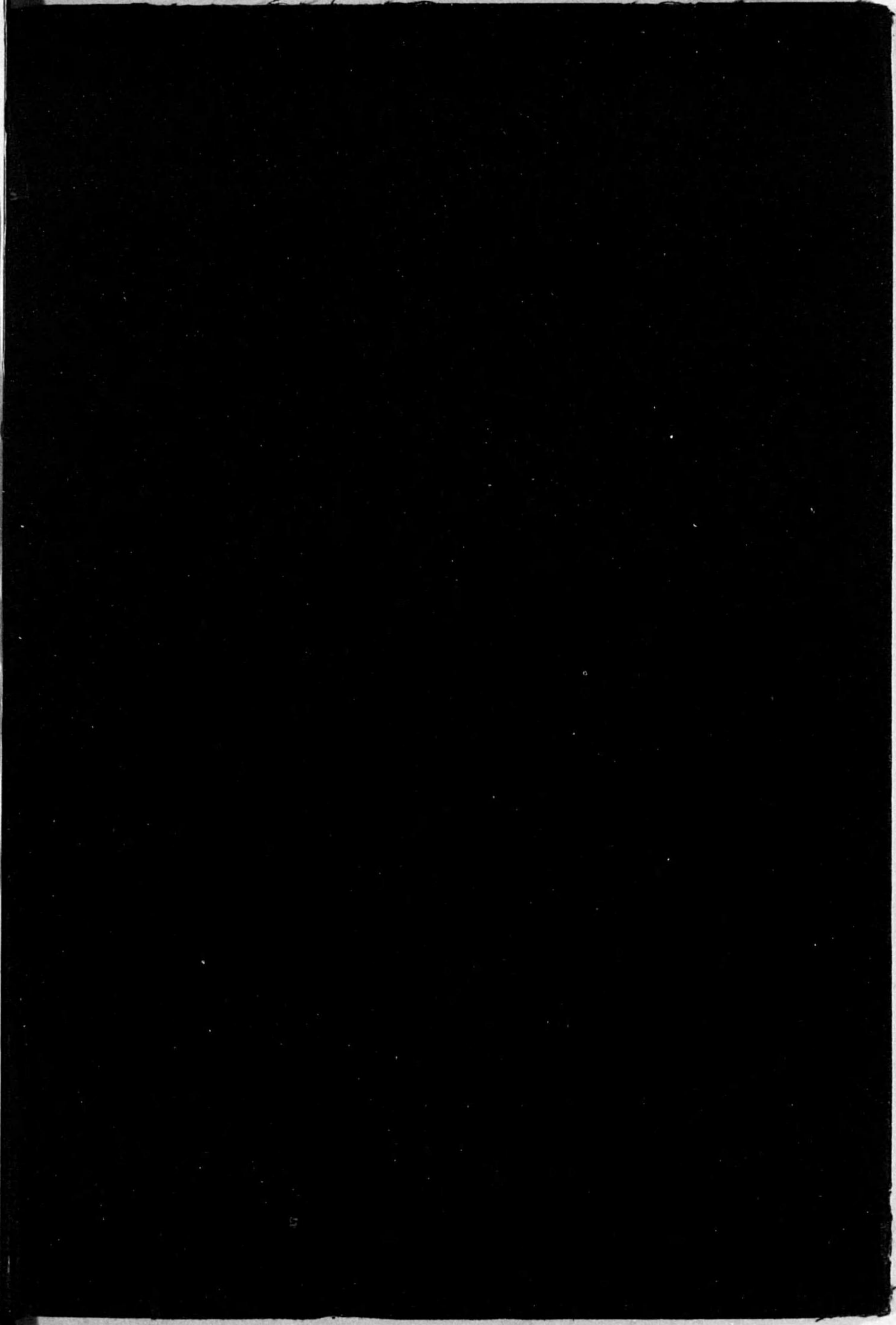
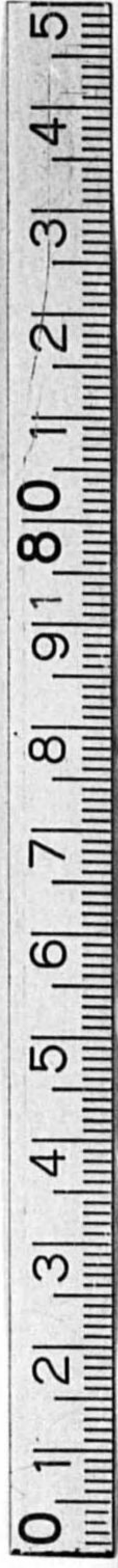


始



14.5  
171

14.5-17イ



\*1200501211392\*

滿鐵調査資料 第114編

支那に於ける列國の海運勢力

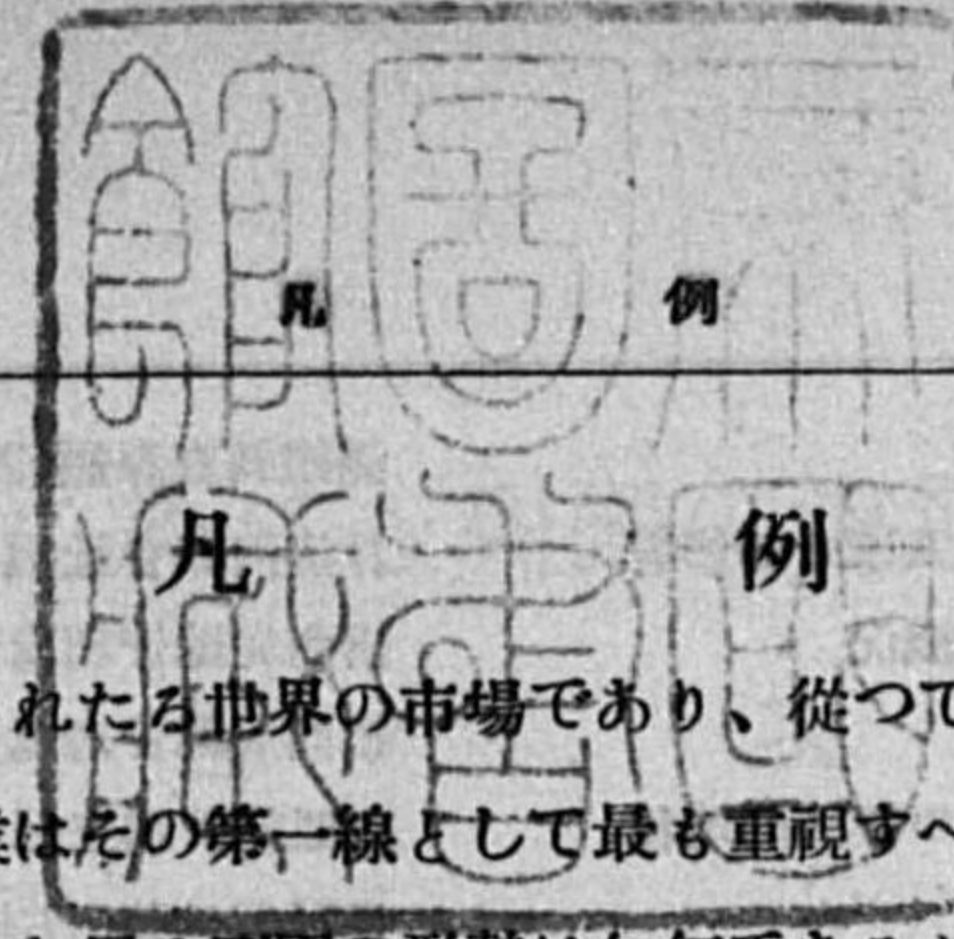
南滿洲鐵道株式會社

庶務部調査課

### 正 誤 表

頁 數	行 數	誤	正
目 次 1	19	Stcarn	Steam
同 2	9	Navigaion	Navigation
1	5	魅 惑	魅 惑
3	2	Steambaot	Steamboat
17	5	葦	葦
24	1—2	太 平 岸	太 平 洋 岸
29	14	Jnc.	Inc.
31	12	Owaner	Owner
66	4	表 面 株	表 面 的
99	2	Oriental	Oriental
113	5	貨 弊	貨 幣
166	9	市 楊	市 場
167	17	(1926年度) 5%	—%
”	”	(1924年度) —%	5%
220	7	譁 究	講 究

145-171



(1)

- 1 由來支那は開放されたる世界の市場であり、従つて列國經濟戰の活舞臺である、就中海運航業はその第一線として最も重視すべき一戰野である。然らばそこに展開され居る列國の形勢は如何であるか、之隣邦の我國として將又海運國を以て自任する我國として甚だ重要な關心事でなければならぬ。而も今や新生支那は「經濟侵略」を名として、あらゆる外國勢力を排撃驅逐せんことに専念し、之を以て刻下の第一國策となしてゐる。殊に時恰も日支通商航海條約の改訂交渉期に際し彼等は盛んに航行權の回收を高唱しつゝある。洵に吾人は今將に支那航業の實勢を熟視三考すべき秋ではあるまいか。本篇編するところの目標は即ち叙上の事實に對し纏まりたる而して根據ある一資料を提供せんとするにある。
- 2 本篇の記述は大體本年(昭和4年)春の情勢である。其の後の變化に就いても重大なるもの又は確報あるものは出来る丈け補正したが多少の脱漏は免れぬことと思ふ、但しその大勢は略々盡し得た心算である。
- 3 本篇の記述は筆者の出張によりて得たる見聞、資料を基礎とし次の諸書資料を参照引用して成りたるものである。直接教を受けたる諸氏並に資料提供者に深甚の謝意を表する、特に日本郵船會社の資料並に伊坂氏の研究に負ふところ尠くないことを附記する。

参考引用せる諸書資料類なるもの次の通り。

著書及論攻

支那經濟地理誌(交通全編)	馬場銀太郎氏著
日本の海運	伊東米治氏著
海運興國史	海事集報社編
南滿三港海運事情	滿鐵調査課編(調査資料第88編)
北支那沿岸の航路網	滿鐵調査課編(パンフレット第46號)
大連港を中心とする船舶の概勢	滿鐵調査課編(パンフレット第26號)
長江航運史	米里紋吉氏著

發行所寄贈本



表 題 五

頁	題	進	行	進	行
1	支那	1	1	1	1
2	支那	2	2	2	2
3	支那	3	3	3	3
4	支那	4	4	4	4
5	支那	5	5	5	5
6	支那	6	6	6	6
7	支那	7	7	7	7
8	支那	8	8	8	8
9	支那	9	9	9	9
10	支那	10	10	10	10
11	支那	11	11	11	11
12	支那	12	12	12	12
13	支那	13	13	13	13
14	支那	14	14	14	14
15	支那	15	15	15	15
16	支那	16	16	16	16
17	支那	17	17	17	17
18	支那	18	18	18	18
19	支那	19	19	19	19
20	支那	20	20	20	20
21	支那	21	21	21	21
22	支那	22	22	22	22
23	支那	23	23	23	23
24	支那	24	24	24	24
25	支那	25	25	25	25
26	支那	26	26	26	26
27	支那	27	27	27	27
28	支那	28	28	28	28
29	支那	29	29	29	29
30	支那	30	30	30	30
31	支那	31	31	31	31
32	支那	32	32	32	32
33	支那	33	33	33	33
34	支那	34	34	34	34
35	支那	35	35	35	35
36	支那	36	36	36	36
37	支那	37	37	37	37
38	支那	38	38	38	38
39	支那	39	39	39	39
40	支那	40	40	40	40
41	支那	41	41	41	41
42	支那	42	42	42	42
43	支那	43	43	43	43
44	支那	44	44	44	44
45	支那	45	45	45	45
46	支那	46	46	46	46
47	支那	47	47	47	47
48	支那	48	48	48	48
49	支那	49	49	49	49
50	支那	50	50	50	50
51	支那	51	51	51	51
52	支那	52	52	52	52
53	支那	53	53	53	53
54	支那	54	54	54	54
55	支那	55	55	55	55
56	支那	56	56	56	56
57	支那	57	57	57	57
58	支那	58	58	58	58
59	支那	59	59	59	59
60	支那	60	60	60	60
61	支那	61	61	61	61
62	支那	62	62	62	62
63	支那	63	63	63	63
64	支那	64	64	64	64
65	支那	65	65	65	65
66	支那	66	66	66	66
67	支那	67	67	67	67
68	支那	68	68	68	68
69	支那	69	69	69	69
70	支那	70	70	70	70
71	支那	71	71	71	71
72	支那	72	72	72	72
73	支那	73	73	73	73
74	支那	74	74	74	74
75	支那	75	75	75	75
76	支那	76	76	76	76
77	支那	77	77	77	77
78	支那	78	78	78	78
79	支那	79	79	79	79
80	支那	80	80	80	80
81	支那	81	81	81	81
82	支那	82	82	82	82
83	支那	83	83	83	83
84	支那	84	84	84	84
85	支那	85	85	85	85
86	支那	86	86	86	86
87	支那	87	87	87	87
88	支那	88	88	88	88
89	支那	89	89	89	89
90	支那	90	90	90	90
91	支那	91	91	91	91
92	支那	92	92	92	92
93	支那	93	93	93	93
94	支那	94	94	94	94
95	支那	95	95	95	95
96	支那	96	96	96	96
97	支那	97	97	97	97
98	支那	98	98	98	98
99	支那	99	99	99	99
100	支那	100	100	100	100

- 廣東對英經濟絕交運動
- 大正15年揚子江航運に及ぼせる影響
- 招商局改組後1年來之概況
- 輪船招商局營業概況
- 長江流域に於ける日本の經濟的地位
- 支那の航業
- 支那各港に於ける支那船舶業狀況
- 國際海運戰に於ける列國有力船主の新陣容
- List of Chinese Steam and Motor Vessels of 100 tons Gross and Over, 1928.
- 雜誌其他定期刊行物類
- 海運及經濟調查報告(日本郵船株式會社)
- 日本郵船會社調查資料
- 海外經濟事情(外務省通商局)
- 海事彙報(海事彙報社發行)
- 海運(神戸海運集會所發行)
- 海友(大連海務協會發行)
- 調查時報(滿鐵調查課發行)
- 外國鐵道彙報(鐵道省運輸局)
- 交通公報(支那政府)
- 上海商業會議所經濟月報
- Fairplay (Fairplay社)
- China Annual Trade Report and Returns, 1912—27. (The Maritime Customs)
- Hongkong Administrative Reports
- 金融商業報 (Finance and Commerce)
- The China Weekly Review
- Hongkong Weekly Press
- 其他日支諸新聞

- 滿鐵調查課編(調查資料第34編)
- 日清汽船會社編
- 招商局總管理處發行
- 招商局總管理處營業料
- 東亞經濟調查局(經濟資料第13卷第8號)
- 長野朗氏稿(日本讀書協會報第86號)
- 袴田可坪氏稿(海友第172號—175號)
- 伊坂市助氏稿(神戸海運集會所月報第76號—87號)
- The Maritime Customs

5 本篇に於ては意見に屬する記述を可及的に避けたが、猶所々散見さるゝものあり、之等は固より筆者の私見であつて課としての意見ではない。

6 編者 課員 夷石隆壽

昭和4年10月

庶務部 調査課

## 支那に於ける列國の海運勢力

### 目 次

第1章 緒言	1
第2章 支那海運史概観	1
第3章 支那各港出入船舶數より見たる列國の海運勢力	5
第4章 航路より見たる列國の地位	22
第1節 航路系統	22
第2節 對外航路	22
第1項 遠洋線	22
第2項 近海線	33
第3節 内國航路	45
第1項 沿岸航路	45
第2項 長江航路	50
第5章 支那に活躍する列國汽船會社の内容	66
第1節 英國汽船會社	66
(1) Royal Mail Steam Packet Company	66
(2) Glen Line, Ltd.	68
(3) Peninsular & Oriental Steam Navigation Company	69
(4) British India Steam Navigation Company, Ltd.	74
(5) Prince Line, Ltd.	76
(6) Ellerman & Bucknall S. S. Co., Ltd.	78
(7) Alfred Holt & Co.	80

庶務部 調査課

( 8 ) Bank Line, Ltd.....	83
( 9 ) Canadian Pacific Steam ships, Ltd.....	83
(10) China Navigation Company, Ltd.....	84
(11) Indo China Steam Navigation Company, Ltd.....	88
第 2 節 米國汽船會社.....	95
( 1 ) 米國船舶院 (United States Shipping Board) .....	95
( 2 ) Dollar Steamship Line.....	98
( 3 ) Admiral Oriental Line, Inc. ....	99
( 4 ) Oceanic and Oriental Navigation Co., .....	99
( 5 ) States S. S. Co.,.....	101
( 6 ) Tacoma Oriental S. S. Co., .....	102
( 7 ) United States Steel Product Co. ....	102
( 8 ) Kerr S. S. Co., Inc. ....	103
( 9 ) Roosevelt S. S. Co., Inc. ....	104
(10) Standand Transportation Co. ....	104
第 3 節 獨逸汽船會社.....	105
( 1 ) Hamburg Amerikanische Packetfahrt A. G. (漢米汽船會社)....	105
( 2 ) Norddeutscher Lloyd.(北獨逸ロイド社).....	113
( 3 ) Hugo Stinnes Linie A. G. ....	121
( 4 ) Rickmers Reederei A. G. ....	121
第 4 節 佛蘭西汽船會社.....	121
( 1 ) Compagniedes Messageries Maritimes. ....	121
第 5 節 伊太利汽船會社.....	125
( 1 ) Lloyd Triestino, Socieia di Navigazione a Vapore.....	125
第 6 節 和蘭汽船會社.....	126
( 1 ) Java China Japan Lijn. ....	126

( 2 ) United Netherlands Navigation Co. ....	130
第 7 節 支那汽船會社.....	131
( 1 ) 輪船招商局 (China Merchant Steam Navigation Co.).....	131
( 2 ) 政記輪船公司 .....	143
( 3 ) 三北輪船有限公司 .....	147
第 8 節 日本汽船會社.....	149
( 1 ) 日本郵船株式會社 .....	149
( 2 ) 大阪商船株式會社 .....	155
( 3 ) 日清汽船株式會社 .....	157
( 4 ) 大連汽船株式會社 .....	161
( 5 ) 川崎汽船株式會社 .....	163
( 6 ) 其他日本汽船會社 .....	166
第 9 節 其他諸國の汽船會社.....	166
( 1 ) Swedish East Asiatic Co. (瑞典).....	166
( 2 ) Norwegian Africa & Australia Line (諾威) .....	167
( 3 ) East Astatic Company, Ltd (丁抹).....	167
( 4 ) Spanish Rayal Mail Line (西班牙).....	168
( 5 ) Russian Volunteer Fleet Association (露西亞) .....	168
附 表	
( 1 ) 國際主要船主表 .....	171
( 2 ) 世界大船主表 .....	177
第 6 章 支那の内亂及び排外運動がその航運業 に及ぼせる影響 .....	181
第 1 節 支那航運業者に及ぼせる影響 .....	181
第 1 項 第 2 奉直戰の影響(民國13年) .....	181

第2項 排外運動と支那船舶(民國14年) .....	184
第3項 北伐軍長江進出の影響(民國15年以後) .....	184
第2節 英國對支航運業に及ぼせる影響 .....	186
第3節 日本對支航運業に及ぼせる影響 .....	191
第1項 上海事件に於ける影響 .....	191
第2項 民國15.6年の時局と我が長江航路 .....	196
第3項 濟南事件に因る排日運動の影響 .....	199
<b>第7章 支那航政問題</b> .....	201
第1節 航政問題の發生 .....	201
第2節 航政移管論 .....	202
第3節 沿岸航行權回收論 .....	214
第4節 航行權問題と日本 .....	219
<b>附 表</b>	
(1) 支那各港出入船舶數國旗別累年比較表 A(一般航行章程に據るもの) .....	223
(2) 同 B(内水航行章程に據るもの) .....	241
(3) 日本船舶支那各港出入割合表 .....	256
(4) 英國船舶支那各港出入割合表 .....	257
(5) 支那船舶支那各港出入割合表 .....	258
(6) 米國船舶支那各港出入割合表 .....	259
(7) 獨逸船舶支那各港出入割合表 .....	260
(8) 諾威船舶支那各港出入割合表 .....	261
(9) 日本船舶支那各港出入數累年比較表 .....	262
(10) 英國船舶支那各港出入數累年比較表 .....	264
(11) 支那船舶支那各港出入數累年比較表 .....	266

# 支那に於ける列國の海運勢力

## 第1章 緒言

尨大なる國土、無盡の富源を包藏するも開發利用の途未だ等閑の裡にあり、「國大物博」の誇り徒らに空名に止るは支那の産業に於ける現状である。而もその肥沃なる大原野と奥深き大資源とは世界の寶庫たる魅惑を失わぬ。他面、支那は由來「四億の民」ありと稱せられる一大人口を抱擁し、資源國たると同時に又一大消費國たる地位にある。世界列國相競ふて支那の門戸を叩き通商交易を求め、進んでは資源開發の業に當らんとする所以亦宜なるかなである。洵に支那の資源的地位と市場的價值とは世界的重要さをもつ。

さればその門戸開放後に於ける支那が忽ちにして國際互市の一大中心となり列國商戰の角逐場と化したのは當然の歸結であつた。然も、その前哨戰が海運戰であり、對支商權の優勝劣敗が主としてこれに因果せられたことは過去の事實である。而してその沿岸並に對外貿易が他國の海運力に依存する限り、將來に於ても亦支那を中心とする商戰は海運業の前驅的活躍に期待されるであらう。

然し乍ら、對支航運の發展が重視される所以のものは單にその前驅的意義に於てのみならず、實に支那が重要なる海運市場なる點にある。即ち海運業夫自身の立場から中原に覇を争ふべきである。

支那を圍る列國の海運戰はその基調に於て過去と將來とその意義を異にするであらうが、國際經濟戰の最も華々しき一面として吾人の關心を唆らざるを得ない。以下章を追ふて之を概観せん。

## 第2章 支那海運史概観

通商貿易の一大市場としての支那が世界海運界に重要なる位置を占むることは既に述べたところであるが、それにも拘らず支那自身の有する海運力は極め



て微々たるものである。何故に支那が自國海運を伸張し得ざるかに就いては、その民族性がこの種企業に不適なること、或はその政情が常に之を阻礙する等種々の原因、諸々の理由を擧げ得べきであるが、支那に海運ありて未だ支那自身の海運興國史なきは支那海運の特異性であり、従つて支那の海運現象を觀察考究せんとするものゝ留意を要する點であらう。故に今茲に支那海運の沿革を概観するに當つても、そは自ら支那を中心とする列國海運力消長の記述に終るべきは蓋し已むを得ないことであるが、そのことは同時に本編に本章を必要とする所以でもある。

尙、中世支那の通商史に遡り當時の海上航運にまで史實を辿るは一見沿革史としての記述に忠實なるが如きも姑く之を史家の業に委ね、茲には19世紀の末葉より海上交通に一新紀元を劃したる汽船時代に於ける支那海運の沿革を一瞥せんとするものである。蓋し帆船時代の海運は未だ今日の如き獨立した企業的意義を有せず、今日海運業乃至は海運状況を觀察する上に於て稍々縁遠き感あるが故である。

支那が近代國家として通商條約による開市をなしたのは1842年のことに屬するが(英支間南京條約、寧波、厦門、福州、廣州、上海開港)汽船が支那に來航したのは1835年英國船「ジャーデン」號(The Jardine)を以て嚆矢とし、後阿片戰爭の際は英船20餘隻支那の海上を壓したといふ。南京條約結ばれて後1844年米國船「ミダス」號(Midas)は香港廣州間の航行を開始し、翌1845年ビー・オー汽船會社は倫敦より伊太利を経て蘇土、香港其他東洋諸港に至るの航路を開いた。而して汽船がはじめて上海に入港したのは1842年英國船「メデューサ」號(Medusa)で、爾來各國の汽船相繼いで上海に來航するに至つた。即ち英國はビー・オー汽船會社の「メリー・ウッド」號(The Lady Mary Wood)を以て1850年香港上海航路を開き、次で53年米國「ラッセル」商會(Russell and Co.)は「コンフシアス」號(The Confucius)を廻航した。佛國も亦1860年英佛聯合戰後 Messageries Imperiales 及 Maritimes の2汽船會社により支那に汽船を運航せ

しめた。汽船の往來漸く頻繁なるに及んで1865年遂に「香港廣東澳門汽船會社」(Hongkong, Canton, Macao Steamboat Company)は英人によつて設立されたが之支那に於て設立されたる汽船會社の濫觴である。次で1867年には支那航業會社(China Navigation Company)及1877年は印度支那航業會社(Indo-China Steam Navigation Company)が設立されたがこの兩者も共に英人の經營である。支人經營最初の汽船會社たる輪船招商局(The China Merchant Steam Navigation Co.)は1872年に設立され、1874年旗昌洋行(The Shanghai Steam Navigation Co.)より汽船アデン號(Aden)を購入した。これ支那國旗の下に航行せる最初の商船である。爾來20餘年間支那の海運業は全然前記香港・廣東・澳門汽船會社、支那航業會社、印度支那航業會社、招商局の4社の手に獨占されたのである。英國が今日尙中南支に根強き地盤を保持し居るは決して偶然でない。

この間1875年(明治8年)には當時日本に於て最も有力な汽船會社たりし郵便汽船三菱會社(後の日本郵船會社)が横濱上海航路を開始したるも、纔かに米國太平洋汽船との激烈なる競争に打捷ち、彼の使用船3隻を買収し得たるに過ぎず、その勢力は未だ前記4社に比肩すべくもなかつた。

然るに1895年日清戰役結末を告げ、日本は下關係約により宜昌重慶間及上海蘇州杭州間の内河航行權を獲得し、支那政府亦「内地水路航行規章」(Regulation for Steam Navigation Inland)を規定して内河の開放をなした爲、内外人競ふて内河航業を企圖したが、何れも經營意に委せず朝起暮倒の状態であつた。此の間にあつて邦商大東新利洋行は上海蘇州間80哩の航路を開始し我國汽船が長江に進出する先驅をなした。

かくてやうやく支那航運界は黎明期に入り、英商麥邊、鴻安兩公司起つて沿岸及揚子江沿岸の航運に従事するあり(前者は1873年後者1890年設立)我が大阪商船亦長江に航權を伸張し、(1898年、明治31年)1900年には獨逸漢堡亞米利加及北獨乙ロイド二社競争に参加して、支那の航運は長江を中心として日支獨英四ヶ國巴の角逐場と化するに至つた。

拳匪亂後は形勢稍々變化し、1903年日本郵船會社は150萬圓を以て曩の商敵麥邊公司の所有せし汽船埠頭その他一切の権利を買収し、1902年漢口湘潭間の航路經營を目的として設立されたる湖南汽船會社は1903年秋その業務を開始し、揚子江上に活躍する我國汽船會社は4社となつて勢力大いに振ふ。1906年には佛國亦東方輪船公司を以て支那航路に割込み、日獨英佛支五國の競争となつたが、英國の勢力は斬然他國を壓して之が追隨を許さなかつた。

1908年以後は世界的不況の影響を受けて各國汽船會社皆大いに打撃を蒙つたが、就中、漢堡亞米利加汽船會社は長江航路を放棄し東方、鴻安2公司も經營困難となり、前者は招商、太古、怡和三者に買収され、北獨逸ロイド亦營業不振に陥り1911年その所有船を賣却し歐戰勃發するに及んで對支航業の經營を中止した。

かかる悲況の裡にあつて獨り着々として積極的經營を續け大いに注目されたのは日清汽船會社であつた。同社は1907年長江航路を經營せし日本の4汽船會社(大阪商船、日本郵船、大東洋行、湖南汽船)線を合同統一して組織設立されたもので、外國汽船會社の激烈なる競争と闘ひ長江に於ける我航權の確立に努力したのである。

偶々歐洲に大戰勃發し各國は自國の急に際會して遠く支那の航業を顧みるの遑なく、壓倒的勢力を維持せし英國の如きも戰亂中在支船大いに減少するの狀態であつた。而して獨り目覺ましき活動を續けたのは日本船舶で、支那船舶亦抬頭の機を掴み、戰時より戰後にかけて漸次進出し來つたのは米國船であつた。是等支那の航運に従事した船舶の數字的觀察に就いては次章各港別に見たる各國海運勢力の記述の際に譲るであらう。

以上は長江航運を中心とし、上海港を根據地とする列國の對支航業消長の概観であつて、之を以て支那海運史の梗概となすことは一見失當の嫌あるが如きも、支那の海運は揚子江流域の地が列強商戰の舞臺化すると同時に、之が前驅として又はその商勢を反映して漸次發達したもので、上海を中心とする過去の海

運狀勢を以て支那海運史と看做すことは必ずしも失當でないと思ふ。蓋し南支地方の海運は長江航路同様上海に根據を有する各海運業者の活動舞臺であり、北支航運の發達は比較的近年のことに屬するからである。而して北支航運の發達に就いては次章第2節に於て述ぶるであらう。

### 第 3 章 支那各港出入船舶數より見

#### たる列國の海運勢力

船は港から港へと通ひ、航路は港から港へと續き連らなる。港は船の發航點であると同時に又その目的地である。航運の因と果はこゝに結成され、航運の種々相はこゝに現われる。されば本章に於ては大小17の港を觀點としてその出入船舶數より先づ支那海運の情勢を鳥瞰しやうと思ふ。

海運勢力の比較に於て最も簡明にして且つ計數的根據となるものは先づ船舶噸數の比較で、各港出入船舶數の國旗別割合は略々列國の海運勢力を表示するものと見て差支ないと思ふ。勿論海運力の比較は、單に船舶の方面のみより考察するにしても、かくの如き單純なる數的比較を以て満足さるべきでなく、船型の大小、船齡の新舊、貨客船別、定期不定期船種別、沿岸航路遠洋航路船別等種々の質的要素に就いて詳細に検討されねばならないけれども、而も配船數の割合は最も明瞭に海運勢力を反映するものであることは否めない。

以下支那各港に於ける出入船舶の國旗別比例を算定して列國の支那に於て有する海運力の分布狀態を明にしやう。

數字の掲出に先だち二、三作表上の備考を附記してこれが觀察上必要なる注意を求めてをく。

備考(1) 本章の基礎數字は専ら海關發行の“The Custom Return”に據る。蓋し海關の該報告は各開港場共同一方法による統計數字であ

り、大連を除いては唯一の統計でさへあるのである。但し香港のみは香港政廳の報告書 (Administrative Reports) に據る。

- (2) 統計年度は何れも歴年度である。
- (3) 本章に於ては歐洲大戰前後並に最近までの消長を示す爲左の4期に分つて縦の比較を表示した。蓋し歐洲大戰は全世界の各方面に劃時代的變化を與へたが、就中その海運に及ぼした影響は甚だ大であつたからである。

- 1、歐洲大戰前 (1913年)
- 2、歐洲大戰中 (1915年—19年平均。但し香港は1915年分)
- 3、歐洲大戰後 (1921—25年平均。但し香港は1924年分)
- 4、最近 (1927年)

- (4) 尙、各年度の數字を参考せんとする讀者の爲に卷末に1923年以降の各年別統計を附した。

- (5) 出入船舶数は一般航行章程による汽船並に内水航行汽船の合計である。

- (6) 港は安東、大連、牛莊、秦皇島、天津、龍口、芝罘、青島、上海、漢口、宜昌、重慶、福州、厦門、汕頭、廣東、香港の17港、大連、香港は政治的には支那の港灣と稱し難く、特に香港の如きは純然たる外國として取扱はれるを常とし、支那經濟研究の範圍外に置かれるのが普通であるが、地理的關係を無視することの出来ない海運に於ては、その重要な一中心であるところの是等の海港を度外することは許されないのである。

- (7) 尙下表船舶噸數は總て出入合計であるから一船舶を入港と出港の兩度に重複して計算せしこととなり、船舶實數の2倍に當り、數字のとり方としては感心しないのであるが、原資料の關係と作表上の便宜に従つた次第である、しかし、こゝには各國の比較を

主とし實數に重きを置かざる故本章に於ける考察には差支ないと思ふ。

却説、各港に於ける列國船舶の出入比率は何うであらう。以下北より順次之を示しつゝ考察してゆこう。

安 東

國籍別	大戰前 (1913年)		大戰中 (1915-19年平均1ヶ年)		大戰後 (1921-25年平均1ヶ年)		最近 (1927年)	
	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比
日 本	243,578	68.4	201,080	56.8	215,656	34.2	188,300	26.9
支 那	60,322	17.0	101,822	28.8	284,613	45.1	283,332	55.1
英 國	52,032	14.6	43,769	13.8	129,295	20.5	81,064	15.7
其 他	—	—	2,099	0.6	900	0.2	11,876	2.3
合 計	355,932	100.0	353,770	100.0	630,464	100.0	514,572	100.0

大 連

國籍別	大戰前 (1913年)		大戰中 (1915-19年平均1ヶ年)		大戰後 (1921-25年平均1ヶ年)		最近 (1927年)	
	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比
日 本	3,677,116	77.5	3,407,284	83.7	5,995,916	67.4	8,181,515	68.5
英 國	524,648	11.1	287,904	7.1	775,353	8.7	921,802	7.7
米 國	4,146	0.1	20,812	0.5	405,890	4.6	423,622	3.5
支 那	69,246	1.4	216,710	5.3	1,018,417	11.4	1,204,310	10.1
獨 逸	386,288	8.1	—	—	239,416	2.7	690,960	5.8
諾 威	45,216	0.9	18,177	0.4	57,449	0.7	82,512	0.7
和 蘭	—	—	40,719	1.0	233,281	2.5	167,130	1.4
丁 抹	—	—	27,427	0.7	68,291	0.8	49,992	0.4
佛 國	31,688	0.7	2,817	0.1	74,818	0.8	41,836	0.4
露 國	3,772	0.1	27,677	0.7	11,430	0.1	3,524	0.0
其 他	4,884	0.1	19,841	0.5	29,873	0.3	173,496	1.5
合 計	4,747,004	100.0	4,069,368	100.0	8,900,134	100.0	11,940,699	100.0

牛 莊

國 籍	大戰前(1913年)		大戰中(1915-19年平均1ヶ年)		大戰後(1921-25年平均1ヶ年)		最近(1927年)	
	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比
日 本	852,582	49.8	391,723	46.3	313,588	27.1	402,472	27.4
英 國	498,278	29.1	212,548	25.1	332,263	28.7	228,322	15.5
支 那	294,696	17.2	206,665	24.4	430,130	37.1	713,320	48.5
佛 國	33,168	1.9	10,780	1.3	5,634	0.5	6,328	0.4
和 蘭	—	—	6,792	0.8	7,202	0.6	12,240	0.8
獨 逸	4,356	0.3	—	—	6,162	0.5	22,420	1.5
諾 威	24,206	1.4	6,029	0.7	24,751	2.1	38,672	2.6
露 國	4,662	0.3	7,323	0.9	4,566	0.4	—	—
米 國	—	—	4,627	0.5	27,879	2.4	48,354	3.3
其 他	—	—	—	—	6,426	0.6	—	—
合 計	1,711,948	100.0	846,487	100.0	1,158,601	100.0	1,471,928	100.0

秦 皇 島

國 籍 別	大戰前(1913年)		大戰中(1915-19年平均1ヶ年)		大戰後(1921-25年平均1ヶ年)		最近(1927年)	
	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比
英 國	366,034	35.4	331,864	21.1	438,402	20.0	357,270	12.2
日 本	384,048	37.1	863,128	54.7	841,157	38.3	802,782	27.3
支 那	45,702	4.4	197,662	12.5	373,372	17.0	472,130	16.1
佛 國	80,314	7.8	607	0.0	23,818	1.1	20,458	0.7
獨 逸	10,166	1.0	—	—	44,214	2.0	283,314	9.6
米 國	35,716	3.5	32,985	2.1	34,261	1.6	62,176	2.1
諾 威	109,922	10.6	95,469	6.1	291,836	13.3	711,580	24.2
和 蘭	—	—	23,805	1.5	110,166	5.0	114,052	3.9
其 他	1,990	0.2	31,484	2.0	38,146	1.7	112,198	3.8
合 計	1,033,960	100.0	1,577,004	100.0	2,195,372	100.0	2,935,960	100.0

天 津

國 籍 別	大戰前(1913年)		大戰中(1915-19年平均1ヶ年)		大戰後(1921-25年平均1ヶ年)		最近(1927年)	
	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比
英 國	922,178	36.3	735,116	37.7	1,193,001	29.3	1,234,012	26.0
日 本	754,640	29.7	762,556	39.1	1,343,940	33.0	1,864,054	39.3
支 那	458,822	18.0	357,012	18.3	792,662	19.5	841,731	17.8
米 國	—	—	36,575	1.9	372,098	9.2	347,862	7.3
獨 逸	275,382	10.8	—	—	171,862	4.2	359,316	7.6
佛 國	79,652	3.1	12,108	0.6	104,967	2.6	46,534	1.0
諾 威	47,726	1.9	20,509	1.1	58,947	1.3	38,820	0.8
和 蘭	—	—	16,142	0.8	5,820	0.1	1,862	0.0
其 他	5,098	0.2	10,640	0.5	32,341	0.8	8,660	0.2
合 計	2,543,746	100.0	1,950,658	100.0	4,070,638	100.0	4,746,123	100.0

龍 口

國 籍 別	大戰前(1913年)		大戰中(1915-19年平均1ヶ年)		大戰後(1921-25年平均1ヶ年)		最近(1927年)	
	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比
英 國	—	—	28,115	10.2	49,172	11.5	34,368	5.9
日 本	—	—	143,903	51.9	91,075	21.3	187,640	32.3
支 那	—	—	104,411	37.7	274,713	64.2	350,388	60.2
其 他	—	—	621	0.2	12,842	3.0	9,492	1.6
合 計	—	—	277,050	100.0	427,802	100.0	581,888	100.0

芝 罘

國 籍 別	大戰前(1913年)		大戰中(1915-19年平均1ヶ年)		大戰後(1921-25年平均1ヶ年)		最近(1927年)	
	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比
英 國	1,283,290	34.1	1,072,983	43.4	1,349,182	40.8	1,227,634	35.7
日 本	1,178,490	31.3	515,188	20.8	380,575	11.5	684,366	19.9
支 那	932,980	24.8	796,511	32.2	1,422,628	43.0	1,121,172	33.6
米 國	84,536	2.2	15,296	0.6	25,219	0.8	78,452	2.3
獨 逸	239,616	6.4	—	—	69,189	2.1	177,532	5.1
諾 威	27,160	0.7	3,445	0.1	2,829	0.1	35,042	1.0
露 國	17,798	0.5	67,262	2.7	41,363	1.3	9,290	0.3
其 他	1,242	0.0	3,591	0.2	13,333	0.4	108,524	3.0
合 計	3,765,112	100.0	2,474,276	100.0	3,304,318	100.0	3,442,012	100.0

青 島

國 籍 別	大戰前(1913年)		大戰中(1915-19年平均1ヶ年)		大戰後(1921-25年平均1ヶ年)		最近(1927年)	
	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比
英 國	834,938	31.0	246,866	17.3	737,800	19.7	999,477	18.2
日 本	470,894	17.5	1,058,530	74.2	1,987,601	53.0	2,959,163	53.9
支 那	59,970	2.2	20,336	1.4	279,926	7.5	304,302	5.5
米 國	74,628	2.8	67,556	4.7	253,940	6.8	310,320	5.7
獨 逸	1,171,760	43.4	—	—	187,846	5.0	516,400	9.4
佛 國	26,132	1.0	7,258	0.5	54,665	1.5	89,164	1.6
諾 威	25,876	0.9	3,534	0.3	39,406	1.1	66,336	1.2
和 蘭	—	—	10,504	0.8	60,848	1.6	91,034	1.6
丁 抹	—	—	1,202	0.1	58,506	1.6	63,236	1.2
露 國	24,928	0.9	10,431	0.7	25,580	0.7	20,094	0.4
其 他	6,880	0.3	—	—	60,866	1.6	69,763	1.3
合 計	2,696,006	100.0	1,426,267	100.0	3,746,933	100.0	5,489,289	100.0

北支那航運圏に於ける日支英船舶の總出入船舶に對する百分率

	日 本	支 那	英 國	總 計	安 東	大 連	牛 莊	秦 皇 島	天 津	龍 口	芝 罘	青 島	北支那計
1913年	日 本	68.4	77.5	49.8	37.1	29.7	—	31.3	17.5	44.8			
	支 那	17.0	1.4	17.2	4.4	18.0	—	24.8	2.2	11.4			
	英 國	14.6	11.1	29.1	35.4	36.3	—	34.1	31.0	26.5			
	總 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	—	100.0	100.0	100.0			
1915—19年平均	日 本	56.8	83.7	46.3	54.7	39.1	51.9	11.5	74.2	56.8			
	支 那	28.8	5.3	24.4	12.5	18.3	37.7	43.0	1.4	15.4			
	英 國	13.8	7.1	25.1	21.1	37.7	10.2	40.8	17.3	22.9			
	總 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0			
1921—25年平均	日 本	34.2	67.4	27.1	38.0	33.0	21.3	11.5	53.0	45.7			
	支 那	45.1	11.4	37.1	17.0	19.5	64.2	43.0	7.5	19.9			
	英 國	20.5	8.7	28.7	20.0	29.3	11.5	40.8	19.7	20.4			
	總 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0			
1927年	日 本	26.5	68.5	27.4	27.3	39.3	32.3	19.9	53.9	48.9			
	支 那	10.1	10.1	48.5	16.1	17.8	60.2	32.6	5.5	16.9			
	英 國	7.7	7.7	15.5	12.2	26.0	5.9	35.7	18.2	16.3			
	總 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0			

以上安東、大連、牛莊、秦皇島、天津、龍口、芝罘、青島の諸港を北支那海運圏と見て、その出入船舶數に現はれたる列國の勢力を見るに、頭角を抜くものは日支英の三國で、この三者の占むる地位は全體の80%余、大戰當時は歐洲諸國の船舶減少と本邦船の活躍により平均95%余であつた。

而して右三者の比較は、各港夫々の歴史的事情によりその軌を一にしないが平均して日本船舶最も優越し、歐洲大戰時は全體の60%近くを占めた。支那船舶は戦前には日英二者に及ばざること遠きものがあつたが、大戰後大いに擡頭して英船と接近するに至つた、英船は之に反し漸次頹勢を示し戦前の平均26%余に對し、1927年は16%余に過ぎない。但し絶對數に於ては必ずしも減衰してゐないこと前表によつても知らるゝところで、畢竟他國船の躍進による相對的勢力の減衰である。

尙、獨逸船が戦前(1913年)青島に於て43%を占めたことは當然であり秦皇島に於ける諾威船の地位は注意すべきである。而して米船の戦後に於ける進出、獨逸船の復活は見るべきものがある。

