

382
248

海洋を制する者
女界を制す

著者



始



382

248

信託局
本館
大阪商會社
關

海洋の制と考
大里の制
著者

東京金沢町三丁目三番地

562

特232
509



欽川鎮夫著

海
事
讀
本

海
事
彙
報
社
發
行





序

海運の消長は國運の隆替に至大なる關係を有すること固より絮説を要せざる所に
して特に我國の如き地理的竝に經濟的狀勢に在りては海運立國の方途を確立し國家
經濟の伸張を期すべきは洵に緊切なりと謂はざるべからず、今や我國は世界三大海
運國の一に列し其の航權七海に普しと雖も廣く列國の大勢を通觀するときは未だ其
の整備改善を要すべき點鮮しとせず、官民協力一致國民的支援の下に大海運國とし
ての我國の地歩を確立すべきは焦眉の急務なりと信ず、然るに從來我國民動もすれ
ば海事智識を閑却し海運の重要性を認識せざるもの鮮しとせざるは極めて遺憾とす
る所なり。

此の秋創業二十周年を迎へたる海事業報社一本を纂して『海事讀本』と題し廣く海事思想の普及に資せんとす蓋し時宜に適したるものと謂ふべく國民必須の海事常識涵養に裨益する所鮮少なからざるべきを信ず。

茲に本書の上梓に際し之を江湖に推すと共に國民の海事に關する智識を深め以て我國海運の世界的發展に力を致されんことを切望するものなり。

昭和十二年十二月

遞信大臣 永井柳太郎

自序

海洋立國は四面環海の我大日本帝國發祥以來萬古搦ぎなき國是である。即ち神武天皇は「六合を兼ね以つて都を開き、八紘を掩ふて宇となさん亦可ならずや」と仰せられ、明治大帝は「遂には萬里の波濤を開拓し、國威を四方に宣布し、天下を富強の安きに置かんことを欲す」と宣せられたるが如き、何れもその御理想を拜察し得て餘りあるものである。

然るに偶々徳川幕府三百年の鎖國政策は、この建國以來の海國民をして徒らに猫額大の天地に踞踏せしめ、「習は遂に性を爲し」維新開國七十有餘年、世界第三位の海運國としての榮位を誇り得る今日に於ても尙且つ「板子一枚下は地獄」の思想が國民の頭腦に浸潤し、海を懼れ、海に遠ざかるもの多きは躍進日本の將來につて甚だ寒心にたへざる事實であつて、我等海事に絶大の關心を持つものにとつて、將に遺憾これに過ぎるものはない。

抑も海運の重要性に就ては今更贅言を費すまでもないことであるが殊に衣食住原料の殆んど全部を擧げて海外に仰ぎ、貿易の總てが船舶によつて運ばれる我國の如き入超國にあつては國際收支の均衡は獨り輸出の振興のみを以てこれを是正することの困難なることはもとよりであつて、茲に貿易以外の收入、就中年額三億數千萬圓に達する海上運賃収入の如きは國際貸借決済上に最重要の役目を果しつゝあるものである。而かも海運は

獨り國家經濟上に以上の如き絶大なる貢獻を爲しつゝあるのみならず、國防の第二陣として又重要な任務に服せることは過去日清日露兩戰役以降の戰時事變に際しての實績に徴するも明白であつて、現に今次の日支事變に於ても我皇軍の精銳が參支膺懲に連戰連勝赫々たる武勳を輝しつゝあることは、一に 大元帥陛下の御稜威と、忠勇無比の皇軍の奮闘の然らしむる所なることは勿論であるが、その反面に於て生命線を連絡確保する我商船隊の活動も亦看却す可からざるものがあることは周知の事實である。

不肖海運興國の信條の下に海事彙報を創刊して爰に二十周年これが紀念事業として二大著述を企て曩に海事要覽を著し、今亦爰に海事讀本を上梓する運となつた。その目的と内容は自ら異なるものもあるも海事思想普及の信條に出發せることはその軌を一にし、殊に本書に於ては將來の海國日本を奮負つて起つ可き第二の國民たる中小學程度の學生教育に従事せられつゝある教育家各位に不肖の微衷を訴へると共に海事教育参考の一端としてその座右に呈し、併せて一般國民の海事思想啓發に資せんことを念願としたものである。

抑も不肖の海に對する愛着は山村に生れ、而かも指呼の裡に瀬戸内海の絶景を望み、朝な夕なに去來する無數の船を眺め不知不識の間に深く腦裡に刻み込まれたものであつた。偶々學窓を出で、操觚生活に入り、大阪に於て海事記者として終始すること前後將に三十年、常に不羈獨立の筆陣を張つて天與の使命に只管精進し「國民よ海に目覺めよ」と叫び續けて來た。これ一に海運興國の根本が國民の海事思想の深淺に歸するが爲である。然るに今や内外の形勢は倍々非常時化し、我等は國運の進展、國防の完備は海運の發達整備に俟つ所一層

緊切なることを痛感せざるを得ないのである。

不肖淺學菲才江湖の一顧に値せざる一操觚者に過ぎざるも、國民の一員として耿々一片の赤心は、自己の天職と信する現在の境遇を倒到して報國の萬分の一を盡すを得ば満足と考へ、爰に機會を捉へ本書を著して世に問ふ所以である。

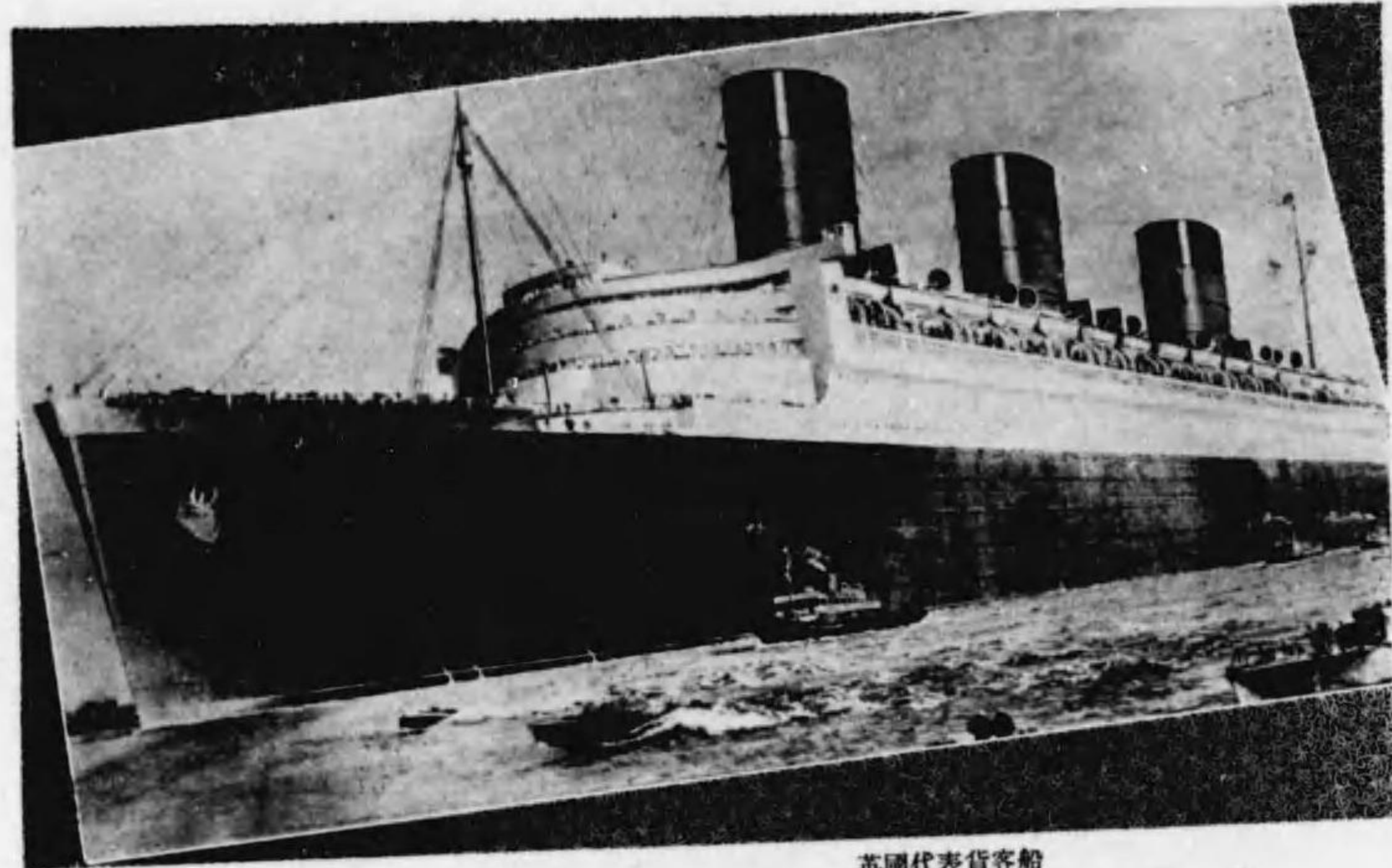
然しながら本書編纂の跡を振りかへつて見るに記述の範圍が甚だ廣汎に亘り、材料蒐集その他の爲め豫想外の時間と苦心努力を要し、爲めに稿を改めること數度、尙且不充分不完全の點も尠くない。不満足不充分の點は何卒御叱正御示教を賜り度いと希つて居る。

畢りに臨み本書の刊行に際し事務多端の折柄特に校閲の勞を賜りたる逕信省、日本郵船會社、大阪商船會社當局並に多大の援助を辱くしたる各方面諸賢に深甚の謝意を表する次第である。

昭和十二年十二月



畝 川 鎮 夫



英國代表貨客船
クキン・メリー 號
總噸數八一、二三五噸



佛國代表貨客船
ノルマンデー 號
總噸數八三、四二三噸

凡 例

一、本書は限られたる紙数を以つて一般國民に海事全般に亘る概念と海國民としての常識を注入す可く企圖したるものなるを以つて當業者その他の専門家よりすれば隔靴搔痒の感あらむも、自らその編纂の目的を異にするものなるを以つてこの點諒とせられ度し。

一、本書は第一編海洋に於て海洋なるものを地理的に、科學的に國防、經濟的に總ゆる視野から觀察し、第二編海運に於ては海運の發達課程より現狀に説き及し、更にこれに船舶、海運經營、海運政策その他を加へて海運の全貌を一目瞭然たらしめ、更に第三編に水産日本、第四編に皇國海軍を加へて海事萬般を網羅し、且以上各篇には別に上欄に夫々参考例題、卷末に海事用語解説を掲げて完璧を期した。

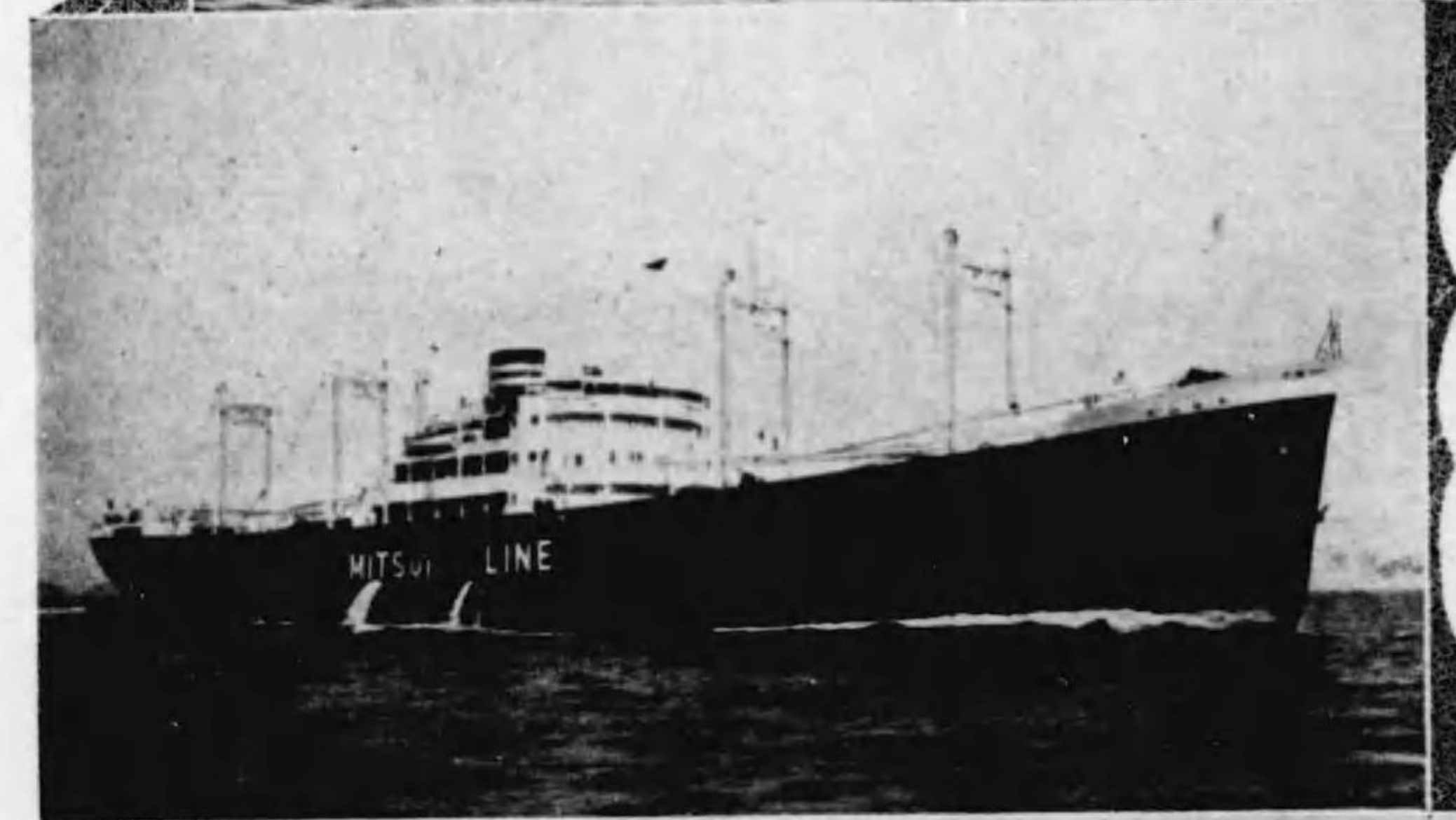
一、歴史的記述法に従ひたるを以つて書中の人名に對しては一切敬稱を廢し、又記事を簡明にする爲めに文章に何等粉飾を加味せざりし結果記述自ら生硬となりしを免れず。

一、記事中の統計年度及び各種引例時日は原則として昭和十二年六月末現在としたるも、材料並にその他の事情により前後したるもの尠からず。

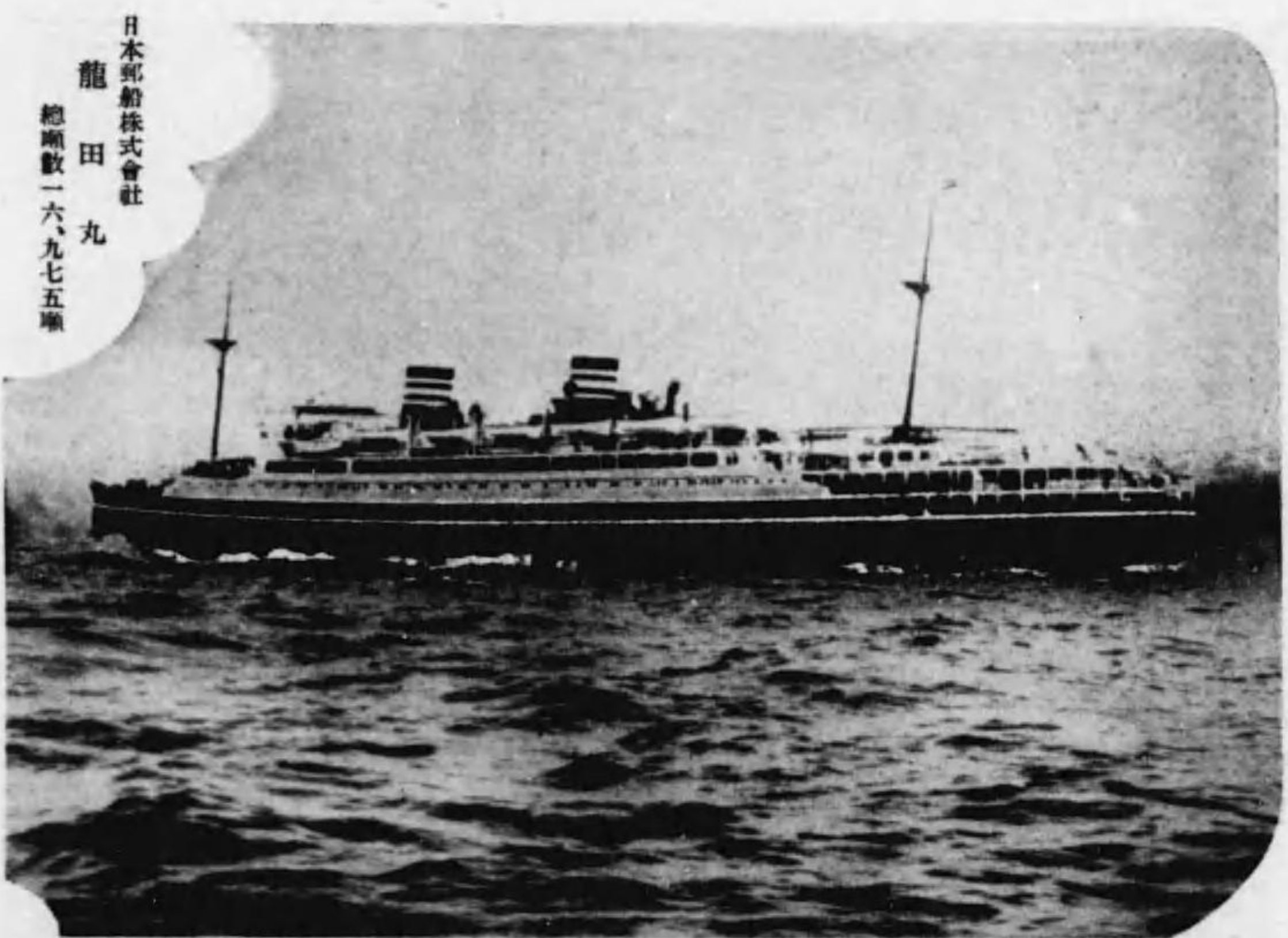
山下汽船株式会社
山彦丸
總噸數六、七九五噸



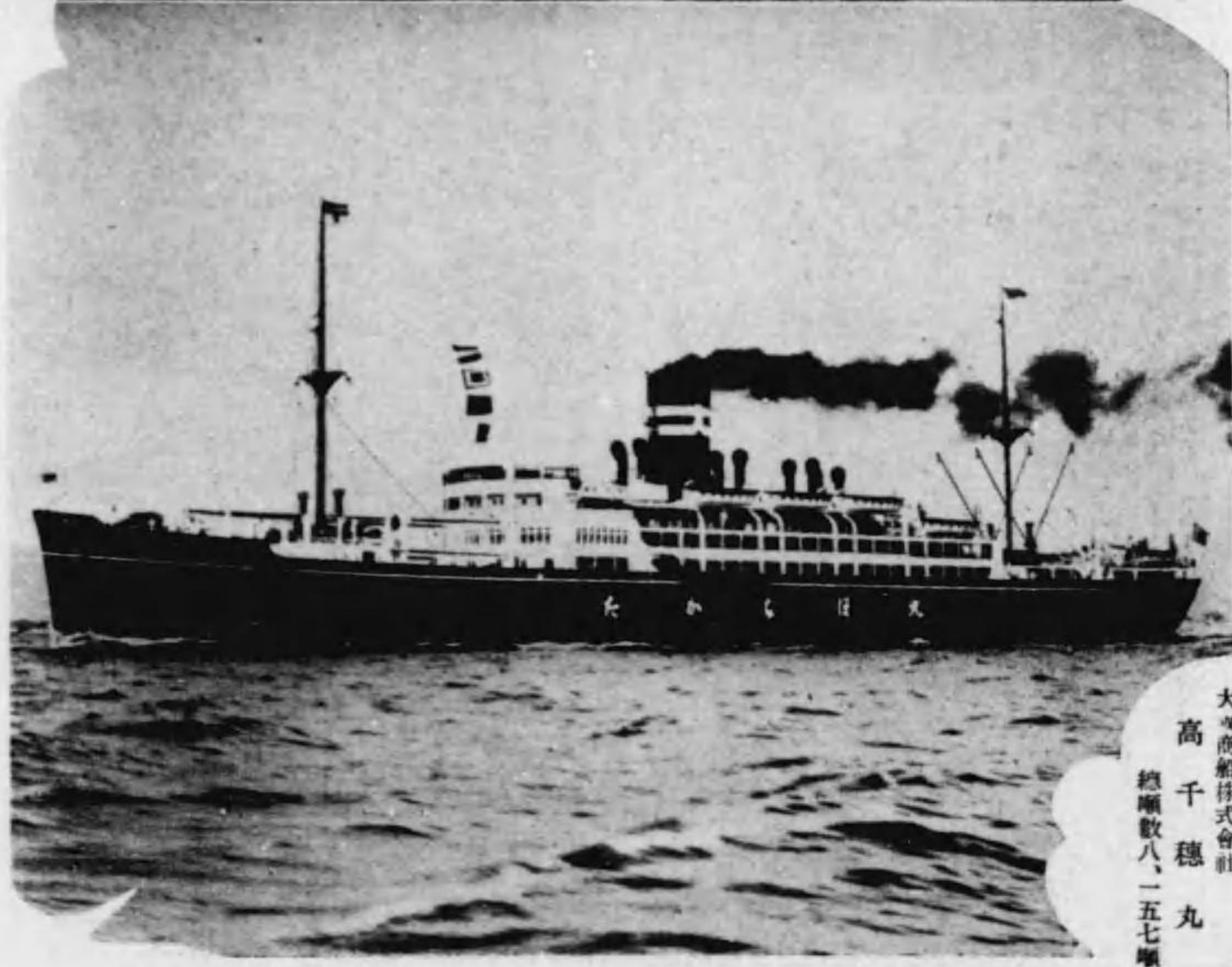
三井物産株式会社
有馬山丸
總噸數六、五五二噸



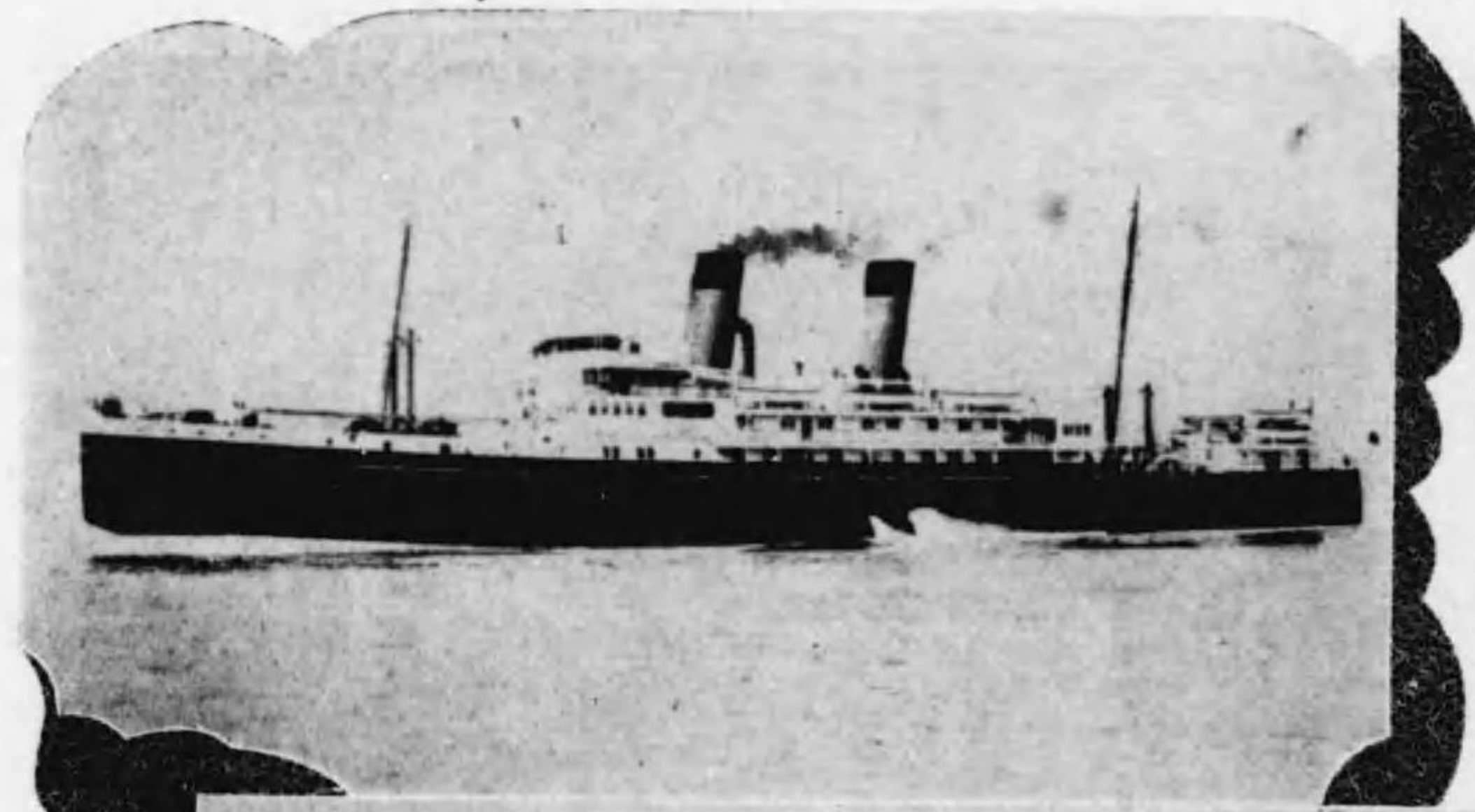
國際汽船株式会社
笠丸
總噸數六、八〇八噸



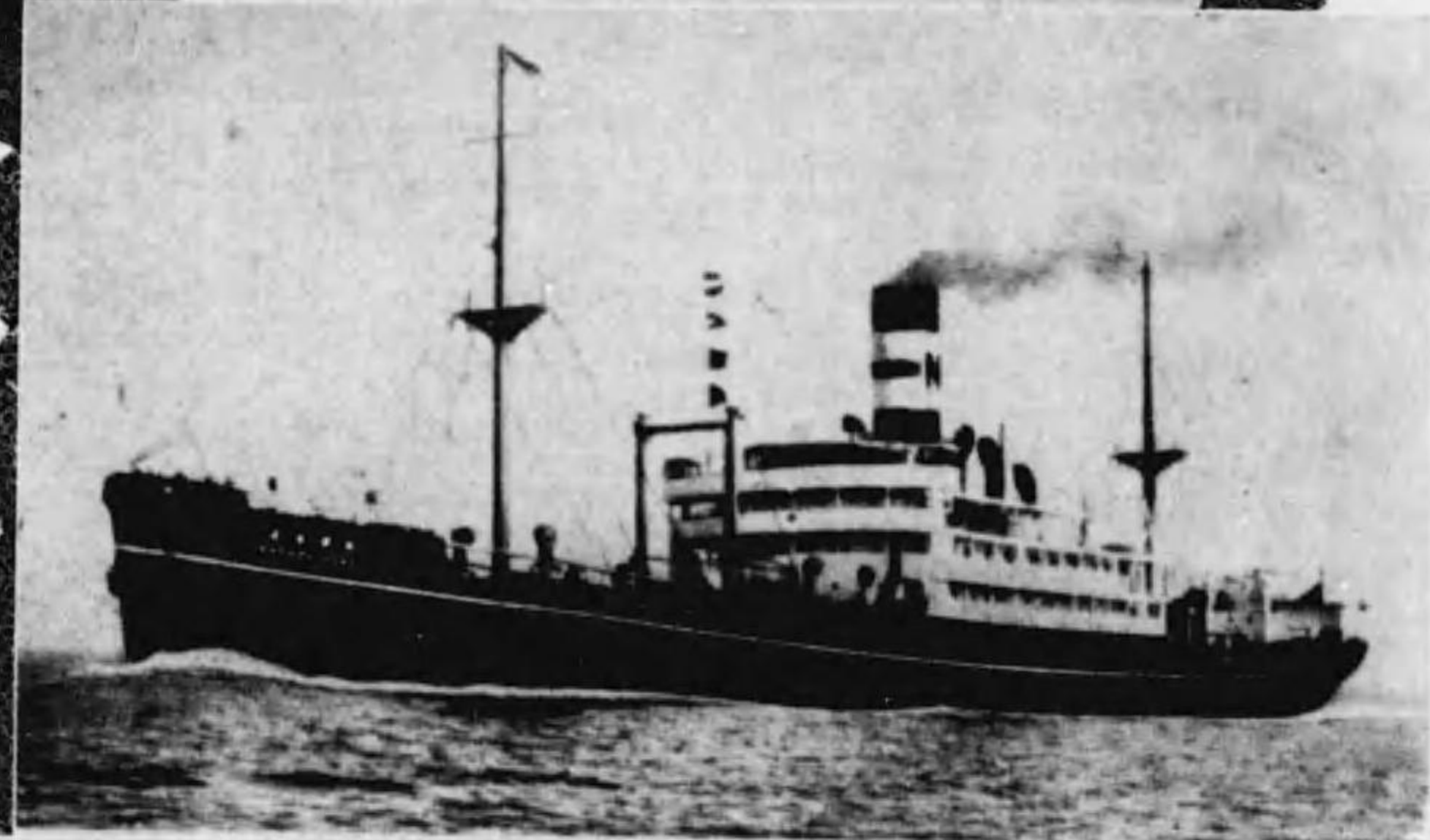
日本郵船株式会社
龍田丸
總噸數一六、九七五噸



大日本郵船株式会社
高千穂丸
總噸數八、一五七噸



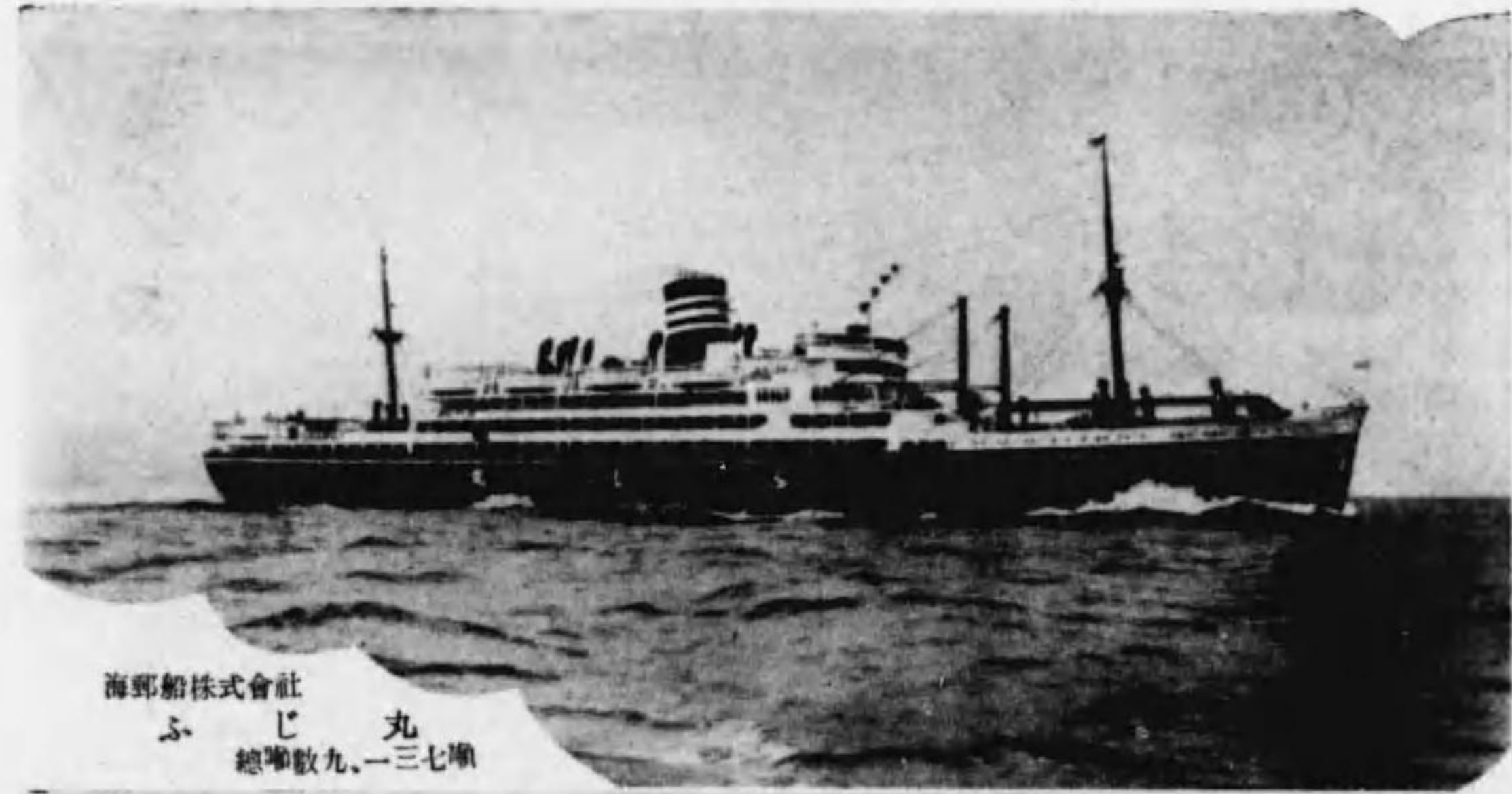
大連汽船株式会社
青島
總噸數四、〇一七噸



南洋海運株式会社
名古屋
總噸數六、〇五〇噸



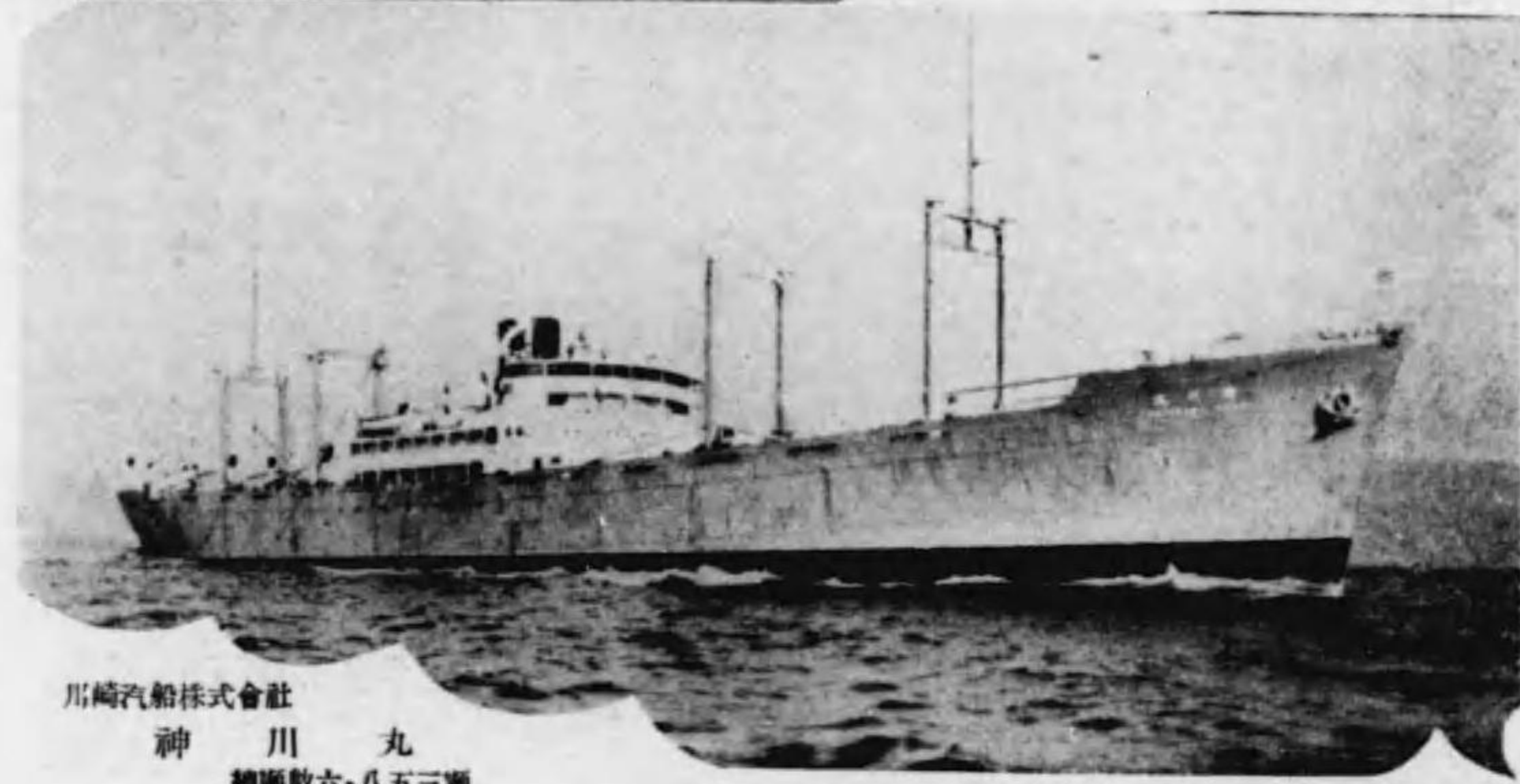
三菱商船株式会社
さんべ
どろ丸
總噸數七、二六八噸



海郵船株式会社
ふじ丸
總噸數九、一三七噸



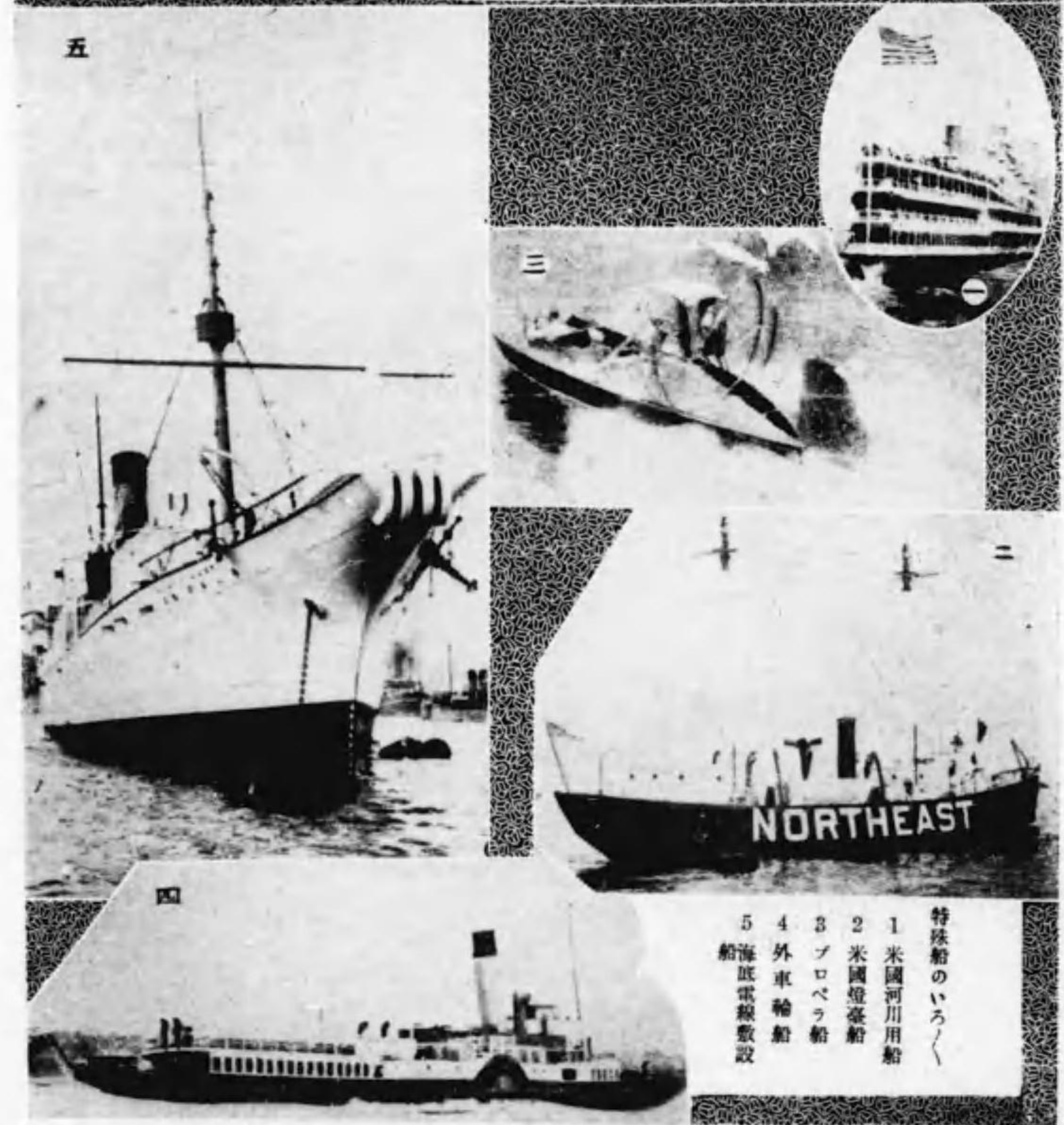
大同海運株式会社
高瑞丸
總噸數七、〇七二噸



川崎汽船株式会社
神川丸
總噸數六、八五三噸



北日本汽船株式会社
さいべりや丸 総噸數3462噸



特殊船のいろいろ
1 米國河川用船
2 米國燈臺船
3 プロペラ船
4 外車輪船
5 海底電線敷設船

海事讀本 目次

第一編 總 說

第一章 海 洋

第一項 海洋の一般

海洋の定義——海洋の分類——海陸の割合——海の深さ——海洋の起源——
海水の鹽分——潮の干満——潮流——海流——海洋の利用——海洋の感化

第二項 海洋の自由

海洋自由の鐵則——海洋の領域——海洋制覇の變遷

第三項 海洋の産業

海 運——海 産

第二章 日本は海國

第一項 海 國

海國の定義——海國の資格

第二項 領域から見た海國……………二六
 地球に彩られた領域——海運から見た領域——水産から見た領域
 第三項 國防から見た海國……………三三
 島帝國の國防——我海軍の使命——海軍と海運は車の兩輪
 第四項 産業から見た海國……………三六
 我産業貿易の現状——海運業——水産業
 第三章 大和民族は海國民……………四〇
 第一項 我國民性……………四〇
 國是を語る國民性——大和民族の特異性——大和民族發展の實例
 第二項 海國民の通有性……………四七
 英國民の天稟的訓練——非海國民たる佛國民——獨逸と伊太利——諾威國民の努力
 第四章 我帝國の發展は海洋……………五三
 第一項 我國の發展は海洋から……………五三
 海洋から觀た發展——産業貿易の沿革——政治と經濟

第二項 我國の文化……………五九
 思想並に文教的方面——物質的方面
 第三項 我國に残された海洋……………六一
 海洋は自由の寶庫——天の恵める我國の地位——海洋産業の特異性
 第二編 海 運……………六七
 第一章 海運の大綱……………六七
 第一項 海運の意義……………六七
 海運の定義——古代及中世の海運——近世に於ける海運
 第二項 海運の使命……………七四
 海運の使命——貿易運輸機關として——通信機關として——生産機關として
 ——移植民機關として——交通機關として——國防機關として
 第三項 國家經濟と海運……………八〇
 人口問題の解決——國際貸借の改善——産業の助長
 第四項 國民生活と海運……………八六

衣食住の保證——文化生活の仲介

第五項 海運事業の大綱……………八八

海運事業網——海運關係範圍……………

第二章 日本海運の發展と現状……………九三

第一項 日本海運の沿革……………九二

萌芽時代——勃興時代——活躍時代——整理統制時代

第二項 日本海運の現状……………一〇八

船舶——航路——港灣——海員——海運關係事業——補助機關

第三項 日本海運の世界的地位……………一二九

世界海運の沿革——日本海運の情勢——將來の發展性

第三章 日本海運の使命……………一三六

第一項 獨立産業として……………一三六

第二項 産業貿易助長機關として……………一三八

第三項 國際貸借改善機關として……………一三九

第四項 國防機關として……………一三三

第四章 船舶……………一三三

第一項 船舶の沿革……………一三三

船舶の概念——原始及古代船舶——中世時代の船舶——近世の船舶——現代船舶の進歩——我國の船舶

第二項 船舶の種類……………一五〇

法律上の種類——目的上の種類——經營上の種類——技術上の種類

第三項 船舶の内容……………一五七

一、船體の構造……………一五七

船體の材料——船體の主要部

二、船が出来るまで……………一六四

造船所の概要——設計と仕様書——造船の工程——進水式——艀裝

三、機關の話……………一七〇

機關の種類——蒸氣機關——レシプロとタービン——内燃機關

四、特殊船……………一九〇

特殊船の種類——特殊船の設備——油槽船——鯨工船及蟹工船
 五、船の尺度と用語……………一九七

船舶噸數の種類——總噸數——純噸數——排水噸數——重量噸數——載貨容積噸數——石噸數——運河純噸數——船の長さ——船の深さ——船の幅——船の速力——船名と丸——船の方位——馬力——船の型——船齡……………二〇一

第五章 航路……………二〇二

第一項 航路……………二〇二

航路の種類——定期航路と不定期航路——命令航路と自由航路——航路制限航行區域——遠洋及近海航路——保險及保險除外航路——世界主要航路——日本主要定期航路——不定期船の航路——日本の競争航路……………二〇九

第二項 港灣……………二一九

港灣の種類——港灣の設備——我國の港灣——水先案内……………二二八

第三項 運航……………二二八

航海術の驚異的發達——羅針儀の話——海圖と航路標識——經度緯度の概要——旗章・船燈・信號——氣象の觀測——船の遭難と豫防……………二二八

第六章 海員……………二四六

第一項 海員の使命……………二四六

日本海員の沿革——海員の使命……………二四六

第二項 海員の資格と待遇……………二五〇

海員の職制——海員の資格——海員の權利と義務——海員の待遇……………二五〇

第三項 海員の養成……………二五八

高等海員——普通海員……………二五八

第七章 海運の經營……………二六一

第一項 經營者……………二六一

(一) 船主……………二六一

船主の意義——世界の大船主……………二六一

(二) オペレーター……………二六四

オペレーターの意義——オペレーターの發達……………二六四

第二項 海運關係業者……………二六六

(一) 日本主要海運會社……………二六六

 日本郵船會社——大阪商船會社——近海郵船會社——北日本汽船會社——日
 清汽船及朝鮮郵船——南洋海運會社——國際汽船會社——山下汽船會社——
 三井物產船舶部——大同海運會社——川崎汽船會社——大連汽船會社——其
 他有力會社

第三項 經營の内容……………二七五

(一) 海運會社の組織……………二七五

 定期船會社——社外船の組織

(二) 海運市場……………二七九

 世界的中心市場——世界主要海運市場——日本の中心市場——日本の主要出
 廻貨物

(三) 運貨……………二八五

 運貨同盟とプール——運貨の單位——世界の標準運貨——日本の標準運貨——
 船客運貨

(四) 備船……………二九二

 備船の種類——備船料——備船の契約

(五) 運航採算……………二九五

採算の基礎——船費——航海費——運航採算の建方——チャーターベース
——備船料の採算……………三〇一

(六) 船價……………三〇一

 船舶の賣買——船の値段——新造船價——船價の内容

第八章 海運の統制……………三〇三

第一項 海事行政組織……………三〇三

 海運統制の強化——日本の海事行政

第二項 海運政策……………三〇八

 海運政策の大綱——我海運政策の沿革——航路獎勵法——特定航路助成——
 遠洋航路補助法——郵便定期航路補助——近海航路補助——地方廳航路補助——
 近海補助航路——地方廳補助航路——海運の保護獎勵——列國の海運政策

第三項 統制の諸機關……………三二七

 政府の統制諸機關——管船局の組織——民間の統制機關

第四項 海事法規……………三三〇

 海商法——船舶法規——船員關係法規——航路・航海・港灣法規

第九章 海運補助産業……………三三二

第一項 造船業……………三三二

世界の造船界—本邦の造船業—海運と造船業—國防と造船業—造船所の内容
本邦主要造船所……………三三九

三菱重工業株式會社—川崎造船所—玉造船所—浦賀船渠會社—
播磨造船所—大阪鐵工所……………三三九

第二項 海上保險……………三三一

海上保險の範圍—海上保險の種類—我國の海上保險—サルベージ事
業……………三三一

第三項 船用用品……………三三四

船用品の種類—船用用品業者……………三三四

第三編 水産日本……………三三六

第一章 世界の水産と日本……………三三六

水産日本—我水産の世界的地位……………三三六

第二章 我水産の概要……………三三〇

水産業の範圍—遠洋漁業—近海漁業—沿岸漁業—養殖業—製鹽業……………三三〇

第三章 水産振興の要因……………三四七

食糧問題の解決—輸出の増進—水産の保護獎勵……………三四七

第四編 皇國海軍……………三五二

第一章 帝國海軍の威容……………三五二

第一項 我國の海防線……………三五三

沈黙の威力—我國の海防線—海の守りは固し……………三五三

第二項 軍艦及特殊艦船……………三五六

軍艦の種類—戰艦—巡洋艦—航空母艦—水雷部隊—機雷戰部隊—
潜水艦隊—特務艦其他……………三五六

第三項 空の荒鷲—航空隊……………三六五

飛行機の種類—航空隊の現状……………三六五

第二章 日本海軍の組織

第一項 統帥と軍政機關

天皇の海軍——海軍省の組織

第二項 軍港と鎮守府

海軍區——鎮守府——要港

第三項 海軍の編成

艦隊の編成——海軍陸上部隊——教育機關

第三章 國防の第二線

第一項 海軍の豫算

皇國海軍の經費

第二項 商船隊の威力

我商船隊

第三項 重工業

造船業——其他の工業力

三六八

三六八

三七〇

三七三

三七四

三七五

三七七

三七七

三七七

三七七

三七七

三七七

第四章 列國の海軍

第一項 米國海軍

米國の統帥權——米國海軍現有勢力

第二項 英國海軍

英海軍の組織——英海軍の勢力——主力艦——補助艦艇

第三項 其他の海軍

佛國艦隊——主力艦——補助艦艇——伊太利艦隊——主力艦——補助艦艇——帝國艦艇一覽

戰艦——練習戰艦——一等巡洋艦——二等巡洋艦——航空母艦——水上機母艦——潜水母艦——敷設艦——海防艦——砲艦——一等驅逐艦——二等驅逐艦——一等潛水艦——二等潛水艦——水雷艇——驅潛艇——掃海艇——特務艦

三六三

三六三

海事用語解説

參考例題索引

三九四

四〇六

第一章 海洋の學術的研究
 英船チャールレンジャー號が各
 面の學者を乗せ、大西洋から太
 平洋、印度洋にかけて五ヶ年間
 に亘り研究調査の結果を發表し
 たものが近世海洋研究の基礎を
 爲して居る。



北海運地林崎燈臺

海事讀本

第一編 總說

第一章 海洋

第一項 海洋の一般

海洋の定義 海は人類に興へられた大きな謎である。而かも海洋學が新興の一科學としてその體系を整へるに至つたのは、明治時代以後に屬し僅か數十年以來のことである。従つてその研究も未だ黎明期を脱せず一般に洋、海、灘、灣等の名稱使用法も頗る亂雜であつて、單にその名稱のみに依つて一様に論ずることは不可能である。其處で本書に於て説く海洋なるものは即ちこれ等の一切を包括したるものなることを豫め約束する。

海洋の分類 海洋の分類に就てはこれを物理學的に見たると生物學的に見たるとに依つて夫々異なる所のあることは勿論であるが、こゝではクリユ

海洋面積測定法

地球表面を緯度の線で幅五度宛の帯に分け、一つ一つの帯内にある陸地附近を残して海だけに就て適當な二經度間の面積を算出し、残して置いた陸地附近の海面積をその局所だけの精密なる地圖若くは海圖でプラニメーターその他の方法によつて實測合計すれば正確な數字を得ることが出来る。

ンメル(Krümme)の通俗的科學分類に従つて海洋なるものを、獨立海若くは大洋(Ocean)と附屬海(Dependent Sea)に二大別する。獨立海とは

- 一、太平洋
- 二、大西洋
- 三、印度洋

等の如く面積が廣大であつて且自海内に發生する強力な海流があり、假令他海と絶縁しても鹽分その他に何等の變化のない大洋を云ひ、その他の北氷洋及南氷洋等はこれ等の點からして、前者は寧ろ大西洋の枝海と見、後者は以上三大洋に分屬するのが自然であるとされて居る。

附屬海は面積が比較的狭小、海流微弱で而かもその多くは大洋より流入するものであつて總ての條件が所屬大洋及陸の影響を被ることの著しきものである。

而してこの附屬海は更に内海(Enclosed Sea)と邊海(Fringing Sea)とに區別せられる。

内海とは

- 一、北氷洋
- 二、地中海
- 三、カリビヤ、メキシコ海灣
- 四、亞濠多島海(亞細亞濠洲間)
- 五、バルト海
- 六、ハドソン灣
- 七、紅海
- 八、ベルシア灣

大洋の語源

大洋(Ocean)と云ふ言葉は希臘語のオケアノスから來たもので「天地の子供」と云ふ意味である。このオシヤンは嘗つて地球の周圍を繞つて河の如く流れて居るものと考へて居たが、漸次海に關する智識の發達すると共にその意味も變化して先づ海神ヘルキュラスの石門と稱せられたジブラルタル海峡の彼方に存する茫漠たる大西洋を指し、その後廣漠たる一般の大洋を呼ぶ言葉として用ゐられるに至つた。

等の如く一大陸の内部に奥深く灣入し若くは二個乃至三個の大陸間に包圍せられる枝海であつて、外洋との聯絡は僅かに一道若くは數道の海峡を以てするものである。一方邊海とは

- 一、ベーリング海
- 二、オホツク海
- 三、日本海
- 四、東支那海
- 五、アンダマン海
- 六、カリフォルニア灣
- 七、北海
- 八、英國邊海
- 九、バシ海峡
- 一〇、セント・ローレンス灣

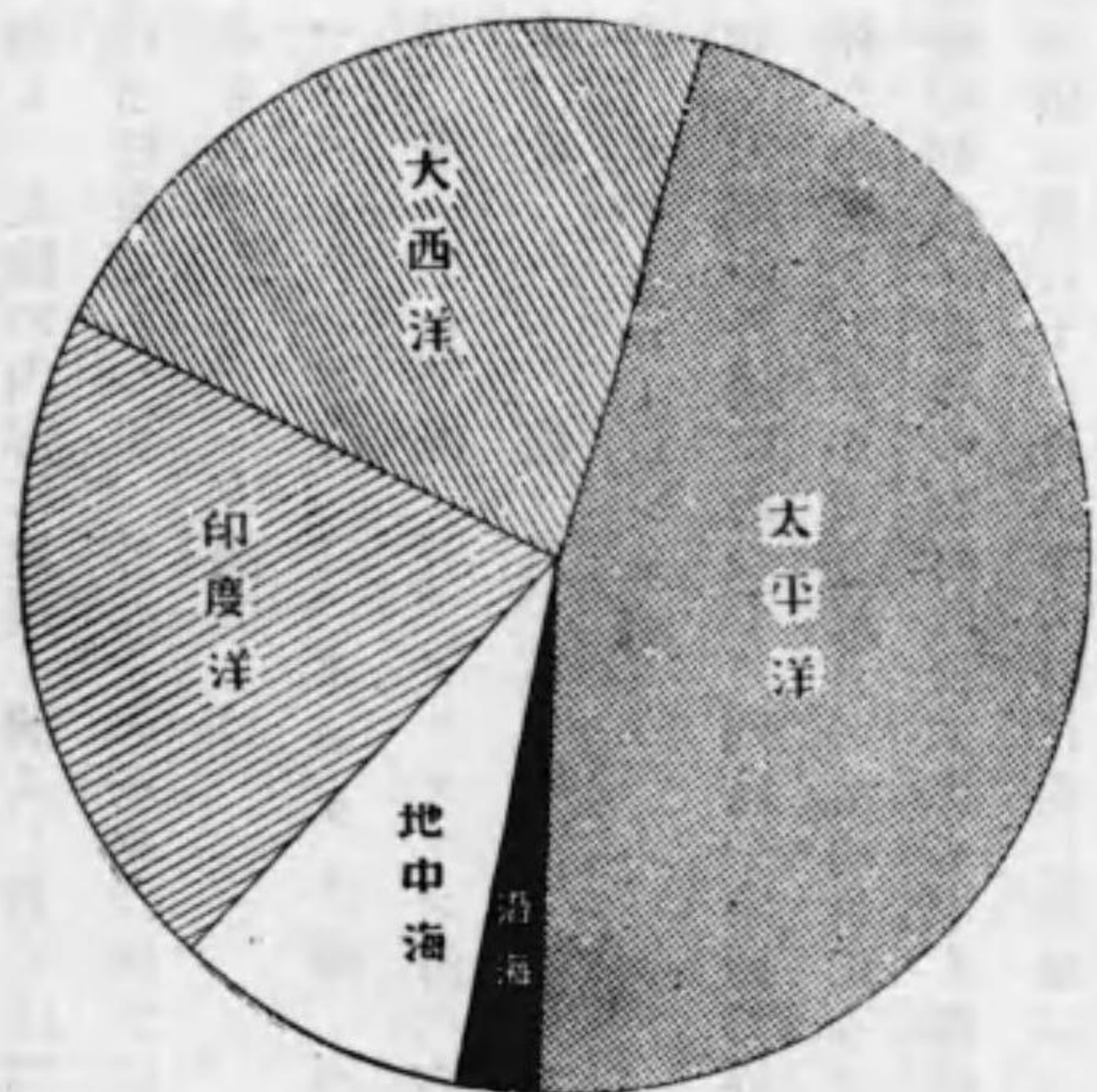
等の如く大陸の外邊にあつて、列島や半島で界せられるものであるが、その閉鎖が不完全であつて外海との流通自由なる枝海の事である。

