

ど採算を無視したる蒐荷のため、十三志九片乃至十六志、平均十四志十片に低落せり。北米西岸 / 日本間運賃も、晚香坡罷業依然紛糾のため、角材五弗乃至五弗五十仙、小麥二弗二十仙乃至二弗三十仙唱へにて低調を辿れり。

若松 / 京濱石炭運賃調 (昭和八年—十年各上半期)

(單位圓)

月	昭和十年		昭和九年		昭和八年	
	高	低	高	低	高	低
一	二・〇〇	一・七〇	一・七五	一・四〇	一・六〇	一・三五
二	二・一〇	一・七〇	二・〇〇	一・六〇	一・三〇	一・一五
三	二・三〇	二・〇〇	二・二〇	一・七五	一・二五	一・〇五
四	二・二〇	一・七〇	二・一〇	一・七五	一・一五	一・〇五
五	一・八五	一・六〇	二・一〇	一・九〇	一・三〇	一・一五
六	一・八五	一・六〇	一・九〇	一・七〇	一・六〇	一・三〇

南樺太 / 太平洋岸北洋材運賃調 (昭和八年—十年各上半期)

(單位圓)

月	昭和十年		昭和九年		昭和八年	
	高	低	高	低	高	低
一	一・四〇	一・三五	一・三五	一・四〇	一・四五	一・二〇
二	一・四〇	一・三五	一・三七・五	一・二〇	一・四〇	一・二〇
三	一・三五	一・二五	一・六〇	一・四五	一・二〇	一・一五
四	一・三五	一・二五	一・五〇	一・四五	一・二〇	一・一五
五	一・三五	一・三〇	一・五〇	一・四五	一・二〇	九二・五
六	一・四五	一・二五	一・五〇	一・四五	一・二〇	九五

本邦最高成約近海備船料調 (昭和八年—十年各上半期)

(單位圓)

月	昭和十年			昭和九年			昭和八年		
	大型	中型	小型	大型	中型	小型	大型	中型	小型
一	二・二〇	三・八〇	四・五〇	二・四〇	二・八〇	四・二〇	二・二〇	二・〇〇	三・五〇
二	二・五五	三・九五	五・〇〇	二・六五	二・九〇	五・一五	二・五五	二・五五	三・五〇
三	二・二〇	三・七〇	四・九〇	二・四〇	三・一〇	五・一五	二・二〇	二・五〇	三・二〇
四	二・二〇	三・六五	五・九〇	二・四〇	三・三〇	五・五〇	一・六〇	二・二〇	三・一〇

# 第三編 運河

## 第二編 海運市況

一六〇

	五 月	六 月	五 月	六 月	
		二・二〇	三・四〇	三・〇〇	
	四・七〇	四・六〇	二・二〇	三・二〇	
	二・二〇	二・二〇	三・〇〇	三・二〇	
	五・〇〇	四・三〇	二・〇〇	一・四〇	
	二・四〇	二・四〇	二・六〇	二・六〇	
	三・五〇	三・八〇			

小型船 一、〇〇〇／四、〇〇〇重量噸  
 中型船 四、〇〇〇／七、〇〇〇重量噸  
 大型船 七、〇〇〇重量噸以上

## 社外船配船調 (昭和十年上半期)

(毎月廿日現在、重量噸二千噸以上の船舶、單位千重量噸)

	一 月	二 月	三 月	四 月	五 月	六 月			
近海第一區	隻數	二八〇	二八六	二八三	三〇二	三二六	三三〇	南洋海峽方面	隻數
	噸數	一、三五一	一、二二一	一、二八七	一、四一八	一、五二〇	一、六三四		噸數
濠洲印度方面	隻數	五五八	六二六	四九六	五八六	五七三	五六九	日本／北米太平洋方面	隻數
	噸數	三、四一〇	三、七八〇	三、六〇〇	三、八〇〇	三、七三三	三、三〇〇		噸數
北米大西洋方面	隻數	二六	三三	二九	三〇	三三	三三	歐洲方面	隻數
	噸數	一、四一〇	一、三二一	一、二七五	一、二八五	一、二八五	一、二九二		噸數
合 計	隻數	一、〇八四	一、一七八	一、〇九四	一、一二〇	一、一二二	一、一二二	噸數	噸數
	噸數	三、〇五五	三、二九〇	三、〇七〇	三、〇一〇	三、〇〇八	二、九八八		噸數

凡例

通過船舶	通過船舶噸數	通過貨物噸數	運河開通期
蘇士運河	蘇士運河純噸數五百噸未満の小型船及半途引返船を含まず(軍艦を含む)。	蘇士運河純噸數 一八七三年君府に開催せられたる International Tonnage Committee の定めたる噸數測定法により先づ蘇士運河總噸數を算出し、更に之より蘇士運河會社特定の規則に基き控除を行ひて純噸數を算定す。 噸數統計には軍艦を含む。	一八六九年(明治二年)十一月十七日
巴奈馬運河	巴奈馬運河純噸數二〇噸(一九三四年八月以降三〇〇噸に變更せらる)未満の小型船及通過料免除船を含まず(軍艦を含む)。	巴奈馬運河純噸數 一九一三年十一月廿一日制定(其後數回改正)の "Rule for measurement of vessels for the Panama Canal" により測定す。 米國純噸數 米國船舶噸數測定法により測定す。 登簿總噸數及び登簿純噸數 各船舶所屬國に於ける登簿總噸數及び登簿純噸數なり。 上述四種の噸數統計には軍艦を含まず。	一九一四年(大正三年)八月十五日。但し一九一五年九月十八日クレブラ・カッタ地止りの爲め梗塞し、約七ヶ月間不通となり、一九一六年四月十六日再開。
		重量噸なり。但し當該貨物積載船船長の申告せる所に據る爲め噸數の基準不同。	
		一噸は二、二四〇封度なり。	

第三編 運河

概説

一九三四年に於ける蘇士及巴奈馬兩運河の通航成績は、前年に比し共に良好なり。即通航船舶隻數は蘇士運河に於ては四・四%、巴奈馬運河に於ては一五・一%、通航船舶運河純噸數は夫々三・五%、一四・八%、通過貨物噸數は五・七%、二二・五%を孰れも増加せり。

尙ほ一九三〇年より一九三二年に至る三ヶ年間に於ては、従前連年通航成績の向上を見居たるに反し、遽に悪化を示せるが、一九三三年以來漸次回復し來り、一般世界市況の盛衰と略々其軌を一にせり。

第一章 蘇士運河

一、一九三四年通航成績

一九三四年に於ける蘇士運河の通過船舶・貨客及船舶通過料收入は左記の如くにして前年度に比

し孰れも増加せり。

(一) 通過船舶

隻 數

五、六六三隻 (前年に比し)

二四〇隻・四・四%増加)

噸 數 (運河純噸)

三一、七五〇、八〇二噸

(一、〇七四、一三〇噸・三・五%増加)

(二) 通過貨物

二八、四四八、〇〇〇噸

(一、五三三、〇〇〇噸・五・七%増加)

(三) 通過船客

二六二、一二三名

(八、一八二名・三・二%増加)

(四) 船舶通過料收入

八五六、四一〇、〇〇〇金法

(四、一三〇、〇〇〇金法・〇・五%増加)

即通過貨物噸數の増加率最も大なるも、過去に於ける右噸數の最高記録一九二九年に比すれば猶ほ一割七步六厘の減少となれり。

二、大戰後最近迄の通航概況

通過貨物噸數は世界大戰中激減を來せるが、戰後漸次恢復し、一九二四年度に於て戰前の水準に達すると共に其後數年間大體漸増の傾向を續け、一九二九年度には本運河開通以來の最高記録たる三四、五一六、〇〇〇噸に上れり。一九二九年第三・四半期以降は反對に漸減の途を辿りしが、一九三二年末を契機として再び増加の傾向に轉じ、世界貿易、殊に歐亞貿易改善の徴を示せり。

次に運河純噸當り積載貨物噸數を觀るに、一九二〇年度より二九年度迄は引續き一噸を上下し居りしが、一九三〇年以降三箇年間は毎年減少を續け、一九三三年以來稍々増加傾向にあり。更に一隻平均積載貨物噸數は一九二〇年の四、二五二噸より二九年度の五、五〇一噸迄漸増し來り、三〇年度以降減少となれるが、前同様三三年以後恢復を示せり。他方一隻平均運河純噸數即船型は大體に於て増大の趨勢を示せるも、三四年に至り少しく退歩せり。上述せる所を一覽表にて示せば左の如し。

年次	通過貨物噸數	運河純噸當り積載貨物噸數	ロイツ・リスト紙 世界運賃不定期指數	一隻平均積載貨物噸數	一隻平均運河純噸數
一九一三年	二五、七七六、〇〇〇	一・二二九		五、〇六九	三、九四〇
一九一九年	一三、九七三、〇〇〇	〇・八七		三、五〇六	四、〇一八
一九二〇年	一七、〇四七、〇〇〇	〇・九七		四、二五二	四、三八四
一九二一年	一七、五〇九、〇〇〇	〇・九七		四、四〇五	四、五五八
一九二二年	二一、三六〇、〇〇〇	一・〇三		四、九一六	四、七七四
一九二三年	二二、七七七、〇〇〇	一・〇〇		四、九二九	四、九一九
一九二四年	二五、五二九、〇〇〇	一・〇二	一〇・一九	四、九八四	四、九〇二
一九二五年	二六、五七八、〇〇〇	〇・九九	九三・一	四、九八〇	五、〇一四

一九二六年	二五、四〇九、〇〇〇	〇・九八	一〇一・八	五、一〇二	五、二二三
一九二七年	二九、五二四、〇〇〇	一・〇二	九八・六	五、三二四	五、二二三
一九二八年	三二、六二二、〇〇〇	一・〇二	八九・七	五、三六二	五、二四四
一九二九年	三四、五一六、〇〇〇	一・〇三	八九・三	五、五〇一	五、三三四
一九三〇年	二八、五一一、〇〇〇	〇・九〇	七二・四	四、九四九	五、四九七
一九三一年	二五、三三二、〇〇〇	〇・八四	七一・三	四、七二一	五、五六九
一九三二年	二三、六三二、〇〇〇	〇・八三	六七・一	四、六九六	五、六三二
一九三三年	二六、九一五、〇〇〇	〇・八八	六四・五	四、九六三	五、六五七
一九三四年	二八、四四八、〇〇〇	〇・九〇	六五・九	五、〇二三	五、六〇七

三、通過料に関する規定

(一) 船舶通過料

貨客搭載船 蘇士運河純噸一噸に付 五・七五 金法  
 バラスト船 同 二・八七五 金法 (貨客搭載船の半額)

[“The Act of Concession (dated 5th January, 1856),” Art. 17; “Rules of Navigation of the Suez Canal,” Art. 5, 6 & 7]

(二) 船客通過料

滿十二歳以上 一名に付 十金法  
 滿三歳以上滿十二歳未満 同 五金法  
 滿三歳未満 無料

[“Rules of Navigation of the Suez Canal,” Art. 8]

(三) 運河の半途のみを使用せる船舶並に船客に對する料金

運河の兩入口より中央部イスマイリア (Ismailia) まで、即運河の半途のみを使用せる船舶並に船客に對する料金は夫々上掲(一)及(二)の通過料の半額なり (“Rules of Navigation of the Suez Canal,” Art. 11)°

(四) 坡西土、イスマイリア間航船運河使用料

坡西土、イスマイリア間を往復する船舶にして、イスマイリア向往航はバラスト航海、坡西土向復航は埃及產出貨物輸送に従事する場合、及イスマイリア向往航は埃及國內揚貨物輸送に従事し、坡西土向復航はバラスト航海の場合に於ける運河使用料として、各一往復に對し蘇士運河純噸一噸に付二・〇〇金法の特別低率を課徴することゝなり居れり (“Rules of Navigation of the Suez Canal,” Art. 12)°

【備考】一、軍艦及軍用船亦商船同様に蘇士運河純噸を基準として通過料を課徴せらる (Emory R. Johnson: “Panama Canal Traffic and Tolls” p. 154, 207)° 更に軍艦及軍用船に適用する船客・貨物の定義は極めて廣義なり。従つて軍艦及軍用船は貨客搭載船と看做さるゝものゝ如し。

二、船舶通過料は一九三五年七月八日以降本章末項船舶通過料變遷表に記載の如く變更せられたり。

四、統計表

左に各種統計を掲ぐ。

(1) 開運翌年より一九一〇年迄の毎十年、及世界大戦前・後一箇年、並に最近十四箇年 蘇士運河成績一覽表

年次	通過船舶		通過貨物噸數 (但し噸數の基準不同)	通過船客數	船舶通過料	船客通過料	合計 (單位金法)
	隻數	噸					
一八七〇年	四九	六五〇,〇〇〇	不詳	不詳	五,七八,〇〇〇	不詳	不詳
一八八〇年	二,一〇七	四,三四五,〇〇〇	三,〇五五,〇〇〇	"	三九,九三三,〇〇〇	"	"
一八九〇年	三,三九九	九,七三九,〇〇〇	六,八七〇,〇〇〇	"	六七,三九九,〇〇〇	"	"
一九〇〇年	三,四四四	一三,六九九,〇〇〇	九,七三六,一五三	二八,二五一	八七,三七八,四八一	二八,二五五,一〇七	九〇,一〇三,五八八
一九一〇年	四,五三三	二二,〇五〇,〇〇〇	一六,五八八,八九八	三三,四三〇	一三七,三〇三,三九五	二,三四三,三〇三	二九,五四六,四九七
一九一三年	五,〇八五	二七,七三七,〇〇〇	二〇,〇三三,八八四	二八,二二五	一三三,九九九,三六七	二,六五三,三四〇	一三五,六四二,七〇七
一九二〇年	四,〇〇九	二四,二四四,〇〇〇	一七,五七四,六五七	五〇〇,一四七	一四四,五九三,九五三	四,七五〇,二四三	一四九,三四四,一九五
一九二一年	三,九七五	二四,九五六,〇〇〇	一八,二一八,九九九	二九五,一九九	一四四,四九三,八〇三	二,七三三,七七八	一四七,二三〇,一九〇
一九二二年	四,三四五	二六,六二一,〇〇〇	二〇,七四三,三四五	二七五,〇三三	一六二,六三三,八五〇	二,五四八,五九三	一六五,一六二,四四三

一九二三年	四,六二一	三三,三三〇,〇〇〇	三三,七三〇,一六三	三三,七七七,〇〇〇	二四六,三三三	一七,九六一,六一三	二,三七七,八五三	一七四,三三九,四六六
一九二四年	五,一三三	三四,六三三,〇〇〇	二五,〇一九,八三三	二五,五九〇,〇〇〇	二六三,八六九	一八二,五七七,五九二	二,四五〇,三三二	一八五,〇三二,八九四
一九二五年	五,三三七	三四,九一〇,〇〇〇	二六,七六九,九五五	二六,五七八,〇〇〇	二六九,五三三	一八九,四八一,五一一	二,四九一,七六五	一九一,九九九,三三六
一九二六年	四,九八〇	三六,一三三,〇〇〇	二六,〇〇〇,三七七	二五,四〇九,〇〇〇	二八六,四三三	一八三,八六六,九九九	二,六三九,三三〇	一八六,五〇六,一九九
一九二七年	五,五四五	四〇,一七七,六三三	二八,九九三,〇四八	二九,五三四,〇〇〇	三四〇,三二八	三三,九九〇,九九	三,一七〇,九一〇	二〇七,一三七,〇〇八
一九二八年	六,〇八四	四四,一〇〇,八三三	三三,九〇五,九〇三	三三,六三三,〇〇〇	三三,七二八	一〇,五七二,七七九	一四,三四九,二九七	一,〇七二,七七七,〇七六
一九二九年	六,二七四	四六,三七八,一九五	三三,四六六,〇一四	三四,五六六,〇〇〇	三三,五八五	一,一〇〇,三四三,三六四	一四,八四〇,八〇五	一,一二五,一八四,一八九
一九三〇年	五,七六一	四三,九四六,五七〇	三三,六八七,七五九	三三,五二一,〇〇〇	三三,〇五三,一〇一	一,一〇三,一〇三,〇〇〇	一三,八三四,〇〇〇	一,三六八,四七,〇〇〇
一九三一年	五,五六六	四一,七四三,〇五二	三〇,〇七二,九六六	二五,三三三,〇〇〇	二七〇,六五七	不詳	不詳	九三六,九九九,〇〇〇
一九三二年	五,〇三三	三九,四三三,九七〇	二八,三四〇,二九〇	二五,六三三,〇〇〇	二六一,七七四	"	"	八〇〇,一四三,〇〇〇
一九三三年	五,四三三	不詳	三〇,七六六,六七三	二六,九一五,〇〇〇	二五三,九四〇	"	"	八五三,二八〇,〇〇〇
一九三四年	五,六六三	"	三二,七〇八,八三三	二八,四八八,〇〇〇	二六二,一三三	"	"	八五六,四一〇,〇〇〇

〔備考〕一九二八年及び其以降各年度に於ける通過料收入の單位金法は佛蘭西新貨幣法(一九二八年六月制定)に依る。

(2) 一九二六—三四年 南航・北航別 蘇士運河通過船舶統計

年次	南航 (紅海)		北航 (地中海)		合計	
	隻數	運河純噸數	隻數	運河純噸數	隻數	運河純噸數
一九二六年	二,三五三	一三,〇九三,四七七	二,六二七	一三,九六六,九〇五	四,九八〇	二六,〇六〇,三七七

年	南航	北航	合計
一九二七年	二,六四九	一三,五六四,〇四四	二八,九六三,〇四八
一九二八年	二,八七二	一五,〇一〇,三三四	三一,九〇五,九〇三
一九二九年	二,九四九	一五,六九二,六二五	三三,四六六,〇二四
一九三〇年	二,七〇八	一四,八二四,五三三	三一,六六八,七五九
一九三一年	二,五八〇	一四,二九七,〇〇〇	三〇,〇三七,九六六
一九三二年	二,三九九	一三,七四〇,〇〇〇	二八,三四〇,三九〇
一九三三年	二,八三三	一四,四八八,〇〇〇	三一,六六六,六七三
一九三四年	二,六六六	一四,九七七,〇〇〇	三一,七五〇,八〇三

一九三四年南航・北航別蘇士運河通航船舶を前年に比較すれば次の如し。

南航 一九三四年 一五六隻 (五・五%) 減少、 五二九,〇〇〇 運河純噸 (三・七%) 増加

北航 一九三四年 三九六隻 (一五・四%) 増加、 五四五,〇〇〇 運河純噸 (三・四%) 増加

合計 一九三四年 二四〇隻 (四・四%) 増加、 一,〇七四,〇〇〇 運河純噸 (三・五%) 増加

(3) 最近四箇年別蘇士運河通過船舶統計

(順位は一九三四年通航船舶噸數による)

國籍	隻				運河純噸數			
	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
英國	二,九七六	二,七八七	二,九七四	三,〇七二	一六,六四三,五三三 (五五四)	一五,七三二,二九四 (五五五)	一六,七三三,四八四 (五四六)	一七,三三八,一三二 (五四三)

國籍	隻				運河純噸數			
	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
獨逸	五六八	四三二	四八八	五〇九	三,三四七,七〇〇 (一一〇)	二,五〇五,八六六 (八八)	二,七五九,八八三 (九〇)	二,九六六,四五二 (九四)
和蘭	四四四	三四三	三四九	三六八	二,八四八,三六八 (九五)	二,三六四,八八五 (八三)	二,四〇五,八七八 (七八)	二,五九一,八三三 (八二)
伊太利	二八六	三三六	三三九	四三五	一,四三四,〇九五 (四七)	一,六九〇,一一九 (五七)	一,七六〇,〇〇四 (五七)	二,〇九〇,〇〇三 (六六)
佛蘭西	三五四	三三三	三三二	三〇五	二,〇八四,〇三五 (六九)	二,〇七七,〇三六 (七二)	二,〇〇〇,六六七 (六八)	一,九七六,三六五 (六二)
諾威	一五二	一七九	二四四	二九一	七四五,七四〇 (二五)	八六〇,九五六 (三〇)	一,四四三,二八一 (四七)	一,五四〇,五〇〇 (四九)
日本	一九六	二六三	二五五	二二六	一,一五三,一三三 (三八)	一,四三九,六二六 (五二)	一,三九四,一〇四 (四五)	一,三三三,七四四 (三九)
希臘	三五	三三	八三	一四四	五三,六九〇 (一〇)	七七,七五三 (一〇)	二四,〇三六 (一〇)	五八三,八五三 (一八)
希臘	三五	三三	八三	一四四	五三,六九〇 (一〇)	七七,七五三 (一〇)	二四,〇三六 (一〇)	五八三,八五三 (一八)
米國	一〇三	八三	七六	八四	六四,五三五 (二一)	五三,五七二 (一九)	四八,〇九二 (一七)	五四,〇八九 (一七)
瑞典	七九	九二	一〇六	七九	三八三,三三四 (一三)	四一一,三九九 (一五)	五三〇,三三三 (一七)	四四四,二七 (一四)
丁抹	七〇	七九	七九	七六	三六六,五三三 (一四)	四三七,九三六 (一六)	四三五,六八八 (一四)	四一九,六六三 (一三)
其他	二二四	九九	一〇一	五五	四〇六,五五三 (一四)	三四九,四三七 (一三)	三九六,九九七 (一三)	一七,六六八 (〇四)
合計	五,三六六	五,〇三三	五,四三三	五,六六三	三〇,〇三七,九六七	二八,三四〇,二九〇	三〇,六七六,六七三	三一,七五〇,八〇三

右表にて見るが如く、英國は依然として遙に他國を凌駕し首位を占め居れるも、其割合は漸減の傾向にあり。日本船の成績は近年概して振はず(詳細に付ては本統計表(6)参照)。之に反し諾威及希臘の進出著し。

(4) 最近二箇年別蘇士運河通過船舶種類別噸數統計

(單位 一,〇〇〇運河純噸)

國籍	貨物船		郵便定期船	國有船	政府備船	合計
	載貨船	バラスト船				
英國	一九三三年 九,九六三	一九三四年 一〇,六六四	一九三三年 三,二五三	一九三四年 三,一三三	一九三三年 一九四	一九三三年 一六,七三四
獨逸	四一三	四六五	二,三三九	二,三三三	—	二,七六〇
和蘭	八七九	九七五	一,三五七	一,三六〇	—	二,四〇六
伊太利	一五六	三三六	一,四六三	一,五五三	—	二,〇一六
佛蘭西	六四二	五五六	一,二六一	一,三三〇	—	二,〇八一
諸威	九六三	八三九	二〇六	三九	—	一,四四四
日本	六六九	五六四	四二七	四三二	—	一,三九五
希臘	一五六	三六五	—	—	三	二七四
米國	二五七	一六九	二二七	二二七	—	四八二
瑞典	—	—	—	—	—	—
丁抹	一九	四四	四〇四	三六六	—	四一六

(5) 自一九一二年至一九三四年蘇士運河通過內燃機船統計 (一九一四—一八年を除く)

年次	內燃機船		總通過		對內燃機船の總通過船に對する百分比
	隻數	運河純噸數	隻數	運河純噸數	
一九一二年	六	二四,〇〇〇	五,三七三	二〇,二七五,〇〇〇	0.1%
一九一三年	一八	六四,〇〇〇	五,〇八五	二〇,〇三三,八八四	0.09%
一九一九年	七七	三四七,〇〇〇	三,九八六	一六,〇一四,〇〇〇	0.2%
一九二〇年	一五	四三三,〇〇〇	四,〇〇九	一七,五七四,六五七	0.2%
一九二一年	一〇	四九六,〇〇〇	三,九七五	一八,一一八,九九九	0.2%
一九二二年	一九	八〇〇,〇〇〇	四,三四五	二〇,七四三,三四五	0.3%
一九二三年	一九四	八九八,〇〇〇	四,六二二	二二,七三〇,一六三	0.4%
一九二四年	三三	一,〇九〇,〇〇〇	五,一一三	二五,一〇九,八八三	0.4%
一九二五年	三三	一,七二〇,〇〇〇	五,三三七	二六,七六一,九三五	0.6%
一九二六年	四三	二,五三〇,〇〇〇	四,九八〇	二六,〇六〇,三七七	0.9%
一九二七年	四三	三,五九〇,〇〇〇	五,五四五	二八,九六三,〇四八	1.1%
一九二八年	六〇	四,七三九,〇〇〇	六,〇八四	三二,九〇五,九〇三	1.1%
一九二九年	九三	五,五六〇,〇〇〇	六,二七四	三三,四六六,〇二四	1.3%
一九三〇年	一三六	六,四九〇,〇〇〇	五,七六一	三二,六六八,七五九	1.4%
一九三一年	一三〇	七,三四五,〇〇〇	五,三六六	三三,〇二七,九六六	1.4%
一九三二年	一三九	八,〇〇〇,〇〇〇	五,〇三三	二八,三四〇,二九〇	1.5%



年次	日本船	總通船	日本船の總通船に對する百分
一九二〇年	三六五 (一六六)	四、〇〇九	九六
一九二一年	三三七 (不詳)	三、九七五	五七
一九二二年	一七〇 (二六)	四、三四五	三九
一九二三年	一七三 (二五)	四、六二二	三七
一九二四年	一四九 (不詳)	五、一三三	二九
一九二五年	一八八 (一五)	五、三三七	三五
一九二六年	一六〇 (一五)	四、九八〇	三二
一九二七年	一五三 (一五)	五、五四五	二七
一九二八年	一五八 (一五)	六、〇八四	二六
一九二九年	一六三 (一五)	六、二七四	二六
一九三〇年	一五六 (一〇)	五、七六一	二七
一九三一年	一九六 (一〇)	五、三六六	三七
一九三二年	二六三 (一〇)	五、〇三三	五二
一九三三年	二五三 (一〇)	五、四二三	四七
一九三四年	二二六 (一〇)	五、六六三	三八

年次	日本船	總通船	日本船の總通船に對する百分
一九三三年	一、五三三	五、四三三	二八六
一九三四年	一、六三〇	五、六六三	二八六

(6) 自一九〇九年 至一九三四年 蘇士運河通過日本船統計

(括弧内の數字は日本郵船所屬船)

年次	日本船		總通船		日本船の總通船に對する百分
	隻數	噸數	隻數	噸數	
一九〇九年	不詳	三、四〇、〇〇〇	四、一四〇	一三、八三四、三〇四	不詳
一九一〇年	不詳	三、五〇、〇〇〇	四、五三三	一六、五八一、八九八	不詳
一九一一年	不詳	三、六二、〇〇〇	四、九六九	一八、三三四、七九四	不詳
一九一二年	不詳	三、一九、〇〇〇	五、三三三	二〇、二七五、一一〇	不詳
一九一三年	六	三、四四、〇〇〇	五、〇八五	二〇、〇三三、八八四	一三%
一九一四年	不詳	三、五四、〇〇〇	四、八〇三	一九、四〇九、四九五	不詳
一九一五年	不詳	五、六六、〇〇〇	三、七〇八	一五、二六六、一五五	不詳
一九一六年	不詳	七〇、〇〇〇	三、一一〇	一二、三三五、三四七	不詳
一九一七年	不詳	一、五五、〇〇〇	二、三三三	八、三六八、九一八	不詳
一九一八年	一六	五〇、一、三四	二、五三三	九、二五一、六〇一	六四
一九一九年	四三六	一、四四九、八三九	三、九八六	一六、〇三三、八〇三	一〇

(7) 最近三箇年 蘇士運河通過船舶噸數統計

(單位 一、〇〇〇 運河純噸)

船 主	國 籍	一 九 三 二 年	一 九 三 三 年	一 九 三 四 年
British Tanker Co.	英 國	三、二七九	三、五四五	三、四九九
彼阿系諸社(英印を含む)	"	三、一四六	三、〇九〇	三、〇三二
エライマン・ライン	"	一、二三四	一、三三七	一、五一九
青 筒 線	"	一、四〇八	一、三七五	一、四二八
Messageries Maritimes	佛 蘭 西	一、二六八	一、三二六	一、二七九
ハンザ・ライン	獨 逸	九八〇	一、〇一五	一、一六八
キユナード系諸社	英 國	一、〇五六	一、一六二	一、一六六
Nederland S.N. Co.	和 蘭	九七六	九〇八	九五四
漢 米 線	獨 逸	七六九	八六二	八九五
Rotterdam Lloyd	和 蘭	八七四	八八五	八七一
ロイド・トリエステイノ	伊 太 利	不 詳	不 詳	七六六
クラン・ライン系諸社	英 國	六八八	七二二	七四五
日 本 郵 船	日 本	七〇四	七二〇	七一一
British Government	英 國	不 詳	不 詳	六五一
北 獨 逸	獨 逸	五四三	五九八	六一一

Bibby Line	英 國	五二七	五三八	五二二
------------	-----	-----	-----	-----

(8) 最近三箇年 蘇士運河通過船舶噸數統計

(歐洲を基準とし 南北兩航を含む) (單位 一、〇〇〇 運河純噸)

仕 向 地	一 九 三 二 年	一 九 三 三 年	一 九 三 四 年
比律賓、支那、日本及西比利亞	七、一〇二	七、五八七	八、〇九三
印 度 及 錫 蘭	六、九三一	七、三〇九	七、四六一
彼 斯 灣 沿 岸	四、五八九	五、〇六四	五、三〇七
馬來半島及蘭領東印度	二、八六三	三、三一四	三、四一〇
濠 洲 及 新 西 蘭	三、三三四	三、三五六	三、一五三
東阿弗利加及附近諸島	一、六二四	一、七三四	一、八一六
佛領印度支那及暹羅	八七五	一、〇九四	一、二三四
其 他	一、〇二二	一、二一九	一、二七八
合 計	二八、三四〇	三〇、六七七	三一、七五一

(9) 蘇士運河船舶通過料變遷表 (一九一三年以降)

期 間	通 過 料 (運河純噸一噸に付)	
	貨 客 搭 載 船	パ ラ ス ト 船
一九一三年一月一日—一九一六年三月三十一日	六・二五金法	三・七五金法
一九一六年四月一日—同 年十月五日	六・七五	四・二五
一九一六年十月六日—同 年十二月三十一日	七・二五	四・七五
一九一七年一月一日—同 年六月三十日	七・七五	五・二五
一九一七年七月一日—同 年十二月三十一日	八・五〇	六・〇〇
一九一八年一月一日—一九二〇年二月二十九日	八・五〇	六・〇〇
一九二〇年三月一日—同 年九月三十日	八・五〇	六・〇〇
一九二〇年十月一日—一九二一年九月三十日	八・二五	五・七五
一九二一年十月一日—一九二三年二月二十八日	八・〇〇	五・五〇
一九二三年三月一日—同 年十二月三十一日	七・七五	五・二五
一九二四年一月一日—一九二五年三月三十一日	七・五〇	五・〇〇
一九二五年四月一日—一九二八年三月三十一日	七・二五	四・七五
一九二八年四月一日—同 年十二月三十一日	七・〇〇	四・五〇
一九二九年一月一日—一九三〇年八月三十一日	六・九〇	四・四〇
一九三〇年九月一日—一九三一年十一月十四日	六・六五	三・三五
一九三一年十一月十五日—一九三四年三月三十一日	六・〇〇	三・〇〇

