱くに至つた。然も現經營者の賴むに足らざるものあるため、先年の船舶合同問題は郵船、東洋兩社の合併問題に變形して現はれ、迂餘曲折幾回の後遂に合併成り、桑港航路は日本郵船會社の手に移り、後幾許もなく優秀船淺間丸級の就航を見るに至つた。同社は又之と前後してシヤトル航路に一萬噸級の新造船を配するに至つたが、之等の巨船が何れもディーゼル機關を採用せるは極めて注視を要する所である。

ディーゼル船の勃興は蓋し世界的風潮であつた。戰後の船腹過剩より各國とも經濟的なる新造船に依つて優越なる位置を占めんとせる結果、ディーゼル機關の採用勃然として起るに至つた。大正三年に於ける世界船舶動力別比較には、モーター船は僅に二・六八%に過ぎなかつたものが、大正十五年には二八・一六%に激增した。卽ち此の急激なる增加はディーゼル機關の流行を現はすもので、大正年間の終に於いては年々の世界新造船中ディーゼル船が汽船を凌ぐに至つたのである。斯かる趨勢は我國にも及び、先づ日本郵船、大阪商船等の新造船となつて現はれたが、追〻社外船にも及び快速貨物船として其の範圍益〻擴がるに至つた。

第四款　最近の形勢

海運事業が漸く新生面を發見せんとせる折から、昭和五年一月金輸出禁止の解除行はれ、貿易不振を齎した外、爲替相場の上騰により、我海運事業は急激なる打擊を受くるに至つた。試みに同年六月に於ける海上運賃を見るに、若

松横濱間石炭運賃八十錢、北洋材六十圓と云ふ慘落振りにて、到底採算點に達しないので、社船、社外船ともおしなべて繫船續出するに至り、同年七月には早くも二十五萬噸の繫船（千噸以上）を出し、其の中には往年の優秀船天洋丸（日本郵船會社桑港航路）すらあつた。從つて各會社の減配、無配、海員の解雇、減給、踵を竝らべて起り、極めて陰鬱なる狀勢を醸した。同年十一月に至るや、流石の日本郵船會社すら缺損無配當を發表し、人員淘汰を行ふの狀態で、同業會社悉くを擧げて赤字成績に陷つた。茲に於いて朝野の間に不況打開策審議の聲高く、遞信省内に臨時海運調査會を設置し、攻究する所あつたけれども、實現の運びに至らず、海運事業の難局甚しかつた。茲に於いて當業者は自力更生に血路を開く外なく、昭和六年一月日本郵船、大阪商船の兩社がユニオン契約を結び、多年の歷史を有する日本郵船の南米の航路、大阪商船のシヤトル航路を各廢止するに至つたが如き、記錄さるべき事件が起つた。又此の間に於ける現象として紐育航路の發達がある。昭和五年六月大阪商船會社は其の紐育航路に急航船畿内丸（八千三百噸、ディゼル船）を配船したが、速力十七節の貨物船を以てしたことは全く劃期的の擧であつた。續いて其の姉妹船が就航し、遲れて國際汽船會社又同航路に霧島山丸級（ディゼル船、六千噸、速力十節）の配船を敢行した。貨物船の快足は此の頃に於ける海運界の新現象であるが、其の最も刮目に値するものは、實に紐育航路であつた。尙不況切拔の一現象はオペレーターの發達にして、不況深刻となるや群小船主は全く配船難に陷り、自然其の所有船をオペレーターに一任する傾向となつた。オペレーターとしては山下汽船會社が戰後益〻膨脹し、東洋汽船會社の如き有數會社すら、所有船を擧げて委託契約を結ぶの狀態で、山下の運用船は時に七八十萬噸に達した。昭和五年十二月大同海運會社設立せられ、オペレーター專業として活動するに至つたのも、此の傾向を物語るものである。之等オペレーターの手に依つて多數の社外船が遠洋航路に配船せられたのは、不況切拔に對する大支持であつた。

昭和六年十二月内閣更迭し、金輸出を再禁止するや、爲替相場激落し、之に因つて輸出振興すると共に海運事業漸く有利となり、社外船の遠洋出動俄に增加し、始めて安堵の息を吐くと共に、定期航路會社また輸出入の盛況に培はれ、昭和八年に至つて漸く赤字決算を脫するに至つた。然れども貨物過少、船腹過剩の根本的原因は、依然として世界經濟の癌として存在するので、爲替激落による一時的採算に陶醉するを許されないものがあつた。茲に於いて海事審議會の審議を經て昭和七年九月船質改善の方策成り、政府補助の下に老齡船四十萬噸乃至六十萬噸を解體し、之に代ゆるに新鋭船二十萬噸を建造せんとするに至つた。惟ふに戰後「世界第三位」なる量に陶醉せる我海運事業が、深刻なる不況に目覺めて遂に量を捨てて質に向はんとせるは、我海運沿革上刮目に値する轉向であらう。

第五款　戰後の造船事業

海運事業が反動の苦杯を嘗めてるるに際し、我造船事業は固より一層の困難に遭遇した。次の表は此の間に於けるすべてを物語るであらう。

大正三年	三九隻	八五、一二五噸	大正六年	一九六隻	四〇三、〇一六噸
四年	三一	五〇、一〇四	七年	三九六	六四一、〇五六
五年	六八	一五七、一九六	八年	一〇九	六四六、三四四

大正 九年	一四六隻	四五二、六八八噸
十年	六九	二二六、〇八一
十一年	五七	七一、〇七六
十二年	五六	七四、二八四
十三年	三九	七一、八〇二
十四年	三三	五五、〇二六
昭和 元年	二七隻	五二、三六二噸
二年	三一	五二、五七五
三年	四八	一一、九七七
四年	六三	一六四、六二二
五年	四八	一四八、一四九
六年	三二	八一、七七一

造船所概況

	大正二年末	大正七年末	大正十年六月	昭和元年末	昭和六年末
總噸數一千噸以上ノ船舶ヲ建造シ得ル造船所數	五	五	二	八	九
同上資本金額（圓）	約三五、五〇〇、〇〇〇	約一六三、〇五〇、〇〇〇	二〇四、〇〇〇、〇〇〇	約三五、五二五、〇〇〇	三三七、〇一五、〇〇〇
同上拂込濟資本金額（圓）	約三、一五〇、〇〇〇	約一〇九、五四〇、〇〇〇	一四三、九五〇、〇〇〇	一七一、八二〇、〇〇〇	一七二、一三五、〇〇〇
同上社債（借入金ヲ含マズ）（圓）	三、六〇〇、〇〇〇	三三、〇五〇、〇〇〇	二八、四七〇、〇〇〇	七八、九〇〇、〇〇〇	三九、六五五、〇〇〇
同上造船工場數	六	一五七	九四	二三	二三
同上造船臺數	一七	一五七	九四	七九	七五
職工數（人）	二六、一三九	九五、一九七	七二、八九三	三七、五二三	三三、〇七七

右の表に據れば、戰時中年額六十萬噸（百噸以上の汽船）を超ゆる盛況に在つた我造船業は、大正十年二十二萬噸に、大正十一年に七萬噸に急轉直下し、爾後四、五年間五、七萬噸の間に彷徨してゐる。造船業の衰退が如何に激しかつたか、想像に餘りあらう。加ふるに、大正十一年華盛頓に於ける海軍軍縮會議の結果又打擊を倍加するに至り、苦境益〻甚しくなつた。茲に於いて基礎の鞏固ならざる小造船所は算を亂して潰滅し、相當知名の造船業者に於いても大正十一年五月淺野造船所造船部の閉鎖、三菱造船所の整理等を始め、深刻なる不況に陷つた。

大正十五年に至り、漸く桑港航路、阿弗利加航路等の優秀船建造起り、造船高昭和三年以降十萬噸を超ゆるに至つたが、之等優秀船の機關には主としてディゼル機關を採用したために、三菱造船所のズルッァー機關、三井造船部のバーマイスター機關、其の他ディゼル機關の製作權を買收するもの尠からず、我國造船事業の一轉機をなした。

併しながら、之等優秀船の建造は其の數に於いて屈指に止まり、大勢非なるを挽回するには足らなかつた。昭和二年六月川崎造船所が破綻を暴露したるを最大事件として、造船事業の頽勢止むべくもなく、閉鎖、人員整理相次ぎ、昭和五年十二月には、最大の三菱造船所が職工二千六百餘名を淘汰した。此のため戰時中百五十七臺を數へた千噸以上造船臺は昭和六年末に於いて七十五臺と半減し、職工數戰時中の九萬五千餘人より三萬三千餘人と殆ど三分の一に減じたのであつた。

國家的に重大なる使命を有する造船事業の衰退は、大に識者の關心する所となり、此の間屢〻救濟が叫ばれたが實現せず、昭和五年七月には時の內閣に於いて設置せる臨時產業調査會に於いて造船事業合理化案を決定したけれども、事實上困難で机上案に終つた。

内地登簿汽船及噸數帆船數

年次	汽船 隻數	汽船 總噸數	西洋形帆船 隻數	西洋形帆船 總噸數
明治三	三五	二四、九九七	一二	四四、二五三
四	七一	三三、七六五	三五	四〇、二六七
五	九六	三七、六八四	三六	三、六六六
六	一一〇	四二、〇七七	四一	三三、六六六
七	一一八	四二、一二九	四四	三一、一〇三
八	一四九	六八、三三	五一	二九、三三一
九	一五九	六四、九一六	七五	二七、一一一
一〇	一八三	七九、二〇三	一一三	二七、四一二
一一	一九五	七〇、八〇五	一七一	二、一三〇
一二	一九九	六八、九七三	一七四	一四九、三八五
一三	二一〇	六六、四七六	三二九	三〇六、三九三
一四	一八九	六三、三九五	三六〇	三〇六、六一九
一五	一九八	六四、三一三	三九八	三一九、八三九
一六	二一六	六八、一四五	三七八	三一二、一五四
一七	二二六	七四、九一六	三七七	三一二、一五四
一八	二三八	八八、七六五	三六八	三一二、一五四
一九	二三七	九二、四一五	三四九	三一二、一五四
二〇	二五二	九七、八〇八	三三八	三一二、一五四
二一	二八二	一一二、六二七		

年次	汽船 隻數	汽船 總噸數	西洋形帆船 隻數	西洋形帆船 總噸數
明治二二	三二	一三四、五四八	三二九	四四、二五三
一三	三二五	一四二、九九七	三〇四	四〇、二六七
一四	三五三	一四七、五七四	二七八	三八、五三五
一五	三七五	一五七、一四七	二三九	三四、一六三
一六	四〇〇	一六七、四九〇	二一八	三三、六六六
一七	四六一	二六三、六二九	一九六	三一、一〇三
一八	五二八	三三一、三七四	一七三	二九、三三一
一九	五七〇	三六三、二三三	一六五	二七、一一一
二〇	六二六	四二六、六二四	一七一	二七、四一二
二一	六七四	四六四、二四六	一三〇	一四九、三八五
二二	七五三	四九八、三七六	一七三	二七〇、一六二
二三	八五九	五三四、三三九	三二〇九	三〇六、三九三
二四	九六九	五七七、六六〇	三五九	三一九、八三九
二五	一〇三三	六〇五、一二三	三七八	三一二、一五四
二六	一〇八八	六五七、一六九	三五七	三一二、一五四
二七	一一二四	七九一、〇五七	三四九	三一二、一五四
二八	一一九〇	九三三、七四〇	三三八	三一二、一五四
二九	一二三四	一〇三四、四五六		
三〇	一四九二	一〇七、八〇八		
三一	一五九四	一一〇九、四四四		

年次	汽船 隻數	汽船 總噸數	西洋形帆船 隻數	西洋形帆船 總噸數
明治一	一、六一八	一、一五一、五七五	四、五一五	三七〇、二三五
四二	一、六五三	一、一八九、九七七	四、八二九	三八五、七七九
四三	一、七〇三	一、二四〇、九一一	四、九五八	三九〇、九六一
四四	一、八五四	一、三七五、〇八三	五、五八六	四一二、五四一
大正元	一、九八一	一、四三〇、三一九	六、四四三	四四一、〇三九
二	二、〇七二	一、五一三、九四一	七、三四三	四八七、三四七
三	二、一三三	一、五七七、〇二五	七、九四三	五一三、二四四
四	二、一三三	一、六〇四、九〇〇	八、六五六	五四二、五七九
五	二、一五九	一、六九六、六三一	九、三一四	五八五、九三三
六	二、一七九	一、八二七、一三三	一〇、五〇九	六八六、五九九
七	二、二四一	一、八七〇、九九九	一二、四三〇	八五七、五六八
八	二、八七〇	二、四〇一、六五〇	一三、七八一	九四五、〇三三
九	二、九三一	二、一六七、一三三	一四、一八〇	九七六、一八六
一〇	二、九五五	二、一九一、九七七	一四、四一五	九七〇、七二一
一一	三、〇〇一	二、二五四、九六三	一四、四一五	九六〇、九四七
一二	三、〇四九	二、三三二、七六四	一三、九七〇	九三〇、〇五八
大正一三	三、一四三	二、三七〇、〇九七	一四、〇四	九〇四、〇八一
昭和元	三、二四六	二、四〇七、〇三八	一四、一四	八七三、四六八
二	三、二六七	二、四六〇、〇九七	一四、二五七	八六六、九三
三	三、三二一	二、五三一、七六五	一四、七二八	八七八、〇〇七
四	三、三五〇	二、五八〇、三一六	一五、〇四八	八八五、九八八
五	三、三五一	二、五九〇、九〇七	一五、三七九	八八六、一三二
六	三、三五八	二、六〇四、九〇〇	一五、二九〇	八八五、〇四一
七	三、三〇八	二、六九六、六三一	一五、〇三八	八六七、九五八
八	三、二九五	二、七四〇、一九七	一四、九八三	八六二、九一四
九	三、四七一	二、八一一、七一三	一五、〇六一	八七四、九三五
一〇	三、六〇三	二、八六二、九四二	一五、二八九	九〇〇、七九二
一一	三、七三七	二、九〇四、二八四	一五、六八六	九三〇、三二三
一二	三、九六九	二、九六二、四三三	一六、二六三	九六五、九六一
一三	四、〇四三	三、〇三三、三五八	一六、四四二	九九六、四三三

備考

一、本表ハ明治三十九年マデハ（以後管船局調査抜萃）「遞信協會雜誌」第二十四號（第四輯、明治四十三年七月號）掲載ノ「本邦海運發達の概況」（管船局長内田嘉吉）ヨリ抜萃

二、明治十七年以前ノ噸數ハ推算總噸數ナリ

三、明治四十年以後ハ遞信省管船局海事摘要ヨリ抜萃

第四章　海運及造船事業の發展

內地製造船及輸入船表（內地登錄船、括弧ハ千噸以上ノ汽船）

年次	內地製造船						輸入船					
	汽船		帆船				汽船		帆船			
	隻數	總噸數	隻數	總噸數			隻數	總噸數	隻數	總噸數		
明治三	二	五七					一八	七、二五四	七	一、五五二		
四	五	一一五	一				三三	七、二四一	二〇	五、六八五		
五	六	七八					一〇	二、六八四	七	一、四二三		
六	二	三二					一六	三、一二三	四	六七七		
七	三	四	一				一二	一七、三九七	八	四、三九〇		
八	一四	六、四六二	四	一、五〇七			一六	七、三三二	一七	二、四〇二		
九	八	一、四六	一	一、一六			七	一、九七八	九	一、八二七		
一〇	一六	四、八八六	五	一、五一			一六	五、九五六	一〇	一、九二七		
一一	二四	八、八八六	一六	五、〇一			七	二、二二二	三	一、一五八		
一二	一九	一、九三九	一一	一、五三			一五	一、二二二	一	一、一五八		
一三	四一	八、三九	一一	一、五三			七	一、二二二	一	一、一五八		
一四	三八	一、九三	一〇七	一、〇七			一四	一、二二二	一	一、一五八		
一五	二七	九、〇七	七三	一、〇七			一五	一、二二二	一	一、一五八		
一六	三一	一、八八四	三二	一、〇七			一六	一、二二二	一	一、一五八		
一七	二一	一、三三八	一九	一、〇七			一七	一、二二二	一	一、一五八		
一八	一九	一、五二九	一六	一、〇七			一八	一、二二二	一	一、一五八		
一九	一六	一、二八	二三	一、〇七			一九	一、二二二	一	一、一五八		
二〇	一六	一、二八	二三	一、〇七			二〇	一、二二二	一	一、一五八		
二一	一六	一、二八	二三	一、〇七			二一	一、二二二	一	一、一五八		
二二	一六	一、二八	二三	一、〇七			二二	一、二二二	一	一、一五八		
二三	一六	一、二八	二三	一、〇七			二三	一、二二二	一	一、一五八		
二四	一六	一、二八	二三	一、〇七			二四	一、二二二	一	一、一五八		
二五	一六	一、二八	二三	一、〇七			二五	一、二二二	一	一、一五八		
二六	一六	一、二八	二三	一、〇七			二六	一、二二二	一	一、一五八		
二七	一六	一、二八	二三	一、〇七			二七	一、二二二	一	一、一五八		
二八	一六	一、二八	二三	一、〇七			二八	一、二二二	一	一、一五八		
二九	一六	一、二八	二三	一、〇七			二九	一、二二二	一	一、一五八		
三〇	一六	一、二八	二三	一、〇七			三〇	一、二二二	一	一、一五八		
三一	一六	一、二八	二三	一、〇七			三一	一、二二二	一	一、一五八		
三二	一六	一、二八	二三	一、〇七			三二	一、二二二	一	一、一五八		
三三	一六	一、二八	二三	一、〇七			三三	一、二二二	一	一、一五八		
三四	一六	一、二八	二三	一、〇七			三四	一、二二二	一	一、一五八		
三五	一六	一、二八	二三	一、〇七			三五	一、二二二	一	一、一五八		
三六	一六	一、二八	二三	一、〇七			三六	一、二二二	一	一、一五八		
三七	一六	一、二八	二三	一、〇七			三七	一、二二二	一	一、一五八		

年次	內地製造船						輸入船					
	汽船		帆船				汽船		帆船			
	隻數	總噸數	隻數	總噸數			隻數	總噸數	隻數	總噸數		
明治二〇	一八	一、四四〇	二三	一、六三三	八、五一四	二	一三	一、四八六	二	一、六四八	六四八	
二一	二六	二、六九六	一八	一、三四八	五、五八二	一	一一	一、三四八	一	一、一三	一一三	
二二	二六	二、二六九	一六	一、一三	四、八八二	一	一〇	一、一三	一	一、一三	一一三	
二三	三〇	六、八六八	一三	一、〇八	四、四八一	一	八	一、〇八	一	一、一三	一一三	
二四	三三	五、三九五	六	一、〇八	一、六五三	一	七	一、〇八	一	一、一三	一一三	
二五	三二	五、九四四	八	一、〇八	一、九三八	一	六	一、〇八	一	一、一三	一一三	
二六	二六	三、九六七	四	一、〇八	一、九三八	一	五	一、〇八	一	一、一三	一一三	
二七	三三	五、八四七	一〇	一、〇八	一、九三八	一	四	一、〇八	一	一、一三	一一三	
二八	四七	八、九七七	六	一、〇八	一、九三八	一	三	一、〇八	一	一、一三	一一三	
二九	三六	五、八六〇	一一	一、〇八	一、九三八	一	二	一、〇八	一	一、一三	一一三	
三〇	五七	一〇、六九八	一八	一、〇八	一、九三八	一	一	一、〇八	一	一、一三	一一三	
三一	五四	一三、九二九	二〇二	一、〇八	一、九三八	一	一	一、〇八	一	一、一三	一一三	
三二	五三	一八、一五七	二一六	一、〇八	一、九三八	一	一	一、〇八	一	一、一三	一一三	
三三	五三	一五、三〇八	一九三	一、〇八	一、九三八	一	一	一、〇八	一	一、一三	一一三	
三四	七一	一八、一五七	二〇二	一、〇八	一、九三八	一	一	一、〇八	一	一、一三	一一三	
三五	六七	一六、三二一	一三七	一、〇八	一、九三八	一	一	一、〇八	一	一、一三	一一三	
三六	六五	一三、三三九	一二四	一、〇八	一、九三八	一	一	一、〇八	一	一、一三	一一三	
三七	一一四	二七、五〇三	一一九	一、〇八	一、九三八	一	一	一、〇八	一	一、一三	一一三	

| | | |

昭和八	(七)一〇四	(一六、〇六三)六〇、六九三	四八七	二八、九五四	—	—	—	—
九	(一九)一七二	(一〇五、七七一)一四七、一一八	八〇八	五五、〇二六	一	二三	—	—
一〇	(二四)一六六	(一二〇、七四四)一五〇、一二三	九〇六	六三、二九二	一一	一八、二八四	—	—
一一	(四一)一九二	(一九五、二八六)二一七、四六一	九二二	六〇、一九六	三	一、二七九	五	一九六
一二	(七七)二一九	(三七七、一一七)三九九、三二四	一、一四一	六七、九七九	五	二九、六三六	—	—
一三	(七五)二三三	(三八九、二三七)四二三、〇三九	七七七	六二、一四四	六二	二七三、一九五	—	—

備考

一、本表は明治四十年までは「遞信協會雜誌」第二十五號（第五輯、明治四十三年八月號」掲載の「本郵海運發達の概況」（管船局長内田嘉吉）より拔萃

二、明治二十二年以前の噸數は登簿噸數なり（出所不詳）

三、本表明治四十年以後は（遞信省管船局海事摘要）より拔萃

四、昭和元年よりは管船局監督課登錄係の資料に據る

五、括弧内は内譯なり

第六款　植民地の海運

明治維新以來の我海運及造船事業發達の概略は、既に記述を了つたが、我遞信省に於いて直接統轄するものは内地及樺太、南洋のそれに止り、植民地は總督府又は關東廳の管轄に屬し、其の間稍〻事情を異にする。之等植民地の海運事業中其の主なるものに就いては、既に略述したが、最後に概觀的一瞥を與へよう。

植民地は之を朝鮮、臺灣、關東州に分つ。

一、臺灣は歷史最も古く、日清戰役後我領有に歸してより、臺灣總督府は大阪商船、日本郵船の二會社に補助金を與へ、神戸基隆航路を開設したるを初として、其の後明治三十年沿岸航路を開き、明治三十三年基隆香港線、打狗廣東線を開いた。之對支航路の嚆矢である。爾來基隆又は高雄を起點とする新航路（いづれも總督府補助）開始相次ぎ、明治四十五年度初めには合計七線を數ふるに至つた。

大正五年基隆瓜哇航路を開いたが、之歐洲戰亂の影響によるもので、本島起點南洋航路の初めである。爾來本島の發展に伴ひ、大正十五年度には命令航路十二線に增加し、昭和十二年度には十八線になつた。

斯くの如く本島中心の諸航路の發達を見たけれども、其の受命經營者は大阪商船會社始め内地有力會社にして、本島在籍の海運事業として錄するに足るものは皆無である。昭和十二年末の統計を見るも臺灣在籍船は汽船一三八隻、九、四九六噸、帆船四六隻、三、四七八噸に過ぎず、其の殆ど全部が沿岸航行の小型船に過ぎない。

二、朝鮮は政治上又經濟上臺灣の比でなく、併合以來總督府が沿岸航路の補助命令を行ひ來つたが、既述の如く明治四十五年四月朝鮮郵船會社の設立あり、之等命令航路を一括經營するに至り、茲に朝鮮在籍の海運事業が出來た。爾來幾多の航路開設を見たるも、畢竟沿海航運の助成開發に外ならず、其の經營も殆ど前記會社の獨占に歸し、他の者に至つては記述を要しない程度のものに過ぎない。昭和十二年末の朝鮮在籍船は、汽船五六四隻、九〇、四七七噸、

帆船一、〇六五隻、四〇、三六三噸、此の中千噸以上の汽船は朝鮮郵船會社が二四隻、五二、〇五七噸、鏑木秀胤が一隻、二、四九〇噸を有してゐる。

三、關東州の海運事業は、前二者に反し、著しく事情を異にする。日本內地に在りては、船舶を輸入するに輸入稅を賦課せらるるに拘はらず、關東州には之を賦課されない。之は卽ち我國が各國に對してなせる聲明と大連海關設置に關する日支協約に基くものであるが、此の關係上、明治四十四年同州に船籍令を布いて以來、置籍船が生ずるに至つた。恰も同年七月改正關稅實施され、內地人の船舶輸入稅高率となつたので、利に敏き社外船主は續々輸入船を本州に置籍し、翌四十五年七月末には十五隻、一萬五千餘噸を算ふるに至り、大正二年十月末には七十六隻、十七萬噸に激增した。併し之等の殆ど全部が內地船主の便宜上置籍したに過ぎぬから、此の數字は必ずしも本州の海運事業それ自體ではなかつた。故に之等置籍船は、歐洲戰亂に際して、續々外國へ賣却せられ、一時大に減少したが、戰後海運界の不況にも拘はらず、輸入船舶多量に上つたに際し、社外船主は相競ふかの如く本州置籍の方法を執つた。

之と共に大連汽船會社の創立及發達があつた。大連汽船會社は歐洲戰爭直前に、南滿洲鐵道會社後援の下に合資會社として設立され、數隻の小型船を以て專ら撫順炭の運送に從つてゐたが、大正四年二月資本金五十萬圓の株式組織に變更して以來、關東廳命令航路を始め沿岸諸航路に手を延し滿鐵を背景として漸次發達を加へた。翌五年四月には資本金を二百萬圓に增加し、大に積極的に船腹を增加するに至つた。

如上社外船主の置籍增加と大連汽船會社の發展と相俟つて、本州置籍船は年々增加し、昭和十二年末に於いては汽船一四〇隻、二四九、九二五噸、帆船二八二隻、一二、七七六噸の多きを算ふるに至つた。然も朝鮮、臺灣と異り、航洋大型船を多數に擁する點に於いて一異彩である。此の中千噸以上の汽船は六三隻、二三七、八八一噸に及ぶ。

第五節　自主時代（昭和時代）

第一款　世界海運界の展望

第一項　世界船腹と貿易數量

昭和五年（一九三〇年）以降の數年間は、世界の海運界にとつて最も困難な時期に相當する。第一次世界大戰後未曾有の殷賑を謳歌した海運界は、一九二九年十月の米國株式市場の恐慌を契機として、其の後數年絕望的な不況の裡に惡戰苦鬪せねばならなかつた。さうして我海運界も亦此の世界的な推移の外に立つことは出來ないのであつたけれども、日支政局が齎した極東に於ける特殊な環境と我政府及海運界が不況克服のためになした起死回生の努力とが兩々相俟つて世界海運の推移とは自から趣を異にした希望多き進路を辿つてゐるのでもある。卽ち、我海運界は世界海運界に先立つて不振より脫却し、今日の眞に自主的と呼ばれる時代を此の不況の深淵の裡に創り出したのである。そこで、茲に、我海運界の此の歩みを辿るに先立つて、不況裡に呻吟する世界海運界の相貌を瞥見しよう。

元來海運界の好不調は出廻貨物の多寡を以て第一義とするので、其の最も順調なるためには海上荷動量と船腹との需給關係が均衡を保つを要するのである。此の均衡が破れ、縮減せる貿易量に對して厖大なる過剩船腹を有した處に、

一九三〇年以降の海運不況があつたのである。今、世界貿易數量に對して船腹が如何なる狀況にあるかを見よう。未曾有の旺盛を極めた世界大戰直後の海運界は姑く措き、大戰後に於いて、世界貿易が順調で海上荷動量と船腹との需給關係が略〻均衡したと認められる一九二九年に比較するに、世界貿易數量は一九二九年を一〇〇とする指數に於いて、一九三〇年七分、三一年一割四分五厘、三二年二割五分五厘、三三年二割四分五厘、三四年二割二分、三五年一割八分二厘と年々減少を示し、貿易價格の如きに至つては、同じく一九二九年を一〇〇とする指數に於いて、三〇年一割九分、三一年四割二分一厘、三二年六割一厘、三三年六割四分八厘、三四年六割六分一厘、三五年六割五分三厘と驚異的な減少を示したにも拘はらず、世界の船腹は、一九二九年の六六、四〇七、〇〇〇萬總噸に比して一九三三年に至るまでやはり上廻つてをり、殊に一九三一年に於いては、總噸數百噸以上の船舶實に七〇、一三一、〇四〇總噸（一九一四年に比すれば四割三分の增加）と海運史上空前の膨脹を遂げるに至つた。之、曩に世界大戰の戰禍に依つて、一千二、三百萬總噸にも上る厖大な船舶を喪失したため、其の終了後期せずして諸國間に擡頭した所有船噸數第一主義の惰勢として、主要海運國が右の如き世界貿易の未曾有の沈滯に直面しながら、依然として其の所有船噸數順位を競ふ態度を一擲し得ざりしことを示すものに外ならない。

斯くて、世界貿易數量と船腹との不均衡は年と共に甚しくなつた。卽ち、大戰前の世界海上荷動數量は大約年三億噸に上つたと云はれるが、之に對して當時の世界船舶輸送能力は約四千五百萬重量噸と概算され、一重噸當りの荷物引受量凡そ六、七噸と推定されるのである。然るに、一九三三、四年に於いては、既に厖大な古船の整理が行はれたのであつたけれども、然も其の一九三四年に於いてすら尙輸送能力は約六千萬重噸で、右の大戰前のものに比して依然一千五百萬重量噸の增加となつてをり、造船技術の進歩に伴ふ速力竝に荷役力の增進、港灣設備の改善による荷役能率の增大等を併せ考へる時は、船舶の一般輸送能力の增加には更に著しいものがあると推測されるのに對して、海上荷動數量は漸く大戰前の水準卽ち年約三億噸に過ぎないと稱せられるのであるから、以て船腹需給不均衡の如何に甚しきかを見るに足るであらう。

獨逸統計局は右の如き事情を簡明に說明して、「一九三四年に於ける世界船腹は一九一三年に比して約四割增加したが、荷物輸送能力に至つては、實に約六割五分增加した。然るに、世界貿易數量（一九一三年二一三、〇〇〇、〇〇〇噸、一九三四年一九〇、三〇〇、〇〇〇、〇〇〇噸）は却て約一割減少した」と云つてゐる。戰前戰後に於ける世界貿易數量の比較は、調査機關に依つて區々である。獨逸統計局は、右の如く、一九三四年は一九一三年に比し一割減としてゐるが、ベルリン景氣觀測所長ローゲマン教授の調査では次の如くである。

年度	指數	年度	指數
一九一三年	一〇〇・〇	一九三一年	一〇一・五
一九二八年	一二四・四	一九三二年	八二・六
一九二九年	一二九・九	一九三三年	八二・八
一九三〇年	一一七・三		

情勢既に斯くの如きために、運賃の低落甚しく、繫船亦年と共に增大し、一九三二、三年の如きは、一九二九年のそれの約四倍にも上り、一九三三年一月の如きは實に一四、五九二、〇〇〇總噸の驚異的數字を記錄し、之が又、弱體化せる海運界に甚しき重壓を加へることになつたのである。茲に於いて各國も省みるところあり、世界貿易數量の

增加を俄に望み難き世界經濟界の現狀に於いて、斯かる世界貿易の趨向に卽應して船腹を調整するに至つた。斯くの如き氣運は一九三二年に至つて漸く具體化したのてあつて、爾來國際船腹の共同繫船、共同解體、或は過剩老朽不經濟船の解體による優秀船舶の建造等、船腹調整の問題が海運界の中心問題となつたのである。

世界船腹累年統計

（ロイド船名錄に據る）

年度（六月末）	汽船		內燃機船		合計		帆船及艀		總計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
一九一四年	二四、一四七	四五、一六九、五九〇	二九七	二三四、二八七	二四、四四四	四五、四〇三、八七七	六、三二四	四九、〇七三、五四五	三〇、七五八	四九、〇七三、五四五
一九一四年	二七、〇七四	五九、五三八、三四二	一、九五〇	一、九七五、七九八	二九、〇二四	六一、五一四、一四〇	三、九一九	六四、〇二九、二六九	三三、九四三	六四、〇二九、二六九
一九一五年	二七、〇六〇	五九、六六六、三〇三	二、一四五	二、七一四、〇七三	二九、二〇五	六二、三八〇、三七六	三、七〇〇	六四、六三八、〇六二	三三、八〇五	六四、六三八、〇六二
一九一六年	二六、七四九	五九、一七八、六五三	二、三四三	三、四九三、二六四	二九、〇九二	六三、七一一、九三七	三、一四三	六四、八〇二、二六七	三三、二三五	六四、八〇二、二六七
一九一七年	二六、四一五	五八、九九六、四七八	二、五五二	四、二七〇、八二四	二八、九六七	六三、二六七、三〇二	二、九一四	六四、一七二、一九七	三一、八八一	六四、一七二、一九七
一九一八年	二六、四五四	五九、七二七、一一二	二、九三三	五、四三二、三〇二	二九、三八七	六五、一二九、四一三	二、九一三	六四、〇七三、九三	三一、三〇〇	六四、〇七三、九三
一九一九年	二六、三六六	五九、七七九、二九一	三、二四六	八、〇九六、三三七	二九、九一二	六六、八七六、四〇七	二、七一七	六四、〇三三、八〇四	三一、六二九	六四、〇三三、八〇四
一九二〇年	二六、三〇〇	五九、九一七、四六七	四、〇八〇	九、四三一、四三三	三〇、三八〇	六八、八二三、八〇一	二、三九二	六四、七二三、八〇一	三一、七七二	六四、七二三、八〇一
一九二一年	二五、八七二	五九、二九一、三六八	四、四二〇	一〇、三八九、三七七	二九、二九二	六八、三六八、一四一	二、三一五	六四、三六八、一四一	三一、六八七	六四、三六八、一四一
一九二二年	二五、五一二	五六、四二七、一三一	四、六三三	一〇、一〇〇、三九二	二九、五四五	六八、五二七、六六一	二、一八五	六四、三九六、六六一	三一、七〇〇	六四、三九六、六六一
一九二三年	二四、八五二	五六、四二七、一三二	四、九四一	一〇、六〇四、五二六	二九、七九三	六八、九三一、六五七	二、一八〇	六四、三五七、五二四	三一、九七三	六四、三五七、五二四
一九二四年	二四、〇一三	五五、七五三、二六六	五、二五二	一四、三五五、一一八	二九、二六五	六九、一〇九、三八四	二、一三三	六四、三九二、七九二	三一、九九八	六四、三九二、七九二
一九二五年	二三、五六〇	五五、四三三、六二六	六、二六一	一五、七四八、七一三	二九、八二一	七〇、一八二、〇四〇	二、一八五	六四、五七五、八七七	三一、九四三	六四、五七五、八七七
一九二六年	二三、〇九九	五一、七一四、二八六	六、一二八	一二、八九〇、五九九	二九、一八七	七〇、〇〇四、八八五	一、七二六	六四、七三一、六一一	三〇、九二三	六四、七三一、六一一

年次	世界貿易數量	世界貿易價額	世界船腹（各年六月末）			世界繫船（各年六月末）		
	(A)指數	(B)指數	指數	實數	指數	實數	指數	實數
一九二七年	二二、七六一	六、七六三	一三、七四八、七一三	二七、五二四	一〇〇・〇	千總噸 三、三八四	一〇〇・〇	一、六〇・七
一九二八年	二二、四九七	六、九一二	一五、二三二、九五三	二九、四〇九	一〇八・一	五、四三九	一〇・七	一、六〇・七
一九二九年	二一、七六一	六、七六三	一三、七四八、七一三	二七、五二四	一〇〇・〇	千總噸 三、三八四	一〇〇・〇	一、六〇・七
一九三〇年	一九・〇	一〇〇・〇	一五、二三二、九五三	二九、四〇九	一〇八・一	五、四三九	一〇・七	一、六〇・七
一九三一年	一七・五	九三・〇	一四、八四一、八四四	二八、〇二四	一〇三・〇	五、一四二	一〇・八	一、七〇・四
一九三二年	一六・〇	八五・五	一三、五四八、七一三	二六、〇九九	九五・二	四、八一八	一〇・二	一、六九・〇
一九三三年	一五・〇	七四・五	一二、九七六、五八四	二四、九三〇	九一・〇	四、六五二	九・六	一、五二・一
一九三四年	一五・五	七五・五	一二、九七六、五八四	二四、九三〇	九一・〇	四、六五二	九・六	一、五二・一
一九三五年	一六・〇	七八・〇	一二、九七六、五八四	二四、九三〇	九一・〇	四、六五二	九・六	一、五二・一
一九三六年	一七・〇	八一・〇	一二、九七六、五八四	二四、九三〇	九一・〇	四、六五二	九・六	一、五二・一
一九三七年	一八・〇（上半期）八五・九	八五・九（第一四半期）九二・六	一二、九七六、五八四	二四、九三〇	九一・〇	四、六五二	九・六	一、五二・一

備考	
(A)	國際聯盟
(B)	英國不定期船統制委員會
國際聯盟	ロイド船名錄
自一九二一年至一九三二年	米國商務省
一九三三年以降	デイリー・フレート・レジスター

世界繫船累年表

年度＼月日	一月一日	四月一日	七月一日	十月一日
一九二九年	千總噸 三、九四七	千總噸 —	千總噸 三、三二	千總噸 —
一九三〇年	三、二一八	—	五、四三九	—
一九三一年	八、六六五	—	一〇、五二一	—
一九三二年	一二、一〇七二	—	一四、一五	—
一九三三年	一四、五九二	一三、三六六	一三、九七六	一二、〇三〇

備考　一九三〇—三二年噸數は米國商務省發表、一九三三年以降はデイリー・フレート・レジスターに據る。

（總噸數百噸以上の汽船及內燃機船）

年度＼月日	一月一日	四月一日	七月一日	十月一日
一九三四年	千總噸 一〇、七一六	千總噸 九、五九	千總噸 八、五六三	千總噸 七、四三一
一九三五年	六、五〇七	七、二八三	六、三八〇	五、四〇九
一九三六年	四、七八五	四、九二五	四、八八	四、一〇七
一九三七年	三、七〇四	二、九六五	二、一七二	一、八四四
一九三八年	一、七五五	二、二六	二、五四七	三、二三九

第二項　世界船舶の調整

一、過剰船腹の整理　右に述べる如く、海運界不振の根本原因は、國際貿易の萎縮に對して船舶が增加したことにあるので、海運界の現狀を改善せんためには、一方に於いて貿易量を增加せしめることによつて船腹需要の增加を計るとともに、他方に於いて船腹供給量の縮小を行はなければならない。殊に世界經濟界の實情に照して貿易數量の增加の前提に幾多の困難があるとすればたとひ消極策であつても、船主自身の對策として比較的實行容易な世界過剩船舶の調節、解體及新造船の中止等が緊急を要することになるのである。

斯くて船腹の整理問題は夙に列國に於いて考究せられ、過剩船舶の共同繫船、共同解體其の他各種の方策が立案されたのであつたけれども、國際的協調を求めることの困難なるはもとより、一國としても、船主の利害の不一致や債

