

第三章 神戸の海運

第一節 大正十二年乃至大正末年の概況

神戸の海運は本邦海運界に偉大なる地位を占め、其盛衰消長は直に我國海運界に影響して之を左右し、指導するの立場にあるは、其沿革に徴して知ることが出来る。曩に神戸市史は權威ある海運關係業者に囑し、其編述にかゝる神戸海運五十年史を別録に収録して、以て大正十一年迄の事歴を明かにせしが、こゝには其後を承けて、大正十二年乃至昭和八年の神戸海運の推移を概説する。

大正十一年本邦海運界の不況に陥るや、當業者は幾多の不況對策を講せしが、中に就きて、日本船主協會の如きは共同強制的繫船案を骨子とする積極的對策を樹立するに至りしも、支障頻發して容易に實現を見るを得ず、唯航運經費の節減を圖りて、以て當面を糊塗せざるを得ざる情勢にして、世界大戰に乗じて建設せる神戸海運の世界的地位も動搖せんとするの情勢にあつたのである。

大正十一年
の大勢

大正十二年に入るも不況は依然として解消するところとならず、前年より引續きて行へる不況対策の一たる繋船同盟運動も亦遂に功を奏せず、而して中古船の輸入を禁遏して船腹の膨脹を阻止し、延きては配船を有利ならしめんとする問題も論議せらる、等、不況対策の唱導せらる、二三にして止まらず、而も消極的なる是等対策は海運界の曙光を認むるに至らしめず、其反面には船舶に投資せる金融業者の回収に汲々たるあり、爲に神戸に於ける新興船主は全滅の危機に瀕し、前途暗澹たるものがあつた。惟ふに戦前に於ける社外船主としては三井船舶部の外に岸本辰馬、緒明、岡崎、板谷、廣海等の各汽船會社あるに過ぎず、其配船範圍もいふに足らざるものであつた。然るに戦亂勃發するや、五千噸以上の船舶を有するものに激増し、特に國際汽船會社の如きは郵船商船兩社に亞ぐ船舶所有者となり、是等の汽船所有者の配船も大西洋并に南洋に互り、其世界的の活動は駭目に値するものあるに至つた。左に大正十年末現在の總噸數一萬噸以上の汽船所有者を以て見るに三十九社を算し、此中神戸に本社を置くもの最も多かりしは注目すべきであつた。(※符は神戸に本社を置くもの)

日本郵船 五一六、三五一

大阪商船 三九四、三六五

※國際汽船	三一七、八一六	遼東汽船	二〇、一二八
東洋汽船	一四一、一四五	※新田汽船	一九、二五〇
※川崎造船	八九、三四三	三菱商事	一八、五六一
三井物産	六〇、六七六	中村組	一八、五一四
※川崎汽船	五二、七九三	※板谷商船	一八、二六七
岸本汽船	五一、五三三	※明治海運	一七、六七五
※山下汽船	四六、一三九	※東和汽船	一六、七〇五
辰馬汽船	四三、九四一	犬上汽船	一六、五二三
※太平洋汽船	四二、一八三	大連汽船	一五、八〇八
日清汽船	四一、三五七	橋本汽船	一五、八〇八
※勝田汽船	三八、二二七	南洋郵船	一五、八〇八
※帝國汽船	三四、九一六	※日下部汽船	一四、八四三
廣海汽船	二三、一五五	※神戸商船	一四、四七二
※大正海運	二二、四六八	八馬兼介	一四、〇一三
※内田汽船	二二、一二七	※神戸棧橋	一三、六九六

第一節 大正十二年乃至大正末年の概況

帝國石油	一三、〇五三	※互光商會	一一、六三四
栗林商船	一二、七六六	東京海運	一一、一七六
炭礦汽船	一二、二七〇	※日本海運	一〇、六四九
原田汽船	一一、六七二		

不況と五社
貨協定の運社

即ち神戸市に本社を置くもの十八社、其所有總噸數約八十萬噸に上りしが、是等本邦船舶は之を戦前に比するに二千百三十三隻、百五十七萬七千餘噸より二千九百五十五隻、三百十六萬七千七百餘噸となり、特に其大型船に於て著大なる増加を示し、三千噸以下の此間に一・三倍せるに過ぎざるに、三千噸以上にありては二・二倍を算し、従つて其配船は自ら遠洋に向ひて行はれたれば、大正十二年の初に於ける不定期船の配船狀況は、歐洲方面に約三十萬噸、南北兩米方面に約六十萬噸、濠洲・南洋・印度・支那方面には約五十三萬噸、近海方面には約七十八萬噸合計二百二十一萬噸を算へ、七月には二百七十萬噸を超え、こゝに社外船は確固たる地位を樹立し、世界市場と密接不離の關係を有するに至つた。斯くて此年上半期に於ける配船の増加に伴ひ、前年十五萬噸を算へし繋船も漸次に減少して、遠洋・近海共に一時好況に向ひ、北米材・北洋材はいづれも積取運賃好調となりしが、幾もなくして北洋材の

出材量は豫想に反し、樺太・沿海州・北見方面の出材も前年に比して甚だしく減少すべしとの悪材料あり、従つて北見材の如き、當初の運賃に比し大幅の値開を生じて百四五十圓となり、こゝに當然不況に陥るに至つた。されば山下・勝田・川崎・國際・帝國等の五社は、此低落せる運賃支持の目的を以て、近海運賃を協定せんが爲め、三月三十日神戸オリエンタルホテルに會して、大連豆粕は阪神以東一港揚二十三錢、二港揚二十四錢以上、北見及樺太材は二百三十圓、沿海州材は二百四十圓以上、北洋材は五月積十五弗、六月積十六弗、瓜哇糖は七十五錢とし、此協定運賃以下にては成約せざるを申合せ、所謂五社グループの組織を見たのであつた。

此グループは五社に過ぎざれど、其運用にかゝる勢力は、社外船二百五十六萬噸中、重量噸二千噸以上の五十五%を占めたりと稱せられたるのみならず、郵船商船を始めとし、神戸棧橋明治海運・内田汽船・互光商會・太洋海運等の之に賛成するに及びて、動かすべからざるものとなつた。されば之と利害相反する荷主・就中材・木商側は大なる打撃を被るものなれば、樺太官材組合の如きは百八十圓以下にあらざれば契約せずとの決議を爲せるに對し、三井・三菱・樺太林業を始めとし、全國主要材・木商の之を支持するありしを以て、こゝに端なくも兩者の對立を現出するに至

グループ側と
荷主側の對立

つた。而して此年北海樺太沿海州方面の材木出廻豫想は六百萬石とせられ、四月迄の契約成りしもの百七十萬石、其積取運賃百四十五圓乃至百六十圓なりしを以て、ブール團の協定運賃に比し大なる相違あり、一面此月の材木積取配船は五十四萬噸に過ぎず、之を前年の八十三萬八千噸に比すれば著大の減少を示し、爲に樺太及沿海州丸材の如きは二百四十圓乃至二百五十圓となりて、ブール協定運賃に超ゆるの情勢を馴致せしも、其間にありて荷主側は日貨備船主義を探るに至り、之に對してブール團は七月に至りて日貨備船の賃率を協定實行する等、兩者の對抗は漸く激しからんとし、偶支那の排日に由る出稼船の内地引揚は船腹を増加せしめ、一般運賃は又落潮を辿り、海運界の前途に苦難あるを豫想せしめたのであつた。

かゝる秋に方り九月一日の關東大震災は横濱港の機能を全滅に歸せしめ、陸上交通機關亦甚大なる支障を生じたれば、船舶は重要な任務を果すに至り、こゝに船舶の總動員となり、配船は殆ど此救援に差向けられ、九月上旬には四十一隻約十七萬噸の之に従事するあり、やがて九十一隻の配船を見しが、其中第一次輸送には郵船は十三隻、大阪商船は十一隻、社外船は二十一隻之に従ひ、又政府に徵發せられ、若しくは隨意契約によりて御用船となれるものは、陸軍省所屬には勝田・山下・神

震災と御用船

戸商船樺太汽船金森商店・太平洋海運各一隻、合計六隻一萬七千二百二十五噸あり、鐵道省には三井・佐藤商店・吉田忠次郎各一隻、合計二千六百八十七噸あり、大阪府は十七隻四萬二千四百八十八噸を備上げ、福岡・愛知・静岡三縣又備上を爲し、兵庫縣は左の十四隻三萬五千二十七噸を以て其急に應せしが、是等の船舶總計四十五隻十萬二千六百噸に達し、九月二十日には社外船のみの御用船は三十七隻十六萬四千五百餘噸を算した。

神宮丸	二、七七六	共濟汽船	鷹島丸	一、七八八	松本重三
千代丸	三、一六八	大和汽船	二小樽丸	二、七三一	菅谷雄平
天龍丸	二、五四六	白洋商船	三神榮丸	九五三	共立汽船
天武丸	九八二	同	遼東丸	二、三六三	大家商事
擇捉丸	四、一三三	神戸商船	湖南丸	二、六六四	大阪商船
二御影丸	一、二三一	山本佐次郎	朝日丸	五〇九	田端次郎
大有丸	六、二一〇	太平洋海運	夕顔丸	二、九七三	國際汽船

運賃備船料の昂騰

震災の急に應ずる輸送は此の如くして一段落を告げしが、緊急勅令による物資供給令の發布あるや、忽ち之が影響現れ、冬期需要期を控へて石炭の荷動き、積荷終

了期の切迫による木材の船舶急需ある等震災前に比して運賃は著しく昂上し、若松横濱の石炭の如き一圓九十錢より四圓となり、室蘭横濱は二圓二十五錢より三圓となり、樺太内地の丸太は百八十五圓より二百六十圓となる等、一般の高値を證するものであつた。又建築材料を始め救援品の輸送により、阪神・芝浦間の配船は御用船・徴發船等十六萬五千噸の集中を見るの盛況に達したれば、中小型船舶の拂底を來し、従つて備船料も震災前に比すれば著しく高値を示し、千噸未満は四圓五十錢より五圓五十錢、千噸以上は三圓五十錢より四圓五十錢、二千噸以上は三圓三十錢より四圓となる等、特に小型船に於て顯著であつた。

大正十二年
末の大勢

斯く近海航路の需要旺盛となる外に、復興院の復興材料買入に關し、船主協會の陳情をも參酌して本邦船を使用し、國際川崎・鈴木・山下・三井・勝田・大洋海運の各社其引受會社となり、木材の積取に當るに至れるあり、其積取量は僅少なりしかども、之に神戸大手筋の貨物を加ふれば相當量に上り、従つて大正十三年の海運界も樂觀の見越をさへ爲すを得るに至つた。一方外國中古船の輸入も頓に之によりて旺盛となり、大正十二年十二月一日現在調査に據れば、四十六隻二十六萬八千七百重量噸、其買入價額百四十七萬圓を超え、揚て外國船の備船成約を爲すものある等、

大正十三年
の海運界

市況俄に緊張するに至りしが、かゝる近海遠洋の共に社外船の活躍するに徴し、前途は一般に好況を思はしめたのであつた。

海運界の好況逆轉せざるべしと豫想せられたる大正十三年は、一月以降早くも船復過剩の傾向を明かにし、五月には既に繋船問題の論議せらるゝありて、稀有の現象を示し、且つ大連置籍船の樺太材積取割込もありて、運賃は前年末に比し漸落して、木材は北米・日本に於て十五弗五十仙より九弗五十仙となり、北洋内地に於て二百七十圓より百七十圓となり、石炭は若松横濱に於て二圓五十錢より二圓二十錢となれるに反し、備船料は運賃採算値に比すれば稍上値を示せしも、運賃の暴落は市場をして混亂状態に陥らしめた。此に於て之を自然の推移に委するを危険なりとして、遂に運賃同盟の組織を見るに至つた。即ち上西商會上西龜之助、東和汽船菊池吉藏等の主唱により、太平洋海運・内田汽船・三上・佐藤國・中斐各商店會社の代表者等は五月十三日東和汽船會社に會合し、十五日には神戸に於て阪神船主大會を開き、運賃同盟を結び、二十一日には大阪ホテルに於て第一回例會を開きて決議を爲すところがあつた。此くて左記四十七社によりて、本邦海運界に劃期的なる全國的船主聯盟の成立を見るに至つた。

運賃同盟の
成立と會則
社及會則

(一) 加盟社

東和汽船	北支那汽船	三上株式	大洋海運	神戸商船	内田汽船
二宮商店	甲斐商店	明治海運	岸本汽船	佐藤國商店	山本商事
山下汽船	松岡汽船	鹽崎汽船	上野汽船	帝國汽船	互光商會
村尾汽船	廣海商事	豐崎汽船	日下部汽船	戸田汽船	小栗共濟汽船
中村組	大連汽船	澤山汽船	島谷汽船	野口汽船	乾合名
新田汽船	東海汽船	原田汽船	共立汽船	樺太汽船	阿部商會
阿部濱崎株式	田嶋商店	菅谷株式	山本船舶部	町田商會	勝田汽船
大洋汽船	岩崎汽船	山本汽船	川崎汽船	國際汽船	

(二) 會則(綱領)

- (A) 名稱 本會を運賃同盟と稱す。
- (B) 目的 本會は海運市場の取引の安全を期し、運賃の安定を圖るを目的とす。
- (C) 決議 本會は必要に應じ會員總數の三分二以上の決議を以て、標準運賃を協定し其維持に努む。
- 標準運賃は會員總數三分二以上の決議を以て之を變更するを得。

同盟加入増

- (D) 常務委員 本會の事務を遂行する爲、常務委員三十名以内を置く。
- (E) 制裁 理由なく契約を履行せず押石押順を爲したる荷主ありたる時は、其名稱を本會員に通知す、契約を履行せざる船主に就いても亦同じ。
- (F) 罰則 本會則は紳士協約とす。但し之に違反する者は同業者の排斥を受くる事あるべし。
- (G) 附則
- イ、本會は本部を神戸に置き、必要に應じ各地に支部を置く。
 - ロ、本會例會は毎月第三火曜日之を開き、必要ある時常務委員會は臨時例會を招集することを得。
 - ハ、本會則は大正十三年五月廿五日より效力を生ず。
- (三) 標準運賃率 當分の間左記標準運賃を用ふるものとす。
- イ、木材 北見又は樺太積内地揚(六月四日北見天鹽又は樺太太平洋沿岸と改む) 百石に付二百圓以上。積ランニング一日に付一千石以上。沿海州積百九十圓以上。
 - ロ、石炭 門司積横濱揚二圓五十錢以上。
 - ハ、小麥及木材 北米太平洋岸積内地揚はコンフェレンス率に準ず。
- 惟ふに當時の船舶經費は之を世界大戦前に比すれば、小型船修繕料は三千圓よ

加と標準運
賃起算點

り一萬圓に騰り、燃料一噸四圓五十錢より十四圓となり、船員給料は十二圓より四十圓に昇り、而も運賃の騰貴は之に伴はず、其同盟の力によりて運賃を維持せんとするは當然のことなりとして見られ、此くて此社外船主の大同團結は其所有重量百九十三萬噸、備船五十六萬噸に達し、加之郵船・商船・三井等は好意の立場に在りて之を援助せるを以て、同盟に加はるもの漸次に増加し、九十四社、二百三十五萬噸に達し、此内神戸五十七社、大阪二十一社、其他十六社に及んだ。尙左に同盟側の標準運賃起算點を示して参考とする。

運賃收入

運賃收入(百石に付二百圓)	三六、〇〇〇 <small>八十噸圓</small>	一九、〇〇〇 <small>五十噸圓</small>	一四、〇〇〇 <small>三十噸圓</small>
燃料炭其他航海費用	一〇、八二〇	六、七八〇	五、〇〇二
差引 殘 額	二五、一八〇	一二、二二〇	八、九九八
所要航海日數	四二 <small>日</small>	二七・五 <small>日</small>	二四・五 <small>日</small>
一箇月一噸當り收入	二・二五 <small>圓</small>	二・六六 <small>圓</small>	三・一四 <small>圓</small>
横濱——若松間			
石炭積取 <small>(一航海重量一噸ニ對ス)</small>	一八、一三〇 <small>圓</small>	一一、二七〇 <small>圓</small>	七、五九四 <small>圓</small>

燃料炭其他航海費用

差引 殘 高	一三、〇三〇	七、六八五	五、〇七五
所要航海日數	二三 <small>日</small>	一七・五 <small>日</small>	一三・五 <small>日</small>
一箇月一噸當り收入	二・一二 <small>圓</small>	二・六三 <small>圓</small>	三・二二 <small>圓</small>

船費月額豫算表(五月)

船價見積	一〇〇 <small>圓</small>	一二〇 <small>圓</small>	一四〇 <small>圓</small>
本給海員給料	二、二六三	二、一二二	一、九四〇
勤續加俸	七八	五〇	四四
中元及賞與	七五八	七〇七	六四七
食料	八一〇	七三二	六三六
保險料	一、六五七	一、二四二	一、〇二三
修繕費	一、六六七	一、二五〇	一、〇〇〇
消耗品	八〇〇	七〇〇	六六〇
港費	二〇〇	二〇〇	一八〇
雜費	一、三四〇	一、二七〇	一、二一五

第一節 大正十二年乃至大正末年の概況

利息(二割)	六、六六六	五、〇〇〇	四、〇八四
店費割當	一、二〇〇	七五〇	五二五
合計	一七、四三五	一四、〇二四	一一、九五四
經費噸當	二・一七九	二・八〇〇	三・四一五
十一箇月噸當	二・三七七	三・〇五九	三・七二五

(註)雜費内譯 税金公課・交際費・通信費・船員送還費・船員交代費・治療費其他臨時諸雜費店費割合重量一噸に付十五錢

本表計算は新船に在りては船價高きも、修繕費・保險料其他に於て低く、古船に在りては船價廉きも、修繕費・保險料・船價償却及消耗品費多きを以て其合計に於ては大差なきものとす。

即ち之に據れば本同盟の成立せる所以を知るものあるべく、尙兵庫・大阪と樺太間に於て協定運賃率による重量噸一噸當の收入船費を見るに、八千噸型にては約十三錢、五千噸型にありては約四十錢、三千五百噸型にありては約五十九錢の差引損失を生ずる計算となつてゐた。

運賃同盟の標準率撤廢

此同盟に對し北海道木材組合聯合會は、其運賃を不當なりとし、更に同盟の解散

を叫ぶなど、大いに反對の意を表せしが、之に對し同盟側は内地一般木材業者が運賃協定に賛意を表せるに拘らず、一部荷主の徒らに反對するを難じ、先づ國際收入の増加を圖るは海運業者の責務なりといひ、此同盟は採算を無視し、船主採算の最低限度を維持するは海運の破滅を防止するの目的に出でたるに外ならずとて、其船舶經營の損益表を示して之に酬ゆる等、論戰又尠からず、而して同盟側は各自釀金して停船補助規程に備へ、停船同盟案をも立つるに至つた。然しながら漸次夏季に向ひて市場閑散となり、且つ同盟規約に違反する者、或は脱退するものある等大勢は漸く非ならんとし、尙之に加ふるに八月上旬には多數の停繫船を見るに至つた。此に於て九月九日運賃同盟は神戸海運俱樂部に委員會を開きて、同盟存続の可否を議し、引續き總會を開催し、十日を以て標準運賃率は之を撤廢することとし、停船補助金の支給は十日より三日間に限ることとなつた。蓋し大勢遂にこゝに至りたりと雖、其間北地木材大部分の積取を了り、市場の大混亂を阻止し、契約の解除紛議を防止し得たるは、此同盟の成功なりとせられしが、此同盟は十二月十八日の總會に於て其存続を決議して將來に備ふるに至つた。

多難なりし
大正十三年

之を要するに大正十三年は前年末に於ける樂觀態勢を裏切りて、終始不況の間

に経過したりと謂ふを得べく、而も不況の深刻なる世界大戦前に於けると異ならざるを想起せしむるものがあつた。惟ふに中古外國船の輸入に端を發して船腹過剰に陥り、更に世界的荷動きの停頓に遭逢し、大型船は運賃低落して相償はず、中小型船は夏期に木材漁場の引合ありて稍、愁眉を開くを得しも而も永續するに至らず、運賃同盟成りしも大勢又如何とも詮すべもなかつた。然るに中華民國の南北の攻争は一時本邦海運界を活況に導き、爲替の低落は年末に至りて大型船の船腹を缺乏せしめ、延きて中小型船にも餘惠を及ぼさんとするに至りて、漸く年を終へたのであつた。

大正十四年の海運

大正十四年の海運界は、先づ船舶債權の整理によりて、船主の苦悶の稍、緩和せられたるを特記するの要がある。大正十二年以前に於て、濰商業銀行の自ら海運業を經營して共立汽船會社を設立せるも、亦船舶債權整理を目的とせるものにかゝりしが、同十二年には第十五銀行の整理に著手するや、債權となれる船舶十七隻四萬六千九百餘噸を引取り、之を社債の形式を以て川崎汽船會社に譲渡し、同社は社債を募集して同銀行の擔保轉換と金融に資せるあり、又同十四年に入りては日本汽船會社が勝田汽船會社經營の太平洋汽船會社持船全部を債權棒引の條件を以て引取

船舶債權整理と對獨損害賠償

れるあり、又船舶に貸付たる銀行の回收不能の舊貸付先に對し、一時換價處分を容認するある等、大小船主の船舶債權整理著しく行はれ、同年以來船舶債權整理上の問題たりし東洋汽船も、同十三年には内容調査進捗し、郵船との併合談に株價の騰貴を見しが、同十四年一月遂に郵船に其營業權を譲渡し、ついで國際汽船に對する興業銀行其他の債權問題も亦解決する等、船舶債權整理には注目すべきものがあつた。而して此年末には沈没せる三十一隻の對獨船舶損害賠償も決定し、損害要求額に對し按分比例によりて分配せらるゝこととなつた。

大正十四年の大勢

此の如く大正十四年には船舶債權整理の進捗によりて船主の苦難は稍、緩和せられ、對獨損害賠償の決定するある等、海運界萎靡不振の間にも稍、見るべきものもあつた。然しながら世界の海運界は依然不振にして、特に歐洲に於て甚だしきものありしは、英、獨、蘭の競争の激甚にして不合理なりしこと之を證して餘りあり、而も本邦にありても、年初の木材漁場關係は既に思はしからざるものあり、此年二月海事研究會は東京に於て總會を開き、古船輸入防止につきて談合するあり、努めて輸入を防止せんとせる結果、外國中古船の輸入八隻四萬噸に過ぎず、又繫船も一月三萬七千噸、三月二萬五千噸、八月一萬二千噸となりて順次減少を示せしも、爾後又

増加して十一月には二萬六千噸を超え、備船料運賃等より合考するも船主の經濟は著しく苦境に陥れるが如く、只其間にありて遠洋方面運賃は昨年比して幾分騰貴し、國際川崎其他大型船主の遠洋配船を見しが、近海は石炭、米、豆粕共に著しき下落を示し、而も百五十萬噸の配船ありて船腹過剩に陥りしが、十月乃至年末に荷動き漸く増加し、社外大型船の米材及小麦積取に配船を見たることは海運界の復活曙光と見られ、比較的小康の間に年を送つたのであつた。

大正十五年の海運界

大正十五年に入り新航路を開拓するもの少からず、就中雜貨貿易、上海航路、浦鹽航路の如きは特筆に値する。此第一の雜貨貿易を主とする新航路の開拓につきては、大正十五年三月大阪商船會社の東アフリカ新航路を開拓するあり、之に對して郵船會社は大洋洲セレベス島行定期航路を開設し、大正十五年八月卅日神戸發筑後丸より之を開始し、之により從來ジャワ經由にて四十日間を要せしもの、今や其半ばにして達せらるゝに至りしは、新航路として多大の價値がある。第二の上海航路は從來郵船の獨占にかゝりしのみならず、同社の航路中最も營業價値を有するものなりしを以て、社外船山下汽船は之に著眼し、新に三千五百噸乃至五千噸型汽船四隻を以て、横濱を起點とし、名古屋、大阪、神戸、關門を經る日本、上海間の定期

郵船の洋洲航路新設

山下汽船の上海航路の

川崎汽船浦鹽定期航路開始

航路を開始せしが、横濱發第一船は天海丸、上海發の第一船は志摩丸にて、各々同年九月十日兩港を出帆し、爾後毎月約七回の往復と爲せるを以て、同航路の競争は免れざる情勢となつた。又第三に擧ぐべきは川崎汽船株式會社の定期航海にして、同社は前年栗林商船より其ロシアに對する事業を繼承して、ウスリー鐵道及同國立黒龍汽船部との聯絡契約を結び、十月米穀の出廻期より浦鹽を基點として七線の定期航路を開きしが、更に同十五年十二月十五日より東祥丸を初航として、舞鶴、浦鹽、斯德間の定期航路を開始したのであつた。同航路は毎月二回の往復にして、ハルビン地方の取引に對しては、ウスリー鐵道と同汽船との連絡證を發行したれば、其利便を増すこと多大なるものがあつた。

尙當時八八艦隊計畫拋棄に伴ふ各造船會社に對する補償法案の議會を通過せることも注意すべき事歴なりしが、其補償總額は二千二百萬圓以内に止まりし爲め、政府は各會社と折衝の結果、算出法を定めて其補償額を決定せしが、神戸市所在の造船關係會社に對する金額は左の如くであつた。

算出基礎

補償額

川崎造船所

九七、一四〇、〇〇〇圓

二、四二八、五〇〇圓

第一節 大正十二年乃至大正末年の概況

五六九

造船會社に對する補償

三菱造船所	九七、一四〇、〇〇〇	二、四二八、五〇〇
神戸製鋼所	一五、七一二、〇〇〇	三九二、八〇〇

解雇職工補償額

解雇人数

補償額

實際補償額

川崎造船所	三、五〇〇 ^人	五二五、〇〇〇 ^圓	二、九三八、〇〇〇 ^圓
三菱造船所	三、七三二	五五九、八〇〇	二、九七三、五〇〇
神戸製鋼所	二二七	四二六、二〇〇	三五、五〇〇

英國罷業と支那排英の影響

英國に於ける炭坑夫大罷業并に支那の排英は、大正十五年に於ける海運界にとりて又逸すべきものではない。即ち前者は英國の興廢に關する重大事件なりしを以て、其影響は大西洋運賃をして大戰當時の高値を再現せしめ、運賃・備船料を高騰せしめ、本邦海運界をも大いに刺戟せるは明らかなる事實であつた。後者にありては支那が一年有半に亘りて排英を繼續し、英國をして困窮せしめたるものなりしが、之が爲に本邦廣東航路特に基隆、廣東航路は俄に般賑を告げ、延きては日支親善に資せるは否み難い事象であつた。惟ふに大正十五年の本邦海運界は著しき發達を遂げたるものにして、三十八隻約三十四萬噸の外船輸入をもよく消化し

得たることは、之を證して餘りあるべく、蓋し此年は數年來の不振の間にありて大いに意を強くするものがあつたといへる。

第二節 昭和初頭以後の海運概況

昭和二年の海運界

比較的小康を得たる大正十四・十五兩年の後を承けたる昭和二年の海運界は波瀾重疊たるものがあつた。蓋し財界未曾有の恐慌に由るものにして、之によりて從來神戸に本據を置き、新興の勢目覺しきものありし鈴木商店は一朝にして没落し、之に端を發して生死を共にすべき關係にある帝國汽船は直に危機を傳へ、川崎造船所は纏て其窮狀を暴露し、國際汽船は大整理を餘儀なくする等、財界恐慌の餘波は海運界特に神戸の海運界をして暴風圈内に入らしめ、海運市況は爲に極度に惡化するに至つた。かゝる大恐慌に處するが爲め、此年四月新に成れる田中内閣は支拂猶豫令所謂モラトリアムを發布せしが、本令の施行に伴ひ、海運界にありては運賃及備船料を如何にすべきやの問題論議せられしも、利害を異にせる業者間には直に態度を一にすること至難にして、法令は原則としては支拂はずとも何等差支なしとするも、斯くては取引は全然阻止せられ、延きて重大なる結果を招來す

業者のモラトリアム對

る惧あれば、商取引の圓滑を期するが爲め、運賃及備船料は能ふ限り支拂ふこととなり、一部の支拂不能の向に對しては法令を適用するも亦已むを得ずとし、四月二十七日開催せる神戸海運俱樂部商談部會に於ても略、此意見に一致せしを以て、更に評議委員會の申合として、一般に之を發表した。尙運賃未收の場合は、船主は積荷の留置権を有し、その期間中の経費并に危険は荷主の負擔となすことに決定し、又備船料の支拂を受けざる場合につきても、船舶使用中を中斷するは事實上不可能なれば新規備船を開始する際に於ても、備船料未拂の場合は、本船引渡を爲すや否や等の問題に關し種々論議するある等、モラトリアム施行に關し其影響尠からざるものがあつた。

此年初若松濱石炭運賃は慘落に始まりしも、幾もなく二月には一圓五十錢に上り、豆粕木材又之に従ひて上昇せしが、偶、財界の大恐慌に會し、之が影響は下半期に入りて愈、顯著となり、運賃、備船料共に戰前に復るの不況を示せしが、遠洋にありては前年來の英國炭坑大罷業により、大西洋方面の運賃騰貴と共に、外國船の大西洋轉航あり、太平洋は爲に本邦船の活躍に委せられ、諸運賃高騰し、一時は近海の不況を緩和し、且つ政府が米價調節策の一として、外米輸入關稅を免除するに及び、蘭貨、

近海と遠洋
の大勢

暹羅等南洋方面の配船を激増せしめた。而も下半期に入りてよりは内地經濟界の不況と船腹の過剩によりて又運賃の暴落を來し、更に山東出兵聲明に伴ひて起れる上海、廣東、福州等の排日貨は、海運不振の因を爲したのであつた。尙大正十五年十二月海事協同會、同二年一月海事會の生るゝありしは、勞資兩方面より觀て特筆すべきである。

昭和三年の
海運界

昭和三年の海運界は幾多重要な推移の跡を記録した。始め前年末より著手の船體保險協同會の保險料引上は、其更改期來りて遂に之が實施を見、次に普通船員は最低賃銀制度確立の爲め、未曾有の海員總罷業を起して、よく其目的を達するあり、更に内務省の立案にかゝる船員保險法問題あり、此三者により、船主の負擔の増加は太平洋就航可能の大型船に於て噸當り約二十錢の加重となるに至つた。然れども一方新生面の開拓として、經濟的新船の建造熱勃興し、同年建造中或は各造船所引受済の千噸以上の船舶三十六隻中、ディーゼル船二十三隻を數ふるあり、小船主間の競争は漸く協調の傾向を示し、又船債の整理も漸次進捗するを見、よりて以て市場方面は大體に小康状態を續け、特に五月濟南事件突發を機とし、運賃、備船料共に昂騰し、石炭の如き四月上旬一圓二十錢の若松濱は、五月には二圓二十錢と

なり、若濱・上海は二圓五十錢を算し、豆粕は大連・濱十八錢となり、同月の備船料は五千噸型に於て最高四圓の高値を現出する等、市況一般に好調を示したれば、大中型船の近海集中となり、四月上旬の配船百三十萬噸は六月には百九十萬噸に垂んとせしが、遠洋方面亦一時之に刺戟せられ、年末に及んでは太平洋・印度・濠洲方面に著しく船腹の需要起り、大型船は殆ど皆この方面に向ひて出動した。唯支那の排日の南洋に移りしが爲め、一頓挫を來したるも、而も大なる不況を來すに至らなかつた。尙此濟南事變の出兵による徵發總計三十九隻十六萬三千六百餘噸あり、十一月には撤兵による徵發船又少からざりしこと、并に五月川崎造船所が重役を改選して新陣容を立て、整理の進捗と共に一萬噸級巡洋艦二隻の建造命令の決定を見たることも、神戸にとりては逸すべからざるものであつた。又此年五月神戸船主會設立し、十一月には日本海運業組合聯盟成り、共に斯業に貢獻するに至れることは注意すべきであらう。

昭和四年の大勢

昭和四年は世界的恐慌による海運界受難の第一年ともいふべきであつた。然れども其年初にありては遠洋航旺盛にして、特に關稅率引上見越の米材輸入によりて盛況を呈し、濠洲方面の小麥輸入は更に遠洋出稼を活潑ならしめ、之に加ふるに濟南事變終結による御用船の徵發、北洋漁場の旺盛等によりて何等の懸念をも示さなかつた。然るに五月頃よりして不況は先づ近海方面即ち支那の排日の影響、北洋材の下落に始まり、延きて遠洋方面は小麥及米材の輸入著減したるさへあるに、他の遠洋船の近海集中あり、八月に入るや、北洋材は六月の百六十五圓より八十圓に暴落し、更に九月には七十五圓となり、若濱石炭は五月乃至十二月に一圓八十錢より七十錢に慘落する等、不況を極むるに至つた。これ蓋し船腹の過剩亦其主因にして、此年三月に於ける社外船の近海配船は三百隻、百十六萬噸にして、遠洋船腹は太平洋のみにも實に百二隻、九十萬噸を算する有様なりしが、是等遠洋船の歸還によりて九月には太平洋配船の半減せるに對し、近海配船は倍加して、四百三十五隻、二百十萬噸の多きに達した。かゝる情勢は本邦海運界に於て未曾有の事象たりしが、政府の緊縮政策による財界の不況と金解禁を控ふる商品市場の氣構へとは、自ら運賃に現れて、こゝに慘落を甚だしからしむるに至つた。されば此年九月神戸船主會は不況對策として遠洋航路獎勵補助金下附、海外諸事情の調査促進、積荷制限、不經濟船の解體獎勵等の項目を擧げ、委員をして對策を講せしむることとなつた。而してかゝる近海船腹の激増は固より季節的關係に由るもの

なりしとはいへ、北洋材積取の漸次減少せると、米材の出荷不振とは、太平洋方面船舶の需要を阻みたれば、こゝに海運界の危機を將來し、不況對策は頻りに論究せられ、日本船主協會の海運振興會を設けしが如き、政府の船舶金融法案の提案の如き、共に又其例なりしが、未だ根本的對策を見るに至らず、船主は個々の立場にありて結束を缺き、自ら眉を焦すに至れるものなりともいふべく、かくて此年の海運界は收拾すべからざるに至つたのは遺憾であつた。

昭和五年の大勢

昭和五年の海運界は洵に多事多難にして、前年に比し更に萎靡不振の甚だしきものがあつた。此年一月金解禁の斷行せらるゝや、一般財界は當初爲替の動搖の停止に却りて謳歌の空氣をさへ示したるも、海運界は漸次に政府の緊縮政策に伴ふ荷動きの減少、支那の動亂、銀價の暴落等と相俟ち、世界的不況と船腹の過剩とに禍ひせられ、年初に於ける遠洋船腹の消化も何等の效なくして苦難に陥り、四月には神戸港に既に八隻三萬二千四百餘噸の繫船を見たるに、此勢は漸次に累増し、七月には本邦の繫停船は九萬六千噸、八月には二十五萬噸、十月には二十七萬噸となり、年末には遂に一躍三十五萬六千噸なる戦後の新記録を出し、慘澹たる情勢を示すに至つた。さればかゝる未曾有の不況打開の爲め、船主の協調的風潮は期せず

不況對策と北洋材積取

して勃然と興りしのみならず、不況對策として政府に種々請願建白を爲すに至れるは甚だ注目すべき現象にして、是等の不況對策上の諸運動は來るべき海運政策上重大なる關係を有するものであつた。今其主なるものを擧ぐるに、三月中旬に結成せられたる山下、國際、三井、川崎、大洋海運の五社間の北洋材積取の如き、其目的とするところ、無用の競争を避け、引合の統一、配船の合理化によりて公正なる運賃の安定を圖る爲め、前記五社は互讓精神に基き、主として北洋材の積取配船に關して同盟ブールを組織し、左記條項を協定したのであつた。