一九三四年四月一日—一九三五年七月七日	五・七五	二・八七五
一九三五年七月八日—	七志六片又は 三六・五六ピアストル	三志九片又は 一八・二八ピアストル

### 第二章 巴奈馬運河

#### 一、一九三四年通航成績

一九三四年に於ける巴奈馬運河の通過船舶・貨物及船舶通過料収入を觀るに、左記の如く前年に比し孰れも増加を示せり。

(一) 通過船舶 (運河純噸三〇〇噸以上の商船及軍艦)

隻 數		噸 數	
商船	軍艦	商船	軍艦
登簿總噸數	登簿總噸數	登簿總噸數	登簿總噸數
三、三二五隻 (前年に比し)	一七隻 ( )	三、四、六五九、〇三八噸 ( )	二〇、六八五、三一噸 ( )
七二八隻 (一五・八%増加)	二隻 (一三・三%増加)	四、四九九、〇七一噸 ( )	二、五五四、六九二噸 (一四・一%増加)
運河純噸數	運河純噸數	二八、九七〇、五九〇噸 ( )	三、七三六、三七噸 (一四・一%増加)
九〇、八七一噸 ( )	四七、三四〇噸 (一〇・八%増加)		

第三編 運 河 一七九

(二) 通過貨物 二五、九〇〇、一五二噸 (前年に比し四、七五三、三九二噸・二二・五%増加)

内 譯

太平洋より大西洋へ 一九、〇五一、四八四噸 (三、二七二、七九〇噸・二〇・七%増加)

大西洋より太平洋へ 六、八五六、三三一噸 (一、四七一、一五二噸・二七・三%増加)

(三) 船舶通過料収入 二四、三五八、三二三弗 (二、九五五、〇六七弗・共仙・三・八%増加)

内 譯

商 船 二四、三一三、三八七弗五〇仙 (二、九三〇、八九七弗・共仙・三・七%増加)

軍 艦 四五、九三五弗五〇仙 (二四、一七〇弗・一一・〇%増加)

【備考】通過貨物の合計噸数が内譯と一致せざるは、合計は運河純噸數三〇〇噸以上の商船積載の貨物噸數なるも、内譯は八月以降のみ三〇〇噸以上の商船積載の貨物噸數を計上し、七月以前は従來通り二〇噸以上、三〇〇噸未満の商船積載の貨物をも計上せる爲なり(本編冒頭凡例通過船舶の條參照)。

## 二、大戰後最近迄の通航概況

### 1. 通過貨物噸數

巴奈馬運河開通初期即ち世界大戰中に於ては、通過貨物噸數一ヶ年多くも七百萬噸臺に止りしが、大戰終結と共に急増を來し、一九二〇年には一千萬噸を突破すること百萬噸以上に及び、其後大體

漸増の傾向を辿り、殊に一九二三年の如き、前年に比し殆ど倍加するの飛躍的盛況を呈し、斯くて一九二九年に於て三千一百餘萬噸といふ空前の記録を作るに至りしが、同年十月米國株式崩落に端を發せる世界的恐慌襲來を轉機として逆轉、急減を齎し、一九三二年には一千八百萬噸まで低下せるも、世界經濟界の底入れ經過と共に、翌一九三三年より増勢を示すに至れり。

### 2. 運河純噸當り積載貨物噸數

運河開通以來一九三四年迄廿一ヶ年間の通航船舶運河純噸當り積載貨物噸數を通覽するに、大體に於て第一年の一・三七噸より最近まで逐年漸減の傾向にあり、一九三二年に至りては〇・八〇噸の小量に低下せるが、一九三三、三四兩年は多少回復し、漸増の氣配を示せり。

### 3. 一隻平均積載貨物噸數

通航船舶一隻平均積載貨物噸數は一九一六年—一九二二年に於ては三千噸臺に止りしが一九二二年急増、一九二四年には五千三百噸に達したり。其後一張一弛、一九三二年には最近の最低記録四千一百噸に下りたるが、一九三三年に至り回復の兆を示し一九三四年には四千八百噸に上れり。尙一九一四年開通以來一九二九年迄は一九二一年の一ヶ年を除き一隻平均積載貨物噸數は、一隻平均運河純噸數に比し連年優位を維持し來りしが、一九三〇年以降一隻平均運河純噸數即通過船舶の船型増大しつゝあるに拘らず、一隻平均積載貨物噸數は之と雁行せず、地位爲めに顛倒するに至れり。

今、上述の三項を一覽表にて示せば左の如し。

年次	通過貨物噸數	運河純噸當り積載貨物噸數	ロイツ・リスト紙船運界不定指數	一隻平均積載貨物噸數	一隻平均運河純噸數
一九一四年	一、七五八、六二五	一・三三		五、〇二五	三、六六九
一九一五年	四、八九三、四二二	一・二三		四、二四〇	三、三八二
一九一六年	四、七七四、八二二	一・二五		三、九二二	三、一三七
一九一七年	七、四四三、六一〇	一・二〇		三、七九八	三、一七二
一九一八年	七、二八四、一五九	一・一四		三、五一九	三、〇九七
一九一九年	七、四六三、一五一	一・〇八		三、五〇四	三、二五五
一九二〇年	一一、二三六、一一九	一・〇八		三、九九三	三、六八八
一九二一年	一〇、七〇七、〇〇五	〇・九四		三、八四七	四、一〇九
一九二二年	一三、七一〇、五五六	一・〇六		四、五七五	四、三三五
一九二三年	二五、一六〇、五四五	一・〇二	一〇〇・〇	四、九九五	四、九一一
一九二四年	二五、八九二、一三四	一・〇六	一〇一・九	五、二九二	四、九八九
一九二五年	二三、七〇一、二七七	一・〇三	九三・一	四、九六五	四、八〇九
一九二六年	二七、五八六、〇五一	一・〇七	一〇一・八	五、〇九〇	四、七六七
一九二七年	二九、一〇二、五三八	一・〇二	九八・六	四、七八三	四、七〇二
一九二八年	二九、四〇一、五八一	一・〇二	八九・七	四、六四二	四、五七〇

一九二九年	三一、四五〇、四九三	一・〇三	八九・三	四、八九一	四、七二一
一九三〇年	二七、八四七、九四一	〇・九五	七二・四	四、七三二	四、九七二
一九三一年	二二、〇四八、一九七	〇・八六	七一・三	四、四三四	五、一四一
一九三二年	一八、〇九九、九三八	〇・八〇	六七・一	四、一四五	五、一八三
一九三三年	二一、一六三、八七二	〇・八四	六四・五	四、二九八	五、一二八
一九三四年	二五、九〇〇、一五二	〇・八九	六五・九	四、八六三	五、四四〇

【備考】一九三三年以前の統計は通過料を徴収せる商船を凡て計上せるも、一九三四年は運河純噸三百噸以上の商船のみを計上す(以下同断)。

尙次に一九三二年以降運河純噸數三百噸以上の商船による統計を掲ぐ。

年次	通過貨物噸數	運河純噸當り積載貨物噸數	ロイツ・リスト紙船運界不定指數	一隻平均積載貨物噸數	一隻平均運河純噸數
一九三二年	一八、〇八七、七八四	〇・八〇	六七・一	四、三九五	五、四九七
一九三三年	二一、一四六、七六〇	〇・八四	六四・五	四、六〇〇	六、三〇二
一九三四年	二五、九〇〇、一五二	〇・八九	六五・九	四、八六三	五、四四〇

三、通過料に関する規定

(一) 船舶通過料

(イ) 商船通過料

貨客搭載船 巴奈馬運河純噸一噸に付 一弗二〇仙  
バラスト船 同 七二仙(搭載船の六〇%)

但し各船より徴收する通過料は米國船舶噸數測定法により測定せる當該船舶の純噸數一噸當り一弗二五仙を以て算出せる總額を越ゆるを得ざると共に、又同上一純噸當り七五仙を以て算出せる總額を下るを得ず。

〔Panama Canal Act, Sec. 5; 米國大統領 Wm. H. Taft 及 Woodrow Wilson が發せる巴奈馬運河通過料に關する Proclamation)〕

【備考】 本規定の結果、實際に於ては多くの場合、貨客搭載船は米國純噸數一噸當り一弗二五仙を以て計算せる通過料を課徴せられ、バラスト船は巴奈馬運河純噸數一噸當り七二仙を以て計算せる通過料を課徴せらる。

(ロ) 軍艦通過料

排水噸數一噸に付 五〇仙

(ハ) 軍用船通過料

巴奈馬運河純噸一噸に付 一弗二〇仙

〔米國大統領 Woodrow Wilson が一九一三年十一月二十一日發せる Proclamation "Rules for the

Measurement of Vessels for the Panama Canal")

(ニ) 通過料免除船

1. 米國軍艦・米國政府直接使用船

〔Panama Canal Act, Sec. 5; Lewis Nixon: "The Canal Tolls and American Shipping, 1914"〕

2. 巴奈馬國政府船 (備船を含む)

(米國と巴奈馬國との間に締結せられたる The Hay-Bunau-Varilla Treaty—一九〇三年十一月十八日調印—第十九條)

3. コロンビア國政府船 (備船を含む)

(米國とコロンビア國との間に締結せられたる The Hay-Herran Treaty)

4. Balboa 港に於て修繕を行ふ爲め運河を通航する船舶、即ち巴奈馬運河の太平洋側に位置する Balboa 港所在船渠に於て修繕を行ふ爲め、大西洋方面より運河を通航し、修繕完了後歸航する船舶。

〔Rules governing the Navigation of the Panama Canal, Chapter III, Rule 17.〕

(ホ) 半途引返船運河使用料

半途引返船 (運河の中央部 Gatun Lake 迄にて引返す) は一往復に付一回分の通過料を徴收す。

〔Rules governing the Navigation of the Panama Canal, Chapter III, Rule 18.〕

(二) 船客通過料 Panama Canal Act 第五條には「船客通過料は一人に付一弗五〇仙以下とす」と規定しあれども實際に於ては無料なり。其事情左の如し。

船客に對する實際通過料率の決定は當時の米國大統領 Taft に委ねられたるが、同大統領は一九一二年十一月十三日附にて發布せる巴奈馬運河通過料に關する Proclamation により船舶通過料を規定せるのみにして、船客通過料率を定めざりき。従つて巴奈馬運河は開通以來船客通過料を課徴せずして現在に至りしものなり (Emory R. Johnson: "Panama Canal Traffic and Tolls, 1912," P. 111, 153, 203)。

四、統計表

左に、巴奈馬運河發行の "Panama Canal Record" に據り作製せる各種統計を掲ぐ。  
貨物の噸數は本編冒頭凡例記載の如く凡て二、二四〇封度噸なり。

(1) 開通以降連年 巴奈馬運河成績一覽表

年次	通過噸數		通過貨物噸數	通過料收入
	登簿總噸數	登簿純噸數		

年次	隻數	通過噸數		通過貨物噸數	通過料收入
		登簿總噸數	登簿純噸數		
一九一四年	三五〇	一、七九七、七三三	不詳	一、二八四、二九五	一、五〇八、七三七、五五六
一九一五年	一、一五四	不詳	不詳	三、九〇三、五二二	四、八九三、四三三
一九一六年	一、二二七	・	・	三、八七七、七〇三	四、七四八、八三三
一九一七年	一、九六〇	・	・	六、二二七、〇五五	七、四四三、六一〇
一九一八年	二、〇二〇	・	・	六、四〇九、八八六	七、二八四、一五九
一九一九年	二、一三〇	七、七一九、〇六六	四、九一九、一八九	六、九三三、九八四	七、四六三、一五一
一九二〇年	二、八二四	一三、四〇〇、八八七	八、四九八、四〇一	一〇、四七八、二六五	一一、三六二、一九
一九二一年	二、七八三	一四、四五八、八三〇	九、三三三、五二九	一一、四三三、八二一	一〇、九〇三、〇〇五
一九二二年	二、九九七	一六、三三三、四七	一〇、三〇一、二二	一二、九九三、五七	一三、七〇、五五六
一九二三年	五、〇三七	三三、〇六〇、九五	一九、九三三、五七〇	二四、七三三、四三七	二五、一六〇、五四五
一九二四年	四、八九三	三三、一三三、七四	一九、四四〇、七二四	二四、四一一、七六〇	二五、八九三、四四
一九二五年	四、七七四	三二、三六八、八四〇	一八、三三六、七四	二三、九五八、一五八	二三、七〇一、二七七
一九二六年	五、四三〇	三三、〇四三、七四	二〇、三三九、七七一	二三、八三六、二四一	二三、五八六、〇五二
一九二七年	六、〇八五	三三、三八一、三三四	二〇、三三三、五三	二三、六六〇、九八四	二三、一〇一、五八
一九二八年	六、三三四	三三、三三九、七〇一	二〇、三三六、五六	二三、九三三、四三七	二三、四〇一、五六一
一九二九年	六、四三〇	三三、〇六六、九九	二〇、三三三、〇三九	二三、五五三、一八九	二三、四三〇、四九三
一九三〇年	五、八八五	三三、三〇〇、八四七	二〇、三三六、〇六七	二三、六六〇、八七三	二三、八四七、九四二
一九三一年	四、九七三	三三、三三三、〇九〇	一八、九三三、四六一	二三、五五〇、三三三	二三、四八、一九七
一九三二年	四、三六七	二七、三三三、九五	一六、五七三、八六五	二三、三三六、一四一	一九、〇九九、九三六

一九三三年	四、九三九	三〇、一九九、九三六	一八、四八、〇〇五	三五、三五、七五九	二、一六三、八七三	二、四三三、三七七、九
一九三四年	五、三四三	三四、六五九、〇三八	二〇、六五、三一一	三八、九七、五九〇	三五、九〇〇、一五三	二、四三三、五八、三三〇
合計	八、九五五	不詳	不詳	三六、〇七〇、九三三	三七六、六六一、八八	三、四八、四六、八五三、〇〇

【備考】 隻數並に通過料収入中には軍艦をも含む。

尙次に一九三二年以降運河純噸數三百噸以上の船舶による統計を掲ぐ。

年次	隻數	噸數		通過貨物噸數	通過料收入
		登録總噸數	登録純噸數		
一九三二年	四、一三五	二七、〇三三、一三五	一六、五八、一五五	一八、〇七、七六四	一九、六九、七六、九一
一九三三年	四、六二三	三〇、一五九、九六七	一八、一〇、六八九	二二、四六、七六〇	二一、四〇三、二五〇、四
一九三四年	五、三四三	三四、六五九、〇三八	二〇、六五、三一一	二八、九七、五九〇	二四、三五八、三三三、〇〇

(2) 一九一五—三四年 上半・下半期別 巴奈馬運河成績一覽表

年次	通過船舶隻數	通過船舶運河純噸數	通過貨物噸數	運河純噸當り積載貨物噸數
一九一五年	七二一	二、四九一、〇四八	三、一八〇、八一	一・二七
一九一六年	四三三	一、四一一、四六四	一、七一、六一	一・二一
一九一七年	三三二	一、〇〇二、八二〇	一、三五〇、〇四八	一・三五
一九一八年	八八五	二、八一四、八八四	三、四二四、七七四	一・二二
一九一九年	九一六	二、九八六、三一五	三、五九四、五九七	一・二〇
一九二〇年	一、〇四四	三、二三〇、七三九	三、八四九、〇一三	一・一九
一九二一年	一、〇二四	三、三四五、四二四	三、七〇二、七一二	一・一一
一九二二年	一、〇四六	三、〇六四、四六二	三、五八一、四四七	一・一七
一九二三年	九八〇	三、〇五一、八二五	三、三三一、六三三	一・〇九
一九二四年	一、一五〇	三、八八一、一五九	四、一三一、五一八	一・〇六
一九二五年	一、三二六	四、六六七、九六五	五、二四六、四九三	一・一二
一九二六年	一、四八八	五、七一〇、三〇〇	五、九八九、六二六	一・〇五
一九二七年	一、四〇四	五、六六〇、五七六	五、六〇九、五八八	〇・九九
一九二八年	一、三七九	五、七七五、二三五	五、〇九七、四一七	〇・八八
一九二九年	一、三三七	五、六八七、二二四	五、七八七、四九三	一・〇二
一九三〇年	一、六四〇	七、三〇五、三四九	七、九二三、〇六三	一・〇八



年次	通過船舶隻數	通過船舶運河純噸數	通過貨物噸數	運河純噸當り積載貨物噸數
一九三三年 上半	二、三二七	一一、三〇〇、四三七	一一、六四四、八一二	一・〇三
一九三三年 下半	二、七一〇	一三、四三七、〇〇〇	一三、五一五、七三三	一・〇一
一九三四年 上半	二、五二〇	一二、七一、八七〇	一三、四七八、九七七	一・〇六
一九三四年 下半	二、三三三	一一、六九九、八九〇	一二、四一三、一五七	一・〇六
一九三五年 上半	二、三〇〇	一一、一五五、二六九	一一、五四五、六七九	一・〇三
一九三五年 下半	二、四七四	一一、八〇二、八八九	一二、一五五、五九八	一・〇三
一九三六年 上半	二、七二三	一二、九七一、七〇二	一三、八八一、八五〇	一・〇七
一九三六年 下半	二、六九七	一二、八六四、五三九	一三、七〇四、二〇一	一・〇七
一九三七年 上半	二、七七八	一三、三六三、二七六	一四、〇四四、〇一四	一・〇六
一九三七年 下半	三、三〇七	一五、二四七、七〇八	一五、〇五八、五二四	〇・九九
一九三八年 上半	三、一四九	一四、二一〇、九二六	一四、五七二、一八六	一・〇二
一九三八年 下半	三、一八五	一四、七三二、五一一	一四、八二九、三九五	一・〇一
一九三九年 上半	三、二二八	一五、一〇五、二八三	一五、八三三、六一〇	一・〇五
一九三九年 下半	三、二〇二	一五、二四七、九〇六	一五、六一六、八八三	一・〇二
一九四〇年 上半	二、九八三	一四、七三二、七〇八	一四、四一三、三四九	〇・九八
一九四〇年 下半	二、九〇二	一四、五二八、一六五	一三、四三四、五九二	〇・九三
一九四一年 上半	二、六二七	一三、二六三、九八一	一一、六四八、二〇八	〇・八八
一九四一年 下半	二、三四五	一二、二九六、二七一	一〇、三九九、九八九	〇・八〇

年次	通過船舶隻數	通過船舶運河純噸數	通過貨物噸數	運河純噸當り積載貨物噸數
一九三二年 上半	二、一六一	一一、三二九、一四八	九、四〇八、〇〇九	〇・八三
一九三二年 下半	二、二〇六	一一、三〇六、九九三	八、六九一、九二九	〇・七七
一九三三年 上半	二、二八八	一一、五一四、八八三	九、四八五、七九九	〇・八二
一九三三年 下半	二、六五一	一三、七三六、八七六	一一、六七八、〇七三	〇・八五
一九三四年 上半	二、七三三	一四、八二二、〇四五	一三、〇三四、二四〇	〇・八八
一九三四年 下半	二、六〇九	一四、一四八、五四五	一二、八六五、九一二	〇・九一

尙次に一九三二年以降運河純噸數三百噸以上の船舶による統計を掲ぐ。

年次	通過船舶隻數	通過船舶運河純噸數	通過貨物噸數	運河純噸當り積載貨物噸數
一九三二年 上半	二、〇七四	一一、三二二、五一〇	九、四〇三、六一〇	〇・八三
一九三二年 下半	二、〇五一	一一、二九八、四八七	八、六八四、一七四	〇・七七
一九三三年 上半	二、一一一	一一、五〇五、三一一	九、四七六、九九一	〇・八二
一九三三年 下半	二、五〇一	一三、七二八、九〇八	一一、六六九、七六九	〇・八五
一九三四年 上半	二、七三三	一四、八二二、〇四五	一三、〇三四、二四〇	〇・八八
一九三四年 下半	二、六〇九	一四、一四八、五四五	一二、八六五、九一二	〇・九一

(3) 國籍別年別巴奈馬運河通過船舶・貨物・通過料收入統計

國籍	隻數	通過船隻			通過貨物噸數	通過純噸數	通過料收入
		運河純噸數	米國純噸數	登簿純噸數			
米國	二,三四五	一,二九八,七三四	九,四八一,五六〇	九,三〇一,七七八	一五,三六五,八五六	二一,五四四,八三〇	一〇,九四〇,三三〇 <small>附值</small>
英國	一,二四一	七,〇三四,九三〇	四,九八八,〇三七	五,〇四三,五二二	八,三四一,二七二	五,七〇四,四三四	五,九四〇,六三九 <small>附值</small>
諾威	五〇九	二,四九,五五九	一,六三三,六三〇	一,六七六,〇〇一	二,七九二,〇五九	二,四五三,八六九	一,九六,五五九 <small>附值</small>
日本	二七七	一,五三八,九九三	一,二六〇,五六六	一,一九九,一五七	一,九〇〇,四三三	一,五七七,一六五	一,〇三三
日逸	三二八	一,三〇四,一三六	八八,八九一	八三三,三三三	一,三九五,二九五	一,二六,四五五	一,〇〇五,四四七 <small>附值</small>
佛蘭西	一〇九	六二六,八六六	四一三,一四七	四二六,一〇七	七五九,〇〇六	五三八,六八三	五〇五,三〇七 <small>附值</small>
丁抹	一二九	六一,一六〇	四〇四,七九四	四一七,二六一	六七九,四六五	五五八,三三九	四八六,八三五 <small>附值</small>
瑞典	一二六	五五五,〇三四	三九一,五四〇	四七九,〇九七	一,〇〇四,五三三	七八一,〇六八	四五〇,二六〇 <small>附值</small>
和蘭	一〇六	五五〇,四三八	三三〇,九一九	三六九,六二三	六二二,四七三	四三四,四八五	四九九,一三〇 <small>附值</small>
伊太利	七九	五二二,〇四三	三三〇,八八二	三八〇,五六七	六三九,四八一	三三五,七五	四一五,四七二 <small>附值</small>
丹拿	五四	四二四,六五	三六二,一六五	三六五,六二二	六四六,七七七	四五八,三七七	三八一,九二八 <small>附值</small>
巴拿馬	九四	一九九,六六九	一一一,三五八	一一一,七七七	二三五,〇〇四	一一九,八一五	一五一,七九八 <small>附值</small>
ユゴスラヴィア	一九	八二,四五〇	六三,八八〇	六二,八七四	一〇一,〇八六	一四五,三三三	七六,一三三 <small>附值</small>
希臘	一九	四九,五九八	三七,三八七	三六,〇三六	五八,五三七	五一,〇八六	三九,七二五 <small>附值</small>
智利	九	三五,〇三二	二六,九九〇	二七,二八九	四七,四四三	二七,八六一	三二,六五二 <small>附值</small>

國籍	通過船隻數	通過船隻運河純噸數	通過貨物噸數	通過料收入
芬蘭	七	三一,三七五	二,四五五	三六,三五七 <small>附值</small>
秘露	七	七,〇四六	五,五二七	八,九四四 <small>附值</small>
ベネズエラ	六	五,七七三	五,七七〇	五,四九七 <small>附值</small>
露西亞	一	一,三三七	二,三三二	一,七二七 <small>附值</small>
コロンビア	二	八四七	八〇八	六一五 <small>附值</small>
波蘭	一	五六三	五二五	四〇五 <small>附值</small>
西班牙	一	—	—	一,六四八 <small>附值</small>
合計	五,三四三	二八,九〇〇,九九〇	二〇,六五,三一一	二四,三五八,三三〇 <small>附值</small>

【備考】 順位は運河純噸數に據る。

(4) 一九三二—一九三三年 巴拿馬運河通過船隻・貨物・通過料收入統計 (括弧内の數字は合計に對する百分比)

國籍	通過船隻數	通過船隻運河純噸數	通過貨物噸數	通過料收入
米國	一九三二年 一九三三年	一九三二年 一九三三年	一九三二年 一九三三年	一九三二年 一九三三年
英國	一九三二年 一九三三年	一九三二年 一九三三年	一九三二年 一九三三年	一九三二年 一九三三年

(6) 最近四箇年 巴奈馬運河通過船舶・貨物統計

國籍	一九二六年	一九二七年	一九二八年	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
米國	一〇九六	一〇六七	一〇五〇	一〇三八	〇九三三	〇八八七	〇七八〇	〇八四八	〇八八
英國	〇九九三	〇八六一	〇九一三	〇九〇六	〇八七九	〇七六九	〇七三三	〇七四五	〇八一
諾威	一・五六一	一・〇五五	一・四〇〇	一・三三六	一・〇三一	〇九七六	〇八七四	〇九〇九	〇九八
獨逸	一・三三〇	一・三六三	一・〇八〇	一・〇六六	〇九〇三	〇八五五	〇八〇九	〇八八二	〇九三五
日本	一・一七五	一・三三六	一・一七六	一・一三〇	一・一三三	一・〇三三	〇九四三	一・〇八一	一・〇二五
和蘭	一・〇〇五	一・〇三〇	一・〇四四	一・〇〇一	〇八四五	〇七九〇	〇七九八	〇七七八	〇七八九
瑞典	一・六四二	一・五七三	一・四三〇	一・四〇七	一・四六〇	一・三七一	一・二四九	一・三一九	一・三三三
丁抹	一・三七〇	一・三八九	一・二〇〇	一・三二二	一・一七	〇九五六	〇九〇四	〇八三五	〇九一三
伊太利	〇九三二	〇八四〇	〇七八六	〇六六四	〇五四三	〇四八〇	〇四三六	〇五〇六	〇六三六
佛蘭西	〇九六四	一〇三〇	〇九八〇	一〇一〇	〇八四六	〇七八〇	〇七一五	〇七三三	〇八五九
其他									
其他共合計	一〇七〇	一・一〇七	一・〇一六	一・〇三〇	〇九五三	〇八六三	〇八〇〇	〇八三六	〇八九四

(5) 一九二六—三四年 國籍 巴奈馬運河通過船舶噸當り積載貨物噸數統計

國籍	一九二六年	一九二七年	一九二八年	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
米國	一,五九七,三〇九	一,七七五,一九一	一,九六八,一三三	一,五五九,八三五	一,五五一,四七三	一,七八九,五〇〇	一,二七五,一九〇	一,四〇〇,〇五五	一,五三三,六六九
英國	(六三)	(七八)	(七八)	(七一)	(八六)	(八四)	(八四)	(八四)	(八四)
諾威	一,四一三,八四一	一,〇五六,四七九	一,〇三三,五九四	一,一〇三,六三六	八五四,四三三	九二一,五三三	一,一九一,九〇六	八七二,五九九	八四四,五四八
獨逸	(五五)	(四七)	(四二)	(五五)	(四七)	(四三)	(四三)	(四三)	(四三)
日本	一,〇〇七,四五四	一,〇四二,四三三	一,二四〇,七四〇	九八二,一四六	九八二,一四六	一,三三三,九一八	一,一〇四,五七三	一,一〇七,〇〇〇	一,三三三,三〇三
和蘭	(三九)	(四六)	(四九)	(四七)	(五四)	(六三)	(六三)	(六三)	(六三)
瑞典	五三三,九八三	五五一,三〇五	四六五,五九六	四四四,八〇一	四三九,六九三	三三四,三四七	四五四,一九三	四五四,七〇三	三三〇,三九三
丁抹	(二二)	(二四)	(一九)	(二〇)	(二四)	(二六)	(二六)	(二六)	(二六)
伊太利	四七五,八五〇	四四三,八六九	四一五,七四三	三三七,九二六	一九五,五九	二〇,三三九	四一六,三三四	三六七,三四五	三三〇,〇六八
佛蘭西	(一九)	(二〇)	(一九)	(一〇)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)
其他	五五七,四五二	五四五,九四五	九四九,〇九三	四八六,四〇六	五〇五,一七六	八九七,八一	四九〇,二四九	四六九,七二五	八三四,五六一
合計	四,九七三	四,三六七	四,五九三	三,三三〇	三,三三〇	三,三三〇	三,三三〇	三,三三〇	三,三三〇

月次	通過貨物噸數		運河純噸數		通過貨物噸數	
	一九三二年	一九三三年	一九三二年	一九三三年	一九三二年	一九三三年
一月	四七六	四一五	二,〇三三,二七五	二,〇八九,二八	二,一〇六,九三七	一,五九三,五九五
二月	四三二	三五八	一,八七八,七七	一,八三三,六五八	一,九三〇,二九	一,六四五,三九三
三月	四三九	三六八	一,八六四,九六	一,九八九,〇四四	一,九一五,五〇七	一,六四三,九五三
四月	四三三	三九二	一,八三三,八〇五	一,八三九,五七	二,〇一一,二七	一,四三三,七三
五月	四二八	三七〇	一,九五六,九五六	一,八八三,二四九	一,九三五,四五三	一,六七六,七九〇
六月	四〇〇	三七二	一,七四三,五〇	一,九〇二,一七	一,四〇四,五五八	一,六九二,二四七
七月	四〇六	四〇一	一,六六六,四九三	二,〇五二,二八	一,八六八,八〇三	一,六九九,〇三九
八月	三九〇	四〇一	一,六六九,一一	二,一九九,九四五	一,七八九,三三四	一,三四九,四五三
九月	三九六	四〇八	一,八六六,三九	二,〇九六,五八	一,七五四,八五五	一,三四七,一四四
十月	三九〇	四〇七	一,九八八,三三	二,四六,二〇〇	一,七六二,六七〇	一,五八二,二六
十一月	三七六	四六三	二,〇三五,七六	二,三九五,三九九	一,五七七,五三三	一,五三三,五〇九
十二月	三八七	四九六	二,〇〇〇,〇九	二,六七,六五六	一,六四八,九〇四	一,六二二,五六一
合計	四,九七三	四,九三九	二,五二二,五三三	二,五二二,五三三	二,五二二,五三三	二,五二二,五三三