權者及政府の協力を得ることの困難等のために、船腹の徹底的整理の實行は容易ではなかつた。併し、海運不況對策として最も緊急を要するのが船腹の徹底的整理であることは、論理として何人も首肯せざるを得ざるところであり、之を斷行することなくして海運市況の回復を期待することは全く不可能ともいひ得るので、各國船主は取り敢えず過剩船舶を繫船して、船腹需給の調整を計つたが、事態は繫船に依つては改善し得ざる底のものであつた。そこで、遂に過剩船舶の解體を斷行することとなり、一九三一年より一九三五年に至る五箇年間に七、六六九、六七六總噸（ロイド船名錄による百總噸以上の汽、機船）即ち、一九三一年六月末現在噸數六八、七二二、八〇一總噸に對し、其の一割一歩二厘に相當する大量船腹を解體したのである。

世界解體船舶

年度（曆年）	汽機船 隻數	汽機船 總噸數	帆船 隻數	帆船 總噸數	合計 隻數	合計 總噸數
一九三一年	三二四	一、〇一八、一七四	一九	一四、五三八	三四三	一、〇三二、七一二
一九三二年	三六五	一、三四六、一四〇	三七	三二、〇五三	四〇二	一、三七八、一九三
一九三三年	六八六	二、四一三、一八九	三二	二二、一一六	七一八	二、四三五、三〇五
一九三四年	五六四	一、七四〇、八九五	三九	二七、二三八	六〇三	一、七六八、一三三
一九三五年	四八七	一、一五一、二七八	六一	六三、三四三	五四八	一、二一四、六二一

二、獨、伊、英、日の古船解體補助　過剩船腹の整理に於いて最も有效な方策は、世界的な共同繫船、共同解體であるが、國際的協調はしかく容易でないので、諸國は各別に對策を講ずるに至つた。其の若干を摘記しよう。

獨逸政府は、曩に民間船主の要望に基き、漢米線、北ロイド社の二定期船主始め其の他の定期船主竝に不定期船主に對する總括的補助を決定し（一九三二年三月二十九日附大統領令）、之等船主をして古船解體の上之に代る優秀船を建造せしめるため、一九三二年中に於いて總額二三、〇〇〇、〇〇〇馬克の補助金を交附することとしたが、其の後財源難のために實施の運びに至らず、遂に當初の方針を一變し、一定の期間無利息の貸附をなして古船を解體せしめることに改め、古船解體を實施することとなつた。斯くて、一九三二―三年に亙り無利息解體資金を融通し、古船約四十萬總噸を整理した。

伊太利は既に一九三一年十一月十三日附緊急勅令を以て、老朽不經濟船二十萬總噸解體のため總額五百萬紙幣リラ（一總噸當り二十五紙幣リラ）の豫算を計上したが、右を以てしては到底船主の要求を滿し得ないため、前後四回に亙つて補助金を增額、一九三五年七月一日迄に補助金總額一千九百四十萬リラを支出し、古船八十萬總噸の解體を完了する豫定であつたが、一九三五年更に實施期間を一箇年延長、解體工事完了期を一九三六年七月一日とした。

伊太利の右の古船解體補助は端的に古船の解體を目的とし、新船建造を要求しないものであつたのに對して、一九三五年二月制定された英國の海運救濟法は、不定期船運航補助に關する規定とともに船質改善助成に關する規定を含むものである。此の船質改善助成施設に依つて、英國は、低利貸附金一千萬磅を以て新造一噸對解體二噸又は改造一噸對解體一噸なる新造、改造、解體政策を實行し、老朽不經濟船を解體して近代的優秀貨物船百萬重噸を建造せんとしたのである。同規定は一九三五年二月二十六日より滿二箇年間の豫定で實施（但し貸附開始は同年三月十八日）されたが、其の成績は、規模の大なるに比して必ずしも良好と云ひ得なかつた。

本邦も亦船舶改善助成施設によつて、昭和七年（一九三二年）十月以降十年三月迄の二箇年半に於いて、古船四十萬總噸解體、新造船二十萬總噸建造のこととなつたが、該施設は引續き新造、解體各々五萬總噸を目標として、更に一年間實施期間を延長した。

三、國際海運會議常置委員會の對時局決議及船腹調節案　船腹の調節は國際的に共同歩調をとることが、最も理想的であることは勿論である。そこで、國際海運會議（International Shipping Conference）は一九三二年七月八日常置委員會をロンドンに開催し、對時局決議四項を採擇、之を各國船主協會に送附して、それぞれ自國政府竝に貿易機關に移牒せられ度き旨を要請すると共に、別に船腹調節に關する三案を提出し、其の內二案（繫船案及解體案）に就いて意見を叩くところがあつた。

而して、國際海運會議は同年十月十日常置委員會をロンドンに開催して、前記各國船主協會の回答を基礎として決議を行ふ筈であつたが、諸國船主はもとより英國船主の意嚮すら確められるるに至らず、右委員會の開催は遂に無期延期の已むなきに立ち至つた。

對時局決議竝に船腹調節案の骨子は左の如くである。

(一)　對時局四決議

(イ)　世界貿易の復興及發展のため、各國は相協力して貿易障碍の撤廢又は輕減に努むべきこと。

(ロ)　一般運賃市場を自由に利用せしむべきこと。

(ハ)　經濟的基礎の上に運用せらるる能率高き船舶を自由に利用せしむべきこと。

(ニ)　眞の海洋自由政策を固守すべきこと、船腹の調節を計るべきこと。

(二)　船腹調節に關する三案

(イ)　繫船案（Lord Essendon 案）各國船主は紳士協定に依り自發的に貨物船の一部を繫船すること。

(ロ)　解體案（W. A. Souter 案）最小二〇、〇〇〇、〇〇〇噸を解體すべきこと。

(ハ)　中央傭船統制機關設置案（Cedric Glover 案）ロンドンに中央傭船統制機關を設置して、本機關をして、繫船による船腹の調節、貨率の設定其の他市場の統制を行はしむべきこと。

四、英國海運會議所特別委員會の作製に係る國內古船解體案竝に國際繫船案　前項國際海運會議常置委員會の船腹調節案の外に、世界船腹の調節案として提示されたものに尙英國海運會議所特別委員會作成に係るものがある。卽ち英國海運會議所は、バルチック國際海事同盟（Baltic and International Maritime Conference）の慫慂により、國際的船腹調節問題に關し積極的行動を開始することに決し、一九三三年四月特別委員會を設置して具體案の作成に當らしめた。

斯くて、同委員會は古船解體、繫船の兩案に就いて考究を遂げた結果、古船解體に關しては、當時既に日獨伊の如く解體補助を實施中の國もあるので各國別にそれぞれの國情に應じて適當なる案を採用せしむるを有利であるとし、取り敢えず英國に適用すべき國內解體案（National Scrapping Scheme）なるものを作成して、古船解體を未だ實施せざる諸國の參考に資することとしたが、繫船に關しては多數の國家が國際的協定の下に繫船を行ふに非ざれば實際的效果を期待し得ずとして、國際繫船案（International Laying-up Scheme）なるものを作成した。

左に兩案の概要を揭げよう。

一、國內古船解體案

(一)　適用船舶　一〇〇純噸以上の英國船舶。

(二)　解體を强制せず、卽ち本案を利用すると否とは船主の自由とする。

又解體をなす者に對しても代船の建造を要求せず。

(三)　解體基金　政府の手を通じ左記特別噸稅（Tonnage Reduction Due）を課し、之を基金に充當すること。

(四)　特別噸稅

(イ)　貨物積載の上入港する一〇〇純噸以上の英國船に對し一純噸につき一定率の劃一的特別噸稅を課す。

(ロ)　同一航海中に一港以上の港に載貨入港する船舶に對しては、最初の到達港に於いてのみ課稅する。

(ハ)　一箇年中に於いて一回以上載貨入港する船舶に對しては、第二回目の入港以後一回毎に基本率の二割を遞減する、依つて第六回目の入港以後は無稅となる。

(五)　船腹處分委員會　船主の代表若干名及商務院代表一名より成る船腹處分委員會（Tonnage Disposal Board）を設け、左の權限を附與すべきこと。

(イ)　基金の管理　商務院の同意せる銀行に預金。

(ロ)　本案の運用　主なる事項は、解體船の購入及處分であつて、購入船の內、卽時解體すべき噸數又は一時繫船すべき噸數を決定すること。

(六)　實施期間　三年間とする。其の後に於いて延長の必要あらば、船腹處分委員會の勸告に基き其の期間を決定することを得る。

第四章　海運及造船事業の發展

二、國際繫船案

(一)適用船舶　七〇〇純噸以上の船舶。

(二)繫船を強制せず、卽ち本案の利用は船主の自由。

(三)繫船基金　本案を採用する各國の船主協會は、政府の手を通じ左記特別噸稅を課し、之を基金に充當すること。

(四)特別噸稅

(イ)貨物積載の上入港する七〇〇純噸以上の各國船舶に對し、一純噸に就き一定率の劃一的特別噸稅を課する。

(ロ)同一航海中に一港以上の港に入港する場合、竝に一箇年中に一回以上入港する場合の取扱は、英國古船解體案に同じ。

(五)中央委員會　本案に參加する總ての國の船主協會の代表者を以て中央委員會(Central Committee)を組織し、左の權限を付與すべきこと。

(イ)基金の管理　中央に預金、例へば國際決濟銀行に預金。

(ロ)繫船すべき噸數竝に繫船期間を決定すること。

(六)毎十二箇月の終りに於いて基金及繫船噸數を取調べ、中央委員會は同期間中の繫船噸數に應じて補償金を支拂ふべきこと。定期船の繫船割合の決定に當つては、關係海運同盟の代表機關と豫め協議を遂げ、然る後中央委員會の勸告に應じたる定期船の所有者又は運航業者に對し所定の補償金を支拂ふものとする。

(七)實施期間　入港船舶搭載貨物の數量より見て、本案を實行するに充分なる數の諸國が本案を採用するに至れる時期より二箇年間實施する。其の後に於いて、中央委員會の決定に基き一箇年宛實施期間を延長することを得る。

英國海運會議所としては、右兩案就中其の後者卽ち國際繫船案に對し、會員よりの充分なる支持を得た上で、政府の手を通じて、恰も當時開催中の世界經濟會議へ提出するか、又は國際海運會議に廻附の手續を取る意嚮であつたが、結局兩案共に立消えになつたのであつた。

第三項　世界經濟會議

世界海運界の回復のためには、敍上の如き過剩船舶の整理(世界船舶の調節參照)と共に、根本策としては、關稅の引下、輸出入制限の撤廢、爲替の安定、物價の引上、過剩農產品の生產制限等に因つて積極的に國際貿易數量の增加を必要とするのである。斯くて之等の方策を審議、樹立して國際貿易の繁榮を招來せんがため、世界經濟會議が一九三三年六月十二日よりロンドンに開催され、會議に參加せるもの六十六箇國の多數に及んだ。

同會議に於いて諸國政府が商議すべき經濟復興のプログラムは、金融問題に於いては、(イ)貨幣及信用政策、(ロ)爲替安定、(ハ)物價水準、(ニ)資本移動。經濟問題に於いては、(イ)關稅政策、(ロ)輸出入貿易の禁止及制限、輸入割當制其の他の貿易上の障碍、(ハ)生產者協定等の廣汎なる範圍に亙り、多大の期待を以て迎へられたのであつたが、上記の諸問題の解決のためには全く參加諸國の協調精神に俟つ外ないのに、各國は依然として自國の經濟界を有利に導かむとする偏狹で利己的なナショナリズムを固執して讓らなかつたために、同會議は、世界の期待に反して、殆ど見るべき成果を上げ得ず休會するの已むなきに立ち到つたのであつた。卽ち、金融問題に於いては、米國の反對のため弗、磅、法貨の爲替比率に關する暫定協定成立するに至らず、一方米國は經濟委員會に關稅一割減案を提案したが、本案が到底各國の承認を得るものにあらざることを悟り、直ちに之を撤回し、更に全く骨拔の提案に變更したため、關稅問題にも何等國際貿易發展に資すべき成案なく、會議は遂に數種の姑息的協定を成立せしめ得たに止まつたので

ある。而して、斯様に世界經濟會議が效果見るべきものなく休會した所以は、一に其の指導的地位に在る英米兩國が固陋なる自國本位の城廓に立籠り、打算的政策に終始して、何等犧牲的精神を發揮せざりしためであつた。

尙、關稅問題に就いては、此の經濟會議に先立ち、五月十二日ロンドンに開催された「貨幣及經濟會議のための組織委員會」に於いて、米國の提案に依る關稅休戰に關する決議を採擇し、經濟會議に參加せる各國の承諾を求めた。同決議は、六月十二日の經濟會議前及會議の繼續中、現在の國際通商を阻害してゐる關稅、其の他の措置を一層强化せしめざらむことを規定したものである。決議に參加したるもの四十九箇國を數へたのであるけれども、之等參加國はいづれも自國の經濟事情を理由に何等かの留保條件を附したので、關稅休戰と云ふも殆ど名目のみで實質的意味をもち得なかつた。本邦も亦六月三十日右決議に對し留保附承認をした。

斯くて、經濟會議に於ける最重要問題たる暫定的通貨比率協定が暗礁に乘り上げた結果、爾餘の問題は解決に到らず、殊に英國の如きはオッタワ會議に依つて强化された英帝國經濟ブロックの城廓に立籠り、經濟會議に於いてもブロックの障壁を諸國民通商のために緩和するの雅量を全然示さなかつた。隨つて、英國は、一九三三年四月十日、日印通商條約の廢棄（豫告期間六箇月）を通告したのを初めとし、次で五月十六日英領西アフリカに關する日英通商條約の廢棄（豫告期間一箇年）を通告すると共に、一方英領印度に於いても六月七日より綿布關稅に從價七割五歩の大巾引上を實施したる外、馬來聯邦、ジョホール、東アフリカ等英領各地相踵いで關稅の引上げを行つた。又米國に眼を轉ぜんか、三月ルーズベルト大統領就任と共に、民主黨年來の綱領に基き關稅緩和の意嚮を明かにしたのであつたが、其の就任と同時に突發した金融恐慌のために、巨額の正價準備を有するにも拘はらず、遂に金輸出禁止を聲明するの已むなきに至り、インフレーション政策に依りひたすら國內物價吊上げに腐心しつつある有樣であるので、關稅引上げの氣運を助成こそすれ、關稅緩和の實現の如きは、望み得ない情勢となつた。

斯様にして、世界經濟會議は、英米初め世界の主要國家が、いづれも表面に於いては、關稅障壁緩和による通商の自由を要望しつつも、事實に於いては、自國の特殊の經濟事情を理由として、各國共に鎖國的政策を固執し、和協互讓による國際的解決は遂に彼岸の理想に過ぎざることを如實に暴露した、と云ひ得るのである。

而して、海運界は、其の不況脫却策として、貿易阻害の最大の由因たる通商封鎖政策を打開して、積極的に貿易數量を增加せしめむことを熱望するの餘り、世界經濟會議に過分の期待をかけ、ともすると古船の整理等の應急策を輕視してゐたのであつた。併し、同會議の失敗によつて、通商政策の改變による貿易數量の增加と云ふが如きは、實に至難のことに屬することを知り、玆に船主は、消極的に過剩船舶を處分して貿易數量の減退に接近するを以て、寧ろ海運界更生の捷徑であることを自覺するに至つた。這般の消息は、一九三三年七月、會議決裂後に於いて、古船の整理急速に進捗し、四四年の不定期船市況回復の素因を作つたことを以ても之を想像するに難くない。

尙、世界經濟會議決裂後の海運界の推移として注目すべきは、海運保護政策の强化と云ふことであらう。卽ち、英國の如く傳統的に自由放任政策をとり來つた國に於いても、會議決裂後海運政策の轉換問題擡頭し、英本國沿岸貿易制限論、英帝國相互貿易制限論、補助政策への轉向論等の論議が活潑に行はれ、保護政策への轉向を必至ならしめる氣運を醸成した。されば、旣に保護乃至は補助政策をとり來つた諸國に於いては、益〻其の傾向を强化し自國海運の保護に邁進することとなつた。

第四章　海運及造船事業の發展

第四項　世界經濟會議前後の商業政策

一九二九年秋季以來の世界經濟の未曾有の不況裡に於いて、世界各國は之が恐慌打開のために、競つて自國貿易バランスの均衡維持策として從來の自由貿易主義を排除し、所謂經濟帝國主義の强行に出でたるのみならず、金本位停止による對外爲替引下、關稅の引上、割當制度、外國爲替管理制、清算協定、物々交換的コンペンセーション協定等あらゆる新規方策に出でた。併しながら、斯様な諸政策はいづれも、自國本位に立脚せるものであつて、一國のみが實行して他國が之を容認するときは有效であるけれども、現狀の如く、世界の大部分の諸國が同樣に同一政策を採用した場合に於いては、相互の政策が相互に衝突して效果がないばかりでなく、寧ろ國際的交易範圍を狹隘化することによつて、益〻世界的不況を助成するのである。一九三三年は世界經濟の癌たるかやうな封鎖主義を打開せむとするものであつた。併し、それは會議の指導的國家の利己主義と諸國の協調的精神の缺除に因つて失敗に歸した。斯くて、最後の希望をも喪つた世界各國は、益〻其の障壁に立籠つて、世界經濟戰の激化に努めることになつた。

世界經濟會議前後の諸國の斯様な商業政策の動向を最も特徵的に示すものが、關稅戰爭と自國貨自國船主義であらう。

一、關稅戰爭　一九三二年の初期から一九三三年の初期に至る一箇年間ほど廣汎、且つ複雜に關稅の改正が行はれたことは稀であらう。卽ち、之より以前一九三〇年中に、加奈陀、玖馬、墨西哥、佛蘭西、西班牙等の諸國が關稅改正を行つたのであるが、更に一九三一年九月英國の金本位停止と共に、各國は相次いで急激に關稅の引上げを行ひ始めたのである。先づ一九三二年には、英國、埃及、諾威、日本、葡萄牙、希臘、暹羅、南阿、濠洲、白耳義、ラトビヤ、和蘭、蘭領東印度、ニカラグァ、波斯及ベネズエラ等が一般的關稅の引上げを實施したし、細部的關稅の引上げの如きは世界各國殆ど行はざるなし、といふ狀態であつた。斯様な傾向は一九三三年初頭に入つても繼續した。瑞典、諾威、致須(ちえつこ)、波蘭、瑞西、匈牙利及英國が、又々部分的或は全部的に關稅を引上げたし、獨逸は農業保護の手段を講じ、佛蘭西亦對獨貿易の均衡上獨逸品に割當を擴張した外、英國、英領自治領植民地及日本に對し其の爲替下落の利益相殺のための關稅を設けたのである。更には、英國自治領及植民地もオッタワ協定に基く關稅改正を行ひ、米國は其の關稅引上法案が議會を通過しないのであつたけれども、所謂伸縮條項に基いて關稅引上と實質上同樣の結果を齎すことになつてゐるのである。

斯様な各國の關稅引上が當然に關稅戰爭を惹起せざるを得ないこと勿論である。而して、斯かる頻繁な關稅の改正によつて、通商上の基礎は著しく不安ならしめられ、加ふるに從來の通商條約は一時的協定に置換へられるに至るのである。然も、この通商協定の浮動狀態が又循環的に關稅上の懸引の行はれる機會を提供し、謂はば、惡質な無限循環を現出することになるのである。世界經濟會議は既に述べた如く斯かる時弊を救濟せむとするものであつた。併し、結果は逆に、關稅戰爭を激化助長し、皮肉にも通商上の封鎖主義を强化することに終つたのであつた。

二、自國船主義　減少せる海上荷動量に對して船腹の甚しく過剩なる狀況に於いて、自國船舶の荷物引受の機會を確保することは、重要な政策と謂はざるを得ない。殊に、自國貨の海外輸出に當つて自國船舶を以てせしめることは、最も端的有效に自國海運の保護を完うする所以であらう。されば、從來ともに各國は、何等かの程度に於いて自國貨自國船主義を採つてゐたのであるが、世界經濟會議後に於ける此の風潮には相當に熾烈なものがあるのである。其の

顯著な現象として左に米國及英國の事例を揭げる。

（一）米國の自國船主義　米國が從來、法律を以て官吏の自國船利用を强制すると共に、常に一般民衆に對しても自國船主義を宣傳しつつあることは旣に周知の如くであるが、一九三四年三月極端な自國主義の決議が兩院を通過し、卽日實施された。

卽ち、一九三四年第七三次議會第二セッションに、極端な自國船主義を稱へる三箇の決議案が提出され、內二案は審議未了となつたが、民主黨上院議員 Hubert D. Stephens の提出に係かる第三の案は、三月二十六日一氣に兩院を通過し、卽日大統領の裁可を經て實施されたのである。曰く、「國庫より補助を得て生產せられたる貨物の海外輸出に當りては、其の全部を米國船により輸送せしむることを要す。但し、船舶局が米國船便無きことを證明せる場合に限り外國船を利用せしむることを得」。

併し、米國の斯樣な極端な自國船主義の揚言も敢えて驚くには當らない。蓋し米國は、旣に、一九二八年の商船法に於いて、米國の貿易の大部分 great portion を自國船を以て輸送すべく企圖してゐるのである。而して、其の後、一九三六年の商船法は、此の點に若干の修正を施して、相當割合 substantial portion と稍〻穩當な文辭に改めたといつても、實質上やはり自國船主義の立前に何等の變更も加へられたわけでないと見るべきであらう。

（二）英國の自國船主義　英國は世界最大の海運國として從來傳統的に貿易上の自由政策を採り來つたのであるが、世界經濟會議の失敗後、英國海運會議所を背景とする船主其の他の間に、保護貿易政策乃至海運補助政策への轉向運動起り、それは、當初に於ける政府側の氣乘薄、リバプール船主協會の反對等にも物はらず、漸次に成功し、遂に政府は一九三三年十二月中旬「國家にとり必要缺くべからざる海運を維持せんがために」一時傳統的な自由政策より離脫すべき旨を聲明するに至り、玆に不定期船補助と船質改善助成とを含む海運救濟法の制定を決意したのであつた。此の海運救濟案の意圖する處に、明かに自國船主義の强調を見るのである。卽ち、「英國內の相互貿易航路に於ける外國補助船の跳梁に鑑み、特に印度政府竝に各自治領政府に慫慂して英國船保護策を講ぜしむること」、且つ「不定期船補助、船質改善助成の二政策其の他の手段を盡すも尙英國海運救濟の實を擧げ得ざるに於いては、政府は已むを得ず各種の差別待遇政策（例へば、（イ）英帝國相互貿易の留保、（ロ）英國船の特惠待遇又は英國船積貨物の特惠待遇、（ハ）外國補助船に對する差別稅の賦課等）を考慮することあるべきこと」と云ふのがそれである。

英國海運救濟法 British Shipping Assistance Act は、一九三五年二月公布された。其の際發表された白書 White Paper に依れば、不定船業務の組織化のために統制委員會 Tramp Shipping Administrative Committee が設置されたが、右委員會は、「外國政府の補助の下に運航する船舶に對抗し、最大限度迄英國船の就航を可能ならしめること」 White Paper, Section 2. Part II—3. を其の重要な任務の一とするものであつて、自國船主義は玆に愈〻徹底化されてゐるのである。

他面に於いて、英國政府は著々各國との間に貿易協定 Trade Agreement を締結し、協定中に英國船の保護乃至利用の條項を設けて、大に自國船の活躍に資する方策に出でたのである。例へば、一九三四年七月相次で締結されたリスアニア、エストニア、ラトヴィアとの貿易協定には、いづれも英國船の保護及利用增進に關する條項が規定されてゐるのである。

尙英國の斯くの如き方針に協力するため、印度政府も亦一九三六年、「英國海運の維持は英帝國全體の利害に關する」として、官吏の官費による海外渡航に際し、特別の理由無き限り英國船を利用すべき旨を通達したのであつたことを附記して置かう。

第五項　國際海運會議ロンドン豫備會議

一九三三年六月、英國海運會議所がバルチック國際海事同盟の慫慂に基いて國際船腹調節に關する二案を立案したが、結局反響を見ることなく終つたことは、既述した如くである。然るに、同年十二月英國政府が補助政策への轉向を聲明するや、バルチック海事同盟は、之を機緣として再び船腹調節運動に乘り出し、一九三四年三月漢堡の總會に於いて、英國に對し國際海運會議を招集して國際繫船、古船解體の具體案作成に盡力するやう要望したのである。

バルチック國際海事同盟が右の如く國際船腹調節運動を再開するや、諾、瑞、丁、蘭、獨、希の六箇國政府が直ちに之に呼應して立ち、次で其の盟主と仰ぐ英國政府が、國内に於ける不定期船救濟を契機として、俄に積極的行動を開始するに至り、之と同時に國際海運會議も活動を開始し、其の構成員たる各國船主協會の内意を探つた結果、同年十月一日より會議招集の上、國際船腹合理化問題竝に海運補助問題の二問題を上程することとした。然るに、海運補助問題の上程に就き米國船主協會は斷乎反對を表明して參加を肯じないため、會議は延期を重ねざるを得ざるに陷り、九三五年一月に至り、漸く國際船腹合理化問題のみを議題として開催することを得た。

會議は、諾、丁、蘭、瑞、獨、希、佛、芬、白、米、日、伊、印、西、英、濠の十七箇國を得て、一九三五年一月十四日より五日間ロンドンに開催され、「現在に於いては需要の範圍外にあるも、將來市況の恢復により消化の見込ある船腹」の繫船及「現在竝に將來に於いても消化の見込みなき船腹、（但し此の種船腹は就航能力を有するが故に絕えず運賃市場を脅す地位にあるもの）」の解體なる所謂國際船腹合理化管理機關としての「國際海運會社」（International Shipping Corporation）に就いて審議を加へ、國際船腹合理化草案を起草したのであつた。

而して、國際海運會議は右合理化草案を各國船主協會に回附して意見を徵したる結果、尙一回豫備會議をロンドンに招集することとなつたのであるが、上記の合理化案を繞つて英國定期、不定期兩船主の間に激烈な意見の對立を生じたために、第二次豫備會議の開催は遷延に遷延を重ねることになつた。四年八月、英國定期、不定期兩船主間に妥協成立し、彼等は茲に新合理化を作成し、之を國際海運會議に提出したので、第二次豫備會議は愈〻一九三五年十月末迄に開催のことに決定したが、其の後勃發せる伊エ紛爭のため同豫備會議は「當分無期延期」の形式で立消えとなつた。

第六項　伊エ戰爭の影響

經過的に見れば、世界海運界は、一九三三年を過去の最惡期として、其の後徐々に回復の途上にあつたのであるけれども、慢性化した不況からの脫却は必ずしも容易であるとは云ひ得ず、世界主要海運國はいづれも過剩船舶の整理に必死の努力を拂はねばならなかつた。然るに、一九三五年に入り、伊太利エチオピヤ兩國關係の急迫は、歐洲政局に極度の緊張を齎すとともに、海運市況の好轉に甚大な影響を與へた。

卽ち、伊エ關係の急迫に伴ひ、伊太利政府は、一九三五年初頭より十月下旬に至る期間に於いて、四〇隻四一五、

○○○噸に上る船舶を軍事目的のために徴發したのであるが（之等徴發船の就航航海度數一九五、其の航海延泄數五二五、○○○泄と謂はる）、此の軍用船大量徴發の影響は、當然に伊太利不定期船腹の一般市場からの撤退となり、續いて希臘船其の他外國船に對するエリトリア、ソマリーランド向穀物其の他軍需貨物の輸送用船腹の需要となつて現はれた。且つ又、伊太利政府及當業者の多數外國船の購入、借上げは、歐洲市場に於ける古船價格の著しき騰貴を招致し、更に十月初旬伊太利空軍のアドワ爆撃を以て愈〻伊エ開戰となるや、歐洲政情は益〻不安の度を增し、歐洲筋の穀類竝に軍需品に對する思惑乃至實需買付が俄然活潑となつたので、一般市場は全面的に硬化するに至つた。

伊エ戰爭に關聯する伊太利不定期船の一般市場からの撤退竝に歐洲筋の大量船腹急需は極東市場にも甚大な影響をもつた。卽ち、豫て船腹の極度の過剩に惱み來つた極東市場も、九月以降に於いては、過剩船腹の急速な減退を見、更に遂には期近適船の拂底を告ぐる程になつたのである。

さりながら、伊エ戰爭を直接の動因とする斯くの如き好況も、伊太利軍の對エチオピア軍事工作の一段落竝に歐洲政情惡化豫想外れに因り、海上荷動量が反動的に縮減したために、一九三六年二月再び逆轉したが、同年下半期以後に所謂世界小麥異變を契機として再度、海運ブームとも稱せられる活況を迎へることになつた。

第七項　世界海運の上昇

一、概說　既にも述べた如く、世界貿易は一九二九年を境として萎微沈滯を極め、一九二九年を一〇〇とする世界貿易數量指數は、一九三二年には僅々七四・五に激減すると云ふ慘憺たる有樣を現出した。併し、一九三二年を最低として、爾來極めて微弱ながら騰勢に轉じ、一九三四年七八・〇、一九三五年八一・八、一九三六年八五・九に回復した。

斯樣な船腹の旺盛な需要は當然に繫船船腹を激減せしめ、今次海運好轉の緒をなした一九三六年七月一日現在猶四、八一八、〇〇〇總噸を計上した世界繫船船腹は、翌一九三七年同期に於いて二、一七一、〇〇〇總噸に激減し、其の後六箇月間に更に四一六、〇〇〇總噸を減じて、一九三七年末に於いては僅々一、七五五、〇〇〇總噸を數へるに過ぎなした

此の間運賃市況も亦右の貿易數量の增減と平行的に推移したのである。卽ち、英國海運會議所運賃指數（運賃に於いて戰後最高を示した一九二〇年平均を一〇〇とする）に依れば、前記世界貿易數量指數が最低位に低落した一九三二年に於いて、既に一八・八に低下し、翌一九三三年には更に一八・一に慘落したのであつた。併し、ここにも顯て世界海運の回復の徴は現はれた。卽ち、其の後に於ける世界貿易數量の漸增と各國船腹調整の進捗によつて、運賃指數亦上昇に轉じ、一九三六年一月乃至六月平均二〇・五と、最近二箇年半に二・四を回復した。殊に同年下半期には、所謂世界小麥異變を直接の契機として、眞に瞠目に値ひする急反發を演じ、運賃指數七月乃至十二月平均二五・一を急上昇し、年平均に於いても二二・六と一九二九年以來の記錄を示した。

船腹に就いて見ても、一九三五年六月末の六四、八八五、九七二總噸は、世界最高記錄たる一九三一年六月末に於ける七〇、一三二、〇四〇總噸に比して、實に五、二四五、〇六八總噸（一七七、六七一總噸增加）となり、更に同年下半期より出現した世界海運界の異常な好調は厖大な船腹の需要を喚起したので、一九三七年六月末には一躍六、二八六、〇二四總噸（一、二二二、三八一總噸增加）に飛躍したのである。

いことになつた。然も、此の數字中には、再出動の機會に殆ど全く惠まれない米國繫船一、二一四、〇〇〇總噸を含むのであるから、米國を除く世界繫船船腹は五四一、〇〇〇總噸と計上され、實際問題として、多年に亙つて海運界の癌であつた世界繫船船腹も、一九三七年下半期を以て、一先づ殆ど一掃されたといつてよいわけである。

要するに、右の如く一九三六年の世界海運界が急好轉した所以は、北米及歐洲穀作の不振竝に國際政局破綻の危機切迫に因る穀類の大量買付の激增、世界的軍擴競爭による原料品の出廻增加、各國事業界の好調に伴ふ石炭の需要增大、古船の淘汰及優秀船の增加による運送能率の增進、商品高に因る運賃負擔力の增大、最低運賃協定の强化、米國太平洋岸に於ける船員及埠頭人夫の罷業に因る外國船腹の需要增加等々の諸要素が錯綜融合せる結果と見られるが、特に其の最も主要なものとして、穀物市場の異變と再軍備の開始とに就き、尙若干を記しておきたい。

二、世界小麥異變　右に述べた如く、世界貿易は一九三六年別しては其の下半期に於いて、急反撥を見せて過去六、七年間曾て見ざる好況を招來した。斯くの如き海運市況の急變好轉を來した動因の最も直接且つ主要なものとして擧ぐべきものが、穀物需給關係の一大變調に由來する穀物市場の復活であるのである。

抑も、過去數年間引續いた農作物の世界的豐作は、不況襲來以來愈〻露骨となつた國家經濟主義の助長を促し、ために國際貿易及金融は衰退逼迫し、高率關稅、輸入割當、爲替管理等貿易障壁は益〻高められ、海運界の不況は深刻化するばかりであつた。然るに、一九三六年に至つて、六月前後より僅々數箇月の短期間に於いて、世界貿易の形相は穀物荷動きを中心として一變したのである。卽ち、一九三六年を通じて穀物作柄は一般的に面白からず、然も大農產國程甚しい不作に惱んだ。就中北米大陸中部地方の旱魃は、小麥輸出國の大宗たる米國をして、未だ曾て經驗せざりし小麥の輸入を餘儀なからしめ、更に玉蜀黍等飼料用穀物も亦凶作のために、アルゼンチン玉蜀黍の大量輸入を必要とした。又前年に於けるアルゼンチン小麥の不作は、一九三六年初頭に於ける同國小麥輸出能力を殆ど皆無ならしめ、然も例年四月頃より積出を開始する玉蜀黍新穀は、折柄の天候不順に禍されて出廻り遲延し、其の出貨は下半年に集中殺到するに至つた。

更に歐洲諸國も亦一般に穀物不作を報じ、小麥其の他雜穀の不足懸念濃厚となつたのに加へて、國際政局破綻の危機切迫し、六年下半期に入ると共に、いづれも準戰時體制編成によつて、盛んに小麥の買進みに出たため、一九三六—七年の歐洲諸國の小麥純輸入量は、前年の三億五千一百萬ブッシェルに對し、一躍四億二千萬ブッシェルに達し、米國の玉蜀黍輸入量一九三四年一月より十月迄の百三十一萬ブッシェルに對し、三六年同期間二千七十九萬ブッシェルを激增したると好箇の對照をなした。斯樣に、不作竝に軍需關係より歐洲向穀物出貨が後半年に殺到したるとき、之と時を同じくして米國の如き元來の輸出國が逆に一大輸入國に轉化したのであるから、船腹需要の增大、惹いては運賃の昂騰を來すは自然の數であつて、海運市況の急變好轉も固よりと云はねばならぬ。

三、再軍備の開始　世界海運の上昇の他の主要なる一要因は、世界列强の再軍備を擧げねばならぬ。一九三四年ワルワル事件勃發して伊太利エチオピア間に紛爭起り、翌一九三五年ヴェルサイユ條約廢棄を通告し、次で翌一九三六年ロカルノ條約の廢棄を宣言、電擊的にラインラント再武裝を斷行する等、世界の政情は日增に惡化し、列國は相率ひて準戰時體制に入つた。一九三六年伊太利のエチオピア征服が完了し、歐洲政局は一先づ小康を得たかに思はれたが、一九三七年やがて勃發したスペイン內亂の解決見透難、極

東に於ける支那事變の勃發擴大等を繞つて、國際政局に依然強度の不安が底流したため、列國は競つて或は再軍備に乘出し、或は食糧糧秣の大量貯藏を開始した。其の結果、直接軍需品、食糧品、原料品等の海上荷動きを增大したるのみならず、軍需インフレの浸潤が齎した物價高竝に購買力の增大が亦國際間の貿易を伸張することとなつて、海運市況好調の重要なる動力となつた。

今、參考迄に列國が再軍備のために如何に厖大な軍事費を支出したかを見るに、米國の Foreign Policy Association の推算する處では、一九三四年に於いて支出した列國軍費の世界總額は五拾億米弗前後であつたが、一九三六年に於いては、一躍百十億米弗の巨額に達した。其の主要國別內譯左の如し。

國別＼年度	一九三六年	一九三四年	國別＼年度	一九三六年	一九三四年
	百萬米弗	百萬米弗		百萬米弗	百萬米弗
蘇聯邦	二、九六三	一、〇〇〇	英國	八四六	四八〇
獨逸	二、六〇〇	三八一	佛西	七一六	五八二
米國	九六四	七一〇	日本	三〇七	二七一
伊太利	八七〇	二三六			

尙、一九三五年末より翌三六年初頭に亙つてロンドンに於いて開催された五箇國海軍軍縮會議は失敗に歸し、日本は會議より脫退した結果、海軍軍備縮小に關するワシントン及ロンドン兩條約がいづれも三六年末を以て滿期と同時に失效し、三七年より海軍無條約時代に入ることになつた事實は、國防第二陣としての海運界を强く刺戟した。

卽ち、一九三七年六月、海軍無條約時代第一年を迎へて、米國は逸早く、商船隊再建に乘出し、其の第一著手として三箇年繼續事業九十五隻、八十三萬五千重噸の優秀商船隊建造計畫を樹立、直ちに實行に移ることとなつた。而して、本計畫の實施を容易ならしむべく、政府は同年八月廣汎なる海運調査を實施、其の結果に基いて「一九三六年商船法」の改正を議會に要請する一方、三七年末取敢えず國有商船十二隻及海軍側の要望する民間高速油槽船十二隻の建造を決意したが、其の全般的實行は一九三八年に持ち越された。

日本も亦、米國と同じく逸早く商船隊强化に關する海運國策諸施設を實施（一九三七年、昭和十二年四月）し、國際情勢の變化に卽應すべき準戰時體制の整備に移つたが、間もなく勃發した支那事變のために、海運は擧げて戰時體制に移行、事變の遂行に邁進することになつた。

一方英國に於いては、一九三六年二月頃より「國家の必要を充すに足る充分なる商船隊を維持せむがために」必要とする手段に就き英帝國海運委員會をして調査せしめつつある外、同時に海軍省に於いても英帝國船舶の全世界に亙る配船狀態と、英國が戰時及平時に必要とする各種重要資源の英帝國船舶による輸送狀態其の他に關して、大規模の調査を開始したのであつた。而して、其の後者卽ち海軍省の海運調査は一九三七年に完了した。

其の他、佛、伊等に於ける商船隊再建熱の勃興も看過すべきでなく、今や海運は國防上の意義に於いて至大の重要性をもつことになつたのである。

第二款　自主時代の日本海運

第一項　昭和五年以降本邦海運概要

世界海運は一九二九年秋季以來未曾有の不況に沈淪し、再び好調を取りもどしたのは漸く一九三六年のことであつた。然るに日本海運にとつては一九三〇年以降の約十年間こそ、海運が逸早く其の不況より脫却して、眞に自主的と呼ばれ得る實力を涵養し、不況に呻吟するロンドン海運市況とは別に全く獨自の繁榮を極東に出現せしめ、やがて勃發した支那事變に際して多年培養した其の海運力を以て事變目的遂行に奮迅の活躍を示すに至つた時期に相當する。