次に中部支那航運圏に於ける列國船舶の狀勢は如何であらうか。先づその數字を示さう。

上 海

國籍別	大戰前(1913年)		大戰中(1915-19年平均一ケ年)		大戰後(1921-25年平均一ケ年)		最近(1927年)	
	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比
英國	7,742,902	40.0	6,088,130	37.5	10,082,442	35.5	9,019,558	28.2
日本	5,057,914	26.1	5,237,695	32.2	7,445,980	26.2	8,790,956	27.5
支那	2,970,464	15.3	3,418,324	21.0	5,246,450	18.5	6,633,955	20.7
米國	378,318	2.0	580,704	3.6	2,953,443	10.4	3,214,703	10.0
獨逸	1,641,012	8.5	165	0.0	470,177	1.7	997,535	3.1
佛國	521,702	2.7	313,666	1.9	720,426	2.5	1,010,617	3.2
諾威	200,216	1.0	132,022	0.8	429,041	1.5	719,105	2.2
和蘭	111,150	0.6	166,501	1.0	608,283	2.1	768,242	2.4
丁抹	102,810	0.5	96,894	0.6	237,101	0.8	223,317	0.7
伊太利	—	—	7,573	0.1	201,603	0.7	311,039	1.0
露國	310,676	1.6	166,965	1.0	40,756	0.1	124,607	0.4
其他	327,258	1.7	39,183	0.3	—	—	191,519	0.6
合計	19,369,422	100.0	16,247,322	100.0	28,435,702	100.0	32,005,153	100.0

漢 口

國籍別	大戰前(1913年)		大戰中(1915-19年平均一ケ年)		大戰後(1921-25年平均一ケ年)		最近(1927年)	
	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比
英國	2,341,382	44.3	2,318,442	41.6	2,905,395	40.6	1,834,949	46.8
日本	1,698,420	32.1	1,692,172	30.4	1,813,705	25.3	1,416,001	36.1
支那	668,488	12.6	1,404,006	25.2	2,051,148	28.6	300,528	7.7
米國	76,200	1.4	108,835	2.0	223,010	3.1	116,273	3.0
獨逸	365,258	6.9	1,923	0.0	50,612	0.7	80,030	2.1
佛國	39,858	0.8	—	—	44,433	0.6	43,514	1.1
諾威	19,176	0.4	15,433	0.3	47,332	0.7	57,000	1.5
和蘭	—	—	2,403	0.0	4,466	0.1	9,252	0.2
丁抹	18,670	0.3	7,090	0.1	13,889	0.2	8,920	0.2
露國	56,930	1.1	19,966	0.4	2,357	0.0	8,950	0.2
伊太利	—	—	—	—	—	—	39,256	1.0
其他	4,936	0.1	26	—	6,933	0.1	3,014	0.1
合計	5,289,318	100.0	5,570,296	100.0	7,163,280	100.0	3,917,687	100.0

宜 昌

國籍別	大戰前(1913年)		大戰中(1915-19年平均一ケ年)		大戰後(1921-25年平均一ケ年)		最近(1927年)	
	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比
英國	131,268	33.9	199,820	38.9	467,068	41.9	128,664	19.7
日本	169,152	43.7	174,534	34.0	227,726	20.4	160,271	24.6
支那	63,012	16.3	112,790	22.0	165,112	14.8	106,923	16.4
米國	19,608	5.0	26,260	5.1	116,316	10.4	71,456	11.0
獨逸	4,266	1.1	2	0.0	—	—	—	—
佛國	—	—	31	0.0	112,106	10.1	73,745	11.3
伊太利	—	—	—	—	24,025	2.2	101,858	15.6
其他	—	—	—	—	1,871	0.2	8,820	1.4
合計	387,306	100.0	513,437	100.0	1,114,224	100.0	651,737	100.0

重 慶

國籍別	大戰前(1913年)		大戰中(1915-19年平均一ケ年)		大戰後(1921-25年平均一ケ年)		最近(1927年)	
	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比
英國	—	—	3,934	12.4	81,199	22.0	7,441	3.2
日本	—	—	15	0.0	37,569	10.2	30,456	13.2
支那	5,488	100.0	21,176	66.4	24,301	6.6	38,929	16.9
米國	—	—	6,576	20.6	80,628	21.8	30,623	13.3
佛國	—	—	139	0.6	103,894	28.1	47,700	20.7
獨逸	—	—	—	—	—	—	—	—
伊太利	—	—	—	—	34,872	9.4	71,953	31.3
其他	—	—	—	—	7,113	1.9	3,169	1.4
合計	5,488	100.0	31,890	100.0	369,576	100.0	230,271	100.0

中部支那の航運圏は揚子江航路並に上海港と見ることが出来る。而して上海漢口、宜昌、重慶は上海漢口線（長江本流の航路）漢口宜昌線（本流の中流航路）宜昌重慶叙州線（本流の上流航路）漢口湘潭線（支流湘江航路）漢口常德線（支流沅江航路）等長江各航路の重要地點を占め、就中上海は沿岸、外洋各航路の集中點であるから右四港に就いて船舶の情勢を覗ふは最も妥當であると信ずる。而も、上海は右の如く長江航運以外に沿岸並に外洋航路の支那に於ける中心であるから、漢口、宜昌、重慶と同一に談じ難く、本航運圏の實勢は北支那のその如く簡単に右四港の平均値を以て斷ずることは明かに正鴻を缺くものである。故に先づ上海のみに就いて考察するであらう。

英國は支那海航行汽船の先驅であり、近年に至るまで常に支那外國貿易の最高位を占めてるただけに、古くから英國船の地位は一頭地を抜いて全く他國の追隨を許さないものがあつたのである。即ち歐洲大戰前に於ては全出入船舶の40%は英國旗の下に航行したのである。然るに大戰當時より日本船は次第に躍進して彼と相比肩するの情勢を示したが戦後再び英船は増加し、1921年より1925年に至る5ヶ年間の1ヶ年平均出入數は依然總出入數の35.5%で次に位する日本の26.2に比すれば遙かに優勢を持続したのである。

然し乍ら、英國は1924年の五卅事件以來日本と共に排外運動の標的となり、1925年6月より翌26年10月に互つては廣東に對英經濟絶交運動あり、26年8月に突發した萬縣事件は一時著しく英支關係を惡化せしめて、阿片戰爭以來中部及南部に特殊の經濟的地歩を占てるた英國の地位に大いなる動搖と不安を招來したのであつた。是等英國の支那に於ける困難な事情は勿論上海港出入英國船の上にも明瞭に反映してゐるのであつて1922年乃至1927年に至る英國船の地位は45.5%より28.2%に（1922年45.5%、1923年36.1%、1924年36.6%、1925年28.7%、1926年30.7%、1927年28.2%）まで低下してゐるのである。素よりそれは尙最高地位であるとはいへ幾許か今昔の感なきを得ぬであらう。

日本は英國に拮抗して航運權の獲得に努め逐年その地位を高めつゝある。

1927年は英國の28.2%に對して27.5%にまで接近してゐる。尤も昨1928年は濟南事件に端を發する根強き排日の爲甚大な影響を蒙つたからその出入數に於ても相當減退ありしものと想像されるが、その正確なる數字は現在尙不明である。

支那船は船腹の數に於て英國に次ぐが屢々軍用に徵發され畏微して振はぬ、而して支那船の殆んど總ては沿岸又は内河航行船であつて外洋航行は微々云ふに足りないことは又以て支那船舶の實勢を物語るものと云ふべきである。

戦後に於ける米國船の顯著な進出はこゝに於ても看取さるべく、米國汽船會社の經營する上海寄港航路は1910年にありて僅か4線（内2線は不定期）に過ぎざりしもの1927年には11線を算するに見ても、米國の努力は窺ひ知らるゝのである。獨逸船亦漸次増加して今や既に佛蘭西と伯仲の間にある。

次に漢口、宜昌、重慶3港に於ける情勢は如何。漢口までは増水期に於て6,000噸級以上の外洋航行船舶も溯航するが、是等は何れも不定期船なるが故に右3港の情勢は外洋航行船の影響は少なく、揚子江航運に於ける各國勢力を表示するものである。

重慶は海關統計によれば1915年まで外國汽船の出入なく1916年頃より英米汽船の通航を見、1922年より日本船又之に加はり、相前後して佛國籍汽船（當時支那人持船にして兵難を虞れ佛國籍となしたるもの少からずと云ふ）も入港するに至つたのである。従つて1920年頃までは殆んど支那船の獨占場であつたが漸次外國船の蠶食するところとなつた。

上海漢口線、漢口宜昌線は早くより國際航運戰の原野であつたが、中に日英兩國が互に覇を争ひ相競ひし様は別表の數字によつても想像されるところである。1927年の形勢は漢口に於て英船46.8%を以て最高位に居り、日本船36.1%にて之に次ぎ、宜昌にては日本船の26.6%を首位に英船19.7%支那船16.4%と相次ぎ、伊太利船の15.6%米佛の11%が吾人の目を惹くのである。

以上を總括して中支航運圏に於ける列國の消長をパーセンテージを以て表に

記すれば次の如くである。

中支那航運圏に於ける主要國船舶の總出入船舶に對する百分率

		上 海	漢 口	宜 昌	重 慶	中支那合計
1913年	日 本	26.1	32.1	43.7	—	27.6
	支 那	15.3	12.6	16.3	100.0	14.7
	英 國	40.0	44.3	33.9	—	40.7
	米 國	2.0	1.4	5.0	—	1.8
	獨 逸	8.5	6.9	1.1	—	8.0
	佛 蘭 西	2.7	0.8	—	—	2.2
	伊 太 利	—	—	—	—	—
總 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
1915— 19年平 均	日 本	32.2	30.4	34.0	—	31.7
	支 那	21.0	25.2	22.0	66.4	22.1
	英 國	37.5	41.6	38.9	12.4	40.2
	米 國	3.6	2.0	5.1	20.6	3.2
	獨 逸	—	—	—	—	—
	佛 蘭 西	1.9	—	—	0.6	1.4
	伊 太 利	0.1	—	—	—	0.5
總 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
1921— 25年平 均	日 本	26.2	25.3	20.4	10.2	25.6
	支 那	18.5	28.6	14.8	6.6	20.1
	英 國	35.5	40.6	41.9	22.0	36.5
	米 國	10.4	3.1	10.4	21.8	9.0
	獨 逸	1.7	0.7	—	—	1.4
	佛 蘭 西	2.5	0.6	10.1	28.1	2.6
	伊 太 利	0.7	—	2.2	9.4	0.7
總 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
1927年	日 本	27.5	36.1	24.6	13.2	28.2
	支 那	20.7	7.7	16.4	16.9	19.2
	英 國	28.2	46.8	19.7	3.2	29.8
	米 國	10.0	3.0	11.0	13.3	9.3
	獨 逸	3.1	2.1	—	—	2.9
	佛 蘭 西	3.2	1.1	11.3	20.7	3.1
	伊 太 利	1.0	1.0	15.6	31.3	1.4
總 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	

最後に南支那航運圏に於ては、英國の支配下にある香港を除外して考ふるも、英國の勢力は壓倒的地位にあり、南支那海上を航行する船舶の50%にはユニオン・ジャックの旗翻へる盛運を示してゐるのである。支那船は外洋航船の寄港地たる海港香港に於てこそ振わね其の他諸港に於ては寧ろ日本船の上位を占めてゐる。日本は福州、厦門、汕頭等臺灣と一葦帶水の間にあれど、英國には遙かに及ばず、僅かに支那船と伯仲の間にあるは、東洋の海運國を以て自任する我國として決して誇るに足る状態とは云ひ難ひ、其他諸國の船舶にあつてはトランパーとしての諾威船、南洋との和蘭船を擧ぐることが出来る程度である。唯香港について見れば米佛獨の遠洋航路船の寄港噸数が競争線上に現はれるのみである。

福 州

國 籍 別	大戦前(1913年)		大戦中(1915-19年平均1ヶ年)		大戦後(1921-25年平均1ヶ年)		最 近(1927年)	
	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比
英 國	513,062	43.3	249,071	28.4	283,123	19.7	270,958	20.9
日 本	306,918	25.9	210,522	24.0	386,109	26.8	325,776	25.1
支 那	256,724	21.6	388,454	44.3	631,449	43.9	540,526	41.7
米 國	—	—	11,632	1.3	64,142	4.4	46,792	3.6
獨 逸	83,070	7.0	—	—	27,239	1.9	49,858	3.8
佛 國	—	—	399	0.1	6,741	0.5	—	—
諾 威	1,638	0.1	3,318	0.4	11,160	0.8	16,926	1.3
和 蘭	5,730	0.5	11,694	1.3	22,452	1.6	38,690	3.0
其 他	18,780	1.6	1,859	0.2	5,909	0.4	7,038	0.6
合 計	1,185,972	100.0	876,949	100.0	1,438,324	100.0	1,296,564	100.0



厦 門

國籍別	大戦前(1913年)		大戦中(1915-19年平均1ヶ年)		大戦後(1921-25年平均1ヶ年)		最近(1927年)	
	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比
英 國	1,273,674	53.0	875,217	44.9	1,786,016	50.8	2,147,970	46.1
日 本	564,726	23.5	523,688	26.8	695,075	19.8	761,069	16.3
支 那	327,618	13.6	332,009	17.0	441,442	12.6	754,570	16.2
米 國	11,310	0.5	32,648	1.7	200,072	5.7	322,803	6.9
獨 逸	24,436	1.0	—	—	2,367	0.1	—	—
佛 國	—	—	282	0.0	1,834	0.1	2,832	0.1
諾 威	18,120	0.8	5,816	0.3	11,088	0.3	42,720	0.9
和 蘭	168,128	7.0	154,464	7.9	299,843	8.5	627,480	13.5
其 他	14,514	0.6	26,926	1.4	74,720	2.1	—	—
合 計	2,402,526	100.0	1,951,050	100.0	3,512,457	100.0	4,659,444	100.0

汕 頭

國籍別	大戦前(1913年)		大戦中(1915-19年平均1ヶ年)		大戦後(1921-25年平均1ヶ年)		最近(1927年)	
	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比
英 國	1,783,186	56.9	1,649,454	60.0	2,821,171	58.7	2,484,986	43.6
日 本	474,590	15.2	435,688	15.9	751,015	15.6	860,991	15.1
支 那	274,344	8.8	364,185	13.3	747,850	15.5	1,370,250	24.0
米 國	3,428	0.1	31,331	1.1	80,458	1.7	77,716	1.4
獨 逸	456,848	14.6	—	—	916	0.0	13,320	0.2
佛 國	—	—	73,741	2.7	46,900	1.0	22,516	0.4
諾 威	107,436	3.4	118,952	4.3	103,398	2.1	407,473	7.1
和 蘭	27,834	0.9	67,788	2.5	188,193	3.9	358,818	6.3
其 他	2,856	0.1	5,258	0.2	69,718	1.5	109,846	1.9
合 計	3,130,522	100.0	2,746,397	100.0	4,809,619	100.0	5,705,916	100.0

廣 東

國籍別	大戦前(1913年)		大戦中(1915-19年平均1ヶ年)		大戦後(1921-25年平均1ヶ年)		最近(1927年)	
	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比
英 國	3,623,956	60.0	2,906,816	57.7	3,881,064	65.3	5,453,251	64.2
日 本	148,396	2.4	200,512	4.0	619,772	10.4	715,513	8.4
支 那	1,793,670	29.7	1,815,684	36.0	642,851	10.8	1,534,302	18.0
米 國	15,324	0.3	10,292	0.2	33,820	0.6	8,771	0.1
獨 逸	33,052	0.5	—	—	14,190	0.2	83,872	1.0
佛 國	266,778	4.4	1,166	0.0	120,204	2.0	70,548	0.8
諾 威	51,752	0.9	16,692	0.3	116,615	2.0	327,234	3.9
和 蘭	22,920	0.4	13,177	0.3	14,980	0.3	8,938	0.1
丁 抹	—	—	1,320	0.0	7,109	0.1	7,900	0.1
葡 萄 牙	84,872	1.4	72,704	1.5	381,013	6.4	261,775	3.1
露 西 亞	1,554	0.0	398	0.0	5,567	0.1	16,564	0.2
其 他	—	—	—	—	105,794	1.8	8,360	0.1
合 計	6,042,274	100.0	5,038,761	100.0	5,940,100	100.0	8,497,028	100.0

香 港

國籍別	大戦前(1913年)		大戦中(1915年)		大戦後(1924年)		最近(1927年)	
	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比	出入噸數	百分比
英 國	12,511,226	54.9	11,374,906	59.8	18,369,413	52.1	16,960,522	50.7
日 本	3,814,614	16.7	4,506,828	23.7	6,423,577	18.2	5,857,396	17.4
支 那	1,182,904	5.2	1,424,370	7.5	1,661,917	4.7	1,684,271	5.0
米 國	541,974	2.4	338,408	1.8	2,982,382	8.5	3,001,859	8.9
獨 逸	2,214,906	9.7	—	—	623,912	1.8	971,489	2.9
佛 國	845,592	3.7	460,484	2.4	1,171,100	3.3	1,257,902	3.8
伊 太 利	36,624	0.2	—	—	308,959	0.9	283,132	0.9
諾 威	365,266	1.6	398,682	2.1	872,387	2.5	1,309,409	3.9
和 蘭	485,856	2.1	293,002	1.5	1,596,597	4.5	1,697,816	5.1
丁 抹	68,866	0.3	37,268	0.2	354,653	1.0	306,682	0.9
葡 萄 牙	139,334	0.6	114,444	0.6	222,788	0.6	33,477	0.1
露 國	172,042	0.8	33,142	0.2	—	—	—	—
其 他	399,120	1.8	40,684	0.2	687,843	1.9	207,547	0.6
合 計	22,778,324	100.0	19,022,218	100.0	35,275,528	100.0	33,571,502	100.0

南支那航運圈に於ける主要國船舶の總出入船舶に對する百分率

		福 州	厦 門	汕 頭	廣 東	香 港	南 支 那 合 計
1913年	日 本	25.9	23.5	15.2	2.4	16.7	15.8
	支 那	21.6	13.6	8.8	29.7	5.2	9.3
	英 國	43.3	53.0	56.9	60.0	54.7	52.1
	米 國	—	0.5	0.1	0.3	2.4	6.5
	獨 逸	7.0	1.0	14.6	0.5	9.7	3.3
	諾 威	0.1	0.8	3.4	0.9	1.6	3.2
	和 蘭	0.5	7.0	0.9	0.4	2.1	4.1
總 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
1915年—19年 平均	日 本	24.0	26.8	15.9	4.0	23.7	19.8
	支 那	44.3	17.0	13.3	36.0	7.5	14.5
	英 國	28.4	44.9	60.0	57.7	59.8	57.5
	米 國	1.3	1.7	1.1	0.2	1.8	1.4
	獨 逸	—	—	—	—	—	—
	諾 威	0.4	0.3	4.3	0.3	2.1	1.8
	和 蘭	1.3	7.9	2.5	0.3	1.5	1.8
總 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
1921—25年平 均	日 本	26.8	19.8	15.6	10.4	18.2	17.4
	支 那	43.9	12.6	15.5	10.8	4.7	8.0
	英 國	19.7	50.8	58.7	65.3	52.1	53.2
	米 國	4.4	5.7	1.7	0.6	8.5	6.5
	獨 逸	1.9	0.1	—	0.2	1.8	1.3
	諾 威	0.8	0.3	2.1	2.0	2.5	2.1
	和 蘭	1.6	8.5	3.9	0.3	4.5	4.1
總 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
1927年	日 本	25.1	16.3	15.1	8.4	17.4	15.7
	支 那	41.7	16.2	24.0	18.0	5.0	10.9
	英 國	20.9	46.1	43.9	64.2	50.5	50.6
	米 國	3.6	6.9	1.4	0.1	8.9	6.4
	獨 逸	3.8	—	0.2	1.0	2.9	2.0
	諾 威	1.3	0.9	7.1	3.9	3.9	3.9
	和 蘭	3.0	13.5	6.3	0.1	5.1	5.0
總 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	

以上、北、中、南と見來つて、さてこれを總體的に眺め見るとき、何んといつても古き基礎と廣き地盤を有する英國の依然たる勢力が明瞭に看取されると共に、日本海運力の尙伸びるべくして伸び得ざるの情勢が感知されるのである。而して英國の地位が主として沿岸線の經營に依存してゐるを思ふとき、吾が沿岸航路經營の微々たるに想倒せざるを得ないのである。之に就いては後節に言及するであらう。

支那船は本章に於ける數的比較に於ては寧ろ意外の優越を示してゐるのであるが、支那船舶は殆んど總て 1,000噸級(登簿噸數)以下の小型船で且つ古船多くその經營者にも有力なる大會社を缺くが故に、質的にはその海運力尙頗る微々たりと云わねばならぬ。又支那海に於ける一異色は諾威船で、200年來其船員の特種經驗と技倆と支那沿岸の適船とを以て航運に従事してゐる。歐州大戰當時支那傭船者と諾威船主の親交は一時阻隔したが、最近10年に於て兩者の關係は舊に復し極東沿岸航路に於ける諾威船は約70隻を算し、(諾威船主協會統計によれば1928年9月現在同國船の支那沿岸出稼數は80隻294,000噸である。)南支と佛領印度支那、暹羅、海峽植民地方面との航運並に秦皇島、青島よりの石炭、滿洲より汕頭、厦門への豆、豆粕等の輸送に働いてゐるのである。

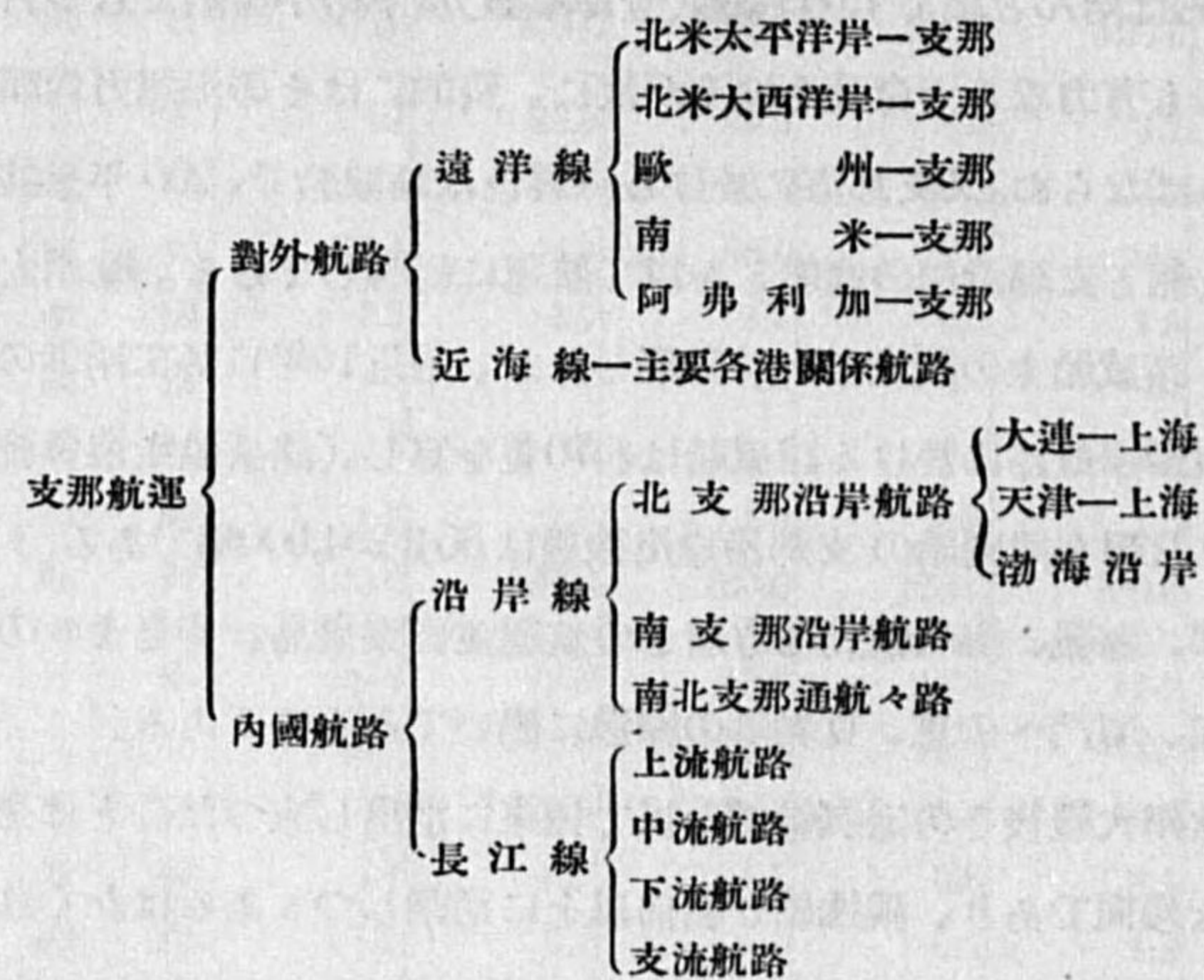
米國船が歐州大戰後その過剩船舶を以て極東に進出し來つたことは全支を通じての重要な傾向であり、獨逸船が戰前以上に活躍しつつあるはかくれもなき事實である。

以上船舶運航數の上から支那に於ける列國海運勢力の分野は、概括的ではあるが、略々明かになつたと思ふ。次には主として航路關係より少しく立入つて列國海運戰の實狀を検討することにしよう。

### 第4章 航路より見たる列國の地位

#### 第1節 航路系統

支那航運に於ける列國の地位をその經營航路の方面より系統的に觀察するには、之を對外航路と内國航路の二つに分つことを必要且便宜とし、對外航路は更に遠洋線と近海線とに、内國航路は沿岸線と長江線とに分つことが出来る。以下順次是等各航路に於ける列國の海運勢力を檢討することとするが、先づその研究方法としての支那關係航路系統を表示して置かう。



#### 第2節 對外航路

##### 第1項 遠洋線

支那に集中された遠洋航路は支那海運の幹線をなし、列國の支那海運戰に於ける一大陣營を形造るものである。この航路數實に54線、左にその起點(又は終點)別經路により列國の經營數を示せば。

北米太平洋岸一支那	日 本	4	} 計 12線
	英 國	2	
	米 國	6	

北米大西洋岸一支那	日 本	2	} 計 15線
	米 國	5	
	英 國	8	
歐 洲一支 那	日 本	4	} 計 23線
	英 國	6	
	獨 逸	5	
	佛 國	2	
	西 班 牙	1	
	伊 太 利	1	
	瑞 典	1	
	丁 抹	1	
	和 蘭	1	
南 米一支 那	日 本	3	計 3線
阿弗利加一支 那	日 本	1	計 1線
			總 計 54線

北米太平洋岸との航路に於ては日米船相對峙してゐる。

日本側には先づ日本郵船に神戸沙市線の延長と香港桑港間の2線があり、後者は貨客船5隻約64,000餘噸2週1回の配船であり、前者は貨客船4隻26,000噸及び貨物船2隻14,000噸を配してゐる。

大阪商船は上海シヤトル間のビューゼット、サウンド線を有し貨客船6隻約53,000噸である。この外三井物産は北支那、日本沙市桑港間に貨物船5隻26,000餘噸を配してゐる。

米國側は院船拂下げその他にて經營者並その運航に就き近年改廢が行われたが現航路はもと Admiral Oriental Line 經營の Seattle Manila 間及び Dollar Line 經營の San Francisco Manila 間航路を連結した American Mail Line を首めとし Admiral Oriental Line, Tacoma Oriental S. S. Co., States Steam-ship Co., Oceanic

and Oriental Navigation Co., の諸線がある。American Mail Line は極東北米太平洋岸間の主線で President 型優秀貨客船5隻70,000噸餘を2週1回毎に配船しつゝあるものである。Kerr Line の極東航路にして上海に寄港する桑港新嘉坡線は1昨年来シルバー型冷蔵設備船4隻を配して太平洋岸輸出の新鮮なる果實輸送に當れるが、試験的輸送の好結果なるに鑑み今秋更に増配すべしと稱せられてゐる。その他の諸線は何れも貨物船であるが支那寄港の配船のみにて13隻80,000噸餘の船隊を擁すと推測される。

以上日米兩國の各航路が支那を以て重要な競争地となし居るや否やに就いては、見方により或は「然り」とも「然らず」とも云ひ得るであらう。従つて是等航路に就いては更に視野を太平洋海運戦にまで轉じて考慮されねばならぬことを注意したいのである。而してこれに就いては本書の範圍外であるから、こゝには言及しない。

日米兩國船の間にあつて裕々活躍してゐるのは英國の Canadian Pacific S. S., Co., Blue Funnel Line の2社である。前者は Vancouver, Manila 間 Hongkong Shanghai に寄港し、後者は Hongkong を基點とし Seattle に至る。C. P. 社は貨客船3隻55,000噸を毎3週1回、青筒社は貨客船5隻54,000噸を2週間毎に運航してゐる。

次に北米大西洋岸との航路を見るに、紐育を基點とする世界週航線は總て來航し、この方面に於ても相角逐せるは日英米3國である。

世界1週線は紐育を發してパナマ運河を通過し横濱、神戸を経て上海、香港に來航し更にマニラ、新嘉坡に至り、スエズ運河經由紐育に歸航するもので、米國は Dollar, Kerr の2線、英國は American Manchurian Line, Blue Funnel Line, Prince Line, Dodwell, Castle Line, Bank Line 等の數線を算する。

是等世界週航線の外にも紐育支那間には重要な諸線がある。日本は日本郵船、大阪商船の紐育線、米國は、Isthmain Line の2經營線 American Pioneer Lineの Atlantic Division, Gulf Division, 英國は Ellerman 及 Blue Funnel のNew-York ma.

inla 線あり、昨年より Bank Line も亦墨西哥灣上海間航路を開始した。

以上諸線に於て日英米3國の擁する船隊は次の如くで Dollar Line を除き總て貨物專載船である。

英國	58隻	382,643	總噸
米國	46隻	325,891	總噸
日本	16隻	96,508	總噸

視線を一轉して歐洲方面との航路關係を觀るにその數實に20餘線で全遠洋航路の過半を占めてゐる。

其の經營者も亦日、英、獨、佛、伊、諾、西、瑞、蘭、丁等十指を屈し得べく列國巴狀戦を演じつゝある。

英國はその航路數に於て、船隊に於て共に最も優越の地位にある。即ちロイヤル・メール系、キューナード系と共に英國3大定期貨客船主の雄たり、而も主力を東洋方面に注ぎ、歐亞連絡航路のバイオニーヤたる P. O. 汽船は貨客船11隻12萬噸2週1回のロンドン—横濱航路に據り、又ロイヤル・メール社を盟主とする世界最大の海運合同下にあるグレン、ライン社は同系唯一の極東航路として Middlesbrough—浦鹽間航路を以て香港、上海に寄港する。

更に青筒社は約30隻の船隊を以て極東航路に活躍し居り、北支那方面にも他社を抜いて最も頻繁に配船して居る。又 Ellerman and Bucknall 社は戦後英歐極東航路を開始しその使用船腹8隻49,233 總噸と稱せられる。

獨逸船はかの歐洲大戰中極東の海上より全くその隻影を没し、而も大戰の結果は殆んど致命的な創痕を受けたにかゝらず、その驚異的復活は現に堂々30數萬噸の船腹を傾けて極東海上に國際的進出を試みてゐる。獨逸海運界の2大立物たる漢米、北獨逸ロイドの2社は相携へて有力な戰陣を張り、リクマース社亦數隻の貨物船を以て之に加はつてゐる。

日本は日本郵船の横濱より倫敦及び安土府、リバプール、漢堡に至る3線及び大阪商船の歐洲線(横濱—漢堡)を以て重要な地歩を占めてゐる。就中日本郵船

の横濱—倫敦安土府線は唯一の貨客兼載航路で北米桑港線と共に同社の2大中心航路であり、國際的に日本海運業の代表航路と云ふことが出来るのである。

日獨英3國に次では僅かに佛蘭西の M. M. 社 (Messageries Maritimes) が命令自由兩航路を以て佛蘭西日本支那間の郵送と歐洲極東諸港の貨物航送に従事せる外は概ね數隻 4-5 萬噸の船隊を以て各々自國と極東間の航路を營めるに過ぎない。

次に是等各國の船隊並に 1 箇月配船數を示せば。

英國	61隻	520,962總噸	1ヶ月配船隻數	約11隻
獨逸	52隻	362,056總噸	同	9隻
日本	30隻	244,195總噸	同	5隻
佛蘭西	14隻	146,260總噸	同	3隻
西班牙	3隻	12,597總噸	同	0.5隻(2ヶ月1回)
伊太利	5隻	33,189總噸	同	1隻
瑞典	7隻	41,763總噸	同	1隻
丁抹	7隻	48,960總噸	同	1隻
諾威	7隻	41,766總噸	同	1隻
和蘭	5隻	39,973總噸	同	1隻

次に南米との關係を見るに、この方面に於ては日本の獨舞臺である。蓋し歐米諸國は地理的に強て極東南米間に航路を開設する必要なく、又支那の位置が自國南米間航路の寄港順路にてもなき故であらう。

日本郵船(東岸線)及大阪商船ラインは何れも本邦より Cape Town 經由南米ブエノスアイレスに至るの途香港に寄港し、日本郵船の西岸線は香港基點(太平洋橫斷)バルバライツに至るものにて、もと東洋汽船の經營せしところである。以上3線の就航船腹14隻 106,114 總噸である。

此の外大阪商船の阿弗利加東岸線 (Kobe—Durban) も亦往航に香港寄港をなす。貨客船4隻月1回の配船である。

以上支那を中心とする遠洋航路の狀況並に之に關與する列國の勢力を概觀したが、更に叙上諸航路の支那に於て有するインポータンス及び逆に南部、中部、北部と分けたる支那の3部分が世界航路に於て有する現地位を検する爲、香港、上海、大連を以て夫々南、中、北部を代表する商港とし各航路の寄港狀況を觀察すれば次の如くである。

方面別	寄港數			
	航路總數	香港	上海	大連
支那一				
北米太平洋岸	12 (1)	9 (1)	11	5
北米大西洋岸	15	12	13	4
歐羅巴	23	23	22	11
南米	3	3	—	—
阿弗利加	1 (1)	1 (1)	—	—
合計	54	48	46	20

括弧内は終點を他に有するも同方面と關係あるもの

以上の如く南米、阿弗利加線の如き特殊なるものを除けば香港、上海に於ける寄港數は略々同數となり、之を更に内容的に觀察すれば歐州支那線の殆んど全部は香港に寄るが北米線に於ては同港まで延長され居らざるものあるを知るべく、上海は支那の中樞的地位を占むる丈に支那を直接の目標とするものは總てこゝに來港するを看取し得べく、大連は滿洲特産が世界的商品となつて以來大いに注目されて來たが、貨客船のメイン、ラインから偏逸してゐる爲かやうやく香港上海の半數に過ぎない。大連港が將來に於て更に大なる飛躍を試み大なる繁榮を獲得せんが爲にはその産業的開發と同時に文化的樂園としての向上に精進し歐亞連絡の新通路を拓くの要がある。

支那關係遠洋航路略表

北米太平洋岸一支那

國別	經營者又は線名	航路	配航
日	日本郵船 (神戸沙市線)	神戸—沙市 (H. S.)	貨物船 2隻 14,062噸 月1回 貨客船 4隻 26,331噸 月1.2回
”	同 (香港桑港線)	香港—桑港 (H. S.)	貨客船 5隻 64,493噸 2週1回
”	大阪商船 (Puget Sound Line)	上海—沙市 (S. D.)	貨客船 6隻 52,779噸 月2回
”	三井物産 (北支那日本—沙市桑港)	北支—北米 (S. D.)	貨物船 5隻 26,335噸 月1回
英	Canadian Pacific S. S. Co.	晚香坡—マニラ (H. S.)	貨客船 3隻 55,236噸 3週1回
”	Blue Funnel Line (Holt & Co, Alfred)	香港—沙市 (H.)	貨客船 5隻 53,990噸 月2回
米	Admiral Oriental Line	タコマー—南北支那比律賓 (H. S. D.)	貨物船 5隻 34,062噸 月1回
”	American Mail Line (註1)	沙市—馬尼刺 (H. S.)	貨客船 5隻 70,731噸 2週1回
”	Tacoma Oriental S. S. Co. (註2)	タコマー—北支那諸港 (H. S. D.) (但シタコマー—比律賓諸港向月1回共)	貨物船 7隻 45,182噸 月1回
”	States Steam Ship Co. (註3)	ポートルランド—北支那諸港 (H. S. D.) (但シポートルランド—比律賓諸港向月2回共)	貨物船 11隻 61,819噸 月1回
”	Oceanic and Oriental Navigation Co., (註4)	桑港—北支那諸港 (H. S. D.) (但シ桑港—比律賓諸港向月1回共)	貨物船 9隻 60,107噸 月1回
”	Kerr Line	桑港—新嘉坡 (S.)	貨物船 4隻 21,200噸 月約1回

註 (1) 本線はもと Admiral Oriental Line 經營の沙市—マニラ間及び Dollar Line 經營の桑港—マニラ間兩貨客船航路を連結せるものにて1927年2月1日沙市出帆 S. S. President Jefferson 及び同月5日桑港出帆 S. S. President Lincoln より實施せられた。  
而して上記兩航路聯結實施後從來の Admiral Oriental Line なる名稱を American Mail Line と改めたもので改稱の理由は、同線が事實上極東向

米國郵便物の85%乃至90%を輸送し居ること及び本線を同社經營北米航路と判然區別せしむる必要の爲であると。

- (2) 本線はもと American Oriental Mail Line (Puget Sound—Orient; Admiral Oriental Line 運用) を使用船 7隻 66,370重噸と共に 696,906 弗(重噸1噸當り約 10.50弗)を以て1928年2月16日船舶院より拂下げを受け本會社を設立して經營に當れるもの。
- (3) 本線はもと Oregon Oriental Line (Portland, Ore.—Japan China, Philippine; Columbia Pacific Shipping Co. 運用) を使用船 11隻 95,117 重噸と共に 1,065,000弗 (重噸1噸當り約 11.21弗)を以て1928年2月16日拂下げを受けた新會社の經營である。當社は元運用者たる Columbia Pacific Shipping Co. の副社長 K. D. Dawson 氏を頭首とするものである。
- (4) 本線はもと American Australian Orient Line (San Francisco, Los Angeles—Japan, China, Philippine, Anstralia, New Zealand; Swayne and Hoyt—Jnc. 運用但し1927年12月13日同社運用解除) を使用船21隻193,342重噸と共に 1,981,765.80弗(重噸1噸當り約 10.25弗)を以て Matson Navigation Co. 及び American Hawaiian S. S. Co. の兩社が1928年2月16日船舶院より拂下げを受け、當 Oceanic Oriental Navigation Co. を新設、經營を開始したものである。
- (5) 括弧して H. とせるは Honkong, S. は Shanghai, D. は Dairen 寄港を示したものである、次表以下皆同斷。

世界一週航路

(紐育、パナマ運河經由、横濱、神戸、上海、香港、マニラ、新嘉坡、スエズ經由紐育)

國別	經營者又は線名	航路	配船
英	American Manchurian Line (Ellerman & Bucknall S. S.Co.)	紐育—紐育 (H. S.)	貨物船 21隻 131,601噸 月1.2回
”	Blue Funnel Line (Holt & Co. Aefred)	” (H. D. S.) (大連に寄港することあり)	” 9隻 70,323噸 約2月1回
”	Prince Line (Group of Furnes, Withy & Co., Ltd.)	紐育—紐育 (H. S.)	” 5隻 31,928噸 月1回
”	Dodwell Castle Line (Chamber & Co., James)	—”—	” 7隻 39,725噸 月1回
”	The Bank Line	—”—	” 7隻 38,736噸 月1回
米	Kerr Line (Kerr S. S. Co., James.)	—”—	” 6隻 31,800噸 月1回
”	Dollar Line.	—”—	” 8隻 87,888噸 2週1回

北米大西洋岸一支那

國別	經營者又は線名	航路	配船
日	日本郵船 (紐育線)	神戸—紐育 (H. S. D.)	貨物船 12隻 82,475噸 月1.2回(年20回)
”	大阪商船 (紐育線)	上海—紐育 (S. D.)	貨物船 5隻 28,771噸 月1回
米	Isthmain Line (United States Steel Products Co.)	紐育—大連 (S. D.) New Orleans 横濱—神戸 (S.)	貨物船 } 15隻 月1回 ” } 86,159噸 月2回
”	American Pioneer Line Atlantic Divison(註1) (Operated for U. S. S.B. by Roosevelt S. S. Co. James.)	紐育—馬尼刺 香港、上海 (H. S.)	貨物船 4隻 26,678噸 月1回
”	Gulf Divison (註1) (Operated for U. S. S. B. by Tampa, Interocean S. S. Co.)	New Orleans—日本、上海 馬尼刺 (H. S.)	貨物船 9隻 72,166噸 月約2回
英	Ellerman & Backnall S. S. Co.	紐育—馬尼刺 (往復共スエズ經由) (H.)	貨物船 世界一週航路と併用
”	Blue Funnel Line	紐育—馬尼刺 (往復共スエズ經由) (H.)	貨物船 9隻 70,314噸 月1回
”	Bank Line (Weir & Co., Andrew)	New Orleans—上海(神戸、横濱經由) (S.)	” 5,000 總噸型 隻數不定月1回

註 (1) 此の2線は従來 Atlantic, Gulf & Oriental S. S. Co. Inc.にて運用せるものを分割せるものなり。

(2) 最近此の方面の航路計畫としてはバーバー、ライン社が9月よりウイルヘルムセン汽船會社(諾威)新造の高速モーター船5隻を以て紐育—極東航路(巴奈馬經由)を開始する由傳えらる。

寄港地 紐育、巴奈馬、馬尼刺、香港、上海、神戸、四日市、横濱、桑港、羅府、巴奈馬、紐育

配船數 月1回(30日目毎に紐育出帆)

航海日數	}	神戸、紐育間	33日
		四日市紐育間	32日
		横濱、紐育間	30日

因にバーバー、ラインは英國 James Chamber & Co., が Managing Owner として經營せる極東航路の米國代理店にして今回新設せんとする 極東航路も右同様單にウ社の代理店として活動するにあらざやと推測されてゐる。

(日本郵船調査資料昭和4年第6輯)