尙次に最近三ヶ年間運河純噸數三百噸以上の船舶による統計を掲ぐ。

月次	通過貨物噸數		運河純噸數		通過貨物噸數	
	一九三二年	一九三三年	一九三二年	一九三三年	一九三二年	一九三三年
一月	三七一	三七八	一,八七三,四六	二,〇〇二,七六三	一,五九三,五八	一,四六六,八〇五
二月	三四五	三四四	一,八七三,七七	一,八三三,七三	一,六四五,〇六三	一,四三三,七六八
三月	三四八	三四九	一,八六三,七五	一,九八七,〇〇四	一,六四二,八六九	一,七三七,一三〇
四月	三四七	三四七	一,八六二,六七三	一,八三六,〇三	一,四四三,四二	一,五二六,三八七
五月	三四五	三四三	一,九五五,八六六	一,八八一,五六八	一,六七五,六八	一,六二八,三三〇
六月	三三八	三四	一,七四三,〇三	一,八九九,八六五	一,四〇四,五二	一,六八九,五九
七月	二九九	三四	一,六七四,九二七	二,〇四九,七三	一,三五八,八〇四	一,六九七,六七八
八月	二九八	三四	一,六五六,九六〇	二,〇四九,七三	一,三五八,八〇四	一,六九七,六七八
九月	三三八	三四	一,八六七,四一〇	二,〇四五,二五	一,三五三,三五	一,七九五,五四〇
十月	三六七	三四	一,九八六,六五一	二,〇四四,四〇	一,五八〇,七三	一,七三三,七三三
十一月	三六五	四三三	二,〇三四,六四五	二,三三三,七三九	一,五三〇,九八四	一,九四八,六五五
十二月	三八四	四七六	二,〇七七,八九四	二,六二六,七七	一,六二九,六三	二,〇八九,三〇
合計	四,一三五	四,六三	二,三三〇,九九七	二,五二二,五三三	一,八〇八,七八四	二,一四六,七六〇

(7) 一九二六—三四年 太平洋・大西洋兩洋向別 巴奈馬運河通過船舶・貨物統計

年次	太平洋より大西洋へ		大西洋より太平洋へ		合 計	
	通過船舶 隻數	通過貨物 噸數	通過船舶 隻數	通過貨物 噸數	通過船舶 隻數	通過貨物 噸數
一九二六年	二,五七三	三六,五五一	八,四九九	一〇,六五二	一〇,六五二	一〇,六五二
一九二七年	二,八三三	三三,〇〇〇	八,四〇五	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇
一九二八年	三,〇〇八	三九,〇〇〇	九,〇六五	一〇,三三五	一〇,三三五	一〇,三三五
一九二九年	三,二四四	四三,七五二	一〇,六六二	一三,〇一四	一三,〇一四	一三,〇一四
一九三〇年	二,九三二	三九,七五二	八,〇六四	一〇,四一六	一〇,四一六	一〇,四一六
一九三一年	二,四五二	三六,〇九八	五,九七四	九,〇九八	九,〇九八	九,〇九八
一九三二年	二,〇七二	二六,三二二	四,八八二	六,〇〇〇	六,〇〇〇	六,〇〇〇
一九三三年	二,四九二	三九,七五二	五,三九五	八,〇〇〇	八,〇〇〇	八,〇〇〇
一九三四年	二,四二二	三六,〇九五	六,八五三	七,〇〇〇	七,〇〇〇	七,〇〇〇
合 計	六四	三六四,五二〇	一八四	二二八,七二八	二四八	五九三,二四八

【備考】 一九三四年一月—七月は舊基準による統計なるも、八月以降は改正せられたる基準に據れり。

(8) 一九三四年 別 巴奈馬運河通過米國—極東及航路就航船舶統計

(4) 極東及比律賓より米國へ

月次	極 東		比 律 賓	
	通過船舶 隻數	通過貨物 噸數	通過船舶 隻數	通過貨物 噸數
一 月	一	七五,三六三	一	八二,〇九六
二 月	二	一一,一五〇	一	九,七七四
三 月	三	一八,〇九三	一	一八,五七七
四 月	一	六,二九八	二	一四,一三三
五 月	一	六,二四六	三	一一,二二七
六 月	一	六,二四六	一	一〇,一八五
七 月	一〇	五六,八三三	九	五三,九七一
八 月	八	四三,三二四	八	五四,七一七
九 月	八	四六,〇四二	四	三三,三五二
十 月	八	四五,四〇九	八	五四,九四五
十一月	六	三三,〇一〇	一	一〇,八四二
十二月	四	二二,七五二	一	七,八〇一
合 計	六四	三六四,五二〇	一八四	二二八,七二八

【備考】 (7)備考に同じ。

(ロ) 米國より極東及比律賓へ

月次	極東		比律賓	
	隻數	運河純噸數	隻數	運河純噸數
一月	三一	一七二、八九四	二	二〇、七七九
二月	二七	一四六、八九二	四	三一、八四八
三月	二七	一四二、五六八	三	二一、九三九
四月	一七	九三、二五三	四	二五、九〇三
五月	二九	一五九、五一四	四	二七、六一八
六月	二八	一五一、九八〇	三	二一、二六三
七月	二九	一五一、五二三	三	二三、〇二〇
八月	三一	一六四、八一三	三	二一、一七〇
九月	三一	一六二、三四七	三	二七、一六六
十月	三四	一九〇、五二二	四	三一、五四三
十一月	三八	二〇〇、一三六	二	一五、八九三
十二月	三七	一九六、六〇四	二	一六、一九五
合計	三五九	一、九三三、〇四六	三七	二八四、三三七
				積載貨物噸數
				一六五、七〇七

【備考】(7)備考に同じ。

(9) 最近五箇年 太平洋・大西洋向別 巴奈馬運河通過主要貨物統計

(イ) 太平洋より大西洋へ

品名	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
鐵油	五、五二、八四五	三、六一、三〇三	三、一七、一〇七	四、三八五、八二〇	五、四七四、八七七
木材	三、二六、八七七	二、六〇九、三四〇	一、五五、三八五	二、〇三四、八六五	一、九八二、三二六
鐵石(主として鐵鐵)	二、〇〇三、九七五	九二五、二五四	三三四、七〇六	六四三、七四〇	一、一九四、〇五五
小麥	一、八三九、八三六	一、五五三、二八一	二、二六五、九三三	一、〇〇〇、八〇六	一、五三三、九九一
硝石	一、四八二、六〇〇	一、三三三、〇八三	三三三、七七八	五七三、九四四	一、一三六、三四五
砂糖	九二二、八六四	一、四四九、九二二	一、四四七、九四三	一、六二二、五八五	一、七六五、七〇四
罐詰類(魚類、果實、野菜、其他)	八五四、三九〇	八〇〇、七〇四	八五三、〇〇七	八八〇、六三九	九二一、三六一
金屬(主として銅)	五八二、五四四	五九三、三三〇	三七八、〇六九	四五六、〇六三	五五六、六〇〇
冷藏品(生果を除き其他の食料品)	三七三、七五	三七九、五七	一八二、七四六	二二八、二二	三七六、三三六
乾果	三三四、〇六七	三四一、三四三	三三三、五三八	三九五、四〇三	二八四、六三四
大麥	二三四、三二二	一八〇、〇七〇	一八五、三九三	二〇六、七三四	二三四、五二五
生果	一七九、三七七	三〇三、九一八	二七三、九二二	二六、七六六	二九一、八六一
其他合計	一九、七八三、五三三	一六、〇七四、九八八	一三、二二一、二二六	一五、七七八、六九四	一九、〇五三、四八四

【備考】(7)備考に同じ。

(ロ) 大西洋より太平洋へ

品 名	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
鐵 及 び 銅 (製 品)	一、六六、三五	一、〇六、九四六	五七〇、二〇五	七四七、〇六〇	一、〇〇、三一九
鐵 酸 鹽 (肥 料)	六〇九、二七六	四八五、八八三	四七五、九四四	四八四、三三〇	五七一、四三四
燐 酸 板 (製 品)	四三四、五五二	二六八、四三九	一七〇、四六〇	一八〇、三六六	二四九、六七三
薄 鐵 板 (製 品)	二七三、四〇一	一九七、三七三	一三二、九八〇	一五、八三三	三二、四九
棉 花	二四五、一六八	五三四、一八〇	六三六、三五六	四八〇、六三三	四三七、三三
紙 及 同 製 品	二三四、九五六	一九七、三五四	二〇一、九二五	二六、七三二	三二、三四
硫 黄	二二八、二二四	一八三、四三一	一八〇、二八四	一九四、六六一	一七三、九六
屑 鐵	一四三、七五四	三三、九五三	一一〇、五八五	四三九、一〇一	九〇四、八四七
其 他 共 合 計	八、〇六四、四三八	五、九七四、〇九九	四、八八八、八二二	五、三八五、一七八	六、八五六、三二

【備考】(7)備考に同じ。

第四編 船 主

## 第四編 船 主

### 第一章 世界主要船主顯著事項

(英 國)

#### (一) アンカー・ラインの身賣と解散

[ランシマン商會の新設せる Anchor Line (1935),  
Ltd. に全船隊及び航路を賣却の上解散]

一、身賣・解散の経緯

二、新アンカー・ラインの陣容

三、舊アンカー・ラインの沿革と破綻の原因

#### 一、身賣・解散の経緯

キユナード系のアンカー・ライン [Anchor Line (Henderson Bros.), Ltd.] は造船債務の償還困難の爲め、一九三二年末造船會社・銀行及び金融業者等の關係債權者並びに貿易促進法による債務の



保證者たる大藏省と協議の上、一九三四年十二月末日迄モラトリアムを実施せること當時報道せる通りなり（海運及經濟調査報告昭和八年度上半期一〇三頁参照）。

然るに其後に於ても當社の業績は依然として思はしからざるのみならず一九三四年に至り業績一段と悪化する爲め、モラトリアムの期限満了前たる一九三四年十二月十一日、前記モラトリアム關係者と協議の上モラトリアム期間の延長と範圍の擴大（從來は元金の支拂のみを延期し、新たに利子の支拂をも延期）とを執行すると共に當社の身賣交渉に膺らしむる爲め委員を任命せり。

爾來委員の手により身賣交渉を進めつゝありしが、一九三五年四月 Walter Runciman & Co.との間に假契約の成立を見るに至りたるを以て、アンカー・ライン當局は四月二十九日臨時株主總會を招集の上當社の身賣及び任意解散を付議せしが、最大の株主（普通株の全部を所有）たるキューナード社の反對により否決せられたり。然るに其後五月十一日裁判所は擔保附債權者の代表者たる Union Bank of Scotland, Ltd. の申請に基き當社の強制清算を命ずると共に身賣の假契約に許可を與へたり。

一方 Walter Runciman & Co. は、新たに Anchor Line (1935), Ltd. をグラスゴーに設立して舊アンカー・ラインの船隊及び航路の總てを新會社の所有とし、Runciman (London), Ltd. をして新アンカー・ラインの創立後十ヶ年間これが運用に膺らしむることとし、新會社の營業を五月二十二日より開始せり。

### 二、新アンカー・ラインの陣容

新アンカー・ライン [Anchor Line (1935), Ltd.] 陣容概略左の如し。

1. 資本金	公稱資本金……………五〇〇、〇〇〇磅
	發行資本金……………四五〇、〇〇〇磅（全額拂込済）
2. 社債	五歩利 擔保附社債……………四五〇、〇〇〇磅
3. 所有船	航 洋 船……………九隻・一一一、一四八總噸（買收 六九〇、〇〇〇磅）
	テングー及び曳船……………三隻・八〇五總噸（買收 二、五〇〇磅）
	合 計……………一二隻・一一一、九五三總噸（買收 六九二、五〇〇磅）
4. 航 路	グラスゴー……………紐育間一線（貨客船）
	英 本 國……………印度間二線（貨客船）
	船……………六九二、五〇〇磅
5. 買收價格	其 他……………九九、五〇〇磅
	合 計……………七九二、〇〇〇磅

	取締役会長…………… Lord Runciman <small>(現英國商相の父 Moor Line の取締役会長)</small>
6. 重 役	取締役副会長…………… Philip Wood Runciman <small>(Moor Line の重役)</small>
取 締 役	…………… Walter Leslie Runciman <small>(Lord Runciman の孫)</small>
取 締 役	…………… Louis G. Carozzi <small>(Runciman (London) Ltd. の支配人)</small>

“Liverpool Journal of Commerce,” Mar. 27; Apr. 16, 17, 1935.  
 “Fairplay,” Apr. 18; May 14, 25, 1935.  
 “London Times,” May 22, 1935.

### 三、舊アンカー・ラインの沿革と破綻の原因

當社の前身たる Henderson Brothers の創業は一八五二年にして、多年“Anchor” Line of Steam-ships なる名稱の下にグラスゴーより地中海航路・カナダ東岸航路・紐育航路・印度航路等を經營、一八九九年七月三日株式組織に變更して Anchor Line (Henderson Bros.), Ltd. と改稱す。當時の公稱資本金は五十七萬五千磅なりき。一九二二年株式の過半をキユナード社に買収せられて其傘下に入り、一九一九年更に株式の殘部を舉げてキユナード社に讓渡して完全にキユナード系となる。一九二四年五月公稱資本金を百三十二萬五千磅に増資し、内九十二萬五千磅の株式を發行(全額拂込濟)して今日に至る。

當社は一九一三年より一九二二年に至る十ヶ年間に總額二百九十萬磅に上る特別積立金を積立て得たるが、其大部分を一九二二―二四年の僅か二ヶ年間に船價消却の爲めに流用し、更に其殘部を納税の爲めに消費せり。而して普通株に對しては一九二四年度以來引續き無配當、優先株に對しては一九三〇年十月末の配當を最後とせるが、當社が缺損を繼續せるは一九三〇年度よりの事とす。願れば歐洲大戰當時擧げたる利益金は敵國の軍事行動の爲め當社所有船の蒙りたる損害を償ひ得ざりき。而して大戰後間もなく、須要航路維持の必要上已むを得ず新船六隻(一七、〇〇〇總噸型五隻・八、五〇〇總噸型一隻)を建造せざるべからざる事となりしが、造船原價に一定の利益を加算せる額を支拂ふ條件(“Cost-plus-profit basis”)を甘受せざるを得ざりしが爲めに右六隻の建造費は合計八百萬磅以上に上りしのみならず、造船費調達に伴ふ失費も多額に上りたり。而して其後は多くの船會社が共通的に經驗せる如く貨客輸送量の減少・収入の激減となり、更に近年に至りては前述の如く連年缺損を繼續し遂に一九三二年末よりモラトリアム(但し元金に關して)を實施せざるを得ざるに至りし次第なり。最後に、當社重役は破綻の原因として左の數項を擧げたり。

- 一、一九一九年の大造船計畫は失敗なりしこと。而かも造船費極めて高價なりし爲め、多額の負債を負ふに至りたること。
- 二、外國海運の進出により有利なる航路例へば地中海―紐育航路の如きを廢止せざるを得ざる

に至りしこと。

三、最近數年間に於ける國際貿易の萎縮。

四、弗價の下落と燃料用石油の騰貴。

(“Liverpool, Journal of Commerce,” June 7, Aug. 13, 1935.)  
 (“Lloyd’s List,” Aug. 13, 1935.)

(二) 過去に於ける モレタニア號の最後  
大西洋の女王

〔幾多の輝かしき速力記録を永久に残して解體〕

キユナード・ホワイト・スター社は一九三五年四月上旬快速船モレタニア號(三〇、六九六總噸)を解體の爲め  
グラスゴウの Metal Industries, Ltd. に賣却せり。

モレタニア號は英國政府補助の下に一九〇七年竣工、同年姉妹船ルシタニア號(一九〇七年竣工 三一、五五〇總噸)が  
獨逸船よりブリュノー・リボンを奪取したる後を承けて北大西洋横斷航路に就航、爾來姉妹船との間  
に幾回となくブリュノー・リボンの爭奪を重ねしが、結局モレタニア號は一九〇九年九月新記録を樹  
立してブリュノー・リボンを確保し、一九二九年七月北獨ロイド社のブレメン號に之を奪取せらるゝ  
迄約二十年の長期間數多の快速船の間にありてよく「大西洋の女王」たるの地位を保持せり。

其後一九二九年八月には、ブレメン號よりブリュノー・リボンを奪還せんが爲め最後の努力を試み  
たるも、單に過去に於て自己の樹立せる速力記録を破り得たるに止まりしかば、爾來漸やく爭覇の  
望みを斷ちしものゝ如く、其後に於ける船客輸送成績亦極めて不振なりき。即ち一九三四年度の一  
航海當平均輸送數の如きは二六四名にして、定員に對する輸送割合は僅かに一六%七に過ぎざりき。  
かくて同船は一九三四年十月以來繋船せられるたるが、頭記の如く一九三五年四月に至り遂に永久  
的に姿を没することゝなりたるものなり。

尙ほモレタニア號の速力記録については「調査資料」昭和八年度第四輯二〇二—二一二頁参照あ  
り度。

“Liverpool, Journal of Commerce,” Feb. 6, Mar. 19,  
Apr. 3, 1935.  
“New York, Journal of Commerce,” Apr. 3, 1935.  
“Hansa,” Apr. 6, 1935.  
“Shipping World,” Mar. 27, 1935.

(三) ホルト社、グレン・ライン社の全株式を買収

1. Royal Mail Realisation Co. の持株處分

一九三五年初頭 Royal Mail Steam Packet Co. の徹底的整理を斷行する爲め設立せられたる

Royal Mail Realisation Co. は、豫て主要資産の一たるグレン・ライン社 (Glen Line, Ltd.) の株式全部の賣却に關しホルト社 (Alfred Holt & Co.) との間に交渉を重ね居りしが、過般愈々該交渉は成立、此程に至り買收手續を了し取締役會の改選を行ひたり。(六月十二日發表) (Royal Mail Realisation Co. の設立に就いては昭和九年度下半年「海運及經濟調査」一九四頁參照)

グレン・ラインは現在一一隻・九三、三八三總噸の航洋船を擁して“Glen & Shire Line”なる航路名の下に英國——極東間二週一回の貨物航路を經營し居れるが、ホルト系の支配下に入りても從來通り獨立の形式を保持して營業を繼續することゝなれり。

因に新取締役會の顔觸れ左の如くにして、總員八名の内專務取締役二名を除きたる六名は全部ホルト系の新重役なり。

- Sir Richard Durning Holt, Bart. (Chairman).
- Mr. D. G. Mc Gregor } (Joint Managing Directors).
- Mr. E. E. Hills }
- Mr. Lawrence D. Holt.
- Mr. C. Sydney Jones.
- Mr. J. R. Hobhouse.
- Hon. L. H. Cripps.
- Mr. R. H. Thornton.

“Liverpool, Journal of Commerce,” Mar. 25; Apr. 5; June 12, 1935.  
 “New York, Journal of Commerce,” Apr. 5, 1935.  
 “Lloyd’s List,” May 24, 1935.  
 昭和十年六月十四日附倫敦支店報告

## 二、極東貨物航路の船質改善

かくてホルト社は歐洲——極東同盟に於て合計四票 (即ち Glen & Shire Line の二票; Ocean S. S. Co. China Mutual S. N. Co. の各一票) の Voting Right を支配し得ることゝなりしが、更に進んでグレン・ライン社の船質改善に着手せり。

即ちグレン・ライン社をして先づオーシャン汽船の Dardanus 號 (一九二三年建造・七、八) を買入れしめたる上、Flintshire 號と改名して極東航路に配船せしむることゝせり。次でオーシャン汽船の Peisander 號 (一九二五年建造・六、六) 亦之に倣ふ筈にして、かくてグレン・ライン社の極東貨物航路に配船中の數多の低速老齡船は漸次船齡若き Blue Funnel 船により代替せらるることゝなるべしとす。

(“London Times,” Aug. 22, 1935.)

(獨 逸)

## (四) 漢米線取締役會長にホフマン博士就任

漢米線監査役會は、一九三五年四月十一日 Walter Hoffmann 博士を同社取締役會長に選任せり。同氏は世界大戰終了迄獨逸海軍將校として活躍、一九三四年秋に至り同社取締役に就任せるもの。又、同社取締役會長の椅子は、一九三四年十一月 Max Oboussier 氏の辭任以來空席のまゝとなりぬたるものなり。

倫敦支店報告 昭和十年四月十三日  
 "Liverpool, Journal of Commerce," Apr. 13, 1935.  
 "Fairplay," Apr. 18, 1935.  
 "Hansa," Apr. 20, 1935.

(佛 蘭 西)

(五) ノルマンディー號、處女航海に於てブリュール・リボンを獲得

四ヶ年餘の日子と約八億フランの巨費とを投じて建造せられたる世界最大にして且最初の一千呎船たるフレンチ・ラインの "Normandie" 號(總噸數七九、二八〇噸(全長一、〇二九呎五吋))は、一九三五年五月二十九日ハーヴルを出帆處女航海の途に就きたるが、往復航共に速力新記録を樹立、首尾よくブリュール・リボンを獲得せり。

一、往航に於ける新記録

五月三十日サムプトン發、六月三日紐育着。サムプトン——紐育港外アンブローズ燈臺船間三、一九二哩を途中氷山に妨げられしに拘らず平均速力二九・六八節、四日十一時間四十二分を以て横斷し、豫期の如くイタリア社のレックス號よりブリュール・リボンを奪取せるものなり。即ち平均速力に於ては一九三三年レックス號が樹立せる二八・九六節を破り、横斷時間に於ても同船の記録を二時間十六分短縮せるのみならず、紐育到着の前日及び當日に於ける「二十四時間の？」平均速力三一・五五節を樹立し、從來に於ける大西洋横斷の速力記録の凡てを破りしものなり。

"Japan Times," June 4, 1935.  
 "Japan Advertiser," June 5, 1935.  
 昭和十年六月五日「東京朝日」時事

二、復航に於ける新記録

往航に於て新記録を樹立せるノルマンディー號は六月七日紐育を出帆、船客千四百餘名(定員一、九〇〇名)を搭載して復航の途に就き、同月十二日ハーヴルに到着せしが、紐育——プリマス間を平均速力三〇・三一節、四日八時間四十五分を以て横斷し、往航に於て自己の樹立したる平均速力二九・六八節の記録を更に破りしのみならず、横斷時間に於て二時間五十七分を短縮し、以て東西兩航に於け

るブリュール・リボンを手中に収めたり。

【註】ノルマンディー號の船客定員

ノルマンディー號の竣工に際し發表せられたる同船の船客定員左の如し。

一 等	八四八名
Intermediate級	一六名
ツーリスト級	六五四名
Mixtes 級	一三九名
三 等	三一五名
合 計	一、九七二名

(因みにノルマンディー號進水直前發表の船客定員は二、一七〇名にして詳細は「調査資料」昭和九年度第六輯一四一頁参照)

三、運航成績

處女航海に於けるノルマンディー號の運航成績は經常運航費四百五十萬フラン・臨時費百五十萬フラン、合計六百萬フランの運航費を要せしに對し、船客運賃六百萬フラン・貨物運賃百萬フラン合計七百萬フランの収入を擧げたるを以て差引百萬フランの利益となれり。

尙ほノルマンディー號は一箇年二十航海就航し、一航海平均夏期七百萬フラン・冬期三百萬フランの収入を擧げ得る見込なりと云ふ。

“Liverpool, Journal of Commerce,” June 13, 14; July 18, 1935.  
 “Siren & Shipping,” May 29, 1935.  
 “Hansa,” June 8, 1935.  
 “New York, Journal of Commerce,” June 14, 1935.

(米 國)

(六) レヴァイアサン號撤退交渉愈々成立

(其代船として優秀キャビン船一隻建造)

一、概 説

U・S・ラインズの“Flagship”レヴァイアサン號(四八、九四三)の運航成績近來極度に不振に陥りし爲め、會社側は同船を永久に繋船すると共に其代船として優秀キャビン船一隻を建造せんとする案を立て、政府に對し許可を申請せる處、直接監督官廳たる船舶局側が賛意を示したるも、主務省たる商務省側が右の申請を却下すると共に、臨時繋船中なりしレヴァイアサン號の強制就航を命ぜし爲め、會社側は著しく窮況に陥りしこと、並びに問題紛糾と共に大統領の私的注意を喚起せること當時報道せる通りなり(調査資料「昭和九年」第六輯一五三頁参照)。

然るに一九三五年三月十九日に至り漸やく問題は圓滿に解決、茲にレヴァイアサン號は事實上永

久的に撤退せらるゝと共に其代船として優秀キャビン船一隻を建造することゝなれり。右に關し商務省側と會社側との間に成立せる新契約の概要左の如し。

### 二、レヴァアイアサン號の撤退

一九三一年十月現在のU・S・ラインズ (U. S. Lines of Nevada) が舊D・S・ラインズ (U. S. Lines, Inc.) よりレヴァアイアサン號を肩替りせる當時に於ける舊船舶院との契約によれば、一九三九年迄同船を北大西洋横斷航路に配船せしむべき定めなりしが、今回調印を了したる新契約によれば一九三五・三六兩年度に於ける同船の運航を免ぜられ、之が代償として會社側は政府に對し五十萬弗を納付すると共に、一九三六年十二月迄何時にても出動し得る状態に同船を維持すべき義務を負擔せり。

而して一九三七年より一九三九年に至る三ヶ年間に於けるレヴァアイアサン號の處置については新契約發表に際し別段論及せられざりしも、一九三七年には同船の船齡二十三年に達すべき點に鑑みる時は列強の最優秀船の就航せる北大西洋横斷航路に復活は至難なるべく、従つてU・S・ラインズ側の無期繫船の要求は事實上容認せられたるものと見る事を得。

### 三、優秀キャビン船の建造

レヴァアイアサン號の代船として、U・S・ラインズの優秀キャビン船マンハッタン號(一九三二年竣工)及びワシントン號(一九三三年竣工)の姉妹船一隻を建造することゝなれり。其主要條件左の如し。

1. 直接海運補助法案成立せる時は、外國に於ける造船費と米國に於ける造船費との差額は政府負擔す。
2. 若し直接海運補助法案成立せざる時は、新船建造費の調達は從來の造船資金低利貸付制度による。
3. 建造すべき代船は、現在の兩キャビン船より速力・噸數共に若干大なること。
4. 六ヶ月以内に代船の建造に着手せざる時は、違約金として會社側より百萬弗を徴す。但し商務長官が右期間を延長したる時は此限にあらず。

"U. S. News," Mar. 25, 1935.  
 "New York, Journal of Commerce," Jan. 15; Feb. 16 & 18; Mar. 20 & 23, 1935.  
 "Liverpool, Journal of Commerce," Mar. 25; Apr. 8, 1935.  
 "Hansa," Mar. 30, 1935.  
 "Nautical Gazette," Mar. 30, 1935.  
 "Fairplay," Apr. 4, 1935.  
 "Marine News," April, 1935.

(伯刺西爾)

(七) 半官半民の新汽船會社

Companhia de Navegacao de Sao Paulo 設立

一、設立經過

過般サン・パウロ州に半官半民の汽船會社 Companhia de Navegacao de Sao Paulo 設立せられたるが、其資本金は一萬コントスにして、此内五二%はサン・パウロ州政廳より、四八%は民間資本家より出資のことゝなれり。

而して政廳は當社に對して補助金を交付するのみならず、民間株主に對しては最低年六歩の配當を保證し、且民間株主に對し一割の配當をなしたる後尙ほ處分し得べき利益殘存せる場合に限り政廳に對して配當を行へば足るの定めなり。尙ほ資本金は將來十萬コントス以上に増資せらるゝ筈。

二、航路及び使用船

最初は貨物船三十二隻を備船し、其半數を歐洲航路に、其殘餘を米國航路に使用し、將來は漸次自社の所有船を以て之等諸航路に配船せんことを期せり。

而して往航伯刺西爾よりは珈琲以外の農産物主として棉花を輸送し、復航にはサン・パウロ州産業用原料を輸送する由なるが、同社の船腹を何れの國より調達するかは目下不明なり。

【備考】ブラジル海運更生法案中の新會社

政策編に記載せる如く、目下ブラジル議會に於ては同國海運更生法案を審議中なるが、該法案中には Lloyd Brasileiro 社を解散の上政府融資の下に Empresa Navegacao do Brasil なる新汽船會社を設立すべき一項を含み居れり。

“Liverpool, Journal of Commerce,” Apr. 17 May 15, 24, 1935.  
“Hansa,” Apr. 27, 1935.