海陸の割合 地球の表面は云ふ迄もなく海洋と陸地とより成り而かも海の總面積三億六千一百万平方呎に對し陸地は一億四千九百万平方呎であるから海は陸の二・四三倍に當り、この點では我世界は陸の世界と云ふよりも寧ろ海の世界だと云ひ得る。而してこの海の廣さを三大洋及附屬海別に就て見ると、大體次の如く大西洋と印度洋とは大差ないが、太平洋のみは飛び抜けて廣く右の二大洋を合したるものよりも大きく海洋總面積の約半分を占めて居る。然らば陸面積は緯度の位置からいつて、海面積に比較して

水半球と陸半球

地球面を陸面積の豊富な半球と、海面積の多い半球とに分けて前者を陸半球と云ひ、後者を水半球と呼んで居る。陸半球の中心地點は佛國ロアール河口の漁村クロアシツクで、水半球の中心はその對蹠地點即ち太平洋ニュージールランド沖合に位して居る。この分類に従ふと水陸半球の境界線は我國を兩斷し、長崎は陸半球に屬し、東京は水半球に包括される。而して陸半球の海面積は五二・七パーセントでこれと陸面積よりも廣く、水半球に至つては實に九〇・五パーセントの廣大な面積を占めて居る。

廣い場所はないかと云ふに決してさう許りでもない。即ち北緯二〇度から七五度に亘るところでは陸面積は海面積よりも遙かに廣く、そのうちでも北緯四五度から同七〇度までは、陸面積は海面積に比べて僅かに廣い状態である。北極圏では陸面積は非常に廣い割合で、北極圏全面積の四分の三を占めて居る。



海洋の面積比較 (ケラウンメルによる)

地中海は大陸間の海で北極海、オーストラシヤ海、アメリカ海、地中海、ハドソン灣、紅海、バルト海、バルシヤ灣等。沿岸はベーリング海、オホーツク海、東支那海、日本海、アングロン海、イギリス海、カリフォルニア灣、北海、タスマン海等

太平洋の名稱

太平洋 (Pacific Ocean) の名稱は有名な探險家マゼランが、大西洋から南亞米利加の南端マゼラン海峽を迂回して太平洋に出で比律賓に航海した百餘日の間一回の時化にも遭遇せず、これに「平和の海」と名附けたことに起源して居る。大西洋 (Atlantic Ocean) は希臘神話の巨人アトラスの永久に眠る墳墓の地と云つた意味で、アトランチックと命名されたと云ひ、又アトラス山脈の彼方に横はる大洋と云ふ意味で名附けられたとも云はれる。

イ	ア	日	東	オ	ペ	バ	紅	ハ	地	ア	オ	北	印	大	太
ギ	ン	本	支	ホ	ー	ル	ド	中	メ	ス	ト	極	度	西	平
リ	ダ	那	那	ツ	リ	ル	ソ	シ	リ	ト	ラ	洋	洋	洋	洋
ス	マ	海	海	ク	ン	ト	ン	ヤ	カ	ラ	シ	海	海	洋	洋
海	ン	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	洋	洋

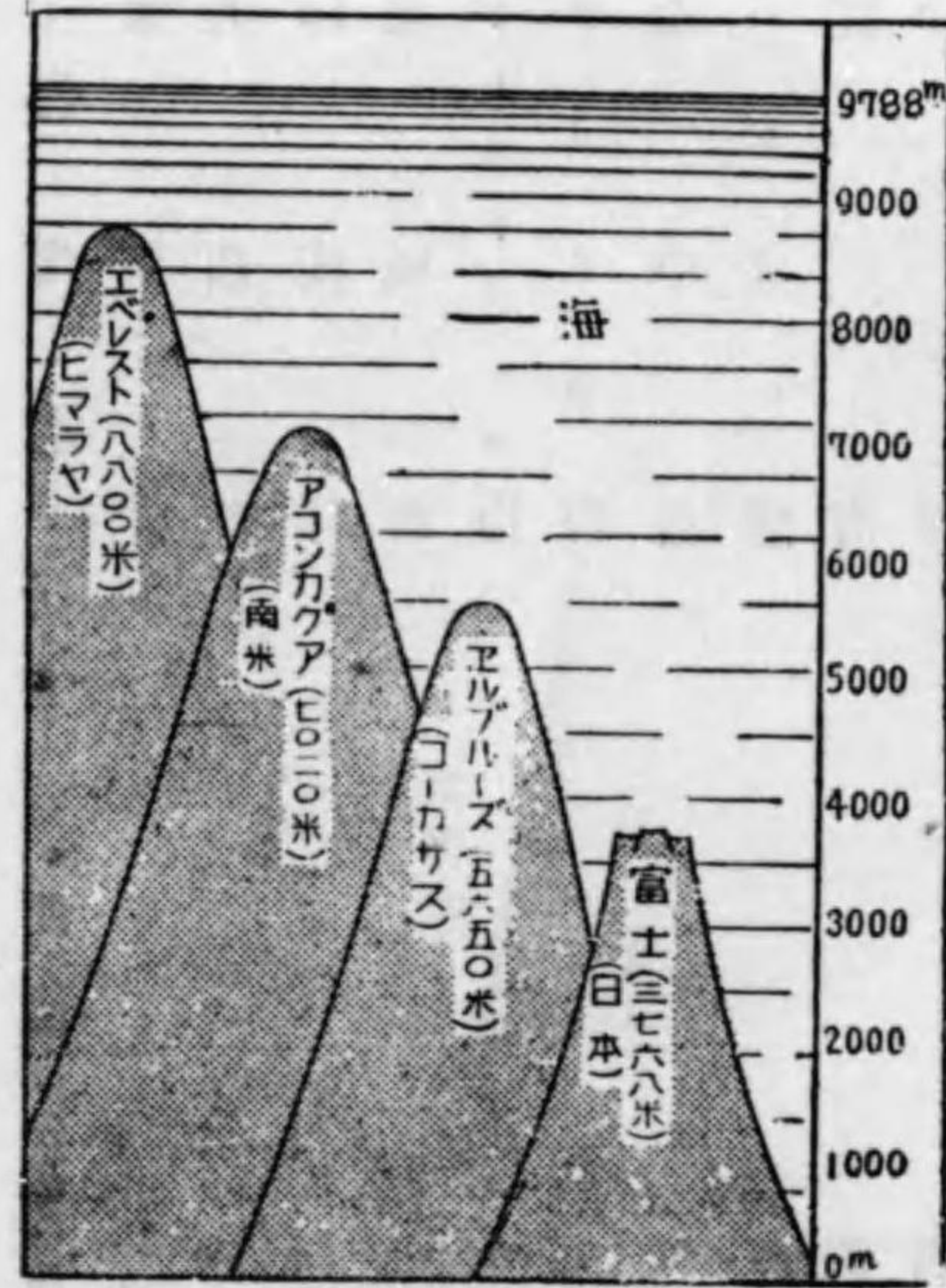
面積 (單位一萬方軒)

一六、五七二	八、一六六	七、三四四	一、四三五	八一三	四五八	二九七	一二二	四六	四一	二二	二二七	一五一	一二四	一〇四	七九	五七
--------	-------	-------	-------	-----	-----	-----	-----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	----	----

世界主要海溝の深度

1	フィリッピン海溝	九、七〇八
2	マリアナ海溝	九、六〇六
3	日本海溝	九、四三六
4	ケルマデック海溝	九、四二七
5	トンガ海溝	九、一八四
6	バラウ海溝	八、二八六
7	アタカマ海溝	七、六五五
8	ヤップ海溝	七、五五五
9	アリニューシヤン海溝	七、三〇六
10	琉球海溝	七、〇〇〇
11	アカアルコ海溝	五、四三八

世界の高山と海の深さの比較



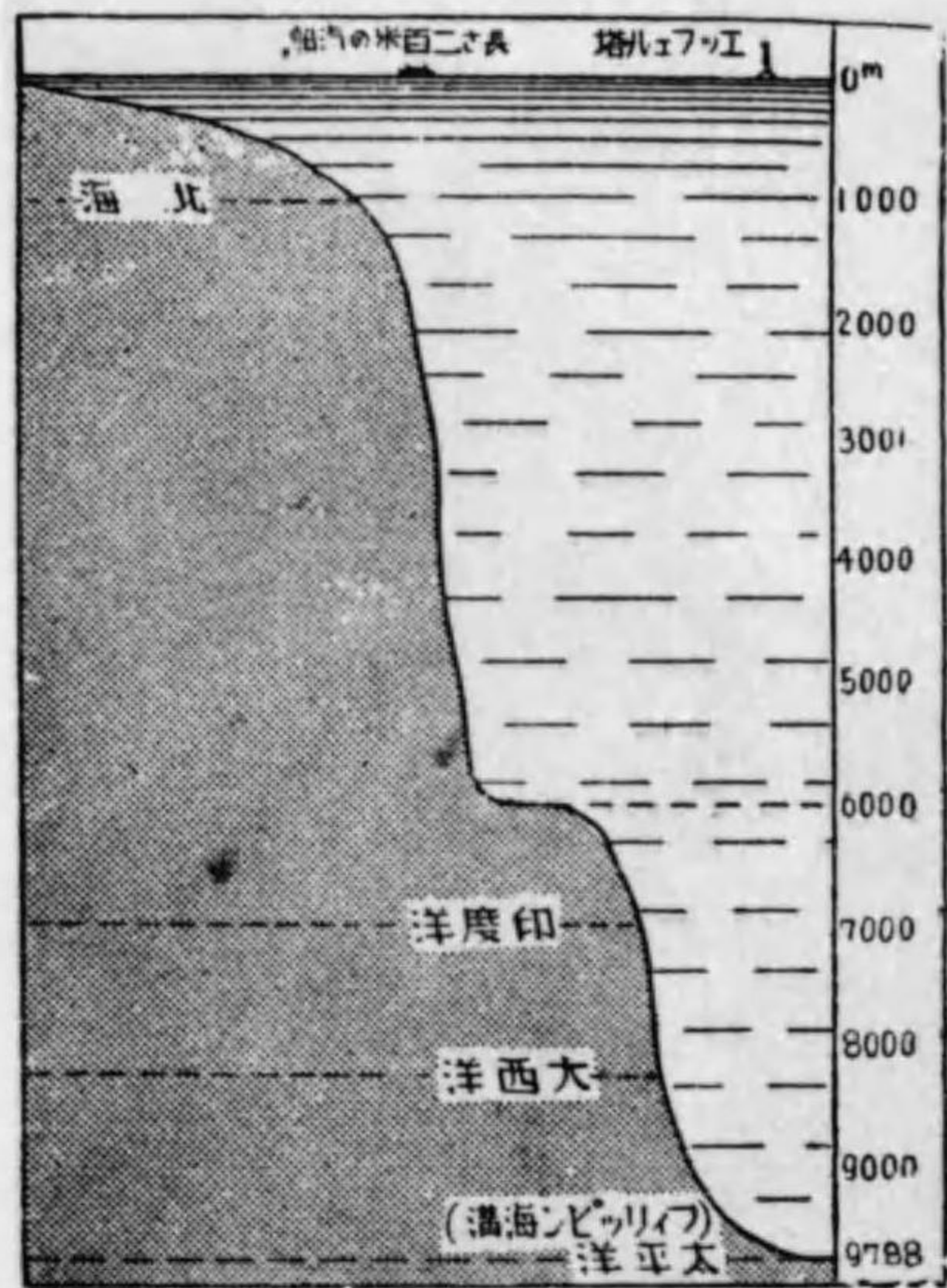
海は比較的浅海で、陸から押流される泥土も此邊に限られ、所謂泥線を形作り魚類の繁殖に最も適した区域である。大陸棚斜面は前者より更に沖合に出て、普

海の深さ 海の深さはもとより一様ではないが、普通の型としては日本の室戸岬沖合の如く、海岸を離れて沖合に進むにつれて次第に深くなるが、その勾配はそれから漸次緩かになる。即ち陸岸から二十軒程度に來ると急に深さを増し、八十軒の邊りに來ると勾配は再び次第に緩かになり、百四十軒に達すると殆んど勾配がなくなつて居る。これを海洋學では夫々大陸棚、大陸棚斜面及眞洋底と呼んで居る。而して大陸棚は通例二百米内外の

深海と高山の比較

最近までに公認された世界の最深海フィリッピン海溝(九、七八八米)は、陸地の最高峯エヴェレスト山(八、八四〇米)を海中に移しても尙且つ九百四十八米水中に没し、我雲峯富士山(三、七六八米)を二つ重ね、尙その上に北海道の最高峯旭岳(二、二九〇米)を置き足して僅か海上に四十二米の頂を現すに過ぎない。

各大洋の深度比較



通水深二三千米になるまでの比較的急斜面で平均四度乃至五度、中には三十度に達するものもある。一方眞洋底に至つては勿論深淺凸凹はあるが、その勾配は殆んど認め得ない程度緩漫なものであつて、一部の火山島及珊瑚礁、海溝等を除けば甚だ平らかなものであり深さは大部分二三千米から五千五百米迄の、陸地に例へるならば見渡す限りの廣漠たる大平原であると

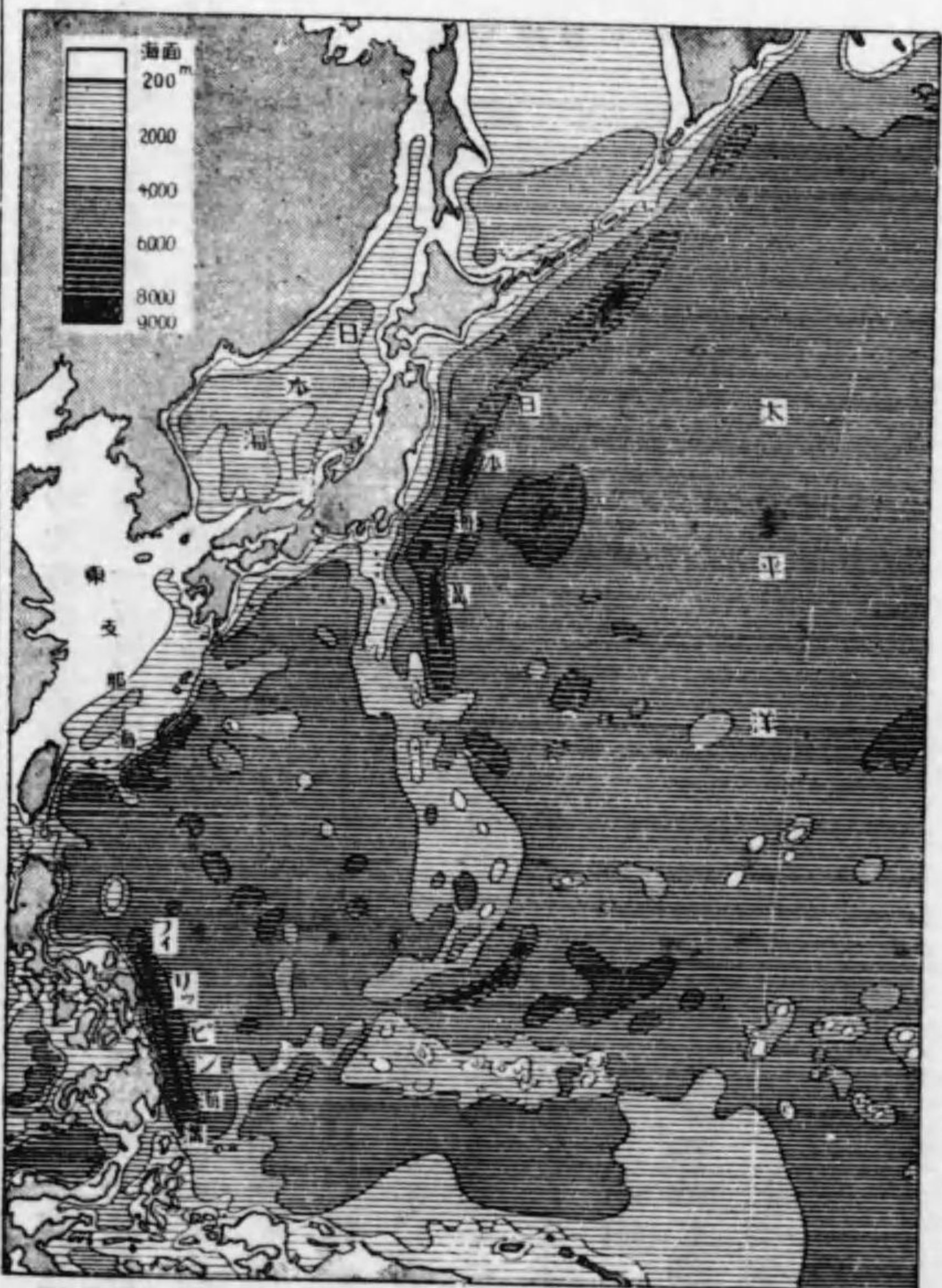
云へる。而かもこの大平原が全海底面積の七十七%もあるので現代に於ける海底電線の成功も専らその賜であるとさへ云れて居る。以上三者は所謂普通型であるが、この外に海底の所々には五千五百米以上に達する深海が

海底の斷崖絶壁

陸地に天空を突く高山の斷崖絶壁がある様に、海底にも深海から屹立する島嶼の斜面には驚く可き急峻なものも尠くない。例へば地中海のセント・ヘレナ島の斜面は三八度半乃至四十二度と云ふ素破らしい場所もある。富士山頂に近い所謂胸突八丁の傾斜が三五度と云ふのに比較して蓋し思半に過ぎるものがあるであらう。

海洋測深法

海洋測深法には直接法、水圧法、音響法の三種類がある。直接法とは直径〇・六乃至〇・九呎の鋼製針金の先に深海測深機(Sounding Machine)を装置しこの錘が海底に着く瞬間針金の



ある、これを海淵(Deep)と云ひ、これ等の内、細長い溝状を爲し側面が急斜せるものを海溝(Trench)と唱へ、而かも不思議なことには、海洋中の圖抜けて深い部分は皆この海溝の形となり何れも大洋の真中にはなく

張力激減を敏速に測量手に傳へる深度を知る法で、水圧法とは海中の壓力が深度に比例して増加する法則を利用し、赤色クロム酸銀を直径一・五乃至二呎の筒子管内に塗布、これを保護管に容れて海中に垂下し、水圧に依つて海水が管内に浸入タローム酸銀が化學變化を起して白色を呈せる程度によつて水圧を測定、深度を算出する方式で音響測深とは船上から音響を海中に送り底からの反射音を水中聴音器によつて聴取、その反響の時間に依つて測定する方法であつて、一萬米の最深海に於ても僅々十四五秒にて測深することが出来る。

て陸の近くに寄り沿ふて居る。即ち今日までに發見されて居る世界の海溝二十一ヶ所中十六ヶ所は太平洋にあつて最も深く、印度洋に二ヶ所、大西洋に三ヶ所と云ふことになつて居るが、何れもその端々に近く存在する。

世界で最も大規模な海溝は、千島から、房總半島沖にかけての日本海溝であつて、その深さは九千四百三十六米と世界第三位であるが、その最深部の連續せる點では世界第一と云はれて居る。深さに於て世界第一と稱せられつゝあるは、フィリッピン群島に沿ふたミンダナオ島附近海溝で最深部は實に九千七百八十八米に達し、陸地の最高峰エヴェレスト(八、八四〇米)よりも更に千米近くも深い譯である。

	平均深度(米)	最大深度(米)	面積萬方呎
太平洋	四、一〇〇	九、七八八	一六、五七二
大西洋	三、八六〇	八、五六六	八、一六六
印度洋	三、六〇〇	七、〇〇〇	七、三四四

海洋の起源 海は如何にして出來上つたか、現在の陸地の廣い部分が水成岩から生成され、又可なり高山の山頂から海産動物の化石が現はれる

地球冷却説と海洋

地球冷却収縮説に依ると、高熱の瓦斯體が漸次冷却、地殻を形成安定すると共にその周囲を繞る大氣中の水蒸氣が冷却して地球面に降下し、凹所に湛へられて最初の海洋が現出したと説いて居る。而してその他の諸説も地球の成因及過程に就ては夫々その見解を異にするものもある。海洋の成因に就ては水蒸氣説が決定的のもので、たゞ大陸移動説では太平洋を最古の海とし大西洋、印度洋等は大陸塊分離後に出來たものと斷定して居る。

瀬戸内海の成因

風光明媚の我瀬戸内海は太古時代地殻の斷層によつて局部的陥没を來し、こゝに海水の浸入したものであつて、紅海、ペルヤシ海、加洲海等とその軌を一にする。

ことは何人も知つて居る事實であつて、これはそれ等の土地が嘗つては海底であつたことを物語り、それと反對に、現在では海底になつて居るが以前は陸地であつたと云ふ證據の歴然たる所も尠くない。例へば北米合衆國東岸や丁抹、瑞典等の海底に残る古代森林の如き、或は北米東岸や臺灣その他の諸川の河口沖合海底に深い溝狀谷の存する等は何れにしてもその往昔陸上にあつた森林や河谷が、陸地の沈降によつて海底に化したものに相違なく、所謂桑滄の變を繰返して今日に至つたことが證明される。唯この間僅かに北歐、加奈陀、西比利亞、阿弗利加等に始原地域 (Shield Land) と名付けられる臺地があつて、これ等はその地殻が特に強く地殻の横壓に對し頑として抵抗し、未だ會て褶曲を見ず且一度も海底になつた歴史を持たない昔ながらの陸地があるに過ぎない。然らば更にその以前はどうであつたかと云ふに、海陸の成因に關しては古來幾多の學説があるが、その代表的ものを摘記すると

- 一、ラブラスの星雲説を基礎とする地球冷却収縮説
- 二、グリーンの地球四面體説
- 三、ラブの重力不安定説
- 四、アイソスタシー (地殻等壓説)
- 五、大陸移動説

海洋の年齢

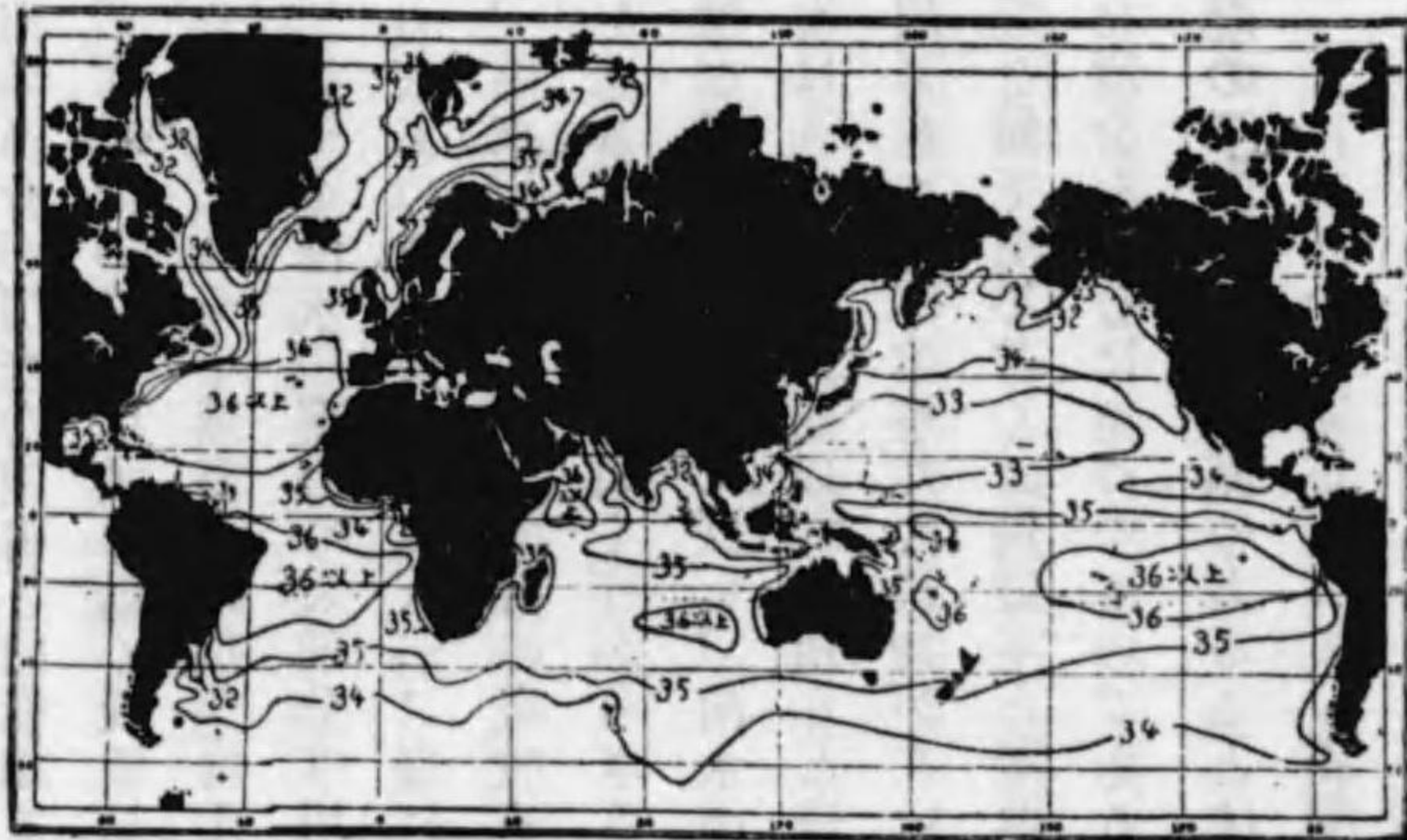
海は世界最古の水成層であるから、地質學者は水成岩層の研究によつて海の年齢を二億五千萬年乃至三億五千萬年位と推定して居たが、近年放射能物質研究の進歩によつて海の年齢を定めるに一層良好な手掛りが得られる様になつてから、その年齢は更に七億年から十六億年の間にあると推算されるに至つた。

海洋の鹽分含有量

大洋の鹽分は世界中三三乃至三七%の間にあつて大差はなく三大洋の平均鹽分は次の如くなつてゐる。

太平洋	三四・九一%
大西洋	三五・三七%
印度洋	三四・八一%
(全大洋 平均三四・四九%)	

世界の海面の鹽分分布圖(年平均)



等が擧げられる。然しながら今日までの科學を以てしては遺憾ながら、未

だ總ての學者が承認する完全な定説を發見することは不可能であつて、唯僅かに大陸と大洋との成因は比重の差による地殻の等壓作用で、而かも大洋底は最初から全然大陸塊とはその性質を異にすると云ふことだけが一般に承認される程度のものである。

海水の鹽分 満々と湛へるあの海水は鹽辛い中に稍苦味があり、そこに色々の物質が溶け込んで居ることを證明する。この溶解物質を總稱して鹽分と言つて居る。然らば、この鹽分は何處から來たか、何故海水に限つて鹽辛いかと云ふ問題は地球上

海水鹽分の一例

海水の鹽分は河川の注ぐ附近の海、熱帯の雨の多い地方、北極南極等の氷雪の多い海、熱帯の蒸發盛んな海等夫々の環境によつて著しく含有量に相違がある。例へばバルト海の鹽分は僅かに千分の三乃至一五であるが紅海の鹽分は千分の四〇の濃度を示し、黒海の鹽分は千分の一八・二三乃至二二・二三と甚だ低きに反し、死海は實に二〇七・一と云ふ最高の鹽分を示して居る。

に海陸區分が出来た理由と同様頗る興味ある問題である。海水中の鹽分に就ては現代の科學は次の如く説明して居る。

「海には大小無數の河川が幾千萬年の間日夜を分たず流入して居る。従つて海水の鹽分も大部分は川が陸から持込んだものである」

然らばあの無味淡泊の河水が、海に流入して何が故に鹹くなるかと云ふに、由來河水中に含む多量の炭酸石灰分は海水中に棲む生物の骨格や、貝殻を造る爲めに必要缺く可からざる生活資料であるから、これ等は容赦なく喰ひ盡されて行くに反し、河水中に僅に平均〇・〇〇九%しか無い鹽分も海に入つては人類以外に殆んど攝取利用するものが無く、偶々利用又は作用されても不溶性沈澱物がないから結局再び海水中に還元され、この法則を幾千萬年若くは幾億年と繰返して居る内に海水のみが今日の如く多量に鹽分を含むに至つたものである。

潮の干満 潮に干満のあることは今日では常識となつて居る。潮には通例一日に二回の干満があつて、満潮から次の満潮迄の時間は約半日、これを詳しく云ふと平均十二時二十五分間である。従つて二回の干満には二十四時五十分、つまり月が地表に對し一周する時間を要し、日々の満潮時が

日本沿岸の潮差

日本沿岸では太平洋岸の千島から東京灣邊りは一米乃至一米半、それより西南九州、沖縄、臺灣東岸に至る迄は凡そ一米半より二米、九州西岸は二米半から三米半を例とするが、特に有明海では五米にも及ぶ所があるが東に行くに従ひ漸減し、東口の日本海側では〇・三乃至〇・六米位しかない。

毎日約五十分宛遅れることになる。尤も所によつては一日一回の干満しかない場所もあり日本では明石海峡や、臺灣の基隆等がその適例である。而して潮差即ち干満兩時に於ける海水の高さも所によつては驚く可き差異がある。例へば太平洋のタヒチ島では僅かに四十厘の差であるが、同じくマルクサスやサモア諸島では一米乃至二米にも上り、我小笠原諸島では一米に近い。世界中で一番潮差の激しい所は加奈陀東岸のファンデイ灣の奥で大潮の平均潮差が十五米もあり、最大二十米にも及ぶことがある。

日本領土内の最大潮差は仁川の十三米餘であるが一般には一米乃至二米が普通である。然らばこの不可思議な潮汐は何を原因として起るかと言ふに、潮差の顯著な國では古代人でも既に月と何等かの因果關係があることに氣付て居た。然しそれは單に關係があると云ふ想像に過ぎず、ニュートンに至つて初めてその萬有引力説を應用して、潮汐が日月の海水に及ぼす引力が地球上の場所によつて異なる爲めなることを明らかにし、以つて潮汐を數理的に取扱ふことを始めた。このニュートンの學説は地球上の各地に於ける複雑なる潮汐の實際を、一々説明するには極めて不完全なものではあつたが、その根本原理に至つては確乎として動かすことの出来ない偉大

潮汐の古記録

「遠くなり近くなるみの濱千鳥、鳴音に潮のみちひをぞ知る」と云ふ古歌は人の皆知る所であるが、我國の最も古い記録としては火闌降命と彦火火出見尊の御兄弟が滿潮瓊と潮潤瓊で御争ひ遊ばされた神話がある。源平時代に至つては平清盛の音戸瀬戸開鑿に當つて技術的にこれを利用して、新田義貞が稻村崎に於て戰術的に應用して敵の處を衝いた等の事實があり、徳川時代に於ては月節と滿潮及干潮の關係時刻を表示するまでになつた

海流の不思議

昔平判官康頼が鬼界ヶ島で流した卒塔婆の一本は紀州新宮に一本は宮島に流れつゝと云ふ平家物語の記録を始めとし、近くは大正十五年銚子沖で難波した鮎魚船が十一ヶ月の日子を経

な發見である。

潮流 以上の潮の干満に伴ひ、海水は自然水方面にも週期的に流動往復する。これを潮流と呼んで居る。深い大洋中の潮流は一般に極微であるが、狭い水道や海峡或は灣口等では激しい流れを見ることが多く、偶には時速十哩以上にも及ぶものがある。潮流が激しく渦卷の偉大なことで昔から世界に喧傳されて居る所は、諾威のロフォテン島附近と伊太利のメツシナ海峡である。わが鳴門海峡も正にその點では世界的のものであつて、干満時の渦の直径が十四、五米にも及ぶことがある。我國の潮流は太平洋岸では一般に微弱であるが、瀬戸内海に入ると頗る顯著となり、その最も強流の際は紀伊水道や、豊後水道の狭所は四哩、來島水道八哩、大島水道、下關海峡七哩、平清盛の開鑿で有名な音戸の瀬戸や前記鳴門海峡は十哩内外に達する。

海流 海流とは潮流が潮汐の干満につれて、週期的に或る限られた範圍を往復するに反し、潮の干満とは無關係に常に同一方向に向つて、どん／＼流れる海中の河の如きものである。世界の海流として著名なものは赤道の兩側に並行して、東から西に向つて流れる赤道海流が大陸に沿ふて緯

て米國西海岸フラツタリー岬の沖合で米國汽船に發見されたこと等はこれの海流の偽せる不思議である。

世界主要海流と速度

太平洋北赤道海流	一日一八哩
同 赤道逆流	同 六〇哩
北太平洋西風海流	同
東洋海流	一六乃至一八哩
同	一二乃至三六哩
ベルー海流	同 一五哩
南半球西風海流	同 一六哩
大西洋南赤道海流	同 一五哩
北赤道海流	同 一五哩

度の高い方向に流れ、流速も漸次勢を増して黒潮、灣流、モザンビツク海流及太平洋南赤道海流の如く、一晝夜百哩以上に達する部分もある。殊に黒潮の最も優勢な四國から紀州南端沖合に至る邊には季節にもよるが、一晝夜百五六十哩に及ぶこともある。日本近海の流れはこの黒潮とその支流たる朝鮮海流並に對島海流及源をベーリング海に發して、カムチャツカの東側を南下、本州の東岸を洗ふて犬吠岬に至る千島海流並にオホツク海の北西隅に起りシベリア東岸を南下し、樺太北端で二分される東樺太海流及リマン海流がその主なるものである。

これ等海流の原因としてはこれを大別して主原因と副原因とすると、風、海面の水準差、氣壓差、海水比重差等が前者に屬し、地球の自轉、大陸の存在、海底の凹凸、海水の粘性等が後者に屬する。この地球上に海流の存在することが生物の生活就中人類の生存發達に、どれ丈の偉大なる役目を務めて居るか云ふことは蓋し想像の外にあつて、僅かに歐洲の沿岸を流れる一本の灣流が廣大なる歐洲全土の氣温を調節し、グラスゴー、リヴァプール等の年平均温度は華氏四十七度乃至五十一度なるに反し、同緯度にあるラブラドル沿岸は年中堅氷が海中に出没して居る状態である。又日

暖流と寒流

暖流と寒流とは單に海水の溫度によつて差別されたもので、前者は熱帯より來るに反し、後者は寒帯に起源せるが爲め、暖流は寒流よりも比重軽く、暖寒兩流交叉する所では寒流は潜流する。

海水は何故青い

昔から海は青墨を敷いたとか寶玉エメラルドの如しとか云ふ形容詞でその色を見られる。これは水が持つて居る太陽光線の選擇吸収性、即ち七色光線中の赤、橙色、黄色等は水分子に容易に吸収されるが、青、藍等の光線は吸収されることが少いことに原因する。然しながら時には海水が桃色、赤色、赤褐色、赤紫色、黄綠色等を呈することがあるが、これは特殊の浮游生物が著しく蕃殖した結果で、光

本近海を洗ふ黒潮が日本の氣候を和げるのみか、その流れにつれて棲む豊富なる海産は水産日本の名を世界的に著名ならしむる外、古今を通じてこの海流なるものが、交通文化の上に如何に重要な役目を演じつゝあるかと云ふことに想到せば蓋し思ひ半ばに過ぎるものがあるであらう。

海洋の利用 或る科學者の説に依ると人間はもと海水中に住んで居た動物である。従つて人間には一日も鹽がなくては棲息が出来ない。人間が海岸に轉地し、或は海上へ出て、健康を恢復するのは、以前の棲息地に歸るのであると説いて居る。この説の當否は別として、人間生活に鹽の大切なことは彼の臺灣蕃界に住む高砂族が、僅かの食鹽を獲んが爲めに死の争闘を演ずるのを見て判る。この必需品たる食鹽を我々に供給するものは一部の岩鹽を除きその殆んど大部分が海洋である。我國ではこの鹽の重要性に鑑み、明治三十八年に鹽專賣法を實施し、政府は毎年收獲の豊凶に拘らず一定の價格を以つて賣捌いて居る。即ち海洋の利用は、この食鹽の製造をその最とし、水産に交通に、通信に、國防にこれを利用する範圍の廣く、且大なる程その國家は榮え、國民の福利の増進されることは古今の歴史がこれを證明して居る。これ等のことは以下項を分つて説述することゝ

線とは何等の關係のないものである。

文藝に現れた海洋

文藝に現れた海洋は多く陸岸から見た海である。ミシユレエの有名な「海」でも、英文學中最も優れた描寫だと云はれるデイクエンスの「デエグイッド・カツパアフェールド」中の「嵐」でもその他概ね然りて、海洋そのものゝ力、勢、美を如實に現はしたものは英國ではジュゼフ・コンラッドの「タイフーン」その他の作品、佛蘭西ではピエール・ロタイの諸作、特に「水鳥の漁夫」等が著名である。

しこゝではこの程度に止めて置く。

海洋の感化

彼の巨浪斷崖を敲き、怒濤雷の如く、飛沫雨と散る太平洋岸頭に佇立して、水天髣髴たる邊り、旭日の瞳々として九天に昇るを望む時、誰か日蓮たらずともその雄大なる光景に、その氣宇の開豁なるを覺えない者があるであらうか。天空海濶なる言葉は這般の感激に浸りたる者に於て初めて會得し得べく、海洋の廣大無邊なることは九天の空漠々たると正に好一對である。また夕陽漸く西に没せんとする内海の靜かなる汀に立ちて、去來する眞帆片帆を眺め、脚下に伸びては縮み、縮みては伸びる小波を見る時、そこには平和と感謝とを感ぜず居られるであらうか。この感激と感謝こそコロンプスをして米大陸を發見せしめ、英國民をして太陽の没するを知らざる大國民たらしめ、また偉大なる海洋文學をも生ませた。我國は由來東洋の英國と稱せられ、神武天皇の舟師による御東遷以來、四面環海の國狀から、當然海に親炙し、一大海洋發展の素質を有せざる可からざるにも拘らず、徳川三百年鎖國の夢は未だ醒めず、一般に海に對する心の鎖國を解き得ない状態にあることは甚だ遺憾と云はなければならぬ。我々は海洋の感化、感激よりして、日本國民に更に大に海洋の自由性、

廣濶性が加へられてよい筈であると思ふ。

第二項 海洋の自由

グロチユース自由論
 グロチユースの海洋自由論によれば海洋はその性質上何れの國にも屬せざるものであつて、世界各國民は自由に航行し、何人の拘束をも受けずしてこれを利用して、貿易を營む事を得るので、海洋は萬國民の公道たる可きものなりと主張した。これに對し英國の法學者セルデンは海洋閉鎖論なる一書を公刊し國家主權説を以つてこれを駁したが、現在では斯くの如き反對論は一顧の價値なきものとして世人から忘れられて居る。

海洋自由の鐵則 海洋は自由であると云ふ。然しながら往時就中、中古時代に於ては各國はその近海の安寧を保持し、船舶を保護する爲めに、その海上に權力を振ひ、これを自國の領域と主張して譲らなかつた。現に英國の如きは其の領域と主張する英國近海及瑞典、諾威近海通過船舶に對しては、英國々旗に敬禮を施す可きことを命じ、漁獵に對しても特許を必要とし、その他の國にあつても通航税を徵收する等のがあつた。然るに西曆千六百九年に和蘭の國際法學者グロチユース (Grotius) が公海自由論を唱へ論議的となつたが、結局十八世紀末にはこれ等の反對論を抑壓して公海自由の原則はこゝに確立せられるに至り、先づ各國沿岸三哩以外の世界の海洋は我々の前に開放せられ、次で、この條件は漸次修正されて現在では五哩乃至六哩と云ふことになつた。

而してこの海洋自由の鐵則確立の結果は
 一、何れの國家と雖も、公海に主權を行ふを得ず

領海の主權

國家は自國領海 (Territorial) の上に保安警察、衛生警察、關稅取締等の行政權を行ふ以外に、自國及他國の商船に對して裁判權を行使し、又自國臣民をして漁業及沿岸貿易の爲め自由に領海を専有せしめることを得ることになつて居る。

二、公海を使用するに當つては、他國又は他國民より妨害せられることなし

三、公海に於ては一國の船舶は軍艦と商船とを問はず、その所屬國の法律に服するのみにして、決して他國の法律に服することなし

四、戰時に於て交戰國は公海を戰爭の爲めに使用し、且中立國船舶を臨檢し、若し戰時禁制品を搭載せる場合これを捕獲する權利を有すと云ふことになつて居る。従つて商船を運航して物資を輸送することも、漁船を仕立て、水産物を漁獲することも皆一樣に自由である。現に日本の捕鯨船が遠く南氷洋に出かけて大規模の捕鯨を行ふても、何國の掣肘を受けないと同様に、例へばベーリング海に於て、日、米、蘇聯が漁業制限の協定を行ふも、それが公海に關する限り、他國に對しては無効であつて、條約外國民の漁業に従事することは全く自由である。

海洋の領域 海洋の領域はこれを嚴格に云ふと、各國の海岸線から國際法の規定に従つて、三哩若しくは六哩の沖合までとあるからその國の海岸線の延長を三倍或は六倍すれば大體その領域を測定することが出来る。然しながら海岸線が狭く鋸齒状をして居る國では對岸と重複する場合も尠くな

海上権力と地形

海上権力史論の著者米國海軍大佐マヘンは諸國民の海上権力(海軍力と海運力)を盛衰隆替せしむる所の重要な状態を數へて地理上の地位、地形的構成等であるとなし、一國の深水の港灣に富むはその國富強の一原因であつて、一國の海上權の發達に就て考究すべきはその國の總面積に非ずして海岸線の延長及港灣の性質如何にありと説いたのは蓋し卓見である。

いから、一樣に論ずる事の出来ないことは勿論である。例へば日本の如きは東は太平洋を隔て、遙かに米國に對し、西はオホツク海、日本海、支那海を挟んで亞細亞大陸に面し、延々四千八百軒に亘り、これに朝鮮、臺灣その他大小無數の島嶼を加算すると正にその海岸線は、實に四萬四千軒にも及び、前述の三哩説から計算すれば我國の領海は十三萬二千軒方哩となる勘定であるが、實際はこれより尠ないものである。以上は單に國際法による領海であるが更にこれを政策的に論ずれば、我日章旗の翻る海面は、我國土の延長であり、我勇敢なる漁民の小舟を藉つて出漁しつゝある海洋は、我等の自由に任せられた領域であるとも云へる。こゝに海洋自由の鐵則は愈々その光輝を増す所以である。

海洋制覇の變遷 「海洋を制する者は世界を制す」とサー・ウォルター・ラレイの言つた言葉は眞に千古不磨の金言である。古來世界の文明史に盛名を残した國民はその何れもが海上に發展し、活躍した國民であることは今更絮説するまでもあるまい。彼のナイル・チグリス・ユーフラテス等の河畔に發生した、人類初期の文明時代に於て、専ら航海貿易に熱中したフェニキア、稍遅れてその殖民地から發達したカルタゴの如きは何れも尠たる

クロムウエルの航海條例

史上に有名な航海條例(Navigation Act)は西曆千六百五十二年英國のオリバー・クロムウエルの制定に係るもので當時同國の植民地である米大陸は異常の發達を遂げ貿易量も著しく増加したが、海上に於ける航權は和蘭の爲めに獨占され甚だ不利の立場にあつたのでクロムウエルは斷乎として自國貨自國船主義をふりかざして和蘭に挑戰し外國船に依る沿岸貿易の禁止は勿論、輸入貨物の一切を英國船によること等を規定、これに違反する船舶及載荷は沒收する等の強硬政策を採用、遂に英蘭間の大海戦を見るに至つたものである。而して本條例は千八百廿五年廢止された。

一小國なるにも拘らず、一世を威壓したことは、古代史上最も顯著な一例である。希臘羅馬時代を経て、文藝復興時代に至る長い期間に於て、國家の興亡は數限りないが、この間常に國運興亡の鍵を握つて來たものは、地中海並に北歐沿海に於ける海上制覇の争であつた。十五世紀末に至つて新大陸の發見や、新航路の開拓があり歐洲文明に一段の光彩を添へる歴史の頁が繰りひろげられたが、その中心勢力を爲した西班牙及葡萄牙はともに海上制覇によつて世界の貿易を獨占し、從來の國際商業の中心を地中海及ハンザ同盟から奪取して、西歐イベリア半島に世界の富を集中した。西曆千六百五十一年のクロムウエルの航海條例及翌年の英蘭戰爭によつて、英國は益々その國威を宣揚し、次で十九世紀に至つて歐洲第一を誇つた佛蘭西をトラファルガーの一戦に破つて、彼の蓋世の英雄ナポレオンをして「若し英佛海峡の制海權を握らしむれば云々」と嘆せしめ、終に現在に至る世界第一の海運國として搖ぎなき王座確保の素地を作るに至つた。近時に於ける海上制覇は大西、太平洋に亘つて愈々熾烈となり、これが爲めに各國が軍備に、優秀船の建造に國運を賭しつゝあることは周知の事實である。

人類生活と食鹽

海産物中の王座を占めるものは何と云つても食鹽である。元來鹽は人體に於ける主要成分であつてこれを攝取することによつて食慾を増し、滋養分を吸収し、蛋白質を溶解し、血液の循環を盛んならしめる等の作用をする。米、麥、牛肉等はこれを食はなくとも他に適當の滋養物があれば生を保つに差支ないが食鹽だけは絶対に缺くことが出来ない。人類一ヶ年の食鹽攝取量は一人當り約四貫八百匁と稱され殆んどその大部分は海水から採取されるものである。

第三項 海洋の産業

海 運 海洋の産業はこれを海運と海産に二大別する、由來海運と云ふ言葉は頗る廣範圍のもので、これを小にしては一葉の輕舟を操つて沿岸を航する所謂荷足船から、大にしては數萬噸の巨船を運航して、世界の大洋を我物顔に横行闊歩するものも、これ等しく海運業であつて、これに造船鐵工業、海上保險業、燃料、塗料及船舶用品工業等の從屬産業を加へたものが現代海運業の姿であつて、國民生活の大部分に亘つて關係を有するものと云つて過言でないのである。

海 産 海産も海運と同様、陸地の二倍半に達する海洋は、我々人類生活に必要な凡ゆる物資を供給する。従つてその範圍も亦頗る廣く、而かも各國を通じて、人口食糧問題の喧しき現代に於て、尙且その大部分は未開拓の儘靜かに大洋中に眠つて居るのである。この海中に眠れる寶庫を拓くことが、今後の人類に與へられたる天の使命であり、この寶庫を開き得る國民こそ、世界を征服する國民であると云ひ得る。海運、海産に關することは以下項を改めて詳述することとし、こゝでは省略する。

第二章 日本は海國

第一項 海 國

國是を語る地形

海國としての我國は亞細亞の極東、太平洋の西北に位し、北及オホツク海カムチャツカ半島は西比利に接し、東南は渺茫たる太平洋を隔て、遙に北亞米利加に對し、南は比律賓群島に面し西は支那大陸に隣して、陸土異國と接するもの僅に樺太、朝鮮の一端があるのみで。面積四萬四千百三十餘方里、地味豊饒、山水明媚、氣候は溫暖中和を本體とするも樺太、千島の嚴寒と、臺灣の酷熱を控へて寒溫熱三帯にまたがり、本州、四國、九州、北海道、臺灣、樺太、朝鮮の外に無數大小の島嶼は狹長蜿蜒とし

海國の定義 海國とは地理的意味に於てその陸地の割合に比し、海岸線の長い國を謂ひ、假へば英國、日本の如くその自然的關係に於て海に面する部分の多い國を意味する。我大日本帝國は海國であり我等は海洋民族である。太平洋上蜿蜒南北一千里に亘る縁に包まれた我島帝國は我等の祖國であり、渺茫萬里の波濤は我民族永遠の搖籃として三千年來宿命づけられて居るものである。我等は海に生き海に死する。我帝國が建國以來一度も外邦の鐵蹄に蹂躪されず神聖なる國土の純潔を保ち得たことは、歴代天皇の御稜威の然らしむる所なるもその一方に於て海洋が自然の城壁となつて

外寇を防ぎ得た事實も看却出来ない。彼の文永、弘安時代に於ける蒙古襲來の歴史がこれを證明する。又近代日本が明治維新以來世界に比類なき長足の進歩を遂げ、今や東洋の盟主として中外に重きを爲しつゝあることも帝國の傳統的政策が常に優勢なる海上權力の保有に努めて來たことが國運發展に寄與したことは云ふ迄もない。如斯海洋はこれを軍事上よりすれば

て眞に環海の島帝國を形成して居る。本州全土八十五ヶ國の内、海のないのは大和、山城、伊賀、河内、岩代、丹波、美作、近江、美濃、飛騨、甲斐、信濃、上野、下野の十四ヶ國に過ぎず、全國到る所海水に瀕し、加ふるに地勢が、もとより急峻であるから四邊の海水は概ね深く、東太平洋中千島諸島の東南タスカロラ海床の如きは深さ四千乃至五千等であつて世界最深の海床と稱へられ、北日本海亦概ね千二百等の海床を有し、全國沿岸の地勢は汀線の屈曲甚だ多く、或は岬となり或は灣となり、或は半島となり、島嶼となり、海峡となりて全國到る所大小の良港灣に富み、海岸線樺太朝鮮を除き延長七千四百餘里に達する。従つて通商貿易の船舶を寄せるに適當な良港灣の多いことは儘に海國としての要素を具備せる地

不滅の防壁であり廣大無碍の戰場であるが、更にこれを經濟上より觀れば無盡藏の資源であると同時に世界貿易の八割が取引運搬される國際通路であるからこゝに勢力を伸張開拓することは國家の存立發展に對し絶對不可缺の條件であると云はねばならぬ。然らば前論の定義に立戻つて海岸線の長さ國の凡ては海國なりやと云ふにそこには地理的經濟的條件と國民精神の二つの問題がある。

海國の資格 海國の地理的資格としては大體次の數項が擧げられる。

- 一、その國が海洋上にあるか若くは海洋に面する部分の多きこと。
- 二、海洋に面し且つ大洋に出入するに容易なる地位にあること。
- 三、沿岸に良好なる港灣を多數有すること。

即ち實際問題に就てこれを見るに露西亞の如きは北は北極海に沿ひ、東は日本海、オホツク海、ベーリング海等に面し、西にバルト海を擁し、西南は黒海に連り、三面海に包圍されつゝあるにも拘らず黒海を除き外の海岸は冬季結氷して週期的に海洋活動を阻止されるのみならず、その唯一の黒海も地中海に出るにダーダネルス海峡を土耳其の爲めに扼守されて軍事上は勿論經濟上にも不便尠からず漸く僻遠の不凍港浦鹽を獲得せんが爲めに

形國情に在ると云はねばならぬ。

支拂つた犠牲は蓋し莫大なものゝあつたことは近世史に明かである。従つて海國の地理的理想としては一國が多數の島嶼より成り、各島間が相當の深度ある内海を成し、その内海が海洋に通じて居ることである。即ちこの點に於ては日本の如きは正に理想的海國であつて我等は先づその天恵の大なることに感謝しなければならぬ。次に經濟的條件としては一國の資源が豊富であつて國力が充實し、その餘力を藉つて海外進展を圖ると云ふことが理想的ではあるが、今日迄の海國發展の歴史は遠くフェニキア、カルタゴの昔より、何れも國土狭小にして人口食糧問題の解決を海洋に求め、これを征服し海外に新領土なり新市場を開拓すると云ふことであつた。即ち近世に於ては英國民が僅々十餘萬方哩の北大西洋中の渺たる一孤島から蹶起して千三百三十六萬方哩の所謂太陽の没せざる大帝國を建設したるが如き最もその適例である。

一方五千億円の國富と我國の十三倍半に當る尨大なる國土を擁する米國が僅に貿易に於ては日本の三倍強、海運に於ては二倍強の數字を示すに過ぎざること甚だ興味ある問題であつて、この點に於ても我國の國土狭小にして陸上資源に恵まれることの薄きは寧ろ天が我等に海洋發展の大使命

世界各國の海岸線

日本	五二、二三五
米國	二六、八八〇
伊太利	七、九八九
ブラジル	九、二〇〇
西班牙	三、一四四
瑞典	二、六八七
佛國	二、八五〇
獨逸	一、七二九
芬蘭	一、六四六
葡萄牙	八三二
勃利牙	二六九
白耳義	六五

を達成せしむ可く與えたる資格の一として感謝して然る可きものである。次は海國としての國民精神の問題であるが、これを一言に要約すれば國民そのものが海を懼れずこれを征服する燃ゆるが如き熱意と、不撓不屈の張り切つた勇氣とを必要とする。彼の歐洲に偏在する弱小國諸威が、海運界にあつては堂々列強と伍して四百五十萬噸の大商船隊を擁し、世界第四位の海運國としての位置を確保し、水産方面に於ては遠く南極近海まで出動してその捕鯨事業の如きは其の規模に於て、その成績に於て、將に世界第一位の榮位を繼にして容易に他國の王座を窺ふを許さざるが如きは慄慄無比の諸威國民にして始めてよく爲し得る所である。

第二項 領域から見た海國

地球に彩られた領域 地球に彩られた陸地領域は人類文化發生以來幾多血なまぐさき争鬪の歴史を繰返してその度毎に塗り換へられ、現在に於ては白皚々堅氷鎮す南北兩極未開地の一部を除き正に寸土尺地を剩さざる迄に塗り潰された。然るに陸地の二倍半に達する、漂渺たる海洋は千古變らぬ碧を漾へて我等の來るを待つてゐる。そこには山河の險もなく、國々の

我國の面積と海岸線

我國の面積は全版圖合計六十七萬五千三百八十五方軒であるが、この内地面積は三十八萬二千五百四十五方軒で、總面積の五割六分強を占めて居る。而してこの海岸線は海軍水路部の發表によると本地二千六百七十九萬軒。屬島二千五百四十四萬一千軒であつて、陸地面積に比し如何に海洋領域に恵まれて居ると云ふことがわかる。

境界もない、風俗習慣を異にする異民族も住んで居ない。全く自由に横行濶歩することを許された大富源が残されて居る。海洋に於ける各國の領域と云ふものは僅かに國際的に許された海岸より三哩若くは六哩の海面に限られ、公海の無限大に比す可くもない。而かも我日本は狭長南北一千里に亘る島嶼から、成立つて居る丈けに國土に比しその領海の廣き點に於て世界有數の位置にあることは既述の如くである。彼の「日本橋の水は唐土、和蘭に通ず」と云つた林子平を今日に蘇らしむればその水が倫敦に通じ、紐育に通ずる點に於て如何に我國が恵まれつゝありやと云ふことに驚喜するであらう。

海洋は以上の如く廣大無邊且つ自由である、従つて地球の色彩を塗り換へる迄もなくこれを有意義



太平洋に於ける
列國海運勢力表

(噸數は千噸以下四捨五入)

