

14.8-108  
1200501227360

14.8  
08



始



46

日本郵船株式會社編

昭和十二年上半期

海運及經濟調查



社團  
法人  
日本海運集會所發行

14.8  
108

昭和十二年上半期

# 海運及經濟調查

日本郵船株式會社

## 要目

第一編	船舶	一頁
第二編	海運市況	一一七
第三編	船舶主	二〇一
第四編	海運政策	二五九
第五編	貿易	三五九

841  
801

昭和十二年上半期

# 世界及海運調査

日本海運株式会社

## 要目

第一章	緒言	一
第二章	海運の概況	一〇
第三章	海運の将来	二〇
第四章	海運の政策	二五
第五章	海運の統計	三〇
第六章	海運の船舶	三五
第七章	海運の燃料	四〇
第八章	海運の労働	四五
第九章	海運の船舶	五〇
第十章	海運の船舶	五五
第十一章	海運の船舶	六〇
第十二章	海運の船舶	六五
第十三章	海運の船舶	七〇
第十四章	海運の船舶	七五
第十五章	海運の船舶	八〇
第十六章	海運の船舶	八五
第十七章	海運の船舶	九〇
第十八章	海運の船舶	九五
第十九章	海運の船舶	一〇〇
第二十章	海運の船舶	一〇五
第二十一章	海運の船舶	一一〇
第二十二章	海運の船舶	一一五
第二十三章	海運の船舶	一二〇
第二十四章	海運の船舶	一二五
第二十五章	海運の船舶	一三〇
第二十六章	海運の船舶	一三五
第二十七章	海運の船舶	一四〇
第二十八章	海運の船舶	一四五
第二十九章	海運の船舶	一五〇
第三十章	海運の船舶	一五五
第三十一章	海運の船舶	一六〇
第三十二章	海運の船舶	一六五
第三十三章	海運の船舶	一七〇
第三十四章	海運の船舶	一七五
第三十五章	海運の船舶	一八〇
第三十六章	海運の船舶	一八五
第三十七章	海運の船舶	一九〇
第三十八章	海運の船舶	一九五
第三十九章	海運の船舶	二〇〇
第四十章	海運の船舶	二〇五
第四十一章	海運の船舶	二一〇
第四十二章	海運の船舶	二一五
第四十三章	海運の船舶	二二〇
第四十四章	海運の船舶	二二五
第四十五章	海運の船舶	二三〇
第四十六章	海運の船舶	二三五
第四十七章	海運の船舶	二四〇
第四十八章	海運の船舶	二四五
第四十九章	海運の船舶	二五〇
第五十章	海運の船舶	二五五
第五十一章	海運の船舶	二六〇
第五十二章	海運の船舶	二六五
第五十三章	海運の船舶	二七〇
第五十四章	海運の船舶	二七五
第五十五章	海運の船舶	二八〇
第五十六章	海運の船舶	二八五
第五十七章	海運の船舶	二九〇
第五十八章	海運の船舶	二九五
第五十九章	海運の船舶	三〇〇
第六十章	海運の船舶	三〇五
第六十一章	海運の船舶	三一〇
第六十二章	海運の船舶	三一五
第六十三章	海運の船舶	三二〇
第六十四章	海運の船舶	三二五
第六十五章	海運の船舶	三三〇
第六十六章	海運の船舶	三三五
第六十七章	海運の船舶	三四〇
第六十八章	海運の船舶	三四五
第六十九章	海運の船舶	三五〇
第七十章	海運の船舶	三五五
第七十一章	海運の船舶	三六〇
第七十二章	海運の船舶	三六五
第七十三章	海運の船舶	三七〇
第七十四章	海運の船舶	三七五
第七十五章	海運の船舶	三八〇
第七十六章	海運の船舶	三八五
第七十七章	海運の船舶	三九〇
第七十八章	海運の船舶	三九五
第七十九章	海運の船舶	四〇〇
第八十章	海運の船舶	四〇五
第八十一章	海運の船舶	四一〇
第八十二章	海運の船舶	四一五
第八十三章	海運の船舶	四二〇
第八十四章	海運の船舶	四二五
第八十五章	海運の船舶	四三〇
第八十六章	海運の船舶	四三五
第八十七章	海運の船舶	四四〇
第八十八章	海運の船舶	四四五
第八十九章	海運の船舶	四五〇
第九十章	海運の船舶	四五五
第九十一章	海運の船舶	四六〇
第九十二章	海運の船舶	四六五
第九十三章	海運の船舶	四七〇
第九十四章	海運の船舶	四七五
第九十五章	海運の船舶	四八〇
第九十六章	海運の船舶	四八五
第九十七章	海運の船舶	四九〇
第九十八章	海運の船舶	四九五
第九十九章	海運の船舶	五〇〇
第一百章	海運の船舶	五〇五

## 目次

### 第一編 船舶

第一章 總説	一頁
一、世界船腹の増加	三
二、各國船腹の消長	七
三、燃料又は動力別世界船腹	九
四、本邦海運の國際的地位	一一
第二章 世界各國船腹	一三
一、世界船腹	一三
(1) 世界汽・機船及帆船・舢	一三
(2) 各國汽・機船及帆船・舢	一四
二、特種用途船及商船	一四
三、航洋型商船	一六
四、船齡及船型別船腹	一七

目次

五、船齡廿五年以上の船腹……………三

六、速力別船腹……………三

七、機關別船腹……………三

八、燃料別汽船……………三

(1) 燃炭汽船……………六

(2) 燃油汽船……………六

九、油 船……………四

(1) 世界油船……………四

(2) 國別油船……………四

(3) 航洋型油船……………四

(4) 船齡別油船……………四

(5) 油船船隻……………四

(6) 建造中油船……………四

一〇、本邦船腹……………四

(1) 總 說……………五

(2) 毎年十二月末總屯數廿噸以上の汽・機船……………五

(3) 毎年十二月末總屯數一千噸以上の汽・機船……………五

第三章 新造船舶

(4) 毎年六月末汽・機船及帆船……………五

(5) 昭和十二年六月末船型、船籍地別汽・機船及帆船……………五

一、總 說

(1) 世界造船界……………五

(2) 本邦造船界……………六

二、世界新造船船

(1) 起工船舶……………六

(2) 建造中船舶……………六

(3) 進水船舶……………七

三、本邦新造船船

(1) 起工船舶……………七

(2) 建造中船舶……………七

(3) 進水船舶……………七

(4) 竣工船舶……………八

第四章 喪失船舶

一、總 說

目次……………八

二、世界海難、解體喪失船舶……………八六

三、國別海難喪失船舶……………八七

    (1) 汽船及內燃機船……………八七

    (2) 帆船……………八六

四、國別解體喪失船舶……………八九

五、本邦海難、解體喪失船舶……………九〇

**第五章 繫船**

一、總說……………九三

二、世界繫船……………九三

    (1) 米國商務省調査……………九三

    (2) 英國デイリー・フレート・レジスター紙調査……………九四

三、英本國及愛蘭繫船……………九六

四、本邦繫船……………九七

**第六章 本邦輸入船及國內賣買船**

一、就航用輸入船……………九九

    (1) 船型別……………九九

    (2) 船齡別……………一〇〇

    (3) 輸入地別……………一〇一

二、解體用輸入船……………一〇二

三、本邦國內賣買船……………一〇三

**第七章 船價**

一、總說……………一〇四

    (1) 英國市場船價……………一〇四

    (2) 本邦市場船價……………一〇六

二、英國出來合新造船船價……………一〇七

三、就航用賣買船船價……………一〇八

    (1) 輸入船……………一〇九

    (2) 本邦船……………一一〇

四、解體用賣買船船價……………一一三

    (1) 輸入船……………一一三

    (2) 本邦船……………一一三

第二編 海運市況……………二七

第一章 一九三七年上半期世界不定期船市況……………二七

第一節 總說……………二七

第二節 市況歷月推移……………二四

第三節 重要貨物出廻數量……………一三〇

第四節 最低運賃協定と英國不定期船主の自治統制計畫……………一三三

第二章 昭和十二年上半期本邦不定期船市況……………一三七

第一節 總說……………一三七

第二節 市況歷月推移……………一四四

第三節 支那事變の影響……………一五三

第四節 變態輸入船……………一五八

第三章 不定期船運賃……………一六五

一、不定期船運賃指數……………一六五

(1) 世界年平均運賃指數……………一六五

(2) 世界月及年平均運賃指數……………一六六

(イ) 英國海運會議所指數……………一六六

(甲) 一九一三年平均一〇〇……………一六六

(乙) 一九二〇年平均一〇〇……………一六七

(丙) 一九二九年平均一〇〇……………一六八

(ロ) エコノミスト指數……………一六九

(甲) 一八九八年—一九一三年平均一〇〇……………一六九

(乙) 一九一三年平均一〇〇……………一七〇

(ハ) ロイズ・リスト指數……………一七二

(イ) 英國海運會議所指數……………一七三

(ロ) エコノミスト指數……………一七五

(ハ) ロイズ・リスト指數……………一七七

二、不定期船運賃實數……………一八一

(1) 世界主要不定期船運賃各年最高最低……………一八一

(2) 世界主要不定期船運賃各月最高最低……………一八三

(3) 本邦近海及遠洋不定期船運賃各月最高最低……………一八五



第四章 備船料

- 一、世界備船料指數……………一八七
- 二、倫敦市場備船料……………一八八
- 三、紐育市場備船料……………一九一
- 四、本邦市場備船料……………一九三
- (1) 備船期間一ヶ月以上の備船料……………一九三
- (2) 備船期間一ヶ年以上の備船料……………一九四
- 第五章 本邦社外船配船状態……………一九七

第三編 船主

主

二〇一

概説

二〇三

第一章 各國主要船主顯著事項

二〇五

(英國)

- 一、英國政府のキユナード白星會社に對する建造資金貸附補足契約……………二〇五
- 二、キユナード白星會社の李浦・倫敦——紐育航路用優秀船二隻の内一隻建造着手……………二〇九

- 三、キユナード白星會社、クキーン・マリイ號船客の航空連絡輸送を開始……………二一〇
- 四、ロイアル・メール、兩社の整理會社共同出資の下に土地・建物管理會社を設立……………二二三
- 五、ロイアル・メール系ラムポルト&ホルト社、普通株二二三、二〇一磅を發行……………二二四
- 六、ロイアル・メール・S・P社の白星線會社清算配當加入請求係争(第一審原告ロイアル・メール側勝訴)……………二二五
- 七、元ロイアル・メール取締役會長キルサント卿の逝去……………二二三

(獨逸)

- 八、北獨ロイド社極東航路三優秀船の所屬(訂正)……………二二四
- 九、獨逸勞働階級専用の周遊船 Wilhelm Gustloff 號進水……………二二五

(佛蘭西)

- 一〇、ノルマンディー號、大西洋横斷の平均速力新記録樹立……………二二七

(伊太利)

- 二、伊太利主要定期船會社九社の解散並びに合併後報……………二二九
- 三、ロイド・トリエステイノ社、極東貨客船航路を強化……………二三二

(和蘭)

- 三、蘭米線の増資……………二三三

一四、ロイアル・ネザランツ汽船の増資……………二四四

一五、Java-China-Japan-Line 一〇、六〇〇總噸級ディーゼル客船一隻註文……………二四五

（丁 抹）

一六、A.P.Moller 紐育極東航路用快速ディーゼル貨物船三隻追加註文……………二五六

（埃及）

一七、純埃及汽船會社 Pharaomic Mail Line の設立……………二五六

（米 國）

一八、U・S・ラインズ社のレヴァイアサン號代船建造入札又々却下……………二五六

（比 律 賓）

一九、外國航路經營汽船會社設立計畫……………二五九

（支 那）

二〇、中興炭鑛務局、船舶部を獨立し中興汽船公司を設立……………二六〇

（日 本）

二一、大藏省主稅局、船價償却年限を短縮……………二六二

二二、油槽船會社國洋汽船の設立……………二六四

二三、山下汽船の増資並びに決算期變更……………二四四

二四、石原産業海運、連續二回倍額増資……………二四六

——新資本金二〇、〇〇〇、〇〇〇圓

（附）同社系油槽船々主南洋航路株式會社、日本海運と改名

二五、橋本汽船、新興商船を買収……………二四七

二六、五洋商船株式會社の設立……………二四八

二七、解會社塘沽運輸公司の設立……………二四九

第二章 造 船

一、二萬總噸以上の各國優秀船建造狀況……………二四九

二、本邦船主の外國定期航路用船建造狀況……………二五二

（一）昭和十二年上半期外國定期航路用竣工船舶……………二五三

（二）昭和十二年六月末現在外國定期航路用建造中船舶……………二五四

第四編 海 運 政 策

概 説……………二六一

第一章 日 本……………二六三

- 一、海運國策豫算(修正)の成立及び實施……………二六三
- 二、船舶改善助成施設實施成績(第二次・第三次)……………二六一
- 三、船舶改善協會、改組の上存續……………二六六
- 四、造船聯合會改組……………二八九
- 五、大藏省、船價償却年限を短縮……………二九〇
- 六、遞信省提唱の下に「海外海運事情調査」を統一化……………二九二

第二章 英帝國及び米國

(英 帝 國)

- 一、英帝國會議に於ける海運問題……………二九三
  - (附錄一) 英帝國會議の沿革……………三〇一
  - (附錄二) 英帝國海運委員會の沿革・組織・及び任務……………三〇三
- 二、英國不定期船運航補助第二次繼續法案成立……………三〇六
- 三、英國不定期船補助實施成績(一九三六年度)……………三〇九
- 四、英國貨物船々質改善助成施設滿期打切り……………三二二
- 五、英國貿易促進法による政府の造船債務保證近況(一九三五會計年度)……………三五五

- 六、加奈陀政府、運輸事業統制權強化・移管其他に關する法案を同國上院に提出……………三六
- 七、北部愛蘭政府の債務保證近況(一九三七年三月三十一日現在)……………三七

(米 國)

- 一、米國新海事委員會の任命と舊郵便補助契約處理交渉の經過……………三九
- 二、商船隊再建に關する米國大統領の特別敎書と海事委員會の造船計畫……………三三
- 三、新商船法に依る米國政府線の處理問題紛糾……………三四
  - (新商船法第七〇四條の改正を見たるも、結局當分の間政府勅定により従來の民間運業者に運用せしむる事に落着)……………三四
- 四、米國海事委員會、繫船中の政府所有船を續々拂下……………三九
- 五、米國商務省、ホノルルに於ける外國船々客の他船乘繼禁止方を訓令(但し當分の間は禁止見合せ)……………三三二

第三章 佛國其他の諸國

(佛 國)

- 一、一九三七會計年度 佛國海運豫算……………三四
- 二、「タソー法」による運航補助第二次延長……………三七
- 三、新社會政策による船主負擔の補償制延長實施に決定……………三六
- 四、佛國政府、四十時間勞働制の海上勞働適用に關する法令を公布……………三六

五、佛國政府、補助會社の新船建造資金の借入保證を行ふ旨發表……………三三〇

    (伊 太 利)

一、伊太利政府、主要造船所の國有化を斷行……………三三〇

二、伊太利貨物船航海獎勵制度第五次延長……………三三二

三、伊太利政府、交通大臣に對し國家非常の場合に於ける商船徵傭權を附與……………三三二

    (瑞 典)

一、瑞典船舶抵當銀行一九三六年度業績……………三三三

    (和 蘭)

一、和蘭政府、應急海事金融貸附停止……………三四四

    (白 耳 義)

一、白耳義一九三七年度海運補助豫算……………三四五

    (伯 國)

一、伯國政府、ロイド・ブラジレイロ汽船會社の國有化を斷行……………三四六

    (哥 倫 比 國)

一、哥倫比國沿岸貿易法制定……………三五〇

第四章 國際海運問題……………三五二

一、日印航路問題……………三五二

二、新西蘭航路問題依然未解決……………三五三

三、國際タンカー・プール第五期收支概況、釀出金率の改正、  
並びに會長の總會演說……………三五四

第五編 貿 易……………三五九

第一章 世界貿易……………三六一

第一節 總 說……………三六一

第二節 一九二九—三六年世界貿易價額、數量及單價……………三六四

    (一) 貿易價額、數量及單價の變動……………三六四

    (二) 貿易價額、數量及單價の前年に對する變動百分比……………三六六

第三節 類 別 貿 易……………三六七

    (一) 重要貿易品輸出單價の趨勢……………三六七

    (二) 類別價額構成百分比……………三六九

(三) 類別價額、單價及數量指數……………三六九

第四節 洲別貿易……………三七〇

第五節 國別貿易……………三七一

(一) 國別貿易價額……………三七一

(二) 世界貿易總額に對する主要國の割合……………三七五

(三) 主要國貿易價額指數……………三七七

(四) 主要國貿易數量指數……………三八一

**第二章 本邦外國貿易……………三八二**

第一節 帝國貿易……………三八二

(一) 總說……………三八二

(二) 昭和四年以後に於ける帝國貿易……………三八三

(三) 地方別貿易額……………三八六

第二節 内地及樺太對外貿易……………三八九

(一) 總說……………三八九

(二) 貿易價額、數量及單價……………三九九

(三) 輸出入貨物噸量……………三九七

(四) 類別貿易……………四〇一

(五) 品目別輸出入數量及價額……………四〇五

(六) 重要貿易品の消長……………四〇六

(イ) 重要品輸出入價額累年表……………四〇六

(ロ) 重要品と雜品との割合……………四〇九

(ハ) 輸出入總額に對する重要品の割合……………四一二

(七) 洲別貿易……………四一四

(八) 國別貿易……………四二七

(九) 内地及樺太諸港出入外國貿易船……………四三九

(二〇) 内地及樺太輸出入載貨國籍別價額……………四四一

第三節 朝鮮對外貿易……………四四四

(一) 大正元年以降朝鮮年別輸移出入價額……………四四四

(二) 朝鮮輸出重要品數量價額……………四四六

(三) 朝鮮輸入重要品數量價額……………四四七

(四) 朝鮮輸出入相手國別價額……………四四八

(五) 朝鮮諸港出入外國貿易船……………四五〇

第四節 臺灣對外貿易……………四五二

(一) 大正元年以降臺灣年別輸移出入價額……………四五二

(二) 臺灣輸出入相手國別價額……………四五三

(三) 臺灣諸港出入外國貿易船……………四五五

第三章 主要外國貿易……………四五六

第一節 亞細亞洲……………四五六

第一項 滿洲國……………四五六

(一) 滿洲國年別輸出入價額……………四五六

(二) 滿洲國稅關別輸出入價額……………四五七

(三) 滿洲國輸出重要品數量價額……………四五七

(四) 滿洲國輸入重要品數量價額……………四五九

(五) 滿洲國輸出入相手國別價額……………四六〇

(六) 南滿三港出入外國貿易船……………四六一

(七) 日滿貿易……………四六三

(八) 日關貿易……………四六五

第二項 中華民國……………四六九

(一) 中華民國年別輸出入價額……………四六九

(二) 中華民國輸出入品、品目別價額……………四七一

(三) 中華民國輸出重要品仕向國別數量價額……………四七三

(四) 中華民國輸入重要品仕出國別數量價額……………四七六

(五) 中華民國重要諸港輸出入價額……………四七八

(六) 中華民國輸出入相手國別價額……………四七九

(七) 中華民國諸港出入船舶……………四八〇

(八) 中華民國諸港航路別出入船舶……………四八一

(九) 日支貿易……………四八二

第三項 香港……………四八六

(一) 香港輸出重要品數量價額……………四八六

(二)	香港輸入重要品數量價額	四八七
(三)	香港輸出入相手國別價額	四八八
(四)	日 香 貿 易	四八九
第四項	比 律 賓	四九一
(一)	比律賓年別輸出入價額	四九一
(二)	比律賓輸出重要品價額	四九二
(三)	比律賓輸入重要品價額	四九三
(四)	比律賓輸出入相手國別價額	四九四
(五)	日 比 貿 易	四九五
第五項	英 領 馬 來	四九六
(一)	英領馬來年別輸出入價額	四九六
(二)	英領馬來輸出重要品數量價額	四九八
(三)	英領馬來輸入重要品數量價額	五〇〇
(四)	英領馬來輸出入相手國別價額	五〇一
(五)	日本對海峽殖民地貿易	五〇二

第六項 蘭 領 印 度

(一)	蘭領印度年別輸出入價額	五〇四
(二)	蘭領印度輸出品、品目別數量價額	五〇五
(三)	蘭領印度輸入品、品目別數量價額	五〇七
(四)	蘭領印度輸出入相手國別價額	五〇八
(五)	日 蘭 印 貿 易	五〇九

第七項 英 領 印 度

(一)	印度年別輸出入價額	五二二
(二)	印度輸出品、品目別數量價額	五二三
(三)	印度輸入品、品目別數量價額	五二五
(四)	印度輸出重要品仕向國別數量價額	五二七
(五)	印度輸入重要品仕向國別數量價額	五二五
(六)	印度輸出入相手國別價額	五二七
(七)	印度諸港出入外國貿易船	五二九
(八)	日 印 貿 易	五三二

(附) 日暹貿易..... 二二

第二節 歐羅巴洲..... 二五

第一項 英國..... 二五

(一) 英國年別輸出入價額..... 二五

(二) 英國品目別輸出入價額..... 二五

(三) 英國輸出重要品仕向國別數量價額..... 二五

(四) 英國輸入重要品仕向國別數量價額..... 二六

(五) 英國輸出入相手國別價額..... 二五

(六) 英國諸港出入外國貿易船..... 二五

(七) 日英貿易..... 二五

第二項 佛蘭西..... 二五

(一) 佛蘭西年別輸出入價額..... 二五

(二) 佛蘭西輸出重要品數量價額..... 二六

(三) 佛蘭西輸入重要品數量價額..... 二六

(四) 佛蘭西輸出入相手國別價額..... 二六

(五) 日佛貿易..... 二五

第三項 獨逸..... 二七

(一) 獨逸年別輸出入價額..... 二七

(二) 獨逸輸出重要品數量價額..... 二八

(三) 獨逸輸入重要品數量價額..... 二八

(四) 獨逸輸出入相手國別價額..... 二八

(五) 日獨貿易..... 二八

第四項 白耳義..... 二八

(一) 白耳義年別輸出入價額..... 二八

(二) 白耳義輸出重要品數量價額..... 二九

(三) 白耳義輸入重要品數量價額..... 二九

(四) 白耳義輸出入相手國別價額..... 二九

(五) 日白貿易..... 二九

第五項 和蘭..... 二九

(一) 和蘭年別輸出入價額..... 二九



第三節 北亞米利加洲……………五九三

第一項 米 國……………五九三

(一) 米國年別輸出入價額……………五九三

(二) 米國輸出品、品目別數量價額……………五九五

(三) 米國輸入品、品目別數量價額……………五九六

(四) 米國輸出重要品仕向國別數量價額……………五九八

(五) 米國輸出入相手國別價額……………六〇〇

(六) 米國諸港出入外國貿易船……………六〇二

(七) 米國輸出入、米國船と外國船の載貨割合……………六〇三

(八) 日 米 貿 易……………六〇四

第二項 加 奈 陀……………六〇八

(一) 加奈陀年別輸出入價額……………六〇八

(二) 加奈陀輸出重要品數量價額……………六〇九

(三) 加奈陀輸入重要品數量價額……………六一〇

(四) 加奈陀輸出入相手國別價額……………六一一

(五) 日 加 貿 易……………六一二

(附) 日 亞 貿 易……………六一五

第四節 其 他 諸 國……………六一七

第一項 埃 及……………六一七

(一) 埃及年別輸出入價額……………六一七

(二) 埃及輸出重要品數量價額……………六一八

(三) 埃及輸入重要品數量價額……………六一八

(四) 埃及輸出入相手國別價額……………六一九

(五) 日 埃 貿 易……………六二一

第二項 濠 洲……………六二三

(一) 濠洲年別輸出入價額……………六二三

(二) 濠洲輸出重要品價額…………… 六三

(三) 濠洲輸入重要品價額…………… 六四

(四) 濠洲輸出入主要相手國別價額…………… 六六

(五) 日濠貿易…………… 六六

第四章 海運關係國際收支…………… 六九

第一節 本邦海運關係國際收支…………… 六九

(一) 總說…………… 六九

(二) 本邦海運關係國際收支變遷表…………… 七〇

(三) 本邦海運關係收支明細表…………… 七三

第二節 各國海運關係國際收支…………… 七五

(一) 自國貨にて計算せる各國海運關係收支…………… 七五

(二) 舊金弗に換算せる主要國海運關係純收入…………… 七六

〔特輯〕 一九三五年世界海上貿易概観…………… 七六

序…………… 六四

推定方法…………… 六四

第一節 概説…………… 六四

第二節 世界海上貿易噸數…………… 六四

(一) 一九二九年以降世界海上貿易噸數の變遷…………… 六四

(イ) 一九二九年以降世界海上貿易噸數及指數…………… 六四

(ロ) 一九二九年以降洲別海上貿易噸數變遷表…………… 六四

(ハ) 一九二九年以降洲別海上貿易噸數指數…………… 六五

(二) 一九三五年世界海上貿易噸數…………… 六五

(イ) 世界貿易總噸數に對する海上貿易の割合…………… 六五

(ロ) 一九三五年洲別海上貿易噸數…………… 六五

(ハ) 一九三五年各國洲別海上貿易噸數…………… 六五

(ニ) 世界海上貿易噸數に對する主要國の割合…………… 六六

第三節 世界海上貿易噸渾…………… 六六

(イ) 一九三五年洲別海上貿易噸渾…………… 六六

# 第一編 船舶

目次

(ハ) (ロ) 一九三五年各國洲別海上貿易噸渾…………… 二八  
 世界海上貿易噸渾に對する主要國の割合…………… 六二

第一章 船舶の概況…………… 一  
 第二章 船舶の構造…………… 一〇  
 第三章 船舶の性能…………… 二〇  
 第四章 船舶の設備…………… 三〇  
 第五章 船舶の管理…………… 四〇  
 第六章 船舶の運送…………… 五〇  
 第七章 船舶の修理…………… 六〇  
 第八章 船舶の検査…………… 七〇  
 第九章 船舶の賠償…………… 八〇  
 第十章 船舶の法律…………… 九〇  
 第十一章 船舶の歴史…………… 一〇〇  
 第十二章 船舶の将来…………… 一一〇

# 第一編 船 舶

## 第一章 總 說

### 一、世界船腹の増加

中イ下船名録に依れば一九三七年六月末現在に於ける世界船腹（總噸數百噸以  
上の船舶）は三一、一八三隻、  
六六三、八六〇二四總噸にして、之を前年同期に比較すれば、汽船及帆船・舢は減少せるも、内燃  
機船の激増により、結局左の通り二六〇隻、一、二二二、三八一總噸の増加となれり。

船 種	一九三七年（六月末）		一九三六年（六月末）		增 (+)	減 (-)
	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數		
汽 船	三、三六一	五、五三、三七七	三、〇九六	五、七四、二六六	(-)	三〇八
内 燃 機 船	六、七三三	一、三、七四、七三三	六、二六六	一、三、二五〇、五九九	(+)	六、五
帆 船 及 舢	一、六五九	一、〇、四、六四四	一、七六六	一、〇、五八、七五八	(-)	一〇七
世界總計	三、一八三	六、六、三六、〇四四	三、〇、九三三	六、五、〇六三、六三三	(+)	二、九〇

世界船腹は一九三二年六月末に於ける七〇、一三一、〇四〇總噸を海運史上の最高記録として、爾

來海運界不振の爲減少傾向を辿り、一九三五年六月末迄に五、二四五、〇六八總噸の激減を見たるが、其後世界景氣の好轉、貿易の回復と共に減勢漸く熄み、一九三六年六月末船腹六五、〇六三、六四三總噸は前年同期に比し、一七七、六七一總噸の増加を示せり。越えて同年十月頃より出現せる世界海運界の異常なる好調は尤大なる船腹の需要を喚起し、茲に一九三七年六月末船腹は上記の通り前年同期に比し一躍百廿二萬總噸餘の増加となれるものなり。

更に一九三七年六月末船腹を世界大戰勃發の直前たる一九一四年六月末と比較するに、帆船及舢は減少せるも、汽船及内燃機船の増加により差引一七、二二二、四七九總噸を増せり。而して汽船の比較的緩慢なる増加、内燃機船の躍進的進出、帆船及舢の退嬰は、共に世界大戰を契機とする船舶界の劃期的變遷を反映するものとして特記に値すべし。今兩年度の各種船舶を比較すれば左の如し。

船種	一九三七年 (六月末)		一九一四年 (六月末)		増(+) 減(-)	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
汽船	三三,七七一	五,一五三,三七七	二四,一四七	四,一六九,五九〇	(+)	一,三八六 (+) 六,三三三,三七七
内燃機船	六,七六三	一,三七八,七三三	二,九七	二三四,二六七	(+)	六,四六六 (+) 一三,五二四,四六六
帆船及舢	一,六五九	一,〇四,五八四	六,三三四	三,六九,六六八	(-)	四,六五五 (-) 二,六五五,〇八四
世界總計	三二,一八三	六,六二六,〇四四	三〇,七五八	四,九〇七,五四五	(+)	四,四五五 (+) 一七,二二二,四七九

次に一九一四年六月末現在の各種船舶總噸數を基準とし、一九三六年及一九三七年六月末船腹を指數にて示せば左の如し。

船種	一九三七年 (六月末)		一九三六年 (六月末)		一九一四年 (六月末)	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
汽船	一一四・一	五,八六八・五	一一四・五	五,二四六・一	一〇〇・〇	一〇〇・〇
内燃機船	二七・六	二七・六	二八・九	二八・九	一〇〇・〇	一〇〇・〇
帆船及舢	一三五・一	一三五・一	一三二・六	一三二・六	一〇〇・〇	一〇〇・〇

次に前記各年度の世界船腹を基準とし、各種船舶の百分比を示せば左の如し。

船種	一九三七年 (六月末)		一九三六年 (六月末)		一九一四年 (六月末)	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
汽船	七七・七	七七・七	七九・五	七九・五	九二・〇	九二・〇
内燃機船	二〇・八	二〇・八	一八・九	一八・九	〇・五	〇・五
帆船及舢	一・五	一・五	一・六	一・六	七・五	七・五
世界總計	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇

各種の船舶を通じ内燃機船の發展は最も驚異的にして、一八九三年獨逸の Rudolf Diesel 初めて内燃機關を發明せる以來今日迄四十餘年間に於て、其噸數一千三百七十五萬總噸に達せり。一九〇

九年丁抹の東亞會社社長 H. N. Andersen が自國の Burnmeister & Wain Co. へ注文し、一九二二年二月竣工せる Selandia (速力二節、四、九五〇總噸) は實に世界最初の航洋型内燃機船にして、同船は永く東亞航路に活躍せるが、一九三六年十二月類齡廿五年の爲、諾威の Rederi A/S Norseman へ賣却せられ、同社は之を Norseman と改名、巴奈馬へ置籍の上引續き運用することゝなれり。(Siren, Mar. 23, 1932; Fairplay, Mar. 4, 1937.)