(日 本)

(八) 蘭領東印度航路の四社、共同出資により

南洋海運株式會社を設立

本邦船主の經營せる蘭領東印度各航路を統制強化してジャワ・チャイナ・ジャパン社に對抗せんが爲め、關係船主たる石原産業海運株式會社・南洋郵船株式會社・大阪商船株式會社・日本郵船株式會社の四社は遞信省斡旋の下に共同出資によりて昭和十年七月六日南洋海運株式會社を設立せり。當社の概要左の如し。



一、本店 東京

二、公稱資本金 八、五〇〇、〇〇〇圓（金額拂込済）

四社出資割合

石原産業	四、一三五、四〇〇圓
日本郵船	一、三一九、六〇〇圓
大阪商船	一、三三四、一〇〇圓
南洋郵船	一、七二〇、九〇〇圓
合 計	八、五〇〇、〇〇〇圓

（但し此内九十萬圓は現金出資、殘額七百六十萬圓は現物出資。尙ほ現金出資比率は各社現物出資額に按分比例す。）

三、所有船

四社出資船舶左の如し。

石原産業	四	（隻數）	（總噸數）
大阪商船	四		二二、二一五
南洋郵船	四		一九、九六六
			一六、〇八三

日本郵船……………二

一四、〇九五

合計四社……………一四

七三、三五九

四、經營航路……………日本—蘭領東印度航路

五、重 役

社長	淺野平二氏（前逓信省管船局長）
專務取締役	寺井久信氏（前日本郵船貨物課長）
取締役	高田儀三郎氏（石原産業常務取締役）
同	石原新三郎氏（石原産業專務取締役）
同	大谷 登氏（日本郵船副社長）
同	村田省藏氏（大阪商船社長）
同	原田六郎氏（南洋郵船社長）
監 査 役	塩山恭夫氏（石原産業取締役）
同	岡田永太郎氏（大阪商船專務取締役）

昭和十年六月二十三日「東京朝日」・「中外商業」・「報知」  
昭和十年七月三日「都」・「時事」  
昭和十年六月二十六日「日本海運集會所特報」  
昭和十年七月七日「東京日日」・「東京朝日」・「國民」・「中外商業」

【追記】 南洋海運九月一日より營業を開始

南洋海運創立後幾何も経ざる内に、突如出資會社の一たる南洋郵船の内部に於て新會社參加反對を強硬に主張する重役出でし爲め、南洋海運の開業豫定に支障を生ずるに至れり(開業豫定日は八月一日)。乍併日蘭海運會商の再開氣構への折柄、速かに之を解決するの必要に迫られしかば、鐵道大臣内田信也氏調停に立ち、八月二十一日關係者左の如き調停案に調印したる結果、南洋海運は豫定より一ヶ月後たる昭和十年九月一日より營業を開始するを得たり。

調停案要旨

- 一、南洋郵船の所有すべき新會社の株式三四、二一八株の内社長原田六郎・監查役緒明圭造兩氏(新會社參加に賛成)に屬すべき部分を除く約一萬六千株を拂込金額(五十圓)にて左の通り引受くること。
  - 日本郵船……………六千株
  - 大阪商船……………六千株
  - 原田六郎氏……………約四千株

(石原産業の所有すべき新會社の株式は既に全體の四割八歩餘に相當せるを以て今回の肩替りに參加せず。蓋し南洋海運創立當初一社に於て株式の過半数を保有せざる旨の申合あればなり。)

一、南洋郵船は直ちに株主總會を招集し所定の手續をとり、船舶・倉庫・事務所等を新會社に引渡の手續登記を了すること。

昭和十年七月二十六日	「中外商業」
昭和十年八月七日	「東京朝日」
昭和十年八月八日	「中外商業」
昭和十年八月二十二日	「時事」・「報知」
昭和十年八月二十四日	「讀賣」

第二章 二萬總噸以上の各國優秀船建造狀況

- 一、竣工船舶 一九三五年上半期中に竣工せる二萬總噸以上の優秀船はフレンチ・ラインの北大西洋航路超巨船ノルマンディー號(七九、二八〇)總噸のみなり。
- 二、建造中の船舶 目下建造中の二萬總噸以上の優秀船は合計五隻・其豫定噸數は一七一、〇〇〇總噸にして、盡く英國船主の註文せる所に屬す(第一表参照)。
- 三、建造計畫具體化するもの 合計二隻・其一は和蘭船、他の一隻は米國船にして、豫定噸數は合計五五、〇〇〇總噸なり(第二表参照)。

以上の八隻を使用航路別に見れば、北大西洋横斷航路船四隻・歐洲—濠洲航路船二隻・歐洲—南

阿航路船二隻となる。

〔第一表〕 建造中の二萬總噸以上の船舶一覽表

船主	國籍	船名	總噸數	航速	使用航路	摘 要
キムナード・ホワイト・スター社	英	Queen Mary	25,000	30	サミュプトン—紐育	一九五一・一月初起工 一九四〇・九月六日進水 一九四六・六月就航豫定
彼阿社	英	Strathmore	21,000	21	倫敦—孟買—濠洲	一九四五・四・四日進水 一九四五・二〇・六日就航豫定
オリエント・ライン	英	Orion	21,000	21	倫敦—古倫母—濠洲	一九四四・三・三日起工 一九四四・二・七日進水 一九四五・九・六日就航豫定
ユニオン・カッスル・ライン	英	Stirling Castle 船名未詳	21,000 25,000	未詳	英本國—南阿	一九四五・八・五日進水 一九四六・一月中旬頃就航豫定 一九四四・六・六日就航豫定
合計	四社	(全部英國)	五隻			

〔第二表〕 建造計畫具體化する二萬總噸以上の船舶一覽表

船主	國籍	船名	總噸數	航速	使用航路	摘 要
蘭米線	蘭	Prinsendam	30,000	19	ロッテルダム—紐育	建造補助案議會に提出 一九三七年春就航豫定 Statendam 號の姉妹船
U・S・ラインズ	米	未詳	25,000	23	紐育—漢堡	一九三五年三月十九日商務省との間に建造補助契約成立 Washington 號 Manhattan 號の姉妹船
合計	二社	(蘭米線)	二隻			

“New York, Journal of Commerce,” May 6, 1935.  
 “Syren & Shipping,” Apr. 17, 1935.  
 “Liverpool, Journal of Commerce,” Apr. 5, 1935.

第五編 海運政策

第四編 船 主

二二八

## 第五編 海運政策

### 概 説

英國海運救濟法案は一九三四年十二月五日議會に提出せられたるが、政府と反對の立場にある自由黨及び労働黨の執拗なる妨碍に遭ひて越年の已むなきに至り、漸やく一九三五年二月下旬議會を通過せり（本法の詳細は印刷の都合により既に昭和九年下半年「調査」四九八―五四二頁に掲載）。而して同法の核心の一部を成す不定期船運航補助は豫期以上の好成績を挙げ、國際的にも若干の貢献を爲しつゝあるが、同じく核心の一部を成す貨物船々質改善助成施設は、現在迄の處成績芳しからず。

而して英國政府が海運救済に乘出すや北歐諸國船主は特に脅威を感じ、夫々自國政府をして何等かの對策を講ぜしむべく運動を開始せること既報の如くなるが、其内和蘭政府は船主側の要望を容れて救済策を講ずる事と成り、一九三五年四月無擔保・無利息融資法案を議會に提出する所あり（其後九月中旬に成立）、白國政府亦將に救済の法を講ぜんとしつゝあり（以上昭和十年六月迄の概況）。

一方米國大統領は愈々本年三月四日議會に特別教書を發して補助政策改正の根本方針を示し、新

立法を要請する所ありしが、爾來紛糾に紛糾を重ね遂に問題は一九三六年一月より開會の議會へ持越す事となれり(此項昭和十年十一月末迄の概況)。

尙ほ國際海運會議は、一九三五年一月倫敦に豫備會議を開催の上、揚荷の爲めに入港する國際貿易船舶に特別噸税を課し之を補償金に充當して國際船腹合理化の目的を達せんとする案を起草、其後更に豫備會議を開催して右の案を審議する事となりし處、右合理化案を繞り英國定期・不定期兩船主の意見對立して紛糾を續けし爲め、第二次豫備會議開催の期日を變更すること一九三五年五月上旬迄に實に三回に及びたり。而して其後英國定期・不定期兩船主間に妥協成立して新對案を提出せる爲め、一九三五年十月末迄に第二次豫備會議を倫敦に開催して右の新對案を審議する事に決定せるが(八月十六日附回章)、伊・エ紛争其他の理由により會議の開催は無期延期(十月二日附回章)となりて現在に及ぶ(此項昭和十年十一月末迄の概況)。

## 第一章 日本

### 一、第二次船舶改善助成施設成立・實施

- (一) 第二次船舶改善助成施設の成立經過
- (二) 新舊兩助成施設の重要相異點
- (三) 規定原文
- (イ) 施設網要に關する規定原文
- (ロ) 助成申請手續に關する規定原文
- (四) 實施後の成績

#### (一) 第二次船舶改善助成施設の成立經過

遞信省に於ては第一次船舶改善助成施設の效果顯著なりしに鑑み、昭和九年七月開催第三回海事審議會の答申に基き助成施設を繼續實施する事に決し、同年八月六日の豫算省議に於て昭和十年度以降五ヶ年間に合計五十萬總噸の新船建造並びに之と同一噸數の古船解體の計畫を立て、建造船に對しては一總噸當り四十八圓の助成金と四圓四十錢の特別施設補助金とを交附する事とし、之に關する豫算合計二六、二〇〇、〇〇〇圓を大藏省に要求することに決せる事は既報の通りなり(昭和九年上半一調査一七四頁参照)。

然るに大藏省に於ては、十年度豫算編成に當り一般財政の緊縮と赤字公債遞減の一大方針を以て進み、豫算の査定嚴密を極め、右遞信省の要求に對しても最初の査定に於て一大削減を加ふる所あ

り、之に對し民間事業者及び遞信當局より原案復活を極力要望する所ありしが、結局最終査定に於て左の通り決定せり。

- 1. 建造・解體噸數……………各 五〇、〇〇〇總噸
- 2. 豫算總額……………一、五〇〇、〇〇〇圓(昭和十年度六五〇、〇〇〇圓 昭和十一年度八五〇、〇〇〇圓)
- 3. 助成金(一總噸當り)……………三〇圓(特別施設補助費四圓を含む)
- 4. 實施期間……………昭和十年四月一日以降一ケ年

而して右の最終査定に對しては民間業者は勿論遞信當局に於ても甚しく不満なりしが、十年度豫算は陸海軍々事費の膨脹・東北災害匡救費の緊急支出等により著敷尨大となり、到底原案の固執を許さざるものあり、結局大藏省の最終査定通り第六十七議會に提出せし處無修正のまゝ、兩院を通過、昭年十年三月廿七日裁可公布せられたり。

(自昭和九年九月 東京、大阪主要新聞及び日本海運集會所「特報」  
至昭和十年三月)

### (二) 新舊兩助成施設の重要相異點

今、新舊兩施設の重要相異點を略述せば左の如し。

- (a) 助成金の總額、及び噸當り助成金

第一次施設の助成金總額は一一、〇〇〇、〇〇〇圓にして、其噸當り助成金は平均五十五圓なりしが、第二次施設の助成金總額は一、五〇〇、〇〇〇圓にして、其噸當り助成金は平均三十圓なり。

#### (b) 新造船對解體船の割合

第一次施設は老齡船四十萬噸乃至六十萬噸を解體して新船二十萬噸を建造する計畫なりしが、第二次施設は老齡船約五萬噸を解體して新船約五萬噸を建造せんとするものなり。従つて解體船と新造船との割合は第一次施設に在りては解體二乃至三對新造一なりしが、第二次施設に在りては解體一對新造一なり。

#### (c) 新造船の船籍

第一次施設に於ては助成金の交付を申請し得る者は船舶法第一條の規定に依り日本船舶を所有し得る者に限定されたるが、第二次施設に於ては斯る制限を廢して廣義の日本船舶を包含せしめ、即朝鮮、臺灣、關東州等外地籍船に付ても申請し得ることとなりたり。

#### (d) 同一申請者の新造船數の申請制限

第一次施設に於て同一申請者の新造船數の申請には制限なかりしも、第二次施設に於ては申請期限を前期及後期に分ち同一申請者は其の各期に於て各一隻を越ゆる新造船に付申請し得ざることなし、以て助成金の一部船主に集中する弊を避くることとせり。

(e) 解體時期

第一次施設に於ては原則として解體船の繋留時期を新造船の龍骨据附の時迄とし、且其の解體完了時期は新造船竣工の時迄と成りゐたるが、第二次施設に於ては解體工事は新造船竣工の後に着手し命令書の交付ありたる日より三ヶ年以内に解體を完了せば可なることとなれり。

(f) 新造船の乗組員

第一次施設に於ては新造船の乗組員の國籍に制限を置かざりしも、第二次施設に於ては原則として外國人船員の乗組を禁止し、必要ある場合には遞信大臣の認可を受くるを要することとせり。

(管船局「内外海運並造船資料」昭和十年五月號)

(三) 規定原文 (昭和十年三月二日官報號外)

(イ) 施設綱要に關する規定原文 (昭和十年三月二十七日官報號外「豫算外國庫」)

船舶改善助成ノ爲左ノ條件ニ依リ老齡船ヲ解體シ新ニ船舶ヲ建造スル者ニ對シ左ニ掲クル金額以内ヲ支出スルノ契約ヲ結フコトヲ得

- 一、支出年度割
  - 昭和十年度 六五〇、〇〇〇圓
  - 昭和十一年度 八五〇、〇〇〇圓
- 二、條件

一、解體セラルヘキ船舶ハ遞信大臣ノ認ムル場合ノ外總噸數千噸以上船舶二十五年以上ノ汽船ナルコト

一、建造セラルヘキ代船ハ總噸數四千噸以上ノ鋼製汽船ナルコト

一、解體セラルヘキ船舶ノ合計總噸數ハ遞信大臣ノ認ムル場合ノ外建造セラルヘキ代船ノ合計總噸數以上ナルコト

一、補助金ノ交付ヲ受ケムトスル者ハ船舶ノ解體及代船ノ建造ニ付豫メ遞信大臣ノ承認ヲ受クヘキコト

一、補助金ハ命令書ノ定ムル所ニ依リ支給スルコト

一、補助金ノ交付ヲ受ケ建造シタル船舶ハ遞信大臣ノ定ムル所ニ依リ其ノ承認ヲ受クルニアラサレハ之ヲ讓渡スルコトヲ得サ

ルコト

一、命令書ノ規定ニ違背シタルトキハ契約ヲ解除シ補助金ノ支給ヲ廢止シ既ニ支給シタル補助金ヲ還納セシメ又ハ所爲ノ輕重

ニ從ヒ相當ノ違約金ヲ徵收スルコトアルヘキコト

(ロ) 助成申請手續に關する規定原文 (昭和十年四月十一日官報「遞信省告示第九百七十六號」)

本邦老齡船ノ解體ヲ條件トシテ内地造船所ニ於テ船舶ヲ建造シ船舶改善助成金ノ交付ヲ受ケントスルモノハ左記ニ依リ遞信省ニ申請書ヲ差出スヘシ

一、解體セラルヘキ船舶(以下解體船ト稱ス)ハ總噸數千噸以上ニシテ船齡二十五年以上且昭和十年四月一日ニ於テ現ニ内地、朝鮮、臺灣又ハ關東州ニ船籍ヲ有スル鋼製又ハ鐵製汽船ナルヘキコト但シ船齡ニ付テハ遞信大臣ニ於テ特ニ認ムル場合ニ限り

二十五年未滿ナルモ妨ナキコト

二、建造セラルヘキ船舶(以下代船ト稱ス)ハ總噸數四千噸以上且速力(節ニテ)カ其ノ長サ(米ニテ)ノ平方根ノ一、三倍以上ノ

鋼製貨物汽船ナルヘキコト但シ速力ニ付テハ遞信大臣ニ於テ特ニ認ムル場合ハ此ノ限ニ在ラサルコト

三、解體船ノ總噸數ハ遞信大臣ノ認ムル場合ノ外代船ノ總噸數以上ナルヘキコト

四、解體船ノ總噸數カ代船ノ總噸數ヲ超ユルトキハ遞信大臣ノ承認ヲ受ケ其ノ超ユル噸數ヲ他ノ代船ニ對スル解體噸數ニ充當ス



ルヲ得ルコト

- 五、代船ハ内地、朝鮮、臺灣又ハ關東州ニ船籍ヲ定ムヘキコト
- 六、代船ノ建造ニ付テハ左ノ各號ニ依ルヘキコト
  - (イ) 仕様書及圖面ニ付逕信大臣ノ承認ヲ受クルコト
  - (ロ) 船型及推進器ニ付水槽試験ヲ受ケ其ノ選定ニ付逕信大臣ノ承認ヲ受クルコト但シ逕信大臣ニ於テ特ニ認ムル場合ハ此ノ限ニ在ラサルコト
- (ハ) 材料、機關及艤裝品ニ付テハ本邦製品ヲ使用スルコト但シ本邦ニ於テ製作困難ナル場合、急速ノ需要ニ應ジ難キ場合其ノ他已ムコトヲ得サル事由アル場合ニ於テ逕信大臣ノ承認ヲ受ケタルトキハ此ノ限ニ在ラサルコト
- (ニ) 逕信大臣ノ適當ト認ムル速力試験ヲ執行スルコト
- (ホ) 船舶安全法ニ依ル製造検査又ハ之ト同等程度ノ製造検査ヲ受クルコト
- 七、解體船ハ代船竣工後解體ニ著手シ且命令書ノ交付ヲ受ケタル日ヨリ三箇年以内ニ解體スヘキコト
- 八、助成金ハ別表ノ定ムル所ニ依リ支給スルコト
- 九、申請者ハ左ノ各號ノ書類(イ乃至(ハ)各二通宛)ヲ具シ船舶改善協會ヲ經テ逕信大臣ニ申請スヘキコト
  - (イ) 代船件名書(第一號書式)
  - (ロ) 解體船件名書(第二號書式)
  - (ハ) 代船ノ解體及機關ノ製造計畫書
  - (ニ) 解體船主代船船主間ニ於ケル解體船ノ解體ニ關スル契約書及其ノ寫
  - (ホ) 第四項ニ依リ承認ヲ受ケタル噸數ヲ解體噸數ニ充當セントスルトキハ其ノ承認書
- 十、申請書ハ昭和十一年二月末日迄ニ之ヲ提出スヘキコト但シ同一代船船主ハ昭和十年七月末日迄及同年八月一日以降ノ各期間内ニ於テ各一隻ヲ超ユル代船ニ付申請書ヲ提出スルヲ得サルコト

十一、助成金支給ノ方法ハ左ノ各號ニ依ルコト

- (イ) 助成金ハ代船ノ龍骨掘附ノ時ニ其ノ二分ノ一以内ヲ支給シ殘餘ハ其ノ竣工ノ時ニ支給スルコト
- (ロ) 助成金ハ船舶改善協會ヲ經テ之ヲ支給スルコト
- 十二、解體船カ解體著手前ニ沈没若ハ滅失シ又ハ重大ナル損傷ノ爲再々困難ト爲リタルトキハ當該解體船ニ相當スル他ノ船舶ヲ以テ之ニ代フヘキコト
- 十三、助成金ノ交付ヲ受ケテ建造シタル船舶ハ命令書ノ定ムル所ニ依リ逕信大臣ノ承認ヲ受クルニアラサレハ之ヲ讓渡シ、貸渡シ若ハ擔保ニ供シ又ハ之ニ著シキ改造若ハ變更ヲ加フルヲ得サルコト
- 十四、助成金ノ交付ヲ受ケテ建造シタル船舶ハ逕信大臣ノ承認ヲ受クルニアラサレハ外國人船員ヲ乗組マシムルヲ得サルコト
- 十五、命令書ノ交付ヲ受ケタル者ハ解體船ノ解體ノ時迄通貨又ハ國債ヲ以テ逕信大臣ノ定ムル保證金ヲ逕信省ニ差出スヘキコト
- 十六、命令書ノ規定ニ違背シタルトキハ契約ヲ解除シ助成金ノ支給ヲ廢止シ、既ニ支給シタル助成金ヲ還納セシメ又ハ所爲ノ輕重ニ從ヒ相當ノ違約金ヲ徴スルコトアルヘキコト
- 十七、本告示ニ於テ速力トハ正常最大馬力ニ對スル速力ニシテ第六項(ニ)號ノ試験ニ依リ測定シタルモノヲ謂ヒ船ノ長サトハ船舶滿載吃水線規程第四條ニ掲グルモノヲ謂フコト

第一號書式

代船件名書

- 一、船 種
- 二、製造 番號
- 三、計畫總噸數
- 四、機關ノ種類及數
- 五、計畫 馬力

第五編 海運政策

- 六、計畫 速 力
- 七、製造セントスル工場ノ位置及名稱
- 八、起工豫定年月日
- 九、竣工豫定年月日
- 十、製造 價 格
- 十一、就航豫定航路

住所 氏 名 印

備考 二ハ未確定ノ場合ニハ其ノ旨ヲ記載シ七乃至十八未確定ノ場合ニハ其ノ見込ヲ記載スルコト

第二號書式

解體船件名書

- 一、船舶 番 號
- 二、船 種 船 名
- 三、船舶ノ用途
- 四、船 籍 港
- 五、所 有 者
- 六、總 噸 數
- 七、航海 速 力
- 八、進 水 年 月
- 九、解體セントスル場所

- 十、解體セントスル者ノ住所氏名
- 十一、解體著手豫定年月日
- 十二、解體完了豫定年月日

住所 氏 名 印

備考 九乃至十二ハ未確定ノ場合ニハ其ノ見込ヲ記載スルコト

別

表

速力(節ニテ)ト船ノ長サ  
(米ニテ)ノ平方根トノ比

代船ノ竣工總噸數一  
噸ニ對スル助成金額

一・三〇以上	二四・五
一・三五以上	二五・五
一・四〇以上	二六・五
一・四五以上	二七・五
一・五〇以上	二八・五
一・五五以上	二九・五
一・六〇以上	三〇・五
一・六五以上	三一・五
一・七〇以上	三二・五

備考 一、解體船ノ總噸數カ代船ノ竣工總噸數(若シ竣工總噸數カ計畫總噸數ヲ超ユルトキハ計畫總噸數)ヨリ小ナル場  
合ニ於テハ其ノ差額ニ對シ一噸ニ付金十圓ノ割合ヲ以テ算定シタル金額ヲ助成金額ヨリ減額ス

第五編 海運政策

- 二、助成金ハ代船ノ竣工總噸數カ計畫總噸數ヲ超ユルトキ又ハ其ノ速力カ計畫速力ヲ超ユルトキハ其ノ超ユル噸數又ハ速力ニ付テハ之ヲ支給セス
- 三、助成金ハ一噸未滿ノ端數ニ付テハ之ヲ支給セス

(四) 實施後の成績

第二次船舶改善助成施設實施に關する前記遞信省告示が四月十一日發表せらるゝや、鶴首待望せる船主は競ひて申請書を提出し、四月十七日早くも滿額締切となりたり。  
 今、本施設による建造計畫を觀るに合計八社八隻・四九、七六〇總噸(豫定噸數五〇〇〇總噸)となり、之に對する解體見合船は一三隻・五七、七七八總噸に達せり。其内譯次表の如し。

(昭和十年四月中東京、大阪主要新聞、及び日本海運集會所「特報」、「海運」五月號)

(第一表) 第二次助成船一覽表

船主	建造		内容	建造所	起工豫定年月		備考
	船名	總噸數			起工豫定年月	竣工豫定年月	
日本郵船	未定	七、四〇〇 <small>(總噸)</small>	貨物	三菱長崎造船	昭和十一年	昭和十一年	李浦航路就航豫定
大阪商船	未定	六、三〇〇	貨物	三井玉工場	一〇・九	二・五	阿弗利加航路就航豫定
攝津商船	未定	六、三〇〇	貨物	三井玉工場	一〇・二	二・七	阿弗利加航路就航豫定
栗林商船	未定	四、六〇〇	貨物	三井玉工場	一〇・一	二・七	阿弗利加航路就航豫定
大連汽船	未定	五、〇〇〇	貨物	播磨造船	一〇・七	二・六	大連、内地比律賓航路就航豫定
國際汽船	未定	六、八〇〇	貨物	川崎造船	一〇・八	二・二	紐育航路就航豫定
北日本汽船	未定	四、一〇〇	貨物	浦賀造船	一一・二	二・三	紐育航路就航豫定
三井物産	未定	九、一〇〇	油槽	三井玉工場	一〇・三	一一・三	太平洋航路就航豫定
合計	八隻	四九、七六〇 <small>(總噸)</small>					

(合計 八社 八隻・四九、七六〇總噸)  
 昭和十年六月末調

(第二表) 第二次解體見合船一覽表

(合計 一三隻・五七、七七八總噸)

— 昭和十年六月末調 —

新造船主建	船名	總噸數	見合		種類	所有者	備考
			船主	出資者			
日本郵船	春洋丸	一三、〇二六	二五	二五	貨客船	日本郵船	
大阪商船	たこま丸 鳴門丸	五、七七二 一、二八八	二七 三六	二七 三六	貨客船	大阪商船	
攝津商船	しあとり丸	五、七七三	二六	二六	貨客船	大阪商船	
栗林商船	神明丸 喜多方丸	二、五七七 二、三八〇	三四 三四	三四 三四	貨物船	芝浦運輸	
大連汽船	永安丸 萬達丸	三、八二五 三、六五一	三一 二九	三一 二九	貨物船	大連汽船	
國際汽船	百合丸	六、七八七	一六	一六	貨物船	國際汽船	

北日本汽船	天草丸 交通丸	二、三四〇 一、五四一	三五 三四	貨客船	北日本汽船
合計 八社	一三隻	五七、七七八總噸			

一、第一次助成施設の其後の成績

(昭和十年六月末現在)

第一次船舶改善助成施設は昭和七年十月一日より二ヶ年半に亘る繼續事業として實施せられしが、經過極めて順調にして實施期間滿了迄に約一ヶ年を残せる昭和九年四月早くも建造・解體噸數共に滿額に達したり(昭和九年度上半「調査」一七四—六頁参照)。従つて其後に於ては單に建造並びに解體船舶工事完成を俟つのみとなる次第なるが、昭和十年六月末現在迄の工事經過を略記せば左の如し。

1. 助成船の建造工事經過(別表参照)

助成船三一隻・其計畫噸數一九九、三一〇總噸の内建造工事幾分遅延せるものもありしが、昭和

十年末迄には全部竣工の豫定にして、年次別工事経過左の如し。

	(竣工噸數)	(計畫噸數)
昭和八年度竣工船	三隻	二二、七四〇總噸
昭和九年度竣工船	一五隻・一〇六、七一八	二〇七、二六〇
昭和十年	六月末迄の竣工船	八隻
	進水船	四七、一八七
	未進水船	四隻
合計	竣工船	二六隻・一七六、六四五總噸
	未竣工船	五隻
		二二、〇〇〇

2. 解体見合船

解体見合船は、昭和十年四月卅日解体工事完了の春日丸(三井物産第五船 朝日丸の見合船)を最後として豫定の九四隻・三九九、二二二總噸全部の解体工事を完了せり。

(船舶改善協會、昭和九年度事業報告)

第一次助成船一覽表

(合計一二社・三一隻・一九九、三一〇總噸)

昭和十年六月末調

船主別	船名	噸數		速力		機關及種類	建造所	起工年月	竣工年月	備
		計畫	竣工	計畫	竣工					
日本郵船	長良丸	七、三〇〇	七、一四二	一八節	一八節一	デイーゼル機關貨物船	橫濱船渠	昭和八年三月	昭和九年八月廿八日	紀青航路
	那古丸	七、三〇〇	七、一三九	一八節	一八節一		浦賀船渠	昭和八年九月	昭和九年十月廿五日	
	能登丸	七、三〇〇	七、一八四	一八節	一八節一		三菱長崎造船	昭和八年十月	昭和九年十一月十五日	紀青航路
	能代丸	七、三〇〇	七、一八三	一八節	一八節一		三菱長崎造船	昭和八年十月	昭和九年十一月廿日	
	鳴門丸	七、三〇〇	七、一四二	一八節	一八節一		橫濱船渠	昭和八年十月	昭和九年十二月十日	紀青航路
	野鳥丸	七、三〇〇	七、一八三	一八節	一八節一		三菱長崎造船	昭和九年二月	昭和十年二月十三日	
近海郵船	千光丸	四、四〇〇	四、二九七	一六節	一六節	タービン貨物船	橫濱船渠	昭和九年九月	昭和十年七月(豫定)	臺灣航路
	萬光丸	四、四〇〇	四、二九七	一六節	一六節		橫濱船渠	昭和九年九月	昭和十年八月(豫定)	
三井物産	吾妻山丸	七、六〇〇	七、六一三	一八節半	一八節六	デイーゼル機關貨物船	三井玉工場	昭和七年十一月	昭和八年八月三日	紀青航路
	天城山丸	七、六〇〇	七、六二二	一八節半	一八節		三井玉工場	昭和七年十二月	昭和八年十二月廿八日	
	阿蘇山丸	六、五〇〇	六、三三九	一八節半	一八節		三井玉工場	昭和九年一月	昭和九年十二月廿日	紀青航路
	青葉山丸	六、五〇〇	六、三五九	一八節半	一八節二		三井玉工場	昭和九年三月	昭和十年四月四日	
	朝日山丸	四、六〇〇	四、五五〇	一五節	一四節七		三井玉工場	昭和九年十月	昭和十年五月三日	盤谷航路
	明石山丸	四、六〇〇	四、五五〇	一五節	一五節		三井玉工場	昭和九年十一月	昭和十年六月五日	
國際汽船	鹿野丸	六、九〇〇	六、九四〇	一八節半	一八節四	デイーゼル機關貨物船	浦賀船渠	昭和七年十二月	昭和九年八月十日	紀青航路
	清澄丸	七、〇〇〇	六、九八三	一八節半	一八節二		川崎造船	昭和八年五月	昭和九年十月五日	
	金剛丸	七、〇〇〇	七、〇四三	一八節半	一八節三		播磨造船	昭和九年二月	昭和十年三月四日	臺灣航路
東洋汽船	宇洋丸	七、四五〇	七、五〇四	一六節	一五節五	デイーゼル機關貨物船	三菱長崎造船	昭和七年十一月	昭和八年十月三日	
	日洋丸	七、四五〇	七、五〇八	一六節	一五節六		三菱長崎造船	昭和八年一月	昭和九年三月三十一日	川崎汽船
	月洋丸	七、四五〇	七、五〇八	一六節	一五節六		三菱長崎造船	昭和八年十月	昭和九年六月四日	
	天津丸	六、八五〇	六、八四三	一六節	一五節七		三菱長崎造船	昭和九年七月	昭和十年三月廿五日	三井汽船
大阪商船	屏東丸	四、四〇〇	四、四〇〇	一六節	一六節	タービン貨物船	三菱長崎造船	昭和九年十月	昭和十年九月(豫定)	
	臺東丸	四、四〇〇	四、四〇〇	一六節	一六節		三菱長崎造船	昭和九年十一月	昭和十年十月(豫定)	臺灣航路
	彰化丸	四、四〇〇	四、四〇〇	一六節	一六節		三菱長崎造船	昭和九年十一月	昭和十年十一月(豫定)	
飯野商事	東亞丸	九、八六五	一〇、〇五〇	一八節半	一八節	デイーゼル機關油槽船	川崎造船	昭和八年四月	昭和九年六月廿二日	太平洋航路
	極東丸	一〇、〇一〇	一〇、〇五一	一八節半	一八節一		川崎造船	昭和八年十一月	昭和九年十二月十五日	
高千穂商船	高榮丸	六、八〇〇	六、七七四	一六節	一五節八	デイーゼル機關貨物船	三菱長崎造船	昭和八年二月	昭和九年一月三十日	大同海運
吾妻汽船	神州丸	四、一八五	四、一八〇	一六節	一五節六	デイーゼル機關貨物船	三菱神戶造船	昭和八年四月	昭和九年二月十二日	
島谷汽船	海平丸	四、六〇〇	四、五七五	一五節	一四節六	デイーゼル機關貨物船	三井玉工場	昭和九年三月	昭和九年十一月七日	大阪商船
新興商船	新興丸	六、四〇〇	六、四七九	一六節	一六節	デイーゼル機關貨物船	橫濱船渠	昭和九年七月	昭和十年五月三十一日	
山本汽船	宏山丸	四、一五〇	四、一八〇	一六節	一五節八	デイーゼル機關貨物船	三菱神戶造船	昭和九年八月	昭和十年三月十五日	大阪商船
合計 一二社	三一隻	一九九、三一〇	一九九、三一〇	一六節	一五節八	内 竣工 竣工済み 進水済み 進水未了				

一次助成船一覽表

(合計二社・三一隻・一九九、三一〇總噸)

昭和十年六月末調

Table with columns: 計畫噸數, 竣工噸數, 計畫速度, 竣工速度, 機關及種類, 建造所, 起工年月, 竣工年月, 備考. Rows list various ship models and their specifications.

竣工・就航中のもの... 進水未了・工事中のもの...