世界海運界と均しく本邦海運界も昭和五年以降極度の不況に當面しながら、尨大な過剩船腹を擁し、深刻な打擊を蒙つたのであつたけれども、諸外國が專ら繫船乃至は解體といふが如き消極的不況對策に腐心するに過ぎなかつたのに對して、本邦は昭和七年逸早く船舶改善助成施設を實施し、老齡不經濟船の淘汰を策すると共に、新鋭經濟船の建造を奬勵し、以て他日の飛躍的發展に備へたのである。然るに、偶〻昭和六年九月勃發した滿洲事變は近海船腹の需要激增を齎らし、加ふるに同年十二月犬養內閣の斷行した金輸出の再禁止に伴ふ本邦貿易の急速なる進展竝に爲替低落による邦船運航採算の有利化によつて、本邦海運は諸外國に先んじて更生の途に就き、船腹は昭和十年に入つて早くも再び增勢に轉ずるに至つた。

斯かる情勢と相前後して、昭和十年十月伊エ戰爭開始に伴ふ伊太利船の一般市場よりの撤退竝に同國の軍需品輸送の必要よりする外國船傭船、列國の再軍備計畫著手及其の進捗、世界貿易の一般的回復等によつて、世界海運市況は漸く回復の曙光を見るに至つた。更に、翌十一年起つた所謂世界小麥異變によつて、市況は七月以降急激に好轉した折柄、本邦に於いては第三次船舶改善助成施設完了に引續き、十二年四月以降實施された優秀船建造助成施設に刺戟されて、本邦船主の新船建造熱は俄然白熱化し、各造船界の繁忙殷盛は、世界大戰當時を髣髴たらしめたものがあつた。

偶〻同年七月七日蘆溝橋事件を契機として勃發せる北支事變（後に支那事變）は惡化擴大の一途を辿り、本邦市場は一箇月を出でずして稀有の船腹飢饉に直面するに至り、運賃傭船料奔騰の氣配著しく、支那置籍を主體とする所謂變態輸入船に對する應急措置亦忽諸に附するを得ない情勢となつた。茲に於いて當局は、臨時船舶管理法を公布し、以て市況の狂奔を未然に抑制すると共に、一定條件の下に變態輸入船の內地轉籍を正式に許可することとなつた。斯くて、新造船の逐次竣工と變態輸入船の內地轉籍手續の進捗とが兩々相俟つて、本邦登簿汽、機船噸數は累月激增、昭和十三年四月には待望の五百萬總噸を突破し、六月には五、一二九、八〇六總噸を算へるに至つた。

本邦船腹累年統計

年次＼噸數	內地在籍船			朝鮮、臺灣及關東州在籍船			合計		
	隻數	總噸數	隻數	隻數	總噸數	隻數	隻數	總噸數	隻數
昭和五年	三、三五〇	三、九〇七、七五五	五、三六八	四一八、三〇四	三、七一八	五、三六八	四、三二六、〇五九	四、三二六、〇五九	五、三六八
六年	三、三五八	三、九一八、二八九	五、三六九	四〇四、四五三	三、七二七	五、三六九	四、三二二、七四二	四、三二二、七四二	五、三六九
七年	三、三〇八	三、八七四、六一九	五、三七九	三八四、〇二一	三、六八七	五、三七九	四、二五八、六四〇	四、二五八、六四〇	五、三七九
八年	三、二九五	三、七八〇、一九七	四、二一一	三八三、四一八	三、七一六	四、二一一	四、一六三、六一五	四、一六三、六一五	四、二一一
九年	三、三六六	三、八一二、〇八九	五、一一一	三二四、六〇二	三、八七七	五、一一一	四、一三六、六九一	四、一三六、六九一	五、一一一
十年	三、四六九	三、八六三、〇四一	五、六七七	三〇六、七三一	四、〇三六	五、六七七	四、一六九、七七二	四、一六九、七七二	五、六七七
十一年	三、六〇二	四、〇三四、二八四	五、八五五	三二〇、六八一	四、二八七	五、八五五	四、三五四、九六五	四、三五四、九六五	五、八五五
十二年	三、七三七	四、四二一、六四八	八四二	三四九、八九八	四、五七九	八四二	四、七七一、五四六	四、七七一、五四六	八四二
十三年	三、八五五	四、八七一、九一六	八六四	三五七、八九〇	四、七一九	八六四	五、二二九、八〇六	五、二二九、八〇六	八六四

本邦繫船累年表（第一表）

年度	噸數 一月 隻數	一月 總噸數	四月 隻數	四月 總噸數	七月 隻數	七月 總噸數	十月 隻數	十月 總噸數
昭和五年	—	—	—	—	—	—	四五一	（十二月中旬現在）三〇一、三二四
六年	四七五	三三五、一六七	四六二	二三四、三一四	五三六	二〇九、二五一	五三四	二九〇、五二六
七年	五八三	三七二、三九〇	五六八	二七四、三四三	五七八	二三五、八七六	五二八	二六二、一八一
八年	四六〇	二四六、四二五	四二一	一九〇、〇五三	四四九	一六〇、二三八	四二五	一七七、一四六
九年	四四二	一五五、五二〇	三九二	八四、三六八	三六四	四四、九七九	三七五	六三、二四一
十年	三七八	八五、三三三	三三二	四七、〇〇九	二八一	二七、四二一	三一六	六二、四二七
十一年	三二九	五三、二〇九	三一四	四七、三〇七	三〇五	二七、三五四	三一二	三四、二〇六
十二年	三三二	三八、五〇三	二七八	一八、二六三	二七九	一四、五二六	三〇二	一五、四八六
十三年	二九四	一六、〇〇五	二四六	一二、九二六	二四五	一四、二一〇	二四六	一三、七七六

備考　遞信省管船局調、各月中旬現在、總噸數二十噸以上の船舶。

本邦繫船累年表（第二表）

年度	噸數 一月 隻數	一月 總噸數	四月 隻數	四月 總噸數	七月 隻數	七月 總噸數	十月 隻數	十月 總噸數
昭和五年	—	—	—	—	—	—	六四	（十二月中旬現在）二六九、四七七
六年	七五	三〇三、二四八	四六	二〇七、三一三	三六	一八一、〇二七	六一	二五七、一一〇
七年	八九	三三〇、二八八	五六	二三五、六三一	四一	一九九、三四七	五二	二二七、七九九
昭和八年	四五	二一六、九五二	三四	一六四、七九八	二四	一三六、八六三	三一	一五三、二三八
九年	二九	一三一、七七四	八	六六、一三二	四	二七、五〇〇	八	四二、一九六
十年	一六	六四、一八一	七	三〇、九六三	一	一三、〇二六	一二	四五、〇六八
十一年	一〇	三四、八七九	六	二八、九二九	一	一三、〇二六	二	一七、三八九
十二年	七	二〇、七〇三	二	四、五四五	—	—	—	—
十三年	—	—	—	—	一	二、一八七	一	二、一八七

備考　遞信省管船局調、各月中旬現在、總噸數一千噸以上の船舶。

第二項　本邦海運の回復過程

一、爲替安と遠洋市況の好調　世界海運界は一九三一年（昭和六年）下半期以降古船解體著々進捗したるも、經濟國家主義の障壁益〻高く、國際貿易萎縮したる結果、海運市況は依然として不況裡に低迷した。然るに、本邦海運は滿洲事變に因る排日運動と英國金本位制停止による磅價低落のため、極度に市況沈滯した昭和六年を戰後の最惡期として、七年早くも更生の緒に就いたのである。

偖、本邦海運界回復の要因は、第一に金輸出再禁止（昭和六年十二月十三日實施）であり、第二に船舶改善助成施設（昭和七年十月一日實施）である。卽ち、金輸出禁止は圓爲替の崩落を誘致し、從つて其の結果として輸出の躍進、外貨建運賃爲替差益の增加を招來して海運界の回復に貢獻し、又船舶改善助成施設は古船の處分と優秀船の建造により、海運及造船界の回復を促進したのである。

而して、海運界回復の過程として、金輸出禁止直後の一箇年卽ち昭和七年は圓爲替の激落相踵ぎ外貨建運賃の爲替

差が急增した結果、遠洋先づ好轉し、翌昭和八年船舶改善助成施設の實績進むにつれて、好況近海に遍きことになつたのである。

昭和七年上半期に於いては、年初早々の上海事變勃發に因る公用船徵用のため一時は傭船料及近海運賃の騰貴を來したが、やがて四月事變終熄と共に市況反落、次で五・一五事件、政變、排日激化に因る對支航運の壞滅、蘇聯勘察加漁場用傭船の商談減退等により市況愈〻不振であつた。

然るに九月に入るや、圓爲替の激落相踵ぎ、外貨建運賃の爲替差益急增した結果、遠洋市況が遽かに好轉した。卽ち本邦爲替は、昭和十二年十二月金輸出再禁止前數年間は、對英對米共に概ね平價を維持したのであつたが、再禁止と共に低落を重ね、七年十一月の如きは對米二十弗六仙にまで慘落したのである。斯くの如き爲替相場の大巾低落は、必然的に本邦貿易就中輸出貿易を伸張し、其の結果として原料品輸入の增加を招來すると共に、運賃の大部分を英貨又は米貨建とせる本邦對外貿易船の運航採算は、外國船に比して著しく有利となつたのである。

昭和四年を一〇〇とする本邦貿易指數

年度	數量			金額		
	輸出	輸入	合計	輸出	輸入	合計
昭和四年	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇
五年	一〇〇・六	八八・〇	九〇・九	六八・五	七〇・三	六九・四
六年	八五・三	八六・二	八六・〇	五三・一	五五・二	五四・二
七年	九五・九	八三・七	八六・五	六五・七	六三・八	六四・七

爲替安及それに基因する貿易の伸張に加へ、更に遠洋の活況を刺戟したものは、昭和七年下期の大連積滿洲大豆の對歐輸送の激增（昭和六年に比し八割一分增加）であつて、世界船舶過剩の折柄とは云へ、地理的關係よりして當方面は却て適船不足を唱え、繫船の海外出動及近海就航船の遠洋轉航續出し、遠洋中最も好轉せる歐洲方面に於ける本邦不定期（重量噸二千噸以上の船舶）の配船は、昭和七年十二月一日現在七九隻七一一、二一六重量噸に達した。運賃に於いても、大連積對歐大豆運賃は、同年十一月三十志六片乃至二十六志六片、十二月三十志乃至二十七志と昂騰し、大戰後の最高記錄を示した。卽ち、大豆運賃は輸出の增加、運賃の騰貴及圓安による運賃換算益增加の三方面より本邦海運界の好轉をリードした。

昭和六、七年大連―歐洲大豆船積數量

昭和八年	一一七・七	九四・二	九九・五	八七・二	八四・四	八五・七
九年	一三二・二	一〇八・八	一一四・四	一〇〇・二	一〇〇・一	一一〇・〇

船籍	昭和六年（一九三一年）曆年			昭和七年（一九三二年）曆年		
	積取船	積取數量	積取割合	積取船	積取數量	積取割合
日本船	四〇隻	一四〇、二四五噸	二〇・二%	九〇隻	五〇八、〇〇一噸	四〇・五%
外國船	一七二	五五三、二二六	七九・八	一九一	七四五、八二〇	五九・五
合計	二一二	六九三、四七一	一〇〇・〇	二八二	一、二五三、八二二	一〇〇・〇

其の他外國間の貨物輸送例へば濠洲小麥、西貢米の對歐輸送に於いても、本邦船は悉く爲替安の利益を享受し、米

材、北米小麥等の輸入品に於いてすら、——圓爲替の低落と共に輸入數量が減退し運賃又低落したのではあつたけれども——爲替安により運賃換算益があるため、とも角も採算が引合つたのである。

二、船舶改善助成施設實施の市況回復に對する寄與　右の如く本邦海運界の回復は、金輸出再禁止に因る爲替低落の好影響を受けて、昭和七年下半期の遠洋市況の好調を先驅として始まつた。之に對し近海は、七年上半期には上海事變突發のために依然不振を續けたが、遠洋の好調、インフレーションの實現及船舶改善助成施設實施（昭和七年十月）に刺戟されて漸く好調に轉じ、昭和八年に入つて、遠洋方面が爲替低落の鈍化、爲替安に乘ずる日貨及邦船に對する諸外國の壓迫等に因つて其の伸展稍〻鈍調を呈するに至つたのに對して、近海は船舶改善助成施設による中、小型古船の解體、インフレーションの浸潤、對滿貿易の發展、日支關係の好轉等好材料山積して逐日好轉、寧ろ遠洋以上の好調を示すに至り、八年九年を通じて斯かる大勢を持續したのであつた。

就中、船舶改善助成施設實施の海運界の回復に與へた貢獻は大きい。本施設は、別に述べたる如く、昭和七年十月一日より十年三月三十一日に至る二箇年半に、古船四十萬噸解體、新式優秀貨物船二十萬噸建造を目標とし、助成金建造一總噸に付平均五十圓、外に特別設備に對する補助一總噸に付五圓、總計一千一百萬圓の豫算を以て實施されたのであるが、之により九四隻三九九、二四〇總噸の古船解體され、三一隻一九八、六九五總噸の新船が建造された。此の解體二建造一の比率による助成施設の實行により、本邦船腹は著しく調整され、同施設實施二年後の昭和九年九月末現在本邦汽機船（朝鮮、臺灣及關東州在籍船を含む）は、實施直前の昭和七年九月末に比し、七〇隻一九七、三三九總噸を減じたのである。然も、解體船は平均船齡三十年餘、平均速力九節であつて、且つ其の大多數は一千總噸乃至六千總噸（平均總噸四、二五〇噸）の近海型船舶であつたため、過剩船腹の重壓に呻吟した近海市場に對する本施設の效果は實に甚大であつた。併し本施設の効果は近海市場に對してのみあるのでない。本施設による新造船は速力十五節乃至十八節のディゼル貨物船であり、船型に於いても總噸數六千噸以上の航洋大型船が多數を占め、貨物船としては世界に比類少き優秀船であるので、遠洋航路に於いても實に優秀な新鋭船の參加を得て收益力を增大し、國際貸借の改善に一層の貢獻するを得ることになつた。

解體船船型調

船型	隻數	總噸數合計
二、〇〇〇噸未滿	八	一二、〇四一
二、〇〇〇噸以上	二八	七二、八一四
三、〇〇〇噸以上	一五	五三、九二〇
四、〇〇〇噸以上	一四	六二、〇三六
五、〇〇〇噸以上	一七	九五、八三五
六、〇〇〇噸以上	三	一八、一〇二
合計	九四	三九九、二四〇

解體船船齡調

船齡	隻數	總噸數合計
十五年以上	四	二六、七一六
二十五年以上	一三	六四、六四三
三十年以上	二四	一一九、七六四
三十五年以上	二八	一二三、四七四

船齡	隻數	總噸數合計
四十年以上	一五	三九、七五一
四十五年以上	六	一六、六一一
五十年以上	四	八、二八一
合計	九四	三九九、二四〇

新造船船型調

船型	隻數	總噸數合計
四、〇〇〇噸以上	一〇	四四、〇八五
五、〇〇〇噸以上	—	—
六、〇〇〇噸以上	七	四六、七三七
七、〇〇〇噸以上	一二	八七、七七二

新造船速力調

速力	隻數	總噸數合計
一四節以上	二	九、一二五
一五節以上	八	四九、〇九七
一六節以上	六	二八、四七九

速力	隻數	總噸數合計
一七節以上	—	—
一八節以上	一五	一一一、九九四
合計	三一	一九八、六九五

船型	隻數	總噸數合計
八、〇〇〇噸以上	—	—
九、〇〇〇噸以上	—	—
一〇、〇〇〇噸以上	二	二〇、一〇一
合計	三一	一九八、六九五

加之、本施設は不振其の極に達した造船業及造船關係補助工業に對して起死回生的な效果を及ぼしたことは別に述べた如くである。（尙本施設の實績に就いては、昭和十年第二次船舶改善助成施設及昭和十一年第三次船舶改善助成施設の實績と共に、別に海事團體の章下に之を述べることにする。）

第三項　海運好況に伴ふ新傾向

一、海上トラックの出現と近海汽船同盟會　船舶改善助成施設によつて多數の中、小型船解體の結果、重量噸五百噸前後の小型快速半ディゼル船出現し、內地沿岸及內鮮間に活躍することとなつたが、俗に之を海上トラックと稱し、今後激增の傾向にあるのである。昭和九年一月以降七月に至る總噸數百噸以上の本邦起工船合計一一一隻八五、〇〇〇總噸の內一千噸未滿の小型船は一〇〇隻一八、〇〇〇總噸であるが、此の內所謂海上トラックの部類に屬するものは三五隻九、七〇〇總噸に達し、前年同期の三一隻四、五〇〇總噸に比して顯著な增加を示してゐるのである。

右海上トラックは大型船に比較して、近海航路に於ける小量貨物を運送するには經濟的且能率的なるため、大型船舶所有者より忌避せられるに至つたので、利害を共にする之等阪神地方の船主卽ち三榮海運、東和汽船、愛國商會、近海快速汽船、丸辰海運、滿鮮運輸等は、昭和九年九月近海汽船同盟會を設立し、同業の統制、發展を計ることとなつた。

二、不定期船の定期化傾向　世界各國が所謂經濟國家主義を標榜して輸入許可制、輸入割當制、求償貿易等を實施しつつあるのは、近時の顯著な一風潮であるが、其の結果、海上貿易の流動にも自ら略〻一定の通路が定まり、一方大量貨物輸出市場に於ける出貨量の季節的變動を可及的に僅少ならしめる設備竝に操作が著しく整備されたため、不定期の活動範圍は漸次縮少され、世界主要貿易航路は年と共に定期航路化することとなつた。

斯やうな、不定期船の定期化傾向は近年に於ける世界的な現象であるが、就中本邦に於いては、昭和七年十月以降船舶改善助成施設の實施によつて、從來專ら不定期航路に從事してゐた低速老齡船の多くは解體され、代船として建造された新鋭貨物船は、孰れも高速大型船であつて、定期航路に配船されて始めて其の性能を完全に發揮するを得るといふが如き理由もあり、由來不定期航路配船を以て發達して來た本邦社外船主の定期航路經營への轉向が頻りとなつた。

今最近五箇年に於ける本邦海運收入中、外國品輸送貨物運賃の本邦輸出入貨物運賃に對する百分比を見るに、左表の如く、昭和六年以來漸減傾向に在る。列國の自國貨自國船主義の結果であり、又不定期船經營が本邦を中心とする定期航路經營に轉換しつつある證左でもあるといひ得よう。

年度	輸入貨物運賃	輸出貨物運賃	計	A對B百分比
	A	B外國向輸送貨物運賃		
昭和五年	六九、五九三千圓	四〇、八九七千圓	一一〇、四九〇千圓	四六
六年	五八、七六〇	三六、八〇七	九五、五六七	四七
七年	六三、五四五	四五、三八〇	一〇八、九二五	四二
八年	八一、七〇五	五九、九五二	一四一、六五七	三七
九年	八八、七一九	七〇、九一三	一五九、六三二	三四

左に、大同、山下、三井、國際、川崎等の代表的不定期船主の定期航路又は準定期航路開設狀況を揭げる。

船主	定期又は準定期航路	摘要
大同海運	北米太平洋航路	昭和八年五月傭船三隻を以て月約一回の定期開始
山下、三菱共營	彼斯航路	新市場開拓のため山下は三菱商事と提携、昭和九年八月第一船第三吉田丸を配船、約二箇月一回の準定期線を開始せり。但三菱は船舶を提供せず、蒐荷擔當（往航セメント、絹製品、雜貨、復航棉花等。
國際、川崎、山下共營	東、南阿航路	新市場開拓のため昭和九年三月國際、川崎共營にて開始、其の後山下加盟、現在月約一回定期
山下汽船	北米大西洋航路及太平洋航路	其の後本航路はイラク迄延長された
山下汽船	西濠洲航路（新嘉坡經由）	昭和十年三月準定期線開始

其の他從來より配船中の川崎（月約二回）、三井（月約三回）、三菱（二箇月一回）各社の北米太平洋航路、三井（月約一回）、川崎（月約二回）、國際（月約二回）各社の紐育航路、山下、川崎、國際三社共營の濠洲航路（月約一回）、三井の盤谷航路、比律賓航路等は孰れも近年開始された定期線又は準定期線である。

三、外國船の極東蝟集と不定期船主の外國船傭船　昭和八年末頃即ち本邦市況が本格的好調に入るや殆ど時を同じうして外國船の極東蝟集の傾向が現れ、九年に入るや月平均二、三十萬重量噸の來航を見、十年二月より五月にかけては總計百萬重量噸を超えると概算されるに至つた。斯く外國船の極東回航が旺盛となつたのは、從來彼等の主眼とした復航の大豆、米、石炭（佛印）、砂糖の外往航荷物の出廻增加したこと及本邦市場に船腹拂底して外國船の需要が起つたことに起因する。卽ち、極東揚荷物としては、蘇聯が蘇滿國境に大量兵員を集中したため黒海積浦鹽揚小麥輻輳し、又本邦に軍需工業勃興の結果、北米東岸及ガルフ積屑鐵、黒海積銑鐵、紅海積漁業鹽の本邦揚が著しく增大したのを初めとし、其の他紅海積勘察加揚漁業鹽、紅海積本邦揚燐鑛石、濠洲及黒海積上海、大連揚小麥、北米西岸積本邦揚木材及支那揚木材、小麥、西貢及蘭貢積上海揚米等の出廻亦少からざる量に上つたのである。

而して、之等外國船の昭和十年一、二月に於ける傭船料は、八千重量噸型船が約二志、六千重量噸型船が約二志三片であつて、本邦船に比し約四、五十錢の低率を示した。されば、蘇聯勘察加漁場送込船及露領材積取に於ける本邦船の敬遠、濠洲、北米の小麥、西貢米、印度米、運羅米の上海揚に於ける本邦船の排斥の如きも、固より之等關係諸國の年來の排日思想に基因するのでもあるけれども、直接的には上の如き低率外國船の進出の結果と見ねばならない。卽ち、之等外國船は、荷揚後盛に大連、浦鹽積大豆、西貢米、露領材等の積取に從事し、或は蘇聯勘察加漁場用に傭

船され、或は本邦大荷主、船主、オペレーターに傭船され、本邦船の地盤を攪亂した。一例を擧げれば、從來蘇聯は露領材の積出に當り、昭和七年に於いて一、三三二、四二五石、八年に於いて一、〇〇五、六二八石を本邦船の輸送に委ねたのであつたが、九年には本邦船の積取殆ど無く、又勘察加漁場用として、昭和五年には本邦船九四隻四三〇、五〇六重量噸を傭船したが、七年には二三隻一四八、七七六重量噸、八年には一〇隻五七、三七九重量噸と逐年激減し、九年には需要皆無となつた。以て外國船進出の一班を知るを得よう。

本邦の船主、オペレーターに於いてすら割高な船價、傭船料を忌避して、格安な外國船の傭船運航に志すもの多く、昭和十年一月中旬の調査によれば、此の種外國船の傭船は、山下汽船三五隻三三〇、〇〇〇重量噸、大同汽船一五隻一〇五、〇〇〇重量噸、大連汽船二隻一五、〇〇〇重量噸、三井物産四隻二九、〇〇〇重量噸、東和商事三隻九、〇〇〇重量噸合計五九隻四八八、〇〇〇重量噸に達し、其の他を合算すれば優に五十萬重量噸を超過すべき趨勢となつた(昭和十年一月十六日附日本海運集會所特報)。

四、外國船の變態輸入　外國船の極東進出と關聯して考慮すべきは、昭和八年五月實施された船舶輸入許可規則である。同規則は外國船舶の輸入を全く禁止する趣旨のものではないけれども、船舶改善助成施設の實施を圓滑ならしめるため、運航用外國船の輸入は之を遞信大臣の特許を要することとしたのであり、規則公布後に於いては特殊船（捕鯨船）を除くの外輸入船舶許可されたものなく、船舶改善助成施設の效果如實に現はれ船腹の拂底、市況の好轉を來した。

併しながら、他面、運賃、傭船料騰貴し、上述する如き外國船の跳梁を誘發し、且つ本邦船主中にも昭和九年頃より外國船を長期傭船の形式を以て傭船し他日輸入緩和の際之を輸入せんとする者、或は低廉なる外國中古船を購入しながら外國人名儀として船籍を外國（主として支那諾威方面）に置き、形式上外國船として運用する者あるに至つた。此の種の外國置籍の所謂變態輸入船は後に臨時船舶管理法の發動によつて、處理せられる迄繼續したのである。

第四項　本邦海運市場の爛熟期

飜つて我海運市況は、前述の如く昭和七年逸早く囘復の緒に就き、八年に入り益〻上昇の一途を辿り、九年には八年の好材料に更に日印通商條約の締結、關西大風水害による復興資材の出廻等を加へて、八年に優る好調を以て終始し、就中近海は遠洋に比して一段と良好、關東大震災以來の活況を再現したのであつた。

固より、此の間に惡材料が全然なかつたわけではない。例へば五月より七月に亙つて北米西岸の埠頭人夫罷業、北洋材出材制限、歐洲輸入不振に因る滿洲大豆の出廻減退、勘察加漁場及北樺太、沿海州木材積取に於ける蘇聯の本邦船排斥、盤谷米、濠洲小麥、北米西岸小麥の對支輸送に於ける本邦船の排斥、蘭印の本邦船壓迫、英國船主及荷主の外國船排除、列國の自國船主義の强化、外國船の極東蝟集等の惡材料は、炭價、船舶修繕費及造船費の昂騰、圓價低落による外貨拂支出の增加と相俟つて市況の騰勢を少からず阻止し、獨自の好況を謳歌する本邦海運市場に甚大な惡影響を與へたのである。

就中、外國船の極東蝟集は我海運市況に重大な影響を與へた。昭和十年二月より五月にかけての外國船の配船は無慮百萬重量噸と註せられ、復船蒐荷難によつて浦鹽、大連、上海、香港等に於いて半ば繫船狀態にて停滯せる船腹のみで二十四、五萬重量噸を算へ、加ふるに本邦オペレーター筋の外國船大量傭船竝に變態輸入船が跋扈したため、市

況は忽ちにして世界市況水準下に陷沒し、大連——歐洲大豆運賃の如きは、一月中に二一志前後であつたのが、五月には一三志九片に慘落するといふ狀態であつた。然も、極東進出中の大型外國船中には、一志六片前後の低率を以て傭船に應ずるものさへ現はれ、本邦傭船料との差約三割に及ぶに至り、本邦オペレーター筋をして益〻外國船傭船の傾向を助長せしめた。斯かる外國船の市場攪亂のため、本邦不定期船の遠洋出動は殆んど完全に封鎖され、近海就航船は益〻增加し、大型船の割込みと相俟つて著しく運賃を軟化した。

併しながら、斯くの如き現象も爛熟期に入つた我が海運市場に生起した局部的現象と見らるべきであつて、大局的に概觀するときは、世界市況の影響下に立つ遠洋はともあれ、極東市場はやはり堅調を續けてゐたといはねばならぬ。殊に十年八月下旬頃より伊エ紛爭激化に伴ふ歐洲政情の緊迫によつて、外國船の極東進出なく、極東停滯中の外國船亦續々歸航し、極東市場に於ける過剩船腹が急遽一掃されたのみならず、折柄の軍需乃至思惑買による歐洲筋の穀類其の他の買付增大に對し、スエズ以東一體に船腹薄を告げるに至つて、運賃も目立つて硬化したのである。

然も、やがて伊エ紛爭の一段落によつて海外市況が反動的に閑散化し、本邦市場亦大型船の近海割込みによつて市況平凡裡に越年、更に十一年初頭には二・二六事件勃發に因つて頓挫したのであつたけれども、尙十一年の海運界の大勢を通觀すれば、優秀船の建造就航、汽船會社の新設、合併、增資、新航路の開拓、不定期船の定期化、インフレーンションの浸潤、低爲替に因る貿易の好調持續等がやはり海運界の改善を促進したと見られるのである。就中時局の重大轉換に因る準戰時體制の確立は昭和十二年度三十億圓に上る尨大豫算の編成を見、軍擴景氣を益〻高揚せしめ、海運界の飛躍的發展を期待せしめるに至つた。

即ち十一年に於いては、先づ上半期に石炭、鑛石、南北洋材を中心に近海一、二區の荷動活潑を極め、下半年中期に入るや折柄の海外主要航路荷動旺盛に伴ひ、本邦大手筋の歐洲配船も漸く眞劍味を帶び、印度方面の船腹需要亦旺盛となれると相俟つて、十月末以降北米太平洋岸埠頭人夫罷業による配船障碍、竝に日濠通商關係決裂による濠洲方面配船頓挫に伴ふ餘剩船腹を消化して猶不足といふ盛況を呈した。斯くて數年に亙つて近海市況の障碍となつてゐた遠洋の活況と次年度の尨大豫算に對する期待とによつて、本邦市場に於ける運賃傭船料は一齊に躍騰したのであつた。

第五項　海運界の爆發的景況

敍上の本邦海運は、金輸出禁止及船舶改善助成施設の實施を契機として、昭和七年末逸早く更生の緒に就き、爾來一路好轉の途を辿つたのであつた。併しながら、本邦海運の更生は、主として金輸出再禁止に端を發する本邦輸出貿易連年の躍進、それに隨伴する原料品其の他の輸入激增及邦船運航採算の有利化竝に船舶改善助成施設實施による過剩船腹の調整、新造貨物船の優秀化等の本邦獨自の好環境に基くものであるので、昭和十一年末世界的再軍備及所謂「世界小麥異變」によつて漸く世界海運の好轉を見るまでの數年間は、本邦海運市況の足取はロンドン市況のそれと必ずしも一致しないのであつた。斯やうに本邦海運市況が全く獨自な好況を續けたといふ事實こそ、世界大戰を轉機として量的に一大躍進を遂げた本邦海運が更に質的にも一大進歩を遂げ、名實共に一流海運國たるに適はしき基礎を確立したことの顯著な證左であるといはねばならない。

然るに、年久しく沈滯を極めた世界不定期船市況は、米國中部地方の旱魃、亞爾然丁の連日の豪雨、歐洲小麥不作豫想等によつて、十一年七月に入ると共に、リヴァー・プレート市場を中心に俄然活氣を帶び來り、更に同年末歐洲小

麥不作と世界的軍擴競爭に刺戟されて爆發的好調を演じ海運ブームの出現が唱へられるに至つた。本邦海運界も亦之に伴つて遠洋俄然好轉、大連——英、歐滿洲大豆は前月の三五志に比して六志三片高の四一志三片に昂騰し、更に近海一區就航大型船の遠洋轉航を促し、從來動もすれば大型船割込みのため船腹過剩に惱んだ近海の明朗化を實現し、好望裡に昭和十二年を迎へた。

昭和十二年上半期市況は一月以降遂に昂騰を告げたのであるが、三月尨大豫算が成立するに及んで、軍需インフレーションは一段の拍車を加へられたのみならず、海運國策樹立せられ、優秀船建造助成、遠洋航海補助及造船資金貸附補給及損失補償の三施設實施が決定したことは海運界に甚大な好影響を與へ、市況の前途に一層の明朗さを加へた。斯くて、其の後本邦運賃の躍進目覺ましく、上半期に於ける最高運賃は、若——濱(石炭)四圓二〇錢、北米西岸——日本(木材)一八弗、大連——英、歐(大豆)四七志、大型傭船料七圓三〇錢といづれも十數年來の記錄を作つた。更に準戰時體制下重工業の活動旺盛なるにつれて、重工業原料品の移動繁劇を加へ、紅海——日本(燐鑛石)の二七志六片。米國東岸——日本(屑鐵)の三八志と前年度高値の二倍以上の昂騰を示したのである。

本邦運賃及傭船料

	昭和十二年上半期		昭和十二年下半期		昭和十一年		昭和十年	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
若松—京濱(石炭)	四圓二〇錢	二圓一〇錢	五圓三〇錢	四圓〇〇錢	二圓六〇錢	一圓六〇錢	二圓三〇錢	一圓六〇錢
南樺太—內地太平洋岸(木材)	四〇〇圓	一五〇圓	四〇〇圓	三五〇圓	一七〇圓	一二〇圓	一六〇圓	一二五圓
大連—横濱(豆粕)	三〇錢	一二錢	三七錢	二三錢	一四錢	八錢	一三錢	六錢
米國西岸—日本(木材)	一八弗〇仙	七弗五仙	一八弗〇仙	一四弗〇仙	七弗五仙	六弗五仙	七弗〇仙	五弗〇仙
紅海—日本(燐礦石)	二七志六片	一五志三片	二七志六片	一五志三片	一二志六片	九志九片	一二志〇片	九志九片
大連—英・歐(大豆)	四七、〇	三五、〇	五〇、〇	三四、〇	四一、三	二一、九	二六、六	一三、九
黑海—日本(銑鐵)	三一、九	二四、〇	頭記三品は各半期の最高最低不明に付昭和十二年を通じての最高最低を採錄せり		二一、〇	一四、六	一九、四½	一六、三
米國東岸—日本(屑鐵)	三八、〇	二五、〇			一八、三	一一、六	一五、〇	一一、六
同ガルフ—日本(屑鐵)	三九、〇	二八、〇			一四、九	一三、九	一六、三	一一、三
大型傭船料	七圓三〇錢	二圓六〇錢	八圓五〇錢	六圓五〇錢	三圓五〇錢	一圓五五錢	三圓五〇錢	一圓四〇錢
中型同	一一、五〇	二、五〇	八、五〇	七、〇〇	五、三〇	二、〇五	四、五〇	二、二〇
小型同	一一、〇〇	三、一〇	一二、〇〇	五、五〇	五、五〇	二、三〇	五、九〇	二、三〇

第六項　自國船自國建造主義の確立

屢〻述べた如く昭和六年前後に於ける海運及造船界の世界的悲況は、減少せる貿易量に對する船腹の過剩に基因する。當時、獨逸伊太利等其の他の諸國に於いては、補助金を交付して古船の解體を奬勵し、又英國に於いても船舶改善助成の施設をなしたのである。然るに、本邦に於ける船舶解體業者は、本邦特有の伸鐵工業發展の結果、之等外國の同業者に比し古船を稍高價に買受け得る採算上の餘裕をもつてゐた。從つて解體船の輸入せらるるもの非常に多く、解船業は繁忙を極めたけれども、本邦の古船は小型老齡で、然も高價であつたため、解體せられるものが極めて寥々たるものであるといふ奇現象を呈した。

茲に於いて解體用輸入船に關稅を加重し、又直接奬勵制度を設けて本邦古船の解體を促進すべしと云ふ論が一般に唱へられた。當時一方に於いて政府は一般的に失業救濟及中小工業振興を策するの急に迫られてゐたので、之が對策の一部として世論を參酌し更に積極的意義を加へて昭和七年十月より船舶改善助成施設を實施したのである。

之より我海運界竝に造船界は、從來の他國依存時代を脫し步一步自主獨立の地步を固めるに至つた。

先づ造船界に於いては第一に、昭和四、五年頃より發達せる船舶のディーゼル化に技術的基礎を確立するに至つた。卽ち、我國に於ける最初のディーゼル航洋船は大正十三年に三井玉工場に於いて進水したる赤城山丸であるが、其の機關は輸入品であつた。國產ディーゼル機關を裝備した最初の航洋船は三菱長崎工場に於いて大正十五年四月に進水した「もんてびでお」丸である。爾來數年の間にディーゼル機關の製作技術は急速に進步し、製造工場も次第に增加し、昭和六年五月に進水した富士山丸に輸入機關を裝備したのを最後として、其の後完成機關の輸入は絕無となつた。而して第一次船舶改善助成施設に於いては第一表に示す如く、ディーゼル船はその燃料消費量の節減に眞價を認められた。尙之等は概ね一八節以上の高速船であつたが、同時に之より稍〻低速なるディーゼル貨物船の一型式を生じた。東洋汽船の宇洋丸型が其の一例で總噸數七、〇〇〇噸、速力一五、五節を上下するものである。更に又ディーゼル機關を備へた高速油槽船も建造せられるに至り、昭和七年以後に竣工した。之等油槽船の多くは總噸數一〇、〇〇〇噸、速力一八節を超へるものである。

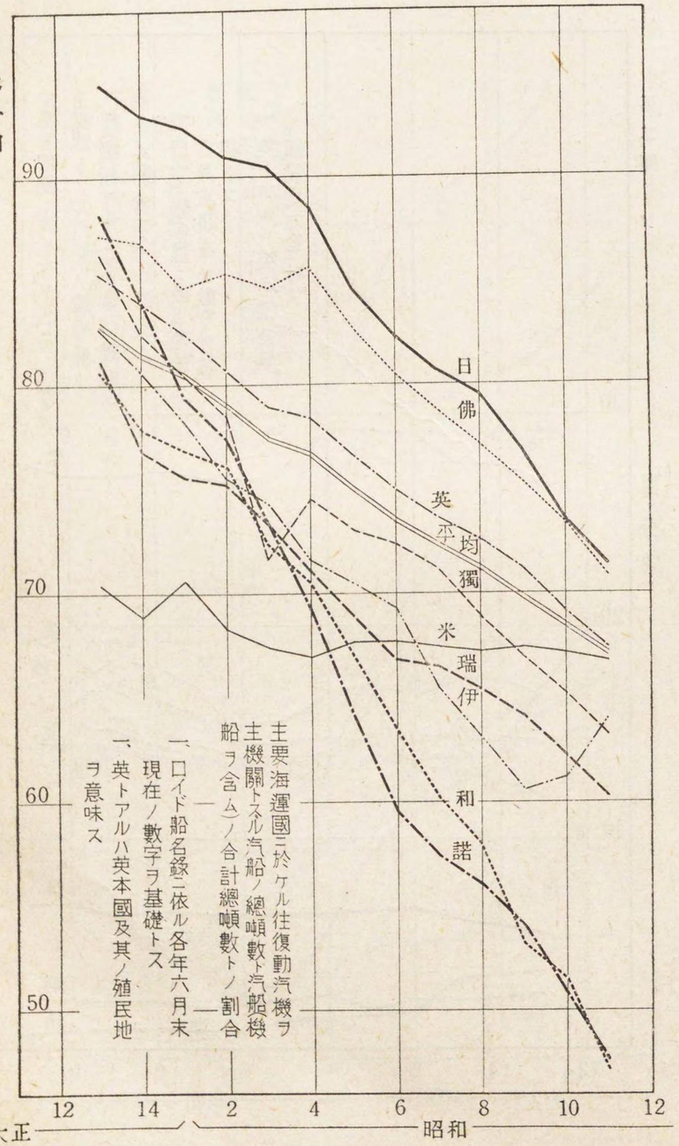
第二に、斯くの如きディーゼル機關の出現に刺戟せられて蒸汽機關も亦著しく進步した。卽ち汽罐に微粉炭を使用し廢汽タービン附三聯成汽機を備へたる名古屋丸、淨寶纜丸、低壓タービン附複二聯成汽機を備へたる北洋丸、ハウ