- 一、同盟に共同配船所を設けて其一切の事務を處理せしめ、加盟船主は互選を以て共同配船所委員若干名を定む。
- 二、加盟船主は自己の所有船并に定期備船にして北洋材積取に配船する船腹を、委員會の決定したる備船料率を以て同盟に提供貸船するものとす。
- 三、加盟船主の北洋材積取配船は、總て同盟に於て之を取扱ふものとす。
- 四、同盟は委員會の決裁を以て提供船舶を北洋材積取以外にも配船せしめ、又は停船せしむる事を得、此場合に生ずる損益は同盟に歸屬するものとす。
- 五、同盟は毎月收支計算を行ひ、加盟船主提供船舶の第二條に依る備船料合計と

の差額損益を算定す。右差額損益金の半額は同盟に歸屬するものとす。右損益金は二箇月後に初め一箇月分宛を精算し、船主に歸屬する半額は提供船舶の噸數に比例して各船主に對し支拂ひ又は徴收するものとす。

六、加盟船主の同盟に對する船舶提供期間は、北洋材の初航より終航迄とす。

七、共同配船所の事務は山下汽船に委託するものとす。但し委員會の決議を以て其一部を他に委託することを得。

八、加盟船主は米材輸入に就いても公正なる運賃の維持安定に協調努力をなすものとす。

九、本同盟の効力は申合の時に發生し、北洋材運送終了後を以て終るものとす。

茲に注目すべきは此プール組織は、大正十二年度に於て行はれたるが如き運賃釣上策にあらずして、競争を避けて大量を輸送するを其目的とするものなるを以て、之によりて種々の浪費を防止し、不況に對し或程度の安定を期待し得るにあつた。かくて此プール團の第一の商談は樺太工業の皮剥丸太の引受にありしが、其數量三十五萬石、運賃東海岸は九十五圓、西海岸は百三十五圓にして、此契約は市場に衝撃を與へしものであつた。然しながら此組織も翌六年に至り國際汽船の脱

プールの組織
の結束と船
主組合

退によりて形骸を貽すに過ぎざるに至つた。而して三月十七日東京に於て三井、國際、近海郵船及山下汽船等發起の下に、東京工業俱樂部に於て船主強制組合設立の協議會を開催せるも亦不況對策の一として逸すべからざるものにして、此協議會は深刻なる不況に當面せる事として、非常に眞劍なる態度を以て検討考究せられたのであつた。然しながら是等の對策も直に其効果を擧ぐるを得ざる實情にありしは遺憾なるも、而も協調的機運を醸成するに與りて力ありしは、海運界の慶事と謂ふべきであつた。

神戸船主會の昭和五年初に緊急總會を開き、五十三社出席の下に石炭運賃の標準協定をなせしこと、又時運の然らしむるところなりしが、其運賃は若松、横濱又は伊勢灣八十錢、室蘭、横濱九十錢、若松、大阪及若松、上海各一圓と定めて協約調印をなし、直に東京、大阪、小樽の各船主會に打電調印を交渉し、更に當日缺席せる會員并に會員にあらざる三井、國際、川崎、山下、大連、近海郵船、大阪商船、八馬、辰馬等に協調を折衝し、六月には不況對策として、左の事項に關し懇談を重ねて逐條決議をなすところがあつた。

一、勞農のカムチャツカ漁場用船腹に對する備船料問題。

神戸船主會
の石炭運賃
標準協定

同漁場用船腹の備船引合に對しては、其提供船主によりて組織せられたる團體により、過般來今後の取引は一切現金前拂主義に非ずんば之に應せざる申合をなし、神戸船主會も賛成することに決議す。

二、差別的鐵道運賃の反對問題。

北海道方面に於て極端に不公平なる運賃制度を以て船主を壓迫せる鐵道省の差別的態度に對しては、小樽船主會の要求もあり、尙、今後の問題もある事として極力之を支持して猛省を促すことに意見の一致を見た。

此鐵道省の運賃引下に關しては、同省が四月一日より貨物運賃の引下を斷行し、從來船舶によりて輸送せられたる大量貨物を鐵道に吸収せんが爲に、或貨物の如きは從來十七圓なりし運賃を四月一日より表面十六圓となせるも、事實は割引して十一圓となし、四月一日實施せる運賃率より三割引の値下を斷行したのであつた。されば此引下の影響の最も極端に顯れたるは、北海道方面積出の砂糖、バルブ、枕木等にして、爲に船主以外の舁船業者、荷役人夫の如きも其影響を蒙り、釧路、室蘭、小樽等の同業者は既に猛烈なる反對の烽火を擧げたのであつた。

三、船費の節約問題

不況對策の一助として現に行ひつゝ、ある船用具の共同購買の如きを、今少し範圍を廣むる方法を考慮する事。

四、無電技士の最低給料問題

海事協同會に於て審議せらるゝことに決定せるも、船主の採算上相當影響あることとして、同會に於ても委員會を設けて其態度を決することとす。

當時の深刻なる不況を根本的に革新せんが爲め、其打開策を政府に請願せるものに日本船主協會、日本海員組合、海員協會の勞資三團體がある。此團體は失業救済、海上保険料の値下げ、遠洋航路補助等の緊切なる問題の解決に資するがため、權威ある海運審議會を設置し、之によりて打開の途を講せんとし、其代表者は八月に至りて逕信省に對し左の陳情をなした。

一、内閣若しくは逕信省に直屬せる權威ある海運審議會の設置を望む。

理由

第三位の海運國として今や衰へたりと雖、尙四億餘萬圓の拂込資本を擁せる汽船運輸業が、世界的不況の影響と異常なる船腹の過剩、運賃の暴落、移動貨物

海運審議會
設置運動

の激減等に累せられ、殆ど滅亡の危機に瀕せるの秋に當り、其自然的歸趨に放任するが如きは、此重要なる産業をして復起つ能はざるの窮境に陥らしむるのみならず、熟練労働者たる多數船員の失業離散を坐視するの結果を生ずべし。歐洲大戰後一箇年にわたり、尙其效力を有したりし戰時船舶管理令は、船舶輸入税の高率と相俟つて老齡船、不經濟船整理の好機を逸せしめ、以て今日の船腹過剰の主因をなせり。平時に於ける我國の船腹は三百萬噸内外を適當とするを以て、百萬餘噸の過剰ありと雖、歐洲大戰の經驗と一朝有事に際しては、最少尙六百萬噸を必要とす。故に平時に在りても相當の過剰船腹は、緩急として缺くべからざるものなり。斯の如き事情の上に立ち、其根本策を樹立すべき機關は、蓋し缺くべからざるものなりと思惟す。政府既に經濟審議會等の設けあり、希くは速に海運審議會を設け、以て海運國策に關する方針を究め、斯業の指導誘掖を圖られん事を切望の至りに堪へず。

此三團體の陳情は最も時宜に則したるものにして、政府をして大いに考慮せしむるに至りしが、神戸船主會は又別に海運經營合理化の一端として、六船主を委員に擧げ、調査中なりし船用具の共同購買は、共同購入品はワイヤロープ、マニラロー

神戸船主會
の船具共同
購買

プ、ペイント、船底塗料、帆布などを主とすること、從來の取引商二十三店の中、十五店を厳選し、同船主會の指定商として大量取引をなすことに大體の方針を定めしが、當時大阪船主會に於ては既に其一部は之を實施し、其他の船主會にありても略同様な計畫を立案實施せんとせるものあり、蓋し又不況對策の一として頗る見るべきものであつた。

神戸商工會議所に於ても當時の海運界萎縮の状態を以て國家的見地より放任すべからざるものなりとし、之が振興委員會を設け、審議の結果、七月を以て政府當局に對し、第一に遠洋航海獎勵制度設置に關しては、我國大型航洋船は漸次國際海運戰に敗退して近海に蟄集し、運賃界を壓迫して市場を混亂せしめつゝあり、之が要因は國際物資移動量の激減、諸外國優秀船の壓迫等を擧ぐべきも、本邦獨特の高率なる船舶輸入税の重荷を負担するを以て、競争力を減殺せらるゝ事實も亦重大なる要因なるべく、依て國際航海に従事する限り、諸外國船舶との對抗上、航海獎勵金を交附する遠洋航海獎勵制度を設置せられん事を望むと言ひ、第二に老朽不經濟船解撤補償に關しては、本邦の船舶が高率なる輸入關税の爲に高船價を餘儀なくせられ居る關係上、老朽不經濟船と雖、相當高價を維持し、爲に船主は之を解撤す

神戸商工會
議所の海運
振興策建議

るに莫大なる負擔を要するを以て、常に解撤の斷行を躊躇し、益、船腹過剩の弊を増大し、船舶産業の合理化を妨げつゝ、あれば、此現狀に鑑み、補償制度を定めて一定の期間中に解撤をなす者には補償金を交附せられん事を望み、第三に船舶金融に關する特殊銀行設立に關しては、船舶企業の特異性に鑑み、官民合同の特殊銀行を設立し、新船の建造船舶の購入又は輸入に要する資金、其他船舶抵當貸付及船舶運航資金の融通をなさしめ、以て海事金融の圓滑を圖り、且つ有效なる運用に俟つて本邦海運界の發展と船舶の優秀化を促進せられん事を望み、第四には強制船舶業組合法制定に關し、本法案の切要なるは言を俟たざる所にして、曩に議會に提出せられて審議未了に終りたるも、目下極度の難局に直面する海運界の實情に鑑み、特に之が制定を急務なりとするを以て、本邦船舶全體の統制と共に其改良進歩を圖り、所謂船舶産業の合理化に資せんが爲め、來るべき議會に政府自ら緊急議案として完全なる船舶業組合法を提出せられん事を望むと言ひ、以て不況打開に盡す所があつた。而も昭和五年に於ける海運界は未だ窮狀より離脱するを得ずして終り、延きては海員團體側の海員失業救済策につきて積極的なる運動を起すに至りしことも、亦當然の成行と見るべきであつた。

昭和五年の運賃

かくて昭和五年末より同六年に互れる海運界の不況は愈、深刻となり、未曾有の狀勢を示すに至りしが、備船料も船價も共に騰貴せるに對し、昭和五年中期の標準運賃を左表につきて見るときは、思ひ半ばに過ぐるものがある。

近海一區	船路	荷物	昭和五年運賃	四年同期
太平洋方面	若松—上海	石炭	〇・八五	一・五〇
	若松—橫濱	石炭	〇・七五	一・三〇
	室蘭—橫濱	石炭	〇・七五	一・三〇
	若松—伊勢灣	石炭	〇・七〇	一・三〇
	大連—橫濱	石炭	〇・九〇	一・三〇
	大連—橫濱	豆粕	〇・〇七	〇・一四
	大連—伊勢灣	豆粕	〇・〇七	〇・一四
	大連—阪神	豆粕	〇・〇六	〇・一二
	北洋材		五八圓唱	一一〇圓唱

大連	沙府	大豆	三弗	四弗
日本	北米	雜貨	三弗二五仙	四弗三五仙
北米	日本	材木	五弗半	七弗半
北米	日本	棉花	三五仙	六〇仙
北米	日本	小麥	二弗	三弗五〇仙
極東對歐米				
甲谷陀	英國	雜貨	二〇 <small>志</small>	二四 <small>志</small>
大連	歐洲	大豆	一〇	一八・五
浦鹽	英國	大豆	一〇	二〇
西貢	佛國	米	二〇	三一
西濠	英歐	小麥	二〇	三八
南濠	印度	小麥	一六	二〇
瓜哇	歐洲	砂糖	二〇	一八
玖瑪	歐洲	砂糖	一四	一八
大西洋方面				

太平洋同盟
と運賃協定

プレート	英歐	雜穀	一六 <small>志</small>	二二 <small>志</small>
リント	歐洲	雜穀	一〇	一八
ウエルス	ポルトサイド	石炭	七・五	一四
波蘭	歐洲	小麥	二一	二八
智利	歐洲	硝石	二〇	一八

右表中夏相場を左右する主要なる北洋材を見るに、八月初め迄の積取石数は四百萬石に過ぎずして、内地財界の動搖、市況の不振によりて殘餘の出材高を合するも前年の千二百萬石の略半數に過ぎざるが如く、従つて運賃も五十圓臺なる未曾有の低率を示した。此北洋材運賃の低落は以て他を推すべく、而も運賃の低落防止對策として結成せられたる北洋材プールも國際汽船の脱退によりて有名無實となれること既に記したるが如く、尙此外に不況對策として實行せられたるもの二三にして止まらず、朝鮮米積取協定、灣糖積取協定等即ちこれなりしが、就中主要なるは太平洋同盟の成立であつた。蓋し本同盟は昭和五年の初に議定せられたるものにして、其後社外船の同意と米國船舶院の認可を要せし爲め其實行遅延したるも、七月中旬に至りて漸く成立し、左の如く運賃を協定するに至つた。

米 材 (建千ポードメジュア)

日本向	九月積	六弗五〇仙
	十月積	七弗五〇仙
上海向	十月積	七弗
北支那向	十月積	八弗
小 麥 (建一噸)		
日本向	八月積	三弗九〇仙
	九月積	三弗
	十月積	三弗二〇仙
	八月積	三弗四〇仙
	九月積	三弗五〇仙
	十月積	三弗七〇仙

神戸船主會
の繋船決定

然りといへども、運賃協定程度の對策手段を以てしては、到底此深刻なる窮境は打開し得べくもあらず、當時の市況に於けるランニングコストに就いては、優に噸當り三十錢見當の損失を重ぬるを以て、寧ろ繋船を爲すに如かざる情勢なりしを

以て、各船主も遂に繋船亦已むを得ずと爲し、愈々大量繋船の議沸騰し、同年七月には神戸船主會を中心として繋船數をば標準一百萬噸に置き、遂に其斷行をすら敢て爲さざるべからざるに至る情勢となつた。而も多年の不況は繋船費用の拮出をさへ難んずる有様なりしを以て、同月日本船主協會は其積立金中十萬圓を支出し、以て船員下船手當其他に貸付充當せしむることに決定し、左の件々を定めた。

- 一、繋船費用の貸付に關する件
- イ、日本船主協會は會員たる船主が繋船をなす場合、其資金の中より總額十萬圓を以て、各船一隻に付三千圓を限り、乗組員一箇月分の給料に相當する金額を無利息にて貸付くること。
- ロ、繋船總噸數の標準は重量噸數一百萬噸と決定し、日本船主協會は前項金額を越ゆるものを速に政府より融通を受くること。
- 二、日本船主協會は繋船保険料の引下げ、監督乗組員數の減少を船舶保險共同會に交渉すること。
- 三、繋船に關する事務を日本船主協會にて取扱ふこと。
- 四、是等の問題に關しては日本船主協會は緊急理事會を開き、且つ臨時總會を開

催すること。

昭和六年の
海運界

昭和四年以降海運界の不況の深刻なるは洵に本邦海運界の危機なりといふべく、社外船主の中心勢力を形成する神戸海運界の苦難は痛切なるものがあつた。されば同五年には郵船商船の如き大會社すら無配當を斷行し、不斷の反對的立場を一舉に解消して提携し以て此不況に處し、之に倣ふもの相踵ぐに至りしは、共に深刻なる不況を證明するものに外ならぬ。されば同六年に入るや前年船主協會の定めたる繋船の議により、團體的に繋船するもの續出し、既に記せるが如く前年末には三十五萬六千噸なる未曾有の數字を示したるに、更に此年二月には實に百九十隻五十四萬六千八百八十七噸を算するに至り、神戸港のみにも九萬六千噸を超えたれば、神戸港外は恰も船舶の睡眠所なりとさへ唱へらるゝも、之を怪しまざる有様であつた。左に神戸の繋船を表示して之を偲ふこととする。

船名	重量噸	繋船日	船主
海久丸	一三、〇六五	前年六月二十三日	勝田汽船
廣進丸	八、七六九	同 七月二十三日	廣海汽船
廣祐丸	八、四六一	同	同

未曾有の繋
船

廣速丸	五、一〇〇	同	同
馬來丸	七、一〇〇	同 八月十八日	石原合名
これあ丸	八、五七八	同 九月二十三日	日本郵船
さいべりあ丸	八、二二六	同	同
東慶丸	三、六五三	同 十月十三日	東和汽船
廣通丸	五、一〇〇	同 十月二十八日	廣海汽船
須磨浦丸	三、一五〇	同 十一月六日	東和汽船
薩摩丸	五、〇九〇	同 十二月二十六日	宇都宮汽船
海福丸	五、〇四九	同	勝田汽船
笹戸丸	二、〇〇〇	同	嶋谷汽船
天武丸	一、四三五	同	白洋汽船
六多聞丸	四、六五二	同	八馬汽船
永代丸	四、一七四	同 十二月二十九日	勝田汽船
廣順丸	二、九六二	同 十二月三十日	廣海汽船

一時の緩和

此の如き大繋船時代に一脈の生氣を注入せるものは二月以降の濠洲小麥のダ

第二節 昭和初頭以後の海運概況

ンピングにして、邦船の引受量七十萬噸に上り、四月には其配船六十萬噸に達し、繋船は減少し、運賃・備船料共に著しく騰貴せしも、而も小麦積取の一段落と共に市況又もや漸落に向ふに至つた。かゝる推移の間に九月に入るや、滿洲事變突發し、更に旬日ならずして英國の金本位離脱あり、滿洲事變は御用船の徵發によりて一時好況を齎したるも、支那各地の極端なる排日は支那方面配船を窮地に陥れ、英國の金本位離脱はやがて北歐諸國の金本位停止となり、磅爲替の慘落による本邦船主の採算を悪化せしめ、更に英國船等の侵蝕を被り、市況再び深刻なる不況を現し、爲に繋船は五十萬噸を超ゆるに至つた。かくて再び積極的な不況對策の考究となりしが、三井・山下・大同・國際・川崎等五社の設立せる海運協和會の荷主に對抗せんとせるが如き即ち其一なりしが、十一月神戸に開かれたる日本海運業組合聯盟全國大會も、浮沈の岐路に立てる此不況打開の爲には、政府に於て金輸出再禁止を斷行するか、若しくは爲替差攢填補を確立せざるべからずとし、大連海運組合及勞資代表者の出席を求め、全國海運業者を總動員して此目的の貫徹を期したるものにして、是等の對策に徹するも、當時切迫せる海運界の實情洵に察すべきものがあつた。

繋船に伴ひて必然的に起る船員の失業問題につきましては、既に前年七月の交に日本海員組合及海員協會に於て之が對策を考究し、政府に陳情するところありしが、此年日本船主協會の繋船の融通に對し、組合側は積立金を割き、失業船員の授産場、船用器具類の製造に充てんとし、政府及兵庫縣・神戸市に對して之が援助を求めしが、其失業對策は左の如きものであつた。

- 一、甲板・機關・司厨の各部を通じて見習期間を一箇年半とし、其期間内には船員に缺員を生ずる場合に於ても絶対に繰上げをなさざること。
- 二、各職務を通じ、向一箇年は絶対に繰上げをなさざること。
- 三、海事協會の精神を徹底せしむる意味に於て、乗組員を全部日本海員組合員とする様各船長に交渉すること。
- 四、全國の新海員養成機關を即時中止すること。
- 五、大連汽船其他在外置籍の日本船舶には、必ず日本海員組合員を乗船せしむること。
- 六、曩に海員組合より政府當局に陳情せる授産場設置の實現を促進せしむること。

惟ふに斯の如き未曾有の繋船時代に際しては、船主船員共悲壯なる背水の陣を敷きて其打開切抜策に腐心し、自ら兩者の協調的なる機運をも生むに至りしが、當時船主にして神戸海運集會所に對し其會費全免を要望せるが如きは、團體の合理化整理の高唱せらるゝ深刻なる不況時の悲痛なる事象なりと謂ふべきであつた。

昭和七年は海運界にとりても一陽來復の年であつた。蓋し前年末犬養内閣の成立と共に海運業者の切望せる金輸出再禁止を斷行せるが爲である。此金輸出禁止せらるゝや、本邦經濟界は一大福音に接せるが如く、忽ちにして株價の暴騰を來して先づ一脈の生氣漲り、こゝに海運界も亦従つて圓價安による収入増加ありて頓に活況を呈し、昭和七年に入つたのであつた。而して七年一月に起りし上海事變に伴ふ排日の徹底的なるものありしも、御用船の借上、圓價安による輸出は船腹の需要となり、爲にさしもの繋船も一月には四十萬噸に減じ、二月には三十萬噸となる等、年初の市況には見るべきものありしが、三月末には御用船の解除、太平洋方面の荷動き不振等によりて又もや不況に陥り、前途端倪すべからざるに至つた。

此に於て當業者はまた不況對策を講せざるべからざるに至りしが、中にも三月には神戸船主會は其擴大強化を圖り、ついで船舶統制會社案を作成するあり、或は

昭和七年初
頭の海運界

不況對策と
好轉

船主海員の代表者の遠洋航路補助を實現せんとするあり、政府に於ても海運振興策として運賃擔保の低利資金融通案を立てんとし、更に六月には海事審議會を組織して海運國策樹立に當るに至るなど、官民を擧げて共に海運救済に努力し、此くて遂に十月には船舶改善助成法案の決定を見、海運界の前途に光明を齎すに至つた。而して金輸出禁止による圓價の暴落も、下半期に入りて漸く其効果を現し、採算著しく好轉するや、此機に乗じて山下、國際、川崎、三井等の大手筋は進んで大型船の歐洲配船に努力し、更に大連、濠洲間に飛躍したれば、十一月上旬の同方面の配船は既に六十九隻六十三萬三千噸を算し、之に十一月積の新規配船を加ふれば優に七十萬噸に達せんとするに至つた。蓋し未曾有の快記録といふべきであつた。曩に記せるが如く、此年中期の市況の儘に推移せんか、愈、本邦海運界の危機至るべしとせられたりしを以て、オペレーター及有力船主は期せずして歐洲配船を敢行し、以て大型船の近海割込を極度に回避したのであつた。而して對英爲替の一志六片前後となれるに乗じて、大連積歐洲向大豆の輸送に専念せしに、當時二十志以下なりし運賃は聽て二十志となり、更に二十一志六片臺に上り、遂に三十志に達せるのみならず、爲替の低落は更に配船を有利ならしめたのであつた。惟ふに當時

本邦船舶は低廉なる撫順炭を燃料として補給し得るの立場上、殆ど大連・歐洲の航路に配船せられ、デイズル船は却つて經費の關係上、出動を見るもの僅少なりしことも注目に値する事實なりしが、本邦船が其採算の二圓前後より三圓五十錢に上り、爲に外國船主に脅威を感せしめて、無敵商船隊の語を残すに至らしめたことも見逃し難い。而して遠洋のかゝる好調は、近海配船をして著減せしめ、従つて市況も緊張したること、若松濱の石炭の十二月には最高二圓三十錢となりて、震災時以來の新高値を呈せるによりて、窺知し得べく、備船料又昂騰を示す等、數年來の暗雲全く拂拭し去られたるが如くなりしは喜ぶべく、而も此好調は更に持續せらるるに豫想せられたのであつた。

前年來好況に向へる海運界は、昭和八年に入りて更に爲替安による輸出と、外貨建差益とを増加し、遠洋出稼船又増加の傾向濃厚となれるのみならず、内には老朽船の淘汰とインフレーション政策の滲透、軍需品工業の發展とに刺戟せられ、市況は好調の一路を辿りたれば、近海に於ても前年末の石炭若松濱運賃二圓五錢は昭和四年來の高値とせられ、此年十一月の北洋材百五十圓は同五年以後の新高値を示し、備船料も中型三圓は昭和四年來、近海一區の四圓五十錢は實に大正十三年以

好調なる昭和八年の海運界

來の共に新記録なりとせられたるに徴するも、市況の好調知るべきであつた。されば遠洋に於ても概して好況に終始し、輸出の漸増は數十年來の記録を破りて輸出超過をさへ示すに至つた。惟ふにかゝる好況は其原因多々あるも、社外船々腹の減少に負ふところ又尠少なからざるべく、其減少は前年來の船舶改善助成法に因るものにして、昭和九年一月には本法實施の前年たる同六年八月現在に比すれば、四十四隻十萬噸を減じて、五百五十一隻三百三十萬噸となり、よりて以て船腹調節に奏功せるものであつた。

海運収入の増加

此年の海運界の好況此の如くなりしを以て、前年來驚くに堪へたる程の繋船量も、やがて七十二隻三十二萬噸に減じ、更に年末には僅々十四隻六萬六千噸に激減するに至りしは、又以て市況の如何に好調なりしかを證して餘りあると謂へる。而して當時海運収入は世界列強の海運界悉く減退を示せるに拘らず、本邦海運界のみは昭和八年より増加の勢を示し、其率同七年に比すれば二十六・四%を増し、更に増加の趨勢にありとせられたるは、當時の本邦海運界の活躍を充分に反證する資料であらう。

海運界の傾向

市況の概況は以上の如くなれど、茲に注目すべきものに社外船の運航政策があ

る。即ち昭和七、八年頃のオペレーターの活躍は、蓋し我國海運の自力更生の一原因と觀るべきものにして、從來社外船の運航に於て、近海沿海は船主自營の可能性ありしも、遠洋の運航は海外に連絡ある代理店又は出張所の設備を有する船主か、或はオペレーターによらざるを得ざりしが、其後續々として新設せられたる一隻會社は從來の營業政策と其趣を異にし、何れも大手筋オペレーター筋を背景となし、或は其傘下に配船權を委任せるものにして、此事實は此當時の海運界に於ける顯著なる趨勢として看過し難きものである。而して從來我國に於ける最も大なるオペレーターたりし山下汽船は五十萬噸を擁し、よく百萬噸の船舶を太平洋、南洋、印度、濠洲方面に動かし、斯界に君臨せる有様なりしが、昭和四年十二月社内の紛糾に端を發し、連袂退社したる田中正之輔等は、大正六年に設立せられ爾來山下汽船に亞ぎて功績ありし大洋海運と合體して、同五年十二月大同海運株式會社を創設し、純然たるオペレーターとして經營活動を開始し、其後有力船主の後援をも得て、同七、八兩年の海運界好轉の波に乗じ、漸次其基礎を固め、其内容を充實し、今やよく運航船舶四十萬噸に達するに至つた。又一方三井物産船舶部は自社貨物自社船主義の下に、本邦對外貿易の三、四割を占むる輸出入貨物をば、可及的自社船舶を

大同海運と
三井船舶部

以て運搬せんとする大方針を樹立し、之によりて今や十八萬噸を擁し、其不足は之を備船し、現在運航噸數五十萬噸に垂んとするに至りしが、此外自社船主義を採れるものに川崎、國際の兩社あり、此の如くにして今や獨占事業は崩壊して、社外船の遠洋航路は山下、大同と之に對するに自社船主義の三井、國際、川崎其他二、三社のプロツクの相撃つ所となるに至つた。而して社外船は昭和八年十二月には歐洲に五十一隻四十七萬四千噸、北米大西洋には二十五隻二十三萬七千噸、日本北米太平洋岸には四十七隻四十三萬一千噸、印度、南洋、濠洲等には十九隻十五萬九千噸、近海一區には八十二隻五十二萬三千噸を各配船し、入渠繫船其他約二十五萬噸を合計すれば、五百六十隻三百三十三萬噸に上り、世界の海上に活躍せる情勢にある。

歐洲航路

以上梗概を敘し終るに當り、神戸を中心とする外國航路と出入船舶につきて記述する。先づ昭和八年末に於ける主要航路につきて觀るに、先づ第一に歐洲航路は遞信省命令航路たる日本郵船經營の郵便定期航路、横濱倫敦線を始めとして同社、李浦線、漢堡線、大阪商船の日本歐洲線及國際、川崎兩汽船會社の共同經營に係る漢堡線の各定期航路ありて之に従事し、十二月に於ける其使用船合計三十六隻二十五萬二千三百八十噸(總噸數)に達せしが、社外船は此方面に此年一月には七十一

北米航路

隻七十三萬五千噸、十二月には五十三隻約五十萬噸の配船を見た。

北米航路中北米太平洋方面の定期航路は日本郵船經營の逓信省命令航路たる北米航路桑港線同沙市線あり、貨物航路として沙市方面に對し川崎汽船の北米線、山下汽船の北米日本支那線及三菱商事の北米線桑港方面には三井物産の北支那北米線を數ふる。日本郵船の逓信省命令航路たる南米航路西岸線は往航桑港及羅府に、大阪商船の南米航路東岸線は復航羅府に、又日本郵船及大阪商船兩社の各紐育線貨物船も亦桑港に寄港し、是等航路中北米太平洋岸の郵船川崎・三菱・大同の使用船は十二月に合計二十六隻二十一萬九千噸に達し、社外船は一月現在に三八隻三十五萬二千噸、十二月には四十九隻四十五萬四千噸を配船してゐる。

北米大西洋岸航路

北米大西洋岸に對しては日本郵船、大阪商船及國際汽船經營に係る定期航路三線あり、其使用船合計二十九隻二十一萬三千六百噸を算せしが、尙社外船は此方面に一月には三十二隻二十九萬七千九百噸、十二月には二十七隻二十五萬五千噸を配船してゐる。

南米航路

次に南米東海岸方面には大阪商船經營の逓信省命令航路たる南米航路東岸線の一線あるのみなれど、ブラジル・ペルー并にフィリッピン方面をも含み、將來益々繁

盛を見んとする現状にある。又南米西海岸方面には日本郵船の逓信省命令航路たる南米西海岸線の一線あるのみにして、此二線の使用船合計八隻約六萬九千噸に過ぎざるは稍寂寥の感がある。

濠洲航路

濠洲方面に對する定期航路は日本郵船經營にかゝる逓信省命令航路たる郵便定期航路横濱メルボルン線、大阪商船の濠洲線及山下川崎・國際の三社共同經營に係る日本濠洲線の三線ありて、使用船合計九隻約六萬噸の配船を見る。

印度航路

印度航路には甲谷陀線として日本郵船及大阪商船の各甲谷陀線、孟買線として日本郵船、大阪商船及自由線として國際汽船の各孟買線あり、是等郵船・商船の使用船合計三十一隻十八萬四千噸に達せしが、社外船は此年一月濠洲・印度方面に四十五隻三十四萬三千六百餘噸、十二月には二十二隻十八萬四千噸を配船した。

南洋航路

更に南洋方面に對する本邦定期航路は、逓信省命令航路たる南洋郵船の南洋航路瓜哇線及臺灣總督府命令航路たる大阪商船の南洋線の外、自由航路として大阪商船の南洋線及比律賓線、石原産業の南洋線、三井物産の比律賓線等を數へ、其船舶合計二十隻十一萬九千噸あり、社外船は一月には南洋海峽植民地方面に五十五隻三十三萬噸、十二月には八十四隻五十三萬五千七百噸を配し、最も多數の活躍を見

てゐる。

阿弗利加東岸航路
阿弗利加東岸方面に於ける本邦定期航路は、大阪商船經營の逓信省命令航路たる阿弗利加航路東岸線の一線あるのみにして、五隻四萬七千三百餘噸之に従事する外、同社經營の逓信省命令航路たる南米航路東岸線も亦ダーバン及ケープタウンに寄港してゐる。

神戸港出入
内外貿易船

最後に神戸港に出入せる外國貿易による内外船舶を観るに、大正八年の出入合計六千七百三十九隻千三百二十八萬噸は、五年後の同十二年には隻數は却つて減少して約六千六百隻となるも、噸數は二千八百八十萬噸に増加し、昭和三年には七千六百餘隻二千六百五十萬噸に達し、同八年には約八千隻三千萬噸に垂んとし、十五年間の噸數の増加二倍二分を示し、其隻數の増加の之に及ばざるは、其噸量を増大し、漸次大型船となれるに因ること固よりである。而して此中本邦船の入港にありては、此十五年間に三千隻五百十八萬噸より二千九百餘隻九百三十萬噸となり、噸數に於て著大なる増加を示し、此間の本邦海運の發達を證するものあれど、外國船の入港の同一期間に四百七十七隻百七十七萬噸より千四十一隻、五百五十七萬噸となりしに徴し、本邦船の噸數比率の却りて減少せるに反し、外國船の増加せ

るは注目すべき現象なれど、是は本邦海運の不況を脱せんとする途上にありしものなれば、必ずしも神戸港入港數のみを以て前途を推すことは困難である。

惟ふに神戸港は今や其港灣に於て、社外船主に於て、其包擁する勢力に於て共に他港に傑出するは論を俟たざるところにして、全國に於ける主要海員團體十九團中、神戸は實に十六團體の本部所在地たることは又之を明證するものである。かくて港灣は擴大整備せんとし、當業者の團結は愈々密にしてよく全國當業の中心となり、其發展は國家の隆運に伴ひ、以て世界に雄飛し、昭和八年の好調に棹して更に黄金時代を建設せんとするの情勢にあるは、洵に喜ぶべく、又往時の盛昌に復らんことを祈るの念洵に切なるものがある。

第三節 神戸海運界の重要な事象

神戸の海運推移の大勢は以上の梗概によりて略察知し得るものあるべく、以下其間に於ける一般的特殊の事象并に推移の中に録して記述を省略せる主要問題につきて之を敘し、以て神戸海運の變遷を察するの料とする。

郵船各員同
盟罷業

日本の海運をして今日あらしめたるは一に邦家の隆運に伴へるに由るは固よ

りにして、社船たると社外船たるとを問はず、其當事者の奮闘又與りて大いに力ありしと共に、海員の功勞亦没すべからざるは言を俟たぬ。されば其地位も幾多の變遷を経て、漸次に向上確認せらるゝに至れるは注目すべき事象の一なりといへる。唯其手段方法として憂慮すべき同盟罷業の舉に出で、海運界を聳動せしめたること一再ならず、其一二の事實は既に記述したる所なれど、大正十二年十月に於ける日本郵船會社所屬船員の同盟罷業は特筆すべき事件であつた。是より先大正十一年十一月にも、同社が近海航路分離を機として、屬員の減員減給を發表するや、爲に海員大會の開催抗議となり、會社側の讓歩によりて解決せる事例あり、又同十二年二月には、阪神間の主なる船主が經費節約上決定せる割増手當食料の減給發表に端を發し、一般海員團體の強硬なる交渉抗議ありて、遂に其決定を實施するに至らざりし事例もあり、かくて此十五年十一月の大罷業となつたのである。此事件も亦曩に郵船會社が經費節約の爲に同社員の航海手當半減を發表せるに起因せるものにして、同社所屬の下級船員約七千人は、結束して之が復活を期し、屢、會社側に交渉する所ありしも、會社側の態度強硬にして容易に其目的を達するを得ざりしを以て、遂に同盟休業の方策に出で、此年十一月六日神戸港解纜横濱に向ふ

