

近時世界海運貿易の數量的考察

伊 坂 市 助

(目 次)

一、緒 言

二、世界海運の現状

- (1) 世界船腹の膨脹
- (2) 世界商船隊の輸送能力
- (3) 世界商船隊の活動狀態
 - (a) 定期 船
 - (b) 不定期 船
 - (c) 油 槽 船
- (4) 世界海運不況の諸相
- (5) 日本海運の更生

三、世界海上貿易の情勢

(1) 世界貿易の萎微

(2) 海上貿易に見る大宗貨物移動の變化

(3) オッタワ協定の影響

(4) 極東海上貿易の恢復

四、日本商船隊の需要程度

〔附表〕 A 世界各國貿易數量の最近四箇年比較一覽表

B 極東主要輸出品數量最近五箇年比較一覽表

C 極東主要輸入品數量最近五箇年比較一覽表

— 以上 —

(本稿は、最近世界海運界の最も大きな問題とされてゐる過剩船腹調整問題又は海運合理化問題の検討批判上、基礎的資料をなす近時世界海運貿易の數量的考察 (伊坂)

す部分である。從來、此の種の資料に關して吾々研究者のもつ處のものは至つて尠く且つ不整備なものであるが爲に、本稿に收録した多くの統計表類も、之が作成上、概ね意外に多くの時間と勞力とを費さしめられたものである。從而、本稿に於ては一見聊か統計表類の觀兵式の如き部分を示す處なきに非ざるも、而も其等の中には、少しく貿易統計に關心を有たれる人々にとつては、多くの新しき試みの盛られてゐることに氣付かれる筈である。尙ほ、本稿は前記海運合理化問題と共に草されたものであるが、餘りに紙面を占める處から、都合上、後者の掲載は次の機會に譲り、茲に其の前半部分のみを高覽に供する次第である。）

一 緒 言

近時、世界海上貿易の一般的減退と共に、之が運搬用具 (Fahrzeug) たる世界の商船隊に容易ならぬ過剩現象が惹起せられ、所謂過剩船腹調節問題なるものが海運の經營及び政策に關して重要な研究對象に加へらるゝに至つた。

然るに、海運と貿易とが同一の經濟單位により營まれた往時の商航混營から分化して、夫々獨立の企業として經營せらるゝを常態とする現代に於ては、一般統計技術の進歩にも不拘、此の兩者に關する統計的記錄は未だ概して甚しく不備なる境地に残されて居る爲に、商船と貿易との需要供給關係に就いての全般的觀測は他の産業部門に於ける如くには容易でなくなつた。乃ち、一個の國際的商品に關與する産業に就ては其の商品乃至は僅に數個の競争的立場にある商品の國際的需要供給關係に關する討究を以て足れりとするに反して、「海洋の自由」なる約束の下に世界の海上を經營地域とする近代的海運經營にあつては、苟も世界海上に移動する商品の總てが、海上運送勞務の目的物で

あり、之等總ての目的物の國際的並に國內的需要供給關係に發生する異同が直に船腹需要の上に反影せらるゝものなるが故に、不斷に右に對する全體的見透しの謬られざることを肝要とせられるのであるが、由來、世界貿易に關しては國際貸借關係の考證に役立つ可き貨幣單位に基く計數の整備せるに反し、統一的なる數量單位に基く計數に缺く處多く、且つ此の數量に關する移動方向の明示なきもの尠らず、斯る技術的理由に基因して海運貿易の需給關係の全般的觀測に就き非常な困難を感じられるのである。

尤も、現時の海運經營形態には大別、定期船 (Liners) に關するものと、不定期船 (Tramp vessels) に關するものと二様あつて、外觀上は恰も都市の自動車交通にバスとタクシー乃至トラックとの對立あるに似て居り、前者が一定航路に於て定時に一定の寄港地間を縫ふて航海するに對し、後者は之をなさず、世界的に乃至地方的に發生する船腹需要に應じて積出地から目的の揚地へ貨物の直送をなすものである。從而又、此の兩者の間には其の運送目的物の種類に自ら差違を生じ、概して言へば、海上にあつては今日に於ける都市自動車交通の場合と相反し、比較的運賃負擔能力の大なる貨物及び又は船客の迅速なる輸送が定期船によつてなされ、比較的運賃負擔能力の大ならざる貨物、即ち所謂大量貨物 (Bulky cargo) の低速なる輸送が不定期船により行はるゝを一般とするのであるから、同じく海運の内にあつても、定期船と不定期船とでは其の對象とする貿易品の分野が自ら相異らざるを得ず、亦同様に兩者の船質並に運搬能力に就ても一般的差違が認められざるを得ない。

果して然らば、定期船を以て直に不定期船の活動分野に、不定期船を以て直に定期船の分野に、各々一時に且つ大規模に競争を挑むことは事實上至難であり、又、定期船の部門に於て世界各航路に就き成立してゐる處の海運同盟

(Shipping conference) なる強力な國際カルテルが、常に定期船相互の競争を抑制するのみでなく、盟外不定期船の侵入に對して一定限界の下に獨占を形成して居るのであるから、海運と貿易との關聯した情勢を見る場合に當つては、大體に於て不定期船腹と大量貨物の移動狀態、及び定期船腹と非大量貨物の移動狀態との二箇の觀點からせられる用意が必要である。但し、茲に所謂大量貨物と云ふのは穀粒、石炭、礦石乃至鑛石、木材等の概して撒荷乃至無包装の大量出廻り貨物を意味するのであるが、之等を定期船が絶対に積むことなく、又、非大量貨物が不定期船により斷じて積まれる例がないと云ふ様な意味で考へられてゐるのではない。

而して、不定期船經營の實際に當つては、別に夫々の専門の調査機關によつてなされる選ばれた幾つかの大量貨物の刻々の出廻動勢が具に參酌せられ、爾餘の經濟的諸條件と相計つて時々配船が決められるのであり、從而、之等不定期船に關する需要供給が相落合つて形成せられる海運市場乃至海運々貨市場 (Shipping market or shipping freight market; Seefrachtenmarkt) に於ても亦、此の主要大量貨物の出廻り狀態が何よりも大きな作用を以て支配する。斯くの如く不定期船經營上の商機が所謂主要大量貨物の移動狀態に重點が置かれて展開せられる爲に、大量貨物の實際的移動についてのみは吾々は比較的精確且つ新鮮な知識を得ることが出来る。

却說、一九三三年に現れた顯著な本邦產業貿易の更生が、燦爛たる「メイド・イン・ジャパン」の放射線によつて今や世界經濟の驚異と化し、日本商品に對する列國の防衛は、保護貿易主義、關稅障壁、輸入制限・割當・禁止、其他凡ゆる經濟國家主義政策に拍車を加へたるが如き觀を呈せしめてゐるが、吾々は亦、時を同じくして、此の日本の

商權の亢進と更に後段述べらるゝ如き他の經濟的理由に基いて、「日の丸」商船旗により日本の航權が七海に遍く伸展してゐる事實を把握して置かなければならない。

然るに、此の日本の海運貿易の伸張とは反對に、世界の海運貿易は一般的に益々轉落の途上を辿つて居り、就中、歐洲に於て其の甚しい傾向を看取し得るが、殊に世界船腹の三分一を有つ英國海運の窮狀はランカシヤ綿業のそれよりも、ウエールズ炭業のそれよりも遙に深刻なものである。歐洲大陸の他の海運國亦殆んど同じ様な窮境に置かれてゐる。そこで、近來、英國が主流をなし、爾餘の歐洲諸國が之に和して、所謂國際的過剩船腹調節制度に關する研究が積まれ、屢々それに關する世界協定の提唱が行はれて居り、本年十二月にも英國海運團體の召集によつて、世界主要海運國十六箇國の民間代表が相會し、國際海運會議 (International Shipping Conference) を倫敦に興して、此の問題を審議することになつた。勿論、商船の國際性に鑑みて、世界第三の強力な日本商船隊の競争が怖られる處から、此の歐洲の諸提案は其の都度日本海運の代表機關に参加の勸説が行はれてゐる。

此の歐洲の提案は從來、其都度不成立に終つてゐるだけに、其の主張する處のものは調節の手段に於て文字通り手を換へ品を替へてなされてゐるが、調節の必要なる理由と目的とに就いては常に同一である。乃ち、(一)無統制な世界船腹の擴大と世界海上貿易の萎微とが船腹過剩の原因であり、(二)此の船腹過剩現象の剪除による世界海運不況の恢復が其の目的である。但し、彼等の提案中に於て前者に關する考證は未だ啓發せらるべき何者ももつてゐないのは遺憾である。

翻て、日本海運貿易の現状を惟ふに、今や順風に滿帆を張つて行進を持續しては居るが、世界の競争が、將來同一

水準の經濟的條件の下に立ちかへつて行はれる時が來ても、將た又、其他の強力な人爲政策の高庇の下に行はれることになつても、直に難航とならざるを得ぬのであらう。

茲於乎、世界と日本との海運貿易の近情に關する考察は益々刻下の喫緊事となる次第であるが、此の小研究に於ては主として曩に述べられたる如く、海運貿易にとつて不可離なる數量的考察に重點を置き、所謂過剩船腹調節問題に對する參考に資して見たいと考へる次第である。

二 世界海運の現狀

(1) 世界船腹の膨脹

現今、世界の商船はロイズ・レヂスターに據れば、總噸數百噸以上の汽船並に内燃機船約二萬九千隻六千四百四十萬總噸餘、之に約二千隻百二十萬總噸（但し、日本帆船隊約九十萬總噸を不含）の微少なる帆船々隊が加へられてゐる。（各れも一九三四年六月末日現在の數字）

然るに、此の六千數百萬總噸（以下船舶の噸數に就いては特に明記なき限り總噸を以て噸とす）の商船が過剩であると云ふのが即ち論の第一步を成すのであるから、以下聊か如何にして此の船腹膨脹が辿られたかを一覽してみたいと思ふ。

先づ、世界大戰直前の一九一四年六月末日當時に於ける世界の船腹四千九百十萬噸に比較すると現今に於ける前記

の船腹は一千六百五十萬噸即ち三割三步の増加に當つてゐるが、（第一表参照）更に此の同じ二十一年間に於ける新造船の進水高と解體並に喪失船とに就て見ても、前者五千二百八十萬噸と後者三千五百八十萬噸との差は一千七百萬噸で略ぼ同様な數字上の結果が得られる。而して、此の増加の最大の要因となつてゐるのは勿論世界大戰當時の戰時應急造船に依るものにして、即ち、一九一五年より一九一八年迄の戰時四箇年間に主として戰爭危險の爲に喪失された船腹一千四百五十萬噸（其の内英國は最大の被害國で八百六十萬噸喪失）に對し、^{（註一）}同じ四箇年間の進水船一千三百萬噸となつてゐるが、各國の戰時應急造船計畫の仕事は尙ほ多くを残されて、餘勢は其後尙ほ三箇年間に涉り一千七百四十萬噸の進水船を加へ、結局一九一五年より一九二一年迄の七箇年間に累計二千八百七十萬噸に及むだ。（但し戰時應急造船が最も促進されたのは、一九一七年劈頭獨逸が敵國商船無制限潛水艦爆沈を宣言してからで、一九一七年以降一九二一年迄の五箇年間に二千五百八十萬噸が進水した。）