### 三、造船資金貸附利率引下並びに貸附條件改正

政府は昭和五年六月一日以來興業銀行其他をして一五、〇〇〇、〇〇〇圓(新設當時は五、〇〇〇、〇〇〇圓)を限度とする造船資金の低利融通を行はしめ、之が利子の一部を補給し來りたり。而して貸附利率は實施以來年六歩なりしが、最近に至り船舶業者は之を高率なりとして海事研究會を通じ四歩程度への大幅引下方を當局に陳情する所あり、大藏省當局に於ても最近市場の低金利趨勢に鑑み一步引下の事に決し、第六十七議會の協賛を経て昭和十年四月一日以降の貸附に對し之を實施せり。

尙ほ右貸附利率の引下と同時に、貸附條件中の「總噸數五千噸以上、半載速力一時間十四海里以上」の項を「總噸數四千噸、最強速力一時間十三海里半以上」と改正せり。

今回の改正に關し、昭和十年三月二十七日附官報號外の一部に公布せられし所左の如し。

『日本興業銀行其他造船資金貸附補給

日本興業銀行其他造船資金貸附ニ關シ曩ニ帝國議會ノ協賛ヲ經タル豫算外國庫ノ負擔トナルヘキ契約ヲ爲スヲ要スル條件中左ノ通り改ム

一ホ號中「年六分」ヲ「年五分」ニ改メ同號ニ左ノ但書ヲ加フ

但シ昭和十年三月三十一日以前ノ貸附ニ付テハ年六分トス



三中「總噸數五千噸以上半載速力一時間十四海里以上」ヲ「總噸數四千噸以上最強速力一時間十三海里半以上」ニ改ム

四第二項中「年六分」ヲ「年五分」ニ改メ同項ニ左ノ但書ヲ加フ

但シ昭和十年三月三十一日以前ノ貸附ニ對スル補給金ニ付テハ本文中年五分トアルヲ年六分トシテ計算ス』

(昭和十年二月二日「都」及「東京朝日」  
昭和十年三月廿七日「官報」號外)

【備考一】 造船資金融通並に利息補給制度の設置並に經過に就ては昭和五年上半報告二一八―一九頁、同六年上半「報告」三二五―六頁、同七年下半「報告」五四五―六頁参照有度。

【備考二】 興業銀行を通じての現在貸附高は五口・七、七〇〇、〇〇〇圓なり。

#### 四、鐵、鋼關稅改正法案の不成立

最近銑鐵の供給圓滑を缺き市價暴騰のため需要者は鐵鋼國策研究會・鐵工同業組合其他を通じ銑鐵關稅の引下方を當局に陳情する所ありしが、他方に於て鋼材の市價も著敷騰貴せる爲め船舶業者並びに造船業者の苦痛甚敷増加せり。蓋し第二次船舶改善助成施設による新造船五萬總噸の建造には鋼材約三萬噸・銑鐵約一萬噸を要する見込なるが、第二次助成施設による助成費は第一次助成費

に比し甚しく減額せらるゝ事となりしを以て也。

如斯事情により、船主及び造船業者は日本船主協會・船舶改善協會及び造船聯合會を通じ日鐵其他の鐵鋼業者に對し造船材料の値下を交渉する一方、當局の態度に深甚の注意を拂ひたり。

一方政府に於ても鐵・鋼關稅引下の必要を認め銑鐵輸入稅の引下(噸當り六圓を三圓に)と鋼材附加稅(從價三割五歩)の撤廢とを立案し第六十七議會に提出せり。而して本關稅改正法案は一面製鐵法の改正を伴ふべく製鐵自給國策の轉換なりとして注目せられたりしが、議會の内外に反對多く結局審議未了に終りたり。

(自昭和十年一月十三日  
至昭和十年三月廿八日 東京及大阪主要新聞)

#### 五、昭和十會計年度遞信省航路補助費

昭和十會計年度(自昭和十年四月一日  
至同十一年三月末日)の遞信省所管航路補助費總額は九、六八二、八二一圓にして、之を前會計年度の九、九九五、七六四圓に比すれば三二二、九四三圓の減額となり、更に前々會計年度の一〇、四〇〇、二九九圓に比する時は七一七、四七八圓の減額となる。

(官報昭和十年三月廿七日)

## 六、新潟—羅津間命令航路開設

遞信省に於ては豫て新潟—羅津間に命令航路を開設する方針にて準備中なりしが(昭和八年上半「報」昭和十年度より實施の事となり、受命會社は新設の日本海汽船會社に決定せり。

尙ほ同航路補助金は年額二〇、〇〇〇圓にして、航海度数は月三回なり。

(昭和十年四月七日「東朝」・「東日」十一日「東朝」、十二日「都」・「中外」・海運集會所「特報」、十五日「時事」)

【備考】日本海汽船會社

受命會社たる日本海汽船株式會社は北日本汽船及び島谷汽船の兩社共同出資により昭和十年三月二十八日設立、公稱資本金百萬圓(四分の一拂込)にして本店を東京に置く。

## 第二章 米・佛・伊

(米 國)

### 一、米國新商船法案遂に不成立に終る

現行郵便補助制度及び造船資金低利貸附制度は共和黨政府時代に確立せられしものなるが、ルーズヴェルト現大統領を始め民主黨現政府首腦部は夙に其弊を認めて之が改正を斷行することとし、先づ各省代表より成る委員會を設置して新たに採用すべき海運政策を研究せしむると共に、郵便長官に命じて現行郵便契約の全部に亘り嚴密なる調査を遂げしめたり。(以上の詳細に就ては昭和九年度上半「調査」二三〇—二四〇頁参照)

斯くてルーズヴェルト大統領は、右聯省委員會及び郵便長官よりの調査報告を俟つて一九三五年三月四日議會(第七四議會第一セッション)に特別教書を送り、補助制度改正に關する根本方針を明示して新立法を促す所ありき。即ち其要旨とする所は、現行造船資金低利貸附制度並びに郵便補助契約制度の兩制度を廢し、之に代ふるに内外の造船費・運航費・及び補助金の各差額を補填する直接補助金を支給する制度を以てし、更に受命會社の補助金濫費の弊を除去すると共に、現在船舶局の保有する權限の内準司法・準立法の二權限を差當り州際商業委員會へ移讓し度しと云ふにありき。

斯くて兩院に於ては大統領の旨を體し、關係兩委員會(上院に於ては商業委員會、下院に於ては商船・漁業委員會)をして一つの共同法案を作製せしめ、四月中旬より之が審議を開始せり。然るに政府首腦部・大統領側近者・關係各省當局・議會各派・民間業者等は、夫々異りたる立場と見解の下に種々なる註文を發し、裏面に於ける策動亦熾烈を極め、案を代ふる事實に十回内外に及びたるが、兩委員會の努力に成りし最後

の共同法案は小修正の上僅々八票の差にて下院を通過せり。之れ六月二十七日の事とす。

然るに右最後の共同法案は特別教書を無視せる規定を含み居り(造船資金低利貸附制度の存置と海事委員会の新設)、且他にも大統領の意に副はざる箇所若干存したるを以て、大統領は該法案が假令兩院を通過するも之を裁可せずとの重大聲明を行ふと共に、商務長官に命じて別個の新法案を起草せしめたり。

右新法案は八月六日上院に提出せられ商業委員會の審議に附されたるが、同委員會は該法案中政府側の最も重視せる現行郵便契約の處理に關する規定を削除し、之に代ふるに曩に大統領の拒否に遭ひたる共同法案中の規定を以てせり。茲に於てか政府側は萬事休すと爲し、問題の解決を次議會(第七四議會第二セッション。一九三六年一月招集)へ持越す事に一旦決定せり。之れ八月十六日の事とす。

然るに右の三日後に至り、大統領は突如として一つの新法案を上院商業委員會に回附して審議を求め、同委員會之が握り潰しを決議するや、大統領は倉皇として妥協方針を提示せり。依て同委員會は直ちに妥協案を作製して大統領の承認を求めたる處、大統領は賛否を明らかにせず、商務長官の手に成る新妥協法案を同委員會に回附せり。

上院商業委員會は、大統領にして右新妥協法案を無條件にて支持する旨を明らかにするに於ては、之を即刻可決すべき旨を決議せるが、現行郵便契約の處理に關し郵便・商務兩省の意見合致せざりし爲め、結局全問題の解決は一九三六年早々招集の議會へ持越す外無きに至れり。而して其善

後策として、大統領の現行郵便契約取消・修正權延長(二回目)の延長(の延長)に關する共同決議案の成立を見たるは實に議會閉會の前日たる八月二十五日の事とす。斯くて米國海運補助政策改正問題は、大統領が特別教書を發したる一九三五年三月四日より議會閉會の前日迄の約六ヶ月間實に前例を見ざる程の紛糾を續け、而かも何等の成果を見ずして終りし次第也。

議會閉會より約一ヶ月後、商務長官は問題の經過を略述せる報告書を大統領に提出せるが、該報告書中には曩に上院商業委員會が大統領に提示せる最後の妥協案を基礎として新たに商務省の手により作製せる妥協案を摘記しあり、大統領は太平洋岸旅行中親しく之を點檢して若干の創意を加へ、更に之を各省長官を以て組織せる新委員會の審議に附し、以て豫め政府部内に於ける意見の扞格を防ぎ、其結果に成れる新法案を新議會に提出して一氣に解決を試みんと企圖しつゝあるやに傳へらる。果して如何なる新法案の提出を見るべきや勿論逆賭を許さざる次第なれども、内外造船費・同運航費等の開きを直接補助金の支給により補填し、以て米國船をして外國船との競争上パリティを保たしむてふ根本方針には變動無きものと見て大過無きもの、如し。

因に米國政府は、議會閉會後船舶局をして郵便補助船の速力検査を施行せしめつゝあるが、十月上旬迄に検査を了したる十一隻中契約速力を保持せるは僅かに三隻てふ不成績なりき。但し不合格船八隻中特殊の事情を有する一隻のみを解約し、他の七隻は單に補助金の等級を引下ぐるに止めた

り。

〔以上の詳細に關しては追て十年度下半「調査」にて紹介の豫定〕

### 一、米國運輸統制法案議會に提出さる

米國下院州際及び外國貿易委員長たる Sam D. Rayburn 氏は、一九三五年二月五日凡ての運送業の管理權を州際商業委員會に附與せんとする法案を議會に提出せり。

同法案は、聯邦運輸統制官 Joseph B. Eastman 氏の建言に基くものにして、現在十一名より成る州際商業委員を十六名に増員し、其管轄を(一)水運及び Pipe Line (二)鐵道(三)自動車及び空輸の三部門に分ち、十六名の委員中一名を全體の委員長とし、残り十五名を五名宛夫々右の三部門に割當て以て各部門の管理に膺らしめんとするにあり。

〔New York Journal of Commerce, Feb. 6, 1935.〕

〔追記〕 本法案は第七四議會第一セッションにては審議未了となれり。

(佛 國)

### 三、佛國海運更生法案

〔下院議員 Candace 氏外四名の共同提出にかゝり、船舶改善助成・郵便補助契約の全般的改廢其他より成る〕

佛蘭西下院議員 Graien Candace 氏外四名は、同國海運更生のため一方に於ては船舶改善助成を新設すると共に他方に於ては現行郵便補助契約の全般的改廢其他を斷行せんとする法案を議會に提出せり。

其綱要及び英譯全文左の如し、因に本法案實現の上は新船四十萬乃至五十萬噸の建造を見ると共に其倍額の古船の解體を見る豫定。

△綱 要

- (一) 補助金は解體古船一總噸に付一〇〇法とす。
- (二) 解體古船二對一の割合にて新船を建造する事。新船の建造は佛國造船所に於て之を行ふ事。
- (三) 解體見合船は、自國船たると外國船たるとを問はざるも、解體前迄就航中のものたるか又は佛國法律の認むる船級協會の最高船級を保有するものたるを要す。解體工事は之を佛蘭西國內に於て行ふ事。

(四) 施行期間は本案通過の日より向ふ二ケ年とす。

(五) 總ての現行航路補助契約は本法案通過の日より向ふ三ヶ月間に改正し、一ケ年以内に之を議

會に提出する事。

(六) 不補助船主に關する問題、並びに商業政策に關する問題を審議せしむる爲め十五名より成る諮問委員會を設置する事。

△英譯全文

Art. 1.—During two years following the enactment of the present law, a premium of 100 fr. per ton gross will be paid to French owners who will have French or foreign vessels (which must be in commission at the time, or enjoy the highest class of a classification society recognised by French law) broken up in France, on condition that they order at the same time new tonnage from French yards at the rate of one ton for two tons scrapped.

Art. 2.—The revision of all agreements between the Government and steamship Companies will be undertaken within three months, and submitted to Parliament within a year following the enactment of the law.

Art. 3.—The new agreements will solely cover the operation of imperial services, a list of which will be drawn up by the Government.

Art. 4.—One of the Department of the Ministry of Merchant Marine will supervise the

strict application of the foregoing article, and will be entrusted with the organisation and development of maritime relations between France and her oversea possessions. The same Department will control the operation of the imperial service, both as regards the placing and carrying out of the contracts for supplies.

Art. 5.—An Advisory Committee of fifteen members, including representatives of the Minister, shippers, shipowners and seamen, will be established at the Ministry of Merchant Marine. This committee shall be consulted on all questions concerning the free merchant fleet and the commercial policy of the Government.

“Fairplay,” Feb. 28, 1935.  
“Lloyd’s List,” Feb. 29, 1935.  
“Hansa,” March 3, 1935.  
“Liverpool, Journal of Commerce,” March 4 & 7, 1935.

#### 四、佛國政府、フレンチ・ライン救濟追加法案を議會に提出

〔追記〕 一部修正を経て成立

佛國政府は一九三五年三月七日附を以てフレンチ・ラインとの間に同社救濟に關する追加契約を

締結、次で其追認を求めんとする法案を議會に提出せるが、其大要左の如し。

- (一) ノルマンディー號の建造資金は、元利共に政府の負擔とす。
- (二) 一九三三・三四兩年度に於けるフレンチ・ラインの缺損は政府に於て之を補填す。
- (三) ノルマンディー號の保險に關しては市場引受殘額を政府に於て引受けの上保險基金を設置し、會社は之に對し市場に於けると同率の保險料を政府に支拂ふ事となりたるが、前記の新契約により同船は事實上國有財産となりしを以て、政府は之を軍艦其他の國有財産と同様に取扱ひ何等保險基金を設けざることをす。

〔Fairplay, March 28, 1935.〕

〔追記〕 一部修正を経て成立

其の後右法案は、議會休會の前日たる六月二十八日下院本會議に上程せられたるが、Guy La Chambre 氏の動議により第二項を『フレンチ・ラインは六千萬法を限度とする金額を政府保證の下に借入るゝ事を得』と修正の上即決可決、之を上院に回附、上院は右の翌日委員會に附託せるまゝ、十月末迄休會、次で十二月二十七日之を可決せり。一説によれば、下院を通過せるは右ラシャムプルの提出にかゝる修正法案にして、政府法案は握り潰しとなりしものゝ如くなるが、眞偽の程は明らかならず。

〔“Fairplay,” July 4, 1935; “Lloyd’s List,” July 5, 1935.〕  
〔“Liverpool, Journal of Commerce,” July 11, Dec. 31, 1935.〕

(伊 太 利)

五、伊太利貨物船航海獎勵制度一部修正の上  
更に一ケ年間實施延長

一九三二年一月一日以降一ケ年間實施豫定の下に創設せられたる貨物船航海獎勵制度は、同年末に至り一ケ年間實施延長せられ、次で一九三三年末に至り若干の修正を経て更に一ケ年間繼續實施せられたりしが(昭和九年上半「調査」(二九一―二頁参照))、今回更に若干の修正を経て一九三五年十二月末日迄の一ケ年間實施延長せられたり。而して獎勵金豫算額は前年度と同様五〇、〇〇〇、〇〇〇紙幣リラなり。

△改正要點左の如し。

- (一) 補助金を支給すべき航海湊數の最大限度引下

汽船・内燃機船及び補助機關を有する帆船の一ケ年間に於ける補助航海湊數の最大限度を左の如く改む。

一、五〇〇總噸未滿……………	二〇、〇〇〇湊(舊二二、〇〇〇湊)
一、五〇〇——二、五〇〇總噸……………	三二、〇〇〇湊(舊三五、〇〇〇湊)

二、五〇〇總噸以上……………四五、〇〇〇哩（舊五〇、〇〇〇哩）

(二) 補助機關を有せざる帆船の補助金引上

従來一ヶ年一總噸に付二〇リラなりし處、之を二五リラに改む。但し、航海中の期間に對してのみ補助金を支給すること如故。

【備考一】 船齡一年を超過するものに對する獎勵金率

右に關しては従來報道區々として歸一する所無かりしが、今回漸やく左の通り判明せり。

船齡一年を越ゆるものに對する獎勵金率は、基本率即ち船齡一年未滿のものに對する獎勵金率に0.95%を乗じて之を算出するものとす。而して右の係數に於けるNは船齡を表示するものにして、今總噸數一、五〇〇噸・船齡二年の船舶に對する獎勵金率の算式を示せば左の如し。

$$0.0025 \text{ lire} \times 0.99 \times 0.99 = 0.00245025 \text{ lire.}$$

因に、獎勵金率の近似數を算出せんとする場合には、基本率に  $\frac{100-N}{100}$  を乗ずれば足る。而して此場合も亦Nは船齡を表示するものにして、前掲と同一の船型・船齡の船舶に對する獎勵金率の近似數を算出せば左の如し。

$$0.0025 \text{ lire} \times \frac{100-2}{100} = 0.00245000 \text{ lire.}$$

【備考二】 船齡による除外

船齡による除外に關しては、本獎勵法發布當時より現在に至る迄依然として二説行はる。即ち第一説は、外國より輸入せる船舶たるに於て建造せる船舶たることを問はず、凡て船齡十二年を越ゆるものに對しては獎勵金を支給せずとの説にして（既報）、第二説は、本獎勵法發布以降（即ち一九三一年十二月廿一日以降）に於て外國より輸入する船舶にして、其輸入當時船齡十二年を越ゆるものに對しては獎勵金を支給せずとの説之なるが、現在に於て

も猶ほ右の兩説流布せられ居り果して其孰れが正しきかを斷ずるに足る資料を缺く。

“Liverpool, Journal of Commerce,” Feb. 25 & 28, Mar. 21, 1935.  
 “Fairplay,” Feb. 28, 1935.  
 “Lloyd’s List,” March 19, 1935.

六、伊太利古船解體補助の實施更に一ヶ年延長

伊太利政府の古船解體補助は一九三一年十一月創設以來前後三回に亘り實施を延長せる事既報の如くなるが（上半「調査」、今回更に實施期間を一ヶ年延長、即ち解體工事着手期を一九三五年十二月卅一日迄、同工事完了期を一九三六年六月末日迄延長、此間約一〇〇、〇〇〇總噸の古船を解體せしむる事となれり。但し之に對する補助金の總額は未詳。因に、前年度に於ける解體豫定噸數は右の倍額にして、之に對する補助金總額は四、四〇〇、〇〇〇リラなりき。

（“Fairplay,” March 14, 1935.）

七、一九三五—六會計年度 伊太利航路補助豫算

伊太利政府は、一九三五—六會計年度（自一九三五年七月一日至一九三六年六月末日）航路補助豫算として二八七、五〇〇、〇

〇〇リラを計上する事に決せり。

因に前會計年度に於ける航路補助豫算は當初二六三、五〇〇、〇〇〇リラなりしが、豫算決定後締結せられたる新規航路補助契約（南阿航路）其他により二九四、〇〇〇、〇〇〇リラ餘に激増せることは既報の通りなり。

（"Fairplay," April 18, 1935.  
"Syren," April 10, 1935.）

### 第三章 其他の諸國

（瑞 典）

#### 一、瑞典船主救済再び議會の問題となる

瑞典は世界に於て著名なる古船所有國の一にして、曩に一九三三年同國船主は二、八〇〇、〇〇〇クローネの解體補助金の支出方を政府に要望せる事あり（當時同國所有船腹の内船齡二十五年以上の古船は全船腹の約三四%に上りたり）。當時同國商務院は議會の要求に基き同國海運界の營業狀態を調査の結果不定期船主の如きは特に困憊の極に

在るを認めたるが、而かも一國政府が單獨にて古船解體補助政策を實施するも其效果疑はしと爲し、時恰かも世界經濟會議開催の直前なりしかば、同會議が過剩船腹問題を如何に取扱ふかを見極めし上徐ろに策を講ずべしとせり。然るに船主並びに政界の一部は右商務院の慫慂に慊焉たるものあり、『政府は至急船主救済策を講ずべし』との決議案を提出する所あり、該決議案は第一院を通過せるも第二院にて否決せられたり。

然るに其後英國政府が不定期船補助政策並びに船質改善助成政策を實施せんとするや異常なる刺戟を受け、又々問題を蒸返へす事となれり。即ち一九三五年二月、一下院議員は『官民共同の特別委員會を設置して船主救済方法を講究せしめ、政府は其報告に基きて法律案を立て今議會に提出すべし』との動議を提出する所ありき。

（"Syren," Feb. 13, 1935.  
"Hansa," Feb. 9, 1935.）

（丁 抹）

#### 一、丁抹 United Steamship Co. 政府の補助を要請

丁抹 United Steamship Co. (Det Forenede Dampskibs Selskab, Aktieselskab) は、多年の間同



國——北米東岸間の定期航路を經營し來りし處、近來政府の庇護の下に運航せる米國船其他の競争により苦境に陥り、遂に政府に對し補助を要請するに至れり。即ち同社の陳情書によれば、前記の北米東岸間航路 (Scandinavian American Line) を同社より分離獨立の上、政府の援助の下に新船兩隻を補充し、以て捲土重來を期せんと云ふにあるものゝ如し。

“Liverpool, Journal of Commerce,” March 2, 9, & 13, 1935.  
“Lloyd’s List,” March 6, 1935.  
“Fairplay,” March 7, 1935.

(和 蘭)

三、和蘭政府愈々海運救済に乗出す

〔定期・不定期兩船主に對し無擔保・無利息の資金を融通せんとする法案を議會に提出〕

和蘭政府當局は、豫て民間船主及び一部政界の要望に従ひ自國海運救済策を講究中なりしが、今年(一九三五)四月)愈々頭記の如き具體案を得て之を議會に提出せり。其綱要左の如し。

(一) 資金融通の理由

今や和蘭海運は危殆に瀕し居り、而かも其根本的救済は國際的協定に俟つ外無きも、急迫せる事態は荏苒として國際協定の成立を待つを許さず、急遽救済手段を講ずるに非ざれば、重要船主にして其所有船舶を處分せんとするもの續出せんとする情勢に在り。依つて政府は左記條件に従ひ救済資金を融通せんとす。

(二) 融 資 總 額

融資總額は八、二〇〇、〇〇〇盾 (八百二十萬盾)。

(三) 實 施 期 間

一説によれば本法成立の日より一九三五年度末迄とあれど、他の一説には一九三五年一月一日に遡及實施とあり。或ひは第二説の方正しきか。

(四) 施 行 細 則

イ、利息及び擔保 無利息・無擔保。

ロ、船主資格 和蘭船主にして、國策上重要と認めらるゝ航路を經營し、財政状態鞏固にして本法に規定する財政的援助により、少くとも本年度に於ける殘存期間營業繼續可能と認めらるゝもの。

本法により財政的援助を受けたる船主は、營業組織の改革を斷行し、且、融資を利用して和蘭船主相互間の競争を激化するが如きこと無き旨を誓約する等、政府の規定する諸條件を履行することを要す。

ハ、船舶資格

△和蘭に於て登録せられたる定期又は不定期船にして、引續き和蘭船として登録することの望ましき素質を有するもの。

△一、〇〇〇總噸未滿の貨物船、及び噸數の如何を問はず沿岸不定期船に對しては貸附を行はず。但し近海航路に就航せる定期船は、船型の大小に不拘貸附を受くるの資格を有す。

ニ、貸附金算定の標準

△貸附金は定期船たると不定期船たるとを問はず、總噸數及び今年度に於ける就航日數を基礎として算定す。

△客船及び貨物船に對しては夫々別個の貸附率を定め、貨客船に對しては純貨物船として算出せる金額に輸送旅客數に基く割増額を加へたる額を貸附くるものとす。

△航洋曳船に對する貸附金は個別的取極により之を定む。

ホ、雜

△既に本年度に於て“Benas” Company より運航費の貸附を受けたる者に對しては、其金額を本法による新規貸附額より控除するものとす。

△上記の如くして算出せる貸附額が頭記豫算中の融資總額を超過する場合は、之に應じ貸附額を減額するものとす。

ク、執行機關 “Benas” Company をつて之に膺らむ。

【備考】“Benas” Company に就ては左記資料参照あり度

昭和八年「調査資料」第五輯七三―四頁。

同年下半年「報告」四〇八―九頁。

“Liverpool, Journal of Commerce,” May 27, 1935.  
一九三五年五月廿九日附 倫敦支店報告  
“Hansa” June 1, 1935.

(白 耳 義)

四、白耳義政府、船舶の對外賣却禁止

白耳義政府は、自國商船隊の減少を防止するため、政府の許可を得るに非ざれば民間船舶（但し

航洋船に限る)を賣却し得ざる事とし、之に關する勅令を發布せり。

而して右の勅令は之を當分の間實施し、必要により一九三七年十二月末日迄實施を延長し得との説と、一九三七年十二月末日迄有効との兩説あり、或ひは前説の方正しきかと考へらる。

“Fairplay,” March 7, 1935.  
“Hansa,” March 2, 1935.  
“Liverpool, Journal of Commerce,” March 21 & 23, 1935.

(土 耳 其)

五、土耳其 沿岸定期航路獨占其他の諸機關

(前報道増訂)

土耳其政府が曩に一九三三年六月一日、民間船主の反對を排して同國沿岸定期航路獨占法を實施し、次で獨占遂行其他の爲め經濟大臣直轄の三機關を新設せる旨傳へられし事は其當時報道せる通りなるが(昭和八年上半「報告」)、今回右の諸機關に關し稍々詳細なる資料を入手せるを以て、前報道増訂旁々更めて左に紹介することとす。

(1) 従來の國有汽船會社 “Seyri Sefain” の諸事業繼承の爲め設置されし諸機關

従來の國有汽船會社 “Seyri Sefain” 【註】を解散の上、其所有船の大部分及び經營業務を繼承せしむる爲め左記の諸機關を新設。

1. Denizyollari Isletmesi Müdürlüğü.

通稱 “Deniz Yollari Idaresi.”  
別名 La Direction de l'Exploitation des Services Maritimes.

海上及び航空運輸次官並びに國民經濟大臣直轄の下に頭記の機關を新設の上、之に従來の國有汽船會社 “Seyri Sefain” の所有船舶の大部分たる二〇隻・四五、四六八總噸を繼承せしめて沿岸定期航路の一部を獨占經營せしむ。

2. Anadolu, Kadikoy, Adalar, Yalova Isletmesi Müdürlüğü.

通稱 “Akay” Isletmesi 又は A. K. A. Y.]

前記兩官憲の管轄の下に頭記の機關を新設、之に従來の國有汽船 “Seyri Sefain” の所有船舶一六隻・七、六六三總噸を讓渡し、Istanbul に於ける鐵道連絡船業務を繼承せしむ。

3. Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü.

[Direction of Repair Yards and Drydocks.]

國民經濟大臣直轄の下に頭記の機關を新設、之に對し従前“Seyri Sefain”が Golden Horn に於て經營せる造船所其他を繼承せしめたるが(此項は既報の分を再録)、此外曳船及び水先案内業務を繼承せしむる爲め別個の機關を新設せるもの、如し。

(二) 沿岸定期航路經營の爲め別に有限責任の船舶會社を新設

沿岸定期航路獨占法の規定する所によれば、既出の沿岸定期航路經營機關 “Deniz Yollari Idareleri” の外に更に別個の有限責任會社を設立して沿岸定期航路を經營せしめ得る事となり居れるが、後者は純然たる民間會社に非ざるかと思はるゝ節無きに非ざれども未だ之を斷するに足る資料に接せず。そは免に角、右有限責任會社設立の上は、“Deniz Yollari Idaresi” と航路の重複又は競争を嚴禁すべき旨を規定しあり。

【註】“Seyri Sefain”

“Seyri-Sefain” と稱せらる。正式の名稱は Türkiye Seyriselain Idaresi; 別名は Administration de Navigation à Vapeur Turque なる也。

(“Liverpool, Journal of Commerce,” Nov. 1, 1931.)

(“Hansa,” May 4, 1935.)

(伯 刺 西 爾)

六、伯刺西爾海運更生法案議會に提出さる

伯刺西爾議會商船委員會は豫而同國海運更生策を講究中なりしが、此程成案を得たるを以て、商船委員長の名により之を議會に提出せり。該法案の骨子左の如し。

- (一) Lloyd Brasileiro 社を解散の上、其所有船舶を政府の手により設立さるゝ新汽船會社 Empresa Navegacao do Brasil に讓渡する事。政府は新設會社に五〇〇、〇〇〇、〇〇〇ミルレを貸與する事。
- (二) 伯刺西爾全商船隊の運用を統一するため、商船隊を海軍省商船局の統轄の下に置く事。

【備考】サンパウロ州政府参加の下に半官半民の新汽船會社設立

最近サン・パウロ州政府協力の下に同州に半官半民の新汽船會社 Companhia de Navegacao de Sao Paulo の設立を見たること船主編に記載せる通りなり。

“Liverpool, Journal of Commerce,” Feb. 21, & 29, 1935.  
 “Fairplay,” Feb. 28, 1935.  
 “New York, Journal of Commerce,” May 2, 1935.  
 “Syren,” May 1, 1935.

(亞爾然丁)

七、亞爾然丁政府の海運強化企圖

亞爾然丁政府は、海軍中將 Abel Renard 氏を委員長とする特別委員會を設置し、同國海事法規全部の根本的改正を研究せしむることゝせるが、其主なる目的とする所は、海事法規の改正により自國商船隊の發達を促し、以て輸出入貨物輸送上外國船の羈絆より脱せんとするにあり。但し同國一新聞紙の論ずる所によれば、右の如き商船隊の樹立は、同國に取りては到底至難の業に屬するものゝ如し。

(“Syren,” Feb. 13, 1935.)