第一表　第一次船舶改善助成施設に依り建造せられたる船舶の主機關の種類及型式別に依る燃料消費量等比較表

| 機關種類及型式 | 船名 | 正常最大軸馬力 | 燃料消費量 瓦／軸馬力／時一萬キロカロリーに付

2衝程複働ディーゼル發動機	阿蘇山丸	七、〇〇〇	一六六・六	二七・九九	六八・五	一四一・九	四五・七	二九四・一
	青葉山丸	七、〇〇〇	一六八・一	二八・二四	六八・四	一四一・九	四五・七	二九四・一
	平均	七、〇〇〇	一七〇・六	二八・六六	六六・八	一四〇・六	四四・九	三四八・八
三井バアーマイスター型4衝程單働ディーゼル發動機	海平丸	二、三〇〇	一六一・二	八・九〇	八〇・二	一七二・四	九〇・〇	三九三・九
三井バアーマイスター型4衝程單働超給氣式ディーゼル發動機	朝日山丸	二、六五〇	一七一・一	一〇・八八	六八・六	一六二・六	八三・〇	五九一、七
	明石山丸	二、六五〇	一六六・二	一〇・五七	六八・五	一六二・五	八三・〇	五九一・七
	平均	二、六五〇	一六八・七	一〇・七三	六八・六	一六二・六	八三・〇	五九一・七
横濱マン型2衝程複働ディーゼル發動機	長良丸	六、七〇〇	一五九・二	二五・五九	六一・六	一五六・〇	五二・八	四五三・七
	那古丸	六、七〇〇	一六〇・三	二五・七八	六一・六	一五六・〇	五二・八	四五三・七
	鳴門丸	六、七〇〇	一五六・四	二五・一四	六一・六	一五六・〇	五二・八	四五三・七
	平均	六、七〇〇	一五八・六	二五・五〇	六一・六	一五六・〇	五二・八	四五三・七
川崎マン型2衝程複動ディーゼル發動機	新興丸	四、五〇〇	一七一・二	一八・四八	六六・七	一一〇・四	六四・一	四二六・三
	東亞丸	七、七〇〇	一六二・〇	二九・九三	六四・七	一四三・八	四六・四	五〇九・二
	極東丸	七、七〇〇	一五五・七	二八・七七	六五・一	一四五・四	四六・四	五〇九・二
	金剛丸	七、七〇〇	一五七・七	二九・一四	六四・一	一五四・四	五〇・三	四一四・八
	平均	七、七〇〇	一五八・五	二九・二八	六四・六	一四七・九	四七・七	四七七・七
三菱ツェリー型タービン汽機	屏東丸	三、〇〇〇	三七二・二	二六・七九	一二三・一	一八八・九	八八・一	五九七・八
	臺東丸	三、〇〇〇	三七二・五	二六・八二	一二三・二	一八九・六	八八・一	五九七・八
	彰化丸	三、〇〇〇	三六〇・九	二五・九八	一二三・三	一八九・七	八八・一	五九七・八
	平均	三、〇〇〇	三六八・五	二六・五三	一二三・二	一八九・四	八八・一	五九七・八
石川島全衝動型タービン汽機	千光丸	三、六〇〇	四二七・〇	三六・八九	一〇一・一	一五一・四	八〇・八	五五一・一
	萬光丸	三、六〇〇	四二一・四	三六・四〇	一〇一・一	一五六・一	八〇・八	五五一・一
	平均	三、六〇〇	四二四・二	三六・六五	一〇一・一	一五三・八	八〇・八	五五一・一

第一圖

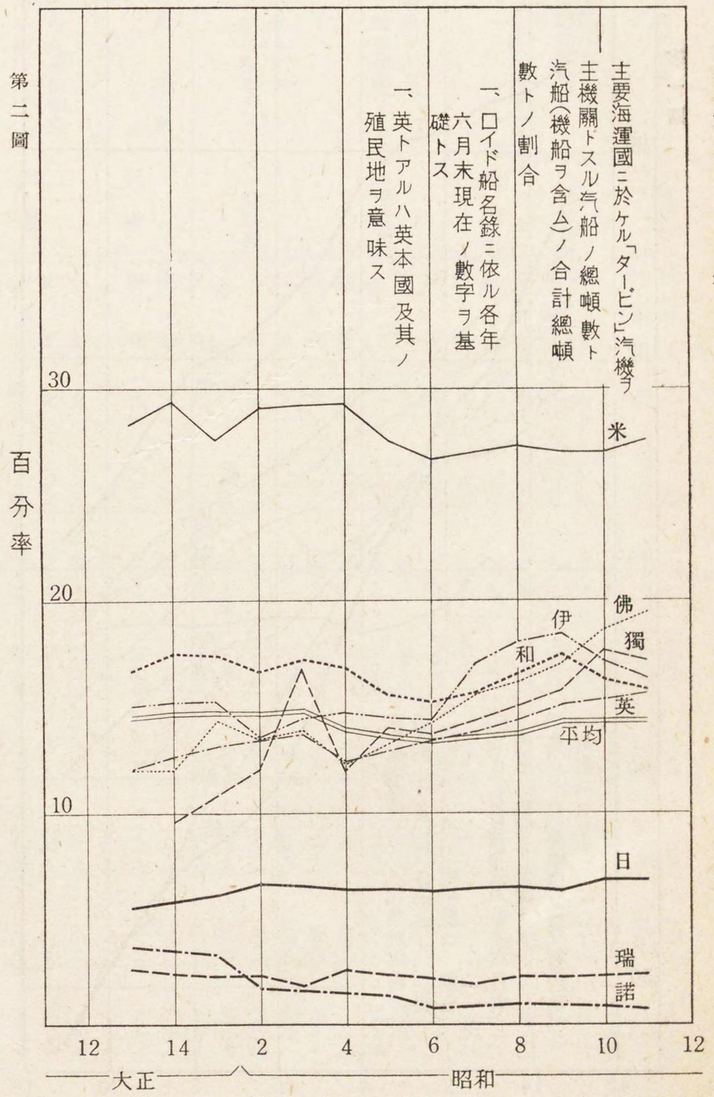


第二圖

主要海運國ニ於ケル「タービン」汽機ヲ主機關トスル汽船ノ總噸數ト汽船（機船ヲ含ム）ノ合計總噸數トノ割合

一、ロイド船名錄ニ依ル各年六月末現在ノ數字ヲ基礎トス

一、英トアルハ英本國及其ノ殖民地ヲ意味ス

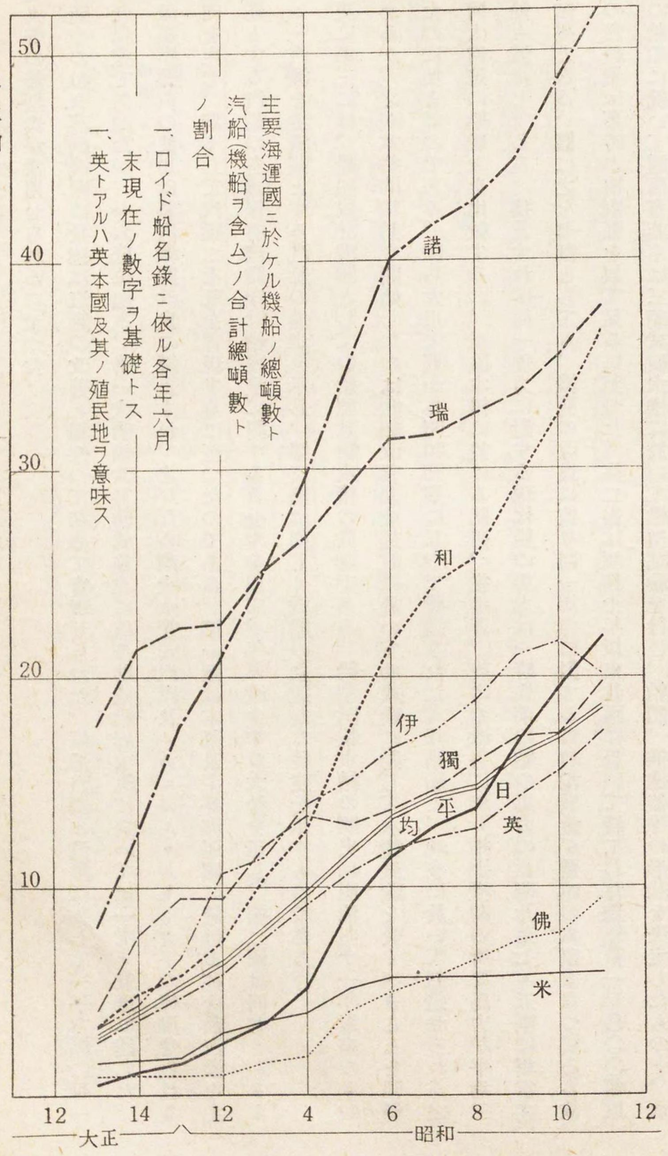


第三圖

主要海運國ニ於ケル機船ノ總噸數ト汽船（機船ヲ含ム）ノ合計總噸數トノ割合

一、ロイド船名錄ニ依ル各年六月末現在ノ數字ヲ基礎トス

一、英トアルハ英本國及其ノ殖民地ヲ意味ス



デン・ジョンソン式汽罐及ユータヴェルケン式三聯成汽機を備へたる金城山丸、減速ダービンを備へたる吉林丸、千光丸等の新型式が採用せられるに至つた。

斯くの如き蒸汽機關の發達は汽罐の改善と相俟つて初めて實現せられた。筒形汽罐の汽壓は久しく一平方粍に付一四瓩程度であつたが、一六瓩に進み、第一次船舶改善助成施設に依る助成船昇東丸に於いては一七・五瓩に達した。高溫高壓蒸汽の使用は蒸汽機關改良の鍵とされ、之がため漸次水管式汽罐及メカニカル・ストーカーの使用せられる傾向を生じ、斯くして汽壓二七瓩を實現するに至つたのである。第一圖は本邦及主要海運國に於ける往復動汽機を主機關とする汽船の各國保有汽船合計船腹量に對する百分率を以て、年々減少する大勢を示し、第二圖は同じく「タービン」汽機を主機關とする汽船の進歩を示し、第三圖は同じく機船の急速なる發達を示すものである。

更に第三には、船舶設計機關としての船型試驗水槽の發達である。船型試驗水槽の歷史は明治四十一年以來のものであるが、之が本格的活動を開始したのは船舶改善助成施設に於いて助成船に對して水槽試驗を受くべきことを強制したのに始まるのである。卽ち大正末期から昭和初期に亙つて建造された本邦船舶と、現在に於いて新造せられる之と同大同速の船舶とを比較するに、試驗水槽に於ける船體、推進器、舵等の改善に依り推進機關の所要馬力が平均三割餘も減少してゐる。換言すれば同一速力に對する現代船の馬力は一時代前の船の馬力の六割乃至七・五割に相當する結果となる。假に之を七割としても、機關の改良に依り同一馬力に對する燃料消費量が舊時の六割となつてゐる故、船の燃料費は舊時の四割強を以て足るに至つた。第二表は昭和十年以來我國に於いて竣工した總噸數一、〇〇〇噸以上の船舶に就いて遞信省若くは三菱試驗水槽に於いて船型試驗を行ひ、船體、推進器等の形狀を決定したものと、水槽試驗を全然行はずして決定したものとを比較せるものである。

斯くの如くにして昭和十二年には、貨物船に關する限りに於いて、近來建造せられたる本邦船舶が列强船舶に對比し、些の遜色なきのみならず、寧ろ經濟性能に於いて其の先頭に立つに至つた。太平洋橫斷航路に於ける本邦高速貨物船は過去數年來外國船を壓倒し、旣に磐石の航權を確立し、更に又印度、濠洲方面に於ける本邦船舶の進出は英國海運業者をして之が防遏の方法に就いて輿論の喚起に大童とならしむるに至つた。

第四圖は本邦に於ける一、〇〇〇噸以上の進水船舶の狀況を示すものである。

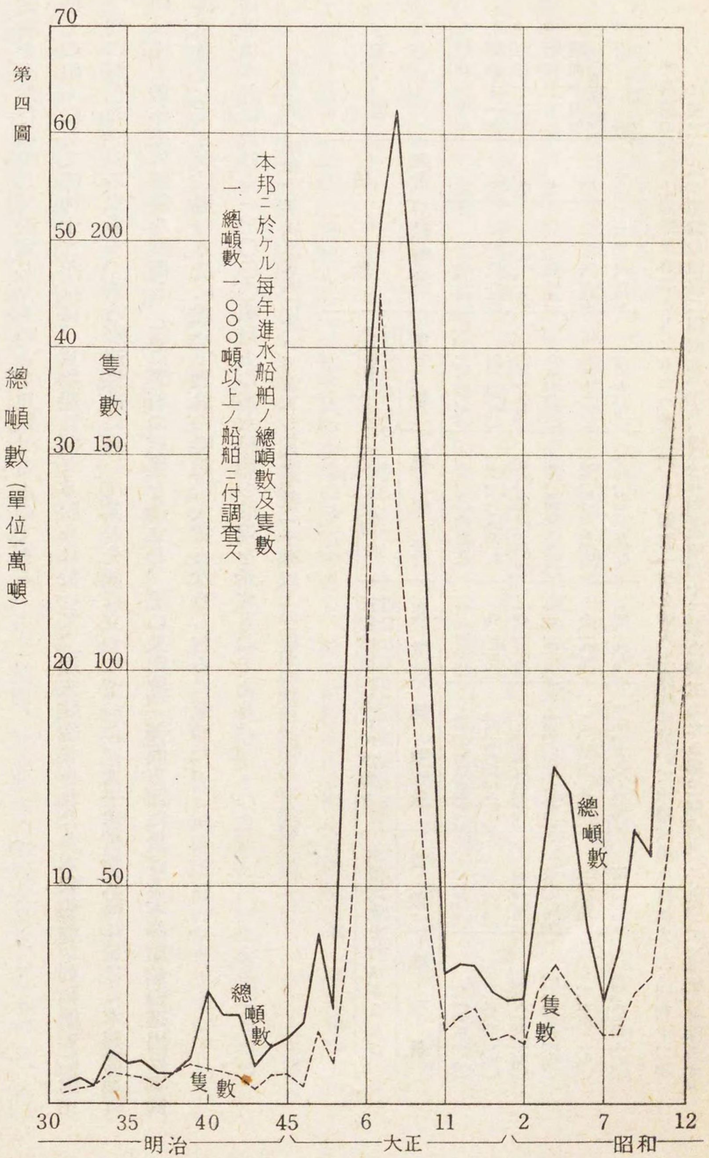
第二表　昭和十年以來我國に於いて竣工した總噸數一千噸以上の船舶の水槽試驗の有無別表

年別	總數	隻數	總噸數	內譯 遞信省水槽に於いて試驗を行ひたるもの 隻數	遞信省水槽に於いて試驗を行ひたるもの 總噸數	三菱水槽に於いて試驗を行ひたるもの 隻數	三菱水槽に於いて試驗を行ひたるもの 總噸數	水槽試驗を行はざるもの 隻數	水槽試驗を行はざるもの 總噸數
昭和十年	二四	二〇、七四二	一三(五四%)	六五、〇〇五(五四%)	一〇(四二%)	五四、二六五(四五%)	一(四%)	一、四七一(一%)
昭和十一年	四六	二四、九三六	三四(七四%)	一七、一八五(八〇%)	九(二〇%)	三八、七六三(一八%)	三(六%)	四、八九二(二%)
＊昭和十二年	九三	三九、一八三	七三(七九%)	二九六、七三七(七六%)	一六(一七%)	八九、五三〇(二三%)	四(四%)	四、九一五(一%)
＊昭和十三年	七六	三七七、四五二	六〇(七九%)	二九〇、五四九(七七%)	一二(一四%)	七四、八四四(二〇%)	五(七%)	二、〇三八(三%)
昭和十四年（上半期）	四三	二一五、七三七	三四(七九%)	一五七、〇〇〇(七三%)	八(一九%)	五七、三六七(二六%)	一(二%)	一、三七〇(一%)
＊合計	二八三	一、三一〇、〇四七	二四(七六%)	九八〇、五六八(七四%)	五四(一九%)	三一四、七九八(二四%)	一四(五%)	三四、六三三(三%)

＊漁期の關係上急造を必要としたるため英吉利より圖面一切を購入し我國に於いて水槽試驗を行はずして昭和十二年に竣工したる捕鯨母船第二圖南丸（一九、四二五噸）及昭和十三年に竣工したる第三圖南丸（一九、二〇九噸）を除外す。

第四章　海運及造船事業の發展

第四圖　本邦ニ於ケル毎年進水船舶ノ總噸數及隻數
一、總噸數一、〇〇〇噸以上ノ船舶ニ付調査ス



第七項　支那事變と海運界の動向

一、事變直前の趨勢と海運自治聯盟　支那事變直前の昭和十二年四月、世界海運界の全面的躍進と竝行して、本邦海運界亦飛躍的好轉を示し、其の前途の洋々たるを想はしめたことは右にも一瞥したが、當時本邦は、一千總噸以上の汽機船外地を合算して三、七六六、〇〇〇總噸、支那置籍を主とする變態輸入船三二五、〇〇〇總噸、外國船傭船亦二〇、〇〇〇總噸乃至三〇、〇〇〇總噸の間に在り、合計實に四、三〇〇、〇〇〇總噸以上四、四〇〇、〇〇〇總噸にも上る巨大な內外船舶を悉く動員しても、尙且つ船腹拂底を告げる狀況に在つた。從つて、運賃の奔騰は固より、船價造船費の暴騰著しく、昭和十一年四月重量噸六、七十圓を唱へた船齡二十年の大型古船船價が百十圓に暴騰、同じく十一年八月重量噸二百圓より二百二、三十圓であつた速力十四節大型レシプロ船の造船費が三百圓に昂騰する等、まさに破竹の好調振りを示した。のみならず、船腹の不足に因る船主の造船熱は愈〻高まり、昭和十二年六月末現在に於ける一千總噸以上の建造中の船舶は、未起工船をも含すれば、世界大戰以來の記錄たる一、二四二、〇〇〇重量噸に上り、十二年一箇年間の竣工豫定船のみでも、五〇〇、〇〇〇總噸を數へた。

併しながら、斯かる奔放なる景況が必ずしも我海運界の健全なる恒久的發展を招來する所以でないことは、夙に識者間に考慮されつつあつた。偶〻運賃、傭船料の昂騰が、準戰時體制の整備に必要なる軍需資材の圓滑なる輸送を阻碍するのみならず、物價騰貴の有力なる素因を形成するとの論議が漸く旺んなるに鑑み、海運界の自治統制計畫は急速な展開を見るに至つた。卽ち、本邦の主要船主たる郵船、商船、山下、國際、大同、三井、川崎の七社は、業者の自主的統制によつて、公正なる船舶の運營を期すると共に、重要物資の圓滑なる輸送を促進するため、昭和十二年七

月一日「海運自治聯盟」を結成した。尙結成に際して前記七社より發表された聲明書左の如し。

聲　明　書

一、下名七社は、帝國現下の時勢に卽應し、我國海運業の健全なる發達を期すると共に、公正なる船舶の運營を目的として海運自治聯盟を組織す。

一、本聯盟は非常時帝國の必需する重要物資の輸送を圓滑ならしむる爲め、最善の努力を爲さんとす。

昭和十二年七月一日

而して當面の目標としては、

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。

一、工業原料品、例へば鐵鑛石、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涉に移さんとす。

一、管轄官廳たる遞信省とも協力所期の目的に邁進す。

一、聯盟七社以外の船主に對し、其の門戸を開放す。

等に在るものであつて、其の存續期間は三箇年（但し會員の總意を以て延長することを得）、事務所は取敢えず海運聯合會內に設置することとなつた。

自治聯盟を結成した七社は、本邦に於ける最も主要な船主であり、其の直系傍系の船舶及傭船を合すれば優に本邦海運の過半を制するので、其の自治統制が時局の進展に與ふべき寄與に就いては當初から多大の期待をもたれたのである。

二、事變勃發と海運界　斯かる折柄偶〻昭和十二年七月七日蘆溝橋事件突發して、遂に支那事變に擴大するに及んで、特殊任務服役船の大量急需を喚起したため、忽ちにして船腹逼迫を告げ、運賃奔騰の氣配著しく、事態は全く放任を許さざるに至つた。

茲に於いて遞信當局は、取敢えず最も急激な近海の船腹不足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救濟する應急策として、七月末日本邦沿岸貿易の一時的開放を許可する旨聲明したのであるが、之より先海運自治聯盟及日本船主協會を中心とする海運諸團體は、時局の重大なるに鑑み、自肅自戒、市場を自治統制下に置き以て急激なる變動を極力抑制せむとする協力的態度に出たのである。

然れども、相踵ぐ徵用により、一般就航船舶は急激に減少就中近海一區就航船の減少著しきため、運賃氣配は一路硬化し、八月に於いては若濱運賃五圓突破必死の氣勢を示し、室蘭阪神運賃亦六圓と空前の高價を現出するに及んで、管船當局は八月二日日本船主協會宛左記警告を發した。

今次ノ北支事變ハ現下益々緊迫シツヽ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儀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荷モ市況ノ動搖ニ乘ジテ運賃傭船料ノ昂騰ヲ圖リ投機的傾向ヲ釀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使命達成ニ最善ノ努力ヲ傾注セラルヽ樣格段ノ御配慮相成度（下略）

日本船主協會は右警告を直ちに關係船主に移牒したが、之に卽應し、海運自治聯盟に於いては同月三日臨時理事會

開催、非常時海運に對する同聯盟の態度として、左の申合せをなした。

海運自治聯盟は時局の重大性に鑑み左の申合せを爲す。

一、運賃、傭船料は、當分の間現在の料率より反發昂騰を來さざる樣、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。

日本船主協會も亦、八月四日緊急理事會を開催、左の如き對時局決議を行ひ、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要望した。

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傭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使命を完うせんことを期す

而して、海運自治聯盟は海運聯合會と共に前記申合に基き、遞信當局の警告及日本船主協會、日本海運集會所、神戸海運業組合、神戸船主會等各海運諸機關の支持支援を得て、左の如く發表し、業界の自肅自戒に資せんとした。

標準運賃
- 石炭
  - 若松——横濱　五、〇〇圓
  - 室蘭——横濱　五、〇〇
- 南樺太材　敷香——内地太平洋岸　四〇〇、〇〇

標準傭船料
- 大型船　七、五〇

其の他は右ベースに準據す

三、海運界の戰時體制成る　海運諸團體は海運自治聯盟の右運賃、傭船料標準率の發表に對して一齊支持の態度を表明し、當局亦之が遵守につき強く要望する所あつた結果、業界に於ける自治統制の效果が大に現はれた。然れども、事變の海上に及ぼせる影響には深刻なるものがあり、貨物運輸系統及輸送數量に急激な異變を生じ、其の推移如何によつては、國防上、産業上乃至は國民生活上多大の障碍となるべき處があるので、政府は、玆に海運を直接國家管理による强力且つ一元的統制下に運營すべく船舶管理法の制定を決意した。そこで、海運界に於いても之に對する業者の態度を闡明すべく、八月下旬、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し、左の如く決議した。

決議　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。

斯くて九月、臨時船舶管理法が公布され、本邦海運界は愈〻戰時體制に移行した。其の實施に當り、遞信當局は管理法の實際上の運用方針を示して、「船舶管理委員會の下に、專門的事項に關しては專門委員會を設け調査研究に萬遺憾なきを期するも、更に日本船主協會、日本海運集會所、海運自治聯盟、造船聯合會其の他の海運造船團體及海事協同會、荷主、貿易業者、海上保險業者、金融業者等關係業者の協力亦緊急事なり」と業界の國策協力を要望したが、業者側の自制的國策順應的態度は船舶管理委員會の運用と相俟つて、克く同法所期の目的を遂行するを得しめたのである。

四、自治統制段階の進展　右の如く官民一致の努力は、克く當面の難局を克服して、船腹の拂底著しき近海市場に

於ける運賃傭船料の不當の急騰を抑制したのであるが、昭和十三年三月に入り、近海市況は再び狂奔狀態ともいふべき氣配を示すに至つた。

近海市況推移一覽

年月	近海一區就航社外船（重量噸二千噸以上噸數各月中旬現在）	若松―横濱石炭運賃（最高）	重量噸七千噸以上船舶傭船料（最高）	重量噸四千噸乃至七千噸船舶傭船料（最高）	重量噸一千噸乃至四千噸船舶傭船料（最高）
		圓	圓	圓	圓
昭和十一年六月	一、五八一、五二六	二、五〇	二、三五	五、三〇	六、〇〇
十二年六月	一、五三六、八九七	四、二〇	七、〇〇	七、八〇	九、二〇
七月	一、六一七、三五一	四、四〇	八、五〇	—	九、〇〇
八月	一、二〇一、二八二	五、〇〇	八、〇〇	八、〇〇	一〇、〇〇
九月	一、一二九、六九五	四、八〇	七、〇〇	八、五〇	九、〇〇
十月	一、〇八五、六七〇	四、八〇	八、〇〇	八、〇〇	九、〇〇
十一月	九四九、三九三	五、二〇	八、〇〇	八、五〇	一〇、〇〇
十二月	九九四、二二八	五、四〇	七、五〇	八、五〇	一二、〇〇
十三年一月	一、一四九、七〇二	五、三〇	六、〇〇	八、五〇	一二、〇〇
二月	一、二九五、二〇七	五、三〇	六、〇〇	七、五〇	一二、五〇
三月	一、三二四、一四一	五、六〇	七、〇〇	一〇、〇〇	一五、〇〇
四月	一、五四三、五六六	五、五〇	八、二〇	九、五〇	一三、〇〇
五月	一、七九八、〇一七	五、二〇	七、五〇	九、〇〇	一五、〇〇
六月	一、八八一、〇八三	五、三〇	八、二〇	九、〇〇	一三、五〇

前揭一覽の示す如く、近海就航船腹は十二年十一月を底として累增したるに拘はらず、運賃傭船料は之と逆行的に騰勢を持續した。其の要因は、(一)主要港に於ける設備乃至荷役能力が激增せる荷動に卽應し得ず、多數の船舶が所謂自然繫船を餘儀なくせられて事實上就航船腹の縮減を誘致したこと、(二)諸物價殊に焚料炭の著騰による運航採算基準が上昇したこと、(三)一般物價騰貴に因る貨物運賃負擔力の增大、北支方面の安定化に伴ひ同方面に船腹就中小型船の新規需要を喚起したこと等が擧げられるのではあるけれども、更に海運界が自治統制機構を强化し以て一層自肅自重の實を擧ぐべきことが要望されるに至つた。玆に於いて三月二十三日、海運自治聯盟及日本船主協會とは相寄つて海運自主統制委員會（四月二十五日海運自治統制委員會と名稱を變更した）を結成、運賃傭船料の自治的統制を一段と强化することとなり、四月五日左の如く標準運賃及傭船料率の第二次發表をなした。

標準運賃

若松―横濱	石炭一噸に付	五、〇〇	圓
室蘭―横濱	石炭一噸に付	四、八〇	
敷香―内地太平洋岸	丸太百石に付	三七〇、〇〇	
ヅングン―内地	鑛石一噸に付	一〇、〇〇	
北米太平洋岸―内地	角材BMに付	一二、五〇	弗

標準傭船料

レシプロ普通貨物船期間六箇月基準	八―九、〇〇〇噸型	六、〇〇	圓
	六―七、〇〇〇噸型	六、五〇	
	五、〇〇〇噸型	七、五〇	
	四、〇〇〇噸型	八、二〇	
	三、〇〇〇噸型	八、九〇	

前記標準率に對し、海運業者は時局下自肅自戒の精神に卽して一齊に之を支持したが、尙十三年夏以來全面的物價抑制方策が强化されたのに伴ひ、漸次運賃傭船料標準率を細分して低下せしめると共に、未だ標準運賃の設定なき近海大量物資の主要なものに及ぼす等、臨時船舶管理法の發動を俟たず自治的に市場抑制に努力しつつあるのである。

五、最近の海運市況　前述の如く、事變勃發以來の本邦近海市況は、業者の自主的統制が克く沸騰を回避し得たとはいへ、運賃、傭船料共終始强調を持續し、獨自の好況を現出したのであつた。之に反して、遠洋市況は、爲替管理の再强化、輸入出品臨時措置法の實施に伴ふ本邦貿易の不振、海外海運市況の不味等の影響を受けて甚しき不振を續けた。

卽ち、本邦貿易は、事變勃發以來挫折後退の微著しく、之を橫濱正金銀行發表の貿易數量指數（昭和三年を一〇〇とする）に就いて見ても、事變勃發の前月卽ち昭和十二年六月指數二〇四・四に對して、八月には早くも一五五・二に低下し、十三年一月には更に一一〇・〇に急減した。其の後政府の輸出奬勵策と當業者の努力とによつて、右一月指數を底として漸次上昇の緒に就いたのではあるけれども、尙昭和十三年上半期平均一二七・九を出でず、やはり不振といはざるを得ない。一方、海運市況に於いても、昭和十一年七月急好轉を演じ、十二年八、九月に至つて稀有の殷賑を現出した海外市況も、同年十月一轉反落して以來軟勢を續け、十三年には市況益々惡化の度を增し、之を大連歐洲大豆運賃に就いて見るに、十二年九月に於ける平均運賃四八志六片の好率から、十三年三月には二七志に激落、同年六月には二四志に暴落した。加ふるに、事變勃發以來海外各國に於いては、事の眞相を確めずに、我を以て侵略的なりと妄斷し、反感を懷くもの尠からず、勢ひ本邦船の活動が掣肘されるに至る等、環境全面的に不利となつたため、

定期船、準定期船はともあれ、不定期船の對外進出は漸く困難を加へることになつたが、支那事變の完遂、東亞新秩序の建設に卽應して、我海運界は協力一致銳意對外航權の伸暢に努力しつつあるのである。

第八項　海上保險

我國海上保險業は海運界の發達に伴ひ非常な發達を遂げ、海上保險業者は世界海上保險市場の中心たる倫敦市場を仲介として世界に日本の再保險を供與し、又本邦有力會社は倫敦市場を通じて世界の再保險を獲得してゐた。然るに支那事變勃發以來我國財政經濟政策は外國爲替資金の充實、國際收支の均衡確保を以て重要目標となし、以て本邦國際收支を極めて嚴密に檢討審査するに至り、海上保險界に於いても海外への再保險料支拂の最少限度への節約が要請せられた。卽ち海外支拂再保險料の最も巨額なる船體保險は完全に統制せられてをり、第一に考慮せられるに至つた。茲に於いて、本邦船舶保險の統制機關たる船舶保險協同會加入の十一社は、船體保險再保險料の國內消化問題に就き愼重協議の結果、國內消化能力增加の對策として新たに船舶特別再保險組合と云ふプールを組織し、昭和十三年九月一日より實施するに至つた。

更に同月チエッコを繞る歐洲政局の險惡化に對し、倫敦海上保險市場は九月十五日協議の結果遂に積荷に對する最低戰時保險料率協定を廢棄することに決定、卽日實施し、積荷に對する戰時保險忌避の態度を採りたるため國際戰時積荷保險市場は全く混亂狀態に陷つた。依つて我海上保險業者は之に對應するため九月十六日直ちに海上積荷に對する戰時保險引受プールを結成し、各航路に於ける船舶の積荷に對する戰時保險は本邦內地保險市場に於いて全額消化し、海外の海上保險市場へ再保險に附することは中止することを決定、實施せられるに至つた。

第五章　船舶及航海

第一節　明治前半期に於ける船舶と航海

第一款　明治維新當時の船舶及航海

明治維新前に於いて、幕府及諸藩の購入（若干の國内製造あるも）した船舶は、相當多數に上つたが、當時固より登記、登錄の制も無く、正確なる數字は判然しない。勝安房の海軍歷史所載の船譜によれば、慶應四年（明治元年）に於ける幕府及諸藩の運輸船は、難破又は除籍を差引いて、合計八十六隻を數へる。之を明治維新に際し、我國所在の商船數と對比して見るとき大差無きものがある。

此の八十六隻中記錄の有るものを蒐集分類すると、

船種別　蒸汽船　四十七隻
　　帆船　三十六隻　（三隻不明）

材料別　鐵船　三十五隻
　　木船　四十七隻　（四隻不明）

推進器別　内車　三十七隻
　　外車　十隻

卽ち之を船種別より見れば、蒸汽船稍〻優勢であり、材料別に見れば、鐵船は未だ木船に及ばないが、蒸汽船推進器は既に暗車時代に進んでゐた。之等諸船舶中、帆船若干は國内製であるが、蒸汽船は擧げて外國製造であり、其の製造地は英、米兩國が大部分を占めてゐた。而して其の船型の最大なるものは、阿波藩の乾元丸、千五百噸（記錄明細ならず）舊幕府の長鯨丸、九百九十六噸等である。以上を要約すれば、當時の概勢を示す船舶は、千噸前後の木造暗車汽船であつたらう。

明治新政府成立に際し、之等所謂運輸船も軍用の目的大であつたから、明治初年に於ける船舶及航海に關する統制は軍防局（後に軍務官、兵部省、海軍省となる）の手に在り、各種の布告が發せられた。其の最初のものは、明治元年閏四月軍防局より出でた軍艦、蒸汽船、帆前船の委細届出の布告であらう。之は薩州以下二十藩に對し、其の所有艦船の各項目を届出でしめたもので、極めて簡單な樣式であつたが、同六月之等届出の雛形を定め、重ねて諸藩に通達した。雛形記載の各項目の中に、噸數、馬力、其の他の術語あるも、未だ「吃水」なる術語なかりしと見えて、「水入りの深さ」と稱してゐる。而して之等の布告も如何なる程度に徹底したか明かでなく、明治三年に於ける我船舶統計が、汽船三十五隻、二萬四千餘噸、帆船（西洋型）十一隻、二千六百餘噸を示し、上述の數字より遙に少きを見ても、混沌たりしものと云ふ外はない。

明治二年正月行政官より、諸藩外國船買入に就いて吟味すべき旨を達したが、之には「從來諸藩外國人直對ニテ船艦買入候處、間々大金ヲ費シ廢退粗惡ノ品買取候モノ有之、畢竟疲弊ノ一端ニ付以來船艦買入候節ハ、諸海港場府縣ニ申出候ハバ、其筋ヨリ吟味ヲ遂ケ指圖可致候間、此旨可相心得事」とあるが、當時我國人の新式船舶に關する知識の幼稚なるに乘じ、老朽船を高價に押付けられたことは、「間々大金を費し」の域ではなく、新政府早々の配慮を要し

たのであつた。

同月に又軍務官より、諸藩蒸汽船及風帆船とも、東京、横濱に入港、揚碇（出帆の意）の際届出づべき旨を令達し、東京は軍務官を、横濱は同地裁判所（後の府縣）を各届出先と定め、届出に對してはそれぞれ鑑札を與へ、無鑑札の船舶は航海に就くを得ずと宣した。續いて同六月太政官より、外國船にて物品を未開港に運輸するを禁ずるの布告を出したが、これ國内の混亂に乘ぜる外國船の跳梁を制せんとするものであつた。之等の布告により、今日の船舶法乃至船舶檢査法等の精神胚胎は認め得るが、當時未だ船舶行政に當る主管廳明確ならず、或は太政官よりし、或は軍務官、行政官よりし、統制尚其の途に就いてはるなかつた。

ただ明治二年十二月民部省、外務省連署を以て、洋製船舶及日本製商船賦稅を定めて布告したのは、内容極めて明白で、我國船舶課稅の嚆矢であつた（之より曩き明治元年八月、本邦商船遊船に課稅すべき旨布告したるも實體明かならず）。稅額西洋形蒸氣船は一年百噸につき金十五兩、同帆船は十兩、日本形船は一年百石につき一兩と規定したが、此の規程は後日明治三年の商船規則、明治四年の船稅規則等に變化し、兎も角實果ある法令の先驅をなした。

第二款　商船規則の制定

明治三年一月に至り、通商司を以て主管廳と定められるるに及び、船舶行政のことは一先づ統制の途に就いた。通商司に於いては當年創業の回漕會社の監督をなす必要上、郵船規則を制定したが、之と同時に商船規則を定め、太政官布告として發布した。此の商船規則は、船免狀の式、船舶に揭ぐべき國旗の制、軍艦に對する禮式、衝突豫防に關する注意、開港場碇泊中貨物陸揚船積に際し運上所（後の稅關）の免許を得べきこと、船舶の出入港竝に乘組、積荷に就き運上所に届出づべきこと、其の他船舶及航海に關する二十四項目を規定せるもので、從來に見ざる形式と内容を備へ、本邦海事法規の母體とも稱し得るものであつた。

商船規則（明治三年正月二十七日、布告、第五十七）

西洋形商船買入之儀ニ付先般相觸置候趣モ有之、軍艦ヲ除之外在來日本製造之船ハ勿論西洋形商船ニ至迄總而民部省中通商司之管轄ニ被仰付候條、得其意右西洋形商船所持之モノ或ハ新規買求候モノハ、民部省外務省連印之免許狀可申請、尤別紙規則書一通開港場運上所ヨリ相渡令所持候條、其旨可相心得候。一體日本製造之船ハ度々難破之患モ有之、人命荷物等之損傷不少、詰リ皇國之御損失ト相成候ニ付、追而ハ不殘西洋形之大船ニ仕替度御旨趣ニ付、當今西洋形之船所持之モノハ厚御引立被遣候條、其旨可相心得候。乍去密商拔荷等不心得之儀相働候モノハ、嚴重取締不致候而ハ不相濟ニ付、別紙之通御規則御取極相成候儀ニ付、津々浦々ニ於テ此旨屹度可相守候事

