

Doc. 1865

(200)

E-6926

66

#1865  
E.D.

秘

資料丙第八十八號 D

日本ノ對支海運業投資 (未定稿)

Proj. No.	258
S. A. No.	0044D
Sack No.	15
Item No.	58

亞  
研  
究  
所

58

E

6926

擔 當 者

第一調査委員會第一分科會

第三部

增 田

晴

雄



66386

179

序

一、本報告は第一調査委員會第一分科會業務として調査したものである。

二、本報告は過般の中央、現地連絡會議の申合に依り、中央側の資料の基礎として一應纏めたので勿論未定稿である。従つて調査洩れの部分なしとしなすが、後日現地側の資料と照合検討し、加除訂正を要するのは論を俟たない。

三、第一に就ては概要に止め、詳細は後日の研究に譲ることとした。本報告には機密に類する部分も多分に掲載されてゐるので取扱に極秘扱を希望する。

1865

E  
6926

111

支那航運の概要  
 支那航運業發達の概要  
 支那航運の特殊性  
 沿岸貿易權と内河航行權  
 汽船會社専用碼頭制度  
 支那に於ける列國海運勢力の概要

目次

第一

支那航運の概要	.....	一
(一) 支那航運業發達の概要	.....	一
(二) 支那航運の特殊性	.....	一四
イ、沿岸貿易權と内河航行權	.....	一四
ロ、汽船會社専用碼頭制度	.....	一五
(三) 支那に於ける列國海運勢力の概要	.....	一六
第二 日本對支海運業投資	.....	三〇
(一) 對支海運業投資の範圍	.....	三〇
(二) 投資額の算定	.....	三三
(三) 對支海運會社	.....	四七
A 日本に本社を有する海運會社	.....	四七
(1) 東亞海運株式會社	.....	四七

(甲)	日清汽船株式會社	七三
(乙)	大連汽船株式會社	九〇
(丙)	日本郵船株式會社	九七
(丁)	大阪商船株式會社	一〇七
(戊)	原田汽船株式會社	一一八
(己)	川崎汽船株式會社	一二一
(庚)	大同海運株式會社	一二四
(辛)	山下汽船株式會社	一二六
(壬)	嶋谷汽船株式會社	一二九
(癸)	朝鮮郵船株式會社	一三一
(甲)	阿波國共同汽船株式會社	一三五
(乙)	近海郵船株式會社	一三七

B 支那に本社を有する海運業者

(イ)	株式會社塘沽運輸公司	一四三
	株式會社塘沽運輸公司	一四三

(甲)	白河解船株式會社	一四七
(乙)	航業聯合協會	一五〇
(丙)	青島埠頭株式會社	一五三
(丁)	株式會社中村組	一五五
(戊)	上海內河汽船株式會社	一五六
(己)	上海運輸株式會社	一六二
(庚)	中華輪船株式會社	一六六
(辛)	昭和海運公司	一六八
(壬)	上海輪渡公司	一六九
(癸)	上海三菱倉庫株式會社	一七〇
(甲)	南京碼頭工人福利公司	一七三
(乙)	揚子駁運股份有限公司	一七五
(丙)	廣東內河運營組合	一七七

(四) 日本の對支海運投資總額……………一七八

附 參考引用資料……………一八四

附表一 日本の諸海運會社の對支投資額調

支那に本社を置く日本系海運業者資本金調

第一 支那航運の概要

(一) 支那航運發達の概要

大資源國であると同時に又一大消費國たる地位に在る支那は門戶開放後、列國商戰の角逐市場と化し、然もその前哨戰が海運戰である。即ち支那は通商貿易の一大市場であると共に又重要なる海運市場である。然るに支那は沿岸並に對外貿易が他國の海運力に依存する所多く、支那自身の有する海運力は極めて微々たるものである。故に茲に支那航運の概要を述ぶるに當つて、列國海運力の消長が中心となるのも亦止むを得ないであらう。

固より支那は古く漢代より南洋、印度方面に出動し、交易を營みたるがその後明代には海運先進國たる葡萄牙、西班牙、和蘭、英國船等續々支那沿岸に來航したるも、明朝末期より清朝初期に亘る海禁政策により一時衰微したるが、海禁解除せられてより再び歐州商船來航し、對支航運活動力の基礎は既にこの時代に培養せられてゐ

たと雖もこの時代は所謂帆船時代にして、海運の見るべきもの甚た  
少なかつた。

支那に汽船時代の生れたのは西曆一八四二年（天保十三年）にし  
て、英支阿片戦争の結果、英國は南京條約により、香港を割譲し其  
の他上海、寧波、厦門、福州、廣東の五港を開港せしめ、沿岸貿易  
權を事實上黙認せしめた。これより歐州汽船の來航活發となり所謂  
汽船時代が生誕したのである。

それより後、天津條約（一八五八年）北京條約（一八六〇年）芝  
罘條約（一八七六年）馬關條約（一八九五年）漢口條約（一八九七  
年）等により長江、沿岸諸港開港せられたるが、一八九八年に至り  
支那は「内港行輪章程」を公布し、一般に開放せると相前後して各  
國汽船は長江を中心として日、英、米、獨、佛、支諸國海運の角逐  
市場と化した。

今茲に歐州列國海運進出の狀況を各國別に詳述することは本報告

の本來の主旨に遙かに遠ざかるので、次にその在支主要汽船會社の  
概要を一覽表に纏めて参考とする。

在支主要汽船會社概要一覽表

會社名	摘	要
太古洋行（英）	本店 倫敦 資本 五〇万磅 設立 一八七二年	一八七五年より長江線經營 姉妹會社として省港澳輪船公司 太古輪船公司、太古造船所を 有す。
怡和洋行（英）	本店 倫敦後香港ニ 置ク 一八四三年設立 資本 四九五、八九 〇磅	

<p>省港澳輪船公司 (英)</p>	<p>一八六五年設立 英葡合辦事業</p>	<p>經營航路として 香港廣東線 香港澳門線 廣東澳門線 廣東梧州線</p>
<p>德記利士輪船公司 (英)</p>	<p>一九一三年設立 資本五〇萬磅 本業石油販賣</p>	<p>南支臺灣線を獨占經營したるも 大阪商船淡水香港を開始してより 勢力失墜、現在香港、福州線 香港汕頭線を經營中</p>
<p>亞細亞火油公司 (英)</p>	<p>一九〇二年設立 資本五〇萬兩 本業木材販賣</p>	<p>一九一七年上海漢口線開始 現在の經營航路 上海寧波溫州線、宜昌重慶線、廣東梧州 南寧線、漢口宜昌線、上海蘇州杭州線</p>
<p>祥泰木行公司 (英)</p>	<p>一九〇二年設立 資本五〇萬兩 本業木材販賣</p>	<p>上海漢口線經營</p>

<p>上海駁船公司 (英)</p>	<p>設立一八六三年 一九〇三年株式組織ニ變更</p>	<p>營業成績 純利益金 一〇七、七五九元 配當 優先 七分 普通 無配</p>
<p>資賜洋行(英)</p>	<p>設立一八五九年 資本一九一萬元</p>	<p>主として上海中心の不定期 宜昌重慶線經營</p>
<p>捷江輪船公司(米)</p>	<p>設立一九二四年 (其來洋行買收)</p>	<p>一九一七年長江線開始 現存線上海漢口線 漢口長沙線</p>
<p>美孚洋行(米)</p>	<p>一九一七年設立</p>	<p>香港廣東線 漢口宜昌線 漢口常德線 廣東梧州南寧線 宜昌重慶線 上海蘇州杭州嘉興線</p>



聚福洋行(佛)	一八七二年設立 資本四十萬兩	一九二一年より 上海宜昌重慶線二隻
招商局(支)	一八八二年 二〇〇萬兩 一八九六年 四〇〇萬兩 一九一四年 八四〇萬兩 創立當初官民合辦であつたが一九三二年國有となり支那最大の汽船會社である。	一九三四年資産状態 經營航路 大連上海線 汽船三二隻 四〇〇萬兩 天津上海線 燐其ノ他三〇隻 五萬兩 上海温州線 不動産動産三五〇〇萬兩 長江航路 四〇〇〇萬兩 負債 一七〇〇萬兩

三北公司(支)	一九一四年設立 資本二〇萬元 現在資本金不詳	一九一九年鴻安公司英人持株買收 一九二三年湖南中華輪船公司買收 支那民間第一の船主である。
鴻安公司(支)	一九一五年設立？ 英支合辦 香港政廳に登録 英國會社として經營	一九一九年英國資本三北公司に買收せられ純支那會社となる。 現在は三北公司と一體を爲す。
寧紹公司(支)	一九〇九年設立 資本一五〇萬元 本店寧波	經營航路 寧波、寧波線 上海漢口線(一九一四年より)

	<p>肇興公司(支)</p>	<p>政記公司(支)</p>
<p>一九一〇年設立 資本二五萬元 本店營口後上海 に移轉</p>	<p>一九〇五年設立 資本四萬元</p>	
<p>蔣介石北伐(一九二六年)の際 所有船徴發せられ、爾來營業不 振</p>	<p>一九一九年資本金一五〇萬元に 増資 經營航路 北支沿岸線長江線</p>	<p>一九二〇年株式組織として資本 二五〇萬元となす。 經營航路 渤海灣線、長江線、南支沿岸線 南洋線</p>

<p>民生實業公 司(支)</p>	<p>北方航業公 司(支)</p>
<p>一九二五年設立 資本二萬元 本店合川</p>	<p>一九一七年設立 本店天津</p>
<p>一九二八年資本金一五萬元 現在本店重慶 資産三百四、五十萬元 長江上流に活躍</p>	<p>現在日支合辦事業資本四五萬元 北方航業一五萬元 出資額 永源公司一五萬元 清和公司一五萬元 設立當時大連、天津線を經營せしも滿州交通 通部の壓迫と日本船の競争により一九三六 年上記二社の援助を求めた。 所有船六隻一〇、六七八總屯</p>

扱て然らば日本に就いてこれを見れば、明治初年以來貿易業の興隆と共に必然的に海運業の發展を促した即ち明治四年支那とは「日清修好條規」、一「日清通商章程」等により日支兩國人は開港場間に於て互に通商貿易を營みつゝあつたがその一例として明治八年日本郵船の前身たる三菱商會（一八七五年三菱汽船會社と改稱）は横濱上海定期線を開始し、又米・商太平洋郵船會社經營の横濱上海線を買收し對支航權の樹立に努力した。これ等は獨立した海運業と云ふより、むしろ貿易業の附帶事業であらう。日本の對支海運業は明治二十八年日清戰爭終結後下關係約を契機として長足の發展を遂げた即ち下關係約によりて宜昌、重慶間、上海、蘇州間の内河開放せられ、邦商大東新利洋行にて上海、蘇州、杭州線を開始し、邦船長江進出の先驅を爲したるが、この時既に英國の覇權は確立せられて居り、未だその勢力は英國の比ではなかつた。

明治三十一年支那が「内港行輪章程」を公布し内河を一般に開放

せると相前後して、邦商大阪商船、湖南汽船、日本郵船等引續き長江並にその支流に進出せり。明治四十年に至り郵船、商船、湖南汽船、大東汽船の長江各線を合併して日清汽船株式會社を設立せられた。

尙歐州大戰勃發による在支外國船の激減するや、滿鐵は大正四年大連汽船株式會社を設立し支那沿岸航路に特異な地歩を築いた。其の他日本汽船會社はこの好機に對支航權獲得に努力せしも、其の後排外思想次第に熾烈となるに従つて大正十四年上海事件起り邦船の受けた打撃も亦少なくなかつた。斯くの如き不安定な時局の内に國民軍の北伐戰起り國民政府樹立せられ漸く時局安定せるも間もなく昭和三年五月濟南事件勃發し排日風潮の火の手は全支に擴がり、日清汽船、郵船、商船を始め邦船の打撃も亦甚大であつた。漸く昭和四年四月に至り日支交渉解決して兩國の經濟關係復活したとは云へ依然排日風潮は靜まらず、不安の中に航權の保持に努めた。昭和七

年滿洲事變により滿洲國獨立の結果、大連、營口、安東の海關閉鎖せられ、支那船の渤海沿岸の第一線後退を機に邦船の北支に於ける活動は益々活潑となれり。然しながら支那の民族自覺運動の擡頭と共に航權回收運動起り従つて支那航運の根幹を爲す長江航路の外沿岸航路より日本船を驅逐せんとの方途に出でしも、蘆橋溝に起れる日支衝突は遂に全面的なる今次支那事變となり、この航權回收運動も挫折の止むなきに至つた。

今次聖戰の目的たる日支經濟提携を達成せんが爲には系統的なる海運諸施設と共に他の開發事業と相俟つて支那産業の助成と爲さねばならぬ。それが爲には現在の對支海運會社が個々の勢力を分立し無統制の状態に置くは支那經濟開發上甚だ不利であるため、此の際對支一大海運會社を創設して、この會社に對支海運を統制せしむべしとの議論熟し、その設立に着手せしも、各種の困難に蓬着せしため、急速に設立せられざりしも昭和十四年八月遂に東亞海運株式會

社の創業を見たのである。

以上によつて日本海運の支那に進出せる大體の狀況を記したが、個々の會社に就いては後述の「對支海運會社」の項に譲ることにする。

## (二) 支那航運の特殊性

## イ、沿岸貿易権と内河航行権

支那沿岸は開國當初は海賊の横行甚だしく、その勢力も頗る根強く清國の實力を以てはこれを制壓し得なかつたので武装せる外國船舶の來航を歓迎し又支那地方官憲の利己的打算によつて無制限に外國船舶の入港を招致せし結果事實上沿岸貿易、内河航行を黙認する形となつた。

由來自國海運保護、貿易發展の必要より沿岸貿易については少數例外を除いてはこれを外國船に許さず、又内河航行は國防上の見地より自國船に限るのが一般國際法上の原則である。然るに支那に於ては長年内河航行、沿岸貿易の慣習も認められ、遂に條約上の權益にまでなつたことは世界にその類例のないことである。

## ロ、汽船會社専用碼頭制度

支那は經濟的に立ち遅れた國であつて經濟發展の段階が低く、産業文化が不完全であつた。加ふるに列國海運勢力が錯綜せることによつて未だに世界に類例のない、この専用碼頭制度が存在してゐるのである。支那に航路を持つ各國汽船會社はそれぞれが自社専用の碼頭及び倉庫を有し、他國船舶は勿論、自國他社船の使用をも余り歓迎しないのである。従つて支那開港場の何處にも獨立した大資本を擁する碼頭倉庫會社は甚だ數少ないのである。

明治三十六年日本郵船が英系麥邊洋行を買収し長江航路を經營せしが、九江、漢口等に於ける水陸設備が悉く英租界にあり、他國船の使用を禁じてゐたので、止むを得ず表面上は英國旗を掲げて經營を繼續する等の不合理さへ生じたのである。これ等はこの専用碼頭制度より生ずる缺陷の一つであると云へやう。

(三) 支那に於ける列國海運勢力の概況

支那沿岸及長江に於ける列國の海運勢力の現状を見るに最も簡明にして計數的根據となるものは先づ船舶屯數で各港出入船舶數の國別割合は最も明瞭に海運勢力を反映するであらう。従つて次の表に依りてその概略を察知し得る如く、英國首位を占め、支那第二位(事變の關係により一九三八年は第三位になつてゐる)日本は第三位である。然し支那の第二位は日本に比較し、船型、船齡等實質的勢力は遙かに劣弱である。

其他は諾、米、獨、佛等の諸國船舶が活躍してゐる。

出入港船舶隻噸數

(海關統計)

國別	一九三七年			一九三八年		
	隻數	總屯數	%	隻數	總屯數	%
英國	三五三三三	三六一〇五、九五	四〇	二三、三九八	二八、四〇三、一四七	四八
支那	二五三、一九三	二五、五八八、七三八	二八	六五、四九一	六八、一六、二八〇	一一
日本	一〇、四三五	一、二八二、〇二四	一四	七、三四二	八、七四三、九七五	一四
其他共計	一、一三、三九九	九〇、〇三七、七三八	一〇〇	一〇九、一〇三	五八、八一四、七五八	一〇〇

斯の如く日本海運の支那に於ける勢力は逐年進展し、英國に次ぎ第二位若は第三位に在ると雖も英國の長年に亘る傳統的勢力には未だ遠く及ばざる所である。

さればこれ等三國の勢力分布の状態を北支那、中支那、南支那の各々を各地方開港場出入船舶隻噸數について觀察して見やう。

芝罘				龍口				天津			
其他共計	支那	日本	英國	其他共計	支那	日本	英國	其他共計	支那	日本	英國
二、四七四、二七六	七九六、五一	五、一五、一八八	一、〇七二、九八三	二七七、〇五〇	一〇四、四一一	一四三、九〇五	二八、一一五	一、九五〇、六五八	三五七、〇二二	七六二、五五六	七三五、一一六
一〇〇	三三、二	二〇、八	四三、四	一〇〇	三七、七	五一、九	一〇、二	一〇〇	一八、三	三九、一	三七、七
三、四四二、〇二二	一、一二一、一七二	六、八四、三六六	一、二二七、六三四	五八一、八八八	三五〇、三八八	一、八七、六四〇	三四、三六八	四、七四六、一二三	八四一、七八一	一、八六四、〇五四	一、二三四、〇二二
一〇〇	三三、六	一九、九	三五、七	一〇〇	六〇、二	三三、三	五、九	一〇〇	一七、八	三九、三	二六、〇

秦皇島				別港			
其他共計	支那	日本	英國	國別	大戦當時 一九一五—一九一九平均一年	一九二七年	一九三七七年
一、五七七、〇〇四	一九七、六六二	八六三、一二八	三三二、八六四	出入噸數	一九一五—一九一九平均一年	一九二七年	一九三七七年
一〇〇	一二、五	五四、七	二二、一	百分比	一九二七年	一九三七七年	百分比
二、九三五、九六〇	四七二、一三〇	八〇二、七八二	三五七、二七〇	出入噸數	一九二七年	一九三七七年	百分比
一〇〇	一六、一	二七、三	一一、二	百分比	一九二七年	一九三七七年	百分比

(支那に於ける列國海軍勢力)より拔萃

尙最近の數字を見出し得なかつたのは遺憾である。  
 (1) 北支那  
 第一次世界大戦前に於て英國が第一位を占め、日、支が之れに従つてゐたが大戦當時本邦船の進出目覺しく第一位に優越し北支那各港出入船舶隻噸總數の六〇%近くを占めた。それ以來順調なる發展を示し今日に至つてゐる。

青島		英國	日本	支那	其他共計
二四六、八六六	一七三	九九九、四七七	一一八、二	二〇、三三六	一、四三六、二六七
七四、二	二、九五九、一六三	五三、九	一、四	一〇〇	
三〇四、三〇二	五、五				
五、四八九、二八九	一〇〇				

(2) 中支那

イ、上海港

古くより英國船の地位は一頭地を抜き、他國の追隨を許さなかつた。歐州大戰當時より日本船は次第に躍進して英國船の牙城に迫りつゝあつたが大戦終了後英船再び増加した。日本は英國に拮抗して航權の獲得に努力し逐年其の地位を高めつゝあつた。一九二七年上海港について見るに英國