當時、ロイド・デョーデが、『一に船、二に船、三に船！』と絶叫したことは餘りにも知られてゐるが、歐洲戰局の展開と共に古今未曾有の大船腹需要が生じつゝあつた際に上述の如き多量の喪失船を出し、之が補充には日本に於ても重量九千噸の大型貨物船が起工より竣工迄僅々三十日餘を以て新造された記録さえ出る程の超迅速さによつて當られたに不拘、休戰當時の世界の商船隊は開戰當時の四千九百十萬噸より少く、一九一九年六月末日に至つて漸く五千〇九十萬噸となり、舊に復するの程度であつた。然るに、休戰後三ヶ年間に主として戰時中樹てられた應急造船計畫並に以上の如き船腹缺乏によつて刺戟せられた造船熱の餘勢は更に一千七百萬噸を加へて、曩に述べた様に七箇年間合計二千八百七十萬噸の進水船を出したものであるが、此の期間の造船に就いて最も顯著な活動を續けたもの

は米國であり、東西兩岸の各地に造船設備を急設して一千一百萬噸、太湖で百三十萬噸、計一千二百三十萬噸を進水せしめた。次いで英國の九百萬噸、日本の二百三十萬噸と、此の三大國により合計二千三百六十萬噸、即ち、世界全體の八割二歩の進水が遂げられることになったが、其の間、英國の九百萬噸が僅に戰時喪失船を補ひ得る程度に過ぎなかつたのに反して、米國と日本との造船工事は交戰現場から距離があり、思ふまゝに進捗して、戦後夫々英國に亞いで世界第二位、第三位の商船隊を完成する機會に恵まれたのである。

而して、爾餘の諸海運國に於ても、戦後三、四年間夫々新造に買船に凡ゆる努力が注がれて、後に掲ぐる第二表に見られる如く、賠償船として戰勝國に主力船隊を押收せられた獨逸を除いては、一九二二年六月末日當時には各れも相當の船隊膨脹を遂げ、世界の船腹は六千四百三十萬噸と大戰直前に比し三割一步の増加を招來した。

勿論、以上の様な膨脹は戰爭の終息と共に冷縮した船腹需要に對しては餘りにも過多に失したるか、同じ時日に於て世界には一千萬噸の繫船を生じ、就中、戰時應急造船に最も能率を舉げた米國の繫船は其の半の五百萬噸（所有船腹の三分の一に相當する貨物船）に達し、世界的に運賃、傭船料、造船船價等が一九二一年から二二年にかけて慘落した。（第六表參照）

從而又、一九二二年以降數年の世界海運造船業は全く無風狀態に終つたが、一九二七年から一九二九年十月の紐育經濟恐慌勃發迄の世界貿易が一般に稍や恢復の兆を示すに及んで、此の時期に於て聊か活潑な造船が行はれ、一九二七年から三〇年迄の四年間に總計一千萬噸を越ゆる船腹が進水し、就中、米國の石油會社の支援により油艀船々隊（Tanker fleet）の擴張に着手した諾威海運と、強力商船隊再建の復興工作途上最後の段階に突進してゐた獨逸海運と

の擴大が顯著であり、特に自國內の造船能力を缺く諸威の新造註文は、當時頽勢にあつた英國造船界に一沫の生氣を與へたかの觀を呈せしめた。(第二表及第六表参照)

斯而、今日では以上大小合せて二度の造船振興期に主たる膨脹段階が刻せられつゝ、曩に一言せる如く大戰直前に比し世界は三割八歩の船腹増大を來してゐる次第であるが、此の増大割合は廿世紀初頭から大戰直前迄の十五箇年間の船腹増大割合である六割九歩に比較すれば尙ほ一見遙に小なる數字を示してゐる。乍然、此の比較は單なる數字上のことにとゞまり、實際上に於ては寧ろ反て前者の増大割合こそ後者を凌駕せるものとするのが一般の觀測である、即ち、(一)帆船々隊の激減(第一表参照)による速力の増加並に同じく汽船内燃機船に於ても近年の造船造機技術進歩特に著しくして速力増加の傾向顯著にして、世界商船隊の平均速力が甚だ増進され居る點、(二)更に同じく造船造機技術近年の進歩は同一船型にありても機關室の所要面積並に重量を大いに減じ載貨能力を増大せしめ居り、況や一般に船型増大の傾向旺盛であり、且内燃機船の全盛時代到來せる最近の船舶界にあつては載貨能力の増進は極めて著しい點、(三)尙ほ又、航海條件(Navigable conditions)の改善に基く航海所要時間の短縮、就中、世界各地の港灣設備(Port facilities)乃至船舶自體の甲板荷役設備の進歩等による改善顯著である點、以上の三大理由たる世界商船隊の海上輸送能力増進は實に大なるものありとされ、英國の權威者に據つて算定せられた處では、總噸數二千噸以上の航洋汽船及内燃機船のみに就てだけでも、以上の三大理由に基く無形的船腹増進が現今は一九一四年當時に比し約三割の増大は確にしてゐると結論されてゐる。^(註三)

第一表 世界船腹の増大 (單位百萬總噸)

汽船及内燃機船		帆船	合計	増大比率
一九〇〇年	二二・四	六・六	二九・〇	一〇〇
一九一四年	四五・四	三七	四九・一	一六九
一九一九年	四七・九	三〇	五〇・九	一七六
一九二二年	六一・三	三〇	六四・三	二二二
一九二七年	六三・三	一九	六五・二	二二五
一九二九年	六六・四	一七	六八・一	二三五
一九三一年	六八・七	一四	七〇・一	二四二
一九三三年	六六・六	一三	六七・九	二三四
一九三四年	六四・四	一二	六五・六	二二六

第二表 主要海運國商船隊の近狀 (單位百萬總噸)

[illegible]

4 諾	威……	〇・八	一九	一・六	二・四	二・八	三・三	四・一	四・一	四・〇	(二・七)	(一・五)	(〇・九)
5 獨	逸……	二・二	五・一	三・三	一・八	三・三	四・〇	四・二	三・九	三・七	(一・六)	(一・四)	(〇・八)
6 佛	國……	一・一	一九	二・〇	五・五	三・四	三・三	三・五	三・五	三・三	(一・二)	(一・六)	(〇・五)
7 伊	太	利……	〇・五	一・四	一・二	二・七	三・四	三・三	三・三	三・一	(一・〇)	(一・五)	(〇・三)
8 和	蘭……	〇・五	一・五	一・六	二・六	二・七	二・九	三・一	二・八	二・六	(一・二)	(〇・九)	(〇・四)
9 瑞	典……	〇・四	一・〇	〇・九	一・〇	一・三	一・五	一・七	一・七	一・六	(一・〇)	(五・一)	(三・一)
10 希	臘……	(其他中 ニ含ム)	〇・八	(其他中 ニ含ム)	〇・七	一・〇	一・三	一・四	一・四	一・五	(一・〇)	(五・一)	(三・一)
11 西	牙……	〇・六	〇・九	〇・七	一・二	一・一	一・一	一・二	一・三	一・三	(一・〇)	(五・一)	(三・一)
12 丁	抹……	〇・四	〇・八	〇・六	一・〇	一・〇	一・〇	一・一	一・二	一・一	(一・〇)	(五・一)	(三・一)
其	他……	一・八	三・六	三・六	三・五	四・七	四・四	四・九	五・二	五・五	(一・〇)	(五・一)	(三・一)
總	計	三・四	四・四	四・九	六・三	六・三	六・四	六・七	六・六	六・四	(七・五)	(九・七)	(一〇・六)

(備考)

1

本表は各年六月末日現在のロイツ・レヂスター調査に基礎數字を求めて算出せるものにして、帆船を不舎。

2

一九三三年度内譯中航洋定期船とは總屯數三千屯以上速力十二節以上のもの、航洋油槽船は總屯數一千屯以上のもの、航洋不定期船とは總屯數二千屯以上にして前二者を除外せるもの、沿岸航路船は總屯數二千屯以下のものにして、漁工船、艇、曳船、其他の特殊船を含む。

3

右の内譯中、現實には米國の航洋不定期船に屬するものは大部分定期航路に配されるものであり、又、日本の如きも、定期航路に配されつゝあるものは、不定期船の定期船化顯著に行はれた結果、現在二百萬總屯を越ゆ。

(2) 世界商船隊の輸送能力

然らば以上の如くに膨脹した現今の世界商船隊が果して如何なる程度の載貨能力乃至海上輸送力を有するものであるかを検討することは次に重要な意義を有つに至る。前掲第二表下欄に示された一九三三年六月末日現在に於ける主要國商船隊の構成上の内譯は速力並に船型の二つの觀點から現今の海上輸送に於ける經濟的性能に準據して可及的實狀に近寄つた數字に大別せられたものであるが、右によると、航洋船 (Ocean-going vessels) が五千六百萬噸、特殊雜船を含む沿岸航路船 (Coasters) 一千〇六十萬噸で、その内、航洋船は、定期船 (Liners) 一千七百五十萬噸、不定期船 (Tramp vessels; General traders) 二千九百七十萬噸、油槽船 (Tankers) 八百八十萬噸より成つてゐる。而して、不定期船は主として大量貨物を輸送するものであり、油槽船は石油の輸送を目的とするものであるから問題はないが、所謂定期船なるものの中には客船 (Passenger liners) あり、貨客船 (Intermediate liners) あり、貨物船 (Cargo liners) あり、船腹に分析を要し、此の三者に就き前記一千七百五十萬噸を分類すると、客船四百二十萬噸、貨客船四百十萬噸、貨物船九百二十萬噸となつてゐる。^(註₃)但し實際の就航に當つては前記不定期船の性能を有する二千九百七十萬噸中、米國に屬する約五百萬噸の主要部分は定期航路に配されてゐる例等があるから、此の點は數字上若干の補整を要する譯であるが、茲には先ず本來の性能上類別を試みるものである。そこで、之等各種船の載貨能力の現状如何と云ふことを見るのであるが、私は次表の如き算定が先づ大過なきものと認むるのである。^(註₄)

第三表 世界船腹の載貨能力

合 計	一九一四年六月末			一九三三年六月末			比較増減	
	世界船腹		同上載貨力	世界船腹		同上載貨力	世界船腹	同上載貨力
	百萬總噸	百萬重量噸		百萬總噸	百萬重量噸			
航 洋 船	客 船	一・九	〇・五	四・二	一・〇	二・三	百萬總噸	〇・五
	定期船	二・二	二・二	四・一	四・七	一・九	百萬重量噸	二・五
	貨客船	七・五	一〇・四	九・二	一二・八	一・七		二・四
	不定期船 (貨物船)	二・一・八	三五・九	二九・七	四九・〇	七・八		一三・一
	油 槽 船	一・五	二・五	八・八	一四・五	七・四		一二・〇
沿岸航路船 (特種雜船ヲ含ム)	一〇・五	八・五	一〇・六	九・〇	〇・一	〇・五		
合 計	四五・四	六〇・〇	六六・六	九一・〇	二一・二	三一・〇		

(備考)

1 航洋定期船は總屯數三千屯以上の船型を有し、且つその内の客船は航海速力一六・五節以上、貨客船は一四乃至一六・五節、貨物船は一二乃至一四節の各航海速力を標準に分類せられ、航洋不定期船は總屯數二千噸以上、一二節未満のもの、航洋油槽船は總噸數一千屯以上のもの、沿岸航路船は總屯數二千屯未満にして、以上に含まれざるものなり。但し、表中不定期船に屬する約七百五十萬總屯、約一千一百萬重量屯は米國に於て海洋に太湖に夫々定期航路に配せられる等にて、現實には今日所謂不定期船は戰前に比し激増し居るに非ず。