午正月　　太政官

（免狀案、略）

規　則

一　西洋形商船買入度モノハ其旨開港場運上所江可願出、其上船之善惡新古檢閱之上免許差遣可申事

一　御國旗之事

右ハ決而取外シ候事不相成、附屬之艀舟ニ至迄必可揭置事

一　每朝西洋時規第八字ニ引揚ケ、夕方ハ日沒迄ヲ限引卸スヘキ事

但右御國旗引揚無之節ハ、海賊船之取扱請候而モ申譯ナキ事萬國普通ノ公法タル事

一　御國旗之寸法別紙之通ニ候事

但大旗ハ祝日ニ引揚、平日ハ小旗迄引卸置不苦候事

祝日

正月朔日　　正月十五日　　三月三日

五月五日　　七月七日　　七月十五日

八月朔日　　九月九日　　九月廿二日

右之通

一　御軍船江出合候節ハ我旗章ヲ三度昇降イタシ禮義ヲナスヘキ事

一　夜間ハ旗章ト引替ニ燈明可引揚、燈明ハ青赤白ノ三坐ヲ設ケ、航海中赤ハ左舷、青ハ右舷ニ點火シ、白ハ前檣頂遠方ヨリ見留易キ所ニ揚置、燈明消ヘサル樣可致事

一　船之込合タル節竝風雨浪高之折者、別而心ヲ用ヒ、互ニ突當ラサル樣可致、右者日本船タリ共同樣ナレトモ、外國船ハ別而此規則嚴重ナレハ精密ニ用心スヘシ

一　貿易港碇泊中荷物陸揚船積共、運上所江願立、免許狀ヲ受出入可致事

但手數銀差出ニ不及候事

一　貿易港於テ荷物之取引イタシ候ハハ、其旨通商司江可相届事

一　航海中ハ兼而帳面用意致置、開港場ハ不及申、諸港江入津之節ハ十二時　西洋之二十四時間　之間ニ、其所之運上所又ハ港役所江届出檢印可請、出帆之節同斷之事

右檢印之式如左

何船	何船何港向何月
何月何日入港	何日出帆
何港	何港
運上所	運上所
又者	又者
何港	何港
役所	役所

各出入檢印請候節手數銀相納ルニ不及事

一　在來日本製商船ハ廻漕會所江船名竝積石數船主船頭名前乘組水夫人數等可届出、書付左之通

何國何郡何村
誰船
㊞　何丸　船頭誰
水夫何人乘
何石積

右届出候上鑑札可相渡事

一　西洋形商船幷在來日本商船トモ、積荷之物數品物之名幷其送リ先ヲ認、通商司幷運上所江可差出、尤其港ヨリ陸揚又ハ船積スヘキ品物ハ一々相届可申事

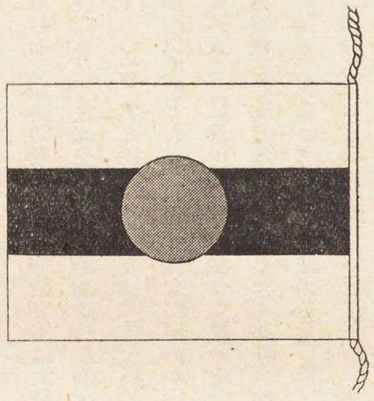
一　諸港江着船之節、港役人船改之タメ出張致、引續キ爲取締乘組居候事
但船中ニ於テ聊之品タリ共仕向ケ間數儀一切不相成事
一　船中乘組之者病死致候節ハ、水葬不相成、陸地江相當之葬禮可取行事
一　大砲小銃玉藥類ハ、積込陸揚トモ其港運上所或ハ役所之免許ヲ乞フヘキ事
一　海賊防禦其外之用意之タメ相當之銃器備置候儀ハ苦シカラス、尤兼而挺數等之免許狀民部省ヨリ受取居ヘキ事
一　滯船入費ハ一噸ニ付一日金二朱ト被定置候間、商賣向ハ勿論假令官府之御用タリ共、船之進退自由ヲ得ス雜費相懸リ候節ハ、其償右之噸數ヨリ割出シ取立候而不苦候事
但シ諸港於テ威權ケ間數振舞及ヒ無故出帆差留候節ハ右之償可申立事
一　免許ナク外國へ通船之儀不相成候、萬一相犯スニ於テハ、船幷荷物共取上、屹度御咎可有之事
一　免許ヲ受候上外國人ヲ雇ヒ船中使役之儀不苦事
但不開港之地ニ而無據上陸爲致候節ハ、護衞之者急度附添、其所之役所江相屆官許之證據差出可申事
一　困難ト見請候船ハ、內外人ノ差別ナク救助イタシ可遣事
但外國人ハ開港場ノ役所江可引渡、尤右ニ付入費等有之節ハ、開港場運上所ヨリ相當御下ケ金有之ヘキ事
一　外國人江貸遣候節ハ、約定書ヲ以テ通商司へ屆出候ヘハ、直ニ運上所江掛合之上、其國々旗章引揚候儀御差許可相成候事
一　外國人ト申合近海於テ密商イタシ候儀ハ勿論、右之外御規則ニ相背候儀取計候節ハ、其船取揚屹度御咎可有之事
一　商船ノ記號ハ別紙圖面之通製造致シ、御國旗同樣可取扱事
一　西洋形商船蒸氣ハ百噸ニ付一ケ年金拾五兩、風帆ハ百噸ニ付一ケ年金拾兩宛、稅金通商司江可相納候事
但在來日本製商船之分者、積石數百石ニ付金壹兩宛可相納事

右之通相定候條嚴重ニ可相守事

明治二巳年十二月

民部省
外務省

日本商船記



曲尺　長八尺
　　巾六尺

寸法

日ノ丸　徑　尺四寸
（丸ハ赤）

上白　二尺
中黑　二尺
下白　二尺

如上の商船記の制定は、今日より見れば稍〻奇異であるが、元來襄の「白地日の丸」の旗章は日本總船印と稱したるもので、國籍を表徵し、之と共に軍艦旗、商船記を以て軍艦と商船との區別をなすの趣意であつた。併し事實に於いて此の商船記は實行されず、單り日章旗のみを揭ぐるもの多かつたので、數年後に廢止された結果、日章旗が國旗たると共に商船旗たるに至つた。

斯樣に法令を制定するも、之が事實化するは容易の業でなかつたから、當時法令の起草には一方ならず苦心を要し

た如く、一例を擧ぐれば、明治三年二月太政官より、不開港場規則及難破船救助心得方條目を發布したが、之は外國船の不開港場に於ける密商を禁ずると共に、外國難破船に對する取扱方を訓令したもので、條文の一に「其船之國名船名船主之名、書付ニテ承リ糺スヘキ事、但船名ハ多ク船之艫ニ横文字ノ楷書ニテ認有之モノニ付、右字樣寫取置ヘキ事」とある。

第三款　諸規則の制定

明治四年七月通商司廢せられ、管船事務は大藏省租稅寮に移つたが、租稅寮最初の仕事として、同年八月船稅規則を制定發布した。之は先の商船賦稅及商船規則を經たもので、其の後商船規則を母體として生れ出づる諸法令の最初のものであつた。其の稅額に於いては、曩の商船賦稅に定めたものと變りなかつたが、茲に課稅の基礎たる噸數の算定なる問題に突當つた。蓋し、當時未だ國内の造船業起らず、專ら外國船を購入して船腹增加に充つる際とて、噸數の如きは外人の言に俟つ外無く、從つて統一を缺くこと少からざりしものと思はれる。茲に於いて同四年十二月大藏省より船舶積石數改方法則を發布した。其の目的は課稅の基礎たらしむるにあつたが、兎も角我國に於ける船舶積量測度法の始りであらう。其の計算法則を見るに、

帆前船　船長×船巾×船深÷3.80　　蒸氣船　船長×船巾×船深÷3.80×0.6

なる式を用ひ（日本型船略す）簡單を極めてゐる。而して其の單位にメートルを採れるは、當時横須賀造船所に多くの佛人技師を雇用しをりたれば、恐らく佛人の言に依つたものであらう。

明治五年四月大藏省驛遞寮に船舶課が置かれた。之が後年追〻各方面の管船事務を併合し、遂に管船局となつたのであるが、當初に於いては主として各藩より納付する船舶の保管に當つた。從つて暫くは驛遞寮の働きは現れなかつた。同年四月海里を定め、陸里十六町九分五厘五毛を以て一浬となし、又同年七月船燈規則二十條を定め、海上衝突豫防法の前提を作つたが、此の二つはいづれも海軍省の制定する處であつた。

明治六年一月港内取締規則の制定あり、同年八月危害物船積規則の制定があつた。前者は謂はば噸稅法の起源と稱すべく、從來港灣或は川口等に於いて商船積込貨物に對し勝手なる稅金を徵收してゐたのを統一せんとするもので、性質上租稅寮の關與する處であつた。而して新稅は港内碇泊稅と稱し、西洋形或は日本形を問はず、入津の節船改所又は其の筋の役所へ納むべしと定め、稅率は

五十石以上二百石迄　拾石ニ付　新貨　一錢　二百石以上五百石迄　拾石ニ付　新貨　七厘五毛
五百石以上　同　同　五厘
但シ噸數ヲ以テ唱候船ハ、一噸ニツキ六石七斗二舛ノ割ニテ石ニ直シ可取立、且出帆ノ節ハ都テ其半減上納ノ筈ニツキ、入港ノ節合テ上納可致置事

と云ふのであつた。後者の危害物品船積規則は、驛遞寮の制定する處で、驛遞寮船舶課の關與した最初の法令であつた。其の要は、「火藥硝石硫黄之類及ヒ發火シ易キ製藥品其他油脂醬液並腐敗シ易キ性質ニシテ他物ヲ損害スヘキ物品船積致候時ハ、其品名を表包之外部ニ書キ記シ或ハ其送狀ニ記載致シ、船主船長又ハ運漕會社、危難請合會社之承諾ヲ得テ後差出スヘシ」と云ふに過ぎぬが、危難請合會社は珍であらう。

驛遞寮（船舶課）が管船官廳としての實を示したのは、明治七年一月の海上衝突豫防規則の制定であらう。（同年同月内務省設置、驛遞寮其の下に移管さる。同時に大藏省租稅寮の管船事務は、同省地理、勸業二寮に分掌）海上衝突豫防規則は先きの船燈規則に代るもので、其の内容に於いて進歩を示したのみならず、其の形式は極めて興味に富むものであつた。卽ち、海上衝突豫防規則と兩側に二樣の振假名を附し、全文二十條及規則追加とも同樣である。試に第四條を擧ぐれば、

第四條　蒸氣船他船を引て航行する時は兩舷燈の外に亮明の白燈二個を縱に相連ね、前下檣頂に標し、獨走の蒸氣船と區別すべし。此燈火は通常の蒸氣船に標すべき前下檣燈と其製異るべからざる事

と規定し、尙規則の終には「大船にともすともしひ上は白、みぎはみどりに左くれない」なる和歌を附し、「此歌を暗記し置くべし、但しみぎのみの字はみどりのみの字なれば覺へ易し、又英、亞等にてはポート、ワイン、ポート產の赤酒は赤しと云ふことを記憶すべしと云へり、是れ左舷とポート、ワインの語よく對して共に赤きを以てなり」と記した。既述の如く明治初期の法令は啓蒙的なるを特色とするが、就中本法は其の代表的のものである。

斯くて驛遞寮船舶課は漸く重要性を帶び來り、明治七年三月大藏省勸業寮所管の船舶免狀事務を併合したるを始めに、追〻管船事務は統一さるる機運となつた。從つて船舶及航海に關する法令も亦爾來此所より發せらるること多く、明治七年三月航海公證規則を制定して、外國へ航せんとする日本船舶は最寄の開港場管廳へ船籍證書を添へて出願し公證を受くべきことを定め（明治十二年五月廢止）、又同年十月、沿海に於いて難破したる船舶は漁舟、艀船、端艇を除く外總て內務省へ屆出ることとし、海難調査に著手した等、いづれも驛遞寮の施設であつた。

同年十一月曩に制定された港內取締規則（大藏省租稅寮制定）を廢止し、國內廻漕規則を新定した。之は大藏省地理寮より出たが、翌十二月之等に關する事務は、驛遞寮（船舶課）に移さるるに至つた。次で翌明治八年四月驛遞寮より、內國難破船及漂流物取扱規則を制定したが、之は從來難破船漂流物が掠奪の害を蒙ること稀ならざりしに備へたもので、現行水難救護法の起源であつた。

明治八年九月に、我西洋形船に萬國信號法を採用するに決し、太政官より告諭する處あつたが、之は海軍省の名に於いてなされたけれども、驛遞寮又關與する處尠からず、やがて明治十二年管船課（船舶課改稱）の所管に移つた。

斯くの如く船舶及航海に關する法令の制定相次ぎ、其の體系漸次形をなし來つたが、之我海運の發達に伴ふ現象であつて明治三年に僅かに三十五隻に過ぎなかつた汽船は、明治八年には百四十九隻に激增し、帆船亦十一隻より四十四隻に增加を示したのであるから、船舶及航海の統制は中〻多事であつたと推察される。明治九年には從來放任された日本形船にも規則を適用し、且つ罰則を制定し、五百石以上の日本形船にも規則を適用し、且つ罰則を加へた。又同副則には、船燈は驛遞寮の檢查に合格せるものたることを要すとし、其のため船燈製造及販賣規則が定められたが、當時我工業の幼稚なるため舷燈に用ふる色硝子の製造が容易ならず、規則は却て自繩自縛の狀があつたり、又折角船燈を備付けたる船舶も或は取付位置を間違へたり、或は左舷右舷を反對にする者があつたり、寧ろ滑稽に近きもの少からず、折角總振假名付の法律も中〻に實果を齎さなかつた。

第四款　明治十年頃の船舶

兎もあれ、我船舶は十年一昔の歳月を經て、大に增加した。此の間に於いて其の實質に如何なる變化を來したか、暫く筆を變へて見よう。

我船舶增加の最初の動機は明治七年征臺の役で、當時政府は急遽汽船十二隻帆船一隻を外國より買入れ、軍用に充てた。之等の汽船は大凡大型船で、中に東京丸二千百十七噸、新潟丸二千十一噸、高砂丸二千百二十一噸、金川丸登簿千百五十噸等の二千噸級があつて、明治初年のものに較べて約二倍の積量を示してゐる。此の四隻は役後三菱商會の精鋭として上海航路に就き、パシフィック・メール會社と激戰したが、敵手はコスタリカ號（玄海丸と改名）千九百十七噸、ゴールデン・エーヂ號（廣島丸と改名）千八百六十九噸、オレゴニアン號（名古屋丸と改名）千九百十四噸、ネヴァタ號（西京丸と改名）二千百四十三噸の四隻で正に勢力伯仲するが、之等パシフィック・メール會社の汽船もやがて我有に歸した上、更に西南役に於ける買入船中、高千穗丸二千百五十二噸、和歌浦丸二千百二十五噸、熊本丸千九百十三噸等が有つたから、當に此の頃は二千噸級時代と謂へるであらう。船質は既に木船時代を終り、多くは鐵船であつたが、中古船の輸入であつたから、船齡の點は劣つてゐた。此の頃船舶の最も衰弱甚しい部分は汽罐であつて、パシフィック・メール會社が上海航路を放棄した裏面には、競爭の餘波で汽罐の衰弱甚しく、其の入替に困却したやうな事情もあつたと傳へらる。

之等輸入船に對し、內地造船は微々として振はず、纔に帆船、小蒸汽船の類を建造してゐたに過ぎぬから、我船舶を代表せしむる何物も無い。ただ時代の風潮に伴ひ、鐵船の建造が起つたこと位である。鐵船は明治四年佐渡夷港に於いて新潟稅關注文の新潟丸（六十四噸）を建造したのが、國內鐵船建造の初めとされるが、之は設計を海外に仰ぎ、ただ本邦で組立てたに過ぎなかつた。超えて明治五年大阪川崎新田に於いて興讚丸（百二十一噸）と稱する貨客船を造つたのが純國製鐵船の嚆矢である。次で明治六年東京築地に於いて、神戸丸（後電信丸と改名）二百五十一噸と云ふ旅客船を建造し、瀨戶內海の航通に供し、大に世人を感歎せしめたと云ふ。

斯くして汽船は、船型、船質、其の他に於いて大に進歩を示したが、未だ帆船も相當の勢力を有し、明治十年の統計では汽船百八十三隻七萬九千二百二噸、帆船七十五隻一萬四千五百十九噸の如き比を示してゐる。

第五款　諸規則の改正及船舶檢査

明治十二年二月に至り、西洋形商船は總て沿海府縣の所轄に屬し、定繫港所轄官廳の船籍に編入すべき旨を發布した。之船籍港決定の起りである。

次で翌十三年七月海上衝突豫防規則の大改正が行はれたが、之同年英國政府が同規則の改正を行ひ、之を各國に通牒して其の歩調を一にせんことを照會した結果で、改正とは云ふものの全文の書改めであつて、曩の總振假名附き法文は此のため全く影を沒するに至つた。海上衝突豫防に就いては、已に明治五年の船燈規則及同七年の豫防規則があつたけれども、いづれも英國の制を模倣したに過ぎなかつたに拘はらず、此の時に至り英國より進んで各國並みの照會に接し其の歩調を一にするに至つたのは、蓋し海運國としての我國が稍〻認められたと解すべきであらう。

同十三年十一月内務省達を以て、小形旅客船取締心得書を地方廳に頒布し、地方廳をして船舶檢査をなさしむるに至つた。之は固より沿海小形旅客船に對するもので、當時激烈なる競爭をしてゐた瀨戸内海の旅客船を主なる對照としたものであつたが、同心得書中船舶の安全裝置に就いて詳細なる條項を掲げ、又檢査證書を給付する制たらしめた點に於いて、我國船舶檢査の起源と稱してよからう。船舶檢査に關する施設は、其の後明治十七、八年の頃に至つて實施を見るに至つてをり、比較的遲れてゐるが、之は官廳顧問格の外人雇が多く海員出身であつたため、比較的此の方面に冷淡であつたこと、或は檢査に對する施設が多額の費用を要したこと等の理由による。

明治十四年四月農商務省の新設に方り、管船課は同省所屬となつたが、翌十五年四月には管船課を擴張し管船局が置かれた。此の前後に於いて、

明治十四年二月　汽船は十噸、帆船は二十噸以下及湖川港灣を限り運航するものは、船免狀の受有を要せざることとす。

明治十四年五月　海上衝突豫防規則に罰則を追加す。

等の法令發布を見た。

明治十六年四月、大藏省に於いて新に船稅規則が制定され、明治四年十二月達積石數改方法則の外船稅に關する從前の法規は廢止された。而して積石數改方法則も亦翌十七年四月船舶測度規則の制定に伴つて廢止された。新定の測度規則は英國法に範をとり大に近代的形式を具へ、測度方法は前法に比較して格段に詳細を極めたが、ただ單位に於いて呎の代りに我曲尺を採用し、西洋形船舶は百立方尺を一噸、日本形船舶は十立方尺を一石と定め、國粹的のものであつた。

此の年に至つて船舶檢査實施の機運漸く熟し、同年十二月西洋形船舶檢査規則が制定され、海軍艦船と登簿船免狀を受有せざる帆船を除き、西洋型船は總て檢査を受けしむることになつた。次で翌十八年四月船舶檢査所を東京、大阪、函館及神戸の四箇所に設置し、船舶の檢査が實行さるるに至つた。之は極めて重大な施設であつて。久しい間の問題であつた我國船舶の海難防止を期したものであつた。併し海難の甚しいのは西洋形船舶に非らずして寧ろ日本形船舶であり、然も其の數無數で到底檢査の手が及び難いため竝に其の他の理由に因つて、明治十八年五月、五百石以上の日本形船舶は明治二十年一月以降其の製造を禁止するの英斷に出でた。維新以來の西洋形船舶充實は、約二十年の歲月を經て漸く實現の機運に到達したと見るべきであらう。

第六款　遞信省創設當時の船舶

明治十八年十二月遞信省の創設により、管船局は之に移管され、茲に我船政は一大轉機を劃した。從來主管廳の轉々せるために、施設上幾多の困難があつたと思はれるが、兎も角當局としては既述の如き統制監理に努めた。而して之が反映は如何であつたか、本節を終るに當つて一應の回顧を試みやう。

先づ統計に據るに、明治十八年末に於ける我國登簿船舶數は、汽船二百二十八隻、八萬八千七百六十五噸、帆船三百五十八隻、五萬七百七十二噸を示し、共に堅實なる發達であるが、明治十年に比較して帆船の增加が汽船のそれを凌ぐものがある。

汽船の船型に就いて見れば、上記隻數の中、

二十噸以上百噸未滿	六十七隻	百噸以上五百噸未滿　百十二隻
五百噸以上千噸未滿	二十二隻	千　噸　以　上　二十七隻

にして、總平均噸數三百八十九噸である。千噸以上の汽船は擧げて日本郵船會社（十八年九月創立）に屬し、其の中山城丸二千五百二十七噸、近江丸二千四百七十二噸等が代表船で、いづれも共同運輸會社が三菱對抗のため英國で建造したものであつた。

之等大型乃至優秀船は悉く外國よりの購入船で、國内製は小菅丸を除く外皆無である。明治三年より同十五年までの間に、我國で汽船二百五隻、帆船四百六十四隻が建造されたが、いづれも小型船で五百噸を超ゆるものは無かつた。明治十六年三月に至り、長崎工作分局が小菅丸を建造したが、噸數千四百九十六噸、公稱馬力百七十五、國内建造の最高記錄であつた（共同運輸會社の有に歸し後日本郵船會社所有となる）。併し此の小菅丸も船質は木造であつて、鐵船は歐米に於いて盛に建造せられたに拘はらず、我國に於いては發達遲々としてゐた。漸く明治十七年二月神戸小野濱造船所に於いて朝日丸の建造せらるるあり、鐵船建造流行の風潮を起した。朝日丸はもと京都の一豪商の註文であつたが、造船中に所主キルビー死亡したるため、該造船所は我海軍の有に歸し、其の手によつて竣工、大阪商船會社の所有する處となつた。鐵船朝日丸の成績は頗る良好にして世の好評を博し、船主は各地より多數の祝電に接するの狀であつたので、同社は直に其の姉妹船安治川丸及稍〻小型の鐵船數隻を註文するに至つた。之に因て鐵船の有利一般に認識せられ、其の製造稍〻盛況となつた。

第二節　明治後半期に於ける船舶と航海

第一款　合の子船の出現

遞信省の創設以後、我海事行政全く統制を保ち諸般の施設漸次面目を革むるに至つた。船舶及航海に就いても明治十九年四月西洋形船舶檢査細則を更定し、同七月船燈、信號器製造販賣規則を定め、それぞれ從來の之に關する法令の改善を計つたのを初めとして、明治二十年二月船燈、信號器監査手續の制定、明治二十三年十月船籍規則の制定等、改善更新相次いだ。

然るに、民間當業者の多くは舊慣に忸み、政府の進歩的態度を以て煩となすの風あり、ために官民背馳の狀が生ずるに至つた。明治十七年の西洋形船舶檢査規則及明治十八年の大和形船五百石以上の製造禁令の如き、最も根本的に航海安全に資せんとするものであつたに拘はらず、多數の船主は之を壓ふの風強く、ために實質に於いて西洋形木船の長を採り、外觀に於いて日本形船らしき特殊の木船を製造するに至つた。所謂合の子船と稱されたもので、斯くして煩はしき檢査を免るる目的であつたが、此の風忽ち全國に擴り著しく增加の傾向を示したので、政府は之を抑壓するために明治二十四年帝國議會に帆船檢査廢止の法案を提出するに至つた。蓋し其の趣旨たるや、當時の船主等が忌避せる檢査を廢し、西洋形帆船の建造を自然の發達に任せんとするに在つたけれども、一面船舶の粗製を默許するか

の如き觀があつたので、議會の協贊を得ることを得なかつた。之がために沿海の航海に從事する小帆船の大多數は擧げて合の子船たらんとするに至つた。此の趨勢は遂に統計上西洋形帆船の減少となつて現るるてふ變體を示し、明治十八年に三百五十八隻、五萬七百餘噸を示した西洋形帆船は、之より減少の傾向を示し、明治二十三年には三百四隻、四萬二百餘噸に下り、尙逐年減少する一方となつた。（明治二十九年には二萬七千百十一噸に下る）

第二款　汽船の進歩

帆船の斯かる傾向に對し、汽船は年と共に增加著しく、明治二十年に於いては二百五十二隻、十萬七千八百餘噸に達し帆船と格段の差を生ずるに至つた。明治三年以降合計約八萬二千噸の增加にして、每年の增加平均五千噸弱に當るが、明治二十年以降は更に急激なる增加をなし、每年の增加平均一萬噸弱を示すに至り、漸く汽船時代の到來せるを思はしめた。

斯樣に汽船が急に優勢を示すに至つたのは、蓋し我國實力の增進と汽船其の物の進歩に基くものにして、汽船の進歩は鋼材の出現に因ること甚だ大である。恰も我國に於いては鐵船の流行漸く盛となつてゐたが、時已に歐米に於いては軟鋼材を以て造船材料となすことが擡頭し、急速に鐵材を驅逐し始めてゐた。此の傾向は驟て輸入船に現れた。卽ち鋼材は船體の材料として優つてゐたのみならず船用汽罐に使用せるために蒸氣汽壓の上昇となり、汽壓の上昇は從來の聯成機關を三聯成機關に進歩せしめ、驟て船型の增大と速力の增加となつた。明治二十一年に購入せる日本郵船會社の西京丸二千九百噸、神戸丸二千九百噸、三池丸三千二百噸等は、いづれも三聯成機關を有する三千噸級の高速巨船で、當時の代表的優秀船であつた。

斯かる鋼材の擡頭は直に我國造船術に波及した。其の頃までは我國に於いて汽罐材料として鐵材を用ひたから、從つて汽壓は六十封度を超ゆること稀であつたが、明治二十年四月長崎三菱造船所に於いて建造せる夕顏丸に初めて鋼製汽罐を採用し、其の汽壓八十封度に上り、之を動機として其の後忽ち進歩を始めた。明治二十三年大阪商船會社は筑後川丸、木曾川丸（六一〇總噸）を長崎三菱造船所に建造せしめたが、之最初の本邦鋼製汽船建造にして、汽罐は一躍汽壓百五十封度に上り、機關は我國に於いて最初の建造に係る三聯成であつた。而して其の成績は頗る優秀であつたために、世の好評を博し、忽ち鋼船の流行を呼び、我國に於ける鐵船は極めて短期間の壽命を以て終るに至つた。併し當時我國の造船業は規模尙ほ小にして、建造船舶も明治二十四年に信濃川丸七百一噸の記錄を以て最高とし、之を超ゆるものは總て外國よりの購入に俟つ外なかつた。

第三款　海上衝突豫防法の制定

之より先明治十八年英國政府が、締盟各國に照會して海上衝突豫防法を議定するや、我國亦招かれて委員を派遣參列せしめたが、次で明治二十二年米國政府が主要國二十八箇國を招き華盛頓に於いて國際海事會議を開催せるに際し、我國も參加を慫慂せらるるに至つた。蓋し、我國海運の發達著しく、海運國としての實を追ゝ世界に認めしめたに因らう。政府は時の管船局長塚原周造氏を會議に派遣し、各國の學者實際家の間に伍して海上安全に關する各種の討議に與らしめた。此の頃未だ歐米に於いては我國を支那の屬國位に見るもの多かつたに拘はらず、我委員は努力の結果

海上衝突豫防法に關する委員に選定され大に活躍した。其の結果として明治二十五年六月、新に海上衝突豫防法が制定發布さるるに至つた。

該會議の決議は強制的の意義を有せず、單に各國が德義上施すべきことに定められたに過ぎなかつたが、我國では國際的水準に達せんとする希望の下に、進んで各國並の法令を制定すべく、明治二十四年末の第二回帝國議會に法案の提出を見たが、萬國共通の法なるを以て外交上重大なりとの見地から、愼重審議を重ねた。之に關し挿話的な一節を擧ぐれば貴族院特別委員會に於いて、同法案に英國法呪の代りに我尺を以てしたるに議論沸騰し、尺を呪に改むべしとの修正意見が出たに對し、當局は原案を固執して下らず、遞信次官河津祐之は「呪を用ふる時は國粹論のために攻撃を受くるの恐あり」とまで述べ防戰し、結局議事速記錄に「互ニ執テ動カザルヲ以テ忽チ總立トナリ、甲論乙駁殆ンド停止スルトコロナカリシガ、云々」と記錄さるるに至つてゐる。法案審議中議會解散され、更に翌二十六年六月第三回議會に提出されたが、審議に專門的智識を要するため曲折を重ねること多く、ために政府委員の一人は「本案タル是ハ航海ノ事ヲ能ク知ツタモノデナケレバ、實ハ分ラナイ、ソレデ貴族院ノ委員會ニ於キマシテモ、本院（衆議院）ノ委員會ニ於キマシテモ、既ニ藝人ヲ連レテ來テ說明サシテアル」と口をすべらした處、忽ち一議員が開き直り「最前政府委員ノ御答ニ依ツテ大變心配シタノデ御座イマス。其故ト云フモノハ我々マダ十分判ラヌコトガアルニ、此委員會ニ藝人ヲ雇フテ來テ……云フタ、私ハ新橋ニ藝人ガ居ルカ或ハ柳橋ニ藝人ガ居ルカ知リマセヌケレドモ……」などと脫線し、無用々々の聲に葬らるる等の餘興まで出た。

海上衝突豫防法は斯くして辛苦研究の結果漸く發布されたが、玆に於いて初めて萬國共通の近代的法規具備するに至り、我海法史上一紀元をなした。本法は其の後數度の改正を經たるも、根本に於いて異る處なき現行法である。

第四款　日清戰役と我國船舶

日清戰役の前年、明治二十六年末に於ける我國登簿汽船は、四百隻、十六萬七千四百九十噸を數へたが、其の中千噸以上三千噸未滿六十四隻にして、三千噸以上は僅かに二隻に過ぎなかつた。戰爭勃發と共に前記西京丸、山城丸、近江丸等の優秀船が假裝巡洋艦として徵用せられた外、工作船、通信船、病院船、運輸船等の任務多端のため、我船舶は擧げて軍用に供せられ、船腹大缺乏を告げた。此のため外國船の購入並に傭入激增したが、是等購入船の大部分は千噸以上の汽船で、三千噸以上のものも尠からず、特に社外船主が勝立丸（三千四百五十七噸三井物産會社）、大和丸（三千七十八噸盛航會社）、白山丸（二千九百三十七噸馬場道久）、神州丸（二千八百三十九噸岸本五兵衞）等の三千噸級を購入したのは、新しき現象であつた。但し之等社外船の購入船は大部分鐵船にして且つ老齡であつた。

購入船中鶏群の一鶴たる觀のあつたのは、日本郵船會社の土佐丸、五千七百八十九噸で、未曾有の巨船として世を驚かした。同船は明治二十五年十二月英國ベルファストのハーランド・ウォルフ造船所の建造に係り、原名をイスラムと稱し、最高速力十四海里を有してゐた。同船船名は、日本郵船會社が岩崎彌太郎氏の功業を偲び、其の發祥地に因みて選びたるものであつた。日清戰爭中軍用米積取のために伏木港に廻航したが、斯かる大船の荷役に經驗が無かつたために、小形船と同樣の積方をなしたので、厖大なる船艙は換氣通風を缺き、目的地に到達するや下積の米は蒸れて食用に出來なかつたと傳へられてゐる。以て土佐丸の巨船振りを窺ふに足る挿話である。

斯くの如き大變動が起つたために、日清戰役後に於ける我船舶の實體は大に革まつた。試みに二、三の統計を以て、戰前と戰後の比較をして見よう。

一、登簿汽船船型別比較

	明治廿六年末	明治廿八年末
二十噸以上百噸未滿	一一九隻	一四八隻
百噸以上五百噸未滿	一八九隻	二二五隻
五百噸以上千噸未滿	三六隻	四一隻

二、登簿汽船船齡別比較

	明治廿六年末	明治廿八年末
五年未滿	一一八隻	一三二隻
五年以上十年未滿	九七隻	一四八隻
十年以上十五年未滿	一一〇隻	一〇六隻
十五年以上二十年未滿	二四隻	七六隻

	明治廿六年末	明治廿八年末
千噸以上三千噸未滿	六四隻	九八隻
三千噸以上五千噸未滿	二隻	一五隻
合計	四〇〇隻	五二八隻

	明治廿六年末	明治廿八年末
二十年以上廿五年未滿	二七隻	三六隻
廿五年以上	二三隻	二九隻
不詳	一隻	一隻
合計	四〇〇隻	五二八隻

尙右兩年度に於ける登簿汽船總平均噸數は、明治二十六年四百十九噸に對し、明治二十八年六百二十噸にして、實に五割の增加に當る。如何に大型船の增加急なりしかを知るに足るであらう。

第五款　日清戰後の諸法令

日清戰役後に於ける澎湃たる海運擴張の機運は、朝野を擧げての經綸となつて現れた。明治二十九年四月制定の航海及造船兩奬勵法竝に之に策應せる新航路の開拓は其の一端を示すものであるが、是等に附隨關聯せる諸般の事項も亦一齊に面目を更むるに至つた。

航海造船兩奬勵法と共に船舶檢査法、海員懲戒法、船舶職員法等が制定されたが、此の內船舶檢査法は（海員懲戒法及船舶職員法は海員の章に揭ぐ）明治十七年制定の西洋形船舶檢査規則に代るもので、左に揭ぐる、

一、總噸數二十噸未滿又ハ積石數二百石未滿ノ帆船
二、端舟其ノ他櫓櫂ノミヲ以テ運轉シ又ハ主トシテ櫓櫂ヲ以テ運轉スル舟
三、倉庫船、繫留船
四、平水航路ノミヲ航行スル帆船

を除くの外、日本船舶全部に適用さるることとなつた。卽ち二百石以上は大和形船にも齊しく適用さるるに至つたから、久しく海運界の難問題であつた合の子船は恐慌を來たし、爾來漸次影をひそむるに至つた。

同年九月航海造船兩奬勵法施行細則の制定と關聯して新に造船規程が定められ、又同年十二月不登簿船の受有すべき船舶札規則が制定された。造船規程は、航海造船兩奬勵法に伴つて大に勃興すべく期待されたる內地造船に對する用意であつて、從來我國の造船は微々として振はず、從つて之が規程の如きは極めて閑却されてゐたのであつたが、

戰後の勃興機運に因つて制定さるるに至つた。其の範を英國ロイドの規程に採りたるも、一面遞信省獨自の見解を以て是正を加へ、船體機關の各部に渉り頗る詳細にして且つ厖大なる規程であつた。

明治三十一年七月港務局の設置に伴ひ開港港則が制定された。之は外國通商を許したる諸港の境界及出入港規則であつたが、事實同年から施行されたのは横濱、神戸、長崎の三港で、明治三十三年に至り門司が加へられた。續いて翌三十二年三月に至り、船舶法、水難救護法の制定があつたが、此の中船舶法は船舶に關する根本的の法規にして、其の第一條に於いて日本船舶の資格を定め、次で國旗揭揚の權利義務、不開港場寄港及運送の特權、登記及登錄、國籍證書の取得、其の他重要事項に渉り、明治三年の商船規則以來斷片的に發布された法令中本法に牴觸するもの全部に代るものであつた。又水難救護法も遭難船舶の處置に關する一切の統一整理を圖つたもので、明治三年の不開港場規則難船救助心得方條目以來の法令全部に代るに至つた。

斯く明治初年以來の諸法令は此の機會に殆ど一齊に統合整理せられ、更始一新の觀を呈したが、之に附隨する諸規則諸規程の改廢を要するもの亦從つて尠からず、ために年々之等の制定さるるものが多かつた。

第六款　日淸戰役後の我船舶

政府に於いて各方面の施設に努めたるに對し、民間當業者亦奮勵して斯業の振興に當つたから、我國の船舶は戰後驚くべき進歩を遂げた。

戰爭中增加した船舶は多數ではあつたが、千噸乃至三千噸の中古船が大部分であつた。此のため明治二十九年日本郵船會社が歐洲航路以下所謂三大航路を開始したに際し、使用船舶が問題となつた。歐洲航路の第一船には前記の土佐丸を充てたるも、當時五千噸級は土佐丸一隻のみで後續船が無く、止むを得ず第二船は三千噸級の和泉丸を以てし第三船は外國船を傭入れて、漸く定期を履行した。シヤトル航路の第一船は三池丸、濠洲航路の第一船は山城丸であつた。

併し日本郵船會社及桑港航路を計畫した東洋汽船會社は、此の時に既に各〻六千噸級の巨船建造に著手してゐたので、之等の船舶は間も無く竣工して續々船隊に加はり、遂に我國船舶は六千噸級を以て代表せらるるに至つた。日本郵船會社の神奈川丸級十二隻、東洋汽船會社の日本丸級三隻が之であつた。

ただ是等の新造船は殆ど全部英國に註文せられ、僅かに日本郵船會社の常陸丸、阿波丸が長崎三菱造船所に註文せられたに過ぎざりしは、稍〻寂莫の感あるも、當時の我國造船業は寧ろ常陸丸の國內建造を以て驚異とすべき狀に在つた。我國の造船事業は、其の發達遙に海運事業に遲れ、上述船舶の發達も擧げて外國製購入船に俟つたことは既に述べた如く、漸く明治二十八年長崎三菱造船所に於いて大阪商船會社の註文に係る須磨丸、千五百六十噸を建造したるを以て、千噸以上の鋼製汽船製造の記錄を得たに過ぎなかつた。

斯かる經驗、斯かる狀況の下に、敢て常陸丸の建造に著手したことは寧ろ驚異であつて、註文者たる日本郵船會社、引受者たる三菱造船所の双方が非常の決意であつた。三菱造船所に於いて之を企畫するや、其の設計圖は英國より高價を拂つて購求し、實行に當りては同社招聘の英國人技師の力を俟つ等、過渡期に於ける苦心慘澹たるものが有つたが、竣工の結果は頗る美事にして、英國に於いて建造せる姉妹船に比して何等遜色無く、六千百七十二噸、三聯成汽

機、双螺旋、十四節の巨船常陸丸は玆に我海運史乃至造船史上不滅の劃期船たるに至つた。

常陸丸の建造に成功した三菱造船所は、明治三十二年更に同型の阿波丸に著手したが、三菱と對照的位置に在つた神戸川崎造船所は同年淺吃水船大元丸を建造した。同船は大阪商船會社が新に開始せる支那揚子江航路に就くもので、噸數千六百餘噸に過ぎなかつたけれども、河川用客船として特殊の構造を要し、從來何等の經驗を有せざる造船者にとつては之亦冒險たらざるを得なかつた。之がため同造船所は所員を支那に派遣して、實地踏査を行ひ、就航外國船を一々調査する等の苦心を拂つたが、竣工の結果は好評を博し、斯かる特殊船に對してすら全く自信を得るに至つた。

此の間に於いて航海奬勵法の改正せらるる有り、外國製船舶は航海奬勵金を半減せらるるに至つたので、內地造船の風大に起り、巨船相次で建造せらるるに至つた。噸數に於いては、明治三十四年建造の日本郵船會社シヤトル航路船加賀丸、伊豫丸（何れも六千三百餘噸）を最大として、翌三十五年には更に同型の安藝丸及四聯成機關を有する若松丸、大冶丸（二千七百餘噸運礦船）が現れた。次で明治三十六年日本郵船會社が濠洲航路に供する目的を以て新造せる日光丸は、噸數五千五百餘噸、單螺旋にして、其の汽機は低壓汽筩八十五吋を有する本邦最大の機關たり、能く六千七百馬力を出し得た。

第七款　日露戰役及其の後の進歩

明治三十七年日露戰役に際し、我船舶は再び擧げて軍用に供せられたが、就中優秀船十四隻は假裝巡洋艦として活躍し偉勳を樹てた。日本海海戰に於ける信濃丸の功績は、其の最も著しき一例であつた。此の外陸海軍に於いて莫大なる御用船を要し、其の規模到底日清戰爭の比に非らず、顯著なる發達を遂げた我海運力を以てして尙不足を訴ふること甚しく、延いて一般運輸の障害を來たす狀態であつたから、玆に夥しき外國船購入が起つた。戰前及戰後の我國登簿汽船の內容比較は左の如くである。