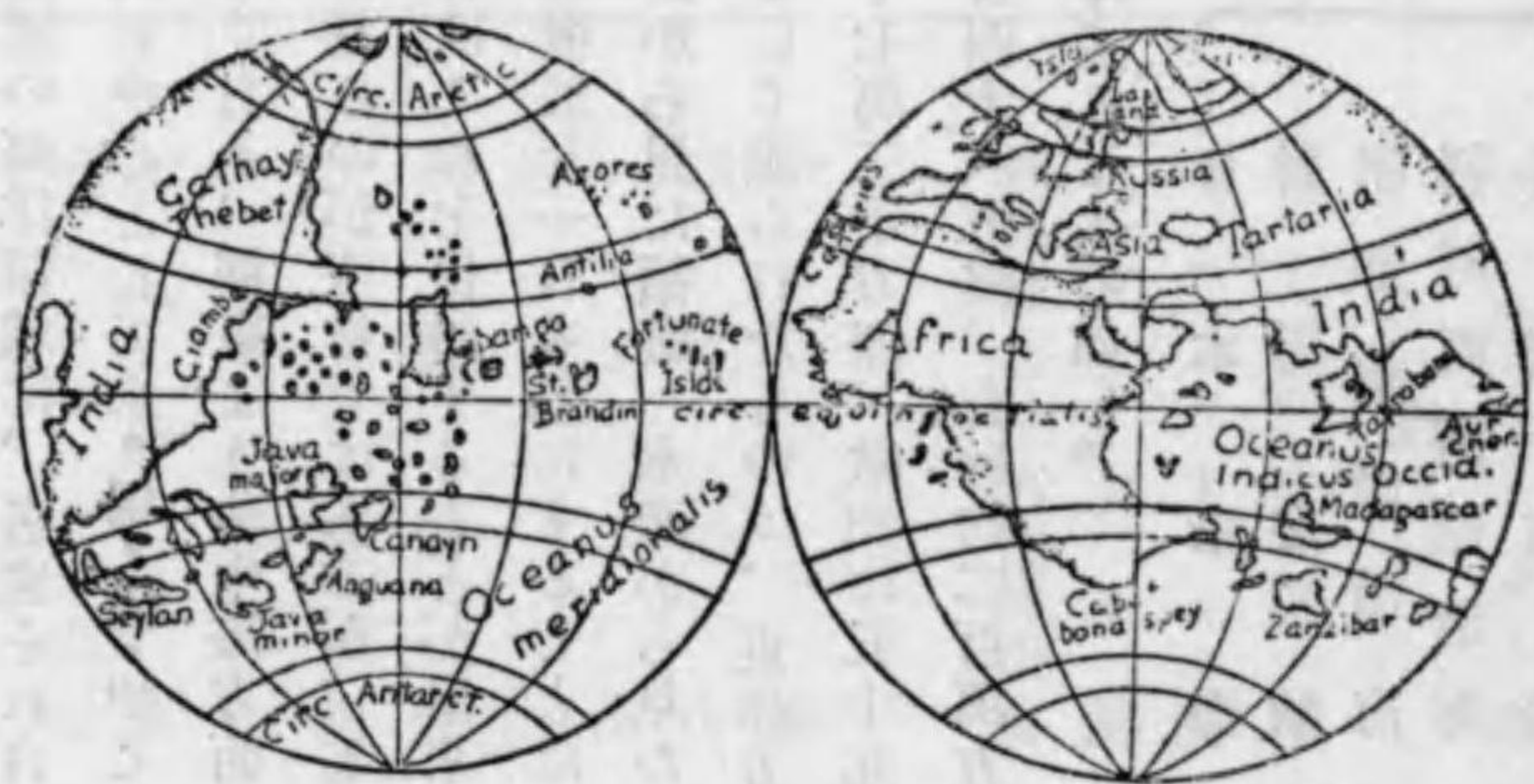
一、極東—北米西岸	
米 國	二五 千噸
日 本	一七 千噸
英 國	七 千噸
諸 威	四 千噸
丁 抹	一 千噸
計	五四 千噸
占 比	一〇〇・〇%
二、極東—北米東岸	
日 本	四七 千噸
米 國	二二 千噸
丁 抹	一四 千噸
諸 威	三 千噸
計	八六 千噸
占 比	一〇〇・〇%

に活用し、勢力を張るものにはそれが天から恵まれた領域である。然らばこの海洋領域を確保する手段方法如何と云ふに、即ちこれを三つに分けて考へることが正當である。その一つは海軍力の充實であり、他の一つは海運の活動であつて、残りの一つは水産事業の伸張である。

海運から見た領域 これ等の相互關係に就ては後段に述べることとして先づこれ等の内、海運の活躍によつて來る領域を世界の現勢力に就て見るにユニオンジャックの旗印に世界の海上を風靡した海上王國英吉利は、多年海上に雄飛せる國柄丈けにその海運は所有船噸數から見て世界船舶噸數六千四百萬噸中二千七十七萬噸即ち約三割強を占め、その航路網の如きは世界の全海洋に及び、P O 汽船は東洋航路と濠洲航路に、キユナード・ホワイスター汽船は大西洋、地中海、濠洲方面に、フアーネスウキジイは大西洋極東に、その他エライマン、ホルト兩社は何れも大西洋に東洋に、隨所にその驥足を伸して居る。次に何事につけても「世界第一主義」の米國は、その老なる國富を利用して、歐洲大戰を機會にその所有船數に於ては英國に亞ぐ世界第二位を獲得、英國の王座を窺つたが、大西洋方面では巨額の資金を投じたるも戦利あらず、轉じて太平洋の日・英・米三國の爭覇

三、極東—ガルフ(パナマ運河經由)	
英 國	八 千噸
日 本	一七 千噸
米 國	四〇 千噸
計	六四 千噸
占 比	一〇〇・〇%
四、極東—南米西岸	
日 本	八 千噸
計	八 千噸
占 比	一〇〇・〇%
五、極東—濠洲新西蘭	
日 本	一七 千噸
英 國	一七 千噸
和 蘭	一七 千噸
獨 逸	一七 千噸
計	六八 千噸
占 比	一〇〇・〇%
六、北米—濠洲、新西蘭	
英 國	四六 千噸
米 國	三三 千噸
瑞 典	一八 千噸
英 獨 共 同	一八 千噸
計	一一二 千噸
占 比	一〇〇・〇%
七、歐洲—濠洲、新西蘭	
計	一一二 千噸
占 比	一〇〇・〇%

コロンブス時代の世界全圖 (1492年Behaim 氏の地球儀より模寫せるもの)



戦に乗り出したるもこれ亦國情及國民性の相違より現在の所期待に副はず現勢力の保有に努めて居る程度である。翻つて日本は日清、日露の二戦役を第一第二の段階として歐洲大戰に於て劃期的大發展を遂げ、開國以來六十年にして世界第三位の海運國としての地位を確保し、東洋を中心に世界到る所日章旗を翻しつゝ勇敢に進出して居る。その他獨逸、伊太利、和蘭等も多年の海國の歴史と海運立國の國策より國力の許す最大の範圍を以つて虎視眈々間隙を狙つて躍進を續け、更に諸威はその得意とす上列強の心膽を寒からしむる策戦に出でつゝある。従つて既存勢力に於

英國	三、四	三、九	九・六%
佛國	四	三、四	八・四%
計	三、八	四、三	一〇〇・〇%
八、世界一周航路			
英國	三、六	三、二	四・九%
米國	一、八	一、四	三・四%
英蘭共同	九	六	一〇・〇%
日本	五	二	六・七%
丁抹	四	〇	六・五%
瑞典	八	六	六・二%
挪威	八	五	五・七%
計	三、八	三、五	一〇〇・〇%

ける海運の海洋領域は、各國それ自身の近海は除外して大體に於て大西洋は英國を中心として米・獨・佛・伊これに附隨し、太平洋方面は日・米・英の順序であり、極東より地中海方面にかけては日本を中心として各國の混戦場と見るのが至當ではあるが、もと／＼海洋には領域がない今日の榮位も明日はこれを保證することが出来ない。我等はこの意味よりするも今後海運發展を一日も忽にすることは出来ない。

水産から見た領域 水産から見た領域は漁業を中心とする。現在世界の漁場として識られたものは、東洋方面に六十萬四千四百八十三方哩、北米に三十七萬三千方哩、歐洲に五十九萬七千二百九十八方哩、その他三十二萬九百四十八方哩、合計約二百萬方哩と云ふことになつて居る。更にこれを内譯すると次の如し。

東	日	六八、七〇〇方哩
對馬	海峽	一五、五三〇方哩
朝鮮東岸	沿海	六、一三〇方哩
朝鮮西南岸	沿海	二四、二八二方哩
臺灣東岸	沿海	二、二七七方哩
臺灣海峡	沿海	一一、七五九方哩

洋	支那沿海	二七一、八〇五方哩
北	北大西洋漁場	二〇四、〇〇〇方哩
米	セントローレンス灣	六〇四、四八三方哩
歐	フアンデー灣	七〇、〇〇〇方哩
洲	其他加奈陀大西洋沿海	八〇、〇〇〇方哩
計	計	二一五、〇〇〇方哩
巴	巴レント	三七三、〇〇〇方哩
諾	諾威沿海	一八二、九一七方哩
北	北バルト	二九、六四八方哩
氷	氷島沿海	一三四、八九一方哩
フ	フアロ	一五三、四七三方哩
ロ	ロツカル	三六、六〇八方哩
ビ	ビスケ	四、九四九方哩
葡	葡萄牙	三、四三〇方哩
計	計	三〇、八八六方哩
		二〇、四九六方哩
		五九七、二九八方哩

其他 總計

三二〇、九四八方哩
一、八九五、七二九方哩

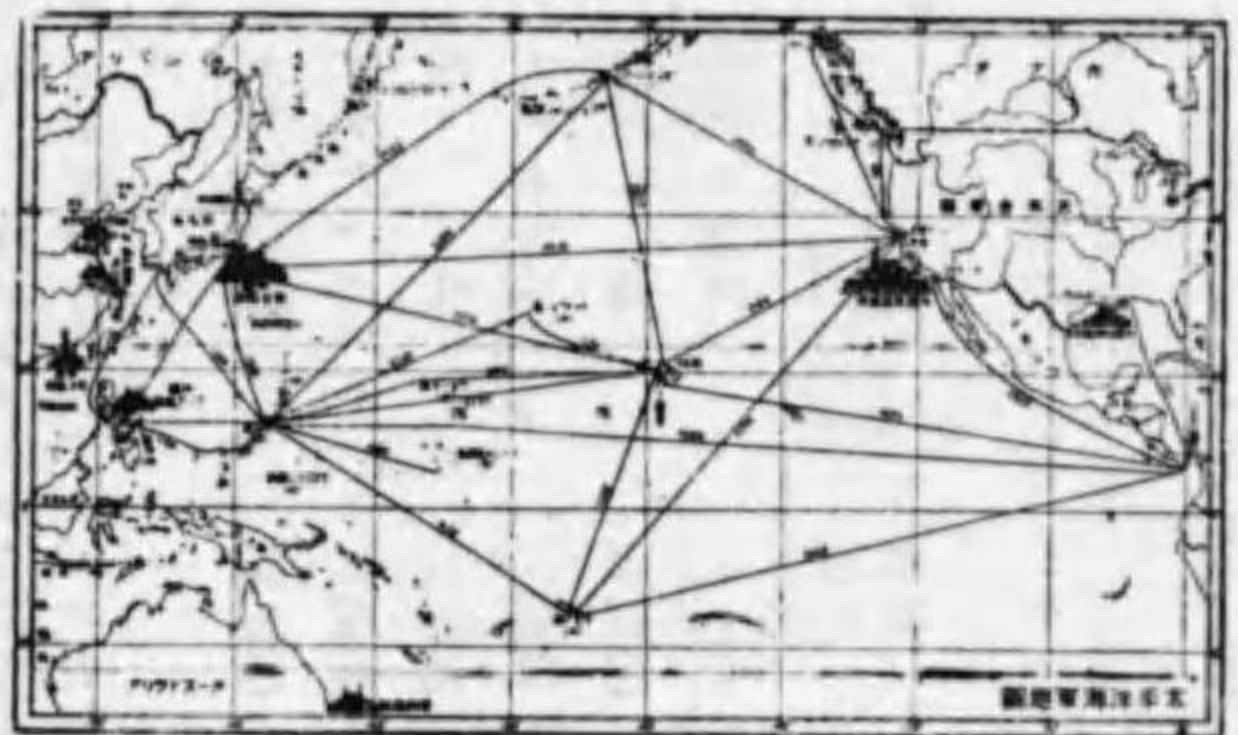
即ち以上の表で見ると東洋が六十萬方哩で斷然第一位を占め、歐洲北米と云ふ順位になり、而かも東洋に於ては支那及オホツク海の一部を除きその大部分は我版圖に屬し漁獲高に於ても斷然他を壓して居る。この水産方面のみに就ても如何に我日本が海國として恵まれて居るか云ふことが一目瞭然である。而して更に最近水産事業の發達は遠洋に近海に行くとして可ならざるはなく、無盡藏の寶は海洋中に我等の來る日の早さを待ちつゝある。我等は水産日本の世界の王座は何んとしても他國に譲つてはならな

第三項 國防から見た海國

島帝國の國防 「海洋を制するものは世界を征する」とは曩に云つた。北守南進か北進南守か、それは爲政家の國策に任せる、然しながら我國が東洋平和の盟主として極東に嚴存し、而かも内は人口食糧問題に悩されつゝある國情としては勢ひその勢力の赴く所、東西南北何れに向つても發展

太平洋海軍地圖

茫茫五千哩の太平洋、世界平和の保障として人類發生以來嚴存した太平洋も現代科學の進歩



による海軍行動範圍の驚異的擴大によつて、今や正に一帯帶水の感あるに至つた。我横須賀軍港より北米太平洋岸のメーア軍

マゼラン航海直後の世界全圖 (1523年 Schöner の作った地球儀より模寫)



羅夫が北海の怒濤を冒して前後三回約百五十隻の戦艦を率いて肅愼に戦ひ

港に至る四千五百三十哩も、日本の妙高、加古級の一等巡洋艦の快速を以てすれば、僅々十日を出でないであらう。今横須賀軍港より米國領の軍略的主要地に至る距離を表示すれば次の如し。

メーア軍港	四、五三〇
ダツチハーバー	二、五三三
布哇	三、三三〇
フキリツピン	一、七四二
ガム島	一、三六〇
パナマ運河	八、〇〇〇

威武東海を歴したのがその第二次戦である。然るに偶々天智天皇の三年、白村江口に於ける敗戦は、完全に朝鮮西海に於ける海上權を支那に讓渡することとなり建國以來の大陸政策を千年の長きに亘つて放棄しなければならなかつた。これ恰もトラファルガーの一戦に敗れた佛國が世界第一の榮冠を英國に奪取せられたるとその軌を一にする。それ以來我國防は純然たる防禦國防となり、文永弘安と我沿岸は頻々として外敵の掠める所となつた。近くは日露戦役に於ける日本海々戦に於て不幸その勝敗所を異にして居たならば日本の現状はどうなつたであらうか。想起するだに肌粟を生ずる思ひがするのである。重ねて云ふ渺茫五千哩の太平洋も、日本海を隔てる廣漠たる極東大陸も我等をして枕を高からしむるには餘りに現代の科學が進歩しつゝある。

我海軍の使命 我海軍は以上の如く國防の第一線に立つて國家の安危を背負ふ重要な任務を帯びると同時に、東洋平和の鎮護としての重大なる使命をも併せ有して居る。従つてその統帥の大權は 天皇陛下御自ら大元帥として帯びさせられることは帝國憲法の明示する所である。然しながら海軍の使命としては以上の戦時に於ける國防及び平和の保障として嚴存す

る以外に平和時にあつては國際修交の使節として國外に派遣、或は交通貿易の援護者若くは勇敢なる我漁民の保護者として或は又天變地異に際しては其罹災民の救助者として涙ぐまじき努力を續け、その他天體の觀測に海洋の測量に忠實なる科學の使徒としての任務に服する等我國民生活とは密接不可分の關係にあるものであつて、海軍を以つて單なる海上勢力と見ることは大なる誤りと云はなければならぬ。

海軍と海運は車の兩輪 海軍と海運が平時保護者と被保護者の立場に於て不可分の關係にあることは上述の如くであるが、一旦緩急に際しては海運は忽ちにして國防の重要な第二線としてのみか、假裝巡洋艦として、掃海船として戦闘の第一線に立ことは、彼の日本海々戦に際し「敵艦見ゆ」との有名な信號を發しつゝ敵艦隊を對馬海峡に誘導し、我艦隊の勝因を作つた哨艦信濃丸に徴しても明白である。戦時如何に強大なる陸海軍を備ふるも後方勤務に服する商船の整備がこれに伴はざるに於ては戦局の推移は到底満足を期し難く、歐洲大戰中制海權を奪はれた獨逸が敗北し、輸送能力の不足せる佛國が軍時行動意の如くならざりしに反し、英國は獨逸潛航艇戰の爲めに多大の艦船を犠牲に供しながら克く海上權を保有して獨逸を



歐洲大戰直前の
列國船舶比較

英國	一九一四年	總噸
米國	二一、〇四五、〇〇〇	
佛蘭西	五、三六八、〇〇〇	
日本	二、三一九、〇〇〇	
伊太利	一、七一、〇〇〇	
希臘	一、六六八、〇〇〇	
諾威	八三七、〇〇〇	
和蘭	二、五〇五、〇〇〇	
瑞典	一、四九六、〇〇〇	
西班牙	一、一八、〇〇〇	
丁抹	八九九、〇〇〇	
獨逸	八二〇、〇〇〇	
澳	五、四五九、〇〇〇	
其他	一、〇五六、〇〇〇	
合計	二、六五六、〇〇〇	
	四九、〇九二、〇〇〇	

屈服せしめたる所以は、與國たる日本の商船が遠く歐洲迄活躍援助したことも勿論大に與つて力あるとは云へ、英國艦隊の背後に有力なる商船隊が活動して後顧の憂なからしめ、更に餘力を貿易維持に盡した爲めである。この英國の實例は戦後列國をして海運を戦時動員計畫の第一に擧げしめたから今後假りに歐洲に再び戦火が起るとすれば、歐洲の船舶は擧げて國家動員計畫に編入されることとなり、經濟部面に於ける活動船舶の數は大戦當時に比し更に縮少されるものと觀測されて居る。如斯海軍と海運とは戦時平時を通じて將に鳥の双翼、車の兩輪に於ける關係にあるものである。

第四項 産業から見た海國

我産業貿易の現状 海運が植民地の獲得、物資の劫掠若くは貿易を兼營した中世紀以前に於ては、運輸機關としての貿易上に與へた貢獻は極めて微々たるものであつたが、獨立の産業として分離されて以來の海運業は大部分を貿易の補助機關に提供し、従つて貿易の發達と唇齒輔車の關係にあつてその消長の先驅を爲すに至つた。今試みに我海運の幼稚にして海外航路に進出せざりし日清戦役以前の狀態に就て見るに、海外貿易も固より少

本邦海運發展と
對外貿易の躍進

年次	輸出噸數	輸入噸數
大正二年(戰前)	100.0	100.0
同 八年(戰後)	126.8	155.0
同十三年	153.4	226.1
昭和四年	100.0	229.1
同 九年	222.4	271.2
同十年	221.7	273.3
同十一年	276.9	321.0

額であり且貿易の大部分が居留外商の手に掌握されて居た關係もあつて、外國々旗の下に商品が運搬されたものであるが、日清戦後に至り歐、米、濠の遠洋航路が開設され、南洋航路の充實、社外船の東洋方面活躍等に伴ひ俄然本邦船の海外貿易に従事するものを激増し、殊に我貿易界の革命とも云ふ可き世界大戦を動機とする我海運界の驚異的發達は我對外貿易貨物の殆んど全部を日本船によつて運搬するに至つた。大戦後は世界的反動恐慌の餘波とブロック經濟並にアウトタルキー強化等の爲めに時に貿易増加率の進度に多少の鈍化を見たこともあるが、我駭々乎たる貿易の伸展力はこれ等の障壁を突破し海運の興隆と相俟つて日清役前の我輸出入總額一億七千八百萬圓は日露戦役に八億一千萬圓となり、歐洲戦役に於ては四十二億七千二百萬圓と躍進し、最近に至つては五十億萬圓を突破する勢を示して居る。如斯我對外貿易が僅々數十年間に有史以來の大發展を成し遂げ得たことは、歐洲大戦と云ふ絶好の機會に恵まれたことも勿論一つの原因には相違ないがそれよりも我國情が國土狹小天然資源に乏しく僅かに生絲を除く原料の大部分を海外に仰ぎこれに加工再輸出する加工國として起つ止むなき事情に置かれ、且四面環海、この大勢を助長す可き海運の發達に好

航空機の發達と海運

最近航空機の發達は、船舶による海上輸送に一轉機を來し、近き將來に於て船舶は海上貨物の輸送にのみ使用されるに至るであらうとの杞慮を抱くものも

巨船アレーメン號
搭載飛行機



あるが、航空機の發達は結局船舶の効用を航空機との巧みなる連絡によつて倍加する以外の何ものでもない、寫眞は巨船アレーメン號搭載の航空機が入港前一日早くも目的港との連絡に出

箇の條件を備へたる理想的海國なるが爲めである。

海運業 海運は以上の如く軍事上、貿易上不可缺のものであるが更にその他の重要使命とされつゝある所のものは

- 一、交通機關として
- 二、通信機關として
- 三、生産機關として
- 四、造船及各種工業助長機關として
- 五、海外移民助長機關として

等が擧げられる、由來船舶は海上の橋梁とも謂ひ、又國際の公道とも謂ひ得るもので、各國共自國の勢力範圍に於ける幹線航路を經營することは國家としての義務であり、又旅客並に移民が自國船による場合と將又言語、習慣、食事その他を異にする外國船による場合は凡ゆる點に於て自國船によることの至便且愉快なることはもとよりこれが爲めに交通往來の便を増し、且交通量を多からしめることは當然である。次に通信機關に於ては最近無線電信乃至飛行郵便の發達著しきものもあるも、その大部分は依然として船舶の輸送に任すの外はない。殊に遠洋航路の船舶は最近何れも無

動せんとしつゝある勇姿である。

線電信装置を有し、航海中他船又は陸上との通信を交換して天候、海難乃至發着時間その他公私用の電信を接受して直接通信機關としての使命を果すのみならず遠洋客船にあつては國內のニュースを受けて船内新聞を發行する等、通信機關としての任務は愈々増加するに至つた。その他生産機關として自國民に労働の機會を與ふると共に運賃收入を收めて國際金融に貢獻し、造船及各種工業助長機關としては各種の船舶の建造による造船業並に附屬工業の振興に資し、海上移民の輸送機關としては海外移民を奨勵して人口問題の解決に多大の功績を現して居る。

水産業 海國産業としての水産に就ては領域の項に於て述べた如く我日本は漁場面積に於て廣大なること世界第一である許りでなく漁獲高に於ても列國に比し次の如く斷然一頭地を抜いて居る。

國名	(一九三三年現在)
日本	四、〇〇〇 <small>千噸</small>
蘇聯邦	一、三〇三 <small>千噸</small>
英國	九一二
葡萄牙	一五四
米國	九五二
アイスランド	二三七
西班牙	三二二
獨逸	四〇九

朝鮮	一、〇〇七	和蘭	一八二
諾威	一、一三七	丁抹	八四
佛蘭西	二九八	瑞典	一〇二
加奈陀	三三九	ニューファウン ドランド	六〇

殊に我國は南は臺灣沿海より北は世界三大漁場の一と稱せられるカムチヤツカ、オホツク海及沿海州方面に亘り無限の漁場に取りまかれ、而かも長期の貯藏運送の方法發達せし今日、漁獲に於てこれが販賣に於て正に前途頗る洋々たるものがある。

人口食糧問題の打開を急務とする我國の現状に於て今後漁獲を増加し、魚介攝取量を倍加すれば年額一千五百萬石の穀物消費を節約出來得ると云はれて居る。一方輸出品としての水産業も恒久的資源として逐次その重要性を増し、既に年額二億圓を突破し重要輸出品の一に數へられて居る現狀である。

第三章 大和民族は海國民

第一項 我國國民性

國是を語る國民性 我海國の歴史は太古のことはこれを知らず史實の示

露人の日本國民觀

露國軍艦デアナ艦長ゴロウニンは、文化八年五月、北海道根室國海岸上陸中捕へられて七ヶ年、高田屋嘉兵衛の斡旋によりて釋放され無事歸國したが、彼の我國民に就ての觀察は海國民たる日本國民の面目を傳へて遺憾なきものがある。曰く「日本は人口饒多なるが上に鋭敏にして能く活動し、有爲にして外人の長を採るに躊躇せず、この國民にして、偉大なる君主の支配する所と爲りたりと假定せんか、彼等の國土に産出する種々の材料、寶物は、巧にその利用する所となりて短日月の間に容易に東洋の支配者と爲るを得るに至らん。この時に至らば本土を距ること遙遠なる我亞細亞の沿海諸州は、その運命果して如何なるべき。若し日本人にして歐洲の文化を輸入しその政治に

す所に從へば國祖伊弉諾、伊弉册の二柱の神が天の浮橋に乗りて大八洲を平定し給ひ、天照大神を高天原に、月讀尊を夜の食國に、素盞鳴尊を大八洲に各々國を知らしめさせ、蛭子を天石船アマノイソナフネに乗せて追放し給ひ、一方出雲に居を定め給ふた素盞鳴尊は御子大國主命をこの地に留め自ら浮寶を作り根の國に渡り給ふた時代に始まる。天の浮橋と謂ひ、天石船と云ひ、浮寶と云ふも何れも等しく當時水上唯一の交通機關たりし列木舟であり、根の國とは朝鮮のことである。交通未だ開けず、海圖とてなきこの神代に於て眇たる列木舟に身を托して建國の偉業に邁進された尊き御精神こそは古往今來未來永劫に亘つて我々大和民族の血管中に脈々として流れる血潮でなければならぬ。更に下ては神武天皇御東遷に際し、水師を率いさせられ日向御發程以來四星霜、海波と闘はせられて浪花津に御上陸、更に道を轉じて海路を迂回熊野灘の荒浪を凌がせられて南紀に御着、大和に入つて萬代不易の建國の礎を築かせ給ひしが如き、或は又神功皇后が遠く海軍を率いて三韓を征伐し、大和民族大陸發展の國策を明示されたるが如き、何れもこれ取つて以つて國民の脊々服膺す可き不磨の國是であり國民精神でなければならぬ。我々大和民族はこの偉大なる天業に參與した祖先の血を享け

則りて内政の改善を計るあらんか、支那も亦必ず次第にこれに模倣すべく、而してこの兩強大民族が我が歐州の政局に向つて洵にゆゑしき影響を及ぼすに至るべきは疑を容れざる所なり。フオオストフの爲せし如き侵寇は、適々日本に與ふるに歐風に依り軍艦を建設するの動機を以つてするに過ぎざるべく、歐洲の凡ゆる發明は假令ベートル大帝の創造的才能なくとも、必要上日本の國內にその根拠を据えらるゝに至らん。彼等にして、若し、教師を招聘せば、決してその人の乏しきを憂ひざるべし、故に余は思ふ、この際この良國民を激せしむるが如き行爲あるは宜しからずと。余は日本人が直に歐化して、我に向つて危険なるものと成るに至るべしと謂はず。唯要するに我後世子孫をして吾人の主張する所に背くが

つぐものである。中世時代に至つて偶々蒙古來寇のことありたるも忽ちにして博多灣頭にこれを撃滅し、この來寇によつて挑發された我大和民族の義憤は、朝鮮はもとより渤海の沿岸に向つて倭寇となつて爆發し、彼等の心膽を寒からしめたこと實に三百年の久しきに及び、遂には遠く馬來半島から交趾支那にまで八幡大菩薩の旗印をひるがへして進撃するものすらあつた。この間豊臣秀吉の朝鮮征伐があり、その結果から見れば龍頭蛇尾に了つた感がないでもないが、事の成敗は別個の問題として我大和民族の海國魂を發揮したことは否まれないと同時に國民精神の作興に貢献したことも看過出来ない。

然るに建國精神を無視せる徳川治世三百年に亘る鎖國政策は、これを實行すること久しきに及ぶや、慣ひ終に性を爲し、我海上交通は僅に一本橋の小型船による内地沿岸航路に局限され、海國としての活動と發展は根本から破壊され、僅かに沿岸漁業によつて辛くも海國精神の命脈を保つに過ぎざる時代を招來した。

然しながら建國三千年の永きに亘つて養はれた我國民精神が永久の冬眠状態を續けるものではない。印度を席捲した英國は漸く極東に向つてその

如き舉なからしめんことを望むのみと。彼は更に軍國として日本民族の如何なる地位を占むべきやに論及し、「以後日本政府は容易に歐風の艦隊を組織し頗る大膽果敢なる水兵を以つてこれを充實せしめ得べし。概してこの民族は理解早く直に受くる所を咀嚼す。日本水兵は歐風に模して忽ちその艦隊をして歐風の艦隊と應行することを得るに至らしむるならん。現在に於てすら彼等は粗製の小舟を以つて、大膽なる航海を企つるに非ずや。斯る海國民には何事を成してか成らざらんや」と。

鋒鏑を現し、露西亞の勇敢なるコサック兵團は西比利亞の白雪を蹴立て、堅氷鎖すオホツク海にその姿を現し、亞米利加の堂々たる艦隊は東京灣頭に星條旗を翻した時、我國の鎖國は遂に破れて大和民族の胸底には烈々たる海國魂が蘇みかへつた。我國が開國數十年にして世界屈指の大海軍國となり大海運國となつたことに驚異の眼を張る者は先づその前に我建國以來の歴史をひもとき、その建國の精神を知り、その海國魂の依つて來る所以を究むるがよい。

「敷島の大和心を人間は」

朝日に匂ふ山櫻かな」

の一首は我國民性の一半を傳ふるものに相違はないが、我々は長くも明治大帝の明治元年國威宣布の御宸翰中に仰せられた如く「萬里の波濤を開拓し、國威を四方に宣布し、天下を富嶽の安きに置かんことを欲す」の御精神に則り、彼の大伴家持が歌つた如く、「海行かば水漬く屍大君の邊にこそ我は死なめ」の信條こそ我海國たる大和民族の國民精神であり、國民性で無くて何であらうか。

大和民族の特異性 天の與ふる所これを享けざれば殃を受く、海洋はこ

れを征服利用するものにとつては無限の寶庫であり國民永遠の搖籃ではあるが、これを懼れ遠ざかるものにはそこが恐る可き魔所であり、越ゆ可からざる險難でもある。然るに我大和民族はその建國の大精神が既に海洋の征覇であり、その事に依つて我等は三千年の歴史を築いて來た。然しながら海洋を征服して今日の大を爲したるものには英國があり和蘭があり諸國がある。單に經濟的に技術的に海洋を利用すると云ふならば彼等と何等擇ぶ所はない譯である。然らば我大和民族の特異性は何かと云ふに、祭政一致の國柄として神明の加護を深く信じ神人合一、正しきを履んで恐れず、勇猛果敢進むを知つて退くを知らざることが第一、氣宇開豁、小事に拘泥せず一旦緩急に際しては己れを空しくして死をみること又歸するが如きものあることが第二、東西の文化を融合同化して獨自の文化を構成する才能に恵まれた、あることがその第三の特異性である。

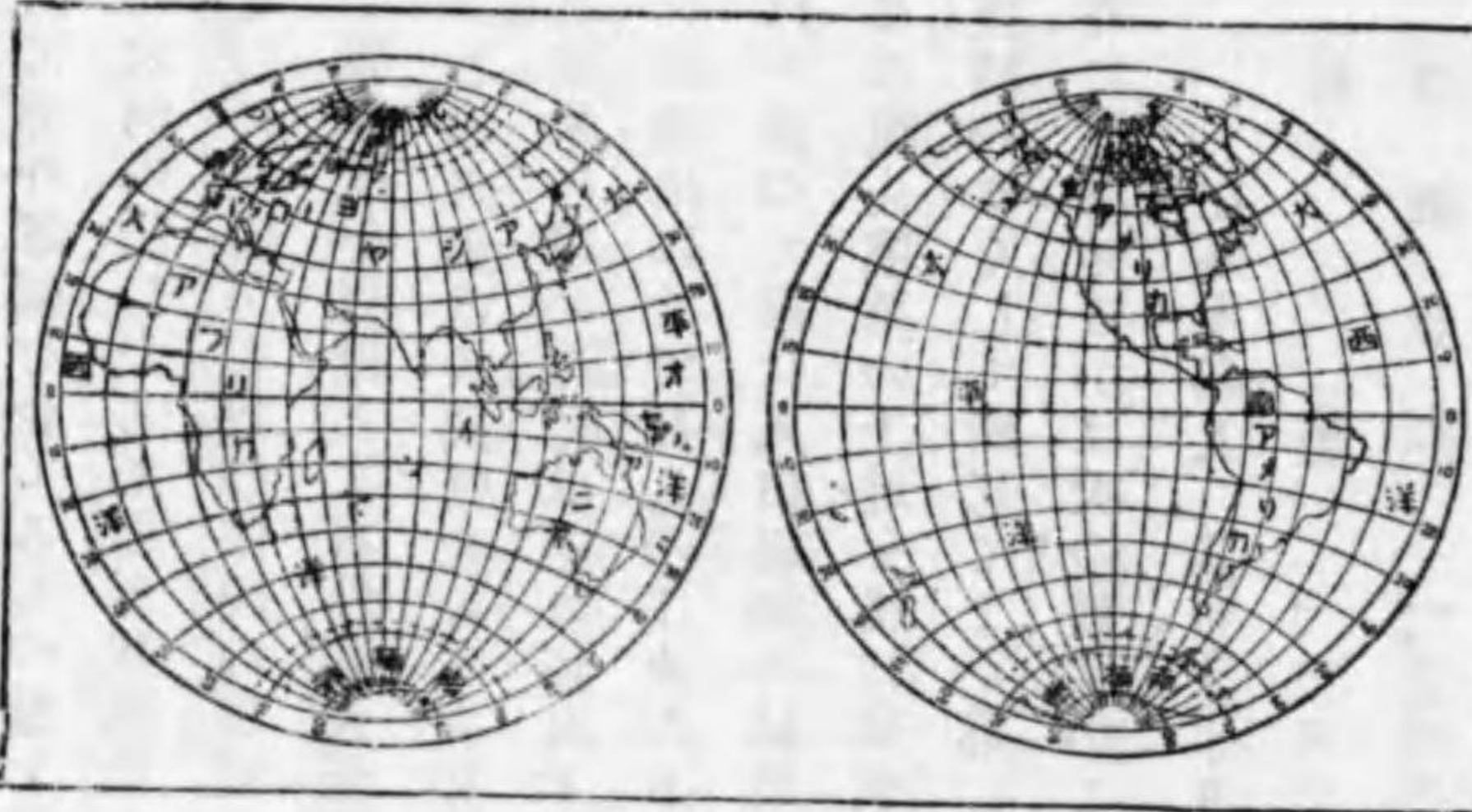
この特異性こそは海國民としての理想的性格であつて、堂々列強に伍して海國日本の名聲を高からしめつゝある所以である。

大和民族發展の實例 我大和民族の海洋發展は既述の如く天祖降臨がその第一歩であり、中古に於ては三百年の久しきに亘り支那海、黄海、日本

海外發展の先覺者

海賊によつて醸成された我國民の海外發展熱は秀吉の海賊禁止令を動機として一層顯著となり、大に海外の新大地に活舞臺を開かんとすの意氣を煽り、或は商人となり或は海賊となり或は探險者となつて、一身を賭して海外に渡航し異域の君主となり巨商となり、開拓者となつたものに乏しくない。就中異彩を放つ者には英雄秀吉を傀儡にせんとした原田孫七郎、浮浪漂泊の身を以て一躍暹羅王國の全權を握つた山田仁左衛門長政あり、その他出末助右衛門、天竺徳兵衛、濱田彌兵衛、島井宗室、木谷久左衛門、末次平藏、天野屋太郎左衛門、茶屋四郎次郎以下二十數氏がある。

緯度による海陸分布の比較



海の海上を支配し、更に下つては桃山時代から徳川幕府の初期にかけ支那、カンボヂヤ、ジャガタラ、天竺より遠くは太平洋の波濤を越えて當時新西

班牙と稱された、現時の墨西哥迄通商貿易を試みたことは史實に明かである。この海國精神は、偶々徳川幕府の鎖國政策の爲めに彈壓を蒙つたとは云ひながら、その當時に於てすら有爲の志士冒險家にして國禁を破り海外に渡航し、又は企業を試みたものは尠からず、事露れて刑場の露と消えた有名のものゝみにても加賀に木谷藤右衛門、錢屋五兵衛があり、長州に吉田松蔭があつた。然るに一度幕府倒壊して開國通商自由の大詔煥發を見るや多年鬱積したる國民の海外發展熱は、茲に俄然高潮し、東

鎖國時代の海國民

徳川三代將軍家光の鎖國海禁令によつて五百石以上の船舶の建造を禁止し、海外渡航を嚴禁して以來、我海上交通は僅かに一本橋の小型船による内地沿岸航海に局限され、我海國民の活動は不自然にも根本から破壊されて大部分は漁業に従事するに至つたが、而かも猶建國以來の傳統的海國魂は抑ゆるに由なく嚴重なる禁令の網を潜つて、或は外國貿易に従事し、或は遠く邊海未踏の地を探検する者が現はれた。伊能忠敬、高田屋嘉兵衛、錢屋五兵衛、伊勢九孫七、近藤重藏、間宮林蔵、紀伊國屋文左衛門等がその一例である。一方内地航路にあつては河村瑞軒

に西に海外渡航を企てるもの踵を接し、就中布哇、北米の如きに對しては特に大河の決したるが如き状態なりし爲め、終には禁止的入國制限令を實施せしめ、而かも我移住民の根強き發展力に脅威を感ずるの餘り黃禍を叫んで我移民を目標とする外國人土地所有禁止令をすら公布せしむるに至つた。この米國の入國禁止も我大和民族の海外發展熱を抑制せず、更に新天地を南米に求め今では至る所日本人村が建設され、千古斧を入れざるアマゾンの奥地にまで邦人の丁々たる斧の音を聞くに至つた。説を爲すものはこれを以つて單に人口過剰の結果に過ぎずと云ふも、この風光明媚氣候温暖なる祖先墳墓の土地を後に瘡痍伏す萬里の異域に進出することは我海國民族精神なくして斷じてよく爲し得ない所である。今如何に多數の同胞が海外に活躍せるかは次の數字がこれを説明する。

總數	一、六一四、〇三四	内地人	八七三、八〇七
亞細亞洲	一、〇七三、三八四		三三九、九九八
滿洲國	九五五、六〇二		二三四、八六八
其他	二七、六八二		九六、一三〇

在外本邦人 (昭和九年十月一日現在)

が四代將軍家綱時代に東北陸奥方面から江戸への東廻り航路と出羽方面から日本海を瀬戸内海に迂廻し、熊野沖遠洋灘を経て江戸に至る西廻り航路を開きたる外、大阪江戸間の菱垣廻船、樽廻船等が開設され、又北海道から大阪に往復する北前船が現はれる等我海運はこの鎖國時代に於て内地沿岸航路に著しき發達を遂げるに至つた。

而してこれ等在外邦人の職業別に就て見るに直接農耕畜産に従事するものが斷然多く内地人八萬五千人を算じ、我民族の海外進出が如何に百年の大計の下に根強く行はれて居るか判る。従つて我政府に於ても内閣に拓務の一省を設け拓務大臣統率の下に朝鮮部の外に管理、殖産、拓務の三局を設置してこれ等の指導監督に任ずる外、東洋拓殖、鮮滿拓殖、臺灣拓殖、南洋拓殖等の保護會社を設立して民間の移民拓殖會社と共に極力その發展を助長することに努めて居る。

第二項 海國民の通有性

英國民の天稟的訓練 世界の海上王國として誇る英國はその地理的條件に於て先天的の海國であり、國民は天稟的の海國民である。その海運は所有船舶噸數から云つても斷然他を壓して居るが、又船舶の實質から見ても到

日英兩國民の海事思想

世界の海上王英國が大西洋中の渺たる一孤島から起ち上つて僅々數百年間に今日の大を爲したことは一に彼等が海上制覇を國是とし、朝野この大目的に向つて邁進したことがその有力な原因を爲して居ることは云ふまでもないが、彼等をして生れながらにして海國民としての自覺と自信を堅持せしめ、海を愛し海に親しましめるに就ては一朝一夕の努力が今日をあらしめたものではない。彼等がまだ母の乳房にある時與へられる玩具は鐵砲でもなければ刀でもない。先づ船である。兩親から聞かされる童話も海に關したものであり船に取材したものが多し。長じて小學校から中等程度の學校に進むにつれてこれ等の玩具は

底他の比較を許さぬものがある。一萬噸以上の巨船は世界に四百九十八隻あるが、その内の二百三十九隻は英國の所有船である。又速力の點から觀ても十六節以上の優秀船は、世界に六百六十二隻あるが、その内の三百七隻は英國の所有に屬するものである。然しながらこの世界第一の大海運國が單に地理的條件にのみ恵まれて居るが爲めに建設されたものではない。その根本は全國民舉つて海を愛し、海を尊ぶ獨自の國民性と海洋發展を萬代不易の國是としてこれに涙ぐましい努力を重ねて來たことが、英國をして今日あらしめたものである。従つて海運經營の衝に當るものは海運の國家的使命を心底から理解し、これを天職と心得、自らは薄酬に甘んじて他迄自主獨立の手腕を振ひ、政府の補助を仰ぐ等のことを寧ろ恥辱とする氣風があると同時に國民に對する海事思想の鼓吹の如きもその熱心なることは驚異に値するものあり、小學讀本の第一巻から既に端艇の操縦法が教えられ、海の話が解説されて居り、クリスマスの子供に贈るプレゼントの如きも多く船の玩具乃至書籍を撰ぶと云つた風である。これに對し英佛海峡を挟んだ對岸の佛國はどうか。

非海國民たる佛國民 佛國は歐洲戰前の百九十萬噸から大戰中の船腹不

實物に代り、短艇の漕法からヨットの操縦と進んで社會人として自立するまでには立派な海國民としての信念と體驗を習得する。我々が時々雜誌の口繪やその他で拜見する英國皇帝が怒濤を衝いてヨットを自ら操縦せられたつゝある御寫眞の如きはまさに英國民の表徴として眞に我等の感激に堪えざる所である。就つて我國民の海事思想如何といふに、徳川幕府鎖國以前にあつては一葉の扁舟よく千里の荒浪を蹴つて海外に渡航し、遺憾なく海國日本の勇名を轟かしたものが、三百年の鎖國時代が経過して慣ひ途に性を爲し、「一枚子一枚下は地獄」の思想が全國民を風靡し、世界第三位の海運國を誇り得る今日にあつても一部海事關係者その他を除き依然として海を懼れ、船の危険性を説

足に懲りて、戰爭直後には我國に次ぐ世界第四位にあつたこともあるが、漸次凋落し諸威、獨逸、伊太利に脆くも抜かれて今では辛くも世界第七位を保つて居るが既に背後には和蘭の肉薄するあつてこれ亦樂觀を許さざる位置にある。佛國は由來氣候溫和國土豐饒、西より北にかけて大西洋、英佛海峡を繞らし、南は地中海を隔て、阿弗利加に對し、地理的には當然海國として起つ可き地位にあり、且つ政府の傳統的方针も世界有數の海運保護國であつて我國の造船、航海保護法も同國に範を取つた程であるが、その根本を爲す國民が餘りに自然に恵まれることの厚さに慣れて勇氣を缺き企業心を鈍らし、獨り海運のみならず國家としても今や僅かに他國の安全保障下に一日の安を貪りつゝある状態である。又彼のイベリア半島國たる葡萄牙及西班牙はどうか、東北はピレネー山脈によつて佛國に連る外、三面海に圍繞せられ、バルセロナ、パレンシア、リスボン、オポルト等の良港を擁し、南端はジブラルタル海峡を距て、阿弗利加に相對し、産物は佛國の豊富なるに及ばざるも尙且つ農産物に鑛産物に優れ、大國たり得る素質を有して居る。然るに十六世紀に於けるこれ等兩國祖先の築きたる海洋制覇の偉業も續く子孫國民が海洋を忘れて徒らに文弱に流れ去つた爲めに

いて、海の親しむ可く、船の愛す可き所以をその其子供に教へることをしないものが多い。

二

英國の小國民は港で船を見るにも立派な客船よりも赤腹の出た老朽貨物船に目を止め、

「この船は御國の爲めに何年働いてくれたのでしようか」と親に問ふが、日本の小學生は貨物船よりも客船に注目し

「これは華麗な大船である」と唯だ興味を持つ位に過ぎぬがこれを以つてしても如何に英國が海運國であり海事思想が發達せるかを知ることが出来る。

爾來僅かに二百年にしてコロンプスやバスコ・ダ・ガマに依つて發見された新領土の大部分を後進の英國、和蘭等に奪取されて今日では世界の劣敗國に墮し去り、就中西班牙の如きは内亂に亞ぐ内亂を以つてし、國民は塗炭の苦を嘗めつゝある現狀である。

獨逸と伊太利 質實剛健の獨逸魂は亦海國民として缺く可からざる一要素である。千八百九十八年より俄然擡頭した獨逸海運は、一意英國を目標として進撃し、歐洲大戰直前には英國の二千五十萬噸に對し五百十萬噸を所有し、世界第二位を獲得しその烈々たる意氣込に於て正に英國を壓倒するものあり「獨逸の將來は海上にあり」と宣言したカイゼルの抱負と共に歐洲大戰も春秋の筆法を以つてすれば英國の獨逸海運撃破戰であつたとも云へる。然るに不幸戰に破れ去つた獨逸はこれが犠牲として四百六十萬噸の船隊を喪失若くは奪取されて平和直後には僅かに四十二萬噸を剩すのみとなつた。然しながら彼れが不撓不屈の獨逸魂は疾風迅雷、よく國難の何たるかを理解し、戰後約二十年にして千九百三十六年六月末現在に於て三百七十萬噸の巨大なる新鋭商船隊を作り、今日に於ては世界第五位に復活した。次に和蘭は亦先天的の海國民である。維新前後數百年我國の眠りを

諾威の農産物

諾威の總面積は僅かに三十二萬三千六方軒であるが、全面積中の七割二分は不生産地で二割四分四厘は森林、三分六厘が耕地である。従つて主要農産物の生産額も僅々次の如き貧弱なものに過ぎない。

種別	作付	産額
小麦	千、エーカー	千、ノブ
燕麥	二、二	一、二、四
大麦	一、五	六、七
ライ麥	一、五・三	五、五
雜穀	二	六
馬鈴薯	一、三	四、三

先づ醒したものは和蘭であつた。海に面し且つ海面より低き國土を有する彼等は生れながらにして水と闘ひ、これを征服することを教へられて居る。彼等は海を征服利用することを知つてこれを懼れることを知らな。歐洲に偏在する一小國として今日尙世界海運國としての第八位を占めつゝあることは決して偶然ではな。

諾威國民の努力 諾威は世界地圖の示すが如く歐羅巴の西北隅に偏在する半島國である。氣候寒冷、土地瘠せ而かも山多く、農産物は僅かに住民の半數を養ふに足らず、唯水力電氣を起して些かに工業を營むに過ぎざる國柄である。従つて商業も振はず、彼等は茲に敢然起つて海洋進出を企てたのである。而かもその勇敢無比なる脈々とあふれる血潮は彼等をして縦横に活躍せしむるに好適のものであつた。彼等は先づ漁業に於て歐洲諸國を威壓しその捕鯨事業の如きは規模に於て技術に於て他の追隨を許さざる勢を示して居る。一方海運に於ても國狀が北邊に偏在せる關係上甚だ不利の立場に置かれつゝあるにも拘らず、歐洲戰前には既に百九十六萬噸を有して世界第四位に居り、戰後暫らく雌伏の状態にあつたが最近に於ては四百萬噸の商船隊を擁し、戰前の位置に復活した。同國が世界の第二、三流

國と見られながら國力以上に重視されつゝあるは、主として以上の水産と海運の賜である。同國の海運はこれまで諸國と事情を異にし、比較的小型の而かも古船が多くこれを以つて堂々列國の優秀船隊と角逐して海國の名を辱かしめなかつたことは一に彼等の勇敢なる海國民としての素質を有することによるものではあるが、その半面に於て彼等が今日をあらしめるに如何に悲壯なる努力を續け來つたかを玩味する必要がある。而かも今や諾威は漸次老朽船を淘汰し、四百萬噸中船齡十年未満のもの四百五十隻、百八十七萬六千餘噸を數える現狀であり、彼等のトランプ船長驅主義は世界の那邊たるを問はず、船費の低廉なるを利用して進出し、世界海運界の一脅威となりつゝある有様である。

第四章 我帝國の發展は海洋

第一項 我國の發展は海洋から

海洋から觀た發展 獨逸の碩學カール・リツテルの説明を俟つまでもなく世界人類文化發達の段階は、地中海盆地その他の大河の畔に發生した河川文明から、沿海文明に進み、更に大西洋文明に至つて絢爛の華を開き、こ

濱田彌兵衛の膽略

(長崎夜話草の一節)

寛永の比、紅毛未だ平戸へ入津せし時、長崎代官末次氏、異國渡海の船、海上にて紅毛船に逢けるに、紅毛、海賊せんとせしか共、長崎仕出の船といひしに依て、少しは遠慮も有けるにや、亂暴不爲して船をおのれが船の楫に維ぎ置て、日本の酒食を乞、さまざま辨究けて五七日がほど苦しめたり。舟をばさしはなし、おのれが船に乗得ぬやうにしたれば、乗て戦ふ事も不叶、石火矢を口にさしあておかれぬれば、すべきやうもなく、さまざま酒など多く、あたへ獲嫌とりて、漸くにしてゆるされ行ぬ。歸朝して此事末次并奉行職にくはしくかたりければ、扱は日本のおくれといひ又此已後日本の船備ます事なからしめ

れが太平洋に移行するに及んで正にその最高頂に達せんとしつゝある。

これを我國に就て見るに、神代に現はれた文化が既に海上交通を中心とした大陸文化との融合統一であり、日本書紀に現はれる熊野諸手船が現代の造船技術から見ても既に防波装置をすら備へた荒浪に耐へ得る性質のものであり、これが更に瑞典のボウスレンに於ける岩石彫刻に現れた同國古代船舶と酷似せる點に於て、人類文化の發展が海洋を中心としたものであり、就中日本の如き四面環海の國柄にあつては更にそれが文化發展の要素を爲したことは容易に想像することが出来る。それと同時に當時若し日本が大陸國であり、而かも舟運の便がなかつたものと假定すれば、神武帝建國の御偉業も更に一段の御困難を加へさせられたものと拜察することが出来る。降つて神功皇后の三韓征伐と云ひ、豊臣秀吉の大陸進出と謂ひ、我國海運技術の發達が生んだ海洋發展の一段階と見ることに何人も異議はないであらうと思ふ。又中世以後に於て大陸に發達せる東洋文化の粹を輸入して獨自の日本文化を建設し得たることも海洋發展の賜であり、而して更に明治維新以後の驚異的國力の充實も日清、日露、歐洲の三大戰役を動機とせる點に於て海洋制覇が先驅をなし、就中歐洲大戰の如きは日本海運の

んためにとて、浪人濱田彌兵衛、同新藏兄弟に頼みて、紅毛の船主を捕へ来るべしとて、二人井通事、其外供人数十人相したが、臺灣に渡りぬ。紅毛人も始より怪しき船とや見たりけん、檢使を出し船中の人数などあらため、船をば城の樓の前に維がせ、石火矢數十挺の先をならべてぞ置けり。本より商人に拵へたれば、商物など色々城外にて見せければ、心とけて實の商人共とおもひ城中へも呼て日本の咄どもおも聞べしとて呼ける。寶物、道具共少々持行たるに、城主ゼネルも出て對面せしに、中々謹々としたる體にて、曲録にかゝり居たるに、兄弟入て拜禮をなし、右の賊船の事を言出して、其船人一人を得て歸らんといふに、ゼネル大に怒り、立んとするを彌兵衛引おろし取てふせ、

飛躍的世界進出にその功の大半を歸す可きものである。また戦後の反動期に際し列國がプロック經濟を強化して關稅の障壁を高め、アウトアルキを採用して我日本の貿易進出に多大の重壓を加へたにも拘らず、我貿易業者は近東地方に、阿弗利加の僻地に、中南米に、その他到る所に新市場を開拓し、行くとして可ならざるなき状態にあるは爲替並に勞銀低廉等に負ふ所多きは勿論であるが、その反面に於て我海運業者が常に貿易に先んじて新航路を開拓しつゝある努力に俟つもの頗る多きを看過してはならない。而かも今後に於ける世界注目焦點は太平洋に置かれて居る。五千億の富を誇る米國も、太陽の没することなき廣大なる領土を自讃する英國も、大戦後歐洲大陸の最強邦を以つて自任する佛國も、將又その傳統的南下策を赤化に塗換へた蘇聯も、これが制覇に虎視眈々たる状態にあることはその軌を一にして居る。斯くして太平洋は將に未曾有の廣大な規模の上に猛烈な種々の姿の國際競争劇が演ぜられんとして居る。英、米の海軍大擴張と云ひ、露西亞の極東軍備充實と云ひ、何れもこれ太平洋争覇戦の前奏曲でなくて何であらう。而かも我日本は幾千年となくこの巨海に沿ふて存在を續けて來た國柄であり、彼等が先づ打倒日本を目標としつゝあるに不思議

新藏 脇指をぬきてゼネルの胸にさしあて、日本に來るべしやいなやといふに、城中の紅毛人、且又座石にありあふ者ども鐵砲を放さんとする時、通事、もし放ちたらば汝が主人ゼネル、忽ちにつき殺されんと、大音聲にて言ける時、皆々火蓋をしてぞ立居たりける。ゼネル、ふるひ聲にていへるは、日本の船を惱ませし人も今爰にあらず、われも此城を捨て日本に行なば、此國亂るべし。願は吾一子を質として日本へ遣すべし。向後日本の船を惱す事なきやうに諸船に命ずべし、右の賊船も又穿鑿して罰すべしといひければ、則、其一子を受とりてゼネルをばゆるしけり。則ち其實の子を長崎へつれ來りて、一とせばかり留め置れしかども、ゼネル深く罪

はないのである。我等は國防上の見地よりして絕對にその制海權を敵手に委ねられないと同時に、經濟的にもこれを相手國の蹂躪する儘に放任するを得ないことは明である。我等はこの太平洋争覇戦を我國に有利に導くには飽迄も積極的に彼等の機先を制する策戦に出でなければならぬ。斯くしてこそ我國の礎は萬古搖ぎなきものであり、東洋平和の盟主たるの任務は達成し得られるのである。

印度洋の怒濤



國土狭小四面環海、我等は海洋に向つて發展する以外に國策はないのである。
産業貿易の沿革 貿易は人類が各自の生活内容を豊富に

を謝し、平戸城主へもさまじく詫げるゆへ、翌年平戸より歸帆の船にのせてかへされぬ。

せんが爲めに、自國內に不足せる物資を補ふ可く行はれる經濟現象の一つである。假令へば米國は豊富な天然資源に恵まれては居るが、それにしても生絲は日本から、珈琲はブラジルから、ゴムは南洋から輸入せざるを得ない。日本は世界有数の綿業國ではあるが、その紡績原料としての棉花は殆んど産出せず、これを米國若くは印度その他に仰いで居る。我々は地理的には東洋の一隅に偏在して居るが一度その生活内容を顧みる時は全く世界的であつて、過去數十年前には正に想像も及ばない程度の向上を來して居る。而してこれは皆外國貿易の賜と言はなければならぬ。日本の貿易は往古の物々交換乃至密貿易時代は別として大體の體制を整へたのは明治維新後に屬する。即ち明治元年に於ける貿易額は輸出千五百五十五萬圓、輸入千六十九萬圓を算したがその實際取引は殆んど外國商人に壟斷されて彼等の爲すが儘に任せ、明治九年に至つて漸く三井物産會社が創立され、續いて大倉組、森村組、高田商會が生れ、同十一年東京海上保險會社、同十三年爲替銀行として横濱正金銀行、同十七、八兩年に亘つて大阪商船、日本郵船の兩社が創立される等のがあつて、明治二十年頃には我國の貿易機關も漸く一通りの形を整へ輸出も初めて五千萬圓臺に達し

東方見聞録

紀元千二百七十一年伊太利人マルコ・ポーロは陸路支那に入つて元主忽必烈に仕へること十七年、媽港より船に乗つて南航馬來半島を過ぎて錫崙島に渡り印度の西岸に沿ふて波斯灣に入り、小亞細亞を経て歸國したがその間の見聞を蒐録したものが有名なマルコ・ポーロ東方見聞録である。本書中には日本及東方亞細亞に關する新知識が頗る興味的に叙述され、我國の事情に就ては

「日本 (Cipangu) に支那より東方一千五百哩の海上にある一大島にして、島民は色白く、舉止端正、偶像を拜し、國王これを統治す。この國は夥しく黄金を産すれども國王は輸出を禁止す。王宮は純金を以つて屋根を葺き、各部屋の床

た。而してその後は日清、日露、歐洲の各戰役を経るごとに劃期的躍進を遂げ、遂に今日の如く五十億圓を突破する盛況を見るに至つたものである。如斯僅々七十年の短期間に日本の貿易が二百倍以上の大飛躍を爲し得たことは世界にその類例を見ないことであつてこれが原因に就ては國力の充實、國民の經濟的覺醒、その他諸種の事情を考へ得られるが、その根本は我國が四面環海の地理的條件に恵まれ太平洋を隔て、米大陸、日本海、渤海灣を挟んで支那大陸の大消費地を控へて東に、西に、海洋を利用して進出するに最捷徑の位置にある爲めであることを忘れてはならない。

政治と經濟 海國日本が古來海に興味を持ち、海を中心とした政策を行ひ、亦これに左右されて來たことは當然の成行であつて、政治の重點を海洋に置くこともまた何人も異議のない所でなければならぬ。偶々徳川三百年鎖國の歴史は、一時海洋を忘れた政治を行つて居た様にも見えるがその實際に於ては海洋を重視し、これを恐れるの餘り遂に鎖國の非常手段を講ずるに至つたものであつて、歴代の幕府當局が如何にこれが爲めに苦心懊惱したかは一度近代史を繕けば、忽ちにして諒解することが出来るのである。然るにこの幕府當局の誤つた三百年の努力も澎湃たる日本國民の海洋