の二八、二%に對して二七、五%までに接近してゐる。  
ロ、長江流域

重慶には一九一五年まで外國船の出入なく漸次英米船の通航を見、一九二二年頃より邦船之に加はり、次第に外國船に蠶食するところとなつた。

港別		英國	日本	支那	其他共計
六〇、八八、一三〇	三、七、五	九〇、一九、五五八	二八、二	三、四一八、三三四	一六、二四七、八三二
五、二三七、六九五	三三、二	八、七九〇、九五六	二七、五	二一、〇	一〇〇
六、六三三、九五五	二〇、七				
三三、〇〇五、一五三	一〇〇				
一九二二	一九二七				
一九三七					



州	福	港	別			
			國	日	支	合
其他	支	日	英	國	別	
計共	那	本	國	別		
大戰當時						
一九一五年—一九一九年平均						
八七六、九四九	三八八、四五四	二二〇、五三二	二九四、〇七一	出入電數	百分比	
一〇〇	四四、三	二四、〇	二八、四	一九二七年	一九三七年	
一、二九六、五六四	五四〇、五二六	三三五、七七六	二七〇、九五八	出入電數	百分比	
一〇〇	四一、七	二五、一	二〇、九			

(3) 南支那

南支那航運に於ても亦英國の勢力は壓倒的地位にあり、航行船舶の約五〇%は英國船である。日本は福州、厦門、汕頭は臺灣と共に同一海運圏内にあり乍ら、僅かに支那船と伯仲してゐる程度にして、英國船は多く羨つてゐたと云つても過言ではない。

慶重				昌宣				漢口						
合	其	支	日	英	合	其	支	日	英	合	其	支	日	英
計共	ノ	那	本	國	計共	ノ	那	本	國	計共	ノ	那	本	國
三、八九〇	二、一七六	一五	三、九三四	三、八九〇	五、三、四三七	一、二、七九〇	一、七四、五三四	一九九、八二〇	一、九、九二、一七二	五、五七〇、二九六	一、四〇四、〇〇六	一、六九二、一七二	二、六九二、一七二	二、三、三、三、三、三
一〇〇	六六、四	〇、〇	一、二、四	一〇〇	一〇〇	二、三、〇	三、四、〇	三、八、九	三〇、四	一〇〇	二、五、二	三〇、四	四一、六	四一、六
二、三〇、二七一	三八、九二九	三〇、四五六	七、四四一	二、三〇、二七一	六、五、一、七三七	一〇六、九三三	一、六〇、二七一	一、二八、六六四	一、四一六、〇〇一	三、九一七、六八七	三〇〇、五二八	一、四一六、〇〇一	一、八三四、九四九	一、八三四、九四九
一〇〇	一六、九	一三、二	三、二	一〇〇	一〇〇	一六、四	二、四、六	一九、七	三六、一	一〇〇	七、七	三六、一	四六、八	四六、八

廈門					汕頭					廣東				
英國	日本	支那	其他	合計	英國	日本	支那	其他	合計	英國	日本	支那	其他	合計
八七五、二二七	五二三、六八八	三三三、〇〇九	一、九五一、〇五〇	一、〇〇〇	一、六四九、四五四	四三五、六八八	三六四、一八五	二、七四六、三九七	一、〇〇〇	二、九〇六、八二六	二〇〇、五二二	一、八一五、六八四	五、〇三八、七六一	一〇〇
四四九	二六八	一七〇	一、〇〇〇	一、〇〇〇	六〇、〇	一五九	一三、三	一〇〇	一〇〇	五七、七	四〇	三六、〇	一〇〇	
二、一四七、九七〇	七六一、〇六九	七五四、五七〇	四、六五九、四四四	一、〇〇〇	二、四八四、九八六	八六〇、九九一	一、三三〇、二五〇	五、七〇五、九一六	一、〇〇〇	五、四五三、二五一	七二五、五二三	一、五三四、三〇二	八、四九七、〇二八	一〇〇
四六、一	一六、三	一六、二	一、〇〇〇	一、〇〇〇	四三、六	一五一	二四〇	一〇〇	一〇〇	六四、二	八、四	一八、〇	一〇〇	

香港				
英國	日本	支那	其他	合計
一一、三七四、九〇六	四、五〇六、八三八	一、四二四、三七〇	一九〇三二、二一八	一九〇三二、二一八
五九、八	二、三、七	七、五	一〇〇	一〇〇
一六、九六〇、五二二	五、八五七、三九六	一、六八七、二七一	三三、五七一、五三二	三三、五七一、五三二
五〇、五	一七、四	五、〇	一〇〇	一〇〇
五、九八八、三八二	二、八三三、〇七六	九一三、六七五	一五、〇三三、八二〇	一五、〇三三、八二〇
三九、九	一八、八	六、八	一〇〇	一〇〇

註 Ⅱ (一) 船舶屯数は總て出入合計であるから船舶實數の二倍に當る。

(二) 香港の大戦當時の數字は一九一五年のみを示す。

(三) 香港の一九三七年の數字は入港船舶のみを示す。従つて實數である。(海外經濟事情昭和十二年第十六號)

以上北支、中支、南支に於ける英、日、支三國の出入港船舶數の比較に依つてその勢力の分佈狀況を知ることが出来るが、これを事變前(昭和十二年六月末現在)に於ける主要汽船會社別に就航

合 計	日清汽船	大連汽船	大阪商船	阿波國共同	朝鮮郵船	杉浦汽船	合 計	太古洋行	怡和洋行	省港澳輪船	寶賜洋行	其他二十社	合 計	日清汽船	大連汽船	大阪商船	阿波國共同	朝鮮郵船	杉浦汽船	
六	日	日	日	日	日	日	二四	英	英	英	英	英	二四	日	日	日	日	日	日	日
三二	四	一	八	四	二	二	一三四	四四	一八	五	二四	一三三	一三四	四	一	八	四	二	二	二
五一、二二五	九、二三八	二、三、六八七	一九、二〇〇	四、二八七	二、五九四	二、九四七	三三四、四八二	一一三、〇六六	五四、八九八	一一、四七三	八〇、九三五	五三、一一〇	三三四、四八二	九、二三八	二、三、六八七	一九、二〇〇	四、二八七	二、五九四	二、九四七	
一四	一四						三六	一八	一三			五	三六	一四						
三一、一〇八	三一、一〇八						六六、五四〇	三〇、九二一	三一、八七四			三、七四五	六六、五四〇	三一、一〇八						
四五	一八	一	八	四	二	二	一六〇	六二	三一	五	二四	三八	一六〇	一八	一	八	四	二	二	
八三、三三三	四〇、三四六	二、三、六八七	一九、二〇〇	四、二八七	二、五九四	二、九四七	三八一、〇三二	一四三、九七七	八六、七八二	一一、四七三	八〇、九三五	五六、八六五	三八一、〇三二	四〇、三四六	二、三、六八七	一九、二〇〇	四、二八七	二、五九四	二、九四七	
	全部定期	大部分定期	全部定期					全部定期			全部不定期 大半は日本へ貨船 長江船を除き大部 分は不定期			全部定期	大部分定期	全部定期				

狀況を示せば次の通りである。

(大阪商船調)

合 計	支	支	支	支	支	支	支	支	支	支	沿岸航路		長江航路		合 計	摘 要	
											隻數	總屯數	隻數	總屯數			
一七七	支	支	支	支	支	支	支	支	支	支	一三	三五、五四五	一三	三〇、五四五	三五	八四、四〇六	全部定期
二六四	支	支	支	支	支	支	支	支	支	支	一六	二五、〇三二	一六	二五、〇三二	二六	四八、一二一	
三九一、八三二	支	支	支	支	支	支	支	支	支	支	四八	二〇、七二八	四八	二〇、七二八	四八	二〇、七二八	殆んど不定期
一三五	支	支	支	支	支	支	支	支	支	支	一	二、六四二	一	二、六四二	三	七、六八一	
二一七、六六〇	支	支	支	支	支	支	支	支	支	支	四七	三八、七二五	四七	三八、七二五	四	一一、〇四六	長江を除き 大部分不定期
三八九	支	支	支	支	支	支	支	支	支	支	四	二四七	四	二四七	四	二四七	
五〇九、四八二	支	支	支	支	支	支	支	支	支	支	四八	三五、五〇五	四八	三五、五〇五	四八	三五、五〇五	

米、佛、伊、諾 丁、五國九社	八 二八、八五〇	六	四、六六七	一四	三三、五二七	長江船は定期 其他は不定期
總計	四三三、七九一、七三八	一八四	二二〇、三七七	六二七、〇三三、一一五		

註 日清汽船は昭和十二年三月末現在を示す

以上主要海運國船舶の就航状態を百分比を以て示せば次の通りである。

國別	沿岸航路		長江航路		計	
	總屯數	百分比	總屯數	百分比	總屯數	百分比
支那	三九一、八二二	〇、五〇	一一七、六六〇	〇、五三	五〇九、四八二	〇、五二五
英國	三一四、四八二	〇、四〇	六六、五四〇	〇、三〇	三八一、〇二二	〇、三五〇
日本	五一、二一五	〇、〇六	三一、一〇八	〇、一五	八二、三二三	〇、一〇五
其他	二八、八五〇	〇、〇四	四、六六七	〇、〇二	三三、五二七	〇、〇三〇
總計	七八六、三六九	一〇〇	二一九、九七五	一〇〇	一、〇〇六、三四四	一〇〇

右の表に據れば支那は總出入船舶噸數の約半分を占め首位である英國三五%にて第二位、日本は一〇%餘にて第三位となつてゐる然し乍らこれ等の中には民船、戒克も含まれてゐるものと思はれ又支那船の多くは船型、船齡等の點に於て英國船、日本船より遙かに劣弱であることは事實である。尙支那汽船會社は招商局其他二三社を除く多くの會社は何れも小資本業者が無統制のまま分立してゐる状況であつて、全體的には支那の航運業は脆弱である長年に亘る鞏固なる地盤を有してゐる英國系汽船會社とは比較にならない。

## 第二

## 日本の對支海運投資

## (一) 對支海運投資の範圍

日本の對支海運業の盛衰は直ちに日支貿易、在支産業の開発に直接影響するものにして對支投資中重要なる部門の一つである。

對支海運關係業は次の如く相當の數に上るが本報告に於てはイ、ニ、ホの業者にとゞめた。

○イ、純然たる海運會社

□、海運を目的とせず自社用として船舶を運用せる會社

ハ、陸運、海運を兼營せる會社

○ニ、在支海運業者

○ホ、在支倉庫業者

ヘ、海上保険代理、通關代辦業

□に就いて云へば三井物産、三菱商事等である。これ等は本業は輸出入業にして三井物産の船舶部の如きは「三井ライン」の名は

四海に知られてゐるが對支航路に就いては東亞海運設立の際所有船三隻を出資せるため現在ライナーを有せず、自社石炭運輸に不定期配船せる状態であるから貿易業投資調査の項に於て一括調査を爲す方便利であると思料せらるるので茲にはこれ等を除外した。ハに就ては大連の國際運輸及び日本通運等がこれである。この會社の投資金を陸運、海運に分割する基準もなく一應後述としたが本報告には間に合はなかつた。

ヘについてはこれ等業務の單獨營業者は餘りにも小資本業者で對支海運投資の全體からは餘り零細なものであるからこれを除外した。

而してこれ等海運會社の投資の範圍は

イ、船舶

沿岸航路、長江航路、日支間航路

□、土地、建物、什器其の他の地上設備

ハ、小蒸汽、舢舨船其の他の水上機關  
ニ、其の他の雜資産

の如きものである。

尙船舶の内、日支間航路に就航する船舶を對支海運投資の範圍内に包含せしむべきやに就いて疑問が生じた。即ち日支間航路就航船を對支投資の範圍に入れるときは、支那沿岸に寄港する南洋航路就航船其の他の遠洋航路就航船等は如何に取扱ふやの問題である。嚴密なる意味から云へば日支間航路就航船は純然たる對支投資の物件であるとは云ひ難いのである。

然しながら日本の對支航路は他の遠洋航路及び其の他の航路とは異り特殊の關係にあるのである。のみならず對支海運會社たる東亞海運設立の際經營航路として、長江、沿岸航路のみでなく日支間航路をも總括統合せる趣旨に基いて本報告に於ても日支間航路就航船も對支海運投資の對照と爲したのである。

斯様に船舶は一般産業投資に於ける土地、工場施設等の如く、特定地域に固定することなく、船舶の特異性として常に其の所在を異にせるを以て船舶投資の範圍を限定するのに困難を感じた次第である。

## (二) 投資額を算定

投資額を算定するに當り投資の評価が重要性を有する關係上如何なる評價方法を採用するかに付き非常に困惑したのである。評價の方法としては左記の如く幾多の方法が考へられるがその何れが理論的にも實際的にも最も正確であるかは實に重要なのみならず又非常に難かしい問題である。

- イ、考課狀に據る方法（帖簿價格）
- ロ、拂込資本金を投資額と見る方法

ハ、収益還元に據る方法（稼高）

ニ、能力に據る方法

ホ、復成評價の方法（時價）

以上之等の方法には自からその一利一害あるは勿論であるが、今こゝにこれ等の方法の夫々に就いて説明することは省略して、本報告作成に採用した方法を左に掲げて大方の批判を仰ぐこととしやう。

○先づ昭和十四年十月中旬調査開始に當り船舶、航路、土地、建物等の地上設備、舳、浮標等の水上機關、所有有價證券に付き、東亞海運、日清汽船を始めとして關東、關西各船會社に對し照會を發し昭和十五年一月大体の回答に接した。

然し乍ら昭和十四年末までに本報告書作成の豫定であつたので不取敢以上の固定資産の照會に止めた。従つて東亞研究所調査原表を使用しなかつた爲め、流動資産に就いて詳かでないの

は遺憾である。

○又回登に際し、船舶代價に付き帳簿價格の記入方を懇請したが社外秘である故を以て、之等の内多く拒絶して來た。

○以上は日本に本社を置く船會社であるが、在支本社會社に對しては照會しなかつた。随つて東京に駐在員を派遣してゐる現地會社に對しては直接面談筆記の方法を採り、又設立に際し官廳が關與した特殊の會社に就いては官廳より資料の提供を要請し、又面談筆記の方法も採つた。

○扱て之等の内地現地會社の對支投資額を算出するに前記評價方法の何れを採用すべきかに就いて迷つたが、この問題は極めて困難且つ重要なる問題であるので、理論的にも實際的にも最も妥當な方法によつて換算することは後日に譲ることにしてこの報告に於ては主として帳簿價格を鵜呑みにした。勿論これは種々なる方面から觀察するときには數多い疑義あるは謂ふを俟た

ない次第である。この點豫め諒せられ度いのである。

▲ 東亞海運の如き純然たる對支海運會社に就いてはこれ等會社の總資産を以て一應投資額と見做した。これ等會社の所有する資産の内有價證券は投資總額の上から見るととき重複を來たし或は對支投資にあらざる證券投資も含まれてゐるのでこれ等の證券額面だけは資産總額から控除したことは勿論である。

B 業務中對支海運業務を有する船會社即ち、郵船、商船其の他のオペレーターに關しては前記照會の經緯により主として固定資産のみを揭示した。尙特殊なる立場に在る大連汽船についても同様である。これ等會社の所有する有價證券の取扱に付ては▲と同様である。然し乍ら純然たる支那會社に對し投資せる有價證券についてはこれを有價證券投資として投資額中に

加へたのは勿論である。

C 照會に對する回答の内、帳簿價格による船舶代價の記入のない船舶に就いては(一)考課狀に據り屯當り平均船價を求め、同社の支那航路就航船舶線屯數に乗じて船舶代價を算出した(二)考課狀に總屯數の記載なき會社又は考課狀の入手に困難なる會社に付ては東亞海運の昭和十四年第一期末現在の屯當り平均船價(一三八圓)を基準として代價を求めた。

D 備船に付ては船舶の國籍が日本に在るものは、これ等備船を運用する會社の直接の投資ではないが、日本の對支船舶投資であるには變りないので、これ等各會社の運営する備船數を一括して別に取扱つた。尙支那及び其の他の諸國よりの備船に付ては、その備船料或は船費等を一應考慮すべきではあるが本報告には之れを省略した。更に備船の評価方法に付ては適當なる方法を見出し得なかつたので、已むを得ず東亞



海運の昭和十四年第一期末現在の平均屯當り船價を以て計算した。

E 現地業者に關しては日支合辦事業を除き、拂込資本金を以て投資額とした。

F 日支合辦事業に付ては日本側の拂込資本を以て投資額と見做した。

G 現地業者の中に、會員組織、又は組合組織によるものがあるがこれ等の多くは主要汽船會社の現物出資であるため投資額より除外した。又組合、協會等資本的に重要さを持たないものでも政治的に非常に重要なる役割を果してゐる機關もあるがこれ等も投資額より除いた。

大體以上の方法を採つたが、既に述べた如く投資額の算定方法として極めて粗雑にして理論的に統一なく不日訂正せねばならぬのである。因みに昭和十四年八月設立せられた東亞

海運株式會社に對する出資會社の出資財産評價方法を次に掲げて参考としやう。

### 東亞海運株式會社出資財産評價方法要綱

#### 第一 船 舶

船舶の評價額は左の各號の金額の和の二分の一に相當する金額とする  
 (一) 當該船舶の取得價格より昭和十四年末迄に於ける減價償却金額を控除したる金額(註一)

(二) 昭和十四年五月一日に於ける各船舶に付之を過去十年間に於ける平均造船價格を以て其の儘複成するものとして要する金額(複成價格)より建造後現在迄の價值減少額を控除したる金額(註二)

#### (註一)

(1) 減價償却は船舶の種類に應じ、夫々耐用年數を定め、當該耐

用年数の経過に比例して償却する等額償却方法とす。

- (ロ) 耐用年数経過後に於ける残骸は當該船舶の建造価格の一割とす。建造価格不明の場合に於ては類似船舶の建造価格を考慮して之を評定するものとす。

(ハ) 耐用年数期間内の船舶改造の爲め要したる費用は之に依り船舶の效用を著しく増大せるものと認めらるゝものに限り該費用を改造當時の當該船舶の(イ)に依る價格に加算し之を残存耐用年数期間に於て償却するものとす。

(ニ) 耐用年数経過後の船舶改造の爲め要したる費用は之に依り船舶の效用を著しく増大せるものに限り當該船舶の状況に應じ夫々償却年限を評定し該費用を右期間内に於て償却するものとす。

(ホ) 耐用年数期間内の船舶を購入せる場合にありては其の購入價格を残存耐用年数期間に於て償却するものとす。

(ヘ) 耐用年数経過後の船舶購入の場合にありては當該船舶の状況

に應じ夫々償却年限を評定し右期間内に於て償却するものとす。

(註二)

(イ) 複成價格は當該船舶の總噸數、機關の馬力及旅客設備を基礎として算出するものとす。

(ロ) 船舶の價值減少額は湊氏船價遞減曲線に依る減價率を複成價格に乗じて得たる金額とす。

第二 小蒸汽、舢舨、跳船、躉船

小蒸汽、舢舨、跳船及躉船の評價額は船舶の評價方法に準じて之を算出するものとす。但し當該財産の耐用年数及殘骸價格は其の種類に應じて夫々之を定むるものとす。

第三 建物、棧橋、起重機

建物、棧橋及起重機の評價額は左の各號の金額の和の二分の一に相當する金額とす。

(一) 當該財産の取得價格より昭和十四年四月末日迄に於ける減額償

却金額を控除したる金額（註一）

（二）當該財産の時價に相當する金額（註二）

（註一）

減價償却の方法其の他は總て船舶の項に準ずるものとす。但し耐用年數經過後の殘骸價格は財産の種類に應じて夫々之を定むるものとす。

（註二）

當該財産の時價は遞信省囑託に依る現地調査團の評價格とす。但し該調査團の評價格後改造を加へたるものあるときは之に要したる費用を參酌し、右の評價格を適當に調整するものとす。