2 各載貨力算定の基礎は、定期貨客船、定期貨物船、不定期船に就いてはシッピング・ワールドの調査により、定期客船は總屯數の二割、油槽船は同十六割五歩、沿岸航路船は一九一四年に於て總屯數の八割、一九三三年同八割五歩として計算せり。

3 帆船は本表中に不舎。

近時世界海運貿易の數量的考察 (伊坂)

此の第三表の示す處に據れば大戰直前に於ける世界の汽船並に内燃機船の載貨能力六千萬重量噸（一重量噸は二、二四〇封度）は現今に於て九千一百萬噸、即ち三千一百萬噸、約五割の増大に當り、若し茲に現在の世界商船隊の全部が夫々滿船にて同時に海上出廻り貨物を積取つたとすれば、實に一舉大約九千萬英噸を其の船腹に滿し得、その内、航洋定期船の性能を有するものに於て一千八百五十萬英噸、航洋不定期船の性能を有するものに於て四千九百萬英噸、油槽船に於て一千四百五十萬英噸の石油、沿岸航路船に於ては漁船其他の特殊船等海上運送に關與せざるものを除いて九百萬英噸を夫々輸送し得ることになるが、實際の輸送に當つては燃料給水其他船用品の積込を要するから、假令滿船の場合と雖も、以上の滿船輸送力が夫々一割乃至それ以上を常に減殺せられ、從而、全體としては凡そ八千萬英噸程度の海上貨物を世界の現船腹が同時に輸送し得る能力を有つものと觀られる。尤も普通船舶は一ヶ年の内一ヶ月は入渠修繕の爲其の期間航路より脱退するのが常であり、更に又、現時の如き不況時代には後述の如く世界に多量の繫船があるばかりでなく、航行中のものと雖も片航空船乃至、半載航海の餘儀なきものも亦尠からず、實際活用される輸送能力は遙に右の數字より小なるべきことを俟たない。而も前項に述べられた如き航海諸條件の革新によつて戰前より遙に迅速に、從而又、同一量の貨物を輸送する場合にも戰前よりは遙に少量の船腹を以て之が海上輸送を遂げ得る能力をば現時の世界商船隊は具有するに至つて居るのである。

而して、此の海上輸送力の發展に關しては、後段世界貿易近狀の討究に際して、不可離の對象要件となる處であるが、此の船舶の輸送力の算定に關しては從來歐洲に於ても殆んど見るべきものがなかつたばかりでなく、船腹調節論の如き最も右算定の慎重を要するものにあつても、權威者により例へば世界船腹總噸數に一・六五を乗じたるものを

以て直に世界船舶の載貨重量噸なりと假定する如き可成杜撰な方法が採られてゐたものであつて、此の總噸數の十六割五歩を以て載貨能力を概算する方法の如きは從來久しきに涉つて屢々行はれる處であるけれ共、それは大量貨物輸送を目的とする所謂不定期船乃至油槽船の場合大數的に概略妥當なるを得るに止り、若し此の系數より一九三三年の世界船腹六千六百六十萬總噸の載貨力を一千一百萬重量噸としたとすれば、それは餘りに過大な算定としなければならぬ。

(3) 世界商船隊の活動狀態

前二項に於ては世界商船隊の發展と現陣容並にその輸送能力に關する概要が述べられたのであるが、次に然らば此の全世界の商船隊が現實に如何なる活動狀態にあるかを究める要がある。けれ共、此の調査の完璧は現在の處最も困難を極むるものであつて、唯、定期船に關して最近我が日本郵船會社の貴重な努力により、精細な配船調査が遂げられてゐることは、大いに意を強くするものがある。

以下、一九三四年一月一日現在を目標として世界商船隊の活動實況を概觀して見ると、一九三三年六月末日の帆船を含む世界船腹六千七百九十萬總噸は同年下半年に於て例年に比し解體船以外に多く約百三十萬噸に達する見込にて、之に海難全損船を加へ約百五十萬噸を減じ居り、且つ經濟的理由に基き航路より脱退し居る所謂繫船が九百十萬噸（後掲第七表參照）に及び居るを以て、結局現に就航中の船腹は約五千七百三十萬噸となるが、その内、定期船の就航一千八百六十萬噸、不定期船の就航約二千萬噸、油槽船の就航八百萬噸弱、沿岸航路船は、一般沿岸航路に就航のも

の約六百萬噸、漁船其他の特種船の就航二百二十萬噸、別に北米太湖就航船二百五十萬噸（但し冬季氷結中休航）と大略算定される。^{（註6）}

更に今、右の中、世界海上貿易に最も直接的に關與する航洋船に就て定期船、不定期船、油槽船の各別に就航狀況を見ると次の如くである。

(a) 定期船

定期船の最も多數に就航してゐるのは大西洋であり、就中、大西洋横斷航路に就て著しく、即ち、南北米と歐洲並に阿弗利加との間に配船せられ居るものは總計約六百四十萬噸（其の内、約百萬噸は巴奈馬を越え太平洋岸へ配船）之に世界一周航路の横斷船四十五萬噸、巴奈馬經由の歐洲大洋洲向約四十萬噸の横斷等の各一部分的通航、更に南北米間並に歐阿間の縦斷航路に於ける約二百萬噸、乃至北米東西沿岸間（巴奈馬運河經由）の就航船、其他歐洲の大西洋沿岸沿岸航路配船等を合すると、實に現下世界に就航中の定期船の大半に當る大約一千萬總噸に上る配船が大西洋に於て行はれ居るものと信ぜられ、正に世界海運の第一線たる名に反かない。殊に歐米間北大西洋航路の配船は四百五十萬噸を占め、客船に於ては世界的優秀快速巨船の大部分が集中せられ、貨物船に於ても綿密な定期航路網が張られてゐる爲に、此の方面には北米加奈陀の歐洲向穀物と云ふ大量貨物が多量出廻るに不拘、不定期船の割込餘地は現今極めて僅少部分にとゞまつてゐる。

乍然、定期船の大西洋航路經營難は今日世界の何れの部分に於けるよりも甚しく、旅行者、移民の激減は必然客船の活動を著しく衰退せしめ、レヴィアザンをはじめ多數の著名船が繋船又は觀光船と化して航路を脱退し、從而、配船

頻度は一般に非常な低下を示し、僅少な新鋭快速巨船と低廉主義の二級、三級船中に活色あるを見るのみであつて、貨物船の分野に於ても甚しきは所有船の殆んど全部を繋船してゐる如き會社が一、二にとゞまらぬ程の慘況にある。

次に著しいものは歐洲東洋間の印度洋を中心とする配船で、約四百萬噸を越えるが、その内、歐洲亞細亞間（蘇土運河經由）三百萬噸餘（内譯、極東歐洲間百四十三萬噸、南洋歐洲間五十六萬噸、印度波斯灣歐洲間百〇六萬噸）、歐洲大洋洲間が蘇土經由六十五萬噸、南阿經由四十五萬噸である。勿論此の方面の諸航路に於ても現在では可成配船減となつてゐる。

太平洋橫斷航路の配船状態は現下第三位にあつて、北太平洋の百五十萬噸は大部分極東北米間の就航船に屬し、且つ其の約半は巴奈馬運河を通過して北米大西洋岸に出で、南太平洋に於ては北米大洋洲間の二十七萬噸（その内、約半は大西洋岸より巴奈馬運河經由）並に曩に記されたる巴奈馬經由歐洲大洋洲間の約四十萬噸の配船あり、合計二百十數萬噸に達し、尙ほ既述世界一周航路による橫斷船四十五萬噸の航行もあり、極東大洋洲間、南北米太平洋岸間の各縱斷航路にも二十萬噸以上の配船があつて、近來太平洋上の交通は長足の發展を示し、大西洋の不振に對比して獨り特異の現象を呈しつゝあるが、就中顯著に看取し得るのは北太平洋橫斷航路に於ける日本優秀新鋭船の往來に旺盛なることはである。

六總噸

[illegible]

小	計	四一八	一、八五二、九四四	五七三	二、五一四、五二五
總	計	二、六〇七	一八、二二九、六一八	二、七七五	一八、六三一、一八一

(備考) I 本表は日本郵船會社の調査數字を基礎として作成せり。

2 二つ以上の方面に跨る航路は其の中の最主要配船方面の部に屬せしめたり。

3 内國水路、例之、北米太湖、楊子江等の定期配船は本表中に不舎。

4 局部航路は郵船調査にあるものゝみを含む。

(b) 不定期船

世界の航洋不定期船は前述の如く時下約二千萬總噸(重量噸數にして約三千三百萬噸)就航中であるが、その配船方面別の數字を見出すことは頗る困難であり、又假令それを一定の時日に於て算出し得たりとするも、實益は餘り大でない。蓋し、所謂不定期船なるものは、定期船の如く一定の發着時日並に寄港地に正規に配船せらるゝものでなく、刻々に變化する世界各地の船腹需要に應じて配船せられる謂ば「海のタクシー」であり、世界各方面に於ける不定期船船腹の所在は時々刻々に變化する故に他ならない。從而亦、此の不定期船の經營は海運業の内でも特に世界經濟の動向に最も尖鋭な神經の費される所以でもある。

乍然、その不定期船の船腹需要を起すものは、主として運賃負擔能力の大ならざる大量貨物(bulky cargo)であり、就中、今日生産地より消費地へ比較的遠距離間の輸送を要する爲に世界的に常に最も多量の船腹を需要するものは穀物であるが、此の穀物等に就て見ても近年各積出港には漸次グレン・エレヴェーター(Grain elevator)乃至其他貯藏所(Depot)の設備擴充の緒につき、收穫期に際して奥地から殺到する出廻りに對しても往時の如く一時に其方面へ

船腹を輻輳せしめて積取るの要薄らぎ、次第に四時平均して積取る様になつた。之實に最近顯著な事象に屬する「不定期船の定期船化」の可能（例之、前掲第三表に徴しても、世界船腹の増大に不拘、米國を除いた世界の不定期船は戰前世界全船腹の四割を示せるに、現今では三割三步に減じてゐる）の一大理由となるのみならず、生産地及び又は需要地の豊凶に左右せらるゝ場合の他、不定期船の配船を著しく非季節的に平均化するに役立つてゐる。

されば、此の穀物の移動に就て不斷に注視を怠らぬことは不定期船の活動狀態の最主要部に通曉することになる。而して、その内で最も世界的に大きな流れは歐洲へ向て集まる北米の小麥、南米の小麥及び玉蜀黍、南阿の玉蜀黍、黒海及ダニユーブの小麥、玉蜀黍、其他雜穀、印度及極東の米、種子類、豆類、濠洲の小麥等であるが、就中、頭角を抜くのは北米積と南米積とである。けれ共、曩に一言せる如く北米積は今日多く定期貨物船の活動範圍に歸屬する處であり、南米積のみが不定期船の掌中に殘されて居て、世界に此の右に出する不定期船消化の大市場なしとされてゐる。從而又、リヴァー・プレート—英歐大陸 (Plate/U. K. & Continent) の刻々の倫敦に於ける成約運賃は世界不定期船運賃市場の「バロメーター」と目されてゐるのであるが、此の南米積をはじめ前記諸方面からの歐洲向穀物積取成約量は次の第五表に見る如く最近三ヶ年間に一、二の例外を別として、各れも約三割以上の減少を來してゐるのであるから、不況は不定期船の分野に於ても決して手緩く濟される道理がない。