歐洲一支那

國別	經營者又は線名	航 路	配 船
日	日本郵船(倫敦安土府線)	横濱—倫敦(H.S.)	貨客船 11隻 106,883噸 2週1回
”	” (李 浦 線)	横濱—李 浦(H.S.D.)	貨物船 6隻 42,587噸 月1回
”	” (漢 堡 線)	横濱—漢 堡(H.S.D.)	” 7隻 48,915噸 月1回
”	大阪商船(歐 洲 線)	横濱—漢 堡(H.S.D.)	” 6隻 45,810噸 月1回
英	P. & O. S. N. Co.,	倫 敦—横 濱(H.S.) (大連に寄港することあり)	貨客船 11隻 121,312噸 2週1回
”	Glen & Shire Line	ミッドルスパラー浦鹽 (H.S.)	貨物船 13隻 106,333噸 約2週1回
”	Ellerman Line	漢 堡—横 濱(H.S.)	貨客船 8隻 49,236噸 2週1回 (Blue Funnelと共同配船)
”	Blue Funnel Line	漢 堡—横 濱(H.S.)	貨客船 24隻 189,016噸 2週1回
”	”	李 浦—横 濱(H.S.D.)	(Ellermanと共同配船) 月2.3回
”	Blue Funnel Line	李浦—上海—大連(H.S.D.)	貨客船 5隻 55,065噸 月1回
獨	Hamburg Amerika Line (Including Hugo Stinnes Line)	漢 堡—横 濱 “A” Line (H.S.) “B” Line (H.S.D.)	貨客船約25隻 184,636噸 2週1回
”	Norddeutscher Lloyd	Bremen—大連(H.S.D.)	貨客船 5隻 46,949噸 4週1回
”	”	Bremen—横 濱(H.S.)	”約 17隻 104,140噸 月8回
”	Rickmers Line (Rickmers Reederei, A. G.)	漢 堡—浦 鹽(H.S.D.)	貨物船 5隻 26,331噸 月1回
佛	Messageries Maritimes	Marselles—横 濱(H.S.)	貨客船 8隻 100,969噸 2週1回
”	”	Antwerp—浦鹽(H.S.D.)	貨物船 6隻 45,291噸 月1回
西	Spanish Royal Mail Line (Compania Trasatlantica)	Cadiz—比律賓諸島及日本 (H.)	貨物船 3隻 12,597噸 2月1回
伊	Lloyd Triestino	トリエスト—横 濱(H.S.)	貨客船 5隻 33,189噸 月1回
瑞	Swedish East Asiatic Co.	Gothenburg—浦鹽(H.S.)	貨物船 7隻 41,763噸 月1回
丁	East Asiatic Co. of Cop- enhagen	Copenhagen—横 濱 (H.S.D.)	” 7隻 48,960噸 月1回
諾	Norwegian Africa & Aus- tralian Line	Oslo—横 濱 (H.S.)	” 7隻 41,766噸 月1回
和	Holland East Asia Line (United Netherlands N. Co.)	アムステルダム—浦鹽 (H.S.D.)	” 5隻 39,973噸 4週1回

南 米—支 那

國別	經營者又は線名	航 路	配 船
日	日本郵船 (南米西岸線)	香港—バルパライソ (H.)	貨客船 4隻 35,880噸 月1回
”	” (南米東岸線)	横濱—ブエノス、アイレ ス (H.)	” 5隻 29,587噸 月1回
”	大阪商船 (南 米 線)	神戸—ブエノス、アイレ ス (H.) (喜望峰經由復航パナマ 運河經由)	” 5隻 40,697噸 月1回

阿弗利加—支 那

國別	經營者又は線名	航 路	配 船
日	大阪商船 (阿弗利加東岸 線)	神戸—Durban (H.)	貨客船 4隻 22,972噸 月1回

第2項 近 海 線

支那關係近海航路として取扱はんとするものは起點(又は終點)を支那外近海諸港に有し支那に終點(又は起點)或は寄港地を有する諸線にて、その範圍は日本、英領印度、濠州、南洋諸島である。此の中には寧ろ支那沿岸航航と看做さるべきものもあるが、(それは更に次項に於ても再吟味することとして)本航路狀況に於ては支那主要港の近海々運に於ける關係を明かにすることが出来るので、又以て各國の地方的地盤を窺ふことを得るのである。

支那關係航路に於て最も密接な交渉をもつものは云ふまでもなく日本であつて、その殆んど總ては本邦を起點又は終點とせざるはないのである。故に前項遠洋航路に於てなせるが如き觀察方法を以てしては十分に航路關係を瞭然たらしむることは困難であるから、本項に於ては近海航路の起點又は終點乃至主要寄港地となり居る支那諸港を以てその觀察點となすであらう。

先づ大連港より見る。

大連港の主要定期航路の第一は先づ大阪商船の大阪、大連線に指を折らねば



ならぬ。同航路は逓信省の命令航路として本邦滿洲間貨客輸送に獨占的地位を有つもので5,000噸乃至6,000噸級貨客船4隻を以て3日毎に大連大阪兩地を發航せしむるものである。

殖民地とのカーゴ、ラインとしては朝鮮北海道大連線、並に臺灣、朝鮮、大連線がある。前者は島谷汽船の經營で昭和4年度より樺太まで延長した唯一の裏日本連絡線である。2,000噸級船3隻を以て月約2回弱の運航。後者は大阪商船の高雄大連線に代りたる臺灣朝鮮大連間三角航路である。

尙朝鮮とは鮮滿九州線(朝鮮郵船)、朝鮮北支那線(仁川—青島、朝鮮郵船)九州鮮滿線(大阪商船)によつて半島西岸諸港と連絡してゐる。但し何れも小型のカーゴ、ボートにて月12回の寄港である。この他山東半島を迂迴して仁川に至る阿波共同の大連仁川線あり、芝罘の華商利通公司の經營する芝罘仁川線も復航に大連に來港し、支那沿岸線の一部をなすものでは阿波共同汽船の大連天津線は鎮南浦に通航し、大阪商船の高雄天津線は天津より高雄へ復航の途返り荷を得る爲大連へ寄港する。

大連汽船の營口阪神線、近海郵船の横濱牛莊線、大阪商船の横濱天津線は何れも大連を重要な寄港地としてゐる。殊に最近に於ける大連汽船の名古屋大連間定航路開始が北支那本邦間航路に一大センセーションを惹起したこと尙世人の記憶に新たなるところであらう。此の外内地との航路には愛媛縣今治より宇品糸崎經由大連に至るものがある。從來愛媛縣と濱根商店との契約なりしも昭和4年より原田汽船之に代る。

大連港の近海定航路中延長に於て最も遠距離にあり、經營者に於て一異色をなすものは Java-China-Japan Lijn の和蘭船で横濱バタビヤ間航路である。

以上が大連港關係の近海定航路(支那沿岸線を除きたる)で基點航路、寄港航路合せて14線に上る。

次に營口は前記近海郵船の横濱牛莊線が最も主要なもので7,800噸級船4隻を以て月4回の定航路を營み居る。此の外、大連汽船は2,000噸級船1隻を以て阪

神方面に定期配船をなし、岡崎汽船亦小型船ではあるが當港内地間に活動してゐる。が營口としては何れかと云へば、支那沿岸諸港との就航船が多いやうである。尙同港は12月より3月末に至る冬期結氷期は諸航路皆停止される。

天津も亦本邦間航路として神戸天津線(近海郵船)、大阪天津線(大阪商船)、横濱天津線(大阪商船)の3線あり、臺灣との間に高雄天津線(大阪商船)がある。何れも2,000噸乃至2,600噸級船舶を以て之に當てゝゐる。大阪商船は從來貨物船のみを配してゐたが、昭和4年北支本邦間航路が競争状態に陥るや、横濱天津線に一大改善を加へ河南丸(2,567噸)武昌丸(2,565噸)及貴州丸(2,568噸)の優良貨客船を就航せしめ1週1回の定期航路とし一般船客をも取扱ふことゝなつた。近海郵船神戸天津線は逓信省命令航路航海度數毎週1回以上1年期間52航海以上である。

芝罘は利通輪船公司の芝罘、仁川、大連線及び阿波共同の大連仁川線によつて朝鮮と定期的航路關係あるのみ。

青島は本邦間との連絡線として原田汽船、大阪商船、日本郵船3社の協定航路たる大阪青島線がある。3社各1船月2回の配船である。(大阪商船は泰山丸3,930總噸、原田汽船は原田丸4,109總噸、日本郵船は日光丸5,056總噸)。

此の外原田汽船並に第一洋行は小型冷蔵船をも大阪間に運航してゐる。

朝鮮郵船の朝鮮北支那青島線及び朝鮮上海青島線は朝鮮方面との通航を獨占してゐる。他に、臺灣天津間航路船が寄港することは云ふまでもない。

次は上海港である。

上海港は上記の北支那諸港が有する局部的範圍から脱して南洋印度方面の就航船こゝに寄泊する。日本郵船の孟買線(横濱—孟買)、Britith India S. N. Co. のCalcutta-Yokohama線、P. O. 汽船のBombay-Yokohama Line, Java-China-Japan Lijn のBatavia-Yokohama 航路、支那西廻、東廻線、山下、川崎、國際3汽船共營のJapan Australian Line の如きは之である。

更に北方との航路關係に就て見るに根室上海間には日本郵船と川崎汽船の2



線あり、浦鹽とは嘗て勞農露國商船隊が來航しつゝあつたが勞農露國と南支那との斷交により休止し、川崎汽船は同國政府と交渉の結果之を繼承し昭和3年2月より能代丸(2,336總噸)を配した。

本邦内地間との往復航路は日本郵船の掌握するところで、(1)長崎上海線、(2)神戸上海線、(3)横濱上海線がある。何れも逓信省命令航路。(1)は快速優秀貨客船2隻毎4日1回の定航、(2)は4隻の貨物船にて毎週2回以上、(3)は貨物船3隻を以て毎月5回以上である。貨物船の船型は何れも總噸3,000噸級。山下汽船は大正15年9月より横濱及び神戸より貨物船4隻9,758總噸を以て定期配船を行つたが最近荷況不振の爲不定期となつてゐる。

此の外、臺灣との間には大阪商船の高雄天津線があり、朝鮮とは仁川上海線(朝郵)がある。又 China Navigation Co. は海防香港線を1929年1月より延長して上海を終點とした、

以上上海に結ばれたる長短10數線が日本及南北兩方面に充實した均齊を示し居ること支那諸港中隨一にて上海港の中心的地位は以て知るべきである。

福州は臺灣海峡を隔て、基隆に相對すること僅かに140哩餘、大阪商船の高雄天津線、及基隆福州廈門の3角線、劉正記の福州基隆淡水線を以て連絡されてゐる。以上3線の外は總て支那沿岸線で福州の海運的地位は甚だ低い。蓋し福州は閩江の江口を扼し福建の大部及江西の一部に對する物資集散の要路に當り古くより福建省の重要商市であるが、その港灣は閩江を遡ること34哩の上湮にあり、その外港馬尾に至るの間にあつても水道狹隘にて2,000噸以上の汽船が一時に併行して航行することは不可能なるなど大汽船の出入には頗る不便なるに因るのであらう。

廈門、汕頭に至れば航路關係は全く一變せるの感がある。南洋との航路關係濃密なること之であつて、貿易關係以外にかの1ヶ年10數萬人にも上るてう南洋移民の特異なる海運現象を見逃してはならない。

先づ廈門に關するものを觀やう。

ジャバを發船する Java-China-Japan Lijn 社の3航路(支那西廻線、支那東廻線、南支那線)は南洋就航船の尤なるもの、British India S. N. Co., Iudo China S. N. Co. 兩社の日本甲谷陀線の寄港は沿岸港廈門に聊かの誇りを與ふるものと云ふべきか。香港新嘉坡、蘭貢線の延長してこゝに來航するもの亦4線を數ふ。

臺灣方面とは大阪商船が基隆香港線、高雄廣東線基隆海防線を寄港せしめつゝあり、基隆福州廈門間に1船を配しつゝあること既述の如くである。

汕頭は盤谷に至るもの3、馬來に達するもの1乃至2、臺灣よりする大阪商船の南支沿岸線を數ふる外は支那沿岸航路にてその航運關係甚だ單純である。

最後に香港に就いて述べやう。

香港は南支那の關門をなし東西兩洋交通の要路に當ることこゝに贅言する迄もないが、砂糖、米、麻、護謨、錫等の物産豊かな蘭領東印度、佛領印度支那比律賓、馬來半島、更には英領印度方面との航運關係を視るとき、その猫額の如き一孤島にしてよく世界屈指の海港たることも決して偶然でないのを知るのである。

見よ、本邦印度間航路は悉くこゝに寄港し、本邦濠州間航路の殆んど總てもこゝに來航する。而も10數線を算する是等諸航路の中、上海其他支那諸港に寄港するものは僅かに3.4線に過ぎないのである。若し夫れ佛領印度支那、暹羅、馬來半島とのローカル、ラインに至つては多數の船舶が、大きな頻度を以て定期的に動いてゐるのである。香港は洵に泰西より極東への門戶であると同時に南洋と支那との接點であるとも云ひ得るであらう。

本項の結尾に一言すべきは廣東である。廣東は珠港を遡ること90余哩の河口港にて若干の沿岸線の外は本項に於て記述すべき種類の航路は殆んどなく(O. S. K. の基隆廣東線あるのみ)、外洋航路とは香港にて接續されるのみである。故に廣東に支店出張所或は代理店を有する大汽船會社も沿岸線を經營せるもの以外は單に貨上の業務を取扱ひ居るに過ぎない。

以上支那主要各港を中心とする近海航路の系統的敘述を亂さざらんが爲、そ

の經營者に係るナショナルリテイを看過して來たが、本項に於ける諸航路は國際的競争線たるべき性質のもの尠く、主として本邦關係の航路なる爲、自ら日本の海運業者がその過半を占めて居るのは當然である。殊に北支那に於ては日本海運の延長と見得べく本邦海運業者間の競争相當激烈である。唯南支方面に於ては英國、和蘭の勢力が甚だ濃厚なるを觀るのであつて、之亦その當該國の屬地關係に因ると認めて差支なからう。

支那を目指し、支那に廻航する遠洋、近海大小100餘線の對外航路を検討し來つて一見甚だ異様の感にうたれるのは支那自身の海運力が殆んど絶無に近いことである。(遠洋線にては皆無)而してその對外航路の總てが外國の掌中にあることは支那として甚だ氣勢昂らざるの觀があるけれども、果して支那はかの熾烈なる國際海運戰の中に自ら投ずるの必要があるか何うか。又は近き將來に於てその可能性があるか何うか、筆者は之を一つの問題であると考へるものである。

支那關係對外航路近海線略表

大連港關係航路

國別	經營者	航路	配船
日	大阪商船	阪神—大連	貨客船 4隻 22,799噸 3日1回
”	島谷汽船	樺太—裏日本—大連	” 3隻 5,992噸 月2回
”	近海郵船	臺灣—朝鮮—大連	貨物船 2隻 5,088噸 月2回
”	朝鮮郵船	鮮滿、九州線	” 1隻 1,248噸 月1回
”	”	朝鮮北支那線	” 1隻 1,010噸 月1回
”	大阪商船	九州鮮滿線	” 1隻 1,542噸 月1回
”	阿波國共同汽船	大連仁川線	” 1隻 1,997噸 月4回
支	利通輪船公司	芝罘—仁川	” 1隻 1,855噸 月4回
日	阿波國共同汽船	大連—鎮南浦—天津	” 1隻 1,708噸 月2回
”	大阪商船	高雄—天津	貨客船 3隻 7,674噸 月2回
”	原田汽船	今治—字品—大連	貨物船 1隻 3,589噸 月1回
”	大連汽船	營口—大連—阪神	” 1隻 2,245噸 月1回
”	近海郵船	橫濱—牛莊	” 4隻 7,247噸 月4回
”	大阪商船	橫濱—天津	貨客船 3隻 7,704噸 約月3回
”	大連汽船	名古屋—大連	貨物船 2隻 11,000噸 月2,3回
和	× Java China Japan Lijn	瓜哇滿洲線	” 3隻 13,001噸 月1回

×印上海の部と參照

營口關係航路

國別	經 營 者	航 路	配 船
日	近海郵船	横濱—牛莊	貨物船 4隻 7,247噸 月4回
”	大連汽船	營口—大連—阪神	” 1隻 2,245噸 月1回

備考 當港航路は大連港關係航路の部にも含まる。  
此の外岡崎汽船が内地間の航路を有す。

天津關係航路

國別	經 營 者	航 路	配 船
日	近海郵船	阪神—天津	貨客船 3隻 6,488噸 月5.6回
”	大阪商船	阪神—天津	貨物船 3隻 7,774噸 月5.6回
”	× ”	横濱—天津	貨客船 3隻 7,704噸 月約3回
”	× ”	高雄—天津	” 3隻 7,674噸 月2回

×印大連港の部參照

芝罘關係航路

國別	經 營 者	航 路	配 船
日	阿波國共同汽船	大連—芝罘—仁川	1隻 1,997噸 月4回
支	利通輪船公司	芝罘—仁川	1隻 1,855噸 月4回

備考 上記航路は大連港の部にも記載

青島關係航路

國別	經 營 者	航 路	配 船
日	日本郵船、大阪商船 原田汽船共營	阪神—青島	貨客船 3隻 13,095噸 月6回
”	× 朝鮮郵船	朝鮮—北支那	貨物船 1隻 1,010噸 月1回
”	× ”	朝鮮—上海	” 1隻 1,580噸 年18回
”	× 大阪商船	高雄—天津	貨客船 3隻 7,674噸 月2回

×印大連又は上海の部參照

上海關係航路

國別	經 營 者	航 路	配 船
日	日本郵船	長崎—上海	貨客船 2隻 10,527噸 4日1回
”	”	神戸—上海	貨物船 4隻 12,583噸 1週2回
”	”	横濱—上海	” 3隻 9,238噸 月5回
”	× ”	横濱—孟買	貨客船 6隻 34,044噸 月2回
”	× Japan Australian Line (山下、川崎、國際共營)	横濱—メルボン	貨物船 3隻 18,506噸 月1回
英	× British India S. N. Co.	甲谷陀—横濱	” 7隻 55,970噸 約月3回
”	× P. & O. S. N. Co.	孟買—横濱	” 6隻 44,232噸 月2回
和	Java China Japan Lijn	瓜哇—滿洲線	” 3隻 13,801噸 月1回
”	× ”	ボルネオ、支那、日本線	” 3隻 6,354噸 月1回
”	× ”	支那西廻線	貨客船 4隻 32,646噸 月2回
”	× ”	支那東廻線	” 5隻 27,539噸 月1回
英	× China Navigation Co.	海防—上海	隻數不詳 1週1回
日	川崎汽船 (本航路は勞農露國と南支那の斷交により休止せる勞農商船除浦鹽南支航路を繼承せるものなり)	浦鹽—上海	貨客船 1隻 2,336噸
”	大阪商船	高雄—天津	貨客船 3隻 7,674噸 月2回
”	朝鮮郵船	仁川—上海	貨物船 1隻 1,580噸 年18回
”	日本郵船	根室—上海	” 1隻 2,100噸 月1回
”	川崎汽船	根室—上海	” 2隻 6,299噸 3週1回

備考 (1) ×印は香港の部參照

(2) 山下汽船は大正15年9月より横濱或は神戸より上海向定期配船(使用船4隻 9,758總噸)を行ひたるも最近荷況不振の爲め不定期配船となれり。但し毎月平均1隻位の配船あり。

## 厦門關係航路

國別	經營者	航路	配船
英	China Navigation Co.	香港—新嘉坡	4隻 1週1回
”	British India S. N. Co.	甲谷陀—橫濱	7隻 約月3回
”	Indo China S. N. Co.	甲谷陀—橫濱	7隻 月3回
和	Java China Japan Lijn	支那西廻線	4隻 月2回
”	”	支那東廻線	5隻 月1回
”	”	南支那線	4隻 月1回
日	大阪商船	基隆—香港	2隻 月4回
”	”	高雄—廣東	1隻 月2回
”	”	基隆—厦門—福州	1隻 1,517噸 月3回

注意 當港關係對外航路は大阪商船の基隆厦門福州線を除く外總て香港關係航路の部に屬するもので、當港と關貢、馬尼刺方面間を往復する支那汽船の取扱者2.3あるやうなれど定航路として特記するに足らず。同地和豐公司、興利公司、安記公司の如きはそれである。

## 福州關係航路

國別	經營者	航路	配船
日	大阪商船	高雄天津線	3隻 月2回
”	”	基隆—厦門—福州	1隻 月3回

注意 高雄天津線は上海、基隆福州線は厦門の部參照

## 汕頭關係航路

國別	經營者	航路	配船
英	× China Navigation Co.	香港—盤谷	8隻 1週1回
”	× ”	汕頭—新嘉坡	4隻 1週1回
支	Ho Hong S. S. Co.	汕頭—彼南	2隻 月1回
”	彼寧公司取扱船	汕頭—盤谷	5隻 1週1回
諸	East Asia S. S. Co.	汕頭—盤谷—新嘉坡	1隻 月1回
日	× 大阪商船	基隆—香港	2隻 月4回
”	× ”	高雄—廣東	1隻 月2回
和	× Java China Japan Lijn	南支那線	4隻 月1回

×印香港の部參照

香港關係航路

國別	經營者又は線名	航路	配船
日	日本郵船(甲谷陀線)	横濱—甲谷陀	貨客船 9隻 47,976噸 月3回
”	” (孟買線)	横濱—孟買	” 6隻 34,041噸 月2回 (外に臨時配船あり)
”	大阪商船(甲谷陀線)	横濱—甲谷陀	” 6隻 33,849噸 月2回
”	” (孟買線)	横濱—孟買	” 6隻 33,494噸 月2回
英	British India S.N.Co.	甲谷陀—横濱	” 7隻 55,970噸 月3回
”	Indo-China S.N.Co.	甲谷陀—神戸	” 7隻 30,553噸 ”
”	Peninsular & Oriental S.N.Co.	孟買—横濱	” 6隻 44,232噸 月2回
日	日本郵船(濠州線)	横濱—メルボン	” 3隻 20,871噸 月1回
”	大阪商船( ” )	— ” —	貨物船 3隻 13,616噸 月1回
”	Japan Australian Line (山下汽船、川崎汽船、國 際汽船共營)	— ” —	” 3隻 18,506噸 月1回
英	Eastern & Australian S. N. Co.	メルボン—横濱	貨客船 3隻 16,672噸 ”
”	Australian Oriental Line, Ltd.	香港—メルボン	” 2隻 8,648噸 4週1回
日	日本郵船	横濱—甲谷陀 (ジャバ経由)	貨物船 約2隻 7,000噸 月1回 (但し砂糖出廻期中)
”	大阪商船	横濱—スラバヤ バタビヤ	貨客船 6隻 23,717噸 月2回 (外に臨時船あり)
和	Java China Japan Lijn.	支那西廻線 (註)	貨客船 4隻 32,646噸 月2回
”	”	支那東廻線 (註)	” 5隻 27,539噸 月1回
”	”	南支那線 (註)	” 4隻 16,720噸 月1回
”	”	ボルネオ、支那、日本線	貨物船 3隻 6,354噸 月1回
英	China Navigation Co.	香港—盤谷 (汕頭)	” 8隻 1週1回
”	”	香港—新嘉坡 (汕頭、廈門)	” 4隻 1週1回
”	”	海防—上海 (本航路は1929年1月より 上海まで延長したるもの なり)	2,200噸-2,500噸型 1週1回
支	Wo Fat Sing	香港—西貢	” 5隻 1週1回
”	Yuen Shing Fat	— ” —	” 3隻 2箇月3回
”	Yik Tai	香港—海防	” 2隻 1週1回
佛	Compagnie Indo-Chinoise	— ” —	” 3隻 1週1回
英	Indo China S.N.Co	— ” —	” 1隻 2週1回
日	大阪商船	基隆—香港	貨客船 2隻 5,158噸 月4回
”	”	高雄—廣東	” 1隻 2,170噸 月2回
”	”	香港—海防	” 1隻 2,166噸 月2回

(註) Java China Japan Lijn の諸線名は同社の稱呼に據れり航路の詳細は次章同社の項参照のこと。

第3節 内國航路

第1項 沿岸航路

1. 北支那沿岸線

支那沿岸航路は上海を中心とし北支那沿岸線と南支那沿岸線とに區分することが出来る。

北支那沿岸線は更に天津上海線と大連上海線との2大系統及び渤海沿岸線の3者に分別して考へることが出来る。而して營口より上海に至るものは概ね天津又は大連の何れかに寄港するが故に渤海沿岸線たる性質を有つと共に上海に至る2大系統の何れかに屬することとなる。

大連上海間に貨客船を配し斷然優秀を誇るものは大連汽船の經營航路で、本邦船としては日清汽船の北支那沿岸線(上海—天津)が復航に大連に寄航するを除いては唯一のものである。營口を起點とし上海に航するもので定時大連寄港をなすは太古洋行、肇興公司、招商局、毓太の經營にかゝるものであるが何れも小型貨物船に過ぎない、天津上海線にして大連に寄港するものに政記公司の運航船がある。

天津上海間は英國籍怡和、太古兩洋行の取扱船並に支那船舶の就航に任されてるが最近大連汽船は長平丸、天津丸の2船を以て上海、天津間航路開設計畫を發表した。(但し未だ實現せず)

渤海沿岸定航路は營口、天津、山東北岸諸港、大連各港を連結し、青島並に安東をもその延長圏内に入れてゐる。然し是等の諸航路は數に於て相當多いが日本船舶を除いては總て支那船にて劣弱なる小型船に過ぎない。

北支那沿岸の航路網一括別表の如くである。

2. 南支沿岸線

南支沿岸航路にあつては日清汽船、China Navigation S.S. Co., 及び Indo China

Setam Navigation Co., 3 者の經營するものが上海、香港間定期沿岸線の代表的なもので、大阪商船の基隆香港線、高雄廣東線も亦南支沿岸線と看做し得べく、同社の高雄天津線は上海より福州に寄港すること既述の如くである。招商局は支那海運業者の最大なるものとして此の方面にも航路を有するが屢々政争の具に供せられて休航するなど近年不振にてその配船も準定期船並に見られる。

福州、厦門、汕頭、香港、廣東等の南支主要港は猶別記の如き航路によつて相連絡されてゐる。而して廣東香港間の連絡船は貨客輸送の河航船であるが他の沿岸就航船が主として沿岸各港間の支那貨物を輸送し居るに對して、之は主として遠洋向け廣東輸出貨物を香港に輸送し又反對に遠洋各地よりの輸入貨物を香港より中繼輸送するもので香港の中繼貿易に關連する重要な役割を有つものである。

3. 南北通航線

沿岸線にして南北を通ずるものは定期航路としては未だ充分發達して居ない。下記の2,3線以外は大連汽船、政記公司、肇興公司の船舶が大連營口より貨物輸送に従事して居るに過ぎない。大連汽船のものは主として石炭輸送である。旅客本位の南北連絡航路はその距離とその必要並に遠洋船との對立に於てその可能性は尠ないやうに思はれる。矢張り上海を中央として南北兩部分に於て夫々發達し自然的に兩者が連絡するの過程を経るのであらう。たゞ南方沿岸線にあつては遠洋航路船に押されるが故にその發達は姑く現状維持を續けるものと觀測される。

支那沿岸航路略表

北支那沿岸航路

大連上海間

國別	經 營 者	航 路	配 船
日	大 連 汽 船	大 連—青 島—上 海	貨客船 3隻 11,125噸 月10回
英	太 古 洋 行	營 口—大 連—上 海	” 2隻 月2回
支	肇 興 公 司	營 口—大 連—上 海	” 2隻 月3回
”	招 商 局	營 口—大 連—上 海	” 1隻 942噸 月1回
”	毓 太 行	營口—大連—青島—上海	” 1隻 月1回

天津上海間

國別	經 營 者	航 路	配 船
日	日 清 汽 船	北支那線 { 往:上.青.天 復:天.大.青.上	貨客船 2隻 4,000噸 月2回
支	政 記 公 司	上 海—天 津—大 連	
”	招 商 局	天 津—上 海	
”	毓 太 行	營口—天津—芝罘—上海	
”	肇 興 公 司	營 口—天 津—上 海	
”	三 北 輪 船	天 津—上 海	
”	日 昌 公 司	營 口—天 津—上 海	
英	太 古 洋 行	天 津—上 海	6 隻 12,235噸每月10回
”	怡 和 洋 行	天 津—上 海	2 隻 4,405噸

渤海沿岸線

國別	經營者	航路	配船
日	大連汽船	大連—天津	貨客船 4隻 6,400噸 月14.5回
”	”	大連—龍口—登州府	” 1隻 724噸 月6回
支	政記公司	大連—芝罘	” 1隻 628噸 隔日
”	鹿玉軒記	—”—	” 1隻 487噸 隔日
日	高橋汽船	—”—	” 1隻 670噸 隔日
支	鹿玉軒記	大連—芝罘—天津	” 1隻 782噸 月5回
日	阿波國共同汽船	大連—芝罘—威海衛—青島	” 2隻 2,858噸 月12回
支	政記公司	大連—青島—安東	” 3隻 4,148噸 月10回
”	”	大連—龍口—安東	” 2隻 1,134噸 月12回
日	協信公司	大連—天津—青島	貨物船 1隻 月2回
”	△阿波國共同汽船	大連—鎮南浦—天津	貨客船 1隻 1,708噸 月2回
”	△”	大連—芝罘—威海衛—仁川	” 1隻 1,997噸 月4回
支	△利通輪船公司	—”—	” 1隻 1,855噸 月4回
日	旗昌洋行	營口—天津—龍口	1隻4回
支	肇興公司	營口—龍口	1隻2回
”	大通公司	營口—青島—天津	1隻2回
”	”	營口—天津—芝罘—龍口	1隻3回
”	政記公司	營口—龍口—登州府	何れも 300噸 乃至 5-600噸 の小型船のみ なり。
”	直東公司	營口—天津	1隻4回
”	北方航業公司	—”—	1隻3回
”	海昌公司	營口—龍口	1隻2回
”	源來盛	營口—登州—龍口	1隻2回

△印は前節對外航路中に掲げたるも沿岸線の性質を有するを以てこゝにも記したり。

南支那沿岸航路

國別	經營者	航路	配船
日	日清汽船會社	上海—廈門—汕頭—香港—廣東	2隻 5,060噸 月3回
英	China Navigation Co.	—”—	11隻 25,751噸 每週約2回
”	”	上海—寧波	1隻 2,866噸
”	Indo China S. N. Co.	上海—廈門—汕頭—香港—廣東	6隻 12,521噸 每週2回
支	招商局	上海—廣東	4隻 6,530噸 2週1回
”	”	上海—溫州	2隻 1,150噸
”	泉安公司	福州—上海	1,000噸型1隻月約4回
”	三北公司	—”—	2,000噸型1隻 月約4回
”	招商局	—”—	1隻 1,060噸 月約4回
”	”	上海—寧波	1隻 1,600噸
”	同安輪船公司	香港—廣東	} 2隻 每日1回
”	元安輪船公司	—”—	
英	Hongkong, Canton, Macao Steamboat Co.	—”—	4隻 每日2回
支	沙安汽船會社 (雜記公司)	香港—汕頭	1隻 1週2回
英	Douglas S. S. Co.	福州—廈門—汕頭—香港	2,500噸型4隻 月8回
日	△大阪商船	基隆—香港	2隻 5,153噸 月4回
”	△”	高雄—廣東	1隻 2,170噸 月2回

△印は前節對外航路中に掲げたるも沿岸線の性質をも有するを以て再記す。

南北沿岸通航線

國別	經營者	航路	配船
支	常安公司	福州—上海—青島—天津	1,500噸型 5隻 月約10回
”	寶亨公司	—”—	1,300噸型 2隻 月約5回
英	China Navigation Co.	廣東—天津	2隻 4,002噸 月2回
”	”	上海—安東	4隻 8,450噸 月1.2回
日	大連汽船	大連—香港	3隻 6,547噸 月3回
”	△大阪商船	高雄—天津	3隻 7,674噸 月2回

△印は前節對外航路中に掲げたるも沿岸線の性質をも有するを以て再記す



第2項 長江航路

揚子江は支那航運の發源地帯であり、支那の門戶開放以來列國經濟戰のオープン、フィールドであつた。過去60年間長江の航運史上興亡せる汽船會社は實に6ヶ國14會社に及び現在純汽船會社として長江航運に従事せるものは英國の太古

長江航路主要

汽船會社名	上海漢口線		漢口宜昌線		漢口湘潭線	
	隻數	登簿噸數	隻數	登簿噸數	隻數	登簿噸數
支那航業會社(太古洋行)	8	14,865	3	3,534	2	1,458
印度支那航業會社(怡和洋行)	6	13,157	4	5,456	1	696
招商局	9	17,666	2	6,183	—	—
鴻安三北公司	4	5,060	2	2,577	—	—
寧紹公司	1	1,448	—	—	—	—
日清汽船會社	9	16,221	2	2,102	2	1,211
北獨逸ロイド	3	2,323	—	—	—	—
合計	40	70,740	13	14,952	5	3,365

上海漢口間は揚子江本流 600 哩の航程で列國汽船會社競争線である。夏季増水期にあつては 6,000 噸級の外洋航行船も漢口まで溯航し得るが故に、上海積換による不便と不利を免かれんが爲外洋直航船も相當に就航するのであるが、それ等は勿論限られたる期間に於ける不定期船に過ぎないのであつて、定期的に貨客輸送に従事するものは前表の數社である。

英國は支那航業、印度支那航業の 2 社 14 隻 28,000 噸を擁して古き地盤に據り、支那は招商局、鴻安三北公司、寧紹公司 3 社 14 隻 23,000 餘噸を以て自國航

怡和兩社、支那の招商、三北、寧紹 3 社、日本の日清汽船及び最近復活せる獨逸の北獨逸ロイドを擧げることが出来る。今これら 7 社の長江航路配船狀況を表示すれば次の如くである。

各社配船表

漢口常德線		宜昌重慶線		重慶叙州線		合計		國籍別噸數	同百分比
隻數	登簿噸數	隻數	登簿噸數	隻數	登簿噸數	隻數	登簿噸數		
—	—	7	2,486	—	—	20	22,343	43,130 (英)	44.6
—	—	2	1,478	—	—	14	20,787		
—	—	1	576	—	—	12	19,425	29,257 (支)	30.2
—	—	3	747	—	—	8	8,384		
—	—	—	—	—	—	1	1,448		
1	506	4	1,879	—	—	18	22,019	22,019 (日)	22.8
—	—	—	—	—	—	3	2,323	2,323 (獨)	2.4
1	506	17	7,166	—	—	76	96,734	96,734 (計)	100.0

業を保持し、日本は日清汽船 9 隻 16,000 餘噸を配して對立してゐる。その船隊に於て日本は前 2 者の半ばに過ぎないけれど日清汽船の努力はよく彼等に對して強剛な敵手たるの地位にある。昨昭和 3 年 5 月の濟南事件に端を發する熾烈な排日運動は同社の經營に未曾有の打撃を與へたがこれに就いては後、章を改めて詳述するであらう。

本線各社配船の内容を示せば

## 日清汽船會社 (1週7回)

船名	總噸數	登簿噸數	建造年月
鳳陽丸(Fengyang M.)	3,977.13	2,803.30	大正4年4月
南陽丸(Nanyang M.)	3,310.29	1,968.15	明治40年3月
襄陽丸(Siangyang M.)	3,302.47	1,983.68	同年6月
岳陽丸(Yohyang M.)	3,298.01	1,956.68	同39年12月
瑞陽丸(Suiyang M.)	3,078.08	2,417.34	大正6年4月
大福丸(Tafoo M.)	2,555.21	1,525.96	明治32年6月
大眞丸(Tachang M.)	2,421.45	1,368.59	同34年8月
大利丸(Talee M.)	2,005.34	1,126.45	同33年6月
大吉丸(Tachi. M.)	1,891.95	1,072.01	同34年9月
計 9 隻	25,839.93	16,222.14	

## 太古輪船公司 (支那航業會社) 1週7回

船名	總噸數	登簿噸數	建造年月
安慶(Angkin)	2,732	2,101	1883年
鄱陽(Payang)	2,551	1,892	1891年
盛京(Shangking)	1,650	1,034	1895年
大通(Tatung)	2,548	1,882	1891年
溫州(Wengchow)	3,118	1,857	1923年
黃埔(Whangpu)	3,204	1,975	1920年
吳淞(Woosung)	3,426	2,119	1918年
武昌(Wuchang)	3,204	1,975	1914年
計 8 隻	22,433	14,865	

## 怡和輪船公司 (印度支那航業會社) 1週6回

船名	總噸數	登簿噸數	建造年月
公和(Kungwo)	4,636	2,825	1921年
吉和(Kutwo)	2,665	1,924	1895年
隆和(Loongwo)	3,923	2,386	1906年
瑞和(Suiwo)	2,672	1,931	1896年
德和(Tuckwo)	3,770	2,355	1904年
聯和(Luenwo)	2,868	1,735	1905年
計 6 隻	20,534	13,156	

## 輪船招商局 1週6回

船名	總噸數	登簿噸數	建造年月
江安(Kiangan)	4,327	3,141	1921年
江新(Kianghsin)	3,372	2,101	1905年
江順(Kiangshun)	4,327	3,141	1921年
江大(Kiangtah)	1,682	1,151	1900年
江華(Kiangwah)	3,692	2,321	1921年
江天(Kiangteen)	2,012	1,435	1870年
江清(Kiangching)	1,682	1,151	1900年
江裕(Kiangyu)	3,098	1,490	1883年
聯益(Lienyi)	2,868	1,735	1905年
計 9 隻	27,060	17,666	

## 三北鴻安公司 10日2回

船名	總噸數	登簿噸數	建造年月
鳴鶴(Minghao)	1,785	1,102	1905年
伏龍(Fulung)	1,815	1,080	1906年
鳳浦(Fenpu)	1,819	1,086	1907年
長興(Changhsing)	2,907	1,796	1890年
計 4 隻	8,276	5,064	

## 寧紹公司 10日1回

船名	總噸數	登簿噸數	建造年月
寧紹(Ningshao)	2,641	1,448	1,905年
計 1 隻	2,641	1,448	

漢口宜昌間の航路は漢口四川間の通商水路の一部をなすもので、漢口より揚子江を溯ること358浬の航程を経て宜昌に達する。宜昌は四川省の揚子江面に於ける唯一の門戸で揚子江航行大型船の終點をなし、こゝより上流は巴蜀三峽の險を経て、特殊小型汽船及び民船の交通區域に屬する。

本航路定期船經營は日清、怡和、太古、招商、三北の5社で日清、怡和、太古の3社は互に首位を争ひつゝあるが、日清1社を以てしては怡和、太古兩社の合した英國の勢力に及ばざること亦是非もない。支那船は日英兩國に壓せられてその運送比例は遙かに下位にある。各社配船の内容を示せば。

## 日清汽船會社

船名	總噸數	登簿噸數	建造年月
大亭丸(Tahung M.)	1,643.47	1,120.85	明治38年3月
當陽丸(Tangyang M.)	1,573.77	1,081.16	昭和2年9月
計 2 隻	3,217.34	2,202.01	

## 太古洋行 (支那航業會社)

船名	總噸數	登簿噸數	建造年
長沙(Changsha)	2,493	1,480	1922年
沙市(Shasi)	1,327	790	1910年
洞庭(Tungting)	2,036	1,264	1900年
計 3 隻	5,856	3,534	

## 怡和洋行 (印度支那航業會社)

船名	總噸數	登簿噸數	建造年
江和(Kiangwo)	2,209	1,388	1901年
平和(Pingwo)	2,671	1,601	1922年
同和(Tungwo)	1,337	961	1914年
湘和(Seangwo)	2,595	1,515	1925年
計 4 隻	8,812	5,465	

招和局

船名	總噸數	登簿噸數	建造年
快利 (Kweilee)	1,679	879	1893年
固陵 (Kuling)	498	304	1885年
計 2 隻	2,177	1,183	

三北鴻安公司

船名	總噸數	登簿噸數	建造年
長安 (Changan)	1,661	1,306	1890年
德興 (Tehhsin)	1,642	1,271	1889年
計 2 隻	3,303	2,577	

漢口湘潭線は洞庭湖より湘江を溯り長沙を経て湘潭に至る枝流航路で洞庭湖の湖口岳州より先は減水期間航行の制限を受く。本航路に従事するもの現在に於ては日清、太古、怡和の3社。次の如き船舶を配す。

日清汽船會社

船名	總噸數	登簿噸數	建造年月
武陵丸 (Nooling M.)	1,298.05	715.10	明治39年9月
沅江丸 (Yuenkiang M.)	875.32	495.90	同年8月
計 2 隻	2,173.37	1,211.00	

怡和洋行 (印度支那航業會社)

船名	總噸數	登簿噸數	建造年月
昌和 (Changwo)	1,065	696	1891年

太古洋行 (支那航業會社)

船名	總噸數	登簿噸數	建造年月
吉安 (Kian)	1,195	729	1907年
湘潭 (Siangtan)	1,195	729	1905年
計 2 隻	2,390	1,458	

漢口常德線は漢口より洞庭湖の西南部沅江の流域に位する常德に到るもの、例年6月より11月に至る6ヶ月間汽船を通ずるのみ。嘗て開濟會社及び長沙汽船會社の汽船が本航路に従事せしことありしも缺損の爲廢航を餘儀なくされ、現在は日清汽船社船1隻の就航を見る外は、太古洋行が臨時船を仕立て、航行せしむるの程度である。日清汽船就航船は湘江丸。(總噸數883.65噸、登簿噸數506.36噸明治36年7月建造)

宜昌重慶線並に重慶叙州嘉定線は所謂揚子江上流航路をなす。

宜昌重慶間は巴蜀の高原廣茅20萬方里人口4,000萬を有する四川省と湖廣平原の間を遮る楚西連山を揚子江が横斷する峽中航路で、長さ360哩所謂三峽の險をなし世に知られた難航區域である。然し乍ら歐戰後四川省の富源開發高調せらるるに及び、期せずして各國汽船の溯航するもの増加するに至つた。

重慶叙州嘉定航路は重慶より瀘州を経て本流と沅江との合流地叙州まで210哩、叙州より更に沅江を溯り嘉定府100哩の間を謂ふ。本線の航運は夏季増水期に限られ減水に従つて漸次重慶止りとなり宜昌に停船して増水期を待つのである。

以上の上流航路に於ては支人の經營多數であるが其の經營者は變轉常なく、加ふるに兵亂の起る毎にその船舶を官憲に徵發せらるゝこと多き爲め其の船舶は國籍料を支拂ふて佛國籍其他の外國籍となすこと珍しくない。昭和2年12月現在日清汽船會社調宜昌重慶、重慶叙州航路就航船は下表の如くであるが、重慶上流航路にあつては大正15年廣東北伐軍の長江侵入以來四川の各地軍閥の跋扈益々甚だしく、本航路沿道各地に於て不當の課稅其他の暴行強迫頻々として行われ、爲めに内外各汽船は航行繼續不能となり遂に一律停航の已むなきに至り、爾來名もなき支那個人船主が軍閥と妥協し、或は軍用船と稱して軍旗の下に航行し、適法なる稅關手續をもなさず、他方軍閥は特殊の利權屋と連絡して昭和2年夏頃より「上游航業總處」なるものを設け、稅關を無視して本航路就航船を其の支配下に置き、就航船も又悉く該總處の規定其他の命令に服して出入港しつゝある現状にて、該總處は「日清其他外國船は優秀にして中國船を壓倒するを以て上游にては斷じて就航せしむ可らず」と放言し居り、條約上の權利は全く顧られず極度の侵害を受けてゐるのである。條約上に於ては、重慶上流各地が不開港地であり従つて重慶叙州航路は内河航路である關係上「長江專照」又は「江輪專照」を有する海洋船又は河船は其儘本航路に就航することは出來ないのであるが、光緒24年(1898年)5月及同年7月清國政府發布の内地水路汽船通航規定及同施行細則並に明治29年8月締結の追加日清通商航海條約に基づき本船を重慶稅關に登録し(登録港重慶にて毎4ヶ月噸稅納入を要す)關牌 (Inland Water Certificate) を受け(關牌料初年10兩其後毎年2兩)本船の資格を内河船に変更する手續を履行する時は、内外船共に當然本航路に就航する權利があるのである。

宜昌重慶、重慶叙州航路就航路一覽 (昭和2年12月)