も厚き黄金板を以つて張り、窓等も穂て金にて製し、壯麗華美實に言語に絶す」とあり、これ等の事が歐洲人の好奇心を著しく刺戟し、冒險的旅行を極東に試みる導火線となり、その結果各種の新航路が発見され、從來の沿海時代から大洋時代への發達の端緒を爲すに至つた。

發展の意氣には抗し難く、偶々浦賀灣頭に現はれた黒船によつて大轉換を餘儀なくされるに至つた。従つて開國進取と云ひ佐幕攘夷と謂ふもこれを要するに海洋に對する積極政策と消極政策との差異であつて、海洋を中心とする政治には變りはないのである。而して一度徳川幕府倒壊して開國となるや、多年鬱積したる日本國民の海洋發展熱は正に大河の決したるが如き勢を以つて東西に奔流し、政治も亦その中心を積極的の海洋政策に基調を置くこととなつた。爾來日清、日露の兩戰役乃至歐洲大戰參加もこれを要するに極東に於ける海上權を確保せんが爲めのものであり、國際聯盟及び軍縮會議の脱退も、その根本は日本の東洋に於ける制海權を抑壓せんとする列國の策動に負ふ所多なるものがあつたが爲めである。殊に近來世界政治の中心は既に大西洋時代を離れて太平洋時代に入つて居る。その領土の大部分をこの大洋中に曝露せる我國としては重大の關心をこの點に持つと共に、政治の中心もこれに善處するにあることは云ふまでもない。更に經濟的方面に就て見るも、近代日本の驚異的發展が、海洋の恩惠利用であり、工業原料は勿論日々の生活資料すら他國に仰がなければならぬ國情にあつては、徒らに産業立國を叫んで見てもそのみにては到底滔々たる輪

海歌三首

海邊花

波の上に一むら見ゆる白くもは
はなれ小島の櫻なりけり

海

わたつみの里は何處かしら波の
月さし昇るあたりなるらむ

海邊の巖

さし昇る日影かをりて伊勢の海
や
常夜の波にかすみたなびく

第二項 我國の文化

入超過の趨勢挽回は不可能でありとすれば、結局英國及諾威等の如く貿易外の收入即ち海運に依る受取勘定を増加してこの入超を補ひ、所謂經濟國難を克服すると同時に、無限の寶庫たる海洋に於ける水産事業を助長發達せしめて食糧問題の解決に一步を進めるしか方法がなく、斯くすれば輸入超過も人口の増加も敢て憂ふるに足らぬ事となるのである。

思想並に文教的方面 海洋が國民思想に及ぼす影響は、山嶽國々民が大 naturally 常に威壓され兎もすれば因循姑息に流れ易きが如く、海國のそれは海洋自體が現す形の如く常に開豁であり、明朗であることを特長とする。それと同時に前者が地理的關係に於て他國の思想的影響を受くること尠きに反し、後者は交通至便の爲めに常に各國の思想を流入する、海國民は自然と同化し、山嶽國民は自然を恐れこれに叛く、そこに國民性の間隔が生じる。殊に我國の場合に於ては獨り海國としての環境に置かれて居る許りでなく、氣候溫暖、風光明媚大自然の恵みこそあれ、これに脅威されることは尠い。従つて殊更自然を讚美しこれに同化すべく努める。我國の古典

煙草の傳來

煙草はアメリカ大陸では有史以前からあつたが、ヨーロッパに渡つたのは西暦千五百五十八年フランスがメキシコ探検にいつて持歸つたのが始めだといふ。併し世間に廣く行はれるやうになつたのは、西暦千五百八十六年にイギリス人のローリがウァジニアから持歸つてから後のことである。
我が國には天正年間ポルトガル人が始めて輸入したものと

や古歌を見てもこの思想が横溢し、それが普遍して國民思想を生じ、國家の理想信念となつて居ることが立派に證明されて居るのである。然しながらその反面に於て海上方面からする他國の思想文化を受入れることに頗る敏感であつて、曩には印度、支那等の所謂東洋文化を繼承し、近代に於ては歐洲文化を無條件に流入した時代もあつた。これが爲めに一時的思想方面に混亂を惹起した事例も少くはない。即ち中世以後に於て極端なる孔孟思想が一時天下を風靡したるが如き、また明治末葉から大正時代へかけての社會主義的思想横行の如きその著例であるが、これ等の外來思想も結局はその短所を捨て、我日本精神の下に融合統一されて今日の日本文化を形成する一つの要素と爲し得たことは、我國民性の海洋が凡ゆる物質を併呑淨化するとその軌を一にする特異性に因るものである。更に文教的方面に就て見るに、神功皇后の新羅御親征を第一歩とし、朝鮮を通じて支那の學問技術が渡來し、續て佛敎の傳來と共に印度文化を輸入し、明治開國前後より歐洲文化が流入してこれに燦然たる獨特の日本文化を形成したることは今更述べるまでもないことであるが、如斯東西の文化を容易に吸収し得たことは、これ一に海上交通の賜であると云つても過言ではない。

で、その栽培は慶長十年に長崎の櫻の馬場に植付たのが最初といひ、又一説には既に慶長の初年に薩摩の指宿に植付たともいはれる。これは一つの引例に過ぎないが、その他現在我々日常の使用品の殆んど總ては海を渡つて我國に最初輸入されたもので、その比較的時代の新しいものは、その品名が和蘭、西班牙、英語等から轉訛したものが多いことでも判る。

物質的方面 物質的方面に於ても、文化の輸入と時を同じふしたるは勿論であつて、文化の輸入は寧ろ外國品を先驅とし、今日日常座臥我等の使用しつゝある諸物資は殆んどその原料を外國に仰ぐもの、或はその生産技術を外國より輸入したものである。この意味に於て比較的恵まれることの薄さ我國民も、これを外國より吸収するに容易なる形勝の地位にある點に於てその缺陷を補ふに充分なるのみならず、寧ろこれあるが爲めに發明心を刺戟されることの薄さを憾む感があるのである。

第三項 我國に残された海洋

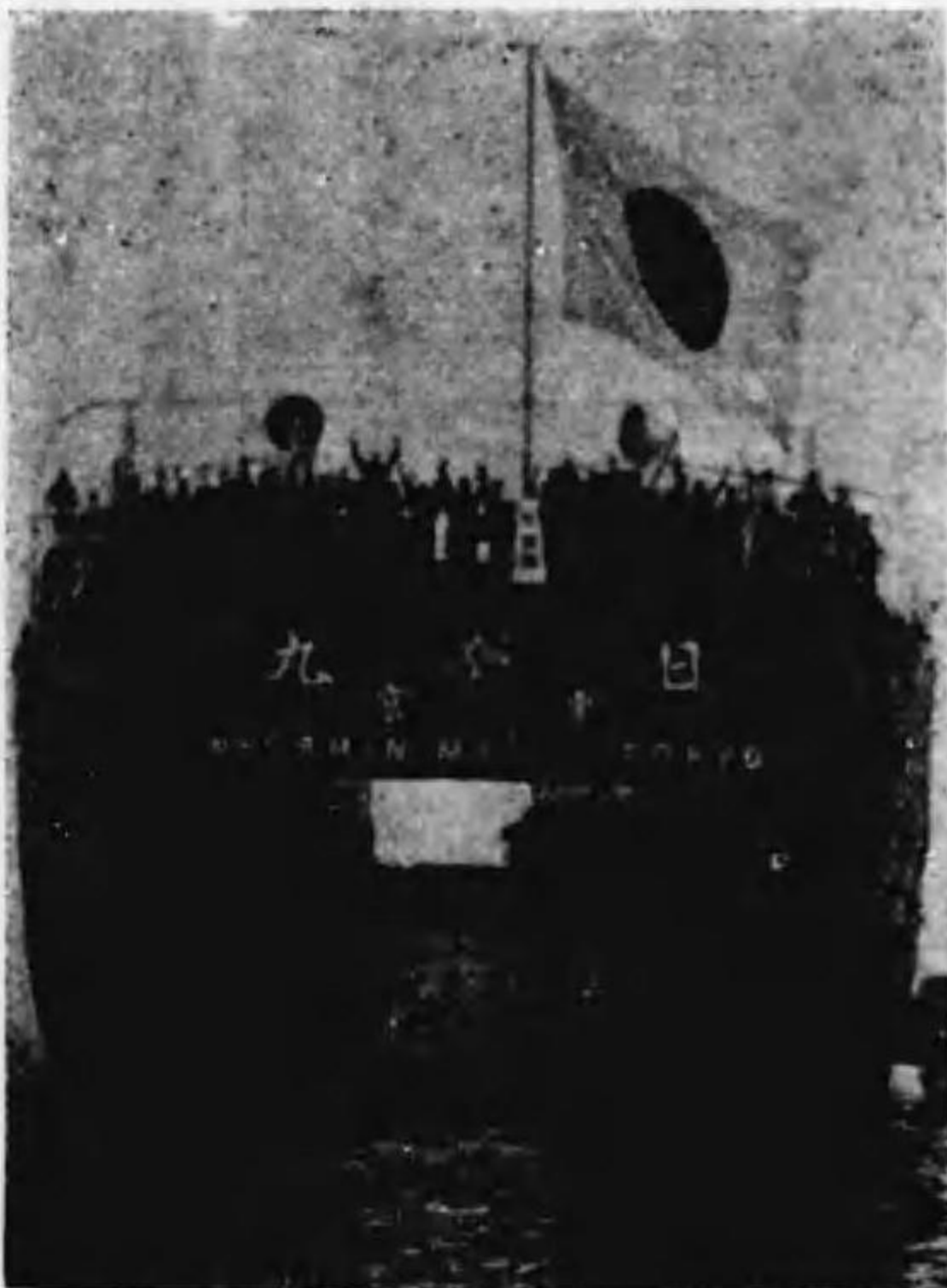
海洋は自由の寶庫 地球の面積は未來永劫變りがないが人間は際限なく増加する、殊に我日本の如きは年々百萬の人口が増して居る。限りある土地から供給される食糧、而かも主食とする亞細亞のモンsoon地帯から産出する米には、年々豊凶の差が著しい、物價の中心たる可き米價、家計の基調たる可き米價、その米價の絶えざる亂高下は自ら汎く物價の變調を誘發する。而かも日本人口の半以上は農業に従事して居る。唯自分達の生きて行く手段たる食糧の供給にのみ没頭する人間が國民の半數以上を占めて

世界人口密度比較

我内閣昭和十年度國勢調査によると、日本の一方軒當り人口は全土平均百四十五人、内地のみでは百八十一人と云ふことになつて居る。これを世界主要國のそれと比較して見ると次の如き結果となる。

日本	九七、六九四	一方軒當り
(本國)	六九、二五四	一四五
英國	四三八、四八一	一八一
(本國)	四六、〇三七	一四
米國	一三六、九六八	一四六
(本國)	一一、七三七	一六
佛國	九四、七〇〇	九
(本國)	四一、三三九	七四
伊太利	四三、一六八	一八
(本國)	四一、二七七	一一三
獨逸	六六、一〇四	一四〇
和蘭	六八、八七〇	三二
諾成	二、八一四	八

九新日船捕鯨の制南洋水南



ゐる。果してこれによいのであらうか。この意味では日本は完全に行詰つて居ると云つても過言でない。寸土尺地をすら剩さない陸地に我等はいつまでも嚙り付いて居てそれでよいのであらうか、北守南進それもよい、然しながら盟邦滿洲國の建設にすら世界を相手にする覺悟を以つて國際聯盟を脱退した程の國際政局の緊迫した今日に於て海外に新領土を建設する等のことは到底望む可くもなゝいとして見れば我等はこの人口の捌口を何處に求めるのか地球を見渡した所、海洋以外には何もかも發見出來ないのである。海洋は自由である、而かも陸地の二倍半を占める洋々たる海洋には幾億年或は數十億年の間秘められた寶庫が未知の扉に鎖された儘靜かに眠つて居る。そこには國際聯盟の規

約も及ばなければ繁雜なる人間の争闘もない。グロチユースの海洋自由の鐵則は嚴として何人の一指を觸れることをも許さずこれを保護して居るのである。この意味に於て海洋は既に謎ではない。これを開くものにとつてはそれが無盡藏の寶庫であり、これに叛くものにとつてはそれがその國の國家民人にとつて滅亡の旗印であることを銘記しなければならぬ。

天の惠める我國の地位 海洋が世界人類に残された最後の秘寶であることは曩に述べた。然しながらこの寶庫の扉を開くに當つては諸種の合鍵を必要とする。その國民が海を懼れず、質實剛健たることが第一の條件であると云つても大國に圍繞されて海洋に出る一つの港灣すら持たない者にとつてはそれが高嶺の花であり、これを手折ることは容易に許されない。然るに我國の場合はどうかと云ふに、四面環海と云はむよりも寧ろ大洋に住んで居ると言ふ方が近い状態にある。南北延々一千里、陸地に惠まれること薄き我國も海洋に於ては斷じて他國に後れをとるものではない、而かもその全海岸線は裏日本の一部を除き、世界の新時代を劃せんとしつゝある太平洋に直面し到る處に良灣を持つて居る。これを遠くその本國を大西洋上に持つ英國、和蘭、佛國その他に比較して單にこれ丈の點に於ても如

汽車と汽船の輸送力

今日、陸上に汽車、自動車等の運送機關が急に姿を消したとしたら、我々の生活はどうなるであらうか。恐らくこの課題に對しては三尺の兒童でも容易に答へ得るであらう。然しながらこれ等の陸上機關の活動は、要するに國內丈けのことで、愈々となればこれに變る輸送の方法がないでもない。然しながら船舶に至つては絶対に代りの役目

何に我國が政治的に經濟的に將來に恵まれてゐるか云ふことが判る。而かも我等に對する天恵は獨りこれのみには止らない。寒暖二海流の沿岸近く流れつゝあることは氣候を溫和に導くと云ふ以外に、暖寒兩性の水族が棲息し得る好適の温床を供給することとなり、この方面に於ては正に無盡藏と稱され既に世界に冠たる地位を確保し、今後更に漁獲の増加とこれが利用改善を圖ることに依つて食糧問題を解決して國民の榮養を充實し、輸出を促進して國際收支に多大の貢獻を爲すことも、亦難事ではないのである。

海洋産業の特異性 海洋産業はその海運たると水産たるとの別なく陸上産業に比して異なる所は、その固定資産たる船舶なり漁具なりが適宜に移動性を持つことである。即ち陸上産業にあつてはその工場なり機械なりは、特殊の場合を除き何れも一定の場所に固定して、その消費地が偶々移動することがあつても通例の場合は直ちに工場を移動すると云ふことが不可能であり、又これには多大の資金と日子を要することを普通とする。即ちこれを同一運輸機關たる海運と陸運とに就て比較するも、海運は一旦その固定資産たる船舶に投資すればその船舶は必要に應じ海洋の通ずる限り、世

を果すものが無いから、我國のやうな島國では、全く命の親と謂つて然る可く、その重要性に於て陸上運送機關の比ではない。而かもその輸送力に至つては一萬九百噸の日本郵船伏見丸が搭載するだけの船客及荷物を捌くのに十噸積の貨車千五百輛と客車三輛以上を要する勘定となる。従つて我々海國民たるものは、見すばらしい一隻の貨物船でも、日常生活上如何に重大な役割を演じつゝあるかと云ふことをはつきり認識して常に感謝と敬愛の念をもつて迎えて貰ひ度いものである。

界の如何なる僻遠の所へも容易に運航移動し得るに反し、陸運にあつては先づその通路の買収若くは借入れに莫大の資金を要する上に軌道の建設にも容易ならぬ敷設費と努力を必要とする。尤も海運にあつても燈臺、航路標識乃至港灣設備等に相當巨額の費用を必要とするが、これは通路その物に資金を投ずるのではなくして、陸運に於ける駐車場、信號、安全地帯等と同一のものである。更にこれを運賃關係に就て見ると海運は陸運よりも遙に荷物の大量を運び得るから自然運賃のコストを低下し、現に北米横濱間海上運賃よりも、同一貨物の東京横濱間の陸上運送費の方が高價であると云ふ様な奇現象を呈する。一方海洋は一度公海に乗り出す以上全く自由であり、公海に於て國旗を掲揚した船舶は國際法上その國の領土の延長と看做され國家を代表したものである。これを陸運が官廳の嚴重なる監督を受ける時に又自由競争は免れない。これを陸運が官廳の嚴重なる監督を受ける代りに著しく獨占的性質を帯びるのと比較すると全然正反對の立場に置かれて居る。更に水産方面に就てこれを見るに、北洋漁業及沿岸漁業の一部に於ては漁業權なるものに相當の代償を拂はせられることはもとよりであるが、沿海に於ても大體は自由であり、公海に至つては全く何者の制裁もな

く漁獲するに任せて居る。従つて最近北洋漁業に對しても巨額の漁區料及その他の公課金を必要とする領海漁業から漸次公海の沖取漁業に轉進して飛躍的活躍を示し、大型捕鯨船が南氷洋まで進出しつゝあることは皆人の知る所である。唯海洋産業の普遍的缺陷とする所は自由的立場にあるが爲めにはそこに激烈なる競争があり、大自然を對象とする丈けに豫期せぬ時間間の狂ひ、若くは減收を免れないと云ふ點であるが、これとて競争に耐え得る丈けの力を充實し、大自然を征服する程の技術を練磨せば決して絶對的のものではなくそこに我等の興味と期待が繋がるのである。

第二編 海 運

第一章 海運の大綱

第一項 海運の意義

海運の定義 海運とは海上運送の略語であつて陸運即ち陸上運送に相對するものである。海運なる語の定義及其範圍に就ては學者に依つて種々の見解を有する様であるが、畢竟海運とは海上に於ける貨物及旅客の運送を意味するものであつてその範圍は極めて廣く、本來の船舶業に造船業、海上保険業を加へ、更に港灣、海員、鐵鋼、燃料問題までも論じなければ海運を眞に理解することは出来ない。併しながらこれを全般的に亘つて詳説することは本書編纂の目的でないからこゝでは船舶を運營して貨客を運送する本來の船舶業を中心として、その他の問題は附隨的に概説することとする。

古代及中世の海運 古來世界各國が、何れも海運を普通産業以上に重視し、特にこれが發達を保護助成し來つた所以のものは蓋し海運の本能が各

古代の海上法規

現存古代海上法規中の最古のものは紀元前二千二百年ペロップ王ハムラビの制定したハムラビ法典中の船舶に關する規定、同一千二百年のメニウ法典中の海事規定等であるが、海法として比較的完備せるものは紀元前三百年のロード海法が挙げられる。我國古代に於ては文献の徴す可きものはないが、鎌倉時代に存した廻船式目の内容から考察すると、王朝時代には既に

海難、船舶衝突、船主又は船員に關する慣習の存在したことは想像に難くない。

般の事業中著しく公共的色彩を帯び、海運の興廢が常にその國の國民經濟を左右するのみならず、實に國力の消長浮沈、國防の安危に重要密接の關係を有するからである。今これを人類文化發達の徑路及國家興亡の跡に就

八千年前の埃及船



て見るに彼のチグリス、ユーフラテスの河畔に發生した人類初期の文明時代に於て、地中海の東端シリアの一角レバノン山脈を背にする南北二百哩、東西十五哩の眇たる一小國フェニキアの民が人口増加と共に物資を求めて小舟をあやつり、東部地中海や黒海から遠くジブラルタル海峡を越えて、マデイラ、カナリヤ諸島を過ぎ、西歐大陸に沿ふて北航し、紀元前一千年頃には既に葡萄牙及佛蘭西の西北岸から英國のコンウォールに至り、東は紅海波斯灣に及び同一千百年頃には阿弗利加の北端地中海沿岸にカルタゴ植民地すら建設するに至つた。このフェニキアの海運勃興は國土狭小にして同く人口問題に悩むアテネを刺戟しフェニキアとの間に早くも地中海に於ける海上爭覇時代を

古代貿易と海運

陸上交通機關の不備なりし古代に於ける大量貨物の輸送は、勢ひ水上輸送の方法によるしか途がなかつた。従つて當時の海運は即ち貿易であり、貿易は即ち海運であつて正に同身一體の

關係に置かれて居た。フェニキア、カルセージ等の發達は地理的に恵まれてゐたと云ふ反面に、以上兩者の關係が巧みに調和され、運用されて居た結果に外ならない。然るに希臘、羅馬時代以降になると地中海を中心とする各國の勢力争は、商船を武装せしめて一種劫掠に等しい變態貿易が行はれるに至り、貿易と海運との關係に著しき變化を見るに至つた。

ノルマンの活躍

ノルマンは先天的海國として、スカンデナヴィヤ半島の南部及丁抹半島の北部地方に住んだチニートン民族であつて、性剛毅果敢、紀元八世紀の末葉から歐洲の西岸到る所に出没して劫掠を縱にし、その沿岸住民を震

現出し、遂にアテネは勝を制して地中海東部の海上權をその手中に收め、次でデロス同盟を作つてその盟主となつた。

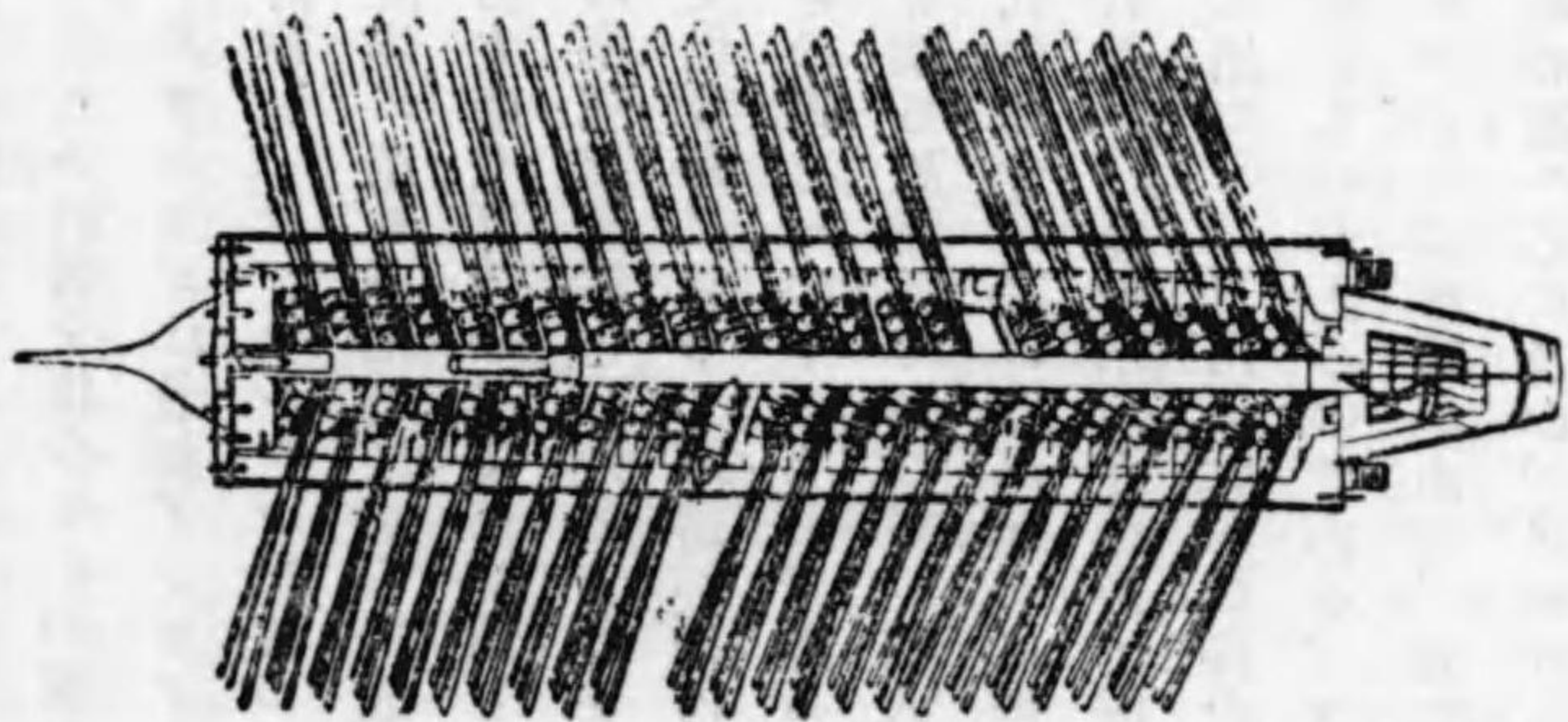
一方サラセンは最初アラビアより起つて波斯、小亞細亞、阿弗利加北部を併呑し、ジブラルタルを渡つて西班牙を占領し、西は大西洋岸から東は印度洋に至る各地方にその民族が擴がるに及びこの廣大なる版圖の物産を交易す可く海運の必要を痛感したるに始まり、これをフェニキア及びアテネの海運を先驅としたるとはその趣を異にするものもあるも何れにしても古代文化發祥に當つて海運が如何に重要な役割を演じたかと云ふ點に於てはその軌を一にするものである。然しながら當時に於ける海運は船體の構造も頗る原始的であつて、唯人力と自然力に依る幼稚な航海法であるから現代の觀念に於ける海運とは餘程その事情を異にするものあることは勿論であるが、數千年の昔に於て既に海流並に風力を利用して集團的に遠く大海に出で、自由に航海し得たと云ふことは、今日よりするも正に驚異に値するものがあるのである。フェニキアに次で海國として勃興したものにカルタゴ及び希臘があり、共に海上貿易に雄飛したが羅馬の爲めに失墜、羅馬亦衰へるに及び、ノルマン、ハンザ、ベネチア等の海上活動が始つた。

駭せしめたことは恰も我倭寇の如く、九百年頃には佛國ノルマンデーを占據し、千六十六年には英國を征服した。而して此ノルマンは又頗る航海術に長じ、磁石の發明なき當時にありて遠く大洋に出で夜間尙鋪地につかず、方角を取失ふ時は常に船中に飼養する鷹又は鴉を放つて、その飛び去る方向を見て針路を取つたと云はれる。

ハンザ同盟

ハンザ同盟は十二世紀の頃獨逸沿海の市府がノルマンの劫掠を防ぐ爲めに作つたもので、千三百年頃には參加都市七十に達し、勢力も愈々加はつて、丁抹、プロシア、露國、スカンジナビヤ等の外國貿易を獨占するに至つたが、三十年戦役及和蘭貿易勃興等の影響を受けて逐次勢力を失墜するに至つた。

希臘時代の船



以後文藝復興に至る長い期間に於て邦國の興亡成敗は數限りもなく繰返されたがこの間に於て一貫した注目す可き事實は、地中海及び北歐沿海に於ける海上權の爭奪が常に國運勃興の鍵を握つて居たと云ふことである。十五世紀に至つてバスコ・ダ・ガマ及びマゼラン等の印度並に太平洋航路の探險が成功し續いてコロンブスの米國大陸發見があり、茲に近世文明の華が開き初めたのであるがこの世界航路の發見者たる西班牙、葡萄牙の二國はこの殊勳に報ひられて久しくその海上勢力によつて世界の貿易を獨占し古來の商業中心地たる地中海及びハンザ同盟諸市の繁榮を奪取して一時世界の富は西歐イペ

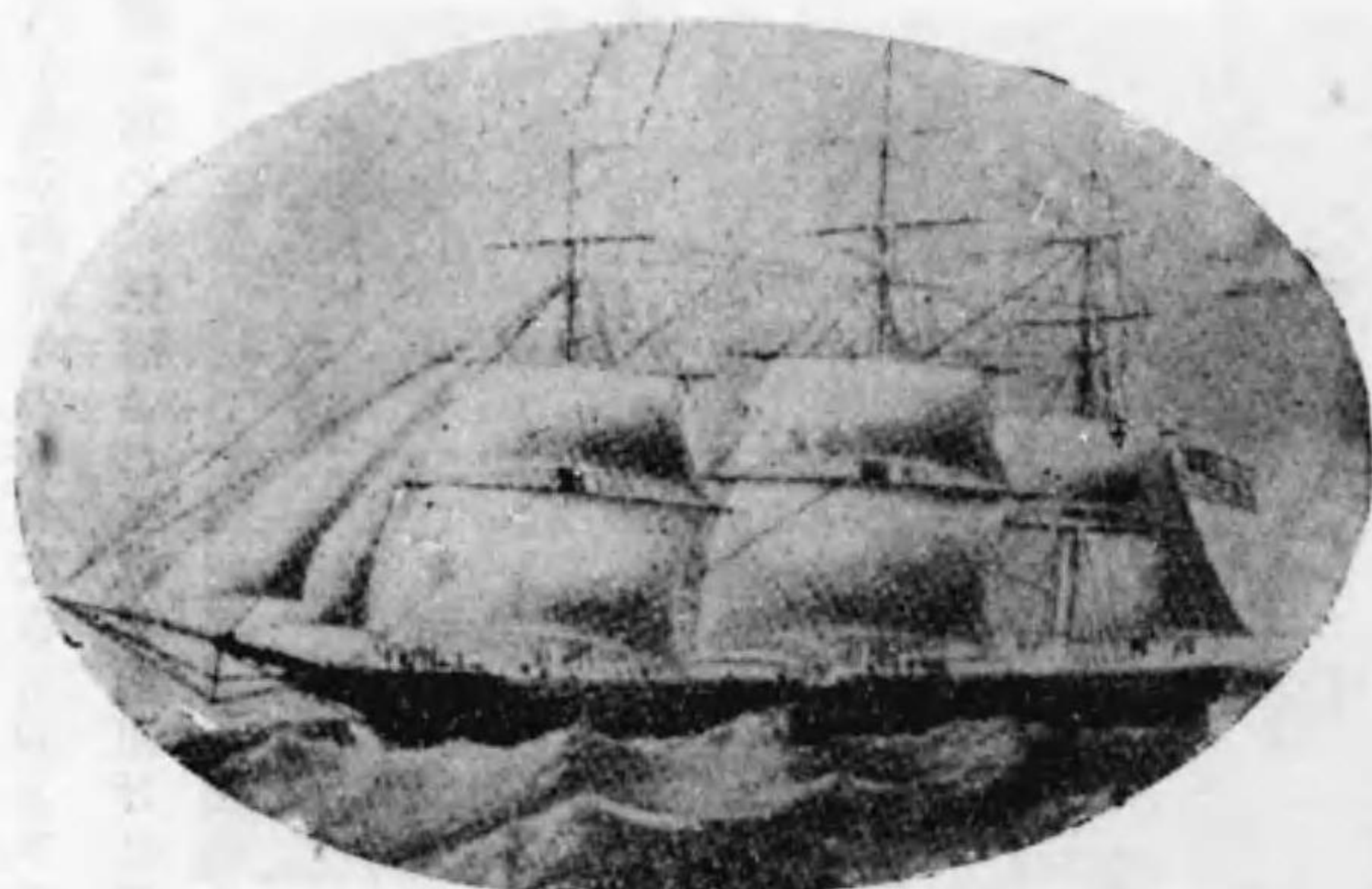
航路發見時代

文藝復興は凡ゆる方面に於ける世界文明の一轉機であつたが海運界も亦人力推進時代から風力推進時代に移り、一方磁石、羅針盤、觀象儀等の發明があつて、大洋航海を容易ならしめ、新領土開拓熱と共に至る所に新航路が發見され所謂航路發見時代を形成した。即ち千四百八十六年に葡萄牙人ヂアスは喜望峯を發見し、千四百九十二年には伊太利ゼノアの一市民コロンブスは西班牙イサベラ女王の援助を得て西印度諸島を發見し、更に中央アメリカを探險するに至つた。一方伊太利人アメリゴ・ヴェスプッチは南米新大陸を發見してこの大陸に自己の名を冠するの榮譽を得た。而して千四百九十八年には葡萄牙人ヴァス

リア半島に集中したと稱せられる状態となつた。

然るにこの海上權を中心とする西、葡兩國の勃興に刺戟せられた和蘭は、

十九世紀の茶積船



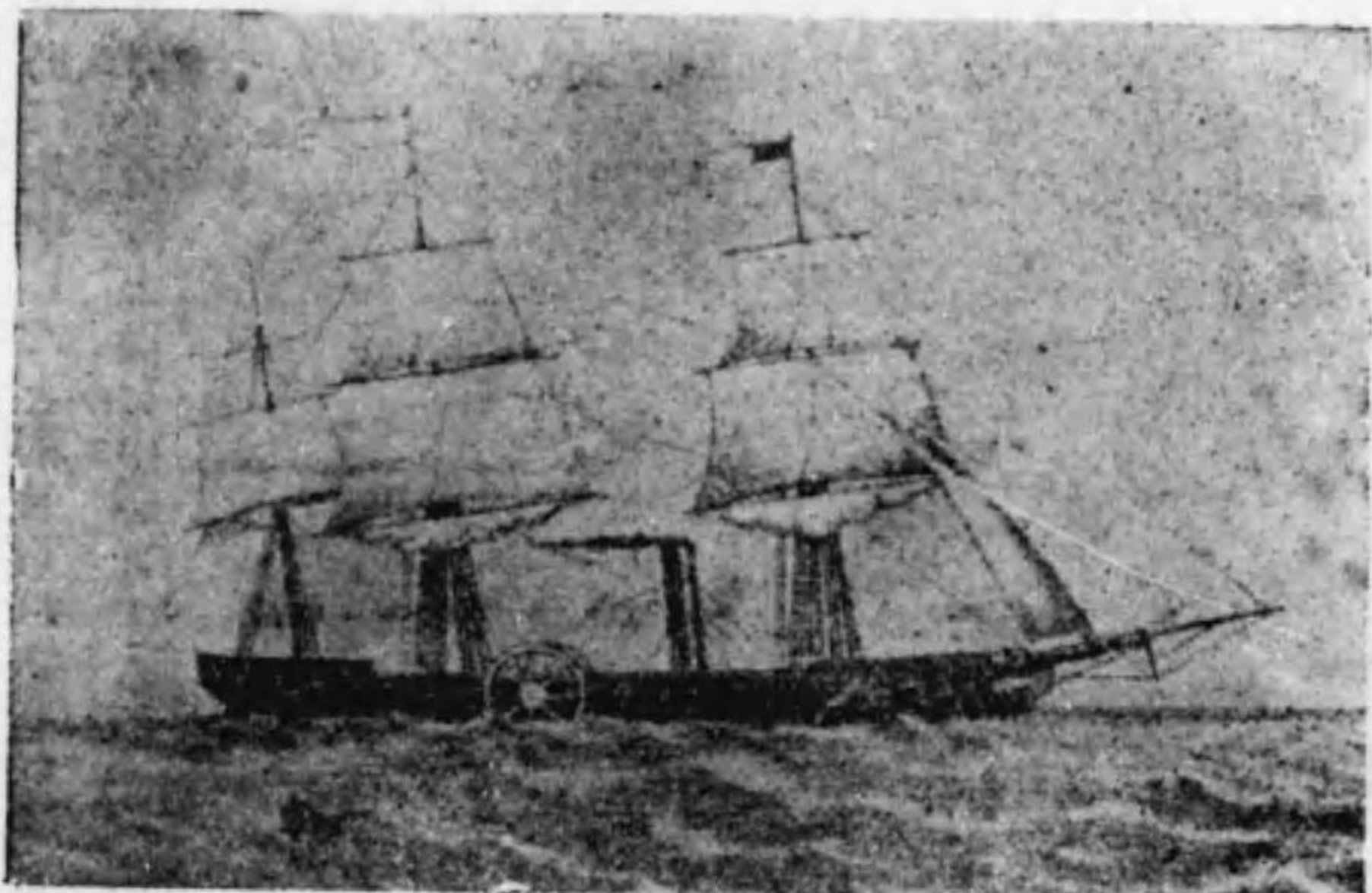
偶々同國商船の葡都リスボン入港を禁止せられたるを動機として敢然海上權の制覇に乗出す決意を以つて和蘭東印度會社を設立し、數百隻の武裝船を擁して武力を以つて葡人を驅逐する一方英人とも角逐して着々その地盤を固めこれが爲めに同會社の利益配當金は二割乃至五割に達し、創立後十三年間に捕獲した外國商船の數は五百四十五隻に達したと傳へられる。即ちこの頃より海上勢力の爭奪には頻りに武力を用ひることとなり、千

コ・ダ・ガマは喜望峯を迂回して印度に至る航路を發見し、千五百十九年には同く葡人マゼランは世界周航を企て、南米南端にマゼラン海峡の名を残して太平洋に出で、偶々比律賓に於て土人に殺害されたがその乗船は喜望峯を廻つて西班牙に歸着し、世界一周船としての最初の記録を作つた。

コロンブスの米國大陸發見

コロンブスは千四百三十七年即ち我足利持氏の亂の前年、伊太利ゼノアの一貧家に生れ、長じてリスボンに住んで地圖及海圖を作つて生計を立て、居たが彼は大地の球形を信じて疑はず殊にマルコ・ポーロの東方見聞録を讀んで更にその信念を固くすると同時に東洋就中日本の事

世界最初の大西洋横斷汽船サヴァンナ號



五百八十八年西班牙の有名なるスバニツシユ・アルマダ(無敵艦隊)が英國艦隊の爲めに撃破されて以來西班牙は王座をすべり落ち、次で千六百五十一年のクロムウエルの航海條例及び翌年の英蘭戰爭に依つて和蘭も海上勢力を失墜、更に十九世紀初頭に於けるトラファルガーの一戦は歐洲第一の強國佛蘭西を完全に抑へて眞に英國をして海上王者の位置を獲得せしめる端緒を作つた。

近世に於ける海運 千八百十四年ウキンナ條約によつてナポレオン戰役の結末を締ぶに及び、英國は曩に和蘭から奪取した植民地の一部を返還

情に就き異常の興味を感じ、これが彼れをして米大陸發見の大誘因を爲したことは甚だ興味ある事實である。然しながら彼の大地球形説は本國に容れられず、去つて西班牙に赴き遂に王后イサベルの援助を得て千四百九十二年八月旗艦サンタマリヤ(排水量二百卅噸)、ニナ、ピンタの三小艦に乗じ乗組員百十二人と共にバロスを出發、阿弗利加西海岸を經て大西洋に乘出し、十月十二日サンサルバドルを發見、西班牙國王の名を以つて新領土の收容を宣言し、その後彼は七十歳を以つて不遇の裡に死んだが、彼が發見した新世界は今や富有と文明を以つて全世界に燦として輝いて居る。

したがその重要なものは依然としてこれを保有し、その後久しく海上に於て英國と雄を争はんとするものはなかつた。これより曩千八百二年世界最初の蒸汽船「シャロット・ダングス」號が竣工、クライド河を航行し越えて十八年には早くも汽船サヴァンナ號を以つてする大西洋横斷に成功し、三十八年には大西洋横斷十七日の記録を樹立して茲に世界海運界は劃期的大發展を遂げることゝなつた。

これを要するに中世紀までの海運は純然たる海上貿易の利を占めんとしたフエニキア、廣大なる版圖内の貨物交易を目的としたサラセン、自由産業の發達に促されて進出したベネチア、海上劫掠を事としたノルマン等夫々發展の動機経路はこれを一にしなすが、これ等民族又は國民が海上交通を以つて經濟生活上重要視し、海運その物が貿易であり生活手段であつたことは皆その軌を一にする。中世以後に於ては夫れに著しき國家的色彩を加へ、更に近代に於ては産業革命と共に海外貿易と海上運送とが分離して別々の産業となり、それと同時に國防上海運の維持發達を必要とするに至つた。

然しながら以上の歴史的事實を通じて考へられることは、常に國家の興

世界最初の汽船
シャロット・ダングス號

シャロット・ダングス號は千八百二年英國人ウキリアム・シミントンが建造した總噸數七十噸の船であつて船尾に装置した水車を廻轉してクライド河を往復したが、船尾に起る波浪の爲めに河岸の堤防が破壊するとの非難高まり、遂に陸上に引揚げられた。

クラumont號の初航海

ダングス號の出現を動機として、千八百七年には米人ロバート・フルトンが十八馬力の汽船クラumont號を建造し、ハドソン河を航行したが當時の新聞紙に現はれた報道には「フルトン氏發明の蒸汽船は、

亡と國民生活の安危はその海上勢力の消長に伴ふことは正に歴然たるものがあり、古今東西を通じて苟くも世界に雄飛せんとする國家が海洋進出を國策として如何に懸命の努力を傾注したか、うかがはれるのである。

第二項 海運の使命

海運の使命 由來海運の使命は多岐多端にしてその關係する所亦廣汎にして殆んど他に匹儔を見ざる程であるが、海運業が純然たる海上機關として獨立せる現在に於て、これが任務なるものを列擧すれば大要左の如きものである。

- 一、貿易運輸機關として
- 二、通信機關として
- 三、生産機關として
- 四、移植民機關として
- 五、交通機關として
- 六、國防機關として

その他造船及び各種工業助長機關、海員の實地練習機關等幾多關係事業の發達誘掖に關係する所甚だ密接なるものがある。即ち以下項を別ち重要

本日愈々出帆するが、同船は河流に抗して尙時速三哩の速力を出す豫定で、若しこの計畫が成功すれば、商業上多大の貢獻を齎らす可し」とあり世人を驚かしたが、このクラumont號は日ならず紐育アルバニー間百五十哩を三十二時間で航海し一大センセーションを捲起した。

大西洋横斷第一船

汽船による大西洋横斷最初の記録は千八百十一年五月米船サヴァンナ號(三百廿噸)の紐育リベール間の航海であるが、同船は帆走を主とし補助的に蒸汽機關を使用したもので、この航海日數約一ヶ月間に機關を使用したは僅かに八十時間に過ぎない。而かも當時旅客設備を持

機關としての任務を略述する。

貿易運輸機關として 海運と人間生活との關係はその國情に依つて趣を異にする。我國の如く國土狹小而かも山嶽重疊し資源の乏しき上に、人口稠密の國柄にあつては勢ひ衣食住の資料を外國に仰がなければならぬ。我國の輸入品は一ヶ年に數量にして二千七百九十萬噸、金額にして二十七億六千萬圓と云ふ巨額であるが、その九割迄は生活必需品や原料若くは機械類で、就中棉花の如きは八億五千萬圓に上つて居る。一方輸出に於ては毎年略同額を算するが、この輸出にせよ輸入にせよ、これを輸送するものは全部海運の力に依らなければならぬ。我々は日常餘り海運の便利なることに慣れてその有難味を忘れて居るが、一度この海上交通が杜絶された場合のことを想像すればどうであらうか、彼の歐洲大戰當時に於て、時の英國首相ロイド・ジョージはその議會に於て「一にも船、二にも船、三にも船」と絶叫し、米國大統領ウキルソンが「ブリッヂ、ター、パーシング」即ちパーシング將軍へ橋を架けると疾呼したことは有名な挿話である。戦時のこととは暫らく置いて、平時に於ても若し船舶の活動が一時と雖停止したとすれば、我々の日常生活は忽ちにしてその根底を覆され衣食住にも非常な困

つて船に拘らず、一般に火災若くは機関破裂を懸念して一人の船客もなく、その上リヴアプール入港に際しては煙筒より煙を上げつゝあるを見て、監視船に船火事と誤認され一騒動を待上げたとの記録が残されて居る。

本邦貿易額と船舶噸數

年次	輸出	輸入	船舶噸數
大正10	1,252,837	1,614,154	3,354
• 15	2,305,589	2,572,657	4,010
昭和 4	2,148,618	2,216,240	4,186
• 5	1,469,852	1,546,050	4,316
• 6	1,146,981	1,235,673	4,276
• 7	1,409,991	1,431,461	4,255
• 8	1,861,046	1,917,220	4,258
• 9	2,171,925	2,282,602	4,072
• 10	2,499,073	2,472,236	4,085
• 11	2,692,976	2,763,781	4,084

難に遭遇することは容易に想像出来る。以上は單に輸送上の問題ではあるが一面に於て海運は荷物の移動する所世界到る所の海洋に進出するのであるから、その航路は恰も陸上に道路を開通したと同様自國の産物を輸出するに便宜となり、爲に貿易の發展に資すること大なるものあることは、大正十五年大阪商船が東阿弗利加航路を開航した爲めに俄然同方面への輸出

外國郵便發着數

我國の對外國郵便物は一部の航空便を除き殆んどその全部は船舶によるものであるが、その内通常郵便物は發送到着共に夫々年額約四千萬通で亞細亞、亞米利加、歐洲の順位にあり、小包郵便は發送約八十萬個、到着約二十萬個計百萬個に達する。

我國船舶の無線電信

我國に於て無線電信の研究に手を染めたのは、明治廿九年、即ちマルコニリが無電を發明した翌年であつた。その後所謂選信省式なる優秀法式を完成し、明治四十一年銚子海岸無線局の設置を見、船舶にも續々無線局が開設され、續いて大正十四年の船舶無線電信施設法並に昭和

を増加し、年額一億五千萬圓を突破しつゝあるが如きその一例である。

通信機關として 通信機關の發達は從來の如く唯一の郵便航送のみに依らず、無線電信乃至飛行郵便の便を開かしたるが、各國共に自國郵便は成る可く自國船主義の下に輸送して居るから海運はこの任務に貢獻する所亦莫大なものがあり、各國孰れも幹線航路に對しては郵便航送契約その他類似の名目の下に年々相當の補助金を支給してその經營維持に努めて居る。殊に無線電信及び飛行機の發達は船舶を中繼とする意味に於て、寧ろ船舶の通信機關としての使命を平面的に立體的に更に有効適切ならしめることは主要航路船が何れも船舶安全法によつて無線局を設け、大西洋航路の快速船の發着に飛行機連絡が既に實施されて着々その効果を發揮せる點に徴し、これ等兩者は將來海運の競争者たらんとするよりも、寧ろよりよき協力者となるものであらう。

生産機關として 海運は往時にあつては貿易交通通信の爲めに存在する從屬的關係にあつたが、十八世紀末葉その關係から分離し獨立産業として貿易その他の發達を助長する以外に海運としての獨自の面目を保ち、自家の收入を擧げ、これに依つて國富を増進することゝなつた。即ち英國の如

八年の船舶安全法の實施はこれが設備強制範圍を擴大し、現在では沿岸航路を除く區域を航行する總噸數千六百噸以上の船舶及同區域の旅客定員十二名以上の旅客船並に總噸數百噸以上の漁船には總て無線電信設備を備すことになつて居る。一方無線電話も既に海陸連絡に實用化され船舶内電話官署十二を算し、船舶と無線通話を爲し得る地域は内地主要都市の大部分を包含するに至つた。

きは年額十數億圓の海運純收入を吸収して海外投資の利益及び海上保険料收入を合して巨額の輸入超過を決済して尙餘りある狀況であり、諾威も亦一億一千萬圓近き貿易外の收入を擧げて綽々たる餘裕を示し、更にこれを我國に見ても一ヶ年の海上運賃收入として、純受取勘定約二億圓を算し、國際貸借改善に資すること大なるものがある。如斯事實に徴すれば海運が生産機關として如何に國富を増進し國際金融を調節するに役立つかと云ふことを諒解することが出来るであらう。

移植民機關として 海運が移植民機關として如何に重要な任務に服して居るか云ふことは人口問題に悩み、而かも四面環海の我國にあつて、大阪商船の南米航路や日本郵船の北米航路その他の今日の實績に徴して見ても如何に役立つて来たかと云ふことは今更事新しく云ふまでもない。この間唯遺憾なことは現在米國の移民禁止や、濠洲の白人濠洲主義等に累せられて、この方面に對する移植民が思ふに任せざる状態にあることである。

交通機關として 由來定期航路は海上の橋梁とも謂ふ可く、また國際間の公道とも謂ひ得るものであつて、各國とも自國の勢力範圍に於ける幹線

昔と今の海上旅行

昔我國から支那に派遣された遣唐使の乗船は、九州から朝鮮に渡りその西岸に沿うて北上し渤海灣の沿岸を航して山東角に上陸し、そこから陸路長安に到つたもので、これに數ヶ月を要した上に途中難船の厄に遭ふたものも尠くなかつた、然るに今ではこれが僅々數日の旅に縮められ、又幕末使節として米國を訪問した木村綱津守一行の乗船成臨丸は、萬延元年一月十三日出帆以來途中屢々暴風雨の災厄に遭ひ、時には船體の動搖三十度を超え、決死の難航を續けて漸く四十三日に桑港に到着してゐる。然るに現在では一萬數千噸の豪華船で僅かに十二、三晝夜で歐米の裡に達し得ることとなり、彼是考へ合せると正に今昔の懸に堪へぬものがある。

航路を經營することは國家としての義務であり、又旅客並に移民が自國の便船によることは言語、習慣、食事、遊戯等を異にする外國船に乗るよりは遙かにその便利且愉快なる點に於て勝れるものあることは今更説明の要はない。従つて自國定期航路の開設によつて交通往來の便を増し、自然海外渡航者が増加することは當然である。世界に於て客船經營の最も旺盛にして發達せるものは云ふまでもなく大西洋方面であるが、大西洋航路は世界中最も往來頻繁な航路であり、又移民の往復股賑を極むる所であるから、列國多數の汽船會社が競ふて快速力を有し、設備完全なる優秀豪華船を用ひ歐米間の往復旅客並に移民の輸送に竭めて居る有様は實に一大偉觀と云はなければならぬ。我國の海運は配船航路の關係から久しく貨物を主とし、旅客を従とした觀あるも、近來日本郵船、大阪商船等がこの方面に留意し太平洋並に歐洲航路等に着々一萬噸級の快速優秀船を配船して漸次面目を一新しつゝあるは誠に喜ぶ可き現象である。

國防機關として 商船が戦時陸海軍の補助機關として必須缺ぐべからざるは今更絮説を須ゆるまでもない。如何に偉大なる陸海軍を備へても後方勤務に服する優秀なる商船隊を缺くときは、戦局の有利なる進展は到底期

待することが出来ない。我國民は過去前後三回の大戦役の體驗に依り適切に商船の戦時任務に對する重要性を認識したであらう。戦時に於ける海運の任務は勿論多種多様であるが大要左の三項である。

- 一、假裝巡洋艦(偵察、通信、敵艦捕獲用)假設砲艦(海岸警備用)水雷母艦、飛行機母艦等の任務に就くことがある。
- 一、軍隊兵器糧食等の運送船、給炭船、給油船、給水船、病院船、工作船等の如き陸海軍の補助的任務に服する。
- 一、國民生活の爲め主として食料その他必需品及製造原料品の輸送に従事するものとして必要により政府の徵用又は管理に服する。

第三項 國家經濟と海運

人口問題の解決 現代世界に於ける共通的悩みは何かと云へばそれは云ふまでもなく人口食糧問題の解決と云ふことである。國際間の凡ゆる葛藤も社會的各種の不安も歸する所、この一點から出發して居る。而かも七千萬人の人口を僅かに六百萬町歩の農園によつて養ひ、その上年々百萬人の人口を増加しつゝある日本にとつては、これが政治經濟問題の根本を爲す

本邦棉花羊毛輸入高 (單位千圓)

年次	棉花	羊毛
昭和8年	604,847	164,191
9年	721,425	186,455
10年	714,262	191,761
11年	850,452	200,898

ことは當然である。即ち我國は古來瑞穂の國と呼ばれる農業國でありながら肝腎の食料品に不足を告げ、米麥その他雜穀類の輸入のみにて年々一億數千萬圓に上つて居る。次に衣類に就ても我國唯一の輸出品たる生絲を除き、衣服の大部分を占める織物の原料棉花羊毛の殆んど全部を輸入に仰ぎ、これ等兩者のみで年々八億數千萬圓の海外支拂を餘儀なくされて居る。更に、住、即ち建築材料方面に就ても、これ亦内地材は年々缺乏し米材その他の木材輸入額は年額一億圓を突破し、これに鐵材を加算せば恐らく二億圓を遙かに超えるであらう。この内棉花の如きは製品として海外に出すものが約五億圓であるが、それにしても我々が衣食住の直接必需品として外國に仰ぐものは尠く共年々六七億圓は下らぬこととなる。而かも前述の如き人口の増加は益々この傾向を助長する一方であるとして見れば、我國の前途も甚だ寒心に堪へず姑息なる移民政策や、北海道開拓政策位では到底本問題の解決は不可能と見なければならぬ。従つて今日人口食糧問題に當面せる我國の採る可き途は海への進出、海洋の開拓即ちその自由の交通路を活用し、眠れる寶庫を開いて無限の富を獲る、航海、造船、水産の三大事業を中心とする海商立國策の樹立を急ぎ海運の勃興に依つて

本邦主要貿易外收入

(昭和十年度)

海運關係 三〇三、一八〇
邦人海外投資回收 三三、六六八

本邦貿易外收入比較

(昭和十年度1,275,573千円)



海外事業利益 二三、五二二
外國人本邦放資 一五、九四七
保險關係收入 一三、六三九
外國人消費 九、五六六
其他 三、五〇〇

貿易外の國際收入を増加すると共に水産による食糧自給を増大し、更にこれによつて多數の船員、職工、漁夫その他の従業者を收容し得れば所謂一石正に二鳥を落し得ることとなるのであつて、これがその最捷徑ではあるまいか。

國際貸借の改善 國際間の收支は貿易支の關係から云へば一國の輸入超過が何年も續くものでないことは一家の收支を見ても判ることである。然るに今日の經濟界にはこの理論が純粹の姿では行はれては居ない。それは一つには國際收支には商品貿易以外の收支があるが爲である。「所謂見えざる貿易」(Invisible Trade)がそれである。英國は萬年輸入超過國として多い時には三、四億磅に達する、然るに英國が平然として大入超を續けて行ける所以のものは多大の貿易外收入があるからである、然らばこの貿易外收支とは何かと云ふに各その國情によつてその内容も一樣でなく、英國の如きは海外投資による收入が五割を占めてその餘は海運及び保険料の收入が大部分を爲して居る。又米國の如きは支拂の方で旅行者消費が第一位にあり、これが大部分を佛國並に瑞西に撒布される爲めに佛國では外國遊覽客消費高が貿易外收入の首位となつて居る。然るに我國の貿易外の經

本邦海運關係國際收支受取勘定 (單位千圓)

	昭和五年	六年	七年	八年	九年	十年
輸入貨物運賃	96,583	58,760	63,545	81,705	88,719	107,686
輸出貨物運賃	40,897	36,807	45,380	59,952	70,913	84,493
外國間運送運賃	50,553	44,609	45,562	51,814	54,131	55,605
外國旅客運賃	16,845	13,906	12,716	15,445	17,059	26,312
備船料	3,948	2,195	1,617	478	304	521
外國船隻購入代	9,322	6,731	8,015	10,006	11,967	16,846
外國船隻修繕代	933	985	1,463	1,646	1,574	2,756
噸稅及水先案内料	2,231	2,918	3,546	3,685	4,694	5,826
船會社雜收入	—	—	—	7,079	2,159	3,135
合計	221,321	166,911	181,844	231,805	251,520	303,180
海上保險會社收入	45,443	37,112	40,401	41,873	51,512	—
其他船舶賣却代	—	—	—	—	—	—

常收入を見ると昭和十年度に於て海運關係收入が三億三百餘萬圓で第一位に位し、第二位は本邦人海外放資の回收、第三位が海外業務利益で二億一千三百餘萬圓となつてゐる。これに對し支拂勘定は、海運關係が一億二千五百萬圓、海上保險關係が四千百餘萬圓であつて海運並に保險關

外人観光客と本邦国際貨借

国際観光客の流れは大西洋に於てその輸送密度が高いのは周知の事實であるが、これを東洋方面に導き入れることが国際貨借の上から云つても尤も緊要なことである。近年東洋及南洋諸國の觀光事業は著しく活氣を呈し、特に本邦渡來外人數は國際觀光局の設置と共に、數年間躍進に次ぐに躍進を以つてし、昭和十一年中に於ける合計は旅券の検査を受けて正規に入國したものの四萬二千五百六十八人、世界一周觀光船によるもの三千三百人、旅行途次の寄港者十四萬三千人、艦船乗組寄港者五十一萬五千人と云ふ驚く可き數字を示して居る。従つてこれ等外人の内地消費額は尠く共總計一億圓以上と推定され、これを同年に於ける他の輸出品と比較す

本邦海運關係國際收支々拂勘定 (單位千圓)

	昭和五年	“六年	“七年	“八年	“九年	“十年
海運關係支拂						
船會社海外支店經費	7,785	7,371	8,789	8,939	8,578	9,452
船舶需品購入代	20,359	17,735	22,278	24,306	23,351	23,673
船舶修繕代	1,119	557	772	699	1,962	1,168
荷役費噸稅水先料	39,922	40,012	48,568	62,338	57,890	63,803
(備船料)	341	393	1,733	2,872	6,725	10,715
船會社雜支拂	—	—	—	—	8,391	16,709
船舶乘組員海外消費	—	—	—	—	3,114	3,018
合計	69,526	66,068	82,140	99,154	110,011	128,538
其他						
海上保險會社支拂	41,345	36,301	37,306	34,918	41,123	—
船舶購入代	—	—	—	—	—	—
海運關係受取超過額	165,319	129,343	106,258	99,701	155,903	174,642
經常的受取超過額	180,954	133,015	83,620	115,275	192,188	178,213
貿易輸入超過額	168,000	160,000	141,000	58,787	129,277	131,609