世界不定期船の主要な活動區域は現在猶ほ幾多數へられる。例へば、歐洲内に於いては夏季北歐木材の積取、石炭、鑛石の運送あり、更に歐洲向瓜哇、玖瑪、モーリシアスの砂糖積取等もある。又、東洋を中心とするものにも、歐洲向滿洲大豆輸送、北米太平洋岸の小麥、木材、濠洲小麥、瓜哇糖、蘭貢、西貢、盤谷の米、阿弗利加の鹽、南洋各地よ

りの鑛石並に燐礦等以上の極東向輸送、其他北洋材、石炭、農産物、原料品等の極東内近海出廻り等に多量の不定期船船腹を消化せしめて居り、就中、現今此の東洋中心の大量貨物運送に於ける日本不定期船の活動は全く壓倒的勢力にある。

然しながら日本を除く世界の不定期船隊、特にその大部分を占める英國をはぢめ歐洲の不定期船隊は今や前述の様に幹線の歐洲向穀物航路の不味によつて極度に陰慘な空氣の中に呻吟してゐる。

第五表 不定期船積歐洲向穀物輸送成約量近況

	一九三一年	一九三二年	一九三三年
北米	四九隻	六八隻	二四隻
太平洋岸積	三五三、九〇〇英噸	五〇三、四〇〇英噸	一七五、九〇〇英噸
大西洋岸積	二四九	一、六四〇、八五三	三一五
南米(アルゼンチン)積	一、五七一	一〇、四六四、九〇〇	一、三三二
南阿積	一	一	一七
黑海及ダニューブ積	七一	四、三一五、五五〇	三九九
印度及極東積	二〇二	一、四三六、〇〇〇	二三〇
濠洲積	三三一	二、三七二、一〇〇	三二七
合計	三、一一三	二〇、五八七、三〇三	二、六七一一
		一八、二九一、八一九	二、一二二一
			一四、一七二、〇七五

(備考) 本表は Daily Freight Register, London 最近三ヶ年分に就き、倫敦不定期船海運市場に於て成約せられたる毎月の Tonnage Booking を取纏めたるものにして、各年數字の上欄は積取船數、下欄は積取貨物量を示す。

(c) 油 槽 船

現下八百八十萬總噸の世界航洋油槽船の所屬は矢張り他の一般商船と同様に定期船主と不定期船主との如く大別し得るが、油槽の場合にあつては前者に屬するものは石油會社の四百四十萬噸（その内、米國のスタンダード系二百十萬噸、英國のロイアル・ダツチシエル系八十五萬噸、アングロ・サクソン系五十三萬噸と、此の三大石油トラストで約三百五十萬噸を所有）と各國政府所有の六十萬噸（その内、英國二十二萬噸、米國十四萬噸、露國十萬噸、其他約十五萬噸）とがあり、後者に屬するものには單に油槽船の所有乃至運輸のみを獨自に營む所謂自由油槽船主（free tanker owners）の三百八十萬總噸（その内、諾威百五十萬噸、英國六十六萬噸、伊太利二十七萬噸、佛國二十一萬噸、米國二十萬噸、其他約九十萬噸）があるが、後者の所屬船腹は概して前者との傭船乃至運送契約によつて動いてゐるのであつて、荷主（Shipper）である石油會社乃至政府それ自體が、既に世界全航洋油槽船の大半を所有し、且つ殘る他の油槽船腹に對して強い支配力を保有してゐることは、一般海運界と大いに趣を異にする現象である。

此の特異な現象は殊に近年の油槽船腹膨脹の理由に關聯して顧みると興味あるものがある。試に最近五ヶ年（一九二八年—一九三三年）に就て見ると、世界の石油會社の所有する油槽船が約五十萬噸の増、政府のそれが十數萬噸の増なるに比し、自由油槽船主の船腹は實に百五十萬噸の増加に及むのであるが、此の自由油槽船大膨脹の最大の原因をなしたものは、恰もベネゼーラ油田の躍進的開發と共に、之が輸入上、最も船腹に缺乏を感じだした米國石油會社が船員給食料其他一般運輸費の至廉な諾威海運に融資の便を與へ、諾威船主は當時漸く困憊の色濃かりし英國造船所に大量の新造船註文を發し、之に對して、中にはその建造代價を長期年賦拂の條件でも欣諾する英國造船所すら

續出する状態であつた爲に、諸威は殆んど勞せずして此の五年間に約百萬總噸に上る油槽船隊の大擴張を行ふことが出來た。而も、此の諸威新造油槽船の中には始めから米國の石油會社によつて短きは五ケ年長きは廿ケ年に渉る長期傭船契約を締結して居たものが相當多く數へられた。從而、之等は全く米國石船會社油槽船隊の別働隊と見做さるべき譯けであるが、目下、右に屬すものは實に五十萬總噸に達すると云はれてゐる。

乍然、以上の如き諸威の新造も全部が米諸提携に基く殷賑な自由油槽船擴充工作ではなく、他に多くの投機的新造を含むて居た爲に、需給の平衡は自らの手で破られ、竣工と同時に繋船の餘儀なきに至つたものも多くあつて、一時は諸威にはその全油槽船隊の約四分の一に當る三十數萬總噸（一九三二年八月一日）の繋船を示したことすらあり、又、世界全體としても、紐育恐慌以來縮少した石油の海上輸送と異常な船の造り過ぎとによつて、全油槽船腹の五分の一に當る約百八十萬噸（同年二月一日）の繋船記録を出し、而もその三分の一は米國自らの繋船に屬してゐた。

現在では可成恢復して世界の油槽船繋船も約百萬噸程度に下り、諸威もそのうち約六萬噸位に過ぎなくなつたけれども、所謂自由油槽船隊三百八十萬噸のうち約五十萬噸の長期傭船を除いた部分より成る油槽船運賃市場は未だなほ著しく不安定に残されてゐて、權威ある研究に據ると一九三三年度を通じて約二百六十隻（約百五十萬噸）の運送契約がオープン・マーケットに現れてゐるが、その成約運賃は極めて非採算的なものであつた。之實に一九三四年（二月廿八日）に入つて國際油槽船主協會（International Tankers' Owners Association, Ltd, London）が歐洲の自由油槽船主を中心にその自治的更生機關の確立を目指して創立せられた所以に他ならない。此の協會は歐洲主要油槽船主の參加を得て、加盟船主の運賃收入に一定割合の課金をなし、之を財源として、自發的に任意繋船せる加盟船主へ一定

率の補償金を與へ、以て繋船を奨励し、運賃の恢復を策してゐる特殊のプール (Pool) である。但し、目下の處 (一九三四年十月初現在) 本プール加盟濟三百三十萬重量噸の油槽船中一百萬重量噸が繋船されてゐるが、未だ充分所期の効果を擧げてゐないと云ふことである。

油槽船の活動しつゝある航路の現況に一瞥を與へると、原油及重油 (Crude oil) とガソリン類 (Clean oil) とで若干の相違があつても南米北岸乃至中米から北米大西洋岸、南米並に歐洲への大西洋輸送、北米の沿岸輸送、ボルネオ、蘭印乃至彼斯等東南洋から蘇土經由歐洲及び黒海より歐洲各地への輸送、北米太平洋岸並に南洋から極東並に大洋洲の夫々への輸送等が幹線をなすものである。^(註3)

日本の民間油槽船隊は北米太平洋岸並に南洋、北樺太よりの輸入油を對象として近來石油業法の實施並に海軍需要と相俟つて隆盛裡に陣容整ひつゝあり、且つ繋船等は片影だに認め得ぬ位よく活動してゐて、此の部門に於ても本邦海運は世界に獨目の立場を占めんとしてゐるのであるが、後に再述せられる様に、日本油槽船隊の更に一段の擴充こそは實に刻下の一大急務に屬する處のものである。

(4) 世界海運不況の諸相

斯而、現下に於ける世界商船隊の活動狀態を通覽するときは、特異な例外 (日本) を除き一般に甚だ不活潑なるを感ぜしめられると共に、更に既述の世界船腹の膨脹と次に若干考究せられんとする世界海上貿易の萎微との恐しく不調和な事情を併視するに及むで、聽て此の海運不況の由て來る處のものを闡明ならしめ得ると信するのであるが、茲

には尙ほ其の世界海運不況の表面的な諸狀相に一瞥を與へてみたいと思ふ。

先づ、船舶の提供する海上運送勞務に對して支拂はるゝ運賃並に傭船料の趨勢を見ると、歐洲の權威ある調査は何れも最近の驚く可き低落を明示してゐる。而も一九三三年は運賃に於て遂に未曾有の惡記錄が現れた。即ち、英誌エコノミストの世界運賃平均指數によると一九三三年は七二・六で、戰前一九一三年の一〇〇に對してすら約二割七歩強の低下であり、戰後的一九二〇年を一〇〇とすると一九三三年は僅に一六・五にしか當らず、又、定期傭船料の世界平均指數も一九二〇年の一〇〇に比し一九三三年は一四・五に過ぎない。(第六表A及B参照)

次に新造船に就ても現今は建造代價は戰前より低廉であるとされてゐるのに、一九三二年には世界で七十三萬噸、一九三三年には更に少く僅に五十萬噸に滿たぬ進水があつたのみであるが、(第六表C及び参照)二十世紀に入つて進水船が百萬噸以下なのは最近二ケ年あるのみで、之を世界の全造船能力から考へれば殆んど九牛の一毛に近い造船に過ぎず、況や英國政府支援の下に着手せられたキューナード汽船會社の北大西洋航路用超巨船第五三四號(七萬三千總噸)が一九三一年十二月十二日以來二年有三箇月餘に涉り建造工事を中止せられたる如きは、一般に斯界不振の表象として極めて陰慘な雰圍氣を醸成せしめたものである。

更に又、前述の如き運賃傭船料の低落に不拘、一九三〇年以來世界の船腹需要が却て益々縮減の度を高め、積む可き貨客を見出し得ぬ船舶の數が愈々多くなつた現實の證左として繋船統計の數字は日に日に膨脹した結果、一九三二年中頃には實に一千四百萬噸を突破するに至つた。此の數字は世界全船腹の尠く共約二割が現實に失職したことを物語るものであるが、尙ほ實際は就航してゐても往復航海の内の片航が空航であつたり、或は空船ではないが半載乃至

それにも達せぬ状態で航海するの餘儀なきに至つたもの等が次第に多くなつて、數字に現れぬ此の『見えざる繋船』(invisible laid-up tonnage)による失職も相當量に上ると觀測される。

其後、世界の繋船は漸次數を減じて、一九三四年中頃には七百萬噸臺に下つてゐるが、之を以て直に斯界の恢復、繋船の再就航と斷ずるは餘りにも早計に失するもので、それは反つて一九三二年以來、日米獨伊の四箇國で夫々國家的な解體船計畫が促進せられてゐるのみならず、其他にも近き將來に恢復の希望を見出せぬ繋船の所有者にして、繋船の解體に着手するものが増加した爲に繋船の減少を招來したと見るが至當であり、寧ろ海運不況深刻化の裏書となるに過ぎぬのである。世界の解體船は一九三二年に於て約百三十五萬噸、一九三三年に於て約二百四十萬噸に及むてゐるが、斯る多量の船腹が解體せられたことは戰後未だ曾て見られなかつた處である。(第六表E及G、並に第七表參照)

