

14.2_h
92



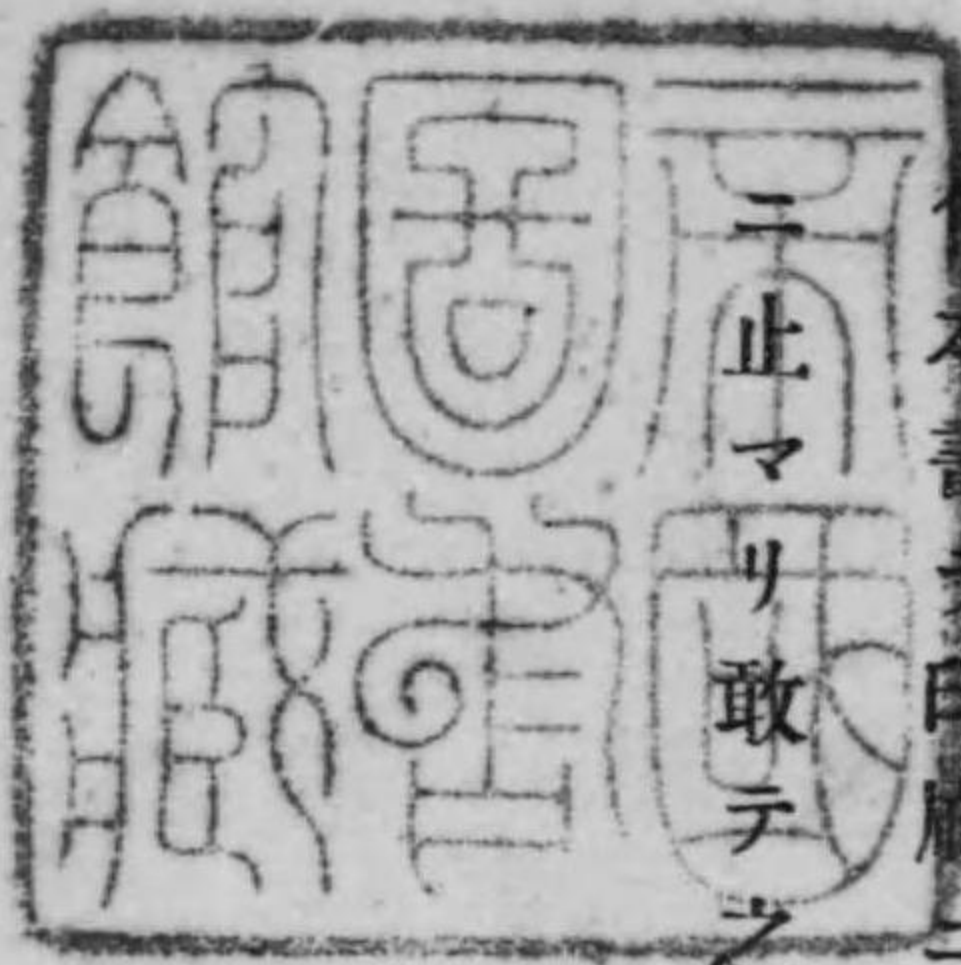
始



大正十一年海運概況

遞信省管船局

142-92



尙本書ヲ印刷ニ附シタルハ閱覽及執務ノ便宜上筆寫ニ代ヘタル
ニ止マリ敢テ之ヲ公刊スルノ趣旨ニアラス

リ 本書ハ大正十一年ニ於ケル内外海運ノ概況ヲ摘録シタルモノナ

り
寄贈本

遞信省管船局

大正
13. 2. 20
寄贈



大正十一年海運概況 目次

第一章 世界海運ノ概況	一
第一節 總說	一
第二節 海運市況	六
第一項 海運界不況ノ原因	六
第一 船腹需要狀況	六
第二 船腹供給狀況	二七
第三 船腹需要供給ノ關係	三三
第二項 運賃及傭船料	四四
第三項 船價	六六

目次

第三節 造船狀況……………七三

第四節 海員ノ狀況……………一〇一

第二章 本邦海運ノ概況……………一一九

第一節 總說……………一二九

第二節 主要航路ノ概況……………一二一

第一節 歐洲航路……………一二一

第二節 北米航路……………一二四

第三節 南米航路……………一二九

第四節 濠洲航路……………一三二

第五節 印度航路……………一三四

第六節 南洋航路……………一三九

第三節 外國船來航ノ狀況……………一四九

第四節 不定期船ノ狀況……………一五七

第一節 概況……………一五七

第二節 運賃及備船料……………一六一

第三節 船價……………一六九

第五節 造船狀況……………一七五

第六節 海員ノ狀況……………一八五

大正十一年海運概況

第一章 世界海運ノ概況

第一節 總 說



大正十一年ニ於ケル世界海運界ハ尙戰後ノ反動時代ヲ脱セズ昨年末ニ於ケル沈滞ノ後ヲ享ケ依然周歲不況裡ニ始終シタリ而シテ之カ恢復及展開ヲ圖ルニ付テハ各國孰レモ政府及當業者ニ於テ腐心協力スル所アリタルモ海運界恢復ノ前提タルヘキ世界財界ノ改善安定ヲ妨クヘキ諸種ノ原因錯綜シタルカ爲其ノ效果未タ見ルベキモフ尠ナカクキ籲テ本年ニ於ケル世界經濟界ノ推移ヲ回顧スルニ一方歐洲經濟界ノ復興ヲ生眼トシタル「ゼノア」會議及海牙會議ハ經濟界ノ恢復進展ニ寄與スル底ノ成果ヲ收ムルコト能ハス又獨逸賠償問題對露問題等未タ發展ノ跡ヲ示スニ至ラサルニ他方米國ニ於ケル炭坑及鐵道罷業並佛國及獨逸國ニ於ケル海員罷業ノ如

キ大規模ノ産業紛議ノ發生スルアリ加之近東事件ノ突發、英、獨、伊内閣ノ更迭等歐米ニ於ケル政治的社會的局ノ不安定ハ國際交渉ノ進行ヲ妨ケ延イテ歐洲經濟界恢復ノ機運ヲ遲延セシメ世界經濟界ニハ幾多ノ大小難問頻出シ從ツテ爲替相場ハ著シク安定ヲ失ヒ購買力ノ減退ヲ招來シ國際取引ノ恢復ヲ阻害シタリ故ニ世界ニ於ケル海上運送貨物ノ數量ハ各國ニ於テ産業貿易ノ振興ニ努力シタル結果大正十一年ニ入り幾分恢復ノ兆候ナキニ非サリシモ尙大正十年ニ比シ著シキ改善ノ實ヲ擧クルコトヲ得スシテ其ノ數量ハ約三億四千萬噸ト推算セラレ之ヲ戰前即チ大正三年ノ四億七千萬噸ニ對比スルモ尙約三割ノ減少ヲ示セルモノト推測スルコトヲ得ヘシ然ルニ世界ノ船舶ハ大正十一年六月末ニハ六千三百三十餘萬噸ヲ算シ大正三年六月末ノ四千二百五十餘萬噸ニ比シ實ニ一千八百八十餘萬噸即チ三割五分強ノ増加ヲ示セリ然レトモ右船舶ノ中ニハ木造船、湖上用船、老朽船、油槽船等一般海洋貿易ニ使用シ得サル船腹ヲ多數包含スルヲ以テ此等ヲ差引正味海洋貿易ニ從事シ得ル船腹ヲ考察セハ戰前ノ夫レヨリ左シタル増加ヲ示シ居ラサル如キ狀況ナルモ一方世

界海上貿易ノ數量ハ叙上ノ如ク戰前ノ約三割減ナルヲ以テ彼此相考量セハ船腹ノ需給關係ハ均衡ヲ失シ船主ハ蒐貨ノ困難ニ苦シミ運賃及備船料ハ低落シテ戰前ノ不況期ト同一狀態ヲ現出シ船主ノ收益ハ益々減少シタルニ他面ニ於テ船舶燃料、船員給料其他ノ船費ハ餘リ低下セス從ツテ船舶運航費ノ低下ハ收益ノ減少ニ伴ハサリシカ爲船主ノ經營難ハ容易ニ緩和セララルニ至ラス繫船數ハ如キモ本年ニ入りテハ漸減ノ趨勢ヲ辿リタリト雖モ尙未タ昨年末ト大差ナク本年末ニ於テ猶九百萬噸ヲ下ラサル狀況ヲ示シ一方本年ノ世界造船界ハ船腹過剩、建造費ノ高價ナルアリ加フルニ華府會議ニ於ケル製艦制限ニ關スル協定ハ已ニ實行期ニ入り造船業ハ極度ノ不振ニ沈淪シタルヲ以テ一般海運界ハ茲ニ稀有ノ不況期ニ逢著スルニ至レリ世界海運界カ一般的ニ此ノ如キ狀況ヲ呈セルノ秋ニ當リ獨リ獨逸國ハ海運、造船兩方面ニ亘リテ異常ナル活躍發展ヲ遂ケ戰前ノ地歩ヲ獲得セントスルノ計畫ハ着々發展ヲ示シ對外貿易モ著シク進展シ漢堡港ニ於ケル貿易ノ如キハ既ニ本年中ニ於テ安土府及「ロッテルダム」ヲ凌駕シ歐洲大陸ニ於ケル霸權ヲ掌握セントスルノ勢ニシ

テ同國ニ於ケル社會狀態經濟狀態ハ今尙不安定ニシテ内外多事多難ナルニ拘ハラ
ス其ノ恢復力ノ意外ニ速カナルヲ示シタルハ特筆ニ値スルモノト云フコトヲ得ヘ
シ

本年ニ於ケル世界海運界ハ叙上ノ如ク甚シキ苦境ニ彷徨セルノ狀勢ナリシヲ以
テ世界ニ於ケル主要海運國ハ政府當業者共ニ海運振興策ニ腐心シ或ハ適切ナル海
運政策ノ樹立ニ或ハ業務經營方法ノ改善刷新ニ努力ヲ各マスシテ競争場裡ニ於ケ
ル自國ノ地歩ヲ確保セントスルノ態度ヲ取リタルハ蓋シ自然ノ數ナリト雖モ現下
ノ不況期ニ善處シテ海上ノ優越ヲ保持セムカ爲ニ或國ノ採リタル政策中極端ニ自
國海運ノ保護獎勵ヲ目途トシ排他的國家主義ノ色彩濃厚ナリシモノ尠カラサリシ
ハ海運界回復ノ機運ヲ阻止スルノ一因ヲナシタルコト否ムヘカラサル所ニ屬セリ
大戰後ニ於テ世界經濟界ヲ支配セル思想ノ一タル帝國主義的思潮ノ海運界ニ反
映シタルコト右述ノ如クナルカ大戰ノ生ミタル思想ノ他ノ一面ニシテ戰後世界各
方面ニ横溢シツツアル國際協調的精神モ亦海運界ヲ支配シタルコトハ認メサルヲ

得サル所ニシテ各國船主間ニ於テハ或ハ航路同盟ヲ復舊形成シテ運賃率ノ協定維
持ニ努ムルモノアリ或ハ共同計算等ヲ決行シテ極力協調並進ノ實ヲ舉ケントスル
アリ各國共極端ナル排外的態度ヲ改メ無謀ナル競争ヲ避ケントスル傾向漸ク顯著
ナラントシツツアルノ狀勢ナリ又此ノ精神ハ海運ニ關スル法規慣例等ノ改善統一
ヲ企圖スル方面ニ顯ハレ八月「ブエノス、アイレス」ニ開催セラレタル萬國海法委員會
ハ南米諸國ノ委員ヲ中心トシテ主ニ國際公法ニ屬スル海法ヲ論シ十月九日ノ倫敦
萬國海法委員會學會及同月十七日ノ「ブラッセル」萬國海法外交會議ハ共ニ世界ノ重
要ナル海商國ヲ網羅シ共ニ一九二一年ノ海牙規則及國有船ノ特權問題等ヲ討議セ
リ 就中最後ノ「ブラッセル」萬國海法外交會議ニ於テハ前記二問題ノ外船主ノ責任
制限、船舶抵當權及先取特權等ノ諸問題ヲモ上議セラレタルカ右ノ中國有船特權問
題ヲ除クノ外參列國代表者ノ連名ニテ各條約案ヲ各國ニ「レコメンド」スル形式ヲ採
ルコトトナリ又國有船特權問題ニ關シテハ別ニ常設委員會ヲ設ケテ之ヲ審議スル
コトトシ以テ會議ヲ終了セリ

第二節 海運市況

第一項 海運界不況ノ原因

大正十一年ニ於ケル世界經濟界ハ仔細ニ之ヲ觀察スルトキハ前年ニ比シ稍々常態ニ近ツキタル狀勢ヲ呈シタルヲ以テ海上貨物ノ移動ハ前年ニ比シ幾分好轉ノ兆ヲ表ハシ其ノ結果多少船腹ノ需要ヲ喚起シ繫船ノ出動ヲ促シタリト雖モ海運界不況ノ主因タル世界經濟界ノ不安定狀態ハ未タ容易ニ船腹需給ノ均衡ヲ得セシムル底ノ回復ヲ示スニ至ラザリキ爰ニ本年ニ於ケル船腹需要ノ狀況ト船腹供給ノ情勢トヲ舒述シ海運界不況ノ原因ヲ探究スル所アラムトス

第一 船腹需要狀況

本年ノ物資生産ノ狀況ハ飛躍的ノ改善ヲ見ルコトヲ得サリシモ各國共生産費ノ節減ニ因リ價格ヲ低廉ナラシムルコトニ腐心シタル結果貿易狀態ノ好轉ヲ誘致シ生産額ノ増加ヲ招來シ一般產業界ヲシテ漸次常態ニ近ツカシムルノ素因ヲ作りタリ 今生産費減少ニ因ル生産額増加ノ一適例トシテ英國石炭ノ生産狀況ヲ舉ゲン

ニ炭坑夫ト備主トノ間感情緩和セラレテ兩者協調的態度ニ出テ備主ハ利潤ノ減少ヲ炭坑夫ハ賃銀ノ減額ヲ忍受シテ生産費ノ低下ヲ計リタル結果産出額ノ増加ヲ來シ一週間ノ産出額一九一九年ハ四百四十一萬四千噸、一九二〇年ハ四百四十九萬九千噸、一九二一年ノ最初ノ四半期ハ四百三十萬九千噸ニ過キサリシカ本年ニ於テハ一週間五百四十萬噸以上ヲ産出セリ之ヲ一九一三年ノ産出額五百五十二萬噸ニ比スレハ未タ遜色アルヲ免レスト雖モ勞働時間及賃銀制度ニ多少トモ改善ヲ加フレハ一週間六百萬噸以上ヲ産出スルコト難事ニアラサルヘシト稱セラル

更ニ英米兩國ノ鐵鋼界ニ付キテ窺フニ生産費ノ減少ニ因ル需要ノ喚起ハ製鐵能力ノ増加ト相俟テ鐵産額ノ著シキ増加ヲ來シタルコトハ次表ニ依リテモ明カナリ

英米二國鐵鋼産出額(單位噸)

鐵	一九二二年	鐵	一九二一年
鋼		鋼	
鐵		鐵	
鋼		鋼	

英 國	四、八九九、五〇〇	五、八三一、九〇〇	二、六一一、四〇〇	三、六二四、八〇〇
米 國	二六、八八〇、〇〇〇	二九、一一五、〇〇〇	一六、五四三、〇〇〇	一六、八二六、〇〇〇

又英米其他二三主要貿易國ノ貿易狀況ヲ見ルニ先ツ英國ニ於テハ健全ナル通商上ノ原理ニ基キ英國海外貿易ヲ再興スヘク努力シタル甲斐アリテ本年ニ於ケル海外貿易ハ幾分ノ進展ヲ遂ケ廉價ニ製品及石炭ヲ生産販賣シ之カ代價トシテ食料品及原料ノ供給ヲ一層自由且廉價ニ獲得スルコトヲ得タリ 然レトモ其進歩ノ度タルヤ未タ遅々タルモノニシテ鐵道運賃港灣及船舶諸掛ノ割高ナルコト、獨逸ニ對スル賠償要求ノ固執等ハ輸出ノ阻害スルコト尠カラサリキ

英國石炭ノ輸出ハ世界通商上重要ナル要素ヲ構成スルモノナルハ論ヲ俟タサル所ナルカ該貿易ハ他國カ食料及原料品ヲ供給シ以テ英國炭坑夫ノ大部分ニ衣食ヲ給スルニ依リ初メテ可能ナルモノニシテ石炭ノ産出ト小麥及羊毛ノ産出トハ取引以上ノ重要ナル關係ニ立ツモノトス而シテ之ヲ大洋運送ノ見地ヨリ觀察スルモ英國海外貿易上最モ重要ナル地步ヲ占ムルモノニシテ石炭輸出額ハ輸出貨物全數量

ノ約八割ヲ占メ之カ運送ハ英國港灣ニ出入スル全船舶ノ三分ノ一以上ニヨリテ行ハルルモノナリトス

本年ニ於ケル英國石炭界ハ政府ノ管理、炭坑夫組合ノ妨害及同盟罷工等ニ因ル數年間ノ損害ノ回復ニ從事シ坑主ハ利潤ヲ減少スルト共ニ賃銀ヲ低率ナラシムルコトニ腐心シタル結果生産費ハ減少シ生産力ハ改善セラレ輸出噸數モ著シキ進歩ノ跡ヲ示シタリ加之米國ニ於ケル炭坑夫ノ記録的同盟罷工ハ異常ナル英國炭ノ需要ヲ喚起シ爲ニ一年ヲ通シテ輸出價格及運賃ヲ強調ニ導キタリ

石炭輸出貿易ノ趨勢前記ノ如クナリシカハ之カ爲メ一般輸出入貿易モ改善セラレ大正十一年ノ英國輸出入貿易總額ハ十八億二千八百萬磅中輸出八億二千四百二十七萬四千磅輸入十億三百九十一萬八千磅ニシテ之ヲ大正十年ニ比較スレハ總額ニ於テハ約七千萬磅ノ減少ナルモ其ノ内容ヲ檢スルニ輸入額カ前年ニ比シ八千八百萬磅以上減少セルニ反シ輸出額ハ一千七百萬磅ノ増加ヲ示シタル爲入超額ハ著シク緩和セラレタリ而シテ本年ニ於ケル主要商品ノ相場ハ何レモ下落シ居ルニ拘ラ

輸出額増加シタルヨリ見レハ輸出數量ノ増加シ從ツテ船腹需給ノ關係ノ上ニモ好影響ヲ與ヘタルコト想像ニ難カラサル所ナリ

本年ノ貿易中特ニ注目スヘキハ輸入減、輸出増ノ結果入超額激減セルコトニシテ其ノ額一億七千九百萬磅ニ過キス之ヲ前年ノ夫レニ對比セハ三割五分ノ減少ヲ示セリ 右ノ入超額ヲ月平均ニテ示セハ一千五百萬磅ニシテ之ヲ戰前ノ月平均入超額一千百萬磅ニ比較セハ兩者ノ徑庭著シク接近シ來リシヲ知ルコトヲ得ヘク入超額ニシテ右ノ程度ニ止マランカ保險料、運賃等貿易以外ノ受取勘定ヲ以テ之ヲ補ヒ得ヘキヲ以テ英國ノ貿易ハ實質上著シク改善セラレタルモノト見ルコトヲ得ヘキカ如シ

爰ニ英國ニ於ケル輸出入貨物ノ數量ヲ各年別ニ比較表示スレハ左ノ如シ

英國輸入貨物數量表 (單位噸)

品目	年別	大正二年	大正十年	大正十一年
食料品、煙草、酒類等		一八、七〇五、〇〇〇	一五、三〇〇、〇〇〇	一六、五〇〇、〇〇〇

英國主要輸出貨物數量表 (單位千)

原料	製品	合計
二八、九四三、〇〇〇	一二、四〇〇、〇〇〇	一、九、七〇〇、〇〇〇
八、三五四、〇〇〇	八、二〇〇、〇〇〇	七、八〇〇、〇〇〇
五六、〇〇二、〇〇〇	三五、九〇〇、〇〇〇	四四、〇〇〇、〇〇〇

品名	單位	大正十年	大正十一年
石炭	噸	二四、六六一	六四、一九八
鐵	噸	一三六	七九四
鐵道材料	噸	三四〇	四八〇
鐵鋼製品	噸	一、六九七	三、四〇一
織物	噸	一五七	一五五
織機類	噸	五〇六	四〇三
綿絲	噸	一四五、八九五	二〇一、二二一
綿布	噸	二、九〇二、二八九	四、一八一、一七六
封度	噸	三四七	四一六
平方碼	噸	三九、九六二	七七、四二一
平方碼	噸	三一二	四九二
靴	噸	二二八	二二二
皮靴	噸		

製	紙	百封度	一、四六三	二、四五五
機	關	噸	四七	三二

尙英國輸出入貿易ノ内容ノ一端ヲ知ルカ爲輸出入品中主要ナル地位ヲ占ムル石炭及食料品ニ付キ輸出入額ヲ左ニ掲記セムトス

英國石炭輸出額國別表 (單位千噸)

國別	一九一三年	一九二一年	一九二二年
佛	一二、七六六	六、三九五	一三、五七九
伊	九、六四七	三、三八三	六、三四二
西	二、五三四	一、〇二一	一、七一
埃	三、一六二	一、〇一八	一、七四三
瑞	二、二九八	六九四	一、五六七
丁	四、五六三	一、二三三	二、五二三
和	三、〇三四	一、八〇三	二、八六六
白	二、〇一八	一、七八七	六、〇六八
荷	二、〇三一	六一八	三、四八九
牙	一、〇二二	四三六	七八四

國別	一九一三年	一九二一年	一九二二年
希	七二八	二四八	四二八
獨	八、九五二	八一七	八、三四六
匈	一、〇五六	五七四	七〇三
匈	一、〇五四	一三九	五八四
露	五、九九八	一、三八一	三、六二一
南	六、九〇九	二五	三、〇七一
北	七三、四〇〇	二四、六六〇	九〇〇
加	計	二	六四、一九八

英國食料品輸入額表 (單位千噸)

品種別	大正二年	大正十年	大正十一年
小	五、二七二	三、九八〇	四、八一
穀	五八七	六九七	六六二
玉	二、四一五	一、八一〇	一、八五一
牛	四七六	五六八	五三八
羊	二六六	三三六	二四〇
肉	二七九	三一三	三六五
及			
ハム			
及			
ハム			

茶	1	二〇二	一六六	一九一
砂		二二二	一三九	一三二
チ		一九六五	一、二七五	一九一五
バ		一三七	一八三	一六六
糖				
ズ				
タ				

大正十一年ノ佛國外國貿易ハ輸入總額二百三十九億法輸出總額二百六億四千一百萬法ヲ示シタルカ之ヲ次表ニ掲クル最近二ケ年輸出入貿易狀態ヲ見ルニ本年ニ於ケル佛國貿易ハ前年ニ比シ輸出入共増加ヲ來シ相當ノ成績ヲ齎シタルコトヲ看取スルヲ得ヘシ

最近二ケ年佛國輸出入貿易對照表(單位百萬法)

年	別	品	種	輸	入	輸	出
大正十年	食料	原料	品		五、七四八		二、〇七一
		製料	品		一、四〇八		四、〇九一
大正十一年	食料	原料	品		四、九一〇		一、二五五
		製料	品		二、〇六六		一九、七七一
		小包ニ依ルモノ	計				
		小包ニ依ルモノ	計		二、三九〇		一、四一七

大正十一年	食料	原料	品	品	品	品
	五、八〇〇	一、九二〇				
	一四、〇四八	五、四四四				
	四、〇五二	一、八六〇				
	二、三九〇	一、四一七				
	計	二〇、六四一				

右表ニ依レハ輸出入共前年ニ比シ約十億法ノ増加ヲ示シタルカ右ハ主トシテ原料品増加ノ結果ニシテ佛國ノ外國原料品ニ對スル需要ハ健全ナル發達ヲ見ツツアルト同時ニ其ノ豐富ナル鑛產資源ノ海外販賣モ亦擴大ノ勢ヲ持續シツツアルヲ知ルコトヲ得ヘシ又食料品ノ供給ニ關シテハ前年ト同狀態ヲ維持シ大正九年ニ於ケル食料品ノ輸入一、八七五(百萬法)ニ比スレハ約半減シタルヲ以テ同國カ食料品ニ付外國ニ依頼スル程度ハ大正九年當時ヨリ著シク減少シタルヲ知ルニ足ルノ狀ヲ示セリ

製造品輸出額減少ノ趨勢ハ今尙止マサルモ輸出數量ヨリ之ヲ見レハ大正九年以來漸増ノ傾向ヲ示シ大正九年ニ百八十六萬五千餘噸ナリシモノカ大正十年ニ八百

八十九萬五千餘噸大正十一年ニハ二百四十九萬四千餘噸ヲ算スルニ至レリ

次ニ本年ニ於ケル貿易ノ金額及數量ヲ戰前ト比較スレハ左表ニ示スカ如ク何レモ戰前ノ額ヲ凌駕シ假令現今ノ貨幣價值ヲ戰前ノ三分ノ一ニ當ルモノトシテ計算スルモ佛蘭西ノ恢復力ハ相當ノ成績ヲ示セルモノト云フヲ得ヘシ

戰前及戰後ニ於ケル佛國輸出入噸量比較表 (單位千メートル噸)

輸 入	輸 出	大 正 二 年	大 正 十 年	大 正 十 一 年
四四、二〇〇	二二、〇七四	四〇、〇六二	一六、〇三五	五一、三六六
				二二、六一五

佛國戰前及大正十一年輸出入金額對照表 (單位百萬法)

輸 入	輸 出	大 正 二 年	大 正 十 一 年	比 較
八、四二一	六、八八〇	二二、九〇〇	二〇、六四二	增 一五、四七九
				增 一三、七六二

次ニ北米合衆國ニ於ケル大正十一年外國貿易狀況ヲ觀ルニ輸出三十八億一百餘萬弗輸入三十一億一千六百餘萬弗ノ差引輸出超過約七億一千五百萬弗ニシテ之ヲ大正十年ニ對比スレハ次表ノ示スカ如ク前者ハ六億五千三百二十五萬弗ヲ減少シ後者ハ約五億一千七百六十六萬弗ノ増加ヲ示シ輸出超過額ハ約十二億六千一百萬弗減少セリ

米國外國貿易累年比較表 (單位千弗)

輸 入	輸 出	大 正 九 年	大 正 十 年	大 正 十 一 年
八、二二八、〇一六	五、二七八、四八一	四、四八五、一二三	二、五〇九、〇二五	三、八三一、〇〇〇
	二、九四九、五三五	一、九七六、〇九七		三、一一六、〇〇〇
				七、一五、〇〇〇

右表ニ依レハ大正十一年ノ米國外國貿易ハ前年ニ引續キ不振ノ域ヲ脱スルヲ得サリシト云フノ外ナキモ輸出減少ノ程度ハ之ヲ大正十年ニ比較シテ著シク緩漫トナリタルコト輸入ハ前年ニ比シテ増加ヲ見タルコト等ハ以テ米國貿易界ノ前年ニ

比シ稍改善セラレタルヲ示スニ足ルヘク殊ニ一般貿易ノ趨勢ハ著シク安定ノ狀況ヲ呈シタルハ注目ニ値スルモノト云フコトヲ得ヘシ

米國ニ於ケル輸出入數量ノ比較ニ付テハ正確ナル計數ヲ徵スルノ資料ヲ缺クモ輸出ニ於テハ減少シ輸入ニ於テ激増ヲ見タルカ爲結局輸出入總額ニ於テハ前年ニ比シ四百萬噸以上ノ増加ヲ示シタルモノト推算シ得ヘシ

本年ニ於ケル米國ノ產業界ハ相當堅實ノ地歩ヲ辿リタルニ拘ラス輸出貨物ノ減少ヲ來シタルハ本年ニ於テハ昨年ニ於ケルカ如ク英國炭坑夫ノ同盟罷業ニ基キ多量ノ米國炭ノ輸出ヲ必要トスル如キ事情アラサリシコト及本年ノ米國炭坑夫ノ同盟罷工ハ米國炭ノ經常輸出ヲ妨ケタルコト甚大ナリシトニ依ルモノナルヘシ
 今本年ニ於ケル米國貿易狀況ノ一斑ヲ示スカ爲ニ左ノ數表ヲ掲クヘシ

北米合衆國穀物輸出額表 (單位千「アッシュェル」)

國別	一九二〇年—一九二一年	一九二一年—一九二二年
白	一九六	一九二
耳	一九六	一九二
義	一九六	一九二

米國炭國別輸出額表 (單位噸)

國別	一九二一年	一九二二年
佛	四〇六	三、六二三
伊	二八	二、二五〇
西	一一	二、四二五
丁	五、五三九	六、三一六
獨	一一、五六〇	三〇、五三〇
和	一一、七五三	二五、〇三二
諾	九三	一、二四七
瑞	七六五	六七九
加	五七、九八五	四四、七九五
英	一三、四九三	二七、八七三
玖	二、〇七二	二、八五〇
墨	一一、五九二	四、〇一三
其	五六四	九、二四八
計	一一九、〇五八	一六六、〇〇三

第一章 世界海運ノ概況 第二節 海運市況

國別	一九二一年	一九二二年
加 奈 陀	四、〇三五、〇一四	二、二九六、八三〇
其ノ他ノ諸國	一四一、二〇七	六八、三五七
計	四、一七六、二二一	二、三六五、一八七
佛 青 炭	六〇七、五三一	一一、〇一二
伊 太 蘭	一、五四九、四六〇	一二四、〇八三
和 國	三三四、〇〇〇	二、五三七
其ノ他ノ歐洲諸國	二、四三三、三九一	一三、九七二
加 奈 陀	一一、九六一、四〇五	九、六七五、三二〇
巴 拿 馬	二二二、八二九	一〇四、四五八
墨 西 哥	一七二、二一一	九一、〇五一
英 領 西 印 度	一〇六、五二五	九〇、五八六
英 領 西 印 度	五二四、五七二	四六三、八五八
其ノ他ノ西印度諸島	一〇〇、二五六	一〇三、九一八
亞 刺 然 丁	七五二、六三六	七八、九七一
伯 刺 然 丁	五二七、二二五	一五二、一三三
智 利	一五〇、八四四	四六、九一六
烏 圭 利 斯	八八、三九〇	五二、一一八
埃 及	四七六、二〇〇	二七、二二四
佛 領 阿 弗 利 加	一八二、八〇九	

米國北太平洋岸木材輸出額

國 別	一九二一年	一九二二年
加 州	九七八、五八三、一二九	一、五八〇、二五七、六一〇
ア ラ ス カ	二、七一、〇七九	四、八九七、四八一
大 西 洋 岸	二一一、四〇四、四八三	六六五、八四四、〇九〇
布 哇 群 島	五六、六一八、二九四	六六、三二〇、五四五
巴 拿 馬	五一八、二五六	一、八一五、四五四
比 律 賓 諸 島	一一、七〇八、四二〇	一、五二五、三五〇
計	二八二、八六〇、五三二	七四〇、四〇二、九二〇
濠 洲	六六、一五五、三七八	一五九、二六三、八四八
中 央 亞 米 利 加	一四〇、五六八	一、三二一、七四一
支 那	一三一、九一五、〇五六	一五四、三一七、七八三
埃 及 及 西 印 度 諸 島	二、七四五、〇八五	九、一八二、一二三
其ノ他ノ諸國	八、五六六、四〇〇	四、二六九、九五三
計	四六二、四五三	四三、九五〇
其ノ他ノ諸國	二〇、六五二、八二七	一一、〇八三、一一二

第一章 世界海運ノ概況 第二節 海運市況

印 度	一、七九六、五四〇	一、八四一、五七八
日 本	一〇、九二八、五〇九	一〇、四五六、六三〇
日 西	三七八、三八二、五一九	五九〇、九二一、六三七
墨 西哥	六、三六一、六三一	八、一七一、九七四
南 美 (東 海岸)	七、八二一、四八二	四、五四七、〇二二
南 美 (西 海岸)	五、一四二、一七〇	一六、八〇八、五三二
南 洲 (東 海岸)	一、四一四、五五七	七、三三八、五三二
南 洲 (西 海岸)	五三、二二九、〇八五	六二、四〇七、四六一
英 國 及 大 陸	二七、一五〇、八四一	五〇、六一一、五四六
計	七〇一、七四九、八二一	一、〇八一、四五九、三二三