汽船會社	船名	總噸數	登録噸數	建造年	舊船名
日)日清汽船會社	雲陽 (Yunyang)	1,037	595	1922	
	宜陽 (Iyang)	943	515	1922	
	長陽 (Changyang)	1,033	568	1922	
	嘉陵 (Chialing)	336	198	1927	
計	4 隻	3,349	1,876		
(英)太古洋行	萬流 (Wanliu)	1,112	671	1920	
	萬通 (Wantung)	1,061	558	1921	
	萬縣 (Wanhsien)	867	472	1922	
	秀山 (Shushan)	296	165	1926	
	綏定 (Suiting)	296	165	1926	
	金壇	435	227	1925	
	裕定	435	227	1926	
計	7 隻	4,502	2,485		
(英)怡和洋行	福和 (Fookwo)	953	500	1922	
	慶和 (Kingwo)	617	234	1922	
	嘉和 (Kiawo)	1,311	694	1925	
計	3 隻	2,881	1,478		
(佛)招商局	江慶 (Kingking)	1,064	576	1921	
(佛)聚福洋行	福源 (Fookyan)	1,110	563	1921	
	福來 (Fooklai)	509	235	1924	
	福同 (Fooktung)	654	358	1924	
計	3 隻	2,273	1,156		

汽船會社	船名	總噸數	登簿噸數	建造年	舊船名
(米)捷江公司	彝陵 (Iling)	654	385	1925	
	宜賓 (Iping)	654	385	1925	
	其川 (Chichuan)	—	290	1923	
	美灘 (Meitan)	199	88	1917	
	其來 (Chilai)	329	190	1924	
	其南 (Chinan)	329	190	1924	
	其平 (Chiping)	522	280	1924	
永豐 (Yunfong)	1,003	534	—		
計	8 隻	3,690	2,342		
(米)美孚洋行	美川 (Meichuan)	975	361	1923	
	美峽 (Meihsi)	—	—	1926	
計	2 隻				
(伊)川江公司	新蜀通 (Hsinshutung)	1,114	569	1921	
	蜀亨 (Shuhung)	864	495	1914	
	蜀和 (Shuho)	245	162	1924	
計	3 隻	2,223	1,226		
(伊)亞細亞公司	蜀光 (Shukuang)	732	285	1924	
	滇光 (Tienkuang)	732	285	1924	
計	2 隻	1,464	570		
(伊)裕華公司	平福 (Pingfoo)	327	181	1925	
	平和 (Pingho)	289	181	1925	
	平安 (Pingan)	219	125	1925	
計	3 隻	831	487		
(支)九江公司	九江 (Kiukiang)	—	—	—	川西
	嘉興 (Chiahsin)	—	883	—	川南
	合江 (Hochiang)	—	120	—	川東
計	3 隻				
(支)三北公司	富陽 (Fooyang)	923	575	1922	美仁
	吳興 (Wahsing)	—	—	1923	昌運
計	2 隻				

汽船會社	船名	總噸數	登簿噸數	建造年	舊船名
(伊)永安航業公司	永安 (Yunan)	653	358	1925	
(伊)定遠航業公司	定遠 (Tingyuen)	653	358	1925	
(獨)廣慶公司	富順 (Fushun)	654	358	1925	
(伊)福星公司	福星 (Foohsin)	503	257	1924	
(伊)亞東公司	亞東 (Yatung)	137	100	1925	
(伊)遠東航業公司	中浮 (Chungfu)	170	120	1925	
(瑞)瑞豐洋行	蜀豐 (Shurfong)	160	89	1925	金沙江
(瑞)太平輪航公司	太平 (Taiping)	123	71	—	
(瑞)福川航業部	福川 (Fuchuan)	235	133	—	
(瑞)新記輪船公司	瑞華 (Luihua)	178	88	1925	
(支)嘉利公司	嘉示 (Chiaho)	137	100	1925	
(支)江陽公司	江陽 (Kiangyang)	161	91	1925	
(支)滙東公司	泰來 (Tailai)	—	153	1922	滙通
(支)蜀南公司	蜀南 (Shunan)	162	91	1925	
(支)江運公司	江運 (Kiangyun)	123	71	—	
(支)峽江	渝江 (Yuchiang)	285	165	1925	
	滇西 (Tienhsi)	218	125	1925	宜昌
計	2 隻	503	290		

## 長江航路汽船會社興亡一覽

## (A) 上海、漢口宜昌航路

上海汽船會社 (米) (Shanghai Steam Navigation Co.)	1862年—1877年	招商局に買収さる
支那航業會社 (英) (China Navigation Co.)	1867年—現存	
招商局 (支) (China Merchant S. N. Co.)	1871年—現存	
麥邊洋行 (英) (M.C.Bain & Co.)	1873年—1903年	日本郵船に買収
印度支那航業會社 (英) (Indo-China S. N. Co.)	1875年—現存	
鴻安公司 (支) (Hoong An S.N.Co.)	1890年 1918年	三北公司と合併
三北公司 (支) (San Peh S.S.Co.)	1914年—現存	1918年鴻安公司を合併す
大阪商船會社 (日) (Osaka Shosen Kaisha)	1898年—1907年	日清汽船設立
亨寶公司 (獨) (Hamburg Amerika Line)	1899年—1914年	歐戰により閉業
北獨逸ロイド汽船會社 (獨) Norddeutscher Lloyds	1900年—現存	歐戰勃發後所有船を喪失し閉業したが最近復活す
湖南汽船會社 (日)	1902年—1907年	日清汽船設立
東方輪船公司 (佛) Companie Asiatic de Navigaion	1905年—1911年	營業不振にて倒る
日清汽船會社 (日)	1907年—現存	
寧紹公司 (支) Ning shaw S.S.Co.	1909年—現存	
祥泰木行公司 (米) China Import & Export Lumber Co.	1915年—現存	

## (B) 宜昌重慶叙州航路

川江輪船公司 (支)	1908年—現存、汽船3隻を有す
川路輪船公司 (支)	1914年—現存、所有船なし
嘉宜瑞慶輪船公司 (支)	1914年—現在所有船なし
利川輪船公司 (日)	1915年—營業中止

裕豐輪船公司 (支)	1916年—現在所有船なし
美孚洋行 Standard Oil Co. (米)	1917年—現存、汽船2隻使用
亞細亞公司 (英) Asiatic Petroleum Co.	1917年—現存、汽船2隻使用
鴻江輪船公司 (支)	1919年—現在所有船なし
美順公司 (米) West China S.S.Co.	1920年—營業中止
吉利洋行 (佛) Antoine Chiris Nav. Decpt.	1920年—1926年—裕豐公司の代理として營業、使用船廢船となり營業中止
隆茂洋行 (英) Mackenzie & Co.	1920年—1924年—所有船太古洋行に賣却
大來洋行 (米) Robert Dollar Co.	1921年—1924年—所有船其他を太古洋行に賣却
安利洋行 (英) Arnold & Co.	1921年—1923年 營業中止
亨通公司 (佛)	1921年—1926年—伊太利籍川江公司に營業を引繼ぐ
聚福洋行 (佛) Union Franco Chinoise de Nav. Co.	1921年—現在所有船3隻を使用
招商局 (華法輪船公司) (佛) Companis des Menagerios	1921年—招商局の假名にて開航所有船1隻
峽江渝 (佛)	1921年—一時營業を中止せるも現在2隻を配船す
白理公司 (英) Burrey Dodwell & Co.	1921年—1927年所有船を九江公司に賣却
永順公司 (佛)	1922年—現在開業
美華輪船公司 (米) American West China N. Co.	1922年—1926年三北公司に賣却
天華洋行 (日)	1922年—1927年 所有船2隻共日清汽船に買収さる
日清汽船會社 (日)	1922年—所有船4隻を以て就航
太古洋行 (英) Butterfeild & Swire	1922年—所有船7隻を有するも4隻の小型船は時局の爲未就航なり
怡和洋行 (英) Jardine Matheson Co.	1922年—所有船3隻就航
明支公司 (支)	1922年—1926年來營業中止
滙通公司 (支)	1922年—1隻を以て重慶上流に就航

江源輪船公司 (支) Kiang Yuen S.S. Co.	1922年—1926年來營業中止
其來洋行 (米)	1923年—1927年より捷江公司名義となる
益興輪船公司 (英)	1923年—1926年營業中止
捷江公司 (米)	1924年—所有船7隻取扱船1隻
康寧公司 (支)	1923年—所有船沈没閉業
卜樂輪船公司 (伊)	1924年—1925年所有船を聯華公司に引繼ぐ
志和洋行 (伊) L.H. Jovino & Co.	1924年—1926年名義消滅、所有船他社に引繼ぐ
宜昌輪船公司 (米) (代理店柯克司洋行)	1925年—1927年所有船捷江公司に引繼ぐ
裕大輪船公司 (佛)	1925年—1927年營業中止
瑞豐洋行 (瑞) Stranwall Trading Co.	1925年—所有船1隻營業繼續
柯克司洋行 (米) R. Cox & Co.	1925年—1927年捷江公司に營業引繼ぐ
聯華輪船公司 (伊) Turbrini & Co.	1924年—1926年營業中止
中孚輪船公司 (伊)	1925年—1927年遠東航業公司に引繼ぐ
瀚平公司 (瑞) Han Ping N. Co.	1925年—1927年營業中止
新記輪船公司 (瑞) Swedish Trading Co.	1925年—1船を以て重慶上流就航、
嘉利公司 (支)	1925年—同
江揚公司 (支)	1925年—同
三北公司 (支)	1925年—所有船2隻
廣慶公司 (獨)	1926年—所有船1隻
福星公司 (伊)	1926年—志和洋行より引繼ぎ1船を以て營業
亞東公司 (伊)	1926年—同
裕華公司 (伊)	1926年—所有船3隻
定遠航業公司 (伊)	1926年—營業困難買船希望
永安航業公司 (伊)	1926年—同

峽江渝 (支)	1926年—2隻を以て營業中
蜀南公司 (支)	1926年—所有船1隻
太平輪船公司 (瑞)	1926年—同
江運公司 (支)	1926年—同
遠東航業公司 (伊)	1926年—所有船1隻
九江公司 (支)	1927年—3船運行
福川航業部 (瑞)	1926年—所有船1隻

## 附言。

以上叙述したところは、之支那を圍る航路の鳥瞰であり、支那海運戰に於ける列國船主の地盤と陣形を示すものであつて、ライナーの運航による主力的な勢力は略々窺ひ知られると思ふ。尙此の外、機に應じて進出する不定期、時に應じて配する定期船主の臨時船が之に加わる事云ふまでもないが、それらに就いてはその變轉流動の影を追ふことを止める。が、しかし其れ等の全體的な動きについては前章各港の出入船舶數に關する考察が聊か之を補ふに役立ち得るかと思ふ。



### 第5章 支那に活躍する列國汽船會社の内容

支那航運の平面的な鳥瞰と、そこに活躍する列國商船の前面的な情勢に就いては前章及前々章に於て略々之を盡した。而して、其等は謂はゞ表面株な状況に過ぎないけれども、先づそれを明瞭に描寫紹介する爲にその實體的な事柄に就いては之を本章に譲ることとしたのである。

本章題して「支那に活躍する列國汽船會社の内容」といふ。支那海運に活動せる列國汽船會社は如何なる歴史を有し、如何なる根底の上に立つてゐるか。既に彼等の前面的陣形を觀た吾等は進んでその本營の實力にまで眼を注がねばならぬのである。

#### 第1節 英國汽船會社

( 1 ) Royal Mail Steam Packet Company (本店倫敦)

當社は夙に西印諸島航路に手を染め現在にては主力を南米大西洋岸、北米太平洋岸方面に注ぎつゝあり、極東航路としては Shire Line の名稱の下に傍系 Glen Line と協同して漢堡横濱間に貨物船を配してゐるに過ぎない。乍然、當社は「現今世界最大の海運合同であり、同時に最も大舞臺な、最も優秀な大船隊を形成する船主」であり、所有船舶數米國船舶院に亞ぎ、直系傍系合して35社を擁する大會社である。その傘下にある一流遠洋定期船主には Elder Dempster and Co., Ltd (1909年買收) Pacific S. N. Co. (1910年買收) Glen Line, Ltd. (1910年買收) Lamport and Holt, Ltd. (1911年買收) Union Castle Mail S.S. Co., Ltd. (1911年買收) White Star Line, Ltd. (1926年買收) 等がある。1839年ロイヤルチャーター(勅許)の下に創設され、既に一世紀に垂んとする歴史を有してゐる。

廿世紀に於ける當社の財政は次の如くである。

要目	1927年 末	1923年 末	1913年 末	1902年 末
拂込資本	£ 5,000,000	£ 5,000,000	£ 3,300,000	£ 900,000
普通株				
優先株	3,800,000	3,800,000	900,000	—
社債	4,500,000	4,500,000	3,500,000	350,000
積立金				
保險	1,311,755	1,177,605	350,000	—
準備	1,450,000	1,600,000	350,000	201,992
支拂手形	658,125	1,033,747	548,000	37,103
諸債券	2,257,070	4,843,516	1,305,452	148,265
船價並海運投資金	16,366,643	19,004,113	8,922,579	1,408,713
土地、建物、諸設備	1,537,360	1,210,600	641,511	57,815
一般投資金	352,559	241,627	65,634	6,422
貯藏品	89,802	142,744	117,000	53,739
諸債權	411,032	945,605	363,512	—
現金並受取手形	310,605	592,842	168,089	39,324
純益金(消却金控除済)	697,456	779,114	430,987	11,497
普通株配當率	5%	6%	6%	—
所有船腹	373,527G.T.	366,332G.T.	342,667G.T.	92,351G.T.
總支配船腹	2,707,890 ”	1,754,434 ”	1,746,708 ”	—

- (註) 1. 所有船腹及支配船腹は何れも、各翌年5月中旬、定期株主總會に於て前年度營業成績の發表さるゝ當時現在で同社の計算せるもの。曳船、小蒸汽等を含む。
2. ×印はロイヤル・メイル冷肉運送部所屬船腹を含む。
3. 1928年7月2日同社は5歩利擔保付社債2,000,000磅を發行せり。(該資金は主として今回竣工せる倫敦ロイヤル・メイル・ハウス建築費支拂に充當さる。)
4. 本表は伊阪市助氏稿「國際海運戰に於ける列國有力船主の新陣容」に據り、及「Fairplay」May 17 & 31, 1928, 參照。

( 2 ) Glen Line, Ltd. (本店 倫敦)

ロイヤル、メール系中唯一の極東航路經營會社、首社と共營せること前記の如くである。

航路は漢堡、ミッドルスバラー、イムミンガム、ロッテルダム、安土府、倫敦等の英歐諸港より蘇土を経て彼南、新嘉坡、香港、上海、神戸、横濱、浦鹽へ直行の隔週一回配船による極東貨物船經營。

現在の船隊は各船「グレン……」號と稱し、合計11隻90,682總噸, 124,285重量噸(1928年6月末現在)船齡平均9年(1928年12月末)である。その船隊を特に詳記すれば。(○印デイズル船)

○Glenamoy	號	7,269 G.T.	11節半	1916年建造
○Glenapp	號	9,503 同	12 同	1920 同
○Glenbeg	號	9,461 同	同	1922 同
○Glengarry	號	9,460 同	同	1922 同
○Glenluce	號	6,755 同	11 同	1920 同
○Glengle	號	9,513 同	12 同	1920 同
○Glenshiel	號	9,415 同	同	1924 同
○Glentara	號	6,754 同	10 同	1920 同
Gleniffer	號	9,429 同	12 同	1915 同
Glensanda	號	6,625 同	10 同	1918 同
Glenshane	號	6,408 同	同	1919 同

以上の外下記主盟ロイヤル、メール社船3隻を混成配船す。

Carnavonshire	號	9,406 G.T.	12 節	1914年建造
Carmarthenshire	號	7,823 同	11節半	1915年 同
Pembrokeshire	號	7,821 同	同	1915年 同

當社の財政状態は

拂込資本金	2,300,000磅	(内ロイヤル、メール	1,150,000磅
		エルダー、デムプスター	839,120〃
		キルサント卿	300,100〃)
準備積立金	200,000磅		
保險積立金	25,000磅		
社員手當積立金	20,000磅		
船舶帳簿代價	3,678,000磅		
配當	1922年5%1924年及23年無配當		

( 3 ) Peninsular & Oriental Steam Navigation Company (本店倫敦) 通稱「P. O.」邦稱「彼阿」

ロイヤル、メール、グループに亞いで世界的大海運合同たる彼阿系の主盟は即ち彼阿汽船會社で、その統括するところの船隊は今や458隻2,471,009總噸(1928年6月末現在)に達し、その實勢力に至つては或はロイヤル、メール系を凌ぐべしと稱せられてゐる。

當社活動の根幹は東洋、印度、濠州航路にあり、英本國と埃及、印度及濠州の各屬領並に日本、支那との連絡を主眼とするもので東洋海運に於ては最も注目しに値する會社である。

西曆1840年12月當社の前身 Wilckox & Anderson Co. が倫敦よりジブラルター一港、マルタ港を經由してアレキサンドリア港に直通航路を開き、新造快速船2隻を配して西班牙半島の郵便と東洋郵便の遞送事業を一手に引受くることゝなるや、茲に社名を Peninsular and Oriental S. N. Co. と改めたのである。而して1842年同社は進んで蘇土、錫蘭、マドラス、甲谷陀間の郵便遞送契約を締結し(1漚1磅の割合を以て、年額 115,000 磅の補助金を受く)、越えて1844年には更に錫蘭よりペナン、新嘉坡、香港に向ひ航路の伸張を企て(1漚12志當り年額 45,000 磅の補助を受く)、1853年には從來東印會社の經營にかゝりし蘇土孟買航路を買収(1漚6志2片當り年 24,700 磅の補助を受く)したことは今日同社

の經營しつゝある埃及線、甲谷陀線、極東線、孟買線の濫觴をなしたのであつて、同社今日に於ける隆運の種子は既に早くこの時に播かれたのである。爾來數十年の間同社が勇往邁進東洋航路の伸張に努力した歴史は、一面前世記に於ける英國政府の東洋並濠州航路郵便補助金制の沿革と見做さるゝ程重要な役割を演じたのであつた。而も當時に於て同社が享けた政府の補助は大西洋方面就航會社(例へばキューナード會社)のそれに比すれば頗る薄くして寧ろ酷であつたと稱せられてゐる。之は「當時大西洋の覇權が即ち世界海運の制海權であつたこと、及び英國政府が之を獲むと如何に焦慮したかを最も雄辯に物語る」ものであるが、同社がさうした不遇の地位にあつたに拘らず拮据經營したことは洵に輝ける歴史を有つものと云わねばならぬ。

次に當社現在の主要經營航路は次の 8 大航路である。

- (1) 英國地中海航路(3線)
- (2) 埃及航路(3線)
- (3) 英國—英領印度錫蘭航路(3線)
- (4) 英國—支那、日本航路
- (5) 英國—濠州航路(2線)
- (6) 孟買—日本航路(支那奇港)
- (7) 孟買—亞丁航路
- (8) 古倫母—濠州航路

以上の中東洋航路就航船は Macedonia 號(11,120總噸) Malwa 號(10,980總噸)、Mantua 號(10,946總噸)、Morea 號(10,954總噸)等 11,000噸級優秀貨客船 4 隻に、9,000 噸級貨物船 4 隻 8,000 噸級貨物船 3 隻を加えて合計 11 隻約 104,000 總噸を算する。尙本航路の戦前と現今の配船狀況を比較すれば。

	使用船	腹	發航度數	平均總噸數	平均速力
1914 年	郵便船 4 隻	30,456 總噸	2 週 1 回	6,564 噸	13.3 節
7 月當時					

1927 年	郵便船 4 隻	43,840 同	2 週 1 回	9,456 噸	16.2 節
10 月現在					

次に當社財政狀態の概觀は下表の如くであつて吾人の先づ注目に價するものは配當率の恒常性である。かの歐洲大戰が齎した海運界の世界的ブームすら彼を誘惑することは出来なかつた。我國の大汽船會社が 5 割 6 割てう高配に有頂天となれる秋に當つて、彼は平然として唯一回最高 2 割 1 分の配當をなしたに過ぎなかつたことは同社の社是が如何に堅實であるかを物語るものであらう。而して、これが結果は實に躍進的増大を示すところの積立金に於て現われてゐる。

同社は過去に於て斯の如く堅實なる配當政策によつてその財政的基礎を充實し堅固にして來たが、最近 10 餘年間に 31 隻約 310,000 總噸からの船舶を建造し大型快速の新造船を以て既に着々來るべき海運戦への陣容を整へつゝあることは洵に攻守その時を誤まらざる經營策の好模範と稱すべきであらう。同社が今日嘗に英國海運の重鎮たるのみならず、世界的大船主中最も合理的經營をなすものとして定評ある所以も決して偶然でない。

## 彼阿汽船會社

會計年度	拂込資本金	社 債	諸積立金	諸 債 務
1909—10	2,320,000	1,800,000	1,500,000	1,047,888
1910—11	2,320,000	1,800,000	1,500,000	1,126,976
1911—12	3,500,000	1,800,000	1,500,000	1,027,541
1912—13	3,500,000	1,800,000	1,824,000	1,035,555
1913—14	3,500,000	1,800,000	1,824,000	799,971
1914—15	4,837,874	1,800,000	1,824,000	2,271,480
1915—16	5,743,694	1,700,000	1,950,000	2,371,542
1916—17	6,237,576	1,593,700	2,000,000	2,359,505
1917—18	6,238,718	1,589,430	2,050,000	5,822,560
1918—19	6,240,235	1,529,480	5,000,000	8,029,062
1919—20	6,431,120	1,495,880	5,309,295	8,564,114
1920—21	6,632,518	1,487,560	5,607,950	8,816,712
1921—22	6,632,518	4,987,560	5,762,192	7,627,441
1922—23	6,632,518	4,987,560	5,990,950	7,711,580
1923—24	6,632,518	8,487,560	6,258,181	7,287,072
1924—25	6,632,518	8,487,560	6,579,987	9,772,383
1925—26	6,632,518	8,487,560	6,904,618	6,686,327
1926—27	6,632,518	8,487,560	7,147,245	3,961,795
1927—28	7,632,518	8,487,560	8,133,278	3,287,176

備考 (1) 營業年度は毎年10月1日より翌年9月末日まで。

(2) 1916年以降1921年迄の船舶代價は諸投資金債權等と合算して發表せられる

(3) 噸當り船價中には小蒸氣曳船をも含む。

(4) 1914—15年度以降の利益金は減價消却金控除済。

(5) 1927—28年度利益金は店費及減價消却金(此金額不明)を差引きたる外1,000,000磅を差引きたる残額なり。

## 財政状態一覽

諸投資金 諸債權其他	船舶代價	利益金	所有航洋船	普通株 配 當	一總噸當り 船 價
2,903,262	4,021,006	783,224	58	403,648	13 9—4—9
3,017,054	3,981,738	831,776	61	439,713	13 7—4—2
4,058,034	3,958,652	758,684	61	444,203	15 7—12—0
4,138,689	4,330,998	1,014,661	61	454,916	15 7—12—4
3,351,139	4,793,333	804,506	63	501,167	15 6—14—9
6,453,945	4,763,378	594,160	53	486,338	15 9—4—1
12,401,009		780,462	45	436,239	18 不 詳
12,943,202		862,456	45	363,000	18 不 詳
16,502,194		882,360	57	468,967	18 不 詳
21,482,021		1,614,585	44	343,467	18 不 詳
22,593,548		1,019,725	44	416,915	21 不 詳
23,236,597		1,123,531	56	438,385	12 不 詳
13,069,804	12,633,256	888,513	59	498,013	12 25—4—0
14,088,157	12,014,468	1,118,998	57	530,094	12 22—13—3
14,836,706	14,674,616	1,346,938	54	495,470	12 29—8—0
14,481,153	17,850,140	1,273,533	59	587,214	10 30—5—3
11,855,614	18,035,838	1,196,518	56	575,820	10 31—5—3
10,007,731	17,665,697	1,204,409	56	589,954	10 30—0—0
12,571,823	16,869,374	1,224,266	53	567,147	12 29—13—5

爲此分の噸當り船價不詳也。

準備積立金に繰入れたる 92,050 磅及造船積立金新設に充當したる新普通株當行割増金

(6) 從來同社は社債利子、積立金繰入額、配當金及次期繰越金の4項目を支出するに足る金額のみを利益金として公表し居り、その利益金は店費及減價消却金を差引きしものなるは明瞭なるが、此外秘かに處分せし利益金の有りしや否や不明にして、結局毎年度公表の利益金は必ずしも各年度の營業成績の良、不良を比較する標準とはならざるなり。

(7) 1927—28年度配當増加の事情。

(イ) 同社取締役會長インチケープ 卿の總會演説によれば、同社は海運界不況に鑑み今回減價消却金を従前の如く多數支出せずして、之を普通株配當の増加に充てたりと云ふ。

(ロ) 日本郵船調査課の觀察によれば『損益勘定面の數字のみよりせば利益金は前年度に比し19,857 磅増加せしも、繰越金少額なりし爲、毎年度定額の社債利子支辨後の純益金は僅々5,027 磅増加せしに過ぎず。唯社債償還基金の繰入れを185,290 磅減額したる結果、初めて前年度に於て支出せざりし使用人扶助 基金の繰入及新株發行費の切捨てを行ひ得たりしのみならず普通株の配當2 歩増による支出増額155,188 磅を捻出し得たる次第なり。故に配當額を減價消却金の減額に依りて捻出したるに拘らず純益金が僅々5,027 磅増加したるに過ぎざりし點より見れば、當期収益金は前年度に比し不尠減少せるものと解せらる。唯同社は毎年度減價消却金を公表せざる爲め此の真相を究め得ざるは遺憾なり』

(8) 本表は主として伊坂市助氏稿「國際海運戰に於ける列國有力船主の新陣容」に據り、1927—28年度に就いては日本郵船會社「調査資料」昭和4 年第2 輯並にその原資料“Fairplay,” Dec. 6 & 20.1928 を参照す。尙、資本金、積立金の内容に就いては本稿として餘りに細論に互るを以て之を省略す。

(4) British India Steam Navigation Company, Ltd. (本店倫敦)

當社は1854年甲谷陀ブルマ汽船會社 (Calcutta & Burumah S. N. Co., Ltd.) として甲谷陀に誕生し、1856年に至つて今日の社名に改められたと稱せられる。

(尤も Fairplay誌(Dec. 6th.1928)載する所によれば1856年9月Calcutta and Burumah S. N. Co. として登簿せられ1863年に改稱せられたとあるが、姑く伊坂氏紹介の英印會社發行「東阿航路旅行案内」に據る。)その創業と發展の歴史は印度を中心として興り、19世紀の末葉には今はその主盟たる既述の彼阿汽船とも激烈なる競争を演じたこともあつたが、歐洲大戰勃發直前の1914年9月に彼阿に買

收され、現在では彼阿直系の雄である。

經營航路は英國本國より東阿並に濠州方面に至る3 線を除けばその悉くは印度を中心とするもので航路總數32を算する。支那及日本諸港に寄港する Apcar Line 亦甲谷陀を地點とするものである。(本線は同社と印支汽船、日本郵船、大阪商船の4 社によつて『カルカッタ同盟』なる運賃同盟が結ばれてゐる。)

Apcar Lineの就航船は次の7 隻 (1929年1 月末現在)

Tilawa 號	10,006	總噸	12節	1924年建造
Talema 號	10,000	同	同	1923年建造
Talamba 號	8,018	同	16節	1924年建造
Takliwa 號	7,936	同	同	同
Takada 號	6,949	同	14節	1914年建造
Santhia 號	7,754	同	13節	1925年建造

外に臨時船1 隻

尙、戦前と今日の配船比較は次の如くである。

時 日	使用船數	同上總噸數	配船回数	平均總噸數
1914 年 7 月	7 隻	40,489噸	約 2 週 1 回	5,984噸
1924 年 6 月	5 隻	35,162噸	約 月 2 回	7,032噸
1925 年 10 月	6 隻	51,229噸	月 3 回	8,538噸
1926 年 10 月	8 隻	61,225噸	月 3 回	7,650噸
1927 年 10 月	約 7 隻	58,682噸	月 3 回	8,383噸
1928 年 10 月	約 7 隻	54,276噸	約 月 3 回	7,754噸

當社の財政状態は創業以來極めて良好な成績を収め、その株主配當の如きも1 割乃至1 割2 分を保持したのであるが、遠き過去の記述は姑く省略し(詳くは“Fairplay” Dec. 6, 1928参照)こゝには戦前戦後並に最近に至る財政状態比較表を示すに止める。



英 印 汽 船

項 目	1913	1920-21	1921-22
公 稱 資 本 金	£ 1,700,000	£ 1,700,000	£ 1,700,000
拂 込 済 資 本 金	1,657,200	1,657,200	1,657,200
5% 累 積 優 先 株	700,000	700,000	700,000
5.5% 累 積 優 先 株	—	—	—
普 通 株	957,200	957,200	957,200
社 債 (4.5% 利 付)	1,657,200	1,657,200	1,657,200
準 備 積 立 金	500,000	400,000	400,000
自 家 保 險 積 立 金	1,000,000	1,000,000	1,000,000
諸 債 務	928,197	11,862,377	12,063,290
船 價、土 地、建 物、諸 債 權、現 金、其 他	6,099,951	16,778,391	16,876,260
純 益 金 (減 價 消 却 控 除)	229,511	186,183	185,056
後 期 繰 越 金	15,666	25,496	24,401
普 通 株 配 當 率	10%	8%	8%
所 有 船 腹 (總 噸)	544,997	905,124	891,058

(註) (1) 會計年度は1913年の分のみ1月—12月、他は何れも10月—9月。従而財政關係は9月末日現在を以て示さる。

(2) 本表は伊坂氏稿より轉載、日本郵船調査資料並にFairplay誌を参照す

(5) Prince Line, Ltd. (本店倫敦)

1895年2月Prince Line (1895)Ltd. として興され、1898年Prince Steam Shipping Co., Ltd (1882年創業)を合併し一舉40隻 89,644總噸の船隊を形成して、爾來多年に涉つて大舞臺な貨物航路を經營し、現在は英國六大船主の一Furness Withy社の傘下にあつて主要な地位を占め、特に同系統の極東航路を支配して極東海運に於ける一強敵手の中に數へられてゐる。

現營航路の主線は紐育を中心として外國諸港間に活躍するもので、(1)南米

財 政 表

1922-23	1923-24	1924-25	1925-26	1926-27	1927-28
£ 1,700,000	£ 1,700,000	£ 1,700,000	£ 1,700,000	£ 3,700,000	£ 3,700,000
1,657,200	1,657,200	1,657,200	1,657,200	3,657,200	3,657,200
700,000	700,000	700,000	700,000	700,000	700,000
—	—	—	—	2,000,000	2,000,000
957,200	957,200	957,200	957,200	957,200	957,200
1,657,200	1,657,200	1,657,200	1,657,200	1,657,200	1,657,200
400,000	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000
1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
10,702,011	9,906,618	9,417,832	8,357,994	6,236,983	5,282,702
15,513,624	14,703,839	14,215,660	13,155,679	13,063,019	12,108,699
187,252	187,679	186,757	186,007	239,500	296,111
25,504	27,033	27,640	27,497	28,347	28,309
8%	8%	8%	8%	8%	8%
801,553	753,918	791,903	774,478	759,887	756,853

(大西洋岸) (2)極東(巴奈馬徑由) (3)南阿(大西洋斜斷)の三定期航路は即ち之である。

極東航路は紐育を發しパナマ運河經由日本、支那、比律賓を訪ひスエズ運河經由紐育に歸航するもので所謂世界一週航路をなしてゐる。

當社の船隊は滿船航海速力15節乃至16節の新造高速ディーゼル船を擁して新鋭の氣を吐き、優秀貨物船のトップを切つてゐる。尙僚社Rio Cape Line, Ltd.の所有船も主として當社が運用するところである。プリンス船隊の現状(1929年5月現在)は次の如くである。

(1) プリンスライン會社所有船 17隻 70,985 總噸

(2) リオ、ケイブ、ライン會社同 13隻 65,922 同

合 計	20隻	136,007	總噸
別に新造中のもの			
プリンスライン社名義	5隻	50,200	同
リオ、クイブ、ライン社名義	1隻	7,000	同
合 計	6隻	572,000	同
現財政及業態は次の如くである。			
拂込資本金	¥	1,202,990	
内主盟ファーンネス、ウキヂイ社出資		924,946	
同社長フレデリック、ルキス出資		100,000	
積立金	¥	1,000,000	
配當率		1913—14年	5%
		1918—19年	12.5%
		1919—20年	10.0%
		1920—21年	10.0%
		1921—22年	10.0%
		1922—23年	7.5%
		1923—24年	5%
		1924—25年	5%
		1925—26年	5%
		1926—27年	5%
		1927—28年	5%

## ( 6 ) Ellerman &amp; Bucknall S. S. Co., Ltd. (本社倫敦)

當社は、世界に誇る可き純貨物大定期船隊を擁し、鞏固な財政的基礎と巨大な海運投資團を背景とするエラーマン系に屬し1914年盟主 Ellerman Lines, Ltd. の支配下に立ち現社名を稱するに至つたのであるが、その前身は1900年11月設立せられた Bucknall S.S. Lines, Ltd. であり、更にその前身は1859年の往時南歐リ

スボン港に貿易商を営める Bucknall 兄弟が自家商品の自家輸送を行つたことに發端すると稱せられる。

現在エラーマン系船主中の重鎮として米國基點航路並に極東航路に活躍しつつある。同社の極東航路が European & Far East Line, Atlantic Gulf & Far East Line, 及 American & Manchurian Line の3線なること既に前章に於て記するところである。

同社名義の現船隊は22隻 122,949總噸、平均船齡17年、何れも5000噸内外の遠洋貨物船を中堅とするものであるが、適宜僚社の船舶をも運用し、あり大エラーマン系船隊の自在な全體的活用を示してゐることは本系統の特色とされてゐる。

當社現在の拂込資本金は1,251,000磅其の全部はエラーマン本社の投資に係る。最近の貸借對照表を示せば次の如くである。(1926年末現在)

## 負債の部

拂込金資本	<table border="0"> <tr> <td>第1優先株</td> <td>£ 80,000</td> <td rowspan="3">} £ 1,251,000</td> </tr> <tr> <td>第2優先株</td> <td>21,000</td> </tr> <tr> <td>普通株</td> <td>1,149,750</td> </tr> </table>	第1優先株	£ 80,000	} £ 1,251,000	第2優先株	21,000	普通株	1,149,750	
第1優先株	£ 80,000	} £ 1,251,000							
第2優先株	21,000								
普通株	1,149,750								
支拂手形、損益勘定、準備積立金其他		602,599							
未決航海勘定		13,963							
計		£ 1,867,562							

## 資産の部

船隊、自由保有不動産、グッドウキル、諸投資	£ 1,096,276
(£ 10,000)	
諸債權	716,325
未経過保険料	21,287
貯藏品	464
現金	33,210
計	£ 1,867,562

(註) イ. フェアプレー誌英國海運財政年鑑1929年版に據る

ロ. ×印は減價償却控除済

(7) Alfred Holt & Co. (本店 Liverpool)

アルフレッド、ホルト商會は青筒線を主宰するものにて、青筒線70萬噸の大船隊は擧げて東洋方面(極東及南洋)に馳驅し『東洋航路の青筒線か、青筒線の東洋航路か』と謳はれ特に支那沿岸諸港に於ては絶大の勢力を有してゐる。支那海運の國際戦を検するものにとり最も注目すべき存在であるといわねばならぬ。乍然、青筒線の大本營たる當商會は未だ株式組織ならぬ爲業態の公表を缺きその詳細を窺ふことは困難である。ただ、こゝには過去に於ける發展の概略と青筒線系現勢力の概觀を誌し、その海運界に於ける地位を示すこととする。

1852年設立された當商會は最初英國沿岸航路を營み、佛國諸港へも手を伸ばし更に1855年には西印度航路を經營して多大の成功を収めたが、1863年に其の航路權並に使用船を賣却し、一轉して極東航路に着目、1865年Ocean S.S. Co.なる無限責任の船舶會社を新設、専ら新式優秀貨物船を所有せしめた。蓋し、當時にあつては蘇土運河未だ開通せず、極東に至らんが爲には希望峰を迂回するを要する關係上、石炭消費率多き舊式機關にてはバンカーの爲に貨物積載の餘地なきが故に高壓力の新機關を有つ優秀船が要求されたのであつた。かくて、その新造船は當時の遠洋貨物航路就航船中唯一の高壓機關装置汽船として大いに幅を利かし、その航海成績は頗る優秀なレコードを示したと云ふ。

1869年蘇土運河開通するや、希望峰廻航は同運河の利用に變じたが、英歐支那間貿易一層盛況を加へ復航極東積貨物も著しく増進した。

1891年にはアムステルダム、李浦一瓜哇航路開始、之に約10隻の小船を配して大成功を遂げ和蘭船藉の『オーシャン』和蘭汽船を設立、和蘭國旗を掲揚しつつ和蘭本國と其東洋に於ける殖民地との貿易に進入した。次で支那定期航路は長崎、神戸、横濱等日本の主要港へ延長され、支那諸港へは一層廣範圍に出入し朝鮮主要港へも勢力を延ばし、茲に東洋方面に牢固たる地盤を築き上げた。

當商會は1902年 Ocean S.S. Co.,を株式組織に革め、同年之に後進の競争者にして13隻 106,870總噸の船隊を所有せし China Mutual S. N. Co. Ltd. を買収せしめ社勢大いに擴張せられた。又歐州大戰數年前に英歐濠州間直通航路(希望峰經由)を開始し現に白星系會社と共同配船を行つてゐる。

以上の如く當商會の經營は逐年發展し、主要現營航路を一覽すれば次の如くで、以て如何に青筒汽船が東洋に活躍せるかを知るに足るであらう。因に當商會は自ら船舶を所有せず、その子會社オーシャン汽船並に孫會社チャイナ、ミューチャル汽船の船隊を以て下記諸航路に縦横の運用を行つてゐるのである。

(1) 英歐一極東航路(蘇土經由)

A. 李浦、馬耳塞一坡西土、新嘉坡、香港、上海、神戸、横濱(復航李浦行、大陸行) (貨物船毎月2、3回)

B. 李浦、馬耳塞一坡西土、新嘉坡、香港、上海、大連 (貨客船毎月1回)

C. 漢堡、ロツテルダム一彼南、ボート、スウツテンハム、新嘉坡、香港、上海、門司、神戸、横濱 (貨物船毎月1回)

(2) 英歐一蘭領東印度航路(蘇土經由)

グラスゴウ、バーケンヘッド一バタン、パタビヤ、チエリボン、サマラン  
スラバヤ、バリラババン (貨客船隔週1回)

(3) 大平洋航路

香港、神戸、横濱一晩香坡、シヤトル、タコマ (貨客船3週1回)

(4) 紐育一極東航路

A. 紐育(蘇土經由)一彼南、新嘉坡、馬厄刺、香港 (貨客船2週1回)

B. 紐育(巴奈馬經由)一横濱、神戸、上海 (貨物船毎月1回)

(兩線共エラーマン、バックナル社と協營でA線は一名 American & Manchurian Line と稱し、A線は兩社各4週1回、B線は約隔月1回の配船)



## (5) 英國濠州航路(希望峯經由)

李浦—フレマントル、アデレード、メルボン、志度尼、ブリスベイン

(本線は白星線及デジョージ、トムソン會社と共同で貨客船毎週1回配船)

## (6) 其他の小航路

## A. 新嘉坡—(瓜哇經由)—西濠州線

(本線は West Australian S. N. Co., Ltd と小型汽船各2隻を提供し協同配船)

## B. 新嘉坡—スマトラ線

次に以上諸航路に充當され居る船隊に就き記せば、

Ocean S.S. Co., Ltd 所有船

51隻 399,747總噸 平均船齡13年半 (1928年6月末)

外に建造中のもの5隻約36,640總噸(全部デイズル船、内2隻は7,900總噸型、3隻は8,000重量噸型)

China Mutual S.N.Co., Ltd. 所有船

30隻 239,783總噸 平均船齡13年半 (1928年6月末)

外に既述せる如くオーシャン汽船會社の別働隊たるオーシャン和蘭汽船會社 (Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij "Oceason") は和蘭本國—蘭領東印度間定期航路並に蘭領東印度—紐育間不定期航路に所有船5隻31,728 總噸を配しつつある。(但し全部和蘭船籍)

以上青筒線系所屬總船舶數は86隻 671,253 總噸數となる。世界船主事情に造詣深き伊坂市助氏はこの『青筒線貨物船隊』の著しき特色にして一般貨物船主に比し優越せる點を指摘して(1)高速なる事(2)大型なる事(3)最近のデイズル主義なる3項に就て注意を喚起して居られるが、[青筒線]が常にその船隊に於て進歩的であることは學ぶべき點であつて、將來に對する周到な準備と進歩的計畫とは不撓不屈の耐久的努力と共に海運經營のプリンシプルでなければならぬ。

## (8) Bank Line, Ltd. (Managing Owner Andrew Weir &amp; Co.)

(本社倫敦)

當社はアンドリウ、ワイヤ商會の船舶經營を掌り、嘗て大型帆船を以て阿弗利加、印度諸港へ廻航して居たが、業務の發展に伴ひ大型汽船を建造して東亞の海運に當り、香港には支店を開設し航路の充實擴張を圖つた。現在支那關係の主要航路は紐育—東洋航路(蘇土經由、貨物船月1回)であり、昨年新たに墨西哥灣—極東航路(パナマ經由月1回)を開いた。又當社の古き地盤たる南阿航路も香港を基點に主要線として繼續されてゐる。此の外英領印度を中心の諸航路にも配航してゐる。

當社拂込資本金 523,319 磅、所有船舶41隻 211,832 總噸を算す。

## (9) Canadian Pacific Steam Ships, Ltd. (本店倫敦)

Canadian Pacific Steamships, Ltd. (加奈陀太平洋汽船會社)は Canadian Pacific Railway Company (加奈陀太平洋鐵道會社)に隸屬し、後者は前者の株式全部を所有してゐる。

當社は直接自己の船舶を所有せず、その主社 Canadian Pacific Railway Co. 並に同系の Allan Line S.S.Co., Ltd の所有船を運用經營してゐる。

極東航路としては夙に晚香坡、馬尼刺線(日本、支那經由)あり、嘗て競争船の少かりし頃は頗る盛況を呈したといふ。現在にてはエンプレス型優秀貨客船3隻約5,500餘噸(Empress of France, Empress of Russia, Empress of Asia)を3週1回配船し居り、目下25,000總噸型21節貨客船 S.S. Empress of Japan(1930年竣工豫定)を建造中である。本航路は同政府の厚き保護の下にあり、加奈陀横斷鐵道に聯絡する唯一のメール船である。

當社運用船舶たる加奈陀太平洋鐵道會社船舶部並にAllan Line S.S.Co., Ltd.の所有船舶數を擧ぐれば次の如くで、前記太平洋極東航路以外は加奈陀 (Quebec Montreal)—英本國、歐大陸行大西洋航路である。

加奈陀太平洋鐵道會社船舶部 沿岸航路船 35隻 66,326總噸

	遠洋航路船	21隻	280,066 同
	合計	56隻	346,392總噸
Allan Line S. S. Co., Ltd.	遠洋航路船	3隻	39,787總噸
	總計	59隻	386,179總噸