内燃機船の躍進に對し、好箇の對照を爲すは帆船及舢の衰退にして、一九三七年六月末の噸數約百二萬總噸、世界船腹に對する割合約一步五厘なるが、若し該噸數より舢及「推進機關を具備せざるの故を以て一括帆船及舢なる範疇に包含せられある雜種船」を除外せば、純然たる帆船は僅に卅萬七千總噸に過ぎず。之を一八六九年帆船が爪哇／英・歐間(砂糖)七十五志乃至五十七志六片又モントリオール／英本國間(小麥)九志六片乃至五志六片の運賃を獲得したる黄金時代に比較すれば實際貿易上の効用殆ど地に墜ちたりと謂ふべし。(Shipping World, July 14, 1937.)

現在世界各國中最も多く帆船及舢を所有せるは米國にして、五十四萬八千總噸即ち世界總體の約五割四歩を占め、英本國及愛蘭の十萬八千總噸、加奈陀の八萬總噸、芬蘭の四萬三千總噸、伊太利の三萬九千總噸、佛蘭西の二萬七千總噸之に次げり。又純然たる帆船は前述の如く世界總計卅萬七千總噸なるが、之亦米國の七萬六千總噸を第一位とし、芬蘭の四萬三千總噸、伊太利の三萬八千總噸、加奈陀の二萬三千總噸、佛蘭西の一萬五千總噸、英本國及愛蘭の一萬四千總噸、葡萄牙の一萬四千

總噸之に次げり。大型帆船としては現在世界に三千總噸乃至三千二百總噸級のもの六隻あり。

因に一九三七年六月末現在汽船中、外輪汽船 (paddle steamer) は三〇七隻、一三二、五五〇總噸を算せり。

## 二、各國船腹の消長

一九三七年六月末現在汽・機船五十萬總噸以上を所有する主要海運國十六箇國の船腹増減を検討するに、先づ前年との順位比較に於て一九三六年七月内亂勃發以來海運業を顧る邊なかりし西班牙が十二位より十三位に顛落し、十三位の丁抹が其の後を襲ひたる外何等の變動なし。本邦は英米に次ぎ第三位にあり、一九二〇年來不動の地位を維持せり。諾威之に續き僅々十二萬八千總噸の差を以て我に迫れるも、支那其他に於ける本邦の變態置籍船約三、四十萬總噸を考慮に入れば猶ほ相當の間隔ありと謂ふべし。

次に船腹屯數に於て米、佛、瑞、丁、西の五箇國は何れも若干の減少を示し、支、巴、芬、諾、日、獨等十一箇國は増加を來せり。船腹増加率より見れば支那二割三歩、巴奈馬一割九歩を以て一、二位に居るも、前者は本邦船の變態置籍又後者は歐米各國船の置籍に原因する所多し。本邦の増加は六歩二厘にして、諾威の七歩二厘、獨逸の五歩九厘と正に相伯仲し、其他の主要各海運國を斷然

引離せり。  
一更に一九一四年六月末との船腹比較に於ては、英、獨二國を除き各國何れも激増を示せり。英國の減少は船腹整理の結果にして、獨逸の減少はベルサイユ條約による賠償船引渡の創痕未だ癒えざる爲なり。

今一九三七年六月末現在各國船腹を前年及一九一四年と比較すれば左の如し。

國別	一九三七年 (六月末)		一九三六年 (六月末)		一九一四年 (六月末)	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
英國及本國屬領	六,九三三	一七,四三六,二〇七	六,八九一	一七,一八三,八五七	八,五七七	一八,八九三,〇八九
法國	二,一八二	三,九六一,九五〇	二,一八八	三,九〇〇,二二六	一,五三六	一,六三三,六二七
美國	九,〇八四	三〇,三九八,一五七	九,〇七九	三〇,二七三,九八三	一〇,二三三	三〇,五三三,七〇六
日本	二,四二六	九,三五六,九八八	二,四八六	九,四三三,四一四	一,一三三	二,〇二六,〇八八
蘇聯	五三〇	二,四四四,二八四	五三三	二,四七〇,八六七	五七九	二,二〇〇,四四一
獨逸	三,〇三七	一一,八八一,三三四	三,二〇〇	一一,九六六,八五一	一,七七七	四,三三〇,〇七八
日	二,五五四	四,四四三,二一〇	二,三六〇	四,二五三,六九〇	一,一〇三	一,七〇八,三六六
諸國	一,八九九	四,三三三,九三三	一,八五七	四,〇三三,六五五	一,六五六	一,九七七,三三三
獨逸	二,一八五	三,九七〇,九六六	二,〇八五	三,七〇八,一〇一	二,〇二〇	三,一三三,七二〇
計	九一	九,三九三	九九	八,一五七〇	六五	四,三二七五
米	二,八八二	一〇,〇〇〇	二,九四五	一〇,〇〇〇	一,七七七	三,三〇〇,〇〇〇
大湖船	三,七四	三,七四	三,七四	三,七四	三,七四	三,七四
航洋船	一,一四〇	一,一四〇	一,一四〇	一,一四〇	一,一四〇	一,一四〇

(總噸數百噸以上の汽機船)

國別	隻數	總噸數	割合	増減	一九三七年 (六月末)	一九三六年 (六月末)	一九一四年 (六月末)
伊太利	一,一〇九	三,一七四,〇八九	四・六	(+)	三・八	三,〇六六,七五三	一,四三〇,四七五
佛蘭西	一,二五五	二,八三三,六八八	四・五	(+)	四・四	二,九七三,九七九	一,〇三三,二六六
希臘	一,四〇六	二,六三〇,八〇一	四・〇	(+)	四・九	二,五〇七,三五四	一,四七三,七〇〇
希臘	六三三	一,八五五,四三三	二・八	(+)	三・〇	一,八〇〇,八五〇	一,〇二五,三六四
希臘	一,三三八	一,四九四,四三三	二・二	(+)	〇・八	一,五〇六,五五七	一,〇一五,三六四
蘇聯	六六七	一一,五三三,八三四	一・九	(+)	三・二	一一,二四九,五七七	八五九,九四九
丁抹	六九	一一,二七五,三三	一・七	(+)	一・五	一一,三四〇,〇一九	八〇三,七〇一
西班牙	八三三	一〇,四三三,七二五	一・六	(+)	八・九	一〇,四三三,七二五	八八三,九三六
支那	二八八	五九九,九九六	〇・九	(+)	三・一	四九一,五八〇	九三,〇九三
巴拿馬	一〇三	五二二,三五八	〇・七	(+)	一九三	四九一,三五〇	不明
芬蘭	三三	五〇五,九一四	〇・七	(+)	八・九	四三三,三六九	不明
其他	三,一八	三,二二〇,四八六	四・九	(+)	〇・九	三,一八二,二二五	不明
世界總計	二九,五三四	六五,一四一,四四〇	一〇〇・〇	(+)	二・〇	六四,〇〇四,八八五	二四,四四四

三、燃料又は動力別世界船腹

世界大戰直前たる一九一四年六月末當時に於ては、石炭を燃料とする汽船の割合は八割八歩八厘の壓倒的優勢を占め、石油を燃料とする汽船及内燃機船の割合三步一厘を遙に凌駕したるも、戦

後石油時代の到來と共に石油は漸次石炭を驅逐し、一九三六年を轉機として船用燃料にも亦一新紀元を劃せり。即ち同年六月末船腹に於て石油燃燒船(割合四割 九歩三厘)は石炭燃燒船(割合四割 九歩一厘)を終に超過し、茲に兩者は其地位を轉ずるに至れり。因に一九三七年六月末石炭燃燒汽船は三千一百七十四萬七千總屯、之を一九一四年六月末の四千三百八十六萬總屯に比すれば實に一千二百一十一萬三千總屯の減少なり。尤も燃油裝置の汽船と雖も必ずしも常に石油を燃燒するものには非ずして、油價又は炭價の高低により其の何れかを使用するものなり。燃料又は動力別船舶の割合を觀るに左の如し。

燃料又は動力別船舶	一九三七年(六月末)	一九三六年(六月末)	一九三五年(六月末)	一九一四年(六月末)
	石炭を燃料とする汽船	四七・八九	四九・一〇	五〇・一五
石油燃燒裝置を併有する汽船	二九・八四	三〇・三八	三〇・六五	二・六五
内 燃 機 船(石油燃燒)	二〇・七四	一八・八九	一七・四二	〇・四五
帆 船	一・五三	一・六三	一・七八	八・〇六
推進機關を有せざる船				
世 界 總 計	一〇〇・〇〇	一〇〇・〇〇	一〇〇・〇〇	一〇〇・〇〇

(Fairplay, July 22, 1937.  
Liverpool Journal of Commerce, July 21, 1937.)

#### 四、本邦海運の國際的地位

本邦海運が世界第三位なり、とは單に船腹の點より稱せらるゝ所なるが、實質果して之に副ふや否やは自ら別問題にして、少くとも船齡、船型、速力等船舶性能の凡ゆる角度より慎重に検討するを要すべし。即ち昭年七年十月以來三次に亘る船舶改善助成施設に依り十年未滿の新船に於ては克く第三位の地位を獲得せりと雖も、古船の所有率は依然として四位の高きにある一方、高速、巨船に就ては纔に七位の劣勢を保持するに止まれり。又現下國際貿易の進展上缺く可からざる航洋型商船註に於ても、復興獨逸海運に其壘を靡されて四位に下り、油艙船に至りては未だ八位の低位に逡巡しつつあるの状態なり。依之觀之、本邦海運はその所有船舶の質量共に將來に對し猶ほ幾多改善の餘地を存せるものと謂ふべし。

今上述各種船舶(總噸數百噸以上の汽・機船)に就き本邦所有隻數及屯數並に順位(噸數)を示せば左の如し。

(ロイド船名錄に據る)

汽 機 船	一九三七年(六月末)		各 國 順 位
	隻 數	總 噸 數	
汽 機 船	二、五六四	四、四七五、一一〇	三
			本邦順位
			1 英 2 米 3 日 4 諾 獨 伊 佛 蘭 希 瑞



用途	船型	船齡	速度		總噸數	船名
			十二節以上	廿節以上		
航洋型商船(註)	四萬噸以上	十年未滿	一〇一四	一、三九二、二五三	三	英 諾 日 獨 蘭 米 佛 伊 丁 瑞
		廿五年以上	四五〇	七三三、九三一	四	英 米 伊 日 希 獨 瑞 伯 西
油船(千噸以上)	一萬噸以上		四四一	二、七九二、九九六	四	英 米 諾 日 獨 伊 佛 蘭 希 瑞
			一九	二三四、九一四	五	英 米 獨 佛 日 蘭 伊 諾 瑞 西
			二〇七	一、二九六、〇八六	七	英 米 獨 佛 日 蘭 伊 諾 瑞 丁 瑞
			二	一〇、五二七	八	英 米 獨 佛 日 蘭 伊 佛 蘭 諾 瑞 丁 瑞
			二八	二、二七三、〇九五		
				二二二、七九二		

【註】航洋型商船に就ては第二章、三、其項參照。

### 第二章 世界各國船腹

#### 一、世界船腹

##### (1) 世界汽・機船及帆船・舢

(ロイ下船名錄、總噸數百噸以上の船舶)

年度(六月末)	汽 船		內 燃 機 船		合 計		帆 船 及 舢		總 計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
一八九八年					一四、七〇一	一、九五一、二九二	三、九〇〇	六、九〇〇、九三二	二七、六七一	三、四〇三、二二三
一九一三年					三三、八九七	四、〇七九、一七七	六、六二七	三、八七四、〇五一	三〇、五二四	四、六〇三、三三八
一九一四年					三三、四四四	四、〇〇三、八七七	六、三三四	三、六九九、六六八	三〇、七五八	四、〇七三、五四五
一九二〇年					三六、五三三	五、九〇四、六八八	四、九一七	三、五七六、一二三	三二、四八四	五、七二〇、八〇〇
一九二四年					三九、〇三三	六、一五一、四四〇	三、九一九	二、五〇五、三九九	三三、九八三	六、〇一九、二九九
一九二五年					三九、〇三三	六、一五一、四四〇	三、七〇〇	二、三三七、七六六	三三、九八三	六、〇〇一、〇八三
一九二六年					三九、〇三三	六、一五一、四四〇	三、五五三	二、〇九九、五五〇	三三、九八三	六、〇〇一、〇八三
一九二七年					三九、〇三三	六、一五一、四四〇	三、二六六	一、九三三、五五〇	三三、九八三	六、〇〇一、〇八三
一九二八年					三九、〇三三	六、一五一、四四〇	三、〇一一	一、七九七、二四六	三三、九八三	六、〇〇一、〇八三
一九二九年					三九、〇三三	六、一五一、四四〇	二、八七〇	一、六六六、九九九	三三、九八三	六、〇〇一、〇八三
一九三〇年					三九、〇三三	六、一五一、四四〇	二、七七七	一、五六三、八〇〇	三三、九八三	六、〇〇一、〇八三
一九三一年					三九、〇三三	六、一五一、四四〇	二、三九九	一、四〇八、三九九	三三、九八三	六、〇〇一、〇八三
一九三二年					三九、〇三三	六、一五一、四四〇	二、三九九	一、三六六、二九九	三三、九八三	六、〇〇一、〇八三
一九三三年					三九、〇三三	六、一五一、四四〇	二、一八五	一、二九三、六六一	三三、九八三	六、〇〇一、〇八三
一九三四年					三九、〇三三	六、一五一、四四〇	二、〇三三	一、二二八、八〇〇	三三、九八三	六、〇〇一、〇八三
一九三五年					三九、〇三三	六、一五一、四四〇	一、九〇八	一、一五六、六五五	三三、九八三	六、〇〇一、〇八三
一九三六年					三九、〇三三	六、一五一、四四〇	一、七三六	一、〇八八、七五八	三三、九八三	六、〇〇一、〇八三
一九三七年					三九、〇三三	六、一五一、四四〇	一、六五九	一、〇一四、五八四	三三、九八三	六、〇〇一、〇八三

(2) 各國汽・機船及帆船・舢

ロイド船名録に據り、一九三七年六月末現在船腹(總噸數百噸以上の汽・機船及帆船・舢)百萬總噸以上を所有する主要

海運國十三箇國(英・米・日・諸獨・伊・佛)を船腹所有順位に列擧すれば左の如し。

(1) 英本國及愛蘭

年度(六月末)	汽船		内燃機船		合計		帆船及舢		總計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
一九一四年	7,277	17,666,333	—	—	8,567	18,882,089	6,533	3,666,677	9,200	19,256,666
一九三一年	7,007	16,999,388	5,654	2,557,454	7,772	20,195,677	3,776	1,091,338	8,127	21,033,905
一九三二年	7,007	16,999,388	5,654	2,557,454	7,552	19,552,143	3,779	1,091,553	7,977	19,667,675
一九三三年	6,754	15,977,087	5,994	2,625,177	7,338	18,552,104	3,777	1,081,555	7,755	18,767,739
一九三四年	6,475	14,922,655	6,332	2,721,633	7,077	17,629,588	3,633	1,051,364	7,449	17,749,922
一九三五年	6,338	14,441,977	6,800	2,886,495	6,996	17,266,433	3,521	1,011,977	7,339	17,500,009
一九三六年	6,133	14,000,991	7,868	3,181,866	6,892	17,123,857	3,555	1,011,601	7,246	17,285,459
一九三七年	6,035	13,701,189	8,878	3,755,078	6,903	17,456,207	3,611	1,071,744	7,444	17,553,941

(ロ) 英國屬領

年度(六月末)	汽船		内燃機船		合計		帆船及舢		總計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
一九一四年	—	—	—	—	1,556	1,631,627	5,533	3,666,677	2,088	1,768,283
一九三一年	1,621	2,703,477	2,928	1,330,493	2,159	2,933,659	3,000	1,331,455	2,529	3,077,094
一九三二年	1,633	2,748,955	3,377	1,300,855	2,180	2,969,798	3,677	1,441,910	2,507	3,111,708
一九三三年	1,847	2,755,654	3,581	1,371,011	2,185	2,962,755	3,333	1,261,993	2,536	3,118,948
一九三四年	1,828	2,740,764	3,555	1,371,566	2,173	2,977,920	3,333	1,261,993	2,496	3,106,306
一九三五年	1,855	2,694,259	3,566	1,291,566	2,172	2,985,655	3,322	1,241,887	2,483	3,110,511
一九三六年	1,733	2,657,633	4,055	1,533,533	2,188	2,990,266	3,700	1,591,555	2,458	3,099,679
一九三七年	1,747	2,570,307	4,444	1,911,633	2,181	2,961,950	3,666	1,531,666	2,447	3,085,566

(ハ) 米 國

年度(六月末)	汽船		内燃機船		合計		帆船及舢		總計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
一九一四年	—	—	—	—	1,133	2,026,918	1,377	943,376	2,499	2,970,294
一九三一年	—	—	—	—	5,779	23,044,111	333	91,333	6,112	23,135,444
一九三二年	—	—	—	—	5,779	23,044,111	333	91,333	6,112	23,135,444
一九三三年	—	—	—	—	5,779	23,044,111	333	91,333	6,112	23,135,444
一九三四年	—	—	—	—	5,779	23,044,111	333	91,333	6,112	23,135,444
一九三五年	—	—	—	—	5,779	23,044,111	333	91,333	6,112	23,135,444
一九三六年	—	—	—	—	5,779	23,044,111	333	91,333	6,112	23,135,444
一九三七年	—	—	—	—	5,779	23,044,111	333	91,333	6,112	23,135,444

年度(六月末)	汽船		内燃機船		帆船及舢		總計
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	
一九三二年	2,381	9,576,627	33	6,957,740	558	6,190,688	3,275
一九三三年	2,393	9,499,554	38	6,990,040	526	6,042,606	3,274
一九三四年	2,556	9,122,028	34	6,166,665	485	5,599,548	3,176
一九三五年	2,205	8,956,834	38	6,813,521	423	5,390,270	2,583
一九三六年	2,133	8,746,199	35	6,823,566	418	5,405,152	2,571
一九三七年	2,064	8,649,751	36	6,972,257	414	5,556,418	2,540

(二) 日本

A 航洋船  
B 大湖船  
前表には比律賓在籍船を含まず。

年度(六月末)	汽船		内燃機船		帆船及舢		總計
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	
一九一四年	1	—	—	—	—	—	1
一九三一年	1,672	3,763,955	297	5,324,266	—	—	1,969

(ホ) 威

ロイド船名録には帆船及舢の記載なし。

年度(六月末)	汽船		内燃機船		帆船及舢		總計
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	
一九三二年	1,644	3,644,637	350	5,707,377	—	—	1,994
一九三三年	1,570	3,649,233	449	6,089,946	—	—	1,919
一九三四年	1,478	3,355,133	471	7,077,575	—	—	1,949
一九三五年	1,437	3,253,644	709	8,323,004	—	—	1,946
一九三六年	1,444	3,247,949	953	9,677,711	—	—	1,997
一九三七年	1,438	3,161,644	1,236	11,234,416	—	—	1,974

一九三七年	一,五五七	一,九二〇,八五一	五四二	二,四四三,九三二	一,八九九	四,三三六,六三三	二	八三〇	一,九〇二	四,三三六,六三三
-------	-------	-----------	-----	-----------	-------	-----------	---	-----	-------	-----------

(一) 獨逸

年度(六月末)	汽船		內燃機船		合計		帆船及舢舨		總計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
一九一四年	—	—	—	—	二,〇九〇	五,一三三,七〇〇	二,九八八	三,四四九,五七六	二,三六八	五,四四九,三三六
一九三一年	一,六六九	三,五八九,五五五	四六三	六,七五七	二,一三二	四,三三六,〇五五	三〇	二八,五一一	二,一七二	四,三三六,〇五五
一九三二年	一,六四二	三,五〇一,四六九	四九三	六,四〇,四五二	二,一三五	四,一四二,九〇〇	一六	二二,九三三	二,一五二	四,一四二,九〇〇
一九三三年	一,五五五	三,二七,八八五	五一六	六,七〇,一〇三	二,〇七一	三,八八七,九八七	一三	一三,二六七	二,〇八四	三,九〇一,二五四
一九三四年	一,四七〇	三,〇〇八,八八五	五三二	六,七一,四七〇	二,〇〇二	三,六八〇,三五三	一一	一〇,六三七	二,〇〇〇	三,六八〇,三五三
一九三五年	一,四四四	三,〇〇八,五五五	六二六	六,八四,七三三	二,〇七〇	三,六九二,二八六	一〇	一〇,三六四	二,〇八〇	三,七〇二,六五〇
一九三六年	一,四三三	二,九三三,〇〇六	六五三	六,四四,八九六	二,〇八六	三,七八,〇〇二	九	一〇,二二五	二,〇九二	三,七八,〇〇二
一九三七年	一,四〇七	三,〇〇〇,五〇六	七二五	八,七七,三七〇	二,一三二	三,九七,九一六	六	九,三三五	二,一三二	三,九七,九一六

(二) 伊太利

年度(六月末)	汽船		內燃機船		合計		帆船及舢舨		總計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
一九一四年	—	—	—	—	三,七二七	一,四三〇,四七五	五三三	二,七七八二二	一,一六〇	一,六六八,二九六
一九三一年	九〇七	二,七六,七六六	一,九四四	五,五六,七四九	一,一〇一	三,二七,五二五	二,四一六	六,二一,八八八	一,一〇七	三,三三三,六七三
一九三二年	八八三	二,七三三,五五五	二,〇〇八	五,九七,九八九	一,〇九一	三,三三,三四四	二,三三三	五,九,二六八	一,一三三	三,三四,五七二
一九三三年	八三九	二,四八五,四九九	二,二二二	六,〇七,三三三	一,〇六一	三,〇九二,七七一	二,三六二	五,七〇,五三三	一,一七八	三,一四九,八〇七
一九三四年	八〇〇	二,三三,〇三三	二,三三二	六,三三,一五八	一,〇三二	二,八七五,一八三	二,二二二	五,五二,二二二	一,二四三	二,九八九,三九六
一九三五年	七六五	二,一六,六五七	二,五六一	六,四一,六九七	一,〇四一	二,八三六,五三四	一九〇	四,六〇,五三三	一,三三一	二,八八四,四〇六
一九三六年	七九七	二,四二一,五〇〇	二,七二五	六,四四,一五〇	一,〇七二	三,〇五六,七五三	一七四	四,一〇,六六六	一,二四四	三,〇九八,一五九
一九三七年	八三三	二,五二一,四九九	二,六七	六,三三,六三〇	一,一〇九	三,一七四,〇八九	一六	三,八,五五五	一,一七〇	三,二二一,六三四

(三) 佛蘭西

年度(六月末)	汽船		內燃機船		合計		帆船及舢舨		總計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
一九一四年	—	—	—	—	一,〇二五	一,九三三,二六六	五五二	三,九七,一五三	一,五七六	二,三三九,四一九
一九三一年	一,四三三	三,三三三,三七六	九七	一,八七,八三三	一,五三〇	三,五三三,一七九	一,三三三	五,三〇,四八八	一,六六三	三,五三三,一七九
一九三二年	一,四〇八	三,三〇〇,一〇二	一〇	一,一〇,三三三	一,五一八	三,三九七,五二五	二二六	四,九,四八二	一,五二四	三,三九七,五二五