又獨逸ニ於ケル本年ノ外國貿易總額ハ約六千七百四十三萬噸ニシテ前年ニ比シ改善ノ跡ヲ示シタルモ之ヲ戰前タル大正二年ノ一億四千六百五十四萬餘噸ニ對比セハ五割以上ノ減少ニ當リ同國外國貿易恢復ノ前途未タ遼遠ナルヲ認ムルヲ得ヘク白耳義ニ於テハ輸出數量ハ昨年ニ比シ幾分減少シタルモ輸入數量ハ激増ヲ見前年ノ一千七百五十萬噸ヨリ本年ニ至リテハ二千二百萬噸ニ達シタリ尙和蘭希臘チエツクスロバキヤ其ノ他ノ歐洲諸國ニ於テモ本年ノ外國貿易數量ハ大體ニ於テ前

年ヨリ増加ヲ示シタルカ如シ

英米佛其ノ他二三ノ主要貿易國ノ海外貿易狀況ハ叙上ノ如クニシテ之ニ依リ大正十一年ニ於ケル世界貿易界ノ大勢ヲ推知スルニ足ラムモ尙此等諸國以外ヲモ考慮ニ加ヘ一九一三年一九二一年及一九二二年ニ於ケル主要十九箇國ノ貿易額ヲ掲クレハ左ノ如シ

十九箇國海外貿易(輸出入合計セ)額表(單位千弗)

國 別	輸 出		入 貿 易 合 計	
	一九一三年	一九二一年	一九一三年	一九二一年
北 美 合 衆 國	四、二七六、六一四	六、九九四、一七九	七、〇一五、五七六	
加 拿 大	一、二〇〇、四二三	一、四四七、三六二	一、三五二、四六一	
伯 利 西 爾	六四五、三八三	四四五、八六二	四六九、五五一	
烏 爾 圭	一一二、九一五	一一三、二五三	九〇、四八三	
白 耳 義	一、五九六、三四〇	一、二八〇、〇七九	一、一四七、一二一	
芬 蘭	四二二、五四〇	五五五、一七六	五六七、五八七	
計	一七三、七四五	一五〇、五二二	一七三、九五〇	

佛蘭西	獨逸	和蘭	瑞典	瑞西	英王國	英領印度	日本	日領南洋羣島	新西蘭	埃阿邦	南阿邦	合計
二,九五三,一九九	四,九六六,三二七	二,八〇一,二二〇	四四五,九二一	六二二,五四六	六,八三〇,四〇一	一,三八一,五八一	六七八,九〇三	七四〇,九二八	二〇八,九四二	二九六,一七一	三二八,四四八	三〇,六一三,五四七
三,三六二,五〇三	一,九二〇,九七六	一,二一四,五九六	五三二,七二八	六九五,九八五	七,三〇一,三九九	一,三二〇,三四二	一,三八三,二八〇	九三九,八九二	三三六,一九八	三八六,五四九	二九九,〇三〇	三〇,六七九,九一一
三,五一六,一五六	二,三九〇,三二〇	一,二四九,三九一	六二四,〇九五	六六〇,九九一	八,〇九六,四二四	一,六六七,一二五	一,六八五,一八八	一,〇四六,三七一	三四五,〇九九	三六一,四三三	三〇九,四九〇	三二,七六九,〇一一

十九箇國ノ海外貿易總額ハ右表ノ如クナルカ更ニ之ヲ輸出入別ニ分ツトキハ左表ヲ得ヘシ

輸出入別十九箇國海外貿易額表(單位千弗)

國籍	輸		入		輸		出	
	一九一三年	一九二一年	一九二二年	一九一三年	一九二一年	一九二二年	一九一三年	一九二一年
北美合衆國	一,七三,五九六	二,五九,一四八	三,八四,〇五九	二,四八,〇二八	四,四九,〇二二	三,八二,五二六	三,八二,五二六	三,八二,五二六
加奈陀	六五九,〇〇四	七五,九七三	五八,三三一	四六,五二九	七二,五二〇	七二,五二〇	七二,五二〇	七二,五二〇
伯刺西爾	三三六,八六五	三三,三三七	一九四,七六四	三二,五二八	三三,三三七	三三,三三七	三三,三三七	三三,三三七
烏爾圭	三三,〇七六	五五,一〇三	三三,三二九	七,〇八元	四八,〇五〇	四八,〇五〇	四八,〇五〇	四八,〇五〇
白耳義	八九四,八六五	七四八,四四〇	六七,二五三	七〇,四七五	七〇,四七五	七〇,四七五	七〇,四七五	七〇,四七五
丁抹	三九,二三四	二九〇,九七八	三二,三三三	一九三,〇〇六	二六四,一九八	二六四,一九八	二六四,一九八	二六四,一九八
芬蘭	九五,六九	七七,三三三	七八,二〇三	七八,二〇三	七八,二〇三	七八,二〇三	七八,二〇三	七八,二〇三
佛蘭西	一,六五,三三七	一,七五,六三三	一,八八,〇〇〇	一,三七,八八三	一,六〇六,八七〇	一,六〇六,八七〇	一,六〇六,八七〇	一,六〇六,八七〇
獨逸	二,五三,一八五	一,〇三,六八四	一,四〇,四六六	二,四〇,一四一	一,六〇六,八七〇	一,六〇六,八七〇	一,六〇六,八七〇	一,六〇六,八七〇
和蘭	一,五八,八九七	七五,七六七	七〇,六一一	一,三三,三〇五	四〇六,八元	四〇六,八元	四〇六,八元	四〇六,八元
瑞典	三三,八七三	二八五,〇〇六	三〇,〇一〇	二二九,〇四九	三三,八七三	三三,八七三	三三,八七三	三三,八七三
瑞西	二五八,八八七	三九,〇〇三	四,一四,一七一	二六四,六九九	三三,八七三	三三,八七三	三三,八七三	三三,八七三
英王國	三,七四,〇四八	四,一八,七三三	四,四六,一〇〇	三,〇八九,三五五	三,一八,六六六	三,一八,六六六	三,一八,六六六	三,一八,六六六
英領印度	五八四,四六五	七九,六七三	七九,六七三	七九,六七三	五八四,四六五	五八四,四六五	五八四,四六五	五八四,四六五
日本	三三三,六三三	七八,八〇五	九三,九九九	三二五,二八一	六〇四,四七五	六〇四,四七五	六〇四,四七五	六〇四,四七五
日領南洋羣島	三〇,五七一	四三,七四四	五三,六六六	三六〇,三六七	四六,一七八	四六,一七八	四六,一七八	四六,一七八
新西蘭	一〇一,五七三	一六五,三七九	一五〇,八七一	二〇三,五〇六	一七〇,八八九	一七〇,八八九	一七〇,八八九	一七〇,八八九

埃	一七五、五五二	三二八、八七七	一八四、七三三	一六、六六〇	一六、七〇二
南	一七、四四二	一九、九八四	一〇一、四七六	一〇、九七七	一〇、〇八六
亞	一七、四四二	一九、九八四	一〇一、四七六	一〇、九七七	一〇、〇八六
聯	一七、四四二	一九、九八四	一〇一、四七六	一〇、九七七	一〇、〇八六
邦	一七、四四二	一九、九八四	一〇一、四七六	一〇、九七七	一〇、〇八六
及	一七、四四二	一九、九八四	一〇一、四七六	一〇、九七七	一〇、〇八六
合	一五、八四四、四七	一五、六〇七、四二	一七、〇〇三、〇五	一五、七九二、一〇	一五、〇〇一、五〇
計	一五、八四四、四七	一五、六〇七、四二	一七、〇〇三、〇五	一五、七九二、一〇	一五、〇〇一、五〇

叙上ノ如ク世界貿易ハ金額ヲ以テ比較スルトキハ一九二二年ニ於テハ前年及一九一三年ヨリ約二十億弗ノ増加ヲ示セルカ數量ヲ以テ輸出入額ヲ表示セルハ僅ニ數國ニ過キササルヲ以テ數量ノ比較ハ計數上正確ニ知ルコト困難ニ屬スルモ各國ニ於ケル物價指數ヲ考量セハ極メテ大體ハ推知スルニ難カラサル所ナルカ本年ハ各國一般ニ物價低落歩調ヲ辿リタルヲ以テ世界貿易ハ金額ノ増加ニ比シ數量ノ増加ハ極メテ僅少ナリシモノノ如ク尙之ヲ英國海運會議所ノ調査統計ニ徵スルニ世界海上貿易ノ數量ハ戰前ノ約三割減ニ當ルノ狀況ナルヲ以テ戰前ニ於ケル四億七千萬噸ヨリ推算スルトキハ本年ニ於ケル主要海運國ノ海上運送貨物ノ數量ハ約三億四千萬噸ニ過キササルモノト認ムルコトヲ得ヘシ然レトモ之ヲ前年ノ三億噸ニ比較スレハ約四千萬噸ノ増加ヲ示セルヲ以テ本年ニ於ケル海上貿易界ハ前年ニ比シ幾

分ノ進展ヲ遂ケタルハ明カナリト謂フコトヲ得ヘシ

第二 船腹供給狀況

船腹過剩ニ因ル海運界ノ不況ハ極度ニ本年ノ造船界ニ影響ヲ及ホシ昨年迄ハ好況時ヨリ契約持越ノ爲閑散中ニモ多少作業ヲ繼續シ得タルモ本年ニ至リテハ自國海運ノ復興ニ専念セル獨逸ヲ除キテハ各國共周歲不況裡ニ始終シ造船界ノ最不況時ヲ出現セシメタリ

叙上ノ如ク本年ニ於ケル世界造船界ハ不振ヲ極メタルヲ以テ本年世界各國ニ於テ進水シタル船舶ノ總噸數ハ二百四十六萬七千八百八十四噸ニ過キスシテ之ヲ前年ニ比スレハ百八十七萬餘噸減少シ大正八年ニ於ケル世界造船最高記録ヨリ減少スルコト實ニ四百六十七萬餘噸ニシテ戰前ニ於ケル最高記録タル大正二年ニ比スルモ尙八十六萬噸ノ減少ヲ示シ本年内ニ於ケル新造船ノ増加ハ多カラサルモ一方本年ニ於ケル喪失船舶ノ噸數ハ四十四萬七千七百五十六噸ニシテ前年ヨリ幾分減少ノ

狀ヲ示セルヲ以テ彼是相殺スルトキハ船腹ノ供給ハ尙相等増加ノ趨勢ヲ持續シ大正十一年六月ニ於ケル世界船舶總數ハ六千百三十四萬三千噸ニ達シ戰前ニ比シ一千五百九十三萬七千噸(約三割五分)ノ増加ヲ見ルニ至レリ左ニ之ヲ各國別ニ示サントス

世界船舶總噸數表 (總噸數百噸以上汽船及機船)

國別	比較増減(+)増(-)減	
	總數噸	百分率
英國	一九〇八九,〇〇〇(+)	一九二,〇〇〇
英屬領	二,五二六,〇〇〇(+)	八九四,〇〇〇
北米合衆國	二,六一五,〇〇〇(+)	一〇九一,〇〇〇
航洋船	一三,五七七,〇〇〇(+)	一,五五〇,〇〇〇
大湖航洋船	二,一五六,〇〇〇(+)	一〇五,〇〇〇
計	一五,七三三,〇〇〇(+)	一,四四五,〇〇〇
白耳	五七一,〇〇〇(+)	二三〇,〇〇〇
丁抹	九六三,〇〇〇(+)	一九三,〇〇〇
佛蘭逸西	一,九二二,〇〇〇	八四・一
獨逸	五,一三五,〇〇〇	六六・一
希臘	三〇八,〇〇〇	五二・三
希臘	八二一,〇〇〇	一九・九
伊太利	一,四三一,〇〇〇	八八・五
日本	一,七〇八,〇〇〇	一一・〇
和蘭	一,四七二,〇〇〇	七七・八
諸威	一,九五七,〇〇〇	二三・五
西班牙	八八四,〇〇〇	三七・四
瑞典	一,〇一五,〇〇〇	二・五
其他	一,七七八,〇〇〇	三七・〇
英本國以外合計	二六,五一四,〇〇〇	五九・四
總計	四五,四〇六,〇〇〇	三五・一

國別	比較増減(+)増(-)減	
	總數噸	百分率
佛蘭逸西	三,五三七,〇〇〇(+)	一,六一五,〇〇〇
獨逸	一,七八六,〇〇〇(+)	三,三四九,〇〇〇
希臘	四六九,〇〇〇(+)	一六一,〇〇〇
希臘	六五八,〇〇〇(+)	一六三,〇〇〇
伊太利	二,六九八,〇〇〇(+)	一,二六七,〇〇〇
日本	三,五八七,〇〇〇(+)	一,八七九,〇〇〇
和蘭	二,六一七,〇〇〇(+)	一,一四五,〇〇〇
諸威	二,四一八,〇〇〇(+)	四六一,〇〇〇
西班牙	一,二一五,〇〇〇(+)	三三一,〇〇〇
瑞典	一,〇四〇,〇〇〇(+)	二五,〇〇〇
其他	二,四三五,〇〇〇(+)	六五七,〇〇〇
英本國以外合計	四二,二五四,〇〇〇(+)	一五,七四〇,〇〇〇
總計	六一,三四三,〇〇〇(+)	一五,九三七,〇〇〇

世界船舶ノ總噸數表ハ右表ノ示ス如クナレトモ之等船舶ノ全部カ海外貿易ニ於ケル貨物運送ニ適スルモノニアラスシテ海上移動貨物ノ運搬ニ從事スルニ適シ從ツテ船腹ノ供給トシテ世界海運市場ニ影響ヲ及ホシ運賃市況ヲ左右スルニ足ルヘキモノハ右ノ船舶中ヨリ湖川ニノミ使用セラレル船舶木造船用途ノ特種貨物ニ局限

セラレタル油槽船等ヲ除外シタル航洋鐵鋼船ナルヘキコト言フ俟タサル所ナリ而シテ一九二二年六月末ニ於ケル世界航洋鐵鋼船汽船及機船總噸數ハ次表ノ示スカ如ク五千六百八十萬噸以上ニ達シ之ヲ戰前ニ比スレハ一千四百二十八萬八千噸(三割四步)ノ激増ヲ示セルモ叙上ノ理由ニ依リ船腹ノ需給關係ヲ考察スルカ爲ニハ右ノ中ヨリ油槽船ヲ除外シテ考量スル必要アルヲ以テ之カ計數ヲ調査スルニ左表ニ示スカ如ク大正十一年ニ於ケル世界油槽船ハ戰前ニ於ケル百四十七萬九千噸ヨリ五百五萬七千噸ニ増加シタルヲ以テ此ノ計數ヲ前記航洋鐵鋼船噸數ヨリ控除スルトキハ一般貿易ニ從事シ世界商船ノ實勢力ヲ形成スヘキ船腹ハ戰前ノ三千九百七十二萬噸ヨリ五千九十五萬餘噸トナリ約一千百萬噸(二割八分)以上ノ増加ヲ見タルコトトナルナリ

世界航洋鐵鋼船汽船及機船總噸數表

國名	一九一四年六月末	一九二二年六月末	一九一四年六月末ト一九二二年六月末ノ比較
英 本 國	一八、八七七、〇〇〇噸	一九、〇五三、〇〇〇噸	一七六、〇〇〇噸

世界油槽船隻數噸數增加表

年 別	隻 數	噸 數
一九一四年六月	三八五隻	一、四七九、〇〇〇噸
一九二二年六月	四二五隻	一、四七九、〇〇〇噸

國 名	一九一四年六月末	一九二二年六月末	噸 數
同 領	一、四〇七、〇〇〇	二、二〇一、〇〇〇	七九四、〇〇〇
米 國	一、八三七、〇〇〇	二、五〇六、〇〇〇	一〇、六六九、〇〇〇
澳 國	一、〇五二、〇〇〇	九四四、〇〇〇	一七六、〇〇〇
丁 國	七六八、〇〇〇	三、三〇三、〇〇〇	一、三八五、〇〇〇
佛 國	一、九一八、〇〇〇	一、七八三、〇〇〇	三、三一五、〇〇〇
獨 逸	五、〇九八、〇〇〇	六五三、〇〇〇	一六七、〇〇〇
希 臘	八二〇、〇〇〇	二、六一三、〇〇〇	一、一四二、〇〇〇
和 國	一、四七一、〇〇〇	二、六〇〇、〇〇〇	一、一七二、〇〇〇
伊 太	一、四二八、〇〇〇	三、三二五、〇〇〇	一、六八三、〇〇〇
日 本	一、六四二、〇〇〇	二、三三七、〇〇〇	四一四、〇〇〇
諾 威	一、九二二、〇〇〇	一、一八七、〇〇〇	三〇四、〇〇〇
西 牙	八八三、〇〇〇	九九六、〇〇〇	四、〇〇〇
瑞 典	九九二、〇〇〇	三、三〇一、〇〇〇	九一三、〇〇〇
其 他	二、三九八、〇〇〇	五六、八〇二、〇〇〇	一四、二八八、〇〇〇
合 計	四二、五一四、〇〇〇	五六、八〇二、〇〇〇	

一九二一年六月
一九二二年六月

八六一
九七七

三二
四、四一九、〇〇〇
五、〇五七、〇〇〇

然レ其船腹ノ需給關係ヲ調査シ以テ本年ニ於ケル海運界ノ概況ヲ考察スルガ爲ニハ右ノ計數ヲ以テハ未タ的確ナリト稱スルコトヲ得ス船舶ハ船齡ニ依リ又船舶ノ構造ニ依リ運航能率ニ至大ノ關係アルモノナルカ右ノ計數中ニハ船齡ノ多キカ爲又船舶構造上ノ欠陥アルニ依リ運航能率極度ニ低ク從ツテ實際海上運送ニ使用スルヲ得サルモノヲ包含シ居ルコトヲ認メサルヘカラス而シテ一九二二年六月末現在ニ於ケル船齡二十五年以上ノ老朽船ハ「ロイド」レヂスター」ノ報告ニ徴スルニ實ニ七百萬噸以上ニ達シ又米國船舶院所有船中戰時急造ノ結果技術上ノ欠陥ヲ有シ航洋船トシテ殆ント使用ニ堪ヘサルモノ約三百萬噸以上ニモ及フト稱セラルルノ狀況ナルヲ以テ正味航洋貿易ニ從事シ得ルモノトシテ世界海運市場ニ船腹ヲ供給スルニ足ルモノハ數字ヲ以テ正確ニ示スハ困難ナルモ戰前ト比較シ左シタル増加ナキモノト認メ得ルモノノ如シ

第三 船腹需要供給ノ關係

本年ニ於ケル世界產業貿易界ハ大體ニ於テ相當ノ改善ヲ見、歩一步回復ノ道程ヲ辿リタルモ貿易界ノ狀勢ハ未タ戰前ノ程度ニ及ハサルコト遙ニ遠クシテ海上移動貨物ノ數量モ既述ノ如ク戰前ニ比シ約三割ノ減少ヲ示シ從ツテ船腹ノ需要モ季節的又ハ局部的ニハ活況ヲ呈シタルコトナキニ非サリシモ猶戰前ニ比シ遙ニ減退シ居ルヲ知ルコトヲ得ヘシ之ニ反シ世界海運市場ニ於ケル船腹ノ供給ハ航洋貿易ニ從事シ得ル實勢力ノ見地ヨリ觀察スレハ叙上ノ如ク戰前ニ比シ寧ロ増加ノ趨勢ニ在リテ毫モ減少セルヲ認ムルヲ得サルノ狀況ナルヲ以テ茲ニ船腹需給ハ均衡ヲ失シ船腹過剩ニ因ル運賃、備船料ノ崩落ハ本年ノ海運界ヲシテ依然不振ノ域ヲ脱スルヲ得サラシメタルモノナリ

海運界不況ノ根本原因カ船腹需給ノ不均衡ニ在ルコトハ既ニ記述シタル所ニ依リ略々明カナリト思料セラルルカ更ニ船腹過剩ト相俟テ一層海運界ヲ悲境ニ導キ

タル原因ト認ムヘキモノアリ以下之ヲ略述センニ第一ニ船舶運航費ノ騰貴ハ船主ノ採算ヲ脅カスコト尠ナラス之カ節減ニ付テハ各國船主ノ苦心焦慮シタル所ニ屬シ其ノ結果各方面ニ亘リ多少ノ低下ヲ見タルコト疑ナキモ其ノ程度ハ微々タルモノニシテ到底所期ノ目的ヲ收ムルノ程度ニ達スルヲ得サリキ今之ヲ英國ノ實例ニ徴スルニ英國ノ海運會議所ハ本年中ニ於テ船舶運航費ノ遞減ニカヲ注キ各方面共相當ノ成功ヲ收メ又同國船主協會ハ船員ノ給料引下ヲ協定シテ運航費ノ節約ニ資シタルモ船員ノ給料ハ左表ニ示スカ如ク尙戰前ニ比シ遙ニ高位ニ在ルノミナラス船主ノ負擔トナルヘキ其ノ他ノ諸經費ノ大部分カ戰前ヨリ五割乃至十割高ノ狀況ナルニ現在ノ定期傭船料率ハ一九一三年ノ夫ニ比シ二割方ノ低率ヲ示セリ又生活費ノ騰貴ハ戰前ニ比シ七割乃至八割ナルニ拘ラス船渠労働者ノ賃銀ハ戰前ニ比シ約十三割ノ増加ヲ來シ且船用炭價モ概シテ漸落ノ步調ヲ辿リツツアリト雖モ之ヲ戰前ニ對比スルトキハ依然高額ノ騰貴率ヲ維持シ居ルコト次表ノ示ス如クナルヲ以テ彼此相綜合スルトキハ船主ノ苦境推知スルニ餘リアリト云フヲ得ヘシ

英國ニ於ケル船員給料表

職名	一九一四年ニ於ケル代表的給料		一九二二年ニ於ケル實行標準給料	
	片	日	片	日
一等機關士	一八	〇	二八	〇
二等機關士	一三	〇	二二	〇
三等機關士	一〇	〇	一七	〇
大工	七	五	一二	〇
水夫	六	七	一一	〇
火夫	五	五	一〇	〇
適任水夫	五	五	一〇	〇

世界主要港ニ於ケル船用炭價累年比較表

港名	炭質	受渡方法	一九一三年	一九二〇年(十一月)	一九二一年(十一月)	一九二二年(十一月)
新嘉坡	カーデイフ炭	甲板渡	四二、〇	一七五、〇	六一〇、〇	五〇〇、〇
坡士	カーデイフ炭	甲板渡	三二、六	一七五、〇	五一、六	四九、〇

第一章 世界海運ノ概況 第二節 海運市況

アエノスアイレス	カーティフ炭	噸	四三、〇	一九五、〇	六〇、〇	五〇、〇
シドニー	ドミニオン炭	噸	三、五〇	一四、二五	七、五〇	八、〇〇
紐育	クリールド炭	噸	三、二五	一五、五〇	七、五〇	八、〇〇
倫敦	北國炭	噸	一八、六	一一、六	七、五〇	八、〇〇
香港	最上日本塊炭	噸	二二、六	一一、六	六〇、〇	五四、九

三六

次ニ英米佛其ノ他ノ國ニ於テ自國ノ貿易海運等ノ維持發達ヲ期スル爲採用セル政策中國際貿易及海運ニ惡影響ヲ及ホセルモノアリ之カ爲貿易海運恢復ノ時機ヲ遲延セシメツアルハ疑ヲ容レサル事實ニ屬セリ就中米佛濠洲加奈陀等ニ於ケル船舶國有竝ニ國家ノ管理ノ繼續ハ動モスレハ海運市場ヲ攪亂スルノ結果ヲ惹起シ延ヒテ民間海運會社ヲシテ壓迫ヲ感セシムルニ至リ又米國濠洲等ノ關稅政策ハ他國ノ貿易ニ打撃ヲ與ヘテ貨物ノ自由ナル移動ヲ妨ケ且差別的待遇ヲ内容トスル米國補助法案ノ提出ハ他國ノ海運ヲ脅威セシメ市場ヲ一層惡化スルノ材料トナリタリ本年ニ於ケル海運界ハ船腹ノ過剩著シキモノアリタル外以上諸般ノ原因相錯綜シテ運賃備船料崩落ノ勢ヲ助長シタルヲ以テ世界ノ全繫船數ハ本年末ニ於テモ約

九百萬噸ヲ算スルノ情況ニシテ依然著シク緩和ノ跡ヲ示スニ至ラサリシカ之ヲ昨年末ノ一千萬噸ニ比スレハ漸減ノ趨勢ニアルハ次表ノ示スカ如クニシテ海運界極度ノ不振ノ聲高キニ拘ハラス此ノ如キ傾向ヲ示シタルハ既述ノ如ク本年ニ於ケル海上移動貨物數量ノ増加就中英國石炭輸出額ノ著シキ増加ニ基因スルモノト認ムルヲ得ヘク以テ本年ニ於ケル世界貿易界改善ノ一端ヲ窺フニ足ルヘシ

世界主要海運國ニ於ケル繫船調

國名	一九二一年十二月末	一九二二年六月末	一九二二年十二月末
北美合衆國	四、三一四、〇〇〇噸	三、九七八、〇〇〇噸	四、四一一、〇〇〇噸
船院	二一四、〇〇〇噸	二一四、〇〇〇噸	二一四、〇〇〇噸
船院油槽船	七八一、〇〇〇噸	五二三、〇〇〇噸	七〇三、〇〇〇噸
私船	一、九六一、〇〇〇噸	一、六六七、〇〇〇噸	一、〇一〇、〇〇〇噸
英王國	一、〇八五、〇〇〇噸	一、二〇〇、〇〇〇噸	七三〇、〇〇〇噸
佛蘭西	五八五、〇〇〇噸	五八五、〇〇〇噸	四七二、〇〇〇噸
伊太利	三二七、〇〇〇噸	三三〇、〇〇〇噸	三三〇、〇〇〇噸
和蘭			

第一章 世界海運ノ概況 第二節 海運市況

三七

諸國	瑞典	希臘	日本	義	耳	白	丁	西	計
威	二〇七,〇〇〇	二〇四,〇〇〇	一七〇,〇〇〇	二〇〇,〇〇〇	二七五,〇〇〇	一六一,〇〇〇	五三〇,〇〇〇	一〇,九三四,〇〇〇	一一二,〇〇〇
典	一一四,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇	七九,〇〇〇	二七五,〇〇〇	三三,〇〇〇	五三〇,〇〇〇	九,七四〇,〇〇〇		一一二,〇〇〇
本	一一六,〇〇〇	九九,〇〇〇	二七五,〇〇〇	五二〇,〇〇〇	八,九五五,四〇〇				一一六,〇〇〇
義	二七五,〇〇〇								二七五,〇〇〇
耳									三三,〇〇〇
白									五三〇,〇〇〇
丁									一〇,九三四,〇〇〇
西									九,七四〇,〇〇〇
計	五三〇,〇〇〇	二二四,〇〇〇	一一六,〇〇〇	九九,〇〇〇	二七五,〇〇〇	一六一,〇〇〇	五三〇,〇〇〇	一〇,九三四,〇〇〇	一一二,〇〇〇

右ニ述ヘタル世界繋船數ノ減少ト相俟ツテ本年ニ於ケル國際貿易ノ改善及之ニ伴フ船隻需給ノ關係ヲ示スニ足ルモノトシテハ各國港灣出入船舶ノ數ヲ舉クルコトヲ得ヘシ

先ツ英國ニ於テハ大正十一年中英本國各港ニ出入シタル船舶ノ數ハ噸數ニ於テ前年ニ比シ著シク増加シ戰前タル大正二年ノ數字ニ接近シツアルヲ示セルカ此ハ同國貿易界改善ノ反映ト目スルコトヲ得ヘク殊ニ出港船舶噸數ノ激増ハ同國石炭輸出貿易ノ活況ヲ物語ルモノト謂フヲ得ヘシ

各年別英國各港出入船舶噸數表 (單位千噸)

年度別	入 港 船 舶 (貨物積載)			出 港 船 舶 (貨物積載)		
	英國船	外國船	合 計	英國船	外國船	合 計
大正二年	三二,二九二	一六,七七二	四九,〇六四	四〇,一〇一	二七,七一九	六七,八二〇
大正十年	二五,五〇七	一〇,九八六	三六,四九三	二二,五二三	一一,一九三	三六,七二六
大正十一年	二八,四二二	一四,九〇四	四三,三二六	三六,八一五	二二,八六五	五九,六八〇

次ニ米國ニ於ケル本年ノ各港出入船舶ノ狀況ヲ見ルニ次表ノ如ク出入船舶共其噸數ニ於テ前年ヨリ相當増加シ同國產業界ノ順調ナル發展ノ跡ヲ示セリ

發航地別米國入港船舶噸數表

發航地	大 正 十 年			大 正 十 一 年		
	米 國 船	外 國 船	合 計	米 國 船	外 國 船	合 計
歐 洲	六,四五三,一八三	一四,九七二,八四四	二一,四二五,〇二七	五,九三二,九七三	一四,九〇六,三六四	二〇,八三九,三三七
北 米	二,八五一,〇九四	二,三五六,五二八	五,一四七,六二二	三,五六一,六三六	三,九八〇,〇九九	七,五三七,六三五
南 米	一,三三七,八九七	一,〇六一,八〇六	二,三九九,七〇三	一,〇六一,四五二	一,三三三,七五五	二,三四〇,二〇七
亞 細 亞	一,〇七六,〇五三	一,八七二,九六九	二,九四五,〇二二	一,八一一,五九二	二,四四五,〇三三	四,二六六,六二五
大 洋 洲	一,六三三,一三三	三,三〇七,七五七	四,九四〇,八九〇	一,五一一,一八七	二,九六一,六六一	四,四七二,八四八

第一章 世界海運ノ概況 第二節 海運市況

阿弗利加	三〇一、三六六	五六、〇三三	八九、四三八	一〇六、六四四	五二五、七〇〇	六三三、三六四
合計	三、一八四、七四四	三、一〇〇、九三三	三、三〇四、九七七	三、二七六、四八二	三、四三三、五三一	六五、一九一〇三

仕向地別米國出港船舶噸數表

仕向地	大正十年			大正十一年		
	米國船	外國船	合計	米國船	外國船	合計
歐洲	五、九八、三三二	一五、四四、〇四六	二一、四二、三七七	五、六七、二九七	一四、五七、二五三	二〇、二四、五五〇
北米	二、九〇、四六八	三三、元七、五九九	三四、三八、一三七	三、三五、四〇〇	一三、九九、五二六	三七、三四、〇二六
南米	一、〇八、四七七	一、四九、四三三	二、五七、八九九	一、二八、五九九	一、〇六、三三六	二、三四、八三五
亞細亞	九四二、四七三	一、九五、四二〇	二、九六、八九三	一、三〇、三六六	二、五〇、四一一	三、八二、八七七
太平洋	八三、九九七	五二、六七五	一三六、六七二	一一、五九九	六〇、二五〇	七二、八四九
阿弗利加	三九、一〇四	六二、六〇九	一〇一、七一三	一五、八七〇	二九、〇三九	四四、九〇九
合計	三〇、一八〇、八〇九	三三、四八四、三六一	六三、六六五、一七〇	三二、七九九、一九一	三三、〇八九、七四四	六五、八三八、九三五

更ニ佛國主要各港其ノ他歐洲ニ於ケル主要諸港ノ出入船舶狀況ヲ調査スルニ左表ノ如クニシテ前年ニ比シ其ノ噸數ニ於テ孰レモ多少増加セルハ同方面貿易界ノ幾分改善セラレツアルヲ示スモノト云フヲ得ヘシ

各年別佛國主要各港出入船舶噸數表 (單位千噸)

年 度 別	出 入 船 舶 噸 數
大正二年	五四、三二五
大正十年	四四、八六二
大正十一年	五七、四一九

各年別漢堡安土府、ロツテルダム出入船舶噸數表 (登噸噸數)

年 度 別	漢堡	安土府	ロツテルダム
大正二年	一四、二〇〇、〇〇〇	一一、七〇〇、〇〇〇	一三、〇〇〇、〇〇〇
大正十年	九、五七二、八二一	一一、〇三三、一二五	一〇、八七四、六二九
大正十一年	一三、〇〇五、〇八九	一二、七七五、九五五	一二、二六二、六九四

又蘇士及巴奈馬兩運河通過船舶數ノ消長ハ世界海運ノ盛衰及航路系統ノ變化ヲ推知セシムルニ足ルモノト稱セラルルカ其ノ各年別ニ於ケル通過船舶ノ増減ハ左表ノ如クニシテ巴奈馬運河ニ在リテハ其ノ開通以來逐年増加ノ趨勢ヲ持續シツツ