係を通算すると尠く共一億七千餘萬圓は我國の受取勘定となり、これだけが純收入として國家經濟の上に貢獻しつゝあることなるのである。即ちこれを一種の貿易と見るも、綿織物の四億九千六百萬圓、生絲の三億八千餘萬圓に亞ぐ第三位を占める重要輸出とも云ふ可く如斯海運は國

れば綿織物の四億八千萬圓、生絲の三億九千萬圓並に人絹織物の一億五千萬圓に次ぎ、七八千萬圓臺の絹織物、機械類、鐵鋼の上位を占めて居る。また同年中に於ける輸出總額は二十八億圓、輸入總額二十九億三千萬圓であるから、その入超額一億三千萬圓は外人消費額のみによつて略均衡が得られた勘定になつて居る。

民的産業として國家經濟上主要の地位にあるのみならず、更にこれを他の方面より觀察すれば海運は原料の大部分を外國の供給に仰ぐ他の輸出工業と異り、その海運勞務が無形輸出品として重要な意義を有し、對外運賃收入がその全部を外國人によつて支拂はれ、而かもその國民をして巨額の所得を得せしむる點にある。従つて我に若し六百萬噸(現在四百五十一萬噸)の商船隊あらしめば貿易入超の如きは何等恐るに足らずと云ふ結論に到達するのである。

産業の助長 海運が交通運輸機關として一國の貿易を助長する點に就ては海運の使命の項に於て既述した。然しながら海運は獨り運輸機關として國家經濟に貢獻するのみならず、その興隆は貿易品の製作加工事業を刺戟これを隆盛に導くと共に直接この海運に要する造船諸材料の生産供給及び造船事業の勃興を促すことも忘れてはならない。抑も船舶はこれを大にしては公海に出で、は領土の擴張であり、小にしては一家の調度と異なる所がない。従つてこれが建造運航に要する諸材料は頗る多岐に亘り、凡ゆる産業の綜合體と稱しても過言でない。而かも一船の建造には尠く共數萬圓、優秀巨船にあつては數百萬圓から一千萬圓を突破するものも尠くない。こ

帝都大震災と海運

大正十二年九月一日突如として起つた關東大震災は、東京、横濱の兩市を殆んど烏有に歸し、附近の町村を破壊した惨状は言語に絶し、陸上交通及通信機關は全滅して僅かに飛行機と船舶を以つて應急の通信交通並に物資の供給に當てられた。従つて震災突發と同時に船舶の需要は俄然激増し、郵商船を始め社外船に至る迄、配船し得る船

れが着々建造され運航し修繕することゝなるとそれ等の産業部門が何れも動員されて活況を呈する。我國景氣の先驅が常に海運界にあることは海運が産業の從屬的關係にあると言ふ以外にその興廢が直接各産業部門に甚大の影響を有すると云ふ事實も看過出来ない。

第四項 國民生活と海運

衣食住の保證

人に萬能の人なきが如く國にも萬能の國はない。米國が五千億弗の富と豊富なる資源を誇つて見ても年に十一、二億弗の物資を外國から仰いで居る。伊太利には石炭が出ないから英國からこれを輸入する代りに英國にはあの人を酔はせる様な香り高いレモンやオリブは出ないので伊太利から輸入して居る。我々日本人の生活に於ても朝、顔を拭ふ一本のタオルですらその原料となつて居る棉花は遙々印度、米國、支那、南米等から輸入されて來たもので、その他一杯のコーヒー一片のパン、一着の洋服にしても何れも遠く南米、濠洲、加奈陀等から仰ぐものである。これ等は單にその一二の例に過ぎないが、この有無相通する經濟の基調が假令一日でも破壊杜絶した時のことを想像して見れば世界人類の生活はどうな

船は悉くこれに差向けられ、直接避難民並に救護輸送に徵用された船舶のみにも合計九十七隻に上り、これ等船舶によつて避難した人員だけでも總計一萬七千四百人を救へた。一方復興材料としての米材、北洋材等の輸移入に對しても加奈陀材を除く殆んど全部は我海運界の獻身的奮闘に依つて時を移さず輸送され、帝都の復興を神速ならしめた功績は今尙世人の記憶に新なるところである。若し當時に於ける我商船隊の陣容が往時の如く貧弱なものであつたと假定すれば、震災地に於ける混亂は更に倍加したことは勿論、帝都の復興も亦蓋し容易でなかつたことは冗説を加へるまでもあるまい。

るであらうか。我等は彼の關東大震災當時に於ける帝都の情景を想起して寔に思ひ半に過ぎるものがあるのである。この一日も缺くことの出来ない重要な物資を相互に運ぶ任務に服するものは海運と陸運とであり、而かもその大部分が海上運輸に依るものであるとすれば海運と人類生活とが如何に密接不可分の關係にあるかと云ふことは容易に窺ふことが出来るのである。即ち以上は一つの假定に基く結論であるが、更に實際問題としても年々世界の各地を見舞ふ飢饉が國際的相互救済によつて逸早く生活必需品の供給を受けて恐慌から救はれ得るが如き、或は物資の世界的集散を容易ならしめて物價の激變を防止しつゝあるが如き、何れも海運あつて初めて行ひ得る問題であると云はなければならぬ。

文化生活の仲介 海運が以上の如く人類生活と一日も缺く可からざる交渉を持つて居ることは結局世界に於ける物資の有無相通を助けると同時に、更にこれが生活を向上せしめることは容易に想像出来る。現代日本の生活様式が海外との交通頻繁を加ふると共に如何に變化したか、我々の生活水準が如何に高められたかと云ふことを考へれば自ら明白である。彼の絶海の孤島南洋に煌々たる電燈の輝きを見、身に一糸を纏はざりし土人が

海運事業の複雑性

我々が未だ商船に關する智識を缺き、海運と云ふものに對して、折海港の埠頭を彷徨する機會でもあれば、岸壁に横たはる大客船や沖に繋がれた貨物船の輻轉する有様を觀て、其の都度何とはなしに海の仕事の偉大さを感じたるものである。總てこの方面に關係のある機關に携つて仕事をすする様になると、斯うした大小商船が如何にして動き、如何にして貨客を運び、又如何にして自他相競ふのであるかと云ふ様な所謂海運經濟の問題乃至は船舶業經營上の問題に觸れた實際智識に自ら親しむに至り愈々以て斯業に於ける活動狀態の偉大なること恰も巨象の歩みの如きものあるを痛感するものであるが、それと同時に今度は

颯爽たるリネンの服を着て街頭を散策する有様を見てはそこに如何に偉大なる文化の波が海を通じて押し寄せつゝあるか判る。

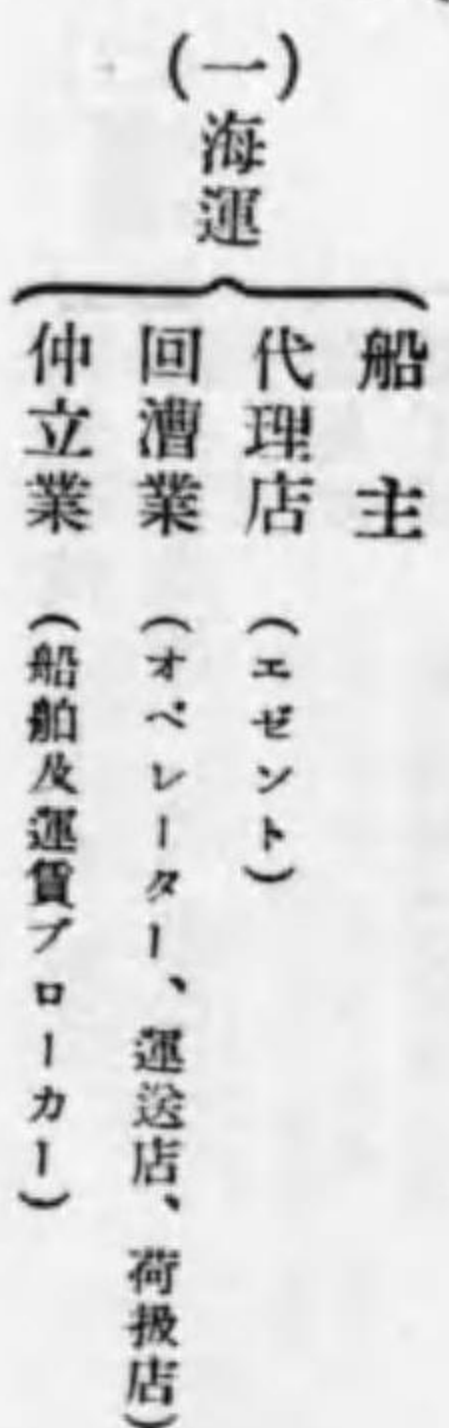
第五項 海運事業の大綱

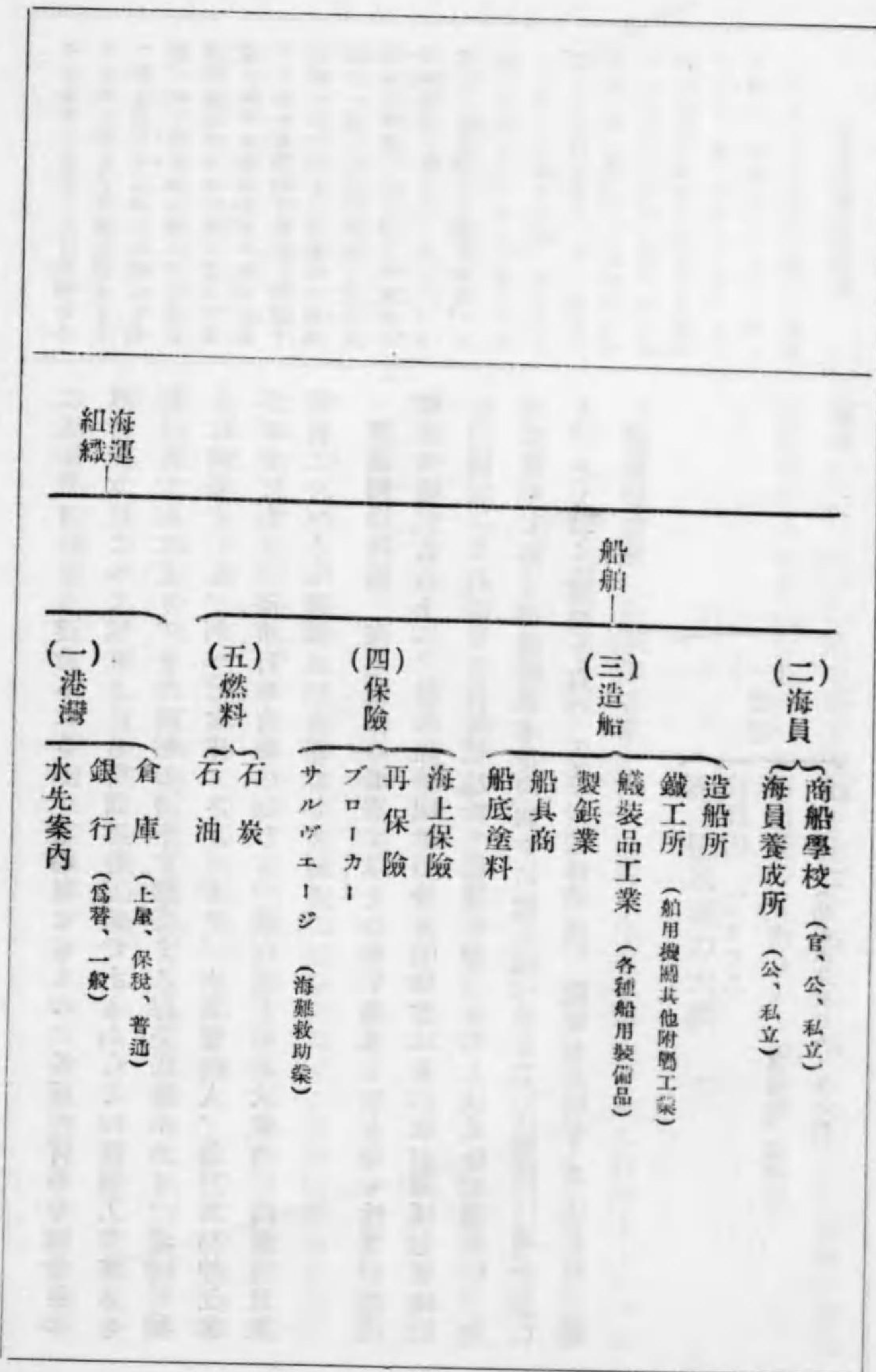
海運事業網 由來海運業と云へば船舶運送を中心として行はるゝものなるが故に往々船舶業と同一意味に取扱はれる事があるが、本來海運業は船舶業よりも甚しく廣義のものであつて、船主、荷扱業者は勿論のこと造船、保險業からこれを極端に云へば現代經濟機構に於ける凡ゆる産業部門は多少共に海運そのものと何等かの因果關係を持たないものはないと云ふのがその真相である。蓋し船舶は公海に在つては行政並に警察權までその船長によつて行はれ同時に、船客並に乗組員の生活に要する設備物資等を持たなければならぬから、これに供給する物資は殆んど生活必需品の全部に亘る譯である。然し乍らこれ等の從屬的關係のものは別として、第一義的の海運なるものを分解すれば船舶、これを操縦する海員、荷客の積卸を爲す港灣に三大別される。而して船舶は船主乃至オペレーターに依つて運航經營され、その機關として代理店荷扱店及びブローカーを必要とし、また船舶

その機構の複雑にして緻細なること毫も他の大企業に譲らずして恰も微小な昆虫の神經にも相似、ほとほと拙へ處もない位に感ずるのである。次に進んで斯業に於ける或る特定の範圍を限つて稍々専門的な研究に没頭する様になるとその對象の千變萬化、一瞬として佇み淀む處なく刻々に推移し行く態は到底他の企業經營に於て見られ得べくもないことを感ずる様になる。

は造船業者により建造されるが、造船業なるものは各種の材料や部分品の取付組立によつて構成される所謂綜合工業であるからこの附屬工業なるものは各方面に亘り、また船舶の遭難を擔保する海上保險があり、港灣の如きは附屬として、例へば倉庫、ステベドア、水先案内人、銀行及び仲仕等が必要であり、海事行政官廳の如きも、遞信省を始め大藏省、内務省及海軍省に及びその關係は頗る錯綜して居る。

海運關係範圍 海運關係の事業は以上の如く海運そのもの、性質が既に複雑多岐である上に、近代經濟組織の分業的發達はその取引關係を單純化し、便宜になればなる程組織に於て複雑を加へることは止むを得ない。今この錯綜したる海運關係事業の個々に就て述べることは後段に譲るとして、こゝでは圖解を以つてその關係範圍の概要を説明するに止めて置く。



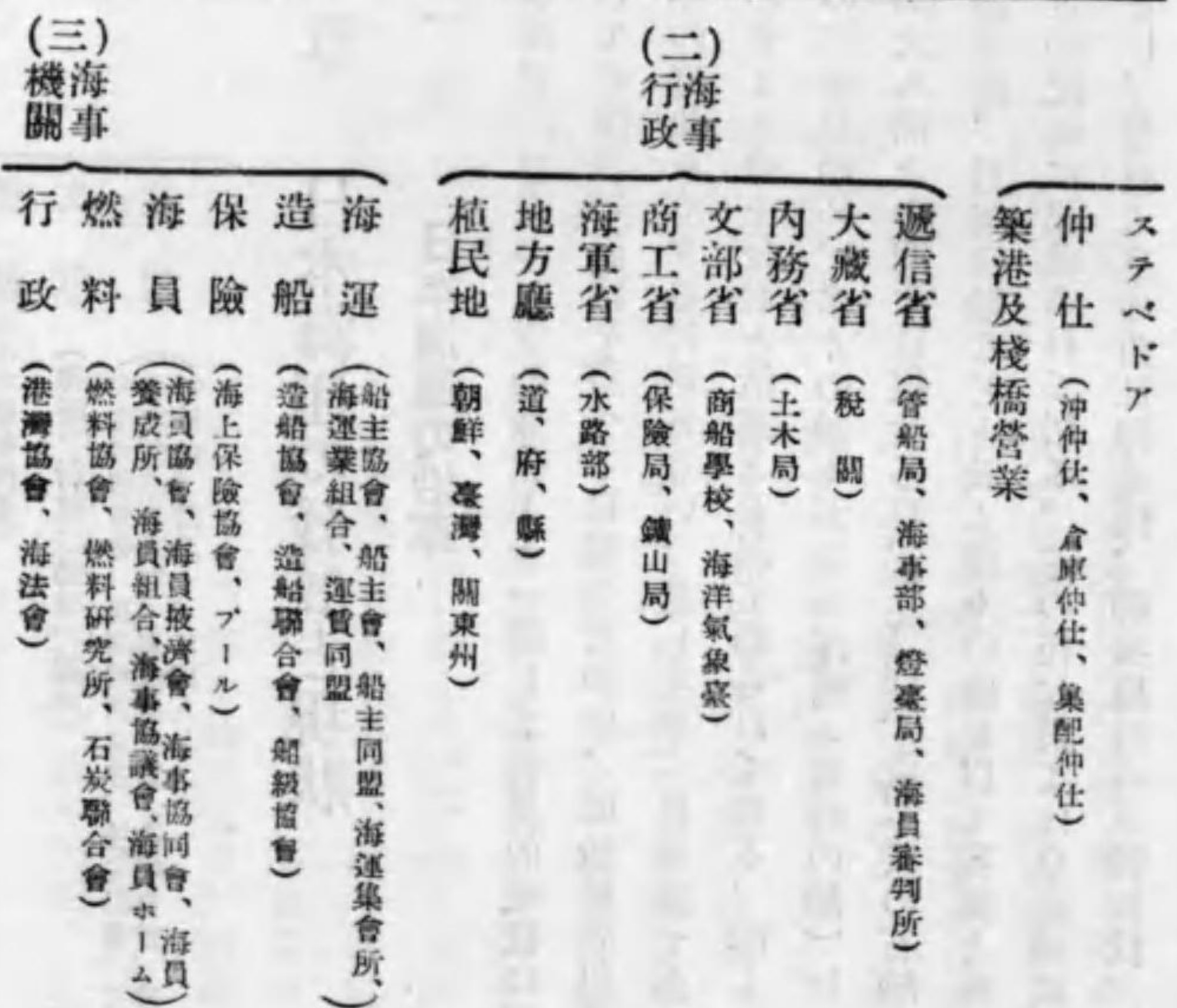


海運

ステベドア

ステベドアとは Stevedore の原語の意味からすると「船積貨物の積付、積卸しに仲仕を指揮監督する任務」と云ふことであり、事實外國ではその通りの仕事をし居るが、我國では更に一步を進めて仲仕の指揮監督は勿論、自ら仲仕の供給から船舶の世話まで兼營する所謂荷役請負業と云つた内容を持つて居るものも尠くない。而してこの營業は倉庫を兼營するもの、船舶業者が兼營するもの或は文字通り技術的ステベドアとして營業するもの等種々雑多である。

施設



明治以前本邦海事年譜

年號 年月 事項
 紀元前五 — 神武天皇日向御
 磯海路御東遷
 紀元六六 — 任那國使來朝す
 同八〇 — 神功皇后三韓御親
 征
 同九〇 — 新羅良船匠を買す
 同二〇三 — 大船建造令發布
 白雉六 — 阿部比羅夫蝦夷肅
 慎征伐
 養老六 — 唐より飛舟を獻ず
 天慶三 — 藤原純文兵船千五
 百艘を率ひ博多沖に戦ふ
 建久二 — 我邊民宋土を侵略す

第二章 日本海運の發展と現状

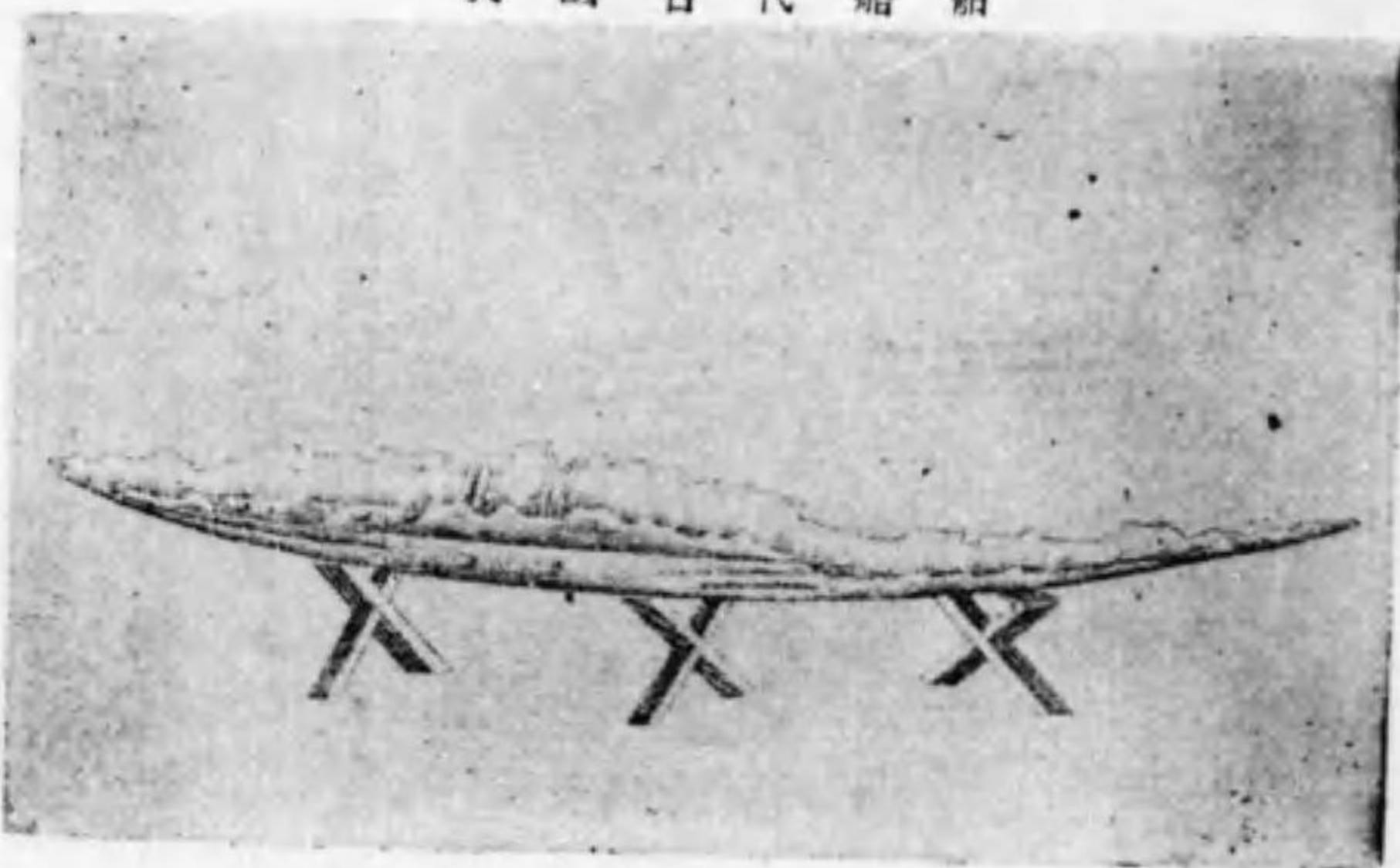
第一項 日本海運の沿革

萌芽時代 我日本海運が從來の孤立的地位より一躍して世界的地位に進出し、獨立産業としての海運の態様を整へるに至つたのは、明治維新以後のことで僅に七十年の歴史を有するに過ぎない。然しながら島帝國である我國の歴史は神代の昔より海上發展と活躍とを以て彩られてゐる、即ち國祖伊弉諾、伊弉册の二神を始め、多くの神々が天の浮橋（當時の船）に召されて高天原と我が大八洲との間を往復せられ、その他埴生船、天の石船、天の羅摩船、熊野諸手船、目無籠船などと云ふ種々の船を以て我國と海外とを去來されたことが記紀に記載されて居る。その後には皇祖神武天皇の御東遷を始めとし、景行天皇の西征御東伐、神功皇后の三韓征伐、推

救難 (水難救濟會)
 文献 (書籍、新聞、通信、雜誌)
 其他 (大連海務協會、臺灣海務協會、檢定協會、近藤紀念海事財團、海事研究會、荷造協會、審判補佐、辯護士、通關人)

廣貞二 — 北條義時船法三十
 一條を制定
 文永二 — 蒙古兵三萬壹艘、
 對馬、筑前來寇
 弘安四 — 元軍大舉來寇、七
 月大風起り船隻覆没、元
 兵擄殺
 延元六 — 足利直義天龍寺船
 二隻にて元と貿易開始
 正平五 — 倭寇始めて起る
 應永八 — 八幡船起る、倭寇
 滋し
 永正三 — 足利義満遣明船勘
 合符を大内義興に專管せ
 しむ
 天正八 — 英國船初めて平戸
 に來る
 同九 — 西班牙船平戸入港
 文祿元 — 御朱印船初めて許
 下
 同 — 豊臣秀吉朝鮮征伐
 兵船七百艘を繰す

我國古代船舶

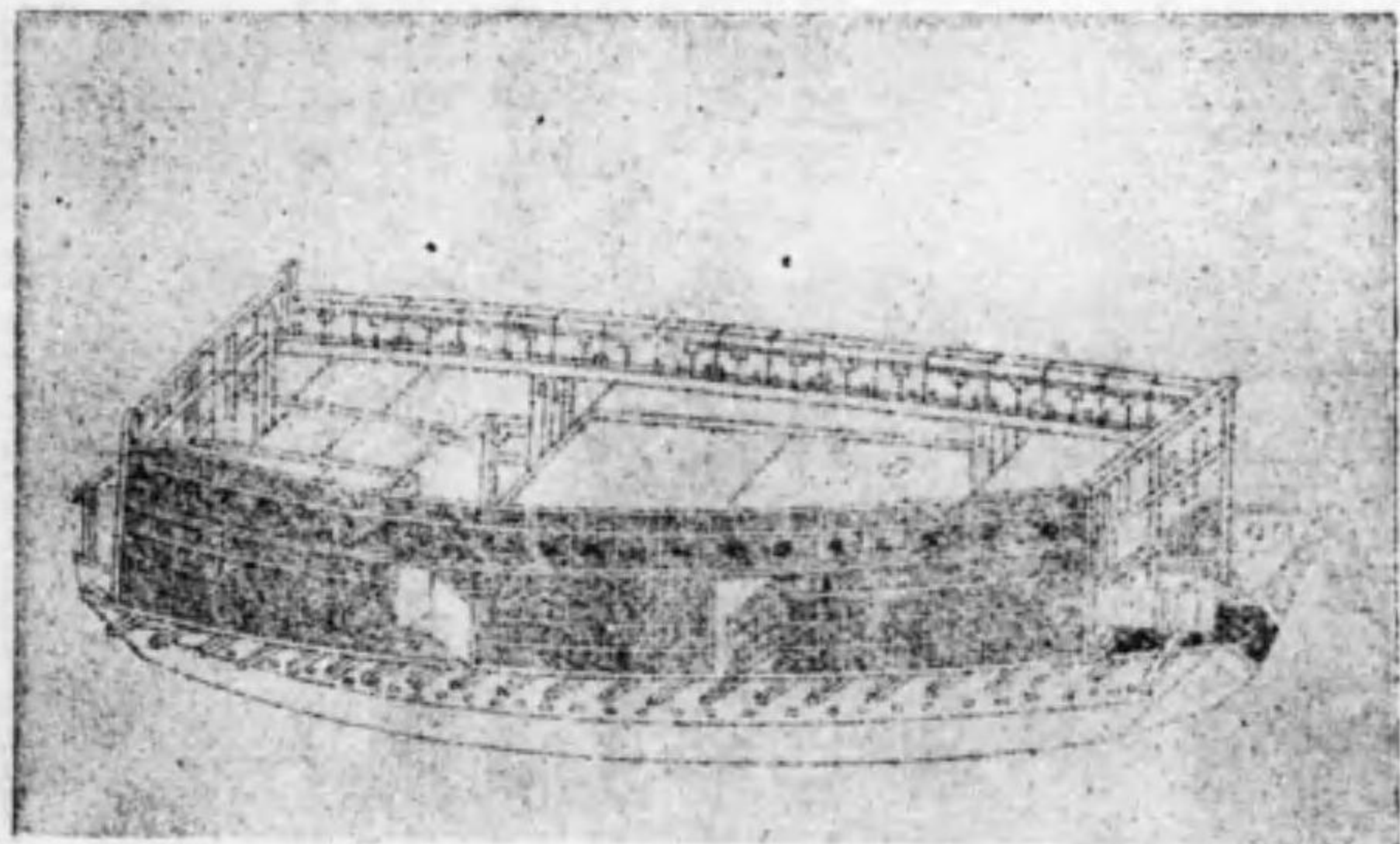


第二章 日本海運の發展と現状

古朝以後に於ける隋、唐との交通、次で足利から豊臣、徳川時代にかけての倭寇八幡船（旗章は八幡宮の三字を書き表し俗にバハン船と稱す）の活躍は非常なもので、恐らく活動の範圍は支那、印度、南洋から太平洋に亘る、東洋全體に及んだであらう、次で御朱印船の貿易的發展等上古から中古時代の海上活躍に徴すれば、我大和民族が海國民であり海運が遠く神代の昔から發展せしことが想像されるのである。偶々徳川家光が鎖國政策を採用したので海上活躍は茲に全く杜絶したが、而も天正、永祿年間には於けるフィリッピン群島への商船の派遣、慶長十七年の三浦按針に

- 慶長三 和蘭船初めて豊後に漂着
- 三 英人三浦按針、蘭人耶揚子等平戸にて西洋型船を造る
- 同 一八 徳川家康葡、西兩國船の來泊を禁ず
- 元和二 八 徳川幕府外國商船條令を制定
- 寛永七 六 徳川家光軍艦天地丸を造り自ら指揮す
- 同 八 一三 家光軍艦安宅丸を建造
- 同 一〇 二 家光第一鎖國令條目十七ヶ條を發布
- 同 一三 五 第二鎖國令發布五百石以上船舶建造禁止
- 同 一六 七 第三鎖國令發布
- 元祿五 一 改訂日本地圖成る
- 正徳五 一 幕府長崎貿易新條約制定

我國中古時代船舶



よる日本船の太平洋横断記録等があり、その他江戸大阪間の定期船として、菱垣廻船及檣廻船等があり、北國より江戸に向け貢米運送の爲めの西廻船及東廻船、また北海道と大阪間に北前船と稱する不定期航路船等の發達が數へられるが、これ等は俗にいふ千石船で何れも主として櫓權若くは風力を利用する操船法によつたもので、その航海の範圍も近海を出でず、船體の構造も甚だ脆弱を免れなかつた。

然るに嘉永六年（西曆一八五三年）米國水師提督ペルリが浦賀灣頭に艦隊を率ひ來つて開國通商を求めたのを動機として、長夜の眠りから目覺めた我國は、三百年の

- 享保五 三 伊豆下田を閉鎖し相模浦賀開港
- 天明八 二 幕府長崎奉行に令し技術禁令を布く
- 寛政三 九 漂着外國船處分令を發す
- 同 四 五 林子平海國兵談十卷を著し處罪さる
- 同 一〇 一 近藤重藏蝦夷巡視
- 同 一三 一 高田屋嘉兵衛樺捉
- 近海試航
- 享和元 一 間宮宗倫薩摩探檢
- 同 三 六 米船始て長崎入港
- 文化五 一 間宮宗倫樺太奥地に入る
- 同 一五 一 伊能忠敬沿海實測地圖を完成す
- 文政八 三 外國船打拂令を發す
- 弘化元 三 佛國船琉球に來る
- 同 三 五 米國軍艦浦賀に入

御法度であつた大船建造の禁を解いたのみか、寧ろ進んで之れを獎勵することに努めた結果、各藩に於ても競ふて大船を造り、幕府自らも浦賀、石川島、長崎及び神戸等に造船所や製鐵所を設けて造船に努め、傍ら外國艦船の購入にも手を染めるに至つた。この幕府政策の大轉換は久しく全國民の胸底に潜んで脾肉の嘆を啣つて居た海國魂に俄然點火する結果となり、文久二年長崎人東屋重平が米國からコロンビア號と云ふ木製外輪船を購入したのを最初として續々これにならひ、維新の大業が



米國水師提督ペルリ

成ると同時に幕府の奉還した西洋型汽船は四十數隻に及んだ。一方鹿兒島、土佐、佐賀等諸藩の所有船も亦九十四隻の多きを算したので、明治新政府は以上の船舶のうち政府所有船五隻、各藩所有の委託船八隻を以つて、明治三年半官半民の回漕會社を設立し、東京大阪間月三回の定期航路を始めた。これが即ち我國最初の汽船會社であつて、日本海運が近代的様式を以つてこゝに誕生したのである。この回漕會社は經營方法を誤つた爲めに

- 嘉永六 六 米國ペルリ提督請賀に来る
- 同 同 幕府大船製造を解禁
- 安政元 一 ベルリ再来御祭出下田假條約締結
- 同 同 西洋製船を建造
- 同 同 幕府白地口の丸を以つて日本船の旗章とす
- 同 二 六 蘭王汽船一隻を幕府に贈る、觀光丸と命名
- 同 四 幕府成陽、朝陽、蟠龍三汽船を購入
- 同 同 三 大阪、兵庫、江戸新潟の四港開港を約す
- 同 五 七 外國奉行設置
- 同 六 五 横濱、長崎、函館三港假開港
- 萬延元 一 軍艦成龜丸遣米使を乗せ初めて太平洋を横斷す

僅かに一年を以つて解散の止むなきに至り、更に政府は新たに補助制度を設けて翌四年回漕取扱所を設立、後これを日本帝國郵便蒸汽船會社と改稱し、郵便物及び全貢米の運搬に従事せしめたが、その使用船は概ね老朽船で經費のみ嵩み、社運振はず、これ亦明治八年解散するに至つた。

然るにこれに先立つこと六年の明治二年上佐藩の岩崎彌太郎が、同藩の所有船二隻を以つて九十九商會を創め、度々挫折解散の憂目を見たが屈せず、明治六年獨力を以つて三菱商會を興し、本店を東京に移し、偶々臺灣征討の輸送任務に従事して莫大な利益を得たその餘勢を藉つて解散した郵便蒸汽船會社の船舶全部を譲受け、社名を郵便汽船三菱會社と改め陣容を固めた。こゝ



海運界功勞者 岩崎彌太郎 故

に於て同社では當時我國沿岸をわが物顔に横行して居た米國パシフィック・メール會社船を驅逐す可く政府諒解の下に活動を開始これに挑戦し、遂に戦に勝つて同社の日本上海航路までも譲り受けて了つた。これが抑

- 文久元 一 鎖國例の一部を解き庶民大船所有許可布告
- 同 同 幕府長崎製鐵所落成
- 同 二 一 海外渡航解禁、鎖國令撤廢
- 同 三 一 幕府神戸造船所設立
- 元治元 一 横須賀造船所設立
- 慶應三 四 兵庫開港
- 同 三 二 大政奉還、當時の幕府所有西洋型船四隻

本邦最初の外國航路である。明治十年の西南戦役は愈々この三菱會社に獨占的發展の好機を與へ自然利益を壟斷する傾を生ずるに至つたので政府でもこの弊風を抑壓す可く、民間の小反對會社たる東京風帆船、北海道運輸、越中風帆船の三社を合同せしめて共同運輸會社を設立し、極力三菱會社と對峙し、而かも當時の二大政黨たる自由、改進黨の二黨がこの渦中に投じたので兩社とも漸く戦ひ疲れて、和睦の機會を生じ明治十八年兩社は合併して、資本金一千一百万圓の日本郵船會社が設立された。創立當時の同社の資本金は一千一百万圓所有船六十九隻、この噸數六萬九千三百四噸であつた。

一方明治十年西南戦役に軍需品輸送の必要上關西方面に激増した多數の船舶は戦後至る所に無謀の競争を展開し、その内瀬戸内海に就航するものゝみにても、船主七十餘名、船數百十餘隻を算したゝめに朝野の有志が合同に盡力し、日本郵船會社創立に先立つこと一年の明治十七年に五十五船主が一丸となつて、大阪商船會社を設立した。創立當時の資本金百二十萬圓、所有汽船九十三隻、九千八百三十五噸であつた。

これより曩き三井物産會社は、明治十二年汽船秀吉丸を購入して自社の

我國補助金制度の濫觴

政府は日本郵船會社創立當時の情勢に鑑み、明治十八年同社の利益が株金全額の八分に達せざる時は明業の日より十五ヶ年間これを補給することとし同二十年十一月更にこの契約を更改し、補給金は資本金の増減利益の有無に拘らず契約年限中八十八萬圓を交付することとなつた、これが即ち我政府の補助金制度の濫觴である。而してこの補給金制度は期間満了と共に廢止され、明治三十三年十月以後航路補助金制度に改められた。

石炭輸送に従事せしめた。續いて明治二十年淺野總一郎が獨力を以つて資本金二十萬圓の淺野回漕部を設け海運界に進出し、後年東洋汽船會社としての素地を作つた。その他の船主にあつても多年北前船經營を以つて海運界の一勢力を爲して居た廣海二三郎、大家七平、右近權左衛門、馬場道久等は時代の推移を看取し、漸次汽船を購入して帆船に代へる等のことがあつて、我海運界は明治維新を一轉機としてこの時代を以つて漸く形態を整へるに至つたもので所謂萌芽時代と云つて然るべきである。

勃興時代 海運界の分野が漸く定まると共に政府は大いに海運發達の緊要なることを認めて航路補助金制度を實施したので、日本郵船會社は直ちにこれに應じて浦鹽、天津、仁川等の航路を開始し、明治廿六年には孟買航路を開設するまでの發展を試み、これに刺戟されて三井、淺野以下個人船主が益々汽船經營を競ふ狀況となつた。偶々翌二十七年日清戰役勃發するや、政府は當時の内國船十六萬噸ではこれを全部徵發するも尙足らず、而かも船腹不足の爲めに海上輸送の便は杜絶へ勝となり、一時經濟界に恐慌を起す状態になつた爲めに外國より四萬噸の船舶を購入して郵船會社に委託、郵船自らも六萬五千噸を買入れ、一面外國儲船を利用して内地運航

本邦歐洲航路第一船

日本船が始めてテームス河口に日の丸の旗を翻したのは明治二十九年五月日本郵船土佐丸(總噸五千四百二噸)を第一船とする。當時如何にこの歐洲航路開航に熱狂したかは次の「貿易繁昌愉快ぶし」の一節が物語つて居る。

「實に日本の譽なり
郵船會社の汽船にて
四本マストの巨大船
その名も高き土佐丸の
歐洲航路を開始する
その出帆の雄々しきを
眼に見ることの嬉しさを
貿易ますく繁昌する
ゆくわいく
土佐丸萬歲萬々歲
貿易萬歲萬々歲」

の不足を補つた。この戦役は一年半で終つたが官民共に船舶の充實に苦心した結果二十八年末には八百二十七隻、二十一萬三千餘噸となり、この間兵員五十二萬人、馬匹四萬餘頭、軍需品約三十二萬噸の大輸送を完了することが出来た。



海運界功勞者
逓信省初代管船局長
故 原 景 周

この船舶激増の餘勢は戦後國運勃興の機運と共に新に海外航路に進出することとなり、二十九年郵船は歐洲航路を開始し始めてテームス河口に日本商船旗を翻した。爾來明治二十九年の政府の航海及び造船兩獎勵法、特定航路助成法等の實施と相俟つて、郵船會社の北米並に濠洲航路、神戸基隆線、東洋汽船の桑港航路を始め、大阪商船の臺灣航路、臺灣南支那線その他が開航され、一方揚子江の航路が大阪商船に依り開航せられ同江の航行權も我手中に歸する等日本海運は漸く近海より離れて世界的となり勃興時代を形作つた。如斯有様であつたから日本郵船は資本金を二千二百萬圓に増加し、大阪

海運界三巨人の
プロフィール

近藤廉平 弱冠二十五歳にして日本郵船會社の前身三菱會社に入社以來、七十四歳を以つてその一生をとじる迄の五十年は總てこれ日本海運の歴史であり殊に郵船社長の椅子にあつた二十年間は、本邦海運が日清、日露の二大戦役を経て漸く勃興期に入り、更に歐洲大戦を動機として世界第三位の大海運國として世界に誇り得る地位を築いた時代であつただけに彼れの郵船會社に盡した絶大の功績はもとより、我海運界の重鎮として本邦海運の興隆に多大の寄與をした點に至つては何人と雖もこれを否定することは出来ない。郵船の歐、米、濠洲三航路の開闢と云ひ、孟買紅海に獨占的勢力を振つたP・O汽船を相手に火の



海運界功勞者
元日本郵船社長
故 近 藤 廉 平

し、三菱、川崎兩造船所の擴張及び浦賀船渠會社、函館船渠會社等の新設を見、明治三十六年末には百噸以上の汽船、五百九十隻六十三萬噸に達した。



海運界功勞者
元大阪商船社長
故 中 橋 徳 五 郎

和條約が成立、凱旋軍輸送完了までに要した御用船の延船數三百隻六十五萬噸、この間旅順封鎖の爲めに十七隻の船舶を爆沈、その他戦禍に罹つた

ものも少くなかつたが戦役中の官民購入船及び新造船と海軍捕獲船とを合算すれば、明治三十九年末の船舶總數は千四百九十二隻百三萬四千餘噸となり、これを戦前の六十三萬噸に比し正味約四十萬噸の増加を示し正に一新时代を劃するに至つた。



海運界功勞者
元東洋汽船社長
故 淺 野 總 一 郎

この日露戦役後に於ける海運界の著しき特色は上記三社以外の所謂社外船と稱せられる小會社、若くは個人船主の擡頭である。即ち戦捷の結果大連が我手中に歸し、滿洲特産大豆、豆粕は盛んに大連を經由して我國及び支那市場に邦船によつて運送せられることとなつて、大連特産市場は社外船運送界の一市場を形成することとなつたのを始め、北海木材、外米、爪哇糖、小麥その他の積取も着々としてその歩を進め、個々の力としては微弱なるものであつたがこれ等社外船二百隻、三十五萬噸を一勢力と見る時は眞に侮り難い地盤を築くに至つたものである。

出る角逐を演じて終に彼れをして和を乞はしめ今日の航權を確保したるが如き單なる一、二の例に過ぎない。後年彼れが海運界に對する多年の功勞を嘉せられ男爵の榮位を授けられたのもまことに故あることである。彼れは資性濃厚、獨り海運界の第一人者であつた許りでなく、政治上に對しても常に一隻眼を有し、支那及米國に就ての研究は財界に於ても一頭地を抜くものがあつた。然しながら彼れの圓滿なる人徳は決して輕々にこれを外に現すことなく、七十四年の生涯を通じて只管自己の職務を忠實に行ふと云つた理想的事務家肌の人であつた。

中橋徳五郎 中橋はもと逓信省鐵道局長の椅子にあつた人で今の言葉で云へば所謂官僚體の人である。然しながら資性豪毅、

而かも大局は常に把握して計畫を行ふに頗る細心、正に理想的海運統率の器材であつた。宜なるかな彼が明治三十一年迎えられて大阪商船社長椅子につくや同社の業績は日を逐ふて躍進し、大正三年社長を後進の堀啓次郎に譲つて政界に轉じるまでの備々十七年間に同社の拂込資本金は五百五十萬圓から一千八百五十六萬圓となり、所有船舶は五十四隻、四萬噸から、百九隻十八萬噸に躍進し内外共に面目を一新、今日同社が世界屈指の大會社たるの素地は主としてこの間に築かれたものである。而かも彼れの功績は獨り社業の伸展に資した許りでなく、過渡期にあつた日本海運育ての親として常に國家的見地にあつて業界の振興に資したことは實に多大のものがあつた。この政治的手腕は漸く政界に迎へられて文部商工等の關係として縦横に振はれたことは人の皆知る所である、國家非常時の今日彼を憶ふ情の寔に切なるものがある。

本邦海運發達表 (噸數單位千噸)

年次	隻數	噸數	年次	隻數	噸數	年次	隻數	噸數
明治 3	35	25	明治 26	400	167	大正 4	1,155	1,826
4	71	34	27	329	256	5	1,151	1,847
5	96	38	28	380	323	6	1,285	1,932
6	110	42	29	413	354	7	1,620	2,397
7	118	42	30	451	417	8	1,957	2,790
8	149	68	31	473	454	9	1,694	2,996
9	159	65	32	494	485	10	1,957	3,355
10	183	79	33	515	519	11	2,026	3,587
11	195	71	34	545	557	12	2,003	3,604
12	198	69	35	558	583	13	2,055	3,843
13	210	66	36	590	634	14	2,087	3,920
14	189	63	37	664	765	昭和 1	2,026	4,010
15	198	64	38	749	903	2	2,035	4,084
16	216	68	39	808	995	3	2,048	4,140
17	226	75	40	858	1,069	4	2,059	4,187
18	228	89	41	864	1,112	5	1,960	4,317
19	227	92	42	877	1,248	6	1,969	4,276
20	252	108	43	883	1,180	7	1,964	4,255
21	281	122	44	861	1,201	8	2,019	4,258
22	311	135				9	1,949	4,073
23	325	143	大正 1	960	1,345	10	2,146	4,086
24	353	148	2	1,037	1,500	11	1,861	4,216
25	370	167	3	1,143	1,708			

明治二十六年までは登録汽船、以後は百噸以上の汽船。
ロイド及逓信省報告による。

淺野總一郎 近藤が事務家肌、中橋が政治家肌の人として見れば、淺野總一郎はどこ迄も事業家肌の人である。熱と力の人である。一介の石炭商から海運業に手を伸すと、どこ迄も生半可では承知しない、東洋汽船を創立すると直に米國に渡つて當時兼港航路を經營して居たパシフィック・メールとオクシデンタル・オリエンタルの兩社に渡りをつけ、直ぐその足で英國に赴いて日本丸、香港丸、亞米利加丸の何れも六千二百噸、速力十八節と云ふ當時にしては正に桁外れの優秀船を注文し、それが又パシフィック・メールの一萬九千噸型や、グレート・ノーザンの二萬噸型が競争相手に現はれると、今度は天津、地洋、春洋と云つた一萬三千五百噸、速力二十節と云ふ船を建造すると云ふ風で、敵を壓倒する爲めに少々の算盤を問題にしない太つ腹の人であつた。これ等の船名は何れも千字文から來たもの

明治三十八年末東洋汽船は南米西岸航路を開拓し、四十年には資本金八百十萬圓の日清汽船會社が設立されて揚子江航路が統一せられ、四十一年には東洋汽船が桑港航路に一萬三千噸速力十八海里の天津、地洋の兩船を就航せしめ、太平洋の女王として全く外國船を威壓し去つた。翌四十二年には大阪商船もまた六千噸級六隻を以つてタコマ航路を開始して瀬戸内海航路の盟主から一躍海外定期航路會社に躍進し、その他郵船の甲谷陀航路、南洋郵船の爪哇航路等が續々開航され、我國を基點とする外國航路の主要なものは概ねこの時代に體系を整へた。

活躍時代 斯くて大正三年七月バルカンの一角から起つた前古未曾有の世界大戰は戰局の擴大と共に、交戰國の船舶は或は徵發せられ、或は撃沈せられ、或は自國內又は中立國港灣に屏息せられ、これが爲めに船腹の激減を來すの已むを得ざるに至り、交通貿易上に致命的の大打撃を與へ、一方軍需品の輸送並に貿易の疏通は甚だ急であつて船腹の需要には際限なかつた爲めに、世界船腹の一大拂底時代を招來した。我國に於ても戰亂勃發當時は航路杜絶の爲めに貿易の激減となり、一時金融界の混亂はその活動を停頓し、經濟界また著しく萎縮するに至つたが、結局我國は參戰しても

で淺野は當時同型の姉妹船を千
字文から一字宛取つて千艘造る
心算だと眞面目に人に語つて居
たと云はれて居る。この淺野の
放膽な海運經營は會社自身にと
つては結局餘り香しい結果は齎
さなかつたが、我太平洋制覇の
大目的に對し逸早く動きのとれ
ぬ一石を投じた海運界に對する
功績は永久に忘れることの出来
ない大きな歴史的事實である。

海運黃金時代

我海運界黃金時代は何と云つ
ても歐洲大戰末期の大正五年末
から六年上半期にかけてであつ
た。世界的船腹の大拂底と貿易
の大活況は、船價を鋭上りに狂
騰せしめ、新造船價は一噸當り
千圓目標に戦前の百圓から八百
圓に躍進し、備船料も中型船三
十八圓、運賃は若松横濱石炭九
圓七十錢と何れも約百割方の暴
騰を示し、見るもの黄金の山な
らざるはなく聞くもの成金の群
ならざるは無い有様であつた。

害を受くること少く利益を得ること多き特殊の立場に置かれた爲めに、聯
合與國の爲めに貢獻する所多かつたのみならず、海運の如きは戦時五ヶ年
間を通じて海上運賃収入による二十二億圓の貿易外収入と二億圓の國外賣
船収入を上げる程の幸運に恵まれた。そのみならず大戰中は交戰國は勿
論中立國船舶の在來の航路を休航するもの續出し、我主要船主はこの機に
乗じて恰も無人の境を往くが如き勢を以つて海外航路の開拓經營に當つた

世界汽船増加趨勢

(ロイド調査總噸數百噸以上)
汽船及機船

年次	隻數	噸數
1914	24,444	45,402
1915	24,508	45,729
1916	24,132	45,247
1917	世界大戰中不詳	
1918	世界大戰中不詳	
1919	24,386	47,897
1920	26,513	53,904
1921	28,433	58,846
1922	29,255	61,342
1923	29,246	62,355
1924	29,024	61,514
1925	29,205	62,380
1926	29,092	62,672
1927	28,967	63,267
1928	29,387	65,150
1929	29,612	66,407
1930	29,996	68,024
1931	29,952	68,723
1932	29,932	68,368
1933	29,516	66,627
1934	28,964	64,358
1935	29,071	63,727
1936	29,197	64,005
1937	29,524	65,271

歐洲大戰中本邦海運關係國際收入

年次	運賃備船料收入	外國船舶係	合計	純收入
大正三年	43,000	12,000	55,000	39,000
四年	62,000	8,000	70,000	50,000
五年	176,000	9,000	185,000	158,000
六年	295,000	13,000	308,000	274,000
七年	495,000	11,000	501,000	450,000
八年	437,000	18,000	455,000	380,000

爲めに世界各港殆んど日章旗の翻らざる所はなく、眞に本邦海運界の黄金
時代を現出し、海國日本の名聲を中外に高からしめた。

然しながら一面この情勢を自然の成行に放任するに於ては世界的船腹拂
底の爲めに我船舶の海外に賣備船されるもの續出する形勢が看取され、斯
くては我海運界の世界的進展機運を阻碍する虞れが濃厚となつたので、政
府は聯合與國の戦時船舶管理にならひ大正七年戦時船舶管理令を公布して
船舶需給の統制に努めるところがあつた。この管理令の實施は戦時景氣に
洶醉せる海運業者を警め、船舶の海外流出を阻止する結果となり、これが
他日、日本海運發展の素地を作るに至つたもので、斯くて平和直後の大正
九年には我國の海運界は戦時中に百三十萬噸を増加し、三百萬噸の大商船
隊を擁して世界第三位の地位を確保し、この間日本郵船は大正六年、大阪
商船は大正九年、それ〴〵公稱資本金を一億圓に増加してその航路は全世
界に行き亘り、この歐洲大戰を一轉機として我海運の世界水準は劃期的大
發展を遂げ社外船の活動範圍は遠く大西洋に及んだ。
整理統制時代 然るにこれより曩この海運界の熱狂景氣も獨逸の休戦提

戰爭と日本海運界

本邦海運の發達には戰爭がつきものである。日本には明治七年の征臺の役以來殆んど十年毎に戰爭がある。その度毎に政府の船舶買入れ、運用の民間委託、拂下等があつた上に御用船徴用の利益で社船は先づ異常の發達を促され、更に歐洲大戰勃發するや、本邦海運は茲に劃時代的發展を遂げて、將に面目を一新し、新定期航路の開拓は社船、社外船を通じて數十線の多きに達した。今日我海運が世界第三位の海運國を誇り得ることは言葉を換へて云へば將に戰爭の賜であつたとも云へる。

議説の擡頭とともに一大反動に遭遇し、船價運賃はともに激落、思惑人氣の著しく加味して居た丈に、早くも船主間に窮狀を暴露するものが現はれた、そこで政府は自ら斡旋者となり、戰時急造航洋船の海外賣却防止と業界統制の國策的見地から大正八年資本金一億圓の國際汽船會社を設立せしめる一方川崎造船所では思惑新造船を以つて川崎汽船會社（資本金二千萬圓）を設立し、更に船舶部を新設、國際汽船と提携してKラインを組織し國際海運戦に頭角を現はすこととなつた。これが我不定期航路經營の今日をあらしめた動機であり、素地を築いたものと云つて過言でない。

斯くて大正九年の大恐慌と成り、海運界は眞の受難時代に没入したのである。然しながら寸隙を求めて發展する我海運界はその後も外國船の輸入熱絶えず、船舶は増加して大正十年には三百三十五萬噸に達し、更に大正十二年關東大震災を原因とする所謂地震海運の好況に促がされ、中古船舶入を競ひ、昭和五年には實に四百三十二萬噸を數へて世界各國注視の的となつた。然るに輸入船は歐洲諸國の整理不經濟船が大部分で折角の船腹増加も徒らに掛聲のみに終つて實質これに伴はず、世界各國に於けるブロック經濟の強化、アウトアルキー乃至自國貨自國船主義に禍されて經營益々困

外國古船輸入問題

我國海運の急速な發達を助けた有力な原因の一として外國古船の輸入を看過することは出来ない。我國海運抑もの發達の當初から外船輸入が船腹増加の主因を爲して居る。即ち日露戰役から戰後にかけて約七十萬噸の輸入があり、歐洲戰後の大正十年から十五年にかけては百五十萬噸の輸入があつた。古船の輸入と云ふことは船主の立場から云へば、最も安いコストを以つて運用の採算が立つと云ふことで、従つて戰後の海運不況時には殊更に手取り早い營業法である。ところが近年古船輸入の觀點が變つて來て、國家的立場から見て、我海運の素質を低下させ、一方造船業を壓迫し、他方船主としても低率運賃の競争に

難を加へ何等かの方法を以つてこの海運界の癌腫を切解すべく各種の不況對策が講ぜられたが効果なく、殆んど萬策盡きた結果案出されたものが船舶改善助成施設であつた。即ち政府は昭和七年臨時議會に於て時局匡救施設の一種として一千百萬圓を支出し、三ヶ年繼續事業として古船四十萬噸を解體し優秀船二十萬噸建造と云ふ船舶改善助成施設を設けて船腹整理と不經濟船淘汰に乗り出した。この施設は古船の輸入を禁止し、解體船に代ゆる優秀快速船の建造であつて、これが第二次、第三次と爾後五ヶ年に亘り古船約五十萬噸を解體し、約三十萬噸の優秀船建造政策を實施したので近海中心の古船が解體され、新造船は概ね速力十五節以上二十節七千噸と云ふ大型ディゼル貨物船であつた關係上近海の船腹は調節され、反對に紐育航路を中心に遠洋航路の開拓充實が行はれ、所謂一石二鳥の効果を收めた。一方これを動機にオペレーターを始め大手筋は互に無謀な競争を避け、夫々自制し自らの分野を守る一面主要貨物の共同引受を行ふといふ程度の市場統制が行はれたので、外國が依然として不況策に腐心せる慘狀を外目に着々回復の道程を辿り、各國に模範經營の實を示す狀況となつた。偶々犬養内閣が金輸出禁止を斷行したのを一轉期として爲替安に惠まれた

堪へられぬと云ふ説がたかまつて、遂に昭和八年以來運航用古船の輸入を特許制とすると共に輸入税も漸次引上げられて一時は採算上その跡を絶つに至つたが、最近の海運界活況と共に船舶拂底となり、外國からの備船形式による變態輸入船の増加と共に外船輸入制限緩和が一部に於て唱へられるに至つた。

我貿易界は非常なる躍進を爲す一面伊太利のエチオピア遠征、西班牙の内亂等が相踵で起り、歐洲の政局は愈々緊迫を告げ、列國の軍備擴張競争は漸く白熱化する傾向となつたので自然これ等軍需品の輸送が輻輳し、時恰かも歐洲大陸の不作による穀類の世界的移動増加と相俟つて、茲に世界的海運界の恢復を迎へたので、倍々安定ある積極的經營機運が到來し、船主は益々新船建造を競ひ、航路の充實と新航路の開拓に努め、多年苦境に惱める船會社は着々配當復活に次ぐ増配を行ふといふ堂々の陣形を以つて、世界海運争覇の檣舞臺に乘出しつゝあることは國運發展の爲め衷心から慶賀に堪へざる次第である。