#### 第四 土地

土地の評價格は時價と推定帳簿價格の和の二分の一に相當する金額とす。

（註一）

- （イ）時價は遞信省囑託に依る現地調査團の評價格とす。但し該調査團の評價格後加工又は改良を加へたるものあるときは之に要したる費用を參酌し右評價格を適當に調整するものとす。
- （ロ）推定帳簿價格は當該土地の取得價格に其の土地の效用を著しく増大したる加工又は改良に要したる費用を加へたるものとす。

#### 備考

東亞海運會社に出資すべき船舶、小蒸汽、解船、躉船及建物にして昭和十三年五月一日以降昭和十四年四月末日迄に建造せられたるものに付ては本要綱の定むる所に拘らず左の方法に依り算出せる金額を以て其の評價格とするものとす。

當財産の取得價格より昭和十四年四月末日迄に於ける減價償却金額を控除したる金額

（註一）

償却方法は等額償却方法とし耐用年數及殘骸價格は當財産の種

附表

類に應じて夫々之を定むるものとす。

各種財産耐用年數及殘骸價格

種別	耐用年數	殘骸價格%	減價償却率% (定額法)
船	二〇	一〇	四、五〇
優秀旅客船	二〇	一〇	四、五〇
内燃機船	三〇	一〇	四、五〇
其他船	二五	一〇	三、六〇
小蒸汽船	二〇	一〇	四、五〇
鐵製	一五	一〇	六、〇〇
木製	二〇	一〇	四、七五
解船	二〇	五	四、七五

事務所住宅用建物

種別	耐用年數	殘骸價格%	減價償却率% (定額法)
木製	一五	〇	六、六七
鐵製	三〇	五	三、一七
木製	一五	〇	六、六七
鐵製	三〇	五	三、一七
煉瓦造、石造	七〇	〇	一、四三
鐵骨煉瓦又ハ石造、鐵筋コンクリート、鐵骨鐵筋コンクリート造、ブロックコンクリート鐵骨鐵筋コンクリート造	八〇	〇	一、二五
土造	五〇	〇	二、〇〇
木骨煉瓦又ハ石造、木骨鐵筋コンクリート造、木造	三〇	〇	三、三三

亞海運（資本金七千三百萬圓金額拂込済）の創立を見たるものなり。  
 尙各社の出資額は次の通りである。

會社名	現物出資	現金出資	合計	比率
日本郵船	一七、九二二、六一二	一一、三四八、〇一一	二九、二七〇、六二三	四〇、二九
近海郵船	二、三〇七、九〇一	一、八八一、七〇二	四、一八九、六〇三	五七七
大阪商船	一、五七七、七五七	九、二九三、八八二	二、八七一、六三九	三〇、一〇
原田汽船	一四五、七七二	一一八、八五二	二、六四六、二二四	〇、三六
日清汽船	一三、三三二、九七九	一、〇〇〇、〇〇〇	一、四三三、二九九	一九、七三
三井物産	五八二、六七一	四七五、〇六九	一、〇五七、七四〇	一、四六
川崎汽船	二、三七六、六六二	一九三、七七三	四、三一、四三五	〇、五九
岡崎汽船	二一八、八三三	一七八、四二一	三、九七、二五四	〇、五五
阿波國共同	一九八、四一五	一六一、七七四	三、六〇、一八九	〇、五〇

大同海運	一一五、〇〇〇	一〇一、九一六	二、二六、九一六	〇、三一
山下汽船	—	二、四六、六〇〇	二、四六、六〇〇	〇、三四
合計	四七、六四九、六〇二	二五、〇〇〇、〇〇〇	七二、六四九、六〇二	一〇〇

八月十二日右出資の履行を受けたるも諸準備未だ整はざりしを以て暫定的措置として、當該出資會社に其の業務の運営を委託し、又は賃貸し、繼承に因る支障をなからしめたる然れ共當社は設立後日尙ほ淺く、業務開始準備期として第一期を終れり。第二期に入り實際上東亞海運の統制下に全部の運営を開始した。本稿締切迄には第一期以後の同社關係資料を入手し得ず、その範圍の説明に止めた。尙第一期に於ける營業成績を示せば次の如し。

損益勘定表（第一期 自昭和十四年八月 五日 至 九月三十日）

收入之部		支出之部	
科目	金額	科目	金額
荷物運賃	二〇四、七六七・一七	店費	二八、五〇五・五一
船客運賃	三五、一三六・〇一	荷客費	八、三二九・五三
貸船料	一、四九〇、〇三二・〇三	船費	七〇、五四四・九五
收入利息	四八、一一八・〇三	借船料	四八七、二七七・四一
水陸施設収入	一三五・〇〇	水陸施設經費	一一、六〇〇・七五
雑収入	一八六、一三八・六七	税金	五、七六一・九六
航路補助金	九九六、五三・五九	(小計)	一、四九〇、九二〇・一一
		船舶減價償却金	三六一、八二二・八六
		船舶保險積立金	三八、一九三・〇一
		船舶大修繕積立金	五二、四七九・四九
		建物減價償却金	二四、九一一・六二
		水上機關減價償却金	二七、〇八九・八〇
		水陸施設整備準備金	一〇、〇〇〇・〇〇

合 計	二、〇六三、九八〇、五〇	合 計	二、〇六三、九八〇、五〇
		(小計)	五一、四四九・六七八
		差引利益金	五八、五六三・六一

次に同社の投資状況とも關聯して來るが同社の第一期貸借對照表を揭示した。一應この資産の部全部を以て同社の對支投資額と見る事としその詳細は(一)對支投資状況に譲る。

貸借對照表

(昭和十四年九月三十日)

資産之部		負債之部	
項目	金額	項目	金額
船舶代價	二、一九四、二九四・二八七	株主勘定	七三、〇〇〇、〇〇〇・〇〇
船舶代價内拂金	三、四四八、九〇〇・〇〇	船舶保險積立金	三八、一九三・〇一
水上機關代價	二、四九四、七四〇・七五	船舶大修繕積立金	五二、四七九・四九
地所建物代價	二、二八二、六七一・三八		

支店出張所名	所在地名	支店出張所長名
上海支店	共同租界黃浦灘路五號	山中喜一
廈門支店	海後路十一號	楠本三九兜
廣東支店	長堤六五號 (元中國銀行跡)	大島國辰
南京支店	下關江邊路	藤枝哲三
蕪湖支店	臨港路一號	原憲太郎
漢口支店	第三特別區河街第一號地	中西嘉吉
青島支店	新疆路一八號	清水文雄
天津支店	日本租界松島街八	矢彦澤平司
九江出張所	蘆山角	小澤清
鎮江出張所	新河街	
汕頭出張所	外馬路二四四一 大阪商船出張所	山邊二郎
北京駐在所	東民巷高弼路第一號	鈴木憲雄
南昌駐在所		山口俊夫

次に參考迄に十五年一月現在の同社の支店出張所を掲記する。

什器代價	六二〇二九三七	水陸施設整備準備金	一〇〇〇〇〇〇
貯蓄船用品	一八二、五〇		
有價證券	三九六、四五〇、〇〇	當期利益金	五八、五六三、六一
預金	二〇、二六六、四八五、九四		
現金	五、一一三、八二		
支店勘定	一六二、二二〇、六八		
他店勘定	一、二九七、七六二、八八		
政府勘定	九九、六五三、五九		
未決算勘定	一五七、〇三二、三三		
合計	七三、一五九、二三六、一一	合計	七三、一五九、二三六、一一

航路	船名	總噸數	航海度數	摘要
阪神天津線	長江丸	二、六一三	月約二回	
	筑前丸	二、四四八	"	
	洛東丸	二、九六二	"	
	北嶺丸	二、四〇七	"	
	長城丸	二、五九四	"	
	長安丸	二、六一二	"	
	南嶺丸	二、四〇七	"	
横濱天津線	○朝熊丸	二、〇一七	月約一、五回	
	日滿丸	一、九二二	"	
	新潟丸	二、〇六九	"	
阪神青島線	ばいかる丸	五、二六六	月約二回	

之等船舶の配船狀況を示せば次の如し。

○印は備船

安慶駐在所  
 崇明在勤所  
 天生港在勤所  
 江陰在勤所  
 連雲港在勤所

佐藤 浩  
 町田 勇  
 田代 正  
 松田 義  
 下條 親  
 下條 雄

(2) 對支投資狀況

これを(1)就航船舶(口)土地建物(ハ)小蒸氣船等(ニ)棧橋等(ケ)所有價證券等につき圖表的に紹介する。

(1)支那航路就航船舶(十四年九月三十日現在)

社船 六十三隻 一五八、六三〇總屯  
 備船 二十七隻 六七、一三三  
(内七隻ハ外國籍)  
 貨下船 六隻 六、一二〇  
 計 九十六隻 二三一、八八三



高雄南支線	高雄天津線	高雄上海線	基隆香港線	基隆廈門線	阪神南支線								
盛京丸	大華丸	長沙丸	福建丸	廣東丸	香港丸	四川丸	瑞興丸	新興丸	○秋田丸	○豐浦丸	○大榮丸	○山形丸	○青山丸
二、五六五	二、二〇五	二、五三八	二、五六八	二、八二〇	二、七九七	二、二〇一	二、五七八	二、五七八	三、八一七	二、五一〇	二、九二五	三、八〇七	二、〇一八
月約一、五回	月約一、五回	月約三回	月約二回	月約四回	月約四回	、	、	月約一回	、	、	、	、	、

阪神中支線	阪神上海線	橫濱上海線					神戶上海連絡線	日華連絡線	橫濱青島線	阪神漢口線			
○神福丸	春日山丸	阿蘇丸	妙護丸	妙高丸	妙法丸	妙見丸	○大洋丸	上海丸	長崎丸	摩耶丸	原田丸	日光丸	泰山丸
二、二〇四	二、四二八	三、〇二八	四、〇二一	四、〇二一	四、一三二	四、一三五	一、四四五七	五、二五九	五、二六八	三、一四五	四、一〇九	五、〇五八	三、九三〇
月約一回	、	月約二回	、	、	、	、	月約一、五回	、	月約三回	月約二回	、	、	月約二回

其 ノ 他	不定期航路								青島連雲港線	大連芝罘線			
	三天丸	第三八共同丸	勝浦丸	中華丸	景山丸	六甲丸	三笠丸	筑波丸	東泰丸	大球丸	○利通號	○第七雲海丸	
十五隻	二、一九五七	一、二〇一	一、五〇六	一、七三五	二、一八七	二、三一九	三、〇三八	三、一四三	三、一七二	三、一九四	一、八五四	七九四	二、一八二
													月約〇、八回
社 船											(支那置籍)		

大連南支線	天津南支線								天津上海線				
	○臺南丸	○臺中丸	○第二雲海丸	蘆山丸	日東丸	華山丸	唐山丸	嵩山丸	○安興	○徐州	○ハイピン	○ハイソン	○ニードウッド
衡山丸	三、一七六	三、二一三	一、七〇九	二、五三一	二、一八七	二、一〇三	二、一〇三	二、五三〇	二、八二一	一、六五八	一、二〇五	一、一八七	二、〇四二
月約〇、八回		月約二回						月約〇、七回					月約二回
寄港地—青島、上海、厦門 威海衛、基隆、臨 時寄港								寄港地—芝罘、青島、上海 厦門、海州、汕頭、 基隆に臨時寄港				寄港地—芝罘、青島 海州或は基隆に臨 時寄港	寄港地—芝罘、青島

尙近航線として左記航路を經營す。

航路	使用船	總噸數	摘要
上海通州線	南通丸	六五三	定期
上海崇明線	慶寧丸	二〇〇	
	浙江丸	二〇〇	
上海江北線	汽船五隻 曳船四隻		

九隻 一二四三一  
六隻 六一二〇

備船(内一隻聯合協會)  
海軍貸下船

扱て上記配船を事變前に於ける日清汽船の配船状態とを長江航路及沿岸航路に就いて比較せば左記の如く長江航路に於ては其の詳細は不明であるが日清汽船時代よりいぢる

日清汽船は昭和十二年三月末日現在

航路別	會社別	隻數	總噸數	摘要
長江航路	日清	一四	三一、一〇八	全部所有船
	東亞	二二	三一、七二三	内備船七隻 一〇、六四八 内貸下船四隻 三、四三六
沿岸航路	日清	四	九、二三八	全部所有船
	東亞	一五	三三、五九七	内備船七隻 一四、八五五 内貸下船二隻 四、五六五

しい増加を見る事は出来ない又運航船二二隻中には備船、貸下船共十一隻を含み、結局運航所有船は十一隻にして却つて減退の傾向さへ見受けられる。沿岸航路について見れば日清汽船時代より約四倍近くの増加を示してゐるが備船貸下船を除けば二隻の増加を示してゐるに過ぎない。

東亞海運は昭和十四年九月末日現在

而して當社の新計畫は日清汽船株式會社の左記の如き復興計畫をその儘引継ぎ大體實行されつゝある模様である。  
 ○第一次計畫

航路及船種	總屯數	隻數	竣工豫定
長江航路 貨客船	三五〇〇	八	一隻竣工昭和十四年九月就航 七隻昭和十五年四月以後
長江青波線 貨客船	三八〇〇		昭和十五年未定
曳船			竣工
解船			發註中

○第二次計畫

航路及船種	總屯數	隻數	竣工豫定
長江線貨物船	二、四〇〇	四	設計中

(口) 土地・建物  
土地

昭和十四年九月三十日現在

所在地	坪數	用途	摘要
上海虹口	四一三四	倉庫、貸家、上屋	日本郵船出資
滬山	一六五七一	倉庫、上屋其ノ他	日本郵船出資
浦東	一五三三六		
揚樹浦	一三七〇七	倉庫	大阪商船出資
共同租界	四五〇		
浦東		事務所	
中碼頭	一四五一六	倉庫、住宅	日清汽船出資

上海虹口	所在地	坪數(延)	用	途	摘要
		一、〇八三 九一五〇	貨家(四階、二階建二棟) 倉庫(三號、九號)		

建築物

(昭和十四年九月卅日現在)

佛租界	佛租界	佛租界	英租界	佛租界	北支那計	廣東	南支那計	合計
一、七二四	三、二六八	七〇五	九六一一	三、〇六五	一、九五四	五〇一九	一一一、〇一七	
事務所、倉庫	倉庫	事務所		倉庫	事務所			(評價額一六五三二、〇五四圓)
		大阪商船出資						
			大阪商船出資					
			日清汽船出資					

老白渡	寶山縣	吳松	漢口	佛租界	第三特區	第二特區	日本租界	蕪湖	鎮江	九江	英租界	中支那計	天津	日本租界
	六、五二九	一、七五四	四、四一三	三、四六〇	一、三、四九四	四、四一三	三、三八七	三、三八七	四、四一三	四、四一三	二、一〇〇	九、六三、八二	三、三八七	五、三〇
	倉庫建設豫定地		事務所	事務所、倉庫、住宅	素倉、空地	貯鐵場用地	倉庫、事務所	事務所住宅	事務所	倉庫用地			事務所	倉庫用地
	日本郵船出資		日清汽船出資	日清汽船出資		近海郵船出資		日清汽船出資					日清汽船出資	近海郵船出資

虹口	一二九	事務所外附屬建物	日本郵船出資
滙山	二二五	事務所	
浦東	九一二四	倉庫(一號一十一號)	
揚樹浦	一六一二	上屋(ABC D)	
	五八三	社宅、待合所、検査所其他	
	二六五九	倉庫(一號一十二號) B上屋	
	五六五七	倉庫九棟	大阪商船出資
	六八六	住宅、事務所其他	
黃浦灘路	二六二三	支店事務所	
老白渡	四五五四	倉庫(二號、十一號)	日清汽船出資
漢口	一〇、二五四	倉庫(第一、第五)	
		事務所、住宅其他	
蕪湖、小港口	一七二	事務所住宅其他	近海郵船出資
鎮江	三三三	倉庫、事務所住宅	日清汽船

九江	四二〇	事務所、住宅	
中支那計	四九、二六四		
天津	三七二六	ABD倉庫	日清汽船
日本租界	二七二	事務所其他	
英租界	九九五	倉庫二棟其他	大阪商船出資
佛租界	二、〇〇六	倉庫四棟事務所其他	近海郵船
塘沽陸軍用地	二七六	事務所其他	
北支那計	七二七五		
廣東	四七九四	倉庫、事務所、住宅	大阪商船
南支那計	四七九四		日清汽船出資
總計	六一、三三四	(評價格五、八〇二、五八七圓)	

土地建物の明細以上の如くであるが事實上使用中の碼頭倉庫及建設計畫中の碼頭倉庫について一覽せば次の如し。

地名	碼頭名	現 在 使 用 狀 況	建 設 計 畫
上海	日清浦東	ボソツイン(2000呎) 収容力二四〇〇〇噸	鐵筋コンクリート三階建倉庫一棟 ボソツイン一
	華 棧	ボソツイン 二	煉瓦造平家建一
	揚子棧	・	・
	飯田棧橋	棧橋	・
	大阪商船	・	・
	日本郵船	・	・
江陰	海軍下棧橋	ボソツイン 一	倉庫、事務所建設
江 門	招商局	ハルク 一	倉庫平家一棟
	和 興	倉庫	ハルク一(新造)一隻
	舊日清	ボソツイン(小蒸汽) 棧橋	倉庫三棟
	三 河	ハルク一(貸下)	大同製粉倉庫使用
南 京	招商局	解(ボソツイン代用)二	倉庫一棟

地名	碼頭名	現 在 使 用 狀 況	建 設 計 畫
浦 口	日清碼頭	(軍専用)	ハルク(新造)一隻
	ろ號棧橋	ボソツイン(2000呎)	煉瓦造亞鉛葺倉庫二棟
燕 湖	東亞上碼頭	ハルク一(貸下)	倉庫鐵筋コンクリート二階建 ハルク(新造)一
	中碼頭	ハルク二(新造)	・
安 慶	三北碼頭	ボソツイン(陸軍使用) 中ノモノ便宜使用)棟(新設)	ハルク(新造)一隻 第二次計畫
九 江	東亞碼頭	ハルク(貸下)一	龍開河上流一、五〇〇
武 穴	日清六碼頭	現在碼頭設備全然ナシ	ハルク(新造)一隻
	日清七碼頭	ハルク(新造)	ハルク(新造)一隻
漢 口	日清日界碼頭	ハルク一(貸下)	倉庫鐵筋コンクリート二階建一棟

右建設計畫は水上碼頭は昭和十五年中、倉庫も出來得れば

同年中に完成の豫定なり。他に事務所、住宅も早急建設の豫定（蕪湖は既に完成）  
引續き第二次、第三次計畫は物動計畫と相俟つて進行の筈

(二) 小蒸汽、舢舨船、躉船、跳船

所在地	小蒸汽		舢舨船		躉船		跳船	
	隻	価格	隻	価格	隻	価格	隻	価格
北支								
中支	二 二、一〇八	八四六、八七九	四三	九〇六〇 七一、二四四	三	四八七八	二	五八二、〇七三
南支	二 一六	三、六〇〇					一	三三、〇〇八
計	三〇 二、一三四	八五〇、四七九	四三	九〇六〇 七一、二四四	三	四八七八	三	五八二、〇七三
								三六七一〇五