第六表 世界海運界戰後狀態一覽表

	A	B	C	D	E	F	G
	運賃指數	備船料指數	新造船價 一重量也當 噸志	世界進水船 千總噸	世界解體船 千總噸	世界解體船 (世界全損船) 千總噸	世界繋船
一九一三年	一〇〇・〇	—	七—	三、三三三	八八	(五三三)	?
一九二〇年	四三八・五	一〇〇・〇	三四—	五、八六二	八	(五一九)	?
一九二一年	一五八・四	三六・三	一一〇	四、三四二	七八	(五三七)	?
一九二二年	一二二・〇	二六・六	八一六	二、四六七	三一五	(七四四)	九、七八八
一九二三年	一〇九・九	二一・六	八一五	一、六四三	九六三	(一、四五七)	八、〇四五
一九二四年	一一三・四	二三・二	八一八	二、二四八	一、一七四	(一、六一五)	六、一二五
一九二五年	一〇二・二	二二・〇	八一—	二、一九三	六五三	(九八一)	六、七五三
一九二六年	一〇九・七	二四・五	八一八	一、六七五	七九九	(一、二二七)	六、〇八六

一九二七年	一〇九・六	二四・九	八一・六	二、二八六	四〇三	(八五二)	四、一四九
一九二八年	九八・八	二二・四	八一・五	二、六九九	七三六	(一一一七)	四、八〇〇
一九二九年	九六・八	二四・七	八一・五	二、七九三	九四四	(一、四五九)	三、三八四
一九三〇年	七九・一	一七・七	七一・九	二、八八九	八四九	(一、二三三)	五、四三九
一九三一年	七九・六	一四・二	五一・〇	一、六一七	一、〇一八	(一、三三六)	九、六五三
一九三二年	七五・四	一三・三	四一・五	七二七	一、三四六	(一、六九六)	一四、一六六
一九三三年	七二・六	一四・五	四一・八	四八九	二、四一三	(二、七三三)	一一、四七三
一九三四年(上半期)	七二・八	一四・一	六一・三	二三六	九五四	(一、一一五)	七、四五七

(備考) Aは英誌エコノミスト調査、Bは英國海運會議所調査で共に世界的年間平均の指數、Cはフエアアブレイ調査の英國新造標準出來合貨物船七、五〇〇重量屯型の各年最高値、D、E、Fは各ロイズ・レヂスター調査、Gは一九三四年を除き米國商務省調査の世界主要十四國の各年七月一日の數字。

第七表 世界主要海運國繫船狀況一覽 (單位一千總噸)

時 日	國 別		獨 逸	日 本 (I)	米 國 (民間船)	英 國 (愛蘭を含む)
	一月	七月				
一九二二年	一月	七月	—	110	七八	一、九六一
一九二九年	一月	七月	—	三三	五三三	一、六六七
一九三〇年	一月	七月	—	九〇	六〇三	四六七
一九三一年	一月	七月	—	九〇	三三三	五六六
一九三二年	一月	七月	—	八(2)	四四七	五三
一九三三年	一月	七月	—	二四	四四七	一、一八九
一九三四年	一月	七月	—	二四	四四七	二、三五五
一九三五年	一月	七月	—	二四	四四七	二、〇〇八
一九三六年	一月	七月	—	二四	四四七	二、九一九
一九三七年	一月	七月	—	二四	四四七	三、四〇〇
一九三八年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九三九年	一月	七月	—	二四	四四七	三、二〇七
一九四〇年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九四一年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九四二年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九四三年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九四四年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九四五年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九四六年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九四七年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九四八年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九四九年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九五〇年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九五一年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九五二年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九五三年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九五四年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九五五年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九五六年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九五七年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九五八年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九五九年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九六〇年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九六一年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九六二年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九六三年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九六四年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九六五年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九六六年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九六七年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九六八年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九六九年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九七〇年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九七一年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九七二年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九七三年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九七四年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九七五年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九七六年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九七七年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九七八年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九七九年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九八〇年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九八一年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九八二年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九八三年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九八四年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九八五年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九八六年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九八七年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九八八年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九八九年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九九〇年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九九一年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九九二年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九九三年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九九四年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九九五年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九九六年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九九七年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九九八年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
一九九九年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇〇〇年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇〇一年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇〇二年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇〇三年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇〇四年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇〇五年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇〇六年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇〇七年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇〇八年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇〇九年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇一〇年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇一一年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇一二年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇一三年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇一四年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇一五年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇一六年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇一七年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇一八年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇一九年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六
二〇二〇年	一月	七月	—	二四	四四七	三、〇九六

佛 國	伊 太 利	和 蘭	西 牙	白 耳 牙	諸 威 義	瑞 典	丁 抹 爾	希 臘	其 他	合 計	世界全船腹に對する割合
一、〇八五	五八五	三三七	五三〇	二七五	二〇七	二〇四	一六一	一七〇	五〇	一〇、九八四	(一八%)
一、〇〇〇	五八五	三三〇	五三〇	二七五	二二二	一一四	三三	四八	一〇〇	九、七八八	(一六%)
一三	二六	—	三三	四	二〇	—	—	七四	四一	三、九六八	(六%)
七五	二二六	七	一九	一四	一〇	三	—	五九	七一	三、三三四	(五%)
九二	一八〇	—	四	二二	二二	三	—	八七	一八〇	三、二二八	(五%)
一六一	四六〇	二三八	七五	五〇	一七三	一五	七八	二七三	二九九	五、四三九	(八%)
二九	六五三	三四	二〇	七七	五九五	一三二	九	二二三	四六	八、六六五	(一二%)
五四六	七六七	三九三	八五	一〇六	七三八	一八	一三六	三三三	五〇二	九、六五二	(一四%)
(3) 五六六	八〇七	五九五	一三八	一八七	九一五	一八一	一八五	一八〇	五四六	二、三九二	(二七%)
九七三	八四七	七五五	二五四	一八七	八〇二	一五三	二〇三	五二〇	七七三	一、四六二	(一〇%)
九三二	六一九	六二四	三七三	一七七	六三五	二二一	一六七	二〇七	五七五	七、〇〇二	(一九%)
九四〇	五三	三二	三九三	二九	七四三	一四六	二五	三〇九	四四六	二、四七三	(二〇%)
(3) 八七三六%	四二(一四%)	四八(二二%)	三四八(三〇%)	一〇〇(三三%)	四四八(一一%)	一八(一一%)	七〇(六%)	七五(五%)	(5) 五〇〇(一〇%)	八、八九七	(一四%)
(3) 七二七三%	三〇(一一%)	三五四(九%)	三四八(三〇%)	(5) 一〇〇(三三%)	三九〇(一〇%)	二九(一%)	三三(三%)	一八五(二%)	(5) 四〇〇(六%)	七、四五七	(一二%)

(備考) 一、本表の繋船數字は一九三四年の外は米國商務省調査のものにして、各年一月、七月各一日現在、日本を除き何れも帆船を不含。

二、各年の世界全船腹はロイツ船名録調査六月末日現在の數字を採り、之により大約の繋船割合を算出せり。

三、表中、(1)は帆船を含む、(2)は漢堡一港、(3)は十五日、(4)は一月一日當時の數字、(5)は推算に據る。

(5) 日本海運の更生

紐育恐慌の勃發した一九二九年が近年に於ける世界産業貿易界の景氣の頂點とされ、世界の海運は全般的に爾來今日に至る迄轉落の一途を辿つたのであるが、日本海運亦一九三一年迄は全く其れと軌を一にして經營困難を極めた。尤も一九三〇年十二月から翌三十一年の初四ヶ月にかけては濠洲小麥の異常な出廻りがあつて一時極東不定期市場を蘇生せしめたこともあつたが、忽ち元に還り、九月には滿洲事變の發生も非常狀態に據る船腹の需要より却つて支那の日本船ボイコット（輸出入品の日本船積回避）の爲に失ふ處多く、剩へ同月英國の金本位停止から該國船の對外競争力増加し、日本海運の前途なほ甚だ不安定なるものがあつた。

然るに此の不安な情勢が一九三二年後半以降、世界海運に於ける唯一の特異現象として日本にのみ獨り顯著な恢復となつて展開されることになつた。今その最も主要なる動機を探求すると要約次の三つを擧げることが出来る。

第一、一九三一年十二月の金輸出再禁止以來の圓の爲替價值變動は、外貨建運賃の外國航路に於ける日本の對外競争力増大に與る處多く、殊に不定期船の遠洋方面への出動を促進せしめることになり、その結果は更に近海方面浮動の船腹を減ずる傾向を生ぜしめ、船腹過剩狀態が著しく調整される様になつたが、偶々滿洲事變發生後、例年百五十萬噸乃至二百萬噸に上る歐洲向滿洲大豆が北滿鐵東部線の不通となり從來浦鹽積として大連積に相拮抗せる分も全部後者に出廻つた爲に、商業的機構の變化に基く諸種の便益が日本不定期船の積取を頗る容易ならしむるの好機を與へることになつて、一九三二年十月以降の新大豆年度に於て特に日本海運更生への發足を助勢してゐる。勿論、此の滿

洲大豆の旺盛な積取は一九三三年に入つてヒットラー新政府の獨逸農村緊急救済政策の影響を受け約一ヶ年の後忽ち縮減の餘儀なきに至つたが、兎に角、本邦海運業者の對外競争力培養上の效果は著しいものがある。

第二、一九三三年に於ける日本諸産業の恢復は原料品、乃至燃料の移輸入、製造品の移輸出を復活せしむる處大にして、遠洋航路、近海並沿岸航路共に貨物出廻旺盛となり、從而日本船は定期船も不定期船も右による船腹需要の擴大に幸せられた。此の日本の場合に於てのみ見られる船腹需要恢復の程度に關しては後段貿易量の探究に當つて説明せられることであるが、要之、世界海上貿易の全體的數量が最近での好況の頂點とせられる一九二九年に比し一九三三年は尠く共三割以上の減少と推算せられるに反して、一九三三年の日本の海上外國貿易量のみは殆んど一九二九年當時の數字に迄挽回せられてゐる處に考慮が求めらるべきである。

第三、以上日本商船に對する船腹需要恢復上の二箇の好條件に不拘、日本海運に於ては列國に率先して、自治的な船腹需給調整施設が一九三二年十月以降滿二ヶ年半に涉り實施せられることとなつた。是即ち、船質改善助成施設並に運航用外國船輸入禁止制度として知らるゝ處のものである。本施設の内容に就ても後段に改めて若干の記述がなされるが、要するに此の二ヶ年半の間に四十萬總噸の老朽船（原則として船齡二十五年以上のもの）を解撤し、二十萬總噸の經濟的優秀船を新造して、日本商船隊の船質改善を圖ると共に、運航用の目的を以てする外國船の輸入を一時禁止して、船腹に對する需給關係を調整せんとする日本の新海運造船政策である。

此の兩制度が日本海運に於て具に經驗された一九三〇年乃至一九三一年當時の適當な船腹供給狀態の調整に大きな效果を示したことは無論であり、前述二箇の好條件と相俟つて、聽て本邦海運市場の更生を實顯せしめる一大原因と