べき加茂丸によりて第一の烽火を擧げたのであつた。此加茂丸は十月十六日歐洲航路を終へて神戸に歸港し、十一月五日荷役を完了して六日出帆すべきに拘らず、午前八時頃に至り機關部下級船員四十二人は請暇下船の願書を同船々長に提出するに至つた。即ち船長は急を神戸支店に通じ、同支店に於ては支店長以下幹部鳩首協議を凝らし、直に屬員監督を同船に出張せしめて種々慰諭する所ありしも、機關部員の結束強硬にして出帆するを得ず、命令定期航路船も遂に停船するの由々しき状態となつたのであつた。こゝに於て郵船側は神戸より横濱に至る船客の上陸を請ひ、出帆に就きて奔走せしも、同盟結束の渦紋は益々擴大し、爲に濠洲航路の安藝丸も機關部員結束して請暇下船の願書を提出するに至り、更に八日出帆の盛岡丸、九日出帆の博多丸等何れも同様行動に出でたるのみならず、當時神戸に碇泊せる近海郵船を除く香取、大阪、龍野、高岡、山形、熊野、日光、若狹等の各船にも波及の形勢あり、斯くて雙方對峙のまゝ、十日に至りしが、此日郵船側代表黒川支店長・藤尾監督等は海員側の全權を握る交渉委員日本海員組合の檣崎組合長・濱田副組合長と相會し、解決に努力せる小林水上署長、海事部中村事務官、互光商會河内研太郎等立會の下に隔意なき意見を交換せし結果

第一 屬員手當の半減は會社發表通り十一月一日より施行すること。

第二 會社に於て前記屬員手當を半減するも、特に此際考慮して明年四月迄は何等かの名目の下に支給すること。

の條件を以て、名に於ては會社に譲り、質は之を海員に與へ、茲に本交渉も圓滿に局を結び、重大なる争議も一段落を告ぐるに至つたのであつた。然るに翌昭和二年二月には同社の司厨部員の争議あり、これ又圓滿に解決せしが、同年三月に至りて遂に海事協同會の誕生を見しは、實にかゝる事態を憂慮せる勞資兩者の努力の賜であつた。

海事協同會の創立

海事協同會は大正九年の第二回國際勞働會議の船員に對する職業紹介に關する條約に基きたるものにして、同十五年九月日本船主協會・海員協會及日本海員組合の相倚りて其設立を決し、同年十二月を以て創立し、昭和二年三月認可を得たるものにかゝり、川村貞二郎を會長に推し、主として政府の補助により、船員の職業紹介、船員の待遇に關する事項、船主・船員間の争議の豫防調停、船員の募集及寄宿舎經營等の諸事業を行ふものにして、事務所を京町八十一番地に置き、神戸市の外に十二箇所の職業紹介所を設け、よりて以て船主・船員の協力一致に資せんとするにあ

普通船員給料制問題と對川崎争議

つた。而して昭和二年十月久しく海員の死活問題として論議せられ來りし船員の生活保證に關する最低賃金制及乗組定員制制定について具體的調査を行はんとし、特別調査委員として船主側にては商船専務太田丙子郎・船主協會上谷績・勞働團體側にては海員協會専務理事藤村重造・日本海員組合常務赤崎寅藏・日本海員組合長濱田國太郎・海事協同會幹事石田貞二を擧げ、各委員は特別調査委員會を組織し、海員勞働問題解決に就き徹底的の調査を行ふ事となりしが、勞働團體側にては先づ團體交渉權を船主側に確認せしめ、次には勞働條件の改善を目的として調査するところある等、勞働問題の上に大いに貢獻して以て今に至つたのである。

然れども深刻なる海運界の不況と海員勞働運動の大勢は、普通船員の給料制確立運動となりて更に前進するに至れることは、又此期間に於ける特筆すべき事歴の一である。此船員の待遇改善問題は昭和二年十一月縣下相生船渠に入渠中のせいぬ丸外三隻乗組員より社外船乗組員の待遇につき、社船并に引上方を決議せるに端を發したるものにして、其聲漸くにして熾烈となり、翌三年五月日本海員組合の大會に際しては、滿場一致を以て最低賃銀制確立の件を決議し、之を以て勞働問題の根本的目標の一なりとし、此決議を海事協同會特別委員會及船主に提出

し、回答期を四週間とし、更に船舶乗組員制度確立の件を可決して、特に之を極度に減員せる川崎汽船に提出し、其回答期をば三週間と限りしが、當時前件につきては海事協同會の調査中の故を以て之に委し、専ら力を川崎汽船に注ぐこととなり、前途暗澹たるものあるに至つた。而して其要求は甲八十圓を水火夫長、大工、船長其他之に準すべきものとし、乙六十圓を舵夫、油差、倉庫番、副汽罐番とし、丙四十圓は水火夫、料理人、給仕とし、乗組増員としては水夫二人、火夫三人、司厨員二人とした。此要求の提出せられたる當初にありては、會社側は之を重視したるは固よりなるも、而も未だ回答を爲すに至らざる間に、幾もなく十二日に至りて所屬汽船大明丸の名古屋に於て停船せるを始めとし、横濱門司、函館等に於て合計七隻の停船を出すに至りたれば、會社側は極度に之を憂慮し、爲に當初停船より僅かに五日にして海員側の要求の大部分を容れて以て落著するに至つた。

川崎汽船會社との爭議は全面的の要求の容れられたるにはあらざりしも、殆ど其目的は之を達したるを以て、其終結と共に全般的な要求問題は急迫し、日本船主協會と海員組合とは、こゝに全く相對立の情勢に入つた。船主協會にては始め海員側の要求書を接受せるも、該要求は海事協同會の審議すべきものなりとし、其特別

日本船主協會
海員組合
對海員組合
爭議

委員會に附議することとなりしを以て、同委員會は昭和三年五月三十一日乃至六月五日之を公開し、其間組合側濱田委員より、賃銀の増額は第二義的の問題にして、人間として生活すべき最低限度の生活費を要求する旨を強調したるも、船主側委員は海運業現在の苦境を以てしては遽に組合の要求認容を困難なりと爲し、ついで總噸數、海上履歴、年齢の區別による賃銀決定の具體的審議に入り、遂に之を委員總會の議に移せしも、事容易に解決を見ず、遂に組合側の憤激退席となりて、こゝに端なくも未曾有の海上爭議を起すに至つたのであつた。即ち組合側委員は海員組合本部に集合協議を凝らしたる結果、各支部所在地に對し交渉の遂に決裂せる旨を報じ、同時に各支部代表者會議を開きて、社外船總罷業に關する周密なる具體的作戰を立て、各支部に於ても特別委員會の情勢を察して罷業に訴ふるの外には解決の途なしと爲し、此くて既に六月四日夜より停船するもの續出し、遂に三百四十隻、乗組員一萬八千人に及びしも、船主側は大船主と小船主との利害相一致せず、結束爲に破れ、組合側の單獨交渉に應ずるもの十七會社四十一隻に達した。かゝる情勢の間に立ちて海事協同會の委員總會は、その後協同會規約により、六日に至り船主側より佐藤勇太郎(神戸海運業組合長)、上西龜之助(同上顧問)、組合側より檜崎

猪太郎(前組合長)井上政信(兵庫縣警察部長及平塚米次郎(大阪逓信局長に仲裁を依頼し、仲裁人は六月七八日の兩日神戸海運俱樂部樓上に會して審議の結果、左の如く之を決定した。

普通海員標準給料最低月額協定

一、普通船員標準給料最低月額は次表に依る。

職名	海上實歴	
	自一、五〇〇噸 至一、五〇〇噸	自一、五〇〇噸 至三、五〇〇噸
水火夫長・船長	六五圓	七〇圓
大工	六〇圓	六五圓
能夫・油差・ 料理人	五〇圓	五五圓
水夫・火夫・ 石炭夫・炊夫	三五圓	三八圓
給仕	三五圓	三八圓

二、倉庫番若しくは副汽罐番の職に従事する水夫若しくは火夫は各一名に限り月額金三圓の手當を支給す。

三、各部見習の期間は乗船後六箇月間とし、右期間中は給料月額金十五圓を支給す。右期間を超ゆること六箇月未満の者にありては給料月額三十圓、一箇年

未満の者にありては給料月額三十五圓を支給す。

四、第一項の海上實歴年限を有せざる者は本協定實施の際標準給料最低月額と現在給料月額との差額を第一項の海上實歴年限との差に一を加へたる數を以て除したる金額を増給す、但し現在給料月額が右の方法に依り算出したる給料月額を超ゆるときはそのまゝ、据置き減額せざるものとす。

五、海上實歴一年六箇月未満の水夫若しくは火夫及石炭夫を雇備し得べき員數は、見習を除きたる各部門員總數の各一割五分を限度とす。但し端數は五捨六入とす。

六、本協定は昭和三年七月一日より之を實施す。

七、總噸數五百噸未満の船舶乗組普通船員に關して海事協同會に於て速に調査成案すべし。

かくて未曾有の爭議始めて解決せしが、時恰も市況萎靡不振の極にありとせられしを以て、是等の爭議は各方面とも悲壯なるものがあつたことは見逃し難い。

翻つて社船及社外船主に關する事歴を觀るに、先づ郵船商船の業績及提携と、之に促されたる各汽船會社の協調を擧ぐるの要がある。大正十二年乃至昭和八年

日本郵船と
大阪商船

の間に郵船の所有船舶は五十一萬四千噸より約七十三萬噸となり、商船は四十三萬噸より約六十萬噸となれるも、而も其収入之に伴はざりしを以て、兩社は共に昭和五年相前後して無配當の餘儀なきに至りしが、同八年好況に向ひてより商船は五分の配當を復し、郵船又聽て配當を復せんとする狀勢となるを得た。之より先郵船は大正十二年三月其近海部を獨立せしめ、資本金一千萬圓の近海郵船會社を創立して、主として支那航路の經營を委し、専ら力を遠洋に注ぐに至り、同十五年二月には東洋汽船を併せて八隻八萬六千噸を増すあり、爾後政府の補助を得て優秀船建造に努力し、昭和六年迄に九隻約十一萬七千噸を竣成し、同八年には船舶改善助成法によりて七千三百噸級四隻建造を決定し、更に二隻を増さんとし、之によりて船齡三十二年以上の春日・安藝・三島・八幡加賀の五隻二萬六千七百餘噸を解體せんとする等、貿易の好轉、市況の硬化を利して、社債の半ばを償還し、其殘額三千百萬圓は低利に借換へ、以て漸く其基礎を固めて常態に復せんとするに至つた。而して大阪商船も大正十二年以降に四十隻十五萬八千四百餘噸の新造に成功し、日本海運界に社船たる面目を發揮してゐる。

郵商提携始末

從來此二大會社の執れる航運策を觀るに、毎に相對立の立場にありて國策上遺

憾の點點からすとせられたりしに、昭和六年に至り遂に兩社の提携成るに至りしは、本邦海運史上劃期的事歴であつた。かゝる計策は蓋し一に海運の深刻なる不況對策の結果にして、前年上半期には商船は無配當を斷行し、郵船亦天洋丸の繫船をさへ餘儀なくし、其上半期の純益著しく減少し、兩社の株價は甚だしく下落したる實情に徴して、此提携の當然なることを知るものがある。此兩社の計畫は昭和五年夏期に表面化し、年末に至りて基礎成り、ついで同六年三月大綱成り、五月其實行案の決定を見たのであつた。即ち之によれば兩社は完全なる提携を約し、重複航路を整理し、併行航路は之を合同計算とし、相互施設の共同使用、使用品の共同購入、貨客の共同引受等を約し、委員を設けて實行機關を構成し、以て共同戦線の實を擧げんとし、七月には早くも數千萬圓の石炭・重油の共同購入を決定するありしが、爾後幾もなくして海運界の好轉に會し、よく機能を發揮し得たることは、此提携の賜なりといへる。左に航路に關する要項を掲げる。

一、航路の整理改變及配給の入替

(イ)南米東岸航路 郵船は四月船若狹丸(既に因の島繫船)を終航として本航路より撤退し、商船の獨占航路とす。(郵船就航船舶四隻二三、五六五總噸)

(ロ) シャトル航路 商船は来る六月九日横濱出帆のマニラ丸を終航として本航路より撤退し、郵船の獨占航路となすこと。(商船就航船舶五隻四五〇九八總噸)

(ハ) 歐洲航路 商船は歐洲航路の復航に限りて其經營を郵船に委任すべく、ロンドン出張所を中心に取り引先との手續を急がしめ、同年九月より實施すること。

(ニ) 紐育航路 商船は現在の六隻を八隻とし、從來の三週一航海を今後二週一航海とし、郵船は現在八隻配船を六隻とし、三週一航海となすこと。右配船換につき、郵船は一萬噸級新船六隻を建造すべきこと。

(ホ) 商船はアフリカ東岸線の就航船腹を増加し、南米東岸に迄延長して同船現在の世界一周南米線の不足を補ふ。

二、航路の改廢に伴ふ支店出張所の整理

(イ) 商船はシャトル支店・ロンドン出張所并に之に屬する代理店其他を廢止すること。

(ロ) 郵船は南米東岸線に屬する代理店以下總べての事務所を整理すること。

三、使用人労働者の淘汰

(イ) 郵船は南米東岸線撤退と共に就航船四隻の繫船に基き、海陸兩方面に互り社員・船員の淘汰を必要とするも、他の方面につき今の所新規不補充主義をとり、此際の人員整理は可及的之を行はざること。

(ロ) 商船はシャトル線五隻を撤廢するも、紐育航路配船の新船二隻を建造する外、あむうるあるたい二隻を山下汽船に裸備船として貸付け、從來のアフリカ線配船を南洋線に、南洋配船を臺灣線に、臺灣配船を沖繩線に順次船繰りすることに決定、差引二隻乃至三隻の不用船解體及繫船を生ずるも、之による人員の整理は努めて行はざること。

郵船・商船兩社の提携は本邦海運史上大書すべきものなりしが、郵船の歐洲航路復航船の大阪寄港計畫は、神戸港の繁榮を削ぐものなりとして昭和七年其反對運動の擡頭を見たることも、神戸港にとりては逸し難き事歴であつた。蓋し本問題は近時大阪港の躍進顯著なるに際し、曩には阪神兩港に於けるアメリカ航路の運賃一弗の差違の除かる、あり、此年六月より歐洲航路の運賃二志六片の差違の撤廢あり、爲に神戸港は其寄港船舶の減少を來すべしと憂慮せられしが、茲に又本問

郵船歐航大
阪寄港反對

題の起るありて、神戸港の消長に關するものとして取扱はれたのであつた。此大阪寄港對策は七月に至りて神戸商工會議所の緊急港灣調査會上議せられ、一方神戸市會にも建議案として現れ、兩者協同して郵船に對して交渉する所があつた。尙神戸港振興策は之よりして更に各方面の研究題目となりしは注目に値する。

商船と山下
汽船の協調

日本郵船大阪商船兩社の協調の成立は海運界に衝撃を與へたること大なるものあり、不況對策として最も注目せられしが、之を契機として大阪商船と山下汽船との協調亦成り、山下汽船は郵船協調の結果生じたる商船の過剩船腹たるあむうる丸あるたい丸の二隻を長期備船し、同六年六月には大阪商船は夏季閑散期に於ける過剩船腹主として臺灣航路を山下汽船に委託し、北洋材積取に運航せしめ、大阪商船は過剩船腹によるトランプ市場進出を可及的に自重し、運賃低落を防止することの契約を結び、兩社の特殊機能を交換的に利用して以て相互扶助の實を擧ぐることとなつた。

山下東洋兩
社の共同經
營

山下汽船と東洋汽船の共同經營を實施するに至れるは昭和六年八月なりしが、これ又同様の機運に促されたるものにして、其條件によれば、東洋汽船所有船中淺野物産の備船たるタンカー紀洋丸は之を別として、爾餘の全部即ち朝洋丸・香洋丸・

福井丸・麗洋丸等八千噸級貨物船八隻及同年一月竣工と同時に川崎汽船が五箇年の契約にて備船したるデイゼル新船總洋丸・良洋丸の二隻をも含み、合計十隻を山下と共同經營の下に運航し、右共同經營による總經費を差引たる益金は、東洋汽船六、山下汽船四の割合によりて兩者の所得とし、山下汽船内に共同經營部を設けて共同經營の事務を取扱ひ、東洋汽船は其總務課は存續する事と爲ししも、現在の營業課は之を山下汽船に移管し、營業方面は一切山下との共同經營に移すこととなりしが、これ又不況對策上有效適切なるものであつた。

山下汽船と
川崎汽船の
提携

此の如く山下汽船は東洋汽船との提携を實現するや、同社は更に太平洋方面に關し川崎汽船との提携を策し、北米に於ける兩社の支店出張所を合併し、米國側に於ける代理蒐貨事務の一切は之を山下汽船にて取扱ふこととし、昭和六年七月兩社間に調印を了するに至りしが、元來川崎汽船の所有船舶十六隻十五萬噸は、山下汽船に於て配船を行ひたるものなれば、船舶の運航上には何等支障を生ずるに至らず、従つてこれ又海運界經濟合理化の一として効果あるものであつた。而して翌年七月川崎汽船の紐育航路を開始せしことも注目に値する。

社外船主の
整理時代の

以上各汽船會社の提携協調の事實は、時運によりて促進せられたるものなりし

が歸するところ不況對策の前進なりと謂ふことも出来る。之に對して社外船主の波瀾に富める推移も亦看過することが出来ぬ。惟ふに彼の世界大戰によりて社外船主の獲たる利得は驚くべき數字を示し、僅々一二萬圓の資本を擁して三四年の短時日に、よく當時の船價標準を以てすれば數千萬圓を贏ち得て、一舉天下の富豪となるの有様なりしを以て、貿易業者以下荷主の大部分は船舶部を設け海運業を兼營するに至つたのであつた。然るに戦後の海運界は急轉直下して慘狀を現出し、個人船主と新設會社とを問はず、銀行保險會社其他の債權者と共に苦惱をつゞけしが、偶、臺灣銀行の破綻は鈴木商店の没落となり、國際汽船の大整理となり、三菱船舶部は其經營にかゝる定期航路と持船全部を近海郵船に賣却し、久しく神戸に有せし其本部をば東京に移して單に事務所のみを神戸に止むるあり、村井汽船は解散し、古河船舶部は廢止となり、荷主側の海運業兼營は一掃せられて殆ど影を止めざるに至つた。新設會社にありても、組合汽船は破産し、内外海運及大洋汽船は解散し、二流以上新汽船會社の大部分は第一次第二次の整理に持船の大部分を失ふなど、昭和二三年の頃の海運界は實に戦時好況時の清算整理時代と謂ふべき觀があつた。

此間にありて神戸市に本社を有する國際汽船會社の整理始末は、海運界に逸すべからざる大問題であつた。抑、同社は大戰後窮狀に陥りし社外船主、大手筋及造船所を救濟せんが爲め、政府が低利資金を融通し、資本金を一億圓となし、船舶出資五十萬噸八千七百五十萬圓の外に、別に社債六千二百五十萬圓を起し、之によりて大正八年七月を以て設立せられたる汽船會社なりしが、其後の船價暴落によりて、同十二年四月二千萬圓を減資して船價償却に宛て、ついで幾もなくして所謂クラインとして川崎汽船同造船所の所有船と合し、五十一萬三千噸の整理問題起り、同十四年四五月の交より黒川前郵船副社長に囑託して内容調査に著手せしが、當時同社は政府預金部借入金二千九百二十一萬圓、社債一千六百萬圓、銀行團より三千六百餘萬圓の負債を擁し、利子の支拂さへ滯滞を來せる有様なりしが、偶、昭和二年の金融恐慌に由り、同社の最大株主にして、シンヂケート銀行團(興業、第十五、第一)よりの借入に對する保證債務者たりし鈴木商店、川崎造船所の共に破綻するや、同社も遂に大整理を斷行するの已むなきに至つた。當時政府の國際汽船救濟案も、議會の解散によりて遂に著手するを得ず、同三年新内閣成るや、政府は此に根本的立替を爲さんが爲め、貸付金整理案を決定し、銀行團亦之に賛し、こゝに整理方針始め

て決定せるを以て、同社は十月に至りて臨時總會を開き、曩に減資して八千萬圓と爲せる資本金を二千萬圓に減資し、減資に依る六千萬圓と積立金三百八十七萬七千圓を以て繰越損失の補填、船價及不良資産の償却に充て、同時に本店を神戸より東京に移轉し、爾來引續き不經濟船の優秀ディゼル化を計畫し、同七年には一萬噸の鞍馬丸、九千噸級の霧島丸、萬城丸を建造就航せしめ、更に九千噸級二隻の新造を計畫すると共に、六隻三萬九千二百噸を處分する等、著々として更生の途に上つたのであつた。

帝國汽船の整理

又帝國汽船會社は元來鈴木商店の傍系大日本鹽業會社所有船約四萬五千噸を備船の形式にて運航せる鈴木船舶部と異名同體なりしが、此船舶は臺灣銀行に債權擔保となり、之が爲め鈴木商店整理に際し當然處分を餘儀なくせらるゝものと觀測せられたれば、一時危機を傳ふるに至りたれど、當事者の努力によりて臺灣銀行の諒解を得、昭和二年五月より從來の營業所を仲町勝田汽船會社樓上に移轉し、此船腹と定期備船四十五隻約二十萬噸とを以て營業を繼續することとなつた。

神戸船主會の創立

神戸に其本據を置ける船主の一時の繁榮發展には異常なるものありて、神戸海運俱樂部の如き黄金時代を反映するものなりしが、而も其反動に至りても特に神

戸に甚だしかりしは當然であつた。然しながら神戸の船主はよく其困難時代を経、昭和三年五月二十一日を以て神戸船主會を創立し、勝田銀次郎を會長に推し、神戸市及其附近に營業所を有する船主を以て會員とせしが、其目的とするところは會員相互の親睦を厚くし、同業の進歩發達に資するにありて、常に率先して時事對策を講じ、以て斯業に重きを致せしが、同七年には其會を擴大強化し、同八年八月には會員四十七人、所有船舶二百隻、重量噸百二十萬五千四百噸を超え、同九年八月には二百六隻七十七萬七千噸を算するに至り、益、其機能を發揮してゐる。左に會社名、所有船舶代表者等を表示する。

會社名	所有船舶		代表者
	隻數	重量噸數	
乾汽船株式會社	三	二二、二八〇噸	乾新治
板谷商船株式會社	五	三五、九八三	松本富藏・松田竹太郎・西川幸太郎
石原合名會社	一三	一〇六、〇八四	石原廣一郎・石原新三郎・高田儀三郎・鹽山恭夫・梅垣長二
株式會社濱根商店	四	一九、二〇〇	濱根岸太郎・小江伊勢之助
橋谷株式會社	三	一〇、五五四	栖宮勇吉・小寺米藏
		總噸數	
		一四、〇一八噸	

日成海運株式會社	一	三、三七八	二、〇一二	助野長次郎・又野良介
東和汽船株式會社	二	一、二、三六五	七、五六九	丸谷勝次・伊藤重助
戸田汽船株式會社	二	一〇、六三八	六、四一九	川崎格二
合資會社巴組	一	三、五五〇	二、一九七	大野榮治・金野榮吉・山田與四雄
岡崎汽船株式會社	九	二八、九五七	一七、九一六	片野雄二・井上寧・藤解靜夫
大關汽船株式會社	一	六、九六〇	四、五五七	大關直治・堀五郎
川崎汽船株式會社	三一	二〇四、〇七一	一三二、五三八	大久保賢治郎・奈倉忠智・中村賢固
神戸棧橋株式會社	二	一七、五六七	一一、〇八五	渡邊貫一・西村賢一
神戸商船株式會社	二	六、七〇八	四、一八七	松本博邑・胸田喜一郎
片野汽船合名會社	一	三、六六一	二、〇八七	松下幾太郎・櫻井芳樹
甲斐商店	二	八、三六〇	五、二八二	甲斐綠・副島正人
大關汽船合資會社	二	九、六二六	五、八二六	荒田湛・長阪清太郎
大洋海運株式會社	一六	一〇五、四九〇	六七、三〇六	石田貞二・齋藤雄三・伊藤重男
大福汽船株式會社	三	一五、二〇九	九、六六八	大久保武・福原精一
内外汽船株式會社	五	三六、九六五	二四、二三八	新田伸太郎・鶴高正光
株式會社中村組	一四	五一、五〇九	三二、四八八	馬淵澹治・的場信次郎・御厨龍八
武庫汽船株式會社	四	二〇、三七五	一二、七七五	河野宏・平田潔

上地株式會社	一	一、四五〇	九七七	上地喜藏・福本壽一
日下部汽船株式會社	三	八、三五〇	五、〇九三	日下部久太郎・能戸勇・橋峰太郎
株式會社町田商會	一	四、一〇〇	三、〇九九	町田愛治郎・橋本一枝
丸辰海運株式會社	二	二、八五〇	一、九九八	辻清
松岡汽船株式會社	五	三五、三〇九	二一、六七六	寺内英治郎・福屋武一
深澤事務所	二	七、一五〇	四、一七八	深澤増吉・村若精幾知
福洋汽船株式會社	四	二四、九六七	一五、〇〇八	田邊淺市・永井宇市・白井政男
株式會社互光商會	一	五、二五〇	三、一四二	田中卯三郎
國際汽船株式會社	二三	二一〇、八八九	一三〇、九一五	黒川新次郎・河野常八・田中弘衛
株式會社阿部商會	一	三、四二五	二、一一五	阿部信一・阿部筆一
吾妻汽船株式會社	二	一〇、七九二	六、九四九	草場茂一・福波久佳
坂井汽船株式會社	一	六、〇〇〇	三、六五一	坂井庄一
株式會社佐藤國商店	七	二六、四八六	一五、九五〇	佐藤國一・長尾景信
三寶汽船合資會社	三	六、三〇〇	三、九六二	植田光次郎・杉田義祐
明治海運株式會社	七	四七、一一九	三〇、一〇四	谷口茂雄・深田敬憲・大森伯太
嶋谷汽船株式會社	八	四六、四二四	三二、〇三八	嶋谷武次・森重喜作
白阪汽船株式會社	一	四、一五〇	二、四六九	阪間孝一郎

昭和汽船株式會社	一	三、六一五	二、二〇八	辻村芳太郎・辻村善次郎・山口久
日吉海運株式會社	一	三、一八〇	一、八九三	山口豊・加藤千松・加藤潔
平出商事株式會社	一	二、〇四〇	一、一八〇	平出定吉
正和汽船株式會社	一	三、三七五	二、〇七四	葛岡保・鹽津英薫・下梨尙次郎
菅谷株式會社	四	二二、八五八	一四、六四五	菅谷雄平・菅谷寛

財團法人海運會の設立

海事會の創立及海運業組合聯盟の如きも、神戸にとりて逸すべからざるものである。此中海事會の創立は昭和二年にありて、始め世界大戰進行中日米兩國間に船鐵交換の議起るや、勝田汽船・岸本汽船・三井物産・日本海員救濟會・日本郵船・大阪商船・辰馬汽船・内田汽船及山下汽船等は多大の犠牲を拂ひて船舶を米國に提供せしが、此勘定は多年に亙りて兩國間に未解決のまゝ、推移し、漸く昭和年中に入りて決濟せらるゝことに決定せしを以て、關係者は對米船舶提供記念として金十一萬九千五百圓を寄附し、之を基金として昭和二年一月海事に關する調査研究と材料の蒐集を目的とする財團法人海事會の成立を見るに至つたのであつた。此對米船舶提供財團寄附行爲并に海事會々則は幾多論議を経て實行せらるゝに至りしが、會長には逓信大臣其任に當り、委員として政府の海運關係の代表的人物を挙げ、民

日本海運業組合聯盟成立

間よりは船主協會會長衆議院議員・海運公共團體・銀行保險會社等の當局者を推薦し、遍ねく官民有力者を網羅せるを以て、此點よりせば本邦に於ける海事研究機關中傑出せるものと謂ふべきであつた。又日本海運業聯盟の成りしは昭和三年なりしが、其因由は遠きものがある。元來海員ブローカーは船主荷主の間に介在し、船腹と貨物との需給を圖るべき補助機關として、本邦海運發達史上相當大なる地位を占むるに拘らず、從來極めて微弱なる基礎に立てるを以て、之が地位と權益擁護につきて屢論議せられ、既に日清・日露兩戰役後の海運不況に際し、日本船主同盟會等に其地位確認を懇請せしも、當時は實現を見るに至らずして今に至つた。然るに世界大戰後の久しき不況は延きてブローカーの活躍領域を著しく狭小ならしめ、其營業殆ど危機に瀕するに至りたれば、之が救濟擁護の聲は神戸を中心として勃興し、やがて全国的に擴大し、神戸海運業組合の提唱に對し小樽・函館・東京・名古屋・大阪・門司の六組合之に和し、幾多の準備交渉を経て昭和三年十一月二十日を以て神戸海運俱樂部に於て日本海運業組合聯盟の創立總會を開き、會則を議決し、本部を神戸市に設け、爾後大いに斯業に貢獻して今に及んだ。

海運協和會の成立

海運協和會の設立は郵・商二社の提携、地方船主會と共に本邦船主の三大分野を

形成せるものとして注目せらるゝ。惟ふに従來本邦船主の統制協調の必要痛切なるものありとせられたるに際し、大同・三井・山下・國際・川崎の五社は、昭和六年六月海運協和會を組織して種々の對策を講ずるに當りて同一歩調を探るに決定した。これ本邦海運界の大勢を決するものにして、一面又強制組合の變形なりしときへ唱へられしが、五社の有する船腹二百四萬噸は實に社外船腹の約七割を占めたれば、此勢力の協調は延きては本邦船主の協調統制を誘致すべしとして當時注目せられしが、翌七年二三月の交、市況の競争によりて切崩さるゝ現狀を慨し、不況打開の一策として市場統制を圖るなど、大いに斯業の注意を喚起したのであつた。

昭和四年來
の不況對策
の成功

昭和四年を第一年とする海運界の不況の深刻なりしは既に記したるところにして、爾後官民を擧げて此不況對策に腐心せるの狀洵に切實なるものがあつた。即ち神戸船主會の遠洋航路補助に關する陳情、日本船主協會の陳情、海運業組合法案制定の要望、船舶金融法案の成立、海事審議會設置運動と其成立、船舶改善助成法案の成立と實施の如きは、何れも不況打開の方策として唱道せられ、或は實施せられたるものであつた。以下是等の經過を記すに當り、先づ神戸船主會の運動につきて之を述ぶることとする。

神戸船主會
對策

神戸船主會は昭和四年海運界極度の不況に陥り、而も前途に危機の横たはるものあるを知り、之が對策を講せんが爲め、八月六日神戸海運俱樂部に集會を開き、出席者三十四人中より不況對策具體案作成委員として佐藤國商店、互光商會、神戸商船、太平洋海運、松岡汽船、中村組、武庫汽船、板谷商船、甲斐商店、町田商會の十人を擧げ、錯綜せる不況原因の調査機關設置、遠洋航路補助、載貨制限、船齡四十年以上の船腹十三萬噸を解體せんとする不經濟船の解撤の四件につきて審議せしも、中には利害相反するものありて容易に一致を見ず、而して是等諸問題は其性質上獨り神戸海運界のみの問題にあらざれば、日本船主協會を動かして廣く全國的に運動するの要あるも、先づ當面の對策問題として遠洋航路補助に就いて運動を開始することとなつた。

遠洋航路補
助問題

海運界の不況打開策としての繋船同盟は其實行困難なるを以て、其目標の自ら遠洋航路補助に傾くは當然にして、曩に大正十二年の不況時に於ける日本船主協會の採れる方策と其揆を一にするに至れるは注意すべく、共に其趣旨には、痛切深刻なるものがあつた。而して神戸船主會の政府に致せる陳情に據れば、先づ我海運が過去十數年間貿易外受取勘定に於て首位を占め、年額最近一億五千萬圓に達

するを擧げて、我國策としての海運振興の必要なるを説き、次に不定期船保護の切要を強調し、世界船腹噸數の大部分が不定期船によりて形成せらるゝは、即ち不定期船の多寡が海運發展の指針を示すものなりと云ひ、本邦海運界が畸形的發達をなして未だ内容充實するに至らず、今にして不定期船に對する適當の保護なくんば、遂に潰滅を招くの結果に至るべしと説き、世界大戰に乗じて遂に我國は世界第三位の船腹を有するに至れるも、遂に或は船腹過剩に苦しみ、或は採算を無視して銳意經營に努め來りし列國海運が、其政府の保護を得て活躍せるは、曩て本邦海運の壓迫せらるゝの因たるべく、從つて一大英斷を以て明治二十九年の航海獎勵法を復活せしめ、以て海外航路に従事せる船舶に對し、相當金額を支給して保護の途を講せざるべからずとて、獎勵法の實施を叫び、大型船を近海に就航せしむる不利を説き、我海運百年の大計を確立し、國家の前途に貢獻せんことを以てしてゐる。

日本船主協會の陳情書

日本船主協會の陳情の趣旨も神戸船主會と略同様なれど、其説明中に當時船主の採算状態を知るに足るべき數字を掲げたれば、今其大要を擧ぐるに、先づ重量八千八百噸乃至一萬一千噸の不定期貨物船四十二隻の最近三十年に於ける平均計算にありては、運航利益と船費との差引損益は殆ど損失多く、此平均一箇月重量一

噸當船費は差引五錢の缺損あり、尙此計算中には店費、金利、會社に對する公課并に船費償却は之を算入し居らざる情況であつた。之より先大正十三年四月現在の不定期貨物船の船腹噸數は總計三百四十五萬噸あり、此中三十五萬噸は海外就航中にかゝり、郵船、商船、御用船等をも除きて二百七十八萬噸を殘し、此不定期貨物船の勢力範圍内に於て一箇年間に移動せる貨物の總計は石炭一千一百萬噸、雜貨九百四十九萬噸に達せるを知り、其活動の實績を察するものがある。尙日本船主協會は航海獎勵金の想定額として、總噸數五千噸以上、最強速力一時間十哩以上の汽船にして、一箇年以上海外諸港間の運航に従事せるもの合計四十萬總噸に對し、總噸數一噸航海一千哩に付金三十錢宛を支給することと假定すれば、從來の記録より推算し、一箇年に於ける遠洋航路就航貨物船の航海日數は平均百八十日なるを以て、獎勵金總額金五百八十八萬四千圓となるべしと爲し、總噸數五千噸以上の船舶を標準とし、重量一噸當り運航收益は本年に於て一箇年平均一圓三十錢となり、之に獎勵金を重量一噸當りに換算したる一箇月約六十七錢五厘を加ふれば、合計一圓九十七錢五厘となりて、其損失を輕減することを得て、以て破綻は漸く之を免るべく、比較的優秀なる船舶は運航方法の如何に依り收支相償の域に達するを得べ

しとして、獎勵金の運航經濟に及ばず影響甚大なるを説き、更に之によりて運賃收入の増大は貿易外受取勘定の増加を來し、延きて國家の利するところ多大なりとして、此獎勵金の下附につきて力説する所があつた。又東京船主會に於ても、不況對策として、遠洋航海獎勵制度の復活、船質改善、船舶再保險官營實施、船舶金融機關の特設に關して決議し、或は海運組合法案の制定を期待するものあるなど、海運界の不況切抜に關する要望對策は日を逐ひて熾烈となるに至つた。

全國的の如く、る要望も直に政府の容るゝところとならず、海運の不況益、深刻にして繋船續出し、此儘放棄せんか、我國海運の前途寒心に堪へざるものあらんとせしが、昭和四年十一月政府は始めて國際貸借審議會に對し、航海獎勵補助案に代るべき船舶金融法の腹案を附議し、その答申案に基き、翌五年五月の特別議會に船舶金融に關する政府案を上程可決し、六月一日より實施することとなつた。而して本法の制定せられたるは、從來遠洋社外船には何等の補助もなく、且つ適當なる船舶金融機關を缺ける我國に於ては幾多の不利と不便とを免れず、従つて數年來海運金融の圓滑化を要望し來りしも、而も未だ目的を達するに至らざりしが、既述の如く、船主會の熱烈なる陳情あり、加之近時歐米諸國の積極的海運保護政策に刺戟