(1927年6月末現在)

當社の拂込資本金は 7,070 磅、詳細なる財政状態は明瞭でないが、加奈陀太平洋鐵道會社の1927年度營業報告によれば、同社所有船に係る遠洋航路収入は大西洋路航に於ては減收を見たるも、太平洋航路の収入増加の爲結局前年度より純益を増加したといふ。過去6ヶ年に於ける遠洋及沿岸兩航路純益金は次の如し(但し内譯不明)

1922年	3,448,292弗	1923年	4,292,140弗
1924年	3,630,675弗	1925年	2,881,651弗
1926年	2,053,883弗	1927年	2,442,129弗

(10) China Navigation Company, Ltd. (本店 倫敦)

1867年資本金1,000,000磅を以て倫敦に創設せられたが、その事業經營の一切は之を該社大株主たる太古洋行 (Butterfield and Swire) に委託した。故に當社の經營は太古洋行の名を以て一般に知られてゐる。而して當社はその名稱の示すが如く最初より對支航業を目的として設立されたのであつて現在支那航運界の最古參汽船會社として最も有力なものである。

大正14年彼の五卅事件以來支那各地に於ける排英熱に引續き大正15年廣東の北伐軍長江進出當時は痛く打撃を蒙つたが、其所有船舶75隻 162,878 總噸、經營航路15線を保持し、數十年來の堅き地盤に據つて次に擧ぐる怡和洋行と共に、支那に於ける英國經濟勢力の最前衛として活躍しつゝある。

その經營が長江航路及南北支那沿岸は勿論新嘉坡、盤谷方面にまで及び支那沿岸航運の覇權を掌握し居ることは既に前章に於て看取されるが、試みにその經營航路を一括列記すれば。

- |          |            |
|----------|------------|
| 1. 上海漢口線 | 9. 上海安東線   |
| 2. 漢口宜昌線 | 10. 上海廣東線  |
| 3. 漢口湘潭線 | 11. 廣東天津線  |
| 4. 宜昌重慶線 | 12. 香港廣東線  |
| 5. 重慶叙州線 | 13. 香港新嘉坡線 |
| 6. 上海寧波線 | 14. 香港盤谷線  |
| 7. 上海天津線 | 15. 香港海防線  |
| 8. 上海牛莊線 |            |

尙、現在香港廣東並香港澳門航路を經營しつゝある Hongkong, Canton, Macao' Steam Ship Co. は1865年の設立にかゝり、當社の姉妹會社である。

當社の資産状態並に營業成績は之を詳知するを得ないのは遺憾であるが、次に同社の所有船隊を掲ぐれば、

船名	總噸數	登簿噸數	建造年
安慶(Anking)	2,732	2,101	1883
安徽(Anhui)	3,494	2,080	1925
安京(Anking)	3,472	2,047	1925
安東(Antung)	3,494	2,080	1926
長沙(Changsha)	2,493	1,480	1922
浙江(Chegiang)	2,172	1,313	1914
成都(Chengtu)	2,219	1,338	1914
舟山(Chusan)	2,217	1,338	1914
鎮江(Chinkiang)	1,986	1,229	1898
漳州(Changchow)	1,948	1,203	1901
重慶(Chungking)	2,171	1,311	1914
青海(Chinhua)	2,207	1,353	1903
濟南(Chenan)	2,209	1,355	1903
奉天(Fengtien)	1,765	1,073	1905
福州(Foochow)	1,994	1,228	1895
佛山(Fatshan)	2,616	1,059	1887
新北京(Hsin Peking)	2,866	1,724	1906
漢陽(Hanyang)	1,956	1,207	1901
湖北(Hupeh)	1,951	1,205	1901
惠州(Huechow)	2,001	1,222	1905
宜昌(Ichang)	1,984	1,228	1898
吉安(Kian)	1,195	729	1907
金壇(Kintang)	435	227	1925
崑崙(Kangting)	435	227	1926
甘肅(Kanchow)	2,001	1,222	1905
貴州(Kueichow)	2,001	1,220	1905
九江(Kiukiang)	1,985	1,228	1898
廣西(Kwangsi)	1,985	1,228	1898
瓊州(Kingchow)	2,653	1,545	1921
貴陽(Kwaiyang)	2,644	1,580	1921
江蘇(Kiangsu)	2,661	1,555	1921
京原(Kingyuan)	2,653	1,546	1921
廣州(Kwangchow)	2,626	1,572	1921
廣東(Kwangtung)	2,626	1,572	1921
張家口(Kalgan)	2,655	1,556	1921
嘉應(Kaying)	2,626	1,572	1922
涼州(Liangchow)	1,999	1,220	1905
臨安(Linan)	2,211	1,356	1903

船名	總噸數	登簿噸數	建造年
蘆州(Luchow)	2,000	1,221	1905
南昌(Nanchang)	2,488	1,506	1922
南寧(Nanning)	2,485	1,505	1922
牛莊(Newchang)	2,480	1,501	1922
寧海(Ninghai)	2,484	1,482	1925
寧波(Ningpo)	1,985	1,228	1898
鄞陽(Payang)	2,551	1,892	1891
北海(Pakhoi)	1,992	1,227	1895
盛京(Shanking)	1,650	1,034	1895
沙市(Shasi)	1,327	790	1910
湘潭(Siangton)	1,195	729	1905
秀山(Siushan)	296	165	1926
綏定(Suiting)	296	165	1926
順天(Shuntien)	1,758	6,081	1904
山東(Shangtung)	2,549	1,568	1915
新疆(Sinkiang)	2,646	1,616	1915
蘇州(Soochow)	2,604	1,594	1920
新寧(Sunning)	2,555	1,570	1916
四川(Szechuen)	2,604	1,570	1920
綏陽(Suiyang)	2,590	1,594	1917
山西(shansi)	1,984	1,228	1898
大通(Tatung)	2,548	1,882	1891
洞庭(Tungting)	2,036	1,264	1900
通州(Tungchow)	2,104	1,263	1914
天津(Tientsin)	1,992	1,227	1895
德安(Tean)	2,202	1,351	1904
大名(Taming)	2,209	1,356	1903
溫州(Wenchow)	3,118	1,887	1923
黃埔(Whangpu)	3,204	1,975	1920
吳淞(Wousung)	3,426	2,119	1918
武昌(Wuchang)	3,204	1,975	1914
萬縣(Wanhsien)	868	473	1922
萬流(Wanliu)	1,112	671	1920
萬通(Wantung)	1,061	563	1921
蕪湖(Wuhu)	1,992	1,227	1895
雲南(Yunnan)	1,953	1,206	1901
穎州(Yingchow)	1,992	1,216	1905
計	75 隻	162,878	99,194 平均船齡約16年半

(11) Indo-China Steam Navigation Company, Ltd. (本店香港)  
 1877年資本金1,200,000磅を以て創設せられ、支那航業會社 (China Navigation Co.) と共に支那の航運を主眼とする英國の先鋒である。而して同社の大株主たる怡和洋行(Jardine Matheson & Co., Ltd.) は同社の General Managers として經營を取扱ふ。

1915年まで本店は倫敦にありしも、戰時本國に於ける高率なる所得税と戰時超過利得税とを免かるゝ爲、香港に轉じたるものなりといふ。

經營定航路は次の11線にして北支那方面には上海天津間航路のみで、主たる活動は長江及南支に於てなされてゐる。

- |          |              |
|----------|--------------|
| 1. 上海天津線 | 7. 香港盤谷線     |
| 2. 上海漢口線 | 8. 香港海防線     |
| 3. 漢口宜昌線 | 9. 香港サンダカン線  |
| 4. 漢口湘潭線 | 10. 香港マニラ線   |
| 5. 宜昌重慶線 | 11. カルカッタ日本線 |
| 6. 上海廣東線 |              |

當社は支那航運觀察上重要なるを以て、その船隊の詳細を示すであらう。

印支汽船會社船隊一覽表 (1927年末現在)

船名	總噸數	登簿噸數	建造年
公和(Kungwo)	4,636	2,825	1921
吉和(Kutwo)	2,665	1,924	1895
隆和(Loongwo)	3,923	2,386	1906
瑞和(Suiwo)	2,672	1,931	1896
德和(Tuckwo)	3,770	2,355	1904
聯和(Luenwo)	2,868	1,735	1905
江和(Kiangwo)	2,209	1,388	1901
平和(Pingwo)	2,671	1,601	1922
同和(Tungwo)	1,337	961	1914
湘和(Siangwo)	2,595	1,515	1925
昌和(Changwo)	1,065	696	1891
福和(Fuhwo)	953	500	1922
慶和(Kingwo)	617	284	1923
嘉和(Kiawo)	1,311	694	1925
昌陞(Cheongshing)	1,989	1,256	1905
卓生(Fausang)	2,256	1,232	1921
廣生(Kwangsang)	2,283	1,428	1902
威陞(Waishing)	1,865	1,170	1903
日陞(Yatshing)	2,284	1,424	1904
裕生(Yusang)	1,844	1,122	1912
合生(Hopsang)	2,149	1,359	1901
定生(Tingsang)	2,256	1,232	1922
澤生(Chaksang)	2,358	1,470	1917
捷陞(Chipshing)	1,984	1,199	1906
貴生(Kwaisang)	2,320	1,435	1917
明生(Mingsang)	1,650	969	1907
利生(Leesang)	1,655	972	1907
顯生(Hinsang)	2,929	1,385	1905
茂生(Mansang)	3,372	2,063	1920
瑞生(Shuisang)	3,229	1,983	1923
源生(Yuensang)	3,229	1,933	1923
福生(Fooksang)	3,100	2,807	1905
浩生(Hosang)	5,698	3,293	1922
吉生(Kutsang)	5,847	3,643	1922
麗生(Laisang)	3,460	2,225	1901
南生(Nansang)	4,035	2,591	1902
金生(Kumsang)	5,415	3,001	1920
富陞(Fooshing)	2,284	1,433	1903
恒生(Hangsang)	2,143	1,356	1901
合計	39隻	104,926	65,327 平均船齡 16年

備考 (1) 本表は長江航運史(米里紋吉氏著)により作製せり。

(2) 1928年に入りて甲谷陀航路用 S.S. Laisang は解體の爲賣却さる。

尙戦前及最近5ヶ年に於ける所有船腹の變化を示せば、

1913年末	38隻	91,706總噸
1923年末	44隻	110,254總噸
1924年末	44隻	113,395總噸
1925年末	40隻	105,400總噸
1926年末	38隻	101,727總噸
1927年末	38隻	102,090總噸

(註) 以上の數字は Fairplay 誌 July 19, 1928に據つたものであるが、前記の船腹と相違するは、聯和(S.S. Luenwo)2868噸を欠除し且金生(S.S. Kumsang)を5447噸とせるによる差である。1928年版 China Year Book は前記一覽表と一致するも、累年比較は同一出所によるを妥當とするを以てこゝには Fairplay 所載のまゝとす。

次に當社の營業成績並に財政状態に就いて見るに、1919年及1920年の兩年度に於ては普通株に對し5割5歩の高配をなして好況を極め、殊に1920年には財政状態の良好なる其絶頂に達し、社債の如きもこの期間に全部償還し、同社5磅株は67磅といふ高値を呼ぶの盛運にあつた。

然るに翌1921年に至つて收入激減し、爲めに配當平均積立金より25,000磅を繰入れて3割の配當をなし、更に1922年以降は海運界不況の爲毎年運航損失を生じ、加之造船費猶高價なるに拘らず多數の船舶建造を行つた爲減價消却金は激増し、加ふるに近年は支那の内亂と排英運動の痛撃を受けて毎年營業損失を續け、普通株に對しては無配當を餘儀なくせられ、6歩累積優先株に對してすら1924年以降配當支拂延期の窮況にある。

又一方同社積立金に就いて見れば1920年末當時にあつては2,885,201磅を有したのに、爾來毎年損失填補に流用し1927年度末には僅かに1,115,741磅(6割1歩減)となつてゐる。而も同社流動資産の大部分を占めし有價證券、現金及預金

は1920年末2,722,690磅の巨額を算せしに1927年末は僅かに13,498磅といふ激減振りにて、積立金の内容は甚だしく堅實味を失つたといふべきである。

昨1927年度の收支狀況は運航利益金82,490磅を擧げ營業改善の跡を示したが、該利益金は前年度繰越金及雜收入と合算するも尙減價消却金を支辦するに足らず、其他店費利子等支出の爲め差引損失46,258磅を生じたる爲、非常積立金より47,000磅を繰入れて之を填補し、殘額742磅を繰越金に計上、優先株に對しては過去3ヶ年同様支拂延期、又普通株に對しては過去5ヶ年同様無配當に決したのである。

戦前及最近5ヶ年間財政状態を掲ぐれば次の如くである。

貸借対照表 ("Fairplay" July 19, 1928  
〔日本郵船調査資料〕昭和3年第9輯)

項 目	1927年末	1926年末	1925年末	1924年末	1923年末	1918年末
(負債)	£	£	£	£	£	£
拂込資本金(註1)	495,890	495,890	495,890	495,980	495,890	495,890
内譯 { 6歩累積優先株	247,945	247,945	247,945	247,945	247,945	247,945
{ 普通株	247,945	247,945	247,945	247,945	247,945	247,945
社 債	—	—	—	—	—	242,250
諸 積 立 金(註2)	1,115,741	1,192,302	1,346,670	1,665,061	1,862,956	83,459
{ 船舶修繕改良積立金	5,698	4,723	726	1,277	7,777	—
{ 爲替差損填補積立金	192,796	198,676	175,333	181,346	181,224	—
{ 投資差損填補積立金	7,769	7,438	13,575	15,196	29,324	—
内 譯 { 一般積立金	135,000	135,000	135,000	135,000	135,000	—
{ 非常積立金(註3)	280,178	349,145	519,145	854,145	1,045,145	—
{ 造船積立金	125,436	125,407	94,880	72,542	60,179	—
{ 保險積立金	368,864	371,913	408,011	405,555	404,307	83,459
海員恩給基金(註4)	157,316	162,862	167,883	164,740	163,707	—
船舶擔保附借入金	140,439	270,564	282,813	—	—	—
未拂配當金	881	881	—	—	—	—
諸 債 務	188,658	158,475	152,321	259,415	242,393	36,832
損益勘定残高	742	1,029	670	945	16,056	50,447
合 計(註5)	2,099,667	2,282,003	2,446,247	2,586,051	2,781,002	908,878
(資産)						
船舶(小蒸汽ハルク其他ヲ含ム)	1,828,905	1,914,178	2,111,201	2,070,218	1,962,689	695,557
有價證券及供託金	12,545	12,214	88,202	245,723	444,546	27,678
預金及現金	953	2,459	1,115	2,082	110,451	20,483
貯 藏 品	86,159	35,599	—	—	—	—
代理店勘定残高	166,806	171,233	245,729	268,028	268,316	61,679
諸 債 權	54,299	146,320	—	—	—	—
社債發行費勘定	—	—	—	—	—	3,481
合 計(註5)	2,099,667	2,282,003	2,446,247	2,586,051	2,781,002	908,878

(註) (1) 優先株(1株5磅) 公稱額 £ 600,000 發行及拂込額 £ 247,945

普通株(1株5磅) 公稱額 £ 600,000 發行及拂込額 £ 247,945

計 ” £1,200,000 ” £ 495,890

(2) 當社積立金は1920年末當時£ 2,885,201に達したり、昨1927年末までの減少は£1,769,460にて内損益勘定に振替支出したるもの£1,456,617なる事次表の如し

(3) 非常積立金の1927年末減少は左記理由による。

損益勘定に振替	£ 47,000
船舶修繕改良積立金に振替	£ 10,000
自1917年至1919年政府船舶管理の精算による支出	£ 11,967
計	£ 68,967

(4) 當社の流動資産より諸債務を差引くときは海員恩給基金 £ 157,316 に對立すべき資産の存在する餘地なき故、右金額は船舶帳簿價格中に含まれて固定化せるを知るべし。因にフェアプレー誌は1928年7月19日の社説欄に於て當社の財政状態を論じたる中に「同社は海員恩給基金を自社船舶に投資し居るが之を管理者責任の下に別個に投資すべし」と説けり。

損益勘定 (“Fairplay” July 19, 1928  
〔日本郵船調査資料〕昭和3年第9輯)

項 目	1927年度 (曆年)	1926年度 (曆年)	1925年度 (曆年)	1924年度 (曆年)	1923年度 (曆年)	1918年度 (曆年)
(收入)	£	£	£	£	£	£
前期繰越金	1,029	670	945	1,179	2,167	10,088
運航利益金	82,490	—	—	—	—	115,198
收入利子	—	—	—	12,274	17,116	3,957
名義書替料	29	29	40	45	95	27
計	83,548	699	985	13,498	19,378	129,265
(支出)						
運航損夫	—	28,753	203,348	104,448	136,272	—
一般經費(店費、税金、 重役手當等)	9,934	9,963	10,353	11,445	11,725	7,100
支拂利子	18,289	21,437	12,633	—	—	12,540
社債割増償還差損金	—	—	—	—	—	427
社債發行費消却金	—	—	—	—	—	5,000
減價消却金	101,583	110,428	108,981	105,366	100,325	53,751
計	129,806	170,581	335,315	221,259	248,322	78,818
差引純益	—	—	—	—	—	50,447
差引損失	46,258	169,882	334,330	207,761	228,944	—
積立金より繰入(註1)	47,000	170,911	335,000	208,706	245,000	—
差引残高	742	1,029	670	945	16,056	—
(右處分)						
積立金に繰入	—	—	—	—	—	8,172
配當 { 優先株(註2)	支拂延期	支拂延期	支拂延期	支拂延期	14,877 (6%)	14,877 (601)
{ 普通株	無	無	無	無	無	12,397 (5%)
次期繰越金	742	1,029	670	945	1,179	15,000

(註)

(1) 1921年度以降成績不振による積立金流用額は上記の如く140萬磅に達す  
1921年度 £ 25,000 (配當平均積立金より)

1922年度	£ 425,000	(非常積立金、投資差損填補積立金及配當平均積立金より)
1923年度	£ 245,000	
1924年度	£ 208,706	
1925年度	£ 335,000	
1926年度	£ 170,911	
1927年度	£ 47,000	
計	£ 1,456,617	

(2) 1924年度以降1927年度迄の6歩累積優先株に対する配當未拂額59,507磅に達す。

第2節 米國汽船會社

(1) 米國船舶院(United States Shipping Board)

米國船舶院は世界に於ける海運國營の代表的存在であるが、それは又海運國營失敗の好見本として知られて居り、富豪米國のノラ息子たる觀があるのである。昨年まで當院所屬船は太平洋岸極東航路3線に運用されたが、それ等は總て民間に拂下けられ、目下は大西洋岸、墨西哥灣より極東に至る2線あるに過ぎない。が兎もあれ當院の成立並に現状に就いて其の概要を記さう。

19世紀の中葉より20世紀の初頭にかけて米國は中部及西部の開発に伴ひ勞資の流れは多く有利な内國的事業に向ひ海運方面は姑らく閑却されてゐた。然るに國內産業が著しく發展し來つた時、恰もよし世界大戰の勃發は米國をして商業金融界は勿論各種産業の上に超世紀的な變化を齎した如く米國海運界にも異狀な變化を招來したのであつた。即ち1916年9月船舶法によつて船舶院は設けられ、船舶の建造、購入、借入、管理をなし、更に翌1917年4月應急造船團を組織し、其後數年に亙つて破天荒の造船計畫を遂行した。かくて1922年この應急造船團を解散した時に米國船舶院は帆船を除いて100噸以上の船舶 1,860隻 8,149,000噸を有したと云ふ。

然るに大戰は終局を告げ、その結果1920年半頃より歐洲諸國の購買力急減、世界船腹の過剩等による海運市場の一般的不況は襲來して、船舶院はかの尤大

なる商船隊維持に一大困難を感ずるに至り、その過剩船舶維持につき生ずる缺損額は莫大なる數字を示す状態に立至つたのである。

こゝに於てか同國政府は夙に院船の民間拂下げを企圖し、之が達成に専念しつつあるのである。(註) 而も現在(1928年6月現在同院發表) 770隻6,062,585重量噸の中、休航船舶は 506 隻3,814,681重量噸を算するのである。

(註) 1921年船舶院の院船拂下開始以來1928年會計年度末迄の 拂下船舶は總數 1,164隻 5,360,144噸此代價 90,620,567.47弗拂下航路總數15線なりと云ふ。

(1928會計年度船舶院年報概要日本郵船調査資料昭和4年第3輯)

1928會計年度營業損益表 (所有財産)

種 別	航海 年度數	貨客運搬總數 (見 積 額)	航海收益(弗) (見 積 額)	運	
				航 海 費 (見 積 額)	辦 金
貨 物 船	1,095	8,852,219	58,218,086.58	59,283,967.60	850,072.78
客 船 及 貨 客船(ユ-エス・ライ ンス勘定を除く)	52	{ 客 5,279 貨 64,236 }	2,651,071.63	2,331,347.82	60,008.97
ユ-エス・ラインズ (客 船)					
	61	{ 客 88,891 貨 201,794 }	16,266,178.98	14,222,616.85	161,864.26
油 槽 船	64	598,135	1,365,241.63	861,639.80	22,247.90
航 洋 船 運 航 計	1,272	{ 客 94,170 貨9,816,484 }	78,500,578.77	76,699,572.07	1,094,193.86
曳 船	8	—	53,484.75	24,484.01	—
備 船	—	—	48,423.31	—	—
船 舶 運 航 總 計	1,280	{ 客 94,170 貨9,816,484 }	78,602,486.83	76,724,056.08	1,094,193.86
休 航 船 費	—	—	—	—	—
雜 收 入(純 收)	—	—	—	—	—
差 引 缺 損	—	—	—	—	—

而して1929年3月現在船舶院所有航路は總數20線にて是等は United States Shipping Board Merchant Fleet Corporation(商船運用團)なる機關を通じて民間海運業者に運用せしめて之に運用報酬を與へてゐるのであるが、その統制は極めて無秩序であり、徒らに國費を以て保護さるゝのみにて何等採算上の根據さへ確立されてゐない状態であるといふ。最近3箇年間船舶院豫算と缺損額を示せば次の如くで、船舶院豫算の大部分は商船運用團運航缺損の填補に充當せらるゝもので、純然たる船舶院費は其極一少部分である。

年 度	豫 算	缺 損
1926會計年度	24,330,000弗	19,606,608弗
1927 ”	14,198,547 ”	15,926,412 ”
1928 ”	12,288,750 ”	16,279,368 ”

處分勘定を除く) [備考] 昨年度運航缺損 15,826,412弗

航 費(弗)	航 費(弗)					差引缺損(-) 又は利益(+)(弗)
	保 險 料	修 繕 費 維持費 改良費	廣 告 費	管 理 費	合 計	
3,503,640.32	5,398,572.00	314,790.82	165,518.51	3,476,665.03	72,988,227.01	(-) 14,770,140.48
82,897.12	123,152.45	36,353.00	24,362.27	75,626.88	2,733,748.51	(-) 82,676.88
408,627.30	964,214.51	286,057.11	382,065.74	306,041.79	16,731,487.56	(-) 465,308.58
103,429.89	174,650.05	1,595.00	—	36,772.25	1,200,334.89	(-) 164,906.74
4,098,594.63	6,655,589.01	638,795.93	571,946.52	3,895,105.96	93,653,797.97	(-) 15,153,219.20
1,550.30	3,932.89	—	—	438.66	30,405.89	(+) 23,078.86
3,581.59	8,611.31	—	—	6,246.50	18,439.40	(+) 29,983.91
4,103,726.52	6,668,133.21	638,795.93	571,946.52	3,901,791.14	93,702,643.26	(-) 15,100,156.43
—	—	—	—	—	—	(-) 2,072,860.68
—	—	—	—	—	—	(+) 893,648.52
—	—	—	—	—	—	(-) 16,279,368.59



( 2 ) Dollar Steamship Line (本社 桑港)

Dollar Steamship Lineの經營者はRobert Dollar Co., Inc.,にて支那に於ては大來洋行なる商號を以て知られてゐる。現今支那方面に於ける米國系汽船會社の最大なるものである。

大來は元來支那に於ては材木商を主としてゐたのであるが、極東向材木を自家の大汽船を以て輸送したことが今日東洋海運界に雄飛する端緒となつたのである。

はじめ上海を本據として漸次揚子江沿岸諸港に進出したのであるが、營業の發展に伴ひ從來8隻の貨物船を使用したるものを、更に4,000噸級貨物船17隻を増加し、上海には埠頭と倉庫を所有するに至つたのである。

次で1923年船舶院より502呎プレジデント型貨客船7隻の拂下けを受け紐育よりパナマ運河を経て太平洋を横斷して支那に來航し、スエズを経て大西洋横斷歸國する世界一週定期航路を開いた。之米國客船世界一週航路の嚆矢であり當時にあつては唯一の世界週航旅客船として斯界の注目を惹いたものである。

1925年には同國Pacific Mail社によつて運用されつゝあつた船舶院所有船President型5隻 (Pre. Wilson, pre. Lincoln, Pre. Cleverland, Pre. Pierce, Pre. Taft) を落札して桑港—横濱神戸上海香港—馬尼刺線をその手に收め、更にAdmiral Oriental Lineを合流せしめてシャトル馬尼刺線をもマネイヂするに至つた。(この2線は現在Americam Mail Line の名の下に接續されてゐる)

かくて大戰後米國の極東進出に配された合衆國船舶院所屬船の優秀船17隻がDollar社に譲られ、同社は米國東洋航路の代表的地位を占むることゝなつた。而して現今太平洋に於ける國際海運戰益々白熱化せんとするに當り、當社は同國政府補助の下に22,000噸級の巨船數隻の建造を計畫し居り、今春東洋視察の爲來朝せる同社副社長ハロルド、ダラー氏の言によれば東洋航路の船客吸收の爲建造費2,400,000弗を投じて既に紐育の造船所に於て着工したといふ。

當社の資本金は1,250,000弗なるも、株式會社にあらざる爲資産状態の詳細は

不明である

( 3 ) Admiral Oriental Line. Inc. (本店 Seattle)

Dollar Steam Ship Lineの僚社にして資本金1,000,000弗。當社の創業は1922年船舶院が東洋航路を確立して日英船に對抗せんが爲、從來院船プレジデント型客船5隻及貨物船數隻を以て東洋航路に従事したAdmiral Line (Pacific S.S.Co.)の該委任經營を分離して、之が運航には新たに當社を設立して前者の運用せる船舶院貨客船全部を引渡し社長にStanley Dollar氏を推し、爾來最近まで船舶院のManaging OperatorとしてAmerican Oriental Mail Lineの名の下にSeattle其他 Pu-zet Sound 各港を起點とし支那日本及比律賓に至る定期貨物航路、南北支那兩航路月1回を經營し來つた。然るに船舶院の太平洋航路拂下けの結果(1928年2月)本航路就航船7隻は692,906弗にてTacoma Oriental Steamships Co.に落札し、當社は僅かに6,549弗の差を以て入札に敗れた。而してこの事の決定するや同社は直ちに單獨にてTacoma基點北支、南支、比律賓に至る月1回貨物航路を新設した。その就航船はDollar Line 北米沿岸航路に使用せる下記5隻である。

船名	總噸數	重量噸數	速力	建造年	
S.S. Melville Dollar	7,032噸	10,000噸	10節半	1921年	(第1船として3月25日タコマを發す)
S.S. Stuart Dollar	7,038噸	10,000噸	12節半	1926年	
S.S. Diana Dollar	7,033噸	10,000噸	10節半	1921年	
S.S. Margaret Dollar	7,030噸	10,000噸	10節半	1921年	
S.S. Stanley Dollar	5,929噸	8,321噸	9節半	1916年	

尙、沙市、横濱、神戸、上海、香港、馬尼刺線をDollar Steamship Co.の桑港線と接續し共同經營をなしつゝあること既述の如くである。

( 4 ) Oceanic and Oriental Navigaion Co., (本店 San Francisco)

當社はMatson Steam Navigation Co.及Hawaiian Steamship Co.兩社が船舶院よりAmerican Austrailia Orient Line(San Francisco, Los Angels, Japan, China, Philippine, Austrailia, New Zealand, Swayne & Hoyt, Inc.運用、但し1927年12月13日同

社運用解除)の拂下げを受け、之が經營の爲め新設された會社である。(拂下船21隻196,160重噸)

東洋航路新線の内容は次の如くである

## (イ) 北支那航路

往航 San Francisco(基點)to Japan, North China Ports.

復航 North China Ports, Otaru, direct to Los Angeles, S. Francisco

配船 月1回(毎月25日出帆)

## (ロ) 南支那航路

往航 San Francisco(基點)to Japan, Hongkong, Philippine Is.

復航 Philippine Is., Hongkong, direct to Los Angeles, San Francisco.

配船 月1回(毎月10日出帆)

使用船 9隻 90,776重噸(括弧内は舊名)

S.S. Golden Mountain (Bearport)

S.S. Golden Dragon (West Chopaka)

S.S. Golden Hind (West Faralon)

S.S. Golden Sun (West Prospect)

S.S. Golden Horn (Crisfield)

S.S. Golden Tide (Montague)

S.S. Golden Star (Eikridge)

S.S. Golden Wall (Pawlet)

S.S. Golden Peak (Cross Keys)

豫備船 4隻 34,956重噸

S.S. Golden West (West Ivan)

S.S. Golden Cloud (West Sequana)

S.S. Golden Rod (West Islip)

S.S. Golden Cross (West Henshaw)

尙上記船隊の改名に當つて當社は特に日支人の愛好する名詞を選択し之に Golden なる文字を附したのであるといふ。周到なる用意と謂ふ可し。

(5) States S. S. Co., (本店 Portland, Ore.)

Columbia Pacific Shipping Co., の副社長 K. D. Dawson 氏は船舶院運用線たりし Oregon Oriental Line (Portland, Ore. Japan, China, Philippine)をその使用船11隻 95,117重噸と共に1,065,000弗を以て拂下落札した。(1928年2月16日)當社は即ち同氏を頭首として該航路經營の爲め生れたものである。新航路の内容は下記の如し。

## (イ) 北支那航路

往航 Portland (Ore.) (基點)、to Japan, North China Ports.

復航 North China Ports, Otaru, direct to San Francisco Portland Ore.

配船 月1回(毎月5日出帆)

## (ロ) 南支航路

往航 Portland (Ore.) (基點)、Japan, Hongkong, Philippine Is

復船 Philippine Is., Hongkong, direct to San Francisco, Portland. Ore.

配船 月二回(毎月15日30日出帆)

使用船(括弧内舊名)

S. S. "Oregon" ("Oakridge")

S. S. "California" ("West Hidton")

S. S. "Washington" ("West Cayote")

S. S. "Wisconsin" ("West Holbrook")

S. S. "Iowa" ("West Cardron")

S. S. "New York" ("West Kader")

S. S. "Illinois" ("Las Vegas")

S. S. "Kentucky" ("West O'Rowa")

S. S. "Pennsylvania" ("West Nomentum")

S. S. "Nevada" ("West Niger)

(6) Tacoma Oriental S. S. Co., (本店 Tacoma)

1928年2月16日 Dollar系 Admiral Oriental Line と競争して船舶院のAmerican Oriental Mail Line 使用船7隻66,370重噸の落札に成功し、之が經營に當ることになった。

新航路内容次の如くである。

(イ) 北支那航路

往航 Tacoma (基點) Seattle, to Japan, Shanghai, North China Ports.

復航 North China Ports, Shanghai, direct to San Francisco, Seattle, Tacoma.

配船數 月1回(毎月15日出帆)

(ロ) 南支那航路

往航 Tacoma (基點) Seattle, to Japan, Hongkong, Philippine.

復航 Philippine Is. Hongkong, direct to San Francisco, Seattle, Tacoma.

配船數 月1回(毎月25日出帆)

使用船 7隻(括弧内舊名)

S. S. "City of Tacoma" ("Flkridge")

S. S. "City of Seattle" ("Edmore")

S. S. "City of Bellingham" ("Curprum")

S. S. "City of Everatt" ("Wheatland Montana")

S. S. "City of Olympia" ("West Ison")

S. S. "City of Harbour" ("West Himrad")

S. S. "City of Spokane" (舊名の儘)

(7) United States Steel Product Co. (本店 紐育)

當社は米國製鐵企業界に絶大の勢力を有する U. S. Steel Corporation (註) を背景とし、1903年設立せられたもので、同 Corporation の輸出貨物自家輸送を目的とし Isthmian Line なる Trade name を以て米國沿岸線は勿論米國大西洋岸

諸港より東洋、印度、南米及地中海方面に至る諸港航路を經營し、その地位は U. S. S. C. の勢力と相俟つて頗る確固たるものである。

(註) U. S. Steel Corporationは1901年2月モルガン、ロックフェラー、ゲーリー等の發起によつて十數の製鐵業者が合同組織したもので、爾來直接又は間接の形式を以て國內數十の製鐵機械製造及鐵道、造船會社を支配し、其の勢力國內を風靡しStandard Oil Groupと共に米國各種企業中最大の規模を有するものである。

所有船舶(1928年5月現在)39隻 205,323總噸を擁してゐる。

(8) Kerr S. S. Co., Inc. (本店 紐育)

當社は Roosevelt S. S. Co., Inc. 及英國系 Silver Line, Ltd. と共にカー、ルーズベルト系を形成し、後者の所有船舶(12隻、59,641總噸、1927年末)を世界一周航路及北米西岸一極東航路に運航しつゝあり、當社自身の船舶は所有しない。故に Silver Line Ltd. とは同一體と謂ふべく、事實 Silver Line, Ltd. は Kerr Line の組織變更にて1925年11月同社及英國 Stanley & John Thompson, Ltd. に依り設立せられた英米資本の有力なる合體に外ならぬ。

Kerr S. S. Co., の資産状態に就いては詳かにせざるを以て之と同體たる Silver Line, Ltd. の財政内容を附記するであらう。

貸借對照表 (創立第1年及第2年度比較)

負 債	債		資 産	産	
	1927年 11月24日	1926年 11月24日		1927年 11月24日	1926年 11月24日
拂込資本金	£483,944	£476,550	船舶原價	£1,934,828	£1,093,681
五分利社債	1,107,000	1,107,000	造船前拂金	—	219,306
同未拂利子	2,016	1,092	諸設備貯藏品	79,955	4,206
借入金	454,000	—	諸債權		29,019
支拂手形	72,184	—	未經過保險料		16,225
諸債務	69,200	39,495	未決航海勘定	38,793	14,500
未決航海勘定	20,565	7,946	創業費及社債發行費		33,258
損益勘定殘高	25,300	9,713	社債發行割引料	180,633	5,535
			現金及預金		226,066
合 計	2,234,209	1,641,796	合 計	2,234,209	1,641,796

註 船舶原價—當社所有内燃機貨物船12隻の原價噸當りは

£ 32—8—10 (1總噸)

£ 18—18—0 (1重噸)

因に當社は未だ船價消却を開始せず

損益勘定 (創立第1年度及第2年度比較)

項目	1926年11月25日 27年11月24日	1925年11月21日 26年11月24日
(收入)		
航海收益	£ 122,028	£ 82,340
前期繰越金	£ 9,713	—
計	£ 131,741	£ 82,340
(支出)		
社債利息	£ 106,441	£ 47,859
諸経費		£ 24,768
創業費及社債發行費消却金	£ 23,596	—
配當金	—	—
次期繰越金	£ 1,704	£ 9,713
計	£ 131,741	£ 82,340

(9) Roosevelt S. S. Co., Inc. (本店 紐育)

當社は前記の如く Kerr S. S. Co. の僚社であるが、その經營は専ら船舶院の Managing Operator として Atlantic Australian Line(New York—Australia) American India Line (New York—India) 並に Pioneer Line (Atlantic division) の運航を取扱ふもの。Pioneer Line は紐育極東間の航路である。(前章参照)

(10) Standand Transportation Co. (本店紐育)

Standand Oil Co. of New York の補助會社として1915年創立され、資本金 12,000,000 弗(全額拂込済)である。

東洋方面には特に定期航路を有しないが、主社の東洋に於ける發展と形影相伴ふて來航するもの決して少くない。

第3節 獨逸汽船會社

(1) Hamburg-Amerikanische Packetfahrt A. G.(Hamburg-Amerika Line, 漢米汽船會社) 本社 漢堡

當社は1847年資本金 450,000 馬克を以て設立され、最初漢堡米國間定期線開設を目的としたものである。1850年代にはじめて汽船を所有するに至り、1880年代に於て將來飛躍の基礎を築き、1914年歐州大戰勃發前にあつては社船 214 隻を擁する世界最大の汽船會社であつたが、歐州大戰の結果祖國の勢威失墜すると共に、同社亦巨額の資産と多數の優秀船を失ひ、一時は四肢を奪われ雙翼を取られし鳥獸の如く全く無力の形骸を横たえるに過ぎなかつた。然るに戦後に於ける獨逸國民の臥薪嘗膽的奮闘が極めて驚異すべき速度と大いさによつて『獨逸の復活』を招來したると歩を同じうして、當社亦漸次社運を挽回し現今に於ては所有船腹889,944 總噸(153隻?)を算し、外に同社の支配船を合すれば裕に100萬噸を突破すべく尙建造中に係るもの 15隻122,700噸ありといふ。(Fairplay March, 14, 1929. No. 2,392)

その經營するところの航路網は漢堡を基點として殆んど全世界を包むといふも過言でない。

その總數20數線、その多方面に及ぶ航路網は整然たる陣形を構成してゐる。極東支那方面に至る定期航路は次の2線であるが、之を地盤としての活躍は將來益々刮目すべきものがある。

極東線—(A) Antwerp, Bremen, Hamburg, Rotterdam, Genoa, —Penang, Singapore, Shanghai, Kobe, Yokohama.

(B) Antuorp, Bremen, Hanburg, Rotterdam, Port Swettenham, Manila, Yoholhama, Kobe, Osaka, Taku, Dairen, Tsintau.