なつた。

如上三要件は一九三二年後半以降に於て特に世界海運の大勢と逆に日本海運が恢復に轉じ得た主たる動機と考へることが出来るが、素より、卓越せる我が海運業者の經營上の技能と乗組員の低廉にして且つ能率の高い勞働とが常に日本商船隊の活動力の源泉たるは言を俟たない。

然らば、今や此の更生の緒についた日本商船隊の活動狀態は如何なりや、一應その配船實況調査の要あるべしと思料せらるゝも、右の調査は不定期船の場合に於て必しも容易とせず、且つ曩に一言せる如く不定期船の配船狀況は季節により乃至は刻々に推移する經濟的並に其他の諸事情により可成差異を生ずるを以て、特に周到なる觀察が必要である。

第八表は一九三三年を通じて日本船が常に平均して何れの方面に配船せられたかを示すもので、前掲第四表世界定期船の配船狀況との對比を易からしむる様な配列に作表せられたものであるが、是によつて先づ第一に分明にせられて居るのは、現在の日本船の約半に當る二百萬總噸が遠洋方面の外國航路に従事してゐることである。而して、その内の約四割が所謂社船（日本郵船、大阪商船並に其系統に屬する船舶）、約六割が社外船（郵商兩社以外の本邦一般船主に屬する船舶）によつて夫々配船せられて居り、更に其の二百萬總噸中、定期船の配船は社船八十五萬噸の他、社外船中の四十萬噸が定期化されて居て、合計百二十五萬總噸即ち約六割を算せられる。

次に又、主として此の二百萬總噸の遠洋出勤邦船が、今日所謂「無形の輸出」として國際貸借尻の調整上不可缺の要素とされる海外受取運賃を稼出するのであるが、（此の海運による「無形の輸出」は生絲、綿布に亞いで本邦三大

輸出の一に數へられる)、その活動の分野を観ると、太平洋横斷航路は實に七十二萬總噸餘に及び、即ち遠洋出動邦船の約三割六歩が主としてアメリカ大陸と極東との貿易に従事してゐることを知る。而も、刻下此の太平洋横斷の日本船の活動は定期船のみに就て考察しても、既掲第四表により計出し得る同じ航路の世界全定期船百二十八萬總噸中の五十八萬總噸即ち約四割五歩が日本船の占むる處であつて、北太平洋に於ける日本の航權は初めて吾が定期船の横斷(一八九六年)して以來、僅々四十年を出でずして、茲に確然たる地歩の下に築かれてゐることが判る。

又、現在の處、歐洲極東間の航路は太平洋航路に亞ぐ日本船の活動區域であるが、此の航路に配船される不定期船の立場が、未だ往航の歐洲向滿洲大豆と復航の日本向北東阿鹽との消長により左右せられる傾向著しく、不安定の域を脱してゐない。定期船に於ても此の航路は各國船の競争特に烈しい様に感じられる。

其他の遠洋出動邦船は大部分、南洋、印度、濠洲方面と極東との間に動いてゐるが、原料品の輸送を中心として之等の諸方面の日本船航路網が維持されつゝあるのは當然である。

斯而、日本船は今や七海に至らぬ限もなく活動を續け、國內に於て經濟的理由に基く繋船の片影だに認め得ない狀況は、寔に近時世界海運に於ける一大偉觀とするに足るものがあらう。

第八表 日本商船隊の配船狀況 (一九三三年十二月……單位一千總噸)

I 大西洋方面(横斷航路)……北米東岸—歐洲間	社 船		社 外 船		計	合 計
	日本郵船系	大阪商船系	定期船	不定期船		
	1	1	25	1	25	25

[illegible]

(備考)

I

表中、社船の部に於て日本郵船、近海郵船の二社、大坂商船系には大坂商船他六社を夫々含む外、兩社共同の支配下にある日清汽船、朝鮮郵船の二社約一〇〇、〇〇〇總噸の船隊を各二分の一宛加算せしめたり。

2 社外船各航路の配船は一年間の平均を探りたり。

3 大坂商船のアフリカ航路は同社南米東岸線並世界一周航路使用船で兼營。社外船も一九三四年には川崎、國際

山下三社協同毎月一回定期配船開始せり。

4 表中VIの一部數字は推算による。

- (註 1) F. A. Hook; Merchant Adventures 1914~1918, London 1920., Lloyd's Register, 1934—35, Vol. II, P. 706.
 遞信省管船局編「大戰時代ノ世界海運」P. 14
- (註 2) "The Mercantile Shipping Crisis", by British National Committee of International Chamber of Commerce, London 1933, P. 6
- (註 3) Shipping World, Sept. 13, 1933.
- (註 4) 拙稿「最新世界荷動事情」(日本海運集會所月刊「海運」一九三二年十一月號)
- (註 5) Le Journal de la Marine Marchande, Octobre 1931, 掲載の主筆 René Moreux の論文には一九三一年の帆船を除く世界船腹六千八百萬總屯が一億一千二百萬重量屯とされてゐる。
- (註 6) 但し、右の内定期船には米國の不定期船的性能のものを包含せしめ、及同じく不定期船の性能の米國太湖船も別に切離して計算せり。
- (註 7) 東大脇村助教授「油槽船の所有と經營」(資源第三卷第四號掲載)
- (註 8) A. C. Hardy; Oil Ships and Sea Transport, 1931 London.
- (註 9) 此の數字に就ては英國海運會議所 (Chamber of Shipping) の運賃指數も略ぼ之と同様の低下を示す。
- (註 10) 本船は一九三四年四月三日キユナード白星線兩社大西洋航路の合同を基調とする政府の更に厚い助成によつて漸く工事再開を見、同九月廿六日進水し、同時に Queen Mary 號と命名された。

三 世界海上貿易の情勢

海運に於て、其の運送目的物たる世界海上出廻貨物の情勢、更に其の出廻情勢を左右する處の列國の政治的經濟的

事情並に經濟政策に就き特に多分の關心を有たれるのは必然であり、楊子江上家鴨が卵子一個を生み落したことも、又、南洋の一孤島で椰子の樹一本倒れたことも、凡そ海運にとつては共に重要な出來事であると曾て英國海運の一將星が説いたことがあるが、寔に至言である。蓋し、此の世界の耳を持ち眼を有ち、内外諸般の新情勢に精しくして商機に敏なるは素より現代商業の生命であるが、世界何れの國の出入貨と雖も、沿岸貿易を除くその他、世界商船の競争市場に於ける對象となる海運、就中、その不定期船に於て經營上必至の要諦とせられる故である。

而して、實際に於て、現時の世界海運市場は如上の情勢に對し極めて鋭覺なる機構の下に刻々の動きをなしつつあるに不拘、世界の商船自らが現實に關與した過去の運送量並に其の移動方向に關する統一的、綜合的記錄に就いては全く是を缺き、且つ現在も猶ほ徒に無策に終つて手の下し様を知らない。從而亦、船腹需給との關聯に於て是非共對比せられねばならない海上荷動量の計數は之を全體的に且つ正確に知悉すること甚だ困難である。乃ち、世界海運は個々の商船が運送した貨物の數量を最もよく知れる當該商船の所有者乃至運航者が一般に商機に關すること大なりとして他聞を悦ばざる傾きあるのみならず、右に關する資料を全體的に處理する公共的機關乃至施設の完備せざる爲に、他の重要諸産業に見る如く需給狀態を相關的統計により闡明にすること至難とする。（本邦に於ても遞信省管船局は年々資源調査令に基き、日本船舶業者の一年間積取貨物量に就いて概略の報告を徴してゐるが、公表は固く避けられてゐる。）

然るに、煩雜迂遠なる方法ではあるが、側面的に、此の計算を遂げ得せしめる手段が今一つ殘されてゐる筈であつて、即ち列國の詳細なる外國貿易統計及び沿岸貿易を示す港灣統計、更に又、重要商品の國際的移動量に關する權威

ある機關の調査等を蒐集して一定の期間一定の條件の下に綜合的に取纏めて行く方法であるが、之また統計そのものの不備、様式、單位の不揃其他によつて妨げらるゝ處多く、研究者によつて多くの努力が費されてゐるに不拘、未だ見る可き成果を得てゐない。小研究亦勿論之を能くする處ではないが、此の側面的方法により若干の考證を試みんとするものである。

(1) 世界貿易の萎微

世界貿易の萎微は今日何人によつても唱えられる處である。然るに其の萎微の程度を示す處の内容に關しては必しも諸説の明確なるを得ざるやに感ずる。

近時、世界貿易に關する各般の統計蒐集並に研究に就いて主流をなすものは國際聯盟事務局の調査であると認められる。而も、此の機關の努力によつて世界の各方面から蒐集せられる多種多様な單位、形式の貿易統計資料が漸次統一的形式に同化されんとしてゐるのは意を強くするものがあるが、未だ完成されて居らず、更にその未完成の程度は金額 (Value) によると數量 (Volume) によるとは殆んど同日の論でない。加之、前者なる貿易額に就ても各國共に國際貸借尻 (International balance of payment) の計出上、自國の貨幣單位に基く精確な數字を出してゐるに不拘、今日の如く爲替關係の複雑多變にして不安定の著しい時代に際しては、之が世界的に通覽上正確な數字は事實上殆んど計出不可能に近い程複雑となる。現今、弗乃至磅に換算されて綜合的に示されてゐるものでも、要するに概算的のものに過ぎない。

さて、吾等の研究對象として今特に求められんとする處のものは金額に非して數量にあるのだが、國際聯盟事務局編著 *Review of World Trade, 1932.* によれば、世界貿易の數量は、一九二九年を一〇〇と假定すると、一九三二年には七三・五即ち此の四箇年間に二六・五%の減少で、金額（金弗換算）に於ては、同じ期間に一〇〇から三九・〇へ即ち六一%の激減であり、一九二九年の三百五十六億弗が一九三二年には僅々百三十八億八千萬弗（各れも輸入金額）に低落して居ることが示されてゐる。然るに、同書中には金額（金弗換算）に關して各國別に行はれた計算の結果を明示せるに不拘、數量に就ては如上の割合を示せる他、一切の具體的內容を發表してゐない。唯、右數量割合の算出には列國の貿易數量を一特定基本年度に於ける價格關係に基いて算定する方法の採られたことが附言されて居る。（此の方法は本邦でも横濱正金銀行の貿易調査に於て採られてゐる）

然れ共、近時同一年度中、同一國家に於ても、世界的にも物價變動現象の最も錯雜した期間の貿易數量を斯る方法により査定せられることは、計算に際し如何なる補正手段が採用せられたとしても、結果として得られた數字の當否に就いて多くの疑念が残されざるを得ない。更に又、世界貿易數量が果して如何なる程度の内容を有つものなるかに就ても吾等は探究の慾求に馳られるであらう。

斯の立場から、先づ筆者は聯盟自體の提供せる資料並に列國の貿易統計類に據つて一九二九年より一九三二年に至る四箇年間毎年の世界主要貿易國五十七箇國の現實の貿易數量の算出を試みた。其の結果内容は最後に附表Aに明示する如くであるが、今之を六地域に別して要約すると次掲第九表となる。

第九表 世界貿易數量六大地域別近況調査結果一覽表 (單位一千噸)