アリテ同運河通過貿易ハ健全ナル發達ノ跡ヲ示セルモ蘇士運河ニ在リテハ開戰以降一九一七年迄ハ通過船舶ハ漸減ノ趨勢ヲ辿リ一九一八年以來ハ漸ク恢復ノ氣運ニ向ヒタリト雖モ未タ戰前ノ狀態ニ復歸スルニ至ラサリシカ本年ハ通過船舶大ニ増加シ噸數ニ於テハ戰前ノ最高記録タル一九一二年ノ夫ヲ凌駕スルノ活況ヲ呈シタリ此ハ一般貿易界ノ改善獨逸船舶ノ活躍波斯油槽船ノ増加等ニ基因スルモノニシテ大體海運界ノ好轉ヲ物語ルモノト看做スコトヲ得ヘシト雖モ同運河通過ノ貨物噸數ハ次表ノ示ス如ク未タ戰前ノ量ニ達セサル狀況ナリ

(イ) 過去九年間巴奈馬運河通航船舶表

年次	隻數	純噸數
自一九一四年八月十五日	三五一	一、二八一、一一九
至同一年十二月卅一日	一、一四九	三、八七三、五二二
一九一一年	一、二二二	三、八三四、一一二
一九一〇年	一、九六〇	六、二二三、八三二
一九〇九年	二、〇七二	六、四一五、五二二

一九一一年	二、一三四	六、九一九、一四九
一九一〇年	二、八一四	一〇、三七八、二六五
一九〇九年	二、七八三	一一、四三五、八一
一九〇八年	二、九九七	一二、九九二、五七三

(ロ) 過去十一年間蘇士運河通航船舶表

年次	隻數	純噸數
一九一一年	五、三七三	二〇、二七五、一一〇
一九一〇年	五、〇八五	二〇、〇三三、八〇〇
一九〇九年	四、八〇一	一九、〇四九、四〇〇
一九〇八年	三、七〇八	一五、二六六、一〇〇
一九〇七年	三、一一〇	一二、八六二、四〇〇
一九〇六年	二、三五三	八、三六八、九〇〇
一九〇五年	二、五二二	九、二五一、六〇〇
一九〇四年	三、九八六	一六、〇一三、八〇〇
一九〇三年	四、〇〇九	一七、五七四、六〇〇
一九〇二年	三、九七五	一八、一一八、九〇〇
一九〇一年	四、三四五	二〇、七四三、二四五

蘇士運河通過貨物噸數調 (單位千噸)

年 度 別	南 行	北 行	總 計
一九一三年	一一,三二〇	一四,四五六	二五,七七六
一九二一年	六,五七六	一〇,九三三	一七,五〇九
一九二二年	八,一九二	一三,一六八	二一,三六〇

上記ノ如ク兩運河通過船舶數ノ消長ハ戰後ニ於ケル航路系統ノ變化ヲ反映スルモノニシテ戰前ニ於ケル世界ノ航權ハ英獨二國ニ依リ掌握セラレ從ツテ航路系統カ歐洲方面ニ集中セラレ居タリシカ戰争ニ因ル獨逸ノ失脚ト北米合衆國ノ擡頭ハ重要航路ノ中心ヲ歐米ニ方面ニ分屬セシムルニ至リシコトヲ示スモノト謂ハサルヘカラス

第二項 運賃及備船料

大正十一年ノ世界海運市況ヲ通觀スルニ前述ノ如キ各種ノ原因ニ基キ市況不振

ノ傾向ハ依然緩和ヲ見ルコトヲ得ヌ運賃備船料共漸落歩調ヲ辿リ其ノ標準率ト稱セララルモノハ辛フシテ船舶ノ運航費用ヲ償ヒ得ルノ程度ニ過キサレ状態ナリキ今英國海運會議所ノ調査統計ニ依リ右ノ傾向ヲ窺フニ大戰後世界不景氣ノ初期タル大正九年ヲ基準トシテ同年ニ於ケル運賃及定期備船料ノ平均指數ヲ一〇〇トスレハ本年ニ於テハ運賃ハ三〇備船料ハ二七ニ激落セルノ狀況ヲ示シ世界海運界ハ甚シキ悲境ニ沈淪シタルモ貨率ニ急激ナル變動ナカリシコト及最近數年ニ比シ寧ロ一定セル標準ヲ維持シタルコトハ大正十一年中ニ於ケル運賃市況ノ最モ一般的ナル特徴ナリトス

(一) 英國海運市場ニ於ケル最主要載貨タル石炭ニ就キ其ノ市況ヲ見ルニ北部佛蘭西、西班牙、地中海諸港ヨリ年頭好望ナル引合アリテ相當活況ヲ呈シ三四月頃ニ至リテハ「スカンデナヴィア」並ニ波羅の方面ヨリ冬季中其ノ在庫品ヲ消費シタル結果之カ補充ノ爲石炭需要ノ報屢々來リ船腹ノ需要加ハリ繫船モ就航スルニ至リタルモノアルト同時ニ貨率ノ騰貴ヲ見下半期ニ於テモ歐洲大陸及地中海方面ハ一般的ニ

相當ノ引合アリテ貨率手堅キ状態ヲ持續シタリ東洋方面ノ取引ハ常ノ如ク甚大ナラサリシモ本年ノ一定期間ニ於テ印度及其ノ他ノ東洋仕向地向出貨少ナカラス活況ヲ呈シ特ニ最初ノ四半期ニ於テ取引活潑ナリシカ其ノ後同地方ニ於テ英國炭ヨリ南亞弗利加「ニューサウスウエルズ」炭ヲ需要スル方有利ナリト思考スルニ至リシ爲英國炭ノ取引急ニ行詰リトナリ市況閑散裡ニ年ヲ送リタリ、本年ノ大部分ヲ通シ運賃ハ引續キ「カーデイン」ヨリ「カラチ」向二十志乃至二十二志孟買向二十二志乃至二十三志古倫母向二十一志乃至二十二志ヲ以テ保合ヒタルカ九月以降ニ至リテハ一般の相場ハ十六志乃至十七志ニ低下シタリ籲ツテ米國向取引ヲ見ルニ同國ニ於テハ四月炭坑夫ノ一大同盟罷業勃發シタルモ同國各種製造業者ハ累積セル貯藏炭ヲ有セルヲ以テ之カ爲ニ急激ノ苦痛ヲ蒙ルコトナク從ツテ直ニ英國炭ノ需要ノ喚起ヲ見ルニ至ラサリシカ五月ニ至リ罷業ノ影響漸ク現ハレ紐育向「ウエールズ」炭積取船ノ需要ヲ生シタルモ貨率ハ猶低クシテ最初ノ成約ハ噸當リ七志六片ヲ以テ爲サレタルカ其ノ後漸騰歩調ヲ辿リ七月末ニ於ケル一週間前後ハ相場引緊リ十六志ニ

到ルマテ高騰シタリ右ノ如キ貨率奔騰ノ後ヲ享ケ市場ハ手堅キ状態ニ落付キ約六週間十二志六片ノ平均貨率ヲ保合ヒタルモ九月ニ入り罷業ノ終熄ト共ニ注文ハ漸減シ貨率ハ低落シ始メ十月ニ至ル迄ハ八志六片ナリシカ年末ニ於テハ七志六片ヲ一般相場トセリ南米「プレート」河向出貨ハ合衆國ヨリノ供給制限ニ依リ手堅ク運賃ハ十三志乃至十四志ナリ元來本市場ハ復航穀物市場ノ見込ニ依リ又船積港ニ於テ船積遲延スルトキハ有利ナル復航市場ニ於ケル機ヲ失フコトヲ虞レ底荷ノミヲ積取リテ出航スル場合アルニ依リ船主ニ於テ幾分讓歩的契約ヲナスコトアレハ運賃ハ比較的低率ニシテ六月ニ於テハ最高十九志、最低十三志、平均十三志六片ナリ夏季及秋季數ヶ月中ハ穀物取引ハ殆ント行ハレスシテ石炭運賃ハ平價以上ヲ呼ヒタルモ其ノ後穀物積取船腹ニ對スル需要漸次急トナリタルニ依リ貨率ハ再度ノ低下ヲ見其ノ相場ハ戰前ノ夫レニ極メテ類似シ戰前一ケ年ノ平均貨率以下ヲ示セリ

(二) 北米市場ヲ見ルニ今春來活氣ヲ呈セルハ合衆國北大西洋岸ノ穀物取引ニシテ歐洲向運賃ハ百封度ニ付十五仙乃至二十仙ニ上リ相場極メテ堅カリシカ此等ノ積

荷ハ米國船又ハ定期船ノ奪取スル所トナリタルヲ以テ不定期船ノ需要ハ殆ントナシ「モントリオール」市場ハ四月ニ入りテヨリ取引少ク其ノ運賃モ「クオーター」三志三片ヨリ一志六片ニ下落シ不定期船ノ需要ハ皆無ナリシカ五月ニ入り運送取引ハ尠カラス恢復シ船腹ノ需要増加シ積荷モ大陸向百封度ニ付四志ニ騰貴セリ此ノ好況ニ誘ハレ船舶ノ來航スルモノ多ク六月ニ至リテ船腹過剩ヲ告ケ運賃漸落シ相場極メテ不況トナリヌ七月ニ於テハ合衆國加奈陀共ニ市場軟弱ナルヘキ氣配ヲ示シタルモ英國炭取引ノ増加ハヤカテ穀物歸荷取引ニ確實性ヲ與ヘタリ八月ニ入りテハ合衆國諸港及「モントリオール」ヨリ穀物ノ積出増加シ墨灣亦同様活況ヲ呈シタルモ船腹過剩ノ爲賃率ハ甚シキ低下ヲ示シ「モントリオール」ヨリ「ロツテルダム」向百封度十二仙米國北部積同シク十一仙墨灣ヨリ英本國又ハ大陸向「クオーター」三志九片ヲ以テ商談成立セリ九月ニ入ルヤ北米大陸ヨリ穀物輸送ニ對スル船腹ノ供給増加シ各方面共商況活潑トナリ殊ニ地中海諸港向ノ出貨多ク賃率上騰ヲ示シ「モントリオール」ヨリノ相場ハ二十二仙ニ騰貴セリ十月モ依然市況良好ニシテ賃率變動セ

サリシカ其後石炭及穀物ニ對スル陸上運送機關不十分トナリタルノミナラス石炭ノ輸送ニ對シ優先權ヲ與ヘラレタルニ因リ「モントリオール」港ヨリノ引合ハ多少引弛ミノ狀ヲ呈シタリ十一月ニ於テハ同港ヨリノ船積ハ相當アリタルモ季節ハ漸ク航行閉鎖期ニ近ツキタルニ反シ合衆國諸港ヨリノ需要増加シ賃率稍騰貴ヲ示シタルカ年末ニ至リテハ米穀市場モ甚シク緩漫ニシテ引合ハ一層不活潑トナレリ

籲ツテ北大平洋岸ノ海運取引ヲ見ルニ穀物取引ハ不況ニ初リ三月ニ入りテ漸ク積荷ノ出廻ヲ見英本國並大陸向運賃相場ハ三十七志六片乃至四十志ニ騰貴セシカ其後出貨抄々シカラス市況活氣ヲ失ヒタルモ十月ニ入ルヤ市場活況ヲ呈シ來リ相場上向ノ傾向ヲ示シタリ此好況ハ十一月ニ至ルマテ持續セラレタルモ十二月ニ於テハ取引再ヒ緩漫トナリ市況沈澁ノ狀ヲ呈スルニ至リヌ本年初頭ヨリ北大平洋諸港殊ニ加奈陀諸港ヨリ極東向木材ノ荷動アリ四月ニ入り一時頓挫セシカ五月ヨリ再ヒ頓調ニ向ヒタリ七月以降ハ市場一進一退ノ狀態ヲ持續シ初秋頃ヨリハ貨物ノ出廻リ漸ク旺盛トナリ賃率モ從ツテ擡頭シタルカ十一月ニ入りテヨリ市場再ヒ閑

散ニ歸セリ穀物木材ノ外北大平洋岸ヨリノ棉花ノ輸出ハ順調ノ成績ヲ示シタルモ此ノ方面ニハ日本船専ラ活躍シ多數ノ船腹ヲ提供シタル爲一般のニ好望ナル貸率ハ之ヲ期待スルコトヲ得サリシモ本年中相場ハ相當手堅キモノニシテ各季節ヲ通シテ左シタル變動ヲ見ルコトナカリキ

(三) リヴァブレート市場 穀物運送取引ハ地球上ノ各地ニ於ケル食料品ノ相關の過不足ニ依ルモノニシテ他ノ各種ノ通商以上天候狀況ニ依リ影響セラルル一九二一年ニ於ケル歐洲ノ旱魃ハ穀物供給ノ不足ヲ來シ從ツテ穀物ノ海上運送ノ増加ヲ來セリ然レトモ何レノ筋ノ取引ニモ常ニ財政的制限アリテ歐洲諸國ノ金融狀況ハ外國ヨリノ穀物ノ輸出ヲ抑止シタリ穀物取引ノ主要市場タル南米ブレート河市場ハ強調ヲ以テ初マリタルヲ以テ積取ノ機ヲ失フコトヲ虞レ空船又ハ底荷ノミニテ入港スル船舶多數ニ上リ散荷積取ニ汲々タル狀況ナリキ運賃率ハ比較的手堅キ氣配ヲ示シ英本國並歐洲大陸向直積二十六志三片乃至二十八志ノ相場ナリシカ四月中多數ノ商談成立スルト共ニ運賃ハ著々騰貴シ最高三十二志六片平均三十志トナレ

リ五月ニ入りテヨリ此景氣ニ煽ラレ船舶ハ空船ノ儘續々當地ニ來航セシカハ荷主ハ自由ニ之等ノ船舶ヲ選擇シ得ルニ至リ爲ニ貸率ハ小弛ミノ狀ヲ呈シテ最高三十志ニ下リ六月ニ入ルヤ相場更ニ軟調ヲ示シ平均二十五志トナリタリ七月ニ於テハ歐洲大陸ニ於ケル財政上ノ危機カ買手ノ意嚮ヲ殺キタル爲市場全然崩壞シ取引杜絶ノ狀ヲ呈シタルモ月末ニ及ヒ空船ノ儘「ブレート」河ニ向フ船舶漸ク減少シタルヲ以テ同方面ヨリノ積取ハ相當活氣ヲ帶ヒ來リ一時十八志乃至二十志ニ下落シタル運賃ハ二十三志乃至二十五志ノ範圍ニ上騰シタリ八月ニ至リテハ市場閑散ノ狀ヲ呈シ商談ノ成立ヲ見ルモノ極メテ少ク歐洲ニ於ケル金融狀況ハ事實ニ於テ同市場ノ取引ヲ阻止セシムルニ至リシカ此傾向ハ九月ニ入ルモ改善ヲ見ルコトヲ得ス直積十九志九月中積二十志ヲ以テ成約セラレタル兩個ノ商談ハ本年中ニ於ケル最低賃率ヲ示セルモノナリ月末ヨリ市況稍恢復ノ兆ヲ表ハシ來リ十月ニ入ルヤ同河輪出季節ハ盛ナル景況ヲ以テ開始セラレ賃率ハ急速ニ騰貴シ直積又ハ十一月積船腹ニ對シテハ容易ニ二十五志ヲ得ルノ狀ヲ示セリ十一月ニ於テハ船積セラルヘキ貨

物ノ數量ト在港又ハ來港ヲ豫定セラルル船腹トノ間ニ平衡宜シキヲ得タルヲ以テ運賃強調ヲ呈シ二十五志乃至二十七志九片ノ貨率ヲ以テ相當多數ノ備船行ハレ中ニハ三十一志三片ニ上レルモノモアリキ十二月初旬ニハ市場靜穩ナル氣配ニ落付キ船腹カ需要ニ對シ十分ナル程度ニ達ノタルヲ以テ一時備船減少シ貨率亦低落シ引續キ同市場ハ著シキ挫折ヲ蒙リタルモ月末ニ至リ景氣挽回ノ狀ヲ示シ來リ貨率再ヒ騰貴ヲ見タリ

(四) 東洋及濠州方面ニ於ケル穀物市場ヲ見ルニ濠州ノ取引ハ年頭來漸減ノ傾向アルモ英本國並大陸向相場ハ未タ四十六志三片ヲ下ラスシテ多量ノ船腹ノ需要アルニ反シ東洋市場ハ頗ル不況ニシテ同方面ノ船舶ハ蒐貨ニ苦ムノ狀況ナリシヲ以テ之ヲ濠洲ニ於ケル散荷積取ニ充テムトシ同地方ニ船腹ヲ振向クルモノ多ク從ツテ同方面ハ船腹蝟集スルノ結果ヲ來シタルカ爲ニ三月ニ入り市況急ニ不活潑トナリ一月中ハ運賃五十一志六片ヲ唱ヘタルニ反シ僅ニ四十八志九片(英本國大陸向)ヲ以テスラ商談シ得ルニ至リシカ其後船腹ノ減退ヲ見市況ハ漸ク回復シテ上向相場ト

ナリ五十志迄ノ引合アリタレトモ此ハ一時ノ現象ニシテ一般的傾向ハ寧ロ低率ニシテ積出貨物モ月ヲ經ルニ從ヒ少量トナリ偶々アリトスルモ運賃ハ四十一志三片乃至四十二志六片ニ過キス六月初旬ニ至リテハ積出貨物ハ殆ト皆無トナリ備船ノ航行スルモノ其ノ跡ヲ絶ツニ至レリ東洋市場ハ極メテ不況ニシテ唯僅ニ緬甸米並瓜哇糖ノ取引アルニ過キス緬甸米ハ本年頭來荷況漸ク恢復シ歐洲向噸當運賃二十六志六片乃至三十志ニシテ瓜哇糖取引ハ不況ニ初リシカ五月ニ入り噸當景氣付キ運賃モ英本國大陸向三十志ヲ以テ積取盛ニ行ハレ備船モ亦多ク需要サレツツ六月ヲ經過セリ下半期ニ於ケル始メノ三ヶ月ハ東洋濠洲兩方面共取引殆ント皆無ニシテ市場閑散ヲ極メタルモ十月ニ入りテ印度ハ穀物輸出ニ對スル制限ヲ除キタルヲ以テ同方面ニ於ケル穀物取引回復ノ見込ヲ生シタリ濠洲ハ新小麥積取ノ爲船腹ヲ需要シ西部濠洲ヨリ三十八志九片乃至四十志南部濠洲ヨリ四十志「シドニー」ヨリ四十三志九片ヲ以テ成約ヲ見タリ東洋方面モ亦取引恢復ノ緒ニ就キタルモノノ如ク十一月ニ於テハ船腹一時的不足ヲ告ケタル爲貨率ノ騰貴ヲ見孟買又ハ「カラチ」積英

本國又ハ大陸向二十七志ヲ以テ成約セラレタリ濠洲ノ貨率モ亦昂騰ヲ示シ南濠洲ヨリハ四十七志六片「シドニー」ヨリハ五十志ヲ唱ヘタリ十二月ニ入ルヤ濠洲市場ハ軟調ヲ呈シ貨率ハ四十三志九片ニ低下シタルモ孟買及「カラチ」ハ多少活況ヲ示シ貨率ハ前月末ノ標準ヲ保合ヒ居レリ瓜哇糖ハ七月八月ノ二ヶ月取引相當活況ヲ呈シ貨率騰貴シタルモ其後市場ハ沈靜ニ歸シタリ

(五) ビスケイ灣及地中海方面ハ全年ヲ通シ大體ニ於テ左シタル活況ヲ呈セス貨率ハ概シテ低位ヲ持續シタリ「ダニユープ」河方面ノ穀物市場ハ其季節ニ入ルト共ニ英本國向運賃十八志ヲ以テ開始セラレ三月ニ入り一時頓挫セシモ四月末ヨリ幾分回復シ「ダニユープ」積取「アントワープ」又「ロツテルタム」向ハ十六志ヲ示シタリ七月ニ於テハ爲替相場ノ亂調及羅馬尼政府ノ輸出取締ノ爲商況再ヒ不活潑トナリシカ月末ニ至リ多少好氣配ヲ示シ貨率ハ十八志六片ニ上レリ然レトモ羅馬尼政府カ容易ニ玉蜀黍輸出ニ關スル態度ヲ決定セサルカ爲取引ヲ阻止セラレ九月ニ入りテハ同政府カ穀物ニ輸出税ヲ課シタル結果一時市場ヲ險惡ナラシメタリ然レトモ幾程モナ

ク回復ノ氣配ヲ見セ西部歐洲向十七志六片乃至十八志ヲ以テ商談成立シタルモノアルモ右ノ貨率騰貴ハ緊急ナル穀物ノ需要土耳其古事件ノ紛糾ニ因ル海峡通過ノ不確實等ニ因ルモノト目セラレタリ

更ニ地中海諸港並西班牙諸港ニ於ケル鑛石及磷酸市場ヲ見ルニ貨物ノ積出ハ相當多量ニシテ五月ニ入り備船急増シタルモ地中海方面ハ空船過剩ノ爲貨率比較的低ク下半年期ニ至ルモ市況格別改善ヲ見スシテ一張一弛ノ状態ヲ持續シ大體ニ於テ不況裡ニ年ヲ送リタリ

今各航路ニ於ケル運賃市況ヲ概觀セムカ爲本年ニ於ケル各主要航路ノ最高及最低運賃ヲ示シ且之ヲ一九一四年ノ平均運賃ト對照スルニ左ノ如シ

大正十一年英國運賃變動表

(イ) 往 航

發航地	到 達 地	品 目	標準	最高運賃	最低運賃	十二月末運賃	一九一四年ニ於ル平均運賃
威 爾 斯 亞 歷 山 石 炭		噸		一七、〇片	一一、三片	本 一 片	一三、九片

發航地	到達地	品目	標準	最高運賃	最低運賃	十二月末運賃	一九一四年平均運賃
北米西海岸	又英王國、歐中海陸	小麥、大麥、石	噸	四四、九	三一、三	三七、六	三九、九
南米西海岸	同	硝石、石	噸	三八、九	二九、六	三五、〇	三八、九
同	又英王國、歐中海陸	硝石、石	噸	六、二五	四、二五	六、二五	六、七
同	又英王國、歐中海陸	硝石、石	噸	五、二	三、五	四、六	四、九
同	又英王國、歐中海陸	硝石、石	噸	二、〇	一、五	一、八	二、四
比律(澳洲)	又英王國、歐中海陸	雜貨	噸	三七、六	三一、六	三五、〇	三一、六
大連又ハ浦鹽	又英王國、歐中海陸	豆、小	噸	四〇、〇	三二、〇	三五、〇	三一、六
西貢	又英王國、歐中海陸	米	噸	三六、〇	二七、〇	三五、〇	二七、〇
瓜哇	又英王國、歐中海陸	砂糖	噸	三五、〇	二八、〇	三五、〇	二九、六

(ロ) 復航

同	新嘉坡	同	同	二、三	一、六	二、八	一、八
同	同	同	同	九、六	六、〇	一二、八	一、八
同	同	同	同	一、七	一、二	一、二	一、〇
同	同	同	同	一、八	一、四	一、四	一、〇
同	同	同	同	一、七	一、三	一、二	一、〇
同	同	同	同	一、九	一、三	一、三	一、〇
同	同	同	同	一、六	一、一	一、一	一、〇
同	同	同	同	一、六	一、一	一、一	一、〇
同	同	同	同	一、三	一、〇	一、〇	一、〇
同	同	同	同	七、三	三、〇	三、七	一、七
同	同	同	同	一、五	一、〇	一、四	一、〇
同	同	同	同	〇、〇	〇、〇	〇、〇	〇、〇

發航地	到達地	品目	標準	最高運賃	最低運賃	十二月末運賃	一九一四年平均運賃
同	同	同	同	一、八	一、四	一、九	一、四
同	同	同	同	二、八	一、九	二、三	一、五
同	同	同	同	一、七	一、一	一、一	一、〇
同	同	同	同	一、九	一、三	一、三	一、〇
同	同	同	同	一、六	一、一	一、一	一、〇
同	同	同	同	一、六	一、一	一、一	一、〇
同	同	同	同	一、三	一、〇	一、〇	一、〇
同	同	同	同	七、三	三、〇	三、七	一、七
同	同	同	同	一、五	一、〇	一、四	一、〇
同	同	同	同	〇、〇	〇、〇	〇、〇	〇、〇

月別	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月
仕向地	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月
(石) 坡西炭	噸上	五、四〇〇	五、五〇〇	六、〇〇〇	六、四〇〇	六、四〇〇	六、四〇〇	六、四〇〇	六、四〇〇	六、四〇〇	六、四〇〇	六、四〇〇
(石) ヲグアブ炭	噸上	三、三〇〇	三、三〇〇	三、三〇〇	三、三〇〇	三、三〇〇	三、三〇〇	三、三〇〇	三、三〇〇	三、三〇〇	三、三〇〇	三、三〇〇
(石) セント、ウインセント炭	噸上	六、〇〇〇	六、〇〇〇	六、〇〇〇	六、〇〇〇	六、〇〇〇	六、〇〇〇	六、〇〇〇	六、〇〇〇	六、〇〇〇	六、〇〇〇	六、〇〇〇

(ロ) 英國發運賃

月別	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月
仕向地	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月
(石) 坡西炭	噸上	五、五〇〇	五、五〇〇	六、〇〇〇	六、四〇〇	六、四〇〇	六、四〇〇	六、四〇〇	六、四〇〇	六、四〇〇	六、四〇〇
(石) ヲグアブ炭	噸上	三、三〇〇	三、三〇〇	三、三〇〇	三、三〇〇	三、三〇〇	三、三〇〇	三、三〇〇	三、三〇〇	三、三〇〇	三、三〇〇
(石) セント、ウインセント炭	噸上	六、〇〇〇	六、〇〇〇	六、〇〇〇	六、〇〇〇	六、〇〇〇	六、〇〇〇	六、〇〇〇	六、〇〇〇	六、〇〇〇	六、〇〇〇

轉シテ備船市況ヲ見ルニ歐洲貿易業者ノ大部分カ航海備船ニ依リ其ノ需要ヲ充シ得ルノ確信ヲ有シ且定期船ノ大多數カ十分ノ船腹ヲ提供シ之カ爲定期備船ノ必要ナカリシ爲カ本年ニ於テ成約アリタル定期備船ハ大部分米國及日本ノ備船者ニヨリナサレタル如キ狀況ニシテ本年ノ備船市況ハ一般的ニ不振ヲ極メ備船料續落ノ傾向ハ容易ニ緩和ヲ見ルニ至ラサリキ英國市場ニ於テハ合衆國西印度諸島間ニ對スルモノヲ除キテハ殆ント成約ヲ見ス本年初頭ニ於テ大西洋橫斷往復航海合衆國渡一弗合衆國西印度諸島間往復航海一弗十五仙ナリシモ月末ニ至リ市場稍活況ヲ呈シ十一月乃至十三ヶ月契約大西洋橫斷航海ニ對シテハ五志ヲ唱ヘ引續キ二月中旬ニ至ルマテ漸騰歩論ヲ辿リ合衆國西印度諸島間ノ航海ニ於テハ三千噸乃至四千噸級船舶ノ唱相場七志乃至八志ニ上騰シタルカ期間ハ一般的ニ一往復航海ヨリ三ヶ月ニ變更スル如キ短期間ノモノニシテ大型船ハ小型船ニ比シ割安料率ヲ示シ四月初旬ニ至ルマテ船舶需要ノ狀況ハ持續シタリキ尙南米往復航海五志ニテ數個ノ成約アリタリト傳ヘラル東洋方面ニ於テハ數隻ノ小型日本汽船カ「カムチャ

ツカ」及「オコツク」海航路用トシテ短期間約千五百噸型船舶ニ對シテハ約二十一志ニ上騰シタル料率ニテ成約セラレ小型船舶ニ對シテハ更ニ高率ヲ唱ヘラレタルカ尙日本政府ハ五千噸乃至六千噸型汽船數隻ヲ六ヶ月間重量噸當リ十志三片ニテ備船シタルヲ以テ一般航路向ノモノモ市況良好ノ傾向ヲ示シタリキ五月ニ入りテハ英國沿岸貿易ニ從事スル三千六百噸級ノ船舶ハ六ヶ月約六志三片ニシテ合衆國西印度諸島間ヲ航海セル右ト同型船舶ハ同期間ニ對シ約六片安ヲ示シタルモ斯克ノ如キ船舶ハ獨逸政府カ石炭輸入税ノ廢止ヲ利益ト認メタル結果同期間歐洲方面ニ於テモ十分ナル需要喚起セラレ繼續的航海備船及定期備船ノ成約ヲ見ルモノ多ク約三千五百噸級船舶ハ重量噸一噸當六志七片半、二千噸及二千五百噸級船舶ハ約七志三片通常三ヶ月乃至六ヶ月ノ期間ヲ以テ取極メラレ大型船ニシテ一般航路向ノモノハ之ヨリモ低率ヲ示シタリ次ノ三箇月間ハ料率下押ノ傾向持續セラレ偶然「レバント」灣ニ碇泊シ居タル二千噸乃至五千噸級ノ各種型汽船カ「スミルナ」カ土耳其ノ手中ニ歸シテ以來其ノ地ニ殘留セル悲慘ナル「キリスト」教徒ヲ運搬シ去ルカ爲ニ極メ

テ短期間ニ對シテモ一日五十磅ヲ得ルコト容易ナリシカ如キ特殊ノ場合ヲ除キ瑞典鐵石運搬用五千噸乃至六千噸級ノ船舶モ四志三片以下ニテ成約セラレ石炭取引ニ對シテモ三千噸乃至四千噸級船舶ノ備船料ハ僅ニ五志一片半乃至五志六片ニシテ合衆國西印度諸島間ニ使用セラルルモノハ之ヨリ僅ニ六片ノ高率ヲ示スニ過キサリキ東洋方面ニ於テ普通支拂ハレタル料率モ之ニ酷似シ三千噸乃至四千噸級船舶約四志十片半乃至五志七片半ニシテ大型船ハ歐洲及米國方面ニ於ケルヨリモ低率ヲ示シ四千噸乃至五千噸級船舶ハ重量噸當三志四片半乃至四志一片半重量噸五千噸以上ノ船舶ニシテ短期ノモノニテモ三志ヲ超エタルコトナシ、最後ノ二箇月間ニ於テハ重量噸六千噸乃至七千五百噸級汽船ノ備船取極ヲ報セラルルコト頻繁ナリシモ備船料ハ甚タ低ク極メテ短期間ニ對シテハ約三志六片、六ヶ月乃至十二ヶ月ニ對シテハ三志乃至三志三片ニシテ其ノ使用セラルル航路ハ常ニ東洋又ハ大太平洋方面ニ限ラルル狀況ニシテ市場未タ改善ヲ見ルニ至ラサリシカ料率ハ寧ろ歐洲ノ方良好ニシテ大型船スラ重量噸當三志十片半ニテ取極メラレタル例モアリ普通ノ

相場ハ約四志、特ニ優秀ナルカ又ハ手頃ナル汽船ノ場合ニハ料率稍高シ而シテ年末ニ於テハ大西洋橫斷航海四志六片乃至五志九ヶ月乃至十二ヶ月普通航海四志六片合衆國西印度諸島間五ヶ月乃至六ヶ月契約航海備船一弗十五仙乃至一弗八十五仙等ヲ示シ市況稍擡頭ノ氣配ヲ見セツツ年ヲ終レリ
大正十一年ニ於ケル備船市況ノ趨勢ハ大略叙上ノ如クナルカ英國「ボートオブトレードチャイナル」ニ據リ各月ニ於ケル重量噸一噸當平均定期備船料ヲ示セハ左ノ如シ

大正十一年各月別平均定期備船料表

月	別	備	船	料	月	別	備	船	料
一	月	五	志	〇片	一	月	四	片	四、九志
二	月	五	志	〇片	二	月	五	志	四、六志
三	月	五	志	〇片	三	月	六	志	四、四志
		三	〇				一		