A 線は從來北獨逸ロイド、アルフレッド・ホルト、及エラーマン・バツクナル三社と共に共同配船を行つて來たのであるが1927年北獨逸ロイドとの協調決裂するに及んで單獨配船をすることゝなつた。B 線も從來北獨逸ロイドとの共同

配船であつたが同社との協調決裂の結果共配廢止となつた。この間の経緯に就いて傳えられる處によれば、漢米線は1926年11月スチンネス線を買収し同社の日本支那航路を支配下に収めて北獨逸ロイドと對等の勢力を得、且同社の航路に自社船舶を配したる爲、北獨逸ロイドは「スチンネス線は協調契約當事者に非ざる故、同社船舶の使用は北獨逸ロイドの利益を害す」とし遂に協調を廢棄したのであるといふ。

次に當社の財政状態に就いてあるが、將來に於て同社の東洋殊に支那に於ける活躍、は前述の如く頗る刮目さるべきものがあるが故に、同社公表の資料に基き少しく詳細にその内容を摘記して置かう。

先づ最近の營業年度たる1928年度の營業收支状況を觀るに、その總収益は5,969,621 Marks に達し前年度に比し7.5パーセントの増収で、店費、税金、使用人社會保險の負擔並に諸經費控除後の純利益金は34,682,633 Marks と計上され前年度に比し2,039,802 Mark の純益を増加せる譯である。之が處分は船舶並に土地建物の減價消却金23,121,328 Marks 及重役手當361,291 Marks を控除し、11,200,014 Marks の配當金を以て普通株に對し年7分の配當を行つた。

吾人が當社の營業收支に於て感歎に値するものは三つ。その第1は自制されたる配當政策であり、その第2は嚴格なる原價消却方法であり、その第3は合理的なる經費の節減之であつて、その何れに就いて見るも現在益々經營の基礎を強固ならしめ、將來に向つて更に大なる發展を試みんとする準備の現われでないものはない。

歐洲大戰に因り絶大の瘡痕を受けた獨逸船主が戦後勢力の挽回に腐心經營したことは實に想像以上であつて、其の多くは1923年度以降1925年度まで敢えて無配當を繼續して、只管その基礎を固め着々として船隊の回復に努めたのであつた。漢米汽船會社亦この舉國一致の大方針の下に1925年までその利益金を保留して來たのであつたが、1926年度に至り漸くその陣容整備するに至つて、はじめて6歩(21,000,000 Marks に對しては3歩、總配當金5,670,000 Marks)の低

配をなし、1927年度には8歩(30,000,000 Marks に對しては4歩、總配當金11,600,016 marks)の配當をなしたのであつて、1928年度に一律7歩。(總配當金11,200,014 Marks)としたのである。

配當政策に關係して考へられるのは原價消却の方法で本年度(1928年)は帳簿價額の8.4%を消却したもので、1926年は7.7%、1927年は8%であつたのである。同社は之に就き述べて曰く「現今の技術的進歩は船舶の退廢を速かならしむるが故に船主をして益々減價消却額の増加を強要しつゝある。……減價消却が妥當に行われるや否やは投機的目的を有たず、自己の投資より安全且確實な收穫を得んとする株主に對しては重要な關心事でなければならぬ」と。以て彼等の信ずるところ固きを知るべきである。

合理化を目標とする彼等の經費節減は物件費に於て思ひ切つた緊縮を行ふに反し、人件費特に海員給料に於ては寧ろ之を増加して悔いざるところに面目躍如たるを見るのである。即ち同社の給與並に勞銀總額は、社員數の増加9%に對し20%の増加を示してゐるのである。常に船舶改善に注目を怠らざる彼等にして、更に人的要素にも大なる關心を有することは流石に獨逸であると云わねばならぬ。

然し乍ら、獨逸船主は現在尙過重なる租稅負擔に苦しみつゝあり、一般納稅金並に使用人の社會保險に對する負擔(同社は之を公平を缺ける社會政策といへり)を合すれば一般經費を超過する巨額を算するのであつて諸外國船主が政府の厚き保護政策の下にあると對比すれば如何に彼等が努力奮闘し居るかを察知することが出來やう。

いま、當社の營業收支並に資産状態を表示すれば次の如くである。(日本郵船調査資料昭和3年第5輯、並に Fairplay March 14, 1929, 2392號に據る)

損益勘定

項 目	1928年(曆年)	1927年(曆年)
(收入)	ライヒス馬克	ライヒス馬克
營業收益	} 59,696,621	} 49,462,110
投資收入		
自家保險收入		
前期繰越金	—	139,688
合 計	59,696,621	49,462,110
(支出)		
店 費	8,693,471	} 13,862,332
稅 金	6,434,796	
使用人社會保險に對する課金	7,036,869	
社 債 利 子	2,848,853	2,956,947
合 計	25,013,988	16,819,279
差引利益金	34,682,633	32,642,831
(利益金處分)		
減價消却金	22,056,328	19,944,121
船 舶	} 1,065,000	} 624,776
土地建物		
有價證券		
器具其ノ他	—	—
大 修 繕 費	—	—
競争及罷業準備積立金繰入	—	—
保險積立金繰入	—	—
土地稅準備積立全繰入	—	30,000
稅金準備金繰入	—	—
Kaiser Wilhelm II Jubilee Fund繰入	—	—
重 役 手 當	361,291	443,918
配 當 (普 通 株)	11,200,014	11,600,016
次 期 繰 越 金	※ 7%	× 8%

(註) 配當率 { ※ 160,000,000Marksに對し7%  
 × 130,000,000Marksに對し8% 30,000,000Marksに對し4%  
 △ 84,000,000Marksに對し6% 21,000,000Marksに對し3%

(戰前1913年及最近5箇年比較)

1926年(曆年)	1925年(曆年)	1924年(曆年)	1923年(曆年)
ライヒス馬克	ライヒス馬克	ライヒス馬克	馬 克
} 32,295,001	} 16,302,690	} 7,960,217	58,521,730
			4,282,883
			5,230,415
193,980	—	—	—
32,434,689	16,302,690	7,960,217	68,035,028
} 9,270,144	} 7,015,933	} 7,652,501	3,635,126
			1,158,561
			—
2,647,506	99,820	—	3,152,736
11,917,650	7,115,753	7,652,501	7,946,423
20,517,039	9,380,917	307,716	60,088,605
14,099,999	7,950,674	—	30,035,762
649,126	596,612	—	2,488,850
—	663,943	83,736	649,631
—	—	—	469,118
—	—	—	3,519,152
—	—	—	1,305,674
—	—	—	5,743,472
300,000	30,000	30,000	—
—	—	—	220,521
—	—	—	250,000
67,914	—	—	326,425
△ 6%	無配當	無配當	15,000,000
139,688	193,980	—	(10%)

貸借対照表

項目	1928年 末	1927年 末
(負債)		
資本金		
普通株	160,000,200	160,000,200
5歩優先株	100,000	100,000
6歩優先株	1,000,000	1,000,000
4歩優先株	270,000	270,000
計	161,320,200	161,320,200
戦前社債評額(註1)	1,391,850	1,729,500
米國募集6歩5厘利附社債	25,200,000	27,300,000
長期借入金(註2)	80,765,276	28,990,276
準備積立金	18,235,000	16,923,293
保險積立金	—	—
相互保險基金	—	—
競争及罷業準備積立金	—	—
土地稅準備積立金	270,000	270,000
稅金準備積立金	—	—
未拂配當金	370,450	493,250
代理店勘定	727,984	520,075
未決航海勘定	36,543,849	36,507,510
諸債務	10,246,836	20,398,723
當期配當引當金	11,200,014	11,600,016
未拂配當金	16,670	19,496
次期繰越金	—	—
合	346,338,131	306,062,339
(資産)		
船舶	240,200,570	228,340,747
造船前拂金	3,473,787	—
土地及建物	9,846,187	8,807,868
器具及其他諸動産	—	—
交通企業投資金(註3)	22,901,597	21,543,743
一般投資金	3,095,895	2,868,802
貯藏品	5,320,979	4,498,228
現金及預金	19,083,798	29,594,491
受取手形	407,361	130,262
諸債權	10,743,868	10,278,198
合	346,338,131	306,062,339

(戦前1913年及最近5箇年比較)

1926年 末	1925年 末	1924年 末	1913年 末
ライヒス馬克	ライヒス馬克	ライヒス馬克	馬克
130,000,200	54,000,000	54,000,000	157,500,000
100,000	100,000	100,000	—
1,000,000	1,000,000	1,000,000	—
270,000	—	—	—
131,320,200	55,100,000	55,100,000	157,500,000
2,253,900	4,235,650	—	69,483,500
27,300,000	—	—	—
16,800,000	—	—	—
13,457,039	8,000,000	8,000,000	21,920,430
—	—	—	27,336,122
—	—	—	2,000,000
—	—	—	7,600,000
240,000	210,000	180,000	—
—	—	—	838,084
443,000	—	—	254,960
371,156	190,235	131,133	1,020,217
29,152,360	25,978,365	26,145,863	43,997,785
20,885,696	29,029,766	18,778,262	7,992,457
5,670,000	—	—	15,000,000
—	—	—	—
189,688	193,982	—	—
247,943,381	122,933,704	108,529,240	354,943,555
176,065,940	91,452,223	77,713,926	254,666,066
8,127,856	7,035,890	6,958,142	9,527,318
17,452,116	7,996,461	9,606,895	22,027,989
2,767,109	569,470	776,064	1,114,327
3,879,623	2,418,792	3,775,976	4,148,007
23,348,913	1,563,225	1,450,258	36,920,072
146,741	2,757,662	180,950	5,148,213
16,155,083	9,139,981	8,067,029	12,639,954
247,943,381	122,933,704	108,529,240	299,747
			8,451,862
			354,943,555

(註1) 戦前社債評價額 戦前發行の社債額は戦後通貨膨脹により評價困難なりし爲1924年末迄は貸借対照表面に計上せられざりしが、幣制改革後現行貨幣にて評價すべき事を法律を以て規定せられたる故1925年以降計上せらるゝに至りたり。

(註2) 長期借入金 昨年政府より借入れたる低利造船資金約1,200萬馬克並に一昨年米國ハリマン氏の財産買収の際負ひたる債務(支拂殘額)400萬弗を含むと稱せらる。

(註3) 交通企業投資金 内容詳細不明なるも、同社持株中主要の會社名を挙げれば次の如し。

1 Hugo Stinnes Linien

漢米線は一昨年獨濠及コスモス兩社の合併に依りて、兩社が1926年1月共同にて買収したるスチンネス線の株式5百萬馬克全部を取得せり。

2 Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft (漢堡南米線)1920年漢米線は同社と優先株50萬馬克宛を交換せるが、これは形式議決權の行使のみを目的とせるものにして兩社共契約により配當請求權を放棄し居れり。

3 Unites American Lines, Inc. (在紐育)

一昨年漢米線は米國ハリマン氏との協同經營契約解除の際同社株式の8割を買収せり。

4 Waermann Linie, A.G.

5 Deutsche Ost Afrika Linie

兩社は漢米線及北獨逸ロイドに依り株式支配權を所有せらる。

6 Lütgens & Reimers

同社は漢米線、北獨逸ロイド及Stettiner Dampfer Kompagnie, A.G.の協同經營に係るDeutsch Levact Linieの取扱者なり。

7 Schlesische Dampfer Kompagnie 漢米線と株式を交換す。

8 Emden Verkehrs Gesellschaft

9 Lubeck Wyburger Dampfschiffahrts Gesellschaft

(2) Norddeutscher Lloyd 北獨逸ロイド社 (本社 Bremen)

北獨逸ロイドは漢米汽船會社と共に獨逸海運界の雙璧であり、世界的大船主である。

1857年ブレーメンを中心とする海運業者が合同して設立された資本金4,000,000ターレル (Thaler or taler, 15世紀以降獨逸國內都市で發行された貨幣) の新會社が當社の起源であるといふ。爾來同社の經營は屢々困難に遭遇したが、南米航路に好成績を収めて後、1880年代に至つて大西洋航路に一大飛躍を試みて英國船主等と競争し、又政府と特約を結んで横溢せる其勢力を以て濠州航路並に東亞航路を開設したのは1886年であつたといふ。

當社經營航路はブレーメン及漢堡を基點とし南北兩米東西岸をはじめ、阿弗利加、濠州、近東及極東に及ぶ。

極東航路は次の2線である。

(イ) 支那航路—Hamburg, Bremen, Rotterdam, Genoa—Portsaid, Colombia, Belwan Dehli, Singapore, Manila, Hongkong, Shanghai, Tientsin, Tsingtau, Dairen.

(ロ) 日本支那航路—Antwerp, Bremen, Hamburg, Rotterdam, Genoa,—Belwan Dehli, Moji, Yokohama, Dairen.

尙同社がその上海代理店 Melchans 商會 (美最時洋行) を通じて諾威船3隻を傭船し1927年末より上海—漢口間航路 (1週1回定期) を復活したこと、前章に既述の如くである。

當社所屬船隊は同社の發表するところに據れば (1928年末現在) 次の如く、その所有船舶並に支配船舶を合して174隻 731,688總噸となり、建造中のもの8隻133,600噸を算する。

航 洋 船 舶 建 造 中

North German Lloyd, Bremen 132隻 694,127總噸 8隻 133,600總噸

Hanseatische Steamship Company,



	Hamburg	15	18,217	—	—
Mathies Rhederei A. G., Hamburg		19	11,071	—	—
Seefahrt Rhederei A. G., Bremen		4	5,791	—	—
Baltic Rhederei A. G., Hamburg		4	2,482	—	—
		174隻	731,688總噸	8隻	133,600總噸

北獨逸ロイド社は最近大いに積極的經營を策して居る、即ち昨年(1928年)11月14日開催の臨時株主總會に於て優先株1,093,800馬克及普通株 35,000,000 馬克の増資を決定し、普通株は44.9%のプレミアム付にて米國に募集された、(詳細は日本郵船調査資料昭和4年第2輯参照) 又最近のニュースによればブレーメンのハンザ獨逸汽船會社より同市のネプチュン汽船會社(Damp Schiffahrts Gesellschaft "Neptun")の株の大部分を肩替し、此の取引はブレーメン海運業者の大合同化に一步を進めたものとし、従つて外國の競争に對して強固なる戦線を布くに貢献することにを期待され同市では特に歓迎したといふ。(「海運」昭和4年6月—資料第16頁)。

前記増資による同社の資本金内容は次の如くである。

舊株	優先株	發行額	3,906,200馬克	拂込額	2,733,950馬克
	普通株	同	125,000,000同	同	125,000,000同
	計	同	128,906,000同	同	127,733,950同
新株	優先株	發行額	1,093,800馬克		
	普通株	同	35,000,000同		
	計		36,093,800同		
合計	優先株	同	5,000,000同		
	普通株	同	160,000,000同		
	合計	同	165,000,000同		

而して本増資による新資金の使途に就て同社の發表するところによれば、

(イ) 目下建造中の新船費(但し艤裝中の巨船 "Bremen" 及 "Europa" の建

造費には充當せず)

(ロ) 貨物船6隻(2隻 8,000 總噸型、4隻 6,500 總噸型)の建造費

(ハ) コロンバス號(1922年建造 32,354總噸)の改造費

(註 現在の速力20節を2節以上増加の豫定)

(ニ) 過般行ひたる諸汽船會社株券買収費

(註 當社は1928年、バルチック沿岸航路を經營せるStettiner Dampfer Kompagnie, A. G., Mathies Reederei A. G. 及 Baltischen Reederei 3社の支配權を獲得した。)

尙、當社と漢米線とは過去數年間船隊擴張競争及増資競争を續け、1926年以降、當北獨逸ロイド社は資本金額及所有船舶數に於て漢米線に一籌を輸して居たが、今回の増資に依り普通株金に於て漢米線と同等の地位に上り、又株金總額に於て漢米線を凌駕することゝなつたのである。(前項Hamburg Amerika Line 参照)

1928年度に於ける當社の營業狀態に就いては未だ詳かにしないが、北大西洋並に加奈陀航路に於ける旅客運送は好成績を収め(他の航路も大體に於て良好)貨物運輸は運賃率の低下、造船所の罷業による遅滞、等により打撃を受けたが先づ満足すべき結果を得て、船腹に於ては前年度に比し6%増加なるに總収入は16%の増加であるといふ。乍然、諸税金及使用人社會保險負擔は益々過重の傾向にあり大苦痛を感じつゝあるは前項漢米線同様である。

次に1927年度までの營業收支並に資産狀態を表示して置かう。

損 益

項 目	1927年度 (曆年)	1926年度 (曆年)
(收 入)	ライヒス馬克	ライヒス馬克
總 收 益	39,443,058	30,836,010
前 期 繰 越 金	701,420	474,334
計	40,144,473	31,310,433
(支 出)		
店 費	} 11,091,886 }	} 8,792,421 }
税 金		
使用人社會保險に對する課金		
利 子、銀 行 手 數 料	1,649,476	2,524,115
計	12,741,362	11,316,536
差 引 利 益 金	27,403,111	19,993,898
減 價 消 却 金		
航 洋 船 舶	13,181,250	11,978,860
其 他 船 舶	500,704	342,432
土 地、建 物 其 他	1,985,837	265,645
計	15,667,791	12,586,937
差 引 純 益 金	11,735,320	7,406,871
(右 處 分)		
準 備 積 立 金 繰 入	—	—
船 舶 改 良 積 立 金 繰 入	—	2,500,000
保 險 積 立 金 繰 入	—	—
保 險 準 備 金 繰 入	—	—
稅 金 支 拂 準 備 金 繰 入	—	—
恩 給 積 立 金 繰 入	—	—
配 當	163,872	207,977
優 先 株	(6%)	(6%)
普 通 株	10,000,000	3,900,000
重 役 報 酬	352,201	97,474
使 用 人 給 與	500,000	—
次 期 繰 越 金	719,247	701,420

勘 定 (戦前及最近5ヶ年比較)

1925年度 (曆年)	1924年度 (曆年)	1923年度 (曆年)	1913年度 (曆年)	
ライヒス馬克	ライヒス馬克	兆紙幣馬克	馬克	
22,331,966	} 14,664,834 }	} 1,011,064 }	} 60,926,851 }	
416,319				
22,748,285	14,664,834	1,011,064	60,948,261	
} 6,332,758 }	} 2,731,695 }	} 503,611 }	} 10,166,299 }	
				2,115,205
				2,905,103
9,237,861	7,994,116	503,661	2,977,375	
13,510,424	6,670,718	507,403	13,143,674	
11,128,050	5,435,100	} 324,661 }	} 25,188,000 }	
657,925	676,242			
250,115	143,057	32,500	1,698,701	
12,036,090	6,254,399	357,161	3,237,554	
1,474,334	416,319	150,242	30,124,255	
—	—	—	17,680,332	
—	—	—	825,000	
—	—	—	4,750,000	
—	—	—	1,383,347	
—	—	—	25,000	
—	—	—	319,100	
1,000,000	—	—	—	
—	—	—	—	
—	—	—	10,000,000	
—	—	—	322,673	
—	—	—	—	
474,334	416,319	150,242	55,212	

貸借對

項 目	1927年 末	1926年 末
(負債)		
資本金 { 優先株 普通株 計	ライヒス馬克 3,906,200 125,000,000 128,906,200	ライヒス馬克 3,906,200 125,000,000 128,906,200
社債		
戰前社債評價額(註1)	2,168,465	2,852,340
米國募集6歩利社債	84,000,000	—
長期借入金	13,013,500	36,102,250
法定積立金	17,000,000	17,000,000
準備積立金	—	—
船舶改良積立金	7,500,000	5,000,000
保險積立金	10,000,000	10,000,000
保險準備金	—	—
恩給積立金	—	—
税金支拂準備金	—	—
未決航海勘定	44,874,681	37,158,729
諸債務	27,116,437	11,361,605
損益勘定殘高	11,735,320	7,406,871
合計	346,314,603	255,787,995
(資産)		
未拂込優先株金	1,172,250	1,172,250
航洋船舶	156,000,000	129,897,000
造船前拂金	63,818,686	1,556,223
其他船舶	2,609,000	358,000
土地及建物	6,695,000	5,961,047
貯藏品	4,907,193	4,275,985
他社持株及一般有價證券(註2)	9,572,814	5,765,598
現金及預金	55,213,015	68,448,196
諸債權	46,326,645	38,353,696
合計	346,314,603	255,787,995

照 表 (戦前及最近五ヶ年)

1925年 末	1924年 末	1923年 末	1913年 末
ライヒス馬克	ライヒス馬克	金馬克	馬克
1,625,000	1,250,000	1,000,000	—
52,000,000	40,000,000	32,000,000	125,000,000
53,625,000	41,250,000	33,000,000	125,000,000
—	—	—	67,650,000
3,248,434	3,745,573	—	—
—	—	—	—
38,207,343	27,734,238	—	—
11,520,000	10,000,000	10,000,000	—
—	—	—	1,350,000
5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,750,000
9,932,779	5,000,000	5,000,000	21,360,000
—	—	—	140,000
—	—	—	422,218
—	—	—	680,900
35,060,798	29,658,725	?	19,852,660
36,945,372	21,380,189	?	30,534,120
474,334	416,319	?	16,271,985
194,014,060	144,185,044	不明	289,011,883
281,250	187,500	—	—
131,346,000	88,950,000	70,320,000	147,276,000
6,000,411	9,728,538		
688,700	1,148,000	1,625,000	7,448,630
5,821,424	4,637,100	4,620,000	11,250,081
3,785,438	6,285,063	3,866,741	8,420,011
4,929,104	16,853,416	14,727,731	48,177,753
5,415,075	3,905,627	?	1,587,578
35,746,658	12,489,800	?	64,851,831
194,014,060	144,185,044	不明	289,011,883

(註1) 戦前社債評價額 戦前發行の社債額は戦後通貨膨張により 價値困難となりし爲め、1923年末には貸借對照表面に計上せられざりしが 幣制改革後現行貨幣にて評價すべきことを法律を以て規定せられたる故1924年以降計上せらるゝに至りたり。

(註2) 他社持株 同社の所有に係る他社株式は詳細不明 なれども其主要なるもの次の如し。

(1) Woermann Linie, A. G.

1926年末株金4,000,000馬克の内1,500,000 馬克を所有し、尙漢米線持株と併せて協同支配權を有す。

(2) Deutsch Ost-Afrika Linie

1926年末株金4,000,000馬克の内1,500,000 馬克を所有し、尙漢米線持株と併せて協同支配權を有す。

(3) Hanseatische Dampfschiffahrt Gesellschaft A. G.

1927年末株金 750,000馬克の全部を所有せり。

(4) "Seefahrt" Dampfschiff's Reederei A. G.

1927年末株金 300,000馬克の内 297,000馬克を所有せり。

(3)及(4)の株式は1927年12月ローランド線を合併したる結果取得せしものなり。

(5) Mindener Schleppschiffahrt Gesellschaft

1926年末株金1,320,000馬克の内240,000馬克を所有せり。

(6) Atlas Werke(造船所)

1926年末 { 普通株 5,400,000馬克の内2,750,050馬克 } を所有せり  
          { 優先株 4,000馬克の全部 }

(7) Brema Versicherungs Aktier Gesellschaft (保險會社)

1927年3月新設、株金1,000,000馬克全部を所有す。

尙本表數字に含まざる最近買収に係るもの次の如し。

(8) Stettiner Dampfer Compagnie

1928年3月株券3,225,000馬克の過半を買収し、更に同月該社の新株975,000馬克發行の際其過半を引受けたり。

(9) Mathies Reederei A. G.

1928年2月 L. F. Mathies & Co. が株式會社に組織變更を決定せる際其株式5割を引受けたり。

(10) Neptun 社

1929年普通株6,000,000馬克の51%及額面4ノ分1拂込優先株1,000,000株をハンザラインより買収す。

(3) Hugo Stinnes Linie A. G. (本社 漢堡)

當社は漢米線汽船の支配下にあり。その株式全部は既に主社の所有に歸して居る。1927年度に於て所有船の約半數11隻(74,678總噸)を漢米線の直接所有に變更されたが將來その殘部船隊をも主社に移し當社は清算さるべしと稱せらる。當社經營航路は漢米線汽船會社の部參照。

(4) Rickmers Reederei A. G. (本社 漢堡)

當社は所有船舶數隻僅々3萬噸に満たぬ小船主であるが、獨逸國籍の下に専ら東洋航路に従事してゐる。その經營線は「安土府、漢堡一馬尼刺、上海、神戸、横濱、天津、大連、浦鹽」である。

第4節 佛蘭西汽船會社

(1) Compagniedes Messageries Maritimes (M.M.社)(本社 巴里)

當社は嘗て久しくフレンチ、ライン(Compagnie Generale Transatlantique)と共に佛國船主界に於ける二巨頭であつたが、近年フアーブル、ライン系(Cyprien Fabre)の大合同が促進されるに及んで、現在に於てはその所有船隊に於て第3位にあるが、政府の援助は依然として先進の2社たる當社及びフレンチ、ラインに傾注され居るといふ。而して後者が大西洋方面に活動せるに對して、當社は東洋方面に於て活躍し東洋航路にあつては佛國を代表する唯一の大汽船會社なのである。

(註) 佛國三大船主の所有船隊比較は次の如くである(1928年5月現在)

フレンチ、ライン	99隻	566,170總噸
フアーブルライン系	83隻	525,014總噸
M. M. 系	56隻	419,000總噸

當社は1852年資本金 75,000,000法を以て創立され、歐州大戰には尠からず打撃を受け戦後漸次勢力の挽回に努めたが、戦時の瘡痕を快復する暇もなく襲ひ來る世界的不況に經營甚だ困難を感じつゝあつた。佛國政府はこの事情を看取して政府の受命會社たる同社保護の爲、同社業務調査委員會を組織し其の報告に基き具體的改革案を作成、1920年12月29日附政府と同社との間に新郵便航送契約が成立したのである。而して同契約により新設されたのが現在M. M. 社の分身たるM. M. 命令航路契約執行會社(Societe des Services Contractuels des Messageries Maritimes)である。

該契約の期間は1947年12月末までで、新會社の資本金は 60,000,000法(4分の1即時拂込)M. M. 社はその所有船16隻(117,939總噸)並に其所有に係る管理上商業上及び技術上の組織、本國及び外國に於て業務の良好なる運轉を確保するに必要な不動産設備を新會社に年賦を以て譲渡することとなつてゐるが新會社の報償支拂金は次の如き取決めになつてゐる。

1936年末まで毎年	20,415,147法
1946年末まで毎年	16,337,601法
最後の年	13,910,040法

經營の分野に就いては新會社が政府命令航路の一切に當り、M.M. 社は自由航路に據り活躍することとなり、新會社の命令航路分離開始は翌1921年4月より行わるゝに至つたのである。(1920年M.M. 社對政府の新郵便航送契約の詳細は郵船調査資料大正14年第10編参照)

かくて、M.M.社は形式に於て二分されたが、新舊2社の合成する陣形は政府の厚き保護と相俟つて大いに面目を革めたのである。

(註) 佛國政府がM.M.社の極東及濠州航路に對して與ふる郵便航路補助金は1928年度豫算に於て51,500,000法(1927年度は54,000,000法)と計上され、他社の他航路に比し斷然巨額を占め、補助金總額の58%強である。

M.M.社の經營する自由航路は次の如きもので、極東貨物航路は年12乃至13航

海である。

- 1 極東航路(貨物船) — ダンキルク、安土府、密土府、倫敦—新嘉坡、西貢、香港、上海—神戸、横濱、揚子江、北支那、浦鹽
- 2 印度支那航路(同)
- 3 バルチック航路(同)
- 4 倫敦航路(貨客船)
- 5 アドリアチック航路(同)

他に植民地間航路として

西貢—東京航路(貨客船)

西貢—新嘉坡航路(同)

Diego Suarez—マダガスカル航路(同)

M. M. 命令航路契約執行會社の經營航路は次の諸線で、日本支那航路は年25回乃至27回の航海をなす。上記自由航路と共に M.M. 系汽船の航海圏は大體明かであらう。

- 1 支那日本航路 馬耳塞—Djibouti, 古倫母、新嘉坡、西貢、香港、上海、神戸、横濱
  - 2 レバント航路
  - 3 印度支那航路
  - 4 埃及航路
  - 5 印度支那航路
  - 6 東阿航路
  - 7 濠州航路(蘇土經由)
  - 8 ニュー、カレドニア航路(巴奈馬經由)
  - 9 濠州支線(志度尼—ニューカレドニア間)
- 尙、参考の爲極東航路就航船の船名を列記すれば  
自由航路就航貨物船

“Min”	7,729總噸	速力	10節	1913年建造
“Yalou”	8,597同	同	12節	1914年同
“Yangtze”	8,005同	同	同	1915年同
“Sikiang”	6,852同	同	同	1914年同
“Lieutenant-Saint-Loubert Bic”	6,147同	同	同	1911年同
“Capitaine Faure”	不詳			
命令郵便船				
“Paul Lecat”	12,989總噸	速力	14節半	1911年建造
“Andre Lebon”	13,682同	同	同	1913年同
“Porthos”	12,691同	同	13節半	1914年同
“Angers”	9,847同	同	14節	1907年同
“Amboise”	8,408同	同	13節	1905年同
“Angkor”	7,357同	同	14節	1899年同
“Amazone”	6,019同	同	13節半	不詳
“Sphinx”	11,375同	同	17節	1914年同
“General Metzinger”	9,346同	同	13節	1906年同
“Athos II”				
“Chenonceaux”				
“Compiègne”	10,017同	同	13節	1923年同
“Chambord”				
“D'Artagnan”	14,663同	同	16節	1924年同

次に M.M. 社及執行會社の營業狀況を觀るに、前者は1926年度以來營業收支好轉し、同年度に於ては前期に比し經費に於て約 42,000,000法の膨脹を生じたが總收入に於て約47,000,000法の増加あり、結局純益金約5,000,000法の増收となり、過去數年間無配當の状態にあつた同社は同年はじめて6歩の配當を行つた

のである。翌1927年度に於ては總收入181,613,334法（前年度に比し3割4歩増加）諸經費及減價消却金は176,219,694法（前年度に比し3割5歩増加）にて差引純益金5,393,640法（前年度に比し6歩4厘増加）を計上し、之に前年度繰越金を合せば6,095,673法に達した。此の内より純益金の5歩を法定積立金に繰入れた上、優先株及「A普通株」に對する配當を前年度同様6歩と爲し、又新「B株」に對しても6歩の配當を行ひ尙1,250,991法（前年度に比し7割8歩増加）を繰越したのである。

後者、即ち命令航路契約執行會社の營業成績は1926年度に於て著しく改善の跡を示したと稱せられたが、依然經費巨額なる爲例年通り損失となつてゐる。唯その損失額（34,000,000法）は前期に比し約34萬法減、前々期に比すれば半減の成績を示してゐるのである。而して、同社は對政府契約に據り例年通り保證配當年4歩を支拂ひ且損失額の大部分は政府補償により決済せられてゐる。

#### 第5節 伊太利汽船會社

(1) Lloyd Triestino, Socieia di Navigazione a Vapore(本社 Trieste)  
當社は伊太利汽船會社の東洋航路を專掌するもの。昨年(1928年)2月コスリック系(Cosulich)に合同されその支配下に立つことになつたが、その結果同國最大の海運合同を形成し有力な背景を持つことになつた。

歐州戰により獨逸の海運勢力が一時東洋より影を没するや當社はその際に乗じて大いに發展を圖るべく努力し、戰後獨逸船が著々復活の歩武を進むると共に兩者は果然競争の地位に立つこととなつた。その極東航路はトリエスト基點スエズ經由印度、新嘉坡、香港を経て上海に寄港し日本に至るものである。5隻の貨客船を以て月1回の定航をなしつゝあるが、この外に貨物船を配して支那方面の蒐貨に努力しつゝある。

所有船隊は1928年6月末現在にて47隻 213,582總噸で新造の内燃機船を以て積極的な活動を企圖しつゝある。東洋方面就航船の船名をあぐれば次の如くである。“Remo”、“Romolo”、“Rosandra”、“Piave”、“Esquilino”、“Duchersa D'Acsta”、

“Nippon”, “Timavo”, “Viminale”, “Venezia”.等。

營業成績概して良好でなく1921年度以來1925年度に於て1割の配當を行つた以外は無配當の状態である。1927年度は純益金7,975,137リラを擧げたが減價消却金8,850,000リラを差引くときは874,863リラの不足となり1,411,457リラの前年度繰越金により536,594リラを次年度に繰越したのである。その航路状況に就いて見るに、近東航路は中歐及近東諸國經濟界の不振甚しかりし爲、同地方出貨83,000噸の減少、アドリアチック諸港出貨は23,000噸の減少を生じたが、其の他の航路に於ける伊太利輸出は増加し、船客業務の方面は概して成績良好で殊に極東航路に於ける遊覽船客益々増加の傾向にありと云ふ。

最近の資産状態不明であるが1926年末現在にて拂込資本金82,500,000リラ社債及借入金27,570,100リラ、積立金40,793,490リラである。

第6節 和蘭汽船會社

(1) Java China Japan Lijn (本社 アムステルダム)

當社は政府筋斡旋の下に K. P. M., Netherland S.S.Co., 及 Rotterdam Lloyd 3社の瓜哇線を合同し瓜哇支那日本間航路開拓の目的を以て設立されたもので、JCJLの煙筒は東洋諸港に於ては親しみの深いものである。

當社は従來南洋と支那、日本間に5航路を有したが、本年(1929年)1月支那航路の内容を改善し、更に4月には第6線として瓜哇滿洲線、第7線としてボルネオ、支那、日本線を新設し、益々積極的に活躍せんとしつゝある。同社航路の詳細を記せば次の如くである。

1. 支那西廻線

スラバヤ—東瓜哇諸小港—スマラン—バタビヤ—香港—廈門—上海—廈門—香港—バタビヤ—スマラン—スラバヤ  
交互に10日及11日1回の定期にして往航のバタビヤ並に往復航の上海、廈門及香港の出帆日は特に正確なる旨聲明す。

就航船 Tjisaroeca (7,089總噸) Tjisondari (8,039總噸)

Tjikembang (8,013總噸) Tjikarang (9,505總噸)

2. 支那東廻線

バタビヤ—スマラン—スラバヤ—マカツサ—バリクババン—香港—廈門—上海—基隆—廈門—香港—マニラ—マカツサ—スラバヤ—バタビヤ  
14日1回の定期航路にして、往航のスラバヤ、マカツサ及バリクババン並に復航の基隆、廈門、香港及マニラの出帆日は特に正確なる旨聲明す。

就航船 Tjileboet (5,760總噸) Tjikini (4,597總噸)

Tjimanack (5,620總噸) Tjisolak (5,787總噸)

Tjitaraem (5,775總噸)

3. 南支那線

スラバヤ—バリクババン—マニラ—廈門—汕頭—香港—ムントツク(不定)—タンヂヨンバンダン(不定)—バタヴィア  
毎月14日スラバヤ出帆の定期にして往航スラバヤの出帆日及マニラの到着日は特に正確なる旨聲明す。

就航船 Tjibodas (4,660總噸)

Tjipanas (3,865總噸)

Nardvard (4,111總噸)

Darcoila (4,084總噸)

チャーター船にして日本線と併用

4. 瓜哇日本線

バタヴィア—スマラン—スラバヤ—東瓜哇諸小港—マカツサ—バリクババン—横濱—名古屋—阪神—門司—阪神—マカツサ—スラバヤ—スマラン—バタヴィア  
13日1回の定期にして往航のマカツサ及復航の阪神の出帆日は特に正確なる旨聲明す。

就航船舶

チカムベツク號 6,254總噸

チボンドツク號 6,665總噸

チカンデイ號 7,979同

ナメンテン 6,403同

チブサル號 10,836同

ピユリリ號 8,047同 (チャーター船)

## 5. 瓜哇西貢線

バタビアー—西貢—スラバヤ—スマラン—バタヴィア

4週1回の定期にして往航のバタビア及復航の西貢の出帆日は特に正確なる旨聲明す。

就航船 チリウオン號 4,809總噸

## 6. 瓜哇滿洲線

スラバヤ(又ハ東瓜哇諸小港)—上海—太沽—秦皇島—大連—バタビアー—スマラン—スラバヤ  
(不定期) (不定期)

19日1回の定期。

就航船 テンプルバー號 4,291總噸 (チャーター船)

ホワイトゲート號 5,067同 (同)

エリアスクラエメル號 4,443同 (同)

(註) 本線は従來の支那東廻線による大連寄港を廢して分離獨立せしめたるもので、支那東廻線による大連寄港は6月下旬より之を廢止し、新瓜哇滿洲線による大連寄港は7月上旬より開始した。貨物は往航砂糖、復航滿洲大豆を主とする。之が日本船に及ぼす影響は、瓜哇滿洲間は従來から當社船が殆んど獨占的に活動して居つたので今回の舉は之を新航路として確立したに過ぎず、本邦汽船(山下汽船、辰馬汽船)に於ては獨逸汽船と共に時々割込み輸送をなしたに止まる故別段の影響なしと思はれる。

## 7. ボルネオ支那日本線

バリクババン—サマリダ—ダンヂヨン—レデツブ—香港—

上海—門司—神戸—大阪—名古屋—メナド—タラカン(不定)—サマリダ—バリクババン。

18日1回の定期にして復航の名古屋出帆日は特に正確なる旨聲明す。

就航船 クロンヰイケン號 2,363總噸 (チャーター船)

エクストランド號 2,014同 (同)

クララゼブセン號 1,977同 (同)

(註) 本線は全く新航路にて同社の説明によればボルネオ木材の對支輸出を主目的とし、日本商品の對セレベス及ボルネオ輸入を第二の目的とする由にて、當初は相當の損失を見るべき豫想なるも、將來の採算可能を期待して開始せりといふ。(本年4月開航)而して本航路開始により従來の瓜哇日本線復航メナド及バリクババン寄港は廢止せられた。本航路新設により日本船への影響は、セレベス及ボルネオに於ける寄港地メナド、バリクババン、サマリダ、タラカン等は大阪商船及南洋郵船は寄港せず、僅かに日本郵船の横濱—裏南洋—メナド線に於てメナドに寄港するのみであるから、日本郵船は直接多少の競争を受くる可能性あり、其他はスラバヤ等の積替貨物に多少の影響を蒙る虞れがあるが、他面、日本商品が新航路によりセレベス及ボルネオ方面に直接進出をなし得る機會を與へられたのは注目に値する點である。

所有船舶1928年6月末18隻 119,055總噸。

次に最近の營業狀況は支那航路の經營困難なりしに拘らず良好な成績を収めてゐる。即ち1927年度利益金は2,060,842ギルダ—(前年度に比し35萬ギルダ—増加)にして此内より減價消却金及利子等支辨の上差引純益金40萬ギルダ—(前年度に比し82,000ギルダ—増加)を舉げ前年度より1歩増の6歩配當を行つた。

當社の拂込株金は6,000,000ギルダ—にて1927年度株主總會終了後100萬ギルダ—の増資を行ひ舊株6株に對し新株1株宛を割當てたといふ。諸積立金7,319,689ギルダ—。



## (2) United Netherlands Navigation Co. (本社 海牙)

(原名 Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Maatschappij)

當社は1920年 Hollaud Amerika Lijn 外和蘭 8 汽船會社が各社間の競争防止と新航路開拓とを目的とし共同出資の下に創設せられたものである。

經營航路はHolland East Asia Line, Holland British India Line, Holland Australia Line, Holland Africa Line, Holland West Africa Line等あるが直接營業の衝に當らず夫々株主會社に取扱はしめてゐる。極東航路のMangersはStoomvaart Mij, 'Nederland', (Amsterdam) 及 Van Nievelt, Goudriavn & Co.'s Stoomvaart Mij, (Rotterdam)兩社にて東洋諸港に於けるエゼントはJava China Japan Lijnである。

Holland East Asia Line は Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Genoa, Colombo, Singapore, Manila, Hongkong, Shanghai, Kobe, Yokoham, Voladivostock 各港 4 週 1 回の定航にて、使用船は“Gemma”(8,400噸) “Oldekerk”(7,242噸) “Oastkerk”(8,537噸) “Ouderkerk”(7,833噸) “Salabauyka”(7,961噸) である。  
(所有總船舶25隻148,818總噸1928年6月末)

當社の營業狀態は、株式が公衆に關係なき爲毎年營業成績公表されずその内容は詳かにされてゐないが、創立以來成績不振にて1926年度に至りはじめて減價消却金を支辨するに足る利益金を擧げ、1927年度に於ては幾分改良したが尙減價消却金の支辨後若干の純益殘有せる程度であるといふ。従つてその資産狀態退歩し、最初資本金1億ギルダーを公稱したが、1927年に2回の減資を行ひ現在はその半額 5,000萬ギルダー(1株額面 1,000ギルダー)である。

而して第1回の減資(2,500萬ギルダー減)は最初豫想せし程の巨大な營業資本は不必要なりと認めて8株主會社に供託し置きたるものを返還したのであり、第2回減資(2,500萬ギルダー減)によつて1920年創立以來の累計損失を填補し、尙殘額を以て積立金を創設したといふ。

## 第7節 支那汽船會社

## (1) 輪船招商局 China Merchant Steam Navigation Co. (本局 上海)

支那汽船會社中最古の歴史と最大の組織を有するものは即ち招商局で、その設立は實に1872年(同治11年、明治5年)である。

註. 一説に1871年創立せられたとも稱せらる。

同社50有餘年の歴史は實に波瀾萬丈の幾變轉幾消長を経て今日に至つたものであるが、いまその沿革を叙して現状に及ぶであらう。

當社創立の事情に就いては二三の異説あるも、其等を結合して考ふれば大體次の如くである。

當社創業前にあつては上海より北方諸港への米穀輸送は約4千艘の民船によつて行はれてゐたが、當時北京向官米輸送の任にあつた某支那官吏(朱其昂?)は夙に民船使用の危険性と遲鈍を看取し、上海の外國商館に買辨たりし康景星、朱雲甫等汽船運用に經驗ある商人と圖り一汽船會社を設立したのである。之が招商局の前身であつた。時恰も支那は阿片戦争の結果外國貿易の爲上海以下5港を開き、上海を基點とする幾多の航路は外人の手によつて經營さるゝの氣運となつたので、夙に支那の航業が外國人に掌握さるゝことを憂慮した李鴻章は特に斯業に興味を懷き、當時彼は廟堂に重きをなしたる際とて大いにこの舉に賛して上奏し戸部の官錢20萬弗を受け、又江蘇、浙江兩省の官金30萬兩及私財5萬兩を出資して前記の汽船會社を援助し、こゝにはじめて輪船招商局なるものが生れたのであつた。同社が最初半官半民の經營であつたのは是故である。而して偶々南北の運河斷絶し官米を北京に送ること困難となり汽船輸送が一層必要となつたので、政府は同社をして貢米運輸のことに當らしめた、夫故同社の營業は全く官有事業たるの觀を呈したのである。

其の後間もなく事業擴張の結果經營困難に陥つた爲、李鴻章等大官の後援にて100萬兩の増資を企てたが、民間募集に失敗し後之を官界に求めてやうやく4、50萬の資金を得たと稱せられる。即ち創立當時の招商局は前記の政府借用

金を合算して100萬兩内外の資金であつたと推算される。

斯くて8隻の汽船により長江及福州天津の航路を開始したが、太古、怡和兩會社との競争に大打撃を受け、爲に朱總辦は引責自殺する等の窮境に陥つた。然るに廣東人唐廷樞總理に擧げらるゝや社運俄かに興り、1887年3月(又は1876年11月)米人經營 Russel & Co. の上海汽船會社を買収して同社の外輪、暗輪の汽船17隻(又は25隻)の外、上海、漢口、九江、鎮江、天津の5碼頭、倉庫、修理工場等を手に收め、長江航路の基礎を鞏固にすると共に廣東に航路を延長して社運大いに昂り、財政にも餘裕を生じ、前記の政府借入金は全部返還するなど隆々たる發展を示した。

唐氏病没後は李鴻章幕下の盛宜懷その後を繼ぎ、1882年には100萬兩の増資を行ひ、其の後清佛戦争、日清戦役等の爲打撃を受けたるに拘らず、1898年には更に200萬兩の増資を斷行したのである。

當時既に太古、怡和兩公司与長江南清航路に於ける運賃協定を結んでゐるが、大阪商船、瑞記、美最時等の強敵出現して競争激甚となり、1900年には北清事變起り大きな瘡癩を受け、此の時より外人の買収説が起るに至つた。

1911年第一次革命の亂起るや同社は官軍兩軍争奪の焦點となり、其の遂に革命軍の手に歸して後は軍資調達の必要上同社を抵當とする借款成立せんとしたが、局面一轉して世は民國と改まるに及び本問題は有邪無邪の裡に消散した。次で1913年來組織改革が議せられ、1914年商辦輪船招商有限公司、積餘産業有限公司なる2公司制に改め、資本金を更に840萬兩に増額した。

1917年より1920年に至る間は歐洲戦亂の爲非常な好況に恵まれ莫大の利益を擧げ得たが、毫も事業の促進と擴張とを圖る事なく、所有汽船の大部分を他に融通し徒らに他人の利益を傍觀するが如き懶惰なる經營法を以てした。此の好況時代には流石に株主配當は平均約2割、同社の100兩株は300兩に賣買されたといふ。

戦後一般海運界の不況と共に外國船との競争再び激烈となり、民國11年以來

毎年100萬兩からの損失続きで、勿論配當もなく、株主名簿なき爲株主總會は開かれず、その借款は1000萬兩に上るもその利拂さへ容易ならず、船員の給料は停滯數箇月に互る一方に於て、外人雇員の給與は突飛な額に上り、職員中の或者の如きは故意に數職を兼ねて高給を食み、更に奇怪なるは社業不振に不拘賞與7箇月半てふ支出を行ふなど内情の紊亂その極に達した。加之大正15年8月廣東北伐軍の長江進出來南北兩軍の交戦、國民軍の内争等により常に停航休航を餘儀なくされ、損失は累加し、其財政的窮亡は殆んど自滅の外なき悲境に沈倫したのである。

茲に於てか豫而食指大いに動ける在武昌の國民政府は民國16年(昭和2年)2月9日附を以て招商局特別調査委員を任命し、同局財産の整理完成するまでは財産の讓渡買入を禁止する旨公布し、次で同年4月26日招商局總理傅筱庵氏は通敵の罪名の下に追はれ、蔣介石氏南京政府を樹立するや、同月30日南京政府中央政治會議の決議に基き調査整理招商局委員會が組織され、爾來約半歳に互つて同委員會は整理の歩を進め積弊の病源を究めると共にその改善に關する成案を得たので、之に基き國民政府交通部に於ては航業振興、同局の整理に藉口して10月18日急に交通部參事趙鐵橋氏を招商局駐滬坐辦に新任し、次で10月28日開催の國民政府常務委員會に於ては交通部長王伯群氏をして整理監督の任に當らしむることとし、同時に監督辦公處を設け、交通部監督招商局章程7箇條を發布し、11月7日には坐辦趙鐵橋氏をして改めて監督招商局辦公處總辦に任命し、こゝに愈々政府管理の時代となり所謂官督商辦が實現したのである。而も世人は之を目して國民政府が三民主義の政綱による航業國營の前提なりとし、該局沒收の下準備なりと憶測されたのであつた。殊にこの間株主の間に組織された株主協進會(株主維持會)は宣言書を發表して政府の干渉に對抗したので、王部長は一般株主に對し政府の態度を釋明して大要次の如き聲明書を公表した。

〔國民政府は民生に注重す。普通商業を經營する大會社にても株主の利益を毀

損し、社會を蠶毒するの事實あればまさに起つて正當の干涉をなすべし、況んや航業運輸は民生政策の最重要なるものにして國權、商業の關係淺からざるに於てをや。

政府は政策を貫徹し、航權を挽回する爲に起見して招商局の積極整理を爲さざるを得ず、之株主が行ふこと能はざる所を政府が、暫時、代つて之を行ふのみ。局務を整理するは全株主を保全する所以にして公私の利害相關聯すること株と幹の如し、國に利あれば株主に利あらざるなし、不利なるものは局務を把持して中飽する少數の役員のみ。彼等は譎惑の計を爲して曰く、全部を沒收して國有と爲すと。之政府の主旨が航業を振興するに在るを知らざるなり。