右評價額 二、五一〇、九〇一圓

有價證券

所在地	什器		碼頭及棧橋		浮標		起重機	
	隻	價格	隻	價格	隻	價格	隻	價格
北支	三五〇、〇〇〇	一箇所	二、一五〇					三七、一五〇
中支	一〇一、七〇〇	一箇所	四五五、五七四	一箇		二基	五、二四四	五六二、五一八
南支	九〇〇〇	一箇所	七四九、二二	一箇	三、一三七			八七、〇五九
計	一四 五、七〇〇		五三二、六四六	一箇	三、一三七	二基	五、二四四	六八六、七二七

(六) 什器、棧橋、浮標、起重機

昭和十四年九月三十日現在



投資會社名	株數	拂込金額	摘要
上海内河汽船株式會社	四二九	二一、四五〇圓	舊株一株二付 五十圓拂込済
南京碼頭工人福利公司	一、四〇〇	三五、〇〇〇圓	二分ノ一拂込
揚子駁運股份有限公司	一、二〇〇	一五、〇〇〇圓	四分ノ一拂込
合計		三九六、四五〇圓	

尙貸借對照表に見る如く各種流動資産に就いては一應この説明より除く事とした。

但し東亞海運株式會社の全資産は對支投資と見るに別に疑義は生じまい。

## (四) 日清汽船株式會社

### (一) 沿革

長江航路の航權は多年太古洋行、怡和洋行、招商局の三社獨占たりしが明治二十四年三社の買辦等出資し鴻安公司の設立を見たり。我國は日清講和條約に依り揚子江の航業權を得るに及び本邦同業者相踵いで長江航運を企畫し、大東新利洋行、大阪商船、湖南汽船の長江進出を見た。次いで獨逸の漢米及北獨逸ロイドの二社出現し、日支英獨の四國は揚子江上に爭覇線を展開せるが英獨優勢の地位にありたり。斯くて明治三十七・八年日露戰爭終了後日本郵船は岳陽、南陽、襄陽の最新式長江航行用船舶を新造し大いに長江に羽翼を張らせんとせしが、これが動機となり我國朝野の間に長江に於ける本邦汽船會社個々の分立は未だ一勢力の下に運用するに如かず當時の急務は對外競争力の涵養に

ありと論熟し、明治四十年四月政府の斡旋により、  
 大阪商船の上海、漢口線 漢口、宜昌線  
 日本郵船の上海、漢口線  
 湖南汽船の漢口、湘潭線

大東汽船の上海、蘇州、杭州線 鎮江、清江浦線  
 の諸航路を合同し資本金八百十萬圓（金額拂込）とし日清  
 汽船株式會社の成立を見たり。

政府は創立當初より補助金を交付して其の保護を厚くせる  
 ためこれより邦船の地歩頗に鞏固となり、翌四十一年世界  
 的經濟不況襲來に依り、北獨逸ロイド（獨）鴻安公司（支）  
 東方輪船公司（佛）等の各國航業會社の打撃甚大なるに拘  
 らず、獨り日清汽船は新船を長江に配備し英國の牙城に肉  
 迫せり。

今因に日清汽船創立當初の經營航路を示せば次の如し（後

出の「事變前に於ける航路狀況」参照）

航路	使用船數	客船	摘要
1 上海漢口線	汽船 六隻		命令航路
2 漢口宜昌線	二隻		
3 漢口湘潭線	二隻		
4 漢口常德線	一隻		
5 鄱陽湖線	一隻		
6 ※上海蘇州線	小蒸汽 三隻	客船 三隻	
7 ※上海杭州線	四隻	四隻	
8 ※蘇州杭州線	四隻	四隻	
9 ※鎮江清江浦線	三隻	三隻	
10 ※蘇州鎮江線	二隻	三隻	自由航路
11 ※鎮江揚州線	一隻		

其當時の所有汽船十四隻、總噸數二九、三五三噸、二五此の外小蒸汽船二十一隻、總噸數五五九噸、客船一七隻、總噸數七八八噸、躉船十隻、總噸數九、七六六噸、六九である。

尙前表航路※印中蘇州、鎮江線は明治四十一年八月之を廢し他の※印は大正四年一月より四月迄の間に廢航し大東汽船より承繼したる小蒸汽航路は全部終焉を告げた。更に前表の外開拓航路として

航路	隻數	總噸數	開始年月	摘要
大阪漢口線	三隻	七四八三	大正 七、八	自由航路
上海廣東線	二隻	一、九八一	大正 九、一〇	遞信省命令航路
宜昌重慶線		一、三六九	大正 一、三、七	自由航路
重慶敘州線		四一七九	大正 一、五、四	遞信省命令航路 毎月三回
上海天津線	二隻			

1 長江航路

斯くの如く日清汽船の努力はよく英支系同業會社の間に角逐し強剛なる敵手たる地位を保持してゐた。この間大正七年施設の必要上創立當時の資本金を倍額増資し一千六百二十萬圓（拂込一〇、一二五、〇〇〇圓）とし、全勢力、悉くを傾注して支那航運の爲め活躍を續けつゝ、あつた。而して昭和十四年八月東亞海運設立に際し設備の大部分を現物出資せると同時に經營の實態を同社に移譲し、現在は持株會社として存續してゐるに過ぎない。扱て今次事變中に於ける當社の配船の状態を明かにするは困難であるので茲に事變前に於ける航路狀況を示して参考としやう。

（昭和十二年三月現在）



II 沿岸航路

天津（又は塘沽）—大連、青嶋、上海、福州、厦門、汕頭  
 香港—廣東間

（但シ復航ハ青島ヨリ天津へ直航）年四〇回以上  
 （月三回以上）

航路	使用船	總屯數	速力	建造年	摘要
沿岸航路	唐山丸	二、〇八九	一三	一九二〇	遞信省補助金 昭和十一年度 三〇〇、〇〇〇圓 昭和十一年度 三〇〇、〇〇〇圓 條件トシテ 總屯以上 四隻年四〇回以上 船齡二〇年以上未滿 配船ノコト
	蕪山丸	二、〇八九	一三	一九二六	
	嵩山丸	二、五二九	一三	一九二〇	
	盧山丸	二、五三一	一三	一九二〇	
計	四隻	九、二三八			
長江航路共	一八隻	四〇、三四六			

III 右の外左記船舶を所有す。

大吉丸	一、八九二總屯	一九〇一年建造
宣陽丸	九四三	一九二二年
長陽丸	一、〇三三	
計	三、八六八	
總計	四四、二一四	

次に日清汽船の昭和九年より昭和十三年に至る五ヶ年間の  
 營業成績に就いて一瞥するならば、次の如き一覽表を呈示  
 するが一番簡便であらう。

日清汽船株式會社業態累年比較

單位千圓（決算三月、九月各末日）

年次	昭和九年		一〇年		一一年		一二年		一三年	
	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下
拂込 資本金	一〇、一二五	一〇、一二五	一〇、一二五	一〇、一二五	一〇、一二五	一〇、一二五	一〇、一二五	一〇、一二五	一〇、一二五	一〇、一二五
収入	運賃ノ他	一、六三七	一、三三八	一、五九四	一、六一八	二、一七六	二、四一九	三、六九六	二、八〇四	二、六三一
	補助金	三七四	六三二	五四三	五八〇	四七五	四九七	四九五	三五九	三七〇
計	二、〇一一	一、九六〇	二、一三七	二、一九八	二、六五一	二、九一六	四、一九一	三、一六三	一、〇一八	二、九九一
支出	店費ノ他	一、二六七	一、四六一	一、七〇一	一、七九〇	二、一五八	二、三〇五	三、二二三	二、七四五	二、一七二
	積立金	三六〇	三三三	三三〇	三三八	三二六	三六一	四五五	四一八	三二五
計	一、六二七	一、七八四	二、〇三一	二、一〇八	二、四八四	二、六六六	三、六七八	三、一六三	一、一三九	二、五〇九
損益利益率	七四四	四九九	四三六	四〇八	四九三	六二一	九六八	四一八	二三〇	八六四
配當率	一四七	九九	八六	七三	九七	一一一	一九一	八三	四五	一七〇
汽船、小蒸汽	雙	四一	四一	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	三九	三六
	總噸	四五八八六	四五八八六	四五七八一	四五七八一	四五七九二	四五七九二	四五七九二	四五七八四	三九、三九二

註||昭和十三年下半年償却金積立金中には支那事變損害額の  
一部一、〇五三、千圓を含む

右の表の如く日清汽船は遞信省より毎年壹百萬圓近くの航路補助金を受け支那沿岸並に長江にその羽翼を張り大いに活躍するところありしも、支那側の排日風潮に影響する所大なるは勿論支那奥地農村の疲弊、購買力の減退、金融界の動亂等に基因し、加ふるに同業者間の競争による運賃収入の低下も手傳ひ業績概して良好ならず、毎期無配當を繼續してゐる。たゞ昭和十一年上半期に於て長江ブールの結成により運賃の低下を阻止せるため漸く業態向上に向ひ、昭和十二年上半期には多年疲弊の支那農村は豊饒に恵まれ一方南京政府の新幣制強化と相俟つて經濟界漸次立直り、減水に依る載貨制限又は停航期間の延長等に依る障害を除いては一般荷動き好調にして漸く利益金九拾六萬八千余圓利益率一九%一を擧げ年

三分の配當を爲すを得たり。

然るに同年下半期に至り日支事變勃發のため八月中旬より全線停航し昭和十三年上半期に入り南京陥落のため蕪湖下流の治安回復を俟つて上海蕪湖線、上海通州線並に支那沿岸線を再開せるも寄港各地の情勢未だ恢復せず、運航状況極めて不振なり。結局同期に於ては營業利益金貳拾參萬圓利益率四%五を擧げたとは云へ船價償却金其の他の償却金積立金を差引けば拾壹萬壹千余圓の損失で再び無配當の止むなきに至つた。

尙同年下半期には戰亂の爲め經濟界の混亂と寄港地整備せざるため軍用以外貨客なく各線共成績は不良にして、同期營業收入貳百九拾九萬壹千餘圓、營業經費貳百拾貳萬七千圓、差引營業利益金八拾萬四千餘圓、利益率一七%を擧げてゐるけれども前期同様諸償却金積立金を差引けば參拾參萬六千餘圓の純利益となり尙支那事變損害額の一部百五萬參千餘圓を

控除せば結局七拾壹萬八千餘圓の損失となるのであつて要するに當社は過去數年實に幾多の災害に遭遇せしも政府の補助と相俟つてよくこの艱難と戦ひ今日に至つてゐるのである。無配も下上もを得ぬところであらう。

ニ對支投資狀況

(イ) 所有船舶、(ロ) 土地建物、(ハ) 解船等に分けて圖表的に説明するに次の如し。

(イ) 支那航路就航船舶

事變前所有船舶(昭和十二年三月末現在)

長江航路	一四隻	三一、一〇八總屯
沿岸航路	四隻	九、二三八
其の他	三隻	三、八六八
計	三一隻	四、二一四

以上所有船舶中事變に依り擧沈又は行衛不明となりたるもの次の如し。

所在地	坪数	甲 途	摘 要
長沙 小西門外	一六九九二五	倉庫事務所	明治四十年大阪商船 より引繼
湘潭	八一七八〇	倉庫事務所 代理店	
宜昌 大南門外 猪羊港下	八五〇〇〇	倉庫事務所	
大南門外下流	五二二六四	社員住宅	

(ロ) 土地、建物

(昭和十四年十月三十一日現在)

長江漢口より下流沿岸各港に於ける碼頭設備は東亞海運に現物出資せり、よつて漢口上流各地に於ける殘存財産を示せば  
土地

計	上海漢口線						宜昌重慶線	船名	總屯数	摘要
	長陽丸	大貞丸	岳陽丸	瑞陽丸	襄陽丸	南陽丸				
七隻	一〇三三	二四二一	三二九八	三〇七八	三三〇二	三三一〇	四三七八	二〇八二〇	擧沈	擧沈
			行衛不明							

以上擧沈行方不明を除く他の船舶は東亞海運株式會社設立に際し現物出資せるため現在所有する船舶は無い。



船種	所在地	隻數	評價額(帳簿價格)
解船	重慶	八隻	二二、〇三六圓
蘆船	沙市	一隻	二〇
	長沙	一隻	五三、七三二圓
	湘潭	一隻	二五

(一) 解船、蘆船、跳船

(昭和十四年十月三十一日現在)

計	桃花嶺	江西	宜昌南門外
十五棟	一五三、四二	一〇七、〇〇	八五八、三一
(評價額二六二、一五三圓九一)	船員住宅	事務所及住宅	倉庫四棟及附屬建物

建物

所在地	建坪數	用途	摘要
長沙	五二五、四三	倉庫三棟其他	
湘潭	一二八、〇〇	素倉其他諸所	

計	朝天門	麻柳灣	重慶白象街	桃花嶺	宜昌週全舖
九五九、六七一	一、〇八四、五八	三、二九四、四四	三二、八、〇〇		二、〇〇〇、〇〇
(評價額二一五、八九六圓五四)		碼頭	事務所		船員社宅
					舊獨逸領事館土地

計	跳船	沙市	二隻	三、二九四圓六二
	重慶	一隻	一隻	
十四隻				七九〇六三圓〇八

(二)同社の所有對支關係有價證券は全部東亞海運に引継ぎ現在皆無である。

(ハ)大連汽船株式會社(本社大連市山縣通一九五)

(一)沿革

明治四十四年關東都督府及び滿鐵の斡旋により、大連在住の松茂洋行(河邊勝)及田中商會(田中末雄)合同にて渤海灣に邦船の地盤を開拓すべく資本金二萬圓の北清輪船公司設立せられ關東都督府より年額一萬七千百圓の航路補助

金を受け更に翌大正元年資本金十萬圓に増額し大連汽船合名會社と改稱し渤海沿岸航路を經營せしが大正四年一月滿鐵に於て滿鐵運輸事業の一部分を分離し更に大連汽船合名會社を買收の上大連汽船株式會社(資本金五拾萬圓)を設立せり。當時大連、安東、天津線及び大連、登州、龍口線を開設經營せり。この當時の所有船は僅か五隻三千二百餘噸に過ぎざりしも昭和六年九月には滿洲船渠を合併し資本金を二五七〇萬圓に増資し、又航路に於ても大正十年大連、青島、上海線を開拓せる等目覺しき發展を遂げ昭和十三年末には汽船五十四隻總屯數十八萬四千餘噸又備船救三十餘隻に達し、近海航路の雄となりたるは、その背後に滿鐵が存在するとは謂へ、寔に稀異の發達である。尙當社は滿鐵の大陸政策に呼應し創立當初より左の如き資本の増額を見ることが出来る

大正四年（創立當時）	五〇〇、〇〇〇圓（金額拂込）
大正五年	二、〇〇〇、〇〇〇圓
大正十二年	三、〇〇〇、〇〇〇圓
大正十五年二月	一〇、〇〇〇、〇〇〇圓
昭和三年十一月	二五、〇〇〇、〇〇〇圓
昭和六年九月	二五、七〇〇、〇〇〇圓

（拂込金 一四四五萬圓）

尙當社總株式を滿鐵に於て所有してゐる。

而して下記支那航路の外、日本内地、北洋、南洋及歐州方面に多數不定期船を配し、撫順炭、銑鐵、大豆、豆粕等の輸出、南、北洋材、礫石、米、洋灰、鋼材、硫安、機械類の輸入に従事してゐる。當社の北支に於ける地位は滿州國の獨立、冀東及冀察政權、臨時政府樹立により益々其の重

要性を加へつゝあり。

尙參考のため昭和九年上半期より昭和十三年下半期に至る營業成績を一覽表に纏めれば次表の通りである。

### 大連汽船株式會社營業態累年比較

單位千圓（決算六月、十二月各末日）

年次	昭和九年		昭和〇年		昭和一年	
	上	下	上	下	上	下
拂込 資本金	一四四五〇	一四四五〇	一四四五〇	一四四五〇	一四四五〇	一四四五〇
收 運賃其他	七九五一	七九五一	九四四七	九三四〇	八九一三	一〇八一三
入 補助金	一	一	一	一	一二	一二
計	七九五二	七九五二	九四四七	九五五二	八九二四	一〇八二五
支 店費其他	六四五六	六四五六	七六三五	七六九二	七〇六四	八二八六
出 償却金積立金	六〇六	六〇六	五九四	五九三	五九三	六二八
計	七〇六二	七〇六二	八二三〇	八二五	七六五七	八九一四
損益	一四六五	一四六五	一八一二	一八六〇	一八六〇	二五四〇
利益率配當率	二〇・一	二〇・一	二五・一	二五・八	二五・八	三五・一
所有 船	一九〇三	一九〇三	四八	四八	四八	四八
噸	一六五九二四	一六五九二四	一六五九二四	一六五九七四	一六五九七四	一七五七四三



所在地	延坪數	用途
青島	三八一、七四七	事務所、宿舍、其ノ他
天津 獨租界	一、五六九、五一九	事務所、倉庫三棟、社宅他附屬建物
佛租界	九九七、九三二	事務所、倉庫三棟、社宅
塘沽	三三、三三二	事務所
計	二、九八二、五三〇	(評價額二九〇、七三九圓)

建物

所在地	坪數	用途
青島、館陶路	三二七九	事務所兼住宅用地
天津、獨租界	四、五〇〇、〇	事務所住宅、兼倉庫用地
計	四、八二七、九	(評價額五九一、六一、八七)

(口) 土地、建物  
土地

(昭和十四年九月三十日現在)

計	營口廣東線	大連天津線	營口上海線	天津上海線	青島島芝罘線	安東天津線	大連龍口線	大連上海線
一九隻	天 山 丸	新 屯 丸	博 進 丸	益 進 丸	白 河 丸	〇 北 康 號	龍 平 丸	奉 天 丸
三七〇一六	二、七七五	一、五七七	一、四四一	一、五三五	七六〇	一、〇一五	三、七四八	三、九七四
(評價額二、二五五、八四九)	月三回	月二回	月二回	月四回	月四回	月三回	月八回	直航
	大連寄港貨物	門司、博多寄港貨物	青島寄港貨物	青島寄港貨物	大連寄港	大連寄港		

尙上海に於ては滿鐵所有の碼頭、倉庫（土地一一四畝、建物四棟）を利用してゐる。

(イ) 有價證券

投資會社名	株 數	拂込金額	
白河汽船株式會社	三、九一九	一九五、九五〇	額面五〇圓 全額拂込
塘沽運輸公司	一、二〇〇〇	六〇〇、〇〇〇	
上海電力株式會社	一〇	一一、四〇〇 <small>香港</small>	
上海成記地產組合	一	一、〇〇〇 <small>香港</small>	
青島埠頭株式會社	二、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	額面五〇圓 全額拂込
計		八九五、九五〇	
		一二、四〇〇	