第一編 船

年度(六月末)	汽船		内燃機船		帆船及舢		總計
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	
一九三三年	一,三二七	三,三三六,五五五	一三四	三三三,九八三	一六	四,六八二	一,六七七
一九三四年	一,三二二	三,〇〇,五八	一四八	二四九,〇六六	一〇八	三,二九九,五九	一,五七七
一九三五年	一,二三八	二,七四五,〇五八	一六四	二四四,三六	九七	三,〇〇,七五〇	一,四七九
一九三六年	一,一五八	二,六〇,八七六	一八三	二九三,一〇三	八〇	二,九四七,六	一,四〇〇
一九三七年	一,〇二二	二,五九,一三	一九四	三三,五七六	七二	二,六五六,一	一,三六六

(リ) 和蘭

年度(六月末)	汽船		内燃機船		帆船及舢		總計
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	
一九一四年	—	—	—	—	九	二四,七四五	八〇六
一九三一年	九六三	二,四三六,四二	四四八	六四四,九四六	一九	三,〇八三	一,四三九
一九三二年	九三二	二,三三六,八六	五三三	七二,三三一	二二	六,六四五	一,四四五
一九三三年	八七八	二,〇四一,〇五五	五二四	七二,七四七	二二	六,六四五	一,四三三
一九三四年	八〇六	一,八三一,三二七	六〇二	七二,〇九〇	一九	五,六三九	一,四三六
一九三五年	七六六	一,七〇九,八五三	六三二	八四三,九四	一七	四,六〇七	一,四一四
一九三六年	七七七	一,五八一,一五	六六一	九六,一五九	二二	三,五七	一,四〇〇
一九三七年	六〇〇	一,六〇七,三五	七四六	一,〇三三,四八七	一〇	三,五九	一,四一六

(ヌ) 希臘

年度(六月末)	汽船		内燃機船		帆船及舢		總計
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	
一九一四年	—	—	—	—	—	—	四七
一九三一年	五三六	一,三九,九三	二二	五,八五九	—	—	五五九
一九三二年	五三七	一,四六六,〇六一	二四	六,〇〇三	—	—	五六一
一九三三年	五二四	一,四二一,二五	二二	五,八二七	—	—	五三六
一九三四年	五二〇	一,三〇,七七八	二二	五,五三三	—	—	五二〇
一九三五年	五二七	一,七五,九三	二二	五,二四三	—	—	五八九
一九三六年	五二五	一,七九,五三	二二	七,八九七	—	—	六〇六
一九三七年	五八七	一,八四,三六	二六	一三,〇九九	—	—	六三三

(ル) 瑞典

ロイド船名録には帆船及舢の記載なし。

年度(六月末)	汽船		内燃機船		帆船及舢		總計
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	
一九一四年	—	—	—	—	—	—	一,〇八八
一九三一年	—	—	—	—	—	—	一,〇五,五三四
一九三二年	—	—	—	—	—	—	一,〇三,七三
一九三三年	—	—	—	—	—	—	一,〇四六
一九三四年	—	—	—	—	—	—	一,一八,〇六

第一編 船

(カ) 西班牙

年度(六月末)	汽船		内燃機船		合計		帆船及舢舨		總計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
一九一四年	四九四	七三,六六八	一八三	四〇,五五三	五七六	一一四,二二〇	二四六	四九,七五一	八二二	一六三,九七一
一九三一年	四九八	七五,五三四	二〇四	四四,三七一	七〇二	一二〇,二七五	四〇	一一,〇五五	七四二	一三一,三三〇
一九三二年	四八九	六九,八八四	二二六	四六,二四九	七一五	一二〇,二三三	二一	七,八三八	七三六	一二八,〇七二
一九三三年	四七五	六五,六六三	二二一	四五,一一五	六九六	一一〇,七七八	一四	三,六二九	七一〇	一二四,三九七
一九三四年	四七三	六三,〇七〇	三三三	四六,五七八	六九四	一一〇,六六八	八	二,三九九	七〇二	一二二,〇六七
一九三五年	四五四	六〇,三九一	二四一	五三,三三八	六九五	一一三,四〇九	六	一,四八五	七〇一	一二四,八九四
一九三六年	四三六	五七,七九三	二五五	五四,四七九	六九一	一一二,五三三	二	四七五	六九三	一二二,九八七

(ク) 丁 抹

一九三六年	五三三	八四,二八一	二六	三〇,六五六	六四九	一一四,九三七	二	二,九七〇	六五一	一二七,九〇七
一九三七年	五三七	九三,六五七	一〇	三〇,一六七	六六七	一二五,八三四	五	四,四三三	六七二	一三〇,二六六

(コ) 蘇聯邦

年度(六月末)	汽船		内燃機船		合計		帆船及舢舨		總計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
一九三一年	一,〇五六	一,二九,三三二	二八三	五九,五五五	一,三三九	一,六八,七六六	八九	二五,八九三	一,四二八	一,七〇,六六九
一九三二年	一,〇五四	一,一四,〇九五	二九九	五五,〇一八	一,三三三	一,六九,二五三	八〇	二四,七三一	一,四一三	一,七五,九八四
一九三三年	一,〇四四	一,〇九,九七八	三二五	五八,三六八	一,三六九	一,六八,一四八	五六	一六,八三六	一,三二五	一,六四,九八四
一九三四年	九七九	一,〇四,一七六	三三〇	五五,五五四	一,三〇九	一,五九,三三四	三〇	一,五五八	一,三三九	一,六〇,八八二
一九三五年	九七〇	九四,三五四	三四三	五六,五三六	一,二七三	一,五四〇,八九〇	三三	九,九五三	一,二九四	一,五五〇,八四三
一九三六年	八八九	九一,六九二	三五五	五六,八六五	一,二四四	一,五〇六,五五七	一五	八,三六〇	一,二五九	一,五一四,九一七
一九三七年	八二二	八六,四五六	三七七	五九,七九六	一,二〇八	一,四九四,四三三	一一	七,五三七	一二九九	一,五〇二,九六九

一九一四年	—	—	—	—	七四七	八五,九四九	五〇七	二〇,一六九	一二四四	一,〇五,一一八
一九三一年	三五五	四三,二八七	五八	一四,七七八	六三三	六〇,八三五	三	三,〇〇一	六三六	六四,八三六
一九三二年	三六七	五〇,〇五一	七九	一八,〇九二	四四六	六二,一四三	三	三,〇〇一	四四九	六五,一四四
一九三三年	三四六	五九,〇八四	五五	二四,六一七	四〇一	八四,〇六一	二	二,九五一	四四三	八六,九九三
一九三四年	三八二	六三,二八九	一〇七	二八,〇一九	四九九	九三,九〇八	二	二,五三一	四九一	九六,四一九
一九三五年	四五六	七九,四七九	一六	三六,〇九二	五五五	一一〇,八二一	二	二,九七〇	五五七	一二三,七九二

年度(六月末)	汽船		内燃機船		合計		帆船及舢		總計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
一九一四年	六五五	1,024,714	一〇六	17,103	五六九	841,817	一四,八九七	六四七	八八,八三三	
一九三一年	六五五	1,024,714	一〇六	17,103	七六一	1,111,817	七二	1,183,910		
一九三二年	六五五	1,024,714	一〇六	17,103	七九三	1,250,316	六六	1,316,913		
一九三三年	六五五	996,533	一三五	23,445	八〇〇	1,279,978	六六	1,346,333		
一九三四年	六五〇	940,454	一三三	23,555	七六三	1,264,009	四八	1,312,457		
一九三五年	七二八	921,693	一五九	24,788	八八七	1,264,771	五七	1,322,528		
一九三六年	六六三	900,109	一六	25,433	六六二	1,154,551	五〇	1,204,551		
一九三七年	六四五	864,833	一七六	26,880	八三二	1,034,715	四六	1,080,661		

二、特種用途船及商船

一九三七年六月末現在世界船腹六六、二八六、〇二四總噸の内一二、五一三、四二六總噸即ち約二割弱は油船、漁船、曳船、海難救助船其他の特種用途船に屬し、一般貨客輸送の對象となる船舶即ち商船は差引五三、七七二、五九八總噸となる。之を前年に比すれば、特種用途船は八一三、五九六總噸、商船は四〇八、七八五總噸を何れも増加せり。

特種用途船の内譯及商船噸數左の如し。

特種用途船	一九三七年(六月末)		一九三六年(六月末)		一九三五年(六月末)	
	噸數	噸數	噸數	噸數	噸數	噸數
油船	九,九五七,一四〇	九,一九五,四二一	八,八九六,四三七	九,九五七,一四〇	九,一九五,四二一	八,八九六,四三七
漁船	一一二,八四五	一一〇,八四五	一一二,八四五	一一二,八四五	一一〇,八四五	一一二,五三五
トロール船、漁船、捕鯨船	一,一五三,七八九	一,一二二,六七四	一,一〇四,九六〇	一,一五三,七八九	一,一二二,六七四	一,一〇四,九六〇
曳船、海難救助船	四〇五,二九七	四〇二,二七八	三九三,六二二	四〇五,二九七	四〇二,二七八	三九三,六二二
鐵道連絡船	二九九,一八六	二九七,七五三	二九〇,四八二	二九九,一八六	二九七,七五三	二九〇,四八二
海底電線敷設船	七〇,五二四	六七,四三二	七四,五四三	七〇,五二四	六七,四三二	七四,五四三
公船、浚渫船、河船其他	四九九,〇六五	四九三,四二七	四九八,五〇二	四九九,〇六五	四九三,四二七	四九八,五〇二
合計	一二,五一三,四二六	一一,六九九,八三〇	一一,三一一,〇八一	一二,五一三,四二六	一一,六九九,八三〇	一一,三一一,〇八一
世界船腹(帆船及舢を含む)	六六,二八六,〇二四	六五,〇六三,六四三	六四,八八五,九七二	六六,二八六,〇二四	六五,〇六三,六四三	六四,八八五,九七二
差引商船	五三,七七二,五九八	五三,三六三,八一三	五三,五七四,八九一	五三,七七二,五九八	五三,三六三,八一三	五三,五七四,八九一

(Fairplay, July, 22, 1937.  
Liverpool Journal of Commerce, July 23, 1937.)

三、航洋型商船

世界船腹より前項記載の特種用途船を控除し、更に(1)北米大湖船(2)木造船及木鐵混造船(3)總噸數四千噸未満の船舶及(4)船齡廿五年以上の古船、を除外(船齡廿五年以上と雖も)したる航洋型商船は一九三七年六月末現在三〇、〇〇九、八〇八總噸にして、世界船腹の約四割五歩を占め、前年に比し九、六八〇總噸を増加せり。現在國際貿易場裡に馳驅し、各國の海運收支に最も貢獻しつゝ、ある船舶は總て此種商船なり。本邦はその所有率英、米、獨に次ぎ第四位なるも、獨逸と共に年々躍進の跡顯著なるものあるに反し、英米は漸減の傾向を辿り居れり。

今各國の航洋型商船を観るに左の如し。

國 別	一九三七年(六月末)		一九三六年(六月末)	
	總噸數	割合	總噸數	割合
英 本 國 及 愛 蘭	一〇、七八一、〇九〇	三五・九三	一〇、八一七、九七〇	三六・〇六
米 國	五、〇四三、三三五	一六・八一	五、一四八、二六六	一七・一六
獨 逸	二、二八二、五七三	七・六一	二、一九四、一五五	七・三一
日 本	二、二七三、〇九五	七・五七	二、一六八、三三八	七・二三

世 界 總 計	一九三七年(六月末)		一九三六年(六月末)	
	總噸數	割合	總噸數	割合
伊 太 利 亞	一、八一七、八六一	六・〇六	一、八三九、六九八	六・一三
佛 蘭 西	一、六〇六、六七九	五・三五	一、六九二、五四五	五・六四
和 蘭	一、四七四、〇八〇	四・九一	一、三七八、一八〇	四・五九
諸 國	一、〇六四、一七六	三・五五	一、〇一五、九九八	三・三九
其 他	三、六六六、九一九	一二・二一	三、七四四、九七八	一二・四九
世 界 總 計	三〇、〇〇九、八〇八	一〇〇・〇〇	三〇、〇〇〇、一二八	一〇〇・〇〇

(Fairplay, July, 22, 1937.  
Liverpool Journal of Commerce, July 23, 1937.)

四、船齡及船型別船腹

(ロイド船名錄、一九三七年六月末現在總噸數百噸以上の汽・機船)

國 別	船 型	十年 未 滿		十年以上廿五年未滿		廿五年以上		合 計	
		隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
英 本 國	100噸—1,000噸	八三五	三三八、七二	一、五六一	五九、七七九	一、四五五	三九六、三〇〇	三、八五一	一、一七四、六七四
	1,000噸—5,000噸	二六七	六三三、三三九	六三三	一、三六一、四七五	一、八三三	三、四二二、九八	一、一〇一	三、五九九、〇一三
	5,000噸—10,000噸	六七	三、九七、四〇六	九六三	五、八五、七〇〇	九六	五九八、六八二	一、七九二	一〇、〇四一、七九六
及 愛 蘭	100噸—1,000噸	八三五	三三八、七二	一、五六一	五九、七七九	一、四五五	三九六、三〇〇	三、八五一	一、一七四、六七四
	1,000噸—5,000噸	二六七	六三三、三三九	六三三	一、三六一、四七五	一、八三三	三、四二二、九八	一、一〇一	三、五九九、〇一三
	5,000噸—10,000噸	六七	三、九七、四〇六	九六三	五、八五、七〇〇	九六	五九八、六八二	一、七九二	一〇、〇四一、七九六







世界總計	一九三七年(六月末)		一九三六年(六月末)		一九三五年(六月末)	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
合計	六,八〇〇	一,四三三,四四七	三,三〇八	七,九二一,五六〇	三,三〇七	一,五九二,四四七
1,000噸以上	三,二〇〇	九,八〇〇,三九九	三,六〇九	三,〇三六,三七七	四,七五五,六七三	六,〇六八
1,000噸以下	三,六〇〇	三,五三三,〇四八	三,五〇九	四,八八四,一八三	一,五三〇	五,八七九,七七九

五、船齡廿五年以上の船腹

(ロイド船名録、總噸數百噸以上の汽機船)

國別	一九三七年(六月末)		一九三六年(六月末)		一九三五年(六月末)	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
米國	五〇二	八五五,六四四	五〇二	八三〇,一五四	四九七	七九二,六七五
英國	一,七七一	一,七七一,一九七	一,七七一	一,七七一,七七七	一,七七一	一,七七一,六四四
獨逸	一,五五七	一,五五七,五五七	一,五五七	一,五五七,五五七	一,五五七	一,五五七,五五七
法國	一,五五七	一,五五七,五五七	一,五五七	一,五五七,五五七	一,五五七	一,五五七,五五七
日本	一,五五七	一,五五七,五五七	一,五五七	一,五五七,五五七	一,五五七	一,五五七,五五七
其他	...	...	...	...	...	...

六、速力別船腹

一九三七年六月末現在速力十二節以上の世界汽機船は三、二七二隻、一九、八六〇、六四三總噸にして、世界船舶總噸數の約三割強に當れり。個人會社として日本郵船株式會社の七四隻、五七〇、二一〇總噸は世界第一なるも、日本國家としては英、米、獨、佛に次ぎ五位に屬せり。但他國は姑く

世界總計	一九三七年(六月末)		一九三六年(六月末)		一九三五年(六月末)	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
日本	七三	七三,〇〇〇	七三	七三,〇〇〇	七三	七三,〇〇〇
英國	一,七七一	一,七七一,一九七	一,七七一	一,七七一,七七七	一,七七一	一,七七一,六四四
獨逸	一,五五七	一,五五七,五五七	一,五五七	一,五五七,五五七	一,五五七	一,五五七,五五七
法國	一,五五七	一,五五七,五五七	一,五五七	一,五五七,五五七	一,五五七	一,五五七,五五七
日本郵船	七四	五七〇,二一〇	七四	五七〇,二一〇	七四	五七〇,二一〇
其他	...	...	...	...	...	...

措き、少くとも本邦に關する限り、ロイド船名録には近年の建造に係る幾多快速船の脱漏あり。例へば廿節以上の快速船として日本郵船會社所屬長崎丸、上海丸の二隻のみを挙げ、現在本邦快速船の最高峰たる鐵道省の關釜連絡船金剛丸(一九三七年竣工、速力二二節、七、一〇五總噸)及興安丸(一九三六年竣工、速力二二節、七、一〇三總噸)の二隻を掲載しあらざるが如き、その最も顯著なる例にして一々枚舉に違あらず。本邦に於て快速船の激増したるは極めて近年の事なるが、昭和七年來第一次乃至第三次船舶改善助成施設に依り建造(未起工船包含)せられたる快速船のみにても四八隻、二九九、四三九總噸に上り、其速力は一四・七節、四、五五〇總噸船一隻及一四・六節、四、五七五總噸船一隻を除き、他は悉く十五節乃至廿節にして、本邦が世界に其精銳を誇る快速貨物船隊なり。

ロイド船名録に依れば、一九三七年六月末現在各國に於ける總噸數百噸以上、速力十二節及廿節以上の汽・機船左の如し。

國	別	速力一二節以上		内、速力二〇節以上	
		隻數	總噸數	隻數	總噸數
英國	本國及愛蘭	一、一三五	七、九六三、一四九	五	五六八、六五六
	屬領	一、三二二	四九五、三三三	五	三二、四二七
國計		一、二六七	八、四五八、五〇二	五九	六〇一、〇八三

世界總計	米國 (大湖船を含む)	獨逸	佛蘭西	日 本	和 蘭	伊 太	諾 威	丁 抹	瑞 典	西 牙	蘇 聯	其 他
三、二七二	四六九	二四一	一六二	二〇七	一六三	一七六	一三九	九五	七二	四五	五七	一七九
一九、八六〇、六四三	二、四九六、八二六	一、八四四、〇七三	一、二九八、九〇七	一、二九六、〇八六	一、二四四、三五三	一、一二三、七一八	六三四、七一九	三四二、八八九	二八五、七四三	一七八、二七五	一七二、五三七	四八四、〇一五
一一一	一七	一〇	二	三	一	三	一	一	一	一	一	一
一、五九七、五一四	二七五、四六四	一七九、七六三	二二二、四六〇	一〇、五二七	八、七〇〇	二七三、五八〇	六、二六四					

一九三七年六月末現在に於て速力十二節以上の汽・機船を有する世界十大船主左の如し。

船 主	國 籍	隻 數	總 噸 數
日本郵船株式會社	日	七四	五七〇、二一〇



世界總計	其他	西班牙	丁抹邦	蘇聯	瑞典	希臘	和蘭	佛蘭西	伊太利	獨逸	諸威本	日計	米大湖船		航洋船	國英屬	
													比律賓	計			
三、四〇〇、一八八	二、四三三、〇〇八、一五七	六三〇、七四八、七六七	四四〇、五五〇、〇一一	五〇〇、九〇一、〇六八	八五一、八六四、四八三	五八二、一八二、四七五	六〇一、一八五、八四四	一、〇三三、一九八、一六六	七七八、二〇五、五八六	一、〇五二、二四一、三九九	一、三三四、一八八、九九一	一、三三四、二九二、九五五	二、一〇〇、七八三、六三三	五〇七、二八三、三三〇	一、五五五、五五八、〇一〇	七、四〇九、三〇八、七六六	一、七三三、二四三、三三三
二、四〇〇、一八八	二、四三三、〇〇八、一五七	六三〇、七四八、七六七	四四〇、五五〇、〇一一	五〇〇、九〇一、〇六八	八五一、八六四、四八三	五八二、一八二、四七五	六〇一、一八五、八四四	一、〇三三、一九八、一六六	七七八、二〇五、五八六	一、〇五二、二四一、三九九	一、三三四、一八八、九九一	一、三三四、二九二、九五五	二、一〇〇、七八三、六三三	五〇七、二八三、三三〇	一、五五五、五五八、〇一〇	七、四〇九、三〇八、七六六	一、七三三、二四三、三三三
三、四〇〇、一八八	二、四三三、〇〇八、一五七	六三〇、七四八、七六七	四四〇、五五〇、〇一一	五〇〇、九〇一、〇六八	八五一、八六四、四八三	五八二、一八二、四七五	六〇一、一八五、八四四	一、〇三三、一九八、一六六	七七八、二〇五、五八六	一、〇五二、二四一、三九九	一、三三四、一八八、九九一	一、三三四、二九二、九五五	二、一〇〇、七八三、六三三	五〇七、二八三、三三〇	一、五五五、五五八、〇一〇	七、四〇九、三〇八、七六六	一、七三三、二四三、三三三
九、〇一三、一六六	八七五、九三三	五、六七〇	三、三〇〇	三、三三六	三、一七三	二、〇〇七、四四〇	四、〇一〇、九〇一	四、九六四、六四四	四、五九二、九四六	六、四八八、六四四	二、六七九、五	五、二九〇、六	五、三三三、八八九	三、一五八、七	五、二九〇、六	三、一八五、八六一	一、五、九〇〇
八、四〇〇、〇六一	五、五七六	一、三、七五八	一、六六三	四、九三三	一、四〇五	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一
四、九三三、三三三	三、三三三	一、一〇〇	一、一五五	一、二二二	一、二七五	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一
一、九七〇、三三三	一、三三三	六、六	一〇〇	九	一〇三	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一
三、三三三、三三三	四、〇〇〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇	一八、五五五	二、二二二	三、三三三	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一	一、一
三、二七、〇〇〇	四、八八八、七四四	一、〇四四、七五五	一、一七五、二二二	一、二五三、八三三	一、四九四、四三三	一、八五五、四三三	二、六三三、八〇〇	三、四三三、六八八	四、二三三、五八八	五、〇三三、四八八	五、八三三、三八八	六、六三三、二八八	七、四三三、一八八	八、二三三、〇八八	九、〇三三、九八八	九、八三三、八八八	一〇、六三三、七八八

七、機關別船腹

本國及愛蘭	汽	船		燃		機		汽機船合計
		往復動汽船	タービン汽船	補助汽船	補助機船	補助機船	補助機船	
五、六六六、二〇七、〇九二	三、八〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇
三、八〇〇、〇〇〇	三、八〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇
三、八〇〇、〇〇〇	三、八〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇
三、八〇〇、〇〇〇	三、八〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇
三、八〇〇、〇〇〇	三、八〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇
三、八〇〇、〇〇〇	三、八〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇
三、八〇〇、〇〇〇	三、八〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇
三、八〇〇、〇〇〇	三、八〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇
三、八〇〇、〇〇〇	三、八〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇

本表各社の船腹は子會社所有船を含まず。

(ロイド船名録、總噸數百噸以上の船舶)

漢米線	獨逸	北獨逸	英印汽船株式會社	ロイド・トリエスチノ	キユナード白星線	フレンチ・ライン	大阪商船株式會社	彼阿汽船株式會社	オーシャン汽船株式會社(ホルト)
六四	五二	五二	七三	五三	一八	三二	七四	二五	四二
五、一、七八七	五〇〇、九七五	四八、八一〇	四六八、三七七	四五一、九一三	四二四、一五九	四一〇、四二四	三九一、三八四	三四三、八二四	

八、燃料別汽船

(1) 煤炭汽船

世界總計	其 他	和 蘭	諾 威	佛 蘭 西	伊 太 利	獨 逸	日 本	米 國 (大湖船 を含む)	英 國		國 別	一九三七年 (六月末)		一九三六年 (六月末)	
									本國及愛蘭 屬領	計		隻 數	噸 數	隻 數	噸 數
一八、八二九	五、〇九五	四九六	一、一五〇	八九九	六七三	一、三四一	一、三四一	一、一一七	六、七一一	五、二三四	五、三三八	八、六三一、五九八	五、三三八	八、八四二、四五二	
三一、七四六、九〇六	七、七四九、六二六	八二一、四六六	一、二七七、四四四	一、三九〇、六〇五	一、五五六、三七四	二、二四八、五二二	二、八一六、六九四	三、三五九、四七六	一〇、五二六、七〇九	一、八九五、一一一	一、五二一	一、八九五、一一一	六、八五九	一〇、七七三、四五二	
一九、一七四	五、一五六	五六四	一、一七七	九五四	六五四	一、三五六	一、三一九	一、一三五	六、八五九	六、八五九	六、八五九	八、四四二、四五二	六、八五九	一〇、七七三、四五二	
三一、九四七、六一八	七、七七五、六四四	七八九、六〇七	一、三一〇、二八二	一、五五六、九〇八	一、四八二、六一八	二、一八五、七二二	二、六九一、七四四	三、三八一、六四一	一〇、七七三、四五二	一、九三一、〇〇〇	一、九三一、〇〇〇	八、八四二、四五二	一、九三一、〇〇〇	一〇、七七三、四五二	

(ロイド船名録、總噸數百噸以上の汽船)

(2) 燃油汽船

世界總計	其 他	日 本	諾 威	和 蘭	獨 逸	伊 太 利	佛 蘭 西	米 國 (大湖船 を含む)	英 國		國 別	一九三七年 (六月末)		一九三六年 (六月末)	
									本國及愛蘭 屬領	計		隻 數	噸 數	隻 數	噸 數
三、九三二	四六三	九七	二〇七	一六四	九六	一四九	二〇二	一、四九九	一、〇五五	二六四	七九一	五、〇六九、五九六	七九五	五、一五八、五三九	
一九、七七五、八二一	一、三八九、一六四	五四五、〇〇〇	六三三、四〇七	七八五、八四九	八〇一、四七一	九六五、〇八五	一、一二八、五〇七	七、七八二、五七六	五、七四四、七六二	六七五、一九六	六七五、一九六	五、〇六九、五九六	七九五	五、一五八、五三九	
三、八九五	四三四	九五	二〇〇	一六三	七七	一四三	二〇四	一、五二二	一、〇五七	二六二	七九五	五、〇六九、五九六	七九五	五、一五八、五三九	
一九、七七六、六六八	一、三〇六、二五八	五五六、二〇五	六四一、八一九	七九一、五八八	七三七、五八四	九二八、八八五	一、一二三、九六八	七、八〇六、一九九	五、八八四、一六二	七二五、六二三	七二五、六二三	五、〇六九、五九六	七九五	五、一五八、五三九	

(ロイド船名録、總噸數百噸以上の汽船)

九、油 船

(1) 世界油船船

ロイドの調査に係る世界油船船(汽・機船)左の如し。

年度(六月末)	一 千 噸 以 上		一 千 噸 未 滿		世 界 總 計
	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	
一九一四年【註】	八六一	一、四四一、一九六	不詳	不詳	不詳
一九二一年	一、二三六	六、九八七、九二三	不詳	不詳	不詳
一九二九年	一、三〇八	七、五三六、三六八	不詳	不詳	不詳
一九三〇年	一、四三九	八、五四九、八二七	一〇〇、三一四	八、六五〇、一四一	八、六五〇、一四一
一九三一年	一、四五八	八、八〇八、八二一	一〇二、四三七	八、九一一、二五八	八、九一一、二五八
一九三二年	一、四四二	八、七五六、八三二	一〇六、一八〇	八、八六三、〇一二	八、八六三、〇一二
一九三三年	一、四二〇	八、六六八、四七七	一〇七、五三二	八、七七六、〇〇九	八、七七六、〇〇九
一九三四年	一、四四五	八、八九六、四三七	一一二、五三五	九、〇〇八、九七二	九、〇〇八、九七二
一九三五年	一、四七五	九、一九五、四二一	一二〇、八四五	九、三一六、二六六	九、三一六、二六六
一九三六年	一、五五八	九、九五七、一四〇	一二八、四二五	一〇、〇八五、五六五	一〇、〇八五、五六五
一九三七年					