一、登簿汽船船型別比較

	明治三十六年末	明治三十八年末
二十噸以上百噸未滿	五〇二隻 二三、八〇〇噸	六四三隻 二九、五三一噸
百噸以上五百噸未滿	三一二〃 七一、一〇二〃	三三七〃 七六、二九九〃
五百噸以上千噸未滿	七七〃 五〇、五九七〃	一一八〃 八三、一九〇〃
千噸以上三千噸未滿	一五二隻 二九一、五七〇噸	二一八隻 四一六、五一六噸
三千噸以上六千噸未滿	二六〃 一〇一、八九五〃	五五〃 二〇七、六〇三〃
六千噸以上	一九〃 一一八、三〇五〃	一九〃 一一九、六〇一〃
合計	一、〇八八隻 六五七、二六九噸	一、三九〇隻 九三二、七四〇噸

二、登簿汽船船齡別比較

	明治三十六年末	明治三十八年末
五年未滿	二五六隻 一一七、三六二噸	三三八隻 一〇八、三六三噸
五年以上十年未滿	三二四〃 一七七、三五九〃	三三一〃 二〇六、七〇九〃
十年以上十五年未滿	一九五〃 七三、六一五〃	二五七〃 一一三、三三一〃
十五年以上二十年未滿	一〇五〃 八〇、〇六三〃	一八一〃 一六一、八五四〃
二十年以上二十五年未滿	一一一隻 一一〇、五二一噸	一三五隻 一六八、七八三噸
二十五年以上	六六〃 七〇、二六三〃	一〇一〃 一一三、〇〇五〃
不詳	三一〃 二七、五六二〃	四七〃 六〇、〇一六〃
合計	一、〇八八隻 六五六、七四五噸	一、三九〇隻 九三二、〇六一噸

之等船腹增加の主因は外國船購入にして、外に內地建造船及拿捕船等を加へ、閉塞船其の他の喪失船を差引した結果、斯かる內容を示すに至つた。輸入船は合計百六十餘隻、約三十一萬噸であつたが、船型は千噸乃至四千噸が最も多く、四千噸を超ゆるものは數隻を數へた。船齡は比較表の示す如く十五年以上の中古船が大部分で、船質は鋼製約三分の二、鐵製約三分の一、交造船數隻であつた。

戰役に際し最も偉力を發揮したるは、日本郵船及東洋汽船兩會社の高速六千噸型であつて、軍事當局者の激賞に値した結果、戰後義勇艦隊建設の機運を助成するに至つた。

斯かる經驗の結果、戰後我國船舶は、船型及速力に更に一層の進歩を辿るに至つた。卽ち明治三十九年十月日本郵船會社が歐洲航路の改善を計つて建造に著手した賀茂丸級は、噸數八千六百噸、速力十六節半、從來の六千噸十四節型を遙に凌ぐものであつたが、之等新造船六隻が悉く內地造船所（三菱造船所四隻、川崎造船所二隻）に註文せられたのは、特に注目すべき現象であつた。

然るに東洋汽船會社は一層躍進的なる計畫の下に、其の桑港航路用として、新に一萬三千五百噸の大客船三隻を三菱造船所に註文し、第一船天洋丸は明治四十年九月進水した。此の三大姉妹船の特色はパーソン式タービン機關を採用したことで、當時タービン機は新式機關として好評噴々たりしものあつたとは云へ、又恰も英國に於いて建造に著手せる巨船ルシタニア號、モーレタニア號の機關として採用せらるるに決してゐたとは云へ、現實にタービン機を備へて航行せる航洋船は一、二に過ぎず、尙試驗時代を脫しない時に當りて、勇敢に之を採用したことは確に一のエポック・メーキングの事實であつた。天洋丸は一萬噸以上の商船にして日章旗を揭げた第一船であり、然も內地造船所で建造せられた點に於いて、將又竣工後の成績勝れて外國船を壓倒するもの有りし點に於いて、我國海運史上記念さるべき船であつた。

天洋丸級に就いて尙逸す可からざる一事は液體燃料の採用であつて、是亦漸く舶用焚料として認められんとする時代の風潮をリードしたもので、此の關係上東洋汽船會社は、續いて更に米國石油運搬用としてタンカー二隻（武洋丸、四千七百噸相洋丸、四千五百噸）を外國より購入し、尙九千三百噸の同種船一隻を三菱造船所に注文した。之がタンカーなる特殊船が我國に現れたる嚆矢であつた。

特殊船については、戰後設立された日清汽船會社の大形河川用淺吃水船も亦記錄を要する。日本郵船會社に於いて建造に著手した大淺吃水船岳陽丸型三隻は、日清汽船の創立と共に同社に引繼がれたが、噸數三千五百噸、速力十五節、平水航路に斯かる大型船の就航を見たるも、戰後經營の一側面を語るもので、該姉妹船はいづれも川崎造船所の建造する處であつた。

第三節　大正以後に於ける船舶及航海

第一款　大正初頭に於ける法令

明治年代の終頃より大正年代の初期にかけて、我船舶及航海は尙發展の餘勢大なるものが有つた。卽ち、我航權は

益〻擴張せられ、日本郵船會社の甲谷陀航路、大阪商船會社のタコマ航路、東洋汽船會社の南米航路、南洋郵船會社の南洋航路等が相次で開設せられた外、社外船の活動範圍も亦漸次世界的に歩を進めた。又既設航路に於いても就航船の充實を企てられ、日本郵船會社の歐洲航路の如きは、曩の八千五百噸級を以て不滿を感ずるに至り、大正に入るや一萬噸の香取丸級、一萬一千噸の伏見丸級を建造して之に當てた。從つて我國の船舶は東洋汽船會社の天洋丸級竝に之等の新造に係る一萬噸級に依つて代表せらるる域に進んだ。

斯かる巨船が各航路に就航し、世界各國に往復するに伴つて、船舶積量測度改正の必要が起つた。明治十七年船舶積量測度規則が制定せられ、略〻歐米の法に準じてゐたから、翌明治十八年に先づ英國に認められ、兩國間の船舶積量測度互認條規が結ばれたのを手始めに、米國（明治三十年五月）、獨逸（明治三十三年九月）、瑞典、諾威（明治三十五年三月）、露國（明治四十三年三月）和蘭（明治四十五年六月）等の諸國と各〻互認條規の取極めをなしたが、該規則には邦尺を以て單位とせるために、表示噸數を大ならしむる結果となり、邦船の活躍範圍が漸次擴大して歐米の地に廣く及ぶや、其の蒙むる不利益は尠からざるに至つた。茲に於いて之を改正して、邦尺に代るに英尺呎を以てする外、算法全般に亙つて大改正を施し、歐米諸國と歩調を一にせんとするに至つたのである。

右事情の下に大正三年三月船舶積量測度法を改正し、船舶積量改測規則、船舶積重測度規程を制定して、愈〻著手したが、何分にも邦船全部の改測であつたから、其の勞や一方ならざるものが有つた。

同年には又、「船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ關スル條約」「海難ニ於ケル救援救助ニ付テノ規定ノ統一ニ關スル條約」の二國際條約の批准が有つて、我國の海運國としての位置は愈〻國際的になつた。之等國際條約の締結は萬國海

法會の努力に負ふ處甚だ大であつて、各國各樣の觀を呈せる私法上の諸規定を兎も角統一整理して國際的のものたらしめたのであつた。

第二款　歐洲戰亂時に於ける施設

歐洲戰亂勃發するや、我船舶は追〻遠洋に出動するもの增加したが、恰も之に際し巴拿馬運河の開通あり、亞米利加政府は同運河通過船舶に對し獨自の測度規則を發布したので、邦船にして同運河を通過せんとするものに對し、我政府より巴拿馬運河噸數證書を交付し、以て通過の都度測度するの煩を除かんと企て、大正三年二月該噸數證書交附規則の制定を見るに至つた。次で同年九月蘇士運河噸數證書交付規則も亦制定され、戰雲の動くと共に活動範圍を大にしつつあつた邦船の便益大に加はつた。

大正五年に至つて戰爭の影響漸く加はり、我海運及造船事業は目覺しき進展を示した。就中造船事業の發達は飛躍的にして、從來我國の船腹增加が輸入船に俟つたと異り、各地に於いて續々新造を始むる傾向著しく、ために船舶の測度、船用品の試驗等が極めて多忙となつた。卽ち同年七月管船局内に船用品試驗所を置き、事務進捗を計らざるを得なくなつた。

此の頃より船舶の增加は逐日猛烈を加へ來つたが、戰時に於ける我船舶の活躍は素より輸送任務を殆ど全部としたから、船腹增加は悉く貸出船の增加と稱して可なりであつた。試みに戰亂中建造せられた一千噸以上の鋼製汽船を旅客船と非旅客船に分てば、

	旅客船		非旅客船	
大正三年	六隻	四一、七二七噸	一〇隻	三六、二三噸
四年	三	九、三二一	五	七、一四三
五年	一	一、三六九	三九	合計　一四〇、四五八

此の內造船技術上著しき現象は、四十一隻十六萬二千餘噸の縱肋骨船、及、四隻二萬九千四噸のタービン船（貨物船）の現れたことで、いづれも新現象であつた。

戰局進んで大正六、七年に至り、獨逸の潛航艇無制限擊沈、米國の參戰等により船腹の需要極度に高調し、遂に日米船鐵交換のこと起り我造船事業益〻急を告げたので、大正七年二月遞信省戰時船舶管理局內に標準船型調査會を設け、審議の結果同十二月標準船型を定めた。之に依つて規格を統一し造船技術の能率增進を目論見たのであつた。標準船型は左の二十種であつた。

標準船型の種類

甲、戰時應急を目的の船型

船型	重量噸	構造	甲板數	推進器數	速力
A	八、〇〇〇噸	覆甲板	二	一	一〇半
B	六、〇〇〇	重構	二	一	一〇半
C	四、〇〇〇	同	二	一	一〇
D	三、〇〇〇	同	二	一	九

乙、普通標準船型（貨物船）

船型	重量噸	構造	推進器	速力
A	一〇、〇〇〇噸	覆甲板	二又ハ二	一四
B	八、〇〇〇	重構	二	一四
C	六、〇〇〇	覆甲板	二	一四
D	六、〇〇〇	重構	二	一四
E	五、〇〇〇	同	二	一四
F	四、〇〇〇	同	二	一四
G	三、〇〇〇	同	二	一四
H	二、〇〇〇	低尾樓船	一	八半
I	一、〇〇〇	同	一	八半
J	三、〇〇〇	同	二	一三

丙、特別標準船型（定期用貨客船）

船型	重量噸	構造	推進器	速力
K	一三、〇〇〇噸	覆甲板	二	一四
L	一三、〇〇〇	重構	二	一四
M	一〇、〇〇〇	覆甲板	二	一四
N	一〇、〇〇〇	重構	二	一四
O	八、〇〇〇	覆甲板	二又ハ一	一三
P	八、〇〇〇	重構	二又ハ一	一三

遞信省の標準船型發表と共に民間造船所に於いても、それぞれ自己獨自の標準船型を定め、材料の統一、工程の短縮を計つた。此の標準船型は汎く一般化するに至らずして戰爭の結末を告ぐるに至つたが、之等標準船に於いて貨物船の速力を十節見當に定めたるは、戰後の貨物船高速化と比較して記憶さるべきであらう。

戰時邦船の活躍に對する反映として、近海航路の擴張が有つた。即ち大正八年六月船舶檢査法施行細則を改正し、其の航路定限近海航路を第一區及第二區に分つた。第一區は「東經百十三度ヨリ同百七十度及北緯二十一度ヨリ同六十三度ニ至ル線內」即ち從來の近海航路であり、第二區は「東經九十五度ヨリ同百七十五度及南緯十一度ヨリ北緯二十七度ニ至ル線內」で換言すれば南洋方面を近海航路の範圍に編入し、邦船の活躍に資したのであつた。之は一施行細則の改正に過ぎぬことながら、其の實益は蓋し小ではなかつた。

戰時民間に於ける技術上の進步は著しきものが有つたので、大正九年一月更に船舶檢査法施行細則を改正し、「遞信大臣ノ認可シタル船舶協會ノ特別檢査ヲ受ケタル船舶ニ對シテハ、其ノ有效期間內特別檢査ノ執行ヲ猶豫スルコト」となした。之亦施行細則の改正であるとは云へ、民間事業團體の檢査代行を認めた點に於いて重大なる意義の有るもので、帝國海事協會が認可を得て之に當ることになつた。

第三款　歐洲戰亂と船舶

歐洲戰亂の我海運及造船事業に與へたる影響は餘りにも大にして、玆に縷述の遑なきも、船舶の實質に如何なる變化を起したるか、簡單に戰前と戰後の比較表を揭げて見る。

一、登簿汽船積量別比較

	大正二年末	大正八年末
二十噸以上百噸未滿	一、〇〇三隻　四五、二四四噸	一、一九一隻　五〇、三三九噸
百噸以上五百噸未滿	五二六隻　一一五、三七七噸	五八〇隻　一四八、九三一噸
五百噸以上千噸未滿	一三七隻　九九、六二六噸	三七二隻　二八四、九〇三噸
千噸以上三千噸未滿	二四六隻　四八四、四八九噸	四一四隻　七四一、一四七噸
三千噸以上六千噸未滿	一一七隻　四四八、五〇六噸	二四三隻　一、〇七八、七一七噸
六千噸以上一萬噸未滿	三八隻　二五九、三五五噸	六四隻　四六四、七一七噸
一萬噸以上	五隻　六一、三四四噸	六隻　七一、八九六噸
合計	一、一〇七二隻　一一、〇七二、九四一噸	二、八四〇、六五〇噸

二、登簿汽船船齡別比較

	大正二年末	大正八年末
五年未滿	四九〇隻　一九八、九四九噸	一、〇九七隻　一、四八七、二三〇噸
五年以上十年未滿	三九九隻　二四二、三九九噸	四二七隻　二二一、五二三噸
十年以上十五年未滿	三七二隻　一八九、〇二三噸	三四〇隻　一八八、〇四四噸
十五年以上二十年未滿	二九一隻　二五〇、一一四噸	三一六隻　二〇九、三五五噸
二十年以上二十五年未滿	二一二隻　二二六、二六六噸	二四八隻　二二一、六五〇噸
二十五年以上三十年未滿	一二一隻　一五七、三四八噸	一六〇隻　一五三、一二六噸
三十年以上	一七噸　一六七、四一四噸	一九九隻　二八三、七七九隻
不詳	六〇隻　八二、四二八噸	八三隻　七〇、四四六噸

之等の比較表により、戰亂中增加せる船腹は、積量千噸以上の大型にして就中三千噸以上六千噸未滿のものは、大正二年末四十四萬八千餘噸より大正八年末百七萬八千餘噸と二倍以上の激增を示し、船齡に於いては五年未滿のもの十九萬八千餘噸より百四十八萬七千餘噸と七倍強を示し、如何に大型船の新造が盛なりしかを知るべく、又船質に就いては既に全く鋼製の時代に入りたるも、材料不足のため木船も亦增加せることが分る。

第四款　船舶滿載吃水線法と船舶無線電信施設法

歐洲戰後世界海運界の形勢は漸く反動期に入り、各國とも船腹過剩に苦しむに至り、我國又此の範圍を脫するを得なかつた。從つて船舶の運航を强行するものあり、貨物過載の弊現はるるに至つた。然るに一方に於いては戰亂以來勞働者の自覺著しく、國際勞働會議の開催によつて愈〻其の勢を助長し、貨物過載等の危險に關しては敢然抗論し、昔日の使用人に非らざるを示した。

滿載吃水制限は已に先進國の規定せるところにして、我國既に屈指の大海運國と成れる面目上、此の人道的要求を含む法令の制定なきは稍〻面目に關するもの無しとせざる際なるを以て、玆に如上の狀勢に鑑み、大正十年三月船舶滿載吃水線法を制定し、翌十一年三月一日より適用さるるに至つた。

滿載吃水線法は、從來無制限に載貨を許されたる我國船舶に、一定の吃水制限を附するもので、外國航路船に在りては既にロイドの滿載吃水標示を附するものありたるも、之外國の規定に從へるもので、我國法としては始めての施設であつた。之に依り少數小型の特殊船を除き近海航路以上の我船舶は、すべて滿載吃水線の指定を要するに至つたが、本法の制定には、勞働問題、海難問題、船腹調節等複雜なる裏面があつたのである。

本法は、大正十一年和蘭と互認に關する條規取極が行はれたるを初め、同年中白耳義、獨逸諸國と、又爾後數年間に英國、佛蘭西、丁抹等の諸國と各互認取極をなした。

斯かる際大正十二年九月關東大震災起るや、復興事業のために海上運輸俄に繁忙を來たし、外國船の購入大に起る

（濟可許部令司寒要崎長日六十月二年五十和昭）　丸田新路航港桑

に至つた。然かも海運界不況の際なるがために、購入船は多く整理の目的にて賣却されたる古船にして、日露戰爭時代に逆轉せしかの狀を呈した。而して復興事業の一段落と共に再び反動狀態を呈するや、船腹過剩となり、其の運航は更に一層の無理を加へ、遂に海難の頻發てふ好ましからぬ現象が加つた。由來我國の海難は頗る高率なりしが、不況と共に世の關心極めて大となつた。此の時に於いて恰も無線電信の發達頗る顯著で、之が設置は航海の安全に資するところ多大なるべきは殆ど異論を見ざる程度になつたので、大正十四年三月遂に船舶無線電信施設法の制定を見るに至つた。該法によれば、(一)總噸數二千噸以上の船舶(二)五十人以上の人員を搭載する船舶にして、遠洋航路又は近海航路を航行する日本船舶は、强制的に無線電信を設備するを要するのであつて、其の影響するところ甚大であつた。之が施設は船主にとりては相當經費の增加を來すものであつたと共に、無線技士の養成が亦重大事であつたので、本法施行は大正十五年十一月一日に定め、若干の猶豫期間を置いたのであつた。

第五款　船舶素質改善に對する努力

滿載吃水線及無線電信施設法の制定は、我國船舶の標準を向上せしむるものであつたが、然かも此の間に於ける我國船舶の內容は漸次低下しつつあつた。蓋し大戰當時に於ける新造船も逐年船齡を加ふる一方、大震災後の輸入船は概して整理品にして、素質良好と云ふを得ず、偶〻市況不況となるや、其の缺陷は如實に認識さるるに至つた。

既に戰後の海運不振に苦しめる各國は、之が打開に腐心の結果デイゼル機關を採用するに至りたるが、其の成績優良なるため數年にして該機關は澎湃として普及するの勢となつた。我國に於いても、斯かる風潮と老齡船の素質とに

鑑み、大正十四年三井物産會社はディゼル船赤城山丸（四千六百三十噸）を英國に於いて建造して先づ航洋ディゼル船の先鞭をつけ、次で日本郵船會社亦飛鳥丸、愛宕丸の姉妹貨物船を建造し、茲に新式機關の採用が漸次現るるに至つた。

戰後に於ける世界貿易の落潮、竝に之と逆行する船腹增加に對する方策は、結局船舶素質の改善、能率增進の外無きは自明の理であつた。ディゼル機關の採用の外に、船體曲線の改良、舵の考案推進器の改良等次々に現れたのは之を物語るものである。茲に於いて遞信省に於いては此の新傾向に後れざるため、昭和二年八月東京市外目白に船型試驗渠を設置し、極めて低廉なる試驗料によつて、各船主の依頼に應じ船型試驗を行ふに決し、同時に船型規則を制定した。之に依り船舶の能率增進に苦心せる船主は、船舶の新造に當つて大なる利便を得るに至つた。

船舶の素質改善に關する努力の一として記錄さるべきは、所謂優秀船の出現であつた。桑港航路に於ける邦船の頽勢は久しく朝野論議の的であつたが、日本郵船と東洋汽船との合併によつて、茲に優秀船の建造が決定し、淺間丸の昭和三年十月に於ける竣成を先登として、龍田丸及秩父丸が相次で雄姿を海上に現した。噸數約一萬七千噸、速力二十節、我國未曾有の巨船であつたのみならず、其の機關にディゼル機關を採用し、其の建造には三菱長崎造船所及橫濱船渠會社が當り、竣成後の成績極めて良好であつた。之と前後して大阪商船會社のアフリカ航路船、日本郵船會社のシヤトル航路船及歐洲航路船等、一萬噸級の巨船がいづれも內地に於いて建造され、多くはディゼル機關が採用された。次で大阪商船會社及國際汽船會社の紐育航路就航船またディゼル機關を採用した外、社外船主も亦之に手を染むるに至つた。

ディゼル機關の採用に伴ふ現象の中、最も顯著なるものは速力の增加にして、前述淺間丸級は二十節の快速を有し、

又大阪商船會社及國際汽船會社の貨物船は十七節を超ゆるの狀況にして、之を回顧するに歐洲戰亂當時標準船型を定むるに當り、貨物船の標準速力は十節見當なりしが、昭和七年新に船質改善の方策成るや、助成金を受くる船舶は、四千噸十三節半以上の貨物船たるべきことを定めたので、貨物船の速力增加は最近の船舶の動向を語るものであらう。

第六款　最近に於ける諸法令

歐洲大戰後世界には、二の動向を異にする思潮が對蹠的に流れた。其の一は國家主義であり、他の一は世界協調主義であつた。協調主義の著しき例を海運方面にとれば、國際勞働會議が之であるが、海運事業の本質より鑑みて、船舶及航海に就いても亦協調が行はれた。

昭和三年八月倫敦に開催された萬國信號書改訂會議、昭和四年倫敦に開催された國際海上人命安全條約改訂會議、昭和五年倫敦に開催された國際滿載吃水線會議等は其の主なるもので、何れも本邦より委員を派遣して會議に當らせた。

此の中國際海上人命安全條約會議は、一九一四年倫敦に於いて調印せられたるタイタニック條約に由來するもので、歐米諸國之に參加したが、未た其の實施を見ざる間に戰亂勃發し、久しく等閑に附せられてゐたもので、今次の會議には英國政府の招請に應じて參加したのであつた。此の會議により、海上安全のために船舶及航海に國際的標準を設け、之を國際條約となすに決定した結果、我國の船舶檢査法、船舶滿載吃水線法、無線電信施設法等に廣汎なる改訂を要するに至つたので、遂に之等の關係法規を綜合して一箇の條約法となすに決した。昭和八年四月公布の船舶安全法は卽ち之であるが、之に關聯して海上衝突豫防法、船員法、船舶職員法等にも更訂を生じた。

斯かる國際的施設のあつた他面に在りては、昭和四年二月內海水道航行規則の制定があつて、瀨戶內海の水道に於いて特殊の航法を規定し、以て航海の安全を圖るに至つた。更に又船舶安全法に從屬する技術規程として鋼船船體の構造を律すべき鋼船構造規程は、昭和九年九月鋼船構造規程協議會を設け第一回會議を開いたが爾來二十二回の會議を重ね、昭和十二年三月規程案全部の審議を完了した。

附表

登簿汽船積量別表

積量別／年次	二十噸以上百噸未滿		百噸以上五百噸未滿		五百噸以上千噸未滿		千噸以上三千噸未滿		三千噸以上六千噸未滿		六千噸以上一萬噸未滿		一萬噸以上		合計	
	船數	總噸數	船數	總噸數	船數	總噸數	船數	總噸數	船數	總噸數	船數	總噸數	船數	總噸數	船數	總噸數
明治一八	六七	—	一一二	—	二二	—	二七	—	—	—	—	—	—	—	二二八	八八、七六五
× 一九	一二二	—	七〇	—	一八	—	一七	—	—	—	—	—	—	—	二二七	五八、四九〇
二〇	七五	—	一七七	—	二三	—	三七	—	—	—	—	—	—	—	二五二	一〇七、八〇八
× 二一	一四六	—	九二	—	二二	—	二二	—	—	—	—	—	—	—	二八一	七六、三九八
× 二二	一六七	—	九五	—	二四	—	二五	—	—	—	—	—	—	—	三一一	八四、〇八二
二三	八八	—	一六八	—	三一	—	四六	—	一	—	—	—	—	—	三三五	一四一、九七〇
二四	一〇三	—	一六七	—	三五	—	四五	—	二	—	—	—	—	—	三五三	一四六、五四七
二五	一一二	—	一七六	—	三六	—	四九	—	二	—	—	—	—	—	三七五	一五七、一四七
二六	一一九	—	一八九	—	三六	—	六四	—	二	—	—	—	—	—	四〇〇	一六七、四九〇
二七	一三二	—	二〇三	—	三九	—	七五	—	一一	—	一	—	—	—	四六一	二六三、六二九
二八	一四八	—	二二五	—	四一	—	九八	—	一五	—	一	—	—	—	五二八	三三一、三七四
二九	一五七	—	二三九	—	四八	—	一〇九	—	一六	—	一	—	—	—	五七〇	三六三、二二三

| | | |

四、明治三十四年より三十九年迄の合計總噸數は本表海事摘要と遞信省年報と一致せるも船齡別表に於ける數即ち海事統計類纂に依るものとは異る、原因不明なり

五、明治三十一年以前二十噸以上百噸迄の欄に二十噸未滿のもの混入せるものあり

遞信省支出海運造船事業補助費統計（其の一）

年次＼費目	日本郵船會社補助	大阪商船會社補助	長崎仁川神戸那覇間航路補助（日本郵船）	芝罘天津航海補助（日本郵船）	造船奬勵費	航海奬勵費	航路補助（航路擴張費）	湖南汽船會社補助	東京府小笠原島航海補助費	鹿兒島大東島各離島航海補助費	東京府小笠原島各離島航海補助費	島根縣隱岐島航海補助費	沖繩縣先島各離島航海補助費	沖繩縣航海補助費
明治一九	八八〇、〇〇〇		一五、〇〇〇	四、三三三										
二〇	八八〇、〇〇〇		一五、〇〇〇	三、〇〇〇										
二一	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇										
二二	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇										
二三	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇										
二四	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇		三、〇〇〇										
二五	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇		三、〇〇〇										
二六	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇		三、〇〇〇										
二七	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇		三、〇〇〇										
二八	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇		三、〇〇〇										
二九	八八〇、〇〇〇			九、七五〇										
三〇	八八〇、〇〇〇				一三、一〇九	七〇九、三八三	一三四、七七五							
三一	八八〇、〇〇〇				二一三、八七五	二、五八〇、八〇二	五三八、七〇三							
三二	八八〇、〇〇〇				一八七、七八〇	三、九五七、三一六	六七一、三二一							
三三	八八〇、〇〇〇				一五三、九三〇	一、一八八、七六一	八九八、八九八							
三四	八八〇、〇〇〇				五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							

年次	日本郵船會社補助	大阪商船會社補助	長崎仁川神戸那覇間航路補助（日本郵船）	芝罘天津航海補助（日本郵船）	造船奬勵費	航海奬勵費	航路補助（航路擴張費）	湖南汽船會社補助	東京府小笠原島航海補助費	鹿兒島大東島各離島航海補助費	東京府小笠原島各離島航海補助費	島根縣隱岐島航海補助費	沖繩縣先島各離島航海補助費	沖繩縣航海補助費
明治三五	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	一三、一〇九	七〇九、三八三	一三四、七七五							
三六	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	二一三、八七五	二、五八〇、八〇二	五三八、七〇三							
三七	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	一八七、七八〇	三、九五七、三一六	六七一、三二一							
三八	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	一五三、九三〇	一、一八八、七六一	八九八、八九八							
三九	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							
四〇	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							
四一	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							
四二	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							
四三	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							
四四	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							
大正元	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							
二	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							
三	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							
四	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							
五	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							
六	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							
七	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							
八	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							
九	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							
一〇	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							
一一	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							
一二	八八〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一五、〇〇〇	三、〇〇〇	五八一、〇九四	九〇六、二〇三	五、三三三、九五九							

昭和六年度以降遞信省支出海運造船事業補助費統計（其の二）

年次	費目	航路補助費		遠洋航海助成費		船舶改善助成費		優秀船舶建造助成費		船舶特殊施設補助費		船舶建造資金貸付補給費	
		豫算	決算	豫算	決算	豫算	決算	豫算	決算	豫算	決算	豫算	決算
昭和六		一〇、九七五、〇五二	一一、〇六七、四四八										
七		一〇、五六四、一三三	一〇、四六九、八三六										
八		一〇、四〇〇、二九九	一〇、三七五、三三三										
九		九、九九五、七六四	一〇、二六三、三五四										
一〇		九、六八二、八二一	九、七二〇、八四一										
一一		九、四四三、三三五	九、四一七、〇一五										
一二		九、五五〇、七三六	八、五四七、二〇三	一、二九、一四六	四、三七二		八五〇、〇〇〇		四四四、七〇六		四〇五、五〇八		
一三		一三、一一九、七二六	八、八九七、二五〇					（大型優秀船建造助成費ヲ含ム）	八四七、三二二	九八八、七三三	二一〇、五八〇	一四、八七六	六〇〇、〇〇〇

備考

遞信省年報ニヨリ檢正濟

大正十三年以後ハ遞信省年報ヨリ拔萃

年次	豫算	決算
大正一三	六、二五五、三三八	
一四	六、五八一、八三八	
昭和元	六、七一五、〇四四	
二	六、七一七、四四五	
三	六、八三六、七四九	
四	六、七五三、一一三	
五	九、七二〇、八八一	

第六章　海　員

第一節　海員不足時代（明治維新前後）

第一款　明治維新前の海員

開國前後に於ける我國の海上運送は、主として菱垣廻船、樽廻船、北前船等に依つて營まれたが、之等所謂千石船には船頭、賄方、親父、舳方（オモテ）、水夫（カコ）等十五、六名の乘組員が乘組みて運航に從事してゐた。船頭は現今の船長にして、航海の指揮監督乃至貨物の受渡等に關して全責任を負ふの反面に於いて、「帆待ち」と稱し無賃にて船腹の幾分を利用し自己の收入を計ることを許されてゐた。賄方は今の事務長に當り、積荷の集收引渡しを任務とし、親父は一船の經理に任じ、舳方は大體水路及航海に關する任務を負うた。

當時幕府の海上運送に關して管掌する所は只警察と租稅の事に過ぎなかつたから、之等海員の統制は總て當業者の自治に委ぬる外なかつた。自治の制は、地方により又船舶の種別により、種々特殊の風習に依つて行はれた。當時最も繁榮した兵庫の樽廻船の例をとれば船頭頭役を置いて沖合總取締に當らしめ、其の下に、船頭中より選出したる沖

行司、月行司、年行司等の役員があつて、海員統御の事に任じた。

斯く表面的には一應の統制行はれたるが如きも、內實に於いては、海員は社會最下層の業として視られゐる時代であつたため、其の素質は劣等を極め、賭博、偷盜、喧嘩等は尋常茶飯事の如く行はれ、從つて海員統制は事實容易の業ではなかつた。各藩の藩船或は北前船に乘組める者は比較的に風儀が良かつたが、大阪、江戶間を通ふ菱垣船、樽船業の海員は偷兒の類を以て充され、貨物の盜取は出來得る限りに行はれ、下田、浦賀等は之等盜物の公然たる取引場所であつた。當時最も重大なる運送事業たりし貢米納入の御廻米船は、多くは菱垣船及樽廻船に臨時に申付けたが孰れも口實を設け各地に碇泊して貢米を盜賣し、其の量多きに過ぐるに至るや、乘上げと稱して故意の難船を謀ること稀でなかつた。而かも難船場の浦人も亦難船を掠むるを常とした。當時幕府の發せる浦高札が、主として難船に關するものなるは此の間の消息を語るものである。

幕末に至り西洋形艦船の充實が急務となり、之等新式艦船へ彼等が乘組むに至つたが、素質の點より排斥すべきであつたのみならず、技倆の點に於いても亦不滿足を極めた。茲に於いて從來とは別種の新海員が要求さるることとなつたので、幕府は先づ海軍傳習所を創設し、士官たるべき各藩の秀才を選拔して之に學ばしめ、水火夫としては讃岐鹽飽島の靑年を特に招來したる譯は極めて明白である。當時に於ける艦船充實は國防的見地が主であつたから、最初に海軍軍人の養成となつて現はれたが、後年商船の海軍に負ふ所甚だ大であつた。

幕末より明治初年にかけて最も知名の海員は小笠原賢藏氏であらう。同人は幕府海軍の出身で後商船界に轉じ、操船の妙を以て稱せられたが、幕府が米國に於いてストーンヲール號（後の富士山艦）七百噸を購入するや、其の廻航員

として渡米し、慶應四年同船を操縦して太平洋を歸航した。これは萬延元年勝麟太郎等の咸臨丸による渡航に次ぐ壯擧であつた。

斯くの如くして、從來賤業と見做されて來た海員は、西洋型船の現はるると共に漸く重視されて來た。文久元年幕府が百姓町人の大船所有を許可し、之を奬勵するに至るや、其の布告文中「尤航海不馴差支候者は、願次第按針の者竝水夫等御貸渡可相成、云々」なる句を挿入せるが如き、當時に於ける新海員の貴重さを證するに足らう。

第二款　海員養成の創始

明治維新となりて、新政府は海運事業の助成を重視し、明治二年十月太政官布告を以て庶民の西洋形船舶所有を奬勵保護する旨を達示し、文久元年の布告を更に徹底せしめた。之に因つて庶民の新式船舶所有の風漸く興り來り、從つて追々商船の運用者を求むること急なるに至つた。併しながら、新海員の養成は從來主として海軍の司る所であつたから、若干の融通は得たけれども、尚商船の運航者は船舶の增加に伴ふを得なかつた。ために折角購入せる西洋形船も、船長、機關長等の要職は殆ど全部外國人を傭入るるの外なく、普通海員亦大部分舊海員に賴らざるを得なかつた。卽ち外國人の横暴や普通海員の節制に乏しきは、發生當時の我海運にとつて一の惱みであつた。

斯かる時に當つて確乎たる方策となつたものは、明治八年大久保內務卿のなしたる海運政策樹立の建白であつた。該建白書には海員養成に關し「現時政府所有ノ船ヲ外國人（獨リ船長機關長ノミナラス重立タル水夫ニ至ルマデ）ニ依賴シテ運用スルハ實ニ政府商船管掌ノ旨ニアラス。良キ海員（船長其他ノ士官水火夫ヲ通シテ稱呼ス）ヲ教育スルハ甚ダ緊要ニ有之候、云々」と提唱し、時弊を穿つこと極めて切實であつた。其の結果として、同年政府の三菱助成策定まり、同會社に所謂第一命令書が發せらるるや、其の第十一條に「商船私學及水火夫取扱所ヲ設立シ海員養成ニ從來スベシ、之ニ對シ一ケ年一萬五千圓ノ割合ニテ之レガ助成金ヲ給スベシ」と規定した。之が商船乘組海員の養成に關する近代施設の起源であり、特筆に値することであつた。併し其の效果は直に擧げ得る所ではないから、同命令書第三條には「各船トモ船長其他ノ士官水火夫ニ至ルマデ、熟練優等ノ中外人ヲ精選シ乘組マシムベシ」とのみありて、未だ外國人を排するには至つてゐない。以て當時の情勢を知るに足らう。

三菱會社は右命令書に基き、明治八年十二月三菱商船學校を設立し、社船成妙號を東京永代橋の下流に繫ぎて本校となし、靈岸島所在驛遞局所有家屋を陸上事務所と定め、先づ運用科（後航海科と改む）を設置し、翌明治九年一月生徒を募集して授業を始めた。此の時志願者百八十名、內合格者四十四名が所謂第一期生として入學を許されたが、次で十年十月機關科を設置した。之我國商船學校の嚆矢で、後年官立商船學校となつたものであるが、三菱商船學校は當初貸費制度を執つた。

第三款　高等海員試驗免狀規則の制定

高等海員養成のことは斯くして其の緒に就いたが、此の頃既に我國の西洋形船、就中蒸氣船大に增加し、それ等の航海逐年頻繁を加へ來りたるに拘はらず、維新以來無統制の儘に乘組み來れる海員の素質は前述の如く粗惡なるがため、航海の危險益〻增加し、所謂熟練優等の海員を精選することが喫緊事となつた。

そこで明治九年六月、主として英國の商船法を範として、新に西洋形商船船長、運轉手及機關手試驗免狀規則が制定さるるに至つた。本規則は、船長運轉手及機關手約定總則と試驗免狀章程の兩款に分たれ、登簿噸數百噸、公稱馬力五十以上の航洋船に施行するものであつたが、同月百噸、五十馬力以下の小形船（湖川運用のものも含む）にも追加規則を制定適用した。

本規則中の一款なる約定總則は、試驗規則と稱したるも、其の實質恰も現今の船員法、船舶職員法、海員懲戒法の一部を併せたるが如きものであつて、實に海員に關する我國最初の法規であると共に、全般的なものであつた。參考のために數條を採錄すれば、

船長運轉手及ヒ機關手約定總則

第一條　明治第十年第一月一日ヨリ以後（海軍諸艦ヲ除キ）、登簿噸數一百、公稱馬力五十以上ノ西洋形航洋船ノ船長運轉手或ハ機關手タル者ハ、何人タリトモ此規則ニ遵テ發出シタル免狀ヲ受有スルニアラサレハ、其職ヲ執ルヲ許サス。

第二條　船長運轉手及ヒ機關手ノ免狀ヲ分ケテ甲乙兩種トナス、卽チ本免狀、假免狀是ナリ。

（甲）本免狀ハ後ニ記載セル本則ノ條款或ハ內務卿ノ命令或ハ其他須要ナル順級ニ從ヒ試驗ヲ了リタル人ニ授與ス。

（乙）假免狀モ亦後ニ記載セル假則ノ條款ニ照シテ之ヲ授與ス、然レトモ明治十五年第一月一日以後ハ總テ之ヲ廢止スヘシ。

第三條　第一條ニ記載セル日月以後ハ、登簿噸數一百以上四百以下ノ航洋船ハ其等級ニ適セル本免狀若シクハ假免狀ヲ受有スル船長及ヒ一等運轉手ヲ乘組マシメ、又登簿噸數四百以上ノ航洋船ハ其適當ナル本免狀ヲ受有スル船長一等運轉手及ヒ本免狀若クハ假免狀ヲ受有スル二等運轉手ヲ乘組マシメ、公稱馬力五十以上一百以下ノ航洋汽船ハ適當ナル本免狀若シクハ假免狀ヲ受有スル二等機關手ヲ乘組マシメ、又公稱馬力一百以上二百以下ノ航洋汽船ハ其適當ナル本免狀若クハ假免狀ヲ受有スル一等及ヒ二等ノ機關手ヲ乘組マシメ、又其船二百馬力以上ナレハ一等機關手ハ其適當ナル本免狀ヲ受有シ二等機關手ハ本免狀若シクハ假免狀ヲ受有スルモノヲ乘組マシメサレハ、其出港ヲ許サス。