七	八	九
月	月	月
四、三	四、三	四、三
十	十	十
一	一	二
月	月	月
四、三	四、四	四、四
〇、一	三〇	三〇

第三項 船價

本年ニ於ケル賣船市場ノ一ノ卓出セル特徴ハ船價カ一九一四年末ヨリ一九二〇年ニ至ル奔騰及其ノ後ノ激落ニ對シ殆ント不變ノ状態ヲ持續シタルコトナリ尤モ本年中ニ於テモ多少ノ變動ハ免レサリシト雖モ過去數年間ニ於ケル船價騰落ノ激シカリシニ比較セハ其ノ程度極メテ僅少ナルノ狀況ヲ示シタルヲ以テ今ヤ船價ハ茲ニ一先一時的安定ノ状態ニ達シタルモノノ如シ

本年ノ初期ニ於テハ新造又ハ新型ナル英國船ノ多數カ西班牙船主ニ賣渡サレ希臘ノ買手モ亦頃ノ新造船獲得ニ對シテハ熱心ナル競争者ナリシカ一方前年ニ於テ多數ノ船舶ヲ歐洲就中主トシテ英國船主ヨリ購入シタル日本ハ本年モ亦買氣ヲ

示シタリ叙上ノ如キ狀勢ナルニ依リ船價ハ漸次昂騰ノ氣配ヲ示シ昨年十二月末日ニ比スレハ三月末日ニ於テハ約一割、六月末日ニ於テハ約五分ノ騰貴ニシテ之カ一例ヲ示サムニ一九二〇年ノ建造ニ係ル重量噸七千噸ノ「アバラワ」號ハ昨年十一月一萬九千磅ニテ賣却セラレタルカ本年ニ入り一九〇四年ノ建造ニ係ル重量噸六千七百五十噸ノ「ケーブレット」號ハ五月中旬二萬三千磅ヲ以テ又同年建造セラレタル重量噸六千八百三十噸ノ「ノーマンプリンス」號ハ四月末二萬七千五百磅ヲ以テ賣買セラレタリ尙一九二一年ノ建造ニ係ル諾威船「アヌラウグハール」號ハ六月六萬三千磅ヲ以テ賣却セラレタルカ其ノ姉妹船ハ昨年十二月六萬磅ニテ賣買セラレタリ、本年初頭三ヶ月ニ於ケル顯著ナル事實ノ一ハ契約取消ノ爲英國造船業者ノ手持船トナリタルモノカ船臺上又ハ繫留中ノ儘再ヒ最初ノ契約者ニ賣却セラレタルコトニシテ遲速ノ差コソハアレ何時カハ賣却セラレルヘキ此等船舶ノ處分ハ一般的ニ市場ニ好影響ヲ與ヘタリト雖モ同時ニ此ノ事實ハ造船業者カ近キ將來ニ於テ船價昂騰ノ見込無キヲ觀破シ多少ノ損失ヲ犠牲ニスルモ船價ヲ切下ケテ之ヲ賣却

スルヲ得策ナリト思惟シタルヲ示スモノト云フヘシ一方船主側ニ於テモ其ノ所有船中既ニ不用トナリタルモノヲ生シ且通商上其ノ船舶ヲ再ヒ有利ニ使用シ得ルノ見込ナシト認メタルヲ以テ船舶解撤業者ニ之ヲ賣却セント努力シタルカ爲茲ニ船價ハ亂調ヲ呈スルニ至レリ解撤船舶ノ最モ大ナル需要者ハ獨逸ニシテ爲替相場ノ不利ナルニ拘ハラス他ノ如何ナル國ノ解體業者ヨリモ多數ノ古船ヲ購入シタリ今古船購入ノ爲メ獨逸人ニ依リ支拂ハレタル金額ノ多カリシコトノ一例ヲ舉ケンニ本年四月三十七百五十磅ニテ英國解體業者ニ賣却セラレタル「ザレイ」號カ五月ニ入り四千五百磅ヲ以テ獨逸人ニ轉賣セラレタル如キモノアリ下半年期ニ入ルヤ賣船市場ハ軟弱ノ兆ヲ呈シ西班牙及日本ハ全然買船ノ競争ヲ中止シ希臘モ亦貨幣價值下落ノ爲買船休止ノ傾向ヲ示シタリ是等ノ諸狀況ハ夏期ニ普通ナル一般ノ財界不況ト結合シテ市場ニ惡影響ヲ及ホシ船價ハ漸落歩調ヲ辿リ十月ニ二萬五千磅ヲ以テ賣却セラレタル一九〇五年建造重量噸七千噸ノ「ケイブカルソ」號ヲ四月二萬七千五百磅ニテ賣却セラレタル一九〇四年建造ニ係ル重量噸六千八百噸ノ「ノルマン

プリンス」號ニ比較セハ賣船價格ハ殆ント年初ノ夫ニ低落シタルコトヲ知ルヲ得ヘシ本期ニ於テハ船舶賣買上特筆ニ値スル如キモノナシト雖モ船主カ船體解撤ノ目的ヲ以テ其ノ所有船ノ賣却ヲ繼續シタルハ注意ヲ要スヘク其ノ隻數約四十隻十五萬噸ニ達セリ此ノ結果船主ハ其ノ老朽船ヲ處分スルノ機會ヲ捉フルコトヲ得造船業者ハ破壊中ナル古船ノ代船トシテ近キ將來ニ於テ新規造船ノ注文アルヘキヲ期待シ爲ニ市場稍好氣配ヲ示シタリ

年末ニ際シ造船ノ注文相當現出シタル爲市況多少引締リ一般ニ強氣ヲ呈シ來レルモ船價ハ容易ニ改善セララルニ拘ラス例ハ一九二一年ノ建造ニ係ル「ウインダ」一「ミリア」號ハ七月四萬七千五百磅ヲ以テ賣買セラレタルカ其ノ一姉妹船ハ十一月一割安ノ四萬二千五百磅ヲ以テ賣買セラレタリ尙一九一四年ノ建造ニ係ル八千噸ノ一「汽船」ハ昨年十二月五萬二千五百磅ヲ以テ賣却セラレタルカ本年末ニ至リ四萬二千五百磅ニテ賣物トナレル如キハ船價下落ノ狀況ヲ示ス一例ナリト謂フコトヲ得ヘシ然レトモ本年末ノ賣買船中ニモ價格相當昂キモノナキニ非ス即チ一九一

二年ノ建造ニ至ル重量噸八千六十噸ノ「サーランドキヤツスル」號ハ七月四萬二千五百磅ニテ賣買セラレタルカ一九一三年建造ニ係ル重量噸七千五百六十五噸ノ「アリアツドニーイリーネ」號カ十一月四萬五千磅ニテ賣却セラレタルカ如キハ其ノ一例ナリ

新造船ノ注文ハ前記ノ如ク年末ニ至リテ相當活況ヲ呈シタルカ爲ニ英國造船界ノ形勢ハ明ニ好轉ノ傾向ヲ帶ヒ來リタリト雖モ之ニ依リ造船取引カ全ク常態ニ復シタリト思考スルハ未タ早計ニ失スヘシ成約整ヒタル新造船ノ正確ナル價格ヲ知ルハ困難ナルモ造船業者カ極度マテ價格ヲ引下ケ居ル一事ノミハ確實ニシテ英國北東岸ノ一造船所ハ二千五百噸級ノ一層甲板船三隻ヲ重量噸一噸當十一磅十五志ニテ引受ケ他ノ造船所ニ於テハ輕吃水ニシテ相當ノ馬力並ニ設備ヲ有シ且深水槽ヲ有スル一層甲板長船橋樓型重量噸約七千噸ノ汽船ヲ噸當リ約八磅十五志ニテ引受ケタリトノ報導ノ如キハ右ノ事實ヲ裏書スルモノト認ムルヲ得ヘシ之等ノ價格ハ今日造船業者ノ引受ケ得ヘキ最低限度ヲ示セルモノニシテ到底造船業者ヲシテ

利益ヲ得セシムル底ノモノニアラサルヘク總テノ事情ヲ考慮ニ入ルルモ新造船ノ價格ハ之以下ニ低落セララルノ餘地ナキコトハ一般ニ豫測セララル所トス然レトモ現在ノ運賃市況ヨリ觀察セハ船價カ斯ノ如ク低廉ナルニ依リ初メテ運航費ヲ補償スルニ足ル現狀ナルヲ以テ船主ノ大部分ヲシテ新造船ノ注文ヲ發セシメムカ爲ニハ其ノ價格ハ尙一層之ヲ低下スルノ必要アルヘシ

本年ニ於ケル賣船市場ノ狀況ヲ月別ニ依リ示スカ爲ニ毎月ノ賣船中船齡十年以內重量噸數三千噸乃至四千噸内外及六千噸乃至八千噸内外ノ二種ニ就キ賣船價格代表的ナリト認メラルルモノヲ摘記セハ左ノ如シ

月別賣船價格表

月次	船名	國別	建造年	重量噸數	賣買價格	重量一噸當リ價格
一 月	アーネモリア	英	一九一八	七、八〇〇	一五五、〇〇〇	六、一二
	ウイグモリア	同	一九一六	七、八〇〇		
	タラモリア	同	一九一八	七、八〇〇		
	メインディブリツザ	同	一九二〇	四、一五〇	四〇、〇〇〇	九、一二
	アンケルシー	同	一九一七	八、〇〇〇	五九、〇〇〇	七、七
二 月						

ニ依リ建造費カ他國ニ比シ低廉ナリシ爲ナルカ年末ニ至ツテ材料價格及職工賃金ノ騰貴ニ依リ建造費モ他國ト同様ニ騰貴シ且同國海運界ノ狀況モ果シテ現狀維持ノ狀態永續スルヤ否ヤ疑問ナレハ現在ノ造船業ノ好況ハ一時的現象ニシテ近キ將來ニ於テ獨逸モ亦世界一般ノ商況ノ影響ヲ受クルニ至ル可キモノト觀測セララル

本年ニ於ケル各國造船業不況ノ主因ハ前年ヨリ引キ續キタル財界ノ不振ノ爲戰時並戰後急ニ増大シタル船腹ノ過剩トナリタルニ依ルハ勿論ナレトモ造船所職工賃金及材料價格ノ依然高率ナリシ事モ打擊ナリシカ本年末期ニ至ツテ海運狀況ノ改善先ツ英本國ニ其ノ徵候ヲ現ハシ續イテ各國ニ及フヘキ傾向認メラレ一方職工賃金モ漸次低下シツツアルヲ以テ稍安定ニ復セントスルカ如ク此ノ傾向ハ英國ニ於テ最モ顯著ニシテ本年末ニ至ツテ諸所ニ新註文ヲ受クルニ至リ一般ニハ未タ不安ノ域ヲ脱スル能ハサルモ不況ノ最底ハ既ニ通過シツツアルカ如シ

今「ロイド」協會ノ調査セル統計ニ依リ數字のニ本年世界ノ造船狀況ヲ見ルニ本年全世界ニ於ケル進水高ハ二百四十六萬七千八百四十四噸ニシテ前年ニ比シテ百八十七

萬四千五百九十五噸即約四割三分ノ減少ヲ示セリ之ヲ過去ノ最高記録タル一九一九年ノ七百十四萬五千四百九十九噸ニ比シテ四百六十七萬七千四百六十五噸即六割五分ノ減少トナリ大戰前ノ最高記録タル一九一三年ノ三百三十三萬二千八百八十二噸ニ比スルモ尙八十六萬五千七百九十八噸即約二割六分ノ減少ヲ示シ居レリ各國ニ於ケル進水高ニ付見ルモ獨逸ヲ除ク他ノ各國ハスヘテ昨年ヨリ減少ヲ示シ居ルモ其ノ詳細ハ尙後ニ之ヲ説クヘシ

本年各國進水高ヲ戰前ノ最高記録タル一九一三年及昨年即一九二一年ト比較スルニ左ノ如シ

國 別	一九一三年		一九二一年		一九二二年	
	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數
英 本 國	六八八	一、九一三、二五三	四二六	一、五三八、〇五二	二三五	一、〇三一、〇八一
英 屬 領	九一	四八、三三九	五四	一二九、六七五	三九	六二、七九二
合 衆 國	二〇五	二七六、四四八	一七三	一、〇〇六、四一三	五九	一一九、一三八
白 耳 義	五四	三〇、一八一	—	—	四	七、四九七

第一章 世界海運ノ概況 第三節 造船狀況

國別	三月末日現在	六月末日現在	九月末日現在	十二月末日現在
丁抹	三一	四〇、九三二	三七	二二
佛蘭	八九	一七六、〇九五	六五	六二
和蘭	九五	一〇四、二九六	二一〇、六六三	一八四、五〇九
伊太	三八	五〇、三五六	二二二、四〇二	一六三、一三二
日本	一五二	六四、六六四	一六四、七四八	一〇一、一七七
日威	七四	五〇、六三七	二二七、四二五	四二
西牙	一二	八、四八八	五一、四五八	四九
瑞典	二五	一八、五二四	六九、九一一	二
獨逸	一六二	四六五、二二六	五〇九、〇六四	一九五
埃地利	一七	六一、七五七	九二	四
其他ノ諸國	一七	四、七八六	一二八、六三〇	四五
合計	一、七五〇	三、三三二、八八二	一、三七七、九五一	八五二
英本國以外合計	一、〇六二	一、四一九、六一九	二、八〇三、六二七	一、四三六、〇〇三

次ニ本年ヲ四期ニ分チ各國ニ於ケル建造中ノ船舶ノ増減ノ狀勢ヲ見ルニ左ノ如

國別	三月末日現在	六月末日現在	九月末日現在	十二月末日現在
隻數				
總噸數				
隻數				
總噸數				
隻數				
總噸數				

國別	三月末日現在	六月末日現在	九月末日現在	十二月末日現在
英本國	四三七、二、二三五、九九八	三九〇、一、九一九、五〇四	三三二、一、六一七、〇四五	三一五、一、四六八、五六六
英屬領	三八	二四	一六	二一
米國	三一	一五〇、六二二	一四七、〇五六	一三九、四四八
白耳	七	一七、三二三	一四、八七二	四、八二〇
伯刺西	一	二、一七〇	二、一七〇	二
支那	七	八、一九〇	二、六五〇	二
丁抹	二六	六一、七三八	三九、九三〇	一九
佛蘭	六〇	二八六、二五五	一九七、〇六五	四三
獨逸	一	五三	四三	一〇九
丹麥	一	一	一	九
希臘	一	一	一	一
和蘭	一〇九	二二六、三一八	一七七、〇二四	六三
伊太	九六	二八五、六一七	二一〇、一一四	六五
日本	二六	一一五、五二二	九六、八九七	三〇
日威	三二	五三、四〇三	四四、五〇六	二八
荷蘭	一四	五、九八三	五、二九三	一一
西班牙	一三	五、四〇七	五〇、九一七	一六
瑞典	二八	四〇、四七五	四五、七四六	一八
エストニア	二〇	六、六六一	四、二七七	一三
フィンランド	九	六、四三九	六、四三九	七

第一章 世界海運ノ概況 第三節 造船狀況

英本國以外合計	五一八一、四四三、六二四	四七六一、三一五、二九六	四一〇一、〇八五、五一一	五〇〇一、四八五、七一九
合計	九五五三、六七九、六二二	八六六三、二三四、八〇〇	七四二二、七〇二、五五六	八一五二、九五四、二八五

由是觀之各國トモ建造中船舶ハ前年ヨリ引續キテ漸減シ大體ニ於テ造船界ノ狀況ヲ知ルニ足ルモ之等ノ數字中ニハ各國トモ工事ヲ中止セルモノ多數ヲ含メルヲ以テ之ニ依リテ仔細ニ其真相ヲ探知スルハ困難ナリトス
以下各國別ニ造船事業ノ概況ヲ記述スヘシ

一 英本國

本年ニ於ケル英國造船業ノ沈滯ハ嘗テ見サル處ニシテ其ノ前途亦甚絶望的ナリシモ年末ニ至ツテ稍恢復ノ見込現レツツアリト一般ニ觀察セラレタリ然レトモ前半期ニ於テハ工賃及材料價格依然高率ナルタメ造船業者ノ苦痛甚シク船臺上ノ船舶及艙裝中ノ船舶ニシテ建造費高價ナル爲註文者ニ於テモ使用不經濟ナル理由ニ依リ契約ヲ解除シ工事中止トナリシモノ鮮カラス年末ニ至ツテ大型客船及普通型

貨物船ノ註文數隻アリシハ外見稍好兆ト見ルヘキモ仔細ニ之ヲ觀ルトキハ必シモ樂觀ヲ許サス何トナレハ造船業者間ノ競争劇烈ニシテ其ノ契約價格ノ如キモ殆材料價格ト工賃ノミニ相當シ造船者側ノ利益ハ全然無ク或場合ニハ材料價格及工賃ニモ足ラサル有様ナルヲ以テ建造中ニ市況恢復セサル限り造船所側ノ損失ハ當然ニシテ最初契約ノ價格ニテ工事ヲ續クル事困難ニ陥ルハ明瞭ナリ「ロイド」協會ノ報告ニ依レハ本年年頭ニ於テハ建造中ノ船舶多數アルモ此ノ中ニハ工事中止ノモノ又罷業其他ノ事故ニ依ツテ工事延期トナリ居リシモノ多數ヲ含メルヲ以テ之ヲ以テ造船狀況ノ真相ヲ知ルハ困難ナリ六月發表ノ報告ニ依レハ建造中船舶ノ數ハ可成減少爲シ居ルモ尙事態ノ真相ヲ示スニ足ラス不況ノ程度ハ九月造船所側ト從業者側トノ代表者ノ會見ニ於テ前者ノ一代表カ英國ニ於ケル船臺中現在使用中ノモノハ僅其ノ二割五分ニ過キスト斷定セル事ニ依ツテ更ニ明瞭ニ知リ得ヘシ
本年前半期ニ於テハ新註文殆皆無ナリシカ七月ニ至リテ契約解除トナリ居リシ自然均載裝置ヲ有スル運炭船カ建造費ヨリ非常ナル廉價ヲ以テ市場ニ出テタルヲ

始メトシ次テ契約解除ノ大型船ノ取引始マリ久シカラスシテ市場ニハ契約解除ノ船舶ハ影ヲ失ヒ更ニ年末ニ於テ數隻ノ大型客船及貨物船ノ注文出テ各造船中心地トモ相當ノ仕事ヲ得ルニ至レリ造船業カ稍好況ニ向ヒ始メタル原因ハ一般ノ商業カ活氣ニ向ヒタルニ依ル事ハ勿論ナレトモ本年中初頭ヨリ問題タリシ職工賃金カ漸次低下シ又材料價格ノ低下セシ事モ亦主タル原因ナリ英國ニ於ケル造船職工賃金ノ一週平均ヲ示セハ左ノ如シ

			戦前(一週五十四時間)	一九二二年二月(週四十七時間)	一九二三年一月ノ豫定賃金
熟練工	四一志六片		七五志〇片	四八志六片	
中等工	二七志六片		六一志〇片	三九志一〇片	
未熟工	二三志六片		五七志〇片	三八志六片	

本年々頭ニ於ケル賃金數字中ニハ一週二十六志六片ノ戦時特別手當ヲ含ミ本年中ニ二回ニ之ヲ減額セルモノニシテ第一回ハ年頭ヨリ問題トナリ同盟罷業等小紛擾アリタル後五月八日二十志六片續テ五月十七日六月七日ニ各三志ノ減額行ハレ

タリ八月頃ヨリ第二回ノ減額問題トナリ十一月一日二十二日十二月十三日ノ三日ニ亘リ減額行ハレ尙續テ一九二二年一月三日ニ四回目ノ減額行ハルルコトニ決定シ右減額ハ各二志六片ツツニシテ合計十志ノ減額ナレハ之ニテ臨時手當ハ全部取去ラルヘキナリ此ノ減額ハ時間拂職工受負職工ニ平等ニ年齢二十一歳以上減額前ノ收入五十二志六片以上ノモノニ適用サレ其レ以下ノモノハ三十七志六片ノモノヲ無減額トシテ其ノ中間ハ收入ニ比例シテ減額セラレタリ之ニ依リ時間拂職工ノ給料ハ時間割ニテ計算スルトキハ戦前ニ比シ熟練職工ニハ三割三分中等職工ニハ六割五分未熟職工ニハ八割五分ノ増加ナレトモ一方生活費ハ平均八割ノ騰貴ヲ爲シ居ルヲ以テ右ノ減給ハ熟練職工ニ對シテ酷ニ失ストノ聲アリ而シテ一般ノ商況恢復トトモニ賃金モ亦騰貴ノ止ムヲ得サルニ至ルヘク生活費カ食糧品ノミナラス一般ニ低下セサル限リ賃金低下ノ現状ヲ以テ造船業ノ安定ヲ云々スルハ尙早ナルヘシ請負職工ハ戦時特別手當ノミナラス二月一日ヨリハ從來請負職工ノミ受有セシ標準造船完成期獎勵割増手當ヲモ減額セラレタルモ尙總收入ノ二「パーセント」乃

至十「バーセント」ノ手當有リ總收入八時間拂職工ニ比シテ五割乃至十割高トナル
 「ロイド」調査ニ依ルニ本年中英本國ニ於テ進水セル商船隻數ハ二百三十五隻總噸數百三萬千八十一噸ナリ内汽船二百八隻九十五萬五百十六噸機船十七隻七萬八千三百四十噸舢舨船十隻二千二百二十四噸ニシテ此等ノ船舶ハスヘテ鋼船ニテ帆船ハ一隻モ建造セラレス進水船舶ノ合計噸數ハ昨年ニ比シテ五十萬六千九百七十一噸ノ減少ニシテ全世界ノ進水總噸數ニ對シテ約四割ニ相當ス而シテ昨年ハ全世界ノ進水總噸數ニ對シ三割六分一九一三年ニハ五割八分ニ相當セリ本年中ニ進水シタル總噸數中七十六萬二千七百六十九噸ハ英國ニ國籍登記ヲ爲シ二十六萬八千三百十二噸即全英國進水噸數ノ二割六分ハ他國船主ノ註文ニ依リタルモノナリ外國註文船ノ割合ハ昨年ニ比シ稍減少セルモ戰前一九〇三年ヨリ一九一三年迄ノ平均二割二分強ニ比スレハ増加シ居レリ外國註文船ヲ國別ニ示セハ左ノ如シ

和	蘭	佛	蘭	西	英屬領
九七、六〇〇噸	佛	蘭	西	三三、〇九二噸	二六、七一五噸

其他ノ諸國 六七、一四八噸

本年中進水セル船舶中總噸數五千噸以上一萬噸未滿ノ船舶九十一隻一萬噸以上ノ船舶十七隻ナリ總噸數一萬五千噸以上ノ船舶ヲ列擧スレハ左ノ如シ

フランコニア	二〇、〇〇〇噸
コンテベルダ	一八、〇〇〇噸
ドリコ	一六、三〇〇噸
モンゴリア	一五、五五〇噸
ベシダム	一五、四三四噸
ポレンダム	一五、四三四噸

又一千噸以上ノ油槽船四十二隻二十六萬二千八百噸ニシテコノ中三十四隻約二十萬二千噸ハ「イツシャーウッド」式建造ニ係ルモノナリ此ノ他ニ「イツシャーウッド」式船舶一隻六千七百噸アリ其他本年進水船舶中ニハ海峽連絡船沿岸貿易船漁船港灣用其他特殊船舶アルモ五百噸以下ノ船舶ハ極メテ僅少ニシテ全船舶ノ一隻當噸

數ハ從來ヨリ増シ四千五百七十三噸若シ五百噸以下ノ船舶ヲ除外スル時ハ五千八百八十六噸トナル之ヲ過去數年ノ記録ト比較スルニ左ノ如シ

一九二一年	四、六〇二噸
一九二〇年	四、三八七噸
一九一九年	四、〇〇六噸
一九一八年	四、五九三噸
一九一七年	四、九九三噸

「タービン」船ハ五十隻四十四萬三千八百七十九噸ニシテ總噸數一萬二千噸以上ノ船舶ハ一雙ヲ除ク外ハ總テ「タービン」船ナリ「モーター」船ハ十七隻七萬八千三百四十一噸ニシテ中九隻ハ五千噸以上ニシテ最大ノモノハ九千五百噸ナリ

更ニ之ヲ地方別ニ見ルトキハ「グラスゴー」地方ノ二十七萬六千三百三十九噸ヲ最高トシ之ニ次キテ「ニューカッスル」二十四萬七千八百八十八噸「サンダーランド」十二萬六千七百十三噸「グリーノック」十二萬一千四百二十九噸「ベルファスト」八萬七千二百九十五噸

噸ニシテ之等ノ中昨年ニ比シテ最も減少セルハ「タイン」地方ニシテ十一萬四千二百五噸ヲ減少シ之ニ次キ「クライド」地方十一萬三千二百二十一噸「テーズ」九萬九千二百四十四噸「バロウ」四萬二千二百七十五噸ノ減少ヲ見ル

本年初頭ニ於テ英本國ニ於テ建造中ノ船舶ハ二百六十四萬三千九百九十九噸ニシテ一九一九年六月以降最減少セシ噸數ナリ之ヲ一九二一年三月末現在ノ三百七十九萬八千五百九十三噸ニ比スレハ百十五萬八千三百七十四噸ノ減少トナル本年ニ入りテヨリ建造中船舶ハ漸次減少シ本年十二月末日現在ニハ百四十六萬八千五百九十九噸ニシテ年頭ニ於ケルモノニ比シテ實ニ百十七萬七百二十噸ヲ減少シ一九二一年三月末日ト一九二二年十二月末日トヲ比較スレハ其ノ減少高ハ二百三十二萬九千九百九十四噸ニ達ス

斯ノ如ク英本國ニ於ケル建造中船舶ハ著シク減少シ居レトモ而モ尙右噸數ノ中ニハ目下建造工事中止ト認ムヘキ噸數約三十四萬八千噸ヲ含ムヲ以テ造船業ノ凋落更ニ甚シキモノアルヲ認メサル可カラサレト前述ノ如ク本年末ニ於テ新註文

増加シ其ノ總噸數約二十三萬一千噸ニ達シタルヲ見レハ造船界ニ於テ稍前途ノ光明ヲ認メ得ルモノト謂フヘシ

一一 英本國以外各國造船狀況

世界の商業不振ノ影響ハ英本國ニ於ケルト同様ニ各國ニ於テモ甚シキモノアリ進水船舶ノ減少著シク各國ニ依ツテ其ノ程度ヲ異ニスルモ概シテ一年ヲ通シテ不振ノ状態ニアリテ俄ニ恢復スヘキ兆見エサリキ英國ヲ除キ主要造船國ト稱スヘキハ北米合衆國獨逸和蘭日本佛蘭西伊太利等ニシテ之等諸國ヲ見ルニ米國ハ大戰中及大戰後造船業ハ驚クヘキ膨脹ヲ爲シタルニ對シ本年ハ又驚クヘキ減少ヲ爲シ其ノ發展カ一時的ノ現象ニシテ戰時施設トシテノ特殊ノ事情消滅スルトキハ忽チ戰前ノ水準マテ下リタルヲ見レハ持續的ノ經濟的基礎無キヤヲ疑ハシム和蘭ハ他ノ諸國ニ比シテ例外的ノ活動ヲ續ケ比較的良好ナル状態ヲ存シ且獨佛伊諸國ノ造船業カ直接間接政府ノ援助ニ負フ所アルニ對シ全ク自給獨立ニテ經營シ來リシ特色

ヲ有スコノ點ヨリ見レハ佛蘭西ニ於テハ政府ノ注文ニ依ルモノヲ除ケハ進水噸數甚タ僅少ナリ獨逸ニ於テハ數隻ノ大型船進水シタルト雖モ此等ノ造船ハ主トシテ政治的或ハ國家的ノ見地ヨリ生シタルモノニシテ經濟的ノ見地ヨリ見レハ此等ノ大型船ノ現時ニ於ケル運用上ノ實際的價値ハ疑問ナリトス「ロイド」協會ノ調査ニ依レハ英本國以外ノ諸國ニ於テ本年中ニ進水セル船舶ハ六百十七隻百四十三萬六千三噸其内汽船四百三十四隻百二十六萬五千六百五十六噸機船八十六隻十三萬二千百十六噸帆船及舢舨九十七隻三萬九千三百三十一噸ニシテ前年ニ比シテ百三十六萬七千六百二十四噸最高記録タル一九一九年ニ比シテ四百八萬八千四百噸ノ減少ナレトモ戰前ノ最高記録タル一九一三年ニ比スルトキハ尙三萬五千二百七十四噸ノ増加ヲ示シ居レリ次ニ之等諸國ニ於テ建造セラレシ船舶ノ船型ニ就キテ見ルニ

四〇〇〇噸以上	六〇〇〇噸	五六隻
六〇〇〇噸	八〇〇〇噸	四三隻
八〇〇〇噸	一〇〇〇〇噸	二一隻

一〇〇〇〇噸	二〇〇〇〇噸	八隻
二〇〇〇〇噸以上		二隻

右ノ中「ダンチツヒ」ニテ進水セル汽船「コロンバス」ノ總噸數三萬五千噸ヲ以テ最大トス

而シテ一千噸以上ノ「ギアードタービン」船ハ合計五十四隻總噸數三十三萬二千四百五噸ニテコノ中四千噸以上ノ船舶三十七隻一萬噸以上一萬五千噸未滿ノモノ四隻二萬噸ノモノ一隻アリ又「イツシャーク」式建造ノ船舶十八隻九萬六千六百噸ニテコノ中六隻四萬噸ハ油槽船ナリ油槽船ハ其他二十九隻九萬三千噸アルヲ以テ油槽船ノ合計ハ二十五隻十三萬三千噸ナリ「モーター」船ハ補助機關付帆船ヲ含ミテ八十六隻十三萬二千二百六十噸ニテ四千噸以上ノモノ十四隻アリ之ヲ國別ニスレバ獨逸七隻丁抹三隻瑞典三隻諾威一隻ニシテ最大ナルハ丁抹ニテ進水セル七千二百二十四噸及七千八百六十噸ノモノナリ木船ハ總噸數三萬四千四百五十四噸ニシテ前年ノ五萬二千九百九十三噸一九一八年ノ百十四萬五千五百八十二噸ニ比シ著シキ減少

ナリ鐵筋混凝土船ハ前年ノ八隻七千九百五十噸一九二〇年ノ十三隻二萬三千六百七噸ニ比シテ二隻四千五百噸ニ過キス帆船及艇船ハ合計九十七隻三萬九千三百一噸ニシテソノ中帆船ハ五十八隻一萬三千八百九十二噸ニ過キス其ノ最大ナルモノハ四百噸乃至五百噸ノモノ四隻ナリ獨逸佛蘭西和蘭北米合衆國伊太利日本ノ六國ノ本年進水高合計總噸數百一十一萬七千二百四噸ニシテ英本國ヲ除ク諸國ノ進水高合計總噸數ノ八割二分ニ相當ス
次ニ各國別ニ其ノ狀勢ヲ略述セントス

(一) 伊太利

伊太利ハ一九二二年中造船事業ノ不振最甚シカリシ國ノ一ナルヘシ同國ニ於テハ本年中ヲ通シテ政府ノ造船業救済策ニ就キテ論議セラレタルモ遂ニ何等具體的ノモノヲ見スシテ終リタリ一九二一年發布ノ第一回「ベロツチ」法規ハ特定ノ造船地ニ於テハ或ル程度迄ハ其ノ慘狀ヲ緩和シタルモ此ハ一時的ノモノナルヲ以テ同法

規ノ擴張及補助金制度ヲ要求スルモノ少カラサルノミナラス四月來政府ノ態度ノ緩漫ニ對スル非難ヲ生スルニ至レリ茲ニ於テ補助金制ノ設ケラレタル場合ニ建造サルヘキ船舶ノ型客船貨物船貨客船又ハ標準船等ノ各々ノ利害ニ關スル研究論議盛ニ行ハレ遂ニ政府委員ハ法規ノ草案及推薦スヘキ船型ニ就キテ發表スル所アリタリ之等ニ就テ見ル時ハ既ニ問題ハ解決セシ如キ感アリシモ本年末ニ至ル迄政府ハ此ノ計畫ヲ實行スルニ至ラス從ツテ造船所ノ閉鎖スルモノ相繼キ失業業者ノ數益々増加シテ伊太利造船業創始以來始メテ見ル苦境ニ陥リタリ

本年中ノ進水船舶ハ十萬一千七百七十七噸ニシテ前年ニ比シテ六萬三千五百七十一噸ノ減少ナリ進水船舶中ノ約六割五分ハ「トリエスト」地方ニテ進水セルモノナリ總噸數五千噸以上六千七百噸迄ノ船舶十四隻ニシテ油槽船ハ三隻一萬五千九百九十噸ナリ