第二項 日本海運の現狀

船舶 昭和十一年六月末現在に於ける總噸數百噸以上の我國船舶（汽船並に内燃機船）は二千三百六十七隻四百二十一萬五千六百九十噸であつて、英米に次ぐ世界第三位の海運國である。然しながら第一位の全英帝國が二千七百萬噸即ち世界船舶の三一・五%、第二位の米國が一千九百九十八萬噸、一八・七%を夫々所有せるに對し、我國は僅かに六・六%と世界船

年額僅か一億弗

我海運の短日月に於ける飛躍的發展には、世界各國共に異常の驚異と興味を感じて居る所であるが、往年石井ランシング協定締結の際ランシングは石井大使に向つて頻りに日本海運保護政策の成功を賞讃し、一體日本は何程の補助額によつて今日の成功を贏ち得たかを質問した。これに對し石井大使は頗る無造作に「約一億弗」と答へると、ランシングは驚きの眼を見はつて、「年額僅かに一億弗」と一桁間違へて尙大使の額を穴の開く程見詰めて居たと傳へられて居る。云ふ迄もなく石井氏の所謂一億弗は、明治以來の合計であつて、これを以つてしても我海運の發展が當業者の自主的努力に俟つ所如何に多大なるかを想察するに足るものがある。

船の一割にも足らぬ貧弱さで、第四位の諾威が四百五萬噸即ち六・三%を占むるに對し大差ないものである。又總噸數四千噸以上の航洋船に就て見ると英國は所有船の七割八分、米國は八割二分を占むるに反し、我國は六割二分に過ぎない。更に船齡に就て見ると英國は十年未滿の船舶が全航洋船の三割二分、米國は九分日本は二割三分と云ふ割合で多大の遜色がある。尤も我國は昭和七年十月船舶改善助成施設を行ひ老朽船を解體し、これに代ゆるに總噸數四千噸以上速力十六節以上の優秀船を建造する獎勵政策を以つて、船質の改善に努めた結果航洋船の船齡が比較的改善されたものであり、その航洋船中では世界に優秀貨物船として誇り得るものが三十五隻約二十三萬噸を占むることは聊か人意を強むる譯である。また船型に於ては日本郵船の淺間丸一萬七千噸型三隻を初めとし、一萬噸以上二十一隻と云ふ狀況で大西洋の女王ノルマンデーやクキン・メリー號の如き八萬噸型の巨船は兎も角、加奈陀太平洋汽船の二萬噸型にも及ばないが快速を以つて誇る優秀貨物船に至つては十六節乃至二十節を有する大型船が増加し、二十節以上三隻、十六節以上のものに三十二隻を數へる優勢振りを示して居る。その後二萬噸近い捕鯨船や一萬噸以上の油槽船が續々建造さ

大西洋の女王

大西洋は世界海運界の樞樞臺として各國が豪華船競争に國力を擧げて熱中する様は正にすさまじいものがある。而してこの内にあつてもその代表的のものは、佛國のノルマンデー號と英國のクキーン・メリー號とである。ノルマンデー號は千九百三十五年佛國で建造され、總噸數八萬二千七百九十九噸、速力二十八浬半、乗客収容力二千人、近代科學の粹を集めた眞の豪華船であるが、實際就航して見ると外形や速力の増加の爲めに拂つた犠牲が餘り大きかつた爲めに、探算並に船體震動等の缺陷を指摘され、流石の豪華船競争も本船を以つて商船の限度と見られるに至つた。然るに翌年世界の注視を集めて居た英國のク

本邦船舶噸型別年齢比較(一九三六年六月現在ロイD調査)
(總噸數百噸以上)

船型	5年以内		5年以上10年		10年以上15年		15年以上20年		20年以上25年		25年以上30年		總計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
100噸以上 500噸未満	471	85,271	131	25,370	98	19,012	251	53,206	80	17,269	191	37,654	1,222	237,882
500噸以上 1000噸未満	26	17,831	23	26,539	27	19,107	55	46,450	18	13,302	54	38,341	202	161,570
1000噸以上 2000噸未満	8	12,853	16	25,266	24	36,381	111	151,497	15	20,326	41	60,275	215	306,603
2000噸以上 4000噸未満	14	40,833	31	86,547	40	113,750	116	317,743	26	81,699	86	247,814	313	888,286
4000噸以上 6000噸未満	16	73,030	22	109,872	16	82,129	134	707,583	11	58,165	39	192,128	238	1,222,607
6000噸以上 8000噸未満	31	214,082	15	103,918	10	69,807	40	272,533	12	83,339	10	67,452	118	811,132
8000噸以上 10000噸未満	4	34,136	12	107,774	1	8,619	8	71,187	9	84,617	4	35,288	38	341,651
10000噸以上 15000噸未満	5	51,656	5	58,719	3	31,214	1	10,420	2	21,608	2	27,483	18	204,100
15000噸以上 20000噸未満	-	-	3	51,448	-	-	-	-	-	-	-	-	3	51,448
20000噸以上	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
合計	575	532,707	257	595,453	219	380,019	716	1,630,679	173	380,355	427	706,434	2,367	4,225,679

れ、また第二次、第三次の改善施設による新造船があり、更に政府は昭和十二年度から向ふ四ヶ年繼續事業として十九節以上の貨客船十五萬噸、十六節以上の貨物船十五萬噸合計三十萬噸の優秀船建造補助施設を實

キーン・メリー號が出現するに及んで完全にこれ等の觀測を否定し、堅實保守、新奇を排して確實性を選び、機關もギヤードタービンをを用ひて震動を防止して完全にノルマンデー號の缺陷を補ひ、總噸數に於ては二千餘噸を減少、八萬七千七百七十四噸なるに拘らず、乗客収容力に於ては一千名を増加して三千名とする等流石に傳統的造船國の實績を示して居る。同船は昭和十一年五月の處女航海に於てシエルプール紐育間を四百十二時二十四分、平均速力二十九浬一・三三で航走したが、ノルマンデー號の四日十一時四十二分には及ばなかつた。

世界船舶噸型年齢比較別(一九三六年六月現在ロイD調査)
(總噸數百噸以上)

船型	5年以内		5年以上10年		10年以上15年		15年以上20年		20年以上25年		25年以上30年		總計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
100噸以上 500噸未満	1,276	294	1,603	361	913	209	226	565	1,668	354	4,914	1,033	12,634	2,821
500噸以上 1000噸未満	169	114	336	263	348	246	551	415	287	211	1,106	802	2,797	2,058
1000噸以上 2000噸未満	183	264	434	631	625	937	807	1,183	358	518	1,276	1,834	3,683	5,417
2000噸以上 4000噸未満	178	536	506	1,450	493	1,402	1,033	2,927	359	1,033	1,018	3,050	3,667	10,448
4000噸以上 6000噸未満	183	909	596	2,943	478	2,043	1,382	6,975	337	1,663	530	2,505	3,456	17,040
6000噸以上 8000噸未満	124	850	316	2,391	235	1,975	617	4,402	194	1,336	208	1,403	1,804	12,360
8000噸以上 10000噸未満	71	618	203	1,791	132	1,160	163	1,434	61	539	33	334	670	5,876
10000噸以上 15000噸未満	55	625	84	994	71	845	61	744	37	442	26	309	334	3,959
15000噸以上 20000噸未満	11	184	23	451	32	534	12	205	8	129	4	63	93	1,581
20000噸以上	14	510	26	674	19	463	5	157	4	163	3	69	71	2,041
合計	2,264	4,916	4,160	12,007	3,398	19,814	6,923	19,057	3,313	6,445	9,153	11,412	29,203	63,601

施し、他方好景氣の波に乗る各汽船會社の造船熱は十一年下半年から十二年に掛けて未曾有の盛況を極め、各造船所は職工の雇入増加、工場船渠の新設擴張を行ひ、造船力の増加を競いつゝあるも尙且注文が殺到

補助命令航路の内容

現在遠洋、近海及沿岸を通じ政府の補助命令航路と稱するは左記内容にしてこの補助航路に對しては左の附帯條件がある

- 一、政府に於て必要と認むるときは各航路内に於て寄港地を増加し又はこれか變更を命ずることあるべきこと
- 一、旅客貨物の運賃は政府の認可を以てこれを定むること
- 一、政府に於て必要と認むるときは種類を指定して旅客貨物の運賃を低減せしむることあるべきこと
- 一、各航路に使用する船舶に依り運送する郵便物は無賃たるべきこと
- 一、政府は契約者の費用を以て各船舶に航海修業生三名以内を乗組ましめ政府の定むる手當を支給せしめ得る事

し、各造船所の引受船は百萬重量噸を越へ、昭和十四年度の建造船に至るまで註文を引受て居る盛況であるから、我船舶の内容は著しく改善され、船舶噸數の割合に輸送能力の増加は非常なもので、これが繼て新航路の開拓、配船の充實、外國船の驅逐となつて我海運業の面目は一新され、將來に對する海運の威力は著しく強化される譯である。

航路 我海運の驚異的發展は國運の發展と當業者の努力が今日を招來

せること勿論であるが、その間政府が多額の國費を割いてこれが指導援助に努めて來た功に負ふ所も頗る多く、現在遠洋航路補助、郵便定期補助、寄港補助その他地方應補助を合せ年額九百數十萬圓(昭和九年度)といふ巨額を算するのである。現在政府の補助に屬する航路を指摘すると

- 一、北米航路(桑港線、シャトル線)
- 一、南米航路(東岸線、西岸線)
- 一、阿弗利加航路(東岸線、西岸線)
- 一、イラク航路
- 一、南洋航路(瓜哇線、南洋諸島線)
- 一、郵便定期航路(倫敦線、橫濱メルボルン線)

一、政府は公益上必要と認むるときは相當の金額を給與して各航路に使用する船舶を買収し又は使用するを得ること

一、政府は非常事變の際に於て各航路の船舶並に船員を使用するを得ること但しこの場合には相當の使用料を支給すること

一、政府は非常事變の際に於て各航路の船舶並に船員を使用するを得ること但しこの場合には相當の使用料を支給すること

一、補助金は命令書の定むる所に依り支給すること但し航海度數を減したるとき又は命令書に規定したる各地に航行せず隨て航海度數減縮したるときは命令書の定むる所に依り補助金を減すること

一、政府の認可を受け若は已む

一、寄港補助(近東主要港線、中南米線)

右の外支那關係諸航路以下朝鮮、臺灣、關東州、北海道、樺太その他地方應等各官廳の補助航路に至つては枚舉に遑のない多數を算するのである。これは幹線航路を除いては殆んど地方的關係に基く運輸交通に備へるものであるが、この外に貨物輸送を目的とする自由定期航路も各方面に網の如く開設されて居る、また不定期船に至つては海洋の自由が許される限りは總て日本と外國港灣たると、また外國と外國間の航路たるとを問はず、殆んど世界の隅々の港灣にも定期航路として、將また不定期航路として、日章旗を翻し堂々と邁進活躍に餘念なく、これを廣義に解釋すれば、世界の海洋は總て我等の航路であると云ふも過言でない。即ち定期航路は兎も角不定期船に至つては、世界何れの港灣たると、積地揚地の何れたるを問はず、運賃と積荷を求めて自由に移動すること恰かも陸上に於ける行商的行動である。併しながら各國が互に自國貨自國船主義を露骨に競ふ結果不定期船では蒐貨が思ふに任せぬ事情に置かれるに至つたこと、一方優秀船經營主義の結果一定航路に腰を落付けて固定した荷主なり、積荷を得て採算を安定せしむべく社外船の大手筋は何れも定航船經營に改め躍起となつて

を得ざる事故の爲前記の資格に適合せざる船舶を使用するときは命令書の定むる所に依り補助金の支給額を減少する場合あること

一、補助金年額の約一割に相當する保證金を徴収すること
一、正當の事由なくして航海度敷を缺きたるとき、相當の船舶を使用せざる時、船舶の修繕若し補充を爲さざるとき、航海時間を遅延したるとき、起點終點の兩港に於ける發着日時を變更したるとき郵便物揚卸の契約に違背し若し寄港地を省きたるとき、その他命令書の規定に違背したるときは一日若し十二時間未滿又は一回毎に所爲の輕重に依り相當の金額を徴収すること
一、政府の認可を得ずして契約者義務を他人に移轉し又は一

活動して居る、これが爲め我航路網は一段の擴大強化を見るに至つた。

港灣 港灣及び設備の良否が如何に海運經營上に重大なる影響を齎らすかに就ては絮説を俟たぬ、幸ひ我國は海岸線も長く良港にも乏しくない。港灣はこれを分つて軍港乃至要港、開港、商港、漁港及び避難港に分類され、これ等港灣と稱する場所は我國に於て約一千四百を超へ、世界有數の港灣國である。港灣は海運の補助機關であり、海陸運輸の要害である。従つて國家はこの方面の施設改良に對し、巨額の國費を投じて官民共に多年の努力を續けて來たものである。先づ國際要港としての神戸、横濱及び大阪の如き着々修築改良に餘念なく、埠頭倉庫設備以下各種の施設整頓し眞に國際港として恥しからぬ内容を整へるに至つた。その他國際港としての開港に數へられるものは神戸、横濱、大阪、門司、長崎の五港以下四十七港がある。神戸港は歐洲貿易を主とし印度、濠洲、南北米等遠洋航路を中心に歐洲大戰を機會に横濱港の繁榮を奪ひ一ヶ年の出入船二萬六千隻、輪出入總額十七億圓を算する。一方横濱は生絲輸出港にして北米と南米西岸を中心に、大阪は支那、印度、南洋及び阿弗利加等の東洋貿易港として正に横濱港を凌駕せんとする躍進振りである。門司、長崎兩港も燃料炭積込

年間に於て命令書に規定する航路を爲したるときは契約を解除し補助金の支給を廢止し當該年間に執行したる航海に對し支給したる補助金を還納せしめ且保證金を沒收すること

一、前數項に於て一年期間と稱するはその年四月一日に起り翌年三月三十一日に終る一週年間を謂ふ
但し北米並南米航路に於てはその年一月一日より十二月末日迄とす

本邦主要五港

貿易船入港表

(昭和十一年度)

横濱	一二、二七一、九六〇
神戸	一七、二八九、三七一
長崎	一、五〇二、九五五
門司	一〇、三三〇、八五七
大阪	一〇、九二二、二二二

港としての特殊の關係であるが、近時名古屋港の發展は築港工事完成と共に非常なもので南洋、北米及び東洋との貿易港として、その他若松、函館、小樽及び伏木諸港の發展も亦著しいものがある。

海員

冒險的犧牲精神に富む我大和民族が海員として適任であること従つて人格的に技術上に優秀であることは既に世界に誇る所であり、これが我海運隆昌の今日をあらしめた所以である。萌芽時代英國人によつて教養された我海員は今や技術と人格の上に各國から多大の尊敬を拂はれ、我船舶のみならず、支那船舶を始め外國船操縦の乗組員に招聘され世界海運界に貢獻してゐる。現在の我國海員數は昭和十年末現在に於て、海技免狀を受有する高等海員十萬一千三百七十人、船員手帖を有する普通海員十八萬八千七百二十四人となつて居るが、この中海上第一線に實際活動しつつあるものは約半數内外で、その他は他に轉業せるもの乃至廢疾者である。最近海運界の好況と新造船が續々竣工するので求人申込多く近頃では供給不足を訴へこれが補充に特別施設を必要とする狀況となり失業問題は全く解消した。

海運關係事業 海運關係事業の廣汎なることは、既に述べた通りである

主要國造船總所數

國名	造船所數	造船所數
英國	一六二	一八四
米國	六四	一〇二
日本	五一	三九
獨逸	五五	五三
佛國	三五	五五
伊太利	二三	二三
和蘭	九八	四〇
諾威	二三	二五
西班牙	一二	一八
瑞典	一六	二八
蘇聯	八	一二
白耳義	一四	一四
加奈陀	一九	二七

が、これ等の内最も重要なものは造船、保險、燃料、倉庫等である。造船業は我國重工業中の重要なもので、昭和十一年末現在に於ける造船所の數は全國各府縣に亘り約六百余工場であるが、この内總噸數一千噸以上の船舶を建造し得る造船所は三菱、川崎、三井、浦賀、大阪鐵工所、播磨、鶴見製鐵造船、藤永田、函館を始め名村、向島、笠戸、石川島、松尾造船以下二十六ヶ所三十八工場で、職工約八萬人と云ふ殷盛であるが、海運界の好調に伴ふ新造船熱と軍艦その他軍需品の建造に忙殺され、工場の擴張増設も尙且不足を告ぐる景氣で、三菱長崎造船所の如き昭和十一年第二船臺のガントリ・クレインの竣工を見るや名實共に世界一の名を恣にし、而かも昭和十四年一杯の註文を擁しつゝある實情である。また造船設計、技術、職工の技能共に歐米諸國に優越せる進歩發達を遂げ、殊に優秀貨物船建造に至つては英獨をリードせる得意振りである。併しその内容を仔細に検討すると未だ多少の遜色なきにしもあらず、即ち鐵材並に諸材料、附屬機械、艦裝品以下殆んど國內品を以つて足るも、肝腎の機關に於てはドイツ、イゼル、ギヤード・タービンその他何れも歐洲諸國の特許權を買収し、高價の特許料を支拂ふてこれを各造船所独自の立場で製作する點である。こ

主要國石炭產額

(一九三五年國聯調查)

國名	石炭產額 (千噸)
英國	二二六、五一八
獨逸	一四三、〇一五
米國	三八一、三一四
日本	三七、五〇〇
佛國	四六、二一五
ソ連	一〇八、九〇〇
加奈陀	九、三四〇
智利	一、九〇〇
波蘭	一〇、九六五
波耳義	二八、五四三
白耳義	二六、四八四
其他	四七、七〇一
合計	一、一三四、〇〇〇

れは造船業が分業主義の綜合工業であるに對し、我造船所は八百屋式に各種の機械を自ら製作する組織がこの缺陷を除去し得ず、大量製産による造船價格を低下し得ない有力な原因を爲して居る。

次に燃料の問題であるが、燃料はこれを石炭と石油の二つに分ける必要がある。石炭鑛業は我基礎事業中の王座を占めるものであつて、これに投下されて居る資本總額は無慮四億圓に達し、鑛業全體の約半額を占め、これ等鑛業會社の重要なものは三井鑛山、三菱鑛業、北海道炭鑛、盤城炭鑛、入山採炭、九州炭鑛等の六社で全國を通じて年額三千五百萬噸を産出し、この内の約二割強が内外船舶の焚料炭として消費されつゝある。石油事業は遺憾ながら我國はその資源に恵まれること薄く國內需要の九割を米國その他に仰ぐ關係上殆んど見る可きものなく、今後石炭その他を原料とする人工石油事業の完成に期待を繋ぐ程度である。

海運關係事業としての保險は云ふまでもなく海上保險である。現在我國に於て海上保險營業を爲す主要會社は九社、再保險經營のものを加へ合計三十社で、これ等の昭和十年度末契約高は總計二十億八千萬圓でこれに對し約三千四百八十餘萬圓の保險料收入を擧げて居るが會社の殆んど全部は

洋風倉庫の始り

明治二十三年と云ふと憲法發布の年のことであるが、當時日本郵船の社屋が東京京橋の靈岸町で、支店が日本橋の橋詰に七棟の倉庫と共に並んで居た。これが七つ倉と云はれレスカスト云ふ佛蘭西人の造つた日本最初の洋風倉庫である。この倉庫は當時にあつては寔に珍らしがられたもので憲法發布祝賀當日の如きは倉庫全部を杉の緑葉で包んで船の形とし、屋上に立てたマストからマストへ旗提灯を飾りつけて所謂満船飾を施し世人を驚かしたと云ふことである。

火災保険を兼營し、且つ危険分散の意味から保険契約の大部分を世界海上保険の中心市場たる倫敦のロイド組合に再保険に出して居るので保険料率の決定その他に於ても、常に海外よりの掣肘を受けつゝある状態である。倉庫事業も亦海運關係事業に於て缺く可からざるものである。現在我國の主要貿易港には三井、三菱、住友等の大財閥を始め地方富豪も競ふて倉庫事業を營み、主要港施設の如きは極度に整頓し、内容外觀共に堂々たるものとなつた。今主要港に於ける代表的倉庫業を挙げると次の如し。

神戸港 三菱、東神、住友、川西各倉庫

大阪港 三菱、東神、住友、杉村、澁澤各倉庫

横濱港 三菱、東神、横濱、澁澤各倉庫

尙以上の外、海運關係に於てはサルヴェージ工業、造船關係に於て製鐵事業その他の附屬工業多數を算するもこゝでは省略する。

補助機關 海運に關する補助獎勵機關は大別して政府關係のものは、逓信省管船局を中心とする海事部、海員審判所、船舶試驗所、燈臺局、また傍系的のものに大藏省の税關港務部、内務省の港灣課及檢疫所、海軍省の水路部、陸軍省の運輸部、文部省の商船學校及海洋氣象臺その他農林鐵道

英國東印度會社

英國東印度會社は和蘭の海上權奪取の目的を以つて和蘭東印度會社に對抗して設立され、同社が小形船五隻より成る商船隊を始め印度に派遣したのは西曆千六百一年二月のことである而して開業當初にあつては和蘭の勢力に壓迫されて業績も餘り良好でなかつたが漸次マドラスボンベイ地方等に於て勢力を獲得し次第で各地に租界及商館等を増加して佛蘭西、和蘭等の勢力を驅逐するに至つた。當時の會社商船隊は何れも武裝し屢々佛等の軍艦と砲火を交へたこともありその後會社は印度の内訌に乗じて巧に權謀術數を廻し僅々百年を出でずして廣大なる印度全土を平定し千八百五十四年本國政府にその統治權を委ねた

兩省にも關係があり、また民間關係としては船舶改善協會を始め海運、造船、海員、保險等夫々の團體が設立されて統制の補助獎勵に任じて居る。尙その他にも海事研究諸團體、定期刊行物等が何れも直接間接に日本海運の進歩發達に貢獻しつゝあるがこれ等の詳細は他項に譲る。

第三項 日本海運の世界的地位

世界海運の沿革 世界海運の沿革はこれを遠く溯れば紀元前千數百年、地中海沿岸の一小國フェニキア勃興以來のことに屬する。然し乍らこれが漸く近代海運の體系を整へる端緒を爲すに至つたのは、葡萄牙人ディアス・ヴァスコ・ダ・ガマ、マゼラン等の東洋航路探險並に、伊太利人コロンブスの米大陸發見がそれ〴〵成功し、續いて英國の東印度會社の設立、更に下つて千六百八十八年以降千八百十四年間に於て同じく英國が西班牙及び佛國艦隊を撃破して、大西洋並に地中海方面の海上權を掌握し、一方蒸汽船の發明、航海技術の發達があつた以降のことである。而してその後英國の王座は久しく搖ぎなく、世界各國海運を威壓するものがあつたが、千八百四十八年獨逸は、この英國の堅壘に肉薄す可く、第一期計畫として先づ海

英獨海運の覇權

十九世紀の初頭から嚴として海上の覇權を握つて居る英國に對し敢然挑戰したものに蘇に米國があり、後に獨逸がある。即ち獨逸は一八九八年より一九〇〇年代に入ると共にウキルヘルム大帝號、同二世號、獨逸號等の高速巨船を以つて、當時の優秀英國船カムベニア及ルカーニヤ號等を壓倒し、歐洲大戰直前には英國の二十五萬噸に對し五百五十萬噸の商船隊を揃えて一意英國を目標に突進し、當時の勢を以てすれば世界大戰さへなければカイセルの抱負も正に夢ではなかつたかも知れぬ。

洋防備に必要な海軍を建設して以來六十五年間、海上貿易の保護から更に進んで攻撃的性能を有する大艦隊を編成し、千八百七十七年にはキール運河の開鑿を企て、同九十一年には阿弗利加ザンヂバルを英國の保護領として承認する代償にエルベ河口のヘリゴランドを得て海軍策源地とし、千九百七年に至る間に海軍力を三倍に充實し、一方優秀なる大商船隊を建設して通商貿易を振興し英國と海上の覇權を争はんとするに至つた。この英獨兩國の海上争覇が結局世界大戰の有力なる原因をなした事は、現代史家の等しく認める所である。これを要するに古代より近世に至る海運は海運即ち海軍の時代から、海軍を先驅として海運が貿易船として従たりし時代を経て今日に至つたもので、海運が獨立産業として多分の自由性に恵まれた事は極めて近世の産業革命以來のことである。斯くして世界海運は大西洋を中心として英國これが覇者として、自由主義の下に堂々たる一産業部門を構成し、千九百十年即ち二十世紀の初頭には次の如き勢力を示した。

- 英 國 一八、〇五九、〇三七
- 獨 逸 三、九五九、三一八
- 一九一〇年主要海運國船舶噸數

ロイドの船名錄

世界の船舶情勢を知る好箇の資料はロイド船名錄である。ロイド船名錄とは倫敦にあるロイズ・レヂスター・オブ・シッピングと云ふ組合から發行するものでこれをロイズ・レヂスター・ブツクと稱する。この調査には苟くも總噸數百噸以上の船舶ならば毎年六月末現在を以つて洩れなく詳細なる内容を収録してあつて、海運業者として取引上無くてはならぬものであると同時に各種の船舶統計は皆本調査を基礎として居る。右の外ロイドでは船舶現在高、繫船、喪失船、造船等に關する統計を夫々時を定めて發表する。

- 米 國 三、八二七、〇一四
- 佛 國 一、四四八、一七二
- 諾 威 一、四二二、〇〇六
- 日 本 一、一四六、九七七

而して歐洲大戰勃發直前の千九百十四年の世界船舶は汽船二萬四千餘隻四千五百十七萬噸、内燃機船二百九十七隻二十三萬四千餘噸を算し、世界主要海運國の所有船舶による順位は次の如きものであつた。

- 英 國 一〇、一二三隻、二〇、五二二、七〇六噸
- 獨 逸 二、〇九〇、五、一三四、七二〇
- 米 國 一、七五七、四、三三〇、〇七八
- 諾 威 一、六五六、一、九五七、三五三
- 佛 國 一、〇二五、一、九二二、二八六
- 日 本 一、一〇三、一、七〇八、三八六
- 和 蘭 七〇九、一、四七一、七一一
- 伊 太 利 六三七、一、四三〇、四七五

然るに歐洲大戰を劃期として海運界にも一大革命を齎らし、船腹拂底に

世界船舶の運海傾向

年次	隻數	噸數
昭和六年	二九,九三三	六八,三六八,一四一
同 七年	二九,五二五	六八,六二七,五三四
同 八年	二八,九四四	六四,三五七,七九二
同 九年	二九,〇七二	六三,七七七,三七七
同 十年	二九,一九三	六四,〇〇八,八八五
同 十一年	二九,五三四	六五,二七二,四四〇

よる所謂海運景氣も槿花一朝の夢と化し、その後に来つたものはナシヨナリズムの發達と恐慌の早期循環による世界經濟の齎らした貿易制限の擡頭、ブロック經濟、アウタルキーの強化乃至自國貨自國船主義等による外來的事情の外に、自由主義によつて育まれ、自由主義の下にこそ最も特性を發揮し得た海運の根本精神は徹底的に統制の一色に塗り潰され、そのまゝにては到底經濟的回復の途なき状態を招來したことであつた。斯くして戦後混亂の數年を経過し漸く世界海運の再整備と新傾向即ち船舶整理と優秀船主義が日程に上されるに至つた。而して船舶の整理は、昭和六年の六千八百七十餘萬噸を最高頂として漸く遞減の傾向を辿り、十年には六千三百七十萬噸となり、十一年は僅かに増加して六千四百萬噸と云ふ趨勢にある。一方優秀船問題に就ても内燃機船が汽船よりも經濟的に有利だと云ふので、この内燃機船建造熱が俄然高調され、汽船に對する内燃機船の割合は千九百十四年に僅かに五厘であつたものが、千九百三十六年には二割三分八厘となり、この勢を以つて進むと今後十年を出でずして内燃機船は汽船の五割以上に達するものと見られるに至つた。

斯くして優秀船隊再整備が漸くその緒に就いた世界海運界は、今や世界

經濟立直りの傾向とも、大西洋に太平洋にその他世界到る所の海洋に激烈なる爭覇戦の火蓋を切りつゝある。

本邦輸出入貿易船比較

本邦船		外國船	
入港	出港	入港	出港
二四,三三七	一四,二六一	八,六六一	八,六三〇
四三,五七三	四三,五六一	三三,〇七二	三〇,九五三

日本海運の情勢を見るに、我海運の基本的勢力を爲す船舶噸數は屢記の如く、英米に次で世界第三位にあり、我海運の發展現狀、即ち航權の擴張に至つても世界主要航路同盟に加入し、或は自由定期乃至不定期航海として世界各方面に航路網を有し、旭旗翻らぬ港なきまでの状態に發展し、我國貿易貨物の約七割以上を自國船によりて運搬しつゝある有様で貿易上に於ける推進力、換言すれば貿易を先導する活躍に於ては英、獨、兩海運國に遜色はない。然るにこの邦船の世界的活動を嫉視せる各國は、これを以つて運賃のダンピングに基くものであると爲し盛んに非難を爲しつゝあることに徴するも、その一般を窺知するに足るであらう。而して更に一步を進めて内容に就て考察する時我海運の實質は未だ英國に及ばざるものもあるも、米國は云はずもがな、獨逸、諾威、和蘭及び瑞典等の海運に比し決して遜色あるものではない。即ち船舶噸數に於ては米國に劣るも運航、經營、技能に於ても、海員の優秀性に於ても、造船技術に於ても、各種の保護獎勵施設機關に於ても、斷じて彼等に一籌を輸

貿易の片荷は海運經營上不利

我國の貿易は大體に於て原料品を外國から輸入し製品を輸出すると云ふことが特長である。従つて假令國際貸借の上でバランスがとれて居ても貨物の噸数は往航に對し復航に多い所謂片荷となることは已むを得ない。而かも片荷の傾向が甚だしい時は往航一に對し復航三以上となることも珍らしくない。これを英國が常に往航重量貨物たる石炭を豊富に有することに比較すると船舶運用上甚だ不利の立場にあるのである。

するものでないことを斷言する。併しながら我等は現狀を以つて決して満足するものではない、尙海運國としての内容に注目すべき缺陷がないでもない。即ちこれを簡単に指摘すると

- 一、國民の海事思想が幼稚なること
- 二、海運業者の綜合的陣營甚だ貧弱にして、所有船十萬噸以上の船主が僅かに七社、五萬噸以上十社内外でその他は群小船主の集合體に過ぎざること。
- 三、貿易狀態が片荷傾向にあり船舶運航上に不利なること
- 四、燃料油の自給困難なること
- 五、國家の海運保護政策に遜色があること
- 六、植民地の少きこと
- 七、大資本家が海運投資を危険視すること

等が擧げられる。
將來の發展性 日本海運の將來性に就ては既に地球上海運國として天惠的位置に恵まれ、隣邦には支那の大消費地を控え、一衣帶水の蘇聯と面し、東に南北米大陸、或は印度、濠洲、阿弗利加、南洋を擁し、而も相手國の

距離より見たる

日英海運の位置

神戸より	倫敦より	目的港
七、七五	三、三三〇	ポルトセツド
六、九五	四、六四五	亞丁
五、六九	六、二八五	孟買
四、三四	六、七七五	コロムボ
四、九五	七、九五〇	カルカッタ
二、七〇	八、三〇七	シンガポール
一、三三	九、七七五	香港
七九二	一〇、五〇〇	上海
一、〇九	一一、三三五	天津
八四三	一一、〇四八	大連
三、八三	八、〇三五	ラングーン
三、一五九	八、三三〇	パタウイア
一、五五七	九、七三〇	馬尼刺
四、三九	一、五九五	シドニー
四、八四	一、一三五	メルボルン
—	六、〇六五	ケープタウン
七、七四	—	ダーバン
四、八三	—	桑港

支那に海運なく當然日本が代行すべきであり、米國亦海運經營に頗る不適當とすれば、我海運の前途は環境的に見て正に洋々たるものがある。我が海運の航路網は既に世界に伸長されたと云つても印度、南洋方面にあつては十年一日の如く、僅かに我輸出入貿易品の輸送に任ずる幹線にあらざれば礦石、木材、米、爪哇糖等の積取航路に過ぎない。支那を中心として南洋印度方面への交通貿易は依然として大部分は外國船の勢力範圍に屬する。東洋は東洋人の東洋であると云ふ、所謂東洋モンロー主義は海洋自由の精神に於て兎角の議論がありとするも、尠くとも世界第三位の海運國として誇稱する以上、當然蘇士運河以東の海上權は我等に許されて然る可きものである。獨り東洋近海と云はず太平洋に、大西洋に我等の進出す可き間隙は隨所に發見出来る。

若し我國民が眞に海洋に目覺め、前項の缺陷を是正し、一丸となつて海上制覇に邁進すれば老大英國も恐るゝに足らず、我海運の發展、國運の伸長は期して待つ可きものがあるのである。

極東主要貨物の荷動

極東から歐米、濠洲その他遠洋向貨物数量は滿洲大豆の百六十萬噸を筆頭に比律賓よりの砂糖の百十萬噸これに次ぎ主要貨物十五種合計年額約六百萬噸であつて、復航貨物は米國その他よりの日本向原油及重油の百八十萬噸を第一位に同く日本向鐵鋼類の百五十餘萬噸、南洋印度等よりの支那向米及煤の百三十萬噸等これに次ぎ主要貨物二十種合計大約千六百萬噸である。

第三章 日本海運の使命

第一項 獨立産業として

我日本海運が近代的形態の下に誕生して茲に七十年、驚異の大發展を遂げて一躍世界第三位を獲得したことは、勿論四面環海の天恵的條件に富めることがその有力なる原因に相違ないが同時に貿易の助長と國防を意味する多大の保護政策に負ふ所甚だ多く、今尙これなくては我定期航路の大部分は現在の位置を保ち得ない状態にある。然しながら海運自體の本質から云へば、一般海上貿易の延長として海洋自由を標榜し、世界を股にかけ到る所に荷物を求めて需要の儘に任せ、自由に配船する所謂不定期航海を營む獨立の産業たることを忘れてはならぬ。彼の世界に覇を唱へる英國海運の發達は、自由貿易主義の不定期配船に重きを置けることにあり、政府の保護施設に倚らず、自國に産業貿易をもたぬ弱小國諸威が、日本に次ぐ世界第四位の海運國として活躍せることも、不定期に外國諸港間の航海を營む獨特の經營技能を有する賜である。由來世界は廣しと雖も定期航路網には自から限りがあり、各主要航路には各國船主間にそれ／＼航路同盟が組織され新に加盟することは頗る困難であり餘裕もない。これに反し不定期

支那の海運

支那は國土尅大、人口亦過多の國柄ではあるが、海運としては何等見るべきものなく輸出入共に殆んど外國船に牛耳られ僅かに沿岸並に近海航路船を有するに過ぎず、而かもこれ等船舶の大部分は老齡に加へて運航管理方法の拙劣なる爲め一顧の價値のないものが多く、これを世界水準から見れば支那に海運なしと云つて然る可き程度のもので昭和十一年現在に於て船主總數百七名所有船舶五十九萬九千餘噸、即ち世界順位としては十四位にある。

配船は今尙自由競争に放任されて居る。而して我海運の現状は最早自國貿易の助成機關としては、既に我國貿易貨物の約七割以上を日本船で輸送せる状況であるからその發展力には自ら限度がある。併しながら一方不定期船經營にあつては、東洋と歐羅巴間の出廻穀物の輸送のみにも一ヶ年約二百萬噸を算し、これが大部分は不定期船によつて運ばれ居る如く、亦鐵石石炭及び材木の如き大量荷物は殆ど全部不定期船によるものであり、而もその多くは外國船の勢力範圍に屬してゐる譯であるから、それだけ未開の天地が我海運に残されて居るのである。英國の發達が唯一の海洋發展であつた如く、我國力の伸展、民族の發達もまた海洋でなければならぬ。即ち英國が大西洋に覇を唱へて居る以上、我國は東洋に於ける唯一無二の海運國として太平洋に經濟的霸權を握る使命を持つて居る。尠くとも支那の海運を代行し南洋印度にかけての航海權の盟主たることに何の遠慮を爲す必要もないのみか、更に遠く大西洋に進出することも亦海洋自由の鐵則に徴し、何等他國の容喙すべき性質のものではない。今や我國は工業原料品は勿論のこと、生活必需品も外國に仰ぐ輸入國であり、この傾向は人口の増殖と共に益々拍車を加へる一方であ

主要國貿易船入港表

國名	昭和七年	八年	九年	十年	十一年
英國	7,081	8,068	9,470	10,656	10,497
美國	3,363	3,443	3,317	3,740	3,080
日本	551	36	364	298	309
佛蘭西	36,405	39,694	40,689	43,935	45,572
日蘭	331	409	517	428	394
獨逸	744	1,482	1,667	1,927	1,687
加爾各答	1,130	1,360	1,883	2,875	3,133
蘇門答臘	744	717	666	741	719
其他	3,167	3,571	3,396	3,531	3,940

る、茲に於て我等は日本海運を従来の貿易從屬關係より切離して純然たる獨立産業化し、これによつて堂々貿易外收入を得て輸入超過の決済に充當する以外には國策を見出し得ない。

第二項 産業貿易助長機關として

世界貿易の八割以上は海上貿易に屬し、殊に我國の場合に於てはその全部が海運によるに非れば一噸の貨物と雖も、これを國外に搬出し若くは輸入することが不可能である。従つて我海運の興廢如何は直ちに海外貿易の盛衰に甚大の影響を及ぼすことは云ふまでもない。我國の貿易の發展が常に海運を先驅とせる點に鑑み、殊に近時諸外國が競ふて巨額の國費を投じ、自國商船隊の擴充整備に努むるのみならず、動もすればわが貿易壓迫の目標を本邦船舶に向けつゝある實情に思を致す時、如何にわが海運が貿易助長の上に重要な役割を演じつゝあるかと云ふことの一つの例證とも見られるのである。更に産業方面に就てこれを見るも生絲、石炭を除く一切の工業用原料は、殆んどその全部を國外に仰ぐ實情にあつては、海運なくして一日と雖産業活動は不可能であり、國民生活は成立たない。

新市場開拓と
航路網の充實

海外に新市場を開拓し我商品の販路を求めに當つて最も必要な條件は商品が優良にして且廉價であると云ふことが第一ではあるが、それと同時にこれを新市場に運ぶ輸送機關即ち海運の陣容が整はなければ到底列強との激烈な商戦に勝を制することは出来ない。現に東阿弗利加に對する輸出貿易の如きも大阪商船會社が定期航路を開始した昭和元年度には僅かに五萬餘噸に過ぎなかつたが最近では既にこれに數倍する盛況に至る所日本商品を見ざる所なきまでに進出して居ると云つた有様である

以上は單に假定に基く結論ではなくて、彼の歐洲大戰當時に於ける獨逸が、海運全滅の爲めに如何に苦しんだか、而してこの事が結局聯合與國をして最後の止めを刺さしめた事實に徴しても蓋し思ひ半に過ぎるものがある。我等は世界列強が今後如何に關稅の障壁をたかめ、經濟プロツクを強化して所謂經濟鎖國を續けるにしても、結局廉價にして優秀なる商品に國境はなく、充實せる商船隊を先驅として彼等の鎖せる門を叩き、彼等の蒙を啓くと同時に新航路に進出して、我商品の新市場を開拓しなければならぬ、その重要な第一線をつとめることが當面の我海運に課せられたる重大の使命である。

第三項 國際貸借改善機關として

海運が貿易外收入を擧げて國際貸借改善に有力なる貢獻を爲しつゝあることは英國、諸國その他の例證をあげて既に述べた如くである、これを我國に就て見るも歐洲大戰中に於ける外國よりの海上運賃收入が廿二億圓に達したことは例外とするも、昭和十年に至る最近五ヶ年間に於て、毎年一億七千萬圓乃至三億萬圓を數へて居ると云ふ事實は、輸入超過國である我

海運國際收支内容

海運國際收支の内容は相當複雑なものであるが、我國の場合の一般的分類は次の諸項目でこの内受取勘定中最も多額なものは輸入貨物運賃で、毎年八、九千萬圓あり、支拂勘定では荷役費噸稅水先案内料合計の五、六千萬圓が最高を占めて居る。

受取勘定
輸入貨物運賃、輸出貨物運賃
外國間運送運賃、外國旅客運賃

賃、備船料、外國艦船需品代、外國艦船修繕代、噸稅及水先案内料、船會社雜收入、その他海上保險會社收入、船舶賣却代

支拂勘定
船會社海外支店經費、船舶需品購入代、船舶修繕代、荷役費噸稅水先料、備船料、船會社雜支拂、船舶乗組員海外消費、その他海上保險會社支拂、船舶購入代

各國貿易外收支 (單位千圓)

國別	年度	受取勘定	支拂勘定	受取(+) 支拂(-)	超過額	海運收入(超過額)
日本	1934	1,100,236圓	1,091,489	(+)	8,747	155,003純收入
英國	1933	301,000磅	411,000	(-)	110,000	59,080支拂超過
米國	1932	923,000弗	—	—	—	73,000同
佛蘭西	1931	—法	—	(-)	10,250	2,400,000總收入
獨逸	1933	—馬克	—	—	—	193,000純收入
伊太利	1927	5,400,000リラ	1,500,000	(+)	3,900,000	1,000,000同
白耳義	1927	6,550,000法	2,150,000	(+)	4,400,000	1,300,000同 他ノ交通ヲ含ム
支那	1925	189,000海關兩	81,000	(+)	108,000	—
芬蘭	1926 (純)	51,000芬蘭馬克	—	(+)	51,000	200,000同 他ノ交通ヲ含ム
濠洲	1933	41,400磅	18,300	(+)	23,100	—
和蘭	1933 (純)	905,000フローリン	—	(+)	905,000	65,000同 他ノ交通ヲ含ム
諾威	1933 (純)	239,400クローネ	306,000	(+)	290,400	200,000總收入
瑞典	1927	200,000クローナ	252,000	(-)	52,000	233,000同
丁抹	1933	—クローネ	—	—	—	179,000同

國柄としては國家經濟上看過す可からざる重要問題である。而かも我國の産業及資源の現状から見て、將來輸出超過國たることは到底望み得可くもないとして見れば、この國際貸借上の赤字は何んとしても、海運關係收入と外國旅客の内地消費によつて補填しなければならぬ。現に諾威の如きは四百萬噸の商船隊を以つて年額四億圓に垂んとする國際海運收入を擧げて、水産事業の活躍と共に四億數千萬圓に達する輸入超過額を決済し、尙綽々たる餘裕を示して居る。即ちこの計算よりすれば、我海運は彼れを凌駕する商船隊を擁しながらその收入に於いては遙かに彼れに及ばないと云ふことになる。従つて今少し船質の改善を圖り、諸威船と同様に世界各方面に活躍するに至らば現在の運賃收入を更に四億圓とし、五億圓に増加することも強ち至難でない。而して更に船質の優秀化と航路網の充實によつて、外國旅客を多數日本に誘致することが出来れば、正に一石二鳥の賢策であつて軍事費の膨脹や人口の増加も亦驚くに足らずと云ふことになる。

第四項 國防機關として

戦争と御用船

我國の對外戦争には御用船がつきものである。最近の様に支那大陸各所への出兵と云ふ様なことになる、一朝にして何十萬噸と云ふ船腹を整へなければならぬので、假りに一個師團の出兵に約十萬噸の船が入用だとすれば、我國十七個師團を動かすには約百七十萬噸の船腹を必要とし、一箇師團に十五萬噸とすれば、二百五十五萬噸の船を揃へねばならぬ。夫れに戦争に附随した必要まで考へれば驚く可き巨額の船腹を要することとなる。現に日露戦役の時ですら海軍で廿三萬噸、陸軍で四十五萬噸の御用船を徴用して居る。

海運が一朝有事に際し輸送機關として後方任務に服し、また平時に於て經濟的廣義國防の見地から重要な機關であることは今更贅言を俟つまでもない。殊に四面環海の我國の如きにあつては、假令大陸に事を構へるにしても後方は文字通りの背水の陣である。明治維新以後に於ても日清、日露兩戦役に我海運業の發達が軍事行動に對し、如何に重要な役割を演じたか、更に近くは歐洲大戰に際し、如何に我海運が聯合與國に貢獻する所あつたかと云ふことは未だ世人の記憶に新たなる所である。殊に歐洲大戰は種々の新らしい戦時政策を展開し、今後の政策に教訓を與へ、當時英國が開戦後三年を経て漸く採用した船舶戦時管理法は最早、各國々家第一次動員計畫の中に入れられ、寧ろ國防の第一線部隊としての必要を説かれて居る。將來日本が不幸にして、太平洋上に戦火を交へ、そこに當然来る可き經濟的封鎖の状態に置かれた時、極東及南洋方面への生命的交通線に配置される商船隊が蓋し莫大な數字に上る可きことは、戦局の廣範圍に亘る點から見て當然首肯し得ることであつて、この生命線に脅威を感じる場合、將して日本が國運を賭する決戦を交へ得るかどうかと云ふことを考へればその一事を以つてしても、海運が如何に我國に於て特に國防上重要性を帯び

つゝあるかと云ふことは正に一目瞭然たるものがある。

第四章 船舶

第一項 船舶の沿革

船舶の概念 商船並に船舶法上の船舶は法文によつて定められ甚だ狹義に用ひられるが、一般に船舶と云へば、それが浮泛性即ち水に浮く力を持つて居ると云ふことが一つ、次には航行に堪へ得ると云ふことが一つ、而して他の一つには積載力を持つて居ると云ふことがその常識である。商法上の船舶とは商行為を爲す目的を以つて供せられる航用商船のことであつて、そこに我々の常識に於ける船舶とは多少趣を異にするものがある。本書で云ふ船舶はこれ等一切の面倒を抜いて、極めて普通の意味の船舶であることを豫め斷つて置いて本論に入ることとする。

原始及古代船舶 船を水上に浮べる觀念は人類の原始時代からあつたものと思はれる。恐らく原始民族は初め川を流れる木の葉若くは木材等を見てその浮泛性を識り、進んでこれに身を托することを覺えたものであら

商法上の船舶

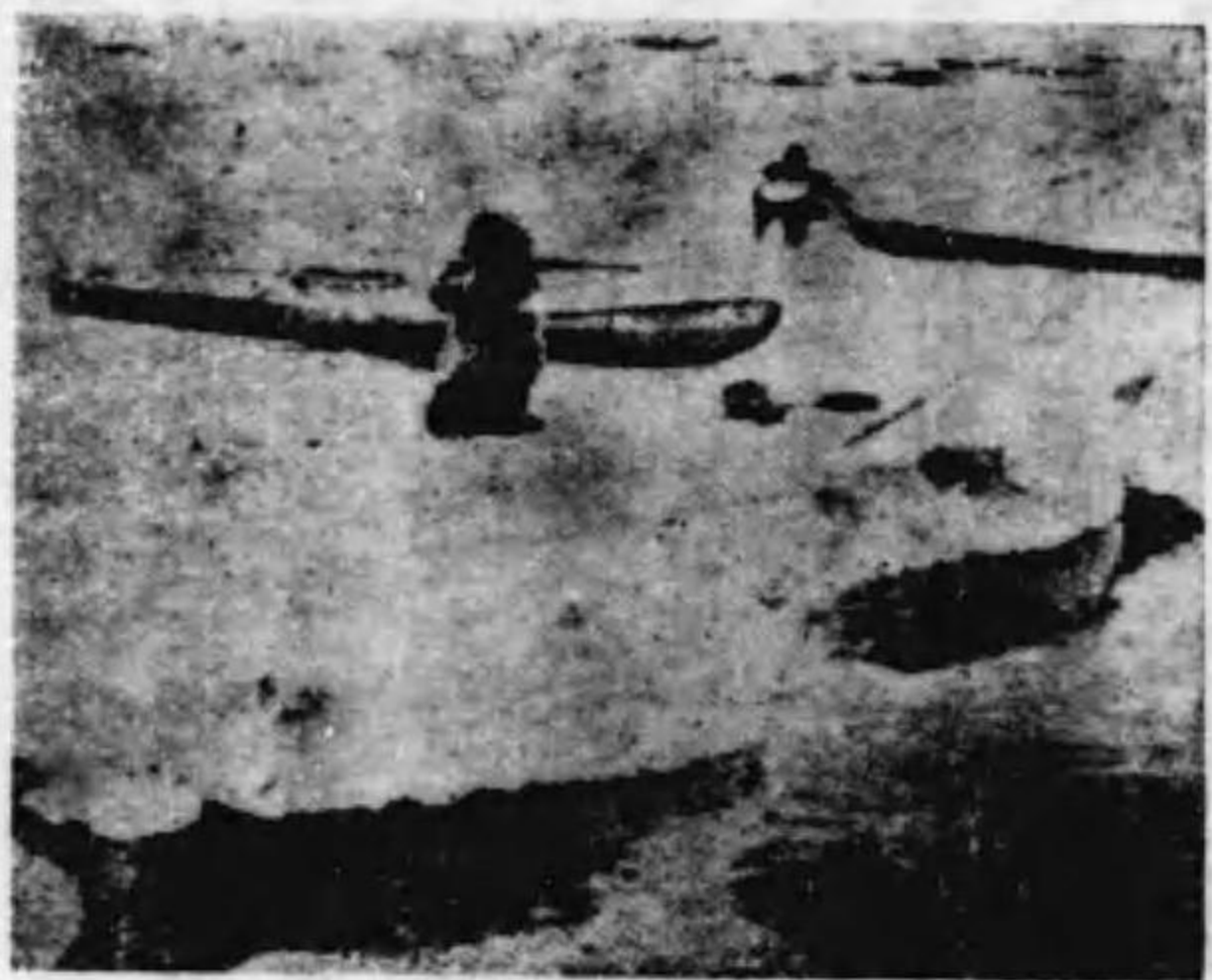
商法第五三八條、本法に於て船舶とは商行為を爲す目的を以つて航海の用に供するものを謂ふ。

本編の規定は端舟その他櫓槳のみを以つて運轉し又は主として櫓槳を以つて運轉する舟にはこれを適用せず。

ノアの函船

創世紀神話の中に出て来る有名なノアの函船はリンゼー氏の考證によると、長さ三百キユウビット(1 Caseは十八時)幅五十キユウビットあつたと云ふことである。尤もこの船は當時航海用に使つたものでなく、且船の大きさも直ちにこれを信じることはどうかと思はれるが、何れにしても歴史上最初に現はれた創世紀の船が相當大きな組合せ船であつたと云ふことは想像出来る。我國の『古事記』に現はれる目無堅間小舟及『日本書紀』中の無目籠等もこの函船の一種であることは肯定される。

エスキモーの皮船



この獨木船は今日猶ほ世界各地からその残骸が發掘され、我國に於ては明治十一年大阪難波岫川から發掘されたものが全長三丈七尺四寸、幅四尺五寸、深さ一尺七寸あつて最大とされて居る。この獨木舟の外に諸種の浮泛性材料を用ひたこともまた想像せられ現在に於ても南洋土人の用ひる草船等が太古のヌー、エスキモー人の使ふ海獸の皮船、南米土人の用ひる葦船等が太古の面影を傳へて居るものと考へられる。

う。現に濠洲の西北岸には今猶兩端を尖らした一個の木材が何等の刳抉もせずその儘に用ひられて居ると云ふことである。流木から進んだものは石器時代の獨木船で、これは水に浮んだ蘆の葉から思ひついたものも、鸚鵡貝の浮ぶを見てヒントを得たものとも傳へられ、要するに單材を刳り抜いて極めて簡單ながら今日の船舶の原形を現したものである。

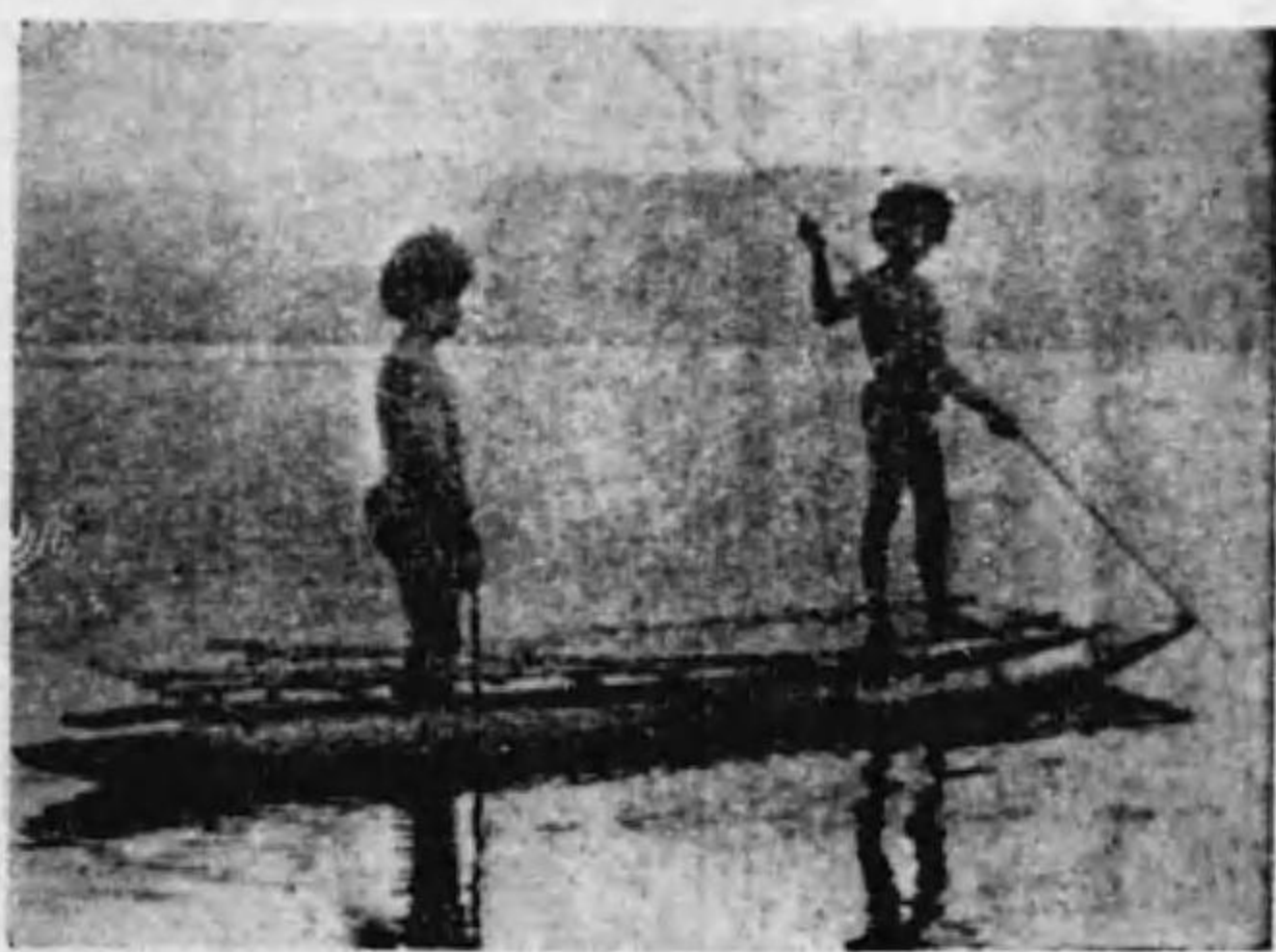
北歐ハイキング船

北歐ハイキング船として千九百三年諾威のオースベルクで發掘された本船は船長七〇・六呎、



幅一六・九呎、深さ五・三呎あり、外板は鐵張りとなつて居る見からに頑丈なもので、彼等の活躍振りを想察するに足るものがある。

南洋土人のカヌー



而してこれ等の船から一步進んだものは樹枝や籐の如きものを以つて骨組としこれに樹皮を張つた函船や筏等の如き組合せ船であつて今日の船舶に進化する第一階梯を爲した。彼の有名な神話に出て来るノアの洪水の函船はこの一種であつて、船舶と人類との關係が如何に古いものと云ふことが判る。