大陸別	年次		輸	出	輸	入
	一九二九年	一九三二年				
I 歐洲(廿六箇國)	三五七、七一(一〇〇)	二三六、六八五(六六・二)	三八七、八三〇(一〇〇)	二七八、九三五(七一・九)		
II 阿弗利加(三箇國)	一〇、九九六(一〇〇)	六、五四五(五九・五)	一〇、八六〇(一〇〇)	七、五〇四(六九・一)		
III 太平洋洲(二箇國)	六、三三二(一〇〇)	七、五〇八 (二六・六)	八、五二五(一〇〇)	四、四五六(五二・三)		
IV 東南洋(十箇國)	四六、五三八(一〇〇)	四〇、六〇六(八七・三)	四四、六五八(一〇〇)	三四、八二二(七八・〇)		
V 北米(二箇國)	六八、一二一(一〇〇)	四一、九六八(六一・六)	七四、七四〇(一〇〇)	四三、二九一(五七・九)		
VI 中南米(十四箇國)	六八、〇一一(一〇〇)	五〇、三九九(七四・一)	三九、〇六六(一〇〇)	一五、二四七(三九・〇)		
合計 (五十七箇國)	五五七、七〇九(一〇〇)	三八三、七一(六八・八)	五六五、六七九(一〇〇)	三八四、二五五(六八・〇)		

(備考) 後掲の附表A参照。

右表に見る様に五十七箇國の貿易數量は(輸出と輸入との各合計は概して不一致で、數量に於ても金額に於ても多くの場合輸入が若干大きな數字で示されるを常とするが)、輸入數量の合計に就て見ると、一九二九年の五億六千五百萬噸は年々漸減して一九三二年には三億八千四百萬噸即ち前者を一〇〇とすれば後者は六八・〇で(輸出量で見ると六八・八)實に三二%の減少に當り、此の減少率は輸出入平均で見ると既述の聯盟の計出した二六・五%より更に五・二%大である。

又、此の主要五十七箇國の貿易數量は全世界貿易量の殆んど所謂九分九厘の數量を示すものと信ぜられるものであるが、輸出货量に於て世界の約六割、輸入量に於て約七割を占める歐洲は前記四箇年間に輸出货量に於て世界の平準以下にあり、輸入量に於て若干平準以上にある。其の主因は歐洲輸出炭の萎微著しきに反し、輸入穀物量の無變化なるに求め得と思料す。其他、世界の輸出入量を通じて特に異色の認められるのは、大洋洲の輸出が農産物の積出旺盛から唯一つ世界の例外を破つて一九二九年より一九三二年に於て大であること、中南米の購買力萎縮甚しく、その輸入量の減少率が六地域中の最惡を示せること、並に東南洋の貿易が上記大洋洲の輸出の場合を除く他、輸出入量共に他の地域より萎微の程度薄きこと、等を挙げられるが、右の内、東南洋、就中極東貿易に見る最近の特異な狀勢に關しては後に項を改めて再述を期す。

尙ほ参考の爲、世界貿易數量の萎微の程度に就いて聯盟が前掲書中に示した處と筆者の算定との相違を掲げて見る。
(何れも一九二九年を一〇〇とす)

	世界貿易量の萎微		内、歐洲貿易量の萎微	
	聯盟算定	筆者算定	聯盟算定	筆者算定
一九二九年……	一〇〇・〇	一〇〇・〇	(輸出)一〇〇・〇 (輸入)一〇〇・〇	(輸出)一〇〇・〇 (輸入)一〇〇・〇
一九三〇年……	九三・〇	九二・〇	九二・〇	九九・〇
一九三一年……	八四・五	八〇・四	八一・〇	九五・〇
一九三二年……	七三・五	六八・三	六四・〇	八一・〇
				六六・二
				七一・九

(2) 海上貿易に見る大宗貨物移動の變化

此の小報告に於て、以上世界貿易の數量的査定を企圖した所以は、要するに世界の商船々腹を需要する海上貿易即ち沿岸貿易を除く海上貨物の出廻り狀態に關して一定の輪廓を描出せんが爲であつた。而して、列國の沿岸貿易も亦、現今相當多量の船腹を需要するものであるけれ共、その査定上の煩雜、困難は殆んど之を世界的に綜合闡明すること不可能たらしめるものであり、又、實際上、今日自國の沿岸貿易を無條件に外國船へ開放してゐるものは英國及その流れを吸む愛蘭自由國、英領印度、南阿聯邦、並に諸威、和蘭、白耳義、暹羅、ハイチ、支那等僅々十指を屈すれば足る程度に過ぎず、〔海運〕昭和六年九月號掲載の拙稿〔列國の外國船沿岸貿易禁止制度〕參照之等の諸國は自國海運が實力上殆んど外國船の自國沿岸貿易を排し得るか、乃至は全然海運力を排除せる爲に外國船に之を委ねるか、その各れかによるのであるが、爾餘大多數の海國にあつては何れも自國の沿岸貿易を自國旗船にのみ留保してゐるから、一般に當該國以外の海運國の商船に直接的インタレストを生ぜず、獨り當該國の海運情勢に就て考察する時に於てのみ重要性を感じることゝなる。概して言へば、尠く共、世界の三千總噸型以下の小型船は主として此の自國沿岸貿易並に近海に於ける國際貿易に常時從事し、三千總噸以上の所謂中型、大型船が海上國際貿易を對象として活動するものと見做すことが出来る。

世界の海上國際貿易はハーレー(Halley)に據れば、世界貿易全量の四分の三乃至五分の四と言はれるが、其他諸家の研究によるも、現在、陸運、内國水路、並に北米太湖による國際貿易を除外した世界海上貿易は尠く共世界貿易全量の約八割に達すると推定せられてゐるから、假に八割説に據るとすれば、世界海上に於ける國際貿易は一九二九年

に於て四億五千二百萬噸、一九三二年に於て三億一千六百萬噸となり、（此の數字は歐洲に於て行はれてゐる一九三二年の世界海上貿易量三億噸説に略ぼ合致す）之が大體に於て現時の世界航洋船腹約五千六百萬總噸（第三表參照）を需要することになる。而も、此の一九三二年に於ける海上貿易量を以てして供給船腹を充分満し得ざりしことが、同年に至り遂に空前の繫船時代惹起の重大な原因となつたものと觀ることが出来る。

乍然、茲に世界の海上國際貿易全量の査定が成り、全體的減少程度を知悉し得ても、此の事實のみを以て直に海運不況の全原因なりと斷定する時は早計の難なしとせぬであらう。蓋し、船腹の需要關係に於て貨物移動狀態を見る場合には、その移動數量を移動距離との關聯に於て考察せねばならぬからである。

凡そ海上荷動きを觀るに當つて最も重點の置かれるのは其の移動方向であり、從而亦、右により生ずる運送距離である。假令、同一量と雖も、從來一千哩の距離に於て運送を見た貨物が、經濟的條件の變化に従ひ一萬哩の遠隔地方間に於ける移動によつて代られたとすれば、通常不定期貨物船の速力を一日二百哩として、前者五日間の航海は後者五十日間の航海に代らるゝことになり、船腹の消化率に非常な變化を見るは言を俟たない。而も、世界貿易の實際に於ては今日屢々斯の如き例を見出すのである。次に又、出廻り季節（Shipping seasons）の考慮も同一年度の荷動き情勢を見るに當つて重要な條件であるが、茲には當面の要件外とする。

世界海上貿易の全量に就て其の移動方向を完全に査定することは今日の處技術的に不可能とする。けれ共、其の内の主要な貨物即ち所謂大宗貨物に關しては必しも其れを困難とせず、各商品に就き權威ある専門的機關に於て細密な調査が行はれて居り、其れによつて檢討することが出来る。然らば、大宗貨物の如何なるものなるかに就ては、一般

に常識的見解に落ち易いだけに一顧の要が感ぜられる。乃ち曾て、一九二八年度の世界貿易に就て筆者の調査せる處によると、貿易全量約五億噸中の四七％が燃料、二五％が原料品、二〇％が食糧品、八％が製造品其他の雜貨であり、更に具體的な商品別により示すと、石炭が貿易全量の三五％、穀粒が一三・四％、鑛石及鑛石類が一・三％、石油一二％、木材六％、鐵鋼類四・三％、砂糖二・六％、其他一四・四％となつてゐる。

〔海運〕昭和七年十二月號所載拙稿「最新世界海上荷動事情」參照

右の内でも最も中樞的地位を占めるものは石炭と穀粒とであるが、就中、穀粒の移動は重要にして、世界海運市場は之が出廻情勢を以て晴雨計とし、殊に歐洲海運市場に於て然りとす。何者、穀粒中でも最も重要な小麥の如き、歐洲は世界の五割を生産するに不拘、その消費は世界の大約六割を餘儀なくせられる人口と家畜とを擁する爲に、年々不足を補ふ要あり、之が歐洲に向つて世界の全小麥輸出の約七割五歩が積出される原由となる。從而、歐洲の豊凶は直に此の小麥移動量に増減を生じ、歐洲海運市場に於ける船腹需要に重大なる影響を招來し、又、今日小麥輸出地方として大なるものには北米（米國及加奈陀）、南米（亞爾然丁）、黑海及ダニュープ沿岸諸國、濠洲、等を數へ得るが、之等諸國間に豊凶異同あることも、海運市場に重大な反影を齎すものにして、例之、北半球の小麥作柄凶にして、南半球豊作なりとすれば、北米、歐露に代つて南米、濠洲等の小麥出荷増大可能となり、比較的長距離航路の船腹需要増大によつて市場引締り、其の逆の場合に市場鈍狀を呈するの傾向惹起せらる。乍然、概して云へば、近來歐洲の穀粒需要國が自國農産の増率乃至保護を企圖し、クォーター制其他を以て外來品を抑壓するの政策を持すことから、漸次歐洲向穀粒移動の減退傾向を醸成してゐると認められる。

歐洲向主要穀粒中、小麥、玉蜀黍、其他雜穀の移動狀態に就き見ると、移動全量に於ては一九二九年と一九三二年

とは略同程度の二千五百萬噸餘であり、何等減退を示してゐないが、一九三三年に於ては顯著な減少が見られる。その減少の内容を仕出地別に見ると、北米と南米とからのものに就いて概して減量著しきものあり、特に北米積に於て然りとするが、(第十一表参照)小麥に關しては、同じく北米積の中にも興味ある内容上の變化が包藏せられて居り、此の問題に關しては次項オッタワ協定の影響を論述するに際し觸れて見たいと考へる。

次に、石炭に就いて一顧を與へると、歐洲に於ける移動が最も大量的のものである。元來、此の貨物は世界貿易量中の最大部分を占めるものであるけれ共、その多くは概して比較的地方的乃至近距離な國際貿易に屬するものであつて、歐洲の輸出炭、就中、英、獨、坡三國の輸出炭高の如き現今世界の總石炭輸出高の大約六割を占め、その大部分が歐洲一帶近海航路の重要な貨物となつてゐるが、一九二九年に總計一億噸に達した此の三國輸出炭は最近五箇年間に漸減して一九三二年及一九三三年には各六千六百萬噸餘で即ち三割四歩の激減を示し、而も此の減少の原因が雷に歐洲産業の不振によるのみならず、伊太利其他歐洲諸國の水力電氣の隆興により、次第に永久的性質の市場喪失をも包含して居ることに留意を要せられる。

又、歐洲輸出炭中には英國炭の如き從來遠洋航路に於て稍や顯著なる移動を示すものあり、歐洲の海運業、就中その不定期船經營にあつては往航石炭、復航穀物の積取を以て主貨とし、運賃乃至採算の基準とせられてゐる。此の歐洲炭の遠洋方面向出貨も亦最近五箇年間に於て減少傾向を見出すのであるが、その裡にあつても、獨逸炭が漸次南米市場に進出し、英國炭が此の市場から著しく勢力を薄め、之が填補を加奈陀に需めてゐると云ふ移動變化の情勢が觀取し得られる。(第十表参照)