(二) 日本郵船株式會社

(一) 沿革

日本郵船の前身たる三菱汽船會社に於て明治八年横濱、上海間定期航路（一週一回）を開始す。これ實に日本船の海外定期線の嚆矢となすものである。その後明治十二年香港航路を開始し更に明治十八年日本郵船創立當初、長崎、天津線（三週一回）をも有し對支海運開拓の先驅者であつた。この頃支那に於いては英國系太古洋行、怡和洋行等設立せられ、英國の覇權は既に確立せられつゝあつた。明治三十五年五月日本郵船會社が中心となり漢口湘潭航路を目的とする湖南汽船會社（資本金百五十萬圓）を設立し、翌三十九年夏淺吃水船八〇〇噸噸型湘江の二隻を新造、三十九年九月には一、三〇〇噸噸型武陵丸を新造して配船し長江航路の開拓者として漸次その地歩を確立しつゝあつた。

又同年には小型船二隻を以て斷續的に長江航路の經營を爲しつゝあつた英國系麥邊洋行を買收し上海、漢口航路を經營し更に當時の優秀船岳陽、南陽、襄陽三隻の新造に着手し長江航路に大いに羽翼を張らんとしたが、これが動機となり日清汽船の設立せられたる爲め長江航路は日清汽船の經營するところとなれり。その後大正四年一月大阪青島航路を開設し、同七年七月には大阪漢口航路を開始せり。同十一年四月には「近海部」を獨立せしめ次いで十二年四月近海郵船株式會社を新設し、郵船は遠洋航路に精進することゝなつた。而して昭和十四年八月近海郵船を合併し、支那を除く近海航路を併せ經營することゝなつた。但し合併に際し株式を償却し、資本金の増額を行はなかつた。日本郵船の資本構成を見るために同社の大株主を掲記しよう。

株主名	持株數	(内舊株)
宮内省	一六一、一〇〇	一六一、〇〇〇
三菱社	一三一、三七五	
大洋興業	一二五、〇〇〇	一二五、〇〇〇
東京海上火災	六九、八〇〇	八〇〇
天野合名	三七、六五〇	一、五〇〇
三菱重工業	三五、八七四	一五、九四四
富國徴兵	一七、一三〇	一六、一三〇
東株代行	一五、六八〇	五七〇
大正海上火災	一四、八〇〇	八〇〇〇
其他共計	二、一二五、〇〇〇	一、〇〇〇、五〇〇〇
新株 額面五〇圓	三七、五〇拂込	
舊株 額面五〇圓	全額拂込	

又その資本の増減を示せば次の如し

- 明治十八年（創業當時） 一、一〇〇、〇〇〇圓
- 明治二十三年九月 一〇、七五〇、〇〇〇圓
- 明治二十五年九月 八、八〇〇、〇〇〇圓
- 明治二十九年 二、二〇〇、〇〇〇圓
- 大正四年十月 四四、〇〇〇、〇〇〇圓
- 大正六年十一月 一〇〇、〇〇〇、〇〇〇圓
- 大正十五年五月（東洋汽船合併） 一〇六、二五〇、〇〇〇圓
- （昭和十四年上半期末現在 拂込九二、二五〇、〇〇〇圓）

當社は専ら遠洋航路に重點を置く會社であつて次の業態によつて對支海運の損益狀況を知る事は困難であるが参考のため掲げ置かう。

日本郵船株式會社業態累年比較

單位千圓（決算三月九日各末日）

年次	昭和二年		昭和一年		昭和〇年		昭和九年		所 有 船
	上	下	上	下	上	下	上	下	
拂込資本金	六四二五〇	六四二五〇	六四二五〇	六四二五〇	六四二五〇	六四二五〇	六四二五〇	六四二五〇	六三三二八
收									
海運其他	五四〇〇三	五四〇〇三	四三〇七九	四三〇七九	四二二七〇	四二二七〇	三三〇三九	三三〇三九	
補助金	三〇〇三五	三〇〇三五	三一七三三	三一七三三	三一八一	三一八一	一一八二二	一一八二二	
入									
寄附	六二〇二八	六二〇二八	四六八五九	四六八五九	四七五七一	四七五七一	四〇六六二	四〇六六二	
支									
店賃其他	四七〇四九	四七〇四九	三六五五〇	三六五五〇	三六四四三	三六四四三	三〇八九五	三〇八九五	
償却金	五三三七八	五三三七八	五二九三三	五二九三三	五三三三一	五三三三一	六二二二六	六二二二六	
出									
計	五二二六七	五二二六七	四二二一七	四二二一七	四一七七四	四一七七四	三七三七〇	三七三七〇	
差引									
損益金	三三三二八	三三三二八	九三〇八	九三〇八	九四三二	九四三二	六四六五	六四六五	
利益率	三九〇	三九〇	二五八	二五八	二九〇	二九〇	二〇一	二〇一	
配當率	年六分	年六分	年五分	年五分	年五分	年五分	年五分	年五分	
〃	八七	八七	八五	八五	八五	八五	八三	八三	
總屯	六三三二八	六三三二八	六二八〇一七	六二八〇一七	六二七九八九	六二七九八九	六一七〇五九	六一七〇五九	六四二〇七六



昭和十三年	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下
	七八二五〇	八九八六〇	五三八〇三	五二二一一	二七九八	二七二〇	五五六〇一	五五〇三二	四七〇九〇	四三三二〇
	五三八〇三	五二二一一	二七九八	二七二〇	五五六〇一	五五〇三二	四七〇九〇	四三三二〇	五〇七四五	五〇七四五
	五〇七四五	五〇七四五	六五二一	六五二一	二四三	二四三	九〇	九〇	六五七七八	六五七七八
	六五七七八	六五七七八	九〇	九〇	六六〇九二	六六〇九二				

當社の業績は以上の如く頗る良好であるがこれ等の損益計算を對支海運のみを切離して検討しなければならぬのであるが本報告に問は合はなかつた。

(二) 對支投資狀況

(1) 土地・建物

(昭和十四年九月三十日現在)

所在地	土地(時價)	建物(時價)	合計
上海	二九七、八三九	一九九、二六一	三、一七八、一〇〇
青島	八四、三九八		八四、三九八
天津	二六四、八九七	一五、一五八	二、八〇〇、五五
香港	六二、九三〇	二四、九五五	八七、八八五
合計	三、三九一、〇六四	二、三九、三七四	三、六三〇、四三八

(ロ) 什器、小蒸汽、艇、浮標等は天津、上海、香港に若干所有し其の總額は約五萬圓程度なり。

(ハ) 有價證券

投資會社名	株數	拂込株金	摘要
東亞海運株式會社	六七二、五〇九	三三、六二五、四五〇・〇〇	一株ノ額面五〇圓 全額拂込済
日清汽船株式會社	七二、四三四	三、六二一、七〇〇・〇〇	舊株 一株ノ額面五〇圓 全額拂込済
	七一、一二五	八八九、〇六二・五〇	新株 一株ノ額面五〇圓 一二四、五〇錢拂込済
	一四三、五五九	四五一〇、七六二・五〇	合計
北支住宅會社 (華北房產股份有限公司)	二、〇〇〇	五〇、〇〇〇・〇〇	一株ノ額面五〇圓 二五圓拂込済
北支那開發株式會社	一五八〇〇	一九七、五〇〇・〇〇	一株ノ額面五〇圓 一二四、五〇錢拂込済

青嶋埠頭株式會社	二〇〇〇	一〇〇,〇〇〇・〇〇	一株ノ額面五〇圓 全額拂込済
中日實業株式會社	一,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇・〇〇	一株ノ額面百圓 全額拂込済
中支那振興株式會社	四二〇〇	五二,五〇〇・〇〇	一株ノ額面五〇圓 一二圓五〇錢拂込済
廣東內河運營組合		二九,三七七・五〇 (引受額一七,五二〇圓五〇錢 內四分ノ一拂込)	組合組織
山東鑛業株式會社	一,〇〇〇	二二,五〇〇・〇〇	一株ノ額面五〇圓 二二圓五〇錢拂込済
香港給水會社		香港弗 一〇,七八〇・〇〇 九月卅日現在ノ爲替相場 一弗ニ付一圓八錢五厘ニ テ換算セバ一、六九六圓三〇 錢トナル	一株ノ額面七弗 全額拂込済

香港黃埔船渠會社	一 四六八	香港弗 八〇・〇〇 六〇・〇〇 一四〇・〇〇 九月卅日現在ノ爲替相場 一弗ニ付一圓八錢五厘ニ テ換算セバ一五一圓九〇 錢トナル	舊株 一株ノ額面十弗 全額拂込済 新株 合計
合計		三八,六九九・三八・二〇	

(甲) 大阪商船株式會社  
(一) 沿革

當社は内地沿岸に多数の航路網を敷きその他遠洋航路に於ても日本郵船と共に我海運を雙肩に荷ふ大會社である。對支航路に就いては日清戰役の結果支那内河航行權獲得を機とし支那航路に著眼し著々其の準備を進め明治三十一年政

府の命令航路として向ふ十ヶ年間長江航路を經營することとなりてより次表に示す如く對支航路の開發、新船の配備等努力する所尠少でなかつた。

I 長江航路

航路	使用船數		航海回數		開設年	摘要
	開設當時	變換後	開設當時	ソノ後ノ變換		
上海漢口線	二	四	月六回	月一二回	明三一	明治四十年日清汽船二護渡
漢口宜昌線	一	二	月三回	月六回	明三二	

II 南支那航路

※淡水香港線	二	一	一	月二回	明三三	大正四年基隆香港線ト改稱
※安平香港線	一	一	一	月一回	明三三	後ノ高雄廣東線
福州三都澳線	一	一	月四回	月三回	明三三	明治三八年廢航

II 北支那航路

○ 香港福州線	一	一	一	隔週一回	明三三	大正四年廢航
○ 福州興化線	一	一	一	月四回	明三四	明治三十八年廢航
○ 淡水福州線	一	一	一	月三回	明三八	明治四十二年廢航
○ 香港海防線	一	二	一	週一回	大正四	大正六年廢航
○ 基隆廈門線	一	一	一	月一回	大正八	大正九年基隆福州線ト改稱
※ 基隆福州線	一	一	一	月二回	大正九	基隆福州廈門線ト改稱昭和三年廢行
※ 基隆海防線	二	一	一	三週一回	大正四	昭和四年香港海防線ト改稱
※○ 日本廣東線	二	一	一	月二回	昭和四	昭和七年以降休航

○ 臨時配船  
○ 神戶天津牛莊線

二	一	三週一回	明三二	明治三十一年ヨリ同三十二年マデ
一	一	三週一回	明三二	明治三十三年七月

○ 神戸芝罘牛 莊線	一	一	三週一回	一	明三二	明治三三年七月廢航
※○ 上海天津線	二	一	週一回	一	大正二四	昭和三年以降休航

Ⅳ 南北沿岸通航線、日支航路、其の他

※○ 大連香港廣 東線	二	一	月二―三月一回	大正二四	南北支那線ト改稱 昭和二年六月以降休 航
※ 高雄上海線	二	三	月二回	明四四	明治四五年高雄天津 線ト改稱 自由航路並行セルモ 昭和十年四月以降休 航中
○ 大阪北清線	四	一	月四―五月	明三八	明治三九年廢止
○ 大阪漢口線	二	三	月二―三月	明三八	明治四〇年廢航
※○ 大阪天津線	二	三	月三回	明三九	大正七年橫濱北支那 線ト改稱 大正九年橫濱天津線 ト改稱
※○ 橫濱大連線	二	一	隔週一回	明四三	
※○ 大阪青島線	二	一	週一回	大三	

欄外○印は自由航路

○印は東亞海運設立の際經營中の航路

次に創立當時より昭和十四年末に至る資本金の増減を示して  
参考にしやう。

明治十七年五月

明治十七年五月	一、二〇〇、〇〇〇圓
廿六年	一、八〇〇、〇〇〇圓
廿七年	二、五〇〇、〇〇〇圓
廿九年	五、〇〇〇、〇〇〇圓
三十年	一〇、〇〇〇、〇〇〇圓
卅一年	五、五〇〇、〇〇〇圓
卅七年	一、〇〇〇、〇〇〇圓
卅九年	一、〇〇〇、〇〇〇圓
大正三年	二四、七五〇、〇〇〇圓
六年一月	二五、二五〇、〇〇〇圓

大正 九年一月 五〇、〇〇〇、〇〇〇圓  
 昭和十四年末現在 一〇〇、〇〇〇、〇〇〇圓  
 (内拂込六二、五〇〇、〇〇〇圓)

當社も日本郵船同様左表を以て對支海運の損益状態を知るこ  
 とは困難であるが参考迄に揭示しやう。

大阪商船株式會社業態累年比較

單位千圓 (決算六月十二月各末日)

年次	拂込資本金		收		入		支		出		差引		所有船隻	總屯
	上	下	運賃其ノ他	補助金	計	店費其ノ他	積立金	計	損益金	利率率	配當率			
昭和九年	六二五〇〇	六二五〇〇	三九七五一	一五八九	四一三四〇	三一九一三	六六七八	三八五六一	二七四九	四三九	年五分	一一九	五二、五六八	
昭和十年	六二五〇〇	六二五〇〇	四一八九七	一五六一	四三四五八	三三七三九	六七二二	四〇四六一	二九九七	四七九	〃	一二六	四九、九〇二	
昭和十一年	六二五〇〇	六二五〇〇	四二一九四	一三三二	四三五二六	三四二二二	六六五一	四〇七七三	二七五三	四四〇	〃	一一四	四八、九九〇	

尙當社の支那に進出の状況を知るための一端ともなるので支  
 店、出張所の開發を示して参考としやう。  
 支店、出張所

昭和二年	昭和二年		昭和二年		昭和二年		昭和二年		昭和二年		昭和二年		〃	〃	〃	〃	〃
	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下					
六二五〇〇	六二五〇〇	六二五〇〇	六二五〇〇	六二五〇〇	六二五〇〇	六二五〇〇	六二五〇〇	六二五〇〇	六二五〇〇	六二五〇〇	六二五〇〇	六二五〇〇	〃	〃	〃	〃	〃
四三二四五	四三二四五	四三二四五	四三二四五	四三二四五	四三二四五	四三二四五	四三二四五	四三二四五	四三二四五	四三二四五	四三二四五	四三二四五	〃	〃	〃	〃	〃
一三二七六	一三二七六	一三二七六	一三二七六	一三二七六	一三二七六	一三二七六	一三二七六	一三二七六	一三二七六	一三二七六	一三二七六	一三二七六	〃	〃	〃	〃	〃
四四五二一	四四五二一	四四五二一	四四五二一	四四五二一	四四五二一	四四五二一	四四五二一	四四五二一	四四五二一	四四五二一	四四五二一	四四五二一	〃	〃	〃	〃	〃
三三七九一	三三七九一	三三七九一	三三七九一	三三七九一	三三七九一	三三七九一	三三七九一	三三七九一	三三七九一	三三七九一	三三七九一	三三七九一	〃	〃	〃	〃	〃
六八〇一	六八〇一	六八〇一	六八〇一	六八〇一	六八〇一	六八〇一	六八〇一	六八〇一	六八〇一	六八〇一	六八〇一	六八〇一	〃	〃	〃	〃	〃
四二五九二	四二五九二	四二五九二	四二五九二	四二五九二	四二五九二	四二五九二	四二五九二	四二五九二	四二五九二	四二五九二	四二五九二	四二五九二	〃	〃	〃	〃	〃
一九二九	一九二九	一九二九	一九二九	一九二九	一九二九	一九二九	一九二九	一九二九	一九二九	一九二九	一九二九	一九二九	〃	〃	〃	〃	〃
三〇八	三〇八	三〇八	三〇八	三〇八	三〇八	三〇八	三〇八	三〇八	三〇八	三〇八	三〇八	三〇八	〃	〃	〃	〃	〃
一一五	一一五	一一五	一一五	一一五	一一五	一一五	一一五	一一五	一一五	一一五	一一五	一一五	〃	〃	〃	〃	〃
四九三三六	四九三三六	四九三三六	四九三三六	四九三三六	四九三三六	四九三三六	四九三三六	四九三三六	四九三三六	四九三三六	四九三三六	四九三三六	〃	〃	〃	〃	〃

地名	開設	廢止	摘要
淡水	明三〇	大九	基隆支店所屬出張所開設、三一年廢止
漢口	明三一	明四二	支店開設、四〇年七月以降事務停止

福州	香港	上海	廈門	宣昌	重慶	天津	廣東	汕頭	青島
明三三	明三四		明三五	明三六	明三七	明三八	明四〇	明四二	大九
駐在員事務所開設明治三六年出張所に變更	出張所開設三五年支店ニ變更	出張所開設三五年支店ニ、四二年廢止、大正六年支店再開	駐在員事務所開設、三六年出張所ニ變更	漢口支店所屬出張員事務所開設	在勤員事務所開設、四〇年出張所ニ、大正六年支店ニ變更	在勤員事務所開設、四四年出張所ニ變更	大正六年出張所ニ變更		

對支投資狀況

(1) 支那航路就航船舶

社船	三隻	一三、一四五總屯
備船	五隻	一一、三七六總屯
計	八隻	二四、五二一總屯

右八隻の配船狀況を示せば次の如し

○印は備船

(昭和十四年九月三十日現在)

航路	近海臨時船	使用船	線屯數	航海回数	摘要
		○大速丸	二四七三	月約一回	
		○華山丸	一八九二		
		○志摩丸	一九八七		
		○昭和丸	二二一二		
		すらばや丸	四三九一	月約一回	

(口) 土地、建物

日本廣東線	
ばたびや丸	四三九三
いんだす丸	四三六一
○杭州丸	二八一二
合計	八隻三四五二一
	月約一回

所在地	土地(坪)	建物(建坪)
上海	七五二	一棟
福州	七四二	六棟
香港	一四一四	五棟
計	二九〇八	一二棟

右評價額  
 土地 三五三、〇〇〇弗  
 建物 六三、〇〇〇弗

右の外當社は厦門埠頭建設計畫がある。即ち本計畫に就いては曩に現地に於ける復興委員會(現地海軍、總領事館、臺灣總督府關係より成る)に於て資本金三百萬圓(後壹千五百萬圓に變更)の埠頭會社設立の案ありしもその後現地の急需に應ずるため、海軍側の申出に依り不取敢應急的設備にても何等かの實際的施設を直ちに實現し置く事は絶對緊要なるを以て最も關係深き當社に於て單獨建設のことに變更せられ、工事施行に際しては海軍臺灣總督府の援助の下に目下準備中にして、その費用概算三十萬圓である。

尙確開するところに依ればこの計畫は既に完成せられ又性質上この設備全體と經營の實態を東亞海運に移讓せらるゝであらうとのことである。

(イ) 小蒸汽、棧橋、浮標

小蒸汽Ⅱ廣東、香港、汕頭に各一隻

株主名	所有株		計
	舊株	新式株	
大阪商船	一八、四〇〇	三六八〇〇	五五、二〇〇
太田丙子郎	五〇〇	一、〇〇〇	一、五〇〇
奈良橋茂三郎	三〇〇	六〇〇	九〇〇
外八名	八〇〇	一、六〇〇	二、四〇〇

大株主

原田汽船株式會社

(一) 沿革

當社は大正四年四月大阪の巨商原田六郎氏が大阪商船を背景として創立し、主として滿支間航路に従事してゐたが、その後株式全額を大阪商船に肩代りして、全く大阪商船系の會社となつてゐる。航路は命令航路として大阪、青島線の外、地方命令航路宇野、大連線と若干の私設航路があつたが東亞海運創立より大阪青島線を失ひ、目下は大阪商船の備船と若干の命令、私設航路を營む小船會社である。