【註】一九一四年世界油船噸數  
英國海運會議所調  
米國商務省調

ロイドに統計無きも各種の資料左の如し。  
一、五八〇、〇〇〇總噸  
一、四四一、一九六總噸(總噸數五百噸以上の汽・機船及帆船)

三六六隻

Petroleum Press Service(英國の石油雜誌)

一、五〇〇、〇〇〇總噸

米國商務省の調査に係る總噸數五百噸以上の世界油船船(政府船を除く)左の如し。

年度(六月末)	油 船 船 (汽・機船)		油 船 船 (帆船及舢)		世 界	
	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數
一九〇〇年	三二〇	一、三五二、〇五七	四六	八九、一三九	一八二	四二四、五八九
一九一四年	五三六	二、六四四、二二六	八九	二二九、〇四一	三六六	一、四四一、一九六
一九一九年	五八二	二、九二九、五二一	九一	一三八、六〇九	六七三	二、七七三、二六七
一九二〇年	七四五	三、七九〇、一六六	九五	一四四、六六一	八四〇	三、〇六八、一三〇
一九二一年	八五二	四、六六二、六一八	九八	一四三、七八六	九五〇	三、九三四、八二七
一九二二年	九三八	五、〇一三、四八四	九八	一四七、〇五〇	一、〇三六	四、八〇六、四〇四
一九二三年	九五二	五、一〇三、九〇九	八九	一三七、八七四	一、〇七一	五、一六〇、五三四
一九二四年	九六一	五、一五六、七六六	一一一	一五三、七六七	一、〇七二	五、二四一、七八三
一九二五年	一、〇〇一	五、三三七、八五四	一〇六	一四三、六二〇	一、一〇七	五、三二〇、五三三
一九二六年	一、〇五〇	五、六四〇、三二一	一二六	一四九、九一三	一、一六六	五、五一九、四七四
一九二七年	一、一八二	六、五七八、三五二	一二四	一六一、七八五	一、三〇六	五、七九〇、二三四
一九二八年	一、三一五	六、九七八、四五七	一二九	一六〇、七一一	一、四四四	六、七四〇、一三六
一九二九年						七、一三九、一六八

國別	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	一九三五年
英國及愛爾蘭	一,四一一	一,五六五	一,六五三	一,六二五	一,六二二	一,六五六
法國	七,五九〇	八,八〇九	九,三四三	九,三一四	九,三八一	九,六八二
美國	一三二	一三三	一三八	六五	四九	四五
日本	一六二,四〇二	一六五,二六二	一六一,〇三九	九四,三六五	八三,一八三	七八,一三二
蘇聯	一,五四二	一,六九八	一,七九一	一,六九〇	一,六七一	一,七〇一
其他	七,七五三	八,九七四	九,五〇四	九,四〇五	九,四六四	九,七六〇
合計	一〇,九一七	一二,一〇九	一二,一〇九	一二,一〇九	一二,一〇九	一二,一〇九

(2) 國別油輪船

(Merchant Marine Statistics, 1935; U. S. Dept. of Commerce)

國別	一九三七年 (ロイド調)			一九三六年 (ロイド調)		一九〇〇年 (米國商務省調)	
	汽船(一千噸以上)	內燃機船(以一千噸以上)	合計(一千噸以上)	汽船(一千噸以上)	合計(一千噸以上)	汽船及帆(五百噸以上)	帆及帆(五百噸以上)
英國及愛爾蘭	三三	一,二九九	一,三三二	三三	一,三三二	七	一,三三二
法國	二,二七〇	一,一八七	三,四五七	二,二七〇	三,四五七	八	三,四五七
美國	四	一,四七四	一,四七八	四	一,四七八	一	一,四七八
日本	一,一八七	一,一八七	二,三七四	一,一八七	二,三七四	一	二,三七四
蘇聯	一,一八七	一,一八七	二,三七四	一,一八七	二,三七四	一	二,三七四
其他	一,一八七	一,一八七	二,三七四	一,一八七	二,三七四	一	二,三七四
合計	六,〇〇〇	六,〇〇〇	一二,〇〇〇	六,〇〇〇	六,〇〇〇	一	六,〇〇〇

國別	汽船(一千噸以上)	內燃機船(以一千噸以上)	合計(一千噸以上)	汽船(一千噸以上)	合計(一千噸以上)	汽船及帆(五百噸以上)	帆及帆(五百噸以上)
英國及愛爾蘭	三三	一,二九九	一,三三二	三三	一,三三二	七	一,三三二
法國	二,二七〇	一,一八七	三,四五七	二,二七〇	三,四五七	八	三,四五七
美國	四	一,四七四	一,四七八	四	一,四七八	一	一,四七八
日本	一,一八七	一,一八七	二,三七四	一,一八七	二,三七四	一	二,三七四
蘇聯	一,一八七	一,一八七	二,三七四	一,一八七	二,三七四	一	二,三七四
其他	一,一八七	一,一八七	二,三七四	一,一八七	二,三七四	一	二,三七四
合計	六,〇〇〇	六,〇〇〇	一二,〇〇〇	六,〇〇〇	六,〇〇〇	一	六,〇〇〇

(3) 航洋型油輪船  
世界主要油輪船國十一箇國に於ける總屯數三千噸以上の航洋型油輪船(汽船)左の如し。

國別	一九三七年 (八月末)	總噸數
英國及愛爾蘭	三三三	二,三九五,〇五六
法國	三二二	二,二九二,三二六
美國	二二九	一,八〇八,七一五
日本	三五	三四七,六二七
合計	一,〇〇〇	七,三九二,七六五



合 計	伊 太		日 本		佛 蘭 西		瑞 典		獨 逸		丁 蘭		希 臘	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
1,110	56	313,819	28	258,618	28	212,456	15	126,491	16	106,321	3	105,715	5	25,809
7,992,953														

(Shipping World, Sept. 15, 1937.)

(4) 船齡別油輪船

前項記載航洋型油輪船を更に船齡別に分類せば左の如し。

國 別	船齡廿年以上		船齡五年—廿年		船齡十年—五年		船齡五年—十年		船齡五年未満		合 計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
米 國	6	43,315	33	1,577,777	6	54,794	3	204,077	15	115,993	57	1,741,966
英 本 國 及 愛 蘭	7	249,518	7	59,329	6	45,677	8	38,666	6	49,184	34	322,374
諸 威	7	18,623	7	13,077	3	16,657	2	8,623	5	44,733	24	188,715
其 他 (八 箇 國)	9	154,021	7	125,368	3	205,748	6	49,518	3	37,301	28	1,499,856
合 計	36	1,110,267	57	2,374,858	21	868,666	21	701,212	41	319,101	115	4,266,516
百 分 率	100.0		29.9		10.9		12.3		12.0		100.0	

(Shipping World, Sept. 15, 1937.)

(5) 油輪船繫船

世界油輪船の繫船は一九三七年二月一日現在二十九隻、十四萬總噸を算し、前年同期の五十二隻、廿九萬四千總噸に比し約半減せるが、其後油輪船市況更に好轉せるを以て繫船殆ど皆無となれるものと推定せらる。

一九三六年二月以降の繫船噸數左の如し。

年 月	隻 數	噸 數
一九三六年 二月一日	52	294,000 總噸
八月一日	64	396,000 "
八月末	59	602,225 重噸

一九三六年 十二月末  
一九三七年 二月一日

二九  
二九

二〇七、五七四重噸  
一四〇、〇〇〇總噸

【備考】右繫船は歐洲タンカー・ブール加盟船の繫船と見られ、米國船を含まざるものゝ如し。

(6) 建造中油輪船

國別	一九三七年(六月末)		一九三六年(六月末)	
	隻數	噸數	隻數	噸數
獨逸	一六	一五八、〇九〇	一六	一四一、三八〇
英國及愛蘭	二〇	一四〇、七六五	二三	一七九、九八〇
米國	一八	一二八、二五五	九	七七、一四〇
日本	九	七五、七九二	四	三四、八六五
和蘭	一二	六九、二四〇	八	五七、五四〇
丁林	六	五三、三五〇	四	三七、五七〇
瑞典	五	四六、一〇〇	八	七三、八〇〇
伊太利	三	二八、二五〇	一	六、一二五
西班牙	三	二〇、二二〇	三	二〇、二二〇
總計	一〇六	一、〇〇〇	一〇六	一、〇〇〇

(ロイド調、總噸數二千噸以上の油輪汽機船)

佛蘭西	希臘	亞爾及利亞	世界總計
一	二	一	九五
一五、四五六	一三、〇〇〇	二、五五〇	七三五、六一二
一	一	一	七九
一〇、〇〇〇	一、〇〇〇	二、五五〇	六五六、六二六

一〇、本邦船腹

(1) 總說

本邦海運が初めて近代的基础の上に立脚したるは漸く明治初年の事なるが、當時總噸數僅に二、三萬噸を算するに過ぎざりし本邦船腹も、其後内外幾度かの戦役、事變等に際會して一路膨脹を續け、今や總噸數四百五十萬噸、克く先進諸國の多くを凌駕して十數年來世界第三位に列し、斯界に活躍しつつあり。固より本邦は四面環海、地理的條件に恵まれる所大なりと雖も、朝野協力夙に海運業の伸張を念とし、其哺育搖籃時代より今日に至る迄各時代に順應して適切なる保護助長の策を講じたるに負ふ所亦決して鮮しとせず。

今過去半世紀餘の間に於ける本邦船腹發展の跡を観るに左の如し。

(逓信省管船局調、總噸數廿噸以上の汽・機船、各期末現在)

年次	隻數	總噸數	備考
明治三年(一八七〇年)	三五	二四、九九七	本邦最初の本船舶統計發表 西南役
〃 十年(一八七七年)	一八三	七九、二〇二	
〃 廿七年(一八九四年)	四六一	二六三、六二九	日清戰役
〃 廿八年(一八九五年)	五二八	三三一、三七四	
〃 卅年(一八九七年)	六二六	四二六、六二四	汽船會社の新設、増資頻繁
〃 卅七年(一九〇四年)	一、二二四	七九一、〇五七	
〃 卅八年(一九〇五年)	一、三九〇	九三二、七四〇	日露戰役
〃 卅九年(一九〇六年)	一、四九二	一、〇三四、四五六	
大正三年(一九一四年)	二、三三一	一、八五三、四二五	船腹百萬噸突破
〃 六年(一九一七年)	二、三五二	二、〇二〇、九三四	
〃 八年(一九一九年)	三、〇四〇	三、〇〇五、五五〇	船腹二百萬噸突破
〃 九年(一九二〇年)	三、一一〇	三、一八六、八〇七	
昭和元年(一九二六年)	三、五六一	四、〇一〇、三八一	船腹四百萬噸突破
〃 七年(一九三二年)	三、六八七	四、二五八、六四〇	
〃 十一年(一九三六年)	四、二八七	四、三五四、九六五	船舶改善助成施設實施 世界海運界好轉
〃 十二年(一九三七年)七月	四、四一八	四、五〇八、九八四	

本邦海運界近年の轉換期たる昭和七年以降の情勢を按ずるに、明治初年以來噸數主義を以て逐年増大を來せる本邦船腹は過剩船整理の爲昭和七年船舶改善助成施設、昭和八年外國船輸入特許制の實施を見るに及び反轉減少傾向を示し、多年の噸數主義は茲に船質主義となれり。然るに昭和六年金輸出再禁止以來圓爲替低落に因る輸出増と軍需工業の發展に因る輸入増は、世界海運界の一般的回復と相俟つて船腹の需要を喚起し、一時漸減せる本邦船腹も昭和十年より再び増勢に轉ぜり。而して船腹の拂底緩和の爲前記船舶改善助成施設は昭和十二年三月を以て打切りとなり、新に同年四月より四ヶ年繼續事業として補助金五〇、六九三、五六七圓を以て、速力十九節以上、總噸數六千屯以上の貨客船及貨物船各十五萬總屯を建造せんとする優秀船建造助成施設の實施を見るに至れり。其船舶改善助成施設との相違は該施設の建造が古船の解體を條件として速力十五節以上、四千總屯以上の貨物船と規定せるに對し、優秀船建造助成施設は解體を必要とせず、速力及船型を擴大強化し、更に客船へも進出したる點にあり。即ち本邦海運は或る意味に於て高速巨船主義の段階に入り、或る意味に於て屯數船質併行主義となれるものと謂ふべし。偶々同年七月支那事變勃發、本邦海運界は復々異變に遭遇するに至れるが、之等に就ては卷を更めて述ぶべし。

(2) 毎年十二月末總噸數廿屯以上の汽・機船

(逓信省管船局調)

年	内地		朝鮮、臺灣及關東州在籍船		合計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
明治四十年	一、五七四	一、一〇九、四四四	一八	三、四九三	一、五九二	一、一一二、九三七
四十一年	一、六一八	一、一五二、五七五	一八	三、四二一	一、六三六	一、一五五、九九六
四十二年	一、六五三	一、一八九、九五七	一七	三、三一〇	一、六七〇	一、一九三、二六七
四十三年	一、七〇三	一、二二四、〇九一	五四	一〇、四八四	一、七五七	一、二三四、五七五
四十四年	一、八五四	一、三七五、〇八三	六六	一三、四八〇	一、九二〇	一、三八八、五六三
大正元年	一、九八一	一、四三〇、三二九	一三〇	六〇、〇二三	二、一〇一	一、四九〇、三五二
二年	二、〇七二	一、五一三、九四一	一七一	二〇、九〇二	二、二四三	一、七二二、九六八
三年	二、一三三	一、五七七、〇二五	一九八	二七、六四〇	二、三三一	一、八五三、四二五
四年	二、一三二	一、六〇四、九〇〇	一九三	二六、七九五	二、三二五	一、八七二、八五九
五年	二、一五九	一、六九六、六三一	一八六	二四、三三八	二、三四五	一、九三九、九七九
六年	二、一七九	一、八二七、一三二	一七三	一九、三八〇	二、三五二	二、〇二〇、九三四
七年	二、八二一	二、三一〇、九五九	一六四	一七、三六六	二、九八五	二、四八二、三二五
八年	二、八七〇	二、八四〇、六五〇	一七〇	一六、四九〇	三、〇四〇	三、〇〇五、五五〇

(3) 毎年十二月末總噸數一千噸以上の汽・機船

年	内地		朝鮮、臺灣及關東州在籍船		合計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
九年	二、九三一	三、〇一一、六三四	一七九	一七、五一一、七三三	三、一一〇	三、一八六、八〇七
十年	二、九五五	三、一六七、七三七	一八三	一六、七八〇、五	三、一三八	三、三三五、五四二
十一年	三、〇〇一	三、二五四、九六二	二一八	二八、四二六、六	三、二一九	三、五三九、二二八
十二年	三、〇四九	三、三二二、七六四	二六〇	三五、三九一、六	三、三〇九	三、六七六、六八〇
十三年	三、一四三	三、五二〇、七四八	二八二	三九、二九七、六	三、四二五	三、九一三、七二四
十四年	三、一八七	三、四九六、二六二	二九〇	四〇、二一一、一	三、四七七	三、八九八、三三三
昭和元年	三、二四六	三、六〇七、〇三八	三一五	四〇、三三四、三	三、五六一	四、〇一〇、三八一
二年	三、二八七	三、六七〇、〇九七	三二一	四〇、八四一、四	三、六〇八	四、〇七八、五一
三年	三、三二一	三、七五三、七六五	三三九	四〇、五二九、〇	三、六六〇	四、一五九、〇五五
四年	三、三五〇	三、八〇二、三一六	三五五	四一、三四五六	三、七〇五	四、二一五、七七二
五年	三、三五〇	三、九〇七、七五五	三六八	四一、八三〇、四	三、七一八	四、三二六、〇五九
六年	三、三五八	三、九一八、二八九	三六九	四〇、四四五、三	三、七二七	四、三二二、七四二
七年	三、三〇八	三、八七四、六一九	三七九	三八、四〇二、一	三、六八七	四、二五八、六四〇
八年	三、二九五	三、七八〇、一九七	四二一	三八、三、四一八	三、七一六	四、一六三、六一五
九年	三、三六六	三、八一二、〇八九	五一	三二、四、六〇二	三、八七七	四、一三六、六九一
十年	三、四六九	三、八六三、〇四一	五六七	三〇、六、七三一	四、〇三六	四、一六九、七七二
十一年	三、六〇二	四、〇三四、二八四	六八五	三二、〇、六八一	四、二八七	四、三五四、九六五

(遞信省管船局調)

年	内地在籍船		朝鮮、臺灣及關東州在籍船		合計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
明治四十年	三三九	八九〇、〇八四	一	一、六八六	三四〇	八九一、七七〇
四十一年	三三七	九三〇、三一	一	一、六八六	三三八	九三一、九九七
四十二年	三三九	九六四、〇七五	一	一、六八六	三四〇	九六五、七六一
四十三年	三三八	九九五、三九三	四	五、二四六	三四二	一、〇〇〇、六三九
四十四年	三八〇	一、一三一、〇一九	五	六、六九八	三八五	一、一三七、七二七
大正元年	三八八	一、一七三、二九五	一七	四二、九二八	四〇五	一、二一六、二二四
二年	四〇六	一、二五三、六九四	五七	一八九、五九二	四六三	一、四四三、二八六
三年	四一四	一、三〇八、九四九	七七	二五五、四三九	四九一	一、五六四、三八八
四年	四一六	一、三三一、三〇八	七八	二四七、〇〇〇	四九四	一、五七八、三〇八
五年	四四七	一、四二一、〇七七	七〇	二二二、七三九	五一七	一、六四三、八一六
六年	四七五	一、五三二、五三六	五七	一七五、三六六	五三二	一、七〇七、九〇二
七年	六一六	一、八五九、三四九	四九	一五〇、九三八	六六五	二、〇一〇、二八七
八年	七二七	二、三五六、四七七	四七	一四四、一九二	七七四	三、五〇〇、六六九
九年	七五〇	二、六八〇、八九九	五一	一五二、二三五	八〇一	二、八三三、一三四
十年	七七七	二、七三一、六六六	四八	一四四、五三二	八二五	二、八七六、一九八
十一年	八〇〇	二、八三三、九二〇	七四	二五九、五一七	八七四	三、〇九三、四三七

(4) 毎年六月末汽・機船及帆船

年	内地在籍船		朝鮮、臺灣及關東州在籍船		合計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
十二年	八一六	二、九〇九、三五八	七八	三二八、五〇一	九〇三	三、二三七、八五九
十三年	八六七	三、一一六、三三五	一〇一	三六八、一四〇	九六八	三、四八四、四七五
十四年	八六二	三、一〇五、七三二	一〇四	三七八、〇二五	九六六	三、四八三、七五七
昭和元年	八八六	三、二二三、九三六	一〇六	三七六、七三〇	九九二	三、六〇〇、六六六
二年	九〇三	三、二二九、三一六	一〇九	三八一、二九三	一、〇一二	三、六七三、六〇九
三年	九一八	三、三七九、七六一	一〇七	三七六、五五二	一、〇二五	三、七五六、三一三
四年	九二四	三、四三一、三九八	一〇八	三八二、六三〇	一、〇三二	三、八一四、〇二八
五年	九一九	三、五四四、七〇八	一〇九	三八五、五〇二	一、〇二八	三、九三〇、二一〇
六年	九一四	三、五六二、三四六	一〇六	三七三、八八三	一、〇二〇	三、九三六、二二九
七年	八九二	三、五二六、八二八	一〇一	三五四、〇八九	九九三	三、八八〇、九一七
八年	八五六	三、四三一、七五五	九八	三五三、七四七	九五四	三、七八五、五〇二
九年	八四六	三、四五二、九八一	八六	二八九、六三三	九三二	三、七四二、六一四
十年	八五二	三、四八〇、七四一	八〇	二六六、一三二	九三二	三、七四六、八七三
十一年	八八四	三、六三七、五三六	八一	二七四、六二二	九六五	三、九一二、一五八





總計	帆船		汽機船及帆船		總計	
	二〇噸以上	二〇噸以下	二〇噸以上	二〇噸以下	二〇噸以上	二〇噸以下
一九三七年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九三六年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九三五年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九三四年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九三三年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九三二年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九三一年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九三〇年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九二九年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九二八年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九二七年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九二六年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九二五年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九二四年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九二三年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九二二年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九二一年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九二〇年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九一九年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九一八年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九一七年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九一六年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九一五年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九一四年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九一三年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九一二年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九一一年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九一〇年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九〇九年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九〇八年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九〇七年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九〇六年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九〇五年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九〇四年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九〇三年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九〇二年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九〇一年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇
一九〇〇年	二五、八七	九三、七六	一〇、一四	三三、三三	三六、〇一	一二七、一〇

### 第三章 新造船船

#### 一、總說

##### (1) 世界造船界

海運界の好轉と共に船腹次第に拂底し、造船界は異常なる活況を呈するに至れるが、ロイドの調査に依れば世界進水船(汽機船及帆船)は一九三三年の三三〇隻、四八九、〇一六總噸を戦後の最低として、一九三六年には九九九隻、二、一一七、九二四總噸に激増せり。更に一九三七年上半期の世界進水船は四六四隻、一、一九八、九五六總噸にして、前年同期に比し八六隻、三三五、四六八總

噸の増加となれり。國別に於ては一九三五年以來獨逸の進出目覺しく英國に次いで第二位を占め、本邦之に續けるが、此の日獨新興勢力の擡頭は、米佛等の造船が比較的不振なるに對比し、海運界今後の分野を暗示する一例證として興味深し。

尤も各國の造船噸數は外國よりの注文船をも含むを以て、必ずしもその全部が建造國自體の船腹増加を意味するものには非ず。例へば一九三七年六月末現在各國建造中船舶に於て、單に表面上の噸數よりせば英、獨、日、米、蘭、瑞、丁、伊、佛、ダンチヒ、諾、白、西の順位なるも、右各國の屯數より外國の注文船を控除したる純國內の注文屯數に於ては英、日、獨、米、蘭、瑞、佛、白、諾、西、伊、丁の順位となり、三位の日本が二位の獨逸とその地位を換へ、七位の丁抹が十二位に、十位のダンチヒが自國注文船皆無なる等相當の變化を示せり。更に特例として諾威の如きは外國の注文船を控除せる場合に於ても漸く九位に過ぎざるが、元々造船能力低き同國としては獨、瑞、丁諸國への注文船相當量に上れるを以て、新造船船所有國としては少くとも六、七位を下らざるべし。一九三七年六月末現在各國建造中船舶並に自國注文船及外國注文船の内譯を示せば左の如し。



(ロイド調、總噸數百噸以上の汽・機船及帆船計)

國別	建造中船舶		内、外國の注文船		自國注文船	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
英國及愛蘭	二六五	一、一九、九七五	二六	四〇、四六六	二七	一、二九、五〇七
獨逸	三三	三、三三五	二	一〇、〇〇〇	三	一八、二九五
日本	三〇八	一、三六、二八六	三	六〇、四六六	二六	一、一七、八〇〇
日蘭	一三	四二六、八八一	一	一九、六六六	一〇五	三三、一九五
米國	四	三、八、七七	一	一七、九五	六	三〇〇、三五
和蘭	三	一、九、六五四	一	一七、九五	六	三〇〇、三五
瑞典	六	一八、四六四	一	三、六〇〇	三	一五、八四四
丁抹	三	一、三、七〇	一	七、一〇〇	二〇	六〇、六〇〇
伊太利	七	九、五、六五	一	九、〇六五	三	三、五五〇
佛蘭西	九	七、五、五〇	一	六、五五〇	四	一四、〇〇〇
希臘	〇	六、七、三四	三	七、〇三四	七	六〇、一九〇
ノルウェー	八	四〇、三五八	八	四〇、三五八	一	一
デンマーク	二	三、七〇四	一	五、二一〇	三	二六、四九四
ノルウェー	三	三、一、三五	一	一	三	三、一、三五
西班牙	五	三、八、七〇	一	一、三〇〇	四	二、一、二九〇

世界總計	其他
八五	三
二、八二、八〇〇	一七、一三三
二六	七
五七、七四	四、一〇〇
三九	一五
二、八二、一〇〇	一七、〇三三

(2) 本邦造船界

海運界の活況を満喫して一箇年約五十萬噸の造船能力を總動員しつゝある本邦造船界も、日本海運集會所の調査に依れば、昭和十二年九月末現在建造中船舶及未起工注文船(總噸數一千噸以上)合計一五五隻、一、一三三、四五七重量噸にして、時局による鋼材の暴騰、資金の梗塞、熟練工の應召等諸種原因の爲前月末に比し八隻、五二、一二〇重量噸を減少し、六月末現在一七一隻、一、二四二、三七〇重量噸を最高記録として一應飽和點に達したる觀あり。

遞信省の調査に依れば、昭和十一年の本邦進水船(總噸數百噸以上の汽・機船及帆船・艇)は二四〇隻、三〇七、六六七總噸にして、前年の一九五隻、一四五、九〇一總噸に比し激増を示せるが、更に昭和十二年上半期の進水船一二四隻、二一八、六〇〇總噸は前年同期の九七隻、一〇八、八四六總噸に比し二七隻、一〇九、七五四總噸増の盛況なり。

次に海運界更始一新の端を爲したる船舶改善助成施設は昭和十二年三月末を以て打切りとなりたるも、解體は第一次施設の分のみ完了、第二次施設の分は猶大部分を餘し、第三次施設の分に至り

ては全部未解体運航中なり。又建造船は第一次及第二次施設の分全部完了、第三次施設の分は昭和十二年十二月迄に全部完成就航の豫定なり。船舶改善助成施設の施行経過左の如し。

要項	第一次船舶改善助成施設	第二次船舶改善助成施設	第三次船舶改善助成施設
施行期間	自昭和七年十月一日至昭和十年三月卅一日	自昭和十年四月一日至昭和十一年三月卅一日	自昭和十一年六月一日至昭和十二年三月卅一日
助成金	〔總額〕一、〇〇〇、〇〇〇圓 〔建造船毎總額〕五〇〇圓、外に特別設備費五圓	〔總額〕一、五〇〇、〇〇〇圓 〔建造船毎總額〕三〇〇圓	〔總額〕一、五〇〇、〇〇〇圓 〔建造船毎總額〕三〇〇圓
解体船	九四隻、三九九、二四〇總噸	〔一二隻、五二、七九八總噸〕 〔但二隻、一六、六三七總噸のみ解体終了〕	〔一三隻、四七、二三五總噸〕 〔但全部解体未了〕
建造船	三一隻、一九八、九八九總噸	八隻、五〇、八三四總噸	〔九隻、五〇、六九〇總噸〕 〔昭和十二年内に全部竣工の豫定〕
解體建造比率	二對一	一對一	一對一
建造船船型	一、〇〇〇總噸以上 一〇、〇〇〇總噸未滿	一、〇〇〇總噸以上 一〇、〇〇〇總噸未滿	一、〇〇〇總噸以上 一〇、〇〇〇總噸未滿
建造船速力	一四・七節船、一四・六節船二隻を除き他は全部一五節乃至一六節	一四・八節船一隻を除き他は全部一五節乃至一六節	一四・八節船一隻を除き他は全部一五節乃至一六節