船舶金融法の成立

せられ、こゝに始めて船舶金融法の發布を見るに至つたのであつた。

船舶金融法の内容

此船舶金融法は昭和五年六月一日より實施せらるゝこととなりしが、其後修正を加へられたれば、當初船舶金融を目的とせる本案も、後には造船資金金融法案となり、造船資金貸付補助案と改稱せらるゝに至りしが、之に據れば、貸付は遠洋可航の大型船造船資金に限り、十五年以内の年賦償還とし、造船せらるゝ船舶(造船中の船舶を含む)に第一順位の抵當權を設定することを要すとせられ、擔保價格は抵當となるべき船舶の三分二以内にして、且つ保險金額の五分四以内、貸付利率は年六分と定められた。而して造船せらるゝ船舶(造船中の船舶を含む)は總噸數五千噸以上半載速力一時間十四哩以上の鋼製貨物船に限り、補給金は貸付金額に對し年一分五厘に相當する金額と定め、其割當額は昭和六・七年は一千萬圓宛、同八年度は五百萬圓と定めしも、而も未だ姑息にして直に海運界救済の實を擧ぐるに至らなかつた。尙本邦船主を包括統制せんとする船舶業組合法案は多年の要望なりしに拘らず、昭和五年五月議會に於て遂に審議未了に終れるは、當業者の最も遺憾とする所なりしが、更に七月日本船主協會、日本海員組合、海員協會の三團體の海運審議會設置に關する陳情も直に實現せられざりしが、而も亦其促進に與りて大いに

力ありしものであつた。

船舶改善助成法は本邦未曾有の海運保護政策にして、其成立に關する神戸船主會の主唱は特筆に値する。曩に昭和六年神戸船主會は我國海運の不況の最大原因は老朽船の過多なるにありとし、配船統制と古船淘汰を目的としたる統制會社設立案を企畫して、政府に陳情するに船質改善を目的とする古船解體に對し獎勵金の下附を以てし、不況打開を策せしが、これ本法案審議の因を爲すものであつた。即ち同年末犬養内閣成立するや、逓信省に於ては組閣直後海運振興策として、遠洋配船促進を目標とする運賃擔保の低利資金の融通策を樹て、其利子補給并に保證として追加豫算を計上要求し、當業者亦大いに之を支持せるも、而も豫算編成に當りて劈頭削除せられ、尙當業者の希ひし低利資金融通案亦實現の望を失ひ、振興策は水泡に歸せんとするに至つた。時恰も滿洲事變の勃發後所謂非常時の空氣頗る濃厚なりしのみならず、軍事的には優秀民間船舶の拂底も考慮せられ、且つ造船業者も未曾有の不況に沈淪して造船獎勵金増額の要望切なるものありしを以て、逓信當局もその實現に努力し、海事審議會を組織するに至つた。此海事審議會は昭和五年組織せられたる臨時海運調査會を擴大強化し且つ之を常設となせるも

船舶改善助成法實施願末

のにして、會長に所管の逓信大臣を以てし、政府側よりは逓信・大藏・商工・拓務四省の首腦部、民間側よりは船主・船員・造船業者・金融業者・海上保険業者等朝野の權威を以て委員と爲し、以て海運國策に邁進せんとせるものなれば、當業者は此機を逸しては海運振興策を講じ難しとし、最も此成行に期待したのであつた。かくて本會は同七年七月十三日を以て逓信省會議室に於て第一回委員會を開きしが、當時の會長以下委員を左に表示する。

- | | | |
|----------------|---------------|---------------|
| 會長 南 弘(逓信大臣) | 立花 忠 種(同參與官) | 大橋 八 郎(同事務官) |
| 志賀 和多利(逓信政務次官) | 黒田 英 雄(大藏次官) | 藤田 尙 德(海軍次官) |
| 廣 幡 忠 隆(同管船局長) | 河 田 烈(拓務次官) | 各 務 謙 吉(日本郵船) |
| 吉 野 信 次(商工次官) | 黒川新次郎(國際汽船) | 安田繁三郎(近海郵船) |
| 堀 啓 次 郎(大阪商船) | 奥 山 義 一(川崎汽船) | 辰馬勇次郎(辰馬汽船) |
| 川村貞次郎(三井物産) | 深尾隆太郎(日清汽船) | 福本 貞 喜(山下汽船) |
| 石原廣一郎(石原合名) | 早川 茂 三(三菱商事) | 野村治一郎(北日本汽船) |
| 岸本謙太郎(岸本汽船) | 嶋谷 武 次(嶋谷汽船) | 栗林 友 二(栗林商船) |
| 嶋谷 武 次(嶋谷汽船) | 谷 口 茂 雄(明治海運) | |

原田 六郎 <small>(原田汽船 南洋郵船)</small>	山本源吉 <small>(山本商事)</small>	坂谷 順助 <small>(坂谷郵船)</small>
八馬 兼介 <small>(八馬汽船)</small>	石田 貞二 <small>(大同海運)</small>	佐藤 國一 <small>(佐藤商店)</small>
濱田 彪 <small>(三菱造船)</small>	今岡 純一郎 <small>(浦賀船渠)</small>	阿部 梧一 <small>(横濱船渠)</small>
山本 盛正 <small>(川崎造船)</small>	鮎川 義介 <small>(大鐵工所 阪所)</small>	松尾 忠二郎 <small>(播磨船渠)</small>
鈴木 紋次郎 <small>(淺野造船)</small>	澁澤 正雄 <small>(石川船塢)</small>	川田 豊吉 <small>(函館船渠)</small>
佐藤 勇太郎 <small>(神戸海運業組合)</small>	斯波 忠三郎 <small>(海同會)</small>	濱田 國太郎 <small>(海事協同會 日本海員組合)</small>
尾崎 麟太郎 <small>(海員協會)</small>	畑 茂 <small>(神戸海員集會所)</small>	寶來 市松 <small>(日本興行 銀上海事)</small>
鈴木 祥技 <small>(保險協會)</small>	内田 嘉吉 寺島 成信	藤島 範兵 <small>(以上海事研究會)</small>

権威ある此海事審議會は第一回會合後特別委員を擧げて具體案の作成を委し、慎重審議を遂げしめ、七月二十六日總會を開き、船舶素質改善助成施設航海獎勵海運造船界統制の三大項目より成れる答申案を可決して之を會長に提出するに至つた。此答申案前文には歐洲大戰以來疲弊困憊其極に達せる我國現下の海運業并に造船業をして其機能を恢復せしめ、以て之が堅實なる發達を遂げしめんが爲には、一面根本策として當業者各自が自力更生の覺悟を以て善處せざるべからずと斷じ、他面現下の窮迫に鑑み、事業振興の應急的對策を考究するの急務なるを認

海事審議會の答申案と其要旨

むるにより、政府に於ては速かに左の施設の實現につき適當なる措置を執られんことを望むと言ひ、以下十項目の要旨を掲げてゐる。此中船舶素質改善助成施設としては大要左の如き事項が擧げられる。

- 一、本邦船舶を解體し其代船を内地造船所に於て建造するに對し助成金を交付すること。
- 一、解體船は總噸一千噸以上、船齡二十五年以上、昭和七年一月一日内地在籍の鋼製に限り、特に遞信大臣の認めたるものは二十五年未滿なるも妨げず。
- 一、建造すべき代船は總噸數二千噸以上の鋼製汽船にして、其合計總噸數は解體船合計噸數の三分一なること。
- 一、助成金額は代船の總噸數一噸に付平均六十圓を交付す。
- 一、五箇年繼續事業たること。
- 一、外國船の輸入に關しては特許制度を設くるか、又は輸入を防止するに足る關稅を課すること。
- 一、別に船舶素質改善助成統制機關を設置し、日本船主協會々員たる船主及造船聯合會々員たる造船業者を會員とす

即ち此答申案は従來當業者の最も注目せる不經濟船九十萬噸中六十六萬噸を解體淘汰すると共に、約三十萬噸を新造して造船業の振興にも資し、同時に優秀船を得るものなれば、當時の海運振興策としては最良の方策とせられたのであつた。併しながら此答申案によれば、解體建造の補助金二千萬圓を要するものなりしを以て、本案の議會に上提せらるゝや容易に決定を見ず、一時は本案の前途をして悲觀せしめたるも、而も時運は本案に修正を加へながらも漸く成立せしめた。此くて之によりて解體船は四十萬噸に減じ、新造船は二十五萬噸となり、補助金は千二百萬圓、噸當五十五圓に削減せられ、三箇年繼續事業と定まりたれど、こゝに多年要望せる船舶改善助成金の交附に關しては九月を以て告示せられ、十月一日を以て實施せらるゝに至れることは、海運界にとりて最も喜ぶべきであつた。

此く本法案の議會を通過するや、造船聯合會并に日本船主協會は逕信省案たる社團法人船舶改善協會の設立につきて協議し、前者は造船の共同引受、材料の共同購入、作業の分配、投資の單純化等を議し、後者は協會加入の經費負擔方法を定むる等萬般の準備を了し、九月二十七日總會を開きて其設立を見るに至りしが、其定款に據れば、本協會は一の審査機關として、解體新造につきて其條件の調査、補助金の決定を代行するものにして、存續期間を五箇年とし、造船業者及船主協會員を以て會員とし、役員には理事三人、常務理事一人、管理委員十五人、監事三人、書記長一人を置きしが、左に其役員を掲ぐる。

理事 川村貞次郎(三井物産) 黒川新次郎(國際汽船) 今岡純一郎(浦賀船渠)
 常務理事 波多野保二
 管理委員 大谷豊(郵船) 村田省藏(商船) 川村貞次郎(三井) 谷口茂雄(明海) 石田貞二(太平洋海運) 佐藤國一(佐藤國商店) 野村治一郎(北日本汽船)以上船主側。
 今岡純一郎(浦賀船渠) 濱田彪(三菱) 松尾忠二郎(播磨) 目良恒(川崎)以上造船所側。重光簇(逕信省船舶課長) 小野猛(同管船課長) 長岡信捷(同海員課長)以上政府側。

監事 山本源吉(山本商事) 安田繁三郎(近海郵船) 蔭山金四郎(横濱船渠)
 書記長 中村邦輔

翻つて本法案の通過直後の情勢を見るに、解體噸數決定量四十萬噸に對し、本案の適用を受くべき船舶は約二百七十八隻九十七萬噸と概算せられたれば、決定噸量に對し希望船主の多數なるべきは固よりにして、之が採否には相當の困難ある

べしと豫想せられたのであつた。而して當時船齡二十五年以上總噸數一千噸以上の船舶の主要船主は、郵船・商船・北日本・日清・朝鮮・近海・川崎・三井・大連・阿波の各汽船會社にして、合計八十一隻三十萬五千六百總噸數ありと見られてゐた。又當時解體船價も高騰し、圓價暴落による新造船價も昂騰せるを以て、郵船・川崎・東洋・三井・國際・商船・石原・中村組・大連・町田・廣海・岸本・右近・板谷の各社は四千噸級乃至七千噸級合計二十隻の新造を計畫し、解體賣船せんとするもの四十九隻の多きありと傳へられたれば、かゝる情勢下において、本法案の實施は海運界にとりて最も待望せられたのであつた。されば愈、其實施を見るや、昭和七年度五萬噸の建造割當は忽ちにして申込済となり、同八年度分十萬噸も殆ど限度に達し、此合計十九隻十三萬八千五百六十五噸助成金七百三十五萬圓を算し、同八年十月には豫定噸數を超過せるのみならず、同九年度分五萬噸に對しても總ては既定額に達せんとするに至つた。是れ當時新造解體希望の甚だ多數なりしを證するものにして、同八年十一月には更に之が助成金を増額し、實施期間の延長を要望するに至れるも、而も直に決定を見ざるの實情にある。左に船質改善施設による新造計畫に關する數字を表示する。

新造計畫表

	第一年度(昭和七年)		第二年度(昭和八年)		計畫噸數	噸數	速力節	一噸ニ付助成金	一隻ニ付助成金	助成金額
	隻數	畫噸數	隻數	畫噸數						
三井	二	七、六〇〇	二	一五、二〇〇	一八・五〇	五四	四一〇、四〇〇	八二〇、八〇〇	八二〇、八〇〇	
東洋	二	七、四五〇	二	一四、九〇〇	一六・〇〇	五〇	三七二、五〇〇	七四五、〇〇〇	七四五、〇〇〇	
國際	一	六、九〇〇	一	六、九〇〇	一八・七五	五四	三七二、六〇〇	三七二、六〇〇	三七二、六〇〇	
高千穂	一	六、八〇〇	一	六、八〇〇	一六・〇〇	五〇	三四〇、〇〇〇	三四〇、〇〇〇	三四〇、〇〇〇	
郵船	一	七、三〇〇	一	七、三〇〇	一八・〇〇	五四	三九四、二〇〇	三九四、二〇〇	三九四、二〇〇	
第二年度(昭和八年) 一〇〇、〇〇〇噸										
郵船	五	七、三〇〇	五	三六、五〇〇	一八・〇〇	五四	三九四、二〇〇	一、九七一、〇〇〇	一、九七一、〇〇〇	
國際	一	七、〇〇〇	一	七、〇〇〇	一八・五〇	五四	三七八、〇〇〇	三七八、〇〇〇	三七八、〇〇〇	
吾妻	一	四、一八五	一	四、一八五	一六・〇〇	五〇	二〇九、二五〇	二〇九、二五〇	二〇九、二五〇	
飯野	二	九、八六五	二	一九、七三〇	一八・五〇	五四	五三二、七一〇	一、〇六五、四二〇	一、〇六五、四二〇	
東洋	一	七、四五〇	一	七、四五〇	一六・〇〇	五〇	三七二、五〇〇	三七二、五〇〇	三七二、五〇〇	
三井	二	六、三〇〇	二	一二、六〇〇	一八・五〇	五四	三四〇、二〇〇	六八〇、四〇〇	六八〇、四〇〇	

第三節 神戸海運界の重要なる事象

惟ふに不經濟船解體は其必要ありて而も容易に斷行し得ざりしものにして、大

正元年以降昭和四年の十八年間に合計二百四十三隻十八萬八千噸、即ち一年平均十三隻一萬噸内外の解體を見しに過ぎず、而も其間の輸入船甚だ多くして、爲に其困難をして一層甚だしからしめたる實情にあつた。さればこゝに船質改善に伴ふ不經濟船の整理は當然起るべく、而して又解決せざるべからざるものであつた。従つて之が整理と共に大連置籍船の減退をも促し、備船料運賃共に著しく昂騰し、よりて以て其所期の如く海運界振興に大いに奏功するに至つたのである。

船舶改善助成法は此の如くにして實施を見、不況對策、海運振興策は多大の期待の下に實現せらるゝに至りしが、之によりて多數の解體船を出すと同時に、必然的に生ずる海員失業問題も其解決策は焦眉の急なりとせられたれば、海事協同會にては前途の情勢を考慮して、昭和七年八月二十四日委員會を開催し、船主側よりは五人、海員側よりは六人出席し、劈頭船主側の提議によりて本委員會を勞資懇談會とすることとなり、船主側委員は船質改善の達成に對する海員側の終始國家的大局より爲せる援助を謝し、失業者救助の一方法として、船舶改善助成法によりて建造せられたる船舶に限り、船主の受くる補助金の一部を日本海員組合并に海員協會を通じて失業海員に贈り、其率として新造船總噸數一噸に付二圓五十錢即ち總

船舶改善助成法に伴ふ失業海員問題

額五十萬圓と爲さんと提示したるに對し、海員側も船主の誠意を汲みて賛意を表し、其主旨による決議をなし、かくて船舶改善助成法による海員の失業問題の一對策も亦解決を見るに至つたのであつた。

船舶改善に伴ふ老朽船の淘汰を見るに、昭和八年一月乃至十一月の間に内外船總數は八十隻四十六萬三千五百噸に達し、之を前年度同期の三十五隻二十萬二千九百六十七噸に比し、著大の増加を示すに至つた。これ船質改善の餘波と國內的軍需工業の興隆に伴ふ解體需要の旺盛に因るものにして、解體業者が此間にありて甚だしき競争を爲し、之によりて蒙る解體市場の變動も亦自ら免れざる所であつた。此に於て此市場變動に備へんが爲に、同八年十一月十五日大阪解體業者十社(甘粕宮地、北川岡田、坂本岡田、菊橋本木之、奥小路、松井弘中、福島吉田長)は日本解體三日會なる統制團體を結成し、同時に仲介業者たる日神海運、佐藤商店、水島商店、藤井商會、サンマース商會、オール商會の六社に於ても合法的なる統制を行ふ必要ありとして協議の結果、六社割當額を決定し、遂に十二月一日には解體仲介協同會を結成し、事務所を神戸市明石町日下部汽船内に置き、取引も三日會對仲介協同會の形式に於て行ひ、三日會十三人以外とは絶対に取引を行はざる事に申合せをな

解體業者及仲介業者の統制

した。尙三日會所屬の十三社以外には東京サルページ、青柳、窪田其他未加盟者あり、昭和八年には神戸にも解體業勃興の傾向あれど、早晚同會に加入するの形勢にあれば、是等の合同の此方面に貢献すべきこと又疑はざるところである。

昭和七年以降一陽來復の機運に向へる本邦海運界は、朝野官民の努力によりて樹立せられたる劃期的なる法案によりて、老朽不經濟船を淘汰して船腹の調節に奏功し、其解體新造の助成金によりて船主の苦難を救ひ、造船業者をして安定せしめ、以て愈、海運振興に邁進するに至りしこと、以上の記述によりて其大様を知るものあるべく、而してかゝる好況に際し、汽船會社の新設せらるゝもの亦少からず、昭和八年八月資本金五萬圓を以て創立せられたる大阪汽船會社の如き、同年九月山下汽船と共同出資の下に資本金二十萬圓を以て創立せる大光汽船會社の如き、同年十一月創立の資本金十萬圓の大和汽船會社の如き、或は同月從來乾坤丸外數隻を所有せる乾合名會社が、新に海運業并に附帶事業を行ふ爲に資本金百萬圓を以て乾汽船會社を創立せるが如き、何れも神戸市に本社を置くもののみなれど、是等は海運界の好況を證するものに外ならず、海運界の前途は今や洋々たるものあるに至つた。

神戸に新設
せられたる
汽船會社

以上海運界の記述を終るに當り平雄丸の遭難、海港博覽會、海員萬靈塔及屋島丸の沈没等特殊の事歴二三を録する。

汽船平雄丸
遭難願末

平雄丸の支那に於ける遭難事件は又海運界に一大衝動を與へたるものであつた。同船は大同汽船株式會社の所有船にして、當時國際運輸株式會社の備船として、上海を中心に北支方面に就航せる貨物船なりしが、昭和二年八月六日上海を出帆し、同八日海州に著津し、大浦棧橋に繫留して青島揚貨物積載中、十日に至り馬賊の爲に襲はれて其掠奪を蒙り、加之拉致せる船長、舵夫、支那人二人の回贖金として金三萬元を要求する旨を傳達するに至つた。本事件は外務、海軍兩省の強硬なる交渉開始となりしも、當時支那は南北抗爭時代にして支配權の所在も充分ならず、而も匪賊の一團は舊白寶山部下の南軍敗退兵と共に鐵血軍なる一團を組織して砲數門を有し、常に各地を轉々して本據を定めず、随つて救出交渉も延引し、支那側よりは回贖金の支出を交渉し來れるも、外務當局に於て絶對に之に反對し、無償解放の方針を取り、交渉も自然延引せしが、我出先官憲の活動の結果、遂に支那側に於て九月四日に至り船長并に舵夫其他支那人を無事奪回し、遭難後二十有餘日にして漸く無事解決を見るを得た。支那に於ける土匪、海賊の被害は敢て珍とせざ

るも、其規模の如何を問はず、殆ど總べて相當の回贖金を支出して解決するを例とし、先年の日清汽船宣陽丸乗組員遭難事件の如き、實に十三箇月の日子と十萬弗の回贖金を以て解決したる實例に徴し、本件の如きは支那軍隊さへ平和懐柔の一途を以て解決せんと計りし強力なる賊團なりしにも拘らず、能く短時日の内に何等回贖金を支出することなく無事解決を見たるは、我對支通商上實に一新例なりと謂ふべきであつた。

海港博覽會
開催

神戸海港博覽會は神戸沖の大觀艦式を記念せんがため、昭和五年九月二十日乃至十月三十一日開催せられたるものなりしが、神戸市に於てかゝる海事海運關係を主體とする博覽會の開催は之を以て嚆矢とすべく、此點特筆に値する。此博覽會は第一會場兵庫突堤埋立地、第二會場湊川公園及第三會場舊關西學院跡に分たれ、第一會場には海事海運館、船舶館を主とし、第二會場は之を水産館及海洋に關するものとし、第三會場は移民に關するもの、觀光館、海事記念館を主とした。此海事海運館は入口左右に日本の海運を代表する郵商兩社各々其優秀船の模型を陳列し、其經營航路を示して貿易交通上の實勢を示し、神戸海上火災保險會社は地球儀を以て遭難箇所を表して種々の海難統計及寫眞を掲げ、日本船主協會、神戸海運集

會所、神戸海運業組合、帝國サルベージ等は其使命と特長とを表徴する出品を爲し、逓信博物館、神戸高等商船は海事百般の參考資料を出陳し、會場の前後には海員團體各自の色彩を表して、船舶の運航と其責務并に其必要なる所以を會得せしむる等、海事上最も重要なものとせられた。又船舶館は海事海運館の内容を一層詳細に説明せるものにして、船用機具は一切を擧げて此處に陳列せられ、燈臺局出品の燈臺模型の活動は異彩を放ち、三井、三菱、川崎、神戸製鋼所等の各造船所は各新鋭汽機關の實物を出品し、國際汽船は世界各航路を示して本邦汽船の活躍状態を現し、國際運送は海陸運輸連絡を表現する等、全博覽會の内容は海運常識普及上劃期的効果を擧げたものであつた。

海員萬靈塔
の建設

海員組合長濱田國太郎の發起により、海事協同會主催となりて船主其他海事關係者より二萬數千圓の醸出を得て會下山遊園地に建設せられたる海員萬靈塔も、海員團體の根據地たる神戸市に於て最も美事なりと謂ふべきであつた。此塔の碑銘は東郷元帥の揮毫にかゝり、昭和五年十一月五日逓信大臣代理牧野局長、兵庫縣知事、神戸市長其他海事關係者、遺族數百人參列の下に盛大なる除幕式を擧げ、引續き殉難、殉職、物故海員の大施餓鬼を執行した。同塔は全長三十六尺の雪白の花

崗石にして總工費一萬七千圓、最上部には五千燭光の白熱燈を點じたれば、神戸港に出入する大小船舶の標識ともなるを以て、海員萬靈塔によりて航路の安全を保護せんとする企圖亦自ら察知せらるゝものがある。

没屋丸の沈

昭和八年十月二十日大阪商船會社別府航路客船屋丸(九四六總噸)は別府港を發し神戸に入港の際、妙法寺川尻沖に於て沈没し、六十八人の死者を出した。蓋し當時未曾有の颱風による暴風雨と激浪によりて此慘害を生じたるものなりと雖、神戸港外に於ける此の如き海難は洵に稀有にして、當時世人の耳目を聳動せしめたるものにして、悲しむべき海難であつた。

引用書目

神戸海運五十年史。大正十二年乃至昭和九年海運月報。大正八年乃至同十一年神戸港勢一斑。大正十二年乃至昭和九年神戸港大觀。經濟十年史。興國海運史并附錄。日本の産業と貿易の發展。昭和四年乃至同八年海運概況。神戸船主會會員并船舶名簿。大正八年乃至昭和八年神戸市統計書。同上神戸港外國貿易概況。神戸商工情勢。昭和元年乃至同八年神戸市商工要覽。

第四章 神戸港外國貿易の變遷

第一節 外國貿易額の消長

一、貿易價額

大正七年以後の外國貿易價額

我神戸の開港は慶應三年十二月七日(西曆一千八百六十八年一月一日)なるも、維新騒亂の折柄として、實際貿易の開始せられたるは翌四年(明治元年)二月頃よりにして、其對外貿易價額は明治初年に於ては輸出入額を合計するも僅かに百萬圓内外に過ぎざりしが、四十餘年後の大正元年には四億五千萬圓となり、更に同七年には實に十三億二千萬圓を越ゆるに至り、其躍進洵に驚くべきものがあつた。爾後大正八年より昭和八年に至る十五年間の本港外國貿易を觀察せんとするに方り、先づ左に此期間に於ける貿易價額を掲げ、尙之より以前の數字をも併記して參考とする。

年次	輸出	輸入	輸出入合計
明治元年	四四九 <small>千圓</small>	六八八 <small>千圓</small>	一、一三七 <small>千圓</small>
同 十年	四、六五七	四、二五八	八、九一五
同 二十年	一二、七七一	一三、八五四	二六、六二五
同 三十年	五一、四〇八	一一〇、七四二	一六二、一五〇
同 四十年	一〇六、六六八	二二三、四三八	三三〇、一〇六
大正 六年	四七九、七七一	五三〇、九二九	一、〇一〇、七〇〇
同 七年	五三九、三五〇	七八四、三一〇	一、三二三、六六〇
同 八年	四四三、二四九	一、〇一五、一四二	一、四五八、三九〇
同 九年	五一八、九八七	一、一二七、五七七	一、六四六、五六四
同 十年	二二九、一四四	七六八、二〇九	九九七、三五四
同 十一年	二七九、八二二	八五六、三五七	一、一三六、一七八
同 十二年	三五七、一一二	一、〇〇七、九二六	一、三六五、〇三八
同 十三年	五八〇、二九四	一、一七七、〇三九	一、七五七、三三三
同 十四年	七一五、九三四	一、二二〇、四〇四	一、九三六、三三八

昭和 元年	六八〇、六八二	一、〇五二、四一八	一、七三三、一〇〇
同 二年	七〇五、七三〇	九六六、一九二	一、六七一、九二二
同 三年	六三一、四一一	八七八、七三五	一、五一〇、一四六
同 四年	七〇一、八九三	八八二、三三一	一、五八四、二二四
同 五年	五二三、一七二	五六三、六四九	一、〇八六、八二一
同 六年	四〇九、〇一一	四五七、七四〇	八六六、七五一
同 七年	四九九、三〇二	五三五、六四七	一、〇三四、九五〇
同 八年	六五〇、五三九	六四一、一二二	一、二九一、六六一

累年表に基
く考察

右表に據れば神戸港の輸出貿易額は大正八年には四億四千萬圓を超え、之を其前年に比すれば約九千六百萬圓の減少となるも、同九年には五億二千萬圓に垂んとし、依然輸出の盛況なるを思はしめしが、同十年には俄に半ば以上の激減を來して僅かに二億三千萬圓となり、大正八年以降十五年間に於ける最少記録を示すに至つた。然るに其後は又漸次増加して遂に同十四年には輸出貿易の最高記録なる七億一千萬圓に達せるも、而も爾後又次第に減少して、昭和六年には四億一千萬圓に低下し、同八年には恢復して六億五千萬圓となれるも、最高記録に比し減少せ

ること六千五百萬圓を算してゐる。一方輸入貿易額は二三の例外を除けば、毎年輸出貿易と並行的推移を辿れるが如く、即ち大正八年には十億二千萬圓に近くして、前年より實に二億三千萬圓の激増を示し、更に翌九年には十一億三千萬圓に垂んとせしが、同十年には七億圓臺に減少し、爾後再び漸増し、遂に同十四年には十二億二千萬圓となりて輸出の場合と同じく神戸港輸入貿易の最高記録を貽せしも、爾後又遞減して、昭和六年には四億六千萬圓なる最少記録に達し、同八年には又増加して六億四千萬圓となつた。顧るに明治元年以降の神戸港貿易にありて、明治十・十一・十五及十九の僅々四箇年を除きては總べて輸入超過なりしに拘らず、昭和八年に至りて九百四十萬圓の輸出超過を見たるは實に明治十九年より五十年來の記録にして注目し値する。而して輸出及輸入の増減以上の如くなれば、其合計額も亦従つて上述の傾向と揆を一にして、大正八年の十四億六千萬圓は同十年には十億圓に足らざるに至り、其後次第に増加して同十四年には二十億圓に近き空前的記録を残し、爾後減少して昭和六年には其半ばにも足らざる八億七千萬圓となりて最少額となりしが、同八年には十二億九千萬圓に達し、漸く盛況に復せんとするの情勢を示し來つたのであつた。

外國貿易額増減率

以上の本港貿易推移の跡を概観するが爲に、左に大正七年を基準とする増減率を表示する。

神戸港外國貿易額増減率表

年次	輸出	輸入	輸出入合計	年次	輸出	輸入	輸出入合計
大正七年	一・〇〇	一・〇〇	一・〇〇	昭和元年	一・二六	一・三四	一・三一
同 八年	〇・八二	一・二九	一・一〇	同 二年	一・三一	一・二二	一・二六
同 九年	〇・九六	一・四四	一・二四	同 三年	一・一七	一・二二	一・一四
同 十年	〇・四二	〇・九八	〇・七五	同 四年	一・三〇	一・一二	一・二〇
同 十一年	〇・五二	一・〇九	〇・八六	同 五年	〇・九七	〇・七二	〇・八二
同 十二年	〇・六六	一・二九	一・〇三	同 六年	〇・七六	〇・五八	〇・六五
同 十三年	一・〇七	一・五〇	一・三二	同 七年	〇・九一	〇・六八	〇・七八
同 十四年	一・三三	一・五六	一・四六	同 八年	一・二一	〇・八二	〇・九八

二、輸出入貨物噸量

輸出入貨物噸量

次に神戸港輸出入の噸量中、先づ輸出貨物噸量を觀るに、大正八年百三十二萬噸

なりしもの、同十年には激減して八十萬噸となり、此期間に於ける最低噸量の記録を残し、爾後次第に増加して昭和三年には百三十七萬噸となれるも、而も其後又漸減して同六年には八十八萬噸に下り、同八年には再び増加して百三十七萬噸となり、之を大正八年に比すれば稍増加せるも、大正七年に比すれば、其八割六分を占むるに過ぎぬ。次に輸入を觀るに、大正八年には三百九十五萬噸なりしに、其後一時減少せしが、又次第に増加を示し來り、同十三年には三百九十六萬噸となりて、本間に於ける最高噸量となり、爾後又減少を示せしも、昭和四年には三百九十三萬噸となり、爾後更に漸減して同八年には三百五萬噸となる等増減區々にして、昭和八年の輸入噸量は、大正八年の七割七分に過ぎざるも、之を大正七年に比すれば尙一割一分を増加せるを知る。而して輸出入合計噸量は、本港が輸入を主とせしが爲め、其増減は殆ど輸入噸量の場合と其揆を一にするも、昭和六年以降に於ける本港輸出貿易の顯著なる發達により、此傾向をして稍變動せしめんとせるは大いに注意すべきなれど、其昭和八年輸出入合計噸量を、大正七年に比すれば、其増加は僅かに二分に過ぎぬ。左に大正七年以降の輸出入噸量并に大正七年の噸量を基準とせる増減率を表示する。

輸出入噸量表

一、神戸港輸出入貨物總噸量累年比較表

年次	輸出	輸入	輸出入合計
明治二十二年	五七七、三八六噸	三五〇、七六七噸	九二八、一五三噸
同三十年	五三六、八五二	一、一〇二、七一九	一、六三九、五六八
同四十年	七三九、一九一	一、六七〇、三八四	二、四〇九、五七五
大正六年	一、七七七、三六五	二、一八四、五〇五	三、九六一、八七〇
同七年	一、五八七、四四二	二、七四一、一八四	四、三二八、六二六
同八年	一、三二二、四〇〇	三、九五三、五九〇	五、二七五、九九〇
同九年	一、三四三、〇三五	三、一四二、九七八	四、四八六、〇一三
同十年	七九九、八一二	三、〇六三、七七五	三、八六三、五八七
同十一年	九二六、七三六	三、七四七、八九七	四、六七四、六三三
同十二年	八七五、二三二	三、九四二、八四二	四、八一八、〇七四
同十三年	一、〇一九、七八五	三、九六四、九九四	四、九八四、七七九
同十四年	一、二三五、〇〇一	三、四四八、七一九	四、六八三、七二〇
昭和元年	一、二九九、一〇三	三、八二三、五七三	五、一二二、六七六

年次	輸出	輸入	輸出入合計
昭和二年	一、二九〇、二四三	三、七七四、七九一	五、〇六五、〇三四
同三年	一、三七三、三一五	三、八六一、一一四	五、二三四、四二九
同四年	一、〇二〇、四一三	三、九三四、〇九一	四、九五四、五〇四
同五年	九八六、五〇五	三、二八四、一七四	四、二七〇、六七九
同六年	八八一、〇四七	三、三六八、七七四	四、二四九、八二一
同七年	一、一八〇、八三一	三、〇九八、八九〇	四、二七九、七二一
同八年	一、三七二、二六〇	三、〇五〇、九二一	四、四二三、一八一

噸量増減率表

二、神戸港外國貿易噸量増減率表

年次	輸出	輸入	輸出入合計	年次	輸出	輸入	輸出入合計
大正七年	一・〇〇〇	一・〇〇〇	一・〇〇〇	昭和元年	〇・八二二	一・三三九	一・一八
同八年	〇・八三三	一・四四四	一・二二二	同二年	〇・八一	一・三八	一・一七
同九年	〇・八五	一・一五	一・〇四	同三年	〇・八七	一・四一	一・二一
同十年	〇・五〇	一・一二	〇・八九	同四年	〇・六四	一・四四	一・一四
同十一年	〇・五八	一・三七	一・〇八	同五年	〇・六二	一・二〇	〇・九

年次	輸出	輸入	輸出入合計
同十二年	〇・五五	一・四四	一・一
同十三年	〇・六四	一・四五	一・一五
同十四年	〇・七八	一・二六	一・〇八

大阪税關手續に係る噸量

尙右の外に大阪税關の手續に依る貨物にして、神戸港碇泊船に積卸を爲すものあり、此貨物は、大正八年乃至昭和八年に於て著大なる減少を來せるも、而も之を加算するにあらざれば、本港積卸に係る輸出入貨物噸量の實際を知り得ざるを以て、此數量をも左に表示する。

大阪税關手續に依る貨物噸量累年表

年次	輸出	輸入	輸出入合計
明治三十三年	一四、二六七	八五、四六九	九九、七三六
同四十年	一四二、八二〇	一四二、八一六	二八五、六三六
大正六年	二三〇、二一六	一八九、〇七一	四一九、二八七
同七年	二八九、六六二	二三一、五〇三	五二一、一六七
同八年	二三七、二一七	二六〇、六七八	四九七、八九五

第一節 外國貿易額の消長

大正九年	一九七、五一四	二二三、八八一	四二一、三九五
同十年	六八、五二二	二二一、八五〇	二九〇、四三二
同十一年	八三、九五五	六四、八五四	一四八、八〇九
同十二年	六三、八六九	五九、七三三	一二三、六〇二
同十三年	八三、一一二	一〇九、一一五	一九二、二二七
同十四年	一〇六、八六一	一〇五、七三二	二一二、五九三
昭和元年	一二二、二四九	一九七、一六五	四二〇、四一四
同二年	九八、二六一	二三七、六二六	三三五、八八七
同三年	一〇五、三八六	二七七、八三五	三八三、二二一
同四年	一二二、八四八	二七九、一六三	四〇二、〇一一
同五年	九四、六六〇	一八九、三四九	二八四、〇〇九
同六年	七〇、五〇七	一六四、九八八	二三五、四九五
同七年	五九、二五九	一六〇、二〇五	二一九、四六四
同八年	六八、六六五	一三四、二四三	二〇二、九〇八