(中華民國)

八、國民政府、『航政局修正組織法草案』を公布

從來支那海事行政に關しては、國民政府交通部は航政局をして船舶の登記・検査を始め水先問題等にも關與せしめ來りしが、其職制統一を缺き且運用の實際亦朝令暮改にして、其間對外的には條

約違反問題等を惹起せること屢々なりき。

當局に於ても右の缺陷を認めしものと見え、一九三五年二月十五日南京に開催せられたる第五次立法院大會に交通部航政局修正組織法草案を上程審議せしめし處通過せる爲め之を公布せり。其邦譯概要左の如し。

△航政局修正組織法草案

- (一) 交通部ハ、航政事務處理ノ爲メ航政局ヲ設置ス。
- (二) 航政局ハ交通部ニ隸屬シ、其設置場所ト管轄區域ハ行政院之ヲ定ム。
- (三) 航政局ニ第一科ト第二科ヲ置ク。
- (四) 航政局第一科ノ職掌左ノ如シ。
  - (1) 本局事務成績ノ監査及ビ機密ニ關スル事項
  - (2) 文書ノ發送、收受及ビ案件保管
  - (3) 局令ノ公布
  - (4) 規則、署名印鑑ニ關スル事項
  - (5) 本局及ビ辦事處經費ニ關スル事項、決算及ビ出納ニ關スル事項
  - (6) 統計及ビ報告ノ編製
  - (7) 本局ノ庶務
  - (8) 其他第二科ニ屬セザル事項
- (五) 航政局第二科ノ職掌左ノ如シ。

- (1) 船舶ノ検査、及ビ土地測量ニ關スル事項
  - (2) 船舶航路標識
  - (3) 船舶登記及ビ登記證書發給
  - (4) 乗組員及ビ水先案内人ノ試験、監督
  - (5) 造船ニ關スル事項
  - (6) 船舶出入検査證ノ收發
  - (7) 航路疎通ニ關スル事項
  - (8) 航路標識監督
- 右第一項ヨリ第八項ニ至ル規定ハ、海商法ニ規定セラレタル船舶ニノミ之ヲ適用スルモノトス。
- (六) 航政局ニハ簡任(辭令ニ)或ハ薦任(推薦ニ)ノ局長一人ヲ置キ交通部ノ命令ノ下ニ局務ノ進行ヲ監督セシム。
  - (七) 航政局ニハ薦任或ハ委任ノ科長二人ヲ置キ、局長ノ命令ノ下ニ該科各項ノ事務ヲ分掌監督セシム。
  - (八) 航政局ニハ薦任或ハ委任ノ技術員四人乃至六人ヲ置キ、局長ノ命令ノ下ニ技術事務ヲ處理セシム。
  - (九) 前三條ニ規定セラレタル役員及ビ第十二條ニ規定セラレタル技術員ハ、航政人員ノ試験ヲ未ダ舉行セザル以前ニ於テハ、公務員任用法ノ規定ニカ、ル當該級公務員ノ資格ヲ具有スル者ヲ除クノ外、可能ナル範圍ニ於テ左ノ各項ニ該當スル人員ヲ任用スベシ。
  - (1) 國內外ノ商船學校又ハ其他ノ航務專門學校ヲ卒業セル者
  - (2) 國內外ノ大學ニ於テ造船或ハ汽船機械課ヲ卒業セル者
  - (3) 曾ツテ航政機關ニ於テ技術事務ヲ三年以上處理セル成績優良ナル者
  - (4) 曾ツテ航政機關ノ行政ヲ三年以上處理セル成績優良ナル者

- (十) (五) 航政ニ對シ切實ナル研究ヲナシ、且専門著作ヲナシ、審査ヲ經テ合格セル者
- (十一) 航政局ハ委員官級八人乃至十四人ノ科員ヲ採用シ、局長ノ命令ノ下ニ各科ノ事務ヲ處理セシム。
- (十二) 航政局ハ事務ノ必要ニ應ジ職員ヲ採用スルコトヲ得。
- (十三) 航政局ハ重要商港ニ辦事處ヲ設置シ、技術員一人、科員一人乃至三人ヲ置クコトヲ得。但シ技術員ハ薦任、或ハ委任、科員ハ委員トス。
- (十四) 【註】本條ニ關シ一、二ノ反對アリタル結果「重要商港」ヲ「重要海港」ト改メラル
- (十五) 辦事處ノ設置地點及ビ其管轄區域ハ交通部之ヲ決定ス
- (十六) 航政局及ビ辦事處ノ辦事細則ハ交通部之ヲ定ム。
- (十七) 本條文ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス。

(昭和十年二月二十日附上海支店報告)

### 九、國民政府の米國棉麥借款

三分の一にて打切となる

米國復興金融會社 (Reconstruction Finance Corporation) の對支五千萬弗棉麥借款契約履行のため國民政府より米國に特派せられるたる魏文彬氏は、契約額の三分の一の受渡を終了し本國へ引揚げたるが、右復興金融會社々長 Johns 氏の發表せる所によれば、一九三五年四月一日現在に於ける對支融通額は一七、一〇五、〇〇〇弗にして、其内譯左の如し。

- 一、棉 花 一〇、〇〇〇、〇〇〇弗（一五九、〇〇〇俵）
- 一、小 麥 六、〇〇〇、〇〇〇弗（一〇、七六九、〇〇〇ブッシェル）
- 一、小 麥 粉 一、一〇五、〇〇〇弗（三三八、〇〇〇袋）

而して國民政府は右の内棉花交附分に對し二、二〇五、〇〇〇弗を償還せりと云ふ。

（昭和十年四月三日附「東日」及び「都」）

【備考】

國民政府の五千萬弗棉麥借款の成立及び經過に就きては昭和八年下半年「報告」三九二—三頁、及び同九年上半「調査」三一七—八頁參照有度。

## 一〇、國民政府、水陸運輸連絡に外國船の参加を拒絶

國民政府鐵道部計畫の水陸運輸連絡に關し、各國汽船會社も之に参加し度き旨を當該領事館を通じて申込中なりしが、同鐵道部は支那汽船會社代表者と協議の結果、同國汽船保護のため右の申込を拒絶する事に決せり。之により今後鐵道連絡貨物は凡て支那汽船にて積取らるゝ事となり、外國汽船は相當打撃を蒙るものと觀測せられつゝあり。

（昭和十年三月廿一日「中外」）

## 一一、國民政府、對日航權諸懸案の實施を延期

國民政府の航權回收運動に關しては屢報の通りなり（最近の概況に就ては、昭和九年上半「調査」三一—五頁、及び右同下半年「調査」五八—三頁參照）。

其後、支那汽船乗組の外國人船員に對する免許狀附與期間の如きは一九三五年六月末を以て満期となり、而かも支那船乗組中の本邦船員の内免許狀未受領者相當多數に上る事實に鑑み、本邦出先官憲に於ては六月廿八日國民政府交通部長を訪問の上（一）右免許狀附與期間の延長・（二）舊章程に於て認められぬたる特權（十ヶ年以上支那汽船の船長たりし者には無試験にて免許狀を附與す）を依然認むる事の二點を要望する所ありき。

然るに七月一日南京發聯合電報によれば、今回國民政府は日支兩國親善關係促進の見地より對日重要諸懸案の實施を一括延期し、更めて根本的解決策を講ずる事に方針を決定せりと云ふ。今回の決定要旨中より航權關係の分を摘記せば左の如し。

- (一) 暫行水先管理章程の實施は三ヶ月延期す。（七、八、九の三ヶ月？）
- (二) 水先案内權及び支那船に於ける日本人船員資格其他の懸案に就ては、右延期々間内に協議を遂ぐ。

昭和十年六月廿九日「中外」  
昭和十年七月二日「東日」、「東朝」

## 第四章 國際海運問題

### 一、國際海運會議 倫敦豫備會議の經過 (第二報)

- (一) 概 説
- (二) 會議第一日の經過
- (三) 議長より提示せる審議要目
- (四) 合理化草案綱要

#### (一) 概 説

國際海運會議が、國際船腹合理化問題並びに海運補助問題の解決を圖るべく加盟國船主協會の内意を探りたる結果、愈々一九三四年十月一日より會議を開催する事に内定せる處、米國船主協會が海運補助問題の上程に絶對反對を唱へし爲め會議の開催は延期に延期を重ねしのみならず遂に補助問題を除外するの己む無きに至りし事は二回に亘り報道せる通りなり (昭和九年上半「調査」三一―三二頁、昭和九年下半「調査」五八―三二頁)。

斯くて國際海運會議は、愈々一九三五年一月十四日より五日間倫敦に豫備會議を開催して一つの國際船腹合理化草案を起草の上、之を其構成員たる各國船主協會に廻附して意見を徴したる結果、本會議を招集する迄に尙ほ一回倫敦に豫備會議を開催する必要を認め、三月下旬に至り一旦其日取りを決定せる處、其後五月上旬迄に右の日取りを變更すること實に三回に及び、而かも最後の(第四回目的)回章の如きは具體的に日時を示さず『今秋早々』と云ふが如き字句を使用せざるを得ざる窮狀を暴露するに至れり。

そは兎に角、本邦代表の報告書其他に基き、第一次豫備會議の經過並びに同會議に於て起草せられたる國際船腹合理化草案の綱要を紹介せば左の如し。

#### (二) 會議第一日の經過

- (A) 開 會 一月十四日午前十一時より海運會議所に開會。
- (B) 參加國 左記十七ヶ國。代表の多くは船主協會々長又はそれ以上の重要人物なり。  
 諾・丁・蘭・瑞・獨・希・佛・芬・白・米・日・伊・加・印・西・英・濠。
- (C) 二ヶ國よりの加盟申込拒絕  
 會議開始に先だち、ユーゴ・スラヴィア及びダンチツヒの二ヶ國より加盟申込ありし旨秘書役



より報告、滿場に其許否を諮りし結果、謝絶の事に決定。蓋し現在に於ける加盟國の所有船腹は既に世界總船腹の九三%を占め居り、残り七%の船腹を所有する國々を網羅する時は加盟國は現在の倍數となる、従つて徒らに會議の複雑性を加ふるのみにて實益無しと云ふにあり。

(D) 議題限定 會議の常任議長たる海運會議所會頭 Major R. J. Dunlop より、議題を國際船腹合理化問題に限定し度旨（即ち海運補助問題除外）を滿場に諮り、異議無く可決。但し開會劈頭の演説に際し、北歐諸國が補助問題の除外に多大の不滿を披瀝せる事後述の通りなり。

(E) 豫備會議々長選舉 常任議長の動議に基き、エッセンドン卿を今回の豫備會議々長に選舉す。

(F) 各國代表の態度披瀝

議長の徳憑に基き、各國代表は合理化問題に對する一般の見解を披瀝すると共に、合理化案の起草に協力する旨を開陳する所ありたるが、其内特筆に値するもの左の如し。

1. 丁抹代表 海運補助の全廢は到底實行不可能に屬するものと考ふ。然れども、無制限なる海運補助と國際船腹の合理化とは相剋關係にあり。従つて國際船腹の合理化を行はんとせば、各國船主は將來に於ける海運補助政策に關し何等かの申合せを爲し置く必要ありと考へらる。

而して國際船腹合理化案は、任意的に参加し得る案を採用するを可とす。蓋し、強制力を伴ふ案

を採用する時は、世界海運の全般的統制を行はざるべからざる事となり、如斯は到底不可能事に屬するを以てなり。

尙ほ、合理化案に關し氣附きたる點を述べれば左の如し。

イ、小型船に對しては大型船に對するよりも割良き補償金を支給すること。蓋し小型船は大型船よりも頻繁に航海するを以て、合理化基金の負擔も大となる譯なるを以てなり。

ロ、合理化案は、可及的に簡單なる組織とし、除外船の種類及び範圍も出來得る限り小範圍に止むる事を要す。蓋し、如何なる種類の船舶と雖も、何等かの形に於て合理化の恩恵に浴すべきを以てなり。

ハ、基金に充當すべき課税は、貨物陸揚の爲めに入港する船舶に對して課すべく、但し同一國の數港に入港せる場合は最初の港に於てのみ課徴すること。寄港地が二國以上に亘る場合に於ける課税に就ては特別の考慮を拂ふ要あり。

ニ、課税に關しては政府の援助を必要とすれども、それ以上の政府の干渉は無用とす。

2. 瑞典代表 船主のみならず政府も亦國際船腹の合理化に賛意を表す。然れども國際海運會議が、合理化案を採用せんと欲せば、國旗差別待遇問題並びに海運補助問題をも併せ審議せんことを希望す。

3. 獨逸代表 問題の中心は國際古船解體にあり。蓋し繫船案の如きは徒らに人爲的に船舶の活動を延長するに過ぎざればなり。

而して解體問題を取扱ふに當つては、各國一樣に解體船腹を割當つるが如きは公平を缺く。蓋し獨逸の如きは既に國家の補助により四十萬總噸に上る古船解體を斷行し、現在に於ては僅かに三百二十萬總噸の船腹を所有するに過ぎず(大戰前は五百萬總噸)、従つて現在の船腹を以てしては自國の貿易にも事缺く状態にあればなり。

4. 希臘代表 純然たる任意參加合理化案に囚はれざらん事を警告。其理由は、此種の案にして實現せずして終らんか、政府の干渉を促す虞れありと云ふにあり。

5. 佛國代表 佛國船主は、政府の援助の下に特別噸税を課徴し之を基金として國際過剩船腹の繫船と解體とを誘導せんとする案には原則として賛成なり。然れども各國船舶より徵收せる合理化基金は、之を各國の所有船腹並びに貿易を標準として計算せる一定の割合により各國間に分配すべく、而して當該國船主に對する繫船及び解體補償金は其國の船主協會の手を通じ且其裁量により支給せしむる事とすべきなり。尙ほ基金の分配に當りては、當該國が既に斷行せる合理化をも考慮に入らるべき也。

6. 芬蘭代表 合理化案の實行に當り政府の援助を仰がざるべからざるか否かにより態度を決

せんとす。

7. 白國代表 合理化案の起草には勿論協力を惜まず。然れども海運補助問題は純然たる國內問題にして、敢て國際問題とすべきに非ずと思料す。

8. 米國代表 特別噸税を基金とする合理化案に就ては既に研究を遂げたるが、米國としては到底一つの難關に逢着する他無きやに考へらる。蓋し、特別噸税の課徴に就ては議會の協賛を経ざるべからざる次第なるが、曩に一九二九年調印を見たる海上安全條約さへ未だに議會の承認を得る運びとならざる實情にあるを以てなり、云々。

因に米國代表は、左の如き要旨の覺書(會議決議案の形式により)を提出して會議當局を啞然たらしむる所ありき。

『抑も一團體又は一機關の手により、而かも一つの共通様式により、世界に於ける國際航路の凡てに亘る船腹の合理化を實現せんとするが如きは、到底至難の業に屬するものと云はざるべからず。』

然らば如何なる方法により國際船腹合理化の目的を達成すべきか。他無し、世界に於ける凡ての國際航路に、各國政府後援の下に、海運同盟を組織せしめ、其手を通じて當該航路に於ける船腹の合理化を行はしむるにあり。而して加盟船主に對し各種の特恵を與ふること、せば、當該航

路に出入する殆んど全部の定期・不定期兩船主を羅致することを得べし、云々』

9. 日本代表 一九二九年に比し、日本の輸出貿易は一五%の増加を示し、輸入貿易亦五%の増加を示したり。一方日本船主は、爲替の低落により歐洲船主に比し有利なる地位にあり、特に極東貿易に關しては然りとす。而して政府の船舶改善助成施設により繋船を一掃せるのみならず、實に一百万總噸に上る外國古船を輸入して解體せるが、該施設は尙ほ繼續實施さるゝ筈。

如斯、日本海運は特殊の立場にあり、従つて歐洲海運市場に於ける情勢を基礎とせる合理化案、又は歐洲船主の見解並びに必要に基きて立案せられたる合理化案には、到底賛同し得ざる事情にあり。

10. 伊國代表 合理化案の作製に對しては勿論協力を惜まざる次第なるが、之と同時に通商障害の増加に鑑み、各國政府に對し世界貿易の復興に努力せん事を希望する決議を採用せんことを當會議に提案するものなり。

尙ほ伊太利船主は、海運補助問題の上程を欲せざる旨を茲に附言すると共に、從來實施中の不定期船補助が最近に至り減額せられし事實を報告し、更に該補助を近き將來に於て廢止せんとする希望を有するものなることを茲に開陳する次第なり。

因に政府の古船解體補助による解體噸數は六十萬噸に上りたり。

【備考】米國代表、今回の會議に補助問題を上程せば斷然不參加の旨を正式に表明

今回の會議には補助問題を上程せざる事に正式に決定せるに拘らず、英國一部船主は之を不満とし、會議の將に開會せられんとする直前に於て私的懇談の形式により米國代表を説得せんと試みしが全然失敗に終りし事實暴露せり。而かも會議の開會に當り、英國を盟主と仰ぐ北歐諸國代表が其演說中に於て補助問題に言及せる爲め少なからず米國代表の感情を刺戟せるものと見え、後者は最後の會議の席上に於て『若し今回の會議に補助問題を上程する時は、米國は斷然參加を拒絶』すべき旨正式に表明する所ありき。

(G) 合理化草案起草委員任命

議長エッセンドン卿の提議に基き、左の如く秘書役クレミンソン氏を委員長とする合理化草案起草委員會(Drafting Committee)を任命して第一日を終る。因に委員は、出席國各一人宛の割合なるが、英國は特に定期船主代表(李浦船主協會)及び不定期船主代表(海運會)の二名より成り、且濠洲代表は何故か委員に加へられざりき。

- 委員長 H. M. Cleminson (英國海運會議所秘書役兼 國際海運會議秘書役)
- 米國委員 R. J. Baker (米國船主協會々頭)
- 白國委員 A. de Bosschere (白國船主協會支配人)
- カナダ委員 Sir G. M. Brown (加奈陀太平洋汽船取締役)
- 丁抹委員 A. P. Mollor (丁抹船主協會代表)
- 芬蘭委員 Sir H. Ramsay (芬蘭船主協會々頭)

- 佛 國 委 員 J. Marchegay (佛國船主協會秘書長)
- 獨 逸 委 員 S. Essberger (獨逸船主協會々頭、樞密院議員)
- 英 國 委 員 Sir F. V. Thomson (海運會議所不定期船委員會委員長にして、政府の不定期船補助金委員會委員長に就任の事に内定)
- 英 國 委 員 L. D. Holt (李浦定期船主協會副會頭、青筒線首腦者)
- 希 臘 委 員 S. Sorotos (希臘船主協會々頭の隨員)
- 和 蘭 委 員 W. H. de Monchy (和蘭船主協會々頭)
- 印 度 委 員 D. S. Eulkar (印度船主協會代表)
- 伊 太 利 委 員 On. B. Borriells (伊太利船主協會代表)
- 日 本 委 員 T. Saito (日本船主協會代表—日本郵船倫敦支店長)
- 諾 威 委 員 F. R. Odjfell (諾威船主協會々頭)
- 西 班 牙 委 員 C. de Zabala (西班牙船主協會代表)
- 瑞 典 委 員 G. Carlsson (瑞典船主協會々頭)

(三) 議長より提示せる審議要目

議長エッセンドン卿は、開會の當日(即ち一月十四日)審議要目(Note of Principal Points for Consideration

of Preliminary Conference)を提示する所ありしが、該審議要目は設問の形式を採用し居れども、其實重要項目に關しては詳細なる説明を加へ、以て起草委員會に對し、「如斯合理化草案を製され度し」との半命令的希望を開陳せるものにして、今回起草せられたる合理化草案の主要部分解釋上極めて重要な資料たるを失はず。依つて先づ之が要旨を稍々詳細に紹介することとす。

(A) 世界船腹の分類

世界船腹は之を左の四種に分類する事を得。

1. 現在の需要範圍内にある船腹。
2. 現在に於ては需要の範圍外にあるも、將來市況の恢復により消化の見込ある船腹。
3. 現在並びに將來に於ても消化の見込無き船腹。但し此種船腹は就航能力を有するが故に絶えず運賃市場を脅かす他位にあるものとす。
4. 現在船舶名簿には登録せられ居れども、就航能力を缺く船腹。

(B) 合理化の對象となる船腹、並びに其合理化手段

國際船腹合理化の對象となるは前掲2及び3に屬する船腹なりとす。而して之が合理化に當りては、2に屬する船腹は之を一時的に市場より隔離せば足るも、3に屬する船腹は窮極に於ては永久

的に市場より隔離する事を要す。換言せば、3に属する船腹は畢竟解體を要すべきものなり。然れども、合理化實行に當りては、主力を繫船に注ぎ、解體は之を從屬的地位に置くを得策とせざるや？

(C) 合理化は任意的とすべきや、強制的とすべきや

合理化實行に際し主力を繫船に注ぐとするも、任意参加の制度により其目的を達すべきや、將た強制繫船制とすべきや？

任意参加制度は理想的なれども、實際的ならずとする向もあるべし。依つて、強制繫船制度即ち政府に繫船義務を負はしむる方策に就ても一應審議を遂ぐる要あるべし。

(イ) 強制繫船に伴ふ諸問題

強制繫船制度を採用する場合には、各國政府の協定を必要とし、且國際間に繫船々腹の割當を行はざるべからざる次第なるが、割當の標準を何れの點に置くべきか？

繫船の割當は、(一)民間船主に於て之を協定すべきか？ (二)歐洲大戰前の各國所有船腹に遡りて之を割當つべきか？ (三)各國の國家的要求を主眼として割當を行ふべきか？ (四)各國の人口、海岸線、各國の貧富の程度等を考慮して割當つべきか？ 之等の割當方法は凡て實際的ならずと云ふ事を得。

依つて、實際家としては左の方法によらん事を提案する向もあるべし。

『各國は現在の繫船を繼續すると共に、更に之に必要と認めらるる繫船々腹を現在の繫船比率に應じて各國に割當つる事とすべし。市況改善に伴ひ繫船を解く場合亦同じ。』

(ロ) 結局に於ては任意参加案に勝るもの無し

要之、強制々度による國際繫船は、國家的の立場より種々なる重大故障に遭遇すべきや必せり。従つて、任意参加案即ち個々の船主を補償金により誘導して繫船せしむる方法に勝るもの無しと考へ得ざるや？

果して任意参加案に勝るもの無しとせば、前記2及び3に属する世界船腹の繫船誘導に充當すべき基金を捻出すべき方法を案出し得られざるや？

而して、右の方法により2及び3に属する世界船腹を繫船する時は、運賃率の改善を期待し得るものと考へらるゝが、此點疑問の餘地ありや？

(D) 合理化基金捻出方法

上述せる所の諸點に關し異議無しとせんか、問題として残るは基金捻出の具體方法のみ。

合理化基金は、船主自身の負擔とすべきなり。而して其負擔は、各國船舶全部に課し、且均等に

課すべきや論無く、又其負擔は船舶の運航費に計上し運賃の一部として荷主に轉嫁し得るが如き方法により課徴すべきなり。

而して若し各國船主にして此方法に同意せんか、各自の政府に要請し、揚荷の爲めに入港する船舶に對し英國燈臺稅課徴の方法に倣ひて、一種の稅を課せしめ、之を合理化基金に充當することいふべし。

(E) 課稅免除船舶

左記の船舶並びに船腹は課稅より除外して可なるべし。

1. 沿岸貿易船。

但し、當該航海の一部が外國貿易・殘餘の一部が沿岸貿易なる時は、外國貿易に關する航海に對しては課稅するを至當とすべし。

2. 船客設備に使用せられたる船腹。

3. 冷蔵船腹。

4. 國際タンカー・ブール加入船。但し該ブール當局が課稅免除を希望せる場合に限る。

5. 捕鯨船。

6. 帆船。

(F) 課稅の對象

船舶の噸數に對して課稅する場合、總噸によるべきか？ 又は純噸によるべきか？

若し船舶の噸數によらずとせば、收入運賃に對して課稅すべきか？ 又は貨物の重量又は價額に對して課稅すべきか？

(G) 課稅度數

船舶噸數に對して課稅するものとせば、幾回入港するも入港毎に課稅すべきか？ 又は英國燈臺稅の如く當該年度内に於ける課稅度數を限定すべきか(例へば三回迄は課稅し、その以降は課稅を免除すと云ふが如くに)？

若し入港毎に課稅せざるものとせば、其航海の一部は外國貿易、他の一部は沿岸貿易に屬する船舶に對しては、一ヶ年の終りに於て納稅額の精算を行ひ、外國貿易に従事せる期間のみに對し課稅する事とするや？

(H) 稅率

稅率の決定には先づ左の各項を講究せざるべからず。

1. 世界過剩船腹(前掲A) 2、3、4?は幾何なりや？

2. 世界過剩船腹(前掲A) 2及び3を指すものと解すの繫船誘致には幾何の基金を要するや？

- 3. 基金負擔船舶は合計幾噸に上るべきや？
- 4. 噸當り幾何の基金負擔にて事足るべきや？
- 5. 課稅率は市況に應じて高下せしむべきや？
- 6. 課稅實施の豫告期間如何。六ヶ月にて良きや？  
若し六ヶ月の豫告期間を置くにせば、其間に要する繫船補助費を借入るべきや？

(I) 解體

- 1. 繫船々主に對しては解體申請の權利をも附與し置くべきや？
- 2. 然りとせば、解體條件として新船建造の義務又は建造禁止の義務を負はしむべきや？

(J) 繫船並びに解體の補償金率は豫じめ規定し置くべきや？ 又は管理機關の自由裁量に委ぬべきや？

(K) 繫船の最小期間を限定し置くべきや (例へば六ヶ月又は一年と云ふが如くに)？ 將た管理機關をして時に應じ定めしむべきや？

(L) 管理機關

- 1. 國際タンカー・ブールの例に倣ひ、管理機關として國際海運會社 (International Shipping Corporation) を設立すべきや？

- 2. 而して理事會を設置して統制を司らしむべきや？
- 3. 理事會を設くとせば、各參加國一率に理事を出さしむべきや？ 又は左の如き標準を設くべきや？

百萬噸未滿の國	一名
百萬噸以上二百萬噸未滿の國	二名
二百萬噸以上四百萬噸未滿の國	三名
四百萬噸以上七百萬噸未滿の國	四名
七百萬噸以上一千萬噸未滿の國	五名
一千万噸以上一千三百萬噸未滿の國	六名
一千三百萬噸以上一千六百萬噸未滿の國	七名
一千六百萬噸以上二千萬噸未滿の國	八名

又は基金釐出高に比例して理事を出さしむべきや？ 將た各國間に理事數を協定せしむべきや？ 政府に理事指名權を與ふべきや？ 又は就任理事の認可權を與ふべきや？

(M) 所要基金の割當

各國に割當つべき所要基金は、豫め之を理事會をして見積らしむべきも、參加國政府代表より成

る國際委員會をして正式に確定せしむる事とすべきや？

#### (四) 合理化草案綱要

十六ヶ國代表より成る合理化草案起草委員會(以下單に起草委員會と稱す)は、一月十五日即ち豫備會議開會の翌日より審議を開始し、先づ、(一)各種の合理化案を起草すべきや、將た(二)加盟國大多數の賛同を期待し得る單一の案を起草すべきや、を投票に問ひし處、十二對一(反對は希臘代表)てふ大多數を以て、議長エッセンドン卿より提示せられたる『審議要目』を基礎とする單一案を起草する事に決定、直ちに『審議要目』の逐條的審議を開始せり。

而して第一日(二月十五日)に於ては、合理化の中樞を爲す若干項目のみを可決し、爾餘の諸項に就ては小委員會を任命して之を審議せしめ、其報告を取捨選擇の上合理化草案を完成せるものなり。而して是れ一月十八日即ち豫備會議閉會當日の事とす。

今回の合理化草案は大略右の如き過程を経て起草せられしものなるが、之を會議の開催に先だち内示せられたる非公式の基礎案と比較するに、過剩船腹の繋船と解體とを併せ行ひ以て合理化の目的を達せんとする點に於ては何等基礎案と異なる所無きも、繋船に主力を注ぎ解體を從屬的地位に置きたる點に於て面目を一新せるものと稱することを得。

(A) 合理化の對象となる船腹、並びに其處置

世界船腹は、之を左記の四種に分つ事を得。

〔第一種〕 現在の需要範囲内にある船腹。

〔第二種〕 現在に於ては需要の範囲外にあれども、將來市況の恢復により消化の見込ある船腹。

〔第三種〕 現在に於ても又近き將來に於ても消化の見込無く、而かも就航能力を具有せる船腹。絶えず運賃市場に脅威を與ふるは此部類に屬する船腹なりとす。

〔第四種〕 現在船舶名簿には登録せられ居れども、就航能力を缺く船腹。

此部類に屬する船腹は、何等運賃市場に脅威を與ふる事無し。

由是觀之、上掲四種の船腹の内、國際船腹合理化の對象となるは第二種及び第三種に屬する船腹のみなるを知る。而して、第二種に屬する船腹は之を一時的に海運市場より隔離せば足るも、第三種に屬する船腹は、永久的の隔離を必要とせざる場合に於ても尙且一時的に隔離するを要するものとす。〔Part I-4〕

然らば如何なる方法により、合理化の對象となる船腹を海運市場より隔離すべきか？ 他無し、補償金の支給により船主の心を動かし、以て第二種並びに第三種に屬する船腹の新規繋船又は繋船の繼續を誘導すると共に、必要に應じ第三種船腹の解體を奨勵するにあり。



(B) 合理化基金

前出第二種及び第三種に屬する過剩船腹の繋船、並びに第三種に屬する過剩船腹の解體を誘導する基金に充當する爲め、國際船腹の合理化に賛同せる各國政府をして、揚荷の爲めに入港する一定の船舶に對し其國籍の如何を問はず一定の特別噸税を課せしむ (Part I-5-(4); Part I-2-(3);)。而して各國船主協會は、自國政府に對し右に關する援助を懇請するものとす。

但し、若し政府の力を藉らずして特別噸税を徵收するを得策且便宜とする特殊の事情存する國に於ては、其具體方法を立案し、合理化管理機關として設立せらるゝ、『國際海運會社』 (International Shipping Corporation 後出) の認可を得て實施する事を得。

【備考】 非參加國船舶に對する特別噸税課徴は合法的か否か

起草委員會の席上、李浦定期船主協會代表委員 L. D. Holt 氏 (右協會の副會頭にして、世界有数の定期船會社たる "Blue Funnel Line" の首腦者) より『非參加國より特別噸税課徴の形式にて合理化基金を強制的に徵收するが如きは、果して國際法に抵觸せざるや?』との問題提出せられ、之に對し委員長クレミンソン氏 (會議秘書役) は其憂ひ無き旨を強硬に主張せるが、結局英國知名の専門家 Sir Cecil Hurst (常設國際裁判所判事兼總裁、常設國際仲裁々判所英國代表) の意見を徵する事となれり。

△合理化基金の見積り 參加各國に割當つべき一定期間の合理化基金は、該期間に於ける合理化實行上過不足無さやう『國際海運會社』に於て見積るものとす。

△合理化基金の借入れ 『國際海運會社』は、右の如く合理化基金の見積りを了したる時は、差當り必要とする金額を他より借入るゝ事を得。

△合理化基金の徵收 參加各國より徵收すべき合理化基金は、當該國の貨幣を以てすべく、且負擔の公平を期する爲め、隨時國際決済銀行をして等價換算率 (a Parity basis) を定めしむ。