十月末ニ「ムツソリ」氏ノ新政府成立以來造船業者ハ一樣ニ造船業ノ苦境カ既ニ手遅レトナラサル以前ニ何等カ確實ナル救濟策ノ講セラレン事ヲ期待シ補助金制

度ノ設定ヲ希望シツツアリタリ

(二) 佛蘭西

佛蘭西モ亦一九二一年ニ造船界ヲ襲ヒタル恐慌ノ繼續ノ爲終歲不況ノ域ヲ脫スル事能ハサリシカ同國ニ於テハ地方ニ依ツテ其ノ不況ノ程度ヲ異ニシ最モ悲惨ナリシハ「サンナゼール」地方ナリ而シテ一般ニ狀態ノ最モ不良ナリシハ二月前後ナリシ如ク當時不況ノ原因トシテ擧ケラレタルハ同國在籍船舶ノ増加ナリトス蓋シ戰時中獨逸潜水艦ノ被害ニ依ル船腹不足ヲ補充スル必要ニ迫ラレ造船能力ハ異狀ノ膨脹ヲナシタル爲戰後海運界ノ沈滯トトモニ之等ノ造船能力ノ大部分ヲ消化シ能ハサルニ至リシモノニシテ一九二二年年頭ニ佛蘭西國內ニ二十以上ノ大造船所アリ職工數七萬ニシテ一年間五十萬噸ノ建造能力ヲ有シタルモ此ノ能力ハ勿論現在ノ船腹要求ニ對シテハ過大ニ失シ如何ニシテ之等工場ヲ運用センカハ本年十二個月ヲ通シテ同國造船業者間ノ問題トナリシ所ナリ本年中ノ進水船舶總噸數ハ十八

萬四千五百九噸ニシテ前年ノ二十一萬六千六百六十三噸ニ比シ二萬六千五百五十四噸ノ減少ナレトモ戰前ノ最高記録タル一九〇二年以降ニ於テハ前年ニ次ク成績ナリ進水船舶中總噸數四千噸以上ノモノハ左ノ如シ

四、〇〇〇噸	六、〇〇〇噸	四隻
六、〇〇〇噸	一〇、〇〇〇噸	一一隻
一〇、〇〇〇噸		二隻

右ノ中「タービン」船ハ總噸數一萬三千八百噸ノモノ一隻外六隻五萬七千六百六十三噸アリ又油槽船ハ四隻二萬八千二百八十噸ナリトス戰後特ニ一九二〇年及一九二一年ニ於テ英佛海峡ノ大陸岸ハ英國ヨリ賃金ノ低廉ナル故ヲ以テ修繕業相當ニ發展シ英國船舶ノ修繕改造等スラモ多數佛蘭西和蘭獨逸ニ於テ行ハレタリシカ最近ニ至ツテ英國ニ於テモ修繕業者カ其ノ賃金ヲ經濟價格迄引下ケ得ルニ至リテ佛蘭西造船業者ノ財源タリシ修繕ノ仕事モ本年ハ殆ト皆無トナルニ至レリ

(三) 和 蘭

和蘭ニ於テハ伊太利佛蘭西ニ於ケル程甚シキ打撃ハ受ケサリシモ一般ノ不況ノ影響ヲ免レ能ハサリキ然レトモ本年初期ニ於テ進水噸數ノ少カリシハ寧ロー一九二一年ノ恐慌ノ影響ニ依ルモノト見ルヲ得本年一月ニ於ケル狀況ヲ前年一月ニ比スルトキハ明ニ劣リ居ルモ五月頃ヨリ恢復ヲ始メ後半期ハ著シク良好ナル状態ヲ續ケタリ概シテ本年ニ於テハ同國工業ハ一般ニ他國ニ比シテ良好ナル成績ヲ舉ケタル如シ勿論局部的ニハ打撃甚シカリシモノアリシハ免レサル所ニシテ其最甚シカリシハ同國北部ナル「グロニンゲン」地方ニテ數個所ノ工場ハ全然閉鎖ノ止ム無キニ至レリ蓋シ該地方ニ於テハ工場經營堅實ナラス多ク投機的ノ仕事ニ從事セル結果ナリト認メラル

和蘭ニ於ケル本年中ノ進水船舶ハ十六萬三千百三十三噸ニシテ前年ノ二十三萬二千四百二噸ニ比スレハ六萬九千噸ノ減少ナリ進水船舶ノ船型左ノ如シ

四、〇〇〇噸以上 八、〇〇〇噸未滿 一二隻
 八、〇〇〇噸 九、二〇〇噸 四隻

而シテ一千噸以上ノ船舶中十二隻總噸數七萬九千噸ハ「タービン」船ニシテ六千噸以上九千二百噸迄ノモノハ十隻ナリキ同國ノ造船事業カ比較的狀況宜シカリシハ主トシテ職工賃金低廉ニシテ從ツテ造船價格モ他國ニ比シテ低廉ナリシニ依ルカ如シ

(四) 「スカンヂナビア」諸國

「スカンヂナビア」諸國ハ他ノ歐洲諸國ト殆同様ノ狀態ニテ一九二一年ノ恐慌ハ本年ニ引續キテ本年初期ニ於テ數個所ノ造船所ハ註文杜絶ノ爲閉鎖スルニ至レリ諸國威瑞典丁抹及芬蘭ノ四國トモ殆同様ニ不況ナリシカ特ニ丁抹ハ甚シキモノアリシカ如シ近來獨逸造船業トノ競争モ獨逸工賃ノ騰貴ト「スカンヂナビア」諸國労働者ノ良好ナル狀態トニヨリ漸次緩和サレ國內ニ於テ大ナル註文ヲ見ルニ至レリ

諾威瑞典丁抹三ヶ國ニテ本年中進水セシ船舶ハ合計十三萬三千四百四十五噸ニ達スレトモ前年ニ比スレハ九萬一千噸ノ減少ニテ此ノ減少高ヲ國別ニ示セハ左ノ如シ

丁抹	三六、三二二噸
瑞典	三五、八七三噸
諾威	一九、〇六七噸

進水船舶中ノ主ナルモノハ丁抹ニテハ總噸數七千噸及七千二百二十五噸ノ「モーター」船各一隻瑞典ニテハ五千噸乃至五千六百三十噸ノ「モーター」船三隻諾威ニテハ四千九百二十噸ノ「モーター」船一隻アリ鋼船ニシテ内燃機關ヲ裝置セル船舶ハ合計總噸數五萬六千四百三十一噸ニシテ英本國以外ノ諸國ノ何レヨリモ大ナリトス

(五) 北米合衆國

本年ニ於ケル進水高ハ一八九八年以來始メテ見ル減少ニシテ數年前ノ進水高ニ

對シ驚クヘキ急速ナル減退ヲ示シ居レリ本年前半期ハ前年ノ後半期ヨリ繼續セル恐慌ノタメ新注文モ甚不振ナリシカ後半ハ漸次恢復ニ向ヒタリ然レトモ進水船舶及注文セラレタル船舶ノ多數ハ特殊型ノ船舶ナルヲ以テ數字ノミニ依ツテ造船業一般ノ狀況ヲ論スルハ當ラサレトモ米國ニ於テハ一般ニ造船業ノ近キ將來ニ對シテハ樂觀的ノ所說行ハレタルモノノ如シ修繕業モ充分ノ仕事無ク劇シキ競争ニ依リ修繕費ノ引下ケ行ハレタリ本年九月議會ヲ通過シタル新關稅法ハ米國船ニシテ修繕ノ全部ヲ外國ニテ爲シ又屬具品ヲ外國ニテ購入シタルモノニ對シテハ其ノ回航ニ必要ナル物品以外ノモノニ對シテ其ノ米國ニ於ケル價格ノ五割ノ課稅ヲ爲スコトトセルカ此ノ新稅法ニ依リテ米國造船業ヲ如何ナル程度マテ保護シ得ルカハ未知數ニ屬ス本年米國ニ於テ行ハレタル修繕ノ最大ナルモノハ「ニューボート」ニ「ロイド」協會ノ調査ニ依レハ本年中ノ進水噸數ハ十一萬九千三百三十八噸ニシテ實

ニ一八九七年来嘗テ無キ減少ヲ示シ前年ノ進水高ニ比スルモ約八十八萬噸ノ減少ニシテ最高記録タル一九一九年ノ進水高ノ約三分ニ過キス英本國以外諸國ノ進水高ノ約八分ナリ其ノ主ナルモノハ桑港ニテ進水セル約一萬二千噸ノ汽船及「カムデン」ニテ進水セル電氣推進油槽船「神威」一萬二百二十二噸等ナリ

(六) 英國屬領

英國海外屬領ニ於ケル造船業モ同様ノ不振ニシテ前年ニ比シ約半減セリ就中加奈陀最甚シク進水高一萬七千十二噸ニシテ前年ノ四分ノ一ニモ達セス濠洲ニ於テハ政府造船所ノ活動ニ依リテ僅ニ命脈ヲ保チ其ノ進水高ハ一萬四千九百九十八噸ナリ最モ進水高多カリシハ香港ニシテ四萬五千七百五十三噸ナリ之等各地進水船舶中主ナルモノハ加奈陀「オンタリオ州」「ボートアイサー」ニテ進水セル湖水船總噸數七千四百三噸ノモノ一隻香港ニテ進水セル五千八百噸ノ貨物船二隻八千三十噸ノ貨物船一隻ナリ

(七) 獨逸

獨逸ハ他國ト異ナル事情ノ下ニ特殊ノ活動ヲ爲シ他國ノ造船業カ甚シク不振ナリシニ反シ相當ノ好況ヲ持續シタルカ其ノ主因トスヘキハ戰後貨幣相場ノ下落甚シク此ノ際自國輸入貨物ハ出來得ル限り自國船ニテ運搬スヘキ必要ニ迫ラレ戰後激減セル船腹ヲ補充スルノ必要ヲ生シタル事ト建造費修繕費等カ他國ニ比シテ低廉ナル事トニ依ルヘシ一方通貨ノ崩落ニ依ツテ獨逸船ハ他國ニ對シテ低廉ナル運賃ヲ以テ競争シ得ルヲ以テ海運界モ亦活動ヲ爲シ現在ニ於テハ一隻ノ繫船スラ無ク船主ハ更ニ新船腹ヲ要スル有様ナルモ目下未タ獨逸船舶少キヲ以テ世界全體ノ貿易額ニ對シテハ極メテ小額ノ運送ヲナシ居ルニ過キス

本年中ニ進水シタル船舶數ニ關シテハ公ノ數字無ク正確ニ知リ難キモ「ロイド」協會ノ調査ニ依レハ進水船舶數百九十五隻總噸數五十七萬五千二百六十四噸「ダンテツヒ」ニテ進水セル八隻四萬九千四百三十五噸ヲ含ムニシテ前年ノ二百四十二隻五

十萬九千六十四噸ニ比スルトキハ隻數ニ於テ四十七隻減少シ總噸數ニ於テ六萬六千二百噸ヲ増加シ世界全體ノ進水高ニ對シテ前年ハ其ノ一割八分ニ過キサリシモ本年ハ其ノ約四割ニ達セリ一千噸以上ノ船舶ノミニ就キテ見ルニ左ノ如シ

「タービン」船	二一隻	一一三、五七六噸
「モーター」船	一二隻	四五、五一三噸
計	三三隻	一五九、〇八九噸
四、〇〇〇噸 <small>以上</small>	六、〇〇〇噸 <small>未滿</small>	二九隻
六、〇〇〇噸	一〇、〇〇〇噸	二〇隻
一〇、〇〇〇噸以上		五隻

進水船舶中ノ主ナルモノハ「ダンテツヒ」ニテ進水セル「コロンバス」總噸數三萬五千噸ノ他「ハンブルグ」ニテ進水セル「アントニオデルフィン」及「カッブノルト」總噸數各一萬四千噸及「アルベルトパリン」及「ドイツチランド」總噸數各二萬二千噸等ニシテ其ノ中「コロンバス」ハ本年中世界ニ於テ進水セル最大ノモノナリ又「モーター」船ノ建造盛ナ

ルハ注意スヘキ現象ナリ技術上ニ於テモ種々注意スヘキ發明試ミラレタリ鐵筋混
凝土船ハ他國ト同様ニ特殊ノ用途及小型ノモノ以外ニ使用セラレス

自國船及外國船ノ修繕モ亦相當ノ仕事トナリ多クノ獨逸古船ハ他國海運業ニ對
抗スル必要ヨリ修繕サレ又他國ヨリ買戻シタル船舶又新購入船舶ノ模様替エ等ノ
工事ハ多クノ仕事ヲ供給セリ其ノ他獨逸政府ヨリ賠償船トシテ佛蘭西伊太利希臘
ニ引渡スヘキ大型船及「モーター」船ノ註文數隻アリシ外他國船主ノ獨逸造船所ニ大
型船ノ注文ヲ發スルモノアリタリ小型船舶特ニ沿岸用船舶ノ建造ハ和蘭ト競争シ
テ之ニ打撃ヲ與フル事大ナルモノアリキ然レトモ現在獨逸海運ノ好況カ永續的ノ
モノナルヤ否ヤハ疑問ニシテ現在ノ如ク經濟界不安定ナル場合ニ於テ豫期シ難キ
モ一方材料職工賃金ノ騰貴甚シク一般ニ同國造船業ノ前途ハ悲觀サレツツアリ同
國造船業ノ他國造船業ニ對スル競争力ヲ見ルニ英貨一磅ニ對シ獨逸通貨ハ八百馬
克ヨリ三萬七千馬克ニ下落シ一方材料價格ハ六千馬克ヨリ三十八萬馬克ニ騰貴シ
職工賃金ハ妻帶者ニシテ二人ノ小兒ヲ有スルモノニ對シテ一時間十三、四馬克ヨリ

四百三十馬克ニ騰貴ナシ居レリ即材料約六十三倍半職工賃金約三十三倍從ツテ建
造費ハ大體五十二倍ニ騰貴シタルニ對シテ馬克相場四十六倍ノ下落トナル從ツテ
一年中ハ相當ニ競争力アリタルモ年末ニ於テハ漸次之ヲ失ヒツツアリ職工賃金及
材料價格ヲ他國ヨリ引下ケ他國ヨリ低廉ナル建造費ニテ注文ヲ受ケ得ル見込アラ
サル限り遠カラス獨逸モ亦世界一般ノ商業不振ノ影響ヲ受クルニ至ルハ明ナリ年
末ニ於テ尙低廉ナル工賃ニテ仕事ヲ爲シタルハ船體解撤作業ニシテ同作業ハ盛ニ
行ハレ屑鐵ノ需要モ亦大ナリキ英國ノ艦船ニシテ獨逸ニ於テ解撤セラレタルモノ
少カラス

第四節 海員ノ狀況

千九百二十年以來一般經濟界ノ變調ニ因ル各國貿易ノ減退ハ船荷ノ減少繫船ノ
増加運賃ノ下落ヲ招來シ海運界ヲ驅リテ萎靡沈滞ノ狀況ニ陥ラシメタルカ本年ニ
至リテモ猶依然トシテ回復ノ曙光ヲ認ムルコト能ハス此ヲ以テ諸國船主ハ一齊ニ

極度ノ緊縮方針ヲ採リ船員ノ方面ニ於テモ或ハ其ノ員數ヲ減シ或ハ給料減額ノ舉ニ出テタルカ物價ハ依然トシテ世界的ニ著キ下落ヲ見サル爲給料減額ノ結果ハ直チニ船員ノ生活難トナリ又乗組員減少ハ船員ノ失業問題ニ當面シ何レモ徹底的ノ實行ヲ見ルコト困難ナル事情ニ在リタルヲ以テ諸國船員ノ狀況ハ未タ決シテ安靜ト謂フ可カラサルナリ

今近時海員労働問題ノ中樞ヲ爲ス労働條件即チ給料労働時間等ニ關シ二三主要海運國ニ現ハレタル概況並ニ米國ニ於ケル船舶乗組員ニ關スル米國人化方針ヲ述ヘ將ニ以テ資スル處アラントス

一 給料問題

(一) 近時海運界ノ不況ハ各國船主ヲシテ諸般ノ方面ニ於テ何レモ緊縮方針ヲ取ルニ至ラシメ海員給料モ從テ漸次遞減ノ步調ヲ辿ルニ至レリ殊ニ歐洲大戰直後ヨリ千九百二十年夏季ノ海運界好況時代迄ニ船舶ノ大激増ヲ爲セル米國海運界ノ沈衰

ハ最モ注目ニ値シ繁船數ハ頗ル多ク船舶院所屬船ノミニテモ千三百隻ノ鋼船中僅カニ四百隻即チ三割ノ就航ヲ見ルノミ個人船舶所屬船舶ニ至リテハ大部分世界航路ヨリ退キ殆ント戰前ノ沿岸航行ニ復歸セルノ狀勢ナルカ故ニ船員ノ需要ハ甚タ緩漫ナルカ如シ

然ルニ一方海運界好況時代急激ニ増加シタル海員ハ之カ爲メニ失職スルモノ多ク從テ船舶士官ノ如キハ爭フテ乗船ヲ望ミ給料ノ多少ノ如キハ多ク之ヲ問フノ邊マナク英國ノ失業問題ニ對シテ靜謐ナルトハ大ニ趣キヲ異ニスルモノアリ斯ノ如キ需要供給ノ關係ハ運賃下落ノ現象ト相俟チテ米國船主ヲシテ遂ニ給料減額ノ舉ニ出テシメタリ即チ千九百二十一年十二月六日米國船主協會ハ一割五分乃至三割ノ給料減額ヲ爲シ一月十二日ヨリ之ヲ實施スルニ至レリ但此給料額ハ船舶ノ噸數及推進器ノ種類ニ依リテ之ヲ左ノ四階級ニ分カチ之ヲ基礎トシテ定メタルモノトス

級別	單暗車汽船		双暗車汽船	
	噸	數	噸	數
A	二萬一噸以上		一萬五千一噸以上	
B	七千五百一噸乃至二萬噸		五千五百一噸乃至一萬五千噸	
C	三千五百一噸乃至七千五百噸		二千五百一噸乃至五千五百噸	
D	三千五百噸以下		二千五百噸以下	

職別	新舊別		新舊別		新舊別		新舊別	
	新(弗)	舊(弗)	新(弗)	舊(弗)	新(弗)	舊(弗)	新(弗)	舊(弗)
一等運轉士及一等機關士	一七五	二〇五	一六五	二〇〇	一九五	一八五	一三〇	一五五
二等運轉士及二等機關士	一五〇	一八〇	一四〇	一七五	一七〇	一六〇	一一五	一三五
三等運轉士及三等機關士	一三五	一六〇	一二五	一五五	一五〇	一四五	九五	一一〇
四等運轉士及四等機關士	一二〇	一四〇	一	一五	一	一	一	一

然ルニ船舶院ノミハ此ノ率ニ從ハスシテ二月六日別ニ其ノ所屬船舶乘組員ノ爲メ高率ナル給料ヲ定メタリ斯ノ如ク米國ニ於テハ船舶院船主協會及其ノ他ノ船主ノ

異ナルニ依リ其ノ船員ノ給料亦高低アルヲ免カレス殊ニ船舶院所屬船舶船員ノ給料ノ比較的高率ナルハ他ノ船主ニ取り支障尠カラスト爲シ船員給料統一問題ハ近時漸ク高唱セラレルニ至レリ

然ルニ元來米國ノ船員給料ハ之ヲ他國ニ比照シ高率ニシテ現下ノ不況時ニ際シ他國トノ競争上不利ナリト雖モ更ニ之カ減額ヲ爲スハ國情ノ許ササルモノアルカ如ク勢ヒ船員數ノ調節ニ因リ經費ノ餘裕ヲ捻出セントシ爲メニ海員減員ノ聲一部ノ輿論トナレルカ如シ

(二) 船員給料額ハ船費中相當主要ナル地位ヲ占ムル爲メ互ニ勢力拮抗ノ間ニ立テル英米二國ハ從來一方之ヲ減スレハ他方之レニ倣フノ形勢ヲ馴致セリ然レトモ英國ノ船員給料率ハ米國ニ比シ低廉ニシテ競争上遙カニ有利ナル地位ヲ占メ來タレルカ偶々上述ノ如ク千九百二十二年一月一日米國カ船員給料ノ減額ヲ實行スルニ至ルヤ英國ニ於テモ既ニ客年十二月以來懸案タル船主側ノ海員給料引下案商議ノ爲メ國民海事委員會ヲ開キ本年一月二十五日左表ノ如キ議決ヲ見ルニ至レリ

給料引下率	普通船員	外航船、甲板、機關及事務部	一ヶ月	二磅減
		内航船、甲板、機關及事務部	一週	一〇志六片減
	高級船員	先任士官(三等以上ノ運轉士及機關士)	一ヶ月	一割以内減
		後任士官(四等以下ノ運轉士及機關士)	一ヶ月	約二割五分減
實行方法	内航船、普通船員、高級船員共		三月一日ヨリ	
	外航船、普通船員		三月一日ヨリ一磅一〇志	
	高級船員給料ノ引下率ハ普通船員ノ割合ニ準ス		五月一日ヨリ一〇志減	

而シテ昨年来各國ニ於テ海員給料引下ヲ行ハントスルヤ罷業其他ノ紛争所在ニ物發シ英米亦其ノ例ニ洩ルルコト能ハサリシカ本年ニ在リテハ英米共船主及海員側相互ノ友誼的了解ニ依リ尠クトモ表面上極メテ圓滿ニ解決セルカ如キハ蓋シ注目ニ値スヘシ

(三) 戰前ニ於テ英國ニ次クノ海運國タリシ獨逸モ歐洲大戰ニ慘敗シテヨリ所謂賠

償問題ノ桎梏ハ其ノ財政ヲシテ殆ント全ク破産状態ニ陥レシメタルニ拘ラス爾來各方面ニ於テ銳意努力ノ結果國力回復ノ兆顯ハレ其ノ海運ニ付テモ近時漸ク侮ルヘカラサルモノアルニ至レリ而シテ近來各國船主ノ經費節約ノ氣運ハ獨逸ニ於テ最モ極度ニ顯ハレ本年初頭ニ於テ船主及海員協定ノ上左表ノ如ク船員給料引下ノ決定ヲ見タリ

職名	獨	貨	米貨換算(一弗二百馬克換)
船長		三、三七五	一六、八七
甲板士		二、一〇〇	一〇、五〇
機關士		二、四七五	一二、三七
水夫		一、二〇〇	六、〇〇
石炭夫		九五五	四、七八

而シテ馬克相場下落ノ結果試ニ之ヲ米貨ニ換算スル時ハ右表ニ示スカ如ク實ニ極メテ少額ノ給料ナルニ拘ラス些ノ紛擾ノ跡ヲ見サルハ同國民カ隱忍自重以テ興國再生ノ理想ヲ遂行セントシテ極度ノ緊張裡ニ在ルノ一班ヲ想像スルニ難カラス

ト雖斯ノ如キ低率ノ給料ヲ以テシテハ到底船員及其ノ家族ノ生活ヲ保障シ得サル
ノミナラス延テ勞働能率ヲ減退セシムルノ虞アリ遂ニ八月十五日從來ノ率ヨリ約
倍額ノ増給トナリ九月一日第二次ノ増給ヲ經テ十二月一日更ニ第三次ノ増給ヲ見
ルニ至レリ然レトモ之ヲ他國ノ船員給料ト比較スル時ハ猶格段ノ距離アリト謂ハ
サル可カラス今左ニ獨逸海員給料ノ概要ヲ掲ケン

獨逸海員給料概表 (一九二二年十二月一日現在)

職務別	新		舊	
	新	舊	新	舊
一等運轉士	八一九九	四二〇〇	八一九九	四二〇〇
二等運轉士	一〇七三四	五五〇〇	一〇七三四	五五〇〇
一等水夫長及一等大工	五五一七〇	二六〇〇	五五一七〇	二六〇〇
船任水手	五二二九〇	一〇〇〇	五二二九〇	一〇〇〇
適任水夫	五〇七三〇	二六〇〇	五〇七三〇	二六〇〇
見習水夫	二三四三〇	一〇〇〇	二三四三〇	一〇〇〇
火見習水夫	一五四五〇	七八五	一五四五〇	七八五
火見習水夫	五〇七三〇	二六〇〇	五〇七三〇	二六〇〇

石炭	料理	食料	食料
炭夫	人	人	人
四六八六〇	二七〇〇乃至二八五〇	二七〇〇乃至二八五〇	二七〇〇乃至二八五〇
二四〇〇	一四〇〇乃至一五二五	一四〇〇乃至一五二五	一四〇〇乃至一五二五

尙以下參考ノ爲各國船員給料ニ關スル數表ヲ掲載スヘシ

(一) 英米諾獨ノ現行職務別船員給料表

職務別	國別			
	英	米	諾	獨
一等運轉士	二二、一五〇 <small>月</small>	一九五、〇〇 <small>月</small>	一三、四五	八一、九九 <small>月</small>
二等運轉士	一七、一七五	一七〇、〇〇	一三、四五	六三、九九 <small>月</small>
三等運轉士	一三、三〇〇	一五〇、〇〇	一三、四五	五六、六一 <small>月</small>
大工	一二、二五〇	一三〇、〇〇	一三、四五	五五、一七 <small>月</small>
水夫長	一一、一五〇	一〇〇、〇〇	一三、四五	五五、一七 <small>月</small>
適任水夫	一〇、〇〇〇	八〇、〇〇	一三、四五	五〇、七三 <small>月</small>
水夫	六、〇〇〇	五二、五〇	一三、四五	二三、四三 <small>月</small>

機關長	一等機關士	二等機關士	三等機關士	火夫長	油差	火夫	灰捲	石炭夫	司廚長	司廚	料理人	給仕
二八、一〇〇	二二、一〇〇	一七、〇〇〇	一三、〇〇〇	一〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇	一五、一五〇	一五、一五〇	一五、一五〇	一〇、一五〇
二八五、〇〇〇	一九五、〇〇〇	一七〇、〇〇〇	一五〇、〇〇〇	八〇、〇〇〇	七五、〇〇〇	七五、〇〇〇	六五、〇〇〇	六五、〇〇〇	八五、〇〇〇	八五、〇〇〇	六〇、〇〇〇	七〇、〇〇〇
一〇七、三〇〇	一〇七、三〇〇	七、八〇〇	六三、九〇〇	一三、二五〇	一三、二五〇	一三、二五〇	一三、二五〇	一三、二五〇	一三、二五〇	一三、二五〇	一三、二五〇	一三、二五〇
協議ニテ定ム	一〇七、三〇〇	七、八〇〇	六三、九〇〇	一三、二五〇	一三、二五〇	一三、二五〇	一三、二五〇	一三、二五〇	一三、二五〇	一三、二五〇	一三、二五〇	一三、二五〇

無線電信技士

一〇五、〇〇〇
二二九、〇〇〇

備考

- (一) 印ハ邦貨ニ換算セルモノナリ(四捨五入)
一圓—二五—四八仙—二、五〇〇馬克—一、四七八クローネ
- (二) 米國ハ一九二二年初頭ニ於テ免狀受有者ハ一割五分其ノ他ノ者ハ一割五分乃至三割ノ引下アリ依テ現在率ハ本表中ヨリ右割合チ差引キタルモノトス米國船舶院率ハ稍高率ナリ
- (三) 英國ハ五千噸乃至七千噸米國ハB級即チ五千五百噸乃至九千噸級ノ率ニヨルモノトス

(二) 米國船主協會船員給料表

級別	職務別	高級海員(月給)	新(弗)
A	一等運轉士一等機關士	二〇五、〇〇〇	一七五、〇〇〇
A	二等運轉士二等機關士	一八〇、〇〇〇	一五〇、〇〇〇
A	三等運轉士三等機關士	一六〇、〇〇〇	一三九、〇〇〇
A	四等運轉士四等機關士	一四〇、〇〇〇	一二〇、〇〇〇
A	一等運轉士一等機關士	一九五、〇〇〇乃至二〇〇、〇〇〇	一六五、〇〇〇
A	二等運轉士二等機關士	一七〇、〇〇〇乃至一七五、〇〇〇	一四〇、〇〇〇
B			

少食
年堂
給給
仕仕

六〇、〇〇
五五、〇〇

四〇、〇〇
三〇、〇〇

(三) 米國船主協會船員及船舶院船員給料比較表

職務別	船舶院	船主協會
船長	二七〇	二七五
一等士	一六五	一六五
二等士	一四五	一四〇
三等士	一三〇	一二五
大任	六五	七〇
適任	五五	四五、五〇
水長	四〇	三五
機關	二四〇	二五〇
二機關	一六五	一六五
三機關	一四五	一四〇
四機關	一三〇	一二五
甲板	七〇	七〇
油差	六五	五五

火炭	石炭	司理	料理	二料	食料	無線電
五七、五〇	五〇	一〇五	九〇	七〇	三五	九〇
五〇	四〇	一〇五	九〇	七〇	三五	九〇

備考 (一) 船主協會ノ表ハ一九二二年一月一日現在ニシテ船舶院ノ表ハ一九二二年二月六日現在ナリ

(二) 總噸數六千噸重量噸數約八千八百噸ノ船舶ニ適用ス

(四) 英國普通海員賃銀率變遷概表 (一九二二年度)

職務別	月別	一月乃至三月	四月乃至六月	七月乃至九月	十月乃至十二月
水夫	最高	13	12	11	11
	最低	10	10	10	10
長	最高	10	11	11	11
	最低	0	0	0	0
適任水夫	最高	12	11	11	11
	最低	10	10	10	10

給仕見習	火		夫	
	最	最	最	最
低	9	11	11	12
高	15	5	0	10
最	0	0	0	0
最	9	9	10	11
最	5	15	10	0
最	0	0	0	0
最	9	9	10	10
最	5	5	10	10
最	0	0	0	0
最	9	9	10	10
最	5	5	10	10
最	0	0	0	0

備考 右表ハ月給率ナリ

一一 勞働時間ノ問題

千九百二十年六月伊國「ゼノア」ニ開催セラレタル第二回國際勞働總會ニ提出セラレタル海上勞働時間ヲ大體陸上勞働ト同シク一日八時間一週四十八時間ニ制限スルノ條約案ハ各國代表者間ニ意見ノ一致ヲ見ス成立ニ至ラサリシト雖モ其ノ各國ニ及ホシタル反響ニ至リテハ輕視スヘカラサルモノアリ

米國ニ於テハ從來海上一日八時間港内九時間ナル船員勞働時間制實行セラレタルカ千九百二十一年五月一日以來船主協會及船舶院ハ此ノ制度ヲ撤去シ一日十二時間一週八十四時間制ヲ制定實施スルニ至レリ固ヨリ米國國際海員組合ニ於テハ

極力其ノ實現阻止ニ努メタルモ力及ハス引續キ撤廢運動ヲ繼續中ノモノノ如シ

佛國ハ從來八時間勞働制ヲ商船内ニ適用シ前述「ゼノア」勞働總會ニ於ケル本問題ノ提唱者ナリシカ外國商船ノ多數カ此ノ例ニ倣ハサル爲メ世界海運競争場裡ニ於テ劣敗者トナルノ虞アリ遂ニ九月十五日附官報ヲ以テ船内八時間勞働制ヲ撤廢シ此ニ更フルニ十二時間勞働制ヲ以テスル旨ノ新大統領令公布セララルニ至レリ佛國海員組合ハ之ヲ以テ制度ノ退化ト爲シ自衛上極力右大統領令ヲ否認スルノ形勢ヲ醸成セント努メ遂ニ馬耳塞其ノ他ノ港灣ニ於テ同盟罷業ヲ決行スルニ至レリ斯ノ如キ狀勢ナリシヲ以テ偶々臨時議會ニ際シテ下院ニ於テ該改正大統領令ニ對スル反對ノ聲相當ノ勢ヲ加ヘ連日討議ヲ行ヒタルカ採決ノ結果ハ大統領令ノ是認トナリ船員側ノ敗北ニ歸シタルヲ以テ船員ハ潔ク無條件ニテ復業ノ態度ヲ採リ問題ヲ解決シタリ

尙伊太利ハ勞働契約ニ依リ又濠洲及ヒ「ニュージランド」ハ仲裁決定ニ依リ一週四十八時間勞働ノ制度ヲ採リ依然實行中ナルカ如シ

顧フニ勞働時間ヲ短縮シテ而モ勞働能率ヲ低下セシメサラントセハ技術ノ進歩
勞働組織ノ改善等ニ加フルニ勞働者ノ精神的緊張ヲ要スヘク特ニ國際競争ニ曝露
セル海上勞働ニ在リテハ其ノ實現一層ノ困難ヲ加フルヲ想見セスンハアラサルナ
リ