輸出輸入噸量
の増減率比

次に輸出と輸入の噸量に就きて見るに、前述の如く大正八年より昭和四年に至る推移は、概言すれば輸出に減少して輸入に増加を來せるものと謂ふべく、是單に

當港が本來輸入に偏重するが爲めのみならず、全製品の輸出増加と原料品の輸入増加とに起因せるものなること、貿易價額に於て、輸出に増加し輸入に減少せるに
よりても知らるべきである。然るに此傾向は昭和五年の金解禁、翌六年の其再禁
止及滿洲事變等を契機として急轉し遂に俄に輸出の増加せるに反し輸入は却つ
て減少を來すに至つた。是世界各國の脅威となれる本邦商品の進出著しく、從來
輸入偏重港たりし當港が、昭和八年には價額に於ける輸出超過を來せるによるも
のにして、神戸港背域に於ける工業の發達著しきを證するものに外ならぬ。又輸
入噸量の減少は鐵類等所謂重工業原料品の多く大阪港に陸揚げせらるゝに至り
しに依るものと思惟せらる。

三、外國貿易に於ける神戸港の地位

神戸港の躍進

嘗ては外國貿易に於て到底横濱に及ばず、中頃には其發展異常にして久しく横
濱と首位を争ひたりし神戸港は、今や遙かに之を凌駕して、我國は固より遂に倫を
東洋に絶するに至り、こゝに名實共に世界有數の貿易港に躍進するに至つた。今
觀つてこゝに至れる過去十五年間即ち大正八年乃至昭和八年の貿易額の本邦貿

易額に占むる比率を考察して其地位の推移を見んが爲に、先づ之が比較を左に表
示する。

全國貿易額と神戸貿易額との比較表

年次	輸出		輸入		輸出入合計	
	全國	神戸	全國	神戸	全國	神戸
明治元年	一五、五五三	四、四九	一〇、六九三	六、八七	二六、二四六	一、三三七
同 十年	二二、三四八	四、六五七	二七、四〇〇	四、二五七	三〇、七六九	八、九一四
同 二十年	五二、四〇七	一三、七七〇	四四、五四〇	一三、八五四	九六、七一一	二六、六二四
同 三十年	一六三、一三五	五、一四八	一五九、〇〇〇	一、〇七四	三三、一七四	一六、二一四
同 四十年	四三、四二二	一〇、六六八	四九、四六七	二、三三四	九六、八八〇	三〇、〇〇五
大正元年	一〇、三〇〇	四、七九七	一〇、三三三	五、三〇	二〇、六三三	一、〇〇六
同 六年	一九、二一〇	五、九三五	一六、六八二	七、八四三	二四、五二五	一、三三三
同 七年	二〇、九八七	六、八〇二	一七、三三〇	八、二七〇	二四、六〇〇	一、三三三
同 八年	二〇、九八七	六、八〇二	一七、三三〇	八、二七〇	二四、六〇〇	一、三三三
同 九年	一九、八九五	五、八八七	一六、六八二	七、八四三	二四、五二五	一、三三三
同 十年	二二、八三八	六、二九一	一六、四一五	七、六八二	二四、九〇三	一、三三三
同 十一年	一六、三五四	五、八八三	一八、九〇八	八、五三七	二五、七六〇	一、三三三
同 十二年	一四、七七一	五、七一一	一八、八二二	八、五三七	二五、六四四	一、三三三

全國貿易と神戸の比較

同 十三年	一八、〇三三	五、八〇二	二二、五三〇	一、一七〇	二三、七〇〇	一、七五七
同 十四年	二〇、五五九	七、一三四	二五、七二二	一、一〇〇	二六、八二二	一、九三六
昭和元年	二〇、四七八	六、八〇二	二二、七七八	一、〇五二	二四、二三〇	一、七三三
同 二年	一九、九二二	七、〇五〇	二二、七九一	九、六九二	二四、一八三	一、六七一
同 三年	一九、七九五	六、三二一	二二、九六三	八、八七五	二四、〇〇〇	一、五二〇
同 四年	二二、四八二	七、〇八三	二二、六三三	八、八二二	二四、〇〇〇	一、五二〇
同 五年	一四、六八三	五、三三三	一五、四六七	五、三六四	二〇、五五五	一、〇八二
同 六年	一四、六九二	四、九〇二	一五、五五五	四、七四四	二〇、五五五	一、〇八二
同 七年	一四、九九三	四、九三二	一四、三二一	五、五五五	二〇、四四四	一、〇八二
同 八年	一八、六〇四	六、五〇五	一九、七二〇	六、四一三	二五、一三三	一、二九一

全國に對する神戸の貿易

右表に據れば輸出に於て大正八年全國貿易額の二十一%を占め、其後次第に減少して遂に同十一年には十七%に激減せる神戸港貿易額は、同十二年の關東大震災後より生絲絹織物の輸出をして俄に旺盛ならしめ、爲に輸出額は急増して同十三年には三十二%に上り、爾後の五年間は三十一%乃至三十五%を示し、更に昭和五年には三十六%に垂んとして輸出に於ける全國の首位を占むるに至り、爾後も其比率三十五%を超えて此地位を持続し以て今に至つた。蓋しかゝる殆ど底止

するなき輸出増加の傾向は、日清戦争後數年間を除けば嘗て見ざりし現象にして、從來輸入偏重港として知られたる當港は、今や輸出に於ても他港を壓するに至つたのである。次に明治初年より既に輸入港として聞え、殊に明治三十年以來全國輸入額の五十%内外を占め來りし當港の其後の輸入額は、大正八年全國の四十七%を占め、以後又稍増加を來せるに際し、偶大正十二年には關東大震災の影響を受けて五十一%に激増せしが、翌十三年以後は除々に減少し、昭和八年には遂に三十三%となりて、明治二十年前後と相等しき割合にまで低下した。斯く輸入は其割合に於ては漸次頹勢を示し來れるも、而も尙全國諸港中第一位を維持し、往年の如き輸出と輸入の著しき不均衡は次第に修正せられ、最近に至りては兩々相半ばし、よりて以て本港貿易の愈々堅實となれるを立證して餘りあるものがある。更に輸出入合計を觀るに、大正八年の三十四%は爾來概して減少し、關東大震災後の同三年の四十一%を最高として漸減し、最近數年間は三十五%前後を上下し、昭和八年には三十四%に過ぎざるに至つた。かゝる減少も決して神戸港貿易の衰退を示すものにあらざること、之を過去に於て常に當港と首位を争ひつゝ、ありし横濱港并に頃來頓に旺盛となれる大阪港の貿易額に比較すれば、思ひ半ばに過ぐるものがある。

貿易價額
神戸横濱上
三港の地
位

明治初年横濱港は全國輸出入貿易價額の八十%を占めて獨歩の地位に在り、同三十年前後よりは激減して四十%内外となりしも、而も尙神戸港の追隨を許さざるものがあつた。然るに爾後神戸港の發展異常なるものあるに反し、横濱港の衰退著しく、爲に大正年間に入るや兩港の地位全く顛倒し、大正六年神戸の三十八%なりしに對し横濱は三十六%となり、其後横濱は一時頹勢を挽回せしも、同十二年には横濱は三十五%に低下し、其後は多きも三十三%、少きは二十七%を維持せるに過ぎざるに、神戸は常に三十六%乃至四十一%を示し、昭和八年には横濱の二十五%に對し神戸は實に三十四%を占むるに至つた。輸入偏重港たりし神戸港は輸入に於ける從來の優越せる地位を持續すると共に、近年に於ける輸出港としての地位の向上も亦目覺しく、昭和五年には遂に從來全國輸出の首位に在りし横濱を壓倒したるのみならず、同八年には神戸の三十五%を占むるに至りしに對し、横濱は漸く二十七%に過ぎずして、今や神戸港は輸出入共に全國第一の地位を贏ち得たのである。然るに大阪港の貿易情勢を觀るに、其近年の發達著しく、明治三十六年其築港を開放せし當時には未だ神戸に影響するところ少かりしに拘らず、近

年築港の完備し、從來神戸港にて仲繼せられたる貨物も大阪に直送せらるゝに至り、同港の貿易は著しく増加を示せるのみならず、搗て昭和七年六月歐洲同盟汽船の神戸・大阪間一噸二志六片の從來の運賃を撤廢するや、直送貨物愈増加を來した。即ち大正元年より昭和八年に至る間に大阪港の貿易價額は輸出は八倍、輸入は實に十七倍に達し、其輸出入額の全國に對する比率も七%より二十四%に激増し、今や横濱港の壘を摩さんとし、神戸港にも迫らんとするに至つた。されば大阪港のかゝる飛躍的發展は神戸港將來の盛衰を左右するものなりとして之が對策を講ずるの必要に迫られ、神戸港繁榮策すら積極的に唱道せらるゝに至つたのであつた。今大正八年以來の神戸・横濱・大阪三港の貿易價額の増減推移を輸出・輸入及其合計の三表に分ちて之を左に掲げる。

神戸横濱大阪三港貿易額比較年次表

輸出

年次	全國		神戸		横濱		大阪	
	輸出品價額	對全國比率	輸出品價額	對全國比率	輸出品價額	對全國比率	輸出品價額	對全國比率

三港輸出十年間の比較

年次	全國 輸出品價額	全國 對全國比率	神戸 輸出品價額	神戸 對全國比率	横濱 輸出品價額	横濱 對全國比率	大阪 輸出品價額	大阪 對全國比率
大正八年	二,〇九八,八七三	二二%	四四三,二四九	二一%	一,〇一九,三二〇	四九%	四三六,八三七	二一%
同九年	一,九四八,三九五	二七%	五二八,九九七	二七%	七七六,一六四	三九%	四七二,〇〇七	二二%
同十年	一,二五二,八三六	一八%	三三九,一四四	一八%	六〇三,九九三	四八%	二九二,〇五八	二四%
同十一年	一,六三七,四五二	一七%	二七九,八三三	一七%	八九五,四六八	五五%	三三三,七七五	二二%
同十二年	一,四七七,七四九	二五%	三五七,一一一	二五%	六六八,六一一	四六%	二九六,七七〇	二〇%
同十三年	一,八〇七,三三三	三三%	五八〇,一九四	三三%	六七二,二八四	三七%	四〇二,三七九	二二%
同十四年	二,三〇五,五六七	三一%	七二五,九三四	三一%	九〇〇,七二八	三九%	五〇〇,六七三	二二%
昭和元年	二,〇〇四,七二二	三三%	六八〇,六八二	三三%	七六〇,三六〇	三七%	四二八,二五〇	二二%
同二年	一,九九二,三二七	三五%	七〇五,七三〇	三五%	七四九,〇〇六	三七%	三六三,三四九	一八%
同三年	一,九七一,九五三	三三%	六三一,四一一	三三%	七四二,二九六	三八%	四〇九,八九四	二二%
同四年	二,一四八,六二九	三三%	七〇一,八九三	三三%	七八一,八五六	三六%	四四四,九四九	二二%
同五年	一,四六九,八五二	三六%	五三三,一七三	三六%	四四九,八三八	三一%	二九九,三一九	二〇%
同六年	一,一四六,九九一	三六%	四〇九,〇一一	三六%	三七〇,六六二	三三%	二二八,九一四	一九%
同七年	一,四〇九,九九二	三五%	四九九,三〇二	三五%	四〇〇,六五九	二八%	三三四,二二二	二四%
同八年	一,八六一,〇四六	三五%	六五〇,五三九	三五%	五〇〇,八八八	二七%	四六三,五二九	二五%

三港輸入
五年間の比較

神戸市史 第二輯 別録二 第四章 神戸港外國貿易の變遷

六六四

年次	全 國		神 戸		横 濱		大 阪	
	輸入品價額	對全率	輸入品價額	對全率	輸入品價額	對全率	輸入品價額	對全率
大正八年	二,一七三,四六〇	四七%	一,〇一五,一四二	四七%	六八九,四三二	三三%	一六七,六七一	八%
同 九年	二,三三六,一七五	四八%	一,二七,五七七	四八%	七〇〇,四四五	三〇%	一八五,七七七	八%
同 十年	一,六一四,一五五	四八%	七六八,二〇九	四八%	五〇〇,四〇一	三三%	一一八,八七三	七%
同 十一年	一,八九〇,三〇八	四五%	八五六,三五七	四五%	六五二,一五四	三五%	一一八,七九四	七%
同 十二年	一,九六七,〇六三	五一%	一,〇〇七,九二六	五一%	五二五,二五九	二六%	一七二,二七五	九%
同 十三年	二,四五三,三九〇	四九%	一,一七七,〇三九	四九%	六三五,八四九	二六%	二七二,七五四	一一%
同 十四年	二,五七二,六五三	四七%	一,二〇〇,四〇四	四七%	六〇〇,二九四	二四%	三〇六,三六八	一二%
昭和元年	二,三七七,四七六	四四%	一,〇五二,四一八	四四%	六三九,六四〇	二七%	二八〇,九九〇	一二%
同 二年	二,二七九,一五三	四四%	九六六,一九三	四四%	五七四,八二〇	二七%	二四四,九四	一一%
同 三年	二,一九六,三三三	四〇%	八八七,七三五	四〇%	六四三,四三三	二六%	二九七,四一八	一四%
同 四年	二,二六二,四〇〇	四〇%	八八二,三三一	四〇%	五八二,四六〇	二六%	三二七,三二六	一四%
同 五年	一,五四六,〇五一	三五%	五三三,六四九	三五%	三九二,八三六	二五%	二二一,三四五	一五%
同 六年	一,二三五,六七五	三七%	四五七,七四一	三七%	三〇五,六三七	二五%	二五八,三六	一七%

三港輸出
合計十五年
間の比較

輸出入合計

年次	全 國		神 戸		横 濱		大 阪	
	輸出入合計	對全率	輸出入合計	對全率	輸出入合計	對全率	輸出入合計	對全率
同 七年	一,四二一,四六一	三七%	五三五,六四七	三七%	三五五,三五八	二五%	二六七,九六七	一九%
同 八年	一,九二七,三〇〇	三三%	六四二,一三二	三三%	四五六,三五四	二四%	四四一,六九二	二三%
大正八年	四,一七二,三三三	三四%	一,四九六,三九〇	三四%	一,七〇八,七四二	四〇%	六〇六,五〇八	一四%
同 九年	四,二六四,五六九	三八%	一,六四六,五六四	三八%	一,四八六,二〇九	三五%	六五七,七八四	一五%
同 十年	二,八六六,九九三	三五%	九七七,三五四	三五%	一,二三三,三九四	三九%	四二〇,九三二	一四%
同 十一年	三,五七七,七六〇	三三%	一,三三六,一七八	三三%	一,五四七,六二二	四四%	四五一,五六九	一三%
同 十二年	三,四九九,九八一	四〇%	一,三六五,〇三六	四〇%	一,一八三,八七〇	三五%	四七四,〇四五	一四%
同 十三年	四,二六〇,四三七	四一%	一,七五七,三三三	四一%	一,三〇八,一三三	三一%	六七五,一三三	一六%
同 十四年	四,八七二,二四八	四〇%	一,九三六,三三八	四〇%	一,五二一,〇二二	三一%	八〇七,〇四一	一七%
昭和元年	四,四三三,二二一	三九%	一,七三三,一〇〇	三九%	一,四〇〇,〇〇〇	三一%	六九九,二四〇	一六%
同 二年	四,一七一,四七一	四〇%	一,六七二,九三二	四〇%	一,三三三,八二六	三一%	六八二,二七三	一五%
同 三年	四,一六八,二七〇	三六%	一,五二〇,一四六	三六%	一,三五六,六三九	三一%	七〇七,三三三	一七%

第一節 外國貿易の消長

六六五

年次	輸出	輸入	合計
昭和四年	四三六四八五九	一、五五四、三四	三六
同五年	三〇一五九〇三	一、〇八六、八二	三六
同六年	二、三八二、六五七	八六六、七五一	三六
同七年	二、八四一、四五三	一、〇三四、九五〇	三六
同八年	三、七七八、二六六	一、二九一、六六一	三四
昭和四年	四三六四八五九	一、五五四、三四	三六
同五年	三〇一五九〇三	一、〇八六、八二	三六
同六年	二、三八二、六五七	八六六、七五一	三六
同七年	二、八四一、四五三	一、〇三四、九五〇	三六
同八年	三、七七八、二六六	一、二九一、六六一	三四

貨物噸量上の地位

驟つて神戸港輸出入貨物噸量の全國に對する割合を觀るに、價額の場合の如く優越なる地位を占むるものにあらざるを知る。今先づ大正八年以降の之が全國に對する割合を左に表示する。

全國及神戸港輸出入貨物噸量比較表

年次	輸出		輸入		合計	
	全國噸量	神戸噸量	全國噸量	神戸噸量	全國噸量	神戸噸量
明治二十二年	一、三三〇、四九八	五七三、七八六	七七〇、一八九	三五〇、七六七	二、一〇〇、六九六	九二八、一五三
同二十九年	二、四八三、四七九	五八五、八一九	一、五八七、七一一	七七六、一九七	四、〇七一、一六〇	一、三六二、〇一六
同四十年	五、六九一、三八八	七三九、一九一	四、二七九、七二七	一、六七〇、三三四	九、九〇九、四五二	二、四〇九、五七五
大正七年	七、四九〇、七四八	一、五八七、四四二	九、二五〇、二四九	二、七四一、一八四	一六、七四一、九三二	四、三二八、七二六

全國及神戸噸量比較表

年次	輸出		輸入		合計	
	全國噸量	神戸噸量	全國噸量	神戸噸量	全國噸量	神戸噸量
同八年	六、九七五、七七一	一、三三二、四〇〇	一、九〇	三、九三三、五九〇	一、九〇、六一三、六三二	五、二七五、九九〇
同九年	六、一四四、六七二	一、四三三、〇三五	二一九	三、一四二、九七八	一、六三四、七七九	四、四八六、〇二二
同十年	四、六七四、五八七	七九九、八二二	一七二	三、〇六三、七七五	一、四四五、四五七	三、八六三、五八七
同十一年	四、四一八、八五六	九二六、七三六	二二〇	三、七四七、八九七	一、八六七、四九五	四、六七四、六三三
同十二年	不明	八七五、三三三	不明	三、九四二、八四二	不明	四、八一四、〇七四
同十三年	三、八三八、四三四	一、〇九七、八五	二六六	三、九六四、九九四	一、九三四、六一〇	四、九八四、七九九
同十四年	五、三八四、九三五	一、三三三、〇〇一	二二九	三、四四八、七一九	一、八四七、六七三	四、六八三、七〇〇
昭和元年	五、六三三、四〇〇	一、三九一、〇三	二二二	三、八二二、五七三	二、一〇七、五三九	五、一三三、六七六
同二年	五、二五八、三六五	一、二〇二、四三三	二四五	三、七四七、七九一	二、一五〇、三三七	五、〇六五、〇三四
同三年	六、四四九、九二五	一、三七三、三二五	二二二	三、八六一、一四	二、二五〇、三七	五、二三四、四二九
同四年	六、三〇六、一八六	一、〇〇四、一三	一六三	三、九三四、〇九一	二、七四八、七四〇	四、九五四、五〇四
同五年	六、四四〇、五三	九六五、〇五	一五六	三、八四一、七四	二、四八〇、八六五	四、二七〇、六七九
同六年	五、二四七、三七	八八一、〇四七	一六六	三、三三八、七七四	二、三、五五八、三二	四、二四九、八二二
同七年	五、九五五、八七七	一、一八〇、八三二	一九八	三、七三三、〇〇六	二、三六八、八八三	四、二七、七二二
同八年	七、三〇六、八八六	一、三七一、二六〇	一八八	三、九三九、二九四	二、七三六、一八〇	四、四三三、一八一

累年比較表に基く考察

右表に據り神戸の貨物噸量上の割合を觀るに、明治二十二年には輸出入共に全國の約四十五%なりしが、明治中期以來其地位稍、低下し、世界大戰中再び地位を高

め、大戦の終熄後更にまた低下せんとせしに、大震災後には急激に地位を高め、特に輸出に於て向上に著しきものありしが、昭和三年頃より輸出入共に再び低下を續けて今日に至つた。即ち神戸港の噸量上の地位は非常事變の影響を除けば概して低下の一路を辿りたりと謂ふべきであつた。而して大正七年乃至昭和八年の輸出入貨物噸量合計の全國に對する割合に於ては、横濱の十八%より二十%となり、大阪の十%より二十%となりて共に増加せるに反し、神戸は却つて二十六%より十六%に激減を來せしが、昭和八年の輸出のみに就きて見るも、横濱は全國の十一%、大阪は十八%を占むるに對し、神戸は十九%を占めて纔かに輸出の首位を保つも、同年の輸入にありては横濱の二十四%、大阪の二十一%に對し、神戸は漸く十五%を占むるに過ぎぬ。即ち神戸港の輸出率の低下せざるは、其因主として關東震災後新輸出品の増加せると、最近二三年來の輸出激増とに依るなるべく、而して之に反して輸入率の此の如き低下は、近時本邦工業の地方化傾向著しく、之が原料品、機械類等の輸入は必要に應じて各港に直輸入せられ、殊に神戸の如く工業上發展の餘地少き地域にありては、自ら輸入噸量を減少し、發展の餘地に富める大阪の諸工業の驚異的躍進はよく同港の輸入をして激増せしめ、よりて以て將來

する自然の歸結なりと謂ふを得べく、此點は神戸港將來の對策上重大關心事なりと謂ふべきである。

四、金銀輸出入

大正六年輸出金銀取締令の實施せられたる結果、爾後金銀貨幣及地金銀の輸出は激減し、其間唯金輸出解禁の斷行せられたる昭和五、六兩年の輸出激増は之を例外とし、尙同八年を除けば終始輸入超過を續けたる神戸港が、金銀輸入にありては殆ど全國の六十%以上を占め、特に昭和年間には九十%を超えしこと屢なりしは一見奇異なる現象なれど、これ當港が隣接地たる大阪に造幣局を有し、輸入金銀の仕出地が主として東洋諸國にある等の地理的關係に想ひ至れば略、首肯し得らるべきである。

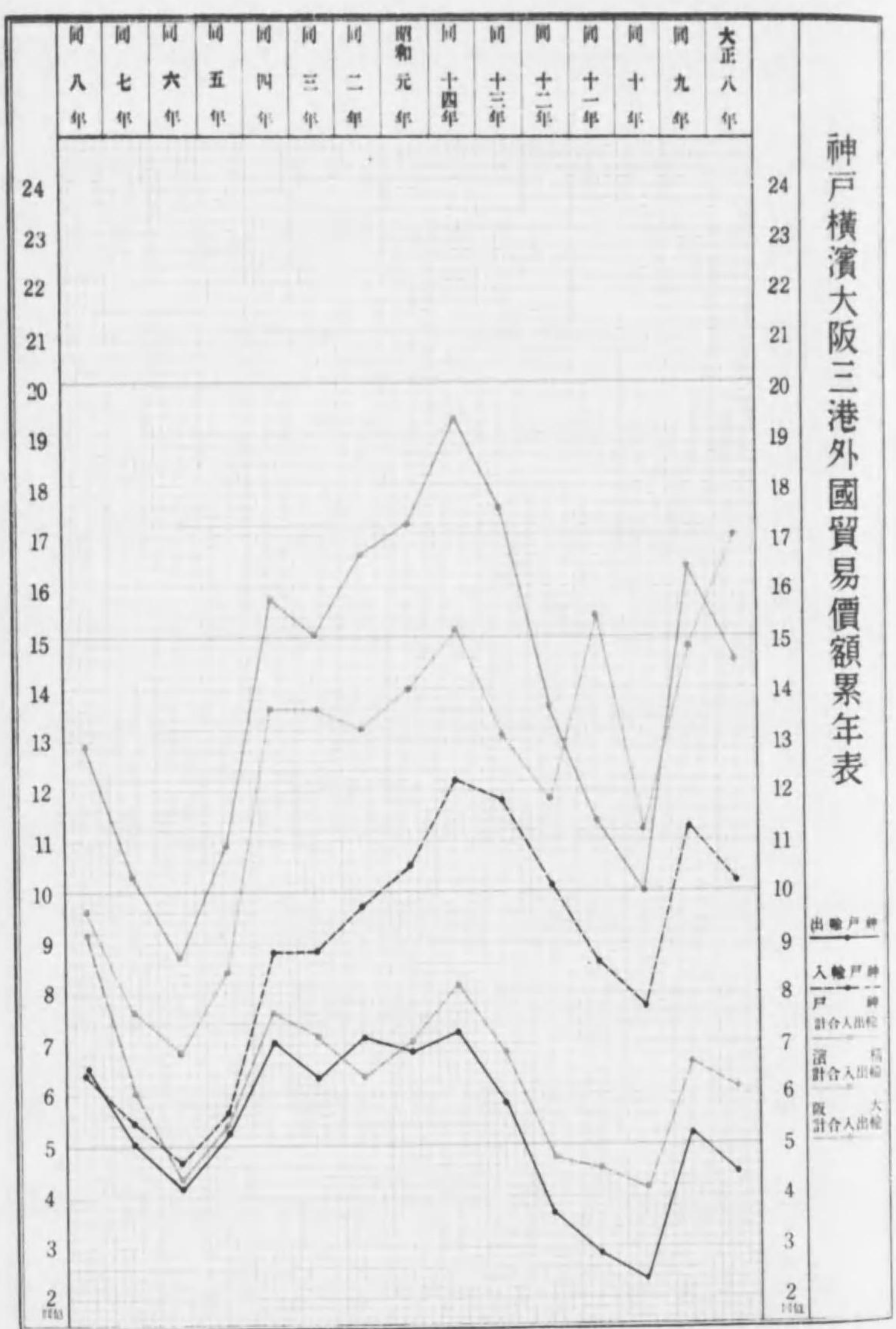
金銀輸出入比較表

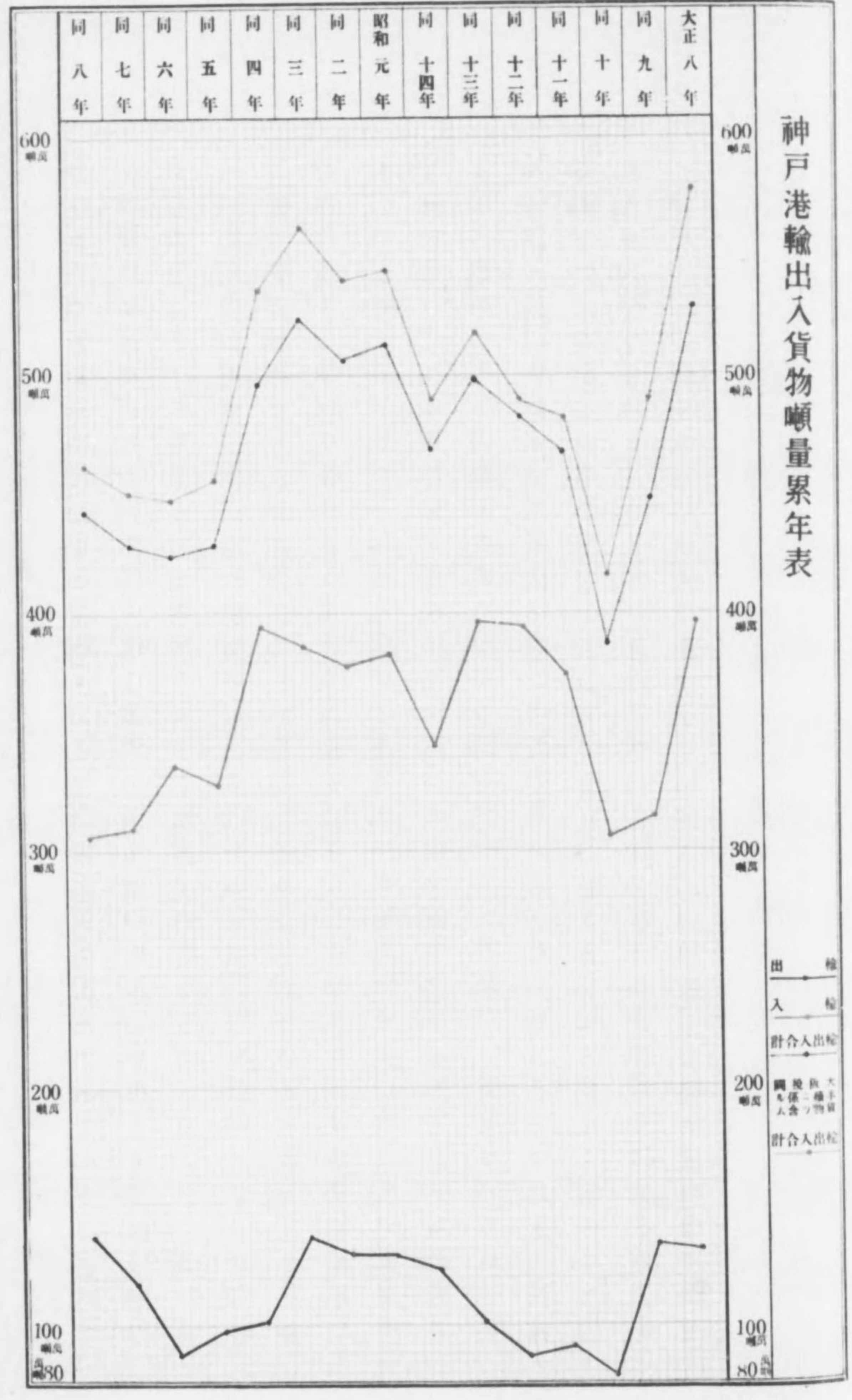
全國及神戸港輸出入金銀比較表 (割合の少は其-%以下なるを示す)

年次	輸 出		輸 入	
	全 國	神 戸	全 國	神 戸
大正八年	五、〇五四 <small>千圓</small>	—	三二七、四七七 <small>千圓</small>	一八八、七五七 <small>千圓</small>
				五八 <small>千圓</small>

同八年	同七年	同六年	同五年	同四年	同三年	同二年	昭和元年	同十四年	同十三年	同十二年	同十一年	同十年	大正九年
二八、六〇八	一一一、三七八	四二一、四〇〇	三一、〇〇八	三、四九一	三、四三六	四九、六八〇	三五、八九八	二二、三〇五	六	五、四六六	二、一八一	三、八九七	三、八九七
二三、八二八	七六、五一三	二二〇、三八八	一三四、九五三				二	四					一〇
八三	六三	五二	四三				少	少					少
一二五	一四〇	一一、一七七	九、六八七	六一四	二、六九六	八、五一六	一、六二八	一七四	四、一一〇	一九七	一、六七二	一三八、六二二	四〇四、七二七
一一四	四	一〇、八六三	九、〇八六	四八	二、二六一	七、七七八	一、〇四五	四五	三、九一一	一七	四五三	一一八、七四九	二〇四、〇八三
九一	三	九七	九四	八	八四	九一	六四	二六	九五	九	二七	八六	五一

神戸横濱大阪三港外國貿易價額累年表





第二節 外國貿易發達の趨勢

世界大戰の後を承けたる大正八年より昭和八年に至る十五箇年間の神戸港貿易發達の趨勢を説くに方り、先づ本邦貿易の情勢を見るに、此期間の本邦外國貿易の趨勢は、大戰なる偶然の機會に因らざる實力に依る發展時代なりと謂ふことが出来る。蓋し大戰後、世界各國を通じて、經濟界は混沌裡に推移しながらも、其間新工業の駁々として擡頭するあり、或はまた戰時中自ら我國に一任せられたる各地市場に對しては參戰諸國産業の復活と共に其捲土重來するありて、こゝに世界に於ける貿易上の分野に一段落を劃せりと見るべき時代でもあつた。更に之を内面的に觀るに、戰時中異常なる好景氣に惠まれて大正四年乃至同七年の四箇年は稀有の輸出超過を來し、其累計實に十四億圓に達せしも、同七年十一月休戰を契機として時代は轉回し、軍需品の需要激減に次いで歐米品の市場進出となり、我國も是等諸國と全く對等なる經濟的條件の下に市場を相争ふこととなつた。此に於て我貿易は再び常例の慢性的入超を繰返し、大多數の商品は市場より退却を餘儀なくせられ、或は贅澤品關稅の新設となり、或は國產愛用運動の起るありしも、而も

其大勢は如何とも爲し能はず、大部分の輸出品は纔かに國內勞銀の低廉に依りて之を維持し、更に圓爲替の低落と關稅保護の實施とに助長せられたるに過ぎぬ。然しながら本邦外國貿易上の數字を見るに、大正元年以降五箇年間の輸出入合計平均額は十四億圓にして、俄に激増を來せる大正六・七兩年を通算するも尙平均十九億圓に過ぎざりしに、大正八年より昭和八年に至る平均額は實に倍額に近き三十七億圓に上つてゐる。これ大戰に依る好況時代に事業機構の上に如何に新設擴張の相踵いで起り、之に由る生産企業の發展の貿易額の上に反映せるかを察知し得ると共に、一面には尙大戰餘惠の延長も見逃し難きものあり、而も最近數年來の貿易額の減少は、漸く大戰餘命時代の清算を必要とし、其更生に苦惱を示しつゝ、ありと見るべきであらう。而して本邦貿易上此期間を二三の時代に分ちて之を考察することは稍、困難なるも、而も本期間に於て貿易に影響を與へし劃期的重大事件あるは逸すべくもない。即ち其一は大正十二年の關東大震災にして、之に依りて空前の輸入超過を來し、他の一は大正六年九月以來禁止せる金輸出をば昭和五年一月に至りて解禁し、之が世界的恐慌の深刻化と相俟つて貿易を萎縮せしめ、遂に翌六年十二月再び金輸出を禁止し、漸く其方向を轉換するに至りしこと是れ

である。

本邦外國貿易發達の趨勢此の如しとすれば、神戸港貿易の趨勢亦略之と揆を一にすべきも、其間自ら地方的特色と、輸入港たる特質とによりて異なるものあるは當然であらう。今便宜上前述の重大事件を時代區劃として考慮に入れつゝ、本港外國貿易發達の趨勢を略述することとする。

第一期（大正八年乃至同十一年）

大正七年十一月世界大戰の休戰條約成立してより同十一年に至る期間を第一期とすれば、本期間は大戰の餘惠尙深き時代と考へられる。我近代産業が大戰に依りて資本は擴大し、市場は擴張せられて其黄金時代を現出し、貿易は連年輸出超過を示し、又海運界の股賑に伴ひ備船料及保險料等の收入亦激増し、貿易外の收支は多額の受取超過を見るに至つた。而して休戰後と雖、參戰各國の産業界の平時状態に復舊するには相當の時日を要せしを以て、物資は尙世界的に缺乏し、我國貿易は早くも大正八年より輸入超過の傾向に變轉を示しながらも、而も輸出は頗る旺盛にして、殊に亞米利加方面は依然として好況を示し、生絲は高價に賣行く状態であつた。斯く一般國民の資力充實は産業界を發展せしめ、更に生産及貿易に於