因に昭和十二年九月六日帝國議會(衆議院)の臨時船舶管理法委員會の席上、逕信省の發表せる所に

依れば、昭和十二年一月以降十三年六月に至る一箇年半の間に於ける總噸數一千噸以上の本邦竣工豫定船舶は一四五隻、六八四、四八三總噸(昭和十二年六月)にして詳細左の如し。

(昭和十二年九月十六日附國際經濟週報)

年	月	隻	數	總噸數	年	月	隻	數	總噸數
昭和十二年一月	一月	三	三	一九、八八七	昭和十三年一月	一月	六	六	二九、七〇〇
	二月	三	三	一〇、五四九		二月	九	九	四九、〇〇〇
	三月	八	八	三四、〇〇三		三月	七	七	四一、四五〇
	四月	一	一	三三、三九一		四月	三	三	一八、〇〇〇
	五月	七	七	二六、〇三七		五月	〇	〇	五三、一六〇
	六月	七	七	二九、三八六		六月	六	六	三七、三七〇
	七月	六	六	二五、八一〇		七月	一	一	二二、八六八
	八月	一	一	六五、二三〇		八月	四	四	
	九月	一	一	七三、五五〇		九月	一	一	
	十月	一	一	三五、六三〇		十月			
	十一月	一	一	四一、九〇〇		十一月			
	十二月	一	一	六〇、四三〇		十二月			
十二年上半期		三九	三九	一五三、二五三	十二年上半期				
下半年期		六五	六五	三〇二、五五〇	下半年期				

更に前述せる日本海運集會所調査昭和十二年九月末現在總噸數一千噸以上の建造中及未起工船一

五五隻、一、一三三、四五七重量噸を用途別及船型、機關別に分類せば左の如し。

(イ) 用途別

船種	隻数	重量噸数	用途別	
			貨物船	客船又は貨客船
貨物船	一一〇	七九〇、八三七		
客船又は貨客船	一一二	七八、二〇〇		
鯨工船	三	六六、〇〇〇		
油船	一五	一九〇、〇〇〇		
其他特種船	五	八、四二〇		
合計	一五五	一、一三三、四五七		

(ロ) 船型及機關別

船型	汽船		内燃機船		合計	
	隻数	重量噸数	隻数	重量噸数	隻数	重量噸数
四、〇〇〇噸未満	二九	七〇、二三〇	二	二、四〇〇	三一	七二、六三〇
四、〇〇〇噸—七、〇〇〇噸	三七	一八八、三五〇	四	二〇、六〇〇	四一	二〇八、九五〇
合計	六六	二五八、五八〇	六	二二、〇〇〇	七二	二八〇、五八〇

二、世界新造船船

(1) 起工船船

(イ) 世界起工船

(ロイド調、總噸數百噸以上の船船)

年次	汽船		内燃機船		帆船及舢舨		合計	
	隻数	噸数	隻数	噸数	隻数	噸数	隻数	噸数
一九三三年	二四	一八三、四四四	一四〇	三三、五五五	一九	九、四三三	一八三	五二七、四三二
一九三四年	一九二	四三三、四〇一	三六	七三〇、九六五	一九	一〇、二四四	四三七	一、一九四、六〇〇
一九三五年	二四二	六四八、一三七	三八	九九、五六八	三四	一三、四八八	五九四	一、六〇一、一四三
一九三六年	四三三	一、一三三、五二一	五四	一、五三三、六九九	五	二九、三三九	一、〇三七	二、六八五、五九九
一九三七年(六月迄)	三七	六八五、三三二	三四	九八六、二五九	四	二九、一〇九	六三九	一、七〇〇、六八九
合計	九六	五四二、一五七	五九	五九一、三〇〇	五九	一五五、一、三三三、四五七	二一五	一、一三三、四五七







年次	汽 船		内 燃 機 船		帆 船 及 舢 板		合 計	
	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數
一九一三年	一、二六〇	三、八八七六	—	—	四七〇	一、四三〇四	一、七五〇	三、三三二、八八二
一九三三年	一、一六	一、四一、七七八	一、五五	三、七、八二二	一、九	九、四三七	三、〇	四、八九〇、二六
一九三四年	一、八三	三、九、一七六	三、三	五、三、六〇一	三、三	一、二、六四二	五、六	九、六七、四一九
一九三五年	一、九	四、七、七〇四	四、九	八、二、九、五、	三、三	一、一、四二〇	六、四九	一、三〇、〇八〇
一九三六年	四、一六	八、七、七、四、	五、〇	一、一〇、一、四、七、	五、	三、七、七〇三	九、九九	二、一、一七、九、三、四
一九三七年 (六月迄)	一、七	四、七、〇、六、	二、四九	七、〇、五、一、六〇	五、	一、九、七、三、三	四、六四	一、一、九、八、九、五、六

(ロイド調、總噸數百噸以上の船舶)

(ロ) 國 別 進 水 船

國 別	一九三七年(六月迄)		一九三六年		一九三五年		一九三四年	
	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數
英 國	一、四三	四、八、二、九、四	三、八	八、五、二、五、七	一、八五	四、九、〇、二、	一、七五	四、五、八、七、
本 國 及 愛 蘭 領	一、四	四、六、六	二、五	六、三、三、九	三、〇	一、一、一、九	一、六	九、一、二、
獨 逸	一、五	四、三、九、〇	三、三	八、六、二、四、六	二、五	五、〇、二、〇〇	一、八九	四、六、八、九、九

(ロイド調、總噸數百噸以上の汽・機船及帆船・舢板)

(ハ) 船 種 別 進 水 船

船 種	一九三七年(六月迄)		一九三六年		一九三五年		一九三四年	
	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數
獨 逸	一、六	一、六、七、七、六	三、七	一、五、七、七、	三、	八、〇、〇、	一、八	三、三、九、五、八
日 本	一、一	七、一、五〇	七、	一、一、三、四、五	四、	三、三、六、七	六、	一、六、六、八
瑞 典	一、一	八、〇〇〇	五、	三、三、六、七	三、	二、六、〇、	四、	五、〇、
英 國	一、一	一、三、四、七、	三、	三、三、六、	三、	三、五、七、	一、	一、八、八、五、七
佛 蘭 西	一、一	三、三、二、六	一、	三、元、〇、八	〇、	四、二、七、	一、	一、五、九、〇、
丹 麥	一、一	一、三、四、七、	三、	三、三、六、	三、	三、五、七、	一、	四、六、四、五
伊 太 利	一、一	七、一、五〇	七、	一、一、三、四、五	四、	三、三、六、七	六、	一、六、六、八
其 他	一、一	一、六、七、七、六	三、七	一、五、七、七、	三、	八、〇、〇、	一、八	三、三、九、五、八
世 界 總 計	一、一	一、六、七、七、六	三、七	一、五、七、七、	三、	八、〇、〇、	一、八	三、三、九、五、八

國	一九三七年(六月迄)		一九三六年	
	汽船	合計	汽船	合計
英國及本國領	六三,四八〇	一〇〇,〇〇〇	四〇,八〇〇	一〇〇,〇〇〇
愛爾蘭	九,五〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇
獨逸	三三,四九九	一〇〇,〇〇〇	二二,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇
日本	三,四七九	一〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇
瑞典	一,五〇〇	一〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇
米國	二,一三四	一〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇
國計	二,一三四	一〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇
丁抹	四,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇
和蘭	三,九五〇	一〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇
佛蘭西	六,八〇〇	一〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇
諾威	九,七〇〇	一〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇
丹麥	八,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇
伊太利	一,五〇〇	一〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇
其他	一	一〇〇,〇〇〇	一	一〇〇,〇〇〇
合計	一〇〇,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇

(ロイド調、總噸數百噸以上の船舶)

三、本邦新造船隻

(1) 起工船舶

(イ) 船種別起工船

(逓信省管船局調、總噸數百噸以上の船舶)

昭和	汽船		内燃機船		帆船		合計
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	
十年	一五	七,七〇〇	七	一〇,九四〇	九三	一一,九〇〇	一七,〇〇〇
十一年	八九	二二,六五五	六	一五,一五七	二九	一七,〇〇〇	三六,八〇九
十二年(六月迄)	五	一六,〇一五	四	一〇,八七五	七	一〇,八七五	二五,八八〇

(ロ) 月別起工船







月	昭和十二年		昭和十一年		昭和十年		昭和九年		昭和八年	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
一月末	142	26,256	147	29,204	139	27,808	151	30,336	156	37,110
二月	146	28,400	149	30,500	141	29,907	153	31,200	158	38,000
三月	150	30,600	152	32,000	145	31,500	155	32,800	160	39,000
四月	155	33,100	156	33,500	148	32,500	157	33,800	163	40,500
五月	158	34,700	158	34,500	150	33,800	159	35,200	165	41,500
六月	167	38,250	160	35,500	152	34,500	161	36,500	167	43,500
七月	170	39,500	162	36,500	154	35,500	163	37,500	169	44,500
八月	175	41,000	165	37,500	156	36,500	165	38,500	171	45,500
九月	178	42,000	168	38,500	158	37,500	167	39,500	173	46,500
十月	180	43,000	170	39,500	160	38,500	169	40,500	175	47,500
十一月	185	45,000	175	41,000	165	40,000	172	42,000	178	49,000
十二月	188	46,000	178	42,000	168	41,000	175	43,000	180	50,000
合計	1,812	38,250	1,812	38,250	1,710	36,500	1,812	38,250	1,812	38,250

\*内、船舶改善助成施設に依るもの、但昭和十二年四月以降は新に優秀船建造助成施設も實施せられたる關係上内課を廢止せり。

(ハ) 用途別建造中船舶

(逓信省管船局調、總噸數百噸以上の汽・機船及帆船)

船型	昭和十年六月末		昭和十一年六月末		昭和十二年六月末	
	千噸以上	千噸未満	千噸以上	千噸未満	千噸以上	千噸未満
客船又は貨客船	8	3	7	6	6	2
貨物船	3	5	6	6	5	2
漁船	7	3	7	6	6	2
其他	1	1	1	1	1	1
合計	12	10	21	19	18	7

(三) 進水船舶

(イ) 船種別進水船

第一編 船

(選信省管船局調、總噸數百噸以上の船舶)

昭 和 十 年 十 一 年 十 二 年 (六 月 迄)	汽 船		内 燃 機 船		帆 船		合 計	
	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數
昭 和 十 年	三	四〇〇五九	八	九二、三〇六	一〇	一三、五五六	一五	一四、九一
十 一 年	六	一四八、六〇〇	六	一四、六六五	一〇	一四、三八三	二二	三〇、七六七
十 二 年 (六 月 迄)	四	一〇、七五〇	三	九〇、八二五	五	七〇、五	二二	二八、六〇〇

(ロ) 月別進水船

(選信省管船局調、總噸數百噸以上の汽・機船及帆船)

昭 和 十 二 年	昭 和 十 一 年	昭 和 十 年	昭 和 九 年	昭 和 八 年	昭 和 十 二 年		昭 和 十 一 年		昭 和 十 年		昭 和 九 年		昭 和 八 年	
					隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數
一 月	一	二	二	二	一	二	二	二	二	二	二	二	二	二
二 月	三	一	一	一	二	一	一	一	一	一	一	一	一	一
三 月	一	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二
四 月	三	一	一	一	二	一	一	一	一	一	一	一	一	一
五 月	三	一	一	一	二	一	一	一	一	一	一	一	一	一
合 計	一〇	七	七	七	一〇	七	七	七	七	七	七	七	七	七

(イ) 船種別竣工船

\*内、船舶改善助成施設に依るもの、但昭和十二年四月以降は新に優秀船建造助成施設も實施せられたる關係上内譯を廢止せり。

合 計	十 二 月		十 一 月		十 月		九 月		八 月		七 月		六 月	
	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數
汽 船	七	五、五二〇	一	一、七〇〇	一	一、七〇〇	一	一、七〇〇	一	一、七〇〇	一	一、七〇〇	一	一、七〇〇
内 燃 機 船	一	一、七〇〇	一	一、七〇〇	一	一、七〇〇	一	一、七〇〇	一	一、七〇〇	一	一、七〇〇	一	一、七〇〇
帆 船	一	一、七〇〇	一	一、七〇〇	一	一、七〇〇	一	一、七〇〇	一	一、七〇〇	一	一、七〇〇	一	一、七〇〇
合 計	九	八、九二〇	三	三、一〇〇	三	三、一〇〇	三	三、一〇〇	三	三、一〇〇	三	三、一〇〇	三	三、一〇〇

(逓信省管船局調、總噸數百噸以上の船舶)

昭和十年 十一年 十二年 (六月迄)	汽船		内燃機船		帆船		合計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
昭和十年	二	四,七七七	九	一〇,八〇〇	一〇	一〇,一	二一	二一,五七八
十一年	四	一〇,三七一	五	一七,九五五	一〇	一四,七六六	一九	三三,五三三
十二年 (六月迄)	五	一一,五〇八	三	五,一〇六	六	八,八八三	一四	二一,四九七

(ロ) 月別竣工船

(逓信省管船局調、總噸數百噸以上の汽・機船及帆船)

月	昭和十二年		昭和十一年		昭和十年		昭和九年		昭和八年	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
一月	一	二,六三三	九	一,三六三	一七	二二,二七五	六	一五,五五七	四	八,六三三
二月	三	九,〇〇四	一三	二,〇七九	二八	一七,六八二	一八	五,三三七	三	一,〇三三
三月	一	一,六六六	一	六,八〇八	二	一四,二四三	一	四,一八五	一	一,〇三三
四月	二	四,六八二	一	五,七二一	一	二,二二二	一	九,八〇七	一	一,〇三三
五月	三	四,〇四六	一	二,〇七五	一	九,八六一	一	一,四四六	一	一,〇三三
合計	一〇	二二,六三三	二五	一六,四七七	二九	二二,二七五	二四	二一,四四六	一五	一六,六三三

月	昭和十二年		昭和十一年		昭和十年		昭和九年		昭和八年	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
六月	三	三,八七〇	一	一,三六三	一	二,九七四	一〇	一四,二五七	六	一,六二七
七月	一	一,六六六	一	二,〇七九	一	四,五五〇	一	一七,七三四	四	五,三〇〇
八月	一	一,六六六	一	二,〇七九	一	四,五五〇	一	一七,七三四	一	一,〇三三
九月	一	一,六六六	一	二,〇七九	一	四,五五〇	一	一七,七三四	一	一,〇三三
十月	一	一,六六六	一	二,〇七九	一	四,五五〇	一	一七,七三四	一	一,〇三三
十一月	一	一,六六六	一	二,〇七九	一	四,五五〇	一	一七,七三四	一	一,〇三三
十二月	一	一,六六六	一	二,〇七九	一	四,五五〇	一	一七,七三四	一	一,〇三三
合計	一〇	二二,六三三	二五	一六,四七七	二九	二二,二七五	二四	二一,四四六	一五	一六,六三三

\*内、船舶改善助成施設に依るもの、但昭和十二年四月以降は新に優秀船建造助成施設も實施せられたる關係上内譯を廢止せり。

第四章 喪失船舶

一、總說

ロイドの調査に依れば、近年の世界喪失船(總噸數百噸以上の汽・機船)の内、海難船は毎年約卅五萬總噸前後に

して、年により甚しき變動なきも、解體船は一九三三年の二百四十一萬總噸を過去の最高として海運界の好轉と共に漸減し、一九三六年には九十九萬總噸に下れり。一九三七年の狀勢に就てはロイドの資料未だ完備せざる爲詳細不明なるも、單に解體船に關し Bureau Veritas の調査に依れば、同年上半年期の世界解體船は汽船二二四隻、二六五、八一〇總噸、内燃機船及帆船二二隻、一七、一〇五總噸、合計二三六隻、二八二、九一五總噸にして、前年同期（二六五隻、七六八、一六四總噸）に比すれば格段の減少となれり。之を國別（汽船）に觀るも各國殆ど皆前年同期に比し激減し、本邦の如き僅に一隻一九九總噸にして、最下位たるユーゴ・スラビアの一隻一三八總噸に次ぐ低位にあり。即ち左の如し。

國名	一九三七年 (六月迄)		一九三六年 (六月迄)	
	隻數	噸數	隻數	噸數
英國	一〇九	九〇、二一六	九四	三四一、五〇四
米國	三〇	六〇、七〇八	三五	一三六、三三〇
佛蘭西	一二	三九、三五一	二一	八八、一五四
希臘	八	二五、六一九	八	二九、五三六
支那	六	一七、〇三八	三	四、一九八
和蘭	三一	六、一六三	一〇	一七、〇二二
伊太利	六	五、六三八	九	二七、一二七

國名	一九三七年 (六月迄)		一九三六年 (六月迄)	
	隻數	噸數	隻數	噸數
西班牙	三	五、五八六	九	一三、五〇一
挪威	五	四、六三四	五	五、七八八
芬蘭	三	三、八四七	八	二一、七六五
埃及	一	二、六四六	二	四、一五九
獨逸	二	一、二四八	一〇	五、六〇七
希臘	一	一、一一三	一	三五一
エストニア	二	七五五	一	三五一
暹羅	一	五六三	一	三、三五一
瑞典	二	三四八	三	一八、一三〇
日本	一	一九九	五	四、二九五
日	一	一三八	一	一五、八六二
共他	一	一三八	一	一五、八六二
汽船合計	二二四	二六五、八一〇	二三六	七三三、三二九
内燃機船及帆船	一二	一七、一〇五	二九	三四、八三五
總計	二三六	二八二、九一五	二六五	七六八、一六四

(Daily Freight Register, Aug. 14, 1937.)

二、世界海難、解體喪失船舶

(ロイド調、總噸數百噸以上の汽・機船及純噸數百噸以上の帆船)

年	汽・機船		帆船		合計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
一九三三年	二四四	三二〇、二六九	六七	三五、五八六	三一	三五五、八五五
一九三四年	六八六	二、四一三、一八九	三二	二二、一一六	七一	二、四三五、三〇五
一九三五年	九三〇	二、七三三、四五八	九九	五七、七〇二	一〇二	二、七九一、一六〇
一九三六年	二〇六	三三〇、七六七	三五	一四、六五八	二四	三四五、四二五
一九三七年	五六四	一、七四〇、八九五	三九	二七、二三八	六〇	一、七六八、一三三
計	七七〇	二、〇七一、六六二	七四	四一、八九六	八四四	二、一一三、五五八
一九三八年	二一三	二六九、七二八	三五	一八、四六四	二四	二八八、一九二
一九三九年	四八七	一、一五一、二七八	六一	六三、三四三	五四	一、二一四、六二一
一九四〇年	七〇〇	一、四二一、〇〇六	九六	八一、八〇七	七九	一、五〇二、八一三
計	二六六	三六四、七三五	三二	二〇、一五〇	二九	三八四、八八五
一九四一年	四一二	九九三、九〇四	二九	二二、五五六	四四	一、〇一六、四六〇
一九四二年	六七八	一、三五八、六三九	六一	四二、七〇六	七三	一、四〇一、三四五
計	二六六	三六四、七三五	三二	二〇、一五〇	二九	三八四、八八五

年	海難	解體	計
一九三七年	七九	一一八	一九七
一九三八年	一〇七、二七五	一七〇、八二六	二七八、一〇一
一九三九年	五	八	一三
一九四〇年	七、〇九三	一一、七三三	一八、八二六
一九四一年	八四	一一六	二〇〇
計	一一四、三六八	一八二、五五九	二九六、九二七

三、國別海難喪失船舶

(1) 汽船及內燃機船

(ロイド調、總噸數百噸以上の汽・機船)

年	英國		日本		日領		日領		日領		日領		日領		日領		日領		日領			
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數		
一九三三年	五	七四、六九四	三	一三、三三三	七	八八、〇四七	三	二一、三三七	二	二五、七四九	二	二四、四七七	二	二二、二七八	二	二〇、九	二	二〇、九	二	二〇、九	二	二〇、九
一九三四年	三	一八、〇九〇	三	八九、三三〇	六	三三、三四	一	一三、八九二	一	一六、三七九	一	一六、二三五	一	一六、二三五	一	一六、二三五	一	一六、二三五	一	一六、二三五	一	一六、二三五
一九三五年	四	七、二四〇	三	一八、〇九〇	六	三三、三四	一	一三、八九二	一	一六、三七九	一	一六、二三五	一	一六、二三五	一	一六、二三五	一	一六、二三五	一	一六、二三五	一	一六、二三五
一九三六年	四	四、一〇九	三	一三、四一一	五	五、六二〇	一	四、六八一	一	四、〇六八	一	三、一〇七	一	三、一〇七	一	三、一〇七	一	三、一〇七	一	三、一〇七	一	三、一〇七
計	一七	一〇七、二七五	一三	一七〇、八二六	二七	二七八、一〇一	一	一三	一	一三	一	一三	一	一三	一	一三	一	一三	一	一三	一	一三



世界總計	第一編 船									
	和蘭	獨逸	西班牙	丁抹	日本	日太	伊太	瑞典	諾威	其他
四二	四六	七	九	七	四	九	一三	四	四	五
九,七〇四	二九,一四八	二五,七四九	一六,三五五	一五,五四九	一三,五三七	九,八八六	七,八二二	四,九六六	八,八五二	
四八七	一六	一五	二二	二一	二七	三三	三三	二〇	五五	
一,五三,三六	三〇,一八七	三〇,八〇〇	一六,二四四	七,三五三	七,三三三	六,三三六	一〇,七〇三	四,三三六	七,九八八	
五四	一〇	三	二	九	七	三	三	三	五	
一,七〇〇,八四	三二,三七三	一〇,四五九	四〇,八〇〇	二九,三五二	二〇,九一八	一九,三七二	一九,三七二	六,三三三	一〇,六三三	
六六	二七	八六	二七	八	六	六	六	二	五	
二,四三,一八	二七,四四六	三三,四四五	三八,二〇八	二六,三三八	一〇〇,九二二	二六,五二二	二七,五五五	六,三三四	一九,〇三〇	

五、本邦海難、解體喪失船舶

(逕信省管船局調、總噸數廿噸以上の汽・機船)

大正八年	海難船		解體船		合計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
五三	四八,一二九	一〇	五,四四〇	六三	五三,五六九	

昭和元年	海難船		解體船		合計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
九	六五	四八,八一七	八	七,七四五	七三	五六,五六二
十	六六	五二,六七五	一五	六,五〇六	八一	五九,一八一
十一	五三	四三,〇八三	二〇	一一,九四二	七三	五六,〇二五
十二	三五	二九,二六六	一八	五,二五四	五三	三四,五二〇
十三	五一	五二,三四五	一一	三,四一四	六二	五五,七五九
十四	四三	五三,六〇四	一九	二七,〇九〇	六二	八〇,六九四
元	三二	三四,五三八	一九	一六,八七二	五一	五一,四一〇
二	四六	五二,〇六〇	二〇	一八,七〇七	六六	七〇,七六七
三	四〇	五六,五四二	一七	一五,〇八六	五七	七一,六二八
四	三七	三七,二六三	二二	二二,六七五	五九	五九,九三八
五	三三	四三,五五一	四六	三八,四八二	七九	八二,〇三三
六	三五	四九,三一九	三〇	二二,六八〇	六五	七一,九九九
七	三五	四五,六八七	四八	二四,七六六	八三	七〇,四五三
八	一九	二九,一七八	五三	一一,三四九	七二	四〇,七三七
九	三〇	三一,二四〇	五四	九,五六〇	八四	一一,二八〇
十	二五	一〇,九七一	三九	一〇,六三二	六四	一一,二九三
十一	三八	四七,九七二	二二	七五九	五〇	四八,七三一
十二年(六月迄)	一八	一一,九一九	一二	一三,四六六	三〇	二五,三八五

\* 關東大震災に因り報告不備の爲正確を期し難し。



### 第五章 繫船

#### 一、總說

英國デイリー・フレイト・レジスター紙調査に依れば、世界繫船(汽・機船)は一九三二年十月未曾有の記録たる一五、二三八、〇〇〇總噸に達したるも、海運界の好轉と古船の解體に伴ひ一九三七年十月には一、八四四、〇〇〇總噸に激減せり。而も其の七割弱を占むる米國の繫船一、二二四、〇〇〇總噸を初め、佛、伊、希諸國の繫船は大部分市場に再出動の望なき古船なるを以て、事實上の繫船は遠く百萬總噸に達せずと推定せらる。本邦の繫船は逓信省管船局の調査に依れば、昭和十二年九月中旬現在總噸數二十噸以上の汽船、帆船合計二九三隻、一四、八一九總噸あるのみにして、總噸數一千噸以上の繫船に至りては、同年五月中旬の一隻、三、〇三五總噸を最後として六月以降皆無となれり。

#### 二、世界繫船

##### (1) 米國商務省調査

米國商務省調査一九二二年以降一九三二年に至る世界繫船(汽・機船)左の如し。

年	一月一日	七月一日
一九二二年	九、七八四	九、七八八
一九二三年	九、一二八	八、〇四五
一九二四年	六、八八八	六、一二五
一九二五年	五、七八〇	六、七五三
一九二六年	五、七六〇	六、〇八六
一九二七年	四、〇九四	四、一四九
一九二八年	四、四〇七	四、八〇〇
一九二九年	三、九六八	三、三八四
一九三〇年	三、二一八	五、四三九
一九三一年	八、六六五	一〇、五一一
一九三二年	一二、〇七二	一四、一一五

米國商務省調査世界繫船は一九三四年發表中止せられたり。本編に於ては便宜上一九三二年迄採録せり。

米國商務省調査國別繫船(汽・機船)左の如し。



世界總計	伊太利	諾威	日本	丁抹	和蘭	其他
一、八四〇	一〇六	三二	八	一五	二五	五二
三、二七	一〇七	三三	八	一六	二五	一〇一
四、八八	一〇七	三三	八	一六	二五	一〇一
六、五〇	三六七	三三	八	一六	二五	一〇一
八、五三	三〇三	三三	八	一六	二五	一〇一
三、三六	六〇〇	三三	八	一六	二五	一〇一
三、三六	八九五	三三	八	一六	二五	一〇一

三、英本國及愛蘭繫船

(英國海運會議所調)