前ニ記載セル其適當若シクハ高等ナル免狀ヲ所持セス或ハ所持シ能ハスシテ其職ヲ執リ出港セシモノ、及ヒ此規則ニ遵テ要スヘキ免狀ヲ所持スルヤ否又ハ所持シ能フヤ否ヤヲ推究認定セスシテ之レヲ使役スルモノハ、何人ヲ論セス貳百五拾圓以內ノ罰金ヲ科スヘシ。

第四條、第五條、第六條、第七條（略）

第八條　船長若クハ船主其傭使スル海員（船長ヲ除クノ外一切ノト取結フヘキ傭入雇止約定書ヲ其掛リ吏員ノ眼前ニ於テ調印スル船中乘組人員ヲ云フ）ルトキ、前ニ記載セル規則ニ照應シタル其船長運轉手及ヒ（汽船ナラハ）機關手ノ免狀ヲ其吏員ニ出シテ檢查ヲ受クヘシ（雇入雇止規則ハ追テ制定布告スヘシ）

此吏員之ヲ檢シテ眞正且充全ナリト思惟スルトキハ、卽チ其檢查證書ヲ作リ、之ヲ授與セル月日及ヒ海員雇入雇止約定滿期ノ月日ヲ記載シテ、其船長若クハ船主ニ授與スヘシ。

右約定期限中船長運轉手（汽船ナラハ）機關手ノ交替アルトキハ、更ニ其船長若クハ船主ヨリ前節ノ如ク其免狀ヲ其掛吏員ニ出シテ再ヒ檢查證書ヲ受クヘシ、各船出港免狀ヲ請フトキハ、稅關官吏ハ出港免狀ヲ授與スヘカラス。

若シ船長運轉手等ノ交替アルモ之ヲ其掛吏員ニ告知シテ書換證書（卽チ檢查證書）ヲ得ルヲ怠リ或ハ稅關官吏ニ此證書ヲ出スコト无クシテ出港スルトキハ、貳拾五圓以內ノ罰金ヲ科スヘシ。

第九條　自己或ハ他人ノ爲メニ免狀ヲ受ケンコトヲ謀リ詐僞ヲ以テ之レヲ願請スル者、或ハ人ヲシテ之ヲ願請セシムル者或ハ之ヲ助力スル者、或ハ免狀ヲ贋造スル者、之ヲ助力スル者、或ハ故意ニ免

狀ヲ變更スル者、之ヲ助力スル者、又ハ人ヲシテ之ヲ變更セシムル者、或ハ贋造若シクハ變更或ハ取消シ若シクハ停止セラレシ免狀ヲ故意ニ使用スル者、或ハ免狀ヲ所持スルヲ得スシテ之ヲ使用スル者、或ハ他人ニ貸付スル者、或ハ他人ヲシテ之ヲ使用セシムル者ハ、五百圓以內ノ罰金ヲ科シ、或ハ六月以內ノ禁獄或ハ徵役ニ處ス。

第十條　內務卿ハ各船長運轉手或ハ機關手ノ技藝劣等若クハ粗暴ナルカ或ハ不行狀ニシテ其職務ヲ執ルニ不適當ト思察スルトキハ、直ニ之ヲ審究或ハ審究セシムヘシ。而シテ左ニ揭クル場合ニ於テハ、其免狀ヲ取消シ或ハ一時其使用ヲ停止スヘシ。

第一　亂醉、不行狀、粗暴、指揮ニ悖戾ス、職務ニ怠ル者

第二　其失錯又ハ不良ノ所爲ニ由テ船ヲ失ヒ或ハ捨テ或ハ之レニ大損害ヲ生シ又ハ人命ヲ害ナヒ或ハ人ニ大傷痍ヲ被ムラシムル者

第三　他ノ甚シキ罪科ヲ犯セシ者

凡ソ船長運轉手及ヒ機關手ヲ論セス一旦其免狀ヲ取消シ或ハ一時其使用ヲ停止セラレタルトキハ、其免狀ヲ內務省若クハ其筋ノ官廳ニ取揚ケ、且其失錯ニ就テ貳百五拾圓以內ノ罰金ヲ科スヘシ。

其掛リ吏員ハ其免狀ヲ取消シ或ハ其所用ヲ停止セラレタル者ヲ一百噸以上又ハ五十馬力以上ノ航洋船ノ船長運轉手若クハ機關手トシテ其職ヲ執ラシムヘカラス。

又何等ノ人タリトモ其免狀ヲ取消シ或ハ一時其使用ヲ停止セラレタル者ヲ船長運轉手或ハ機關手トシテ其職業ニ傭使スルヲ許サス。若シ其情狀ヲ知テ之ヲ使役スル者アラハ貳百五拾圓以內ノ罰金ヲ科スヘシ。一旦其免狀ヲ取消サレタル者ト雖モ、爾後內務卿ノ適當ト思考スル場合ニ於テハ、再ヒ同等若クハ下等ノ免狀ヲ授與スルコトアルヘシ。

第十一條、第十二條(略)

第十三條　犯罪者其處決ニ服セサル者ハ、一般ノ規則ニ遵テ控訴上告スルヲ得ヘシ。

（以上）

免狀章程に於いては、免狀授與に關する詳細の規定を定めたが、免狀の種類（本免狀、假免狀）、免狀の階級（船長、一等運轉手、二等運轉手、一等機關手、二等機關手）、受驗資格、試驗課目、其の他各項目に渉つた。

受驗資格及試驗課目等は、本免狀に關しては第一則及第二則の二種に分たれ、第一則は正式の課程を踏む者に、第二則は已に職員として執職せる者に、それぞれ適用さるべきものであつた。假免狀に關する資格及試驗課目は、第三則として規定され、本免狀よりも簡單であつた。之がために後年假免狀受有者は「三則免狀」と呼ばれて、一種の輕侮を受けた。

本免狀は頗る貴重視されたものの如く、例へば第一則による船長及一等機關手の試驗手數料は十五圓であつたが、當時の物價に比較して割高と云ふべく、免狀の貴重さを示すものであらう。割高の一面に於いては、落第せる者は手數料の半額を返還さるる規定もあつた。

斯く貴重視された本免狀と雖も、如何なる程度の試驗をしたかと云へば、第一則船長試驗課目中に、「羅盤船內の鐵部に感動するの理」「日本海岸の地勢を熟知せること」等とあるより見て、大凡其の程度を推すべく、強ち三則免狀のみを侮り得ないやうである。

併し當年に於ける我國汽船數は漸く百五十九隻、六萬四千餘噸を數ふる時代にして、其の乘組員は何等の制限もなく就職し來つたことと、此の新試驗規則は一種の束縛たらざるを得なかつた。特に治外法權の下に活躍せる外國人は日本政府の統御に服するを快とせず、之を不當として抗議を持出し、我外務省すら彼等に和するの狀態で、管船當局者は大に苦心を要した。

斯かる狀勢の中に於いて、英人マルマン率先して船長免狀第一號を受け、次で內外人の之に倣ふ者を生じ、遂に同年末には航洋船本免狀受有者七十四人、同假免狀受有者五十一人、小形船（百噸以下）免狀受有者百二十三人を算するに至つた。此の中小形船及假免狀は殆ど全部邦人の受有する所であつたが、航洋船本免狀は七十四人中外國人七十人を占め、邦人は僅かに四人に過ぎなかつた。（四人の中、福井光利、姥子末次郎の二人判明、他の二人は不詳）。

第四款　西洋形水先免狀規則等の制定

試驗規則の制定と前後して水先免狀の問題があつた。之は海軍省水路寮よりの建議に基くが、討議の結果管船課の所管に決し、明治九年十二月西洋形水先免狀規則を定め、東京灣、和泉灘、長崎灣及和泉灘より瀨戶內を通過して長崎迄の四水先區域を指定した。然るに當時水先人としては、日本人は唯一人在つただけで他は悉く外國人であつたから、此の法令を遵守せしむるの困難は海員試驗以上にあり、外國人水先は一致して猛然反抗し來たつた。殊に水先人の職務は外國船の中で執行するのであるから、之を我統制下に服せしむるは一段の困難事であつた。茲に於いて當局は、先づ水先免許人の氏名を稅關の前に揭示し、尙外字新聞に廣告する等の方法を講じ、搦手から制壓を加へたので、遂に外人水先も自己の利益上進んで試驗に應ずるに至つた。

政府が優良なる海員を得るに努めた側面の事實として、明治十年七月の陸軍徵兵免除がある。卽ち西洋形船の船長、運轉手、機關手の免狀受有者及水火夫にして三年以上其職に從事したる者は、陸軍徵兵を免れ得るの規程にして、當時徵兵規則（明治三年制定）は未だ國民の完全なる理解を得る能はず、血稅と稱して一種の恐怖さへ伴へる際であるから、此の徵兵免除は海員に對する特別の恩典であり、爲政者の態度を明かにするものであつた。次で明治十二年二月、西洋形商船海員雇入雇止規則の制定を見たが、之襄の試驗規則第八條に揭げたる雇傭契約公認制度の確立であつて、主管廳內務省より發する海員雇入雇止證書用紙を以て契約證書を作り浦役場の公認を受くべきこと、雇傭期間を六箇月となすこと、其の他海員の保護、監督に關する事項を規定した（十噸以下の汽船及二十噸以下の帆船を除く）。主として英國商船法に範を採つたものであつたが、現今の船員法の起源であると稱し得る。

第五款　地方商船學校及日本海員掖濟會

斯かる時勢であつたから、前述三菱商船學校に於ける海員教育は頗る速成的に行はれ、席上學科一箇年にして早くも明治十年一月に練習生を出し、內五名は內地航路に乘組ましめ、又優等生十名は英國に派遣さるるに至つたが、同十二年十二月には愈〻第一期九名の卒業生を送出し、孰れも士官として三菱會社に入社した。之等に續く該校卒業生が明治海運の柱石となつたのは絮說するまでもないが、我海運逐年の發達及政府の海員に對する施設は、世を刺戟すること尠からず、民間に於ける海員養成機關の蔟生となつて現はるるに至つた。卽ち明治十二年函館區及大阪府の民間有志相謀り、函館、大阪兩商船學校を設立して高等海員教育を始めた。之所謂地方商船學校の起源である。更に鳥羽藩士にして海軍操練所教官たりし近藤眞琴氏は、明治十三年一月芝新錢座の私塾攻玉塾中に商船費を設け、獨力を以て航海、氣象其の他の教授を開始した。近藤は當時福澤諭吉氏と竝稱されたる教育家で、商船費は海軍及商船士官たらんとする者の豫備教育に類するものであつたが、後年幾多の高材逸足を輩出したるは、人の知る所である。

斯くして高等海員養成は大に隆盛となつたが、普通海員に對する施設は、未だ何等見るべきもの無く、前記各種の法令も未だ裏面に透徹して船乘氣質を一變せしむるには程遠かつた。茲に於いて明治十二年十二月、海事に關係を有する五十餘名の有志相謀り、歐洲に行はるるセーラース・ホームを參酌し、海員拔濟會なる一會を設立した。卽ち之に依つて海員を制撫し善導せんとするもので、廣く全國に會員を募りて資金を仰ぎ、翌十三年東京南品川馬場町心海寺を以て海員宿所となし、一般海員の寄宿及乘船の媒介事業を開始した。蓋し本邦海事團體の魁にして、驛遞總官前島密、管船課長塚原周造、三菱會社岩崎彌之助の諸氏を初め、朝野の名士進んで發起人となつた。

第六款　免狀規則改正と海員審問の起源

明治十四年四月農商務省の新設に伴つて、管船事務は同省の管轄に歸したが、同年十二月西洋形船船長、運轉手、機關手免狀規則を改定して明治九年の試驗規則約定總則に代へ、同試驗規則を制定して免狀章程に代へた。此の改正に因つて、海技免狀は甲種免狀と乙種免狀とに分たれ、各船長、一等運轉手、二等運轉手、一等機關手、二等機關手の階級を有した外に、別に小形船船長、機關手免狀なる一種があつた。而して甲種は主として外國航路、乙種は內國航路の船員に授與する意向で、當時の內國航路とは鴨綠江以東朝鮮沿岸より勘察加に渉る範圍を指稱した。

免狀規則には航路別、噸數別、馬力別による定員を揭げ、又免狀の停止及禁止に關する條項も揭げられてゐた。明治十五年一月管船課を擴張して管船局としたが、同月御用係小笠原賢藏に海員審問主任を命じ、愈〻審判を實行するに至つた。然るに明治十六年十月三菱會社の汽船秋津島丸が遭難沈沒したので、管船局內に審問を開き、免狀停止十二箇月に處したるに、船長丁抹人カピテーヌ・フラームは之に服せず、領事を介して再審を求めて來た。之免狀規則第十三條に「免狀使用ノ停止或ハ禁止ノ處分ニ服セサルモノハ其筋へ上訴スルコトヲ得ヘシ」とあるに據つたのであつたが、其の筋とは如何なるものを指すや問題となり、外務省より農商務省へ照會して要領を得ず、更に司法省に問合せたるに、答へ難しとの回答であつたため、一時審問は宙に迷ふの狀となつた。結局參議院の研究を煩し、其の筋とは控訴裁判所を意味する事を確定し、更めて太政官より布達を發し、漸く審問を進めた。當時に於ける見えざる苦心推すべしである。

第七款　官立商船學校の創設

斯くして、我海運事業の發達に伴ひ海員養成のことは逐年重大を加へ來り、最早や一會社三菱の以て任ずべき所に非ずと思惟さるるに至り、翌明治十五年四月三菱商船學校を官立となし、農商務省（時の主管廳）管轄の下に官費を以て教育することとなつた。

同校校章を羅盤に模し八方鍼に定めたるも此の時に屬する。此の變革は我高等海員養成に於ける一大改革であつて、從來三菱會社の船舶のみに派遣せし生徒を他の會社船舶へも派遣するに至り、官立の意義を明白にしたが、翌々十七年には共同運輸會社の帆船賴信丸を同校練習船に充て、始めて生徒を乘せて航海實習せしめた。之練習帆船の始めであつた。又東京商船の官立と前後して、曩に有志の設立に係る大阪商船學校は明治十四年に、函館商船學校は明治十六年に、それぞれ府立又は廳立となつたが、之亦當時の風潮に伴へるものであつた。

之等商船學校生徒の教育が、創業當時並々ならぬ苦辛を要したるや言を俟たないが、其の間の消息を傳ふる一挿話として教科書の缺乏を記さう。當時我國の印刷術は極めて幼稚で、發行部數の少き專門書の如きは、之を出版すること容易でなかつた。近藤眞琴氏の如きは、一々原書を毛筆を以て手寫し、之に依つて教授を進めた。又福澤諭吉氏等は、其の語學の力を極力發揮して專門書を飜譯し、法律書あり、商業書あり、醫學書あり、殆どあらゆる方面に渉り、センネットの船用機關學も亦福澤によつて飜譯出版されたが、其の術語の和譯に苦辛慘憺せるが如き、最大の敬意を表するに値するものであつた。官立商船學校は數年を費して航海表を編纂し、之を海員披濟會が印行出版することになつたが、愈〻著手すると航海表に使用するが如き活字は、國内に於いて揃ふることは全く絶望のことであつた。披濟會は已むを得ず遂に活字を英國に注文し、明治十七年漸く刊行するを得たが、出版さるるや海員の之を需むる者陸續相次いだと云ふ。

第八款　明治十八年に於ける海員の狀態

明治十八年には、官に於いて遞信省の創設あり、海運界に於いては三菱共同運輸合同の日本郵船會社創立あり、我海運にとつてエポック・メーキングの年なるが、此の時海員の養成せらるるもの漸く多く、同年の統計に於ける海技免狀受有者は日本人二千四百九十二人、外國人四百六十二人の比を示すに至つた。併し甲種船長免狀について見れば、日本人五十五人、外國人百六十人を示し、日本人船長は沿岸航路が多く、外國航路については依然外國人に獨占されてゐた。併し同年政府より日本郵船會社に與へた命令書には「船長以下の船員は可成日本人を採用すべしと雖も、當分外國人を雇ふを妨げず（第廿六條）」と記し、「可成」の程度に於いて其の意圖を明かにしてゐる。之三菱會社に對する命令書と異る處にして、十年間に於ける海員養成に對する進歩を語るものであらう。

第二節　海員平衡時代（日清、日露戰役前後）

第一款　邦人船長の外國航路開拓

明治十八年遞信省の創設に依り、海員に關する事項は同省管船局（司檢課）竝に東京、大阪、函館及神戸船舶司檢所の管理に歸したが、之より以後海員の統制極めて秩序あるに至つた。從來地方廳の所管であつた大阪商船學校及函館商船學校を、明治二十一年四月各東京商船學校の分校となし、遞信省の管轄下に入つたのも統制の一端であつた。斯くして海員養成一先づ其の途につき、初期の學校卒業生は船長の職を執るものを生じたが、未だ内外の信用之に伴はず、特に英國ロイドは一向に日本政府の免狀を認むる風無く、從つて海上保險會社は外人船長にあらざれば保險契約に應ぜず、ために邦人海員は暫く隱忍の日を續けざるを得なかつた。時恰も我航權は漸く支那沿岸に及べる時で、日本郵船會社の定期航路を初め、社外船の北清大豆の積取等が漸次盛になりつつあつたが、明治二十五年に至つて、邦人船長が之等の航路に就くを得るに至つた。其の何人が先登を切りたるや傳ふる所區々なるも、日本郵船會社の船長、島津五三郎、大野銑太郎、賀屋洋介等前後して上海或は北清に廻航し、社外船にては伊藤定弘、祖父江銀次、多

羅尾源三郎等が同樣渡航した。此の事實は當時の驚異であつたが、上海の英字新聞は一の珍事として之を報道した。更に翌二十六年、大家七平の所有船愛國丸は、移民を積んで、船長古川與一指揮の下に布哇に遠航したが、之おそらく邦人遠洋航路踏破の先鞭であらう（但し、水先人として某外國人船長を同乘せしめた）。

第二款　日清戰爭と海員

日清戰役始まるや、軍用船腹莫大にして不足甚しく、ために多數の輸入船を見るに至つたが、之が運航の任に當る海員は速成不可能なるを以て、忽ち供給の平衡を失つた。試みに明治二十六年末及二十八年末の甲種海技免狀受有者數を見るに、

		明治二十六年末	明治二十八年末
甲種	船長	內國人 一九一	二二七
		外國人 二五九	三〇八
	一運	內國人 一五〇	一七一
		外國人 八四	一〇〇
	二運	內國人 一九五	二〇九
		外國人 五九	六七

		明治二十六年末	明治二十八年末
甲種	一機	內國人 八三	一二五
		外國人 一七三	一九六
	二機	內國人 二二七	二三五
		外國人 一一六	一三七
合計		內國人 八四六	九六七
		外國人 六九一	八〇八

卽ち內國人と外國人の增加數が殆ど匹敵せるを示し、高等海員養成の不足せること歷然である。又普通海員に於いても同樣にして、當時普通海員の供給は殆ど擧げて日本海員拔濟會に依つて行はれたが、同會が戰時中供給せる普通海員數は實に五萬三千餘人に達した。之がため同會では尋常の手段に依つて目的を達し難く、遂に職員を各地方の海邊に分派し、海員の召募に努めた。

如上の統計を明治十八年のそれと比較すれば、甲種免狀に就いては、明治十八年に於いて外國人の方多數なりしに反し、明治二十六年に於いては反對に內國人の方多數なるに至り、此の間の進步を示してゐる。併し船長及一等機關士（後の機關長）に就いては、明治二十八年に於いて尙外國人が多數である。

第三款　日清戰後に於ける諸法令

茲に於いて戰役の海運擴張に伴ひ、海員養成のことが朝野の一大關心事となつた。卽ち明治二十九年の議會に於いて官立商船學校の擴張を議決し、同校は翌三十年度以降每年百名の生徒を收容して高等海員の輩出を計るに至り、又海員拔濟會は遞信省より每年補助金を支給され、海員の養成竝に拔濟に盡すことになり、同時に之に關聯せる法令の新制定及改定が行はれた。

明治二十九年三月制定の航海奬勵法第九條には「遞信大臣の認可を受くるに非ざれば外國人を本支店事務員又は奬勵認可船の職員とすることを得ず」と規定せるが、之を十年前日本郵船會社に與へたる命令書に「成可く」と稱せるに比較して著しき變化が認められる。當時尙外國人船員の勢力大なるに拘はらず、斯かる規程を設けたるは、海員問題に關する朝野の決意を語るものであらう。但し之は決意たるに止り、當年に於いては大臣の認可に因る特例に俟つ外なく、試みに日本郵船會社の歐洲航路第一船土佐丸の乘組を見れば、船長以下高等海員は殆ど全部外國人で、僅に其中に四等運轉士山脇武夫（後の八坂丸船長）があるのみである。

航海、造船兩奬勵法と共に、船舶職員法と海員懲戒法が制定公布されたが、之明治十四年の西洋形船船長、運轉手、機關手免狀規則の大改正であつて、恰も該規則を兩分して免狀に關する部分と處罰に關する部分を各〻獨立せしめたものであつた。

戰時中の海員拂底は其の自負心を刺戟すること少からず、ために種々の要求を叫ぶに至つたが、其の一端を示すものとして、運轉手及機關手の手を廢して士となせとの要求、乃至一等機關手を機關長と改稱すべしとの要求等が擧げられる。從來斯かる點には比較的無頓著なりし海員も軍用に服したる結果自覺的境地に立つに至つたと見ゆる。特に一等機關手が一等運轉手と同列に伍するを快とせず、機關長なる呼稱の下に船長と同數の金筋を附することを望んだが如きは、事或は兒戲に類するけれども、機關部員は極めて眞劍であつた。之がため新に制定されたる船舶職員法に於いては此の點を參酌し、海技免狀の種類を甲板部は甲種、乙種、丙種の三に分ち、甲乙兩種に船長、一等運轉士、二等運轉士の三階級を、丙種に船長及運轉士の二階級を置き、機關部は甲乙の種別を去り總てを一括して機關長、一等機關士、二等機關士、三等機關士の四階級となした。

此の中の一等機關士なる免狀は、我國の以て範とせる英國法になきもので、前述の事情より出現したものであつたから、免狀の表面には「一等機關士」と書かれ、裏面の英譯には 2nd Class Engineer と記載され、表裏相當しないやうな形になつた。

同時に制定されたる海員懲戒法は審判制度の確立であつて、翌年海員審判所が設けられ、海員の職務上の行爲を純然たる行政上の一處分として處理するに至つた。從來は管船局內に委員會を置いて審問に當らしめてゐたが、之に不服の者は控訴裁判所に控訴を要したること前述の如く、玆に大變改を加へらるると共に、審問に當り從來雇外人の干涉少からざりしを改善に努め、此の頃に至つて漸く邦人の手に歸するやうになつた。

次で明治三十二年三月、船員法及水先法の制定を見たが、船員法は單に明治十二年の西洋形船海員雇入雇止規則を改定したのみならず、船員手帳の制を設け、船長及海員の權利義務を確立し、規律罰則を嚴正にせる點に於いて極めて意義深いものであつた。又水先法に於いて前法を更新し、「帝國臣民ナルコト」(第二條、一)の一項を挿入したるは、之亦邦人擡頭の一反映であつて、已に免狀を受有せる外人水先人は之を寬恕したるも一面滿六十歲なる停年制（第三條）を設けて自然消滅を期した。

斯くして海員に關する法規は此の頃を以て略〻近代的形態を整ふるに至つたが、同時に同年制定せられた商法中海商篇には、海員に關する特殊條項を揭げ、海員保護の色彩を明かにするものがあつた。卽ち、

一　食料の船主負擔　二　給料及無賃送還の請求權　三　治療費及葬式費の船主負擔　四　海員債權の先取特權

等を認めた。固より歐米の制度に倣つたものではあるが、雇傭關係が歐米のそれと尙著しく異れる我國に於いて、躊躇する處なく之等の制の採用せられたるは、矢張り時勢の反映であつたらう。（船舶職員法及海員懲戒法と共に制定せられたものに船舶檢査法があり、其の附屬船舶檢査規則は明治三十三年十二月制定されたが、之には、船員常用室は旅客室に準ずる設備たるべきを定めた。未だ歐米諸國の如く容積を限定するには至らなかつたが、上述の諸法規と共に、海員問題重視の傾向判然してゐる）

第四款　日清戰後に於ける海員增加

政府に於いて一方ならざる意氣込みを示せるに對し、民間海運業者の奮起も亦目覺しかつたこと既述の如くであるが、斯かる風潮に刺戟せられて、地方商船學校の設立さるるもの相次いだのも亦寧ろ當然の現象であつた。卽ち明治三十年山口縣大島商船學校の設立せられたるを先驅として、三重縣鳥羽商船學校（明治三十二年）香川縣粟島航海學校（同年）廣島縣立商船學校（明治三十三年）等相次ぎ、更に明治三十五年には愛媛縣弓削商船學校及佐賀縣佐賀商船學校が設立せられた。又明治三十四年三月遞信省は大阪及函館の東京商船學校分校を廢し、故の如く地方所管に歸した。

斯かる趨勢は年と共に海員の養成を盛ならしめたが、恰も前述船舶職員法の制定に伴ひ、新舊免狀の引換が行はれたが、此の結果明治三十一年末に於いて新免狀の交附を終り、之に依つて海技免狀受有者の實在數を略ゝ知ることを得た。此の統計によれば、海技免狀受有者は、內國人一萬三千百九十六人、外國人二百七十六人を示し、此の內甲種免狀に就いて見れば、次の如くである。

船長	內國人	三三九	二五二
	外國人	一四一	六七
一運	內國人	一五四	四〇七
	外國人	二二	二九
二運	內國人	一四九	
	外國人	一一六	
機長	內國人		
	外國人		
一機	內國人		
	外國人		

卽ち此の年初めて邦人が絕對的に優勢なるに至つた事實が判然し、其の後の外國人海員は殆ど增加の事實を示さない。當時最も多く外國人高等海員を使用してゐたのは、外國航路を經營する日本郵船會社及東洋汽船會社であつたが、日本郵船會社の明治三十五年四月末に於ける調査を見るに、外國人船長三十一人、一等運轉士二十五人、二等運轉士二十四人、三等運轉士三人、機關長二十五人、一等機關士十九人、二等機關士十七人、三等機關士三人、合計百五十七人と錄せられる。以て外國人分布狀態の一班を知るに足らう。

斯かる海員の增加向上は、自ら海員の自覺を促し、海員團體の發達を見るに至つた。其の淵源は、明治二十九年一月、十數名の高級海員發起者となり、神戶市兵庫に海員俱樂部を開設したるにあるが、當初極めて微々たるものに過ぎざりしに拘はらず、我海運の擴張と海員の增加に惠まれて會員大に增加したので、明治三十五年に至り、同市下山手通に敷地を購入し、會館を新築して本據となし、漸く世の認識に觸るるに至つた。之海員協會の前身である。

日清戰役より日露戰役に至る期間は、我國の海運擴張熱最も盛なりし時代で、其の勃興時代と稱さるるものであるが、其の片影として當時の代表雜誌太陽の臨時增刊「海之日本」なるもの刊行され、海軍及海運界の名流は固より、當時知名の畫家、文人を殆ど總動員し、各〻海事の振興を叫んでゐる。其の中に官立商船學校長平山藤次郎氏は、海員養成の必要を力說し、其の收入の點に言及し、

> 航海科の方は學校（官立商船）を卒業して無試驗にて二等運轉士の免狀を受け、諸海運會社に出て、二等或は三等運轉士の職を奉じますが、普通のもので最下級の所で月俸三十圓、優等のものなれば月俸四十圓、外國行の船ならば其上に十五圓の加俸を得、それより一二年經驗を積んで一等運轉士となると七十圓前後となり、人々の勉不勉等にも依りますけれども、一等に

在ること約四五年にして船長となると、最初は百圓前後でありますが、熟練のものは二百圓前後の俸給及加俸を受けて居ります。機關科の方も之と同樣の割合になつて居ります。其他に海運會社では年末賞與といふものが有つて、大抵俸給の二ヶ月乃至四ヶ月分位を其人の勤惰に依つて給することになつて居りますから、之を合算すれば餘程の金額に上る譯であります、云々と說いてゐる。當年の海員の收入乃至昇進狀態を窺ふに足るだらう。

第五款　日露戰爭以後の海員

明治三十七年日露開戰と共に、海運界は再び日淸戰役に經驗せる處を繰返すに至り、輸入船の激增より海員の拂底が亦重大事となつた。併し此の時既に前年來擴張又は新設せられたる各學校の卒業生續々校門を出でて業に就く際であつたので、供給不足は兎も角內國人に依つて充された。試みに明治三十六年末と三十八年末の甲種免狀受有者數を比較するに左の如く、日淸戰爭當時に於ける外國人の增加と著しく異る。

		明治三十六年末	明治三十八年末
甲種	船長 內國人	四五二	五五六
	船長 外國人	一六六	一七四
	一運 內國人	二二六	三一七
	一運 外國人	四一	三五
	二運 內國人	三二九	三七八
	二運 外國人	一〇	一二
	機長 內國人	三五二	四五〇
	機長 外國人	八〇	八〇
	一機 內國人	七四九	九四三
	一機 外國人	四〇	四四
	合計 內國人	二、一〇八	二、六四四
	合計 外國人	三三七	三四五

供給不足は寧ろ普通海員の方甚しく、日本海員拔濟會の各地に出張して海員を招募するが如き事態も再び繰返されざるを得なかつた。併し、之等の努力によつて船舶の運用に支障なきを得て、未曾有の困難に處し得たのみならず、

戰時中邦人海員の示した勇氣と誠意と技倆は稱贊に値するものがあり、開國以來兎角の世評の下にあつた海員は、玆に漸く世の信用を博するに至つた。卽ち、戰地に往來して能く軍機の機密を保持し得たるが如き、或は金州丸、常陸丸、佐渡丸等の擊沈に遇ふて毫も恐怖の念を見せざりしが如き、乃至船舶の運航上何等の遜色を示さざりしが如き、軍事當局者は固より、一般國民の深く多とするものがあり、邦人海員は玆に日露戰爭を機として初めて信賴すべき存在となつた。

斯かる側面の事實として邦人船長の歐洲航路踏破が記錄さるるに至つた。卽ち日本郵船會社の船長村井保氏は、明治三十九年八月同社の博多丸を操縱して、一萬浬の航途を難なく航海し、邦人海員のために氣を吐いた。

戰勝の餘威を驅つて、戰後國民的意氣は極めて熾烈なるものあり、戰時中活躍を演ずること頻りなりし海運事業は國民の關心する處深く、海員に對する要求も亦衰ふる處なかつた。卽ち明治三十九年以降、政府は遞信省所有國後丸を日本海員拔濟會に貸與して實地練習の用に供し、一層素質の向上を計つたと共に、民間に於いては富山縣立商船學校（明治三十九年）鹿兒島縣立商船、水產學校（明治四十一年）等の地方商船學校が設立せられ、相携へて海員養成に進むに至つた。

斯くて明治四十四年末に於ける海技免狀受有者總數、內國人二萬五千百四十一人、外國人三百四十九人の比を示すに至り、甲種船長のみに就いても、內國人千百四十三人、外國人百七十九人の壓倒的優勢となり、明治維新以來長き希望であつた邦人海員主義も玆に全く實現を見るに至つた。

第三節　海員過剰時代（第一次歐洲戰亂以後）

第一款　歐洲戰亂と海員

歐洲大戰の海員に及ぼせる影響は、特筆に値するものであつた。戰爭直前に於いては、海員は寧ろ供給過剰の傾向にあつたが、一度戰亂勃發するや、暫くは海運界の活況微溫的であつたにも拘はらず、其の間積極的なる社外船主の巨利獲得尠からざりしため、活況漸次熱を加へ來ると共に、海員の需要は次第に加はり、給料の如きも漸く鰻上りの形勢となつた。斯かる趨勢は、速成を許さざる海員の需給關係に影響すること鋭敏にして、大正四、五年早くも需給の平衡破れ、ために社船より社外船に轉ずるもの相次ぎ、又一度隱退せる老海員の山村より驅出さる者續出する等の現象となつた。

神戸の川崎芳太郎氏は此の形勢に鑑み、大正五年十一月私財百二十萬圓を投じて川崎商船學校を設立したけれども、開校準備に時日を要し、（大正七年十月に至り漸く開校す）目前の急務には何等の效果を齎さなかつた。

大正六年獨逸潛水艇戰熾烈を極むるに至り、商船の喪失急激に增加したるに加へて、米國の參戰に因つて船腹の要求飛躍的に重加し、海運の活躍は遂に白熱狀態に入つた。斯かる危險の增加と船腹の不足とよりして、海員は次第に好餌を以て八方より誘はるるに至り、世の視聽を惹くことが多くなつた。同年九月發布した戰時船舶管理令第九條に於いて、危險區域を航行する船舶の所有者に對し、其の乘組員の保護につき必要の事項を命令し得と定め、且つ其の施行規則第十條に、遞信大臣の指定する危險區域を航行する船舶の乘組員に對する給與を屆出づべしと規定したるは、海員の待遇に關し政府が敢て關與せんとするを示すもので、海員問題の重大化したことを語るものである。

併し此の時已に船成金の聲高き際とて、船主にとりては海員の給與の如きは一些事に過ぎず、此の點に關して管理令は船主に殆ど痛痒を感ぜしめなかつた。又社外船の多くは寧ろ高給優遇を相競ふの觀あり、比較的に消極的態度を持し來つた社船側も亦海員の給與を增加し、海員は漸く其の收入に陶醉するに至つた。試に某汽船會社の新入社三等運轉士及機關士の初任給を見ると、左の如き變化を示してゐる。

大正六年二月以前	三十五圓	同　七年七月以後	四割增卽五十六圓
同　以後	四十圓	同　八年六月以後	五十圓、六割增、卽八十圓
同		同　九年一月以後	卽二十圓

俸給の上昇に加へて、他の給與も亦增進し、上述某社の例を以てすれば左の如くであつた。

一、戰時船員遺族扶助規則要目（大正六年十一月定）

戰爭國の行爲のために死亡したるとき其の遺族に給するもの

船長、機關長	三萬圓	水夫長、火夫長、司厨長、	一萬二千圓
一二等運轉士、機關士、事務長、船醫、首席無線技士	二萬圓	水火夫其他屬員	七千圓
三等運轉士、機關士、事務員、次席無線技士	一萬圓	二、戰時船員航海手當（一航海につき）	四千圓乃至二千圓

	船長		其の他の船員
歐洲線	給料六箇月半分	同	五箇月分
南米線	同二箇月半分	同	二箇月分

斯くの如き狀勢は自ら海員志願者を增加するに至り、大正六年末に於ける海技免狀受有者は內國人三萬六千八百九十七人、外國人三百五十一人を示し、最早や外國人海員は問題外となつた。而して單に數に於いて然るのみならず、其の技術に於いても邦人海員を以て五大洲のいづれをも悉く踏破するに至つた。併し、戰局益〻進んでクライマックスに近づくや、船と人とに對する要求愈〻强く、此の激增せる海員を以てして尙不足を訴ふること頻りであつた。玆に於いて海員養成に關する改善相次で企てらるる形勢となつた折しも、突如として獨逸の休戰提議となり、聊か時期を失したるも、尙戰後種々の施設となつて現はるるに至つた。卽ち大正八年六月船舶職員試驗規程を改正し、各試驗課目を輕減し、併せて代用免狀の制を擴張したるが如き、或は八年十一月官立商船學校の修業年限を、五箇年より四箇年半に縮少したるが如き、いづれも海員の供給緩和の方法に外ならなかつた。之と共に、曩に川崎芳太郎氏が獨力設立せる川崎商船學校は、大正九年八月官立となり、文部省所管の下に神戸高等商船學校と改稱し、東京商船學校と同程度の海員教育に當るに至つた。

尙海員拂底の側面に、海軍豫備員條例の改正も見逃し難い事實であつた。從來各商船學校卒業生は海軍豫備員に編入せられたけれども、編入後殆ど昇進することはなく一種の徵兵免除に過ぎなかつたが、海員の擡頭は遂に大正八年六月海軍豫備員令を制定し、爾今商船に於ける履歷によつて順次昇進するに至つた。

第二款　勞働問題の發生及國際勞働會議

戰時に於ける海員の拂底は自ら彼等の位置を向上せしめ、其の高給優待は亦自ら彼等の自負心を增大せしめた。從つて、明治初期の船乘りより、一轉して忠實なる使用人と化した海員は、再轉して自負必ずしも使用者の驅使に甘んぜざるに至つた。

斯かる際、一大刺戟となつたのは、ヴェルサイユ平和條約に基く國際勞働會議の開催であつた。其の第一回は大正八年十一月米國ワシントンに於いて開かれたが、議題を陸上工業勞働問題に限り、海上勞働問題は之を分離することになり、翌九年六月ゼノアに於いて開催されたる第二回の會議に於いて海上勞働問題が專ら議せらるるに至つた。海員問題が重大化せるに際し初めて世界的に勞資會議を行ふは、蓋し劃時代的のことであつた。

國際勞働會議の各國代表は、政府代表二名、使用者代表一名、勞働者代表一名を以て組織せられたが、勞働者代表は勞働團體より選出して政府之を任命する筈の處、我國には當時海上勞働團體なるものは存在しなかつた。固より勞働問題の發生及海員の自覺により高等海員に就いては已に海員協會あり、普通海員に於いても二三の小團體存在したるも、私的の團體に過ぎずして、組織的なる有機體と稱するを得なかつた。然るに勞働會議代表選出のため、選出母體たる勞働團體が必要になつたために、當時俄に一夜造りの團體簇出して、政府に屆出たもの四十餘を數ふるに至つた。而して之等の團體合縱連衡して代表乃至顧問の選出に競爭し、極めて混亂せる場面を現出し、遂に最後の協定は、時の遞信大臣野田卯太郎氏裁量のもとに行はれたが、議容易に決せずして夜を徹した。他の代表も極めて愼重に人選

せられ、前遞信次官内田嘉吉、及松岡均平兩氏を以て政府代表に任命し資本家代表堀啓次郎氏、勞働代表岡崎憲氏と共に會議に出席せしめ、左の議案を審議した。

一　船内勞働時間制限條約案(不成立)
一　内地航行船勞働時間制限勸告案(成立)
一　漁業船勞働時間制限勸告案(成立)
一　海員職業紹介所設置條約案(成立)
一　船舶の滅失又は沈沒の場合に於ける失業補償條約案(成立)
一　海員失業保險勸告案(成立)
一　海員失業保險の調査に關する決議案(成立)
一　海上に於いて使用し得る幼年者の最低年齡を定むる條約案(成立)
一　國際海員法典編纂に關する勸告案(成立)