而して各國は『國際海運會社』より割當てられたる合理化基金を直接國際決済銀行に納入し、『國際海運會社』の口座に振込ましむるものとす。

(C) 特別噸税

(1) 課税船舶 貨物陸揚の爲め、合理化參加國に入港する一定の船舶に對し、其國籍の如何を問はず、純噸數を基準として一定の特別噸税を課す。但し、左記の船舶及び船腹に對しては特別噸税を課せず。

〔課税免除船舶〕

1. 専ら沿岸貿易に従事せる船舶。

但し、或期間には沿岸貿易、他の期間には外國貿易に従事せる船舶に於ては、専ら沿岸貿易に従事せる月のみ特別噸税を免除するものとす [Part I-2-(4)]。而して沿岸貿易の定義は、各國の意見を徴したる上更めて之を定むるものとす。

2. 國際タンカー・ブール加入船。

但し、ブール當局が課税免除を希望せる場合に限る。

3. 捕鯨船。

4. 専ら漁業に従事せる船舶。

5. 帆 船。

6. 貨物の輸送を目的とせざる船舶 (non-cargo-carrying vessels)。

7.  $\times \times \times$ 純噸(未定)を超えざる船舶。

8. 『國際海運會社』の統制を司る理事會(カウシネル)(後出)に於て、合理化の主旨に鑑み課税免除を妥當と考へたる船舶。

〔課税免除船腹〕

1. 船客設備。但し、『國際海運會社』の認定にかゝる除外船腹證明書を徵税當局に提示することを要す。

2. 郵便室。但し書右に同じ。

3. 冷蔵船腹。但し書右に同じ。

△特別噸税納附に當り未だ上掲の除外船腹證明書の交附を受け居らざる船舶は、差當り特別噸税

の全額(即ち所定の除外を受けずして)を納附の上、一定の期間中に精算を受け得るものとす。

(2) 課税度數、課税地、徵税當局、納税方法、割戻し

特別噸税は、一ヶ年分を十二回に均分し、合理化參加國中の最初の入港地に於ける關稅當局又は特に定めたる徵税當局に一回分(即ち一ヶ月分)を納附するものとす。但し、當該年度に於ける特別噸税の全部又は一部を前納する事を得。

而して特別噸税を前納せる船舶が繫船したる場合、且前納の月が繫船期間に該當するか又は該期間中に含まるゝ場合に於ては、前納噸税の一部を割戻すものとす。

(3) 税率及び其限度

課税率及び其等價換算率は、當該加盟國の基金負擔見積額と共に、『國際海運會社』より隨時當該加盟國へ通達す。

但し課税率は、純噸一噸に付年額  $\times \times$  磅(未定)を超えざるものとす。

(4) 課税實施期 合理化案實施の日より六ヶ月以内には特別噸税を課徵せざるべく、又其次年度よりは六ヶ月前に當該年度の課税實施に關する豫告を行ふものとす。

(D) 合理化補償金

『國際海運會社』は、合理化參加國の船主が前出第二種及び第三種に屬する船舶を繫船せる時は、

左記の規定に従ひ、船補償金を支給する事を得。

- イ、補償金率の決定 補償金率は、合理化基金手許有高並びに運賃市況を參酌の上『國際海運會社』に於て隨時之を定むるものとす。
- ロ、補償金の差別 補償金率は、船型の大小により之を異にし、小型船に對しては大型船に對するよりも割良き率を支給するものとす。蓋し、小型船の繫船誘致には大型船の繫船誘致よりも困難を伴ふを以てなり。
- 又、『國際海運會社』の裁量により、船齡により繫船補償金に差等を設くることを得。
- ハ、船客設備・冷蔵設備を有する船舶の補償金率 船客設備・冷蔵船腹に對して特別噸税の課徴を免除せられたる船舶の補償金率は、『理事會』に於て隨時適宜に之を定むるものとす。
- ニ、補償金の支給 補償金は、繫船開始の第一日目より支給す。但し、最終の航海を了してより少くとも三十日間繼續して繫船せる場合に限るものとす。
- ホ、非參加國船主に對する補償金の支給 合理化に賛同せざる國の船主に對しても、『國際海運會社』の絕對裁量(absolute discretion)により補償金を支給することあるべし。但し此場合に於ける補償金は、當該船舶が合理化參加國に於て納入せる特別噸税の總額を限度とす。

【備考】 今回の案に於ける解體問題

今回の案によれば、補償金の項に於ては何等解體補償に關する具體的の規定を設け居らず、僅かに左の如き抽象的の規定を發見するのみ。

〔理事會の任務の一部〕

- (一) 理事會は、將來再び消化の見込無しと思惟せらるる船腹(即ち前出第三種に屬する船腹)の繫船をも誘導すると共に、併せて其解體をも獎勵する權限を有するものとす。
- (二) 解體の目的を以て購入せる船舶を即時解體に附すべきや、又は之を繫船して解體價の昂騰其他の好機到來を待つべきやは、之を理事會に於て隨時決定するものとす。

〔定義の一部〕

合理化の實行上「解體」(Scrapping)なる文字は、船舶の「破却」(Breaking-up)を意味するのみならず、之を永久的に運賃市場より隔離する爾餘の方法をも意味するものとす。

由是觀之、今回の會議の結果、古船の解體に關しては基礎案起草當時の熱意を喪失せるものと見るを得べし。而して其動機は、合理化基金の膨脹を恐れたるが爲めなること、之亦容易に觀取する事を得。

(E) 管理機關及び理事會

國際船腹合理化管理機關として『國際海運會社』(International Shipping Corporation)を設立す。但し『國際海運會社』は、合理化に賛同せる各國船主協會代表を以て構成せる『理事會』(Council)の統制を受くるものとす。

理事の員數は假に五十名を限度とし、「更に協議の上確定すべきものとす」、且四ヶ國以下にては投票上の絶

對多數を制せしめざるやう、左の如き割合にて選出することとせば可なるべし。

1. 百萬噸未滿の國……………一名
2. 百萬噸以上二百萬噸未滿の國……………二名
3. 二百萬噸以上四百萬噸未滿の國……………三名
4. 四百萬噸以上七百萬噸未滿の國……………四名
5. 七百萬噸以上一千萬噸未滿の國……………五名
6. 一千萬噸以上一千三百萬噸未滿の國……………六名
7. 一千三百萬噸以上一千六百萬噸未滿の國……………七名
8. 一千六百萬噸以上二千萬噸未滿の國……………八名

(F) 實施期間

合理化案は先づ二ヶ年間に之を實施し(編者註、二ヶ年間は脱退を許さず)、爾後は毎年六ヶ月前の脱退通告權を保留の上年々繼續するものとす。

二ヶ年實施後、參加國中より脱退通告の提出ありし場合には、爾餘の參加國亦當該年度の終りに於て脱退するの權利を有すものとす。但し此場合、『國際海運會社』の總會を開催する事を要す。

二、特殊航路に於ける 不定期船最低運賃協定續々成立

英國不定期船統制委員會(註)は、國際協調により特殊航路に於ける運賃率の維持・改善を圖る事となり、其第一着手としてリバ・プレート航路運賃に關し希臘船主代表と協議を開始せる旨一九三五年一月中旬倫敦に開催せられたる國際海運會議豫備會議の席上に於て發表せられたるが、其後に至り右委員會の努力は續々成果を收めつゝあること左の如し。

(一) リバ・プレート航路に關する最低運賃協定

リバ・プレート積、英本國・歐洲諸港揚雜穀に關する不定期船の最低運賃協定にして、其碇泊日數が一九三五年五月一日以降同十二月三十一日迄の間に含まるゝものに關する協定(附錄一の(イ)と、其契約解除日が同年二月以降四月末日迄の間に含まるゝものに關する協定(附錄一の(ロ)との二種あり)。而して前者は後者に先だち英國不定期船統制委員會と希臘船主との間に成立、又後者は英國海運會議所關係の船主・仲立人の兩者間に成立すると同時に右不定期船統制委員會に採用せられしものにして、國際海運會議は之を二月十四日附にて其構成員たる各國船主協會宛に回章の上、所屬會員に對し協力を勧誘せられ度旨希望する所あり、更に其後三月八日附回章を以て一層具體的に右の希

望を開陳する所ありき。

因に、其後に至り最低運賃のみならず船腹の統制をも斷行する必要を認め、英國不定期船統制委員に於て之に關する規定を制定、之を四月三十日以降リバ・プレートに於て積荷を開始する不定期船に適用する事となれり(附録一のハ)。

(二) 其他の航路に關する最低運賃協定

リバ・プレート航路に於ける最低運賃協定は着々成功を收めし爲め、之に刺戟せられて更にセント・ローレンス河航路復航(附録二のイ)、濠洲復航及び濠洲—極東(附録三のイ及びロ)に於ける雜穀に關する最低運賃協定の成立を見たり。而して之等の新協定は、孰れも英國海運會議所關係の船主及び仲立人の兩者間に成立、不定期船統制委員會の承認を得しものなるが、特にセント・ローレンス河航路復航積雜穀に關しては定期船主間にも別個の最低運賃協定成立せる點注目に値す(附録二のロ)。

〔附録一〕リバ・プレート—歐洲

- (イ) レイ・デイスが五月一日以降のものに關する最低運賃協定

S C H E M E  
O F

FREIGHT CO-OPERATION IN THE RIVER PLATE.

The British Tramp Shipping Administrative Committee and the Greek Shipowners agree as follows :

Informal  
Committee.

1. An informal Committee shall be appointed to operate the following Scheme, this Committee in the first instance to consist of four British and three Greek representatives but to be open to the inclusion of representatives of other countries adhering to the Scheme in such proportions as may be determined.

Minimum  
Rates.

2. The Committee shall meet at regular intervals (which during the inception of the Scheme shall be not less than once a week) and shall fix (and may from time to time vary) the *minimum rates of freight* in the River Plate trade which shall be accepted by owners co-operating in the Scheme.

Basic  
Schedule of  
Minimum  
Rates.

3. Until further notice the following agreed Minimum Rates of Freight are hereby fixed in accordance with the preceding paragraph.

**AGREED MINIMUM RATES OF FREIGHT.**

Up to 5,500 10% Up river 17/- U.K./Antwerp/Rotterdam (excluding slow Irish),  
3d per ton extra (including slow Irish).  
Up to 8,000 10% Up river 16/6 p.p.U.K. (London, Hull, Cardiff, Barry, Avonmouth, Liverpool,  
Birkenhead).  
Over 8,000 10% Up river 16/- p.p.U.K.

Usual options over or under in comparison with the U.K. rates as follows :—

N/A Santa Fe 1/3d extra; Bahia Blanca, Buenos Aires, La Plata, Monte Video 1/3d less Mar  
del Plata 9d less.  
Necochea same rate as Up river.  
Full U.K./Continent 3d extra; France or Germany 1/- extra (if Germany, Freight payment  
clause).  
Marseilles/Genoa/Naples/Leghorn 6d extra. Mediterranean, n.e.w.c.l 1/- extra.  
Adriatic or Eastern Mediterranean 1/6 extra.

Denmark 1/- extra with 6d extra for each additional port; other Northern ports 1/6 extra with  
6d extra for each additional port.  
Antwerp 6d less, Rotterdam 3d less, Cardiff or Barry 3d less.  
Spanish Atlantic and Portuguese ports, at full U.K. rate for one port; 1/- extra for each addi-  
tional port. c.p.d.

Provision  
for older  
vessels.

4. The Minimum Rates of Freight as above or as fixed from time by the Committee shall  
be maintained in respect of all vessels, but owners shall have the right in respect of vessels over  
25 years of age to allow charterers a sum not exceeding 3d. per ton.

Liberty to  
obtain  
higher rates.

5. Owners will be free to insist upon rates in excess of the minimum Rates.

Provision  
for effective  
working of  
Scheme.

6. In order to ensure the effective operation of the Scheme—  
(a) owners shall supply to the Committee copies of all charters as soon as made, and  
any letters and documents embodying arrangements made subsequent to the original  
chartering. The Committee shall deal with such copies under conditions of strict  
secrecy.

(b) owners shall on request from time to time supply to the Committee such infor-

mation as the Committee may require regarding their probable chartering requirements in the trade.

**Tonnage in excess of requirements.**

7. The parties to this agreement undertake that if at any time there is, in the opinion of the Committee, as much tonnage in the trade as circumstances warrant, they will take steps to avoid any further vessels proceeding to the River Plate in excess of requirements until vessels already committed have been chartered or in the opinion of the Committee, the situation otherwise justifies.

Unless the Committee shall otherwise determine, there shall, for the purposes of this clause, be deemed to be as much tonnage in the trade as circumstances warrant, if and when there are 20 or more vessels waiting and unfixd in the Plate, and the Committee may thereupon take steps to avoid further sailings of vessels unfixd and in ballast from anywhere during a period of 15 days or such lesser period as they may in their discretion determine according to circumstances.

**Charter conditions.**

8. The Committee shall have power to require compliance with terms and conditions of charter as laid down by the Documentary Committee of the Chamber of Shipping of the United Kingdom.

**Commencement of Scheme.**

9. All fixtures with lay days commencing on or after the 1st May 1935, shall be at rates not less than the Minimum Rates as fixed.

**Duration of Scheme.**

10. Unless otherwise determined this Agreement shall remain in force until, and shall apply to all charters concluded on or before 31st December, 1935.

**Power of Vary Scheme.**

11. The Committee shall have power to vary any term or condition of this Scheme from time to time.

**Office organisation.**

12. The necessary staff and office accommodation shall, (as part of the organisation of the Administrative Committee), be provided by the Chamber of Shipping of the United Kingdom.

14th February, 1935.

(ロ) 契約解除日が 間に含まるゝものに関する最低運賃協定  
自二月・至四月

## RIVER PLATE HOMEWARDS.

MINIMUM RATES OF FREIGHT FOR FEBRUARY—APRIL TONNAGE.

Scheme agreed at meetings of interested Shipowners and Shipbrokers held at the Chamber of Shipping, 28 St. Mary Axe, London, E.C.3. and adopted by the Tramp Shipping Administrative Committee on 14th February, 1935.

*Up to 28th February cancelling—*

Up to 5,500 10% 14/-	Up river—p.p.U.K. (London, Hull, Cardiff, Barry, Avonmouth, Liverpool, Birkenhead).	—	do	—
Up to 7,000 10% 13/9	— do —	—	do	—
Up to 8,000 10% 13/6	— do —	—	do	—
Over 8,000 10% 13/-	— do —	—	do	—

*From 1st March to 15th March cancelling—*

Up to 5,500 10% 14/6	Up river—p.p.U.K. (London, Hull, Cardiff, Barry, Avonmouth, Liverpool, Birkenhead).	—	do	—
Up to 7,000 10% 14/3	— do —	—	do	—
Up to 8,000 10% 14/-	— do —	—	do	—
Over 8,000 10% 13/6	— do —	—	do	—

*From 16th March to 31st March cancelling—*

Up to 5,500 10% 15/-	Up river—p.p.U.K. (London, Hull, Cardiff, Barry, Avonmouth, Liverpool, Birkenhead).	—	do	—
Up to 7,000 10% 14/9	— do —	—	do	—
Up to 8,000 10% 14/6	— do —	—	do	—
Over 8,000 10% 14/-	— do —	—	do	—

*From 1st April to 14th April cancelling—*

Up to 5,500 10% 15/6	Up river—p.p.U.K. (London, Hull, Cardiff, Barry, Avonmouth, Liverpool, Birkenhead).	—	do	—
Up to 7,000 10% 15/3	— do —	—	do	—
Up to 8,000 10% 15/-	— do —	—	do	—
Over 8,000 10% 14/6	— do —	—	do	—

*From 15th April to 30th April cancelling—*

Up to 5,500 10% 16/3	Up river—p.p.U.K. (London, Hull, Cardiff, Barry, Avonmouth, Liverpool, Birkenhead).	—	do	—
Up to 7,000 10% 16/1-	— do —	—	do	—
Up to 8,000 10% 15/9	— do —	—	do	—
Over 8,000 10% 15/3	— do —	—	do	—



Usual options over or under in comparison with the basis rates as follows:—

N/A Santa Fe 1/3d extra; Bahia Blanca, Buenos Aires, La Plata Monte Video 1/3d less, Mar del Plata 9d. less.

Necochea same rate as Up river.

Full U.K./Continent 3d extra excluding slow Irish, but 6d extra including slow Irish. France or Germany 1/- extra (if Germany, Freight payment Clause).

Marseilles/Genoa/Naples/Leghorn 6d extra. Mediterranean, n.e.w.c.l. 1/- extra.

Adriatic or Eastern Mediterranean 1/6 extra.

Denmark 1/- extra with 6d extra for each additional port; other Northern ports 1/6 extra for each additional port.

Antwerp 6d less, Rotterdam 3d less, Cardiff or Barry 3d less.

Spanish Atlantic and Portuguese ports, at full U.K. rate for one port; 1/- extra for each additional port, c.p.d.

Owners shall have the right in respect of vessels over 25 years of age to allow charterers a sum not exceeding 3d per ton.

It is recommended that owners do not send further vessels out in ballast to the Plate from the U.K./Continent/U.S.A. or Mediterranean, unfixd to make any dates covered by the Scheme.

14th February, 1935.

(c) 船腹統制規定

**FREIGHT CO-OPERATION IN THE RIVER PLATE TRADE.**

In accordance with the powers vested in them under the Agreement, the Committee rule that no vessel which would make a loading date in the River Plate subsequent to the 30th April may proceed towards the River Plate from U.K./Cont. or Mediterranean in ballast unfixd, beyond the Canary Islands or if from the U.S.A., beyond Trinidad or other neighbouring Coaling Station in the West Indies. Moreover no vessel proceeding in ballast unfixd beyond these ports of call with the intention of loading elsewhere may thereafter be chartered from the River Plate even for destinations outside the schedule.

This Rule shall apply until the Committee in their discretion determine otherwise.

22nd March, 1935.

〔附録二〕セント・ローレンス河航路復航

(1) 不定期船の分

### ST. LAWRENCE EASTWARDS TRADE.

#### MINIMUM RATES OF FREIGHT.

Scheme agreed at meetings of interested Shipowners and Shipbrokers held at the Chamber of Shipping, 28, St. Mary Axe, London, E.C.3. and adopted by the Tramp Shipping Administrative Committee on 21st March, 1935.

Baltimore Form C as printed with only the customary alterations already in current use as at 1st January, 1935.

Montreal, Sorel or Quebec. Two ports £75 extra.

Up to 25,000 qr. 10% basis 1/7½ per qr. p.p. U.K./Cont. (London, Hull, Antwerp, Rotterdam, Cardiff, Barry or Swansea.).

Over 25,000 qr. 10% basis 1/6d per qr. p.p. U.K./Cont. (London, Hull, Antwerp, Rotterdam, Cardiff, Barry or Swansea.).

1½d extra all round for loading dates normally calling for winter warranty insurance.

2d less Barley, 4d less Oats and not exceeding 2/3rds of the entire cargo light grain to be shipped.

Fixtures to be on the above sterling basis whenever possible. If, however, owners are compelled on occasion to fix on the cent basis per 100 lbs. the rate of freight to be at not less than the equivalent of above sterling rates at the exchange ruling at the time the offer is made. In this case moreover, the rate for Barley to be 1 cent extra and for Oats 2 cents extra over the basic rates and light cargo to be limited to 2/3rds of the entire cargo.

**Options** over the above basic rates for each size.

1d extra Leith, Avonmouth or Dunston.

2d extra Manchester, Liverpool, Birkenhead or Glasgow.

3d extra other U.K. or Irish Ports, excluding slow Irish.

4d extra slow Irish.

3d extra Havre-Hamburg range, excluding Weser.

4d extra Weser.

3d extra on entire cargo over the basic rate for the higher priced port for two ports

discharge same coast and country; London can be combined with Bristol Channel, with discretion down to 1½d in special cases such as Liverpool and Birkenhead or two Bristol Channel ports.

6d extra Spanish Atlantic or Portuguese ports C.P.D. (1½d extra each additional port same country).

9d extra French Atlantic.

4½d extra Marseilles, Genoa, Naples, Leghorn.

6d extra Mediterranean n.e.w.c.l. including Sicily but excluding Spain, Spanish Islands and N. Africa.

7½ extra Adriatic.

9d extra Eastern Mediterranean.

1½d extra on entire Mediterranean cargo over the basic rate for the higher priced port for two ports same sea and country.

3d extra on entire Mediterranean cargo over the basic rate for the higher priced port if different countries n.e.w.c.l.

Other extra port options at discretion of owners.

Freight for Continental and Mediterranean ports to be paid by Charterers in London in sterling concurrent with discharge.

TRAMP vessels loading on the Berth not to accept less than the minimum rates for Liners, in accordance with the attached schedule, and any subsequent schedules which may be issued. Owners to supply to the Committee copies of all charters as soon as made and any letters and documents embodying arrangements made subsequent to the original chartering. The Committee shall deal with such copies under conditions of strict secrecy.

The Committee administering this scheme may vary any term or condition from time to time.

Unless otherwise determined the Scheme to remain in force for all charters for the 1935 season.

21st March, 1935.

(口) 定期船の分

第五編 海運政策

### ST. LAWRENCE EASTWARDS TRADE.

#### MINIMUM RATES SCHEME FOR LINER PARCELS OF GRAIN.

London Basis, including Hull, Cardiff, Barry, Swansea : 1/7½d.  
Leith, Bristol, Avonmouth, Tyne : 1/8½d.  
Liverpool, Manchester, Glasgow, Birkenhead : 1/9½d.  
Southampton, Dundee, Aberdeen : 1/10½d.  
Belfast, Dublin : 1/10½d.

It is understood that if these rates do not work out satisfactorily the liners have the right to ask for readjustment of rates.

No rebates to be given.

Any tramp ships which load on the berth are to conform to liner rates.

Winter months 1½d. per qr. extra.

21st March, 1935.

〔附録 三〕 濠洲復航及び濠洲—極東

(イ) 契約解除日が四月十五日迄に属するものに適用すべき最低運賃協定

### AUSTRALIAN GRAIN TRADE.

#### MINIMUM RATES OF FREIGHT FOR VESSELS UP TO 15TH APRIL 1935 CANCELLING.

Scheme agreed at meeting of interested Shipowners and Shipbrokers held at the Chamber of Shipping of the United Kingdom, 28 St. Mary Axe, London, E.C.3. 27th March, 1935, as adopted by the Tramp Shipping Administrative Committee 28th March, 1935.

Chamber of Shipping Documentary Committee Agreed Austral Charter Form.

#### HOMEWARDS.

AUSTRALIA/U.K./CONT./MEDITERRANEAN.

Sydney N.S.W.

20/- bulk ex Silo

20/6d bulk ex bags

22/6d in bags

South Australia or Victoria.

21/6d bulk .

24/- in bags

Western Australia

20/- bulk

22/6d in bags

**Options.** Adriatic 1/3d extra on the entire cargo.

### EASTERN PORTS.

#### AUSTRALIA/SHANGHAI basis

Sydney N.S.W.

10/6d bulk ex Silo

11/- bulk ex bags

12/- in bags

South Australia or Victoria

12/6d bulk

14/- in bags

Western Australia

11/6d bulk

13/- in bags

**Options.** Other ports, Nanking, Chinkiang, Tsingtao or Dalny 6d extra on the entire cargo.

1/- extra on entire cargo Taku Bar.

2/- extra on entire cargo Hankow.

One or two ports Japan same as Shanghai.

28th March, 1935

(ロ) 契約解除日が四月十六日以降に属するものに適用すべき最低運賃協定

### AUSTRALIAN GRAIN TRADE.

Schemes approved at Meeting of interested Shipowners & Shipbrokers held at the Chamber of Shipping of the United Kingdom, 28 St. Mary Axe, London E.C.3., 27th March 1935, as adopted by the Tramp Shipping Administrative Committee 28 March 1935.

*Minimum Rates of Freight* for vessels with cancelling dates on and after 16th April until otherwise determined by the Committee.

**GENERAL PROVISIONS APPLICABLE TO SCHEMES SET OUT BELOW.**

*Charters.* Chamber of Shipping Documentary Committee Austral Charter Form to be adhered to.

Owners to supply the Committee with copies of all Charters as soon as made and also any letters and documents embodying arrangements made subsequent to the original Charter. The Committee shall deal with such copies under conditions of strict secrecy.

*Ballasting.* No vessel shall proceed in ballast unfixed to Australia from any port, i.e. tonnage in ballast from this side shall not proceed beyond Africa towards Australia unfixed; and other tonnage in ballast shall not proceed towards Australia unfixed beyond any customary bunkering or fuelling port en route (支那領内及領外の埠頭).

*Committee.* The Committee administering the Scheme may vary any term or condition from time to time.

**RATES.**

For cargoes up to 8,250 tons net cargo. 6d per ton reduction for vessels carrying more than

8,250 tons net cargo.

**HOMEWARDS.**

AUSTRALIA/U.K./CONT./MED. ex Slow Irish.

	For cancelling dates between 16th April/15th May, 1935.	For cancelling dates after 15th May, 1935.
Sydney, N.S.W.	21/- bulk ex Silo	22/- bulk ex Silo
	21/6 bulk ex bags	22/6 bulk ex bags
	23/6 in bags	24/6 in bags.
South Australia or Victoria	22/- bulk	23/- bulk
	24/6 in bags	25/6 in bags.
Western Australia	21/- bulk	22/- bulk
	23/6 in bags	24/6 in bags.
	6d extra on entire cargo Geraldton or Esperance Bay.	
	6d extra Slow Irish.	
	1/- extra on entire cargo for each additional port of discharge.	

1/3 extra on entire cargo Adriatic.  
All extras are over the basic rate.

**EASTERN PORTS.**  
AUSTRALIA/SHANGHAI basis.

For all cancelling dates after 15th April.

Sydney, N.S.W.	11/6 bulk ex Silo
	12/- bulk ex bags
	13/- in bags.
South Australia or Victoria	13/6 bulk
	15/- in bags.
Western Australia	12/6 bulk
	14/- in bags.
	6d extra on entire cargo Geraldton or Esperance Bay.

**Options.** 6d extra Nanking, Chinkiang, Tsingtao or Dahn.

1/- extra on entire cargo Taku Bar.  
 2/- extra on entire cargo Hankow.  
 One or two ports Japan (Moji-Yokohama Range including Tsurumi) at same rate as Shanghai.