(二) 有價證券

計三隻 三五總噸  
 評價格 一八、二〇〇弗  
 棧橋 || 香港の一ヶ所  
 浮標 || 香港、汕頭に各一箇  
 評價格 三〇一、八〇〇弗

投資會社名	株數	拂込株金	摘要
東亞海運株式會社	四三九六七六	二一、九八三、八〇〇	
青島埠頭株式會社	二、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	一株五〇圓全額拂込
北支那開發株式會社	一三、五〇〇	一六八、七五〇	一株五〇圓四分ノ一拂込
中支那振興株式會社	三、五〇〇	四三、七五〇	
合計		二二、二九六、三〇〇	



計	20,000	40,000	60,000
新株 額面五〇圓	二分ノ一拂込		
舊株 額面五〇圓	全額拂込		

(二) 對支投資狀況

(1) 支那航路就航船舶

從來神戸―青島線に原田丸(四一〇九線屯一五節一、九〇二年建造)一隻が年貳拾六航海就航してゐたが昭和十四年八月東亞海運株式會社創立に際し現物出資し尙同年十月十二日迄船主東亞海運より傭船の形式にて運航せらるゝ其の後東亞海運の運航するところとなれり。依つて當社は本項に對當する船舶なし。

(2) 有價證券

投資會社	株數	拂込株金	摘要
東亞海運株式會社	五三二七	二六六三五〇	額面五〇圓全額拂込
青島埠頭株式會社	二〇〇〇	一〇〇,〇〇〇	
北支那開發株式會社	七〇〇	八七五〇	四分ノ一拂込

(B) 川崎汽船株式會社

(一) 沿革

第一次歐州大戰勃發以來、大正六、七、八年頃の好況期に川崎造船所は殷盛を極めたがその余力を以て獲得した船舶の運用も亦繁忙旺盛を極めたので、大正八年四月同社建造の重量噸九一〇〇噸型汽船十一隻を基礎とし現金出資を合し、資本金二千萬圓(全額拂込濟)を以て設立せられたのである。

中支那振興株式會社	二〇〇	二五〇〇	額面五〇圓 四分ノ一拂込
計		三七七六〇〇	

當社は創業以來自社が運營せず貸船主義を採つてゐたが大戦終結後海運界沈衰せるため、自營方針を確立し不定期航

路より定期航路開拓に努力せしも依然業界好轉せず、財政状態も鞏固とは云ひ得ず每期無配當を繼續してゐた。然し乍ら當社は大正十五年より太平洋航路の外近海航路の開拓に努力し、命令航路として浦鹽航路を受命し、朝鮮總督府の命令航路たる關麗定期航路を受命する等近海定期航路も十數線を超へ、川崎造船所所有船舶をも委託運營し、堂々たる勢力を示してゐる。

而して今次支那事變の影響に依り物資の荷動き旺盛となりたるに鑑み、一般船腹不足にも不拘、大連航路の擴充、天津航路の新設等積極的方策を講じたるため漸く業績大いに擧り事變以後六分乃至七分の配當を繼續してゐる。

尙當社は創立以來資本金の移動なく、全株數四十万株を川崎造船所に於て所有し同社の子會社である。

(昭和十四年九月三十日現在)

(二) 對支投資狀況

(1) 支那航路就航船舶

社船 一隻 一、九九二噸  
 備船 五隻 一六六二六噸  
 計 六隻 一八六一八噸

以上六隻の配船狀況を示せば左の通りである。  
 ○印は備船

航路	船名	噸數	航海回數	摘要
太沽川崎線	昌壽丸	一、九九二	不定期	
志文頃留萌 小樽青島線	乾山丸	四、七〇四		
八幡青島線	あさか丸	四、六八一		
大阪青島線	慶山丸	二、一六		
阪神中支線	青山丸	二、〇一八		東亞海運へ再備船
名門青島線	利號	三、一〇七		中華民國籍
計	六隻	一八六一八		

(口) 有價證券

航路	船名	噸數	航海回数	摘要
馬鞍山川崎線	順豐	四二七三	不定期	遞信省委託船(拿捕船)
	○輝洋丸	四四二八		
	○天晨丸	四二三六		
留崩小樽青島線	○薩摩丸	三〇九一		
芝浦上海南京線	○聖山丸	四二三二		
合計	五隻	二〇、二六〇		

右五隻の配船狀況は

委託船

一隻

四二七三噸屯

計

五隻

二〇、二六〇噸屯

○印は備船

(口) 有價證券

會社名	株數	拂込金額	摘要
東亞海運株式會社	八、五八六	四二九、三〇〇	額面五〇圓全額拂込
昭和海運公司	一、六〇〇	八〇、〇〇〇	額面五〇圓全額拂込
上海内河汽船株式會社	二、〇〇〇	五〇、〇〇〇	額面五〇圓半額拂込
青島埠頭株式會社	二、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	額面五〇圓全額拂込
合計	三、六〇〇	六五九、三〇〇	

(イ) 大同海運株式會社

(ロ) 沿革(省略)

(ハ) 對支投資狀況

(ニ) 支那航路就航船舶

備船

四隻

一五九八七噸屯

投資會社名	株數	拂込金額	摘要
東亞海運株式會社	四五六八	二二八、四〇〇	全額拂込
青島埠頭株式會社	二〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	
北支那開發株式會社	一、四〇〇	一七、五〇〇	
中支那振興株式會社	四〇〇	五〇、〇〇〇	
北支煙草株式會社	一五〇	一、八七五	四分ノ一拂込
合計		三五二、七七五	四分ノ一拂込

(川) 山下汽船株式會社

(一) 沿革

當社は大正六年五月資本金壹千萬圓を以て山下一族の個人會社として創立せられたものである。その後昭和十一年五月、滿州海陸運送株式會社を合併し資本金三〇三、五萬圓となる。同十二年四月、三、五〇〇萬圓に増資（拂込二、七六

航路	船名	線屯數	航海回数	摘要
青島	○曙光丸	五三四二	不定期	

(二) 對支投資狀況

(1) 支那就航船舶

所有船 二隻 八、七四九線屯  
 備船 一〇隻 四二、六五一線屯  
 計 一二隻 五一、四〇〇線屯

右十二隻の配船狀況は

○印は備船

六萬圓)し今日に至る。尙當社は船主としても第四位であるが、オペレーターの雄として世界各地に活躍してゐる。昭和十四年四月末現在に於ける所有船舶は三十四隻、線屯數一九二、〇三七屯の外小蒸汽船一〇隻を所有してゐる。

(又) 嶋谷汽船株式會社  
 (一) 沿革

(以) 上海青島二什器。器具六千餘圓所有。

投資會社名	株數	拂込株金
青島埠頭株式會社	二〇〇〇	一〇〇〇〇〇
上海內河汽船株式會社	三〇〇〇	七五〇〇
北支那開發株式會社	六三〇〇	七八七五〇
中支那振興株式會社	一八〇〇	二二五〇〇
東亞海運株式會社	四九三二	二四六六〇〇
合計		四五五三五〇

(口) 有價證券

計	上海	上海青島	鐵山丸	大和丸	神風丸	幸生丸	出島丸	上海丸			
一二隻	○泰久丸	○からち丸	○麗洋丸	○北壽丸	○上海青島第三吉田丸	○鐵山丸	○大和丸	○神風丸	○幸生丸	○出島丸	○上海丸
五、四〇〇	二、一一二	五、八五九	五、四四五	四、二四六	四、六四六	二、〇一八	四、三七九	四、九一六	五、〇三〇	二、九〇四	四、一〇三
	、	、	、	、	、	、	、	、	、	、	、

當社は大正六年五月設立せられ、爾來北海道を起點とする北日本沿岸樺太朝鮮沿岸航路を經營して來たが、今次事變に因り北支に於ける荷動を活況を呈せる爲め昭和十三年四月北海道北支直通航路を開設し、翌年五月根室、大連航路を新設せり。而して北支北海道航路には當初昭徳丸（重量噸二七七三速力十四ノ）を就航せしめたが根室大連航路新設に伴ひ朝海丸と入替へたり。

(二) 對支投資狀況

(1) 支那航路就航船

一隻 二六五八總屯

航路	使用船	總屯數	航海回数	摘要
根室、青島、天津、大連線	朝海丸	二六五八	月一回	昭和七年建造機船

(2) 朝鮮郵船株式會社（朝鮮京城府南大門通）

(一) 沿革

明治の末頃まで朝鮮航路には、大阪商船、日本郵船、尼崎汽船、互光商會の外地元の釜山汽船、吉田船舶部、木浦航運等の諸會社が互に競争してゐたが、朝鮮産業發展の爲には斯くの如く多くの業者の分立するは、一大汽船會社の下に叫合統制するに如かずとの議論熟し、朝鮮總督府の慫慂により明治四十五年三月、關係會社合同し、資本金三百萬圓（四分ノ一拂込）を以て當社創立せられた。

創立當初は所有船二十六隻、總屯數六二三〇噸であつたが朝鮮産業も亦幼稚であつた。然るに陸上交通機關逐年整備し各産業の目覺ましき發達に伴ひ當社も經營航路に幾多の施設改善を圖り、次第に浦鹽、滿州、南北支那方面にも航路網を張り、所有船も二十六隻、總屯數五三七六七屯に

昭和十二年		昭和十一年		昭和十年		昭和九年		昭和八年		年次
下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	
六五〇〇	六五〇〇	四七五〇	三八七五	三〇〇〇	三〇〇〇	三〇〇〇	三〇〇〇	三〇〇〇	三〇〇〇	拂込
六三一五	五七六九	三二二六	二五七〇	二四五一	二二二六	二八三四	二二二八	二二二八	二二二八	收
二二七	二六八	三一八	二六六	三三五	二八五	三二四	二七七	二七七	二七七	入
六五四二	六〇三七	三三三六	二八三六	三二六六	二六一一	三一五八	二五〇五	二五〇五	二五〇五	計
四九六六	四四九二	二九三三	二三八二	二八五五	二二〇六	二五七六	一九五七	一九五七	一九五七	支
八四六	八四六	三三八	三三三	三二〇	三三八	四一六	四〇二	四〇二	四〇二	出
五八一二	五三三八	三二七一	二七一五	三一七五	二五四四	二九九二	二三五九	二三五九	二三五九	計
一五七六	一五四五	五一	四五四	四一一	四〇五	五八二	五四八	五四八	五四八	整引
四八五	四七五	二一五	二三四	二七五	二七一	三八九	三六五	三六五	三六五	利益率
七分	〃	〃	〃	〃	〃	〃	五分	五分	五分	配
二六	二六	二一	二〇	二一	二一	二二	二二	二二	二二	率
五三七六七	五三七六七	三八三〇	三五三五五	三六六三八	三六六二五	三七六五五	三六三〇二	三六三〇二	三六三〇二	所有船

朝鮮郵船株式會社業態累年比較

單位千圓（決算三月九月各末日）

達し、又昭和十一年四月資本金を一千萬圓（拂込六五〇萬圓）に増額し、大いに半島海運界に雄飛した。

大株主

株主名	持株數	(内舊株)
朝鮮殖産銀行	七九七〇〇株	
日本郵船	五六九四〇株	二八、三二〇
大阪商船	四六七八〇株	二、三四九〇
朝鮮米穀倉庫	二〇〇〇株	
日本通運	二〇〇〇株	
其他共計	二〇〇〇〇株	六〇、〇〇〇

次に同社の昭和九年より昭和十三年に至る五ヶ年間營業狀態を見るに次の如し

(二) 對支投資狀況

(1) 支那航路就航船舶

社 船 三隻 五三〇八線屯

右配船狀況は左の通り

航路	使用船	線屯數	航海回數
朝鮮上海線	慶安丸	三〇九一	月二回
西鮮青島線	釜山丸 平安丸	一六三三 一五八四	月三回
計	三隻	五三〇八	(評價額七二五八六九)

(ア) 阿波國共同汽船株式會社

(一) 沿革

當社は明治二十年九月設立以來、内地航路の外朝鮮、滿州北支にその航路網を敷き、特に北支航路には鞏固な地盤を有し、北支貿易發展に貢獻する所難なくない。事變前に於て經營せる北支航路は

イ、大連—芝罘、威海衛、仁川間往復航路

第三六共同丸 一、四九九線屯 一二節半 每週一回

ロ、大連—芝罘、威海衛、青島—大連間航路

第二六共同丸 二、〇一〇線屯 一一節 每週二回

第二八共同丸 一、五〇六線屯 一一節

ハ、大連—芝罘直航線

第一八共同丸 七九四線屯 一一節 每月一〇回

ニ、大連、仁川、鎮南浦、大連。天津大連間航路



長山丸 一、二五五線屯 一〇節 毎月三回

右の内第二八共同丸、第一八共同丸の二隻は昭和十四年八月東亞海運に現物出資せり。

(二) 對支投資狀況 (當社は照會に對し何等の回答に接せざるため詳細は不明なり)

(イ) 支那航路就航船舶

同社は前記二隻を東亞海運に出資せるため對支定期航路を所有せざるも北支那方面に約三隻位 (五〇〇〇線屯) 不定期配船も考へられるが詳細は不明なり

(ロ) 土地、建物

芝罘に土地、建物 (芝罘出張所) 若干を有す。

(ハ) 有價證券

東亞海運株式會社株式七二五一株 (額面五〇圓全額拂込) を所有する。

(ウ) 近海郵船株式會社

(一) 沿革

日本郵船株式會社は國際的幹線航路の發展に任ずるため大正十一年四月「近海部」を設け特別會計としたが大正十二年四月一日日本郵船はこの「近海部」を株式組織とし近海郵船株式會社 (資本金壹千萬圓) を設立した。日本郵船は當社設立の際近海諸航路に屬する左記物件を提供した。

1	船舶	二二隻
2	土地	一七二四八坪七六一
3	建物	一三三四二坪一六九
4	小蒸汽船	八隻
5	艇船	五八隻
	(外に小舟)	三隻
6	起重機	七基

7 浮標

一二箇

(以上當時々價九一五萬圓)

尙創業當時は命令航路七線私設航路八線であつたが昭和十四年三月十五日現在に於ける經營航路は命令航路十二線、私設航路十一線で命令航路五線私設航路三線の増加を示してゐる。又次に航洋船の増減を見るならば

大正十三年九月十五日	三三隻	七七七九〇總屯
大正十五年	四二隻	九七一九〇總屯
昭和四年	四六隻	一三二〇二〇總屯
昭和七年	四七隻	一三五〇一三總屯
昭和十年三月十五日	四四隻	一二七三九四總屯
昭和十四年	四八隻	一五五七七七總屯

であつて大體増加の一途を辿つてゐる。

尙昭和十四年八月東亞海運株式會社設立前に於ける配船狀

況を示せば

遞信省命令航路

橫濱天津線	使用船	二隻	月二―三回
神戸天津線		四隻	月八―九回
樺太線		一隻	月三回

臺灣總督府命令航路

基隆神戸線		二隻	月五―六回
高雄東京線		二隻	月二―三回
臺灣朝鮮滿洲線		二隻	月二回

北海道廳命令航路

函館根室甲線		一隻	月約一―二回
函館占守線		二隻	月二―三回

樺太廳命令航路

大阪惠須取線		二隻	月一―二回
--------	--	----	-------

小樽惠須取線	二隻	月四回
東京府命令航路		
小笠原島線	一隻	月二―三回
長崎市鹿兒島市命令航路		
大連長崎鹿兒島線	一隻	月三回
私設航路		
横濱營口線	三隻	月三―四回
東廻神戸小樽線	三隻	月四―五回
西廻	一隻	月一―二回
内地臺灣線	六隻以上	月八回以上
高雄東京線	一隻	月一回
大阪高雄線	一隻	月一―二回
神戸釧路線	一隻	月一回
基隆佐賀關線	三隻	月六回

名古屋東京小樽線	二隻	月四回
大連長崎鹿兒島線	一隻	月三回
若松大治線	夏季六隻	月八―九回
	冬季二―三隻	月四―五回

(冬季ハ蕪湖止リ)

八幡東京線	二隻	月五―六回
-------	----	-------

以上の如くであるが對支航路は横濱天津線、神戸天津線及び若松大治線の三線であつて對支貿易發展に貢獻するところ尠なかつたがその營業成績は内地樺太、臺灣方面に比較せば業績良好とは云ひ難い。今參考迄に當社の營業成績を示せば次表の如し。尙當社は昭和十四年八月東亞海運株式會社創立に際して所有船六隻、在支土地一五七四八坪建物一、六六六四延坪小蒸汽船二隻解(鋼鐵製)六隻跳船一隻棧橋一件(面積四三〇坪)を現物出資し、經營の實體を同社



設立年月日 昭和十二年二月二十四日  
 國籍及組織 日本國法人たる株式會社  
 資本金 六百萬圓

設立當時 三〇〇〇、〇〇〇圓  
 昭一四八月 六〇〇〇、〇〇〇圓 (倍額増資)

拂込  
 一四八月 四五〇〇、〇〇〇圓  
 一四一二月 六〇〇〇、〇〇〇圓

株主

興中公司 六〇%  
 國際運輸 二〇%  
 大連汽船 二〇%

事業概要

但し興中公司持株は昭和十三年十二月二十七日  
 北支開發株式會社に肩替りせり。  
 營業區域は天津、塘沽、及び其の附近に於ける  
 埠頭業、荷役業及解業。施設としては船舶を除

いては殆んどなし。

所有解船 二四隻 (内新造船二隻)

陸軍貸下船 三隻 創立當初陸軍より貸下を受けたが  
 事變勃發と同時に徴用された。

曳船 八隻 (内一隻は新造船)

雜船(苦力船) 三隻

以上の解船は全部五〇〇屯級である。尙事變直  
 後より英系太沽駁船會社より六一〇隻の傭船  
 契約がある。

營業成績 決算期は毎年一月、七月で每期相當なる成績を

舉げ三分乃至六分程度の配當を繼續してゐる。

更に當社は左記「太沽造船所」を管理經營してゐる

即ち太沽造船所は元支那海軍の華北に於ける唯一の小型船  
 建造機關であつたが事變直前より軍需工場となり軍器の製

造修理を行ひ職員工人二千餘名で、尙ドツク七箇を有して  
みた。

然るに事變勃發後間もなく塘沽占據せられ直ちに太沽造船  
所は接收され軍管理に屬し、この經營を最初興中公司が交  
渉を受けたが事變の爲め事業錯綜せるため、これを固辭し  
たるにより大連汽船に委託し小型造船工場の設備に復歸し  
たるが昭和十四年七月一日以降興中公司にて受命塘沽運輸  
公司の委託經營するところとなりたり。  
前記七箇のドツクは支那海軍の造船所であつたのでその設  
備も甚しく幼稚で、修理使用に堪へ得るものは現在一箇所  
である。然し十四年八月三百萬圓の増資を爲し設備を改良  
し二千噸級の汽船建造計畫もある。

(ロ) 白河綏船株式會社 (天津)

設立年月日 昭和四年六月二十九日  
國籍及組織 日本國法人たる株式會社  
資本金 三拾萬圓 (全株式六千株全額拂込)  
大株主 大連汽船 三九一九株六〇%  
福昌公司其の他にて殘株式所有  
事業目的 天津、塘沽、太沽間解輸送  
資産状態 所有解  
五〇〇屯型 二隻 三五〇屯型 四隻  
一八〇屯型 一隻 一五〇屯型 三隻