勞働會議に出席した代表、顧問、隨員等は、會議の性質上多數の海員出身者を含んだが、之等のものは初めて世界の思潮に觸れ、啓發さるる處尠少でなかつた。就中勞働者側は大に醒むる處あり、會議終つて歸朝するや、歐米各國の形勢を說いて、群小割據の狀を非とし、大合同以て組織的なる有力團體を設立すべきなりとて奔走するに至り、遂に大正十年五月日本海員組合の設立を見るに至つた。之我國に於ける海上勞働者の組織的團結の始まりで、參加團體二十二を數へ、濱田國太郎、楢崎猪太郎氏等專ら之に當つた。

然るに從來代表選出に反對的立場にあつた松尾小三郎氏等は、日本海員組合に參加するを快とせず、別に海洋統一協會を設立して對抗するに至り、此の他勞働者の團結傾向が漸次强まつて來た。

次で大正十年十一月瑞西ジュネーヴに開催された第三回國際勞働總會に於いては、本會議は主として陸上勞働問題を論議するものであつたために海運關係代表者の出席を見なかつたが、尙左の議案が提出可決された。

一　石炭夫又は火夫として使用し得る少年者の最低年齡を定むる條約(成立)
一　海上に使用せらるる兒童及年少者の强制體格檢査に關する條約案(成立)

之等第二、第三兩會議の結果、政府は大正十一年四月船員職業紹介法を發布し、過渡期の應急施設として日本海員救濟會に補助を與へて無料紹介を代行經營せしめ、一面日本海員組合、海員協會に紹介經營の許可を與へ、聽て會議の條約に副ふべき時あるを期した。又翌十二年三月船員最低年齡法を發布し、條約の實施に努めた外同年八月船員職業紹介委員會官制を定め、紹介事業の經營に關し遞信大臣の諮問機關とする等、海上勞働問題は海事行政上重大なる局面をなすに至つた。

第三款　戰後不況の影響

斯くの如くして海上勞働者たる海員は漸次有利の位置を占むるに至つた觀あるも、事實に於いては必ずしもさうではなかつた。何となれば、海運界は戰後逐年不況を辿り事業の經營は追〻困難を加へ來つたので、使用者側は機會ある毎に給與の減額を計る傾向となつたからであつた。加ふるに戰爭直後大擴張を行つた海員養成は此の頃に至り續々大量の新卒業生を世に送り、海員は漸く過剩の傾向を現したので、需供關係よりする壓迫亦海員に不利を齎し、茲に海上勞働爭議が發生するに至つた。

大正十一年四月、日本郵船會社が近海航路を分離し、近海部に屬する海員の減員及減給を發表するや、同社屬員は

之を不當として日本海員組合に依頼し、同組合は會社に交渉を開始して大讓歩をなさしめたるが如き、大正十二年一月關西の主なる社外船主が聯合して、海員の諸給與減額を企つるや、海員團體一齊に立つて強硬なる抗議を提出し、遂に企圖を有耶無耶に葬り去らしめしが如き、いづれも勞資抗爭の現れであつた。併し此の時は海員側有利の形勢で終つたが大正十二年十月日本郵船會社が、震災のため蒙りたる大損害と會社の收入減を理由として屬員の航海手當半減を發表するや、屬員は之に不滿を唱へて日本海員組合を煩すに至り、同組合は之が交涉を開始したるも會社側强硬にして應ぜず、遂に在泊の同社船屬員は逐次下船を開始し、日本海員組合は罷業を宣言して停船を斷行し、一大爭議となつた。而して驅て官憲の斡旋もあつて圓滿なる解決を見たけれども、會社側は兎も角海員を壓服したる結果となり、勞資抗爭に一轉機を齎したかの如くであつた。

關東大震災のため遞信省亦災厄を蒙りたるが、重要書類の燒失尠からざりしを以て其の勞苦一方ならず、就中海技免狀原簿の一部燒失は、最も煩雜なる累となつた。之に因り災後直に假免狀規則及船舶職員試驗に關する特別規定を定めて焦眉の急務に當て、次で翌十三年十月船員手帳引換規則及海技免狀原簿登錄事項屆出規則を制定して、船員手帳及海技免狀の更新を計るに至つた。之は極めて煩雜なる事業なりしも、之が遂行の結果現に執業せる海員の數を略ぼ確かむることを得た。卽ち大正十三年末の我國海技免狀受有者は、總數五萬三千八百三十七人、內外國人百三十二人を示し、甲種船長に就て云へば、二千七百三十九人のうち外國人僅かに一人を數ふるのみであつた。外人海員が殆ど跡を絕つに至つた程邦人海員の增加せるは、一面に於いて慶賀すべきであつたが、他面此の激增せる海員は漸次就職に苦しむに至り、ために大正九年の代用免狀の擴張を再び縮少すべしとの論が起るに至つた。之に對し現に代用免狀を以て執職せる者は反對を唱へ、稍〻紛糾の徵を生ずるに至り、大正十四年十一月兩者の希望を折衷して「現に代用免狀を以て執職せる」船舶に於て現職に止る」者が「現に乘船せる」間代用免狀を認むることになつた。

第四款　勞資協調の機運

大正十五年ジュネーヴに於いて第八回及第九回國際勞働會議が開催されたが、同會議は第四回以後專ら陸上勞働問題に集注されてゐた。然るに第九回は海上勞働會議に決定されたので、政府代表以下全部海事關係者が選任せらるるに至つた。卽ち政府代表として時の管船局長宮崎清則、使用者代表松方幸次郎、勞働者代表楢崎猪太郎等の諸氏が出席し、左の議案を審議した。

第八回會議
一　渡航移民監督制度簡易化に關する條約案（成立）
一　移民渡航路の通譯及管理婦に關する勸告案（成立）

第九回會議
一　海員雇傭契約條項に關する條約案（成立）
一　海員送還に關する條約案（成立）
一　海員に適用せらるべき規律及刑罰に關する條約案（不成立）
一　海員の勞働條件監督の一般原則に關する勸告案（成立）

其の他數箇の決議案及勸告案が議決されたが、就中「海上勞働時間制を次の會議特別總會に上程することを理事會

に要求し、併せて本件を次回聯合會議委員會に附議せんことを要求す」なる決議案が勞働者側より提出され、政府代表多數の支持によつて可決されたことは、第二回會議以來最大の問題たる八時間勞働制の確立に觸るる重要事項であつた。

蓋し此の頃に於ける勞働問題は、財界不況に因つて使用者側が漸次壓迫を加へんとするに對し、勞働者側は攻勢防禦の方策を採れるに似て、逐年深刻を加へ來り、世の關心を受くること最も深かつた。當局は此の風潮に鑑み夙に勞資協調の方策を案ずる處あり、震災直後に於いて船員職業紹介委員會の開催されたに際し、協同會案なるものを提出して先づ瀨踏みを試みた。卽ち第二回勞働總會の決議により國際條約と成り、現に海員掖濟會に依つて代行しつつある職業紹介事業を、勞資協調の共同會に經營せしめんと云ふに在つたが、協同會の行ふ事業中には「船員の待遇に關する事項の協議決定」なる項目あり、英國マリタイム・ボードに範を採れる團體協約權が伏在してをり、勞働者側の最も歡迎すべきものであつた。然るに當時掖濟會攻擊、職業紹介事業奪取に熱中せる勞働者側委員は他を顧るの遑なく協同會案に贊成せずして遂に第九回勞働總會に至つた。第九回勞働總會に於いて勞働者側の意氣揚れると呼應して、職業紹介事業問題は俄然火の手を强め來り、政府、使用者側、勞働者側及海員掖濟會を渦中に卷き込み、騷然たる事態を醸した結果、時の遞信大臣安達謙藏氏自ら衝に當つて解決を試み、遂に大正十五年十二月二十四日船主協會、海員協會及海員組合を構成分子とする海事協同會を組織し、政府之を監督補助することとなり、四月より日本海員掖濟會に代つて職業紹介事業を開始した。

斯かる勞資協調の使命を帶びたる協同會も、當初に於いては單に職業紹介に力を注ぐものの如く、昭和二年五月日本郵船會社の司厨部員が待遇改善其の他を叫んで爭議を起し世の視聽を集めたに際し、何等の發動をなさなかつたが、翌三年六月使用者側の壓迫に耐え兼ねたる各社普通海員は、最低賃銀の制定なる大目標を揭げ、ゼネラル・ストライキを呼號して立つに至り、事態大混亂を招かんとするに際し、俄然協同會の本質を發揮するに至り、仲裁委員會を設けて調停に當らしめ、遂に圓滿なる解決を得るに至つた。此の最低賃銀の制定は、我海事史上特筆さるべき事項にして、續いて高等海員のそれに及び、海上勞働問題に對する協同會の貢獻茲に燦然たるに至つた。

第五款　海員失業時代

斯かる間に海運界の不況は逐年惡化の傾向に在り、海員問題も亦漸く苦悶を加ふるものがあつた。昭和四年十月ゼネヴアに於いて第十三回國際勞働會議開催せられ、海上勞働問題を議するに至つたので、我國より政府代表淺野平二、使用者代表上谷績、勞働者代表濱田國太郎の諸氏を派遣したが、(一)船內勞働時間に關する件、(二)傷病海員の保護に關する件、(三)港に於ける海員の福利增進に關する件、(四)船舶職員の最低資格要件に關する件等を審議し、いづれも各國政府に諮問すべきことに決議されたに過ぎない。併し之等議案の趣旨に就いては必ずしも否定的ではなく、我國に於いても海上勞働條件の改善に關して相當の努力が拂はれた。其の一は昭和三―四年の帝國議會に提出された船員保險法案で、保險料負擔の割合について異論相次ぎ、遂に一應撤回さるるに至つたが、之勞働會議決議の(三)に關聯するものであつた。昭和四年三月に於ける船舶職員法の改正で、新船舶職員法に在りては、(一)免狀の種類を整理したること、(二)船舶職員の定員を增加したること（例へば大型船に於いて船長、一等運轉士、二等運轉士、機關長、一等機關士の五名なりしを更め

三等運轉士、二等機關士、三等機關士をも加へたり)、(三)旅客船と非旅客船との區別をなしたること、(四)機關部の定員は機關の馬力に依ること等、時代の趨向に順應する改正が多かつた。

昭和五年に入るや金の輸出禁止解除に伴ひ、貿易の萎縮、爲換相場の激騰等により、海運界は不況深刻を極め、事業の前途暗澹たるに至つた。繫船、減配整理等相次いだ結果、海員の失業急速に增加し、陸上に於いて生計の方法を有せざるため、悲痛なる叫びを擧ぐるに至つた。今試みに昭和四年以降數年間に於ける失業船員の狀況を見るに、

年別	高級船員（月平均）	普通船員（月平均）
昭和四年末	七八九（八八〇）	二、三二三（二、三五五）
五年末	一、二九六（一、〇五四）	三、四四七（三、〇一五）
六年末	一、八二八（一、五七七）	四、一四六（三、五四〇）
七年末	一、九一四（一、八九二）	三、三二四（三、六八七）
八年末	一、七〇四（一、七五〇）	三、〇八〇（二、九九一）
九年末	一、四六〇（一、四九六）	二、六二七（二、五八〇）
十年末	一、一〇五（一、二六六）	二、六二九（二、七五六）

となつてをり、海事協同會其の他の船員職業紹介機關が鋭意努力したるにも拘はらず、事態の緩和を見るを得ず、年々就職未濟者增加し（次表參照）所謂恒久的失業船員の輩出を見るに及んで、失業防止のため新船員の流入を調節乃至は阻止すべしとの聲頻りに起り、披濟會に於ける水火夫養成員數の如きも、昭和五年度以降急激に制限減員するに立ち到る等、寔に寒心すべき狀勢を示した。

船員職業紹介成績（無料）

年別	求人數	增減	求職數	增減	就數職	增減	就職未濟數	增減
昭和四年	二四、五三〇	減 一、一四三	五二、五八四	增 一二、八三二	二四、〇二三	減 一、二五七	三、五五三	增 二、二九三
五年	二〇、五一七	同 四、〇〇三	七三、九一五	同 二一、三三一	二〇、一五一	同 三、八七一	五、三八三	同 一、八三〇
六年	一八、六一四	同 一、九〇三	三四、一九五	減 三九、七三〇	一八、三八七	同 一、七六四	六、七八七	同 一、四〇五
七年	一九、四七五	增 八六一	三三、一四七	同 九四八	一九、一八七	增 八〇〇	六、〇五一	減 六九六

而して、昭和五年十月遞信省に開催された臨時海運調査會は、不況の極點に在る此の窮境打開のためには、海運關係者全部の協力を必要とするとして、特に船主側に對しては「經營費の低減に努め、業界の維持、失業船員の續出を防止するため、船主相互間に於いて無統制なる競爭を防止すること」を、又船員側に對しては「此の際海員給料の合理的引下に關して適當なる方法を講ずること」を要望したのであつた。此の船員給料引下決議の具體的實施方法は海事協同會の處置に委されたが、船員側に於いても、海運界の現狀に鑑み大乘的見地に立つて不況突破に協力するの決意を定めて之に同意し、昭和六年一月の協同會委員會は、曩に協定せる標準給料の一時的引下げを斷行して、業界の維持に資することとした。

一、普通船員

(一)　水夫長、火夫長、賄長は月額金四圓

(二)　其の他は月額金三圓、但給料月額金十五圓以下の見習は除外

二、高級船員

(一) 給料月額金百二十圓以下の運轉士及機關士は月額金五圓
(二) 給料月額金百二十圓以上の運轉士及機關士は月額金八圓
(三) 總噸數一千噸以下五百噸以上の船長及機關長竝に乙種船長及甲種一等運轉士免狀受有者にして、總噸數一千一噸以上の船舶に於いて船長の職を執る者及一等機關士免狀受有者にして機關長の職を執る者月額金十圓

三、無線電信技士
(一) 給料月額金百二十圓以下は月額金五圓
(二) 給料月額金百二十圓以上は月額金八圓

之と共に遞信省は失業船員救濟費四十五萬圓を計上し、昭和六年三月帝國議會の協贊を得、直ちに海事協同會及日本海員組合の授職授產施設に對し、補助支給することになつた。爾來、此の失業船員救濟費は、昭和七年度に於いて五十五萬圓、昭和八年度に於いて五十萬圓を計上し、昭和九年度以降船員共濟施設補助金として存續することになつたのである。遞信省の斯樣な措置に依つて救濟し得た失業船員數は、其の延人員に於いて

年度別	高級船員（海事協同會授職施設）	普通船員（日本海員組合授產施設）	年度別	高級船員（海事協同會授職施設）	普通船員（日本海員組合授產施設）
昭和六年度	一四二、六〇二	四一九、〇四六	昭和八年度	一九三、八〇七	一六一、三一六
七年度	一九七、四八七	三〇二、一六八	九年度	一五〇、七〇二	九年度以降失業船員共濟事業として財團法人日本海員會館に引繼ぐ

の如き數に上つた。併し海員はなほ一つの試錬に直面せねばならなかつた。それは船舶改善助成施設の實施である。昭和七年九月非常時臨時議會を通過、同十月實施された船舶改善助成施設は、別に詳述する如く、當時其の苦痛の甚しきに惱んだ過剩船腹を整理して、深刻を極めた海運界の不況を克服し、然も新式優良船の建造に依つて他日の對外進出に備へんとする適切有效の良策として、海運界の全面的要望を充したものではあつたが、一面に於いて船腹の減少に因つて尠からざる失業船員を一擧に出すの餘儀なきに至つたのである。而して本施設に對して海員側は日本海運の健全なる發達を希求すると云ふ國家的觀點から「涙をのんで」贊意を表したが、既に多數の失業船員を擁してゐたところに、更に解體によつて新しく失業船員を加へることになつた。斯くては、船主及造船業者側が時局匡救豫算に依つて救濟されるのに對して不均衡を免れないので、海事協同會委員會に於ける勞資折衝の結果、船主側は日本海員組合及海員協會に對して「助成金による新造船總噸數一噸に付金二圓五十錢の割合を以て新造完了助成金受領後失業船員救濟費として寄附すること」として船員側の要望に應へた。

斯樣に海員の失業時代の深刻化するところ、新海員の募集養成調節問題の起るは必至の勢ひであり、普通船員の養成調節に就き、拔濟會に於ける水火夫養成制限のことは上述の如くであるが、高級船員に就いては更に憂慮すべきものがあるのに、新規學校卒業生が年々輩出し、失業狀勢に一層の拍車をかけるため、學校入學者制限の輿論轟々たるに至り、遂に各官公立商船學校は昭和八年四月以降の入學者を約半減することとなつた。

顧れば、明治維新以來海員の供給不足に苦しむこと二十餘年、漸く自給自足を得て安定の位置に在ること又二十餘年、玆に測らずも歐洲戰亂に槿花一朝の夢を現出した後は、海運界未曾有の不況に遭遇して、滔々たる海員過剩に海員は鍛錬時代とも云ふべき受難期に直面するに至つたのである。

第四節　準戰時體制下の海員

第一款　滿洲事變前後の海員

第一項　海員の勞働組合運動

上述の如き海運界の不況は、一般產業經濟界を襲つた世界的不況の深刻化に伴ふものであつた。されば、未曾有の勞働不安は、單に海上勞働界に於ける現象であるに止まるものではなく、各種產業企業を全面的に襲つたのであり、何れの業種業態たるを問はず、解雇者の續出、賃金の低下、不拂、或は賃銀雇傭制度の變更となり、勞働者は極度に失業の不安と既得勞働條件の低下等に惱まざるを得なかつた。斯くて、勞働者は必至に所謂資本の攻勢に對する反對鬪爭を展開するの餘儀なきに立ち到つた。併し、海上勞働界は陸上の勞働組合戰線の四分五裂の狀態と趣を異にして、既に殆ど日本海員組合、海員協會、日本港灣從業員組合聯盟等に統一せられ、相互聯絡して統一的行動に出つつあつたのであるが、止まる處を知らざる勞働不安の打開のため、單一產業別組合結成の要望熾烈なるものあるに至り、且つ日本海員組合は海上戰線統一完成を機として更に陸上勞働組合戰線統一へ進出せんと企て、遂に昭和六年日本勞働倶樂部を結成するに至つた。

此の日本勞働倶樂部の成立は、

第一　海員側のイニシアティヴに依つて成立を見たる點

第二　倶樂部の構成範圍を、

(一)　健全なる勞働組合主義を以て指導精神とし、共產主義、無政府主義、ファッシズム等の指導精神に反對するもの

(二)　國際勞働機關に反對せざるものとし、實質的には所謂右翼及中間派組合たる日本海員組合、日本勞働總同盟、日本勞働組合總聯合、官業勞働總同盟、海員協會、日本勞働總聯盟、日本造船勞働聯盟及全國勞働組合同盟を打つて一丸とするもの

の大同團結である點に於いて、我國勞働運動史上特筆するに足るものであつた。

日本勞働倶樂部は其の後日本港灣從業員組合聯盟及日本製鐵勞働組合聯合會の二組合の加入を見更に組織が擴大すると共に、其の活動に於いても、(一)自主的勞働組合法、勞働協約法の調査立案、(二)失業對策、勞働時間、最低賃金等の問題に關する調査研究、(三)第十六回國際勞働總會勞働代表の人選、(四)同一工場内に竝存する同種又は類似勞働組合の整理申合せ、(五)金輸出再禁止に對する反對決議、(五)政變時に於ける行政官の地位擁護に關する陳情等、極めて廣汎に亙り、大同團結の力に依つて勞働者の苦況を脫却せんとするものであつたが、又同時に資本家に對する態度としては徒に鬪爭を激發することの却つて勞働者の現實の生活上不利なるを思ひ、寧ろ時に資本家と協同するの穩健なる策を執つた。船質改善助成施設實施に對する日本海員組合の協力態度の如きは其の顯著なる例と云ひ得るであらう。

併しながら、斯樣な產業協力にも自ら限界があり、階級對立の觀念は右翼勞働團體に於いても依然墨守せられた。

而して之等團體は勞働者階級の國際的聯繫を重視し、日本勞働俱樂部の設立に方つても、國際勞働機關に反對せざることを強調したのであつた。事實日本海員組合は昭和五年アムステルダム・インターナショナル系の國際運輸勞働組合聯盟（I・T・F）に加盟し、昭和六年九月にはI・T・F主事エド・フィンメンを迎へたことであつた。

以て來朝したI・T・F主事エド・フィンメンを迎へたことであつた。

斯かる處に昭和六年九月十八日滿洲事變が勃發し、其の進展する處遂に滿洲國の獨立（昭和七年二月一日）となつた。此の事變の勃發は支那に於ける排日運動を激成し、本邦船の支那沿岸寄港を不能ならしめたのみならず、日貨の排斥、在支日本人に對する各種の壓迫等相繼ぎ、翌七年一月二十九日上海事件を誘發するに至つた。對外的に斯く重大なる事件の引き續く處に、國內に於いても經濟界の不況に因る國民生活の不安、所謂五・一五事件の突發に因る政治的危機等正に非常時的相貌を呈するに從つて、そこに國家主義的思想を喚起したのであつた。斯くて勞働組合に於いても、日本主義乃至國家社會主義を標榜する者生じ、ファッショ的傾向の續發を促がしたが、海上に於いては、英國の金本制停止に因る磅爲替の暴落及事變に伴ふ對支海運の崩壞等應接に遑なき打擊に逢ひ、之が對策に腐心せざるを得ず、海員としても、陸上の國家主義的氣運にも拘はらず、依然として從來の「健全なる勞働組合主義」を揭げる社會民主主義的立場に立つて、專ら失業對策、生活不安の除去に沒頭したのであつた。されば、當時日本海員組合に依つて主張された大連汽船の日支船員交替問題の如きも、時局の刺戟に因るものとは云へ、やはり失業對策として提唱されたものであつた。

斯くて日本海員組合及海員協會の二大勢力を、其の重要なる構成團體とする日本勞働俱樂部は、其の運動の

歩を進むると共に所謂「健全なる勞働組合主義」の徹底に力め、七年九月二十五日には「共產主義ファッシズムの政治鬪爭の動員機關化の方針に反對すると共に、サンヂカリズム乃至無政府主義の經濟的直接行動禮讚の思想を排す」る「健全なる勞働組合主義」を標榜して日本勞働組合會議を結成した。參加組合は設立當時日本海員組合、日本勞働總同盟、官業勞働總同盟、海員協會、日本造船勞働總同盟、日本製鐵勞働組合聯合會、日本港灣從業員組合聯盟、全國勞働總聯盟、東電從業組合であつた（日本造船勞働聯盟は創立直後脫退）。其の組合員數は我組織勞働者の半數以上に上り、反資本主義、反共產主義、反ファッシズムなる三反主義の旗幟の下に、益〻「健全なる勞働組合」なる指導精神の徹底に努め、左翼勞働組合を排擊すると共に日本主義的乃至國家社會主義的組合のファッショ的傾向に對して極力反對運動を展開し、爾來長く社會民主主義の牙城となつたのであるが、日本海員組合及海員協會なる海員の二團體が其の最大の構成團體として活躍したことは特に注目に値ひするであらう。

第二項　海員團體の經濟運動

海員の經濟運動に於いても昭和七年上半期迄は、相次ぐ經濟界の重壓に依つて、（一）待遇維持、（二）賃金値下反對、（三）解雇反對等の必死の防衞的爭議が多かつたが、恰も船舶改善施設が緒に就いた當時より、俄然圓價低落に伴ふ輸出增進の傾向顯著となり、遠洋出動の邦船の採算有利となりしため、昭和七年下半期に於いては局面俄に好轉し、それにつれて、海員側の態度は漸次守勢的防衞より、積極的待遇改善要求に轉ずることとなつた。尤も海運界の久方振りの好轉によつて、船主側に於いても、例へば曩に減額せる最低給料制を自發的に復活すべきことを提議する等——昭和七年十二月海事協同會委員會決議、八年三月一日より實施——理解ある態度を示したので、概して海上の勞働事情は

小康を保つたのであつた。次に最近四年間の海員團體の爭議狀況を揭げておかう。

年次	爭議件數	關係船員數	關係船舶數	爭議態樣			
				改善	維持	其他	罷業怠業	停船
昭和五年	四七	一、五六八	九〇	九	一九	一九	四	五
六年	五八	一、七五八	三五〇	三	四四	二	九	三
七年	二五	一、八〇四	七九七	六	七	一二	五	二
八年	一八	一、二七九	七九八	八	三	七	三	二

卽ち、爭議は一般勞働界の趨勢と軌を一にして、海上に在つても件數に於いて昭和六年の五十八件を最高として、昭和七年は二十五件、昭和八年は十八件と激減し、罷業怠業に於いても、停船に於いてもそれぞれ漸減の方向を辿つたのであるが、爭議態樣が待遇維持を原因とするものより、待遇改善要求に基くものに移る傾向を示したことは、久しく守勢的であつた海上勞働者が漸く攻勢的態度を執るに至れるものとして注目されよう。尙、此の間に於ける爭議として尼ヶ崎汽船爭議は特に深刻であつた。昭和七年十一月十四日、尼ヶ崎汽船部の海員は、日本海員組合の統制下に、最低給料の確立、食料の改善、年二回の賞與支給、勤續手當復活の四箇條の要求を提出して爭議を開始し、大阪に在る運輸丸、赤城丸、秀吉丸、白濱丸、大洲丸、三德丸、下關入港中の大榮丸、船運丸、一心丸、唐津入港中の第一太湖丸等總停船となり、船主側海員側兩々讓らず、遂に大亂鬪の不祥事を惹起し司直の手を煩はすに至つた。斯くて、海員組合幹部以下乘組員十一名が艦船損壞業務妨害罪を以て起訴され、體刑を以つて處斷された。斯かる犧牲者を出したことは、我國海上勞働運動最初のことで、船員側に異常な衝動を與へたが、亂鬪を契機として双方反省の色を示し爭議は一擧船員に有利に解決した。

第二款　海上勞働戰線の混亂

第一項　日本海員組合の內紛と新日本海員組合の創立

海上勞働界は陸上が組織の分裂と混亂とを事としてるるのに對して、顯著なる特色を有する。卽ち、高級船員普通船員の大部分が、それぞれ海員協會及日本海員組合の二大組織に吸收され、それが兩々相提携して勞働者の立場を主張し、其の統制の强力を誇つて來たのである。殊に日本海員組合は、大正十五年の創立以來年を重ねるに從つて强大化し、昭和七、八年頃には九萬を超ゆる組合員を擁して、友誼團體たる海員協會をも其の勢力下に納め、其の强大な實力を背景として、日本勞働組合會議の指導勢力となつて陸上勞働團體の戰線統一に乘り出すなど、海上勞働は固よりも、我國一般勞働界に君臨するの觀を呈したのである。

併し、危機は總じて旺んなる時代に胚胎する。日本海員組合長濱田國太郎は、昭和二年十月初代組合長楢崎猪太郎の後を襲ふや、日に月に增加する組合の實力を背景とし、其の放膽なる奇智と一流の押しを以て縱橫の活躍をなし勢威隆々たるものを示したのであるが、組合の危機は正に其處に胚胎したのであつた。否、ひとり組合のみならず、全海上勞働界を擧げて混亂と紛爭とに陷入れた禍因が內燃しつつあつたのである。紛爭は先づ海員協會から始まつた。昭和八年十月、次期役員の改選を繞つて紛議が生じ、超えて九年一月の協會定期總會は十一會（公立商船學校出身者の組織）竝に選擧對策聯盟所屬船員の現幹部排擊氣勢に依つて混亂に陷つた。紛爭は漸次惡化の一途を辿り、反幹部派の

幹部派告訴に至つて最高潮に達したが、海員協會の紛爭は、同時に又、協會幹部に強力なる影響を及ぼしつつあつた日本海員組合長濱田國太郎に對する反感の現はれであると見られる。斯くて、海上勞働界の混亂は海員協會に止まるものでなかつた。海員協會に於ける紛爭は、九年五月尾崎常務理事の退職に依り小泉秀吉其の後を襲ひて會長に就任し、爾來淺田海事部長始め關係者間に於ける妥協斡旋に依り、同年九月舊幹部派の尾崎、都竹兩理事、聯盟派の佐藤理事が各〻引退し、同時に告訴を取下げ、聯盟は解消し、一應解決したのであつた。併し、日本海員組合の紛爭は遂に組合の分裂を結果し、のみならず其の對立は關係船主、官廳に迄累を及ぼすに至る深刻極まるものであつた。

日本海員組合の紛爭は濱田國太郎と赤崎寅藏の對立に端を發する。赤崎寅藏は組合組織部長として著々と勢力を扶植し、其の聲望は濱田組合長に迫るものがあつたが、其の勢力の增大と共に次第に黨中黨を樹て獨斷專行の振舞多く、日本海員共濟會解散問題、輸入船問題、國際汽船會社に於ける待遇改善問題、海事協同會に於けるボーレン暴行事件等を繞つて、漸次兩者の對立深刻となり、赤崎が郵船屬員協會に對し勢力を扶植せむとするに及んで、遂に內紛は表面化し、八年九月赤崎は其の職を追はれるに至つた。赤崎の組織部長辭任に依つて、一應平靜化したかに見えた紛爭は九年一月の海員協會總會の紛擾及同年二月の海員組合に於ける東洋新聞社員の暴行事件を契機として、組合評議員會が赤崎の除名を決議するに及んで再燃し、赤崎系は從來の自重的態度を棄て挑戰的態度に出づるに至つた。斯くて不正問題暴露告訴、暴行、亂鬪、除名といまはしき事件相次ぎ、赤崎系は九年七月革正同盟なるものを組織し、授產所に於けるアイドル・システムを暴露する一方組合費の船內積立を策して幹部派に對抗するに至つた。革正派は、組合幹部の當初の豫想を裏切つて、其の後著々勢力の擴張に腐心し、先づ九年九月海友俱樂部の組合分離に成功したのを初めとして、同年十月商船屬員俱樂部が組合を分離し、郵船屬員協會も亦長崎丸機關部普通海員の革正運動贊成、組合費船內積立決議事件以來動搖の色あるに至り、更に革正運動の蔭にあつて策謀し來つた赤崎寅藏、那賀源三郎が公然運動の表面に乘出すに及んで、革正派の氣勢大いに揚つた。茲に於いて組合としては幹部派勢力の維持のために何等かの擧に出でざるを得ない破目に陷り、其の結果は九年九月の海事協議會に對する脫退通告、それに引續く對郵船、商船、近海郵船三社待遇改善要求、海事協同會に對する組合除名者の職業紹介禁止要求、大阪商船會社所屬船瑞穗丸外數隻の停船問題、組合費船內積立を繞つての海員下船問題等各種の形をとつて現はれ、隨所に兩派の暴力的衝突等の不祥事件相踵いで起つた。斯くて、紛擾は組合內部に止まらず、其の影響は明かに第三者にも及び、海運界全體が陰慘な空氣に覆はれるに至つた。

此の期間に發生した爭議のうち組合の內紛に基因するものの主要なる若干を摘錄しよう。

船名	船種	船主	隻數	船員數	原因	結果	罷業の有無	場所	發生年月日解決同
汽船銅山丸	所有船舶全部	日本郵船近海同大阪商船	約二五〇	約一、〇〇〇	日本海員組合	主謀者竝に關係團體名	發生年月日解決同		
橋本汽船	一	一	一	一	日本海員組合	海員組合費船內積立の主謀者たる油差の商法五八二條に依る雇止に反對	罷業の有無	場所	九、九、一七九、九、二三
	所有船舶全部	日本郵船近海同大阪商船	約二五〇	約一、〇〇〇	屬員待遇改善要求	大體に於て船員側に有利に解決す	一部罷業	神戸	九、九、三九、九、二七
					病氣の事由に依り雇止			横濱大阪幡八	
					無				

汽船瑞穂丸 長江丸 香港丸 董丸 大信丸 大智丸 那智丸	大阪商船	七	約三八〇	日本海員組合	九、一〇、二九 九、一〇、二九	會社の日本海員組合に對する態度並に待遇改善要求條項不履行に對する不滿	會社に於いて善處を約し解決	罷業及怠業	神戸 飾磨 別府 多度津 勝浦
汽船第十四小野丸	小野商事	一	二〇	日本海員組合、日本海員組合革正同盟	九、一二、二 九、一二、五	機關部普通船員の亂鬪事件に端を發し機關長の下船要求	船長の引責下船に依り解決	無	大阪
汽船大壽丸	大家船舶部	一	二三	日本海友倶樂部若松支部	一〇、四、九 一〇、四、一二	海員組合革正派に屬する普通海員二〇名が海員組合幹部派たる水夫長外二名を排斥	門司海事部の調停に依り鎭靜	停船十四時間	若松
汽船しあとる丸	大阪商船	一	約五〇	商船屬員倶樂部常德千代松	一〇、五、一三 一〇、五、一三	商船屬員倶樂部の內紛に關連し君城派普通海員より互助會派油差外二名を排斥	會社側の鎭撫に依り現狀のまま二航海繼續に諒解	停船四五分	神戸
所有船舶全部	日本郵船	八六	約六、〇〇〇	日本海員組合	一〇、五、一五 一〇、五、三〇	昭和九年九月に協定したる普通船員待遇改善の即時實施要求	互讓に依り妥協成立	無	東京

組合に於ける內紛が斯樣に第三者に迄迷惑を及ぼすのみならず、組合內部の統制力の弱まる結果は、多年絕大の犧牲を拂つて築き來つた海上勞資協調主義を傷けるの虞すら生ずるに及んで、之迄事態の推移を靜觀しつつあつた遞信當局も、積極的に紛爭解決に乘り出すこととなつた。斯くて、遞信當局は金比羅山寄附金及授產施設に於けるアイドル・システム等の告訴問題の取調べに當れる神戸地方裁判所檢事局、竝に兵庫縣當局との緊密なる連絡の下に、而して特に兵庫縣當局を調停斡旋の當事者として、種々和協工作に努め、幾度か調停失敗の危機に逢著するの迂餘曲折の末、遂に濱田組合長の引退に依つて昭和十年一月下旬和解成立に漕ぎつけることを得た。勃發以來一年有半に亙る深刻なる紛爭も一應表面的には解決を告げるに至つた。併し、紛爭の實質的解決卽ち和解諸條件の實行については容易でなく、殊に一旦引退を宣言せる濱田組合長が、革正同盟一派が公然自派の勝利を揚言して幹部派に對する惡聲を絕たざるのみならず、依然組合費船內積立を續行するに憤慨して、突然辭意を飜して兵庫縣警察當局糺彈の聲を放つ等のことあつて、前途は暗澹たるものであつた。濱田組合長は直ちに其の非を覺つて辭任し、堀內長榮、米窪滿亮をしてそれぞれ組合長副組合長に昇格せしめたのではあるが、革正派は濱田の此の爆彈宣言により、和解條件は既に破棄せられたりと號して、再戰を聲明するに至つたので、條件の實行の如きは兩派共に期待し得ず、大阪商船屬員倶樂部の紛爭の如き兩派の對立はやはり解消しなかつた。斯くて、革正派は和解成立後に於いても組合に復歸せず、十年五月二十日に至つて別に日本主義を揭げて新日本海員組合を結成し門司宗太郎を組合長に推した。其の後告訴問題、停船問題、立合演說、暴行亂鬪等が繰返されたばかりでなく、其の間兩組合に於いて競爭的に待遇改善を要求したので、船主は少からざる脅威を感ぜざるを得なかつた。

第二項　川崎汽船爭議と新舊組合の對立に因る爭議の激發

日本海員組合（舊組合）と新日本海員組合の對立に因る海上勞働界の不安は、川崎汽船株式會社の爭議に於いて最も深刻化した。昭和十年九月二十四日舊組合は食料費增額と退職手當制の確立の二項目につき川崎汽船株式會社に嘆願書を提出したが、其の態度は比較的協調的であり愼重調査研究すべしとの會社側の誠意に信賴して靜觀しつつあつた。一方新組合も亦十月八日食料費增額、退職手當の增額に付嘆願書を提出したが、會社側の回答を待たず十月二十六日之を改めて待遇改善要求とし、然も十一月二十日迄に回答を求める旨を附記して提出したが、會社側では現在相當の收益を擧げつつあることは事實としても、船價償却等に充當する處多く現に無配當の狀態にあるを以て、組合側の要求を容るる餘地なしとし强硬なる態度に出たので、十一月二十日交涉決裂遂に爭議化するに至つた。斯くて川崎汽船會社所屬船舶にして新日本海員組合の勢力下にあるもの八隻（蘇格蘭丸、榮丸、鹿山丸、大明丸、ちやいな丸、おれごん丸、明大丸、昌福丸）は、直ちに停船罷業に入つたが、之に對する會社側の商法第五百八十一條又は第五百八十二條による雇止公認申請を繞つて爭議は擴大惡化し、新組合側は「罷業權の擁護のため」と稱して社外各船のゼネストを敢えてするに至り、停船し又は停船準備をなしたるもの三十一隻の多きに上り、物情騷然たるものがあつた。此の間に介在して新組合を支持する日本無線技士會、眞心青年同盟其他右翼團體の策動あり、船主協會亦同情罷業の決行によつて平靜ならざるに至つた。加ふるに舊組合は罷業船員の雇止に對する海事部の措置を是認しつつ、川崎汽船との團體協約を云爲して會社側及新組合を牽制し、社外船主の要求あらば交代船員を自派より派遣すべきことを宣明した。情勢は斯やうに錯雜紛糾し、其の後兵庫縣當局の警告によつて社外船に對する停船指令は之れ解除したけれども、川崎汽船所屬船舶十二隻は依然停船を繼續略ゝ一旬の長きに及び、十一月二十八日漸く勞資間の協調成つた。斯くて昭和三年の社外船總罷業以後に於ける最大の爭議たる川崎汽船爭議は一應落著したが、もともと爭議自體が新組合の勢威を誇示して、獨立の勞働團體たることを一般に承認せしめるの意圖を以て決行されたのであつたので、爭議勃發直後に行はれた新組合の海事協同會加入申込問題をまづ解決せねばならず、新舊組合の感情的對立も愈ゝ惡化するに至つて、海上勞働界の不安は、本邦海運產業の發展を阻害する處すらあることとなつた。

次に新組合設立以後、直接新舊組合の對立に基因する爭議を表示しよう。

船種名	船主	隻數	船員數	主謀者竝に關係團體名	發生年月日 解決年月日	原因	結果	罷怠業の有無	場所
汽船 海祥丸	八馬汽船	一	三七	新舊兩海員組合	十年五月六日 十年五月七日	火夫長の補充人選に際し新舊兩組合派海員對立抗爭	船長交代し兩派海員全部解雇したる後舊組合員のみ直ちに再乘船せしむ	罷業（七日）	横濱
汽船 吉野丸	近海郵船	一	約五〇	新舊兩海員組合	十年六月初旬 十年六月十三日	組合費船內積立問題を繞り船內新舊兩海員組合對立紛糾	新組合派海員を下船せしめ舊組合派を以て補充し鎭靜	停船（三時間餘）	神戸
汽船 明元丸	明治海運	一	四	新舊兩海員組合	十年六月八日 十年六月十三日	舊組合派の機關部倉庫番と新組合派機關部三名との亂鬪に端を發し船內紛糾	亂鬪關係者雙方下船により解決	停船（二時間半）	直江津