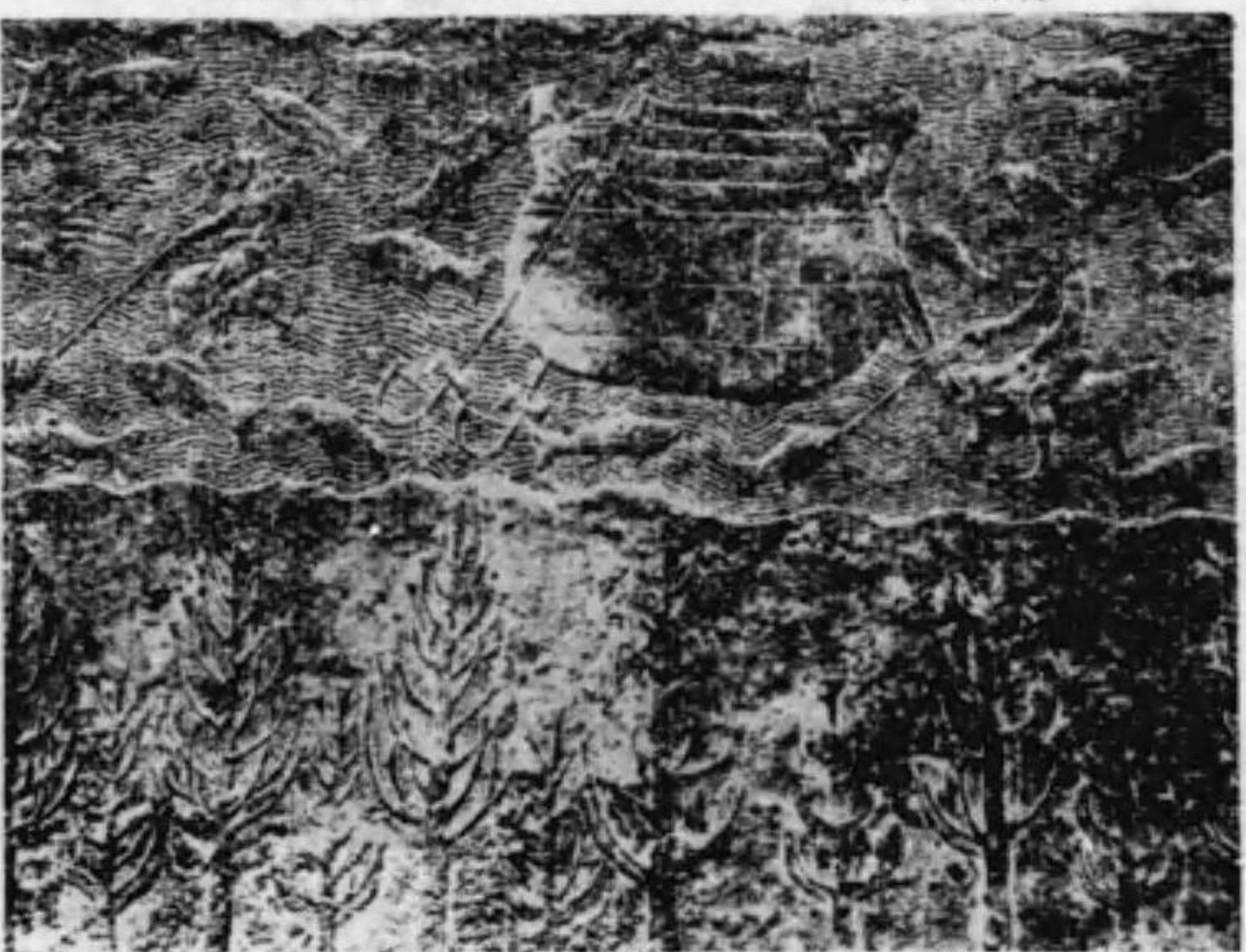
降つて埃及時代に入ると餘程進歩し、現に英國博物館に陳列されて居る埃及王の墓から發掘された水瓶は今から約八千年前のものと推定されて居るにも拘らず、その模様には既に帆柱に四角な帆を張り、約十人の乗組員を現し風力を利用したことを物語つて居る。

埃及時代に於けるフェニキアの海上活動は既に海運編に於て述べたが、彼等の造船術は遠洋航海を目的とする必要上甚だ研究を積んだものであつ

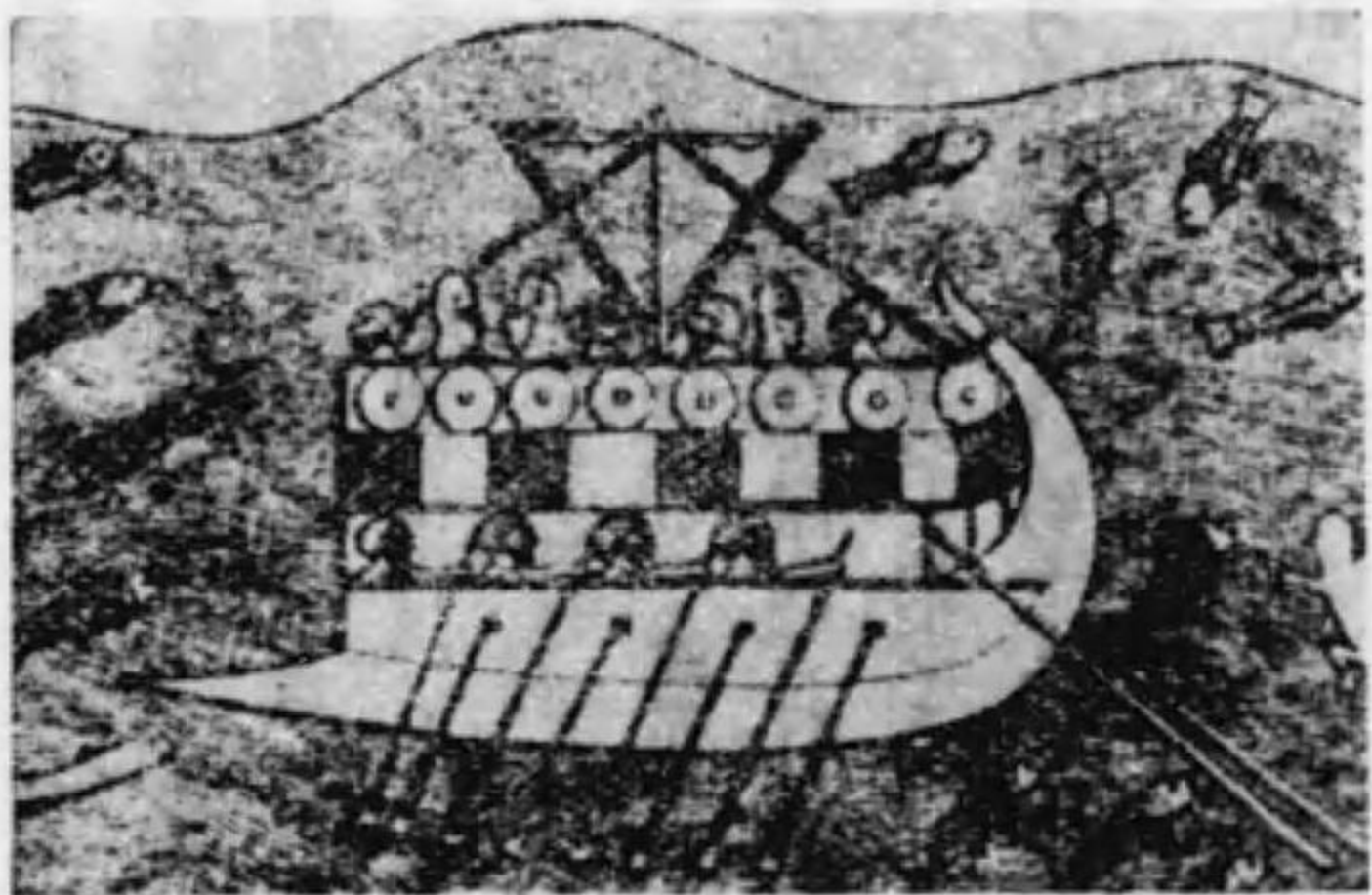
羅馬時代の遊覧船

伊太利の獨裁王ムツソリーニの命令により十數年前、ローマから十五哩の距離にあるミネ湖から引揚げられたカリピラ帝時代の遊覧船と断定されたものは、長さ二百三十尺でその裝飾は實に豪華を極めたことを偲ばすに足るものであつた。

原始藝術に現れたチグリス河上の船と漁業



フェニキア・ガレー

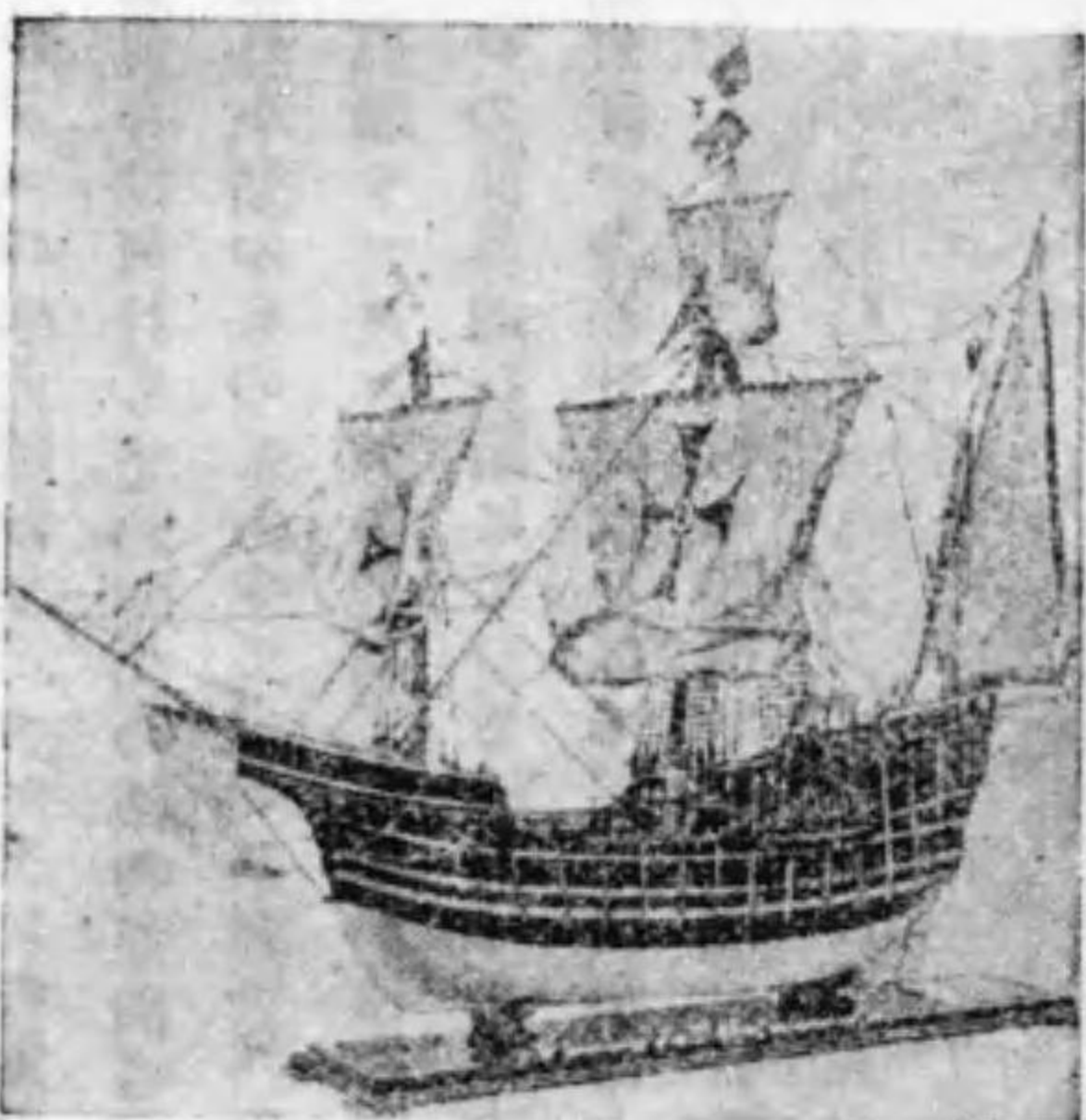


て、そのガレイ型 (Galley) と稱する船は漕手を二列三列に並べ、船の長さを増さずして速力を増加する工夫を爲し、帆の數も數枚になつて居る。續いて十六世紀頃になるとゼノヴァやベネチアに於て造船術は大いに進歩

カラツク型船と奴隸

カラツク型船は平時の航海には布を以つて作つた帆を用いて居たが、一旦敵と戦火を交へる時は進退自由な爲めに寧ろ櫂を重用した。これ等の櫂手の列は二、三列より十列位にまで増加し、これを二尺位の各段に置き並べ、櫂手には奴隸を使用した。而してこれ等の奴隸の逃走を防ぐ爲めに、その足を踏臺に縛りつけ武装した兵士の監視のもとに帆や機關の代りにあてた、従つて戦に敗れて乗船が沈没する時などは足を縛られたまゝ海中に消えたと云ふことである。

コロンブスの乗船サンタマリア號



し、彼等の造つた所謂カラツク型船 (Carack) は船型肥鈍、首尾兩端高く反つて商船たると同時に戦艦として地中海を我物顔に横行した。西班牙、葡萄牙等が海外貿易に於て非常な發達を遂げた時代の船で大きなものは千六百噸位の積載力を有して居た。

中世時代の船舶 羅馬時代に入ると船型は愈々長大となり中には船長五百呎に達するものあり、彫刻を以つて船の外觀を飾り立て、船内に浴室、酒場、圖書室を設備する等華美を凝らしたが、造船技術そのものは單にフェニキアの亞流を汲む程度のものであつた。

文藝復興時代は凡ゆる世界文明の一轉機であると同様、船舶も亦人力推進時代より風力推進時代に移した。マルコ・ポーロの東洋探險を始め、

帆船黄金時代

西班牙及葡萄牙が地中海中心の海上覇權に盛名を馳せ、次で英國が海上王として君臨廿世紀に至るまでの三百餘年間は何れも帆船が唯一の航洋機關であつたが就中十九世紀の中頃は正に帆船黄金時代とも稱す可きものであつた。従つて船型も漸次大を鼓ひ、千八百五十三年米國で建造されたグレート・リバブリック號は船長三百三十五呎、總噸數四千五百噸で三本の帆柱中最大のもの直徑四十四吋、高さ二百七十呎。稍その後には造られた獨逸のプロイセン號は五本楯總噸數五千八十噸を算し、宛然海上摩天樓の感があつた。このプロイセン號は歐洲戦前まで漢堡秘露間の航海に従事して居たがドーバー海峡で汽船と衝突し

コロンブスの米大陸發見、マゼランの世界周航、バスコ・ダ・ガマの印度航路發見等は何れもこの時代の產物であるが、この時代に使用された船舶は案外小型のものであつて、コロンブスの新大陸發見に用いた三隻の船舶中、旗船サンタ・マリア號すら僅かに排水量二百三十噸の小船であり、マゼランの世界週航船に至つては實に百二十噸に過ぎなかつた。

西班牙、葡萄牙時代を経て、英國が海上王國としての覇業を完成し爾來二十世紀に至る三百餘年間は帆走船全盛時代であつて、就中十九世紀の中葉はその黄金時代とも云ふ可く千八百五十三年米國で造られたグレート・リバブリック號は船長三百三十五呎、排水量四千五百四十四噸、續いて竣工した獨逸のプロイセン號は總噸數五千八十噸と云ふ雄大なものであつた。その後汽船及内燃機船の發達に連れて漸次帆走船は影をひそめたが、大西洋方面には今猶數千噸の帆船が航海に従事し、昭和十一年六月末現在のロイド協會統計によると百噸以上の帆船は世界に百五萬八千餘噸を算し依然その孤壘を守つて居る。

近世の船舶 近世の船舶は汽船及び内燃機船がこれを代表する。蒸汽機關が幾多の階梯を経て實際に汽船に使用されたのは千八百一一年英國人ダン

達に最後を遂げた。而してこれ等帆船の黄金時代も汽船及内燃機船の發達と共に漸次その所を變へ、千九百廿六年には總噸數百噸以上の汽船及内燃機船六千四百萬噸に對し帆船は百六萬噸となつた。尙帆船の種類は實に千差萬別であるが、今その主なるものを擧げるとシップ型、パーク型、ペーケンチン型、ブリック型、ブリガンチン型、スターナー型等でこの内現在まで生命を保つて居るものは、ブリガンチン型及スクーナー型で、何れも帆の種類と張方によつてその名稱を異にするものである。

獨逸帆船プロイセン號



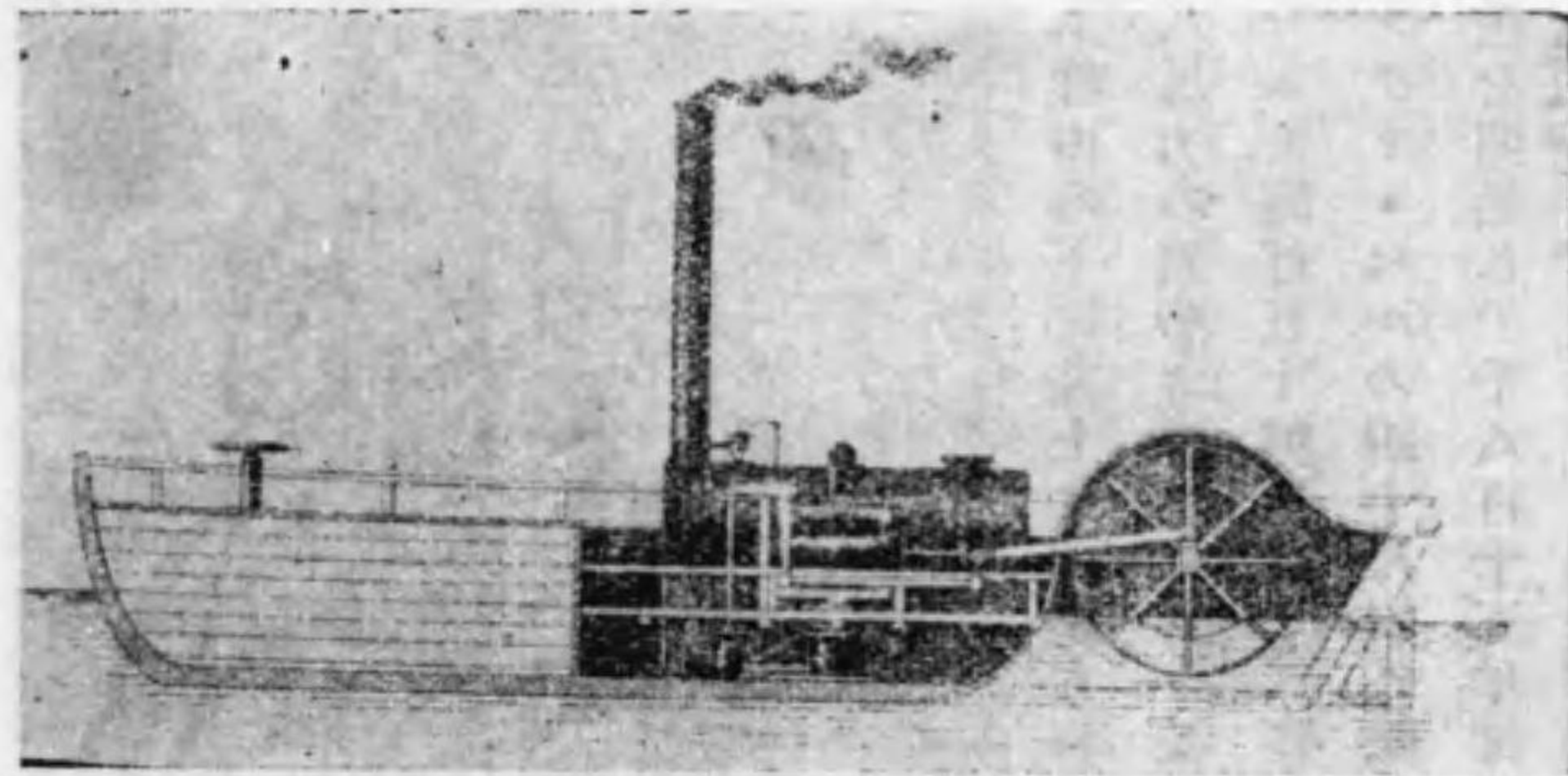
ダス卿の造つた、七十噸の曳船シャロツト・ダグダス號を最初とする。同船は船尾の水車を廻轉してクライド河を往復し、世人の眼を驚かしたが、船尾に發生する波浪の爲めに沿岸の堤防を破壊する

と云ふ理由の下に陸上に引揚られ、續いて千八百七年ロバート・フルトンが十八馬力の汽船クラーモント號を造り、ハドソン河を航行し、更に紐育アルバニー間百五十哩を三十二時間で走破して氣を吐き、越えて五年英國人ヘンリー・ベルの四十尺の外輪装置汽船が、一時間八哩の速力を以て旅客運送を開始し、千八百十五年に英國のシテ・オブ・ヨーク號が倫敦リバプール間の海上定期航海を初めて營み、こゝに汽船萬能時代の端緒を爲

汽船の由来

蒸氣の力を機械力に利用することは十六世紀の中葉から考へられて居たと傳へられ、西暦千五百四十三年、西班牙のフラスゴ・ダ・ガレイはこれを船舶の推進動力に用ひたとの記録はあるが、明確に立證されて居ない。然るに千六百九十年に至つて佛國のパビンが蒸氣汽笛とピストンの模型を造り、千六百九十八年に英人サバレーが、これを應用して揚水機關を製作千七百七年にパビンは更に自分の考へた機關を用ひて始めて蒸氣船の考案を爲し、千七百三十六年に英國のジョナサン・ホールが蒸氣力を利用して曳船を考案した。この曳船は船尾に大きな水車を裝置したものであつたが、兎も

世界最初の汽船シヤロット・ダングス號



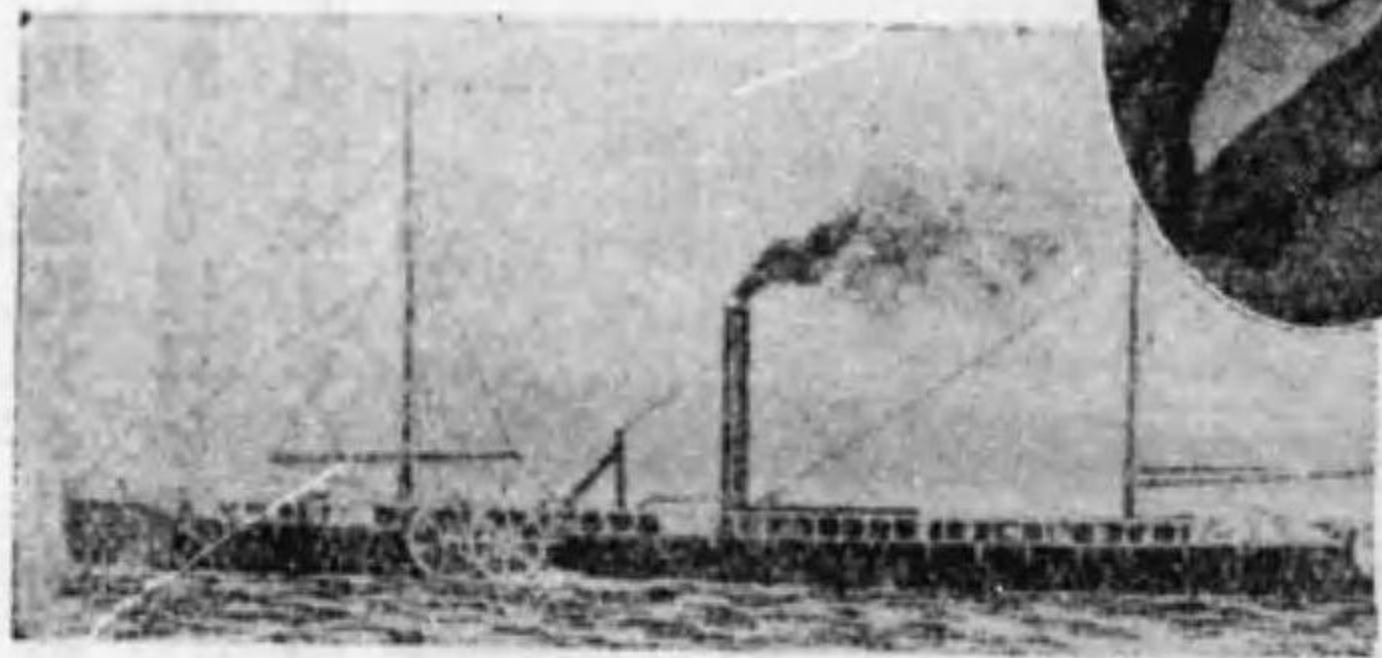
すに至つた。この頃に至つて製鐵技術も漸く進歩して同二十一年には世界最初の鐵船マンビー號が英國で建造せられ三十三年には加奈陀汽船ウキリアム號が蒸氣力のみを以つてする大西洋横斷に成功し、三十六年には英國歸化瑞典人ジョン、エリクソンによつて暗車ステアリングが發明されて船舶の推進機に革命を齎らし、一方五十四年には聯成機關が完成して蒸氣機關躍進の基を作る等各方面に亘つて汽船の有効性を證明するに至つた爲めに各國は競ふて汽船會社を設立し、大西洋航路に火花を散らすことゝなつた。この第一期大西洋航路争覇戦は勢ひ各國をして快速優秀巨船の必

角も多少の働きをしたことは明白である。然しながらこれ等のものは何れも機關或は汽船と稱するに餘りに貧弱不完全なものであつた。然るに千七百六十九年に英國のゼームス・ワットが特許蒸氣機關を發明して、茲に始めて劃期的躍進を見るに至り、千七百八十八年英人ジョン、フィットチがオイルを蒸氣で動かす奇抜な汽船を作つたのを始め各種の考案があり、千八百一年蘇格蘭のダングス卿が曳船の製作に成功し、これが實用的汽船の嚆矢とされて居る。次でロバートフルトン及ヘンリーベルの小型汽船が現れ漸く蒸氣船時代の端緒を開くに至つた。

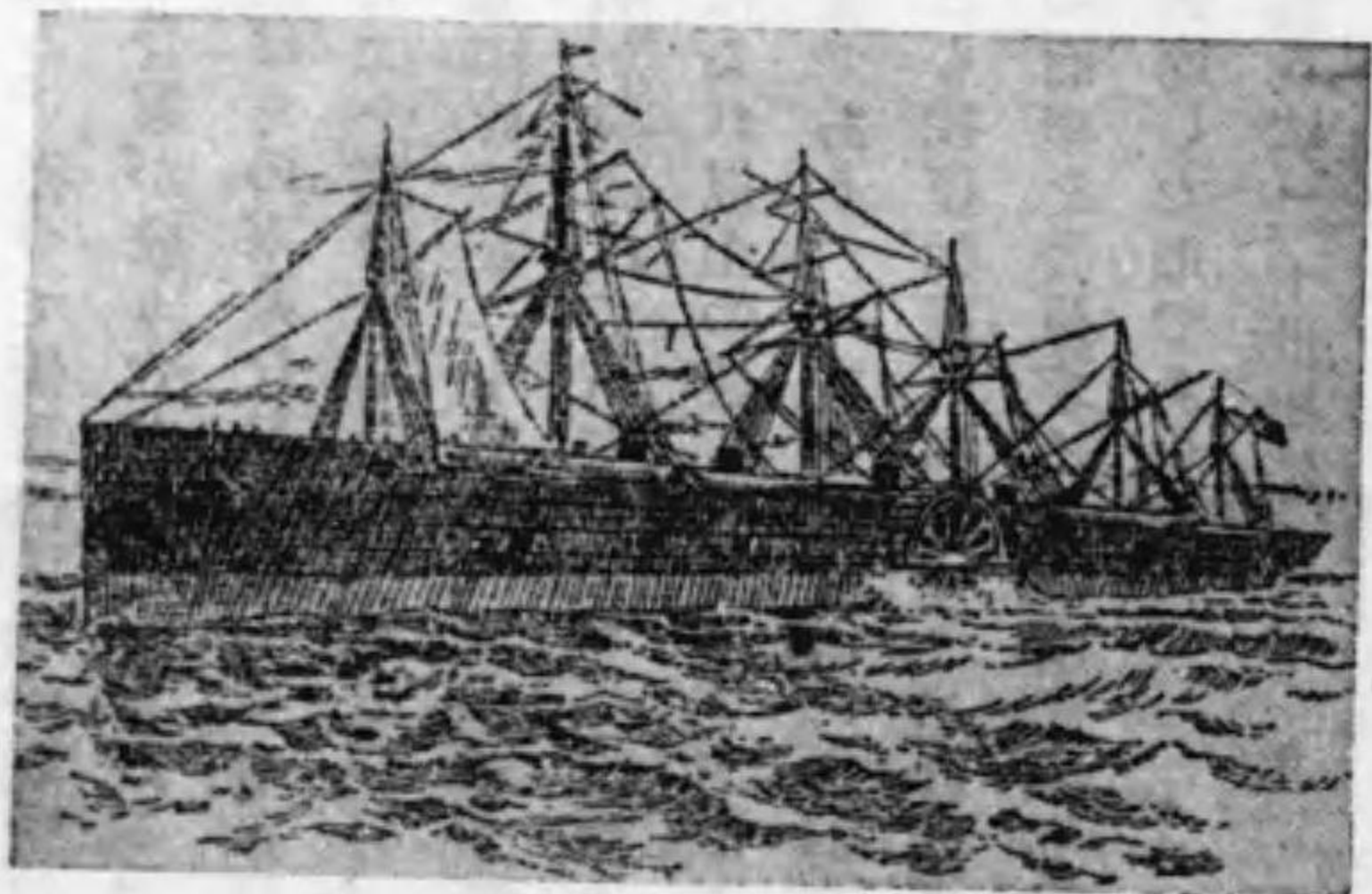
ロバート・フルトン



クラーモント號



十九世紀の代表巨船グレート・イースタン號 (總噸數18,914噸)



要を痛感せしむるに至り、千八百五十九年には、英國に於て船長六百九十二呎、幅八十三呎總噸數一萬八千九百十四噸と云ふ巨大な汽船グレート・イースタン號が建造され、造船技術に新紀元を劃すると同時に二十世紀に

優秀船の今昔談

優秀船と云つても比較的話で極端に云へば昨日の優秀船も今日の優秀船でないかも知れぬ。又單に速力が速いか設備が充實して居ると云ふ丈では、現在の如き世界的競争の激烈な海運界にあつては決してほんとの意味の優秀船とは云へない。御く共その船が經濟的にも他船を壓する實力を備へて居なければならぬと云ふことになる。斯う六可敷考へて來ると現在大西洋に覇を唱へて居る、ノルマンデー號やツキーン・メリー號でも將して優秀船としての極印が打てるかどうかと云ふことは餘程疑問視される。

日本で最初の優秀船と云はれたのは明治二十一年日本郵船が英國ゴーパン造船所で建造した神戸丸及西京丸(各二千九百噸)

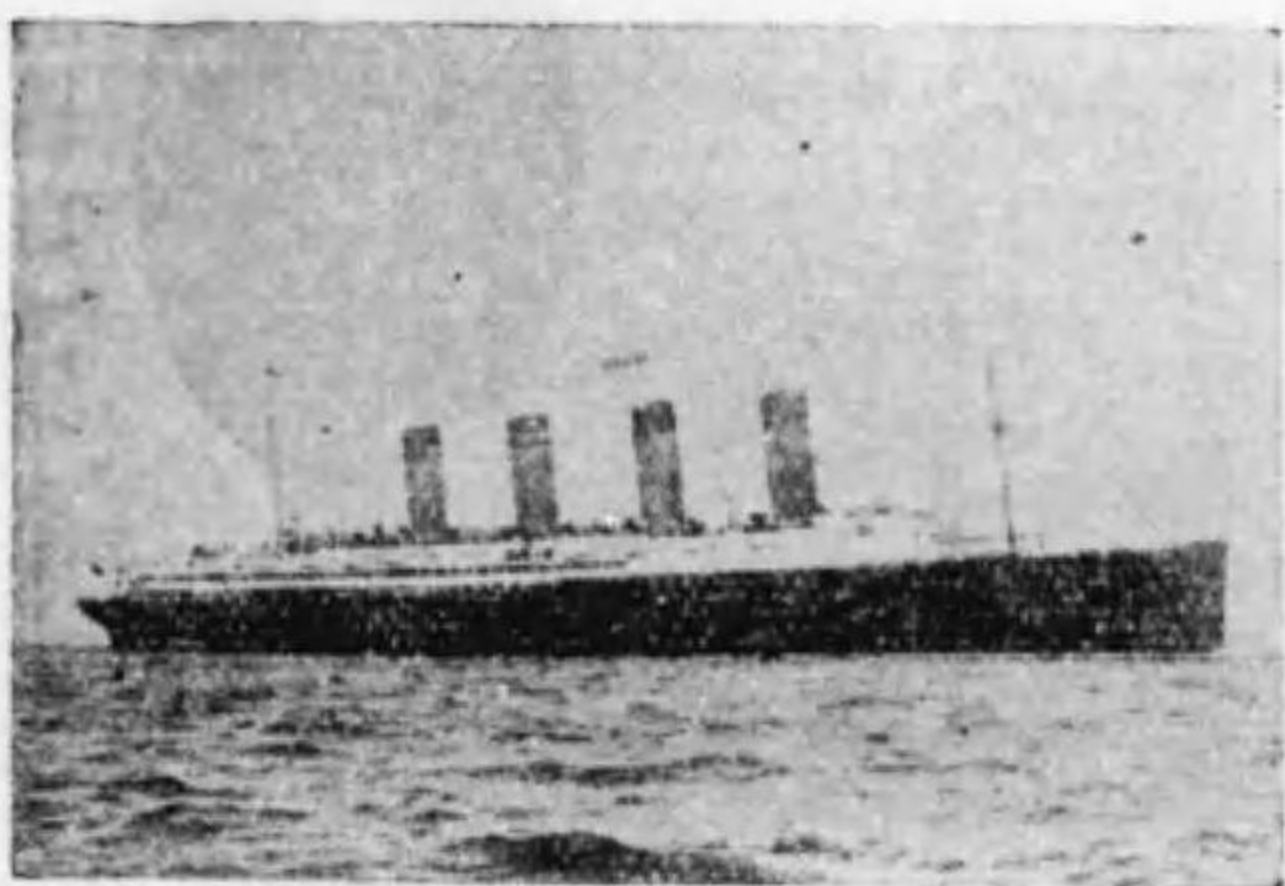
於ける巨船出現を暗示し、次いで鋼船の建造となり、双暗車が装置されることとなつて漸次現代汽船の形態を備へるに至つた。

現代船舶の進歩

商船の性能は競争を唯一の目的とする軍艦とはその趣を異にし、これを運航する目的が營利にある。従つて優秀快速船の競争にも自ら限度があつて採算を無視してはその營業が成り立たないのである。

然るに十九世紀に於ける汽船の驚異的發達はその末葉に於て早くも噸數に

廿世紀初頭の英國巨船モレタニア號
(總噸數30,700噸)

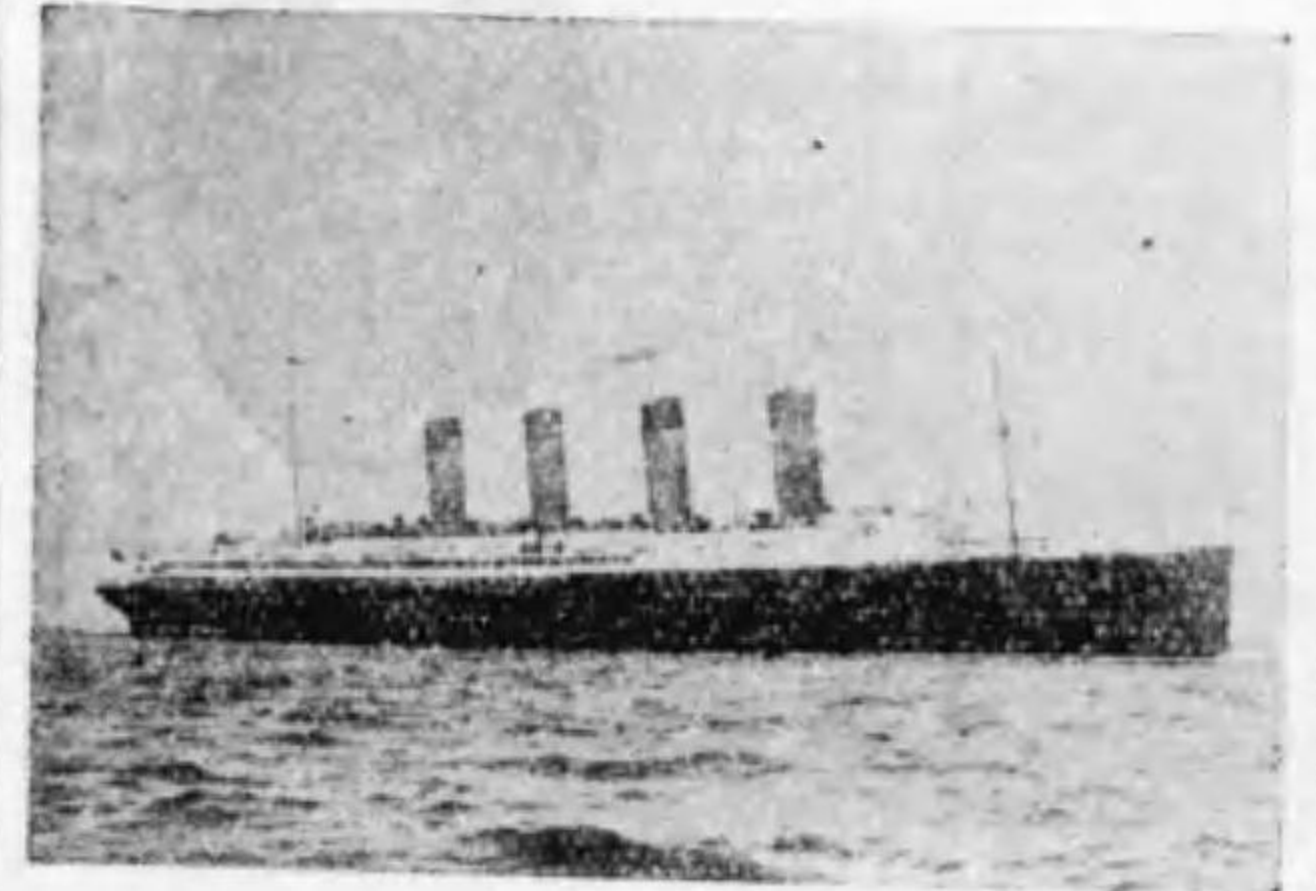


於ては一萬數千噸の巨船が出現し、速力に於ても二十二、三哩と云ふ快速船が現はれて船主としても經濟上既にこれ以上の競争をすることは不可能であり、一方造船技術の上から見るも往復動蒸汽機關ではこれ亦最大の能率を發揮する所の所謂限界點に到達した形であつた。

然るに二十世紀に入ると共に十八、九世紀に於てラヴァルやバアン

海運界にあつては決してほんとの意味の優秀船とは云へない。脚く共その船が経済的にも他船を壓する實力を備へて居なければならぬと云ふことになる。斯う大可敷考へて來ると現在大西洋に覇を唱へて居る、ノルマンデー號やクキーン・メリー號でも將して優秀船としての極印が打てるかどうかと云ふことは餘程疑問視される。

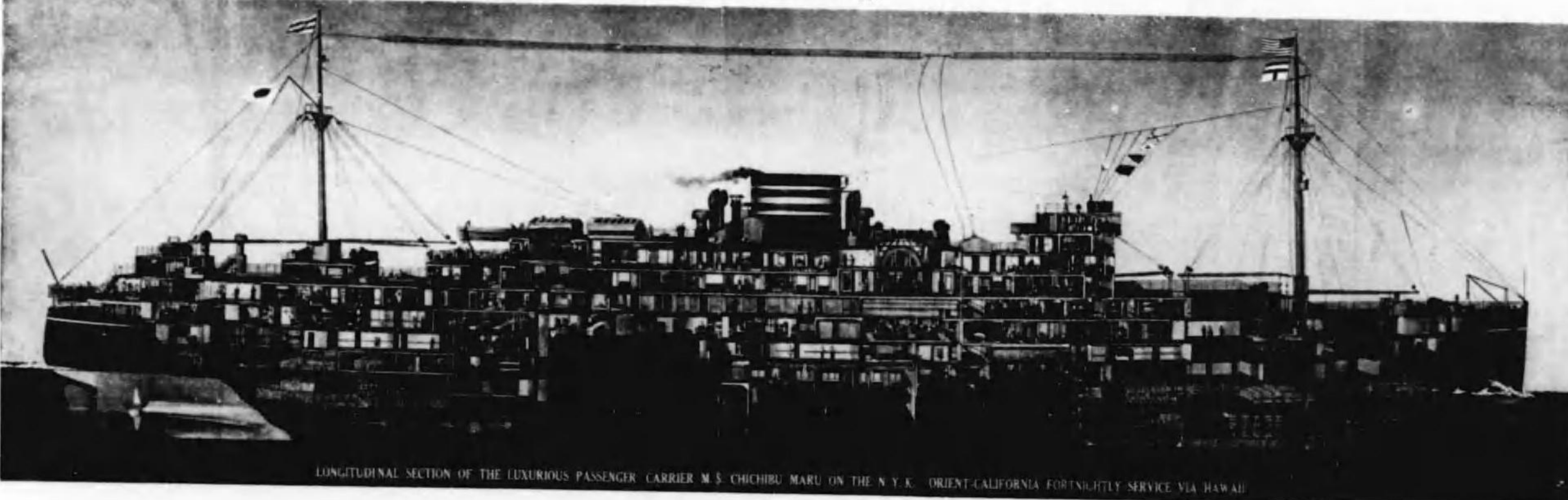
廿世紀初頭の英國巨船モレタニア號
(總噸數30,700噸)



然るに十九世紀に於ける汽船の驚異的發達はその末葉に於て早くも噸數に於ては一萬數千噸の巨船が出現し、速力に於ても二十二、三浬と云ふ快速船が現はれて船主としても經濟上既にこれ以上の競争をすることは不可能であり、一方造船技術の上から見るも往復動蒸汽機關ではこれ亦最大の能率を發揮する所の所謂限界點に到達した形であつた。

然るに二十世紀に入ると共に十八、九世紀に於てラヴァルやバアン

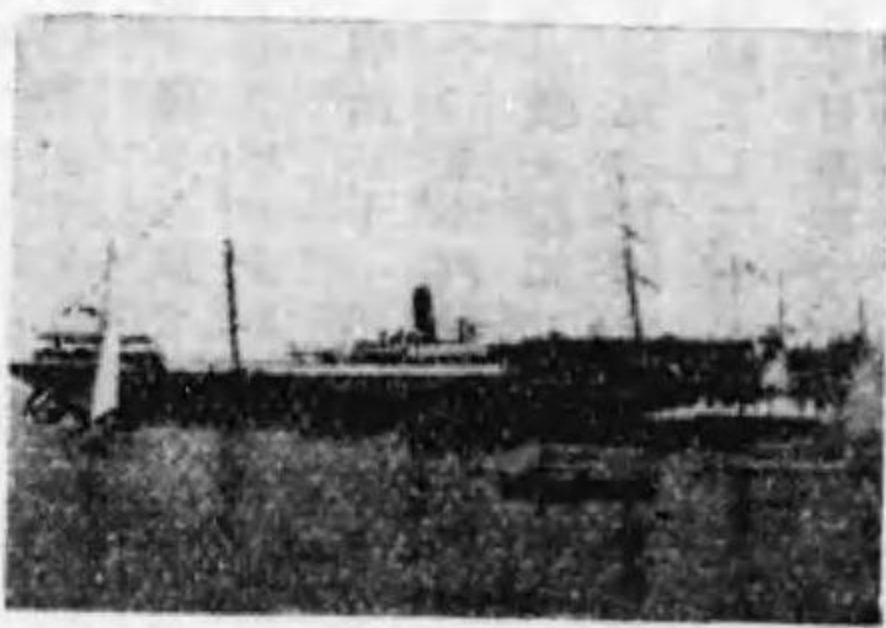
日本代表巨船
日本郵船秩父丸
(總噸數17,497噸)



LONGITUDINAL SECTION OF THE LUXURIOUS PASSENGER CARRIER M.S. CHICHIBU MARU ON THE N.Y.K. ORIENT-CALIFORNIA FORTNIGHTLY SERVICE VIA HAWAII

も自ら限界があつて、それはその營業が成り立たないものである。

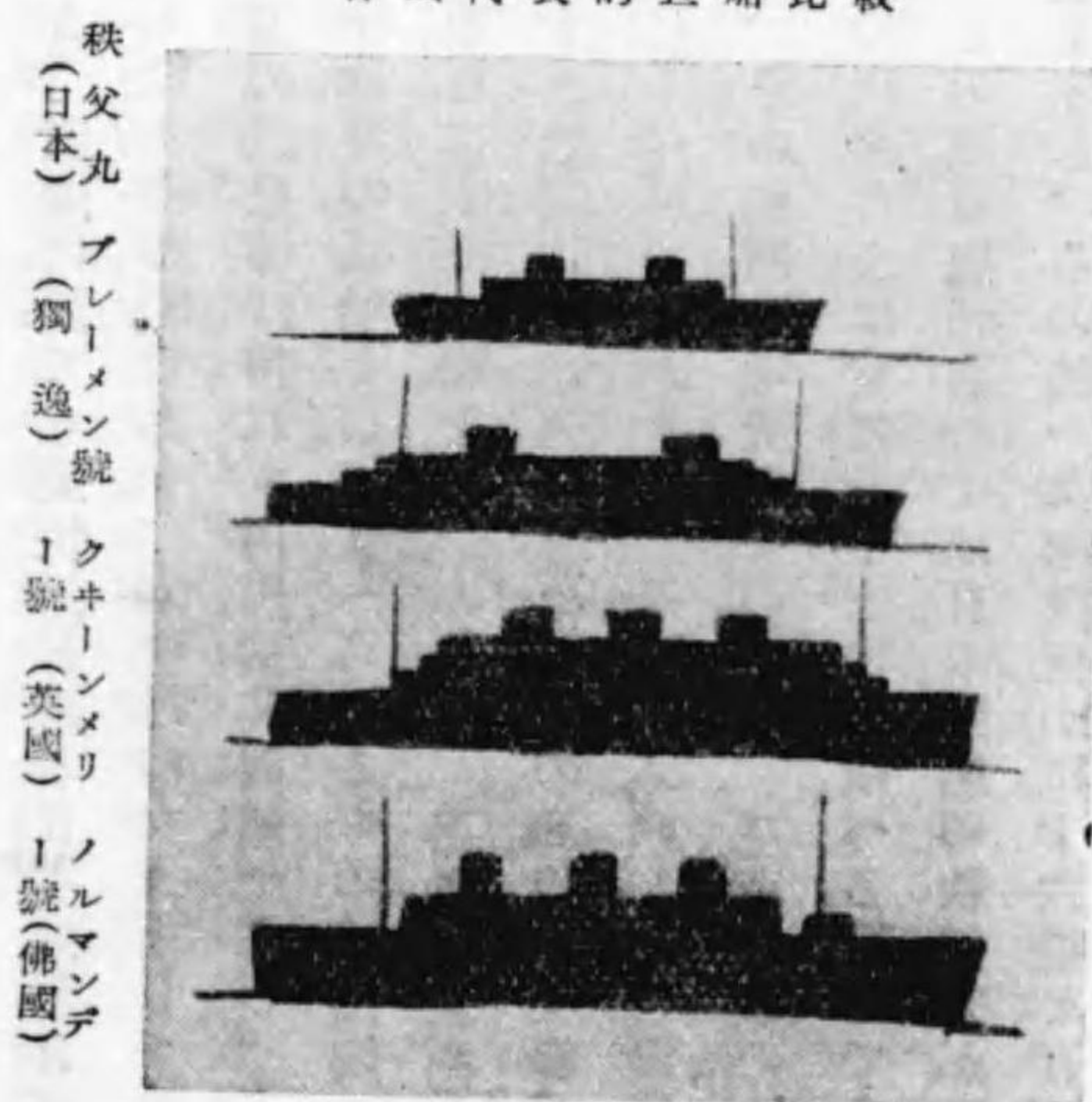
の二隻で三聯成機關を備へ當時として世人驚異の的であつた。右の内西京丸はその後黄海の海戦に参加して赫々たる戦功をた



日本郵船三池丸

てたことは有名な話である。その次に登場したのは、明治二十九年三月日本郵船歐洲航路第一船として就航した同社の土佐丸（五千七百餘噸）である。本船は日清戦役中に外國から買った中古船ではあつたが、精々三千

各國代表的巨船比較



秩父丸 (日本)
ブレメン (獨逸)
クキーンメリ 1號 (英國)
ノルマンデ 1號 (佛國)

ンに依つて發明された蒸汽タービン機關や、ディーゼルが發明した石油を燃料とする内燃機關が實用化され、茲に海運界は一新生面を開拓することゝなり、千九百七年には英國キユナード會社のルシタニア及びモレタニアの姉妹船がタービン機を裝備して四暗車を動かし、三萬七百噸の巨體を二十五節半といふ驚く可き速力で運航し、一方ディーゼル内燃機關は千九百十二年丁抹のセラソディア號（五千三百噸）に裝置せられたのを最初として、歐洲戦後にはその能率を確認されて英、瑞、獨の各國が何れも一萬噸以上の内燃機船を建造し、次で伊太利のN・G・I會社が三萬三千噸の世界一内燃機船を造つて以來將に世界船舶界を風靡する勢で

噸位の船許り見慣れた日本人の眼には如何にそれが巨大に見えたかは蓋し想像に餘りあるものがあった。尤も當時は外國でも五千噸以上の汽船は珍らしかつたものと見へ、同年八月阿社の北米航路第一船三池丸(三千二百噸)がシヤトルに入港した際等も同港始めての大船としてお祭り騒ぎを演じ辨當持ちの見物で賑つたと云ふことである。

明治三十一年になると日本郵船や、東洋汽船の六千噸級の巨船が續々竣工し、これ等の内の常陸丸は我國で建造した最初の巨船として有名な許りでなく、後年日露戦役中、御用船として敵巡洋艦の襲撃を受け、悲壯な最後を遂げたことは別項所載の如くである。又東洋汽船が英國で建造した日本丸、香港丸、亞米利加丸の三隻は六千二百噸の

ある。我國に於ても最快速を誇る日本郵船日支聯絡船長崎、上海の兩船はタービン機關船であり、太平洋の女王として世界に誇る同社淺間、秩父、龍田の三船等は何れも内燃機裝置船である。

今世界の巨船として數へられるものは佛國のノルマンディー號の八萬三千四百二十三總噸を第一として、英國のクキーンメリー號の八萬一千二百五十三總噸これに次ぎ五萬噸級のものゝみにも英國のマゼステイツク、同じくペレン・ガリア、獨逸のブレーメン、伊太利のレッキスの諸船があり、その他四萬噸級のもの八隻、三萬噸級のもの五隻を算し、二萬噸級のものに至つては實に五十三隻を數へる壯觀である。

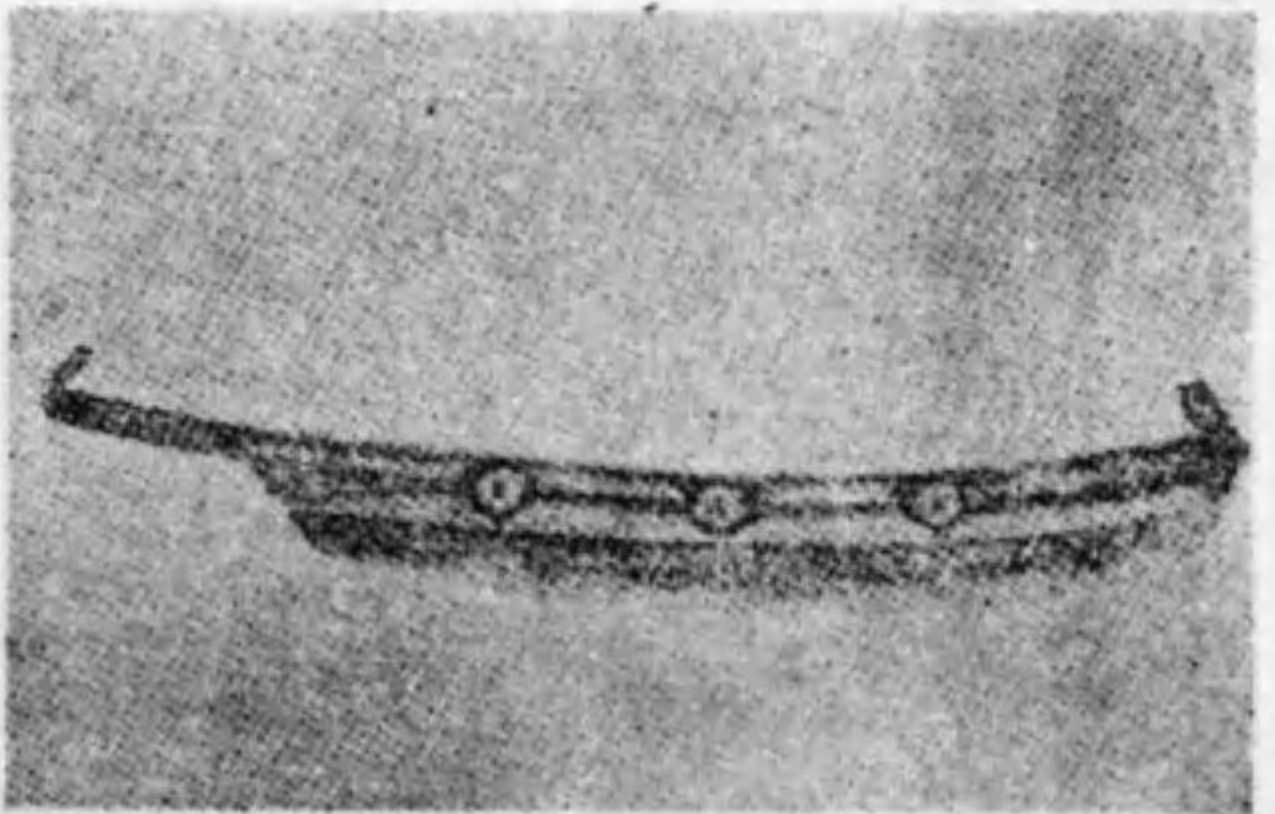
この間我國にあつては日本郵船の秩父丸が一萬七千四百九十七噸で第一位を示し、その他一萬噸級僅かに十六隻を有するに過ぎざること海運の中心が漸次太平洋に移動しつゝある今日、海國日本の面目に照し甚だ遺憾であるのみならず、國防よりするも甚だ寒心に堪えない。

我國の船舶 我大和民族が發祥以來の海國民であり従つてその神話中に船に關する記録の頗る多いことも首肯出来る。我神代の船が如何なるものは詳かでないが、史上諸手船、填土船、鰐船、鳥の石楠船等の名稱を散見

巨體と十八湮の快速を以つて太平洋を壓するものがあつた。

日露戦後の我海運界は世界に比類なき一大飛躍を演じたが、そのなかにあつて一世を驚かしたものは、東洋汽船の天津丸型(一萬三千五百噸)速力二十湮、三隻の出現であつた。而して第一船天津丸は明治四十一年、第二船地洋丸は四十三年、第三船春洋丸は四十四年に夫々出來上つた。以上の三姉妹船はあらゆる方面に於て我造船史上に一時代を劃したものであつた。これ等の太平洋の女王は歐洲戦後まで久しくその誇りを續けて來たが、既に二十年の船齡を加へて漸く衰へを見せた機先、米國ダラー汽船のプレシデント型數隻が桑港航路にその優姿を現し堂々挑戰して來たので、東洋汽船の内部的事情もあり、同社の桑

する所から考へると埃及文明發祥前の原始時代に於ける函船とその軌を一にし、諸手船は獨木船であり、填土船、鰐船、鳥の石楠船等は夫々材料及び裝飾を異にしたる所から名附けられた名稱であらう。神武天皇御東遷時代に天



珍彦尊が速吸の瀬戸で天皇の兵船を迎へて「龜の甲に乗り、打羽舉り來る」と稱せられたと傳説にあるから既に帆走法によられたことは窺はれ、神功皇后御征韓から我國の造船術には新羅風が加味せられ、推古朝小野妹子を隋に使はせられてからは支那式の影響を受けて、曲線型にして船體高く上り、中央部の低いものとなつた。