三 米國船舶乘組員ノ米國人化方針

近時米國ハ米國船舶ノ乘組員ヲ組織スルニ米國人ヲ以テスルノ方針ニ進ミ就中
船舶院所屬船舶ニ於テ然リトス今試ミニ千九百二十二年六月三十日ヲ終期トスル
會計年度ニ於ケル國有船舶ノ乘組員數ヲ見ルニ高級船員及ヒ普通海員ヲ合セ八萬
四千七百八十二人ニシテ其ノ中米國人數九割二分ヲ占メ前會計年度ニ比シ實ニ二
割三分強ヲ増加シタリ而シテ此ノ如キハ實ニ未曾有ノ成績ニシテ以テ米國ノ新政
策カ漸次實現シツツアルヲ察スルニ難カラサルナリ

第二章 本邦海運ノ概況

第一節 總說

本年ニ於ケル本邦海運界ハ昨年ニ比シ幾分好況ヲ呈シタル觀ナキニアラサリシ
ト雖モ戰後ノ反動ハ依然尙過マスシテ未タ堅實ナル回復ノ曙光ヲ示スニ至ラサリ
キ惟フニ海運界ノ振否ハ世界經濟界ノ狀勢ニ依リ左右セラルルモノナルヤ言ヲ俟
タス歐洲經濟界復興問題解決ノ鍵鑰タル獨逸賠償問題對露問題米歐間貸借問題等
ハ本年ニ入りテモ依然解決ノ機運ニ向ハサリシノミナラス歐洲政局ノ紛糾各種產
業紛議ノ簇出等ハ世界經濟界ノ恢復ヲ妨ケタルコト尠少ナラサリシヲ以テ本年ニ
於ケル世界財界ハ未タ安定ノ域ニ達スルコトヲ得スシテ纔ニ改善ノ緒ニツキタリ
ト認メ得ルニ過キサリキ從テ國際取引亦活況ヲ呈スルニ至ラス載貨ノ減少運賃備
船料ノ崩落ヲ來シ世界海運界ハ依然不振ノ域ニ沈淪スルニ過キサリキ
翻ツテ本邦財界ノ狀況ヲ見ルニ本年ニ於テモ未タ著シキ改善ノ實ヲ舉グルコト

ヲ得スシテ依然不況裡ニ推移シ産業ノ萎靡對外貿易ノ不振ハ更ニ緩和ヲ見ルニ至ラサリキ内外財界ノ狀勢叙上ノ如クナリシヲ以テ本邦海運界ハ時ニ依リ又場所ニ依リ多少活況ヲ呈シタルコトナキニアラサリシト雖モ世界的ノ船腹消化難ノ爲長ク好況ヲ維持スルコトヲ得スシテ大體ニ於テ内外航路共不振ヲ極ムルノ狀況ナリキ

事態此ノ如キヲ以テ我邦船舶會社ハ極力不況切抜策ニ腐心シ航路同盟ノ復舊又ハ形成或ハ共同計算ノ實行等ニ依リ無謀ナル運賃競争ヲ回避シ以テ内外船主間ニ於ケル協調提携ノ實ヲ擧ケンコトニ努メタル結果重要ナル内外諸航路ニ亘リテ此ノ計畫ノ實現ヲ見運賃ノ低落ヲ阻止シ運賃ノ變動ニ因ル荷主ノ不安ヲ除去スルニ與リテ力アリキ加之日本船主協會ハ現下ノ不況ニ善處シテ本邦海運ノ維持發展ヲ圖ランカタメニ繋船同盟炭價調節等幾多ノ問題ヲ論議シタルモ何等實效アル決定ヲ得ルニ至ラスシテ止ミタリ然レトモ船主協會ノ此ノ企圖ハ不況對策ニ關スル本邦船主ノ眞劍ナル研究ト自覺ヲ喚起シ船主間ノ協調ヲ促進シタル效果アリシハ

認メサルヲ得サル所ナリ

本年ニ於ケル本邦海運ニ關シ特筆ニ値スヘキハ本邦對外貿易ノ主要幹線タル北大平洋航路ノ狀況ナリトス本航路ノ航權確保ハ我國通商貿易ノ進展上緊切缺クヘカラサルモノナルヲ以テ本航路ノ施設經營ニ關シテハ朝野共ニ注意ヲ怠ラサル所ナルカ近時本航路ニ就航セル英米兩國ノ快速優秀船ノ爲本邦船舶ハ漸次壓迫ヲ蒙リ我國特産物タル生絲茶ハ固ヨリ其ノ他ノ一般貨物並ニ旅客モ逐月此等外國優秀船ノ爲ニ奪取セラルル所トナリ形勢日ニ非ナラントスルノ狀況ナルハ看過シ能ハサル所ニシテ本邦ニ於テモ優秀船ヲ建造運航スル必要アリトノ論議漸ク朝野ニ喧シキニ至レリ

第二節 主要航路ノ概況

第一 歐洲航路

本航路ハ歐亞連絡ノ幹線トシテ内外主要汽船業者其ノ航海ニ從事シ鞏固ナル極

東歐洲間往復航路同盟(合同勘定)ヲ形成シ居ルモノナルカ昨秋北獨ロイト及漢米汽船會社カ此ノ方面ニ於ケル航業ヲ回復スルト共ニ右往航同盟ニ再加入ノ協議成リテ極東方面ニ於ケル戰前ノ地歩ヲ復舊スルコトヲ得タリ續イテ本邦「ライ」關係汽船ノ新ニ之ニ加入スルヲ得タル外日本郵船會社ハ曩ニ北米航路ニ一時轉航セシメ居リタル諏訪丸等ノ大型優良船ヲ其ノ受命セル郵便定期航路橫濱倫敦線ニ復歸セシメ更ニ新造貨物船ヲ漢堡線及「リバプール」線ニ配船セシムル等著々施設ノ改善ヲ實現シタルヲ以テ本航路ニ於ケル本邦船ハ寧ロ戰前以上ノ狀勢ニ在ルモノナリ

翻ツテ本航路ニ於ケル荷動狀況ヲ見ルニ往航ニ在リテハ内地諸港ハ勿論海外各地共前年末來引續キ運賃率ノ引下ヲ行ヒタル結果本航路ニ於テモ本年ニ入りテ本邦ヨリノ貨物ノ出廻リヲ多少共助長シタルノ觀ナキニ非サルモ雜貨類ノ荷況ハ依然不振ノ狀況ヲ繼續シタリ又大連滿洲方面ハ冬枯期ヲ脱セル五月頃ヨリ農產物ノ輸出漸増ノ傾向ヲ生シ上海海峽殖民地古倫母ニ於テハ運賃引下ノ影響ニ依リ市況稍々恢復シ初夏ヨリ雜貨穀類ノ出貨アリ十月ニ至リ一齊ニ著シキ進展ヲ示シ殊ニ

北支那方面ノ如キ船腹ノ需要旺盛トナリ特ニ年末ニ至リ年末處分品輻輳ト爲替關係ノ改善トニ依リ輸出ヲ好況ニ導キタリ復航ニ在リテハ一時旺盛ナリシ荷況モ昨年未一段落ヲ告ケ多少小弛ミノ觀ナキニ非サルモ歐洲各地ヨリ機械、鐵物、藥品、硝子器ノ出廻リ相當アリシカ英國西海岸ノ出荷不振ヲ呈シ初秋ノ如キハ往航ノ活氣ヲ呈セルニ引替へ復航ハ閑散ヲ極メ漸ク年末ニ至リテ稍々活氣ヲ呈セルニ過キス

旅客ノ狀況ハ本航路ニ從事セル定期船中旅客設備ヲ有スルモノハ比較的多加ラズ日本郵船會社橫濱倫敦線及佛國郵船並ニ彼阿汽船會社船等ニ過キサル狀況ナレハ自然本方面ニ對スル往來旅客多數ナル割合ニ船床不足ヲ來セル爲メ各船共盛況ヲ呈シ橫濱倫敦線往航ノ如キハ相當期間ニ亘リ客室ノ豫約ヲ爲シ居ル實況ナリ復航ニ在リテモ亦然リ本航路ニ於ケル運賃ニ關シ戰前戰時昨年及本年ノ狀況ヲ比較スルニ左ノ如シ

(イ) 日本ヨリ歐洲行

品 種	標 準	船 舶	戰前大正三年	戰時大正七年十月	大正十年十二月	大正十一年十二月

品目	標準	船	船舶	戰前大正三年	戰時大正七年十月時	大正十年十二月	大正十一年十二月
雜貨	才又ハ重	命令船	自由船	五〇、〇	九〇、〇	七五、〇	七六、六
木材	才	命令船	自由船	三六、九	一一〇、〇	八五、〇	六〇、〇
豆油	才	命令船	自由船	三〇、〇	一〇〇、〇	八〇、〇	六八、〇
豆類	才	命令船	自由船	四二、〇	一〇〇、〇	五三、〇	四一、六

(ロ) 歐洲ヨリ日本行

品目	標準	船	船舶	戰前大正三年	戰時大正七年十月時	大正十年十二月	大正十一年十二月
機械類	才	命令船	自由船	四二、六	六七、六	八二、六	七五、〇
鐵鋼類	重	命令船	自由船	二五、〇	四五、〇	五七、六	四〇、〇

第二一 北米航路

(一) 北米西海岸方面航路

本方面ニ屬スル定期航路ハ北米「ビユーゼットサウンド」地方及桑港地方ニ對スル航運ヲ主トシ内外汽船業者等シク優良船ヲ配船シ荷客ノ運搬ニ從事シ居レリ一時大平洋運賃同盟及北米復航運賃同盟ノ下ニ主要當業者互ニ賃率ノ協定ヲ爲シ競争ヲ防止スルニ努メタリシモ海運界ノ不況ニ伴ヒ青筒線ヲ始メ本邦社外船等ノ非同盟汽船側ニ於ケル運賃切崩シノ爲メ狀勢混沌タリシカ其ノ後再三復活ヲ畫シタルモ實現スルニ至ラスシテ年ヲ越エタリ本邦定期船トシテハ日本郵船會社ノ受命ニ係ル郵便定期航路神戸「シヤトル」線系統上神戸、香港線ヲ包含セシム大阪商船會社ノ「タコマ」線及東洋汽船會社ノ受命セル桑港線アルモ「シヤトル」線ハ曩ニ其ノ優秀船ヲ歐洲航路ニ轉航セシメ之ニ換フルニ老齡ノ小型船ヲ編入シ大阪商船會社亦速力劣レル貨客混用船ヲ使用シ居レルニ對シ加奈陀大平洋郵船會社ハ高速力ノ大型客船ヲ新造シ就航セシムルアリ桑港線ニ於テハ東洋汽船會社ノ使用セル天洋丸外三艘ハ比較的優良ナルモ速力ニ於テ航海日數ニ於テ優秀外國船ニ一籌ヲ輸スル感アリ

北米航路ハ世界的主要航路タルノミナラス本邦ニ關シテハ最重要航路ナルニ拘ハラス曩ニ獲得シタル我航權モ英米ノ海運業ノ爲メ目下稍々凋落ノ感ナキ能ハス更ニ近時就航シツアル「アドミラルライン」等ノ「ステート」型船舶モ本邦海運業者ニ對シ少ナカラサル脅威ト謂フヘシ

荷動ノ狀況ヲ見ルニ往航ニアリテハ内外各港共荷況依然閑散ニシテ各地ヲ通シテ北米向ケ輸出ハ商勢振ハサルコト甚シ尤モ本邦ヨリ生絲ノ積出相當アルモ高速力船就中外國船ノ掌中ニ歸シ居ル狀況ナリ

輓近ニ於ケル本邦定期船ノ往航積荷ハ支那本邦ヲ合セ雜貨ヲ主トスルモ其ノ積出沈衰ノ域ヲ脱シ得ス僅ニ六分腹ヲ滿スニ過キス然レトモ復航ニアリテハ大體ニ於テ順調ナリ特ニ棉花ハ昨年末ヨリ例年ニ比シ好成績ヲ示セルモノノ如ク右ハ例年三月以降四五月ニ於テ輸出ヲ増加スルヲ常トスルモ本年ハ收穫高及品質ノ點ヨリ各紡績會社競テ季節物ヲ買付ケ又小麦及麥粉木材モ亦引續キ相當數量ノ輸入アリシカ船腹潤澤ナリシカ爲メ運賃低落セリ終ニ旅客狀況ニ付テ一言センニ「ビユー

ゼットサウンド」方面ニ於ケル本邦船舶ハ排日ノ影響ヲ受ケ居ルト旅客設備並航海日數ノ關係上本邦定期船ニ依ル乘客漸ク減少シ到底昔日ノ感ナキモ桑港方面ハ使船ノ關係モアリ相當ノ旅客ヲ搭載シ居タリ

(二) 北米紐育方面航路

東洋ヨリ本方面ニ航行スル船舶ハ貨物船ヲ主トス本邦船ノ定期的航海ニ從事セルモノハ日本郵船會社及大阪商船會社ノ經營ニ係ルモノナリ

荷動ノ狀況ヲ見ルニ往航ニ在リテハ内地香港及比律賓共相當ノ好況ヲ呈シ各船滿載ノ盛況ヲ示シタルモ香港ニ於ケル荷役人夫及海員ノ同盟罷業勃發シ同地出貨豫期ノ如クナラサリシヲ以テ船腹ヲ滿スコト能ハサルニ至レリ然レトモ八月ニ於テハ米國鐵道罷業ニ依ル米大陸間輸送ノ故障ノ爲往航貨物ハ直接大西洋岸ニ送ルコトヲ選フニ至リシカ加フルニ初秋頃ヨリ本邦並北支那方面ヨリノ出航相當活氣ヲ呈シタルヲ以テ本航路ニ於ケル荷動一段ノ増加ヲ示シタリ復航ニ在リテハ荷況旺盛ニシテ前半期迄ハ各船滿載好況ニ在リ積荷ノ主ナルモノハ機械、金物、棉花、樹脂

等トス八月末ニ至リ鐵道炭坑罷業モ終熄ヲ告ケ且復航同盟成立シタルニ依リ市況安定シタルモ罷業ノ影響深ク荷動依然不圓滑ニシテ其ノ後引續キ左シタル活況ヲ呈セシテ年ヲ送レリ

以上ハ所謂東廻線ノ狀況ナルカ更ニ日本郵船會社甲谷陀紐育線ニ在リテハ年初ヨリ大西洋岸向ケ「ガンニー」ノ輸出貿易振ハス而シテ復航亦不振ナルモ往航ニ比スレハ相當ノ荷動アリキ

本航路ノ運賃ニ關シ戰前戰時昨年及本年分ニ分チ比較スルニ左ノ如シ

(イ) 日本ヨリ北米大平洋岸行

品 種	標 準	船 舶		戰前大正三年		戰時大正七年十月時		大正十年十二月		大正十一年十二月	
		命 令 船	自 由 船	六、五〇	自 至 六、五〇 七、五〇	八、五〇	三、八〇〇	一〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇
雜 貨	才又ハ重	命 令 船	自 由 船	六、五〇	自 至 六、五〇 七、五〇	八、五〇	三、八〇〇	一〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇
食 料 品	才	命 令 船	自 由 船	五、五〇	五、五〇	八、〇〇	三、八〇〇	九、〇〇〇	九、〇〇〇	九、〇〇〇	九、〇〇〇

(ロ) 北米大平洋岸ヨリ日本行

品 種	標 準	船 舶		戰前大正三年		戰時大正七年十月時		大正十年十二月		大正十一年十二月	
		命 令 船	自 由 船	〇、四〇	〇、四〇	二、一五	二、一五	〇、五〇	〇、三五	〇、三五	〇、三五
棉 花	百封度	命 令 船	自 由 船	〇、四〇	〇、四〇	二、一五	二、一五	〇、五〇	〇、三五	〇、三五	〇、三五

第三 南米航路

(一) 南米東岸線

本航路ニ從事セルモノハ日本郵船會社ノ南米線及大阪商船會社ノ受命ニ係ル南米東岸線(航路系統上商船會社ノ甲谷陀、ニューオリンス線ヲ便宜包含セシム)等トス荷動ノ狀況ヲ見ルニ往航ニアリテハ内地諸港ニ於ケル荷況ハ南阿方面向木材商談ノ外依然不振ノ状態ヲ持續シ支那新嘉坡方面亦同様ナルモ内地ニ比スレハ幾分佳良ナリ甲谷陀方面ニ於テハ南米行麻ノ輸出アリタルモ特ニ注目スヘキモノナシ復航ニアリテハ南米ヨリ東洋向出貨ハ僅少ノ小口物ニ過キササルモ「リオ」ヨリ南阿(郵

船又ハ北米商船諸港間ノ珈琲ハ相當好況ヲ呈シ居リ日本郵船會社線ニ依ル南阿方面ヨリノ羊毛ノ輸送ハ依然好況ヲ持續セシカ五月ニ入り一時中絶ノ姿ナリシ「アルゼンチン」「ブラジル」間ノ穀物輸送モ初秋ニ至リ回復セリ然レトモ羊毛ハ十月ニ入りヨリ季節外トナリ荷動ナク只阿弗利加行珈琲穀物ノ輸送好況ナルノミ年末ニ近クニ從ヒ羊毛輸出季トナリ木皮ノ出貨ト共ニ好況ヲ呈セリ

本航路ニ屬スルモノノ中復航ニ於テ北米經由(大阪商船)船舶ノ積荷ノ主ナルモノヲ掲クレハ棉花、金物、肥料、雜貨等ノ北米輸出貨物ニシテ一艘平均阪神揚甲谷陀「ニユ」オリンス」線ハ三、五〇〇噸南米線二、四〇〇噸内外ナリ

旅客ノ狀況ヲ見ルニ本航路ハ近時「ブラジル」ニ於テ東洋諸國ヨリノ移民ヲ歡迎セサル爲メ現今旅客數ヲ減セリ當業者ハ之カ對策ニ付キ考究中ナリト云フ

(二) 南米西海岸線

本航路ニ於テハ東洋汽船會社カ安洋丸外三艘ヲ使用シテ一ケ年八航海ヲ踐行シ居ル西岸線遠洋航路補助法ニ依ル命令航路ヲ本邦唯一ノ定期航路トス最近支那ニ

於テ競走線ノ經營ヲ爲スモノアリ荷動ノ狀況ヲ見ルニ往航ニアリテハ南米諸國ノ財界不振ノタメ當分市況恢復ノ見込ナク定期航路中最モ不況ニ屬シ僅ニ本邦ヨリ「ロスアンゼルス」及「バルボア」行雜貨並香港ヨリ南米行米ノ外殆ント見ルヘキモノナク多大ノ船腹ヲ剩シテ航海スルノ已ムナキ狀況ヲ呈セリ復航ニアリテハ智利硝石ノ出貨ハ相當船腹ヲ充セルモ初秋以來本邦ニ於ケル輸入過剩ノ見込ノタメ該品ノ取引相場暴落シ輸入一頓挫ノ姿ナルカ同品ノ布哇揚アルタメ幾分船腹ヲ補填シ得ル状態ニ在リタリ船客ノ狀況ヲ見ルニ對南米貿易不振ノ影響ニ依リ旅客ノ搭載數少ナシ

本路航ノ運賃ヲ戰前、戰時、昨年及本年ニ分チ比較スレハ左ノ如シ

(イ) 日本ヨリ南米西岸行

品 種	標 準	船 舶	戰前大正三年	戰時大正十年七月	大正十年十二月	大正十一年十二月
雜 貨	才又ハ重	命令船 自由船	一〇〇〇	一八〇〇	一八〇〇	一八〇〇
			1	1	1	1

米	陶器	
	才又ハ重	命令船
自由船	命令船	自由船
七、五〇	一〇、〇〇	一八、〇〇
八、〇〇	一〇、〇〇	一八、〇〇
一四、六〇	一四、六〇	一八、〇〇

(ロ) 南米西岸ヨリ日本行

品種	標準	船		戦前大正三年		戦中七年十月時		大正十年十二月		大正十一年十二月	
		命令船	自由船	噸	噸	噸	噸	噸	噸	噸	噸
石硝	重	命令船	自由船	三〇、〇〇	二四、〇〇	六四、〇〇	六〇、〇〇	一〇〇、〇〇	四〇、〇〇	四〇、〇〇	四〇、〇〇
百噸以下											
百噸以上											
ユルモノ											
超											

第四 濠洲航路

本航路ニ従事スル本邦定期航路ハ日本郵船會社ノ受命郵便定期航路横濱「メルボ」線、大阪商船會社ノ濠洲線ノ二アリ尙外國汽船トシテハ東濠汽船會社ノ定期航路ヲ復活セルアリ其他本邦不定期船ノ航海ニ従事セルモノ數艘ヲ數フ

荷動ノ狀況ヲ見ルニ往航ニアリテハ内地海外共ニ貨物ノ出廻リ僅少ニシテ定期船ニテ半船腹乃至六分腹ヲ充スニ過キス馬尼刺ノ出貨モ亦依然不況裡ニ在ルモ最近ニ至リ支那方面ノ荷況稍々恢復シ概シテ良好トナレリ九月ニ入り「クリスマス」用品ノ出廻リ相當アリシモ孰レモ小口雜貨ニシテ一般荷況ハ未タ好況トナラス十一月以後ハ冬枯期ニ入り甚タ不味トナリ僅ニ年末處分品ニテ活氣ヲ呈セル所モアリタリ復航ニアリテハ濠洲輸出ノ小麥ハ北米物ヲ排除シテ輸入數量漸増ノ趨勢ニ在リ其ノ他羊毛、牛脂類、麥粉、鉛、錫、肥料等ノ出廻リアリテ略滿船ノ盛況ヲ呈セリ唯羊毛ハ一般ニ高價ニシテ大陸方面ノ買付旺盛ナルニ引換ヘ日本内地ハストツク豊カナルタメ買付多カラス十月ニ入り一般ニ良好トナリタルモ年末ニ運賃引續キ下押氣味ニテ活氣ナシ旅客ノ狀況ヲ見ルニ往復航トモ相當ノ搭載員數アリ

本航路ニ於ケル運賃ヲ戰前、戰時、昨年及今年ト比較スルニ左ノ如シ

(イ) 日本ヨリ濠洲行

品種	標準	船		戦前大正三年		戦中七年十月時		大正十年十二月		大正十一年十二月	
		命令船	自由船	噸	噸	噸	噸	噸	噸	噸	噸
石硝	重	命令船	自由船	三〇、〇〇	二四、〇〇	六四、〇〇	六〇、〇〇	一〇〇、〇〇	四〇、〇〇	四〇、〇〇	四〇、〇〇
百噸以下											
百噸以上											
ユルモノ											
超											

品種	標準	船種	戰前大正三年	戰大正七年十月時	大正十年十二月	大正十一年十二月
雜貨	才又ハ重	自山船	二五〇	五〇〇	六〇〇	三五〇
硫黃	才	自山船	二〇〇	三五〇	三五〇	三五〇
棉製品	才	自山船	二五〇	一五〇	五〇〇	五〇〇
命令船						
自由船						

一三四

(ロ) 濠洲ヨリ日本行

品種	標準	船種	戰前大正三年	戰大正七年十月時	大正十年十二月	大正十一年十二月
雜貨	才又ハ重	命令船	三三〇	五五〇	五五〇	八〇〇
鉛塊	重	自由船	二〇〇	三〇〇	二〇〇	一七〇
命令船						
自由船						

第五 印度航路

(一) 孟買線

本航路ニ於テハ日本郵船及大阪商船兩會社並ニ彼阿汽船會社共ニ其ノ定期航海ニ對シ印度棉花積取契約ニ依ル同盟ヲナセリ右ノ外定期ヲ營メルモノナシ

荷動ノ狀況ヲ見ルニ往航ニアリテハ出荷減退ニ減退ヲ重ネ特ニ奧行荷況ハ爲替相場漸落歩調ヲ辿リ居ルニ不拘依然伸ヒ惱ミノ狀態ニテ活氣ヲ呈セス積荷ハ雜貨綿絲布類ニテ漸ク六分腹ヲ充タスニ過キス五月頃ヨリ更ニ不振ヲ重ネ燐寸ノ如キハ全然出貨杜絶ノ姿トナリ中間港行ハ比較的少量ノ出貨アリ殊ニ香港ニ於ケル荷役人夫ノ同盟罷業ニ禍セラレ一時不振ニ陥リタルモ罷業ノ終熄ト共ニ漸次市況恢復スルニ至リ初秋ヨリ年末ニカケ綿絲布類硝子器雜貨類ノ荷動相當アリタリ復航ニアリテハ昨年十一月以來運賃低下セルト内地相場ノ關係上棉花ノ輸入量ヲ増加シ好況ヲ呈セシモ本邦紡績業者カ印度棉花相場ノ下落ヲ見越シ一齊ニ買控ヘタル爲メ本邦向棉花ノ出廻減退シタルモ他方支那ニ於ケル印棉ノ需要旺トナリ從テ船腹ノ需要モアリシカ八月ニ至リ棉花端境期トナリ出廻リ再ヒ減退セルモ十月ニ肥料ノ出荷アリ年末米棉商内地紡績筋手持薄ノ關係上原棉出廻端境期ナルニ拘ラス

荷況強調ヲ呈シタリ

旅客ノ狀況ヲ見ルニ本航路就航船中旅客設備ヲ有スル船舶ニ於テハ相當ノ乗船者アリキ

(二) 甲谷陀線

本航路ニ於テハ日本郵船及大阪商船兩會社ノ外英印汽船並印支汽船ノ二外國汽船定期航海ヲ經營セリ而シテ大阪商船會社ヲ除キタル内外三社ハ棉花積取ニ關シ同盟ヲ結ヒ居ルモ大阪商船會社ノ運賃切崩シノ結果競爭激甚ヲ極メ運賃市場概ネ亂調子ニシテ常ニ下押氣配タルヲ免レス從テ他航路ニ比シ割安率ヲ持續セル狀態ナリ

荷動ノ狀況ヲ見ルニ往航ニアリテハ前述ノ如ク甲谷陀同盟ニ對シ昨年大阪商船會社カ割込ヲ計畫シ舊臘以來其ノ運賃ノ切崩シヲ行ヒタルカ爲自然同盟側各社ノ船舶ニ對スル不況ハ不振ヲ極メ爾來小口物ノ獲得ニ腐心セルコト依然變リナシ之ニ反シ大阪商船會社船ハ運賃低廉ナル爲相當ノ載貨アリ即チ雜貨、燐寸、綿絲布等ニ

テ船腹ヲ充シ居レリト云フ六月ヨリ漸次市況幾分見直シタルモ奧行不振ノ氣配アリテ中間港ノミ稍々活況ヲ見殊ニ年末ニ至リ同地物價漸落ト爲替順調トノタメ出廻リ良好トナレリ復航ニアリテハ本航路ハ昨秋棉花積取契約協定ノ際其ノ貨率ニ異常ノ引下ケヲ行ヒタルヲ以テ甲谷陀蘭貢ヨリノ出荷ハ引續キ旺盛ニシテ新嘉坡方面ヨリ日本向出荷モ漸次好況ニ向フ傾向アリ甲谷陀鐵道從業員ストライキ鎮靜ト共ニ更ニ良好ニ向ヒ蘭貢出貨ト共ニ各船滿載出帆セリ只甲谷陀「ガンニ」ハ出荷閑散ニシテ肥料積出旺盛ナリキ

旅客ノ狀況ハ孟買線ノ項ニ掲記セルト同様ナリ

本航路ノ運賃左ノ如シ

(イ) 日本ヨリ孟買行

品 種	標 準	船 舶	戰前大正三年	戰時大正七年十月	大正十年十二月	大正十一年十二月
雜貨	才又ハ重	自由船	一一、〇〇	四一、〇〇	二一、〇〇	二一、〇〇
陶子器	才	自由船	八、〇〇	六〇、〇〇	一八、〇〇〇	一六、〇〇〇

品種	標準	船	戰前大正三年	戰中大正七年十月時	大正十年十二月	大正十一年十二月
織花	才又ハ重	自由船	一七、〇〇〇	四〇、〇〇〇	一三、〇〇〇	一〇、〇〇〇
雜貨	才又ハ重	自由船	一八、〇〇〇 <small>留比</small>	七八、〇〇〇 <small>留比</small>	五〇、〇〇〇 <small>留比</small>	五〇、〇〇〇 <small>留比</small>
織花	才	自由船	一七、〇〇〇	四〇、〇〇〇	一三、〇〇〇	一〇、〇〇〇

(ロ) 孟買ヨリ日本行

品種	標準	船	戰前大正三年	戰中大正七年十月時	大正十年十二月	大正十一年十二月
雜貨	才又ハ重	自由船	二〇、〇〇〇	六〇、〇〇〇	一四、〇〇〇	一四、〇〇〇
硝子器	才	自由船	二、〇〇〇	五五、〇〇〇	一八、〇〇〇	五、〇〇〇
熨斗	才	自由船	五、二五〇	五五、〇〇〇	八、〇〇〇	五、〇〇〇
熨斗	才	自由船	五、二五〇	五五、〇〇〇	五、〇〇〇	五、〇〇〇

(ハ) 日本ヨリ「甲谷陀」行

品種	標準	船	戰前大正三年	戰中大正七年十月時	大正十年十二月	大正十一年十二月
雜貨	才又ハ重	自由船	二〇、〇〇〇	六〇、〇〇〇	一四、〇〇〇	一四、〇〇〇
硝子器	才	自由船	二、〇〇〇	五五、〇〇〇	一八、〇〇〇	五、〇〇〇
熨斗	才	自由船	五、二五〇	五五、〇〇〇	八、〇〇〇	五、〇〇〇
熨斗	才	自由船	五、二五〇	五五、〇〇〇	五、〇〇〇	五、〇〇〇

(ニ) 「甲谷陀」ヨリ日本行

品種	標準	船	戰前大正三年	戰中大正七年十月時	大正十年十二月	大正十一年十二月
雜貨	才又ハ重	自由船	一〇、〇〇〇 <small>留比</small>	六五、〇〇〇 <small>留比</small>	不明	一九、〇〇〇 <small>留比</small>
硝子器	才	自由船	七、五〇〇	四〇、〇〇〇	一三、〇〇〇	一三、〇〇〇
熨斗	才	自由船	七、〇〇〇	一三〇、〇〇〇	六、〇〇〇 <small>留比</small>	二三、〇〇〇 <small>留比</small>
熨斗	才	自由船	七、〇〇〇	一三〇、〇〇〇	六、〇〇〇 <small>留比</small>	二三、〇〇〇 <small>留比</small>

第六 南洋航路

本航路ニ於ケル瓜哇線(南洋郵船會社經營)ハ逓信省命令航路ニ屬シ大阪商船會社ノ南洋船ハ臺灣總督府ノ命令ニ係レリ尙本社ノ瓜哇甲谷陀線(本線ハ其ノ往航カ南洋方面主要港ニ寄港ス)及瓜哇支那日本線等ノ數線アリテ近海航路トシテハ比較的
多クノ競争航路ヲ有スルモノトス此ノ外日本郵船會社カ日本瓜哇甲谷陀線ヲ經營
セシモ最近休航シ居レリト云フ

荷動ノ狀況ヲ見ルニ往航ニアリテハ瓜哇航路同盟即チ郵商南洋郵船ノ本邦三汽
船會社並瓜哇支那日本線會社トノ間ノ同盟ハ客年末協定潰裂シ爾來各社爭テ運賃
ノ引下ヲ行ヒ貨物ノ爭奪ニ腐心シタル爲メ荷況不振ノ狀態ヲ呈シタリシカ瓜哇ニ

於ケル關稅引上ニ對スル見越輸入並同地正月接近セル等ノ爲メ近來市場稍々活況ヲ呈セリ然リト雖モ一般狀況トシテハ本航路ノ主要貨物タリシ「セメント」ノ輸出ハ茲ニ一段落ヲ告ケタルト麥酒硫黃肥料等ノ貨物市場ヨリ影ヲ沒シタルハ注目ニ値スルモノナリ之ニ反シテ名古屋ヨリノ陶器ノ輸出ハ増加セル傾向ヲ生シタルト香港揚ケ内地輸出貨物ハ相當數量ニ上リ居ルモノノ如シ右ハ一般海運界ニ於テ不況ヲ持續セル際他航路ニ比シ其ノ狀況ヲ異ニセリト謂フヘシ復航ニアリテハ砂糖ノ積取ニ相當船腹ヲ充タシ居レリ尙瓜哇線ハ來ルヘキ新糖ノ端境期ヲ利用シテ盤谷等ニ於ケル輸入外米ノ積取ヲナスノ計畫ヲ樹テ居ルモノノ如シ