(倫敦支店報告——昭和十年二月廿二日、同廿五日、三月十一日、廿二日、廿五日、廿九日、六月三日)

【註】英國不定期船統制委員會に就ては昭和九年下半年「調査」五〇五—八頁参照有度

**三、日蘭海運會商遂に決裂、爪哇航路同盟瓦解す**

〔用語問題の爲め會議開催に至らずして決裂〕

爪哇航路問題は、日蘭會商と並行して兩國政府間の非公式折衝に移し、其結果に就て當業者の間に異議なき時は更めて之を當業者の協約に纏めしめ、兩政府更に之を確認する事に兩政府間に妥協成りし處、之に對し本邦船主側は多大の不滿を表明せる事其當時報道せる通りなり(昭和九年上半「調査」二九—三〇一頁参照)。

其後兩國政府代表はバタビアに於て海運問題を討議する事の困難なる事情を認め、曩に成立せる

協定を變更して同盟本部たる神戸に於ける營業者間の折衝に移し、協定の進行成立を斡旋すると共に協定の結果を兩國政府にて確認する事に申合せたり。

然るにバタビアに於ける本筋の日蘭會商は、爪哇糖輸入問題により全く停頓状態に陥り、遂に昭和九年十二月廿一日兩國代表會見の結果一先づ會商を打切る事となりし爲め、久しく軌道外に引き摺られるたる日蘭海運會商も茲に全く解放せられて純然たる營業者間の同盟會議の常道に復歸するに至れり。

先是、ジャワ・チャイナ社の積荷は急激に増加を來したるが、右は全く蘭印政府が同國輸入商に對し積取船を指定せるが爲めなりとする説専ら行はれし爲め、邦船側四社に於て其對策を協議せる結果、昭和九年五月妥協成立せる積取比率(ジャワ・チャイナ社三二%、邦船側六九%)を同年十二月一日より實施する事を提案する事に申合せありき。

一方ジャワ・チャイナ社は、邦船側の態度右の如く強硬なるに鑑み、斯る雰圍氣に協議する事の極めて不利なるを看取し極力會議の開催を回避する所あり、爲めに會議は幾度か開會されんとして開會されず、遂に年末に押し迫りジャワ・チャイナ社の申出により翌年に持ち越さるゝに至れり。

斯くて昭和十年の新春に持越されたる同盟會議は、一月中旬來朝せるK・P・M社重役を加へ愈々同月廿五日より開催の事に確定せる處、會議開會の直前に至り果然會議に於て使用すべき國語に

關する所謂『用語問題』【註】紛糾し始め、爾來兩者は強硬に自説を主張して譲らず荏苒日を空しうせしかば、遂にK・P・M社重役も會議の開催を見限り三月三日の便船にて歸國せるため同盟會議は何等實質的討議に入らずして全く決裂し、次で邦船側四社は三月四日附を以て同盟に對し連袂脱退の豫告書を提出する所あり、其豫告期間の満了と共に遂に爪哇航路同盟も崩壊するに至れり。是れ昭和十年六月三日の事とす。

#### 【註】用語問題

日本側は、當初日本語のみの使用を希望せるも、會議開催の前日即ち一月廿四日に至り日英兩國語の併用方を提案して妥協的態度を示せるに對し、和蘭側は議事録其他の文書作製に關する限り絶対に日本語の併用を肯んぜず、英語のみの使用を主張して譲らざりしものなり。

(自昭和九年十一月東京大阪主要新聞、日本海運集會所「特報」  
至昭和十年六月)



第六編 貿易

## 第六編 貿易

### 第一章 世界貿易

#### 第一節 總說

世界貿易總額……金價額は減少、磅計算は増加

一九三四年に於ける世界貿易の總額は、輸出入合計二百三十三億七千五百萬弗(舊金弗)にして、一九三三年に於ける二百四十二億二千四百萬弗に比し三・五%を減じたり。乍然之をスターリングにて計算せば七十七億七千四百萬磅となり、前年に於ける七十三億一千萬磅に比し却つて六・三%の増加を示したり。

貿易數量……引續き増加

金に換算したる貿易額並に物價が、共に低落を持續せる反面に於て、貿易數量は獨り増加を續け不景氣襲來前の數量には達せざるも、一九三三年に比すれば約三%を増加せり。

**貿易商品の類別單價……製造品の低落最も顯著**

貿易品を食料品、原料品及製造品に大別し、各々の單價に就き其變動を觀るに、低落率最も甚しきは製造品にして、原料品の低落は比較的最も輕微なり。従つて、農産國並に鑛産國の貿易状態は工業國に比し幾分改善せられたり。

**貿易數量の類別消長……耐久製品最も増加**

食料品の貿易數量は、米國に於ける禁酒法撤廢による酒類輸入増加により微増せるも、尙一九三二年の水準に比し五%下位に在り、又製造消耗品の數量が同水準に達したりや否やは疑問の存する處なるが故に、一九三四年に於ける貿易數量の増加は、一九三三年の増加が主として粗原料(大部分の製造原料)の増加に基因したるに反し、主として、鐵、鋼、建築材料、重金屬製品、機械及或種の半耐久製品(自動車等の如き)の増加に因るものと言ふことを得べし。

**洲別貿易額……歐洲の減退最も大**

一九三四年に於ける貿易額の減退は、主として歐羅巴洲の不振に基因し、減少額中輸出に於ける十分の九、輸入に於ける四分の三は實に同洲の減退なり。従つて、世界貿易數量最近の増加は、主として歐洲以外の諸大陸相互間、乃至は諸大陸内に於ける増加によるものにして、世界貿易上に於

ける歐洲の地位は漸次低下しつつあり。

**主要國の貿易状態……金本位國振はず**

世界主要工業國中、英米兩國の輸出貿易上に於ける地位は幾分高まりたり。米國の貿易は、輸出が歐洲以外の諸大陸に對する製造品の増加により躍進を遂げたる反面に於て、輸入は原料品の買付減少により著しく減退し、大戰後初めて獨逸の下位となれり。然るに英國の輸入は依然として増加を續け、一九二九年に於て米國に比し二五%の多額に過ぎざりし同國の輸入額は、一九三四年に於ては遂に米國の二倍餘となるに至れり。

獨逸並に伊太利に於ては、輸入は共に増加したるも輸出は振はず、獨逸は一六%、伊太利は一四%を夫々減少せり。而して佛蘭西の貿易状態を觀るに、輸入は割當制度其他の影響を受けて著しく減退したるも、輸出は獨逸の競争力衰退により利する處多かりき。更に世界貿易上に於て第五位を占め、一九三二年以來著しき躍進を遂げたる日本の貿易を一瞥するに、輸出は依然として膨脹を續け、従つて輸入も亦増加し居れり。

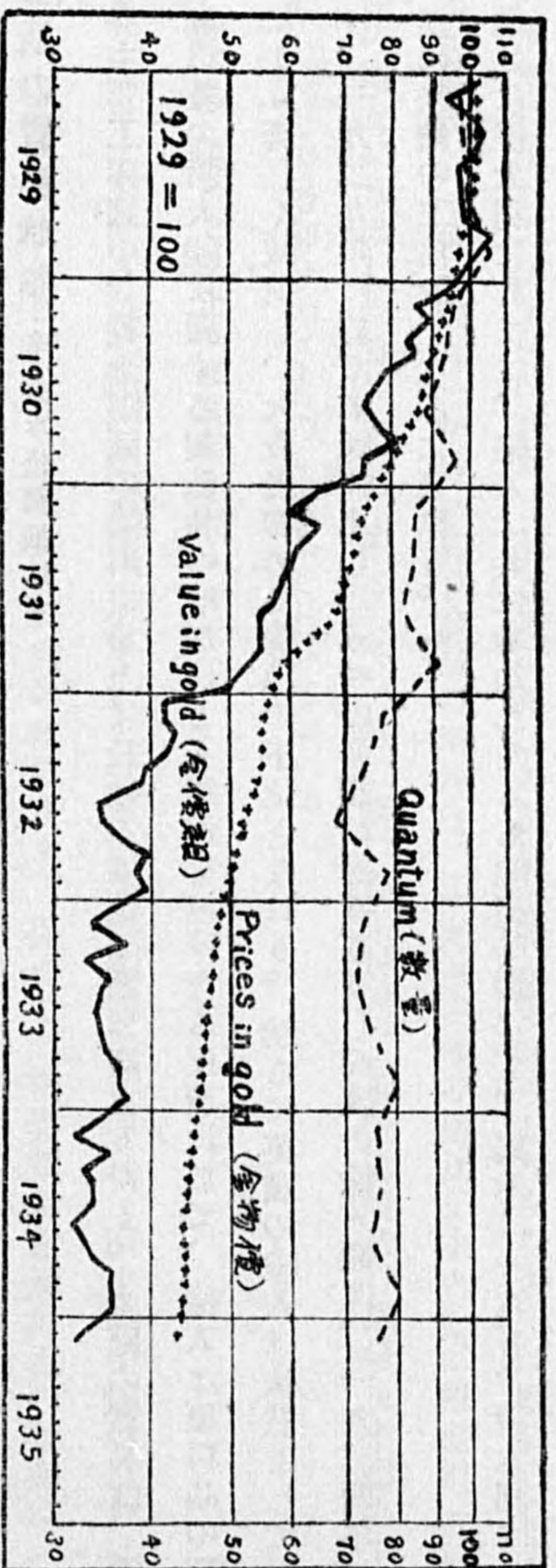
**産業状態による各國貿易**

主要非工業國の輸出は一九三三年下半年期より一九三四年初期にかけ、工業國よりの原料品需要増加により利する處多く、獨逸に於ける通貨状態の悪化並に歐洲諸國間の一九三四年中期に於ける清

算協定締結による相互貿易主義への傾向は、海外よりの輸入を減少したり。而して二、三の原料國は一九三四年下半年に於て、物價の低落並に輸出數量の減退により尠からざる打撃を蒙りたり。斯の如き相互貿易主義への傾向により、各國市場に於ける物價は低落し、金に對する紙幣の價値は一層低下するに至れり。然るに獨逸其他歐洲に於ける二、三の國は海外生産品の買付に困難を感じ、多くの場合に於て最安原料を利用し得ざる状態にありき。

[League of Nations: Review of World Trade, 1934 P. 11.]

一九二九年以降世界貿易變動圖 (76ヶ國)



[League of Nations: Monthly Bulletin of Statistics, Vol. XVI, 1935, No. 8, p. 339.]

第二節 一九二九—三四年世界貿易の價額、數量及單價

(一) 貿易總額、單價及數量の變動

一九二九年より一九三四年に至る世界貿易の總價額【註一】、平均單價並に數量指數【註二】を表示すれば左の如し。

(價額單位 百萬舊金弗)

單價指數 (金計算) 數量指數	價額指數			價額		
	合計	輸出	輸入	合計	輸出	輸入
一九二九年	100	100	100	35,585	33,021	68,606
一九三〇年	87	81.7	81.0	29,076	26,483	55,559
一九三一年	67.5	58.5	57.9	20,795	18,908	39,703
一九三二年	53	39.3	39.2	13,972	12,895	26,867
一九三三年	47	35.1	35.3	12,484	11,740	24,224
一九三四年	44	34.1	34.4	12,011	11,364	23,375

[League of Nations: Review of World Trade, 1934, P. 11.]

如斯、世界貿易の總價額は一九二九年以降引續き減少し、一九三四年に於ては一九二九年の僅に三四%となるに至れり。他方單價並に數量の變動を見るに、單價は一九二九年以來漸落して約五六%低下せるに反し、數量は一九三二年迄は引續き減退し約二六%の減少となるも、一九三三年以降反撥を示し、前年との比較に於て一九三三年二%、一九三四年約三%を夫々増加せり。従つて同期間に於ける貿易總價額の激減は主として單價の下落に因るものと言ふことを得べし。

(二) 英貨にて計算したる世界貿易

金本位を維持せる國の世界貿易上に於ける地位は近年低下を續け、世界貿易の大部分は金本位離脱國の占むる處なるを以て、世界貿易上第一位に座し同じく金本位を離脱せる英國の貨幣にして、國際通商上重要な役割を占むるスターリングにて計算し、價額並に單價の變動を觀察するに、同貨下落の結果左表の如く前記弗計算とは異なる結果を示せり。

價額	輸出入		合計	輸出入		合計
	輸	入		輸	入	
一九二九年	七、三一二	六、七八五	一四、〇九七	一〇〇	一〇〇	一〇〇
一九三〇年	五、九七四	五、四四一	一一、四一五	八一・七	八〇・二	八一・〇
一九三一年	四、五八七	四、一六九	八、七五六	六二・七	六一・四	六二・一
一九三二年	三、九八六	三、六七八	七、六六四	五四・五	五四・二	五四・四
一九三三年	三、七六七	三、五四三	七、三一〇	五一・五	五一・二	五一・九
一九三四年	三、九九四	三、七八〇	七、七七四	五四・六	五五・七	五五・一

(價額單位 百萬磅)

單價指數	輸出入		合計	輸出入		合計
	輸	入		輸	入	
一九二九年	一〇〇	一〇〇	一〇〇	八一・七	八〇・二	八一・〇
一九三〇年	八一・七	八〇・二	八一・〇	六二・七	六一・四	六二・一
一九三一年	六二・七	六一・四	六二・一	五四・五	五四・二	五四・四
一九三二年	五四・五	五四・二	五四・四	五一・五	五一・二	五一・九
一九三三年	五一・五	五一・二	五一・九	五四・六	五五・七	五五・一
一九三四年	五四・六	五五・七	五五・一	七四	六九	七一

(前掲書 一二頁)

即ち、弗計算による價額及單價が共に低落せるに反し、之をスターリングにて計算したる場合は兩者共に増加し、就中價額の如きは前年に比し増加せるのみならず一九三二年をも僅少ながら超過せり。

(三) 世界貿易價額、數量及單價の前年度に對する變動百分比

年次	價額 (金)		數量 (註三)		單價 (金)	
	輸	入	輸	入	輸	入
一九二七年	+	五・四	+	八・一	-	二・五
一九二八年	+	三・八	+	三・六	±	〇
一九二九年	+	一・〇	+	四・五	-	三・五
一九三〇年	-	一八・三	-	七・八	-	一三・〇

一九三一年	二八・六	二八・五	六・八	九・四	二二・五	二一・〇
一九三二年	三一・八	三二・八	一五・八	一四・一	二一・五	二二・〇
一九三三年	八・九	一〇・七	二・四	一・六	一一・〇	一二・〇
一九三四年	三・二	三・八	三・〇	三・一	六・〇	六・五

(前掲書 一二頁)

【註一】本調査は世界に於ける約一六〇ヶ國 (area) に亘る調査にして、一九二九―三三年は是等の總てを網羅せるも (但一九三三年は暫定數)、一九三四年に於ては數ヶ國の統計を缺くを以て (全體の約三・五%)、其部分は判明國と同様に變動せるものとして計算せり。而して舊金弗 (一・五〇四六三五) への換算割合は各國月々の爲替相場に月々の貿易額を加算したるものを以て算出せり。

【註二】單價及數量は三十一ヶ國 (世界貿易總額の四分の三を占む) の統計に就き調査せり。但一九三四年の數量は主要數ヶ國の統計より算出せるものなるが故に暫定數なり。

【註三】輸出と輸入の數量が一致せざるは主として原統計の不備に基くものなり。

### 第三節 類別貿易

#### (一) 重要商品單價の趨勢

世界不況の當初に於ては、食料品及原料品の下落製造品に比し著しかりしが、一九三二年以降に於ては製造品の下落顯著となりし爲、兩者間に於ける單價の開きは著しく緩和せられたり。今世界

貿易上に於ける重要商品に就き平均輸出單價(金)の趨勢を観るに次の如き變化を示せり。

品目	國名	一九二九―一九三〇	一九三〇―一九三一	一九三一―一九三二	一九三二―一九三三	一九三三―一九三四	一九三四―一九三五
一 生糸	日本	(→)	三〇	(→)	二八	(→)	八四
二 銅	日本	(→)	二六	(→)	三一	(→)	七五
三 タ	日本	(→)	一八	(→)	二一	(→)	七三
四 小麥	日本	(→)	一九	(→)	三六	(→)	七三
五 生地綿布	日本	(→)	一三	(→)	四四	(→)	七一
六 ガソリン	日本	(→)	一一	(→)	四四	(→)	六八
七 珈琲	日本	(→)	四三	(→)	六	(→)	六八
八 護謄	伯刺西爾	(→)	四三	(→)	六	(→)	六八
九 新開用紙	英領馬來	(→)	四二	(→)	一六	(→)	六八
一〇 玉蜀黍	加奈陀	(→)	三	(→)	四五	(→)	六六
一一 絹織物	亞爾然丁	(→)	四〇	(→)	二〇	(→)	六六
一二 棉花	佛蘭西	(→)	九	(→)	三七	(→)	六五
一三 冷凍牛肉	米國	(→)	二七	(→)	一九	(→)	六四
一四 木材バルブ	亞爾然丁	(→)	八	(→)	三二	(→)	六三
一五 羊毛	芬蘭	(→)	五	(→)	一	(→)	六一
一六 砂糖	亞爾然丁	(→)	四六	(→)	四六	(→)	六一
	致須國	(→)	二〇	(→)	二五	(→)	五七

二六	二五	二四	二三	二二	二一	二〇	一九	一八	一七
草刈機	錫	銅鐵	石炭	銑鐵	茶	ベ ー コ ン	乘 用 自 動 車	セ メ ン ト	晒 綿 布
獨逸	英領馬來	白耳義	英 國	英 國	錫 蘭	丁 抹	米 國	獨逸	英 國
(+) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(+) (+)	(+) (+)	(-) (-)	(-) (-)	(+) (+)	(-) (-)	(-) (-)
一	二九	一	三	三	七	一五	〇 三	一	一
(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)
七	二七	七	九	一六	二九	三七	一 二	一 〇	二 一
(+) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)
二	〇	一	二	二	四	三	六	二	二
(-) (+)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(+) (+)	(+) (+)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)
六	三五	一六	六	五	二	二	三	二	三
(-) (+)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(+) (+)	(+) (+)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)
三	七	九	九	〇	〇	〇	二	八	九
(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)	(-) (-)
一	三	三	三	四	四	五	五	五	五
四	二	六	九	七	八	二	三	四	四

(前掲書 一四、一五頁)

(二) 貿易商品類別價額の變動

貿易商品を食料品、原料品(粗原料及半製品)及製造品に大別し、各その世界貿易總額中に占むる割合及一九二九年を一〇〇としたる變化を觀れば左の如し。

百變 分 比 動				百構 分 比 成				一九二九年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
合 計	製 造 品	原 料 品	食 料 品	合 計	製 造 品	原 料 品	食 料 品				
一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	三九・五	三五・五	二五				
三九・二	三七	三六	四七	一〇〇	三七・五	三二・五	三〇				
三五・三	三三	三五・五	三八・五	一〇〇	三七	三五・五	二七・五				
三四・一	三二	三五	三五・五	一〇〇	三七	三七	二六				

(前掲書 一六頁)

即不況襲來の當初に於ては食料品の割合著しく増加せるも、最近に於ては之が割合減少し、原料品の割合却つて増加するに至れり。而して製造品の割合は債務國に對する資本輸出(主として製造品の輸出)の減退により減少せり。

(三) 貿易商品類別單價及數量の變動

數量	單價				一九二九年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
	合計	製造品	原料品	食料品				
合計	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	五三	四七	四四	
製造品	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	六四	五五・五	五〇	
原料品	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	四四・五	四〇・五	四〇	
食料品	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	五二・五	四六	四二	
合計	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	八二・五	八四・五	八四・五	
製造品	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	八一	八七・五	八八	
原料品	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	七八	五九・五	六四	
食料品	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	七四	七五・五	七七・五	

(前掲書 一六頁)

右表の如く食料品の數量は一九三四年増加に轉ぜり。本増加は主として米國に於ける禁酒法撤廢による葡萄酒、ウイスキー其他アルコール性飲料の輸入増加に基くものにして、飲料品を除きたる純食料品の數量は一九三三年に比し變化なきものと思料せらる。一九三三年に於て約八%を増加せる粗原料の數量は、一九三四年に入りては殆ど變化なく、米國の輸入減少は佛蘭西以外の工業國の輸入増加により相殺せられたり。

製造品の數量は一九三四年に於ては前年に比し約八%を増加し、内米國の増加は特に顯著なり。

而して墺地利、白耳義、致須國、日本、和蘭、瑞西及瑞典の製造品輸出の合計は、金價額に於て五%、數量に於て一五%を増加せり。

(四) 資本財と消費財

不況の初期に於て、消費財に比し減少著しかりし資本財の數量は、一九三四年に於ては露西亞の鐵、鋼、機械類の購入激減にも拘らず可成の増加を示したり。一九三二年より三三年にかけての世界貿易數量の増加が消費財の生産に使用する粗原料の増加に負ふ處大なりしに反し、一九三四年の増加は主として鐵、鋼、木材其他建築材料、鐵其他の重金属製品、機械及自動車の如き半耐久性質品の増加に基因せり。一九三四年に於ける食料品の數量は一九三二年の水準に比し五%下位にして消耗製品の數量亦同水準に達せりや否や疑問なり。

如斯、一九三二年以降に於ける消費財の貿易不振にも拘らず、主要工業國に於ける消費財の生産は一九三三年及三四年に於て明かに一九三二年の水準を凌駕せり。従つて各國に於ける輸入防遏なかりせば消費財の貿易は疑ひもなく増加せしものなり。而して最近に於ける各國工業の情勢を觀るに、國內需要を充足する爲の製造工業は著しく發達し、之等工業化に伴ひ機械其他資本財の取引は増加するに至れり。

(五) 世界主要國輸出入貿易價額の類別百分比



英 國	獨 逸	致 須 國	埃 地 本	日 本	佛 蘭 西	伊 太 利	和 蘭	米 國	英 領 馬 來	英 領 印 度	西 班 牙	伯 刺 西 爾	輸		出		入	
													食料品	原料品	食料品	原料品	食料品	原料品
八	三	六	三	八	一四	三一	三四	一一	一一	二四	六五	一〇〇	一一	一〇	八〇	二八	二八	二四
一二	一九	二四	二八	二七	二九	一三	二三	四七	五七	四九	一六	一〇	一三	一三	七五	二八	二八	五七
二八	七八	七〇	六九	六五	五七	五六	四三	四二	三二	二七	一九	〇	一三	一三	七五	二八	二八	四八
二四	一七	三〇	三二	一一	一九	四九	四〇	二一	四四	七四	四八	五七	四一	四〇	一七	二二	二四	四八

【備考】一、本表は輸出貿易に於ける製造品の割合により配列す。  
 二、本表中伊太利を除く諸國は英國商務省編纂の "Foreign Trade & Commerce Accounts" 及 "Accounts relating to Trade and Navigation of the United Kingdom" に基き算出し、伊太利は "Review of World Trade, 1934" より算出せり。

第四節 大陸別貿易

(一) 大陸別貿易額

(單位 百萬舊金弗)

一、歐羅巴(露西亞を除く)	輸		出		一、北亞米利加	輸		入		合 計			
	一九三三	一九三三	一九三三	一九三三		一九三三	一九三三	一九三三	一九三三	一九三三	一九三三		
一、歐羅巴(露西亞を除く)	一五、六五三	六、九二二	五、七九元	五、四二	一、北亞米利加	一九、四一〇	八、一四一	七、五五九	七、〇六六	三五、〇〇一	一四、四三三	一三、〇六八	一三、四七七
二、歐羅巴(露西亞を含む)	一六、一三三	六、五七七	五、九六四	五、六七七	二、北亞米利加	一九、八六三	八、五〇三	七、五三八	七、一八六	三五、九六六	一五、〇九〇	一三、五〇三	一三、八一三
三、北亞米利加	六、四四六	二、〇〇四	一、七二五	一、七二八	三、北亞米利加	一、七三三	一、四一七	一、四一七	一、三〇三	三、八二五	三、八二五	三、〇三〇	三、〇三〇
四、中、南米	三、一七六	一、一七六	一、〇七五	一、一〇七	四、中、南米	七、四八	七、四五	七、六〇	七、六〇	五、八七四	一、九七四	一、八三七	一、八六五
五、阿非利加	一、四三三	八三三	八五	七六	五、阿非利加	八〇元	七八〇	七三〇	七三〇	三、一八三	一、六六三	一、六三一	一、五四三
六、亞細亞(露西亞を除く)	四、九六六	一、七六八	一、七六八	四、六七〇	六、亞細亞(露西亞を除く)	一、九〇四	一、七二六	一、七二六	一、七〇四	九、五九六	三、六三三	三、四三二	三、四七二
七、大洋洲	八四四	三九七	四三三	三六七	七、大洋洲	九七〇	二七七	二六六	二六六	一、八五四	六七四	六八九	六五三
合 計 (二一七)	一〇三	三、八三三	二、四〇	二、三〇	合 計	三、五五五	三、三九三	三、四八四	三、三〇二	六、〇六六	三、八七七	三、四三〇	三、三七五

【備考】一、土耳其は歐羅巴中に包含す。  
 二、北亞米利加とは米國、加奈陀、ニューファウンドランド、グリーンランド、サン・ピエール及ミクロンを指稱す。  
 三、中、南米 (Latin America) とは前記北米以外の亞米利加を言ふ。

第六編 貿易 三四七

(二) 大陸別貿易額の構成百分比

合計 (三十七)	輸				入				合計			
	一九二九	一九三三	一九三三	一九三四	一九二九	一九三三	一九三三	一九三四	一九二九	一九三三	一九三三	一九三四
100	47.4	48.8	48.6	47.6	54.5	56.3	56.9	56.8	55.2	55.7	55.9	55.4
100	48.8	51.1	50.8	49.5	55.8	60.8	60.4	59.8	53.5	56.2	55.7	54.8
100	19.5	16.3	14.7	15.2	16.0	22.4	21.4	10.9	17.6	14.3	13.0	13.0
100	9.6	9.2	9.2	9.7	7.6	5.4	6.2	6.3	8.6	7.3	7.6	8.0
100	4.5	6.8	7.3	6.8	4.8	5.8	6.3	6.4	4.6	6.3	6.7	6.6
100	14.9	13.7	14.5	15.6	13.1	13.6	14.2	14.2	14.0	13.7	14.2	14.8
100	2.7	3.1	3.6	3.2	2.7	2.0	2.1	2.4	2.7	2.5	2.8	2.8

(前掲書 一九頁)

(三) 大陸別貿易額の變動百分比

合計 (三十七)	輸		出		入		合計	
	一九二九	一九三三	一九三三	一九三四	一九二九	一九三三	一九三三	一九三四
100	40	36	35	35	43	38	41	37
100	42	37	35	35	43	38	43	38
100	33	27	27	27	30	25	33	26
100	33	27	27	27	30	25	33	26
100	33	27	27	27	30	25	33	26
100	33	27	27	27	30	25	33	26
100	33	27	27	27	30	25	33	26
100	33	27	27	27	30	25	33	26
100	33	27	27	27	30	25	33	26

(前掲書 一九頁)

一九二九年より一九三四年に至る期間に於て、最も大なる變化を示したるは北亞米利加の貿易にして、同大陸の世界貿易上に於ける割合は、輸出に於て一九・五%より一五・二%に、輸入に於て一六・〇%より一〇・九%に夫々激減せり。

次に一九三四年に於ける變化の主なるものを觀るに、歐羅巴の不振は最も顯著にして、世界貿易總額の減少中輸出に於ける十分の九、輸入に於ける四分の三は實に同洲の占むる處なり。而して阿

弗利加及大洋洲に於ける輸出減退の原因を探求するに、前者に於ては南阿聯邦に於ける産金輸出の減退に基因する處多く、後者にありては濠洲に於ける羊毛並に小麥の減産に因る處大なり。

(四) 太平洋貿易

大戰直後急激なる發展を遂げたる太平洋貿易が、世界貿易の萎縮せる今日如何なる情勢にあるかは最も興味ある問題にして、一九二九年以後に於ける變化を表示すれば次の如し。

(單位 百萬舊金弗)

世界貿易に對する百分比	輸		出		入	
	一九二九年	一九三三年	一九三四年	一九二九年	一九三四年	一九三四年
一、米國及加奈陀の太平洋貿易【註】	九〇一	二九六	二九〇	七九〇	一七七	一三四
二、智利、エクアドル及秘露貿易總額	四一七	八五	一〇九	二九〇	四二	五二
三、比律賓の貿易總額及中華民米國、滿洲國、日本の對南亞米利加、大洋洲貿易	七二七	二三六	一九九	七二八	三三二	三一〇
四、新西蘭貿易總額及濠洲の對大洋洲、亞細亞、南北亞米利加貿易	四五二	一九一	一八〇	五六三	一五三	一五八
合 計	二、四九六	八〇八	七七八	二、三七一	七〇四	六五三
世界貿易に對する百分比	七・六	六・九	六・八	六・七	五・六	五・四

五、中華民國及日本の對亞細亞、歐羅巴、阿弗利加貿易

總 計	一九二九年	一九三三年	一九三四年	一九二九年	一九三四年	一九三四年
世界貿易に對する百分比	一、〇八八	四二八	四四一	一、二五五	四八〇	四六一
南北亞米利加、亞細亞及大洋洲の貿易總額に對する百分比	三、五八四	一、三三六	一、二一九	三、六三六	一、一八四	一、一五五
	一〇・九	一〇・五	一〇・七	一〇・二	九・五	九・三
	二三・三	二五・一	二四・五	二五・九	二八・四	二七・五

(前掲書 二二頁)

【註】 米國及加奈陀の太平洋貿易とは兩國太平洋諸港に於ける貿易額に、米國の太平洋沿岸以外の諸港に於て日本及中華民國より輸入する生絲及日本及中華民國向け輸出する棉花を加へたるものなり。

一九二九年より一九三四年に至る太平洋貿易が増加を示さざるは、日本及濠洲に於ける爲替の低落大なりし爲にして、數量上より觀たる太平洋貿易は一九二九年以後明かに増加せり。

第五節 國別貿易

(一) 國別貿易價額

(單位 百萬舊金弗)

國 別	輸		出		入		合 計
	一九二九年	一九三三年	一九三四年	一九二九年	一九三四年	一九三四年	
英 國	三、五四九	一、七九七	一、七三三	一、九四九	七、〇四〇	二、五二八	八、九五六
合 計							三、三三八

米	五、一五七	一、五七六	一、三〇〇	一、二五三	四、三九九	一、三三五	一、二一九	九、四九六	二、三三八
獨逸	三、三二二	一、三六七	一、一〇〇	九八〇	三、二〇三	一、一一三	一、〇〇一	六、四一五	二、〇六六
佛蘭西	一、九六五	七、七四	七、四	六九九	二、二八二	一、一七一	一、二四	四、四七	一、六三三
日本	九七〇	三、六四	三、六	三、七七	三、九五	三、九五	三、〇	一、九五	七、五
加奈陀	一、三三五	四、八七	四、三	四、五三	一、二九九	三、八四	二、八五	二、五五四	七、六五
白耳義	八、八四	四、一一	三、〇	三、七四	九八八	四、五〇	四、二	一、八七三	七、五五
和蘭	八、〇〇	三、四二	二、九三	二、八六	一、一〇六	五、三四	四、八六	一、九〇六	七、〇三
伊太利	八、〇一	三、四九	三、三	二、六七	一、一四〇	四、三四	三、八七	一、九四一	六、九九
印然	一、一六八	三、五五	三、九	三、三五	九〇六	三、五一	二、八六	一、九四一	六、九九
亞爾丁	九〇八	三、三〇	二、八	二、八	八〇〇	二、二五	二、三	二、〇四	六、八
南阿聯	四、五五	三、三五	三、七	三、七	四、二七	一、六八	一、七	一、八七一	四、四三
濠洲	五、九〇	二、六七	二、八	二、三	七〇六	一、八六	一、八五	一、二九六	四、三六
瑞西	四、〇一	一、四九	一、九	一、五九	五、二六	三、三	二、九	九、一七	四、三三
瑞典	四、八六	一、七四	一、八	一、〇〇	四、八	一、五四	一、五六	一、〇九	三、五五
英領馬來	五、二	一、三三	一、四	一、九	四、九	一、五	一、七	一、〇九	三、五五
致須國	六、〇六	二、二七	一、七	一、八	五、九〇	二、二	一、七	一、九六	三、四三
露西亞	四、八二	二、九六	二、五	二、六	四、五	三、六	一、七九	九、三五	三、三六
丁抹	四、三三	二、〇四	一、三	一、五七	四、六〇	二、〇七	一、八	八、九三	三、三〇
蘭印度	五、八一	二、九	一、九	二、三	四、四六	一、五四	一、八	一、〇七	三、三〇

中華民國	四、四〇	一、一六	一、三五	一、〇八	六、六三	三、三〇	二、七六	一、〇八	一、一三
伯刺西爾	四、六一	一、七八	一、七四	一、七	四、三	一、〇六	一、三	八、八	二、六六
西班牙	一、五二	一、四七	一、五〇	一、三五	二、三〇	一、五三	一、六〇	一、五六	三、二
西班牙	四、〇七	一、四三	一、三九	一、二八	四、五九	一、七九	一、二七	七、六七	二、〇〇
埃地	三、〇八	九、八	八、六	九、四	四、五九	一、七九	一、二七	一、二六	二、〇〇
波蘭	三、二六	一一、二	一〇、八	一〇、九	三、四九	九、六	九、三	六、六五	一、九九
諾威	一、九二	一〇、一	九、九	八、六	二、八五	一、三	一、〇	四、八四	一、九六
埃及	二、五三	九、二	九、五	九、六	二、六七	九、五	八、八	五、〇〇	一、八四
新西蘭	二、五九	一〇、九	一〇、五	一、〇	二、三三	七、七	六、七	七、四	一、八四
朝鮮	一、六〇	八、七	七、三	八、二	一、四	七、七	八、一	七、四	一、七四
滿洲	二、一〇	九、四	七、六	七、三	一、四七	六、〇	八、八	七、四	一、八四
愛蘭	三、三八	九、二	六、三	五、五	二、九三	一、四六	一、一七	五、二	一、七
羅馬尼亞	一、七三	一〇、〇	八、五	八、一	一、七六	六、九	七、〇	七、八	一、五九
墨西哥	二、八五	九、七	八、二	一〇、四	一、八四	五、八	五、四	四、六九	一、五九
芬蘭	一、六三	七、三	七、七	八、二	一、七六	五、四	五、七	三、三八	一、四五
キヤサオ	一、三四	七、三	七、八	(七、七)	一、四五	五、六	六、〇	二、六九	(一、三)
洪牙利	一、八一	五、八	六、八	七、〇	一、八六	五、七	五、四	三、六七	一、三〇
比律賓	一、六三	九、五	八、七	七、一	一、四六	七、九	五、九	三、〇九	一、三
ベネズエラ	一、四九	九、三	八、九	九、九	八、五	二、三	二、二	二、三四	一、一八