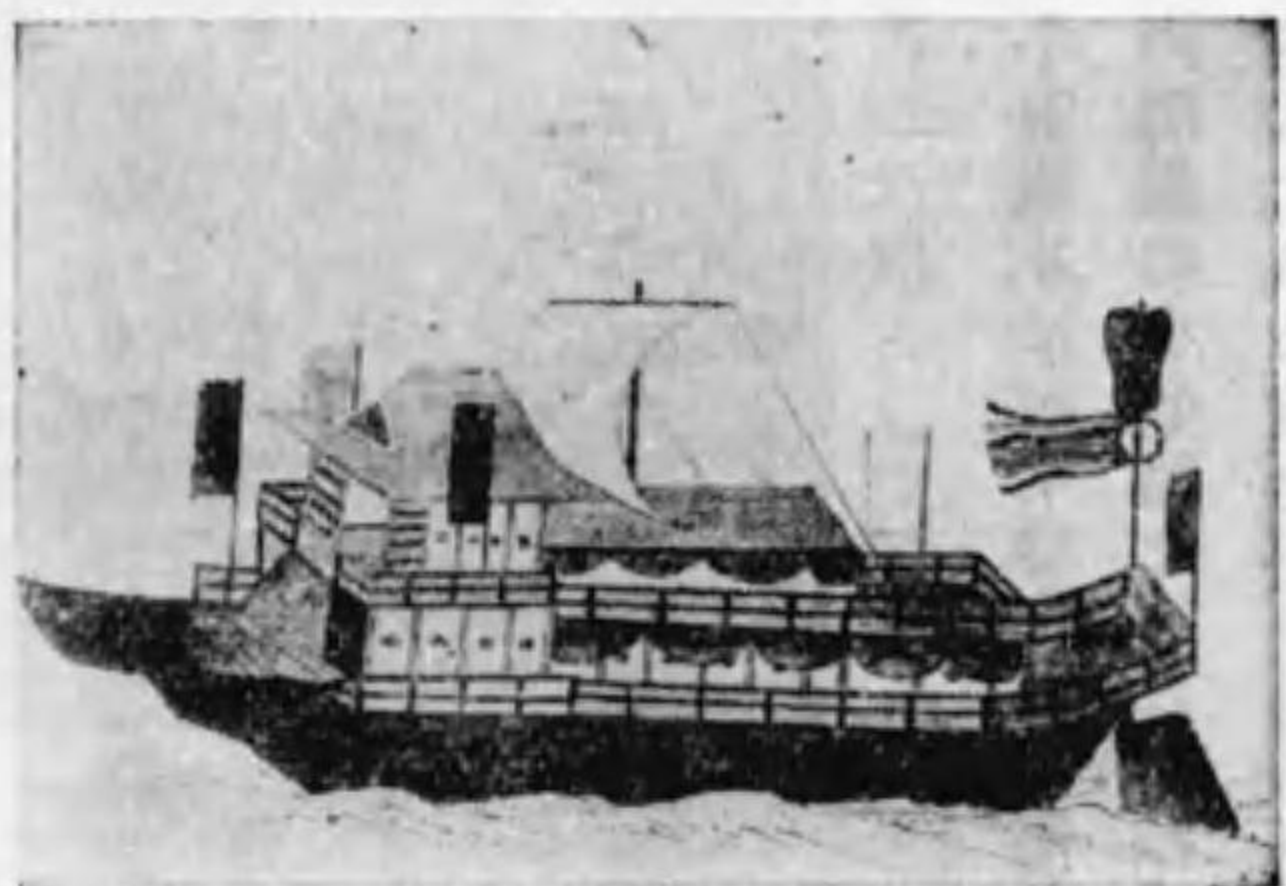
續く平安朝並に源平時代には海外との交通が稀になつたので船舶は沿岸若くは河川用の小型船に墮し去つた。

室町時代に入るや再び海外貿易の機運が擡頭し、偶々天龍寺の建立に當

港南米兩航路を船ぐるみ日本郵船へ合併し、同社の手で新優秀船を造つてこれに對抗することとなり、出来上つたのが噸數一萬七千噸、速力二十節半、デゼル機関を裝備した、淺間丸、龍田丸、秩父丸の三姉妹優秀船である。

以上は單に優秀船としての二三の事例を引證したものであるが、この他にも現在では日本郵船の歐洲航路や、大阪商船の紐育航路及日滿連絡航路等には、内容外觀共に堂々たる優秀船隊を配備して、世界海運界を睥睨しつゝあることは、誠に我々の意を強うするに足るものがあり我造船界七十年の歴史を回顧すればまことに今昔の感に堪へぬ次第である。

五船時代の日本丸



一新紀元を劃したが、寛永年間に至つて鎖國の暴令を布き、五百石以下の而かも龍骨なき小舟のみの製造しか許さなかつた爲めに大型船の建造は停止され、三十石乃至五百石積以下の沿岸船に發達を見るに至つた。この沿岸船中の有名なものは菱垣船であるが、これは積荷の便宜上、船側の上部に竹を編んで垣を作り、その形が菱形であつたことから斯く名附けられて

り、良材器物を求めざる爲めに足利尊氏が大船二隻を造つて、明にゆかしめた、これが世に謂ふ天龍寺船である。この足利時代から桃山時代にかけては造船術は大いに進歩し、豊臣時代の御朱印船の如きは海圖、羅針盤を備へた、堂々たる航洋船であつて、日本丸の如きは十八疊敷の船室が三つもあつたと云はれる。徳川幕府もその初期にあつては從來の支那船型に西洋型を加味し日本造船史に

日本船の考證

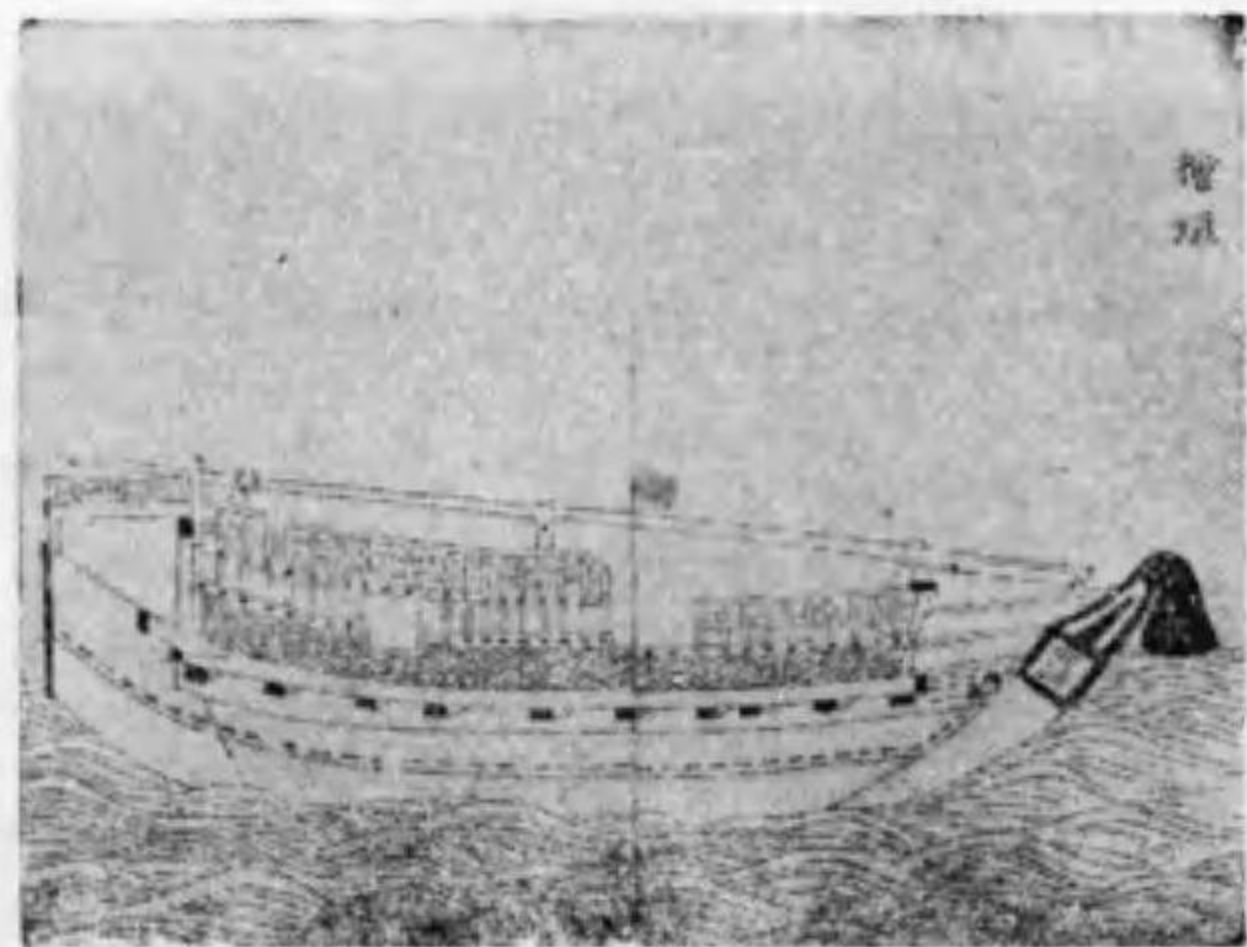
大寶の剝舟 本船は常陸國大寶八幡宮に保存され、長さ二十尺幅一尺九寸深さ六寸五分厚さ一寸五分、材質は檜又は杉の類を用ひ首尾兩端の高各一尺三寸及一尺五寸底部扁平の獨木船で多分同國大寶沼にて使用されたものと見られる。

諸手船 出雲國美保ヶ關神社にあり、長さ凡二十六尺幅五尺五寸深さ二尺五寸の獨木船で練櫂一挺楫八挺を備へ兩側に神紋を彫り丹を以つて彩色して居る。

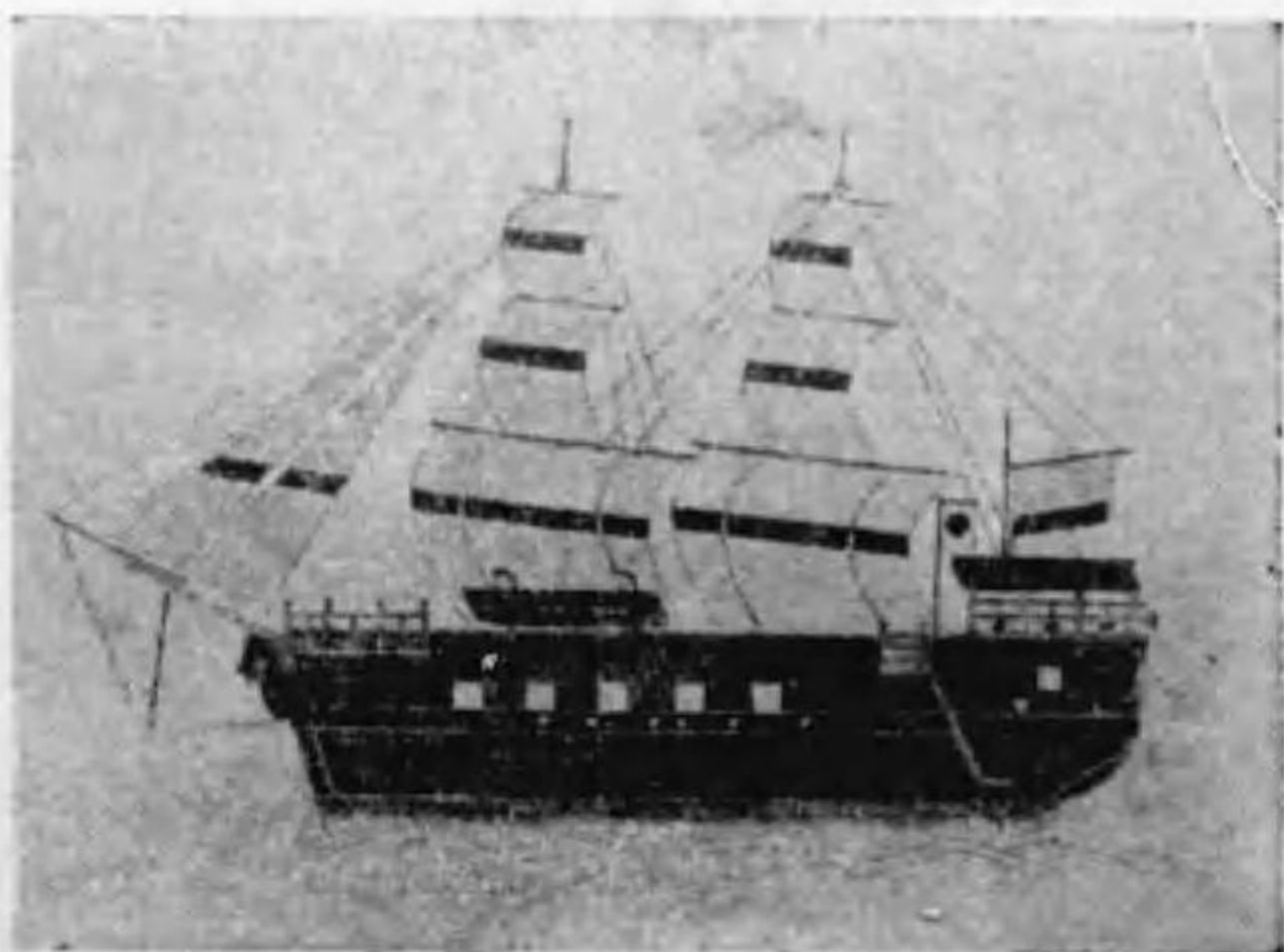
大阪の丸木船 明治十一年大阪難波颯川改修の際發掘したもので、船長約三丈八尺幅四尺八寸深さ一尺八寸中央に於て、二材を嵌接し、嵌接の長さ五尺七寸嵌接の兩端より船の首尾兩端に至る距離は一方は十一尺他は

れが徳川鎖國時代の代表船である。その後灘の酒造家が菱垣船の獨占的横暴に對抗し、江戸送りの爲めに自船主義に則り建造したもののが所謂樽廻船であつて、後年辰馬汽船及八馬汽船が創立されたのはこれに濫觴する。

菱垣船



徳川幕府建造の西洋型帆船鳳凰丸



徳川幕府がその末期に於て内外の形勢に壓迫され、大船建造禁止令を解いて反對にこれを奨勵し、自らも嘉永七年、浦賀に造船所を設け西洋型帆

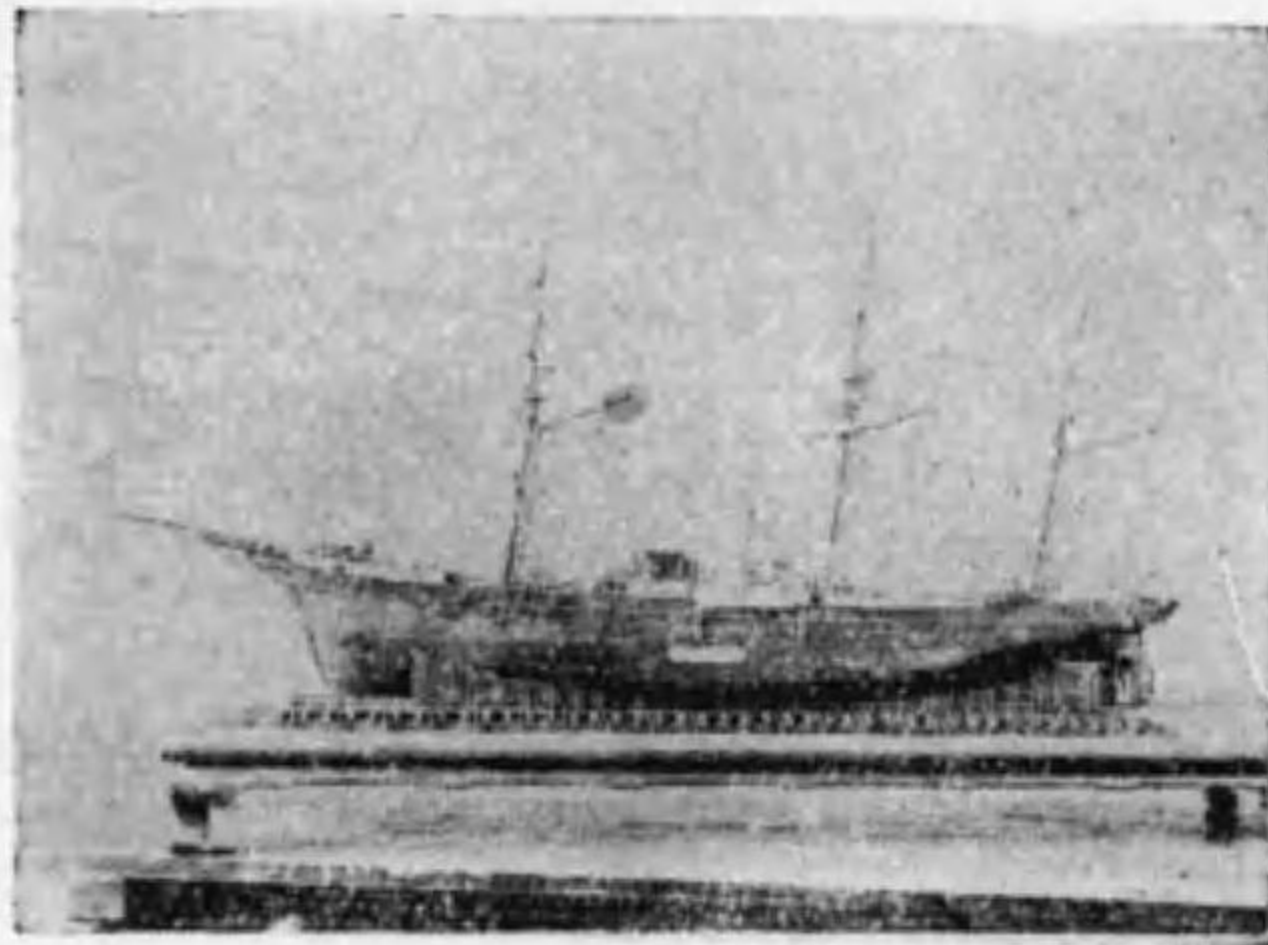
二十一尺三寸であるが、その一端に於て切斷の痕跡ある所から見て本船の總長は約五十尺に近いものと想像される。船材は楠で一切釘を使用せず、約共千年以上を経たものと思はれる。

管公の乗船 鎌倉繪柄天神から出て帝室博物館に所蔵される額面に描かれたもので、これに就て見ると櫓手の爲めに特に兩側に船柵を設け、燈火に篝を用ひたあたり餘程後代のものと趣を異にして居る。

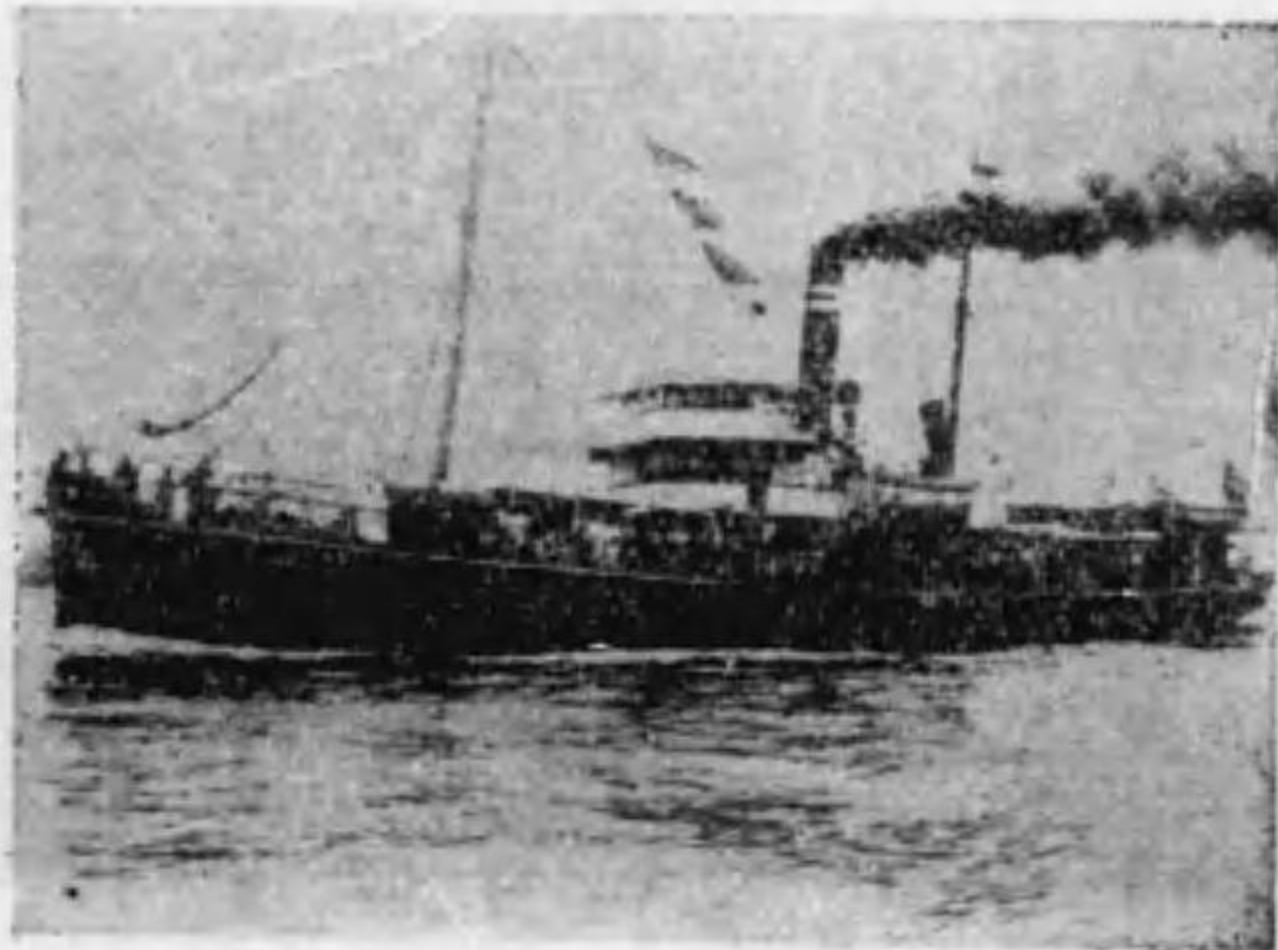
平氏の御座船 下關赤間宮所蔵、土佐光信の畫によると全然唐船の構造であつて、櫓は二本帆は席を以つてし、舵は船尾村に附着、口碑の傳へる所に依ると平家が唐船を模造その授兵の來るを裝ふて源氏軍の蹟を奪はんとしたものであると。

船風丸(百三十噸)を建造して以來の目まぐるしき變化と、驚異的發展は既に海運の沿革に於て概述したから茲では省略し、單に本邦鐵製汽船の最

明治十六年建造の木製汽船小菅丸 (1,496噸)



日本最初の鋼製汽船大阪商船筑後川丸 (總噸數610噸)



初は明治四年建造新潟税關の新潟丸六十四噸であり、鋼製汽船は明治二十三年大阪商船會社が造つた筑後川丸(六百十噸)が先驅でありタービン機關を整備した代表的第一船は明治四十一年長崎三菱造船所に於て建造した東

日本丸 本船は天正十九年豊臣秀吉の建造にかゝり、最初櫓百挺立、乗組人員百八十人であつたが後これを改造して五百石積櫓、六十挺立とし、船名を大龍丸と改め安政三年腐朽の爲め解撤したと傳へられる。

御朱印船 御朱印船にも種々の型式があるが、長崎清水寺額面の荒木御朱印船は支那型と西洋型を折衷したもので、三本櫓船體は純然たる西洋型である。更に京都清水寺所藏額面にある末吉御朱印船は船長二十間、櫓に宮殿風の樓閣を築き三本櫓を立て、帆は板木綿を使用したと傳へられる。

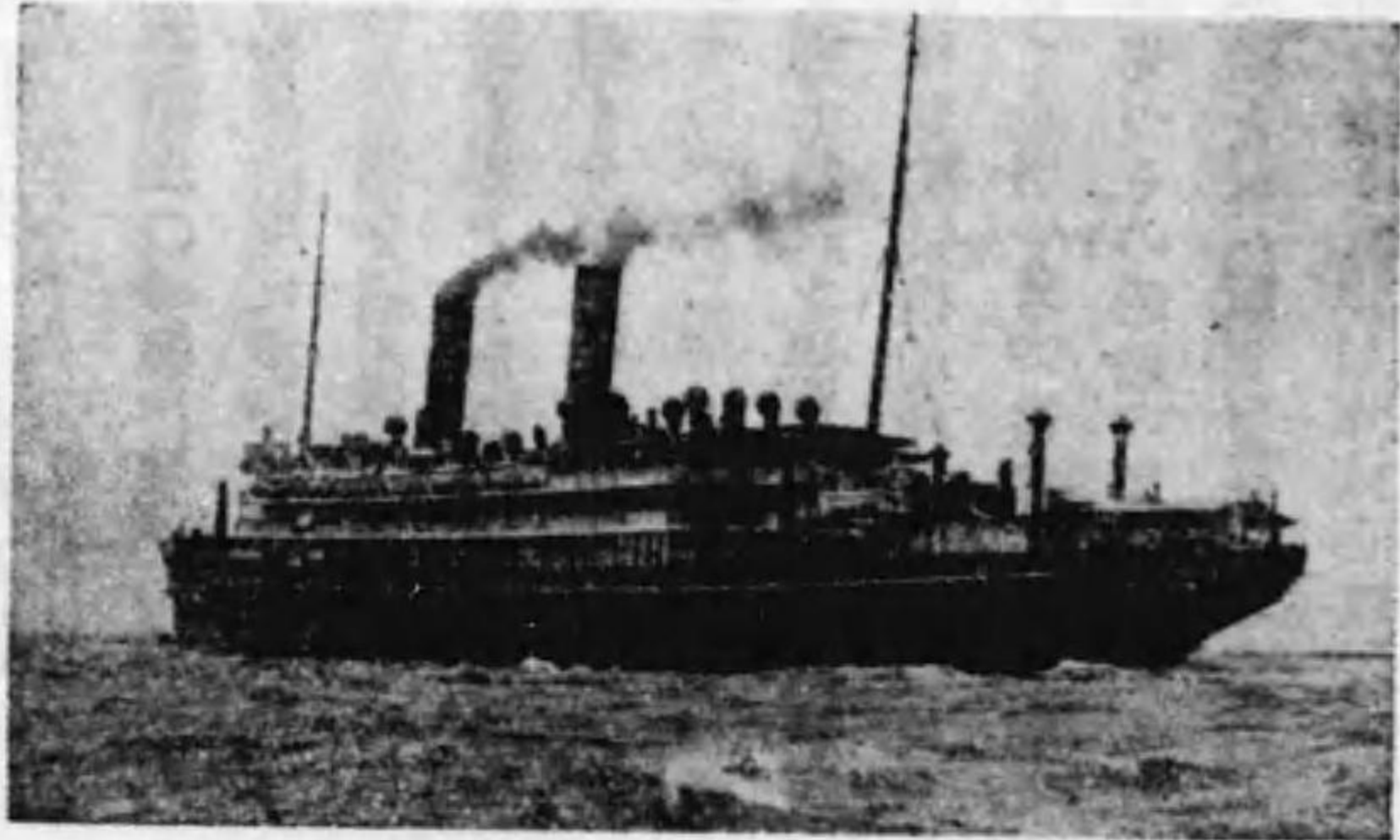
天地丸 寛永七年徳川家光が海軍獎勵の爲め東京芝浦に浮べたもので、船長二十七間、幅九間深さ一丈一尺、櫓百挺で本船

洋汽船天洋丸一萬三千四百五十五噸であり、内燃機船の嚆矢は大正十二年

本邦タービン客船第一船 大阪商船音戸丸 (總噸數688噸)



本邦タービン機關船の嚆矢東洋汽船天洋丸 (總噸數 13,455噸)



大阪商船音戸丸六百八十八噸であり、航洋船としては翌年三井物産建造の赤城山丸四千六百三十噸が第一船であると云ふ歴史的事實を掲げるに止め

模範が帝室博物館に所蔵されて居る。

安宅丸 寛永十二年の建造にかゝり、長三十八間廣十八間、左右の端に幅二間長二十六間の二層の武者走りがあり、上層は堅固の格子で圍みこれに銃眼が開けてある。而して下層には水主二百人を備へ左右で四百人、櫓二百挺を使へる様になつて居る。その他船樓と云ひ、士官室と云ひ立派な設備を整へて居るが操縦思ふに任せず後年解体した。

高松藩外車船 本船は長二間四尺、幅三尺八寸深一尺八寸、四人乗の外車兵船で同藩ではこれを水中船と稱し、銃手及掛取は内側に砂を詰めた防禦壁の中にあつたと云ふ。

君澤型船 安政元年露國軍艦ダイヤナ下田港に難破、船長フイチヤン伊豆島君澤に於てスク

丸山赤産物三船第一航洋セルデー
(總噸數4,630噸)



て置く。

第二項 船舶の種類

法律上の種類 我々の常識的船舶は前項に説いた様に水に浮いて、物を積んで、航走し得ると云ふことであるが、これも六可敷く分類すると中々複雑難解のものである。そこで本項では便宜上これを法律の種類、経済の種類、技術の種類の三つに分けて説明する。法律上の分類では先づその船舶の國籍上から日本船と外國船の二つに分たれ

る。日本船とは日本船舶法によつて定められた通り
一、日本官廳、公署の所有船舶

二、日本臣民の所有船舶

三、日本に本店を有する商會社にして、合名會社は社員全員、合資會社及株式合資會社は無限責任社員全員、株式會社は取締役全員が何れも日本臣民たるもの、所有船舶

四、日本に主たる事務所を置く法人であつてその代表者全員が日本臣民たるもの、所有船舶

の條件を必要とする。次には届出上の區別、即ち登簿上の分類では登簿船と不登簿船となる。日本では總噸數二十噸未満、若くは積石數二百石未満の船舶、又は端舟その他櫓権のみを以つて運航する以外の船は總て登記登録の義務があるのでこの登記登録した船舶を登簿船と云ひ、然らざるものを不登簿船と云ふ尤も不登簿船と雖も府縣の所轄官廳の法規に従ひ、届出を要することは勿論である。その他船籍上の區別、即ち船籍を置く行政區劃によつて、内地置籍船、臺灣置籍船、朝鮮置籍船、關東州置籍船の四つに區別され、商法上では商船と非商船、關稅法上では外國貿易船と沿海航行船に分たれて居る。

目的上の種類 船舶には必ずこれを建造した目的がある。或は旅客を運

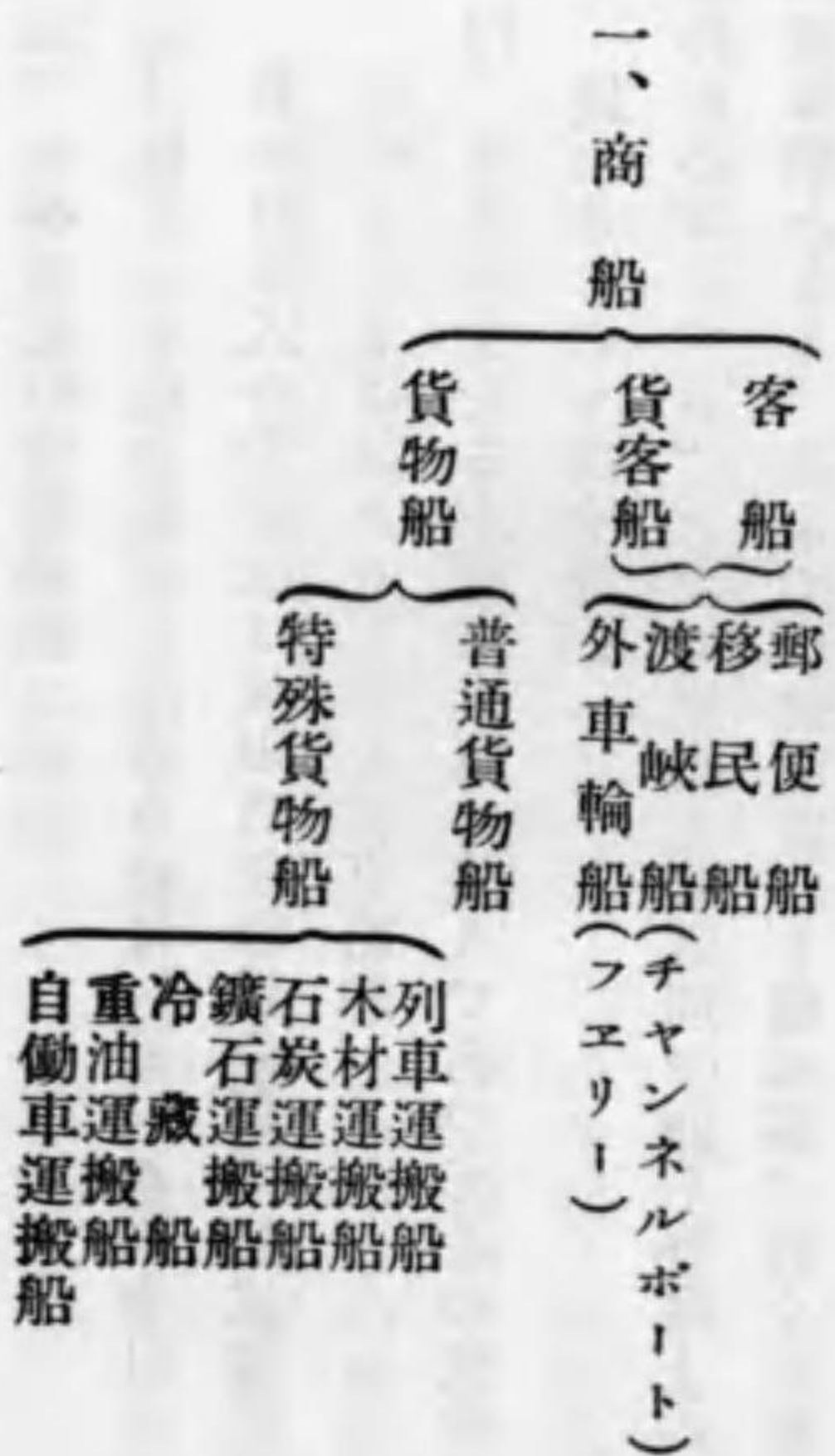
一ナ一型船二隻を建造歸國したが後年徳川幕府はその時の設計を用ひて同型船六隻を造つた。即ちその土地の名をとつて君澤形船と呼び、總長八十一尺二寸、幅二十三尺二寸、深九尺九寸、二本櫓で我造船術に一轉機を來さしめたものである。尙この内の一隻蜻蛉丸は明治二十年頃まで我船籍にあつた。

日本汽船の歴史

安政二年和蘭から汽船スームピング號を徳川幕府に寄贈した。幕府はこれを觀光丸と改名して軍用に當てたがこれが汽船として又軍艦として我國の所有した第一船で、次で翌年幕府は石川島造船所で、英人ギルビー指導の下に三櫓七十九噸の旭丸を建造したが未だ汽船を造るには至らず、同四年に至つて長崎造船所で漸く長十五間、幅三

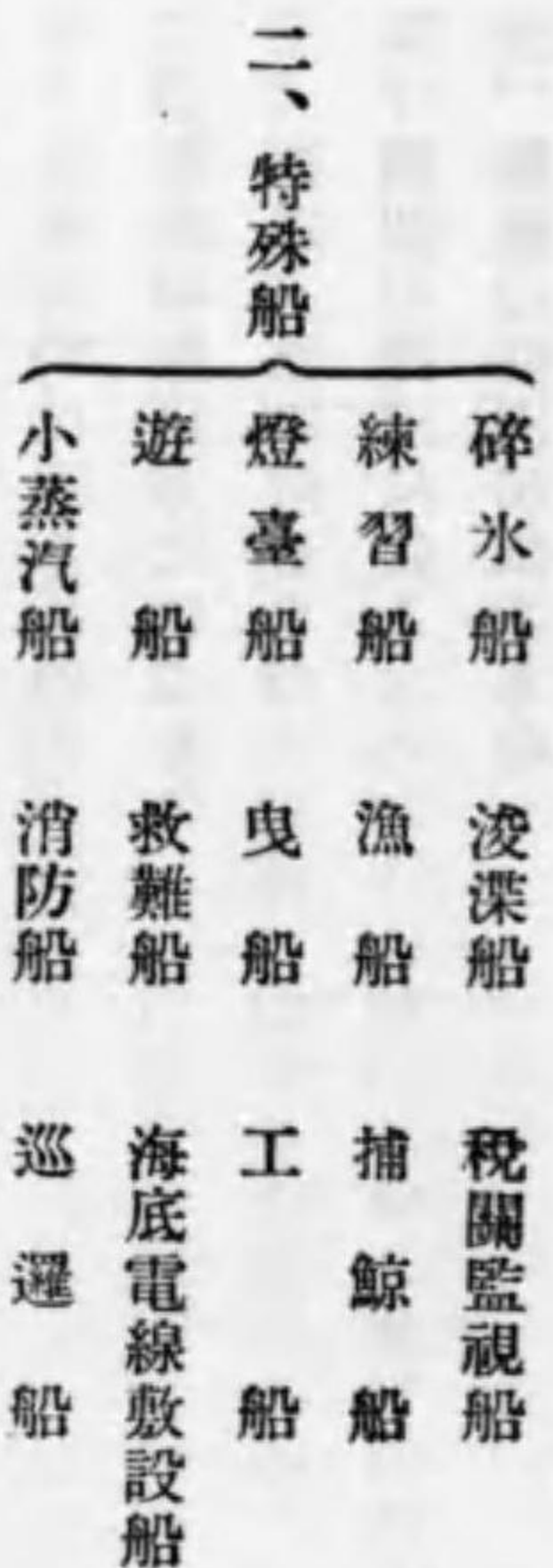
間の汽船製造に着手これが我國汽船製造の始まりで、瓊浦型と云はれる船である。一方同年和蘭に注文した木造暗車汽船威臨丸(百六十三噸)が竣工回航して來たこの威臨丸が遣米使節木村攝津守一行の乗船として本邦汽船最初の太平洋横断に成功したことは皆人の知る所である。續いて文久二年英國から購入した須動丸は四百五噸の外輪汽船で本邦最初の鐵船であるが、明治四年には新潟税關の鐵製汽船新潟丸六十四噸が竣工世人を驚かした。斯くて明治維新以來政府の保護獎勵により造船術は漸く進歩したが、一方汽船運航術に暗かつた爲めに注文者少く、明治三年より十七年までに登録木船八百隻中、汽船僅かに三分の一に過ぎず、而かも五百噸以下の小型汽船のみで合計一萬六十

び貨物を運んで運賃を取り、或は大砲を放ち水雷を發射して敵と闘ふと云ふ風に種々異つた目的を持つて居る。單に旅客を運ぶと云つても、先を急ぐ旅人を運ぶ場合もあれば、海上を悠々と樂しむ者に乗せることもある。場合によつては列車に乗つた客をそのまま、列車と共に積載急行することもある。貨物と云つても大切な金塊を送ることもあれば船内にバラ積にされる米麥や石炭、石油の如きもある。従つて同じく船舶と云つてもその目的によつて一様に論じられない、そこでその目的に従つて軍艦を除く主なもの、名稱を掲げて見ると次の如くである。



餘噸に過ぎなかつた。明治十六年長崎造船所で建船した小菅丸は、木造汽船ではあつたが噸噸數千四百九十六噸で、我國千噸以上の船として未曾有の事とされた。明治廿三年には大阪商船の鋼製汽船筑後丸(六百十噸)及木曾川丸その他姉妹船計四隻が竣工鋼製汽船として誕生した明治廿七、八年戰役後實施された造船航海獎勵法は一般の造船熱を刺激し、同三十一年には我航洋船の第一船日本郵船常陸丸(六千百廿七噸)が長崎三菱造船所で建造され歐洲航路に配船我造船技術の發達を如實に物語るものとして各國驚異の的となつた。この常陸丸が日露戰役に於て露艦の襲撃に遭ひ幾多の將士と共に海底の藻屑と消えたこと未だ記憶に新たなる所である。

而して以上の内には同一船で數種の仕事をするものもあり、旅客船に於ても我國の如きは純粹の客船は極めて少く、外國航路に従事するものは殆んど全部が貨客船となつて居る。客船及貨客船では各國共郵便物をこれに託送することが多く、その場合は客船でも貨客船でも一様に郵便船と云はれて居る。



經營上の種類 船舶は亦經營上から見るとその運用方法の如何によつて定期船と不定期船とに區分され、これを更に自家經營するか他に委託するかに依つて、自營船、傭船、扱船の稱呼がある。定期船とは航路が一定して居つて、而も發着の日時が決つて居る。假令發着の日時に多少の不同があつても走る航路は一定して變らない。これに反して不定期船は航路が一定しないで、荷物のある處を漁つては、轉々として世界の何處へでも廻つ

日露戦役は凡ゆる産業部門に劃期的躍進の機會を齎らしたが、我造船技術も漸く圓熟し、明治四十一年には東洋汽船の天津丸（一萬三千四百五十五噸）がタービン機關の第一船として生れ、速力十八哩を出して堂々太平洋上に英米船と覇を争ひ、大正十二年には大阪商船の音戸丸六百八十八噸が最初のディーゼル機關船として名乗を上げ、翌年には三井物産の赤城山丸（四千六百卅一噸）が航洋ディーゼル船の魁として建造された。爾來歐洲大戰を経て我國の造船術は既に先進英國の壘を躋し、我代表客船日本郵船淺間丸型三隻の如きはその噸數に於てこそ列國の巨船に劣るものもあるも、内容に至つては將に世界水準を凌駕し、就中九千五百噸型ディーゼル貨物船の如きはその性能に於ても、價

て行く、こゝに截然たる區別がある。歐洲大戰前の世界に於ける定期船、不定期船の割合は前者四割五分、後者五割五分と云はれて居たが現在では逆に定期船七割、不定期船三割と云ふ振合になつた。尙我國に限つて社船と社外船と呼び慣はす一種の區別がある。社船と社外船の區別は内容的に何等の差別はなく歐洲大戰前までは日本郵船、大阪商船、東洋汽船の外には大きな汽船會社が無かつたから、自然如斯言葉が生れたのではあるが、現在では社船と云へば日本郵船及大阪商船並にこれが分身たる近海郵船、朝鮮郵船、南洋海運、北日本汽船、日清汽船その他の傍系會社を總稱して居る。而かして社外船としては國際汽船、山下汽船、三井物産船舶部、川崎汽船、大同海運等の大會社から個人船主全部を指すものである。

技術上の種類 技術上の種類としては

- 一、使用材料に依るもの
- 二、推進の原動力に依るもの
- 三、推進方法に依るもの
- 四、機關の種類に依るもの
- 五、船級の區別に依るもの

格に於ても將に世界に冠たるものである。君澤型船の建造に苦心慘澹してより僅かに七十餘年二萬噸の巨船、三萬數千噸の軍艦を造るに至つた進歩は誇稱するに足るものがある。

六、構造上の區別に依るもの

等正に千差萬別であつて、これ等の全般に亘つて讀者に充分了解を得る様に書くこと云ふことは、限られた紙數では中々困難である。そこでこの項では極く概括的に説明するに止めて、更に後段の船舶の内容の項に於て補足することとする。先づ使用材料に依るものは、

木船、木鐵交造船、鐵船、鋼船、コンクリート船

であつて木船とは讀んで字の如く、船體全部が木造のもので、木鐵交造船は鐵の骨格に木板の皮を張つたもの、鐵船、鋼船は船體全部が鐵、鋼材で出来て居るものである。尙コンクリート船は歐洲大戰當時鋼材の不足からその代用船として生れたものであるが、今では全然その跡を絶つて居る。而して右の内現今商船の殆んど主なるものは全部鋼船である。次に推進原動力に依るものには、

櫓權船、帆船、補助機關附帆船、汽船、内燃機船

等があり、更に推進方法に依つて分類すれば、

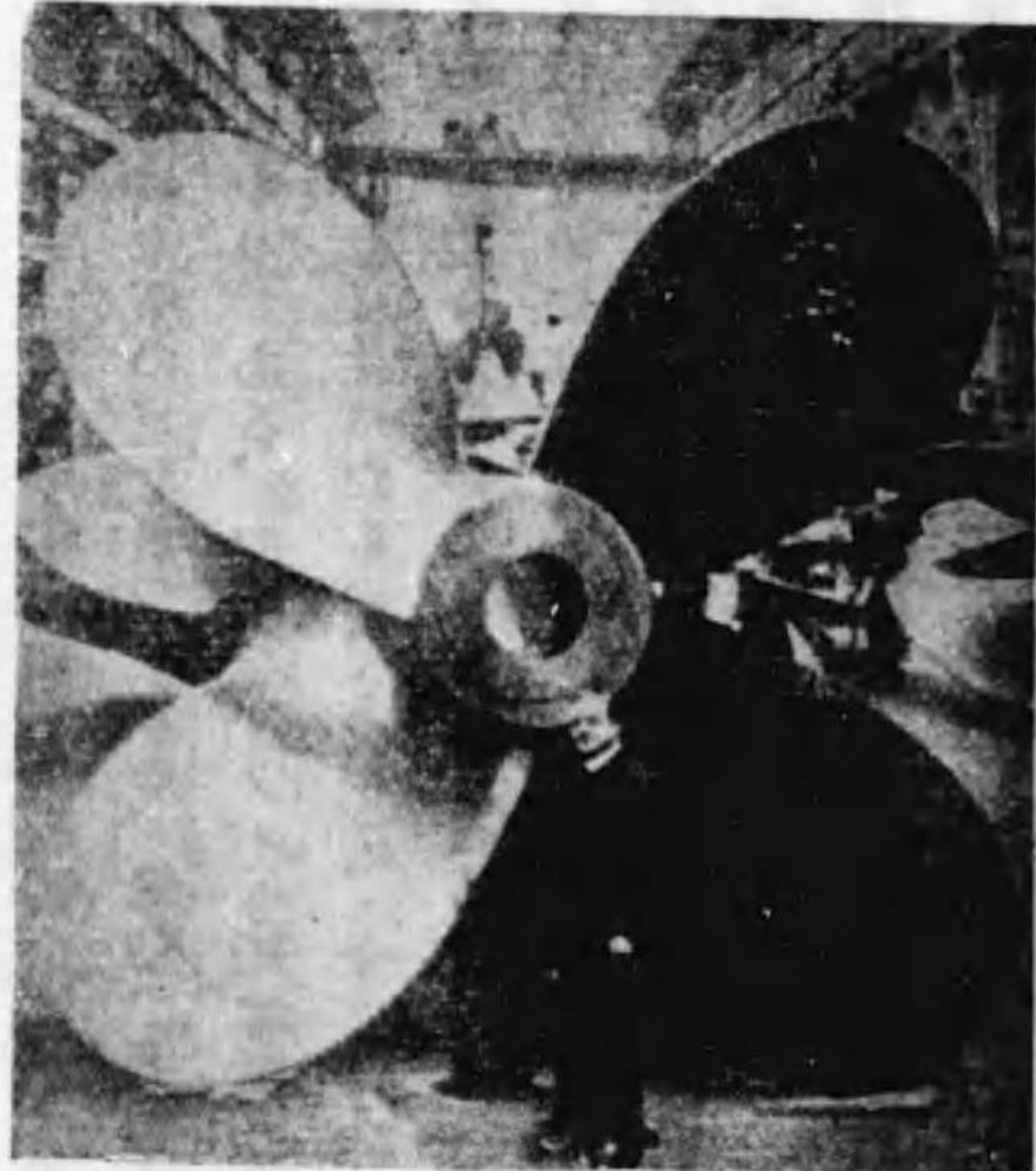
噴射推進器、外車船、船尾外車船、空中螺旋推進船、暗車推進船、
ホイットシュナイダープロペラ船

單暗車の巨船

國際汽船霧島丸

船舶の推進機は當初シング
ル・スクリューに限られたもの
であるが、漸次船型が巨大とな
り快速を競ふに及び双暗車から
四暗車となり、この推進機の増
加は燃料經濟の上からも、船體
震動の點から見ても何研究の餘
地が存したものである。然るに
我造船技術の斷なき發達は遂
に單暗車を以つて巨船を動かす
設計に成功し、これを國際汽船
の新造船霧島丸(總噸數五、九五
九)に裝置して豫期以上の好成
績を収むるに至り、こゝに推進
機製作上の世界的一エポックを
作るに至つた。

巨船ブレーメン號推進機



となる。暗車推進船
以外のものはみな特
殊のものであつて、
現在の主要船舶は全
部暗車推進機を一個
乃至四個備へたもの
である。機關に依つ
て分類するものに
は、

往復動汽機、蒸

汽タービン、内燃機關、電動推進機關
等を備へたものになる。船級に依る種別は船舶安全法施行細則によつて
區別された資格に依るもので我國の規定では、

第一級船 汽船六〇米以上、最強速力一〇節以上
帆船二五米以上

第二級船 汽船三〇米以上、最強速力八節以上
帆船二〇米以上

第三級船 汽船二〇米以上、最強速力六節以上
帆船無制限

第四級船 汽船無制限、無制限
帆船無制限

である。尙世界的に通用する船級には船級協會の附與する資格があつて、
各獨特の等級を表す記號を定めて居る。構造上の種類としては、

重構船(又は重甲板船)、輕構船(輕甲板船)

全通船樓船(覆甲板船)、遮浪甲板船

で何れも構造上の強弱を現はし、重構船は大型貨物船、貨客船に多く、そ
の他外形上からも平甲板船、三樓型船、凹甲板船、覆甲板船、井戸型甲板
船、船尾機關船、トランク船、ターレット船等の區別がある。

第三項 船舶の内容

一、船體の構造

船體の材料 船舶はもとゞ動く家、所謂移動式住宅とでも云ふ性質の
もので、殊にそれが出来る丈け簡單に而かも頑丈に且つ狭い面積の上に組

船級別本邦船舶表

(昭和十年末千噸以上)

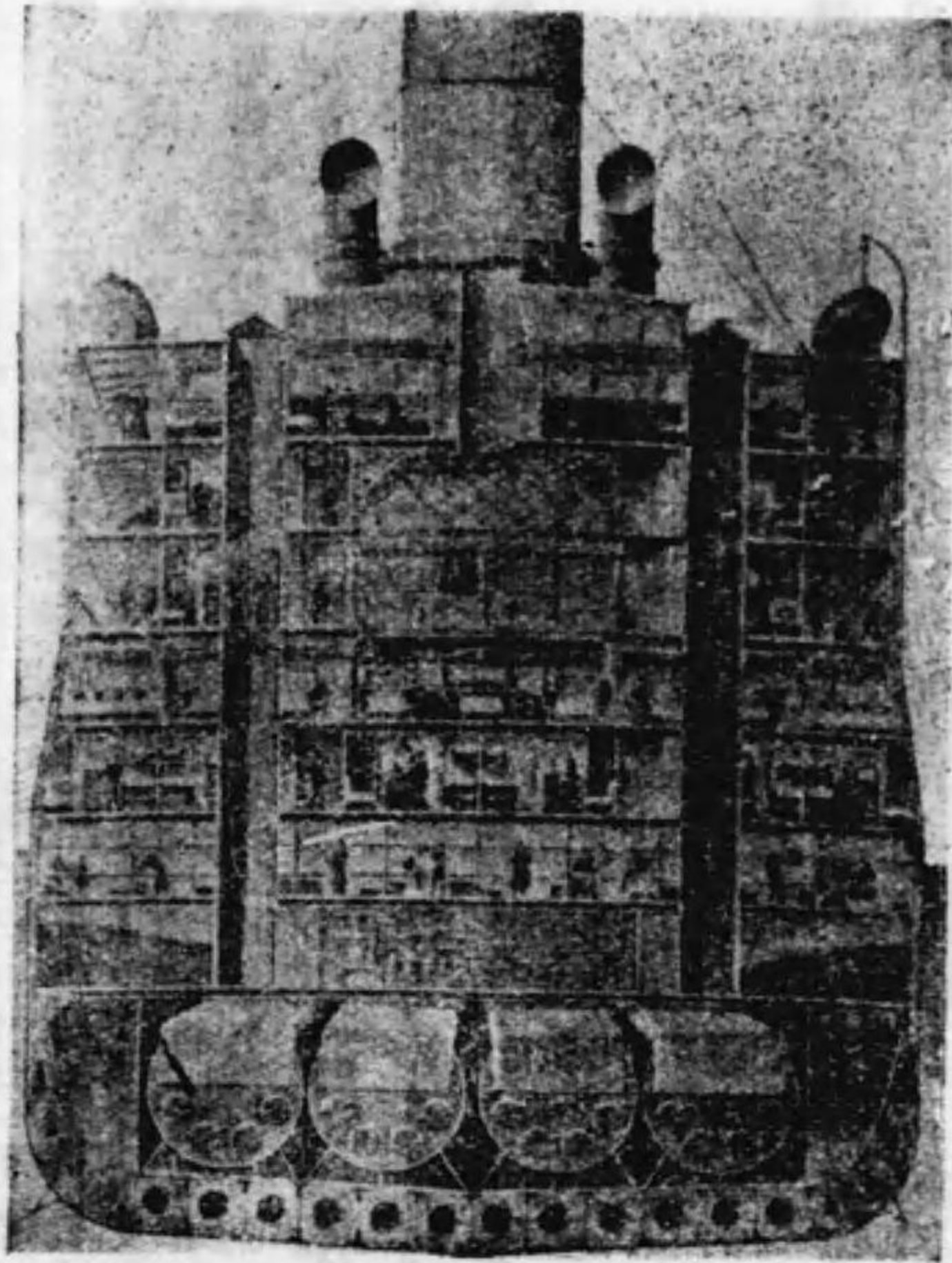
區別	隻數	噸數
船船	482	千噸 2,580
船船	302	741
船船	41	81
計	13	32
合	838	3,434

備考 他に漁船十四隻四萬七千噸あるも級別不明

船舶の建造日数

船を造ると云ふことは、家を建てる以上に非常に困難な仕事であると同時に、船内の狭い場所には種々の機械器具等を取付けるのであるから、手数のかかることは素人の想像以上である。従つて大型船が一隻出来上る迄には一年も二年も掛る。それよりも短期間に建造して建造出来ないことはないが、どうしても完全なものが出来ない。現に歐洲大戦中に米國や日本で建造された、所謂戦時急造船は何れも粗製濫造でこの種の船舶には海難船の多いことは免れない。今

大客船横断面圖



客船等になると餘程船に慣れた人でも船中で往々途に迷ふ程のものである。従つてこれが建造に使用される材料も八百屋式に種々雑多なもので、所謂綜合工業の代表的生産物であると云はれるのはこれが爲めである。一寸頭に浮ぶもの丈けを数へて見ても、鋼、鐵、銅、眞鍮、砲金、亞鉛、鉛、木材等から、セメント、タイル、パテ、ワニス、オーカム等があり、更に

立てられ、
まだその上
にこれを動かす機械迄備へやうと云ふのだからその構造は勿論複雑極まるもので、外國航路の大きな

本邦貨物船造船標準日数を擧げると大體次の如きものである。

建造船の噸數	龍骨据付より進水迄	進水より竣工迄
1,000—2,000	90—180	30—90
2,000—3,000	100—200	30—90
3,000—4,000	130—220	35—95
4,000—5,000	150—250	45—120
6,000—8,000	160—260	45—120

帆布、綿布、絹布、毛織物、ゴム、硝子類、陶器類、コルク、紙、皮革類に至るまで殆んど際限がない。然しながら船舶全體として見る時は、その主要部は船體であるからその外殻を包む軟鋼材が分量から云つても一番多く、造船々價から見ても二割四・五分を占め、次には木材及補助機械類の五分乃至六分と云ふ順序になつて居る。今一隻の商船を建造するのにどれだけの異つた材料が要るかと云ふことを知る爲めに三菱造船所で造られた一萬五百噸の貨客船の材料を掲げて見ると次の通りである。

軟鋼材、軟鋼打物類、鉸釘及螺釘、可鍛鑄鐵、眞鍮鑄物、銅眞鍮製板棒類、鑄鋼材、鐵打物類、鑄鐵材、鋼管及瓦斯管、銅管及眞鍮管、白金合金鑄物、亞鉛、木材、塗料、石綿板、タイル、砂、絨氈類、切地類、旗類、救命具、金具類、端艇鉤、白鐵、家具類、コルク板類、護謨、タイル類、セメント、カーボン、パツキング、ロープ類、帆布類、羽毛馬毛類、刷毛類、弁及嘴子、發條類、錨鎖、通風筒、槽類、蒸汽加熱器、船燈類、陶器類、硝子窓、樂器、蛇管、模型、補助機械類、小道具類、火爐類、カロリアファイア類、計器類、食器及附具類、ガラス類、滑車類、書籍、電機諸機械及電線類。

今は昔語り
緒明流造船術

明治初年洋式造船術が漸く日本に傳つた頃、品川の一船大工から成功して一代の富豪となり明治末迄御臺場の緒明造船所主として有名であつた緒明菊三郎はその當時にあつては比肩するものもない新知識ではあつたが造船技術が著しく進歩した明治中葉以後でも依然として維新時代の造船術を墨守し船體が大きくなるにつれて漸く危険極りなく選省の検査官が度々注意しても空吹く風と聞き流し「安政以來これでやつて居るから大丈夫」と威張りかへつて居るので手がつくれず終に緒明流造船術と云へば危険のかへ言葉に使はれる様になつた。

船體の主要部 船が動く住宅であるとはさきに云つた通りであるが、更に一步進んで内部の構造を仔細に點検して見ると、無數の骨組と巧な各要部の連絡から成り立つて居る有様は、恰も人體の構造と又異なる所がない。これ等の骨組の内、船體の最下部に於て船首から船尾迄縦貫して居るものは龍骨(キール)と云つて人間の脊骨と同様の役目を爲し、この龍骨を起點として、横の方に澤山の肋骨の様な棒が立てられる、名稱も肋骨(フレーム)と名附けられて居る。この肋骨を縦に繋ぎ合して止めるものを縦通材(ストリンガー)と云ひ、更にその上端から直角に横に出て、甲板並に外板を支へる腕木の役目をするものを梁材(ビーム)と云ひ、これで前後左右上下の主要な骨組が出来それに外板と甲板材を張りつけると大體胴體の形は出来上るのである。

この胴體は又澤山の部屋に區分されて、その中に色々の設備が納まつて居るのである。而してこの部屋／＼の使ひ方は客船と貨物船とはその目的が違ふから一樣には論じられないが、こゝでは先づ標準を貨物船にとつて概略を述べて見ると折込圖に示した様に最も重要な部分は船の中央下部にある機關室で、船を運航するに必要な動力を起す所である。蒸汽機關を使用