年	一月一日		四月一日		七月一日		十月一日	
	隻數	純噸數	隻數	純噸數	隻數	純噸數	隻數	純噸數
一九二二年	六四	九四〇,〇〇〇	一、一六五	一,〇七二,七二一	一,〇三三	一,八八二,四三三	七四二	一,二六六,三三六
一九三〇年	一六七	三,五二,六五九	四一六	八,九二,一五〇	三〇〇	九,八八,八五三	四三三	一,〇〇一,九〇三
一九三一年	六六五	一,五九三,二四七	七七八	一,九二九,七六六	七五二	二,〇四四,〇九二	七七八	二,〇八九,四四三
一九三二年	七六八	一,九六六,四一七	七四四	一,八〇〇,〇〇〇	八三九	二,一六八,三三三	八五九	二,一五三,二五三

四、本邦繫船

(逕信省管船局調、各月中旬現在、總噸數二十噸以上の船舶)

× 英本國及愛蘭に於ける外國船の繫船にして、其左側の數字は英國船の繫船なり。但し一九三二年四月一日以前の數字は外國船の繫船を包含す。

年	一月一日		四月一日		七月一日		十月一日	
	隻數	純噸數	隻數	純噸數	隻數	純噸數	隻數	純噸數
一九三三年	七四六	三,六六,五五五	七二二	三,七二,七二七	七八五	三,二八,七八八	六〇六	一,五七二,五〇三
一九三四年	七四五	三,二七,七二七	七四九	三,九三,〇五五	七五五	三,九三,〇五五	三七三	一,二七二,七二七
一九三五年	三二八	一,三三,八二二	三二六	一,〇六,九七六	二四六	一,〇八,八〇〇	二五九	八二,二五八
一九三六年	一七九	八六四,九三三	一〇	六九,四一六	二二	五七五,九一〇	二五	三六,二六三
一九三七年	一一三	一九六,五八二	六八	一五,三六九	四三	四三,六八三	一	三,七三,一〇三

(Statist)

年	一月一日		四月一日		七月一日		十月一日	
	隻數	純噸數	隻數	純噸數	隻數	純噸數	隻數	純噸數
昭和五年十二月	三七	二六,六三三	一八〇	一,一七,三二二	四五一	三〇一,三三三	六四	一,六九,四七七
昭和六年一月	二五	三三,〇八八	一八二	一,一六,八四四	四七五	三三三,一七七	七五	三〇三,二四八
昭和六年四月	二六	三三,一四八	一〇〇	一,一八,三一一	四六二	三三三,三三三	四六	三〇三,三三三
昭和六年七月	二七	一五,六四六	二五	一三,六〇五	五三六	一〇九,三三三	三六	一,一〇,〇一七







### 第七章 船 價

#### 一、總 說

##### (1) 英國市場船價

一九三七年十月現在倫敦の古船(就航用)相場を見るに、船齡約十六、七年即ち一九二〇年頃建造の中古船は重量一噸當り大型船(七、八千重量噸)約七磅、中型船(五、六千重量噸)約六、七磅、小型船(二、三千重量噸)約十磅にして一、二年前に比較すれば、約四、五割の昂騰なり。又一九三七年六、七月現在七千五百重量噸級出來合新造船の船價は重量一噸當り十四磅を唱へ、前年同期に比し七割強の奔騰を示せり。新造船船價高の實例として一九三七年竣工姉妹船 S.S. Darlery 及 S.S. Darlyon (五、二〇〇重量噸)は就航後幾何もなく各々十三萬五千磅、重量一噸當り十四磅五志八片にて賣却せられ、又一九三六年竣工 M.S. Skipssea (四、九七四總噸)は一九三七年九月、十六萬二千五百磅、重量一噸當り十七磅十六志六片にて賣却せられたり。

右船價は殆ど賣却當時の新規造船費と甲乙なく一見不廉なるが如きも、造船界繁忙の爲新に注文

の場合相當の建造日數を要する事を考慮せば猶割安なりとして即時商談成立せるものなり。之を賣却者側より見れば、其賣却値段は實際の建造費より高く、相當の利益を收めたりと云ふ。更に船價暴騰の著例として、一九二一年竣工 S.S. Westminster (四、四九九總噸)は一九三四年十一月一萬三千磅にて賣却せられたるが、一九三七年八、九月の交四萬九千磅にて轉賣せられたり。又造船費約七萬二千磅を要したる一九三〇年竣工 S.S. Harpagus (四、六八九總噸)は同じく一九三七年八、九月頃九萬磅にて賣却せられたり。右賣價は造船費に對し二割五歩の利益に當り、假に毎年造船費の五歩を償却したりとせば、帳簿價格に對し約六割の利益となる。

一九三四年以降に於ける大型船賣買價格を比較すれば大體左の如し。

賣却年月	船 名	建造年	總噸數	重量噸數	造 船 費	賣 却 値 段
一九三四年一月	S.S. Portregis	一九三〇	—	七、八二〇	〔總噸額〕 六六、〇〇〇磅 〔每噸額〕 八磅八志九片	四磅五志八片 一八、〇〇〇磅
六 月	S.S. Cedrus	一九二八	—	七、八五〇	〔總噸額〕 六五、〇〇〇磅 〔每噸額〕 八磅五志七片	三磅二志九片 一九、五〇〇磅
一九三五年二月	S.S. Knight of the Cross	一九二九	—	六、五〇〇	〔總噸額〕 六〇、〇〇〇磅 〔每噸額〕 九磅四志七片	四磅一志九片 四、九〇〇磅
六 月	S.S. Iron Chief	一九三〇	—	七、三五〇	〔總噸額〕 六五、〇〇〇磅 〔每噸額〕 八磅一志一〇片	四磅一志四片 三、六五〇磅
十一月	S.S. Statira	一九二九	—	七、六七五	〔總噸額〕 七六、〇〇〇磅 〔每噸額〕 九磅一志二片	六磅一志二片 六、六五〇磅

一九三六年二月	S.S. Fife	一九二九	四、二三三	七、九三三	(總額 每噸額 四磅八志三片)
七月	S.S. Toftwood	一九二八	四、三二九	七、九二八	(總額 每噸額 四磅八志四片)
一九三七年一月	S.S. Ronda	一九二〇	四、九四三	八、〇三〇	(總額 每噸額 四磅七志二片)
六月	S.S. Orham	一九二八	—	七、七五〇	(總額 每噸額 六志二五〇磅)
八、九月頃	S.S. Harpagus	一九三〇	四、六八九	八、一一九	(總額 每噸額 八磅七志四片)

(Fairplay, Shipping World & Syren)

(2) 本邦市場船價

海運界の好轉と鋼材の不足に因り、過去一、二年間に於ける造船費及古船船價の昂騰著しく、速力十四、五節の大型レシプロ貨物船の造船費は昭和十一年夏重量一噸當り二百圓乃至二百二、三十圓なりしが、十二年三、四月三百圓に暴騰、更に同年夏には四百圓を突破するに至れり。之に併行して就航用古船船價亦暴騰し、昭和十二年九月の實例を見るに、船齡卅年餘の古船と雖も、重量噸當り百圓乃至百四、五十圓を唱へ、廿年未滿の中古船に至りては大型船百六、七十圓、中型船百八、九十圓、小型船二百圓にして、前年同期に比し四、五割の騰貴となれり。但就航用古船の賣買は船腹拂底の爲實際に商談成立せるもの比較的尠し。

三 昭和十二年九月及十月に於ける成約船左の如し。

船名	建造年	總噸數	重量噸數	引渡期	賣買價值
昭和三十二年九月 第一大寶丸	一九三〇	一、九九九	三、三三五	直渡	六五、〇〇〇 每重量噸 一六〇
" " 第三大寶丸	一九二六	一、八三三	三、二二九	直渡	四六、〇〇〇 一〇〇
" " 馬來丸	一九二五	四、四三七	六、六九〇	同年十一月	七〇、〇〇〇 一〇八
" " 第一日正丸	一九二五	三、七	五、五〇	直渡	九〇、〇〇〇 一二三

右第一日正丸の如き船齡四十四年の小型内燃機船なるも、トラック船の需要旺盛にして賣買當時市場の同種船備船料十五圓の高率を唱へたる爲、丸正海運株式會社(大阪)は之を重量噸當り百廿七圓の高價にて大連の堤商店に賣却せるものにて、同店は之を大連天津間に配船すべしと云ふ。

二、英國出來合新造船船價

(七千五百重量噸、速力九節、石炭消費量一日廿五噸未滿ならざ)る出來合新造單甲板貨物船

年 度	六 月 末	十 二 月 末
一九〇〇年	船價 五四、〇〇〇磅 一重量噸當り 七、四一〇片	船價 六〇、七五〇磅 一重量噸當り 八、二一〇片



一九〇五年	三六、五〇〇	四一、七一四	四四、五〇〇	五一、一八八
一九一〇年	三六、五〇〇	四一、七一四	三九、七五〇	五一、一八八
一九一五年	八二、五〇〇	一一、〇〇〇	一五〇、〇〇〇	二〇、〇〇〇
一九二〇年	一八〇、〇〇〇	二四、〇〇〇	一〇五、〇〇〇	一四、〇〇〇
一九二五年	五五、五〇〇	七一、八〇〇	五二、五〇〇	七一、〇〇〇
一九三〇年	五二、五〇〇	七一、〇〇〇	四八、七五〇	六一、〇〇〇
一九三一年	四一、二五〇	五一、〇〇〇	三七、五〇〇	五一、〇〇〇
一九三二年	三二、〇〇〇	四一、五〇〇	三二、〇〇〇	四一、五〇〇
一九三三年	三二、〇〇〇	四一、五〇〇	三七、〇〇〇	四一、五〇〇
一九三四年	四六、二五〇	六一、三〇〇	五二、〇〇〇	六一、一八八
一九三五年	五二、〇〇〇	六一、一八八	六〇、〇〇〇	八一、〇〇〇
一九三六年	六〇、〇〇〇	八一、〇〇〇	七八、〇〇〇	八一、〇〇〇
一九三七年	一〇五、〇〇〇	一四、〇〇〇		一〇、一八八

【備考】過去に於ける船價の最高記録は、一九二〇年三月末の二五八、七五〇磅にして、即ち一重量噸三四磅一〇志に當り。又一九〇〇年以降に於ける最低記録は一九三二年より翌三三年上半期にかけて計上されたる三二、〇〇〇磅、一重量噸當り四磅五志四片にして、以て當時世界的不況の如何に深刻なりしかを推知するに足る。

(Fairplay)

三、就航用賣買船船價

(1) 輸入船

(日本海運集會所調、一重量噸當り)

船型	年度	船齡十年未満		船齡十年/二十年		船齡二十年以上	
		高	低	高	低	高	低
大型船 (七千噸以上)	昭和三年	一〇、一六〇	五、一〇〇	六、一六二	六、一六二		
	四年			四、一三〇	四、一三〇		
	五年			二、五一一	二、五一一		
	六年						
	七年						
	八年			一、四一六	〇、一四三		
	九年						
	十年						
	十一年						
	十二年(九月迄)						
中型船 (四千/七千噸)	昭和三年			五、一五八	五、一三三	二、三三三	二、三三三
	四年						
	五年						
	六年						



第一編 船	昭和七年度			年 度	
	九 年	八 年	七 年	高	低
船	總噸數七千噸以上			四 五	三 七
	低			二 五	二 七
船	總噸數四千／七千噸			四 二	三 四
	低			二 六	二 二
船	總噸數一千／四千噸			三 七	四 〇
	低			二 二	二 二

一一三

(2) 本邦船

(日本海運集會所調、一總噸當り)

昭和七年度	年 度	
	高	低
昭和七年度	總噸數七千噸以上	二 一 一 一
昭和八年度	總噸數七千噸以上	二 一 一 一
昭和九年度	總噸數七千噸以上	二 一 一 一
昭和十年度	總噸數七千噸以上	二 一 一 一
昭和十一年度	總噸數七千噸以上	二 一 一 一
昭和十二年(九月迄)	總噸數七千噸以上	二 一 一 一
昭和七年度	總噸數四千／七千噸	二 一 一 一
昭和八年度	總噸數四千／七千噸	二 一 一 一
昭和九年度	總噸數四千／七千噸	二 一 一 一
昭和十年度	總噸數四千／七千噸	二 一 一 一
昭和十一年度	總噸數四千／七千噸	二 一 一 一
昭和十二年(九月迄)	總噸數四千／七千噸	二 一 一 一
昭和七年度	總噸數一千／四千噸	二 一 一 一
昭和八年度	總噸數一千／四千噸	二 一 一 一
昭和九年度	總噸數一千／四千噸	二 一 一 一
昭和十年度	總噸數一千／四千噸	二 一 一 一
昭和十一年度	總噸數一千／四千噸	二 一 一 一
昭和十二年(九月迄)	總噸數一千／四千噸	二 一 一 一

(日本海運集會所調、一總噸當り、賣買値段は磅建のみを採る)

四、解體用賣買船船價  
(1) 輸入船

第一編 船	昭和八年度		昭和九年度		昭和十年度		昭和十一年度		昭和十二年(九月迄)		
	高	低	高	低	高	低	高	低	高	低	
船	總噸數七千噸以上		四 七 三	二 〇 〇	二 〇 〇	二 〇 〇	二 〇 〇	二 〇 〇	二 〇 〇	二 〇 〇	二 〇 〇
	低		一 〇 三	一 三 〇	一 〇 三	一 三 〇	一 〇 三	一 三 〇	一 〇 三	一 三 〇	一 〇 三
船	總噸數四千／七千噸		七 二	一 二 三	八 三	一 一 三	八 三	一 一 三	八 三	一 一 三	八 三
	低		六 〇	八 三	六 七	八 三	六 〇	八 三	六 〇	八 三	六 〇
船	總噸數一千／四千噸		七 二	一 一 五	八 〇	一 一 〇	八 〇	一 一 〇	八 〇	一 一 〇	八 〇
	低		五 九	一 一 五	五 二	一 一 五	五 九	一 一 五	五 二	一 一 五	五 九
船	總噸數一千噸以下		五 五	一 〇 〇	五 五	一 〇 〇	五 五	一 〇 〇	五 五	一 〇 〇	五 五
	低		五 五	一 〇 〇	五 五	一 〇 〇	五 五	一 〇 〇	五 五	一 〇 〇	五 五

第一編 船

一一二



## 第二編 海運市況

### 第二編 海運市況

#### 第一章 一九三七年上半期世界不定期船市況

##### 第一節 總 說

——一九三六年十二月本格的回復到來、爾後一九三七年上半期を通じ躍進更に顯著——

顧れば一九三〇年來暗澹として波瀾曲折を極めたる世界海運界も、雌伏數年の效果空しからずして一九三六年に至るや回復の跡歴然たるものあり、業界をして均しく再生の感あらしめたり。就中同年七月以降に於ける澎湃たる國際貿易の擡頭は尖鋭なる鎖國經濟主義の世界的遍在にも拘らず、折柄の船腹飢饉と相俟つて市況奔騰の緒を開き、各地の市況殆ど一齊に躍進せり。斯かる活況は蓋し世界大戰末期の黄金時代瓦解後海運界が初めて常態に還元せる一九二九年當時の景況にも比肩すべきものにして、海運界が過去數年に亘り回復の目標線として翹望せる處なり。従つて市況の好轉最も顯著なりし一九三六年十二月の運賃を按ずるに、近年の高記録を樹立したるもの尠からず。例へばサン・ロレンゾ／英・歐（雜穀）は前年の高値十九志に對し卅二志六片に昂騰且當時のプレート／

英・歐(雜穀)最低協定運賃廿三志三片を上廻ること十志三片又西貢/英・歐(米)は前年の高値廿七志三片に對し四十二志、大連/英・歐(大豆)は前年の高値廿六志六片に對し四十二志三片、何れも十數志高に當り、更に志士尼/英・歐(撒積雜穀)に至りては前年の高値廿五志に對し廿一志三片高の四十六志三片に狂騰せり。此間黒海沿岸雜穀、玖馬糖、智利硝石運賃等の比較的振はざりしは海運界の好調が未だ必ずしも全面的ならざりしと、且之等方面には古船の跳梁甚しく動もすれば低率運賃を以て市況の攪亂を事としたるとに因る。敍上世界海運界好化の大勢を英國海運會議所不定期船運賃指數(一九二九年平均一〇〇)に就て見るに、一九二九年來六年有餘の間一〇〇を超ゆること絶えて無かりし指數は一九三六年十月終に一〇四・二に跳躍、更に同年十二月には一二七・五に昂騰せり。

右の如く一九三六年の世界海運界が急好轉したる所以は、要するに歐洲穀作の不振及國際政局破綻の危機に因る大量雜穀の買付激増、世界的軍擴競争に因る原料品の出廻増加、各國事業界の好調に伴ふ石炭の需要増大、古船の淘汰、優秀船の増加に因る運送能率の増進、商品高に因る運賃負擔力の増加、最低運賃協定の強化、米國太平洋岸海員及埠頭人夫の罷業に因る外國船腹の需要増加等に基くものなるが、之等の諸要素は前途更に好化の機運を孕みつつ越えて一九三七年に入れり。

今海運界の好轉に關係最も緊密なる近年の世界船腹需給状態を一瞥せんに、世界貿易數量は一九二九年以降一九三二年迄漸減したるに反し、世界船腹は逆に一九三一年迄増勢を續け、終に供給過

多となり未曾有の不振を招來せり。其後貿易數量が一轉増勢を迎れるに對し船腹が逆に一九三二年以降一九三五年迄減少を續けたるは、畢竟各國が過去の苦き經驗に鑑み極力古船の處分、造船の繰延を勵行し、船腹需給の調整に努力したるが爲にして、之れ纏て如上の成果を結べる主因となれるものなり。

今一九二九年以降に於ける各年世界貿易數量、價額及船腹、繫船の増減傾向を示せば左の如し。

年	世界貿易數量		世界貿易價額		世界船腹(各年六月末)		世界繫船(各年六月末)	
	(A) 指數	(B) 指數	指數	實數	指數	實數	指數	實數
一九二九年	100.0	100.0	100.0	六,四〇七	100.0	三,三六四	100.0	
一九三〇年	九三・〇	—	八二・〇	六,〇〇四	101.3	五,四三九	107.7	
一九三一年	八五・五	—	五七・九	六,七三三	103.5	一〇,五一一	130.6	
一九三二年	七四・五	—	三九・二	六,八三六	101.0	一四,一一五	177.1	
一九三三年	七五・五	—	三三・二	六,六三六	100.3	一一,九七六	145.0	
一九三四年	七九・〇	六・六	三三・九	六,四三六	九六・九	八,五三三	113.0	
一九三五年	八・八	八・八	三三・七	六,三三七	九六・〇	六,三八〇	八八・五	
一九三六年	八五・九	八五・九	三三・四	六,四〇五	九六・四	四,八一八	111.4	
一九三七年	九五・五	九五・五	四四・九	六,五七二	九六・三	二,一七一	六四・三	

世界貿易 數量 (A) 國際聯盟  
 世界貿易 價額 (B) 英國不定期船統制委員會 (同委員會は各指數の八割を以て海上輸送量と推定せり)  
 世界船腹 價額 國際聯盟  
 世界船腹 數量 羅伊ド船名錄  
 世界繫船 自一九二九年 米國商務省  
 至一九三二年  
 一九三三年以降 デイリー・フレイト・レジスター

更に國際聯盟の調査に係る世界出港船、就航中船舶及貿易數量指數左の如し。

(一九二五年—一九二九年平均一〇〇)

世界貿易數量	出港船		世界就航中船舶 (各年六月末)	世界貿易數量	
	歐洲	北米		其他	其他
一九二五年	八九〇	一〇六〇	八〇〇	九一五	一一〇〇
一九二九年	一一二五	一〇六〇	一一三〇	一一〇〇	一〇七五
一九三〇年	一一三〇	一〇五五	一一一〇	一〇七五	一〇七五
一九三一年	一一三〇	九七〇	一〇七〇	九七五	九七五
一九三二年	九七五	八七五	九七〇	九七五	九七五
一九三三年	九七五	八七五	九七〇	九七五	九七五
一九三四年	一〇二五	九七五	一〇二〇	一〇二〇	一〇二〇
一九三五年	一〇二五	九七五	一〇二〇	一〇二〇	一〇二〇
一九三六年	一〇二五	九七五	一〇二〇	一〇二〇	一〇二〇

次に世界不定期船市場の重要貨物たるプレート雜穀、大連大豆、西貢米及玖馬糖運賃の一九二九年以降に於ける高値を採録すれば左の如し。

年	度	大連/英・歐		西貢/英・歐		玖馬/英・歐	
		片	半	片	半	片	半
一九二〇年	平均	一三五・七	一一八・六	一一二・九	六二・〇		
一九二九年	最高	二四・六	三三・九	三四・〇	二一・六		
一九三〇年	"	二〇・〇	三〇・九	二六・〇	一五・〇		
一九三一年	"	二〇・六	二六・三	二七・九	一六・九		
一九三二年	"	二〇・〇	三〇・六	二九・六	一六・六		
一九三三年	"	一七・六	二八・六	二七・九	一六・六		
一九三四年	"	一六・〇	二八・六	二九・六	一五・六		
一九三五年	"	一七・〇	二六・六	二七・三	一八・六		
一九三六年	上半期	一七・〇	二七・六	二八・〇	一五・〇		
一九三七年	下半年期	二五・六	四一・三	四二・〇	二〇・〇		
"	"	二六・六	四三・九	四六・六	二三・〇		
"	"	二六・六	四二・六	四〇・六	二〇・〇		
"	"	二六・六	四一・六	四〇・六	二〇・〇		
"	"	二八・三	四二・六	四六・六	二六・〇		
"	"	三〇・三	四二・六	四六・六	二六・〇		
"	"	三二・〇	四七・〇	五〇・〇	二六・九		
一九二〇年	平均	一三五・七	一一八・六	一一二・九	六二・〇		

第二編 海運市況

一九三七年九月	月最高	三三・六	五〇・〇	二七・六
" 十月	"	三〇・六	四九・〇	二八・〇
" 十一月	"		三九・〇	二六・〇
" 十二月	"		三七・〇	二〇・三

一一二

前記運賃實數に對比し運賃指數左の如し。之に依り右局部的四運賃實數に於て未だ結論困難なりし世界海運界の最悪期が一九三三年なりしこと及本格的回復は一九三六年十二月に到來、翌一九三七年九月に至り過去十數年來の最高記録を樹立したることを一見容易に知るを得べし。

(Daily Freight Register)

年	月	英國海運會議所指數	エロノミスト指數	ロイズ・リスト指數	英國海運會議所備船料指數
一九一三年	平均	一〇〇・〇	一〇〇・〇		
一九二〇年	"	四二七・四	四〇二・一		一〇〇・〇
一九二三年	"	一一一・四	二八・四		二一・六
一九二九年	"	一〇六・七	二四・九	一〇〇・〇	二四・七
一九三〇年	"	八一・八	一九・一		一七・七
一九三一年	"	八五・一	一九・九		一四・二
一九三二年	"	八〇・四	一八・八		一三・三
一九三三年	"	七七・六	一八・一	七二・九	一四・五

第二編 海運市況

年	月	英國海運會議所指數	エロノミスト指數	ロイズ・リスト指數	英國海運會議所備船料指數
一九三四年	"	八〇・六	一八・九	七五・八	一四・七
一九三五年	"	八一・一	一九・〇	七六・三	一五・九
一九三六年	"	九六・五	二二・六	九〇・八	一九・三
一九三六年	七月	八八・四	二〇・七	八三・二	一五・七
"	八月	九三・九	二二・〇	八八・三	一九・〇
"	九月	一〇三・八	二四・三	九七・六	二一・七
"	十月	一一〇・七	二五・九	一〇四・二	二六・九
"	十一月	一一一・四	二六・一	一〇四・八	二九・九
"	十二月	一三五・五	三一・七	一二七・五	三二・三
一九三七年	一月	一三九・五	三二・六	一三一・二	三四・四
"	二月	一四〇・六	三二・九	一三二・三	三五・六
"	三月	一四七・一	三四・四	一三八・四	四二・六
"	四月	一五四・一	三四・〇	一四五・〇	四二・六
"	五月	一四六・四	三四・三	一三七・八	四一・八
"	六月	一六三・二	三八・二	一五三・六	四七・一
"	七月	一八三・〇	四二・八	一七二・二	五七・五
"	八月	一七〇・一	三九・八	一六〇・一	四七・八

一一三



一九三七年十一月	一四五・〇	三三・九	一三六・五	一二五・六	一一五・九	三三・八
十二月	一二六・二	二九・五	一一八・八	一〇八・六	一〇一・〇	二七・六
平均	一四九・三	三四・九	一四〇・五	一二八・三	一一五・五	四〇・五

第二節 市況歴月推移

——市況續進歩調、四月近年の高値樹立——

一月 (前月の好調に引續き市況漸騰)

前月爆發高を演じたる世界不定期船市況は一月中旬以降雜穀値段の動搖と先行反落懸念の爲稍不味となれるも、大勢依然として良好、即ちプレート(ベノス・アイレス積及サン・ロレンソ積標準)／英・歐(雜穀)は二志六片高の卅五志、西貢／英・歐(米)は四志六片高の四十六志六片、大連／英・歐(大豆)は二志六片高の四十三志九片、玖馬糖三志高の廿三志を示せり。英・歐及米國方面不作の爲亞爾然丁の一九三七年度雜穀輸出は二千萬噸の大量を豫想せられ、成約船既に一月百七十萬重量噸、二月二百萬重量噸に達し、後者は二月としての新記録なり。濠洲／英・歐(雜穀)は一志九片安の四十四志六片なりしも、船腹拂底の爲約十五志のプレミアムを呼びたり。他方モントリオール／英・歐(雜穀)三志、英國ウエールズ／プレート(石炭)十二志六片にて保合ひたるも、晚香坡／英・歐(雜穀)は米國太平洋岸海

員及埠頭人夫罷業に災せられ商談杜絶せり。

因に一月廿九日最低協定運賃の引上あり。プレート／英・歐(雜穀)二志九片、モントリオール／英・歐(小麥)三片、濠洲／英・歐(小麥)四志、濠洲／東亞(小麥)一志それ／引上となれり。

二月 (反動安後月末小康)

前月半ば以後に於ける運賃落勢は二月に入り更に顯著となり、プレート／英・歐(雜穀)は前月の廿九志／卅五志に對し廿六志／廿八志三片に悪化、平均五志安となれるが、西班牙及和蘭古船の安値積取目立ちたり。其他濠洲／英・歐(雜穀)の高値四十三志、西貢／英・歐(米)の高値四十志六片、大連／英・歐(大豆)の四十二志六片、緬甸／英・歐(米)の高値四十二志は、何れも前月の各安値運賃と匹敵又は之を下廻り市況混沌とせり。

乍然獨逸の南米玉蜀黍及濠洲小麥の大量買付具體化するに及び、先行船腹の不足を見越して月末市況小反撥せり。晚香坡雜穀は米國太平洋岸罷業解決(二月五日復業)の爲久振に成約を見、英・歐揚廿九志／卅一志三片にて前年十二月の卅一志三片に對し略保合を示せり。英炭はビスケー灣及地中海方面揚比較的強調なりしも遠洋軟調、ウエールズ／プレート一志安の十志九片／十一志六片となれり。尙米國屑鐵の出廻旺盛にして、月末大西洋岸／日本廿七志六片／卅志六片の成約相當ありたり。

三月 (高低區々ながら氣配強調)