世界大戰後
の我産業界

ける思惑氣分の横溢は會社の濫立となり、大正八年末現在の各種事業會社數は二萬六千餘社、拂込資本金五十九億七千萬圓を算して驚異的數字を示せしが、これ全く戦後の好景氣來を信じ思惑取引の擡頭し、國民の投機心漸く増嵩し、大正八年の貿易入超も亦思惑的輸入品の増加に由るを思へば、此時景氣は既に轉機を孕めりと見るべきであつた。此輸入超過の現象は翌九年に入りて愈甚だしきを加へ、其結果内地通貨の收縮を來して金融界を壓迫し、遂に銀行の休業續出し、財界に反動的な一大恐慌を來し、事業の破綻相踵ぎ、産業は極度に萎縮沈滞し、對米爲替も同年三月には一舉にして四十七弗四分三を告げ、工業用諸原料品の輸入は忽ち激減した。然るに此反動後本邦財界は整理期に入り徹底的緊縮を計るべかりしに拘らず、一般の人心尙好況時代に眩惑せられ、人爲的に物價の下落を阻止し、又金融警戒を弛緩せしめて所謂中間景氣の出現を助長した。其結果物價は我國のみ割高となり、大正十年の全國輸入超過額三億六千萬圓、同十一年には二億五千萬圓となりて著しく國際收支を不利ならしめ、遂に爲替相場の暴落を惹起せしめたるのみならず、事業界にも亦金融界にも、其整理に徹底を缺きしは、遂に昭和二年の金融恐慌の禍因を爲すに至つたのであつた。

世界大戦は神戸市産業界にも異常なる活況を與へ、爲に輸出品製造工業を始め、造船鐵工其他各種工業の工場擴張及新設を接し、未曾有の盛況を示せること、大正八年に於ける私立工場數二千二百餘、年工産額四億圓を、大正元年に比すれば工場は三倍、産額は五倍の躍進を示せるに徴して知るべく、就中長足の進歩を見たるは機械器具工業であつた。又大正八年末本市組合銀行勘定は、預金三億八千萬圓、貸出四億圓となり、同年の手形交換高七十二億圓に上り、戦前に比して四・六倍乃至六・四倍に激増せること、財界空前の膨脹を察すべきものがある。然るに翌九年三月大阪増田ビルプロカーの破綻を端緒として、財界は急轉して反動を來し、諸物價は急落し、金融は梗塞して、事業の破綻相踵ぐに至りしが、就中機械工業の打撃特に著しくして、失業者續出し、かくて勞資の關係惡化し、遂に同十年夏には本市の二大工場たる川崎・三菱兩會社に深刻なる勞働爭議の勃發する等、工業界の萎縮甚だしきものあるを示したのであつた。かくて大正十一年の本市工業は工場數に於ては同八年に比して二倍に近きも、これ小工場の簇立によるものにして、工産年額は却つて半減に近き二億三千万圓に過ぎざりしは、以て這般の狀勢を證するに外ならぬのであつた。

大正八年は戦後好景氣來の思惑的氣分横溢し、泡沫會社の濫立を見、貿易も多くは思惑輸入を以て占められた。即ち本港輸入の大宗たる棉花は激増し、食料品調節の爲め米穀類の輸入獎勵ありて例年になき輸入額を示し、前年を遙かに凌駕した。之に反し輸出に於ては原料の暴騰と勞銀の引上、英佛爲替の低落と支那各地の日貨排斥等障礙百出して著しき減少を來し、遂に五億七千萬圓の輸入超過を見るに至つた。而して翌九年には財界反動の悪影響を受け前年來輸入せる貨物は倉庫に充滿し、而も金融は益、梗塞して資金を得るに苦しみ、取引に澁滯を來せること多く、爲に一時輸入を減せしに、翌十年初夏以來内地商品は再び漸騰の氣勢を示し、割安なる輸入品の供給に努むるに至れるに反し、輸出にあつては邦品の世界的水準より高價なると、獨逸品のマルク暴落を利せる販路擴張とに依り、前年に比して半減するに至り、此傾向は同十一年に至り幾分内地物價の低落せるに依りて改められ、他面輸入は内地財界緊縮の爲め漸次減退せしも、而も尙五億七千萬圓の入超を見たのであつた。惟ふに本期の前後に於て輸出の半減を示せるは、これ主として本市主要工業たる燐寸輸出の戦時中得たる地盤を戦後再び瑞典品に復せられしと、綿織絲が其製造工場の散布關係上大阪港より積出さるゝに至りしとに因

るものである。

第二期 (大正十二年乃至昭和三年)

本期間は關東大震災のありし大正十二年以降昭和四年七月金解禁斷行の聲明に至る凡そ六年間である。我財界は大正九年戦後好況の反動襲來を轉機として、事業の整理時代に入りしが、其途上十二年九月の關東大震災によりて一頓挫を來した。震災の一般經濟界に與へたる打撃の激甚を極めたるは固よりにして、一般の豫想せし復興景氣の如きも頗る短時日に止まり、同十二年乃至昭和元年に解散せる全國の會社資本金二十一億四千萬圓、同上減資額八億六千萬圓を算し、此數字は同十一年の全國會社資本金の實に約二割に該當するを以て見れば、相應の整理淘汰の行はれしは窺知し得らるゝのである。然るに昭和二年財界の癌と稱せられし震災手形整理の爲め震災手形損失補償法に依り、日本銀行に補償する一億圓の損失補償公債法と、一億七百萬圓に對する震災手形善後處理法案の審議に際し、端なくも關係銀行の内容暴露し、こゝに金融恐慌を勃發し、亞いで臺灣銀行、近江銀行及第十五銀行等の休業に依りて混亂の極に達し、此に於て久しく整理を怠りし經濟界各方面に自ら徹底的整理の斷行を促進するに至つたのであつた。加ふる

に貿易も大正八年以降昭和三年に至る入超累計三十二億圓餘に達したれば、國際收支の均衡を計るが爲には、金解禁の斷行こそ之が對策上最も喫緊なりとの輿論は遂に昭和四年七月成立せる濱口内閣をして翌五年一月より其斷行を聲明せしむるに至つた。

震災と本邦
外國貿易

大震災直後政府は取敢へず、臨時震災救護事務局を設け、又暴利取締令を公布して物資の配給に留意し、米穀其他食料品、生活必需品、土木建築用機械器具并に材料等の輸入税を大正十三年三月末日迄之を低減し又は免除することとした。復興に要する資材の需要増加と相俟ちて景氣も非常なる好況を呈するならんとして行へる木材、鐵材、機械類等の思惑的注文品は關稅減免期間内に續々輸入せられ、其減免適用品目の輸入額四億四千萬圓と稱せられ、加ふるに之より先同十二年一月佛白兩國のルール地方占領事件勃發し、之が爲に鋼鐵材、染料、砂糖等特殊品の價格昂騰に伴ひ、内地輸入商の思惑熱を誘致する等ありて輸入を激増せしめた。されば政府は此際國民の奢侈抑制と貿易逆調の緩和を計るべく、百二十種に上る所謂贅澤品に對し、一律に従價十割の輸入税を同十三年八月より課することとなつた。而して輸出にありては震災後の爲替低落に由りて輸出促進の機運を作りしも、政

震災の神戸
港貿易に與
へし影響

府の緊縮政策と相俟ちて一般經濟界は愈、不振を極め、僅かに逆勢を緩和するに止まり、爲に同十二年の輸入超過は五億三千萬圓、翌十三年は六億四千萬圓なる空前の數字を示すに至つた。

かゝる本邦貿易推移の間に於て震災に依る横濱港の不幸なる潰滅は、同港仕向貨物にして神戸港に陸揚せらるゝもの多く、當港の倉庫、金融及保險會社等は爲に孰れも繁忙を極め、諸取引は阪神一帯に集中せられたるの觀を呈し、横濱從來の特殊輸出品たりし麻、眞田、薄荷等の當港輸出に轉化するあると共に、新に生絲も加はり、同時に絹織物の輸出の激増は久しく停頓の狀ありし當港輸出貿易に活路を與へ、大正年間に於ける神戸貿易史上劃期的なる事象となつたのであつた。此くて關西生絲輸出業者は此機に乗じて地理上便利なる神戸を其輸出港と爲すべきを決議し、或は福井、石川兩縣地方より當港に出荷する輸出絹織物の直通専用車の差立を見、或は横濱の生絲賣込問屋の當港に店舗を移す者ある等形勢は漸く神戸の生絲貿易をして發達の一路を辿らしむるに至つた。これ蓋し數十年前の生絲貿易史の復活を見たるものであつた。今試みに金融其他の障礙尙尠からざりし大正十三年の生絲絹織物の輸出額を見るに、既に二億二百萬圓に達し、總輸出額の實

に三十四%を占むる驚異的數字を示してゐる。而も震災に依る爲替安は輸出貿易を刺戟すること多かりしも、而も關稅減免期間に於ける輸入品の激増に相殺せられて、同十二年には六億五千萬圓、同十三年には五億九千萬圓の入超に終りたれど、震災を機として神戸港と本邦貿易の最大華客たる米國との貿易の今や從來首位にありし横濱港に代らしむるに至りしは、本期間に於ける特筆すべき變化なりと謂ふべきであつた。

大震災後の財界は依然として不振の聲高きに拘らず、大正十四年の我國貿易は輸出合計四十八億七千萬圓に達して空前の盛況を呈し、而も入超の二億六千萬圓に止まれるは、之を前年の六億四千萬圓の大入超に對比して共に我貿易史上特筆すべき現象であつた。かゝる貿易膨脹の原因は、輸出にありては爲替安に加へ歐米諸外國の景氣恢復殊に米國の生絲消費力激増と、印度・南洋方面の購買力増進に依る綿絲布類の輸出市場擴大とに依るべく、輸入にありては我綿業界多少の恢復に伴ふ思惑買に依る棉花の激増を擧げ得べきも、未だ之を以て直に貿易の眞の好轉なりとは斷じ得ない。されば政府に於ても歐米諸國の貿易助成施設に鑑み、先づ當業者をして合同組織に依る統制的活動を爲さしむる方針に基き、輸出

大正十四年
の貿易空
前年の盛況

組合法及重要輸出品工業組合法を施行し、尙當組合に對し、金融及爲替上の便宜を與へ以て貿易の發展助長に資したのであつた。

本邦貿易空前の盛況たりし大正十四年の推移を見、又翻つて此年の神戸港貿易を観るに、敍上の趨勢と全く揆を一にし、殊に輸入の大宗たる棉花の激増空前なりしと共に生絲綿絲布の輸出亦旺盛にして、遂に輸出入合計十九億三千万圓なる驚異的記録を貽した。されど此貿易額の全國に對する割合の前年より稍、減少するに至りたるは震災の影響のこゝに漸く薄れたるを知るものにして、又輸出額割合の減少は横濱復興會等の猛烈なる運動に依る打撃なりと見るを得べく、殊に震災後新規輸出の生絲は未だ全國の十六%に過ぎず、また絹織物も此年七月英國に絹物關稅の實施せらるゝありて其輸出激減する等、本港輸出貿易上樂觀を許さざりしも、一時横濱・神戸間の大問題たりし對印輸出絹物補助問題も五月其解決を見、本港絹物貿易上の前途に光明を呈するに至れるは喜ぶべきであつた。

神戸市に其本店を有し、資本金八千萬圓を擁して世界的貿易商として名聲を博せし株式会社鈴木商店は、大戦終了後其業績漸次に悪化し、臺灣銀行に對する莫大なる負債に苦しみしが、偶、昭和二年の初、同銀行は突如として鈴木系會社に對する

大正十四年
の神戸港貿
易昭和二年金
融恐慌前後
の神戸

一切の資金的援助打切を聲明し、爲に遂に同商店は破綻に瀕し、踵いで同商店と關係深き本市の第六十五銀行の休業を見、兵庫方面の商工業者に甚大なる影響を與ふるに至つた。之に加ふるに震災手形を最も多く所有せし臺灣銀行救済非常貸出損失補償の緊急勅令案、樞密院に於て否決せらるゝや、同銀行は爲に休業の已むなきに至り、對内的には内地臺灣間の取引杜絶となり、同行の支那・印度・南洋方面との特殊爲替機關たりし關係は、對外的に同方面一帯の通商上に一大支障を來した。次いでかゝる状態は神戸の業者と深き關係ありし第十五近江兩銀行の休業によりて人心を極度の不安に導く等、金融恐慌相次ぎ、遂に全國組合銀行は四月廿二・廿三兩日臨時休業し、政府は廿二日より三週間の全國的モラトリアムを實施した。此間臨時議會召集せられ、日本銀行の臺銀融資損失補償法案及一般銀行に對する特別融通損失補償法案の二恐慌鎮壓案を可決し、同時に臺銀の開店、地元第六十五銀行の開業あり、人心をして漸く沈靜に歸せしめた。之より先當市の川崎造船所は、偶、第十五銀行休業に依り窮狀暴露し、其救済は實に國家的見地より重大なる關係を有するも、而も政府にては頗る之を困難として救済は一時打切られて、遂に銀行團の融資に俟つこととなり、翌三年二月に至りて漸く新會社の設立を見、こゝに

著々堅實なる業務の進展を見るに至つた。されど恐慌以來の救済資金の放出、金解禁政策の放棄、海外殊に米國の好景氣は恐慌の打撃をして豫想外に輕からしめしが、翌三年の財界は特融供與の締切、次いで其善後處理及金解禁問題を中心として意外に波瀾を生み、海外の事情概して我に不利にして、同四年七月金解禁斷行の聲明を見るに至つた。

恐慌前後の神戸の貿易

大正十四年に於ける空前の盛況の後を承けたる昭和元年の貿易界は、一般に樂觀を以て迎へられしに、急激なる爲替の恢復、内地財界の不況、東亞各地の銀塊安、歐米財界の不況等に依り輸出入は共に著しき減退を見た。政府は明治四十三年の制定に係る我國關稅定率法が時代の進展に伴はざるもの多きに鑑み、大正十年以來其改正を企圖し、昭和元年三月一般的大改正の實施を見るに至りしが、此改正は我邦産業保護の障壁を高むるを本旨とするものにして、其意蓋し世界共通にして、益・激甚ならんとする世界關稅戰に加はりしものに外ならぬ。前年來の一時輸入の盛況は、此關稅引上見越に負ふところ多く、且つ本年貿易價額は前年に比し減少せるに、其數量却つて増加せるは、財界不況の爲め物價の一齊下落に依るべきも、又輸出入品に於て此改正關稅對抗上本國の値下に負ふところ多く、殊に其輸入の大

宗たる棉花は、財界不振なるに紡績界のみ獨り未だ操短をなさず、數量に増加し、又建築工事の旺盛は鐵類の輸入を増進せしめたるも、一方に絹織物輸出に活況を呈し、外米・毛織物等の輸入の著しき減少は入超額をして減少せしむるに至つたのである。

諒闇の悲しみを以て迎へし昭和二年は、一般財界の不況と共に對外貿易また沈靜裡に推移せしが、偶、内は金融界未曾有の恐慌あり、殊に本市は恐慌と密接なる關係あり、外は支那動亂の形勢惡化するありて一時貿易取引の滯滞を告げた。然るに其打撃意外に軽く、其後爲替の崩落、物價の低落は輸出を刺戟し、當港の如き生絲の輸出漸増し、輸出は却つて前年を凌駕し、入超額は二億六千萬圓に過ぎずして大正八年來の最少記録を示した。翌三年の一般財界は依然不況にして、外國貿易亦概して不振なるを見れば、其原因輸出にありては、南支・南洋の日貨排斥、南洋の護護其他農作物の不況、印度の關稅引上及び歐洲經濟界恢復に伴ひ大戦中獲得したる我國輸出品市場の喪失等を數ふべく、而して生絲の内國輸出額の減少せるに拘らず、神戸港の輸出額却つて激増せるは、これ當港が其輸出港としての地位を漸次高めつゝあるを示すものに外ならず、また小麦粉・精糖の如き新商品の進出著しきも、

綿織物・絹織物の如き我最重要品の激減は注意すべく、輸入に於ける繰綿・毛織物・毛織絲等の減少は内地事業の不振を示すものと爲すべきであらう。

第三期 (昭和四年乃至同八年)

金解禁前後
と神戸貿易

昭和二年の金融恐慌は金解禁に一頓挫を來せしも、解禁の時期の遅延すると共に財界の變態的弊害は愈、顯著となるや、同四年七月成立せる濱口内閣は金解禁斷行を聲明し、翌年一月十一日其實施を見るに至つた。此聲明は思惑輸出を誘發し、殊に生絲は米國財界の好況、綿織物は濟南事件の解決に依る支那の對日感情緩和に刺戟せられて夫、激増を見た。然るに輸入は前年の手控に依る繰綿の増加と紡績業の深夜業廢止に伴ふ各機械の増設に依る輸入増加の外は一般に減少したれば、同四年の入超は稀有の一億八千萬圓に過ぎなかつた。然るに昭和五年一月の金解禁斷行の影響は、前年十月米國株式の恐慌以來深刻化する世界的不況に激成せられて一層不況を深からしめ、貿易に於ても唯同五年五月實施せられたる輸出補償法の阿弗利加・近東方面新市場開拓に貢獻せる外は一般に不振を極め、殊に翌六年九月の滿洲事變を契機として發生せる支那の日貨排斥と英國金本位停止に伴ふ磅貨の下落とは必然的に輸出を減退せしめ、同年の輸出入額は爲に八億七千

萬圓に過ぎずして大正十四年の半ばにも及ばず、而も貿易尻は金輸出再禁止見越輸入の激増ありて著しく悪化した。唯關東震災より漸次其地歩を高め來りし神戸港輸出の遂に昭和五年より全國第一位を占むるに至れるは注目し値する現象であつた。

金輸出再禁止後の神戸貿易

昭和六年十二月成立せる犬養内閣は同月十四日金輸出再禁止を斷行し、こゝに爲替の下落相次ぎ、金解禁時代に於ける徹底的合理化の遂行、我國に於ける低賃銀、滿洲に於ける建設事業の進展等幾多の好條件に恵まれて輸出貿易を刺戟し、綿織物・絹織物及び雜貨等日支紛争による對支輸出の不活潑なりしに拘らず、關東州・印度・南洋・濠洲・埃及・近東方面并に其他新市場への進出目覺しく、昭和七年の全國輸入超過額僅かに二千二百萬圓に過ぎず、神戸港も亦三千六百萬圓にして稀有の好調を示した。次いで翌八年は日支問題の紛糾に端を發して遂に我國の國際聯盟脫退となり、米國金融恐慌の勃發は生絲輸出をして不振ならしめ、更に印度政府の日印通商條約廢棄通告及び我綿製品に對する高率關稅實施を始めとし、英國屬領地のオッタワ協定による日貨排斥は我綿製品輸出に大打撃を與へ、加ふるに倫敦に於ける世界經濟會議の決裂は、我外國貿易をして困難なる立場に陥れたのであ

つた。然しながら我輸出貿易は前年來の爲替安を利し、舊市場に於ける高關稅障壁を突破し、特に新市場への躍進顯著にして、特に神戸港は從來輸入偏重港なりしに、南洋・阿弗利加・濠洲方面への進出目醒しく、其主要輸出品たる人絹織物は生産地及仕向地に對する地理的好位置を占めて全國輸出の七十%に及び、綿織物亦兎角不振の生絲を凌駕するに至り、輸入に於ても軍需工業原料品并に輸出旺盛に伴ふ原料品の輸入激増せしも、而も輸出の驚異的躍進に相殺せられて遂に九百四十萬圓の輸出超過を見るに至りしは、實に明治十九年以來のことにして、當港にとりて注目すべき一大變化であつた。

第三節 輸出入品の變遷

一、輸出品の變動

世界大戰は東洋市場に於ける歐米品を缺乏せしめ、神戸輸出品も亦顯著なる新生面を開き、其休戦後も一時此傾向を持続せしが、同九年輸出品の百萬圓以上のもの約九十種、就中五百萬圓以上のもの約二十種にして、一千萬圓を越ゆるものに綿

世界大戰直後

織絲・製帽用眞田燐寸縞木綿綾木綿生金巾及シーチング綿メリヤス肌衣・陶磁器の八種あり、唯豆類・澱粉・菜子油・椰子油・銅鐵類・工業用藥品等軍需特殊品の致命的激減の外は一般に盛況にして、殊に除蟲菊製帽用眞田薄荷腦絹織物・綿織物・ゴムタイヤ・靴足袋等に其進出著しきものがあつた。然るに大正九年我財界の反動と歐米品の復活擡頭とは、當港輸出額をして逐年減少せしめ、遂に同十一年には之を同七年に比して其半ばに過ぎざるの有様となりしが、其中減少著しき主要品として米・豆類・精糖・魚油・木材及板・絹屑物・屑綿・綿織絲・羽二重縞木綿晒金巾・貝釦燐寸紙類機械類等を數ふべく、又輸出百萬圓以上のもの約五十種、就中五百萬圓以上のもの八種にして、一千萬圓以上を占むるは綿織絲燐寸綾木綿生金巾及シーチング綿メリヤス肌衣の數種を出でなかつた。

關東大震災
前後

然しながら此大正十一年の極度の不振は、其年内既に反動として稍活況を呈せしに、翌十二年の關東大震災を契機として驚異的發展をなし、同十四年に入りて極盛に達し、大戦中の盛時を遙かに凌駕し、神戸はこゝに輸出港としての基礎を確立するに至つたのであつた。蓋し横濱の潰滅によりて當港輸出品中生絲・絹織物・絹屑物・錫薄荷腦等をして俄に増大せしめた。特に當港輸出に新に加はりたる生絲

昭和元年よ
り四年迄

は同十三年以降爲替暴落と價格低落とによりて輸出力を増加し、翌十四年既に一億四千萬圓の巨額に上り、絹織物も亦十三年には一億一千萬圓に増進して未曾有の盛況を來し、全國輸出の九十%を占め、其中羽二重は減少せしも富士絹の増加は著しきもの、一であつた。絹織物は歐米品の出廻りに一時壓迫を蒙りしも、同十三年に入り圓爲替の暴落に再び活況を呈し、翌十四年一億二千六百萬圓なる未曾有の盛況を呈し、綿メリヤス肌衣・精糖・貝釦等の増加亦顯著なるものであつた。神戸市重要工業品たるゴムタイヤは大正十四年一千萬圓を算し其躍進著しかりしも、當港の製造及輸出を全く獨占し來れる燐寸は瑞典品の市場恢復に壓せられて漸次減少し、大正八年に比して僅かに其三分一に過ぎざるに至りしは最も注意に値する。かくて大正十四年百萬圓以上の輸出品は八十三種、就中五百萬圓以上は二十六種を算し、特に一千萬圓以上のものは薄荷腦・生絲・綿織絲・眞田・縮緬・羽二重・富士絹・縞木綿綾木綿生金巾及シーチング綿メリヤス肌衣の十一種の多きに達した。大正十五年(昭和元年)より昭和四年に至る神戸港輸出は大なる發展を認め難きも、同三年の不振を除けば概して好調と云ふべく、殊に同四年七月政府の金解禁に對する政策確定に依る爲替恢復見越に基く輸出増加ありて大正十四年に次ぐの

好調を示した。米國の好況は逐年生絲輸出を増加し、同四年は二億八百萬圓に上り、未曾有の盛況を來し、綿織物も依然として好況を續け、昭和二年には空前なる一億五千萬圓の輸出を見たるも、翌三年濟南事件に依る南支那南洋に於ける日貨排斥、印度の綿絲布關稅の引上及大戦中獲得せる我市場の不況等は輸出を阻止すること大であつた。而して絹織物は絲價并に爲替の亂調により幾多の波瀾あり、本絹織物は新に擡頭せる人絹織物に壓せられんとするに至りしも、除蟲菊・印刷料紙・靴足袋等の増加著しく、殊に新商品として襪襪・硬化油・護謨靴・人造眞珠等の急激なる増加を見たるは注意すべく、海産物・綿織物・絹織物・薄荷腦・製帽用眞田・燐寸・ゴムタイヤ等は減少著しく、特に綿織物は生産地の關係上大阪港輸出に逐年増加し、神戸港の減退著しく、昭和四年には大正八年の六%にも満たざるに至つた。

金解禁後

昭和五年一月の金解禁斷行後翌年十二月其再禁止に至る二箇年は、金解禁に依る内外物價の崩落、世界各國の極端なる保護關稅の設置及銀塊相場場の崩落等輸出梗塞の障礙百出し、稀有の不振を示した。即ち生絲・絹織物・綿織物等の重要輸出品の減少特に著しく、精糖・小麥粉・魚油・除蟲菊・屑綿及屑綿絲・襪襪・帽子綿・メリヤス肌衣等何れも注意すべき減退を示し、絹織物は新興の富士絹及ボンジーに減少し、綿織

物は圓價の昂騰に加へて、昭和五年四月英領印度の英國品との差別關稅設定に禍せられて輸出の減退を來し、翌六年には再び印度の關稅引上あり、又滿洲事變により民國市場を失へるありて六千七百萬圓に激減せしが、唯晒金巾・縞木綿・更紗の却つて増加せるは異色とすべく、又帆布製護謨底靴の新商品として擡頭せるは注目値する。

金輸出再禁止後

金解禁に依り不振を極めたる神戸港輸出は、金輸出再禁止による爲替低落の波に乗つて漸次恢復し、特に昭和八年の躍進は驚くべきものありて遂に輸入を凌駕するに至つた。即ち此間倍額以上に増加せるは、小麥粉・清酒・除蟲菊・綿織物・屑綿及屑綿絲・製帽用眞田・絹織物・綿織物・綿製浴巾・靴足袋・ゴム靴・燐寸・諸機械・器具等多數に上つてゐる。綿織物は英國品との激烈なる競争と關稅の高障壁とを排して、英領印度を始め蘭領印度・埃及・南阿弗利加・濠洲・中南米へ猛烈なる勢を以て進出し、遂に昭和八年の輸出額は生絲を凌駕すること五百七十萬圓にして、本港輸出の首位を占め、從來活況なりし生金巾及シーチング・綾木綿を始めとし、特に近年縞木綿・晒金巾・更紗・綿フランネルの増進目醒しきものあり、今や生地綿布の輸出は綿織物全輸出額の二割に過ぎず、全く加工綿布に壓せらるゝに至つた。絹織物は羽二重の不

振に反し縮緬・富士絹に増加し、特に近年絹繻子の進出著しきものがある。然れども生産地及仕向地の關係上地の利を得て急激なる躍進を遂げたるは人絹織物の輸出にして、昭和五年の二千四百萬圓は同八年には五千百萬圓に上り、本絹織物の三千八百萬圓を遙かに凌駕するの盛況を示した。今最近の當港に於ける人絹織物輸出の急激なる増加を表示すれば左の如くである。

本絹人絹輸出表

種別	本絹				人絹			
	昭和五年同	六年同	七年同	八年同	昭和五年同	六年同	七年同	八年同
縮緬	11,840千圓	11,071千圓	11,043千圓	15,322千圓	793千圓	1,140千圓	3,045千圓	11,947千圓
羽二重	9,086	3,707	3,477	2,976	253	9,462	16,002	13,944
富士絹	1,374	6,607	10,843	11,900				
繻子	1,266	93	867	772	2,321	3,943	6,710	10,977
ボンジー	1,733	3,306	2,793	5,568				
其他	3,644	3,822	1,193	1,710	10,562	13,056	15,769	13,334
合計	39,925	25,995	31,235	38,169	23,917	27,773	41,526	51,182

(人絹の富士絹及ボンジーは其他に含む)

神戸の繻寸及護工業

神戸市の傳統的的重要工業たりし繻寸の大正八年以來年を逐ひて激減せる情勢は既に記せる所なりしが、昭和七年に至り強敵瑞典繻寸トラストの動搖を機とし、昔日の繁榮を再び招來するかの如き觀を呈するに至りしは注意すべく、而して此繻寸工業の衰微に代りて本市重要工産品となる護護靴及帆布製護護底靴は僅僅數年間の發達にかゝるも、而も今や先進の米國品を壓して一躍重要品輸出となり、昭和七年より同八年に至り世界各國の排撃に逢ひしも、滿洲國內治安の恢復と共に漸次輸出の増加を見しが、唯此輸出好況時に方り精糖・印刷料紙は對支關係の悪化に依りて著しく減少した。而して昭和八年に於ける全輸出品の種類は三百種を超え、百萬圓以上のもの八十二種に及び、就中五百萬圓以上のもの實に二十三種を數ふるのみならず、一千萬圓以上を占むるものも、生絲・羽二重・縮緬・繻子・富士絹・綿木綿・綾木綿・生金巾及シーチング・晒金巾・更紗・綿メリヤス肌衣の十一種の多きを算してゐる。

最重要輸出品より見たる神戸大阪兩港比較

神戸大阪兩港の最重要輸出品と稱すべきは綿織物・絹織物・綿織絲なるべく、今之が輸出額を比較すれば左の如くである。

年次	綿織物		絹織物		綿織物		絹織物	
	神戸	大阪	神戸	大阪	神戸	大阪	神戸	大阪
大正七年	三、五、一五九	一、四、三三六	六、四、七〇七	二、九、一〇一	七、二、七二二	六、六、九六六	四、二、〇〇〇	六、六、九六六
同十年	四、六、〇八〇	一、四、五、七三三	五、四、八〇〇	二、九、二二二	二、五、九七二	四、七、七六六	五、九、〇〇〇	四、七、七六六
同十三年	九、六、三六一	二、一、一、三三四	一、一、三、七〇〇	一、七、七三三	二、〇、七六七	七、五、四一四	六、九、〇〇〇	七、五、四一四
昭和二年	一、五、〇、一五四	二、〇、六、三三五	九、〇、〇三三	一、六、六〇〇	四、七、七四五	三、〇、六二二	三、〇、六二二	三、〇、六二二
同五年	八、九、七九五	一、五、四、八八一	六、三、九一五	五、七、七九九	二、三、四九九	一、〇、六四二	一、〇、六四二	一、〇、六四二
同八年	一、二、九、九三三	二、三、八、八四四	八、九、三五一	一、六、九三六	二、四、〇四四	一、一、六四三	一、一、六四三	一、一、六四三

右に據り先づ綿織物を見るに、此期間に於ける増加率は、神戸三・五倍に近きに反し、大阪は僅か一・四倍となれるに過ぎざれど、其總價額に至りては神戸は大阪の約半數を占むるに過ぎない。是全く神戸背域の綿織物工業の大阪のそれに遠く及ばず、取引の主體をなす問屋又は輸出業者に於ても神戸の劣れるが故である。然るに仕向國別を検すれば、神戸の阿弗利加・南米・近東諸國に限られ、大阪の滿洲國・關東州・中華民國・英領印度・蘭領印度等を有してこゝに截然と區別あるを知るべく、而

綿織物

綿織物
絹織物

して最近本品輸出は大阪の對象とする舊市場は漸く飽和點に達し、新市場開拓確保に腐心するに對し、神戸の是等新市場方面に勢力を有するは大阪に比し將來有利なりとせらるゝところである。綿織物は、大正末年以來生産地の分布上神戸の順に減退を示すに反し、大阪に増加せるも、而も全體的の減少著しきものあるは注意すべきであらう。絹織物は昭和八年に於て神戸は大阪の五倍餘に達するのみならず、本期間の増加率も神戸の十三・八倍なるに、大阪は五・八倍に過ぎず、是れ神戸港が本邦絹織物海外市場の中樞地たる濠洲及び英領印度を始めとし、南北兩米諸國・歐洲諸國・阿弗利加・南洋との貿易關係緊密なるに因ると共に、内外輸出業者の神戸に營業所を有するもの多くして、而も賣込問屋・機業家出張所等の如き販賣生産并に精練・染色加工・輸出検査等の諸機關の完備し、大阪の是等諸條件に缺くる所多きに因るものなるは明らかである。而して生絲は神戸及び横濱の獨占するところなるも、最近人絹業の驚異すべき發達に伴ひ、其輸出も旺盛となりしが、昭和八年大阪の八百五十萬圓の輸出に對し、神戸の九十萬圓に過ぎざるは最も注意すべきである。

輸出の概観

大正八年以降昭和八年に至る十五年間に於ける神戸港の輸出品目の消長は概

要以上の如くなれど、更に之を概観するに、大正十二年の關東震災を轉機とする生絲・絹織物・綿織物の躍進は實に驚異に値すべく、爲に開港以來漸次現れ來れる輸出品の平準的傾向の動搖に拍車を加へて、一に一大變化を來せると共に、不振に陥らんとせる當港輸出貿易をして一大伸展を示すに至らしめたのであつた。今主要輸出品に就き、大正十二年を中心として其前後の總輸出額に對する割合を觀るに、次表に示す如く、大正七年には綿絲の十三・四%を最多とし、絹織物の六・五%、豆類の五・〇%、燐寸の四・三%を稍、大なるものとし、綿メリヤス肌衣、陶磁器、精糖、菓子油、米、刷子、貝鈎紙類、製帽用眞田硝子及同製品等の一%臺なるを除けば、皆一%以下にして、生絲・絹織物・綿織物の三品を合するも未だ七・九%に過ぎない。然るに大正十二年に至り、生絲は九・二%、絹織物は九・六%、綿織物は十八・八%となり、此三者の合計既に三十七・六%を占め、之に次いで綿絲五・五%、綿メリヤス肌衣四・〇%、燐寸二・八%、樟腦二・五%を占むるの狀勢を示し、他に一%臺の約八種ある外は總べて一%以下に過ぎざるも、漸く平準的傾向は破れ來つた。更に昭和三年に及び、生絲二十八・八%、絹織物十一・八%、綿織物十二・九%となり、三者合して實に五十三・五%の多きに達し、綿メリヤス肌衣は二・七%に減じ、他に一%臺約五種ある外は總べて一%に満たない。

爾後此平準的傾向への逆行は續けられ、昭和八年生絲十七・九%、絹織物十三・八%、綿織物十八・八%となり、合計にて五十五%を占め、之に次げるは綿メリヤス肌衣の三・三%にして、一%臺を占むるは帽子帆布製ゴム底靴、靴具、靴足袋、ゴム靴等全く新商品なるは注意すべき變化である。之を要するに神戸港輸出品は年を逐ひて生絲・絹織物・綿織物三種目に對する貿易額の偏重を多からしめ、更に近年新商品の進出著しく、而して生絲を除けば是等總べて全製品なるは愈、神戸港背域の工業を高度化しつゝ、あるを證して餘りあるも、而も是等少數品偏重の傾向は輸出貿易上より觀れば、其盛衰は直に神戸港の消長を左右するの危険性を伴ひ易く、是等商品の新舊市場の將來の開拓確保は固より新商品の進出に努力するの要あると共に、近年大阪港の發達は神戸港の前途に對し、幾多考究すべき問題を投じたるものとして最も注意を要する狀勢となつた。

神戸港輸出重要品價額表

神戸港輸出重要品價額表 (表中、少は割合〇・一%以下なるを示す)

品 別	大正七年		同十二年		昭和三年		同八年	
	價 格	割合	價 格	割合	價 格	割合	價 格	割合
食 料								
品								

原 料	豆	米	昆	貝	椎	錫	麥	清	寒	罐	精	小
除 蟲 菊 品	類	類	布	柱	蓴	酒	酒	天	物	詰 食 物	糖	粉
二、二七三	二、六九一	六、六一	一、〇四四	二、二五	一、一〇六	八、三三	一、二一四	一、三九一	二、四四四	二、一三三	七、〇七四	四、七〇九
〇・四	五・〇	一・三	〇・三	少	〇・二	〇・二	〇・三	〇・五	〇・四	一・三	〇・九	〇・九
一、九五一	一、九二	三、三七	一、七九	八、六四	一、〇二	三、六四八	三、三〇九	一、九五	三、〇〇一	一、四六〇	一、七四	六、七
〇・五	〇・五	〇・一	〇・五	〇・二	〇・三	一・〇	〇・一	〇・八	〇・四	〇・四	〇・四	〇・二
四、一八〇	七、五二	六、八一	一、五九	一、五二六	二、〇四三	九、九四	二、〇三九	三、八四九	一、三〇三	八、四五三	五、八〇二	五、八〇二
〇・七	一・三	一・一	〇・二	〇・二	〇・三	〇・二	〇・三	〇・六	〇・二	一・三	〇・九	〇・九
三、九六九	四、五四〇	五、五八七	四、三九	六、六八	一、〇三九	一、五二七	二、〇〇三	二、八七四	三、六三五	五、四三九	五、八八七	五、八八七
〇・六	〇・七	〇・九	少	〇・二	〇・二	〇・三	〇・三	〇・四	〇・六	〇・八	〇・九	〇・九