貸借對照表 (自昭和十四年一月一日 至昭和十四年六月三十日)

貸方		借方	
科目	金額	科目	金額
船舶代價	一三七〇三三三〇	拂込株金	三〇〇,〇〇〇,〇〇〇

株主配當金 普通配當一割 特別配當一割  
 利益率 三七・三% 四六・二%  
 當期 前期

收入之部		支出之部	
科目	金額	科目	金額
解收入	二二三、三三八、二二	解經費	一六四、二五三、一〇
雜收入	一、三三七、九五	解償却金	六〇三、〇九五
利息收入	九、四〇〇、二二	委託報酬	四九二、〇〇〇
		税金公費	一二三、五〇
		臨時費	二、五四四、〇六
		支拂利息	一二〇、七六
		當期利益金	五五九、八五〇、二
合計	二二三、三九七、六三九	合計	二二三、三九七、六三九

營業狀態

當期 前年同期 増減(△)

積取貨物量 四〇、三五三屯 九九、二四四屯 △五八、八九一

損益勘定表 (自昭和十四年一月一日  
 至昭和十四年六月三十日)

合計	什器	預ヶ金	未收金	差入保證金	假拂金	大汽勘定	法定積立金	船舶改良資金	特別積立金	受入保證金	未拂金	前期繰越金	當期利益金
六八三、六四〇、三四	一一七七三	四四七、六二九、五四	一九、四五九、四二	五七〇〇	一、八三六、四五	七七、五〇六、九〇	二、三五〇、五〇〇	一〇、一一九、五四	二、五三〇、〇〇〇	三、五八九、五四	一、六六七、七五	二、五七七三、四九	五五九、八五〇、二
六八三、六四〇、三四							二、三五〇、五〇〇	一〇、一一九、五四	二、五三〇、〇〇〇	三、五八九、五四	一、六六七、七五	二、五七七三、四九	五五九、八五〇、二

## (イ) 航業聯合協會(青島)

青島を中心とせる民船、戎克の統制機關にして、現地海軍の沿岸交通遮断作戰遂行上設置せられたる臨時的措置であつて、「船舶聯合局」と稱した。

其の後船舶聯合局は諸種の制度を設けて支那船運航を整理統制し、支那海運再建の爲め、又帝國海軍の補助機關として、その寄與するところ尠くなかつたが、四圍の情勢の變化と共に船舶聯合局も亦是等情勢の推移に對應せんが爲め、組織機構を改革し航業聯合協會が生れたのである。

設立年月 昭和十三年五月

組織 會員組織

事業目的 支那航運業の健全なる進歩發展並に業者の福利

増進を圖る。

## 事業概要

- 1 福利施設
- 2 海軍金融及海上保険
- 3 埠頭倉庫の經營
- 4 海難救助及海難審査
- 5 海員養成及職業紹介
- 6 船舶の建造、修繕、賣買、貸借其他海運事業の斡旋
- 7 航運關係業者の紛争調停
- 8 産業、貿易、海運其他一般調査
- 9 海事團體の結成並に指導監督
- 10 航路統制及運賃の調整
- 11 船舶の検査及證書の發給
- 12 船舶の積量測定及噸位證書の發給
- 13 検査諸報告書の發給



資金

14 船牌及船員手帖の發給  
15 其他目的達成に必要な事項  
青島市政府より基金及補助金を受け、海軍上

特徵

の委託管理船の賃船料、諸手数料等を以て  
事業經營に關する基金としてゐる。  
本協會は中華民國社團法人にして青島特別市  
長の監督を受く

構成

名譽總裁 青島特別市長  
會長 豫備海軍少將 山口 實  
副會長 (支那人一名)

評議員 一〇名

監事 二名

顧問 總領事 陸軍特務機關長

(二) 青島埠頭株式會社 (青島)

今次事變に際し皇軍の青島占領直後青島港灣設備の一切を接  
收し、これが管理に付き現地三機關 (陸海外) 協議の結果、  
埠頭事務所を設置し、港灣事務所を掌ることゝせしが、その  
後埠頭事務所は法人格を供へざるため船車連絡に不便を生ぜ  
したため、これを日本國法人たる株式會社組織に改組したるも  
のなり。

資本金 二百萬圓 (全額拂込)

株主

滿鐵本社	出資會社	出資金額	持株數
		八〇〇,〇〇〇	一六〇〇〇

興亞院華北連絡部青島出張所長  
市政府諸要人

(丙) 株式會社中村組

本店 青島、吳松路二九  
 設立 昭和二年六月三十日  
 組織 合資會社（昭和十四年株式會社に變更）  
 資本 金五十萬圓  
 代表者 森下 一郎  
 事業 船舶運送

營業成績 每年六分配當を繼續

3 右に附帶する事業

事業目的

- 1 青島に於ける埠頭倉庫業
- 2 棧橋業、船舶碇繋場業及貨物積卸業、運送業

計	阿波國共同	山下汽船	川崎汽船	日清汽船	原田汽船	大阪商船	日本郵船	三井物産	在青島邦人	株式會社中村組	三菱商事	大同海運	朝鮮郵船	大連汽船
二〇〇〇〇〇	一〇〇〇〇〇	一〇〇〇〇〇	一〇〇〇〇〇	一〇〇〇〇〇	一〇〇〇〇〇	一〇〇〇〇〇	一〇〇〇〇〇	五〇〇〇〇	五〇〇〇〇	五〇〇〇〇	五〇〇〇〇	一〇〇〇〇	一〇〇〇〇	一〇〇〇〇
四〇〇〇〇〇	二〇〇〇〇〇	二〇〇〇〇〇	二〇〇〇〇〇	二〇〇〇〇〇	二〇〇〇〇〇	二〇〇〇〇〇	二〇〇〇〇〇	一〇〇〇〇	一〇〇〇〇	一〇〇〇〇	一〇〇〇〇	二〇〇〇〇	二〇〇〇〇	二〇〇〇〇

上海内河汽船株式會社

蘇州河及び黃浦江上流その他大小クリークを利用する内河小  
蒸汽船運輸は、今次事變直後一時休航状態に陥つたが、難て  
多數の支那船が邦人に借船せられて動き始め外國船の横行も  
加はつて難然たる競争状態を呈した。因つてその統制のため  
昭和十三年三月中旬暫定的に日清汽船を主體とする江浙輪船  
公司なる組合を組織し、該組合所屬以外は一切の汽船、汽艇  
の航行を禁止し、一面有力なる統制會社としての本會社の設  
立を企畫し、七月二十八日前記江浙輪船公司の事業を繼承擴  
大して當社の創立を見るに至つたのである。

華名 上海内河輪船股份有限公司

本店所在地 上海北蘇州路四三四號

支店出張所 蘇州、南京、蕪湖、無錫並に杭州、鎮江、揚州、滌浦、常熟、太倉

株主

法人格 日支合辦による維新政府の普通法人たる株式會社

事業目的 1 中支那主要内河航路に於ける旅客及貨物輸送

2 船舶賃貸借

3 倉庫及碼頭の經營等前各號に附帶する事項

資本金 貳百萬圓(一株五〇圓 四萬株)

(内拂込 一〇七四〇七五圓)

日本側 現金 一、七九九、二〇〇圓(二分ノ一拂込)

現物 七八〇五〇圓(全額拂込)

支那側 現金 五、二六五〇圓(二分ノ一拂込)

現物 七〇、一〇〇圓(全額拂込)

施設及事業概要

會社名	出資金額	持株數
東亞海運	一、二五〇、〇〇〇	二五〇〇〇
昭和海運公司	一〇〇〇、〇〇〇	二、〇〇〇
上海海運輪	九〇〇、〇〇〇	一、八〇〇
其他日支法人個人	五六〇、〇〇〇	一、二〇〇
計	二、〇〇〇、〇〇〇	四〇、〇〇〇

船舶	設立當時	昭一四一月	摘要
社船	二〇	五三	これ等の汽船が夫々その索引能力に應じ合計一八五隻の解を曳いて貨客の輸送に當つてゐる。
借入船	一二	一〇	
傭船	一	三八	
計	三二	一〇一	

昭和十三年度に於ける取扱貨客數、小蒸汽配船、解使用延數を示せば次の如し

取扱船客數	二八、三七一名
取扱貨物數量	移出 五九七五噸
(軍用輸送を除く) 移入	一六九八一噸
計	二、二九五六噸

小蒸汽配船	三二四航海
解使用延數	一、〇三九隻

尙昭和十四年度計畫は小蒸汽三八隻解船一〇〇隻購入の豫定であり、尙碼頭を南京、鎮江、清江浦に、倉庫を上海（既に完成）南京、湖州、嘉興に新設する外船舶修理工場（上海、蘇州は完成）及貯炭所の新設が目論れてゐる。

經營航路並に新規計畫航路

- 1 上海—蘇州—無錫線

營業成績

- 24 揚子江本流
- 23 杭州—蘇州線
- 22 南京—浦口線
- 21 蕪湖—裕溪口線
- 20 南京—揚州線
- 19 平湖中心の配船
- 18 嘉興中心の配船
- 17 無錫中心の配船
- 16 蘇州港

昭和十四年度新設計畫航路

昭和十四年度新設計畫航路

開業後間もなく土匪の出没、地方課税等により運航上困難を感じたが、皇軍の庇護により被害は漸次減少し、又地方課税問題も解決したので昭和十三年第一期末（自八月六日）決算で鎖却控除の上年五分に相當する配當を行つた。

- 2 上海—北新徑線
- 3 上海—平湖線
- 4 上海—閔行—葉榭線
- 5 上海—湖州線
- 6 上海—嘉興線
- 7 上海—華涇線
- 8 上海—南匯線
- 9 上海—常熟線
- 10 上海—朱家角線
- 11 上海港内
- 12 上海—劉河—七了口—滬浦線
- 13 上海—嘉定—太倉線
- 14 上海—蕩口線
- 15 上海—杭州線

昭和十四年度  
新設計畫航路

上海運輸株式會社

設立年月日 大正六年十一月一日

所在地 上海漢口路九七號

國籍及組織 日本國法人たる株式會社

代表者 渡邊憲次

資本金 壹百萬圓（一株百圓全額拂込済）

大株主 神戸棧橋 九八五〇株

事業目的 運輸及附帶業務 海火保險代理

營業狀態 事業前數年來每期多少の缺損を繰越し上海

事業中は輸出入貿易全く杜絶したるため營業不振であつたが秩序恢復するに従ひ、陸軍用石炭、日鐵屑鐵の運搬を初めとし復興材料の輸入旺盛に伴ひ業態好轉し、又巨額の軍食鹽の取扱ひを開始する等運賃收入の

損益計算

増加により多少の利益を擧げてゐる。

自昭和十二年十二月一日

至昭和十三年十一月三十日

○収入の部

運賃其他雜收入計 四九九一六三一六

○支出の部

船費其他雜費計 四三八一二七三

○當期利益金 六一〇五〇四三

○前期繰越損失金 五五四六九四五

○當期差引利益金 五五八〇九八

資産狀態 事業前と事業後に於ける財産の比較

資産の部

船	科 目	昭和一二、一二、末現在	昭和一三、一一、末現在
船		六一七五七二二七	六一二七三五三七

科目	負債の部	
	昭和一一、一一、末現在	昭和一一、三、一一、末現在
株金	1,000,000.00	1,000,000.00
準備積立金	51,000.00	51,000.00
修繕準備金	69,348	69,348
預り金	40,736.66	88,783.33
未拂金	26,706	56,527.62
神戸棧橋勘定	172,691.69	282,018.82
当期利益金	44,567.1	61,050.43
合計	1,233,318.26	1,460,168.68

負債の部

科目	器具什器	
	昭和一一、一一、末現在	昭和一一、三、一一、末現在
器具什器	2,226.5	2,225.65
貯藏物品	712.19	270.87
銀行勘定	1,015.00	1,081.98
有價證券	212,224.32	359,129.95
假拂金	135,728.23	154,762.71
未収入懸金	15,992.16	36,753.40
當座預金	24,906.01	72,869.5
爲替勘定	168,885.49	—
支那事變損害金	—	123,286.00
金銀勘定	51,08	49,58
前期繰越損失金	53,870.20	55,469.45
合計	1,233,318.26	1,460,168.68

(子) 中華輪船株式會社(上海)

華名 中華輪船股份有限公司  
 設立年月日 昭和十五年二月二十四日  
 法人格 日支合辦により維新政府特殊法人たる株式會  
 資本金 參千萬圓

日本側 四八% 一四、四〇〇、〇〇〇圓

(現金二分ノ一拂込現物全額拂込)

現金出資 五、五〇〇、三〇四圓

現物出資 二、二四三、九六圓

計 七、六二四、七〇〇 (現在拂込額)

支那側 五二% 一、五六〇、〇〇〇圓 (現物全額拂込)

現物出資 九、四六〇、〇〇〇圓 (現在拂込額)

株主 日本側 東亞海運、中支那振興

支那側 招商局、維新政府、民間業者

事業目的

- 1 揚子江に於ける航運業
- 2 碼頭倉庫業
- 3 右に附帶する業務並に關係事業に對する投資

船 舶 十三隻 内九隻東亞海運ヨリ備船

當社は東亞海運株式會社と密接なる連絡を有し、經濟的、政治的に特殊なる重要さを持つてゐる。即ち現状を以てしては直ちに實行に移すは困難であるが、將來當社の資本、事業の擴充を計り、これによりて支那側船主を統合し、第三國を偽裝せる船舶をこの傘下に蒐めて一勢力下に統制する主體とならしむる等支那に於ける日支海運の共存共榮を目的とせる重要な國策會社である。



(7) 昭和海運公司

設立年月日 昭和二年一月一日  
 本店所在地 上海漢口路一三〇號  
 組織 株式會社  
 代表者 田中有藏  
 資本金 拾萬圓（株式二千株額面五〇圓全額拂込）  
 設立當時 五〇〇〇〇圓  
 昭和七、四、三 一〇〇、〇〇〇圓（倍額増資）  
 在勤員數 日本人七名 支那人六名  
 大株主 總株三、〇〇〇株中、川崎汽船に於て一、六〇〇株を所有してゐる。

(8) 上海輪渡公司

本店所在地 上海黃浦灘路五號  
 設立年月 昭和十三年七月  
 組織 會員組織  
 事業目的 上海港（龍華より吳淞防波堤に至る黃浦江）内に於ける渡船業並に之に關聯する業務  
 會員 代表者 渡邊 憲一

會員	出資物	木件	損益分配率	摘要
日清汽船	三〇屯級	二	5/10	外ニ事務員二名
福利公司	二〇屯級	二	2/10	
江南轉運公司	—	六	1/10	
上海運輸	三〇屯級	四	1/10	
昭和海運公司	—	四	1/10	
計		二二		

當分の間無報酬にて日清汽船株式會社に運航業務の一切を委任す

事務員の給料手當一切提供者の負擔とし小蒸汽及木解を無料提供し其の乗組員の給料手當及び木解の修理並に危険は提供者の負擔とす。

(四) 上海三菱倉庫株式會社 (菱華倉庫改稱)

設立年月日 大正八年五月

本店所在地 上海九江路三六號

組織 日本國法人たる株式會社

資本金 壹百萬圓

(株式二萬株額面五〇圓全額拂込済)

大株主 三菱倉庫に於て全株式所有

事業目的 倉庫業

事業概要

事業前排日貨氣運旺盛にして當社に關係を有する各種貨物の集散は極めて不活潑にして業績舉らず、折しも支那事變に因り保管貨物の掠奪兵變に罹り未曾有の災厄を蒙り、一時中絶の状態であつたが秩序恢復と共に倉庫の借入に努力し漸く營業を開始せり。

資産状態

事業前と事業後に於ける財産の比較  
資産の部

科目	固定資産	
	昭和二三、六末現在	昭和二三、三末現在
地所	七三九一一三、二六	七三九一一三、二六
建物	二一三六一五四四	
棧橋	二三三、五四四二九	二一五〇八五〇七
船舶	一一、一四八九〇	八、五一五二七

負債の部	
器具機械	二、一六二、三六
有價證券	三、五七五、〇〇
流動資産	一六、五七五、三二
假勘定	一七、〇四五、九六
預金及現金	七〇、六七二、二三
當期損失金	二、三七三、二七
合計	一、三三〇、一八四、〇三

科目	昭和一三、六末現在	昭和一三、一末現在
株主勘定		
資本金	一、〇〇〇、〇〇〇、〇〇	一、〇〇〇、〇〇〇、〇〇
法定積立金	八三、五〇〇、〇〇	八三、五〇〇、〇〇
別途積立金	一九一、八五三、八八	一一九、四五一、六三

(7) 南京碼頭工人福利公司

設立年月日 昭和十四年四月

本店所在地 南京下關營盤街二號

出張所 浦口

組織 維新政府の普通法人たる株式會社

企業形態 日支合辦事業

代表者 常務取締役 廣瀨 美農藏

事業目的 1 工人の配給勞力作業の請負

2 碼頭倉庫及船内荷役作業

3 貨物の受渡仲介並配達

4 工人收容所並に診療所經營

5 右各號に附帶する事項

資本金 貳拾萬圓(四千株額面五〇圓半額拂込)

資本金

貳拾萬圓（四千株額面五〇圓四分ノ一拂込）

4 其他前各號に附帶する事業

3 船舶登記、登録の手續代行及通關代理業

2 民船廻漕業、揚子江本流に於ける開港地間以外の運送

1 解業、曳船業、揚子江各港に於ける解及曳船に依る運送

備考

當社は南京特別市政府の監督を受く。

計	支那人數名	杉本組	三星洋行	日本通運	國際運輸	三菱商事	三井物産	内河汽船	東亞海運	會社名	出資金額	持株數
一〇〇〇〇〇	二五〇〇	二五〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	三五〇〇			一、四〇〇
四〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	四〇〇〇	四〇〇〇	四〇〇〇	四〇〇〇	四〇〇〇	四〇〇〇				

(7) 揚子駁運股份有限公司

設立年月日 昭和十四年四月

本店所在地 南京下關營盤街二號

支店出張所 蕪湖、鎮江並に浦口、浦鎮、裕溪口

組織 維新政府普通法人たる株式會社

企業形態 日支合辦事業

代表者 常務取締役 増谷太一

事業目的 1 解業、曳船業、揚子江各港に於ける解及曳船に依る運送

2 民船廻漕業、揚子江本流に於ける開港地間以外の運送

3 船舶登記、登録の手續代行及通關代理業

4 其他前各號に附帶する事業

會社名	出資金額	持株數
東亞海運	一五二五〇	一二二〇
内河汽船	一〇〇〇〇	八〇〇
三井物産	五〇〇〇	四〇〇
三菱商事	五〇〇〇	四〇〇
國際運輸	五〇〇〇	四〇〇
日本通運	五〇〇〇	四〇〇
支那人數名	四七五〇	三八〇
計	五〇〇〇〇	四〇〇〇

備考 當社は維新政府交通部の監督を受く

(カ) 廣東内河運營組合 (廣東)

設立年月日 昭和十四年五月三十一日

組織 組合組織

資本金 參百萬圓

出資者 日本郵船、日清汽船、大阪商船、南洋拓殖

臺灣拓殖、南洋貿易

資 大阪商船は現物出資其の他は主として現金出資

事業概要

船舶二隻を以て廣東—香港線、廣東—澳門線の二航路を經營してゐる。

日銀丸 (大阪商船)