三月初濠洲を除き一般に平調なりしも、雜穀、屑鐵類の引合次第に擡頭し市況徐々に硬化せり。當月の市況中最も強調なりしは濠洲／英・歐（雜穀）にして、英獨の大量買付と小麥値段の騰貴とに因り、前月の卅七志六片／四十三志に對し卅八志三片／四十九志三片に昂騰、近年稀に見る活況を呈せり。之に反しプレート／英・歐（雜穀）は前月の廿六志／廿八志三片より廿四志三片／廿七志九片に續落、更に大連／英・歐（大豆）卅五志／四十一志六片にて軟調又西貢／英・歐（米）は商内頼に減少せり。印度小麥の輸出は數年來の盛況を示して其成約は遠く七、八月に及び、唐地／英・歐（小麥）卅一志、マドラス／英・歐（仁類）卅八志九片の強調を唱へたるが、更に英國銑鋼協會は印度銑鐵四十萬噸を買付くる等印度を中心とする市況は活氣横溢せり。南阿玉蜀黍豐作にして一九三七年度は二千七百十四萬袋の收穫と推定せられ、ケイプタウン／モントリオール廿七志六片の高成約ありたり。ダニエール／英・歐（雜穀）は獨逸筋の出動により久振に十九志六片／廿三志六片の成約擡頭、又米國東岸／日本（屑鐵）の出廻依然旺盛にして卅志／卅三志六片に奔騰、其他爪哇／英・歐（砂糖）四十五志、ウエールズ／プレート（石炭）十志／十志九片にて弱保合に終始せり。因に當月は定期船不足の爲備船活潑、二年に及ぶ長期成約多數ありたり。

四月（市況爆騰、十二月の記録を一新）

一、二市場を除き全面的に躍進物凄く、正に一九二六年英國炭坑夫罷業當時を髣髴せしむる場面

を展開せり。歐米穀作の不良と軍擴に因る各國の貯藏急ぎとの爲プレート／英・歐は前月に比し實に七志三片高の卅五志、同じく西濠洲／英・歐は四志三片高の五十三志六片となれり。更に西貢／英・歐（米）九志六片高の五十志、大連／英・歐（大豆）五志六片高の四十七志、唐地／英・歐（小麥）四志九片高の卅五志九片に何れも急騰、其他ケイプタウン／英・歐（玉蜀黍）卅二志六片にて數志高、又米國屑鐵は相變らず出廻旺盛、東岸／日本の卅八志は新記録にして一九三六年の高値十八志三片に比すれば二倍餘高なり。英炭亦珍しく躍騰し、ウエールズ／亞歷山五志六片高の十四志、ウエールズ／プレート三志三片高の十四志となれり、定期備船は引續き繁忙、九ヶ月乃至一ヶ年を期間とする東亞就航の長期物多くレートは七志六片／十志を往來、硬化歩調を辿れり。

今四月の主要高値運賃を一九三六年及一九二九年の高値と比較すれば左の如し。

積揚地	貨物	最高		
		一九三七年四月	一九三六年	一九二九年
サン・ロレンゾ／英・歐	雜穀	三五・〇	三一・六	二六・九
西濠洲／英・歐	大豆	五三・六	四四・六	三七・九
大連／英・歐	大豆	四七・〇	四一・三	三三・九
西貢／英・歐	米	五〇・〇	四二・〇	三四・〇

五月（弱保合）

プレートは月初西班牙船の運賃切崩と荒天の爲軟化氣配なりしも、成約は依然活潑且英國不定期船統制委員會が極力空船の出勤を調節したる結果、高値は卅五志の保合ながら安値は廿九志六片と三志三片高を示せり。濠洲／英・歐（雜穀）は一服の姿にて三志九片安の四十九志九片、西貢／英・歐（米）五十志、玖馬／英・歐（砂糖）廿六志、モントリオール／英・歐（雜穀）三志三片にて大體保合、大連／英・歐（大豆）は無商内に推移せり。其他南阿／加奈陀東岸至蜀黍卅二志六片、南阿／英・歐（滿糖）廿六志、マドラス／英・歐（種子類）四十三志九片、米國東岸／日本（屑鐵）卅七志にて若干反落せり。英炭は出盛期経過したるも、事業界の好調と海運界の活況を反映して輸出激増し、ウエールズ／プレートは十三志／十四志六片と更に硬化せり。

#### 六月（保合但し活氣潛在）

プレート／英・歐（雜穀）は適船不足の爲上流積卅六志六片と一九二六年來の記録を現出したるも、月末船腹凭れ氣味となり軟化せり。濠洲／英・歐（雜穀）は荷主小麦値段の今一段高を期待して船腹手當を急がず引合閑散、モントリオール／英・歐（雜穀）は三志三片にて保合、晚香坡／英・歐（雜穀）は卅七志六片にて凡調、大連／英・歐（大豆）は獨逸の油脂原料品買付見送に因り四十二志六片に漸落、西貢／英・歐（米）亦法貨不安定の爲三志六片安の四十六志六片に低落せり。露領黒海沿岸／英・歐（雜穀）十六志六片／十七志（前年六月平均九志三片）にて積荷の擡頭ありたるが、砂糖も亦輸出割當協定成立の

結果玖馬又はサン・ドミンゴ／英・歐六片高の廿六志六片に引締り、モリスシアス積は加奈陀揚四十志、英國揚卅七志六片の強調を示せり。米國東岸の屑鐵は日本揚卅七志六片、英國揚廿五、六志、伊太利西岸揚八弗の高率を保ち船腹不足を訴へたり。更に英炭運賃も良好、ウエールズ／亞歷山十四志六片にて六片高、一九二七年來の記録なり。

一九三七年上半期世界不定期船市況は上述の如く尺進寸退、近年稀有の活況裡に七、八月の休養期を迎へたるが、九月に入るや新穀引合の輻輳と同時に船腹の世界的拂底懸念は更に市況の躍騰を招來し各市場に活氣充滿せり。プレート／英・歐（雜穀）の卅八志、モントリオール／英・歐（雜穀）の五志、西貢／英・歐（米）の五十二志、大連／英・歐（大豆）の五十志、ガルフ／英・歐（雜穀）の六志三片、晚香坡／英・歐（雜穀）の四十七志六片、黒海／英・歐（雜穀）の廿六志六片、ウエールズ／プレート（石炭）の十五志六片等何れも四月の高値を上廻るものにして、茲に九月は獨り一九三七年中の最好調時たりしのみならず、一九二五、六年來の高値を現出したる月として前途更に好化を期待せられたり。然るに同月を轉機として深刻なる反動突如として襲來し、十二月に至るも落潮熄まず、終に一年前たる一九三六年末期の市況に還元せんとしつつ不安裡に一九三八年に入れり。

第三節 重要貨物出廻數量

一、雜穀對歐出廻高

亞爾然陀	米國及加奈	蘇聯	印度	南阿	其他	合計
五二,四〇〇	二一,〇〇一	八,九五四	四,七三〇	九,七二二	二,二九二	八,七五三
三六,四一二	二八,〇六〇	八,三五五	一,七一	九,二九三	八八一	一〇,七一一
自一九三七年十二月十六日	前	年	同	期		
至						
一九三七年						
十二月十六日						
千クォーダ						
一一,二五五						九六,〇一五

(Daily Freight Register)

二、石炭輸出高

英本國	獨逸	波蘭	米國	白耳義
四,七四九,七四〇	三,三三三,九六六	一四,三三六,四六九	二,三三三,八二六	三,四四九,九〇〇
三,八八九,四九〇	一八,三三三,四九九	一〇,三六二,三三七	九,〇三三,三九五	三,四四九,九〇〇
三,九〇七,九六六	一八,四四三,五四四	九,七〇二,五五六	八,九九三,四一九	三,五五七,五〇〇
三,九六五,八八〇	二,二七五,〇〇四	一〇,五〇五,五七八	一〇,八六二,六四四	三,八〇〇,五〇〇
三,八七四,一三四	三,七七三,五五五	九,一七四,七三六	一〇,一三三,八五一	三,二〇〇,四〇〇
三,七三三,七七七	二,六四九,七五五	八,八八九,〇八八	一一,〇一一,五三三	四,七四四,七七〇
三,六五二,二五〇	三,六六六,四八八	九,三三六,四〇〇	一〇,一五二,六三三	四,七四四,七七〇
(十月迄)	(十月迄)	(十月迄)	(九月迄)	(十月迄)
一九三一年	一九三一年	一九三一年	一九三一年	一九三一年
一九三二年	一九三二年	一九三二年	一九三二年	一九三二年
一九三三年	一九三三年	一九三三年	一九三三年	一九三三年
一九三四年	一九三四年	一九三四年	一九三四年	一九三四年
一九三五年	一九三五年	一九三五年	一九三五年	一九三五年
一九三六年	一九三六年	一九三六年	一九三六年	一九三六年
一九三七年	一九三七年	一九三七年	一九三七年	一九三七年

(Board of Trade Journal, Daily Freight Register)

三、重要原料資源世界產出百分比

(國際聯盟調に據る)

石炭	石油	鐵礦	銅
二四・七	一・五	一一・二	一一・二
四・四	二八・六	二・九	一・九
一・二	二・九	三・四	一・五
三・四	五九・五	二〇・七	一五・九
八・五	一一・七	一八・四	三・四
二七・二	二四・四	二〇・一	五二・六
一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇
合計	合計	合計	合計

鉛	錫	ポーク	ニッケル	硫黄	護謄	棉花	羊毛	生糸	棉實	亞麻仁	胡椒	大豆	コブラ	棕桐油及椰子油
四三・〇	三一・八	四二・五	五・二	八五・七	五七・九	一七・三	五〇・一	〇・一	一九・九	一三・三	七八・三	二九・五	四八・四	
〇・四	〇・五	一・〇	四二・五	九・〇	二・〇	三・二	〇・三	〇・三	〇・二	〇・一	一・一	一・九	一二・二	
		一六・八	七・九	〇・六	三七・四						〇・四	二・七	二二・〇	
一九・五	二八・四	一二・六	〇・二	七二・一	四九・〇	一二・三	四四・五	四四・五	五・五	二四・三	一・一	四・七	三四・五	
二・二	二・〇	四・八			七・一	三・七	七・三	二・三	七・三	二・三	一・一	一・五		
三五・〇	三七・三	三九・七	二七・〇	五・一	二六・六	三〇・七	九七・三	二八・三	五六・六	一九・一	九一・一	三・六	一七・四	
一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇

産出年度は右雜誌に掲記なきも一九三四年前後と推定せらる  
 ※ 合計と内譯一致せざるも其儘掲記す

(Nautical Gazette, July 31, 1937)

第四節 最低運賃協定と英國不定期船主の自治統計畫

英國政府は自國不定期船の窮狀を打開すべく一九三五年二月英國海運「救濟」法 (British Shipping [Assistance] Act, 1935.) を公布、同年一月一日に遡反して之を實施したるが、現在の最低運賃協定は當時英國の不定期船主が政府の命により同法の施行を圓滑ならしむる爲、獨り自國船主のみならず、廣く希臘、葡萄牙、ユーゴ・スラビア等の外國船主をも糾合し、同年二月ブレイト／英・歐雜穀、同年三月英國／モントリオール石炭(石炭の最低運賃協定、は其後間もなく廢止)、モントリオール／英・歐雜穀、濠洲／英・歐雜穀及濠洲／東亞雜穀運賃に就て實施せるを濫觴とするものなり。世界不定期船市況が今日の基調を回復したる一因は少くとも前記最低運賃協定の功績に歸すべく、就中英國に對し貢獻顯著なりしことは一九三五年一月一日即ち英國海運「救濟」法實施當時卅萬六千總噸を算したる同國不定期船の繋船が一九三七年七月一日僅々六、七三三總噸に激減せる一事を以てするも明瞭なり。最低運賃協定は其後數次の引上を見たるが、一九三七年一月廿九日の決定に係る現行基本率左の如し。

△ブレイト上流／英・歐(雜穀)  
 重量八千噸(一割増)未滿積運賃雜穀噸當り二志九片引上廿五志とし、八千噸／九千五百噸(一割増)未滿積積運賃雜穀噸當り二志九片引上廿五志とし、八千噸／九千五百噸(減自由)未

滿積廿四志十片半、九千五百噸(一割増)以上積廿四志九片とせり。

【註】右公式最低運賃廿五志に對し同年二月一日非公式最低運賃(紳士協約)として更に廿七志六片のレートを取極めたるも、其後運賃の上昇目覺しかりしを以て四月一日之を廢止せり。然るに同年十月下旬市況顛落の際復々廿志の非公式最低運賃(紳士協約)を内定、翌十一月廿三日不定期船主及ブローカーの會合に於て其承認を得ると同時に英國不定期船統制委員會に對し現行公式最低運賃廿五志を右廿志に引上方要請したるも却下せられたり。のみならず當時運賃の落勢顯著にして非公式最低運賃廿志の維持すら到底困難なりしを以て之亦十一月廿五日廢止せらるゝに至れり。

△濠洲/英・歐、地中海(小麥)

四志引上、但し積地及荷姿により運賃に左の相違あり。

積地	撒積運賃(噸當り)	袋入運賃(噸當り)
西 濠洲	三一志	三三志六片
南濠洲又はビクトリア	三二志	三四志六片
志土尼又はニューカッスル	三三志六片 (ex silo) 三三志 (ex bags)	三四志六片

△濠洲/東亞(小麥)

一志引上、但し積地及荷姿により運賃に左の相違あり。

積地	撒積運賃(噸當り)	袋入運賃(噸當り)
西 濠洲	一六志	一七志六片
南濠洲又はビクトリア	一七志	一八志六片
志土尼又はニューカッスル	一七志六片 (ex silo) 一五志六片 (ex bags)	一六志六片

△セント・ローレンス、セント・ジョン、ハリファックス又は米國大西洋岸北部諸港(アルパニを含む)

英・歐(小麥)

運賃一クォーター當り三片引上二志九片とす。

基本率は上記の如く引上げられたるも其他の條件は従前通りなり。

翻つて前記最低運賃と關係最も密接なる英國の不定期船補助其後の經過に關し一言せんに、英國商務省政務次官 Dr. E. L. Baring は一九三七年二月四日英國下院に於て「不定期船市況が現在の好調を持続するに於ては一九三七年を以て不定期船補助を打切るべし。乍然業界の安定を期する爲政府としては現行最低運賃協定の如き有効適切なる統制が自治的に繼續せられんことを希望す」と聲明せり。茲に於て英國不定期船主は政府の希望に基き、直に現行最低運賃制度を基礎とする自治統制案を作成、若し一九三六年度不定期船補助金に均霑せる總噸數二千五百噸以上の英國不定期船

の九割の所有者が承認せる場合は一九三八年一月以降一ケ年間之を實施するものとして一九三七年七月廿三日開催の英國不定期船主代表委員會に提案、先づ其大綱を承認せられたり。次で逐條審議の上修正案を同年十月廿日の英國不定期船主代表委員會に提出、其可決を見、更に之を關係船主に回付したるが、十一月廿四日英國海運會議所の發表に依れば、本案實施の條件たる前記不定期船の九割以上を擁する船主の署名を獲得せり。

之を要するに英國不定期船主の自治統制案は現行最低運賃制度の繼續を主眼とし、更に標準備船書式の採用、英國海事協同會 (National Maritime Board) の船員給料嚴守及特定市場への船腹密集防止を目的とし、一九三八年一月一日より同年十二月末日迄實施せらるるものなるが、定期船主代表機關たる英國海運會議所及李浦船主協會は一九三七年九月十七日の共同委員會に於て滿場一致同案支持の決議を通過し、更に同案に参加協調を求められたる外國の不定期船主亦同年十二月十七日倫敦に會合之を受諾し、茲に本案は内外船主一致の支援を得るに至れり。

## 第二章 昭和十二年上半期本邦不定期船市況

### 第一節 總 說

——軍擴景氣の高揚により市況頓に明朗——

金輸出再禁止及船舶改善助成施設の實施を契機として昭和七年來一路好轉途上にありし本邦海運界も、昭和十一年二月空前の政變勃發に因り騰勢少からず頓挫し前途多大の暗影を感ぜり。乍然今昭和十一年に於ける海運界の大勢を回顧するに、政局不安の裡にも優秀船の建造就航、汽船會社の新設合併増資増配、新航路の開拓、不定期船の定期化、インフレーションの浸潤、低爲替に因る貿易の躍進等着々海運界の改善を促進せり。就中時局の重大轉換に因る準戰時體制の確立は昭和十二年度卅億圓に上る尨大なる豫算の編成を見、軍擴景氣を愈々高揚せしめて近き將來海運界の飛躍的發展時代を招來すること必然とせられたり。偶々昭和十一年十二月歐洲穀物の不作と世界的軍擴競争に刺激せられて世界海運界が爆發的好調を演じた際、本邦海運界亦之に伴ひて遠洋俄然好轉、大連／英・歐（大豆）前月に比し六志三片高の四十一志三片に昂進、更に近海一區就航大型船の遠洋轉航を促し、從來動もすれば船腹過剩の爲低迷せる近海運賃好化の端を作りて好望裡に昭和十二年

を迎へたり。

昭和十二年上半期市況は一月以降逐月昂騰を告げたるが、三月尨大豫算の議會を通過するに及び軍需インフレーションは爲めに一段の拍車を加へられたるのみならず、非常時海運國策の一として該豫算の一部に計上せられたる速力十九節以上の貨客船廿萬總噸、同じく貨物船廿萬總噸の建造補助、不定期船の遠洋航海補助(不定期船補助は支那事變の爲實施延期となる)及海事金融擴充案の承認は極めて海運界の好評を博し、市況の前途に一層の明朗性を加へたり。四月に入るや海外市況の沸騰高に呼應して本邦運賃の躍進目覺しく、就中偶々シーズン開始に際會せる北洋方面は稀に見る好晴に恵まれて初航物木材の出廻輻輳し、南樺太／太平洋岸運賃は跳躍三百圓に上るの活況を呈せり。他方若松／京濱(石炭)七十錢高の四圓廿錢、北米西岸／日本(木材)二弗高の十八弗、大連／英・歐(大豆)五志六片高の四十七志、大型備船料二圓卅錢高の七圓卅錢に暴騰、何れも十數年來の記録を作れり。更に Koseki 日本(燐礦石)の廿七志六片(前年高値十二志六片)、米國東岸／日本(屑鐵)の卅八志(前年高値十八志三片)は何れも前年度高値の二倍以上に當れるが、此種貨物の本邦向出廻は全く非常時局出現以來の現象に屬し、昭和四年(一九一九)當時に於ては未だ嘗て經驗せざりし所、以て如何に本邦中心重工業原料品の移動旺盛なりしかを察知すべし。其後市況は暫く保合裡に推移したるも、總じて昭和十二年上半期は一般の期待に背かず、前年に比し數段の躍進を遂げたり。

今、昭和十二年上半期前後に於ける本邦海運市況をトすべき各種統計を見るに左の如し。

一、本邦運賃及備船料

(海運、海運特報、海運通信及デイリー・フレイト・レジスター)

	昭和十二年上半期		昭和十二年下半期		昭和十一年		昭和十年	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
若松／京濱(石炭)	四圓	三圓	四圓	三圓	四圓	三圓	四圓	三圓
南樺太／内地太平洋岸(木材)	四圓	三圓	四圓	三圓	四圓	三圓	四圓	三圓
大連／横濱(豆粕)	三圓	二圓	三圓	二圓	三圓	二圓	三圓	二圓
米國西岸／日本(木材)	一八圓	一七圓	一八圓	一七圓	一八圓	一七圓	一八圓	一七圓
紅海／日本(燐礦石)	三圓	二圓	三圓	二圓	三圓	二圓	三圓	二圓
大連／英・歐(大豆)	五圓	四圓	五圓	四圓	五圓	四圓	五圓	四圓
黑海／日本(銑鐵)	三圓	二圓	三圓	二圓	三圓	二圓	三圓	二圓
米國東岸／日本(屑鐵)	三九圓	三六圓	三九圓	三六圓	三九圓	三六圓	三九圓	三六圓
ガルフ／日本(屑鐵)	三九圓	三六圓	三九圓	三六圓	三九圓	三六圓	三九圓	三六圓
大型備船料	七圓	六圓	七圓	六圓	七圓	六圓	七圓	六圓
中型	一五圓	一四圓	一五圓	一四圓	一五圓	一四圓	一五圓	一四圓
小型	一四圓	一三圓	一四圓	一三圓	一四圓	一三圓	一四圓	一三圓

頭記三品は各半期の最高最低不明に付昭和十二年を通じての最高最低を採録せり



二、本邦船腹、繋船及社外船配船、備船

(船腹及繋船は逓信省管船局調、社外船配船及備船は海運、海運特報)

總噸數一萬噸以上の船舶 總噸數一萬噸以上の繋船 社外船配船 (十二月上旬現在) 山下、大同、三井、川崎、商船、近海郵船六社備船 (十二月末現在)	昭和十二年上半期		昭和十二年下半期		昭和十一年		昭和十年	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
總噸數一萬噸以上の船舶	1,034	4,889	1,044	4,833	965	3,932	933	3,746
總噸數一萬噸以上の繋船	1	4,889	1	4,833	2	3,932	3	3,746
社外船配船	36	1,034	36	1,034	36	1,034	36	1,034
(六月末)	36	1,034	36	1,034	36	1,034	36	1,034
(六月中旬)	36	1,034	36	1,034	36	1,034	36	1,034
(六月下旬)	36	1,034	36	1,034	36	1,034	36	1,034
(十二月末)	36	1,034	36	1,034	36	1,034	36	1,034

三、本邦速力別船腹

(昭和十一年十二月末現在在籍船)

(逓信省管船局調)

速力別	一千噸/四千噸		四千噸/七千噸		七千噸/一萬噸		一萬噸以上		合計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
七節/十節	87	1,515	3	1,108	1	1	1	92	2,624	
十節/十五節	362	8,803	101	1,055	27	1,017	1	1,674	541	11,164
十五節/二十節	13	1,395	75	3,899	33	5,068	15	1,663	195	11,035
二十節以上	1	3,600	2	10,526	2	15,164	4	6,502	9	26,892

四、本邦船舶航行區域別噸數

(昭和十一年十二月末現在在籍船)

(逓信省管船局調)

噸數別	合計		遠洋		近海		沿海		海平		水漁		船合		合計
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	
一千噸/二千噸	9	17,310	1	1,515	3	1,108	1	1	1	1	1	1	92	2,624	
二千噸/三千噸	66	156,668	1	1,034	101	1,055	27	1,017	1	1,674	1	1,674	155	377,400	
三千噸/四千噸	77	2,490,104	1	1,395	75	3,899	33	5,068	15	1,663	4	6,502	130	4,558,833	
四千噸/五千噸	73	3,411,968	1	3,600	75	3,899	33	5,068	15	1,663	4	6,502	130	8,983,833	
五千噸/六千噸	27	3,511,955	1	3,600	75	3,899	33	5,068	15	1,663	4	6,502	130	8,983,833	
六千噸/七千噸	21	3,700,955	1	3,600	75	3,899	33	5,068	15	1,663	4	6,502	130	8,983,833	
七千噸/八千噸	50	3,655,366	1	3,600	75	3,899	33	5,068	15	1,663	4	6,502	130	8,983,833	
八千噸/九千噸	26	3,367,611	1	3,600	75	3,899	33	5,068	15	1,663	4	6,502	130	8,983,833	
九千噸/一萬噸	27	3,367,611	1	3,600	75	3,899	33	5,068	15	1,663	4	6,502	130	8,983,833	
一萬噸以上	19	331,105	1	3,600	75	3,899	33	5,068	15	1,663	4	6,502	130	8,983,833	
合計	395	22,747,021	15	15,164	201	2,174	77	9,752	31	11,967	20	26,892	395	22,747,021	

五、主要貨物昭和十二年出廻豫想高 (昭和十一年末推定)

(海運、海運特報、海運通信、海事彙報)

積地	海上出廻豫想高
石炭	三〇,〇〇〇,〇〇〇
本邦内地、外地、滿洲國、北支、佛領印度支那等	
馬來(バトバハ、ツングン、ケママン、ツンバ等)	二,一五〇,〇〇〇
比律賓(カラバンパンガ等)	七〇〇,〇〇〇
濠洲(ヤンビー・サウンド)	五〇〇,〇〇〇
揚子江沿岸(大冶、馬鞍山、荻港等)	一,三五〇,〇〇〇
合計	四,七〇〇,〇〇〇
米	一,六〇〇,〇〇〇
米國	一,六〇〇,〇〇〇
印度	八二〇,〇〇〇
紅海、南	一,〇〇〇,〇〇〇
地中海、紅海、北支、關東州、内地等	一,五〇〇,〇〇〇
滿洲國	一,二〇〇,〇〇〇
滿洲	七〇〇,〇〇〇
南、北	四,〇〇〇,〇〇〇
南洋	二,〇〇〇,〇〇〇
米	一,五〇〇,〇〇〇
木	一,五〇〇,〇〇〇

六、本邦輸出入貿易數量 (内地及樺太)

(大藏省調)

昭和	輸	出	輸	入	合	計
四年	六,二〇六	二一,一八一	二七,三八七			
五年	六,二四六	一八,六三五	二四,八八一			
六年	五,二九五	一八,二六三	二三,五五八			
七年	五,九五六	一七,七三三	二三,六八九			
八年	七,三〇七	一九,九五九	二七,二六六			

昭和九年	昭和十年	昭和十一年	昭和十二年
八、二六五	九、〇四五	九、四六四	九、六四四
二三、〇五三	二六、二五六	二七、九〇三	三〇、二八〇
三一、三一八	三五、三〇一	三七、三六七	三九、九二四

第二節 市況歴月推移

一月 (近海チリ高、遠洋急好化)

四月十數年來の高記録出現

昨秋來本邦近海に密集中なりし大型船も海外市況の好轉に伴ひ弗々遠洋に出動し、一月中旬現在近海一區就航不定期船百五十二萬重量噸は前月初旬に比し八萬六千噸の減少となれり。昭和十二年度南、北樺太材の出廻は前年に比し五十萬石減の三百五、六十萬石と豫想せられたるも、船腹拂底の爲運賃引合早くも擡頭し、百五十圓/百九十圓の高率にて約百萬石の船腹手當を了せり。而して海運聯合會は百六十圓以上にて約六十萬石、盟外船たる栃木商事は百五十圓にて約卅九萬石を取纏めたり。乍然年末出貨一段落の爲、春明けの市場は商談一般に緩慢、殊に月末政變に相踵ぐ組閣難に因り騰勢遅々たるものあり、若松/京濱(石炭)十錢高の二圓卅錢、若松/伊勢(石炭)廿錢高の