政策は局務を整理するにあり、之を要するに政府は資本節制の主義に基き民營の利益を尊重するものなり、今は伯群命を受けて局務を監督し且本部より趙鐵橋を特任して總辦となす云々と。

かくて民國17年2月招商局の組織は改められ、新生面を開くべく更始一新の期に當面したのであつた。今や改組以來既に1ケ年有半を経過したが其の後の營業状態は何うであるか。

之を窺ふ爲、充分とは云ひ難いが、こゝに同局の發表せる諸數字を掲記して参考に供しやう。

招商局改組前後營業收支平均毎月概數比較表 (表1)

項 目	改 組 前	改 組 後	比 較 増 減	参 考 表 數
航 業 收 入	292,894 <sup>兩</sup>	338,635 <sup>兩</sup> (+)	105,740 <sup>兩</sup>	表(2)(3)
中北華棧收支差引益金	18,256	20,726(+)	2,470	表(4)(5)
本 局 諸 經 費	21,834	40,202(+)	18,368	
焚 料 炭 代	101,526	96,240(-)	5,286	表(6)(7)
五 金	12,009	9,370(-)	2,639	”(8)
船 員 給 料	79,512	68,080(-)	11,432	”(9)
船 舶 修 繕 費	25,270	30,486(+)	5,216	”(10)(11)

- 註. 1 改組前の數字は民國12年乃至16年5ケ年間各月平均にして、改組後は民國17年2月25日より同年12月末まで10箇月平均、但し焚料炭代は15、16年に本局船舶は屢々停航し使用炭極減したるが故に12年乃至14年3ケ年毎月平均とす。
- 2 「五金」なる費目は船舶用品費の如きものならんかと想像さるゝも、その内容性質詳かならざるを以て姑く原文のまゝとす。
- 3 船舶修繕費の増加せるは從來當局船舶は欠修のまゝ放任されたるもの多きが故に勢ひ増加已むを得ずといふ。
- 4 本表は同局會計課帳簿を根據とし同局統計室にて作製せるもの下表亦同じ。

招商局改組前後航業收入増減比較表 (表2)

年 度	收 入 額	備 考
12 年 度	3,996,121.918	(1) 15、16兩年は内亂の爲屢々停航し收入激減して居るが、この兩年を除き自12年至14年3ヶ月平均1ヶ月は353,521.734兩となり、14年は五卅事件その他反日運動の爲異常の収益を得たる年であるが、改組後の平均1ヶ月収入に比すれば後者は45,113.459兩の増加を示し、その好況年たる14年を除き12、13兩年度の1ヶ月平均収入に比するときは實に74,839.974兩の増収となる。
13 年 度	3,774,963.351	
14 年 度	5,309,218.910	
15 年 度	2,500,365.942	
16 年 度	1,985,891.961	
合 計	17,866,562.082	
5ヶ年毎月平均 (61箇月)	292,894.460	(2) 自12年至16年收入中には雑益を含まないが17年度は之を含む。次表参照のこと
改組後 { 17年度 { 自2月25日 { 至 12 月 } } }	3,986,351.937	
{ 17年度毎月平均 (10箇月) }	398,635.193	
平均1箇月收入比較増減	105,740.733	

招商局17年自3月至12月航業收入額表 (表3)

月 別	貨物收入	旅客收入	雜 益	總 計
2月25日3月末	343,626.471	73,879.542	8,053.985	425,559.998
4 月	277,754.877	50,570.161	250.390	328,575.428
5 月	223,331.168	70,053.324	8,981.964	302,366.456
6 月	230,721.067	71,986.688	9,799.560	312,507.315
7 月	302,601.990	86,477.398	623846	399,703.144
8 月	395,159.512	67,816.697	18,659.772	481,635.981
9 月	323,157.622	77,720.204	15,508.868	416,386.694
10 月	351,313.659	84,614.414	4,130.351	440,058.424
11 月	344,283.495	58,513.541	16,090.903	418,887.939
12 月	383,866.125	63,773.339	23,031.094	470,670.558
總 計	3,175,815.986	705,405.218	105,130.733	3,986,351.937
每 月 平 均	317,581.598	70,540.521	10,513.073	398,635.193

招商局中華北三棧營業收支改組前後比較表 (表4)

年 度	平均毎月収入	平均毎月支出	差引収益高
改組前 { 12 年	43,868.361	33,420.745	15,447.616
{ 13 年	63,378.117	33,608.179	29,769.938
{ 14 年	59,940.950	45,751.857	14,189.093
{ 15 年	48,595.963	32,298.569	16,297.394
{ 16 年	28,595.287	13,117.919	15,477.368
合 計	249,378.678	158,197.269	91,181.409
各年平均	49,895.678	31,639.454	18,256.224
改組後 { 17 年	574,272.801	367,005.334	207,267.467
{ 17年平均	57,427.280	36,700.533	20,726.747
比 較 増 減	+ 7,531.602	+ 5,061.079	+ 2,470.523

註 招商局の上海港に於ける所有碼頭及倉庫は次の五つであり、尙他港にもそれぞれ碼頭を所有するが本表は單に中華北三棧の勘定のみである。

1 金利源碼頭延長呎	1,640	倉庫棟數 7	收容力 20,000噸
2 招商局中棧	430	6	13,000
3 同 北棧	850	30	28,000
4 楊家渡棧	1,000	13	18,000
5 招商局華棧	1,300	16	25,000
計	5,220	72	104,000

招商局中華北三棧17年3月至12月各月收支表 (表5)

月 別	各 月 收 入	各 月 支 出	差 引 收 益 高
3 月	51,038.323	9,482.414	41,555.909
4 月	50,273.640	13,460.048	36,813.592
5 月	44,998.420	16,396.386	28,602.034
6 月	45,930.590	28,925.067	17,005.523
7 月	97,107.288	50,707.831	46,399.457
8 月	49,970.970	27,105.351	22,865.619
9 月	74,938.970	46,015.178	28,923.792
10 月	70,416.300	27,155.640	43,260.660
11 月	70,671.640	33,086.762	37,584.878
12 月	18,926.660	114,670.657 (損)	95,743.997
合 計	574,272.801	367,005.334	207,267.467

註 3月分中には2月25日—29日分を含む。

招商局改組前後毎月平均燃料炭費比較表 (表6)

年 別	費 額	各年月數	費 額	17年トノ比較差數
1 2 年	1,223,843.412	12箇月平均	101,986.951	5,746.900
1 3 年	1,257,898.794	”	104,824.900	8,584.849
1 4 年	1,270,974.610	”	97,767.278	1,527.227
1 5 年	863,183.201	”	71,931.933	停航=付比較不能
1 6 年	575,116.499	”	47,926.375	”
1 7 年 自2月25日至12月末)	962,400.517	10箇月平均	96,240.051	”

招商局歷年灰價表 (自13年至17年) (表7)

年別	月 次	撫順炭	紅 炭	博 山 炭				
				後 地	耿家峪	大山原炭	响 井	博 施
13	正月至3月	10.6	—	—	—	—	—	—
”	4 月	10.2	—	—	—	—	—	—
”	5 月以後	9.7	—	—	—	—	—	—
14	正月至6月	9.1	9.1	—	—	—	—	—
”	7月至12月	9.2	9.2	—	—	—	—	—
15	正月至3月	9.1	9.1	—	—	—	—	—
”	4 月以後	9.65	9.65	—	—	—	—	—
16	正月至6月	10.7	9.65	—	—	—	—	—
”	7月至12月	11.2	9.839	—	—	—	—	—
17	3 月	9.8	9.8	9.75	9.25	9.25	9.25	9.25
”	4 月	9.6	9.6	9.75	9.25	9.25	9.25	9.25
”	5 月	9.6	9.6	9.75	9.25	9.25	9.25	9.25
”	6 月	9.6	9.6	9.75	9.25	9.25	9.25	9.25
”	7 月	8.9	9.0	9.75	9.25	9.25	9.25	9.25

招商局改組前後五金費毎月平均數比較表 (表8)

年 別	各年五金及其他用品費	月 數	每月平均數
政 組 前	1 2 年	12	186,056.711
	1 3 年	12	175,901.728
	1 4 年	12	170,073.358
	1 5 年	12	141,102.351
	1 6 年	12	59,469.715
	合 計	60	732,603.863
改 組 後 17 年	10	93,703.319	17年毎月平均
— 比 較 增 減 (—)			2,639.568

招商局改組前後船員給料毎月平均額比較表 (表9)

年 別	月 數	各年給料總額	一箇月平均給料額
改 組 前	1 2 年	12	1,067,623.762
	1 3 年	12	997,219.445
	1 4 年	閏 13	1,196,926.035
	1 5 年	12	940,983.227
	1 6 年	12	647,509.332
	合 計	61	4,850,261.801
改 組 後 17 年	10	680,803.300	68,080.330
比 較 增 減 (減)			11,432.158

招商局改組前後船舶修繕費毎月平均額比較表 (表10)

年 別	月 數	各 年 修 繕 費	一箇月平均修繕費
改 組 前	1 2 年	345,620.057	兩
	1 3 年	331,523.566	
	1 4 年	322,303.909	
	1 5 年	431,046.673	
	1 6 年	60,983.827	
合 計	61	1,541,483.032	25,270.214
改 組 後 17 年	10	304,864.560	30,486.456
		比較增減	(增) 5,216.242

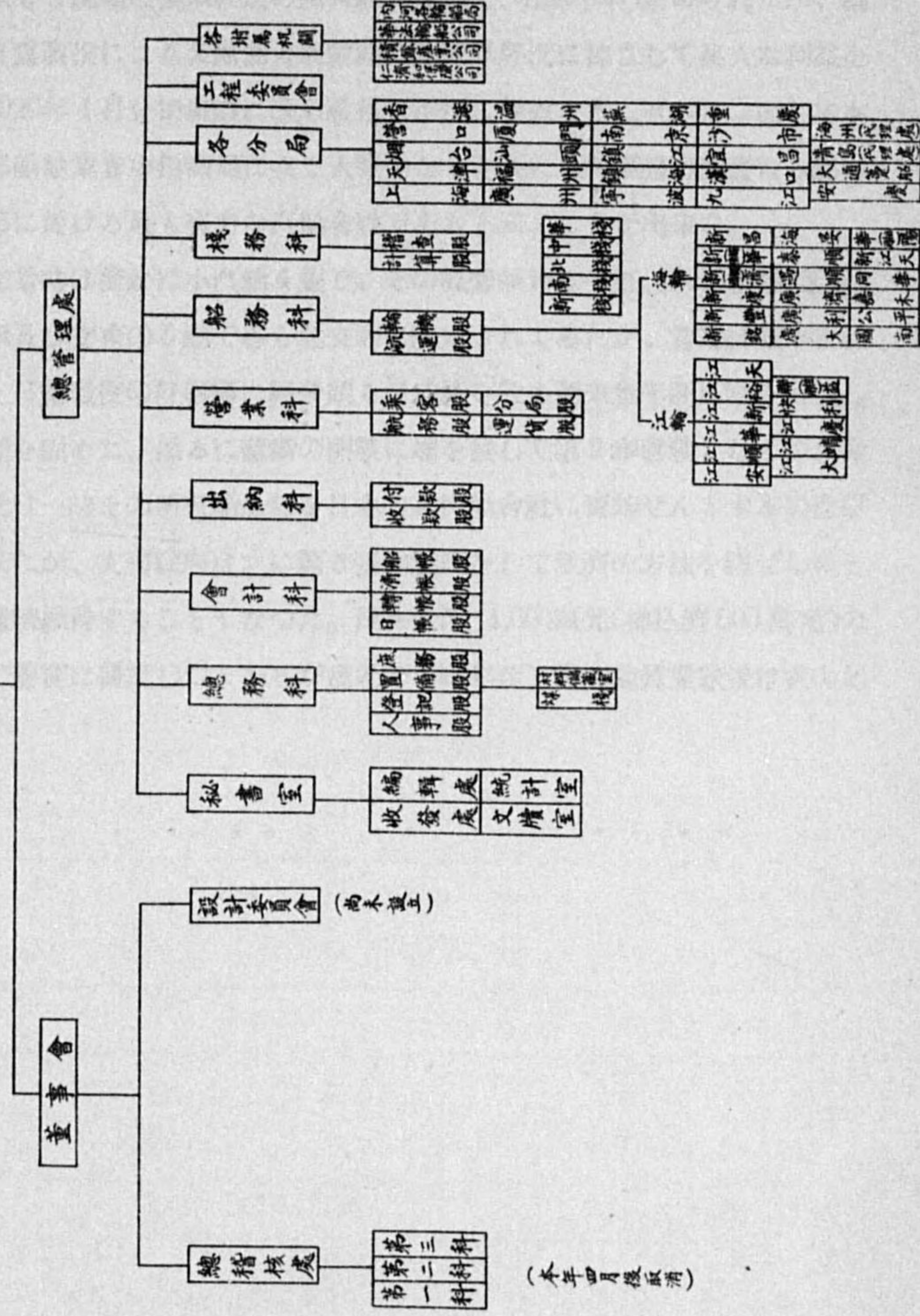
招商局17年3月至12月船舶修繕費明細表 (表11)

船 名	修 繕 費	船 名	修 繕 費
江 順	1,617.730	新 華	2,675.877
江 安	436.386	新 濟	2,640.280
江 華	3,137.120	新 銘	10,105.100
江 新	6,051.079	新 豐	7,654.972
江 裕	1,680.325	新 康	10,733.419
江 大	13,004.950	同 華	11,129.590
江 靖	1,333.394	泰 順	3,499.364
江 天	11,655.745	遇 順	268.696
江 慶	8,292.734	新 昌	390.714
快 利	12,234.647	圖 南	11,685.108
新 江 天	3,664.774	嘉 禾	812.585
海 晏	484.043	公 平	22,404.282
廣 濟	898.518	修繕費未拂	92,406.570
廣 大	48,290.163		
廣 利	15,678.395	合 計	304,864.560

招商局船舶一覽表 (民國17年6月現在)

船 名	噸 數		建造年	船 長	就 航 航 路
	總	登 簿			
江 順(Kiang Shun)	4,327.11	3,140.81	1920	Y.L.Crawford	上 海—漢 口
江 安(Kiang An)	4,327.11	3,140.81	1920	D. Ross	”
江 華(Kiang Wah)	3,692.66	2,321.34	1912	J.M.Gouanssen	”
江 新(Kiang Hsin)	3,372.91	2,101.49	1905	H.A.Kornfelat	”
江 裕(Kiang Yu)	2,100.93	1,489.97	1883	陳 玉 昆	”
江 大(Kiang Ta)	1,682.00	1,151.00	1900	馮 駿	”
江 靖(Kiang Ching)	1,632.00	1,151.00	1900	Chu Ping	”
江 天(Kiang Teen)	2,011.98	1,368.14	1870	陳 錦 裕	”
江 慶(Kiang King)	—	—	—	P.du Vandiere	宜 昌—重 慶
新江天(Hsin Kiang Teen)	3,644.68	2,612.72	1921	H. Randbye	上 海—寧 波
新 銘(Hsen Ming)	2,133.06	1,428.24	1907	J.H.Davis	上 海—天 津
新 豐(Hsin Fung)	1,707.00	1,062.00	1891	W.S. Ross	上 海、煙 臺、天 津
新 康(Hsin Kong)	2,145.83	1,261.69	1906	E.Hausen	南 北 各 港 不 定 期
新 濟(Hsin Chi)	—	—	—	C.Taylor	上 海—福 州
新 華(Hsin Wah)	2,056.40	1,358.02	1921	W.P. Jensen	上 海—廣 東
新 昌(Hsin Chang)	2,000.00	1,258.00	1905	J.Soden	南 北 各 港 不 定 期
廣 利(Kwang Lee)	2,300.00	1,504.00	1883	A.Tolletesen	上 海—廣 東
廣 大(Kwang Ta)	2,473.00	1,536.25	1883	S. M. Copp	”
廣 濟(Kwang Chi)	505.25	312.79	1887	J.H.Johnson	上 海—溫 州
海 晏(Haean)	1,378.25	869.04	1918	湯 和 笙	”
泰 順(Tai Shun)	1,962.03	1,216.01	1896	C.M.Manley	上 海—廣 東
遇 順(Yu Shun)	1,696.00	1,079.37	1900	K.M.Evavsen	南 北 各 港 不 定 期
公 平(Kung Ping)	2,704.77	1,741.67	1894	F.Bremer Hausch	”
同 華(Tung Wah)	1,176.12	745.04	1906	A.B.Baines	”
圖 南(Too Nan)	1,432.13	937.37	1881	C.E.Nelson	上 海—營 口
嘉 禾(Kaho)	1,722.76	1,076.04	1891	L.F.Raks	南 北 各 港 不 定 期
快 利(Kwei Lee)	1,293.13	879.33	1893	Chang Chock Togn	漢 口—宜 昌
聯 益(Luen Yi)	123.34	73.73	1927	W.Mc Ilwain	上 海—漢 口

招商局組織統衆表  
監督辦公處



(2) 政記輪船公司 (本社 芝罘)

本公司はもと現總理張本政氏の個人經營を以て(明治36年)始められたが、創立直後は日露戰役により又歐洲大戰當時は海運界好況に棹さして莫大な利益を獲得し、1920年4月公司組織に改め戦後の不況に善處するに至つた。而して本公司は支那船舶業者中招商局に次ぐ大船主なると共にその經營の堅實なる點に於ては支那に於ける最も有力な汽船會社であると云ふことが出来る。

その創立當時は僅かに小汽船4隻で、その經營航路は牛莊(營口)煙臺(芝罘)大連、天津及び安東の5港で専ら北支那に限定されてゐたが、當時は競争會社なかりしと日露戰役の好影響に經營頗る好成績を収め爾來數年間に隆々發展してその基礎を固めた。然るに蘇浙の開戦に端を發して第2奉直戰となるや致命的打撃を受け一時その所有船全部を日本の某汽船會社に賣却せんとするの悲運に見舞われたが、支那政府は之に驚き張作霖氏をして救済の方法を講ぜしめその經營を繼續維持することゝなつた。現在大洋 1,000萬元(拂込濟 500萬元)の資本を以て着實に營業しつゝあるが最近の(昨年度)資産並營業狀況は次の如くである。

資本金		實收資本		公積金	
金額	單位	金額	單位	金額	單位
1,000,000	元	1,000,000	元	1,000,000	元
500,000	元	500,000	元	500,000	元
1,500,000	元	1,500,000	元	1,500,000	元
1,000,000	元	1,000,000	元	1,000,000	元
1,500,000	元	1,500,000	元	1,500,000	元



貸借對照表 (民國17年12月20日)

資 産 之 部 (大洋勘定)		負 債 之 部	
科 目	金 額	科 目	金 額
未 拂 資 本 金	5,000,000.00	資 本 金	10,000,000.00
各 種 船 舶	4,904,117.43	公 積 金	910,293.83
不 動 産	1,041,527.18	各 種 預 り 金	1,292,963.87
有 價 證 券	659,614.77	本 期 純 益	358,745.86
營 業 什 器	68,304.52		
預 ケ 金	888,439.16		
合 計	12,562,003.06	合 計	12,562,003.06

(銀兩勘定)

預 ケ 金	108,882.93	預 り 金	108,882.93
合 計	108,882.93	合 計	108,882.93

(小洋勘定)

預 ケ 金	6,321.16	預 り 金	6,331.16
合 計	6,321.16	合 計	6,321.16

(金勘定)

預 ケ 金	54,331.16	預 り 金	54,331.16
合 計	54,331.16	合 計	54,331.16

(鈔票勘定)

預 ケ 金	7,556.20	預 り 金	7,556.20
合 計	7,556.20	合 計	7,556.20

(奉票勘定)

預 ケ 金	179,415.16	預 り 金	179,415.16
合 計	179,415.16	合 計	179,415.16

損益計算書 (自民國17年1月1日至同年12月30日)

利 益 之 部		損 失 之 部	
科 目	金 額	科 目	金 額
各 船 益	39,651.14	營 業 費	227.03
芝 罘 本 店	64,160.13	薪 俸	105,946.04
大 連 分 公 司	3,301.71	割 引 料	66,920.37
安 東 分 公 司	68,328.43	廣 告 料	633.59
青 島 分 公 司	101,071.96	旅 費	879.00
上 海 分 公 司	73,891.90	利 息	86,795.81
天 津 分 公 司	16,791.75	天 津 倉 庫 費	4,905.06
龍 口 分 公 司	11,160.00	營 口 出 張 所 費	341.00
土 地 家 屋 賃 貸 收 入	14,273.34	香 港 出 張 所 費	3,927.22
有 價 證 券 益	21,514.69	廣 東 出 張 所 費	1,688.69
修 繕 殘 餘 金	72,818.42	海 州 出 張 所 費	232.80
雜 益	131,662.05	莊 河 出 張 所 費	730.32
通 聚 隆 勘 定	3,586.21	城 子 疇 出 張 所 費	250.93
政 裕 號 得 利	17,309.52	青 堆 子 出 張 所 費	137.12
前 期 繰 越 金	10,996.20	雜 費 及 稅 金	9,290.58
		什 器 銷 却	3,415.23
		貸 金 鎖 却	5,000.00
		本 期 純 益	358,745.16
合 計	650,517.45	合 計	650,517.45

利 益 處 分 案

當 期 純 益 金	358,745.86	法 定 積 立 金	32,000.00
內 董 事 其 他 賞 與	17,300.00	特 別 積 立 金	66,000.00
退 職 慰 勞 基 金	8,650.00	役 員 慰 勞 金	49,000.00
差 引	332,795.86	株 主 配 當 金	180,000.00
有 處 分		後 期 繰 越 金	4,795.86

所有船舶 (民國17年12月末)					
船名	總噸數	船名	總噸數	船名	總噸數
乾利號	2,775.00	增利號	966.92		
安利號	1,642.00	成利號	1,200.20		
勝利號	924.00	純利號	1,203.02		
同利號	1,408.29	泰利號	1,829.02		
廣利號	1,033.00	豐利號	1,632.00		
永利號	628.31	英利號	1,383.00		
公利號	548.66	茂利號	1,962.00		
宏利號	771.82	順利號	1,529.00		
新利號	1,198.00	元利號	1,215.50		
福利號	1,376.00	廻安號(備船)	1,377.00		
有利號	493.72	中華號(同)	6,025.00		
得利號	635.53				

尙、當社に就いて特筆すべきは總理張本政氏に就いてある。氏は大の親日家と聞くが又稀に見る人格者でその徳行も尠くない。

氏は同治元年(慶應元年)旅順管内水師營の一農家に生れたが、長ずるに及び大志を抱いて郷關を出で、當時支那有数の商港たりし山東省芝罘へ渡り、日商高橋氏の下に精勵し商取引を見習つたのである。この時既に氏は日本人と提携することの必要を信じてゐたが、偶々奇禍に遭遇した際主人高橋氏によつて救済されたことがあり、このことは終生の感激となつた。而して更に高橋氏の臨終に際し、氏はその恩に報ずる日のなかりしを歎じたが、高橋氏は「自分に恩返しする氣なれば日本に恩返しして呉れ」と答へられたるに深く感銘したのであつた。氏が今日その所有船20餘隻の高級船員に、全部日本海員を採用され居るは實に30年前のこの恩義に報ゆる微意に外ならぬと云われてゐる。張氏の恩願を受けた日本海員は既に百數十名にも上るといふが、其等の人々は皆張氏の

徳望を慕ひ、先年その肖像建設に際しては進んで寄附を申込んだといふ美談さへある。過ぐる日の御大典に際して、外國人たる氏が畏くも叙勳の恩命に浴したことは、如何に氏が尊敬すべき高德の士であるかを裏書するものである。今や氏の總理する政記会社が日支提携の典型として見事な成績を示し益々發展しゆくことは慶すべきことである。

### (3) 三北輪船有限公司 (本社 上海)

當公司是民國3年6月虞洽卿氏を中心として洋20萬元を以て設立され、はじめ甯波を基點とし附近沿岸の小蒸汽航路を經營して居つたが、歐洲大戰勃發と共に虞氏は一般海運界に手を延し、相當に成功を収めてその事業を伸張し、民國6年以來多數の航洋船を買収し長江方面にも活動せんと試みた。

民國7年11月歐洲大戰休戰の報あるや、虞氏は北京政府に運動して長江各地に於ける舊美最時(獨商)の躉船及碼頭を租借し、更に同氏の支配せし鴻安公司なるものとの合同を策して100萬元に増資した。

鴻安公司是1890年長安、德興の2隻を以て上海漢口航路を開始したものであるが、其の當時株主は主として支那人なりしに拘らず、諸種の關係にて英人の一部株主とし英國會社として香港政廳に登録設立せられたのであつた。右の事情にて1909年まで英國々旗の下に營業を爲してゐたが、經營困難となつて一時營業を停止し、やがて銀126,000兩にて虞洽卿一派の支那人に買収せられたものである。而して現在當鴻安公司なる名義を存續してゐるが、事實上三北公司と一體たるものである。

當公司是現在上海漢口間、漢口宜昌間、宜昌重慶間、上海福州間、上海寧波間、上海天津間の諸航路を經營し、尙南北支那各港には臨時に不定期船を配し、大船主に乏しき支那汽船會社中にあつては有数のものである。但しその營業狀況は數字的に擧示するを得ないが、その場所柄、時節柄にて近年相當の打撃を受け居るは否めない。

當公司所有船は次の如くである。(1928年現在)

## 三北公司所有船

船名	總噸數	登録噸數	建造年
鎮北 (ChienPeh)	173噸	100噸	1914年
飛虎 (FeiHu)	1,799	1,123	1905年
鳳浦 (FengPu)	1,910	1,172	1907年
伏龍 (FuLung)	1,910	1,172	1907年
富陽 (FuYang)	987	551	1922年
海興 (HaiShsing)	283	102	1926年
醒獅 (HsingShih)	2,018	1,239	1898年
新甯興 (HsingNingShin)	1,744	1,088	1906年
華山 (HuaShan)	2,941	1,791	1909年
鳴鶴 (MingHao)	1,742	1,093	1905年
升安 (Shinon)	1,763	1,050	1893年
升平 (ShinPing)	1,919	1,424	1903年
泰山 (TaiShan)	2,263	1,424	1906年
萬象 (WanHsiang)	1,882	1,161	1903年
慈北 (TszPeh)	234	123	1894年
姚北 (YaoPeh)	240	148	1922年

## 鴻安公司所有船

長興 (ChangHsing)	3,412噸	2,121噸	1890年
長安 (ChangOn)	1,659	1,305	1890年
富陽 (FuYang)	987	551	1922年
德興 (TehHsing)	1,625	1,269	1916年

## 第8節 日本汽船會社

## (1) 日本郵船株式會社

日本郵船會社の沿革に就てはこゝに詳説を略するが(註)、たゞ同社が我が海外航路開拓の先驅者であり、その前身郵便汽船三菱會社は明治の初期横濱上海間航路に米國太平洋汽船會社、英國彼阿汽船會社の二社と競争して凱歌をあげ、明治18年本社創立頭初既に横濱上海線(1週1回)、長崎天津線(3週1回)を有し、明治23年には孟買航路を開始して邦船の遠洋進出に第一步を印したことは特筆して置かねばならぬ。

(註) 當社沿革略表次の通り

日本郵船株式會社

組織上の主要變革	資本金増減
明治18年政府の命に依り、當時對立して競争せる三菱汽船會社、共同運輸會社合同して當社創立さる。社長以下理事は政府之を任命し補助金を下府して利益配當に保證を與へ、半官半民の組織とす。	資本金 1,100萬圓を以て創業。(明治18年)
明治26年7月商法施行を機として従來の半官半民組織を廢し商法に準據する民設株式會社となる。	明治23年9月25萬圓減資、資本金額 1,075 萬圓となる。
大正11年4月業務刷新、經費節減の爲、近海航路分離經營の前提として「近海部」を設け特別會計とす。	明治25年9月更に95萬圓減資、資本金額を 880 萬圓となす。
大正12年3月「近海部」を獨立せしめ近海郵船株式會社を新設、當社は財産出資の形式を以て内地沿岸北海道、樺太、小笠原、臺灣、朝鮮、北支那の諸航路に屬する船舶其他土地建物提供、時價915萬圓に對し新會社の株式 299,300 株を取得す。	明治29年歐米濠三大航路開始と共に2200萬圓に増資。
大正14年春澁澤榮一、郷誠之助、井上準之助の三氏幹旋仲介の勞を執り東洋汽船合併問題進捗し翌大正15年5月合併實現。東洋汽船經營の桑港線及南米西岸線使用船舶並に當該兩航路一切の營業權を取得す。	大正4年10月更に 4,400 萬圓に増資。
	大正6年11月歐洲大戰による發展に伴ひ一躍1億圓に増資。
	大正15年東洋汽船合併により資本金 10,625,000 圓に増加。今日に及ぶ。

(本表は手許資料を採つて簡単に纏めたので頗る不十分なものであるが參考的に作製した)

社沿革一覽略表

船隊増大趨勢	經營航路の發展
創立當初(明治18年) 58隻 62,724噸	創立當初の命令航路17線、内海外航路は横濱上海間、長崎浦鹽間、神戸仁川間、長崎天津間の4近海線。
明治26年 45隻 64,157噸	明治26年11月孟買航路開設。
明治28年 68隻 135,900噸	明治29年3月歐州航路、同年8月北米航路、同年10月濠州航路を開始。
明治33年 67隻 204,713噸 (此の間船舶の改良、大型船の建造大に行わる。)	明治44年9月甲谷陀航路開始。
大正7年3月末 98隻 447,101噸	大正4年1月大阪青島航路開設。
大正10年9月末 102隻 517,090噸	大正5年8月新西蘭航路開設。(9年9月廢航)
大正14年9月末 87隻 524,312噸 (近海郵船獨立の爲隻數減少せるなり)	大正5年6月東航紐育航路開設。
昭和4年3月 94隻 612,847噸	大正5年11月南米東岸航路開設。
尙現在淺間丸、龍田丸、秩父丸等太平洋路就郵航巨船の外合計10隻の1萬噸級船建造中であり、之等竣工の曉は裕に70萬噸を突破するのである。(尤も傍系近海郵船を合すれば現在にても73萬噸以上なり) 淺間丸は既に竣工就航せり。	大正6年8月坡西土航路及地中海航路開設。(8年3月廢航)
	大正6年12月南洋航路開設。
	大正7年7月大阪漢口航路開設。
	大正7年3月日本瓜哇甲谷陀航路開設。
	大正7年8月甲谷陀シャトル航路開設。(8年休航)
	大正8年4月李浦航路開設。
	大正8年10月漢堡航路開設。
	大正9年5月西航紐育航路開設。(10年12月廢止)
	大正15年東洋汽船の桑港及南米西岸線合併現在經營定航線22線を算す總て對外航路也

たもの故之を諒せられたい。

而して大正12年〔近海部〕を獨立せしめて近海郵船會社を新設し、遠洋航路の經營に精進することゝなつたが、大正15年には我が海運國策に順應し對米航路に従事しつゝあつた東洋汽船會社を合併して、戰機漸く熱し來れる太平洋海運戰の準備に一層の充實味を添へるに至つた。

今や當社は嘗に我海運界の霸王たるのみならず實に73萬餘噸の大船隊を擁して世界大船主の間に伍し、日本汽船會社の代表として世界に雄飛しつゝある。其經營航路は、社祖岩崎彌太郎氏が夙に抱懷した〔郵船線路地球横絶〕の素志を貫徹して全世界に通達してゐる。而して其等の諸線は夫々主要目的こそは異なれ、殆んど悉くが支那と關係を有することは注目し價すべく、日支經濟が地理的に不即の關係にある一證左といふべきである。試みにその狀況を示せば次の如くである。

- 1 横濱倫敦線 (上海、香港寄港)
- 2 李浦線 (大連、青島、上海、香港寄港)
- 3 漢堡線 (大連、青島、上海、香港寄港)
- 4 濠州線 (香港寄港)
- 5 南米東岸線 (香港寄港)
- 6 南米西岸線 (香港寄港)
- 7 沙市線 (香港起點上海寄港)
- 8 桑港線 (香港起點上海寄港)
- 9 紐育線 (往航香港、漢口、上海、大連、太沽寄港)
- 10 甲谷陀線 (香港寄港)
- 11 孟買線 (上海、香港寄港)
- 12 神戸、長崎、上海線 (終點上海)
- 13 神戸上海線 (終點上海)
- 14 横濱上海線 (終點上海)
- 15 大阪青島線 (終點青島)
- 16 大阪漢口線 (終點漢口)

次に當社最近の營業成績を示す數字を附記して置く。

(收 入)	今期 (自昭和3年10月 至 4年3月)	前期 (自昭和3年4月 至 9月)
貨物運賃	30,228,102	29,417,891
船客運賃	7,016,376	7,109,646
貸船料	77,859	191,281
利息收支殘	1,012,811	1,300,037
雜收入	917,854	836,654
補助金	1,498,156	1,678,753
合 計	<b>40,751,161</b>	<b>40,534,251</b>
(支 出)		
店 費	3,701,460	3,542,104
荷客費	5,841,960	5,973,832
船 費	23,992,149	23,837,285
借船料	337,061	330,167
稅 金	559,373	411,207
船價償却	2,181,302	2,292,317
保險積立	114,279	128,786
大修繕積立	635,604	647,852
建物償却	141,187	140,484
利 益	3,245,781	3,230,211
合 計	<b>40,751,161</b>	<b>40,534,251</b>
(利益處分)		
準備積立	170,000	170,000
重役賞與	80,000	80,000
配當(8分)	2,570,000	2,570,000
後期繰越	1,653,939	1,228,158

貸借対照表 (昭和4年3月31日)

負債		資産	
	千円		千円
株 金	106,250	未 拂 株 金	42,000
社 債	60,000	船 舶 代 價	51,766
保 險 積 立	10,012	小 蒸 汽 船 舟	550
大 修 繕 積 立	6,776	新 造 勘 定	38,454
準 備 積 立	18,470	土 地 建 物	18,686
配 當 積 立	6,750	貯 蓄 船 用 品	986
別 途 積 立	211	有 價 證 券	32,531
借 入 金	1,080	銀 行 預 金	28,851
預 金 勘 定	648	貸 金 勘 定	3,660
使 用 人 恩 給 金	6,482	支 店 勘 定	2,959
海 員 養 成 金	582	他 店 勘 定	271
支 拂 手 形	1,450	受 取 手 形	960
燃 料 未 決 算	227	向 拂 運 賃	1,306
未 拂 配 當 金	202	政 府 勘 定	177
未 決 算 勘 定	3,785	未 決 算 勘 定	4,239
繰 越 金	1,228		
純 益 金	3,245		
合 計	227,403	合 計	227,403

(2) 大阪商船株式會社 (本店 大阪)

當社は50萬噸に近き船隊を擁し日本郵船と共に我國海運の發展を雙肩に荷ふ大船主であり、大阪を中心とする内地沿岸に多數の航路網を敷いてゐるが、對外航路に於ても遠洋線十指に餘り、殊に對支航路に於ては沿岸航路經營に努力せること尠少でない。

當社が支那に手を染めたのは明治31年政府補助の下に揚子江沿岸航路を開始したに始まり、(本航路は後、日清汽船會社設立せらるゝに及び同社に引繼れしこと第1章に述べた)32年には臺灣總督府の補助にて南支航路を拓き、社運發展するに伴つて明治38年には大阪大連線をはじめ大阪安東縣及牛莊、天津等との諸線を經營し、南支方面にては更に明治44年臺灣上海、臺灣廣東、香港福州等の諸線を開始した。後大正四年日獨戰役の結果青島が帝國の治下に屬するや即ち同地と大阪間の定期航路を開始した。

大阪商船が支那に發展せる経路は大要上述の如くであるが、此の外歐米其他各地への遠洋線も支那に寄港すること日本郵船の場合と異なる。唯日本郵船が専ら遠洋線に於て堂々列國と競争せるに對し、當社が主として支那沿岸航路に於て他國海運業者と對抗の地位にある差異は認められる。而して兩々相俟ち帝國海運の地位を一層向上せしむることは望ましいことである。

當社對支航運現況は前章参照とし、次に最近營業成績を掲ぐ。

(收 入)	昭和3年下半期	昭和3年上半期
	千円	千円
荷 物 運 賃	24,440	26,635
船 客 運 賃	5,963	6,283
貸 船 料	414	531
船 收 入	24	27
收 入 利 息	925	664
雜 收 入	398	686
航 路 補 助 金	1,678	1,611

郵便航送料	77	78
合計	33,886	36,519
(支出)		
船費	13,693	14,344
荷客費	6,780	7,803
税金	304	627
借船料	2,025	2,853
舫船料	201	167
店費	2,447	2,552
支拂利子	1,153	894
家屋舫船減價償却	156	159
小計	26,762	29,424
船舶保険積立	1,043	1,059
船舶修繕積立	2,196	2,186
船舶減價償却	1,824	1,814
小計	5,063	5,059
純益金	2,060	2,046
合計	23,086	36,519
(利益處分)		
準備積立金	105,000	105,000
役員賞與金	52,000	52,000
殘金	1,903,574	1,889,416
前期繰越金	119,061	104,645
合計	2,022,635	1,994,061
株主配當金	1,875,000(6%)	1,875,000(6%)
後期繰越金	147,635	119,061

## (3) 日清汽船株式會社 (本社 東京)

二十世紀の初頭、日支英佛獨の列國汽船會社は揚子江をして航運業の激烈なる競争場たらしめたが、我國汽船會社の之に加はるもの亦大阪商船、日本郵船、湖南汽船、大東汽船の4社を數へ頻りに活躍したのである。然るに時運は長江に於ける我航權の確保進展を促すこと急なるものあり、我朝野有力者間に右4社の統一經營唱導され明治40年810萬圓の合同資本を以て生れ出でたのが當日清汽船會社であつた。

爾來逐年業績發展し大正7年7月には施設の必要上其の資本金を倍加して1620萬圓とし、同時に新增資額の4分の1拂込を了し、同年8月新たに大阪漢口線を開始し、大正9年10月上海より廣東に至る南支沿岸線を開設政府補助の下に新造船2隻を配し、本邦汽船會社の先驅として多年同方面に自他共に許す先進の英支諸社に對抗し、他面11年4月には長江上流三峡の險を突破する宜昌重慶航路を開拓して四川の開発に努め、更に翌12年4月には之を延長して重慶叙州線を開始し、前記3航路共開航後既設他社船との間に競争激烈であつたが、克く之に堪へ徐々にその羽翼を伸張して長江全流の航運に不拔の勢力を扶殖し初志の達成に一段落を告げたが、更に多年攻究調査を進めた北支航路を企畫し同業者間の非常なる競争を覺悟の上大正15年之をも開始し、全勢力、悉くを傾倒して支那航運の爲に活動しつゝある。されば今次の日支通商條約改訂を機とする支那沿岸航行權問題は當社にとり最も重大なる關係を有つのである。

當社經營航路に就いては前章にも述べた故こゝに再記せず、唯當社の所有船(24隻48,867噸但し小蒸汽等を含まず)が全部支那航運に従事せる點を特記して置かう。

終りに當社最近の營業成績を見るに第22年度(昭和3年4月至4年3月)に於ては執拗惡辣なる排日運動によつて直接大打撃を蒙り、前半期利益金はその前期に比し約半減したが尙8分の配當を行つたのである。然るに後半期に於ては排日運動愈々深刻に且つ全線に行われた爲、その運賃収入は前期の441萬圓に

對し僅かに267萬圓で174萬圓の激減約4割弱の減收であつた。これが爲營業支出に於て97萬圓2割4歩方節約し更に償却に於て16萬圓(3割4歩)を減少し結局の損失を比較的小額に喰ひ止めたが、過去數期間1割乃至8歩の配當を悠々繼續して來た同社としては12萬圓の缺損を計上したのは創業以來未曾有のことであり、配當準備金と繰越金によつて辛うじて5歩配當をしたが、それが不可避的影響による丈け實に同情すべき悲慘であるといふべきである。然し乍ら日支關係の好轉と共に同社の業態が活況を呈することは疑ひなきところであるからその前途はたとへ多事多難であるにしても亦一面多望多幸なることを思わねばならぬ。

下に第22年度營業成績並に資産状態を示さん。

(收入)	下半期	上半期
荷物運賃	2,450,175.35	4,022,144.07
船客運賃	188,836.94	365,762.69
貸船料	40,112.24	36,367.10
雜收入	252,785.48	265,759.89
利息	66,050.55	97,199.99
航路補助	285,753.66	402,982.88
交換差金損失	122,308.73	52,277.06
合計	<b>3,406,002.97</b>	<b>5,242,493.68</b>
(支出)		
店費	349,940.16	465,055.40
荷客費	1,034,672.71	1,654,160.92
船費	1,395,701.59	1,602,153.05
水陸機關經費	276,029.47	303,972.77
税金	13,095.50	18,016.39
交換差金	11,149.30	—

小計	3,079,488.73	4,049,358.53	
船價償却金	201,794.05	277,604.60	
船舶保險積立金	21,051.19	20,798.68	
船舶修繕積立金	103,669.00	190,944.85	
小計	326,514.24	489,348.13	
差引利益	—	703,787.02	
合計	<b>3,406,002.97</b>	<b>5,242,493.68</b>	
利益金處分案 (上半期)		損益金處分案 (下半期)	
當期利益金	703,787.02	當期損失金	122,308.73
前期より繰越金	343,187.61	前期より繰越金	357,585.28
合計	<b>1,046,974.63</b>	配當準備積立金繰入	250,000.00
内		差引	<b>485,276.55</b>
法定積立金	35,189.35	内	
株主配當金(年8分)	405,000.00	株主配當金(年5分)	253,125.00
(舊株1株=付金2圓) (新株1株=付金50錢)		(舊株1株=付1圓25錢) (新株1株=付31錢2厘5毛)	
役員賞與金	49,200.00	次期へ繰越金	232,151.55
配當準備積立金	100,000.00		
職員退職手當基金	100,000.00		
次期へ繰越金	357,585.28		



(借方) 貸借対照表

科 目	昭和3年9月30日	昭和4年3月31日
未拂込株金	6,075,000.00	6,075,000.00
船舶代價	4,998,572.07	5,117,707.61
水上機關代價	1,615,433.00	1,772,420.55
地所建物代價	5,873,638.80	6,045,872.73
家具什器	47,327.97	51,502.06
有價證券	1,683,735.01	1,534,810.11
預金、受取手形及現金	2,465,217.01	1,100,985.38
支店勘定	1,447,269.19	1,167,870.40
貸金	32,255.00	17,515.00
豫蓄品	17,868.53	2,787.88
政府勘定	108,860.77	69,943.90
未決算勘定	982,127.50	1,593,238.45
当期損失	—	122,308.73
合 計	25,347,304.85	24,671,962.80

(貸方)

科 目	昭和3年9月30日	昭和4年3月31日
株向拂運賃	16,200,000.00	16,200,000.00
預り金	7,869.25	7,062.11
未拂税金	807,205.50	808,351.38
支拂未済配當金	125,000.00	33,583.73
法定積立金	3,272.78	2,818.36
船舶保險積立金	1,218,620.01	1,252,809.36
船舶修繕積立金	1,527,766.05	1,508,402.08
水陸設備償却積立金	737,298.56	704,832.43
配當準備積立金	416,181.74	416,181.74
建物修築資金	900,000.00	1,000,000.00
職員退職手當基金	250,000.00	250,000.00
航路擴張及船價整理資金	727,116.33	799,336.33
別途積立金	850,000.00	850,000.00
前期繰越金	530,000.00	480,000.00
当期利益	343,187.61	357,585.28
当期利益	703,787.02	—
合 計	25,347,304.85	24,671,962.80