海剛丸 (海運徴用船)

當組合は日本海軍の指揮監督下に在り將來は會社組織に改組さるべきであらざるの世評がある。

## 四 日本の對支海運投資總額

以上に於て日本の對支海運會社の概要について述べたが日本の對支海運投資總額は幾何なりやと云ふに、これは先づ對支海運投資の意義限界が規定されねばならない。本報告に於て取扱つた投資の範圍等に就いて既に(一)、(二)に於て述べた所である。

扱てC・F・レイマー氏の「列國の對支投資」邦譯五三九頁の一節を左に記載せば

「運輸業の下に於ける第二の項目は航業である。沿岸又は河川運漕に従事し、全く支那内部にある如き航業のみが包含されてゐる。その第一は大連汽船會社の投資である(中略)此の會社の投資は二千萬圓と認められる。第二の重要なる會社は一九〇七年に揚子江航路の四會社の航業を引繼いだ日清汽船會社である。(中略)その拂込資本總額は一千十二萬五千圓であつた。其の他航業への小額の諸投資があり、その總額は一千萬圓と見積ら

れる。

運輸業の下に包含されて、南滿州鐵道會社の港灣及埠頭への投資がある。これは一九三一年三月末現在八千三百二十萬圓であると會社は報告してゐる」

以上の通りであるがレイマー氏は一九三〇年現在の我對支航運業の投資額を當時の滿洲を支那領地と見做してゐる點、及び「沿岸又は河川運漕に従事し全く支那内部にある如き航業のみが包含されてゐる」と限定してゐる點、この二點が對支海運投資状態を検討するに當り本報告と根本的に相異してゐる點である。

又樋口弘氏の「日本の對支投資研究」三二七頁には對支海運投資の限界を左の通り限定してゐる。即ち

「對支海運投資額を推算するに當つて日清汽船の如き純然たる内河對象のものと大阪商船の臺灣南支航路、大連汽船の關東州支那沿岸航路のみに限定して見た」

とある。これは本報告と根本的に何等相違する所はないが投資の範囲を非常に狹義に解釋してゐるのである。然しながら同氏は尙三二九頁「對支水運業投資額」の項に於て廣義狹義兩様の解釋を附加してゐる。之れを要約せば次の通りである。

「日清汽船の在支全財産、大阪商船、大連汽船の沿岸航路及土着水運業者の投資額を三千萬圓。これが日本の對支水運投資の總額である。尙廣義に解釋し、日支開港場間の定期航路（近海郵船、朝鮮郵船山下汽船、川崎汽船、國際汽船、阿波國共同、三井船舶部）と各種地上設備を評價せば四千萬圓。兩者合計七千萬圓となる。一應純粹な在支水運業投資の三千萬圓を以て日本の對支海運投資額と評價する」

以下本報告に取扱つた日本の對支海運會社の投資の状態を檢討の結果昭和十四年を以て附表の如き一覽表を得た。即ち附表（日本海運諸會社の對支投資額調）に據れば

(1) 船舶投資は所有船九〇隻二二五七二三總屯評價額三八〇三一、一七一圓で又日本國籍の備船による就航船舶も當然對支投資の中に包含さるべきである。従つて之等投資状態は就航船四十二隻一三六五一五總屯、評價額一八七九六四一九圓となり、結局日本船の支那航路就航船舶一三二隻（三六三二三八總屯）評價額五千六百八十二萬七千五百九十圓が廣義に於ける對支船舶投資である。

然しレ！マ！氏の云ふ如く「沿岸又は河川運漕に從事し、全く支那内部にある如き航業」のみの船舶投資は東亞海運の長江、沿岸就航船（東亞海運對支投資狀況（1）船舶の項参照）二十七隻總屯數六五三二〇屯（備船、貸下船を含む）約九百一萬四千六百六十圓となり、又大連汽船沿岸就航船十七隻總屯數三五二四一屯、約一千百六十萬七千三百七十三圓となり兩者合計二千六十二萬一千五百三十三圓となる。而して廣義に於ける對支船舶投

資五六八二七五九〇四より狭義の船舶投資額二〇六二一、五三三  
 圓を控除した額即ち三六二〇六〇五七圓は日支開港場間定期、  
 不定期航路であることが判る。

(四) 不動産投資の内在支土地、建物の評價額は二千七百二十萬九  
 千三十一圓となつた。

(五) 水陸施設は東亞海運の流動資産も含めて二千八百九十四萬三  
 百四十四圓である。東亞海運を除く他の会社の流動資産につい  
 ては既述の通り之を省略してゐる。

(六) 有價證券投資についても前に述べた通り日本系、日支合辨事  
 業に對する分を控除した純然たる支那會社に對する投資額のみ  
 を掲げた。これは極めて零細なもので二萬三千圓程度である。

(七) 支那に本社を有する現地日本系及日支合辨專業會社に對する  
 日本の投資額は一應日本側の繰込資本を以て投資額とし附表(二)  
 の如く千九百六十四萬五千百圓を得た。この方法は各同業者間

に於て互に證券投資をしてゐるので資本の重複を免れないのは  
 勿論である。

以上(一)(四)(五)(六)を總計した額即ち一億三千二百六十四萬五千三百  
 八十五圓を得た。然しこの總額を以て最も廣い意味に於ける對支  
 海運投資總額であるとして大過ないとしても嚴密な意味で正確は  
 期し難い。

以上



照會による回答及び遞信省より提供を受けた資料の外参考引用せる  
主なる資料。

支那に於ける列國の海運勢力（滿鐵調査課）

北支那港灣事情（滿鐵天津事務所）

上海港（三井物産上海支店）

海運及經濟調査（日本郵船）

支那航運（日本郵船）

長江航運史（米里紋吉）

大阪商船株式會社五十年史（大阪商船）

日本郵船株式會社五十年史（日本郵船）

東洋に於ける英國海運（大阪商船）

列國の對支投資（リチャード・ヒル）

日本の對支投資研究（樋口弘）

第二回航業年鑑（上海市輪船航業同業公會）

支那開港場誌（東亞同文會）

海事資料（遞信省管船局）

北支中南支會社業種別資本金現在高一覽表（滿鐵調査部）

中華民國に於ける列國の條約權益（英修道）

在支列國權益概説（植田捷雄）

青島商工案内（青島日本商工會議所）

天津商工案内（天津日本商工會議所）

海事年鑑（海事彙報社）

華中現勢（上海毎日新聞社）

日本船名錄（遞信省）

海運（神戸海運集會所）

北支那綜覽（東亞協會）

航運關係諸資料（北支那開發）

附

株式會社年鑑（東洋經濟新報社）  
 株式社債年鑑（山一證券株式會社）  
 ボケツト會社要覽（ダイヤモンド社）  
 海外經濟事情（外務省通商局）  
 支那經濟旬報（支那問題經濟研究所）  
 在外本邦實業者（外務省通商局）

會社の對支投資額調（昭和十四年九月三十日現在）

資	價額	總	備註（日本籍）		評價額計	坪數	不動		延坪數	延坪數評價額	並流動資產	對支	投資額總計	備
			線	噸			地	產						
九四九四二	九〇六〇二五	二〇	五五〇〇〇	七五九〇〇〇〇	二九五三三、九四二	一一、〇一七	一六五三三〇五五	六一、三三四	五八〇三、五八七	二八四八、五三三	一、四〇〇	八〇、三三、七八六	八〇、三三、七八六	(1) 順當ノ船價二三八圓
六〇七、三七三	一、一三、七六六	一	一、一三、七六六	一、一三、七六六	一、一三、七六六	九、五九七	二、一五八、九七	一、七七一	二六、二一、五四	七、九〇六、三	一、四〇〇	五、五七、一一四	五、五七、一一四	(2) 流動資產ヲ含マズ
一七、四八、九六	一、一五、八七、一三八	三	一、一五、八七、一三八	一、一五、八七、一三八	一、一五、八七、一三八	四、八二八	五、九一、六四	三、九八、三	二、九〇、七三九	一、四〇〇	一、四〇〇	一、一九、六、九七四	一、一九、六、九七四	(3) 流動資產ヲ含マズ
九〇六、〇二五	一、一五、六九、八八八	五	一、一五、六九、八八八	一、一五、六九、八八八	一、一五、六九、八八八	二、九〇八	三、三九、一〇、六四	七、一七	二、三九、三、七四	一、四〇〇	一、四〇〇	三、六九、一、三五八	三、六九、一、三五八	(4) 當社順當ノ船價ヲ含ムトス（本報）
一七、四八、九六	一、一五、八七、一三八	三	一、一五、八七、一三八	一、一五、八七、一三八	一、一五、八七、一三八	二、九〇八	三、三九、一〇、六四	七、一七	二、三九、三、七四	一、四〇〇	一、四〇〇	一、八六、三、〇三四	一、八六、三、〇三四	(5) 東亞海運船會ノ船價ヲ含ムトス
六〇七、三七三	一、一三、七六六	一	一、一三、七六六	一、一三、七六六	一、一三、七六六	九、五九七	二、一五八、九七	一、七七一	二六、二一、五四	七、九〇六、三	一、四〇〇	三、六九、一、三五八	三、六九、一、三五八	(6) 東亞海運船會ノ船價ヲ含ムトス
一七、四八、九六	一、一五、八七、一三八	三	一、一五、八七、一三八	一、一五、八七、一三八	一、一五、八七、一三八	二、九〇八	三、三九、一〇、六四	七、一七	二、三九、三、七四	一、四〇〇	一、四〇〇	三、六九、一、三五八	三、六九、一、三五八	(7) 東亞海運船會ノ船價ヲ含ムトス
九〇六、〇二五	一、一五、六九、八八八	五	一、一五、六九、八八八	一、一五、六九、八八八	一、一五、六九、八八八	二、九〇八	三、三九、一〇、六四	七、一七	二、三九、三、七四	一、四〇〇	一、四〇〇	三、六九、一、三五八	三、六九、一、三五八	(8) 東亞海運船會ノ船價ヲ含ムトス
一七、四八、九六	一、一五、八七、一三八	三	一、一五、八七、一三八	一、一五、八七、一三八	一、一五、八七、一三八	二、九〇八	三、三九、一〇、六四	七、一七	二、三九、三、七四	一、四〇〇	一、四〇〇	三、六九、一、三五八	三、六九、一、三五八	(9) 東亞海運船會ノ船價ヲ含ムトス
六〇七、三七三	一、一三、七六六	一	一、一三、七六六	一、一三、七六六	一、一三、七六六	九、五九七	二、一五八、九七	一、七七一	二六、二一、五四	七、九〇六、三	一、四〇〇	三、六九、一、三五八	三、六九、一、三五八	(10) 東亞海運船會ノ船價ヲ含ムトス
一七、四八、九六	一、一五、八七、一三八	三	一、一五、八七、一三八	一、一五、八七、一三八	一、一五、八七、一三八	二、九〇八	三、三九、一〇、六四	七、一七	二、三九、三、七四	一、四〇〇	一、四〇〇	三、六九、一、三五八	三、六九、一、三五八	(11) 東亞海運船會ノ船價ヲ含ムトス
九〇六、〇二五	一、一五、六九、八八八	五	一、一五、六九、八八八	一、一五、六九、八八八	一、一五、六九、八八八	二、九〇八	三、三九、一〇、六四	七、一七	二、三九、三、七四	一、四〇〇	一、四〇〇	三、六九、一、三五八	三、六九、一、三五八	(12) 東亞海運船會ノ船價ヲ含ムトス
一七、四八、九六	一、一五、八七、一三八	三	一、一五、八七、一三八	一、一五、八七、一三八	一、一五、八七、一三八	二、九〇八	三、三九、一〇、六四	七、一七	二、三九、三、七四	一、四〇〇	一、四〇〇	三、六九、一、三五八	三、六九、一、三五八	(13) 東亞海運船會ノ船價ヲ含ムトス
六〇七、三七三	一、一三、七六六	一	一、一三、七六六	一、一三、七六六	一、一三、七六六	九、五九七	二、一五八、九七	一、七七一	二六、二一、五四	七、九〇六、三	一、四〇〇	三、六九、一、三五八	三、六九、一、三五八	(14) 東亞海運船會ノ船價ヲ含ムトス
一七、四八、九六	一、一五、八七、一三八	三	一、一五、八七、一三八	一、一五、八七、一三八	一、一五、八七、一三八	二、九〇八	三、三九、一〇、六四	七、一七	二、三九、三、七四	一、四〇〇	一、四〇〇	三、六九、一、三五八	三、六九、一、三五八	(15) 東亞海運船會ノ船價ヲ含ムトス
九〇六、〇二五	一、一五、六九、八八八	五	一、一五、六九、八八八	一、一五、六九、八八八	一、一五、六九、八八八	二、九〇八	三、三九、一〇、六四	七、一七	二、三九、三、七四	一、四〇〇	一、四〇〇	三、六九、一、三五八	三、六九、一、三五八	(16) 東亞海運船會ノ船價ヲ含ムトス
一七、四八、九六	一、一五、八七、一三八	三	一、一五、八七、一三八	一、一五、八七、一三八	一、一五、八七、一三八	二、九〇八	三、三九、一〇、六四	七、一七	二、三九、三、七四	一、四〇〇	一、四〇〇	三、六九、一、三五八	三、六九、一、三五八	(17) 東亞海運船會ノ船價ヲ含ムトス
六〇七、三七三	一、一三、七六六	一	一、一三、七六六	一、一三、七六六	一、一三、七六六	九、五九七	二、一五八、九七	一、七七一	二六、二一、五四	七、九〇六、三	一、四〇〇	三、六九、一、三五八	三、六九、一、三五八	(18) 東亞海運船會ノ船價ヲ含ムトス
一七、四八、九六	一、一五、八七、一三八	三	一、一五、八七、一三八	一、一五、八七、一三八	一、一五、八七、一三八	二、九〇八	三、三九、一〇、六四	七、一七	二、三九、三、七四	一、四〇〇	一、四〇〇	三、六九、一、三五八	三、六九、一、三五八	(19) 東亞海運船會ノ船價ヲ含ムトス
九〇六、〇二五	一、一五、六九、八八八	五	一、一五、六九、八八八	一、一五、六九、八八八	一、一五、六九、八八八	二、九〇八	三、三九、一〇、六四	七、一七	二、三九、三、七四	一、四〇〇	一、四〇〇	三、六九、一、三五八	三、六九、一、三五八	(20) 東亞海運船會ノ船價ヲ含ムトス

附表(一) 日本の諸海運會社の對支投資額調(昭和十四年九月三十日現在)

會社別	(イ) 船舶投資				(ロ) 不動産				對支投資額計
	所有船	備船(日本籍)	坪數	評價額	延坪數	坪數	評價額	並流動資産	
東亞海運株式會社	六六	五五〇〇〇	一一〇一七	二九三三、九四二	一六五三、〇五五	一七三三	二八四八、五三〇	八〇三、三七八	
日清汽船株式會社	一	一	一	一	一	一	一	一	
大連汽船株式會社	一七	一	一	一、六〇七、三三三	一、七〇七、三三三	一	一、七〇七、三三三	一	
日本郵船株式會社	一	一	一	一	一	一	一	一	
大阪商船株式會社	一	一	一	一	一	一	一	一	
川崎汽船株式會社	一	一	一	一、九〇六、〇二五	一、九〇六、〇二五	一	一、九〇六、〇二五	一	
大同海運株式會社	一	一	一	一	一	一	一	一	
山下汽船株式會社	一	一	一	一	一	一	一	一	
嶋谷汽船株式會社	一	一	一	一	一	一	一	一	
朝鮮郵船株式會社	一	一	一	一	一	一	一	一	
合計	九〇	五五〇〇〇	一一〇一七	二九三三、九四二	一六五三、〇五五	一七三三	二八四八、五三〇	八〇三、三七八	

附表(二)

(ア) 支那に本社を置く日本系海運業者資本金調(昭和十五年二月末日現在)

會社別	本店	資本金		摘要	會社別	本店	資本金	
		日本側	支那側				日本側	支那側
株式會社塘沽運輸公司	天津	六〇〇〇〇〇	六〇〇〇〇〇	維新政府普通法人	株式會社昭和海運公司	上海	一〇〇〇〇〇	一〇〇〇〇
白河汽船株式會社	天津	三〇〇〇〇〇	三〇〇〇〇〇	維新政府普通法人	上海輪渡公司	上海	不詳	不詳
青島埠頭株式會社	青島	三〇〇〇〇〇	三〇〇〇〇〇	維新政府普通法人	上海三菱倉庫株式會社	上海	一〇〇〇〇〇〇	一〇〇〇〇〇〇
株式會社中村組	青島	五〇〇〇〇〇	五〇〇〇〇〇	維新政府普通法人	南京碼頭工人福利公司	南京	二〇〇〇〇〇	二〇〇〇〇〇
上海内河汽船株式會社	上海	三〇〇〇〇〇〇	九六、三二五	維新政府普通法人	揚子駁運股份有限公司	南京	二〇〇〇〇〇	二〇〇〇〇〇
上海通商株式會社	上海	一〇〇〇〇〇〇〇	一〇〇〇〇〇〇〇	維新政府普通法人	廣東内河運營組合	廣東	三〇〇〇〇〇〇〇	三〇〇〇〇〇〇〇
中華輪船株式會社	上海	三〇〇〇〇〇〇〇	七六、二四七、〇〇〇	維新政府普通法人	總計		四、九三三、〇〇〇〇	一、九三三、〇〇〇〇

末日現在)

社別	本店	資本		公稱	日本側	支那側	合計	摘要
		拂込	金					
社昭和海運公司	上海	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	1,100,000	
輪渡公司	上海	不詳						
菱倉庫株式會社	上海	1,000,000	1,000,000				1,000,000	
頭工人福利公司	南京	200,000	97,500			25,000	1,000,000	維新政府普通法人
運股份有限公司	南京	200,000	45,500			47,500	2,000,000	維新政府普通法人
河運營組合	廣東	3,000,000	75,000				75,000	
計		4,630,000	1,964,500	956,675	2,920,875			

地	額	延坪數	評價額	並流動資產	對支	投資額統計	摘要
〇五〇	六、三三四	五、八〇三、五八七	二、八四八、五二〇	七九〇、六三	八〇、三五三、七八六	(1) 順當ノ船價一三八圓	
八九七	一、七七一	二六三、一五四			五五七、一一四	(1) 流動資產ヲ含マズ	
二六四	(建)	二九〇、七三九			一一、九六九、六七四	(1) 流動資產ヲ含マズ	
〇六四	(建)	二、三九三、七四			三、六九一、三五八	(1) ハ時價ヲ示ス	
〇〇〇	七、一七	六三、〇〇〇	三、二〇〇、〇〇		四、二一一、九一三	(1) 當社順當ノ船價ヲ基トス(前年一三八圓ノ時價ヲ基トス)	
一七七	六六、六〇六	六六、五七八、五三四	二、八九四、〇三四	九〇、七八	一、八六三、〇三四	(1) 東亞海運順當ノ船價ヲ基トス	
					二、二〇六、二〇六	(1) 東亞海運順當ノ船價ヲ基トス	
					七、〇五六、六二七	(1) 東亞海運順當ノ船價ヲ基トス	
					三、六九、七〇四	(1) 東亞海運順當ノ船價ヲ基トス	
					七、二五八、六六九	(1) 順當ノ船價一三六、七五圓ヲ以テ計算ス(前年一三三、八圓)	