二圓廿錢、門司/横濱(セメ)廿錢高の二圓廿錢、室蘭/京濱(石炭)十錢高の二圓十錢、大連/横濱(豆粕)三錢高の十七錢に止れり。

近海の比較的靜穩なりしに反し遠洋は世界的好況を反映して騰勢顯著、大連/英・歐(大豆)は前月の四十一志三片より四十三志九片に騰貴、更に太平洋方面は米國西岸海員及阜頭人夫罷業の繼續に因り米國船の活動停止したる結果本邦船の回航活潑を極めたるが、米國東岸/日本(屑鐵)最も手堅く卅志に躍騰せり。濠洲方面亦日濠通商協定成立より小麥及羊毛の出廻幅帳を豫想せられ、先づメルボルン/日本(小麥)十四、五圓と前年同月に比し五、六圓高を示せり。因に一月中に於ける邦船引受外貨建約の主なるもの左の如し。

國際引受	南濠洲/英・歐	小麥	七、〇〇〇噸	三八志	(最低協定運賃二八志)
大同	爪哇/日本	砂糖	八、〇〇〇噸	一六志六片	(同盟率 七圓五〇錢)
山下			八、〇〇〇噸	一五志九片	"

備船料は遠洋の好調、米國罷業解決期の接近等好材料に刺激せられて船舶の需要活潑、就中大型船は前月の二圓/二圓七十錢に對し二圓六十錢/三圓八十錢に昂騰せり。

二月 (時局安定の結果市況急反撥)

近海一區就航船は引續き漸減傾向なりしも舊正前は人氣兎角引立たず、若松/京濱(石炭)二圓二、

三十銭に保合ひ待機の姿なりしが、中旬以降卅億圓豫算通過見越より市況減切り硬化し、若濱二圓四十五銭に急騰又大連／横濱（豆粕）も高値は十七銭の保合ながら、安値は前月の十二銭より十六銭に騰貴せり。更に北洋材は海運聯合會が南樺太／内地太平洋岸二百圓以下の引合一蹴の結果無成約ながら氣配強調を示し、北海道／内地太平洋岸（木材）亦百七十五圓の堅調、比嶋ダバオ／日本（木材）二百六十圓の高成約を報せられたり。舊臘來内々運賃の引合開始を見たるヅングン礦石の昭和十二年度出廻は九十萬噸と見られ、其結果如何は各方面大口物の成約を支配するものとして業界の注意を惹きたるが、果然關係船主たる大同、三井、山下、國際、大汽、川崎の六社は八幡揚七圓五十銭以上（昭和十一年度三圓九十五銭）を主張して譲らず、之に對し荷主たる日鐵側は容易に應諾の色なく、日産の諾威置籍船、樺太汽船等日産系船舶を總動員して自貨自船主義を強化する等最後の折衝は三月へ持越されたり。

遠洋は倫敦市況不味の爲大連／英・歐（大豆）四十二志六片に低落、歐洲方面への新規配船見送りの姿となれるも、米國の罷業解決（日復業）の結果前年十月卅日罷業開始以來の滯貨一時に流出し活氣横溢せり。即ち米材（北米西岸）は十弗五十仙、小麥（北米西岸）は四弗五十仙に漸騰、更に米國東岸／日本（屑鐵）卅志六片に騰貴又玖馬／日本（砂糖）卅志の高成約を見る等米國兩岸の本邦向出貨旺盛を極めたり。尙邦船引受濠洲／日本（小麥）二萬二千噸、十四圓五十銭の成約は之を英貨建最低協定運

賃十七志に比較すれば若干の上値に當れり。

備船料は北洋解氷期を一、二ヶ月後に控へ木材積取船及勘察加漁場送込船の需要輻輳し各型船共騰勢顯著、大型船三圓／三圓八十五銭（前月二圓六十銭）、中型船二圓九十銭／四圓卅銭（前月二圓五十銭）、小型船三圓五十銭／六圓（前月三圓十銭）となれり。之が爲支那置籍船の物色熱復々擡頭し、從來遙に割安視せられたる其レートも大型船二圓六十五銭／三圓、中型船二圓九十銭、小型船三圓と若干硬化せり。

### 三月（軍擴景氣高潮化し市況明朗）

軍需景氣の高潮化に連れ前月中旬來硬勢を辿れる市況は世界不定期船市況の強調、船腹薄及老犬豫算の議會通過を好感して活潑を極めたり。即ち月初若松／京濱（石炭）二圓五十銭、若松／伊勢（石炭）二圓三十銭なりしが、月末には前者三圓五十銭、後者三圓廿銭に騰貴、若濱の三圓五十銭の如き關東震災直後たる大正十二年十月及十一月の高値四圓以來の記録なり。北洋材も開航期切迫と共に初航物の引合激増、月初二百十圓を唱へたる南樺太／内地太平洋岸は下旬二百四十圓に暴騰、海運聯合會引受大口物として南樺太／内地太平洋岸二百四十圓（十萬石、荷、主秋田木材）、沃内／新潟百八十五圓（十五萬石、荷、主北越製紙）、北樺太／新潟三百五十圓（十五萬石、荷、主北越製紙）、北樺太／内地太平洋岸二百六十圓、青嶋三百圓等の成約ありたり。ヅングン／八幡（礦石）運賃は前述の如く日鐵側に於て日産系船舶及備船を以て可及

的自力輸送方針を樹て極力船主側を牽制せんとしたるも、世界的船腹拂底と運賃高は之を如何ともする能はず、終に昭和十二年出廻豫想高九十萬噸中廿一萬噸に對し關係六社と七圓七十五錢（前年度四圓廿錢）の高率成約を餘儀なくせられたり。更に十二年度鐵道納入炭百萬噸中五十萬噸亦若松／名古屋二圓卅錢（前年一圓八十錢）、若松／川崎二圓七十五錢（前年二圓五錢）と前年より遙に高率なる成約を傳へられたり。其他秦皇嶋炭五十萬噸（大同引受）、樺太炭廿五萬噸（北日本引受）、長蘆鹽廿三萬噸（大同、大汽、同、等引受）等の大口物何れも前年より有利に成約せられたり。

遠洋は大連／英・歐（大豆）四十一志六片に反落したるも、米國東岸／日本（屑鐵）の出廻依然旺盛にして卅三志六片に續騰せり。米材亦一舉五弗五十仙高の十六弗、米國小麥四弗五十仙高の九弗、濠洲小麥二圓五十錢高の十七圓と一齊高を演ぜり。

備船料は倫敦市場の強調を傳へて船主の態度益々強硬となり、大型船前月の高値三圓八十五錢に對し、月初山下汽船は内外汽船の大國丸を北米印濠一ヶ年四圓（一説三圓九十錢）の高率を以て成約せるが、其後各型船共更に奔騰又奔騰を重ねたる結果、大型船五圓、中型船五圓卅錢、小型船七圓となれり。之に對し支那置籍船は大型船三圓、中型船四圓四十錢、小型船四圓六十錢の依然割安ながら外國船は却て割高となり、川崎汽船の六ヶ月備船 Langleeseorse（英）は六志九片（一志二片替五圓七十九錢）又三井の六ヶ月備船 Ronda（諾威、一九三七年建造、内燃機船）は七志（一志二片）と報ぜられたり。尤も上海のモーラー社（英）船は四

志／四志六片（一志二片替三圓四十錢／三圓八十六錢）の比較的低率にて數隻の成約を見たり。

四月（近海、遠洋共に近年の新記録樹立）

海外市況の爆發的好調に加へ軍需工業の活況、北洋シーゾンの開始に因る北洋材積取船及勘察加漁場送込船の輻輳、其他石炭、南洋礦石、南洋材、セメント、肥料、鹽、米類の出廻激増は愈々船腹の不足に拍車を掛け運賃沸騰せり。若松／京濱（石炭）の四圓廿錢は大正十二年關東大震災直後の四圓を突破又大連／横濱（豆粕）は三十錢に騰貴、更に南樺太／内地太平洋岸（木材）は一氣に六十圓高の三百圓、別に内地太平洋岸揚北見材三百五十圓、日高材二百五十圓の高率成約散見せり。南洋方面も環境高に應じ氣配強調、比嶋／日本（木材）四百五十圓、ボルネオ／日本（木材）五百廿圓、ポルト・ンドン（佛領印、度支那）／日本（無煙炭）十圓、パトバハ（馬來）／日本（礦石）十二圓の聲を聞けり。乍然三月來船腹獲得に狂奔せる荷主も騰勢一點張りの市況に出貨手控へたる結果月末に至り運賃幾分軟化せり。

遠洋も穀物及原料品の大量移動に因る世界的好調に應じ米國西岸／日本（小麥）九弗の保合ながら、大連／英・歐（大豆）五志六片高の四十七志、米國西岸／日本（木材）二弗高の十八弗を報じ、米國東岸／日本（屑鐵）卅八志の如き前年の高値十八志三片に比し二倍餘高にして新記録を作れり。

備船料は目先大勢樂觀的の爲長期物多數纏り、大、中型船共に前月の高値を更に更新せり。即ち

大型船二圓卅錢高の七圓卅錢、中型船六圓廿錢高の十一圓五十錢にして、内外汽船の春日丸は五日の短期ながら三菱商事船舶部へ右十一圓五十錢の高率にて商談成立、世界大戦以來の記録を作れり。之が爲大手筋は前月に引續き比較的割安なる外國船を物色し六志／九志にて十一萬重量噸を備船せり。

#### 五月 (出貨旺盛なるも近海強保合、遠洋小反落)

前月躍騰の後を受け流石に若松／京濱(石炭)四圓廿錢、若松／伊勢(石炭)三圓七十錢、室蘭／京濱(石炭)三圓七十錢、大連／横濱(豆粕)卅錢の保合なりしも出貨依然として旺盛、船腹不足を訴へたる爲門司／横濱(セメ)二十錢高の三圓廿錢、若松／上海(石炭)卅錢高の四圓八十錢と局部的に運賃チリ高を呈せり。鮮米運賃(百石建)は從來仁川／阪神六十五圓の低率なりし處、環境一齊高の爲配船不圓滑となりしを以て荷主船主折衝の結果、六、七月積十五圓増の八十圓、八月以降卅圓増の九十五圓と決定、滯米の掃を圖ることなれり。又前年十二月昭和十二年度灣糖運賃取極に當り船主側の足並揃はず、高雄／横濱卅錢五厘(擔建)と決定、一部強氣船主の反感を招きたるが、昨今の船腹拂底に高雄の滯貨八十萬擔と傳へられたり。因に北樺太の士威(D.E.)炭は例年通り大連汽船引受となれるが、數量廿萬噸、京濱揚約七圓(前年三圓卅錢)なり。

遠洋は底意堅調ながら前月狂騰の影響を受け大連／英・歐(大豆)商談出來ず、米國東岸／日本(層鐵)

卅七志に反落又二月以來罷業關係の滯貨一掃に本邦船の活舞臺たりし太平洋方面も米材十八弗に保合ひ、僅に米國小麥が穀價高に追隨して五十仙高の九弗五十仙に騰貴せるのみ。濠洲／日本(小麥)亦廿四圓に保合ひたり。

昭和十二年度豫算卅億圓は弗々事業界を潤し、大量貨物の移動益々活發、夏場船腹需要の最盛期と相俟つて到る處備船難を啣たしめたる爲、備船料は運賃市況の保合傾向に拘らずレート引續き強調、大型船は海外市況の平靜化に因り七圓處の保合なりしも、中、小型船は短期の引合好調、北日本備船福山丸(中型)の十一圓、飯野備船第十二日正丸(小型)の十一圓は前月の記録を除けば短期成約として十數年來の高率なり。

#### 六月 (船腹過剩となり市況一服状態)

歐阿、南米方面よりの歸航船續々近海に割込める一方新造船の就航激増せる爲六月中旬現在近海一區配船は百五十三萬餘噸(重量噸)と前月に比し九萬噸以上の増加となり、一時の船腹飢饉も可成緩和せられ且倫敦市況の不味をも織込み、若松／京濱(石炭)四圓廿錢、若松／伊勢(石炭)三圓七十錢、門司／横濱(セメ)三圓廿錢等と前月の高値は流石に伸縮み保合商狀を呈せり。北洋材は積取順調に進捗し七、八分迄引受商談成立の結果成約減せるも、海運聯合會は三百圓以上の高値を突張り盟外船の攪亂を警戒しつつ市況の維持に努めたり。而して一般市況も同盟運賃の頻々たる引上に好感

し、月末徐々に引締り氣配となれり。

遠洋は雜穀の出廻略一巡と共に市況軟調、大連／英・歐（大豆）は獨逸の油脂原料品買付見送の影響少からずして四十二志六片（四月四十七志）に凋落せり。太平洋方面も一月爲替管理の強化以來本邦向物資移動頓に減少し、米國小麥一弗五十仙安の八弗、米國東岸屑鐵卅七志六片、米材十八弗にて大體保合ひたるが、米材輸入協會に於ては内地荷凭れを考慮し九月末迄新規買付を禁止せりと云ふ。

備船料も環境安旁々高値維持困難となり、大型船六、七圓に保合ひたる外、中型船七圓八十錢、小型船九圓廿錢と前月に比し各二、三圓急落せり。乍併適船は依然不足なりしを以て必需筋の引合に對する船主の態度強硬にして氣配侮り難きものありたり。又一時九志以上を唱へたる外國船のレイトも反落したるを以て山下、川崎等の食指復々動くに至り、七、八志にて約五隻の新規備船及備船繼續を傳へられたり。

昭和十二年上半期本邦不定期船市況は以上の如く好調なりしが、越えて七月圖らずも支那事變勃發、尨大なる船腹の徵用を見たる結果一時運賃及備船料は上半期の高値を更に凌駕するの盛況を呈したるも、事變の擴大と長期化とは海運界にも亦深刻なる影響を及ぼすに至り市況漸く沈衰、前途不安裡に昭和十二年下半期を經過せり。

### 第三節 支那事變の影響

未だ支那事變の勃發を見ざりし昭和十二年四月世界海運界の全面的躍進と並行して本邦海運界亦飛躍的好轉を示し前途洋々たるを想はしめたるが、當時本邦は一千總噸以上の汽機船外地を合し三百七十六萬六千總噸、支那置籍を主とする變態輸入船卅二萬五千總噸、外國船備船二、三十萬總噸、合計四百三、四十萬總噸の内外國船を總動員して猶且船腹拂底を告ぐるの狀勢にありたり。従つて運賃の奔騰は固より、昭和十一年四月即ち一年前重量噸六、七十圓を唱へたる船齡廿年の大型古船船價百十圓に暴騰、同じく同年八月重量噸二百圓／二百二、三十圓を唱へたる速力十四節大型レシプロ船の造船費三百圓に昂騰し、海運界の好調は破竹の勢を呈せり。のみならず船腹の不足に因る船主の造船熱は愈々高まり、昭和十二年六月末現在に於ける一千總噸以上の建造中船舶は未起工船をも合すれば同年中の最高否世界大戰以來の記録たる百廿四萬二千重量噸に上り、他方昭和十二年一ケ年間の竣工豫定船は一千總噸以上の船舶のみにも五十萬總噸の大量を算するに至れり。

然れども斯かる奔放なる景況が必ずしも我海運界の健全なる恒久的發展を招來する所以に非ざることとは夙に識者間に考慮せられたる處なるが、偶々一部社會に於ても物價の急騰を以て海上運賃高に歸する等の論議起れるに鑑み、茲に我海運界の自治統制計畫は急速なる展開を見るに至れり。固

より當時に於ける運賃高は獨り本邦のみに止らず、廣く世界的の現象にして物價高に伴ふ運賃負擔力の増加を示すものとも觀るべく、事實或種運賃の暴騰の如き、一部荷主が船腹の世界的拂底にも拘らず自己商品の優先的輸送に急なるのあまり、高率運賃の支拂を敢て辭せざりしにも之れ因れり。其是非の論は暫く措き、郵船、商船、山下、國際、大同、三井、川崎の七社は同年七月一日海運自治聯盟を組織、適切なる船舶の運賃の統制とに依り重要物資の圓滑なる輸送を促進し、時局の進展に貢獻せんことを期したるが、之等七社の直系、傍系の船舶及備船を合すれば優に本邦海運の過半を制することとなるを以て、其自治的統制は大に社會の賞讃を博したり。

偶々七月七日蘆溝橋事件突發して終に支那事變に擴大するに及び、本邦海運界亦未曾有の難局に直面するに至れるが、相踵ぐ大量船腹の徵用は船腹の拂底を益々濃化せしめ市況再び暴騰の兆を示せり。茲に於て遞信大臣は船腹不足の緩和並に變態輸入船中支那置籍船の救濟等時局匡救の應急對策として、七月卅一日談話の形式を以て本邦沿岸貿易の一次的開放を聲明せるが、次で八月二日遞信省管船局長は日本船主協會に對し、運賃及備船料の投機的昂騰を策して斯界の健全性を阻害するが如き行爲は極力之を抑壓すべき旨警告する所あり。右當局の意を體し、海運自治聯盟、日本船主協會、神戸船主會、日本海運集會所及神戸海運業組合の五團體は八月九日の會合に於て左記標準運賃並に備船料を制定し嚴に自重自戒を申合せたり。

六月十五日	石	炭	若松／横濱	五・〇〇	
	標準運賃	石	炭	五・〇〇	
		南樺太材	敷香／内地	四〇〇・〇〇	
		大	型	船	七・五〇
	標準備船料				

爾來十月に至るまで備船料が右標準率たる七圓五十錢より五十錢高の八圓に昂騰したる外、石炭及木材運賃は何れも標準率を出でず、民間に於ける自治統制の效果甚大なるものありたり。

此間支那事變の爲海上の貨物運輸系統及輸送數量に相當の異變を生じ、その推移如何に依りては我が國防上、産業上乃至國民生活上多大の障礙となるべき虞あるに至れるを以て、政府は九月九日(法律第九三號及廿八日附勅令第五一號)臨時船舶管理法を公布又同月廿九日臨時船舶管理法施行規則を公布(遞信省令第六九號)、何れも十月一日之を實施、更に九月卅日船舶管理委員會官制公布即日之を實施し(勅令第五七〇號)、別に關東州に於ては十月五日關東州臨時船舶管理令を公布(勅令第五八〇號)、十月十一日之を實施(關東局令第九八號)又十月十日關東州臨時船舶管理令施行規則公布即日之を實施せり(關東局令第九九號)、斯くして從來民間の自治統制に委ねられたる本邦海運は茲に完全なる戰時體制下に置かるることなれり。

尙臨時船舶管理法實施の目的を貫徹する爲遞信省當局は聲明を發し一般の注意を喚起する所ありたるが其要旨左の如し。



一、臨時船舶管理法に依り本邦海上交通運輸機關を戰時體制下に置き國家の必要とする重要物資の圓滑なる輸送を期す。

(イ) 船舶の讓渡、貸渡等を制限し (ロ) 内地造船の促進を計り (ハ) 一定船齡未滿の外國船は無條件に輸入を許可し、該船齡以上の古船は遞信大臣の指定する時期に解體するの條件を以て輸入を許可し (ニ) 更に必要に應じ外國港間の運航を制限又は禁止す。

二、物價對策として運賃、備船料をして公正なるレート<sup>(イ)</sup>を維持安定せしむ。

(イ) 運賃、備船料の昂騰を抑制すると共に (ロ) 新造船價、中古船價に對しても適切なる監督方法を講ず。

三、本邦の海外に於ける在來の航權を維持して外國船の侵入を防止す。

四、管理法の實際上の運用

(イ) 船舶管理委員會の下に (ロ) 専門的事項に關しては専門委員會を設け調査研究に萬遺憾なきを期するも (ハ) 更に日本船主協會、日本海運集會所、海運自治聯盟、造船聯合會其他の海運造船團體及海事協會、荷主、貿易業者、海上保險業者、金融業者等關係業者の協力亦緊急事なり。

次で十月十五日開催せられたる船舶管理委員會第一回總會は臨時船舶管理法及同施行規則各第四

條規定の趣旨に鑑み、當面の問題たる支那置籍船の救済に關聯し、外國古船の輸入方法を左の如く決定せり。

(一) 船齡十六年未滿の船舶は無條件輸入を許可す

(二) 船齡十六年以上の船舶は遞信大臣の適當と認むる時期に於て解體すべきことを條件として輸入を許可す但同噸數の古船を以て代替するを妨げず

特に船齡十六年を以て限界とせるは世界大戰中の粗造船を敬遠せんとする趣旨に出でたるものなるが、從來の船舶輸入許可規則(昭和八年五月廿四日公布即日實施)に於て輸入を許可せらるべき船舶は内規に依り船齡五年未滿、速力十三節半以上の船舶とせられ、殆ど輸入禁止に等しきものありたるに比し、今回の輸入條件は著しく緩和せられたるものと云ふべし。因に當時支那、諾威等に置籍せる變態輸入船は合計七、八十隻、五、六十萬重量噸(詳細の數字に就ては第四節「變態輸入船」第一節參照)に上れるが、昭和十二年未迄には右の内既に四十隻、卅萬重量噸の輸入申請ありたりと傳へらる。

斯くして本邦海運界は完全なる戰時體制下に立つに至れるが、其後十一月に入り、事變前常に百四、五十萬重量噸を維持せる近海一區就航不定期船が徵用船の關係上百萬噸を割り船腹の拂底甚しきものありしを以て、一時若松/京濱(石炭)五圓三十錢、室蘭/京濱(石炭)五圓二十錢、大型備船料八圓と前記標準率を上廻るの活況を呈したるも、之れ固より變態的現象にして總括的には事變の

影響漸く深刻の度を加ふるに至れり。即ち戦時貿易立法として爲替管理の再強化、輸出入品臨時措置法等の實施せらるるや、本邦向物資は不要品は勿論、不急品、急需品共に激減を來し且十二月三日南京陥落後徵用船の漸次市場復歸を見るに及び船腹の供給過多となり、運賃次第に反落傾向となれり。斯くて昭和十二年末の市況は前記標準率より稍低率の程度に止り、一齊高を報ぜられたる同年四月よりも基調未だ良好なりしと雖も、前途見越の點に於て當時に比し遜色あるものと云ふべし。

第四節 變態輸入船

變態輸入船の正確なる噸數は報道區々にして詳細に之を知ること困難なるも、昭和十二年十月十五日船舶管理委員會第一回總會に於て輸入條件決定直前報ぜられたる所は八三隻、六四八、二七八重量噸(十月五日附中外商業新報)又直後傳へられたる所は七五隻、五六六、三三二重量噸(十月廿八日附海運特報)なり。今前記八三隻、六四八、二七八重量噸を所有者別に分類すれば左の如し。

(1) 解體業者		宮地	
所有者	隻數	重量噸數	摘要
	二	一五九、五〇〇	

(2) 一般船主		小計		岡田川北		甘粕本		坂路		奥田		松井		赤崎		石崎		小計		所																																			
所有者	隻數	重量噸數	摘要	所有者	隻數	重量噸數	摘要	所有者	隻數	重量噸數	摘要	所有者	隻數	重量噸數	摘要	所有者	隻數	重量噸數	摘要	所有者	隻數	重量噸數	摘要																																
岡田川北	一四	一〇三、五七一	一說八隻、七二、八一六噸	甘粕本	三	二〇、八九〇		坂路	四	一六、一五〇		奥田	二	九、七〇〇		松井	一	七、一〇〇		赤崎	一	五、一九〇		小計	五四	四一九、三三三		所	六	五四、九四五		日産	六	四九、七五二		山田	五	三二、五〇〇	一說四隻、五七、七五六噸	大田	二	二五、六〇〇	一說三隻	比島	二	一七、〇〇〇		乾木	二	一五、五〇〇		栗林	二		

合	小	有津	東日	松
計	計	吉田	和神	浦
八三	二九	一	一	二
六四八、二七八	二二八、九四五	一、六〇〇	三、五一二	八、二五〇
				九、五〇六
				一〇、七八〇

次に變態輸入船各船の建造年度、噸數及置籍港を見るに、前表の噸數調によりては内譯詳細不明に付支那事變勃發直前たる六月末現在變態輸入船として傳へられたる六八隻、三二五、四〇一總噸、(五一六、五八)に就て之を分類すれば左の如し。因に之等各船の噸數及置籍港はロイド船名錄發表の分と多少相違せるものあり。

昭和十二年六月末現在變態輸入船

船名	(1) 支那置籍船	建造年度	噸數		置籍港
			總噸數	重量噸數	
聖華		一九二〇	五、四九二	八、二〇〇	青島
富源		一九二一	三、三五九	六、一七〇	"
怡順		一九一九	五、六四八	八、七〇〇	"
大海通		一九一九	五、六九六	八、六一四	"
泰安		一九一九	五、五六三	八、六三五	"
太星		一九一九	五、七五三	八、六三六	"
裕隆		一九一九	二、九九五	四、九二四	"
福興		一九一九	六、一九一	九、七四〇	"
聖和		一九一九	三、五二八	六、四八〇	"
廣和		一九一九	四、八四二	七、二九〇	"
文可		一九二〇	三、三四三	四、四八〇	"
富和		一九二〇	五、六九七	八、六九二	"
祥和		一九二〇	二、一五五	三、二四〇	"
			五、〇三七	八、五五〇	青島

榮	生	東	生	泰	平	公	肇	高	壽	吉	北	北	東	吉	瀨	慶	鴻	福
祥	有	生	和	安	安	和	星	星	星	星	福	興	光	和	明	盛	興	源
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
九	九	八	九	九	九	九	九	九	九	九	九	九	九	九	九	九	九	九
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
四	〇	八	一	二	〇	二	〇	〇	一	一	〇	一	二	一	一	一	一	一
四	〇	二	四	一	五	〇	〇	三	九	二	七	九	〇	七	八	八	八	八
四,九四四	五,六五八	四,一六八	六,四一三	三,〇八八	三,〇二六	七,二七七	五,五七八	五,五四五	一,九七六	一,二三六	三,六〇七	三,八一七	四,三五五	六,二三七	五,四五四	五,六五四	三,一二七	三,一六七
八,二〇〇	八,八〇〇	七,六〇〇	一〇,二八〇	四,五五〇	四,九五六	一一,五〇〇	八,四八〇	八,三二五	二,九五〇	二,一一三	七,一六〇	五,一九〇	八,六〇〇	九,七〇〇	八,三〇〇	八,六一一	五,〇五〇	五,〇四二
"	"	"	"	"	芝	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
																		青
																		島

泰	文	北	福	江	峴	豐	昌	隆	東	Concordia	Thelma	Otokia	萬	福	昌	Phaethon	Eir	Kalimba
洋	元	平	生	享	裕	和	光	和	隆	隆	隆	順	慶	龍				
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
九	九	九	九	九	九	九	九	九	九	九	九	九	九	九	九	九	九	九
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
五	九	〇	〇	〇	二	〇	五	三	七	九	九	五	〇	〇	九	三	〇	四
三,一六七	三,一二七	五,六五四	五,四五四	六,二三七	四,三五五	三,八一七	三,六〇七	一,二九六	一,九七六	五,五四五	五,五七八	七,二七七	三,〇二六	三,〇八八	六,四一三	四,一六八	五,六五八	四,九四四
五,〇四二	五,〇五〇	八,六一一	八,三〇〇	九,七〇〇	八,六〇〇	五,一九〇	七,一六〇	二,一一三	二,九五〇	八,三二五	八,四八〇	一一,五〇〇	四,九五六	四,五五〇	一〇,二八〇	七,六〇〇	八,八〇〇	八,二〇〇
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	芝	"	"	"	"	"