旅客ノ狀況ヲ見ルニ瓜哇線ハ對南洋方面トノ最捷經路ヲ經營セルヲ以テ不況ノ際ト雖モ現在每航約二十二、三名ノ旅客ヲ搭載シ居レリ

以上各方面ノ航路ニ關スル我國貿易總額ヲ揭記スレハ左ノ如シ

(一) 輸出ノ部

月	年
大	正
九	年
大	正
十	年
大	正
十	年

月	年	輸出ノ部
一	大正九年	一七六、三四七、五九四
二	大正九年	一七四、二八七、九〇三
三	大正九年	一九三、五七〇、四三八
四	大正九年	二一七、四五七、三七六
五	大正九年	一九三、三六三、〇五七
六	大正九年	一八三、八一〇、四六五
七	大正九年	一五四、三一八、二〇三
八	大正九年	一七五、〇六〇、八三二
九	大正九年	一五四、三五四、五九四
十	大正九年	一三三、八一四、四九一
十一	大正九年	一〇四、六〇六、一一五
十二	大正九年	八七、四〇三、五四三
合計	大正九年	一、九四八、三九四、六一一
一	大正十年	七五、〇六七、〇六〇
二	大正十年	七六、六八九、三五八
三	大正十年	九四、一〇四、八七三
四	大正十年	一一五、五三四、七九二
五	大正十年	一〇五、三七〇、二八五
六	大正十年	一〇七、〇八六、三一一
七	大正十年	九八、六六二、五七〇
八	大正十年	一〇五、五二二、七四〇
九	大正十年	九五、八四三、七七〇
十	大正十年	一一一、五九六、八六九
十一	大正十年	一二一、二八八、三四二
十二	大正十年	一四六、〇七〇、八四三
合計	大正十年	一、二五二、八三七、七一五
一	大正十一年	八七、二七〇、九六九
二	大正十一年	一〇一、四二〇、一九二
三	大正十一年	一一四、九七八、一〇三
四	大正十一年	一二九、六七八、七八五
五	大正十一年	一五五、四八一、六七五
六	大正十一年	一四七、一三三、八三四
七	大正十一年	一四四、六六九、二七五
八	大正十一年	一四五、九九八、六三二
九	大正十一年	一四九、九八一、四五四
十	大正十一年	一六一、九三六、三二七
十一	大正十一年	一四〇、四七二、七七四
十二	大正十一年	一五八、四四六、七九八
合計	大正十一年	一、六三七、四五一、八一八

(二) 輸入ノ部

月	年	輸入ノ部
一	大正九年	二〇四、七六七、六二六
二	大正九年	二七〇、六四二、八〇四
一	大正十年	一〇五、二三〇、六四一
二	大正十年	一一九、二六八、一五二
一	大正十一年	一七八、八〇六、七一九
二	大正十一年	一九七、五四二、九一七

期年	三 月 月 月 月 月 月 月 月 月 月										
	三	四	五	六	七	八	九	十	十一	十二	
大正九年	三二九、〇二七、九七七	二九六、八三二、四三六	二九五、九五〇、一五一	二二〇、一八三、八四九	一五七、一三三、五〇七	一二三、一九七、九一二	一一七、六〇〇、一五八	一〇七、六七〇、〇〇七	一〇八、〇二二、九四一	一〇五、一四五、四一三	二、三三六、一七四、七八一
大正十年	一三六、九五三、〇六七	一三九、四三八、八六〇	一四九、八八二、七九九	一四八、一一五、七三六	一〇、二七〇、四三六	一三二、〇五八、八七四	一二九、一六六、〇八六	一三〇、三七四、九五〇	一五一、九五五、二七八	一六一、四三九、九五三	一、六一四、一五四、八三二
大正十一年	二〇七、三四四、五一九	一八八、八九一、〇八四	一七三、七八六、八一六	一五九、三三二、七七二	一四三、二〇一、七〇二	一三八、五四八、一四一	一三五、一三二、一二八	一〇六、六八六、〇六二	一一六、八七五、五二六	一四四、一五九、八四七	一、八九〇、三〇八、二三二

尙我國貿易統計ヲ各方面ノ航路別ニ從ヒ左ニ分載スヘシ

一 對歐洲貿易

(イ) 輸出ノ部

期年	上 半 期	下 半 期	合 計
	大正九年	一一〇、七五一、八六六 <small>円</small>	八四、八三八、三六四
大正十年	一八、二二三、五三〇 <small>円</small>	五七、二二九、三九三	七五、四四二、九二三
大正十一年	七一、一五八、二一七 <small>円</small>	七六、八一六、八七三	一四七、九七五、〇九〇

(ロ) 輸入ノ部

期年	上 半 期	下 半 期	合 計
	大正九年	一四九、二〇〇、〇〇六 <small>円</small>	一五六、一一七、九二一
大正十年	一二七、八三四、二一四 <small>円</small>	一五三、九七六、八八七	二八一、八一、一〇一
大正十一年	二三五、三一五、三八五 <small>円</small>	一七八、八五二、三〇三	四一四、一六七、六八八

二 對北米大陸及布哇貿易

(イ) 輸出ノ部

期年	上 半 期	下 半 期	合 計
	大正九年	四〇四、一〇一、〇二八 <small>円</small>	二〇〇、九八六、三四五
大正十年	二一五、九二〇、一六五 <small>円</small>	三〇二、六六九、五六〇	五一八、五八九、七二五
大正十一年	二九五、〇六三、七二一 <small>円</small>	四六八、一一八、五四八	七五三、一八二、二六九

(ロ) 輸入ノ部

期	上 半 期		大 正 十 一 年
	下 半 期	計 期	
大 正 九 年	五八二、一三七、九三三	二九六、六二五、三六八	二九七、四一九、五一六
大 正 十 年	八七八、七六三、三〇一	二九二、三四二、一三七	二八二、五一四、〇四六
大 正 十 一 年		五八九、七六一、六五三	三三六、三五五、四六二
大 正 十 一 年			六一八、六六九、五〇八

三 對墨及南米大陸貿易

(イ) 輸出ノ部

期	上 半 期		大 正 十 一 年
	下 半 期	計 期	
大 正 九 年	一九、三八三、一三〇	二〇、九五〇、五〇三	一九三九、二四八
大 正 十 年	四〇、三三三、六三三	二、五三四、一五八	二、五三四、一五八
大 正 十 一 年		五、四七三、四〇六	三、六五五、七一二
大 正 十 一 年			七、二一一、七七六
大 正 十 一 年			一〇、八六七、四八八

(ロ) 輸入ノ部

期	大 正 十 一 年
大 正 九 年	二七、一二二、一一一
大 正 十 年	五、〇二五、一三四
大 正 十 一 年	三二、一四七、二四五

期	上 半 期		大 正 十 一 年
	下 半 期	計 期	
大 正 九 年	二七、一二二、一一一	一、九三七、〇五八	三、六五五、七一二
大 正 十 年	五、〇二五、一三四	三、二四〇、七一九	四、九一二、八一三
大 正 十 一 年	三二、一四七、二四五	五、一七七、七七七	八、五六八、五二五

四 對濠洲貿易

(イ) 輸出ノ部

期	上 半 期		大 正 十 一 年
	下 半 期	計 期	
大 正 九 年	二六、三五五、一六三	三一、七六二、一二九	六、八九九、〇〇五
大 正 十 年	五八、一一七、二九二	一四、六五九、九〇八	一四、六五九、九〇八
大 正 十 一 年		二一、五五八、九一三	一七、二二〇、五七五
大 正 十 一 年			一九、四九一、二八六
大 正 十 一 年			三六、七一、八六一

(ロ) 輸入ノ部

期	上 半 期		大 正 十 一 年
	下 半 期	計 期	
大 正 九 年	五〇、二四二、六四六	一一、二二六、八四六	一五、六七一、九五一
大 正 十 年			二〇、七二六、三三八
大 正 十 一 年			五二、五九七、六五一
大 正 十 一 年			二九、四九二、三五四

第二章 本邦海運ノ概況 第二節 主要航路ノ概況
 合計 六二、四五九、四九二
 三六、三九八、二八九
 八二、〇九〇、〇〇五
 一四六

五 對英領印度貿易

(イ) 輸出ノ部

期	年		期	年	
	上	下		上	下
期	半	半	期	半	半
計	期	期	計	期	期
大正	九年	一〇一、三一、二七九	大正	九年	四八、八六五、七三六
	十年	九〇、九三八、九〇八		十年	三五、六三七、八九九
	十一年	一九二、二五〇、一八七		十一年	四一、八一八、〇七八
合計	上	三三、五五六、六三六	合計	上	一一、三八七、一七
	下	五九、三七三、五六五		下	九一、九七八、〇七七
	計	三九四、九三〇、二〇一		計	二一〇、三六五、一九四

(ロ) 輸入ノ部

期	年		期	年	
	上	下		上	下
期	半	半	期	半	半
計	期	期	計	期	期
大正	九年	一〇一、三一、二七九	大正	九年	四八、八六五、七三六
	十年	九〇、九三八、九〇八		十年	三五、六三七、八九九
	十一年	一九二、二五〇、一八七		十一年	四一、八一八、〇七八
合計	上	三三、五五六、六三六	合計	上	一一、三八七、一七
	下	五九、三七三、五六五		下	九一、九七八、〇七七
	計	三九四、九三〇、二〇一		計	二一〇、三六五、一九四

六 對蘭領印度貿易

(イ) 輸入ノ部

期	年		期	年	
	上	下		上	下
期	半	半	期	半	半
計	期	期	計	期	期
大正	九年	六五、六五八、〇七三	大正	九年	三〇、三三九、〇〇六
	十年	四一、五六七、三五五		十年	二三、八七一、四九八
	十一年	一〇七、二二五、四二八		十一年	五四、二一〇、五〇四
合計	上	六五、六五八、〇七三	合計	上	三〇、三三九、〇〇六
	下	四一、五六七、三五五		下	二三、八七一、四九八
	計	一〇七、二二五、四二八		計	五四、二一〇、五〇四

(ロ) 輸出ノ部

期	年		期	年	
	上	下		上	下
期	半	半	期	半	半
計	期	期	計	期	期
大正	九年	四四、三六七、五一二	大正	九年	二四、四三六、二七五
	十年	二四、三六一、二八二		十年	四五、九九〇、七五五
	十一年	六八、六二八、七九四		十一年	七〇、四二七、〇三〇
合計	上	四四、三六七、五一二	合計	上	二四、四三六、二七五
	下	二四、三六一、二八二		下	四五、九九〇、七五五
	計	六八、六二八、七九四		計	七〇、四二七、〇三〇

七 對支那及關東州貿易

(イ) 輸出ノ部

期	年	
	上	下
期	半	半
計	期	期
大正	九年	二四、三六七、五一二
	十年	二四、三六一、二八二
	十一年	六八、六二八、七九四
合計	上	二四、三六七、五一二
	下	二四、三六一、二八二
	計	六八、六二八、七九四

第二章 本邦海運ノ概況 第二節 主要航路ノ概況

第二章 本邦海運ノ概況 第二節 主要航路ノ概況

一四八

期	上 半 年		年
	上 半 期	下 半 期	
大 正 九 年	二九五、三四九、六八一	二二八、六〇六、四八九	四八三
大 正 十 年	一八五、九一五、三〇二	一七八、八八一、二二二	四〇五、二七九、〇六六
大 正 十 一 年	二〇九、八三九、〇二〇	一九五、四四〇、〇四六	四〇五、二七九、〇六六
合 計	五二三、九五六、一七〇	三六四、七九六、五二四	

(ロ) 輸入ノ部

期	上 半 年		年
	上 半 期	下 半 期	
大 正 九 年	二八九、八八四、四六二	一二五、〇六七、七二〇	四一四、九五二、一八二
大 正 十 年	一六一、九九六、〇二四	一四一、六一三、八七〇	二〇三、六〇九、八九四
大 正 十 一 年	一八一、二五二、二〇五	一三五、六六五、六七八	三一六、九一七、九八三
合 計	四一四、九五二、一八二	四一四、九五二、一八二	

八 對露領亞細亞貿易

(イ) 輸出ノ部

期	上 半 年		年
	上 半 期	下 半 期	
大 正 九 年	一一、〇五七、五〇四	一一、八二三、二六八	二二、八八〇、七七二
大 正 十 年	六、七八〇、四六〇	六、九六〇、八一九	一三、七四一、二七九
大 正 十 一 年	六、七一九、九二四	四、二一四、七二七	一〇、九三四、六五一
合 計	二二、八八〇、七七二	二二、八八〇、七七二	

(ロ) 輸入ノ部

期	上 半 年		年
	上 半 期	下 半 期	
大 正 九 年	一、八六八、七四三	一、九六二、九四一	三、八三一、六八四
大 正 十 年	一、六九九、七八九	五、一六三、四二三	六、八六三、二一三
大 正 十 一 年	四、五五五、五三二	一三、四三九、七二二	一七、九九五、二五四
合 計	七、九二二、二六五	九、五六四、一〇六	一七、四八六、三七一

第三節 外國船來航ノ狀況

本年ニ於ケル世界海上貿易ハ既述ノ如ク幾分活況ヲ呈シタルニ依リ外國船舶ノ往來前年ニ比シ著シク増加ノ跡ヲ示セリ即本年ニ於ケル外國船ノ來航ハ之ヲ前年ニ比スレハ隻數ニ於テ七百五十六隻噸數ニ於テ三百八十萬一千七百四十五噸ヲ増加シ歐洲戰亂終熄以來ノ最高レコードヲ現出セリ之ヲ各國別ニ前年ト比較スルニ英國船ハ隻數四百二十五隻噸數百八十五萬八千八百八十四噸ヲ米國船ハ隻數三十四隻噸數九十二萬二千二百七十九噸ヲ和蘭船ハ隻數五十隻噸數十五萬六千八百二十一噸ヲ各増加シタルニ唯伊太利ハ隻數十隻噸數四萬一千八百十二噸ヲ減少セリ

而シテ獨逸船ノ來航セルモノ昨年ハ僅カニ二隻ニ過キサリシカ本年ニ於テハ急激ニ其ノ數ヲ増加シ四十六隻二十八萬九千餘噸ヲ算スルニ至レリ

本年中ニ本邦諸港ヲ出帆セル内外國船舶數ヲ前二ケ年分ト比較スレハ左ノ如シ

國 要 主	大 正 九 年		大 正 十 年		大 正 十 一 年	
	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數
本邦船	九、七九六	一七、一八二、五〇二	九、六九一	一九、二四五、四一四	一〇、五六二	二二、一七六、七九三
外國船	二、四三一	九、三四九、六九二	二、一〇三	八、五七八、三五九	二、八五九	一〇、三三〇、一〇四
英 國	一、一三三	四、八三一、八四三	一、〇九〇	四、八六三、八一九	一、五一五	六、七六二、一〇三
米 國	七九五	三、一一三、〇三一	六〇七	二、五一一、五七五	六四一	三、四三五、八五四
佛 國	一三七	五〇六、五一八	一四二	五二二、一一三	一九二	六七九、九四一
露 國	五二	二六〇、〇三九	一一七	三二九、三五二	一一四	三九四、〇五九
伊 國	一四五	二〇二、六一二	三四	三一、二九〇	八四	九二、〇七七
支 那	三三	一二三、四四四	一五	六〇、七五八	五	一八、九四六
太 平 洋	二七	五七、五一五	八	二八、四九八	一一四	三九六、六五八
總 計	二二、二七二	六〇、五三二、一九四	二一、七九四	六二、八二二、七七三	二二、四二一	七〇、五五六、八九七

尙東洋諸港ニ關係ヲ有スル内外汽船會社ノ本年九月末ニ於ケル各航路ノ狀況ヲ

戰前ニ比較スレハ左ノ如シ

(一) 歐洲航路

經營者	戰 前 (大正三年七月)			現 在 (大正十一年)		
	使用船數	總噸數	航海回数	使用船數	總噸數	航海回数
定期	一一	九一、五〇一	二週一回	一一	一〇四、六六三	二週一回
臨時	三	一八、四三九	一	三	二〇、五六五	一
李 漢	一	一	一	七	四五、二四九	一
大 阪 商 船	一	一	一	七	四八、五三二	一
彼阿汽船	一	一	一	七	五一、七七八	一
貨物船	四	三〇、四五六	二週一回	一	九二、一九七	二週一回
郵船	一	六八、〇〇〇	同	一	八五、〇〇〇	同
佛國郵船	八	五四、六三五	二週一回	一〇	一八四、九四三	約二週一回
貨物船	六	三七、〇四一	每月一回	一	一	一
青 島 線	二	一三二、三〇四	約每週一回	二	一八四、九四三	約月四、五回
カレン、ライン	六	三三、三三九	同	二	九七、三五五	約月二回
シヤイヤ、ライン	八	三八、五五四	約每週一回	二	一	一
ペン、ライン	一	五〇、九九二	二週一回	不詳	五四、八九五	月一、二回
エー、マン、ライン	一	一	一	八	一	一

第二章 本邦海運ノ概況 第三節 外國船來航ノ概況

漢米汽船	北獨ロキド	埃國ロキド	瑞典丁抹東亞汽船	ロキド	ホーランドイースト	トアシアチック	リンクマース
一	九	五	〇	一			
五四、三四七	八二、四五二	三二、〇〇〇	四二、〇三二				
二週一回	約二週一回	每月一回	約二週一回				
五	四	一	一	六	五		
二九、八六八	三三、一三四	六八、八二二	二八、四八四	四五、九五六			
約月一回	約月一回	約二週一回	約月一回	同	同		
最近迄ニ發表セルモノ	最近迄ニ發表セルモノ						
船名未詳							

(二) 北米太平洋岸航路

日 本 郵 船	大 阪 商 船	東 洋 汽 船	加 奈 陀 太 平 洋 汽 船	太 平 洋 郵 船	大 北 汽 船	青 島 汽 船	漢 米 汽 船	汽 船
六	六	五	五	七	一	三	四	九
三、八一六三	三六、七二八	四六、四六二	五一、七三七	六六、六八一	二九、四二八	一九、六七〇	四二、三三四	四二、三三四
二週一回	二週一回	三週一回	二週一回	二週一回	三週一回	四週一回	每月一回	四週一回
八	六	六	四	三	四	四		
五一、三六九	五七、三九〇	六八、八六八	七六、七一二	四二、四三七	四一、三四七			
月三回	月二回	約二週一回	約月二回	約三週一回	約三週一回			
備考								

(三) 北米大西洋岸航路

支 那 郵 船	瓜 哇 支 那 日 本 郵 船	ア トラ ン チ ン 郵 船	コ ロ ン ビ ヤ 郵 船	イ ン ン 郵 船	ラ ン パ ン 郵 船	カ ナ デ ア ン 郵 船	メ ン ト マ ー 郵 船	マ リ ン 郵 船	三 井 物 産 郵 船	山 下 汽 船 郵 船	フ ァ ー ン ス プ リ ン 郵 船
二	四	五	三	三	三	二	二	二	未	未	未
一三、三二二	二五、五〇六	七〇、七三〇	二一、二九四	一九、八四四	一七、三一一	一〇、九九七	九、三〇五				
約月一回	約月一回	約二週一回	約月一回	同	同	同	同				
備考											

第二章 本邦海運ノ概況 第三節 外國船來航ノ概況

日本郵船	東 航 郵 船	紐 谷 航 郵 船	紐 谷 航 郵 船	大 阪 郵 船	大 阪 郵 船	キ ャ ス ル 郵 船
七	七	六	六	六	六	五
四八、二八六	三六、七八一	三九、三四六	三五、一一一	三八、五九五	二八、四一七	
約月一回	同	同	同	同	同	
備考						

經營者	使用船數	總噸數	航海回数	備考
ケル、ライン	1	18,456	同	
ホル	1	8,493	約月二回	
プリンス、ライン	1	21,010	約月一回	最近發船ノ分ノミナ掲ク
エライマン、ライン	1	39,284	約月一回	
ダラー、ライン	1	47,835	約月一回	
太平洋郵船	1	35,623	約月一回	定期發船ノ答ナルモ最近發
東洋汽船	1	未定期	船セルモノノミチ示ス	

(四) 南米航路

經營者	使用船數	總噸數	航海回数	備考
日本郵船 南米線	2	11,612	約二ヶ月一回	
大坂商船 南米線	6	34,859	約月一回	
東洋汽船	6	48,122	約月一回	

(五) 濠洲航路

經營者	使用船數	總噸數	航海回数	備考
日本郵船	3	18,109	四週一回	
大坂商船	4	15,632	三週一回	
東洋汽船	3	9,659	四週一回	
北獨口キ下	2	4,538	不定期	
支那(香港) 濠洲線	1	4,538	約每月一回	
支那(香港) 濠洲線	1	2,969	約隔月一回	
山下(香港) 濠洲線	未詳			

(六) 甲谷陀航路

經營者	使用船數	總噸數	航海回数	備考
日本郵船	6	35,698	二週一回	
大坂商船	3	10,214	約月一回	
同瓜哇甲谷陀線	3	7,475	同	
英印汽船	6	34,525	約月二回	
印度支那汽船	6	21,232	同	
太平洋郵船	3	7,801	約三週一回	

(七) 孟買航路

經營者	使用船數	總噸數	航海回数	使用船數	總噸數	航海回数	備考
日本郵船	六	二九、〇四九	二週一回	六	三三、四七四	約月二回	
大阪商船	三	一四、〇二四	四週一回	六	二八、六八八	同	
彼阿汽船	四	三〇、一六〇	二週一回	三	一六、七八七	約三週一回	
埃國ロキド	六	三八、〇〇〇	約每月一回	一			外ニ同社歐洲航路船 リニテ兼航スルモノアリ

(八) 南洋航路

經營者	使用船數	總噸數	航海回数	使用船數	總噸數	航海回数	備考
日本郵船	一			三	一三、一四四	約月三回	
大阪商船	一			四	一四、三四四	約三週一回	
南洋郵船	四	一五、一五九	約四週一回	一	四、三八〇	約六週一回	
東洋汽船	不詳		約每月二回	九	一四、八四〇	約月三回	
瓜哇、支那日本線							

第四節 不定期船ノ狀況

第一 概況

本年中ヲ通シテ世界經濟界ハ整理時代ニ推移シ各方面共財界改善ノ實ヲ舉クルコトニ腐心シタル結果經濟界恢復ノ前途ニ一道ノ光明ヲ認ムルコトヲ得タルモ財界ハ未タ著シク活況ヲ帶フルニ至ラス從ツテ國際貿易モ亦飛躍的ノ改善ヲ見ルコトヲ得サリシニ依リ船腹ハ依然過剩ヲ告ケ不定期船ノ遠洋ニ航海スルモノ多カラサル狀況ナリキ先ツ遠洋方面ニ於ケル不定期船ノ商況ヲ窺フニ北米濠洲印度歐洲等ノ我對外主要航路ハ大體ニ於テ片荷ノ狀ヲ持續シ執レモ左シタル活況ヲ示サスシテ唯季節的貨物ノ出廻リニ依リ時々船腹ヲ賑ハスコトアリシニ止リ競争船過多ノ爲運賃ハ概シテ下押ノ傾向ヲ持續シタリキ北米大西洋岸ヨリノ出貨ハ年頭以來好望ナル景況ヲ繼續シタルモ六七月ノ夏枯季ニ入り米國炭坑及鐵道従業員ノ罷業

物發シタルカ爲同方面ヨリノ貨物ノ出廻リ稍々圓滑ヲ缺クニ至リタリ往航太平洋岸ハ生絲ノ外概シテ荷況不振ヲ示シタルモ紐育方面ハ相當活況ヲ持續シタリキ、歐洲航路ニ在リテハ歐洲財界ノ動搖ハ政情ノ不安定ト相俟ツテ本航路ノ荷動ヲ阻害スルコト尠少ナラサリシノミナラス競争船相當多數ニ上リタルカ爲往復航共一進一退ニテ格別ノ活況ヲ呈スルニ至ラス運賃ハ概シテ軟調ナリキ

次ニ近海方面ヲ見ルニ滿洲炭ノ本邦移入増加、北海方面ヨリ木材ノ出廻リ激増、滿洲特産物ノ荷況良好等近海運賃市場ヲ刺戟スルニ足ルヘキ荷動アリテ市況相當活氣ヲ示シタルヲ以テ大小各種ノ船舶近海ニ蟬集シ爲ニ貨率ノ上騰ヲ妨ケタリ就中採算ヲ無視スル輸入並ニ遠洋歸來大型船ノ近海航路割込ハ運賃市場ヲ擾亂シ各方面ニ多大ノ脅威ヲ與ヘ以テ近海方面ノ好況ヲ持續スルコトヲ得サラシメタリキ

本年ニ於ケル本邦汽船ノ配船狀況ヲ見ルニ著シク配船數ノ増加ヲ來シタルハ沿海ニシテ昨年二月中ニ於ケル同方面ノ配船ハ百九十三隻三十七萬六千餘噸ナリシカ本年二月ニ於テハ二百八十五隻七十一萬三千餘噸ニ達シ近海方面亦前年ニ比シ相

當配船數ノ増加ヲ見タリ反之歐洲北米東岸濠洲印度南洋等ノ方面ハ大體ニ於テ昨年ヨリ配船數減少シタリ

左ニ本年度ニ於ケル本邦船舶ノ配船狀況ヲ表示スヘシ

大正十一年ニ於ケル總噸數千噸以上ノ本邦汽船配船表

沿 浦 朝 北 中 臺 南 楊	海 鹽 鮮 支 支 灣 支 子	面 面 方 方 方 方 方 方	二 月 末		三 月 末		十 月 末		十 二 月 末	
			隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數
			二八五	七一三、四六四	一〇一	七六五、五七四	三三七	八〇三、一四二	三三六	八一八、四八七
			一一	三〇、七六三	一六	四四、二五六	四四	一六一、一九五	一四	三九、一一三
			二一	三一、九九一	二六	四四、四六九	一八	三一、八七二	二三	五二、一三二
			八〇	二〇六、六八四	六七	一七一、五〇二	七二	二〇四、四二〇	七四	二〇〇、二九五
			三三	八五、三二五	二七	六九、五五一	三六	八七、八九一	四三	一〇七、九三二
			三二	九九、七七四	三〇	九三、九三九	二九	八九、七一四	三〇	八八、二七二
			三〇	六八、三八八	二六	六一、七六七	三〇	八二、六三三	三三	八七、六三八
			一一	三〇、三四五	一一	三〇、三四五	一七	三八、一五三	一七	三八、〇八四

大洋島方面	瓜哇方面	海峽地方	印度方面	濠洲方面	南亞方面	歐洲方面	北米東岸	中米東岸	南米東岸	南米西岸	北米西岸	外人備船	繫船	修繕	坐礁	計
一二	一五	二〇	三四	一七	五二	一九	五	一〇	五	五八	一五	二〇				七八七二、七八〇、三五六七七二二、七二〇、〇七八八二七二、九一一、七三一八二五
四四、〇二八	五三、一三五	六一、六八四	一六五、四七〇	八〇、六九九	三六二、七一四	一一九、三七五	二八、八一九	五七、二二六	四二、八三五	三九七、七三三	四四、四七六	五五、四二九				七二二、七二〇、〇七八八二七二、九一一、七三一八二五
一三	一六	一五	三六	一五	五〇	二六	三	九	五	五一	一六	一二				七二二、七二〇、〇七八八二七二、九一一、七三一八二五
四四、一八五	五六、四九六	四七、一四四	一七〇、七三〇	七五、八四七	三五〇、九三七	一六三、一五二	一六、七八八	五二、〇一七	四二、八三八	三五一、五六九	四四、三九一	三二、五八一				七二二、七二〇、〇七八八二七二、九一一、七三一八二五
三	一六	六	二七	一〇	五八	三八	三	一〇	五	四四	九	一五				七二二、七二〇、〇七八八二七二、九一一、七三一八二五
八、四三九	六八、〇六二	一六、八一四	一三三、三三一	五二、〇六三	四〇六、二九一	二二七、二二九	一七、六〇一	五二、三六二	四〇、三三九	三〇六、二〇四	二五、七二九	五八、四二七				七二二、七二〇、〇七八八二七二、九一一、七三一八二五
五	一八	七	二八	一〇	五八	四二	三	一〇	五	四二	九	一八				七二二、七二〇、〇七八八二七二、九一一、七三一八二五
一二、〇二九	六六、八五五	一八、〇四五	一三三、〇六四	四八、九三九	四〇二、三八二	二四四、一二四	一五、五五七	五七、五七七	三四、三四九	三二四、五〇一	二四、四七七	六六、二五九				七二二、七二〇、〇七八八二七二、九一一、七三一八二五

第二 運賃及備船料

一 運賃

前述ノ如ク本年中ハ不定期船ノ遠洋ニ航行スルモノ少ナカリシカ故ニ茲ニハ主トシテ近海及沿岸航路ノ運賃市況ニ付キ略述セントス

先ツ近海方面ニ在リテハ本邦炭ノ香港、新嘉坡ヘノ積出激減シタルモ滿洲炭ノ本邦移入増加セルト北海方面ヨリ木材ノ出廻リ激増シタルトニ依リ夏枯積取季節ニ大型船ノミニテ六十萬重量噸ノ就航ヲ見爲メニ船腹過剩ヲ告ケタリシカハ大口積取引合ハ賃率鈍狀ヲ呈シタルカ小口積取ハ小型船拂底ノ爲賃率強保合ヲ持續セリ晚秋ヨリ南支那内地ニ於テ砂糖、洋紙、原棉ノ需要喚起セラレタルニ依リ相當出貨アリテ賃率引締リシモ北支那方面ヘノ荷況不振ニテ運賃不味ノ狀況ナリキ

次ニ大連浦鹽方面ヲ見ルニ豆、豆粕ノ出廻リ多ク船腹ノ需要ヲ告ケタルニ依リ三月ニ入り中小型船同方面ニ集中シ活況ヲ呈シタルモ大型船ノ割込多數ニ上リタル

カ爲特産物ノ出廻リ相當アリシニモ拘ハラズ貸率切崩サレタリ七月ニ入り特産物ノ出荷一段落ヲ告ケ荷況不振ヲ極ムルニ至レリ十月ニ至リ朝鮮米並大連ヨリ大豆豆粕石炭ノ出廻リアリテ市況一時回復ノ曙光ヲ示シタルモ又モヤ北海方面ニ就航シ居タル大型船ノ蟬集ニ遭ヒ貸率再ヒ軟調ヲ呈スルニ至レリ

翻ツテ内地沿岸ニ於ケル狀況ヲ見ルニ北海道ヨリ雜穀、海産物ノ荷動キ相當ニアリテ貸率引締リタリ然レトモ三四月頃ヨリハ其ノ出廻リ抄々シカラサルニ至リシカ新ニ木材ノ出廻リアリシト五月ニ至リ勸察加方面ノ漁業季ヲ迎ヘタルトニ依リ再ヒ活況ヲ呈シ小型船ノ需要多ク從テ近廻リノ小型船拂底シ小口積取貸率強保合ヲ呈シタリシモ遠洋方面荷動不振ノ爲配船難ノ大中型船續々木材積取ニ振向ケラレタルニ依リ貸率ハ漸落歩調ヲ示スニ至レリ十月ニ於ケル北海道方面就航ノ不定期船ハ實ニ二百七十隻百五萬噸ニ達シ其ノ中木材積取ニ配船セラレタルモノ百餘隻五十六萬噸ノ多キニ及ヒタリ

今年年中ニ於ケル運賃ノ主ナルモノヲ掲クレハ左ノ如シ

一) 石炭運賃

大正十一年	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月
九州横濱間	一、八五	一、八五	一、三〇五	二、一五	二、一〇五	二、〇九〇	一、八〇〇	一、八七五	一、七五〇	二、〇七五
九州上海間	二、〇〇	一、九五	二、〇九五	一、八五	一、八五	一、八五五	一、八〇〇	一、八七〇	一、七〇〇	一、八七〇
九州香港間	三、八〇	三、八〇〇	三、七五〇	三、七〇	三、七〇〇	三、六五〇	三、五〇〇	三、三〇〇	三、二〇〇	三、二〇〇
九州新嘉坡間	五、二〇	五、二〇〇	五、〇八〇	四、七〇	四、四七〇	四、四〇〇	四、四〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	三、八七〇