備考 大阪商船は156,681株、日本郵船は142,552株の当社大株主である。

(4) 大連汽船株式會社 (本社 大連)

歐州戦争の好影響による海運界の繁盛を見越され、之が將來に一層の努力を傾注すべく、滿鐵運輸事業の一端を分離して大正4年1月創立されたのが、すなはち當大連汽船株式會社である。當時の資本金は300萬圓の全額拂込済であつたが、漸次海運界の好況に連れて700萬圓に増資、更に大正15年2月財界の不況時に拘らず1,000萬圓に増資を執行するの盛況を示し、近くは昨昭和3年11月積極的經營を目指して1躍2倍半の2,500萬圓(拂込金1,375萬圓)に増額されたのである。

抑々當社の任とするところは、滿鐵の石炭を日本内地は固より廣く海外に輸移出し大々的に販路の擴張を期せんとする計畫の下に生れたもので、多年堅實第一主義を支持して漸次社礎の鞏固と業務の發展を圖つて來たのであつた。然るに昭和2年春民政黨内閣倒れて政友會の天下となり、山本条太郎氏滿鐵社長に就任するや、當社の事業に着眼して大いに之を利用發展せしむることとし、創立以來の社長塚本貞次郎氏に代つて安田征氏新たに社長となり、こゝに大連汽船の積極的諸計畫が實現するに至り、偶々同社の内地送炭進出に對して内地船主は滿鐵の民業壓迫を絶叫し猛烈に反對する等一大センセーションを捲き起したが同社の新方策は斷手として動くことなく着々その歩を進めたのである。

斯くて同社は買船新造等により約10隻3,4萬噸の新鋭を加え、創立當時の所有船は僅か5隻3,200餘噸に過ぎざりしもの漸く10餘年の短日月に30隻10萬噸に垂んとする一大勢力となつたことは、その背後に滿鐵會社が存在するとはいへ、寔に異常な發展といわねばならぬ。

尙當社の備船數は昭和3年3月末現在にて20隻66,000餘噸を算し、之を上述の自社船と合すれば10數萬噸に達し、重量噸換算によれば實に20萬噸を突破する大船隊を擁するのである。

當社經營航路は大連青島上海間、大連安東天津間に旅客定期航路あり、優秀善美の客船を配せることは支那沿岸貨客中の白眉である。又不定期貨物線とし

ては南北支那沿革並に南洋方面に滿洲特産物、石炭の輸送をなしその活躍振りは目醒ましい。滿洲を本據とする會社が新進氣鋭のフリートを以て將來益々外海に進出發展することは、放漫に流れて社礎を危くせざる限り、我が海運國策の大局的立場より見るも亦歡迎さるべきことであらう。

貸借對照表 (昭和3年度)

資 産 之 部		負 債 之 部	
科 目	金 額	科 目	金 額
拂 込 未 済 株 金	11,250,000.00	株 金	25,000,000.00
船 舶	12,072,974.01	法 定 積 立 金	48,749.34
地 所	790,398.24	船 舶 大 修 繕 積 立 金	238,881.48
建 物	350,319.11	海 陸 職 員 退 職 手 當 資 金	89,548.09
貯 藏 品	32,937.66	借 入 金	2,546,200.00
金 銀 品	55,512.11	他 店 貸 借 金	66,403.89
行 貸 借 金	1,552,354.76	保 證 金	276,496.22
貸 付 金	6,600.00	未 拂 金	610,774.63
證 券 貸 借 金	10,462.96	假 受 金	58,284.35
未 收 金	538,632.64	當 期 利 益 金	1,002,030.23
假 拂 金	3,277,176.74		
合 計	29,937,368.23	合 計	29,937,368.23

損益勘定

收 入		支 出	
科 目	金 額	科 目	金 額
船 舶 收 入	5,049,510.38	船 舶 經 費	3,859,471.82
運 炭 船 收 入	3,522,676.71	運 送 船 經 費	2,901,684.55
埠 頭 收 入	324,854.71	埠 頭 經 費	266,579.49
倉 庫 收 入	70,986.01	倉 庫 經 費	48,602.01
雜 收 入	53,068.51	事 務 費	512,632.55
雜 損 益	545,293.88	利 息	174,113.97
		埠 頭 利 益 金 折 半 滿 鐵 納 付 金	29,137.61
		運 炭 船 勘 定 利 益 折 半 滿 鐵 納 付 金	198,822.43
		船 價 償 却 金	334,434.06
		船 舶 大 修 繕 積 立 金	238,881.48
		當 期 純 益 金	1,002,030.23
合 計	9,566,390.20	合 計	9,566,390.20

利益金處分案

總 收 入 金	9,566,390.20
總 支 出 金	7,792,222.00
差 引 利 益 金	1,774,168.20
内	
運 炭 勘 定 利 益 金 折 半 滿 鐵 納 付 金	198,822.43
船 價 償 却 金 ( 建 造 船 價 に 對 し 1 ケ 年 100 分 ノ 2.1 )	334,434.06
船 舶 大 修 繕 積 立 金 ( 同 1 ケ 年 100 分 ノ 1.5 )	238,881.48
再 差 引 純 益 金	1,002,030.23
此ノ處分案次ノ如シ	
法 定 積 立 金	50,200.00
特 別 積 立 金	400,000.00
社 員 退 職 手 當 積 立 金	60,000.00
役 員 賞 與 金	45,000.00
株 主 配 當 金 ( 年 7 米 )	385,000.00
次 年 度 繰 越 金	61,830.23
合 計	1,002,030.23

(5) 川崎汽船株式會社 (本社 神戸)

當社は所謂社外船の雄で、その所屬船は我が海運の遊撃隊として對外航路に活躍しつつある。其の創業は比較的近年のことに屬し、かの歐州大戰勃發以來大正6.7.8年頃の好況時に川崎造船所は殷盛を極めたが、その餘力を以て獲得した船舶の運用も亦繁忙旺盛を呈したので、大正8年4月終に同社建造の重量噸9,100噸型汽船11隻及び他株主の出資額を合し資本金2,000萬圓拂込済として設立されたのである。而して會社創業當時の營業は主として所有船舶の貸船主義に據つたのであるが、時恰も歐戰休戰の時機に際會し斯界は俄かに枕衰し期間備船契約は漸次市場より其影を没するに至つたので、同社は將來自營の方針

を確立し、海外に駐在員を派遣し就航船舶の運用監督、海運事情の研究、或は航路の開拓擴張等船舶の運用に必要な手段を講ずることを怠らなかつた。而も内外海運界の状勢は毫も好轉せず、不定期航路のみを持続するに於ては到底外國船と對抗するは不能であり、戦時に獲得した航權さへも遂には放棄の止むなきに立至るべきを慮り、漸次定期航路の開拓に手を染ることとなつたのである。

斯くて大正10年末國際汽船株式會社、株式會社川崎造船所と提携して極東運賃同盟加入に成功し、爾後社業經營の便宜上右三社の提携を「Kライン」と總稱するに至り、大正11年及び12年中には「Kライン」として前記極東運賃同盟の外紐育一極東航路、紐育一ハンブルヒ、ハンブルヒ一紐育、伊太利一紐育航路等の同盟に加入し、一方又大正12年には「ルーズベルト」社と提携して世界周航々路を開始し漸次面目を一新するに至つたのである。

又太平洋及び近海方面に於ては15年より新たに太平洋航路を開始し1箇月3隻を之に配し、内地、朝鮮、浦鹽、樺太其他近海須要の航路にも適當なる配船を行つて定期航路の開拓に努力を怠らず、現在就航定期航路の主たるものは既に10數線に達するが、就中大正14年烏蘇里鐵道と船車連絡協定を遂げたこと及日本海沿岸北日本諸港と浦鹽斯德を連絡する廻航線を逕信省の浦鹽航路とし受命せること等は特筆さるべきことである。

當社は川崎造船所の所有船舶をも取扱ひ、自社船と合して49隻214,000餘噸、堂々たる勢力である。

乍然、その財政状態は決して鞏固なりとは云ひ得ず、營業成績も比較好調を示してはるるが船價償却等を考慮すれば餘剩殘高は赤字となるべく無配當を續けてゐる。

前述の如く創立後間もなく世界的不況期に遭遇した當社としては經營上の苦心亦察するに難からず、又沿革的にも資本關係にも亦經營上にも密接なる關係を有する川崎造船所が昭和2年本邦財界のバニツクに破綻を生じ、經營上の僚社國際汽船も同様に根本的整理が要求された時の如き、當社は一時海運界注目

的となつたが、幸ひにしてその負債は割合に小額であり且つ内外各方面に定期航路を經營せる爲、獨立の傍系事業として案外順調の成績を示したのであつた。その業績は未だ配當を行ふまでに至らないにしても、當社が營々として定期航路本位の經營に歩を進めつゝある點、その將來に對する希望と確信を見るべく、現在は刻苦艱難の過渡期と謂ふべきであらう。

收支内容 (昭和3年度)

收 入			支 出		
科 目	下 期	上 期	科 目	下 期	上 期
貸 船 料	20,611	544,533	店 費	132,855	126,670
船客運賃	2,460	1,961	船 費	1,124,809	1,125,760
貨物運賃	3,021,627	2,459,509	荷 客 費	742,113	534,078
補 助 金	33,112	22,109	運 航 費	872,570	918,164
利 息	126,721	123,656	利 息	150,000	150,000
雜 收 入	82,926	111,984	税金雜損等	12,000	57,802
合 計	3,283,462	3,263,798	利 益 金	249,111	351,322
			合 計	3,283,462	3,263,798

(上期は昭和3年4月より9月末、下期は昭和3年10月より4年3月末まで)

貸借對照表 (昭和4年3月31日)

借 方		貸 方	
船 價 證	16,645	資 本 金	20,000
什 器 金	2,942	積 立 金	1,739
假 拂 金	11	償 却 積 立	119
船 内 備 品	374	退 職 積 立	800
未 收 入	118	社 債	6,000
未 經 過 保 險 料	561	支 拂 手 形	750
在 外 勘 定	32	假 受 金	517
銀 行 勘 定	76	未 拂 金	233
川 崎 造 船 所	1,878	當 期 利 益	249
合 計	7,773	前 期 繰 越	5
	30,414	合 計	30,414

(6) 其他日本汽船會社

以上5社の外、對支海運に従事するものには、古くよりこの方面に活動せる阿波國共同汽船、原田汽船、朝鮮北支間の朝鮮郵船、日本郵船の近海部を繼承せる近海郵船、不定期船オペレーターの雄山下汽船、岡崎汽船、對支貿易に大なる役割をつとむる三井物産の船舶部等あり、我國海運業者にして多少にもあれ對支海運に關與せるものは枚擧に追ないのである。而して之支那と我國が同一海運圏に屬するが爲であり、歐米各國の海運業者と全く關心を異にするところである。別言すれば歐米諸國より見たる對支航運は遠洋的であるけれども、我國のそれは一面遠洋的に重要な市場であると共に、他面近海航業の範圍内にあるのである。夫故此の區別をだに明確に認識するなれば、必ずしも支那海運關係本邦汽船會社の悉くに就いてその内容を紹介するには及ばないであらう。されば本節に於ては、支那航運に特別の重點を置けるもの及び他國の汽船會社と對抗的地位を占むるものみに叙述の筆を止めることとする。

第9節 其他諸國の汽船會社

(1) Swedish East Asiatic Co. 瑞典(本社 Gothenburg)

當社は瑞典海運界に於て所有船舶數に就いては第5位に當るが、比較的大型船を以て遠洋航路に従事するものゝ内にあつては第3位又は2位を占むる有數の汽船會社であり、殊に他の諸社が悉くアメリカ、ラインを經營せるに對し當社は獨り東洋航路を使命としてゐる。北歐諸港と日本支那間及孟買、甲谷陀、蘭貢間2線は即ち之である。

營業成績は近年好調にして1927年度は特に好成績を示し純益金470萬クローナを得その前年に比し240萬クローナを増加した。その利益處分は船價消却金(原價の5分)及有價證券の減價消却金を支出した上、積立金の増額及新設を行ひ、尙配當率を過去3箇年間の5歩より6歩に引上げた。

因に當社拂込資本金は16,000,000クローナ、積立金2,123,272クローナを算し所有船舶は11隻56,901總噸(1927年6月末現在)である。

(2) Norwegian Africa & Australia Line 諾威(本社 Oslo)

當社は諾威船主界に斷然頭角を抜くウキルヘルムセン系に屬し、諾威一南阿印度、極東、濠州間諸航路の經營に當る。過去3箇年間輸送貨物數量並に船隊狀況は次の如くである。

	1927年度	1926年度	1925年度
往航載貨	252,710噸	223,534噸	191,291噸
復航載貨	318,684噸	279,362噸	226,000噸
内燃汽船 13隻	221,400重噸	平均船齡年7ヶ年	
汽船 13隻			
船舶帳簿價格	18,313,342クローネ	一重噸當り82.7クローネ	

當社拂込資本金は6,500,000クローネ、一般積立金は12,106,910クローネ。(外に使用人救濟積立金1,000,000クローネ)營業成績内容は不詳なるも配當率は次の如くである。

	1927年度	1926年度	1925年度	1924年度
内配當所得稅填補金	12%	8%	20%	20%
	4%	5%	5%	

(3) East Asiatic Company, Ltd. 丁抹(本社 Copenhagen)

(原名Aktieselskabet Det Ostasiatiske Kompagni)

(通稱East Asiatic Company of Copenhagen)

當社は丁抹聯合汽船(ホレネード)と共に丁抹の二大船主で東亞に手足を伸ばしてゐる。其の營業は單に船舶の運用のみに止まらず、貿易部を有して海運業及貿易業に従事する外、東洋に於て倉庫業等をも經營し更に多數の從屬會社をして海運業、造船業、鑛業、護謨栽培業、植林及製材業、煉乳豆粕及洋灰製造業等頗る多岐廣汎なるものである。

當社經營航路は北歐を基點とし支那日本及海峽植民地暹羅に至る極東線、西印度南北兩米西岸に至る2航路、南阿濠洲への2線等六つの航路を有してゐる

が自社船、備船には他社との共同配船により定期配船を行つてゐる。以上の外傍系社をしてダンチヒー加奈陀紐育航路、北歐倫敦航路、羅暹沿革航路等を經營せしめてゐる。

所屬船隊を示せば下の如くである。

自社所有船舶	27隻	144,047總噸	(内燃機船21隻)
支配船舶	United Baltic Corp., Ltd	6隻	12,081總噸 (全部汽船)
	Siam S. N., Ltd.	10隻	8,052總噸 (内燃機船2隻)
合計	43隻	164,180總噸	

營業成績は好調にて1割以上の配當を持続し居り、1927年度に於てその配當を1割居置きとなしたが、収益はその前年度に比し約100萬クローネの増加であつた。

當社拂込資本金は50,000,000クローネ、社債及借入金44,429,575クローネ、積立金60,000,000クローネである。(1927年度末)

(4) Spanish Royal Mail Line 西班牙(本社 Barcelona)  
(原名Compania Trasatlantica)

當社は大西洋横斷南北兩米航路を主たる經營線とし東洋航路は隔月1回の配船に過ぎず纔かに西班牙汽船の東航を代表するのみ。

拂込資本金 47,492,225ペセタ。所有船舶21隻 123,725總噸 (1928年)

(5) Russian Volunteer Fleet Association (Dobroflot)

勞農露西亞 (本部 モスコウ)

露國々營商船隊は勞働國防會議の命令を以て1925年1月株式會社ソヴトルダフフロート (Soviet Trading Fleet) の名稱の下に合併統一されたのであるが(註)義勇艦隊 (Russian Volunteer Fleet Association) は即ちその麾下にあり、極東航路は本艦隊の管掌するところである。

(註) 1925年9月の Liverpool Journal of Commerce によれば従來の露西亞諸海運會社は Souiet Mercantile Marine の名稱の下に統一され、中央廳をモスコウに設け

支廳をレーニングラード、アルカengel、オデッサ浦鹽に設け、更に國內の重要港並に外國の港に其の代理店を置く、右新統一機關所屬船舶噸數約20萬噸に達すと報じてゐるが(日本郵船調査資料大正14年第1輯)恐らく Sovtorgflotを指すものにて Soviet Trading Fleet と英名を異にしたに過ぎないのであらう。而して現在は英名 Soviet Trading Fleet を以て通稱されてゐる。

露國の海運は地理的に恵まれざる爲、海運國としては甚だ下位にあり、殊に戰亂に次ぐに政變を以てせる同國の海運力は戰前の約2割に激減し、露國商船隊の勢力も現在尙微々たるものである。乍然、露國が海運政策に腐心することは傳統的で帝政露國の東漸敗れて後も東洋に於ける唯一の海港浦鹽に據つて、支那歐州間の航路に強き執心を有してゐる。

極東に於ける經營航路は沿海州沿岸、カムチャツカ方面及日支諸港に至るもので、支那に於ける排日英運動は一時支那航路に可成の好影響を及ぼした模様であるが、後支那の政情が反共產主義的安定を見るに及んでその活躍も意の如くならず、わづかに赤國の船として注目を惹くに止まる。又浦鹽より黒海に至る航路をも有するが船舶の不足を啣ちつゝある状態なりといふ。而してその就航船は總て貨物船であるが故に、定期航路と稱せらるゝものに就いても實際の運航は不定期船の域を脱しないものである。

營業成績は創立第1年たる1925年度に於て純益 200,000留を擧げ、第2年の1926年度には 127,760留の缺損を見たが、最近發表されたる1927年度の成績は前年度の缺損を填補したる1,812,918留に達する純益を計上してゐる。いま "Liverpool Journal of Commerce" Feb. 14, 1929の載する所によりその概要を窺えば次の通りである。

1. 損益勘定 (1927年1月—12月)

利益金	2,156,309留
内税金支拂額	215,631留
前年繰越缺損填補	127,760留

差引純益金	1,812,918留
右處分	
使用人基金繰入	181,292留 (純益ノ1割)
Premium Fund繰入	4,532留
配當	1,445,802留 (5歩7厘8毛餘)
差引殘高	181,292留

## 2. 貸借對照表 (1927年12月末)

(負債)	
資本金	25,000,000留
準備積立金	60,000留
一般積立金	82,000留
減價消却基金	4,650,000留
政府造船補助金	32,800,000留
(資産)	
船舶	18,110,000留
土地建物	6,240,000留
貯藏品及諸動産	2,000,000留
建造中船舶	38,350,000留

(註) 勞農商船隊は株式會社であるが、株式全部は勞農政府 (People's Commissariat for Trade and Traffic) に於て所有す。

## 國際主要船主表

(1928年5月伊坂市助氏調5萬總噸以上)

船主名	所屬船隊
(1) 米國船舶院 (米)	815 4,200,000
(2) ロイヤルメール系 (英)	540 2,705,000
(3) 彼阿系 (〃)	425 2,420,890
(4) ファーネス、ウキジー系 (〃)	253 1,043,575
(5) キューナード系 (〃)	108 1,026,362
(6) エラーマン系 (〃)	211 959,453
(7) 漢米線系 (獨)	149 864,343
(8) 日本郵船系 (日)	137 730,385
(9) 北獨逸ロイド系 (獨)	183 722,522
(10) 青筒線系 (英)	89 697,893
(11) フレンチ、ライン (佛)	99 566,170
(12) ファーブル、ライン系 (佛)	83 525,014
(13) コスリック、ライン系 (伊)	116 505,767
(14) ビッツバーグ汽船 (米)	93 494,713
(15) 大阪商船系 (日)	144 479,426
(16) 加奈陀太平洋汽船系 (英)	66 478,859
(17) I. M. M. 系 (米)	51 459,304
(18) スタンダード石油系 (〃)	74 452,335
(19) M. M. (佛國郵船)系 (佛)	56 429,003
(20) ブリテイッシュ、タンカー (英)	70 423,786
(21) アングロ、サクソン石油 (〃)	90 421,630
(22) N. G. I. (伊太利汽船)系 (伊)	69 413,334
(23) グラー汽船系 (米)	52 378,990
(24) 和蘭アメリカ線 (和)	42 339,635
(25) スタンダード運輸系 (米)	70 329,229
(26) A. G. W. I. 系 (〃)	79 317,530
(27) ユーナイテッド果實汽船系 (〃)	69 317,315
(28) ネザーランド汽船 (和)	41 303,580
(29) ロツテルダム、ロイド (〃)	41 296,048

船主名	所屬船隊	隻	總噸
(30) 國際汽船 (日)		55	295,850
(31) ザ、アドミラルテイ (英)		180	289,200
(32) ウキルヘルムセン系 (諸)		58	238,510
(33) ハンザ、ライン系 (獨)		98	287,792
(34) ロイド、ブラデレイロ (伯)		88	235,042
(35) イーグル石油 (英)		37	284,189
(36) クラン、ライン (〃)		49	274,434
(37) ピカンズ、マザー (米)		44	258,860
(38) ハリソン、ライン (英)		48	252,265
(39) 丁抹聯合汽船(ホレネード) (丁)		119	251,950
(40) 青星線(1920年) (英)		29	236,114
(41) ロイヤル、ネザーランド汽船 (和)		87	222,550
(42) 加奈院ナショナル汽船系 (英)		50	216,867
(43) アグゼル、プロストレーム系 (瑞)		43	216,256
(44) K. P. M. (和)		117	215,210
(45) Kライン(川崎汽船、川崎造船) (日)		49	214,496
(46) バンク、ライン(ウエアー、アンドリュウ)系 (英)		41	207,611
(47) 米國製鋼(イツスマミアン線) (米)		39	205,823
(48) 勞農商船隊系 (露)		117	202,974
(49) リベラ、ライン(トリエスト郵船)(伊)		35	199,577
(50) 漢堡南米線 (獨)		21	194,758
(51) 汎アメリカ石油 (米)		29	178,312
(52) アメリカン布哇汽船 (〃)		24	172,456
(53) 東亞汽船系 (丁)		43	164,180
(54) 聖ジャスト汽船W.R.スミス (英)		32	161,550
(55) 支那汽船 (英)		74	159,226
(56) ソタ、Y. アズナー系 (西)		43	156,960
(57) ルツケンバツハ汽船 (米)		20	154,593
(58) ガルフ製鍊 (〃)		39	149,802
(59) ロツプナー汽船系 (英)		32	145,949
(60) ユーナイテッドネザーランド汽船(和)		23	141,447

船主名	所屬船隊	隻	總噸
(61) マトソン汽船系 (米)		22	132,064
(62) ブリテン汽船(ワッツ、ワッツ)系(英)		33	129,654
(63) ハッチンソン商會 (米)		23	129,610
(64) 太洋、東洋汽船 (〃)		21	127,330
(65) 南太平洋汽船 (〃)		23	127,290
(66) テキサス汽船系 (〃)		34	124,961
(67) H. ホガース (英)		37	124,064
(68) 大西洋汽船 (西)		21	123,725
(69) 大西洋汽船 (瑞)		30	123,607
(70) ゼネラル運輸汽船系 (佛)		25	121,091
(71) マンソン汽船 (米)		23	118,272
(72) アルメント汽船系 (白)		37	116,435
(73) ロイド、サボード (伊)		11	116,327
(74) アングロ米國石油(ハミルトン) (英)		26	113,550
(75) クリーブランド炭礦汽船系 (米)		24	113,398
(76) グレンヂスベルグ、オクセレーズンド (瑞)		15	112,776
(77) 瓜哇、支那、日本線 (和)		17	111,776
(78) グレイス商會系 (米)		24	110,214
(79) アトランテイク製鍊 (〃)		21	108,016
(80) ボールテイツシ 米國石油輸入 (ダンチヒ)		13	108,004
(81) トランス、メデイテラニア (西)		69	107,379
(82) ビツピイ、ライン (英)		12	106,236
(83) ロイヤル和蘭ロイド (和)		17	105,439
(84) ムアー、ライン (英)		23	105,008
(85) バン、ニベルト (和)		22	104,755
(86) 三井物産船舶部系 (日)		34	104,355
(87) ロイド、ロイヤル、ベルゲ (白)		22	104,118
(88) ポランド、ユルネリウス (米)		20	102,963
(89) サブマリン、ボート企業團 (〃)		31	102,713
(90) 印度支那郵船 (英)		38	102,090
(91) バイロン汽船(エムピリコス) (〃)		27	100,946

船主名	所屬船隊	隻	總噸
(92) ドナルドソン、ライン系 (英)		15	99,982
(93) R. S. ダルグリーシ (〃)		27	98,431
(94) A. M. ハンナ (米)		15	98,326
(95) エキスポート汽船 (〃)		19	96,727
(96) コロンビア太平洋汽船系 (〃)		16	94,222
(97) 獨逸東亞弗利加ウエルマン線 (獨)		20	93,651
(98) アーブル、フニンシユラー汽船 (佛)		17	92,072
(99) 諾威アメリカ線 (諾)		17	91,150
(100) ストックホルムス汽船 (瑞)		94	90,962
(101) フランク、C. ストリック (英)		20	88,692
(102) ユバラ、Y. 商會 (西)		35	88,074
(103) ウエストフアルセン (諾)		16	86,860
(104) バケツト汽船 (佛)		32	86,743
(105) ラリナガ商會 (英)		17	86,667
(106) ロイド、メデイテラネオ (伊)		16	83,679
(107) ベン、ライン汽船 (英)		16	82,772
(108) 羅馬汽船系 (伊)		15	82,585
(109) F. オルセン商會系 (諾)		48	82,151
(110) P. ヘンダーソン(ブルマ汽船) (英)		13	81,364
(111) アヂアチイック汽船 (〃)		17	80,926
(112) ナショナル備船 (佛)		20	80,072
(113) ハルデイン商會 (英)		15	79,382
(114) A. H. ブル商會系 (米)		25	79,364
(115) 伊太利ソルビチ汽船 (伊)		20	79,020
(116) A. P. メーレル系 (丁)		30	76,865
(117) ベルゲンスケ汽船 (諾)		48	74,572
(118) 大連汽船 (日)		24	73,269
(119) バウリング汽船系 (英)		13	73,126
(120) マリタイム、オーキシリエイル運輸 (佛)		22	72,401
(121) ベネチア汽船 (伊)		14	70,745
(122) C. K. ハンセン (「ダンネボルグ」汽船) (丁)		31	69,934

船主名	所屬船隊	隻	總噸
(123) マーチャント、マイナー運輸 (米)		20	69,047
(124) 倫敦ミッドランド蘇土蘭鐵道 (英)		76	68,978
(125) クラベネス系 (諾)		16	65,979
(126) アルタ伊太利「コレオラ」汽船 (伊)		11	65,429
(127) ナショナル商船 (葡)		18	65,177
(128) ハーバート、メタカルフエ (瑞)		46	64,591
(129) コンモン、ブラザース (ヒンダスタン汽船) (英)		13	64,377
(130) バターソン汽船 (米)		18	63,898
(131) 伊太利トランス、アトランチカ (伊)		19	63,800
(132) 辰馬汽船 (日)		15	63,562
(133) ムール、マコマック系 (米)		14	63,500
(134) オーキシリエール汽船 (佛)		12	62,985
(135) ヘッド線、ロード線 (英)		17	62,980
(136) 山下汽船系 (日)		17	62,697
(137) J. チャンバース(ランカシャ汽船) (英)		14	62,356
(138) タンカース (〃)		9	62,346
(139) 招商局 (支)		30	62,181
(140) プリテイッシ墨西哥石油 (英)		24	62,080
(141) アツソシエイテッド石油 (米)		14	61,660
(142) ブルスガード汽船(H.エリクソン) (諾)		22	60,631
(143) ジョンソン、ライン (瑞)		14	60,257
(144) 東洋汽船 (日)		10	58,367
(145) H. W. ウランゲル系 (諾)		23	56,556
(146) アラスカ汽船 (米)		17	56,129
(147) 子ーバルド、ウーエスト (佛)		16	55,668
(148) デンホルム汽船系 (英)		18	55,651
(149) ダビース、ニウマン (〃)		11	55,179
(150) ハウストン、ライン (〃)		11	54,956
(151) 巴奈馬鐵道 (米)		9	54,845
(152) カー、ルーズベルト系 (〃)		11	54,360
(153) ナウテイラス汽船 (英)		12	53,900



船主名	所屬船隊
(154) パーバー汽船 (米)	10 53,767
(155) サウザン鐵道 (英)	51 53,164
(156) プース汽船 (〃)	12 52,381
(157) ゼネラル、ゲロリミツク汽船 (伊)	10 52,260
(158) ミクスト汽船 (佛)	14 51,021
(159) J. P. ブラウン商會 (丁)	16 50,072
(160) 阿弗利加汽船 (白)	13 50,000

(備考) 本表は伊坂市助氏の調査製作に係るものである。恐らくは最も信頼するに足る船主表であらう。こゝに轉掲する所以である。次に同氏の原註を併記する。

(註) 1 本表は1927年6月末日當時に於けるロイド調査の數字を算定の基礎にし、其後の變化を海外各地の新聞雜誌に依り計算したものですから、決して正確なものではありません、去りとして決して所謂好い加減のものでもありません。假令、ロイド調査の數字でも約一年に近い月日を経たものをそのまま掲げるのは決して近狀をお傳へするものと思へないので、甚だ微力ながら各社船舶の賣買、他船主の買収、新設立會社等最近迄の顯著な變化を取り入れた次第であります。故に若し本年6月末現在の調にかゝるロイド、レジスターの數字を用ひて造らるゝ表にして本表に近きものあらば製作者の甚だ幸とするところです。

2 船主名の稱呼は極めて略式に取扱ひました。一般に通用されてゐる邦譯、英稱は勿論妥當を欠かぬ程度で可及的邦語を當て簡明を期しました。

世界大船主表 (海事彙報社調)

船主名	所屬船隊
(1) 米國船舶院 (米)	711 3,830,598
(2) 漢米線 (獨)	173 972,540
(3) 北獨逸ロイド (〃)	152 831,756
(4) ファーネス、ウキジー系 (英)	136 765,563
(5) 英印汽船 (〃)	131 746,842
(6) 青筒線系 (〃)	86 674,982
(7) エラーマン、ライン系 (〃)	125 659,271
(8) 日本郵船 (日)	94 603,844
(9) プリテッシュ、タンカー (英)	101 569,982
(10) 彼阿汽船 (〃)	60 568,530
(11) フレンチ、ライン (佛)	97 550,283
(12) 白星線 (英)	29 513,568
(13) 大阪商船 (日)	140 476,384
(14) ビツバーグ汽船 (米)	84 462,616
(15) スタンダード石油 (〃)	72 451,171
(16) 加奈陀太平洋汽船 (英)	25 388,923
(17) キューナード汽船 (〃)	21 387,266
(18) ネダーランド汽船 (和)	45 378,221
(19) シヤルヂユール (佛)	48 342,829
(20) ウェア、アンドリウ (英)	88 330,565
(21) ロツテルダム、ロイド (和)	47 327,975
(22) ウキルヘルムセン (諸)	58 327,487
(23) ユニオン、キヤツスル、メール (英)	37 326,925
(24) M. M (佛)	36 323,537
(25) スタンダード運輸 (米)	68 319,898
(26) 農勞政府 (露)	195 318,622
(27) エルダー、デンプスター (英)	73 315,251
(28) 和蘭亞米利加線 (和)	37 314,591
(29) 國際汽船 (日)	58 313,849
(30) 加奈院汽船線 (英)	112 312,727

船主名	所屬	船隊
(31) アングロ、サクソン石油 (英)	70	310,414
(32) ハンザ汽船 (獨)	46	291,404
(33) クラン、ライン (英)	51	286,676
(34) ロイド、ブラジレイロ (伯)	81	283,119
(35) レインランド、ライン (英)	36	283,108
(36) コニクリツケ、バケツトバード (和)	143	277,101
(37) ハリソンT.J. (英)	51	273,856
(38) ランボート、ホルト (〃)	44	273,549
(39) 英國海軍省 (〃)	100	270,165
(40) ビツカンド、マザー (米)	46	264,131
(41) ロイヤル、メール本社 (英)	34	261,212
(42) ロイヤル、ネザーランド (和)	92	234,915
(43) 丁抹聯合汽船 (丁)	118	234,742
(44) イーグル石油 (英)	33	229,455
(45) 青星線(1920年) (〃)	27	223,637
(46) カナダ、ナショナル (〃)	51	217,332
(47) ヘイン汽船 (〃)	45	216,942
(48) ロバート、ダラー (米)	27	215,178
(49) 新西蘭ユニオン汽船 (英)	58	215,054
(50) プロックレバンク (〃)	30	214,933
(51) ロイド、トリエスチノ (伊)	44	208,157
(52) ガルフ、レフアイン (米)	47	205,242
(53) フェデラル汽船 (英)	21	204,721
(54) コンモンウェルス殖民線 (〃)	25	204,270
(55) N. G. I. (伊)	19	197,108
(56) N. リベラ、トリエスチノ (〃)	33	197,675
(57) エルダーエンド、ファイ、フェス (英)	36	184,479
(58) 太平洋汽船 (〃)	29	177,439
(59) 川崎汽船(造船共) (日)	41	172,922
(60) パン、アメリカン、ベトリウム (米)	28	170,835
(61) コスリツク (伊)	22	170,254
(62) ソタ、アズナー (西)	48	168,000

船主名	所屬	船隊
(63) ゼオ、トンブソン (英)	13	158,637
(64) スミス、ウキリアム (〃)	31	156,026
(65) ルツケンバツハ (米)	20	155,448
(66) 支那郵船 (英)	78	154,800
(67) ユナイテッド、ネザーランド (和)	26	152,436
(68) オリエント汽船 (英)	9	150,962
(69) グレースW. R. (米)	30	150,832
(70) 東亞汽船 (丁)	28	149,308
(71) ウアツツ、ウアツツ (英)	36	147,183
(72) 新西蘭海運 (〃)	14	146,596
(73) マットン新船 (米)	24	137,909
(74) ユナイテッド、フルーツ (〃)	33	137,843
(75) 近海郵船 (日)	47	137,031
(76) ハッチンソン (米)	24	135,327
(77) ロブナー、サー (英)	24	133,901
(78) ボガース、エツチソンス (〃)	37	133,456
(79) アンカー、ライン (〃)	16	131,976
(80) トラサトランチック (瑞)	22	131,406
(81) 南太平洋鐵道 (米)	23	129,470
(82) エラーマン、ウイルソン (英)	51	129,187
(83) ショー、ザビル、アルピオン (〃)	15	128,617
(84) オセアニック、オリエンタル (米)	21	127,509
(85) トラス、メジター (西)	70	127,427
(86) エキスポート汽船 (米)	24	126,435
(87) ハミルトン、ゼー (英)	22	125,413
(88) ロイド、ロイヤルバルガ (白)	23	124,865
(89) ネルソン汽船 (英)	13	123,706
(90) ユーゴー、スラベンスキ、ロイド (〃)	25	123,306
(91) ステーツ汽船 (米)	21	122,279
(92) パン、ニーベルト (和)	25	120,301
(93) ウェストフアル、ラーセン (諸)	20	119,031
(94) 瓜哇支那日本汽船 (和)	18	118,996

船主名	所屬	船隊
(95) ゼネラル運輸 (佛)	23	117,969
(96) バルチック、アメリカ (ダンチヒ)	15	117,266
(97) ビツビー、プロス (英)	13	115,948
(98) ヘルデン (〃)	20	113,927
(99) グレンヂスバーク (瑞)	26	113,055
(100) エラーマン、バックナル汽船 (英)	20	112,851
(101) マンソン汽船 (米)	23	112,820
(102) トランス、アトランチック (佛)	27	111,501
(103) アルメント、デツプ (白)	36	110,086
(104) 日本政府 (日)	73	109,972
(105) ドツツ、トムソン (英)	21	107,287
(106) トンプソン、ウキリアム (〃)	20	105,766
(107) ランシマン、W. (米)	23	105,607
(108) デルマス、フレンチ (佛)	33	105,387
(109) ノツセン、ナット (諾)	20	104,923
(110) 三井物産船舶部 (日)	32	104,284
(111) メツサゲリス (佛)	18	103,881
(112) モラー、A. P. (丁)	35	102,945
(113) グレート、レイク (米)	19	101,003
(114) ナビゲーション (佛)	34	100,574

備考

1. 本表に於ける船主とは狭義の船主即ち個々獨立の船會社を意味し、前表伊坂氏表に於けるが如く一つの經營系統を組織せる海運合同を一單位と看做し各船隊を其主盟に従屬合算されたるものと趣を異するを以てこの點讀者の注意を乞ふ。
2. 本調査は1928—29年ロイド、レジスターに據る總噸數10萬噸以上の所有者(管理共)である。尙米國船舶院船は總噸數1千噸以上のもののみ。
3. 海事彙報第642號所載

第6章 支那の内亂及び排外運動がその航運業に及ぼせる影響

支那は今、國民政府の北伐完成によつて兎も角も統一の大業を成就したが、清朝没落以來十有幾星霜の間、國を擧げて動搖と紛亂の渦中にあつたことは周知の如くで、その影響するところ亦廣く且大なるものであつた。されば政治、經濟、社會、文化等その如何なる方面にてもあれ、苟も支那の新らしき過去及びその現状を検討せんとするなれば、必ずやこの動亂常なかりし内紛と及びそれに隨伴せる排外運動の影響如何を看過することは出来ないであらう。

内争の飛沫が甚大な影響を航運業者に及ぼした最初のものは民國13年の第2奉直戰であるが、民國15年、南、廣東の一角に起つた國民革命軍と北、東三省の邊域に蟠居した張作霖の軍勢が長江を挟んでの對峙交戦こそは支那の航業に最も深刻且全國的影響を與へたものである。而して又一方、民國14年來上海に於ける五卅事件をはじめ南京事件、萬縣事件、漢口事件、或は香港廣東に於ける排英罷工、近くは濟南に於ける日支兩國兵の衝突等幾多の對外事件相次で發生し、日本と英國は熱狂せる支那排外運動の矢面に立ちその蒙つた損害は實に莫大なものである。

かくて最も大きな打撃を受けたものは支那の沿岸並に内河航運に重要な役割を演じつゝある日支英3國の航業者であつた。以下少しく詳細に當時の時局が如何なる影響を是等3國航業者に與へたかを檢して、如何にそれが支那自身の航運を阻害したかを顧みやう。

第1節 支那航運業者に及ぼせる影響

第1項 第2奉直戰の影響(民國13年)

支那の航運業者が最も慘憺たる憂目を見たのは前述の如く民國15年の北伐軍長江進出以後であるが、民國13年第2奉直戰に於ける政記公司其他の犠牲も亦記録に價するものである。

民國13年の8月の末旬より浙江江蘇の間に戦機熟して9月3日遂に砲火を交へた。一つは直隸派の一大敵國盧永祥軍、一つは直隸派唯一の實力家として武力統一を夢見る吳佩孚麾下の齊燮元軍である。この戦は福建より浙江に進撃した吳派の一味孫傳芳軍によつて浙江軍壊滅し、盧永祥氏は日本に亡命し一段落を告げたが、この小波瀾こそは多年反目せる直隸派と反直隸派が雌雄を決すべき動因となり、民國11年の奉直戦に於ける怨恨忘じ難き奉天派は機至れりとなして直隸派に開戦を宣し、こに所謂第2奉直戦が惹起されたのである。かくて吳佩孚は軍勢を率ひて北上し、奉軍亦しきりに動いて兩軍は山海關を境として對峙し、愈々決戦の機近きを知られた。

然るに直隸軍に加擔し居りし馮玉祥氏は山海關方面の形勢と將來の打算より突然反旗を翻がへし馬首を回らして北京に入つたので、吳氏は反逆軍討伐の陣形を整へる爲山海關を部下の諸將に委ね天津に引返したが、この際に乗じた奉天軍は總攻撃を開始して山海關の要害を陥れ破竹の勢を以て灤州一帯を占領し、退路を失つた直隸軍が周章狼狽秦皇島より脱出せんとするを追撃して完全に勝利を収めたのであつた。當時直隸軍の徵發船及拿捕船の數は約30隻にも及んだが配船運用に關して統率の適任者なく命令區々出でて適從するに困難を極め、各船思ひ思ひの運航を餘儀なくされる状態であつたが、秦皇島潰走の際の如き棧橋より數萬の敗退兵を收容するに當り、敵味方より亂射する銃砲彈は雨霰の如く飛來し10數隻の御用船中身動きもならぬ程滿船するもあれば、或は一兵も收容出來ず中には脱出船さへあつてその混亂は名狀すべくもなかつたといふ。これ10月31日午後より11月1日午前中のことであつた。

一方天津に於ける吳氏の再擧も約2萬の馮軍に威壓されて成らず、吳佩孚將軍覇業の夢空しく破れ募僚と敗淺の手兵3,000を伴ひ華甲、北昌、北康、北華の4隻に分乘、渤海艦隊に護られて逃走したのである。戦敗れた吳氏は17日漢口に着し長江聯盟の首腦と共に護憲軍政府設立を圖つたが成らず、20日居城洛陽に落ち延びたと傳ふ。

戦局の経過は大要以上の如くであるが、之が渤海灣上時ならぬ波瀾を捲き起し、支那船舶に致命的打撃を與ふるに至つた事の起りは奉直兩軍が關を隔て對峙せる時、奉天軍は作戰上、直隸、山東沿岸威嚇の目的を以て政記公司より祥利號(1,790噸)廣利號(1,033噸)の2隻を購入し武装する由新聞紙上に發表された爲であると云われる。(廣利號は後に船體老朽の故を以て解約されたといふ)即ち商船武装を聞知した直隸側は海上權掌握の目的を以て直ちに芝罘在籍支那船主に對し其船舶を軍用に供するやう命令すると同時に天津、芝罘、龍口等に入港した船舶を片端から抑留し、同軍が支那軍船旗を掲揚して天津港内に繫留した船舶は忽ち10數隻を算し、その内23隻は石炭食糧品の輸送の爲芝罘青島方面を航海せしめたのである。かくて直隸側の徵用船舶は奉天側に比し遙かに多數を占めたが、陸戦利あらずして單に逃走の一助となつた事は哀れといふべきである。

さわあれ、渤海灣の戦雲一掃されると共に、芝罘に集合した御用船茂利以下10數隻は國籍證書の返還を受け11月11日を以て御用船全部は解除されたのである。この戦亂の爲政記会社が破産の非運に際會したことは前章にも述べたが、次に軍閥の手により徵發使役された船名を掲ぐ。尙以下の船舶は北支那に運航せる支那船舶の殆んど總てであることを附記して置く。

#### 直隸側徵用船

茂利、宏利、公利、有利、勝利、生利、英利、永利、新利、同利、安利、増利、純利、(以上13隻政記公司所有船)

利通(利通輪船公司所有船)

北海、北平(鹿玉軒記所有船)

肇興、同源(營口肇興輪船公司所有船)

毓大(毓大行所有船)

同華、華豐(招商局所有船)

華甲、北華、北康、北昌、北安、北利、北京、北銘(以上8隻は吳佩孚氏關係の船舶)