全 製 品	鱗 寸 軸 木	鯨 油 魚 油	木 子 臘 油	菜 子 油	薄 荷 油	セ ル ロ イ ド	綿 織 絲	硬 化 油	樟 腦	製 帽 用 眞 田 腦	薄 荷 腦	生 絲 (玉 絲 共)	原 料 用 製 品	絹 物	木 材 及 板 類
一、八九二	三、九二七	二、一〇四	六、七四五	三、三二	一、六〇三	七、二七二	三、五五一	五、七五二	八、〇三	一、二四	二、二七五	四、八九六	二、二七五	四、八九六	
〇・四	〇・七	〇・四	一・三	少	〇・三	一・三	〇・七	一・一	〇・一	〇・二	〇・四	〇・九	〇・四	〇・九	
二、五〇八	一、一三	八、七六	三、三三	八、二	二、二	一、九四七	八、八四五	六、〇五四	二、九五二	三、九二	二、二三八	一、五七九	〇・六	一、五七九	
〇・七	〇・三	〇・二	〇・一	〇・二	〇・一	五、五	二、五	一、七	〇・八	九、二	〇・六	〇・四	〇・六	〇・四	
一、五二七	四、二五六	一、六三七	八、三六	一、六四八	一、九一	三、四八四	一、九八五	五、三九四	四、〇八八	三、〇四一	一、五四八	一、六七一	一、五四八	一、六七一	
〇・二	〇・七	〇・三	〇・一	〇・三	少	〇・六	〇・三	〇・九	〇・六	〇・五	〇・二	〇・三	〇・二	〇・三	
三、四七	六、九三	七、三三	一、〇九	一、八三	一、九八	二、四〇四	二、九一〇	四、三五八	五、〇二七	五、一〇六	一、一	一、四八四	一、一	一、四八四	
〇・二	〇・二	〇・一	〇・二	〇・三	〇・三	〇・四	〇・四	〇・七	〇・八	〇・八	少	〇・二	〇・六	〇・二	

縮緬	絹織物	天竺	被褥	綿織	綿織	小倉	緋及色金巾	綿ポプリン	綿ネ	更紗	晒金巾	綿木綿	綾木綿(細綾共)	生金巾及シーチング	綿織物
一七三	六四五七	一六九九	四六三	一〇五〇	八四六	二二	二二	二七四六	八八四	一七〇	二四三六	七六七八	一一四〇三	三五二五九	六五
〇三	一三	〇三	〇	〇二	〇二	少	〇五	〇二	〇三	〇三	〇五	一四	二二	六五	六七一九三
二八九三	三四三六二	二六九五	一八一	五五六	二二四五	一七三六	八四四	四三七五	一〇二六	一四八	六三四〇	一〇九五五	三二四一三	一八八	一八八
〇八	九六	〇七	〇三	〇二	〇六	〇五	〇三	一三	〇三	少	一八	三二	八八	八二四七	二九
一九五〇九	七四七八五	三六四九	一六九八	二六五二	二七四	一八七五	一〇六五	二九二天	一三三四	一五五四	四四三八	三二四一九	二七六七	八二四七	二九
三二	一八	〇六	〇三	〇四	〇四	〇三	〇二	〇五	〇二	〇二	〇七	三六	四四	二二九	二二九
(内人絹織物)	八九三五	一四二六	一五〇五	二二七三	二六四七	三二四二	六三四九	六三六六	一一六五	一四八四〇	一七一四五	一七七二六	一九九九四	二二九	二二九
(同二六六)	二六二六	〇二	〇二	〇四	〇四	〇五	〇一	〇一	一八	二二	二六	二七	三二	一八八	一八八

羽重	富士絹	絹織子(輸入共)	ボンジー(輸入共)	綿メリヤス肌着	帽	模造バナマ	フェルト製	帆布製ゴム底靴	靴	靴	地	野草薙(由多加織)	絹織
三四九五	二二〇	二	一〇、五六一	四二九	二七四二	二五二	二五二	三三三二	二四七一	三〇六七	二六四八	三四二	
〇六	少	少	一九	〇八	〇五	少	少	〇六	〇五	〇六	〇五	少	
一六六五	七、五三一	二、四〇六	四九〇七	一、八六九	五五三	七四三	七四三	二、五六九	一、四〇五	四、三二天	三、四三七	三四	
四七	二二	〇七	一四	〇五	〇一	〇一	〇一	〇七	〇四	一三	一〇	〇二	
一八、四八	三、四六三	三、四六三	四、二八七	九、九三三	二、九四一	八五八	八五八	三、四三七	三、七〇九	三、一五	二、一〇九	六二	
二九	三七	〇五	〇七	二七	一六	〇二	〇二	〇五	〇六	〇七	〇二	少	
(同二六六)	一、七五九	一、七五九	五、五八八	二、五七〇	一〇、六九二	七、四四〇	一、五二七	七、三〇七	七、三二天	六、八三九	一、〇七	三二	
二六	一八	〇九	三三	一六	〇三	一三	一三	一五	一三	〇九	〇七	少	

機 械 類	四、五二〇	〇・八	一、六一〇	〇・五	三、一五三	〇・五	五、一〇八	〇・八
電 氣 機 械	一、四一〇	〇・三	四、六三	〇・一	七、二六	〇・二	五、六〇	〇・二
紡績機及織布機	六、九二	〇・二	五、五九	〇・二	二、八四	少	三、〇五	少
綿 タ オ ル	一、九七	〇・四	一、八四七	〇・五	三、〇六六	〇・五	四、九〇七	〇・八
ゴムタイヤ	四、〇三七	〇・七	三、八四五	一・一	五、四八六	〇・九	四、六〇一	〇・七
硝子及同製品	五、六六	一・〇	三、〇一四	〇・八	四、〇〇一	〇・六	四、五二一	〇・七
貝 類	六、二六四	一・二	五、四五五	一・五	四、七九八	〇・八	四、四一〇	〇・七
紙 類	六、〇〇一	一・一	四、六二五	一・三	一、〇二四八	一・六	四、三〇六	〇・七
印刷 紙	一、〇六六	〇・二	一、六三三	〇・五	五、五二八	〇・九	一、四一八	〇・三
板 紙	二、〇三三	〇・四	七、四九五	〇・三	九、九	〇・一	五、〇三	〇・一
ブ ラ ッ シ ュ	六、三六九	一・二	六、六六八	一・九	三、〇六四	〇・五	三、六二二	〇・六
齒 用	四、五九八	〇・九	四、六五八	一・三	一、九一七	〇・三	二、四九〇	〇・四
髮 用	九、八	〇・三	一、一九三	〇・三	三、四八	〇・一	三、〇八	少
磷 寸	二、三二七	四、三	九、九一九	二、八	五、一〇六	〇・八	三、一七二	〇・五
縮 プ ラ ン ケ ッ ト	二、五三二	〇・五	一、九七五	〇・六	二、二八二	〇・四	三、〇一八	〇・五
陶 磁 器	八、二〇八	一・五	四、六四二	一・三	四、三三七	〇・七	二、八九七	〇・四

ランプ及部分品	二、六六〇	〇・五	一、〇〇五	〇・三	一、九六四	〇・三	二、四三八	〇・四
木製品(家具ヲ除ク)	九、八	〇・二	二、九三四	〇・八	二、三五〇	〇・四	一、八一〇	〇・三
花 薙	二、八四四	〇・五	一、二七六	〇・四	一、〇六一	〇・二	一、三九三	〇・三
單 製	二、三六七	〇・四	九、一	〇・三	八、四七	〇・一	一、六〇	〇・二
羅紗及セルヂス	二、六四	少	七、一	少	九〇	少	一、二八一	〇・二
人 造 眞 珠	一、六六	〇・三	二、九三二	〇・八	三、三三〇	〇・五	一、二五八	〇・二
珉 鐵 器	一、六六	〇・三	二、九三二	〇・八	二、三九三	〇・四	一、〇九九	〇・二

二 輸入品の變動

世界大戰直後の大正八・九兩年の貿易情勢は未だ戦後の好況を續けしと、西比利亞出兵に依る軍需品の必要とは工業原料品の輸入をして大戦中を凌駕せしめ、内地紡績界の全盛は地の利を得たる神戸港の棉花輸入を激増せしめて、大正九年には四億六千萬圓を算せしのみならず、紡績機の輸入亦激増を示した。大戦中の輸入杜絶に促されて長足の進歩を遂げたる我羊毛工業は、我文化の發達と軍需品關係によりて愈々羊毛の輸入を増加せしめ、毛絲・羅紗をも亦急激に増加せしめ、且つ

世界大戰直後

諸工業なほ一般に殷盛にして、生護謨、硝酸曹達、製絲用バルブ、アニリン染料、葉鐵銑、鐵・ニッケル塊等の工業原料品は續々輸入せられ、豆糟、硫安、木材、揮發油等の増加亦著しかりしのみならず、當時食料問題は朝野の一大問題となりしを以て、之が調節上、米・小麥・小麥粉等の輸入獎勵によりて何れも其輸入増加を來した。かくて大正九年百萬圓以上の輸入品は百種に近く、就中五百萬圓以上は三十種に及び、特に一千萬圓を越ゆるは、小麥・大豆・砂糖・硝酸曹達・硫酸・アムモニア・生護謨・線綿・羊毛・豆糟・鐵・鐵條・竿・テーパー・アングル型・鐵板・不電鍍・銅塊・紡績機・諸機械の十五種をも算するに至つた。而して此年の財界變動は一時輸入を減退せしめしも、幾もなくして再び漸騰の勢を呈し、割安なる輸入品の供給に努められたれば、同十年及び十一年の輸入は價額に於ては減少せしも、其實量にありては大なる減少を示さず、特に毛絲・羅紗を始めとし、棉花・麻類・生護謨・硫安・木材等は著しく増加し、支那の低廉なる烏卵・牛肉の噸に増加せるは注意すべきである。

關東大震災
後

關東大震災に依り在荷の灰燼に歸するもの多きや、大正十三年三月末日迄生活必需品并に土木建築材料等約六十種の關稅減免せられ、爲に輸入品の激増を來すと共に、横濱仕向貨物の神戸港に陸揚せらるゝもの多く、當港輸入は頓に増加した。

而して各種企業熱の冷却せるに拘らず、紡績工場の依然として盛況を續けたるがため輸入の大宗たる棉花は逐年増加し、大戦中用途激増せる麻類は戦後一時頓挫せしも、製粉業隆盛の爲に印度麻、和紙原料としてマニラ麻の需要を増加し、更に震災により横濱よりの廻荷を加へて當港輸入は大戦中を遙かに凌駕した。逐年發達せる毛絲工業は關東各地の震災により、阪神地方は活況を來し、神戸港への羊毛輸入亦激増し、戦時中南米・南阿方面よりも輸入を見たるも、近來は濠洲物に局限せらるゝに至つた。毛絲編物細工の流行は、毛織絲の需要を激増せしめしも未だ優等品に至りては輸入を防遏するに至らず、震災後は愈激増し、復興材料として亞鉛・鐵類・鐵板・鐵筒及管・木材・硝子板等の増加も特に著しかりしが、近年銑鐵が其集散市場の關係上大阪に壓倒されたるに反し、鐵板は急激の増加を來し、鐵類輸入の首位を占めた。化學肥料の代表にして需要先を中國・四國兩地方に有する硫安は、豆糟の高値によりて同十二年以降一層輸入を激増し、大戦前に多數なりし英國品に對し獨逸品の進出目覺しく、同十三年には全く他を壓倒するに至つた。機械類に於ては洋風服裝の一般化に依る縫衣機の増加、水力電氣事業發達に依る發電機及電動機の増加と共に、國産品の發達と工業界の不振とに依る紡績機・汽罐・金屬及木工

機械の減少等は注意すべきものである。大正十二年前後當港輸入品として新に擡頭し來りしものに葉煙草及製造煙草果實及核子・フィッシュグアノ・原油・阿仙菜・其他タンニン・エキス・醋酸石灰・グリセリン・人造絹絲・寫眞用フィルム・硫酸加里・ラヂオ・自動車等あり、人造絹絲は其使用方面の擴大し、寫眞用フィルムは近時の映畫の流行により、ラヂオは新娛樂品として夫々増加を來せるものであつた。大正十四年の全輸入品は三百種を超え、就中百萬圓以上を有するもの九十種、而も五百萬圓以上二十二種にして、一千萬圓以上を占むるものは、米・小麦・砂糖・硫酸・アムモニア・生護謨・線綿・麻類・羊毛・豆糟・毛織絲・鐵板・羅紗・セルヂス・諸機械の十三種である。

昭和元年より同五年一月の金解禁斷行を経て翌年十二月其再禁止に至る六箇年間の當港輸入は概して低下を續けたりと謂ふべく、其中にありて棉花は昭和二年空前の米綿の大量を輸入せしも、内地農産物の安値による綿製品の賣行不振なるに加へ、翌三年濟南事變の勃發により綿布の輸出に一頓挫を來し、原棉の消費益、減退し、其後一時挽回の兆ありしも、同五年綿業界極度の不振に陥り、殊に同六年に於ける輸入價額の激減は價額の暴落によるものであつた。近年綿布類に對する内外の嗜好の變化により加工綿布に増加せるを以て、細番手の原料たる米綿が昭

昭和元年乃
至同六年

和元年以來從來の印綿と位置顛倒せるは注意すべきであつた。紡績機は昭和四年深夜業廢止に伴ふ増錘計畫に依る英國品、人絹製造發達に伴ふ獨逸品等は共に夫々輸入の増加を見た。羊毛は内地羊毛工業界の發達に伴ひ、依然として多量の輸入を續け、昭和三年トップ毛織絲の關稅引上は原毛がトップに代るに至り、毛織絲・羅紗・セルヂスは關稅保護に依る國産品の増加の爲に輸入は逐年減少し、却つて輸出國と化し、支那方面への輸出漸増せんとする勢である。昭和三年前後の鐵材界の好況は銑鐵・葉鐵・ワイヤ・ロッド鐵を始め鐵板・屑及故鐵・鐵筒及管等の輸入を増加せしも、其後の不況と國産品の漸増に依り一般に輸入は減少し、殊に鐵板は驚異的激減を來し、近年金屬中に於て重要な地位を占め來りしアルミニウムを始め、ニッケル・亜鉛・錫・鉛等の昭和六年の輸入額概ね五十萬圓に滿たざるに至りしは、是等加工工業の中心地の大阪に在るを以て、同地に直送せらるゝ傾向を生じたるに外ならねど、神戸港輸入貿易上注目すべき變化である。又近年割安なる硫安の使用増加により從來多かりし豆糟は漸次其販路を蠶食され、硝酸曹達亦之に壓せられて、同五年以來輸入漸減した。工業藥品中重要な曹達類は、大正年間には國産品の見るべきものなく、専ら之を輸入に仰ぎしも、曹達灰は昭和四年政府の製造獎勵

金交付實施ありて内地の生産面目を改め、工業界未曾有の不振に伴ふ需要の減退と共に輸入を激減せしに、苛性曹達は昭和年間に入り綿絲布と人造絹絲の製造顯著なるに伴ひ、其輸入激増した。我護謨工業は戦後躍進的發展を遂げ、タイヤ、ゴム靴の輸出激増に伴ひ、生護謨の輸入量逐年増加し、本工業は爲に旭日昇天の觀がある。レールは昭和二三年迄に京阪神地方の鐵道敷設に一段落を告げてより輸入著しく減退した。震災前後驚異的輸入を續けし木材は其後減少し、遂に昭和四年關稅改正と共に内地材の擽頭となり、また當港木材貯藏設備不完全なるを以て大阪への直送多く、爲に當港輸入をして減少せしめた。輸入食料品の大宗たる米は、近年臺灣米の増産によりて漸く國內需要を充すに至りたれば、昭和四年以來特に其額を減するに至り、大正末年より小麥粉の輸出著しき爲め、小麥の輸入自ら増加し、加奈陀品は輸出小麥粉に最適として輸入の首位を占め、従て小麥粉の輸入の減少著しきものがある。砂糖は主として蘭領東印度に求めつゝ、あるも、臺灣糖の産額漸く増加し、爲に外糖輸入は時に消長を免れず、近年増加稍著しき食料品は大豆、小豆、牛肉、葉及製造煙草にして、鳥卵、コンデンスミルク等亦其輸入を減じない。

昭和七八年

昭和七八年の輸入價額の増加し、數量の却つて減少せるは昭和六年十二月の金

輸出再禁止の圓價崩落を招けるによるものにして、此間外米の輸入は一時多額に上りしも、今や少量の碎米を暹羅、米國より輸入するに過ぎず、小麥粉の輸出増加の割合に小麥の輸入比較的少きは、昭和七年の關稅改正と、翌八年の政府の小麥増産計畫とに依るものにして、内需内麥の時代又遠きにあらずと稱せられる。砂糖は臺灣糖の昭和八年自給自足より進みて輸出を爲すに至りしと、輸出の減退とにより其輸入を減少せしめ、鳥卵、葉煙草、コンデンスミルク等食料品の何れも五十萬圓以下となれるは概ね國産の増加に依るものと知るべく、輸入の大宗たる棉花は、昭和七年金輸再禁止直後の爲替安を見越せる思惑輸入と、上海事變による同地紡績工場閉鎖を豫想せる綿業界の好轉と、輸出綿絲布の躍進に基きて近年稀有なる輸入増加を來し、翌八年數量稍減じ價額却つて増加したるは、印度政府の日印通商條約の破棄と關稅引上を發表せるが爲め、高價なる米綿が棉花輸入界を獨占したるに外ならぬ。我毛織工業の駸々たる發達は必然的に毛織絲、羅紗の輸入を減少せしめて羊毛を増加せるも、當港輸入羊毛の増加顯著ならざるは其工場の所在地關係より大阪、名古屋等への直送品増加の結果と見るべく、本邦護謨工業の盛況は生護謨の輸入を激増せしめ、殊に當港には隣寸製造工業の衰運に反して各種ゴム製

工場の増加を來し、其數今や百に垂んとし、爲に當港への輸入は全國の六十%を占め、昭和八年の輸入量は、大正八年に比し實に六倍に達するに至つた。昭和六年の滿洲事變は我國軍需工業を刺戟して鐵類の輸入を著しく増加せしめ、其消費地の關係上大阪直送品増加し、また近時我工業の發達に伴ひ、屑及故鐵を輸入し、盛に之を改造するに至りしと、他面國産品の増産顯著にして、ワイヤロッド、鐵條、鐵板等の輸入は却つて著しく減退した。製紙用パルプは大體自給自足の域に達せしが、製紙業の隆盛に伴ひ加奈陀よりの輸入激増し、殊に金再禁止後の人絹界未曾有の活況は、こゝに諾威産人絹用パルプの輸入に驚くべき増加を來すに至つた。我硫安工業は金再禁止を一轉機として長足の進歩を遂げ、輸入は著しく壓迫せられて今や自給自足の域に達し、從て硝酸曹達、豆糟の輸入も亦昔日の俦を沒した。機業界の活況はアニリン染料の輸入を誘發せしも、大正九年以來數度の關稅保護は輸入制限と相俟ちて國內染料の發達を促進し、爲に其壓迫を免れしめ、麻類は我纖維工業の發展と軍需工業の繁忙とに依り輸入の増加著しく、革類は國民生活の向上に伴ひ需要を増加せるも、内地皮革工業の進歩と共に、靴底革、羊革、染色革等の輸入は減少し、牛皮及水牛皮等の製革原料にのみ増加を來し、昭和八年の其輸入

増加は空前とせられた。硝子板は其薄板の大正末年より漸次輸入を減せらるゝのみならず、今や自給自足より進みて東洋に於ける硝子製造の覇權を握るに至り、重要輸出品の一となり、其厚板のみは長く輸入を絶たざりしも、昭和七年關稅の改正もありて、著しく減少を示せるは注意すべきである。かくて昭和八年に於ける全輸入品目は三百五十種を超えしも、其中百萬圓以上のものは五十三種、五百萬圓以上は十五種を占め、一千萬圓を超えしは生護謨、線綿、麻類、羊毛、製紙用パルプ、諸機械の六種となつた。

神戸・大阪兩港輸入に於ける最重要品は線綿、羊毛、生護謨にして、其輸入價額の比較をすれば左の如くである。

年次	線綿		羊毛		生護謨	
	神戸	大阪	神戸	大阪	神戸	大阪
大正七年	三三、九七六	三九、九〇六	三三、四〇〇	四六、三三一	八、二九六	五、二〇三
同十年	三三、三〇八	二〇、七〇五	一三、八五七	六三、六一	一〇、九三九	一、六〇一
同十三年	四三、四三〇	七六、一八三	五二、三三八	七〇、七四八	一六、七八七	二、三七七
昭和二年	四五、四八四	五七、八六二	三三、八三三	二二、四九九	二五、八二〇	七、三三二

第三節 輸出入品の變遷

最重要輸入品より見ると、大阪・神戸の比較

昭和五年	二三九,〇五	六六,二五四	一八	二四,〇五	三三	六,〇四五	八	二,四六六	七〇	一,〇三五
同 八年	三六,八元	五	一九,四八	三三	二八,三二	一七	二九,三七	二八	一八,四三	六二
										一,二八六

右表に據り輸入の大宗たる繰綿を見るに、其輸入設備及取扱等に關しては神戸は優に大阪を凌ぐものもあるも、近年大阪港の設備の改善に見るべきものあり、加之紡績工場の分布は大阪税關管内に屬するもの、神戸に比して遙かに多く、又實際の本品取引は大阪に於て行はれ、取引業者たる繰綿商及び綿絲紡績業者は大阪港發展の爲め極力同港輸入の態度を採り、又船會社及び倉庫業者も同港發展に協力を惜まざるを以て、將來大阪は當港の競争港として益、威力を發揮するに至るべく、此期間に於ても神戸の増加率殆ど停止せるに拘らず、大阪の五倍に近きは之を證するものである。羊毛は我毛織工業の駁々たる發達に伴ひ毛織物の輸入は激減せるも、原毛激増せしを以て、大阪は同一期間に實に六十三倍の多きに達せるに反し、神戸の昭和年間に入り却つて著しく減少せるは、神戸背城の毛織工業の發達の遅運たるものあるに由ると見るべきである。生護謨は神戸殆ど之を獨占する、これ當港附近には多數の護謨工場散在し、有力なる護謨貿易商の活躍によりて原料を

輸入し、或は製品の輸出にも、生産費を遞減する上に於て當港よりするを利便とするに外ならぬ。

輸入概観

過去十五年間の神戸港輸入品の變遷を概観するに、明治中期以來内地紡績業の發達に伴ふ繰綿の輸入増加により、逐年少數輸入品偏重の傾向を強め來りしが、此期間に於ても同じく此傾向を辿り、更に羊毛、生護謨、機械類等の輸入増加せらるゝありて愈、偏重の傾向を深めしも、輸出品の場合に於けるが如く急激ならざるを知るものがある。即ち大正七年には繰綿は四十%にて群を抜き、之に次ぐものは遙かに低率にして、鐵板の五・七%、條竿鐵の五・三%、羊毛の四・三%に過ぎず、米、豆、糟、機械類、銑鐵、麻類、鉛塊、豆類の如きは僅かに四%乃至一%なりしが、同十二年に至り、繰綿は三十五・五%に減せしが、機械類は六%、毛織絲五・九%、羊毛五%に増加し、四%乃至一%を占むるもの約十一種となりて、偏重的傾向稍、弱められた。然るに昭和三年には再び偏重性を復し、機械類は四・七%、毛織絲は三・三%、羊毛は三・二%となりて、減少を示せしも、繰綿は四十三・一%、生護謨は二・三%に夫々増加し、更に同八年に至りて愈、偏重を示し、繰綿は五十二・五%に上り、實に當港輸出入品中空前の記録を作り、之に次ぐ羊毛四・四%、機械類三・七%、バルブ三・一%、生護謨二・九%を示し、機械類を

除けば其増加著大にして、豆類・麻類・アニン染料・屑及故鐵・銑鐵・豆糟の六種は二%乃至一%を占め、以上十二種目の占むる割合は合計七十五・四%に及んでゐる。之に依れば神戸港輸入品の動向は一に綿綿によりて指示せられ、更に近年は羊毛・生護膜・バルブの盛衰にも左右せらるゝこととなり、漸次是等少数品偏重の傾向を強め、殊に昭和八年には顯著なるものがあつた。これ全く綿織物・人絹織物・ゴム製品を主とする輸出品の激増と、毛織物の内地需要漸増に因る原料品の輸入増加に由るものにして、當港背域の工業の發達を證するものなれど、所謂重工業の原料たる鐵類其他の著しき減少の原因は、最近に於ける大阪港の發達と關聯して之を探求すべきである。

神戸港輸入重要品價額表 (表中、少は割合〇・一%以下なるを示す)

品別	大正七年		昭和三年		同八年	
	價額	輸入總額に對する割合	價額	輸入總額に對する割合	價額	輸入總額に對する割合
食品類	七、七四	一・〇%	九、七六	一・〇%	二、四七	一・八%
食料品	七、七四	一・〇%	九、七六	一・〇%	二、四七	一・八%

神戸港輸入重要品價額表

原料	大正七年		昭和三年		同八年	
	價額	輸入總額に對する割合	價額	輸入總額に對する割合	價額	輸入總額に對する割合
大豆	二、八三	〇・四	三、七六	〇・四	六、九七	一・二
小麦	一、六五	〇・二	一、七〇	〇・二	二、二五	〇・四
砂糖	六、九七	〇・九	一、二五	一・三	五、九四	〇・九
葉煙草	六、三七	〇・八	六、八六	〇・七	四、五三	〇・七
米	三、〇三	三・九	二、九〇	〇・三	四、三三	〇・七
牛肉(生)	五、七七	〇・一	一、六四	一・六	三、五五	〇・六
コンデンスミルク	五、七七	〇・一	三、九〇	〇・四	二、八八	〇・四
製造煙草	七、八七	〇・一	四、七六	〇・五	二、八三	〇・三
小麦粉	八、二一	〇・一	一、九六	〇・二	三、九四	〇・六
鳥卵	八、二一	〇・一	一、〇〇	少	一、〇〇	少
綿品	三、三九	四・〇	八、二〇	〇・八	四、二五	〇・五
羊毛	三、三九	四・〇	三、五八	三・五	三、七六	四・一
生毛	三、三九	四・〇	五、〇五	五・〇	二、八四	三・二
護膜	八、二九	一・〇	一、五〇	一・五	一〇、〇三	二・三
麻類	一〇、九七	一・四	七、七八	〇・八	一三、五五	一・五

第三節 輸出入品の變遷

豆	二六,〇二二	三六	二〇,六九〇	二二	一二,三二四	一四	六四三二	一〇
硫酸アンモニア	二七七	少	一五,一九六	一五	一五,七六七	一八	五,二四六	〇八
牛皮及水牛皮	一,三三七	〇二	一,五四六	〇二	二,二二八	〇三	四,六九九	〇七
原油			一四七	少	三,六三六	〇四	三,一八八	〇五
石炭油	八	少	一,五八九	〇二	三,六三〇	〇四	三,〇一九	〇五
磷礦石	八八	少	一,〇三八	〇二	一,八五九	〇二	二,三七八	〇四
バインフア一及シダー	九九五	〇	一五,九九六	一六	五,六六四	〇六	一,二七一	〇二
硝酸曹達	六二六	〇八	五,一一二	〇五	二,五二七	〇三	一,二六二	〇二
漆	八九〇	〇二	一,三三三	〇二	一,九一七	〇二	一,〇三六	〇二
貝殻	二,六三五	〇三	一,〇三八	〇二	一,五二四	〇二	八〇〇	〇一
穀	七七七	〇二	二,五六一	〇三	三,三三三	〇四	五七〇	〇一
鐵屑及故鐵	一九九〇七	二五	九,九四四	〇六	三,九二三	〇四	六,五七九	一〇
原料用製品	四,一七九	〇五	三,九六八	〇四	七,六二六	〇九	一九,九四七	三一
製紙用バルブ	五,六二三	〇七	八,六三二	〇九	七,七八六	〇九	七,四六一	一一
アニン染料	六,〇九八	〇八	六,六天	〇一	一,八三〇	〇二	七,二二四	一一
鐵屑及故鐵	一九九〇七	二五	九,九四四	〇六	三,九二三	〇四	六,五七九	一〇

ニツケル塊	七五八	〇一	三九一	少	一,二二五	〇一	四,五九四	〇七
革類	一,三〇六	〇二	五,二四四	〇五	五,九五五	〇七	二,九六八	〇五
寫眞用フィルム	八五	少	一,四八一	〇一	二,三三三	〇三	二,七九四	〇四
毛織	八九	少	五,九六六	五九	二,九一〇	〇三	二,一七四	〇三
葉鐵	二,七五一	〇四	七,四六五	〇八	五,一五六	〇六	二,〇七〇	〇三
鹽化加里	六四	少			五,四三三	〇一	一,八一七	〇三
鐵(條竿テ一アングル型)	四一,六六八	五三	一〇,四八八	一〇	三,二八五	〇四	一,七〇三	〇三
硫酸加里	五七二	少	三〇一	少	一,三九八	〇二	一,四七二	〇二
鐵板(非電鍍)	四四,六三五	五七	二五,三八六	二五	一,三六四	一六	一,一九四	〇二
植物性揮發油	一,四七四	〇二	一,八六九	〇二	一,〇五六	〇一	一,一三五	〇二
鐵ワイヤロッド	三,三〇三	〇四	四,九二九	〇五	九,〇八八	一〇	六,五九	〇二
鑛油(機械用油)	一,二三八	〇二	二,九四四	〇三	一,五三一	〇二	三,九四	〇二
曹達灰	五,七七六	〇七	二,四二〇	〇二	一,〇四八	〇一	三,四三	〇二
鐵筒及管	六,二四〇	〇八	二,九五五	〇三	二,七〇九	〇三	二,八九	少
鉛塊	八,〇三三	一〇	六,八四六	〇七	二,四二五	〇三	二,五三	少
亞鉛塊	五二〇	〇一	四,七九五	〇五	二,二四六	〇二	九五	少

錫塊	苛性曹達	アルミニウム塊	人造藍	揮發油	鐵線(電鍍)	全製	機製	金屬工及木工機械	紡績機	石油	石	羅紗及セルヂス	紙類	包裝用紙	印刷料紙	硝子板
五,〇九三	一,一四〇	一,〇〇七	少	少	四,一四二	二四,一〇九	二五,二二二	四,二〇九	一,三三三	四,〇四七	三,二四六	三,二四六	八,八四	一,〇一一	八〇六	
〇・六	〇・二	〇・二	少	少	〇・五	三・一	〇・三	〇・五	〇・二	〇・五	〇・四	〇・四	〇・一	〇・一	〇・二	
三,〇六一	一,八五六	一,七五三	二,八三四	二,九三七	三,七四二	六〇,六四八	二二,〇七九	一六,四二七	二,二八〇	二七,三六三	九,七五三	二,七三三	二,七三七	三,九四一	五,一七四	
〇・三	〇・二	〇・二	〇・三	〇・三	〇・四	六〇	〇・二	一・六	〇・二	二・七	一・〇	二・七	〇・三	〇・四	〇・五	
一,五四七	六,一七五	四,一八五	一,一九二	四,〇七五	八〇二	四〇,八八九	一,五四八	八,五五四	七,八四	一五,〇〇四	五,八七五	一,一三三	一,一三三	一,二七三	四,六七〇	
〇・二	〇・七	〇・五	〇・二	〇・五	〇・二	四・七	〇・三	一・〇	〇・二	一・七	〇・七	〇・一	〇・一	〇・一	〇・五	
九三	七二	四二	二七	二〇	一八	二三八七	五,四一一	一,八八八	七,一一五	三,二四〇	二,四二〇	二,四二〇	四,六六	四,六〇	二,八三	
少	少	少	少	少	少	三七	〇・八	〇・三	一・二	〇・五	〇・四	〇・四	〇・二	〇・二	少	

厚板	薄板
七五	三五
〇・二	少
二,六九六	二,四七八
〇・三	〇・二
二,二七六	三,八九
〇・三	少
九三	二元
少	少

三 加工別的考察

神戸港對外貿易の質的方面即ち貿易品の加工別的考察は、貿易の上で反映せる當港附近の生産部門の概勢を知ると同時に、當港貿易發展の方向を窺知し得べく、而して之を觀察するに當り、貿易品を分類して、食料品・原料品・原料用製品・全製品・雜品の五種とし、其間の推移を見るを便とする。即ち先づ此加工別に依り大正七年以來當港に於ける貿易價額及貿易額増進率并に全輸出入額に對する割合を表示すれば左の如くである。

貿易品加工別表

一、神戸港外國貿易品加工別價額表

加工別	大正七年	同十年	同十三年	昭和二年	同五年	同八年
食料品	七六,六四	二五,五〇五	三六,七七	四四,六二	三九,一八二	三五,二三二
輸出入	五七,四七	五九,六四	一一,二一六	八五,四六	四九,二三	三七,七九

加工品價額
增加表

加工品	輸出入		輸出入		輸出入		輸出入		輸出入	
	輸	入	輸	入	輸	入	輸	入	輸	入
原料品	二五,九二八	一〇,八二一	四八,三二〇	四八,二八〇	五九,七七〇	四九,一九七	七三,五六八	一九,四三六	二六,八六七	四,五八七
原料用製品	一七,六四七	四八,三七九	一五九,四四八	一四九,一二五	一九四,九六二	一五二,八八八	一五四,二七三	一五五,〇五六	九,一一七	一,五五〇
全製品	二四,九四六	一三,八六四	二六,九四五	三三,一〇五	三六,八五一	三三,八五一	二八〇,五四八	四二,一三三	四,二一三	一,三三三
雑品	一〇,八三三	五,七九六	三,八五四	四,一五八	八,一九三	八,七二六	六,八一〇	五,七四二	九,一八	一,五五〇
再輸出入品										
合計	五九,三三〇	三九,一四四	一七,七〇九	五八,〇二四	七〇,七三〇	五三,一七二	六五,〇五九	六四,一三三	一五,六一一	一,五五〇

二、神戸港外國貿易品加工別價額增加表

加工品	輸出入		輸出入		輸出入		輸出入		輸出入	
	輸	入	輸	入	輸	入	輸	入	輸	入
食料品	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇
雑品	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇
再輸出入品										
合計	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇

加工品	輸出入		輸出入		輸出入		輸出入		輸出入	
	輸	入	輸	入	輸	入	輸	入	輸	入
原料品	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇
原料用製品	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇
全製品	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇
雑品	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇
再輸出入品										
合計	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇

右の表により、先づ輸出の推移を窺ふに、第一に食料品は此期間には減少著しく、大正七年を標準とせば、關東震災後の同十三年に於てさへ四十八%に過ぎず、昭和八年は四十六%に下り、從て其全輸出額に對する割合も、同一期間に十四%より五%となりしが、唯製造品の粗製品より減少率の小なりしは注意すべきであつた。次に原料品は昭和二年には大正七年の二・八倍となり、爾後漸減せしも、昭和八年には一・〇四倍となり、其輸出全額に對する割合は四・八%より四・一%に減少した。要

するに食料品・原料品の如き天産物の地位は、本港輸出上に於ては重要ならずして漸次低下の傾向に在りと謂へる。然るに之と趣を異にする加工品中先づ原料用製品にありては、戦後反動來の大正十年に不振を極めし外は漸次増加し、殊に震災後は當港より新に生絲の輸出開始を見るや一層増加率を高め、金解禁前の昭和四年の如き大正七年の一・三七倍に達し、昭和八年には稍減じて八十八%となれるも、尙大正八年の一・三四倍に及んでゐる。されど綿織絲の底止するなき減少は、原料用製品輸出に一抹の不安を與へ、之が輸出總額に對する割合も大正七年の三十三%より昭和八年の二十四%に減少した。次に全製品に至りては偉大なる發展を遂げしが、これ本邦貿易の趨勢と揆を一にするものなるも、また神戸背域の諸工業の發展を證するものにして、其増加率を見るも、昭和八年は大正七年の一・六五倍に達し、其全輸出額に對する割合も四十六%より六十三%に激増を示してゐる。

輸 入

轉じて輸入を見るに、先づ食料品は時に増減あるも近年は概して漸減の傾向を示し、昭和八年は大正七年の六十六%に過ぎず、これ其輸入の大宗たりし外来が、近年臺灣米の増産に依りて支へられたるに由るのである。原料品は大正末年迄漸次増加の傾向にありしが、爾後次第に減少し、昭和八年には稍増加せしも尙漸く大

正七年に比肩し得るに過ぎざりしが、其輸入全額に對する割合に至りては、此期間に於て五十八%より七十一%となり、其驚くべき躍進は他の追隨を許さざりしが、是輸出全製品の驚異的躍進と相對應するものにして、又以て神戸背域の工業の顯著なる發達を證するものである。原料用製品は大正年間は稍増加せしが、其後の減少著しく、昭和八年には大正七年の四十四%を占めて輸入の第二位に在りしが、全輸入額に對しては十四%を占むるに過ぎぬ。然るに從來非常なる勢を以て其率を減じつゝ、ありし全製品は、大正年間増加著しく、大正十三年には同七年の三・六五倍に達し、爾後稍減退して、昭和八年には大正七年の九十%となり、全輸入額に對する割合また之と揆を一にし、大正十三年の十九%は昭和八年には八%となつた。是内地諸工業の發展による機械類の輸入増加によるものなれども、而も其輸入は多年且つ過多なりと謂ふべきであつた。

元來全製品の輸出港、原料品の輸入港たりし神戸港の此傾向は、本期間に於て益々強化せられたれど、輸入原料品の輸出全製品に比して増加顯著ならざりしは、直接消費地たる大阪へ輸送せらるゝに至りしこと其主因なりと謂ふべく、こゝに從來神戸港貿易に於て輸入原料品の占めたりし壓倒的地位に動搖を來し、由つて以て

各加工別輸
出入品變遷
の概観

當港貿易の特質に一大變轉機を劃せんとせるを察すべく、昭和八年の輸出超過の如き亦之を證するものに外ならぬ。

此の如き神戸港貿易の變化は、本邦貿易總量に對する當港貿易品の地位を觀察すれば一層明瞭に知り得るのである。即ち大正八年より昭和八年に至る十五箇年間を概観するに、先づ輸出に於て全國に對する割合の増加せるは、原料品・原料用製品・全製品の三種にして、殊に生絲輸出開始による原料用製品の増加著しかりしが、昭和八年の全製品の全國に對し四十%を占むるに至れるは、當港輸出貿易上意を強くするに足るべく、食料品は粗製品の大半年間増加せる外は一般に其地位を低下した。轉じて輸入は全國に對する割合の増加せるものあるなく、唯原料用製品及び全製品が大正末年迄増加したるを特記すべきのみ。嘗て當港輸入の中心にして、而も現在も拔群の地位にある原料品の大半七年全國の五十三%より昭和八年の三十九%となれるは、驚異的減少なりと謂ふべく、當港の生命を脅すものとして注意に値する。惟ふに諸工業の我國各地に起り、船腹の過剰より容易に直接消費地に輸送せらるゝあり、殊に從來當港荷揚品の過半数を消費せる大阪へ直送するものゝ激増せしこと其主因に數ふべきである。昭和八年當港貿易額は全國

我國貿易の
總量上より
觀たる神戸
貿易品の地
位

の首位を占め、輸出の全國に對する割合は三十五%なるに對し、輸入の三十三%に過ぎざりしは、輸入偏重港たりし當港にとりて驚くべき變化と云ふべきである。

全國外國貿易品加工別價額に對する神戸の割合表

加工別	大正八年		同十年		昭和四年		同八年	
	全國價額	神戸價額	全國價額	神戸價額	全國價額	神戸價額	全國價額	神戸價額
食料品	輸出	一四九六三	五、一五四	一三、三〇一	三、六七七	一、〇一八	一、七九六	三、五二二
	輸入	三、五二二	一、〇五三	三、四八〇	一、一六九	六、三七八	一、七二八	三、七九七
原料品	輸出	五〇〇、九八五	一、五六七	四、二三八	一、四七九	一、〇七三	三、三二七	七、二九〇
	輸入	一、〇九二、七〇〇	二、五八四	一、〇四七、七九五	四、五九七	三、〇二二	七、四八一	二、六八七
原料用製品	輸出	一、〇九二、七〇〇	二、五八四	一、〇四七、七九五	四、五九七	三、〇二二	七、四八一	二、六八七
	輸入	一、〇九二、七〇〇	二、五八四	一、〇四七、七九五	四、五九七	三、〇二二	七、四八一	二、六八七
全製品	輸出	九〇六、一三一	一、一六〇、五九	八、六一三、三五	一、四九、二五	二、四二、九六	三、五七、七〇	一、五五、〇〇
	輸入	四、五二、三八七	一、三三、三三〇	四、五二、二六八	一、三三、三三〇	三、五五、六〇〇	一、三三、三三〇	三、八八、〇七
合計	輸出	一、二六、三五八	三、七三三	一、一七、七三九	五、六二九	一、二八、三六九	三、二五二	四、六六、〇二
合計	輸入	二、六、一六一	九、〇九四	四、七、八五八	三、二、八七七	三、四、六八四	一、〇、三一一	五、四、四六九

雜品	輸出	輸入	合計
輸出	三三,三八七	一三,四八七	四八,三三三
輸入	一五,八三五	三六,四七七	一七,一一一
合計	四八,三三三	一七,一一一	三三,〇二二
輸出	二二,四四三	一四,六九四	三六,〇三七
輸入	八,一九三	四,一五八	一二,三五〇
合計	三〇,六三六	一八,八五二	四九,四八八
輸出	八,八九九	二,四七六	一一,三七五
輸入	一八	一三	三一
合計	八,九一七	二,四八九	一一,四〇六
輸出	三九,三三一	一三,三〇〇	五二,六三一
輸入	五,七三三	九一八	六,六五〇
合計	四五,〇四四	一四,二一八	五九,二六二

各加工別内
に於ける輸
出品の變遷

神戸港の總貿易に對する各輸出入品の關係は以上の如くなるが、更に輸出入商品の加工別につき、各商品増進の割合及び其全國同品の貿易に對し占むる地位を觀察するに、先づ輸出に於て食料品は最近十五箇年間に於て其總額半減するに至り、各商品亦何れも減少せしが、唯從來輸入を續けし小麥粉のみは、我製粉事業の進歩に伴ひて大正十四年以來逆に支那南洋各地へ輸出せられ、また滿洲國樹立以來同國への輸出の急増せるは注意すべきであつた。食料品の大宗たる精糖は、昭和四年前後主要消費地たる支那に於て勁敵香港糖を驅逐して其輸出を激増せしめしも、瓜哇糖の進出と日支關係の紛糾とによりて一頓挫を來し、近年に至り滿洲國への輸出増加は全般的に活況を呈せんとするに至つた。海産物は罐詰食物の増加と錫の一時的増加を見たる外は一般に不振なるを免れず、各地地酒釀造の勃興に依り一時減退せる清酒は、近年麥酒と共に滿洲國へ進出増加を見た。是等諸食料品中全國との對比に於て其過半數を占むるは寒天・清酒・錫・椎茸等にして、特に寒

原料品

天は全く獨占的地位を占めて輸出額逐年増加の傾向にある。

原料品は増加著しく、何れも新商品の進出に負ふところ大なるものがある。屑綿及屑綿絲は大戦後米國諸工業稀有の發展に伴ひ、機械掃除用としての本品消化力激増せしも、昭和三年以來本品の代りに襪褸の輸出激増せると、支那紡織界よりの輸出増加とに依りて多少打撃を蒙り、從來驅蟲劑としての亞比酸使用區域に侵入せし除蟲菊は、農業の進歩に伴ひ本品の使用益増加し、輸出逐年増進を見るのみならず、以上三種の輸出は殆ど當港の獨占にかゝり、共に米國を主消費地としてゐる。震災後横濱に代りて輸出増加を見たる絹屑物は、其後同港の恢復と、我國絹紡會社の内地使用増加との爲に當港より影を没し、木材及板類は逐年減少の傾向にある。

原料用製品
生 絲

原料用製品は大正年間は一 generally 増加し、其後は概ね減退を續けたれど、唯震災後新輸出品となれる生絲に償はれて、全體的には寧ろ増進の情勢を示し、此中生絲は當港に於ける生絲検査設備と金融機關の完備とに伴ひて逐年増加し、昭和四年には二億圓を突破せしが、其後米國經濟界の不況と新に勃興せる我が人絹織物及加工綿布の市場進出とにより、其進路痛く阻止せらるゝに至つた。而して生絲は大

正十三年乃至昭和八年に於て九十六倍に増加せるも、其全國に對する比率は三十%内外に過ぎず、之を横濱の約七十%なるに比すれば遠く及ばざるを知る。蓋し神戸港の將來努力を要するものなりと謂ふべきであらう。今兩港の生絲輸出狀況を表示すれば左の如くである。(玉絲併算)

神戸横濱兩港生絲輸出比較表

年次	全國	神戸		横濱	
		價額	全國ニ對スル神戸ノ割合%	價額	全國ニ對スル横濱ノ割合%
大正十三年	六八五、三六六 <small>千圓</small>	八八、四六七 <small>千圓</small>	一三%	五九六、八五九 <small>千圓</small>	八七%
昭和二年	七四二、二六六	一五七、五八九	二一	五八四、六七七	七九
同 五年	四一九、一〇七	一二六、四八九	三〇	四一九、一〇七	七〇
同 八年	三九〇、九〇一	一一六、二一〇	三〇	二七四、六九一	七〇

綿織絲其他

綿織絲は大戦後主要消費地たりし支那紡績界の發達と、之が製造工場の關係上大阪港よりの積出大いに増加し、當港輸出品中減少の著しき、其比を見ざるは注意すべく、從來當港が獨占又は過半数を輸出せる菜子油・薄荷油・鯨油及魚油・木臘樟腦・薄荷腦製帽用眞田・燐寸軸木・セルロイド等は依然として其全國對比に變化なきも、其價額に至りては時に増加を見るも近年概して減少し、特に鯨油及魚油の減少せ

全製品

るに反し、硬化油としての輸出多く、製帽用眞田は變遷常なき流行の推移に支配せらるゝ、あると米國の關稅増徴等によりて近年減少の一路をのみ辿つてゐる。

全製品に於て二倍以上の増額を見たる主要輸出品は、絹織物・綿織物・綿製浴巾・綿メリヤス肌衣・メリヤス製足袋・帽子・木製品・玩具・羅紗等にして、概ね全國の半数以上を輸出し、絹織物は震災後急増し、本期間に於て十三・八倍に及びしも、一般に本絹織物に減じ、新興の安價なる人絹織物の躍進驚くべきものあり、昭和八年前者は全國の六十一%、後者は六十五%を占めてゐる。綿織物の増加率は三・五倍に近く、常に輸出全製品の首位を占め、昭和八年には遂に生絲を凌駕して輸出の第一位となりしも、而も未だ全國の三十二%に過ぎず、而して其中生地物は大きな變化なきも、加工品の増加は著しく、殊に近年綿木綿綾木綿晒金巾・更紗等の輸出甚だ顯著にして、生金巾は終始王座を保持してゐる。近年長足の進歩をなせる莫大小製品當港輸出は逐年増加し、また近時セルロイド工業の發展と共に玩具の生産激増し、今や米獨品を壓して全世界の覇權を掌握するに至り、護謨工業の發達はゴム靴・帆布製ゴム底靴・ゴムタイヤの急激なる増加を來した。尙近年増加の傾向あるは綿ブランケット・印刷料紙・地氈・機械類等にして、從來當港の特殊品たりし燐寸及び貝釦の減

輸出品概観

少は寒心に堪へざるものがある。之を要するに、輸出品を加工別に大別して觀察するに、最近十五箇年に於て輸出額の増加せるものは、また全國に對する割合を増加し、殊に原料品・原料用製品及び全製品に於て著しきものがある。これ久しく神戸港の迫れる傾向なれど、大正十二年の關東震災を轉機として、一時當港に廻荷せられ、或は生産地との關係上遂に有利なる當港に永く仕向けらるゝもの、増加に依り助長せらるゝのみならず、近年工業の地方化する一般原則に従ひ、原料集得上有利なる當港背域に特殊工業の發達せるに負ふところ大なるは云ふ迄もない。即ち左に輸出品加工別による推移を表示する。(表中「少」は割合一%以下を示す)

神戸港輸出重要品加工別價額の増加率及全國に對する神戸の割合表

加工別	神戸港				全國			
	大正七年	同十二年	昭和三年	同八年	大正七年	昭和三年	同八年	全國に對する神戸ノ割合
食料品	價額 4,790千圓	價額 6,700千圓	價額 5,820千圓	價額 5,870千圓	全國價額割合 1,270千圓	全國價額割合 2,070千圓	全國價額割合 2,040千圓	全國價額割合 1,270千圓
小麥粉	—	—	—	—	—	—	—	—
精糖	7,070	12,740	8,450	5,430	2,250	3,840	1,460	37
罐詰食品	2,130	1,460	1,500	3,650	9,630	2,300	4,690	8
寒天	2,440	3,010	3,890	2,870	2,960	4,140	3,190	9
清酒	1,390	1,950	2,050	2,170	2,670	2,920	2,900	7
麥酒	1,110	3,060	9,940	2,000	7,670	4,420	7,680	25
鰻	820	3,640	2,030	1,570	3,140	3,290	2,340	6
椎茸	1,060	1,030	1,560	1,030	2,320	1,960	1,490	6
原料品	9,420	21,090	6,810	5,580	9,850	7,480	6,350	88
除蟲菊	—	—	750	4,540	—	840	6,380	7
襪	—	—	—	—	—	—	—	—
棉及絹	2,270	1,950	4,100	3,960	2,760	4,750	4,120	8
木及板類	4,890	1,570	1,670	1,480	1,520	1,540	1,780	8
絹物	2,170	2,280	1,540	1,100	2,700	9,930	3,170	5
原料用製品	1,240	33,930	18,750	16,210	3,700	7,340	3,910	30
生絲(玉絲共)	—	—	—	—	—	—	—	—
薄荷	800	2,950	3,040	5,100	1,540	3,910	5,240	9
製帽用真田	5,750	6,050	4,080	5,020	2,160	4,760	7,040	7
樟腦	3,550	8,850	5,390	4,350	3,680	5,440	4,440	9

輸出品加工別價額の増加率及對全國比率表

第三節 輸出入品の變遷

全製品	硬 化 油	綿 織 絲	セ ル ロ イ ド	薄 荷 油	菜 子 油	綿織物 生金巾及 シヤチンタ	綾木綿 (編織共)	晒金巾	更紗	綿ネル	綿ボプリン	緋及色 金織	小倉織	綿縮	綿縮子
一、九八五	七、二七二	一、六〇三	二、二二一	八、一三三・六七	六、七四五	三、五一五・九	七、六七八	一、七〇二	八、八四	二、七四六	二、二六	二、六	八、四六	二、〇〇〇	一、〇〇〇
一、九八五	一、九四七・四〇・二七	二、二二一	八、一三三・六七	三、三〇〇・〇五	六、七四五	六、七一九三・九二	一、〇九五五・四三	一、四八〇・〇九	一、〇二一・一六	四、三七五・五九	八、四四	一、七三六・六五	二、二七二・六四	二、二四二・二四	五、五五六
一、九八五	三、四八四・〇・〇五	一、九一〇・一三	一、六四八・七・四六	八、三六〇・一三	八、一四四・七二・三三	二、七六七八・三・四三	二、二四一九二・九二	一、五五四・〇九	一、三二四・〇九	二、九二六・〇七	一、〇六五・二六	三、一〇六・二五	一、八七五・二・二二	二、七四二・五九	二、六五三・四・七七
二、九一〇・一・四七	二、四〇四・〇・〇三	一、九八三・一・二四	一、八三三・八・二〇	一、〇九一・〇・一六	二、二一九三・三・四七	一、九九九四・一・七五	一、七七一六・三・三一	一、四八四・〇・八・七二	一、六三三・一・三二	六、三六六・二・三二	六、三四九・七・五二	三、二四一・二・四三	二、八九九・三・四四	二、六四二・五・五三	二、三三三・四・二五
一、五〇三・三・二五	一、五八三・〇・〇	一、六七九	五、五〇	七、一六二	二、三七八・九・一三	八、三、二四二	五、二九九・九	六、一、一三	七、七四六	九、六一五	五、六五四	二、三三九	四、六〇一	六、九三九	四、二四五
一、二二二	二、〇一七	四、六	九、五	九、四	一、一五	二、七五三・二	一、一四	二、一	二、九	二、九	二、一	二、一	二、一	二、一	二、一
二、三三三	二、五八五	二、〇〇	二、〇七六	二、一〇五	三、五二二・二・一八	九、五三三・四・一	六、二、三三	一、八〇五	二、二、三三	一、三、六五	二、八二	九、九八五	三、四三三	六、八三二	六、一〇二
七、三	一、五七二	一、三	七、六	四、〇	三、八三、二・二五	七、五、六九	四、八四、五九	三、一、六三	二、四、八五	一、四、五六	一、五、九七	八、八二〇	四、三三八	五、五、七八	三、三、七五
二、〇九六	四、九四〇	一、五	二、〇七	二、二〇七	三、八三、二・二五	一、四〇、九・五五	一、四、三、七	六、八三、七	二、四、八五	一、四、五六	一、五、九七	八、八二〇	四、三三八	五、五、七八	三、三、七五
七、三	一、八	六、三	六、四	七、三	一、七、一七	二、三、一六	一、七、一七	一、七、一七	一、七、一七	一、七、一七	一、七、一七	一、七、一七	一、七、一七	一、七、一七	一、七、一七

被褥布	天竺布	絹織物 (絹入共)	羽二重	富士絹	絹縮子 (絹入共)	ボンプ (絹入共)	綿メリヤ ス	帽子	帆布製 靴底	靴底製 具	靴足袋	護脚靴	地氈	機械類	硝子製品	綿タオル
一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七
一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七
一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七
一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七
一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七
一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七
一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七
一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七
一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七	一、六九八・三・六七

ゴムタイヤ	四、〇七〇	一	三、八四五〇・九五五	五、四八二・二六	四、六〇二・一四	四、五〇七	九〇	五、七五	八、八三九	五三
貝類	六、二四四	一	五、四四五〇・八九九	四、七九〇・七六	四、四〇〇・七三	八、四六八	七四	六、五三三	五、八四〇	七七
紙類	六、〇〇一	一	四、六一五〇・七七	一〇、二四八・一七一	四、三〇六〇・七三	二、八四六九	二二	二、三九九九	一、七六八七	二四
刷子	六、三九九	一	六、六三八一・〇四	三、〇四〇・四八	三、六二〇・五七	一〇、六一	六〇	五、一一八	四、四三三	七二
漆	三、二七八	一	九、九一九〇・四三	五、一〇六〇・三三	三、一七〇・一四	二、七四三	八四	五、一一八	一〇〇	一〇〇
綿アランケ	二、五三三	一	一、九七五〇・七八	二、二八二〇・九〇	三、〇八一・一九	四、七七八	五三	二、七八八	三、六六三	八二
陶磁器	八、〇〇八	一	四、六四二〇・五七	四、三二〇・五三	二、八九〇・三五	一九九五八	四二	三、四六四三	三、五六三	一
ランプ	二、六〇〇	一	一、〇〇五〇・三八	一、九四〇・七四	二、四三八〇・九一	七、一六六	三七	八、三七三	一、五八八〇	一五
木製用品	九、二八	一	二、九三四三・一六	二、三三〇・五三	一、八〇一・九五	一、八五〇	五〇	三、三一五	三、八四七	四七
家具(除却)	二、八四四	一	一、二六〇・四五	一、〇一〇・三七	一、三九〇・四九	二、九〇六	九八	一、〇九五	一、四三二	九七
花菱	二、四四	一	七、一〇二・七	九、〇〇・四四	一、二八四・八五	三、二八七	八	二、六一五	八、〇二〇	一六
羅紗及セル	二、四	一	七、一〇二・七	九、〇〇・四四	一、二八四・八五	三、二八七	八	二、六一五	八、〇二〇	一六
人造眞珠	一、六九六	一	二、九二二・七三	二、三三一・四一	一、〇九二・六四	三、七六六	四五	三、八八七	一、三八五	九二
珐瑯鐵器	一、六九六	一	二、九二二・七三	二、三三一・四一	一、〇九二・六四	三、七六六	四五	三、八八七	一、三八五	九二

各加工別
に於ける輸
入品の變遷
食料品

次に輸入品に就き觀察するに、食料品の輸入は近年漸減の傾向にあり、其大宗たりし米は年々臺灣米の増産に依り、よく輸入を激減せしめ、砂糖も輸出精糖の増加に伴ひ輸入を促進せしに、臺灣糖の増産は又之を減少するに至らしめた。安價なる支那の烏卵の一時の大量輸入も、近年農家の副業旺盛となりて殆ど其輸入を絶

原料品

つに至り、コンデンスミルクまた國産品に壓せられて激減するに至つた。然るに豆類は肥料界の高値と内地生産の漸減に伴ひ逐年多量の輸入を續け、内地製粉業の發展は其原料たる小麦の輸入をして旺盛ならしめ、反面には小麦粉の輸入を全然防遏するを得たのであつた。又國民生活の向上と共に高級なる外國煙草と廉價なる青島牛肉の輸入は年々其跡を絶たずして、牛肉・葉煙草・コンデンスミルク等の全國の五十%以上を占むるを除けば、他の食料品の輸入は微々たるものである。輸出入を通じての大宗たる繰綿は、當港附近の紡績業發展に伴ひ、逐年輸入數量を増加し、綿業界極度の不況による操短實行に逢ひて一時輸入を減少せるも、近年我綿布の海外進出著しく、爲に繰綿の輸入亦旺盛にして、大戰後加工綿布に對する内外の嗜好増加に伴ひ、自ら之が原料に適せる米綿の輸入増加し、昭和年中より遂に從來の印綿を壓倒するに至つた。羊毛は最近内地羊毛工業界の著しき發達に伴ひ、逐年輸入増加を來せるも、全國に對する比率を減せるは、工場所在地關係より當港に減少したる爲めである。震災後頼に當港輸入に増加せる麻類は、纖維工業の發展と内地産額の減少とに依り逐年増加を續け、又當港附近の各種護謨工業の盛況に連れ、生護謨の輸入激増し、今や全國輸入の六十%を占めてゐる。農村の窮

乏に依り豆糟の代用品として廉價なる硫酸アムモニヤの輸入激増せしが、今や本品も自給自足の域に達せんとし、震災前後多量の輸入を續けたる木材類は、貯木場の地の利を得ざるが爲か多く利用せらるゝに至らざるのみならず、輸入却りて減少を示すに至つた。是等當港重要輸入品中、羊毛及木材を除けば、他は全國の過半数を占め、原料品輸入に於て本邦貿易上重要な地位を占むるを知ることを得る。

原料用製品

原料用製品は一般に大正末年より減少を續け來りしが、此中重要品たる鐵鋼類の輸入は概ね減少し、殊に鐵板に甚だしかりしは、集散市場たる大阪への輸送品の増加と、内地製鐵事業の發達及内地不況に依る需要の減少とに原因するものにして、大正十二年及昭和六年の輸入増加は震災と滿洲事變に刺戟せられたる一時的現象と見るべく、而して内地製鐵業の發達に伴ひ、銑鐵屑及故鐵の増加は當然なるも、鉛、亞鉛、錫、アルミニウム等は消費地大阪に増加して、當港より全く影を没するに至つた。毛織絲は内地毛絲編物の流行と毛織物の賣行良好なるとに依り、大正十二年迄は驚くべき増加率を示せしも、其後内地羊毛工業の發達に伴ひ、一變して原料たる羊毛輸入を促進し、多數の輸入を見たるアニリン染料は數年來機業界の不振と國産品の發達とに由りて其輸入を減少し、從て一時激増せる人造藍も亦自ら

輸入を絶つに至つた。パルプは近年内地の生産増加に伴ひ、製紙用品は自給自足の域に達せしも、人絹業の驚異的躍進は人絹用品をして逐年増加せしめ、國民生活の向上に伴ふ革類の輸入は又逐年増加せしも、近年内地皮革工業の發達に伴ひ、原料皮に増加して本品減少の傾向にあり、映畫の流行は寫眞用フィルム、驚くべき輸入を來した。以上當港輸入の原料用製品中、毛織絲、パルプ、アニリン染料、革類等を除きては本邦貿易上重要な地位を占むるものはない。

全製品

全製品中常に首位を占めたる機械類は漸次減少の傾向にあり、其重要品たりし紡績機も今や特殊羊毛紡績機を除けば他は自給し得るに至り、却つて金屬工及木工機械の之に代るを見る。我國建築工事の隆盛に促されて其産出を増加せる硝子板は震災に刺戟せられて發達し、更に自給自足し得るに至りしが、其製品中薄板は今や重要輸出品となり、長く製造困難とせられたる厚板にありても著しく輸入を減少せしめ、羅紗及セルヂスは文化の發達、服裝の變化に伴ひて逐年増加せしも、内地毛織工業の發達に従ひ、今や特殊高級品の外は輸入を絶つに至つた。是等當港輸入の重要全製品は全國輸入額の過半数を占めてゐる。

輸入品の概況

以上の神戸港輸入品は原料用製品を除きて各種別共に最近數年間減少の傾向

を示せども、全般より之を見るときは増加を續け、全製品を除けば其全國輸入總額に對する割合は減少甚だしく一見奇異の現象を呈した。これ主として工業の地方化、特に大阪港の修築、改良と船腹の過剰とに依り、直接消費地へ直送さるゝに至りしに由るべく、従つて輸入品の八十%を大阪其他の工業都市へ輸送しつゝ、ありし神戸港として此點に多大の關心と努力を拂ふの要ありとせらるゝのである。

左に輸入品の加工別による消長を表示する。(表中「少」は割合一%以下を示す)

輸入品加工別
別價額増加
比率及對全國
比率表

類別	神戸港				全國ニ對スル神戸ノ割合			
	大正七年	同十二年	昭和三年	同八年	大正七年	昭和三年	同八年	
食料品	價額 千圓 七二七四	價額 千圓 九七二二・一四	價額 千圓 一五六四二・五	價額 千圓 一、四二七・一五七	全國價額割合 千圓 三〇、三九六	全國價額割合 千圓 三六	全國價額割合 千圓 六七八五八	全國價額割合 千圓 五〇、三四四
大豆類	一	一	一	一	九、九四一	六、九	六、七七八七	一、七
小麦類	一	一	一	一	五、九四一〇・八二	六、九	六、七七八七	一、七
砂糖	一	一	一	一	四、五五二〇・七二	一、九	六、四九五九	一、八
烟草	一	一	一	一	四、三二四七・〇七	三、五	八、二七一	五、〇
米	一	一	一	一	三、五五九〇・二二	八、七五五	三、三六七三	三、七

原料	神戸港				全國ニ對スル神戸ノ割合			
	大正七年	同十二年	昭和三年	同八年	大正七年	昭和三年	同八年	
牛肉(生)	價額 千圓 三、九〇四	價額 千圓 二、八三七〇・七三	價額 千圓 二、八八二〇・七四	價額 千圓 五、一三七三・八	全國價額割合 千圓 六一	全國價額割合 千圓 五、四九六・一三	全國價額割合 千圓 六、九	全國價額割合 千圓 六、四、四六八
綿	一	一	一	一	三、五八、二〇一・一四	六、一	二、一八七二	一、七
羊毛	一	一	一	一	五、〇、四九一・一三	五、六	二、七、八九六	二、九、六八五
生毛	一	一	一	一	一、五〇、一一〇・一八	六、三	二、七、八九六	七、三
護毛	一	一	一	一	二、〇、〇三二・四四	四、八	二、四、一七四	五、六
豆類	一	一	一	一	七、七、一〇、七九	三、三	七、三、三六二	一、七
麻類	一	一	一	一	二、〇、六、〇、〇、四	三、三	三、三、三六二	三、三、三六二
硫酸アムモニア	一	一	一	一	一、五、一、九、六、五、四九	九、〇	三、六、〇、四	四、三
牛皮及水牛皮	一	一	一	一	一、五、四、六、一、一、七	二、〇	八、二、〇、七	二、七
原油	一	一	一	一	一、四、七、一	二、〇	四、五、一、六、三	八
石油	一	一	一	一	一、四、七、一	二、〇	四、五、一、六、三	八
石炭	一	一	一	一	一、五、九、一、一、九	少	三、六、九、七、六	一
燐炭石	一	一	一	一	一、〇、五、八、二、一、八	二	一、一、九、七、八	一、六
燐酸	一	一	一	一	一、五、九、六、一、一、三	二	一、〇、一、〇、八、二	一、六
硝酸曹達	一	一	一	一	五、一、一、一〇、〇、八二	五、五	六、〇、七、八	六
漆	一	一	一	一	一、三、三、三、一、一、五〇	六、五	四、三、〇、六	四、五
貝殼	一	一	一	一	一、〇、一、七、三、二、一、五	六、五	四、三、〇、六	四、五
鼓及糠	一	一	一	一	一、〇、三、八、〇、三、九	一、九	一、四、二、三、七	二
原料用製品	一	一	一	一	三、二、三、三、四、三、九	一、九	一、四、二、三、七	二

製紙用	四、七九	三、九八〇・九四	七、六六一・八三	一、九四七・四・七七	六、八三六	一、四四五	二、七〇六	七三
パルプ	一	八、六三二・四三	七、七六一・五四	七、四六一・三三	一、〇九〇	八、二四九	八〇二六	九三
染料	一	六、二六〇・〇	一、八三〇・〇	七、二四一・一八	一、六七四六	一、三三八七	一、八〇二六	一八
層及故鐵	一	五、九四四・〇・三〇	三、九三〇・三〇	六、五七九・〇・三三	五、九〇九二	二、五二五四	二、五二五二	六
銃	一	七、五八	一、三三三・一・六二	四、五九四・六・〇六	一、七四五	一、七四五	一〇、九〇五	四二
ニツケル塊	一	一、三〇六	五、二四四・〇・三	五、九五四・四・五六	二、二七九	七、七二三	三、八二九	六二
革類	一	八、五	一、四八一・七四	二、九六八・二・二七	六二	七、七二三	三、八二九	六二
寫眞用	一	八、九	二、三三三・七三	二、九六八・二・二七	七二	三、七二九	四、五七八	三三
毛織	一	二、七五一	五、九六六・六・〇	二、九三三・〇・三七	二、五〇	三、二一〇七	三、〇三二	七二
葉	一	六、四	七、四六五・二・九七	五、五六一・八・七七	二、〇〇〇・七・五	一、六七八〇	三、二九一六	九
鹽化加里	一	四、六六八	一〇、四八〇・二・五	三、二八五・〇・〇八	一、七三三・六・八	二、三〇三	五、〇〇九	三六
鐵(棒等)	一	五、七二	三、〇一〇・五三	一、三三二・三・五六	一、四七三・二・五七	四、四九四	三、九八七	三三
硫酸加里	一	四、六三三	二、五三八六・〇・五七	一、三六九四・〇・二二	一、九四〇・〇・三	三、八二〇八	八、六五二	一四
鐵板(非電鍍)	一	一、四七四	一、八六九・一・二七	一、〇五八・〇・七一	一、三三三・〇・七七	二、五三七	二、六五六	三三
植物性油	一	三、三〇三	四、九二九・一・四九	九、〇八二・七・五	六、五九〇・〇・〇	一、三三七九	五、二三一	一三
鐵釘	一	一、三三八	二、九四四・二・三八	一、五三一・一・二四	三、九四〇・〇・三	三、五五五	一、七二四	二二
鐵線	一	五、七七六	二、四二〇・〇・四三	一、〇四八・〇・一二	三、四三三・〇・〇六	一、一四〇五	三、三六〇	一一
曹達灰	一	六、二四〇	二、九五五・〇・四七	二、七〇九・〇・四三	二、八九〇・〇・五	一、三、七七六	二、五八五	一一

鉛塊	八、〇三三	一	六、八四六・〇・八五	二、四二五・〇・二〇	二、五三〇・〇・三	一、四七四七	一、四七三	一一、九〇三
亞鉛塊	五、〇	一	四、七九五・九・四〇	二、四六四・〇・〇	九、五〇・一・八	一、三六七	一〇、九三七	七、四六二
錫塊	五、九三三	一	三、〇一〇・六・〇	一、五七〇・〇・三〇	九、〇〇・〇・二	六三	九、五六一	一〇、六七一
苛性曹達	一、一四〇	一	一、八五六・一・六三	六、一七五・五・四二	七、一〇・〇・六	三、二五七	八、二〇一	七、五
アルミニウム塊	一、〇〇七	一	一、七五三・一・七四	四、一八五・四・一六	四、〇〇・〇・四	一、六七九	九、二三〇	四、五
人造藍	少	一	二、八九四・一・五七	一、二九三・七・五	二、七・五	少	一、六七五	五、八〇七
揮發油	五、九	一	二、九三七・四・九八	四、〇七五・九・七	二、〇・三	二、四七八	六、五八	四、七
鐵線(電鍍)	四、一四二	一	三、七四一・〇・九〇	八、〇〇・〇・三	一八	七、五六〇	一、四九三	五、九
全製品	二、四一九	一	六、〇六四・二・五一	四、〇八五・一・六八	二、三八七・〇・九九	五、八四九七	九、二二〇六	七、二六五八
機械類	一、三八三	一	二、二八〇・一・六五	七、八四〇・〇・五七	七、一五	八、五三八	三、〇七八六	三、四七四
石油	四、〇四七	一	二、七三六・三・七六	一、五〇〇・四・三・七一	三、二四〇・〇・八〇	九、五二五	三、三三四	四、九
石綿	三、二四六	一	九、七五三・三・〇〇	五、八七五・一・八一	二、四二〇・〇・七五	四、九四七五	二、六四四七	七、〇四八
紙類	八〇六	一	五、一七四・六・四三	四、六七〇・五・七九	二、八二〇・三・五	一、四三三	五、八九五	三、八九七
硝子板	一	一	一	一	一	一	一	一