一一 備船料

本年頭ニ於テハ遠洋方面ノ荷動キ相當活況ヲ呈シタルヲ以テ二月末ヨリ徐々ニ閑散トナリシニモ拘ハラズ輸入大型船續々内地ニ到着シ茲ニ大型船腹ノ消化難ヲ來シ備船料率ヲ軟調ニ導クニ至レリ殊ニ四月以來不定期船ノ活動舞臺タル北大平洋ノ荷動キ一般ニ緩慢トナリタルニ依リ大型船内地ニ歸航シ近海方面ニ割込ヲ策シタルモ大量貨物ノ出廻圓滑ナラサル爲引合ナク船費ヲ償フコト困難トナリ大型船繫留ノ色彩漸次濃厚ノ度ヲ加ヘタリ此ノ情勢ニ動カサレ七月ニ入ルヤ海運界不況對策トシテ繫船同盟問題唱導セラレ船主協會ニ於テ研究審議ヲ重ネタル結果數種ノ案ヲ得タルモ孰レモ實現ヲ見ルニ至ラスシテ止ミタリ十月ニ至リテハ北米大平洋岸ヨリ東洋方面へ木材麥粉ノ荷動キ相當アリタル外棉花鹽魚ノ荷動期ニ入リタルト濠洲ヨリ羊毛出廻リ初メタルトニ依リ大型船ノ備船料弗々成立ヲ見年末ニ至リ近來ニナキ多數ノ取極メアリテ成約期間モ六ヶ月乃至一ケ年ノ長期ノモノ多

カリキ

小型船ニ在リテハ近海一二區ノ荷動キ年頭ヨリ相當良好ニテ殊ニ北海方面ノ荷況活氣ヲ示シ且漁業期ニ入りタルカ爲備船料強調ニテ多數ノ成約アリシカハ小型船ノ拂底ヲ來シ船主ハ高唱ヘニテ長期成約ノ外短期間ノ引合ニハ應セサル態ナリシカ其後大型船内地ニ到着シ近海方面ニ割込ミタルカ爲備船料ハ茲ニ低下ヲ見ルニ至レリ叙上ノ如ク七月ニ至リテ繫船同盟問題生シタルモ小型船ノミハ弗々成約アリ十月ニ入り北海方面ノ積取畧終了シタルモ朝鮮米支那棉花農産物石炭ノ出荷期ニ入りタルカ爲小型船ノ需要ハ依然トシテ減退ヲ見サリキ然レトモ臆テ冬枯季節到來シ北海北支那方面ハ結氷期ニ入り航海範圍ハ縮少セラレタルニ依リ近廻リ方面ノ船腹過剩ヲ告ケ小型船ノ備船料モ亦漸落歩調ニ轉シ以テ年ヲ送リタリ

本年ニ於ルケ定期備船料ノ狀況ハ次表ノ如シ

定期備船料

大正十一年	大	中	小
	型	型	型
	船	船	船

第二章 本邦海運ノ概況 第四節 不定期船ノ概況

一	二	三	四	五	六	七
月	月	月	月	月	月	月
最	最	最	最	最	最	最
高	高	高	高	高	高	高
武	低	低	低	低	低	低
三、〇〇	三、〇〇	三、〇〇	三、〇〇	二、二五	二、二五	一、七六五
二、五〇	二、五〇	二、五〇	二、四〇〇	二、六〇	二、六〇	一、七六五
二、二〇	二、二〇	二、二〇	二、二〇	三、六〇	三、六〇	三、九三五
三、〇〇	三、〇〇	三、〇〇	三、〇〇	三、〇〇	三、〇〇	三、〇〇

一六八

第三 船價

八	九	十	十	十
月	月	月	月	月
最	最	最	最	最
高	高	高	高	高
低	低	低	低	低
一、六五	一、六五	一、六五	一、六五	一、六五
一、六五	一、六五	一、六五	一、六五	一、六五
一、四	一、四	一、四	一、四	一、四
三、〇八五	三、〇八五	三、〇八五	三、〇八五	三、〇八五

昨年夏期ヨリ冬期ニ亘リ近海就航小型船ノ坐礁沈没等ニ因リ喪失セシモノ四十
第二章 本邦海運ノ概況 第四節 不定期船ノ概況 一六九

隻ニ及ヒタルモ新造船ノ數ハ比較的少ナクシテ喪失船舶ヲ補フニ足ラザリシト近海方面ノ荷動キ好況ヲ豫想セラレタルトニ依リ年頭ヨリ買船ノ引合弗々市場ニ現ハレ月ヲ經ルニ從ヒ小型船ノ船價漸騰氣配ヲ示スニ至リシカ大型船ハ輸入船舶ノ増加ト需要閑散ノ爲船價保合ヲ持續セリ四月來内地ニ到着セル輸入大型船多數ニ上リタル爲茲ニ船腹ノ過剩ヲ招來シタル上遠洋方面ノ荷動キ逐月閑散トナリシカハ大型船ハ配船ノ餘地ナキ狀勢ニ陥リ大型船輸入者ハ大痛手ヲ蒙ルニ至レリ六月ニ於テハ中型船並ニ小型船ノ引合弗々アリシモ賣手高唱ヘナルニ依リ成約整ヒタルモノ少ク九月ニ入ルヤ近海方面ノ荷動キニ伴レ中小型船ノ賣船引合多少アリ十一月頃ヨリ大中型船ノ市場唱値漸落ヲ示シタルモ年末ニ至ルマテ取引ハ殆ント無ク唯小型船ノ賣船引合アリタルノミナリキ

本年中ニ於ケル船價ノ狀況ヲ表示セハ左ノ如シ

(一) 大正十一年ニ於ケル賣船價格累月比較表 (單位圓)

月別	月									
	一	二	三	四	五	六	七	八	九	十
大型	新	〇五〇〇	〇五〇〇	〇五〇〇	〇五〇〇	〇五〇〇	〇五〇〇	〇五〇〇	〇五〇〇	〇五〇〇
	古	五七〇〇	五七〇〇	五七〇〇	五七〇〇	五七〇〇	五七〇〇	五七〇〇	五七〇〇	五七〇〇
中型	新	九四〇〇	九四〇〇	九四〇〇	九四〇〇	九四〇〇	九四〇〇	八四〇〇	八四〇〇	八三〇〇
	古	五七〇〇	五七〇〇	五七〇〇	五七〇〇	五七〇〇	五七〇〇	四七〇〇	四七〇〇	四七〇〇
小型	新	九三〇〇	九三〇〇	九四〇〇	九四〇〇	九四〇〇	九四〇〇	九四〇〇	九四〇〇	八五〇〇
	古	五七〇〇	六八〇〇	六八〇〇	六八〇〇	六八〇〇	六八〇〇	六八〇〇	六八〇〇	五八〇〇

第二章 本邦海運ノ概況 第四節 不定期船ノ狀況

船名	噸	製造年	契約期	價	格	重量噸々當
東洋丸	四、七〇〇	一八九二	三月	一六五、〇〇〇	四〇、〇〇〇	四〇、〇〇〇
連勝丸	三、五一〇	一八九八	三月	一四六、〇〇〇	三七、〇〇〇	四七、〇〇〇
東隆丸	二、八五〇	一八九九	三月	一五〇、〇〇〇	三六、〇〇〇	六六、〇〇〇
矢岳丸	二、七〇〇	一八九八	三月	一五〇、〇〇〇	三六、〇〇〇	六六、〇〇〇
日府丸	二、七九八	一九一八	三月	一五〇、〇〇〇	三六、〇〇〇	六六、〇〇〇
長海丸	二、三三〇	一八九〇	三月	一六〇、〇〇〇	三六、〇〇〇	六五、〇〇〇
同爲丸	二、三〇〇	一八九八	三月	一七〇、〇〇〇	三一、〇〇〇	三一、〇〇〇
櫻洋丸	二、〇五〇	一九一八	三月	二〇〇、〇〇〇	一〇九、〇〇〇	一一二、〇〇〇
西南丸	一、八三七	一九一八	三月	九〇、〇〇〇	三一、〇〇〇	一〇九、〇〇〇
小川丸	七三〇	一八九八	三月	七五、〇〇〇	一三〇、〇〇〇	一三〇、〇〇〇
元明丸	四、九八〇	一九一七	三月	一〇〇、〇〇〇	八三、四〇〇	八三、四〇〇
元澤丸	四、九五〇	一九一八	三月	一〇〇、〇〇〇	八五、〇〇〇	八五、〇〇〇
福澤丸	五、七五〇	一九一八	三月	一一〇、〇〇〇	八五、〇〇〇	八五、〇〇〇
廣榮丸	二、五七〇	一九一八	三月	二五、〇〇〇	四〇、〇〇〇	四〇、〇〇〇
多喜丸	七〇〇	一九一八	三月	一七、〇〇〇	三五、五〇〇	三五、五〇〇
全榮丸	六三〇	一九一八	三月	一七、〇〇〇	二六、九八〇	二六、九八〇
ハコフキアラ	六、五〇〇	一九一八	三月	六〇、〇〇〇	九、二三〇	九、二三〇

(二) 大正十年ニ於ケル古船賣買價格表

船名	噸	製造年	契約期	價	格	重量噸々當
十七萬榮丸	一、五五五	一九一九	一月	一三九、〇〇〇	八九、三八	八九、三八
喜摩丸	一、九五〇	一八九四	一月	一八五、〇〇〇	四三、五九	四三、五九
射水丸	二、四六〇	一九一八	三月	一〇〇、〇〇〇	四〇、〇〇	四〇、〇〇
海長丸	一、六五〇	一九一八	三月	一四〇、〇〇〇	八五、〇〇	八五、〇〇
海新丸	一、二七〇	一九一七	三月	一二八、〇〇〇	二二、〇〇	二二、〇〇
島羽丸	一、〇〇〇	一九一七	三月	一〇〇、〇〇〇	二二、〇〇	二二、〇〇
五真盛丸	七〇〇	一九二二	三月	三〇、〇〇〇	二七、〇〇	二七、〇〇
二大得丸	二、三六〇	一九一八	三月	一四八、〇〇〇	二一、〇〇	二一、〇〇
駒形丸	四、三二〇	一九一八	三月	六五、〇〇〇	二七、〇〇	二七、〇〇

第二章 本邦海運ノ概況 第四節 不定期船ノ狀況

月	噸	噸	噸	噸
十月	一七〇〇	一七〇〇	三六五〇	二四〇五
十一月	一七〇〇	一七〇〇	三六〇〇	二四〇五
十二月	一七〇〇	一七〇〇	三六〇〇	二四〇五
一月	一七〇〇	一七〇〇	三六〇〇	二四〇五
二月	一七〇〇	一七〇〇	三六〇〇	二四〇五
三月	一七〇〇	一七〇〇	三六〇〇	二四〇五
四月	一七〇〇	一七〇〇	三六〇〇	二四〇五
五月	一七〇〇	一七〇〇	三六〇〇	二四〇五
六月	一七〇〇	一七〇〇	三六〇〇	二四〇五
七月	一七〇〇	一七〇〇	三六〇〇	二四〇五
八月	一七〇〇	一七〇〇	三六〇〇	二四〇五
九月	一七〇〇	一七〇〇	三六〇〇	二四〇五

船名	噸數	以下	以上	合計
豐橋丸	三,五〇〇	一八八八	一〇	三〇,〇〇〇
金王丸	六,四一〇	一九二〇	一〇	七〇,〇〇〇
浦賀丸	五,五五〇	一九一六	一〇	二〇,〇〇〇
佐賀丸	三,六〇〇	一九一六	一〇	一〇,〇〇〇
野川丸	一,六〇〇	一九一六	一〇	一三,七五〇
平野丸	一,七五〇	一九一六	一〇	九七,〇〇〇
合計	一八,三〇〇	一九一六	一〇	九,五三〇

(三) 船舶輸出表

年	船型	總噸數千噸以下	總噸數千噸以上	合計	計
大正四年	一五	一一九	六,二四五	一七	七,四三六
大正五年	五三	一一,二四五	三七,六二一	六三	四八,八六六
大正六年	四〇	九,八六五	一八〇,三五二	七五	一九〇,二一七
大正七年	三	七一	一五一,〇一二	三二	一五一,〇八三
大正八年	二一	八,四二五	五二,六七二	三九	六一,〇九七
大正九年	一六	七,一九四	二一九,二四七	六八	二二六,四四一
大正十年	三	四三〇	六,七六九	七	七,一九九
大正十一年	五	二,八三六	一一,九五八	九	一四,七九四

(四) 大正十一年ニ於ケル外國船購入價格表

船名	重量噸	製造年	價格	重量噸々當リ	受渡期
Barbare	四,六五〇	一九〇二	二二,〇〇〇	四・一	五、六月
Ebbelwynne	五,五〇〇	一九〇四	一九,〇〇〇	三・五	四、五月
Catherine Apear	三,四五〇	一八九〇	七,七〇〇	二・三	五、六月
Tyns	七,八九二	一九〇二	二二,〇〇〇	二・八	七、八月
Melville Dolar	七,二〇〇	一九〇五	二八,〇〇〇	三・九	五、六月
Rishon	三,五〇〇	一九〇六	二五,〇〇〇	七・一	七、八月
Sangam	四,六〇〇	一九〇〇	二五,〇〇〇	五・四	七、八月
Salam	二,一〇〇	一九〇一	一六,五〇〇	七・九	五、六月
Haios	二,一〇〇	一九〇五	一三,〇〇〇	一・〇	五、六月
Catalina	四,二九〇	一九〇四	二一,五〇〇	五・〇	十一、二月

第五節 造船狀況

本年ニ於テハ前年ヨリ繼續シテ海運界不振ノ影響益々顯著トナリ造船界ノ凋落

甚シク加フルニ軍縮協定ニ依ル主力艦製艦中止ノ爲メ各造船所ノ受ケタル打撃甚シク失業ノ不安ヨリ職工動搖シテ各所ニ大小爭議行ハレタリ本年中ニ進水セル船舶中總噸數百噸以上ノモノハ七十一隻七萬三千二百四十三噸ニシテ之ヲ前年ノモノニ比スルニ隻數ニ於テハ十隻ノ減少ニ過キサレトモ總噸數ニ於テハ十五萬四千五百四十九噸ノ減少ニシテ本年ハ前年ノ約三割二分ニ過キササル狀態ナリ之レ主要造船所カ主トシテ海軍ノ艦船建造ニカヲ注キタル爲大型商船ノ建造數少クシテ大部分冷蔵船浚渫船其ノ他小型船ナリシニ依ルモノニシテ總噸數一千噸以上ノ進水船舶ハ十六隻五萬九千噸ニシテ前年ノ四十一隻二十一萬七千二百二十噸ニ比シテ二十五隻十五萬八千二百二十噸ノ減少ナリ而シテ之等ノ船舶ハ一般ニ小型トナリ前年ノ平均一隻當リ總噸數五千二百九十八噸ニ對シ本年ハ平均一隻當リ三千六百八十七噸トナリ平均一隻當リ一千六百一十一噸ノ減少ヲ示ス今本年一月ヨリ十二月ニ至ル間ノ進水船舶中總噸數百噸以上ノモノヲ月別ニ示セハ左ノ如シ

月次	總噸數一千噸以上		總噸數一千噸未滿		合計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
一月	一	五,七八〇	三	四七〇	三	四七〇
二月	二	一六,六二〇	四	六〇〇	六	一七,二九七
三月	二	四,九〇〇	六	六七七	八	七,〇〇五
四月	三	七,一五〇	二	二,一〇五	一〇	二,七五二
五月	一	一,四五〇	四	九四六	五	七,四八〇
六月	三	五,七〇〇	三	六七五	五	二,三九六
七月	二	一三,九五〇	三	一,二七〇	五	一五,二二〇
八月	一	二,一〇〇	七	一,五四二	八	三,六四二
九月	一	一,三五〇	四	七六五	五	二,一一一
十月	一	五九,〇〇〇	五	二,一一一	六	二,一一一
十一月	一	五九,〇〇〇	五	一四,二四三	六	七三,二四三
合計	一六	一六,六二〇	五五	一四,二四三	七一	七三,二四三

右千噸未滿ノ船舶ヲ細別スレハ左ノ如シ

汽船 四一隻 一二,〇七六噸

補助機關付帆船 一一隻 一、六五六噸
帆船 三隻 五一噸

又千噸以上ノ船舶ハスヘテ汽船ニシテ之ヲ種類ニ依テ細別スレハ左ノ如シ

貨物船 一〇隻 三三、二〇〇噸
(中二隻二、九〇〇噸ハ冷蔵装置ヲ有ス)

貨客船 二隻 一一、四七〇噸

旅客船 三隻 八、五五〇噸

油槽船 一隻 五、七八〇噸

右進水船舶中主ナルモノハ總噸數一萬百二十噸「ダブルレダクシヨン、ギアドタービン」ヲ裝置シ速力十六節ノ優秀貨客船宮崎丸總噸數五千七百八十噸ノ油槽船干珠丸總噸數六千五百噸ノ荷物船べるふあすと丸及もんどりいる丸總噸數三千六百五十噸速力十九節ノ「ギアドタービン」船ナル鐵道連絡船昌慶丸及德壽丸等ナリ
次ニ本年中ノ計畫中工事中進水竣工各船舶數及總噸數ヲ月別ニ示セハ左ノ如シ

月次	計畫中		工事中		進水		竣工	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
一月	五七	二九六、四六七	五四	一二七、〇三〇	三	四七〇	五	一一、〇九〇
二月	五八	二九七、二六七	五七	一二七、七七〇	五	六、三八〇	二	六七〇
三月	五八	二九六、〇四二	五三	一二七、〇四二	六	一七、二九七	五	七七三
四月	五八	二九二、八四二	五六	一二三、六一〇	八	七、〇〇五	六	一〇、五四八
五月	五八	二七〇、四二二	五六	一〇四、八五三	一〇	二、七五二	一〇	一五、八〇五
六月	六三	二九〇、四八二	四五	一〇七、五五七	五	七、四八〇	一〇	二〇、一三八
七月	六七	二九一、二九二	四〇	一〇三、三七二	五	二、三九六	六	五、一二一
八月	五九	二七一、四二二	四二	一〇五、一九二	五	六、三七五	六	四、五三四
九月	五九	二七七、〇五七	四四	一〇二、九八六	六	一五、二二〇	七	九、二五八
十月	五九	二五八、二一七	四一	一一四、一三二	八	三、六四二	六	七、九七二
十一月	六二	二六五、四四七	四四	一一五、六一三	五	二、一一五	七	九、八四〇
十二月	五六	二六四、八六七	四〇	一〇五、三〇九	七	七三、二四三	六	二、四八一
合計					七一	七三、二四三	七六	九八、二三〇

右ニ依レハ本年ニ於ケル造船ハ著シク減少シタルヲ知ルヲ得ルカ就中工事中船舶ニ付テ見レハ前年ヨリ引キ續キテ漸減セルヲ知ルヲ得ヘシ今參考ノタメ前年ニ

於ケル工事中船舶數及總噸數ヲ示セハ左ノ如シ

大正十年一月	七二隻	二七一、六六四噸
同 三月	六八隻	二五五、五七一噸
同 六月	五四隻	一九五、一九五噸
同 九月	四六隻	一四九、三六〇噸
同 十二月	五七隻	一三一、〇五〇噸

而シテ本年十二月末ニ於ケル工事中船舶ノ中總噸數一千噸以上ノモノ二十三隻九萬九千七百二十噸計畫中船舶ノ中總噸數一千噸以上ノモノ四十六隻二十六萬六千七百七十七噸アリ竣工船舶ハ前年ノ八十二隻二十萬五千四百三十二噸ニ比シ數ニ於テ六隻總噸數ニ於テ十萬七千二百二噸ヲ減少セリ

本年中ノ造船事業ニ就テ見ルニ各造船所トモ漸次經營難ニ陥リ海軍ノ艦船其他官廳ノ注文ヲ受クル主要造船所ハ利潤ハ別問題トシ補助艦艇特務艦特殊船等相當ニ仕事ヲ有セシモ小造船所ハ徒ニ競争激烈ニシテ利潤少ク閉鎖セルモノモアリ淺

野造船所ノ如キモ五月新造船部ヲ閉鎖スルニ至リ其他所々ニ事業縮少ノタメ従業員職工ノ淘汰行ハレ失業ノ不安ヨリ職工動搖シテ爭議ノ勃發セルモノ二三ニ止マラス職工賃金ハ依然高率ニシテ建造費ヲ引キ下ケ得ル見込ナク年末ニ至ツテ造船業ハ更ニ衰頽ニ陥リタリ今職工一日一人當リ平均實收入ヲ見ルニ左ノ如シ

	上半期	下半期
十年	二、四二九	二、六〇三
十一年	二、六四七	二、七三二

之ニ依テ見レハ十年ヨリ漸次上昇シ來リ大戰前ノ一日一人當平均九十六錢九厘ニ比シ約三倍ニシテ最高ナリシ大正九年後半期ノ二圓九十六錢六厘ヲ未タ幾何モ下落セサルナリ尙本邦ニ於ケル造船事業ノ規模ノ概要ヲ表示スレハ左ノ如シ

造船事業比較表 (總噸數一千噸以上ヲ建造シ得ル造船所)

種 別	大正二年末現在	大正七年十月現在	大正十年六月現在	大正十一年六月現在
-----	---------	----------	----------	-----------

職工數	造船場數	造船工數	一千噸以上ノ造船臺數	一千噸以上ノ進水船舶數	總噸數(噸)	噸數(噸)	噸數(噸)
二六、一三九人	四	一七	一	一	二六、一三九	一八、九七	二、一六二
二六、一三九人	四	一七	一	一	二六、一三九	一八、九七	二、一六二
二六、一三九人	四	一七	一	一	二六、一三九	一八、九七	二、一六二
二六、一三九人	四	一七	一	一	二六、一三九	一八、九七	二、一六二
二六、一三九人	四	一七	一	一	二六、一三九	一八、九七	二、一六二
二六、一三九人	四	一七	一	一	二六、一三九	一八、九七	二、一六二
二六、一三九人	四	一七	一	一	二六、一三九	一八、九七	二、一六二
二六、一三九人	四	一七	一	一	二六、一三九	一八、九七	二、一六二
二六、一三九人	四	一七	一	一	二六、一三九	一八、九七	二、一六二
二六、一三九人	四	一七	一	一	二六、一三九	一八、九七	二、一六二

次ニ本邦新造貨物船ノ平均價格ヲ見ルニ船腹需給ノ關係ヨリ左表ニ示スカ如ク本年ニ入りテ大型船價格ノ更ニ低下セルニ小型船價格ノ稍上昂シタルハ注意スヘキナリ

本邦新造貨物船平均價格表

年及期別	噸數一噸當リ價格	重量噸數一噸當リ價格
大正三年	約 一六〇圓	約 一一〇圓
大正四年	同 一八〇	同 一二〇

大正五年	大正六年	大正七年	大正八年	大正九年
上半期	上半期	上半期	年	上半期
同 二六〇	同 六〇〇	同 一、〇五〇	同 四五〇	同 四五〇
同 三六〇	同 一、〇五〇	同 一、二二〇	同 五三〇	同 五〇〇
同 二六〇	同 一、〇五〇	同 一、〇五〇	同 五三〇	同 二四〇
同 二六〇	同 一、〇五〇	同 一、〇五〇	同 五三〇	同 二四〇
同 二六〇	同 一、〇五〇	同 一、〇五〇	同 五三〇	同 二四〇
同 二六〇	同 一、〇五〇	同 一、〇五〇	同 五三〇	同 二四〇
同 二六〇	同 一、〇五〇	同 一、〇五〇	同 五三〇	同 二四〇
同 二六〇	同 一、〇五〇	同 一、〇五〇	同 五三〇	同 二四〇
同 二六〇	同 一、〇五〇	同 一、〇五〇	同 五三〇	同 二四〇
同 二六〇	同 一、〇五〇	同 一、〇五〇	同 五三〇	同 二四〇

大正十年		大正十一年	
上 半 期	下 半 期	上 半 期	下 半 期
小型船 同	小型船 同	小型船 同	小型船 同
大型船 同	大型船 同	大型船 同	大型船 同
一三〇	一八〇	一六〇	一〇〇
一五〇	一九五	二〇〇	一六〇
同	同	同	同
同	同	同	同
同	同	同	同
同	同	同	同
九〇	一二〇	一三〇	一〇〇
一二〇	一三〇	一三〇	一〇〇

又造船用鋼材ノ價格ハ本年ニ入りテ更ニ低下セリ今大正三年以降ノ平均價格ヲ示セハ左ノ如シ

造船用鋼材(鋼板及型钢)平均價格表

年 及 期 別	平均一噸當リ價格
大正三年	約九〇圓
大正四年	約一三〇
大正五年	約二五〇

年 及 期 別	平均一噸當リ價格
大正六年 上半期	約四〇〇
大正六年 下半期	約四七〇
大正七年 上半期	約八五〇
大正七年 下半期	約九一〇
大正七年 同休職條約成立前	約五一〇
大正七年 同休職條約成立後	約二三〇
大正八年 上半期	約二五〇
大正八年 下半期	約二〇〇
大正九年 上半期	約一五〇
大正九年 下半期	約一三五
大正十年 上半期	約一〇〇
大正十年 下半期	約一〇〇
大正十一年 上半期	約一〇〇
大正十一年 下半期	約一〇〇

第六節 海員ノ狀況

一 船員需要供給ノ概況

海運界ハ本年ニ至リ稍々回復ノ緒ニ就キタルカ如キモ前途猶速ニ樂觀ヲ許ササル爲メ船主ハ引續キ經費節減ヲ期シ種々畫策調査ノ歩ヲ進メタルカ船員給料ノ引下ハ後述ノ如ク目下ノ實況ニ在リテハ到底困難ト云フノ外無キヲ以テ専ラ船員ノ

員數ヲ減スルノ方針ニ向ヘルカ如シ。而シテ船員員數ノ減少ニ關シ一ニノ會社ニシテ試驗的實行ノ成績良好ナルコトヲ稱フルモノアルモ極端ナル減員ハ大局ヨリ觀テ頗ル慎重ナル考慮ヲ要スル問題ト謂フ可ク兎ニ角其ノ徹底的實行ヲ見ルニ於テハ船員ノ失業問題漸ク深刻ノ度ヲ加フルニ至ルヘシ尤モ或種見習海員ノ如キ近時寧ロ其ノ供給不足ヲ告クルノ實況ニ在ルハ蓋シ老練高給ノ者ニ代フルニ若齡薄給ノ見習等ヲ以テスルノ傾向漸ク船主間ニ於テ顯著トナレルニ因ルモノナリ從テ老練ノ普通海員又ハ海技免狀受有者中ニハ職ヲ求ムルコト困難ナル者アルヘキハ之ヲ察スルニ難カラス

今試ミニ各船員紹介業者ニ就キ大正十年十月以降ノ船員需給ノ情勢ヲ調査スルニ毎月紹介成立セルモノノ數四千人乃至五千人ノ間ヲ上下シ月末就職未済トシテ計上スヘキモノ二三千人ニ達セリ。然レトモ此等ノ紹介申込者中既ニ他ノ職業ニ轉シ又ハ歸農セシ者等相當多數存スルカ故ニ其ノ全部ヲ以テ失業海員ナリト斷定スルハ早計ト謂フヘク之ヲ職業紹介原簿上就職未済海員トシテ毎月末二萬數千人ヲ

有スル英國ノ狀勢ニ比スルトキハ寧ロ順境ニ在リト謂ハサルヘカラス。尙船員職業紹介法十二月一日ヨリ實施セラレタルヲ以テ將來船員ノ需給一層圓滑ニ行ハルルニ至ルヘク依テ得ヘキ諸般ノ統計ハ將來施設ノ貴重ナル材料タルヘシ
左ニ本項ニ關スル表ヲ掲ケテ參照ノ便ニ供スヘシ

船員手帖所持者數

新舊手帖別	年 別	大正七年	大正八年	大正九年	大正十年	大正十一年
船員手帖受有者數		三〇〇、一四四	三二七、七一五	三四七、四六五	三六二、一七四	約三八〇、〇〇〇
船員手帖新交付者數		二八、五八五	二八、七二六	二〇、七四四	一六、六七一	一八、一九〇

海技免狀受有者數

大正五年末	三四、三二八	内	三三、九七七
大正十年末	四六、一二四	内	四五、七七五
大正十一年末	四八、七一八	内	四八、三六九
		外	三四九

管海官廳ノ取扱ヒタル船員雇入雇止數

年 別	雇 入		雇 止		雇 入 超 過
	大 正 十 一 年	大 正 十 年	大 正 十 一 年	大 正 十 年	
大 正 十 一 年	一三九、五六〇	一三八、五四五	一三七、七八一	一三八、九五四	七六四 六〇六

(一) 汽 船

航路別船員數表 (大正十一年十二月三十一日調)

部 別	職 務	遠 洋 航 路		近 海 航 路		沿 海 航 路		合 計		總 計
		男	女	男	女	男	女	男	女	
運 轉 士	運 轉 士 見 習	一、五二二		一、四八三		一、二二二		三、一二七		三、一二七
大 水 夫	大 水 夫 工 長	三五一		七 四		四二八		四二八		四二八
舵 夫	舵 夫 工 長	四七八		五三八		三二八		一、三四四		一、三四四
水 夫	水 夫 工 長	三八三		一四七		七		五三七		五三七
其 他	其 他	一、九八〇		二、一六五		三三七		四、五一七		四、五一七
合 計	合 計	三、四九三		二、五七八		九八八		七、〇五九		七、〇五九
運 轉 士 見 習	運 轉 士 見 習	八、二〇七		六、九八五		一、八二〇		一七、〇二二		一七、〇二二
總 計	總 計									一七、〇一四

部 別	職 務	遠 洋 航 路		近 海 航 路		沿 海 航 路		合 計		總 計
		男	女	男	女	男	女	男	女	
機 關 士	機 關 士 見 習	一、三六七		八五三		四 九		二、二六九		二、二六九
機 關 士	機 關 士 見 習	一九五		二 五		四二		二二一		二二一
火 夫	火 夫 工 長	三五七		一九三		四二		五九二		五九二
油 差 夫	油 差 夫 工 長	一、四九八		一、八九八		八一一		四、二〇七		四、二〇七
火 炭 夫	火 炭 夫 工 長	四、七〇五		三、〇五五		六六八		八、四二八		八、四二八
石 炭 夫	石 炭 夫 工 長	一、九三六		六八五		四二		二、六六三		二、六六三
其 他	其 他	一〇、五七九		七、四六一		二、〇七二		二〇、一一二		二〇、一一三
總 計	總 計									一、七二二
機 關 士 見 習	機 關 士 見 習	五〇五		七四八		四五九		一、七二二		一、七二二
機 關 士	機 關 士	一、三六七		八五三		四 九		二、二六九		二、二六九
火 夫 工 長	火 夫 工 長	一九五		二 五		四二		二二一		二二一
油 差 夫 工 長	油 差 夫 工 長	一、四九八		一、八九八		八一一		四、二〇七		四、二〇七
火 炭 夫 工 長	火 炭 夫 工 長	四、七〇五		三、〇五五		六六八		八、四二八		八、四二八
石 炭 夫 工 長	石 炭 夫 工 長	一、九三六		六八五		四二		二、六六三		二、六六三
其 他	其 他	一〇、五七九		七、四六一		二、〇七二		二〇、一一二		二〇、一一三
事 務 員 長	事 務 員 長	一四八		一一六		四 七		三一一		三一一
事 務 員	事 務 員	三六五		三〇〇		三 四		七〇九		七〇九
無 電 氣 技 師	無 電 氣 技 師	三九五		六〇		一 三		四五八		四五八
醫 師 長	醫 師 長	一一八		一 七		一		一三六		一三六
司 厨 長	司 厨 長	四二七		五一一		七 七		一、〇一五		一、〇一五
司 厨 人	司 厨 人	一〇八		一三七		五 七		三〇二		三〇二
料 理 人	料 理 人	一、五三七		八七〇		一一〇		二、五二七		二、五二七
給 料 理 人	給 料 理 人	二、三七七		一、六一一		四一二		四、四〇〇		四、四〇〇
其 他	其 他	二二九		五 三		一 一		二九三		二九三
合 計	合 計	五、七〇四		三、六八五		七五二		一七、〇二二		一七、〇二二
總 計	總 計	二四、四九〇		一八、一三一		四、六四四		四七、二六五		四七、三二二