第十表 歐洲積主要石炭仕向地別最近五箇年海上運送量（單位一千噸）

輸出炭	仕向地	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年
英國炭	歐洲一帯向 北米向 南米向 其他向 計	五一、一三〇 一、〇八〇 五、〇四三 三、〇一四 六〇、二六七	四七、〇八七 一、三六八 四、一九六 二、二二三 五四、八七四	三七、〇七四 一、二〇八 三、〇二四 一、四四四 四二、七五〇	三二、〇一八 一、八四九 二、九六三 二、〇七〇 三八、九〇〇	三一、九四二 一、九六五 二、八七六 二、二八四 三九、〇六七
獨逸炭	歐洲一帯向 北米向 南米向 其他向 計	二五、八一三 一一 一五二 三七二 二六、三四八	二三、二〇八 三九 三五五 三九八 二四、〇〇〇	二二、〇一八 一一八 三七一 二五二 二二、七五九	一七、三一〇 一一三 四七三 一二八 一八、〇二四	一七、四三八 一四 五五〇 一五二 一八、一五四
坡蘭炭	歐洲一帯向 北米向 南米向 其他向 計	一三、三六六 六九 一三、四三五	一一、六六六 九 一一、六七五	一三、二九六 一三 一三、三〇九	九、八七四 三六 九、九一〇	九、二二二 八 九、二三九
以上三國炭合計	歐洲一帯向 北米向 南米向 其他向 計	九〇、三〇九 一、〇九一 五、二六四 三、三八六 一〇〇、〇五〇	八一、九六一 一、四〇七 四、五六〇 二、六二一 九〇、五四九	七二、三八八 一、三二六 三、四〇八 一、六九六 七八、八一八	五九、二〇二 一、九六二 三、四七二 二、一九八 六六、八三四	五八、六〇二 一、九七九 三、四三四 二、四四五 六六、四六〇

（備考）獨逸炭の歐洲一帯向輸出中には陸運によるものを含む。

第十一表 歐洲向主要穀物仕出地別最近五箇年海上運送量（單位一千噸）

仕出地	種別	年次		一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年
		種	別					
米國、加奈陀 （東西兩岸積）	小麥 （小麥粉を含む）	玉蜀黍	麥	七、六六四	七、九五六	六、八四一	六、七九五	五、二〇〇
	大麥、燕麥	（計）	一、一〇〇 四四七 九、二一一	二四五 四 八、二〇五	七七一 四 七、六一六	七七九 九三 七、六六七	二二三 二六 五、四五六	
亞爾然丁	小麥	玉蜀黍	麥	五、八四一	一、六一八	二、八二八	三、〇一八	二、八〇〇
	大麥、燕麥	（計）	四、五〇六 五七〇 一〇、九一七	四、一三二 四九八 六、二四八	八、八二二 七〇二 一二、三五二	六、四五〇 一、〇〇七 一〇、四七五	四、四五一 九二九 八、一八〇	
ソウエート （北部及南部）	小麥	玉蜀黍	麥	七	二、二一四	二、四一五	五四二	五八五
	大麥、燕麥、稗麥	（計）	一二五 一三二 一、三二二	一、三二七 三、五七九	九五八 三、四五〇	二〇八 一、四三九	七〇〇 一、三八三	
ダニユープ諸國	小麥	玉蜀黍	麥	四一〇	三八三	九五一	二三九	二三七
	大麥、燕麥	（計）	二三四 一、〇七八	四一七	一、一五九	一、三一五		

	大麥、燕麥、稗麥 (計)	一、一四二	一、三六六	八八六	五四七	五八〇
漆 洲	小 麥	五一六	六八六	二一〇	三六三	一九〇
南 阿	玉 蜀 黍	一、一六〇	一、〇七八	一、九九七	二、〇八九	二、一〇二
印 度	小 麥 (計)	一〇 五	一九〇 一	二一 四二	二一 二一	
大 麥	大 麥	一五	一九一	四二	二一	
其 他 諸 國	小 麥 玉 蜀 黍 大麥、燕麥、稗麥 (計)	七一〇 二三〇 四九七 一、四三七	七三七 一五九 一九〇 一、四八六	五二六 一三三 四八一 一、一四〇	六八〇 一二〇 五六五 一、三六五	五六二 二八五 六四〇 一、四八七
世 界 總 計	小 麥 玉 蜀 黍 大麥、燕麥、稗麥 合 計	一五、七九五 五、九四一 三、四三九 二五、一七五	一四、一七六 六、〇九七 四、〇二六 二四、二九九	一五、五七九 九、六六三 三、八一九 二九、〇六一	一三、三六三 八、三九三 三、六〇八 二五、三六四	一一、四八六 六、三六五 三、〇七九 二〇、九三〇

(備考)

本表は Daily Freight Review 最近五箇年間の調査より総合せるもの。但し、右はクォーターを單位とするを以て、一噸(一、二四〇封度)に付、小麥は四・六六七クォーター、玉蜀黍及稗麥は五クォーター、大麥は五・八三三、燕麥は八・七五クォーターの割にて換算せられたり。

近時世界海運貿易の數量的考察 (伊坂)

(3) オッタワ協定の影響

海上貿易の數量並に移動方向に就き發生する變化が、船腹需要に及ぼす處の大なることに就いては既に述べたる如くであるが、近時、右に關する自然的乃至偶發的原因による變化以外に、人爲的政策に基く之が變化の特に注視すべきものあるは周知の事柄に屬する。今や一般に從來の自由通商の常則が保護貿易主義の下に封鎖的國家經濟政策に向つて急速な轉換を示さるゝ多くの例を目撃するのであるが、その中に世界の各方面に向つて極めて強力に其の旗色塗替を斷行しつゝある主流のあるのを認める。之ぞクロムエル航海條例(Navigation Act, 1651~1849)の廢棄以來八十餘年、名實共に自由貿易主義の盟主たりし英帝國であり、夫のオッタワ協定なるものによつて具體化されてゐる處のものである。

所謂オッタワ協定(Ottawa Agreements)は一九三二年七月二十一日以降翌八月二十日迄の一ヶ月間、加奈陀の首都オッタワに於いて開催せられた英帝國經濟會議の成果として得られた英帝國の内部的諸盟約を總稱するもので、英本國とその屬領との間では英本國と加奈陀、濠洲、新西蘭、南阿聯邦、印度、ニューファウンドランド、南ローデシア、愛蘭自由國との間に、英帝國内の各屬領間では南阿聯邦と加奈陀、新西蘭、南ローデシアとの間に及び愛蘭自由國と南ローデシアとの間に於て、以上都合十二の各個別的協定が成立して、夫々有効期間五箇年の下に同年十月一日以降實施されたものである。

此の協定の内容をなす處のものは極めて多岐廣範に涉るが、^{“Economist”, Oct. 22nd, 1932} (Ottawa Supplement 参照) 要するに、關稅政策其他

に依り外國品の英帝國内への輸入を可及的阻止し、之に代つて英本國は屬領產農產品乃至原料品の輸入増加を計り、屬領は英本國產の製造品其他の使用を増進するは勿論、諸屬領間にありても英帝國產品の利用を可及的促進するにある。

日本は曩に日印會商に際して具に此の英帝國の新經濟政策に直面したのであるが、前項に於て指摘された小麥と石炭に關する重要な海上貨物移動上の變化も亦、實にオッタワ協定の政策に影響されてゐるのである。

以下、海上貿易に及ぼす影響と云ふ立場から綜合して、主要海上貨物に就き該協定の内容を窺ふと、先ず(1)小麥に對しては英本國は新に外國產のものにクオーター(四・六六七クオーターが一重量噸)に付き二志の關稅を設け、(2)玉蜀黍、亞麻仁にも從價一割稅新設、(3)砂糖は英本國は既に一般に輸入稅を課し、屬領產には之を輕度ならしめてゐたが、向後英帝國產の砂糖に就ては帝國内で可及的利用を促進す、(4)肉類は英本國が外國產輸入量に制限を試む、以上食糧品の他、原料品に關しては、(5)棉花は英本國が可及的印度產の利用程度を高め、印度は之に代り英本國の綿製品輸入を多からしめる、(6)羊毛は英本國は屬領產のみを從來通り無稅とし、(7)木材は英本國が加奈陀材に對して從價一割の特惠を保證する、(8)石炭は加奈陀によつて英本國炭を無稅、外國炭の關稅を從來の一噸當り四十仙(一九三一年以來實施)から五十仙に引上げられる、(9)製造品は英本國產のものが可及的屬領各地にて利用程度を増進せしめる等、要約以上の如くである。

此の盟約の結果として可能な世界海上運送上の變革は、先づ第一に年々英本國が多量に輸入しつゝある小麥、玉蜀黍等の穀物輸送航路に於て見ることが出来る筈である。即ち、小麥は米國、亞爾然丁、露國及ダニユーブ沿岸諸國方

面から英本國向のものが從來より積出困難となつて、之に代り加奈陀、濠洲よりの積出増大を可能とし、玉蜀黍は南阿積英本國向を刺戟し、亞爾然丁其他積の減退せしめられる可能性を有する。又、砂糖はモーリシヤス糖の英本國向並に加奈陀向が特に促進せられるであらうし、木材は英本國市場に於ける北歐材、露國材に對して加奈陀材の競争力が増大せられ、石炭は加奈陀に於て米國炭に代り、英本國炭の需要旺盛となり、肉類は濠洲、新西蘭及南ローデシア產の英本國向の増が亞爾然丁積に影響する筈である。(但し肉類に關しては以上の實現に多くの困難豫想せらる、蓋し、亞爾然丁の生肉業には英國の投資が極めて大なる故である。)之等のうちには既に顯著な實績を示して居るものもあり、未だ甚だ不満足なものもある。英本國の小麥、玉蜀黍輸入狀況、加奈陀の石炭輸入狀況に關しては別に統計(第十二表参照)を掲げて參考に具へるが、小麥と石炭に見る變化には特に重要性を認めたい。

概して云へば英帝國内に於ける遠洋長距離航路の貨物移動量を増加して船腹需要を擴大し、海運に何分の好影響あるものゝ如くであるが、他面に於て、右と反對の結果を齎す要素も亦包含せられるのみならず、自然的條件乃至英帝國外の諸外國の經濟情勢乃至、經濟政策によつても影響せられる處多きことを併而留意されなければならない。

又、假にオッタワ協定による政策進行の結果が、船腹需要の擴大を招來したとしても、徒にユニオン・デヤック船の活動が刺戟されるに反して、爾余の外國船は自然從來の貨物を失ふ處尠しとせず、世界海運の全般からすれば寧ろ甚だ跛行的な結果を招くものと信ぜられる。

第十二表 英本國小麥及玉蜀黍輸入近狀 (單位千英噸)

仕出地		年次	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年
小麥(英帝國內ヨリ)	加奈陀	積	一、三〇九	一、三五五	二、三四三	二、二七九
	濠洲	積	六三五	一、一六五	一、二〇八	一、四六四
	印度	積	一六七	二四		
	計		二、一一一	二、五四四	三、五五一	三、七四三
	(外國ヨリ)	米國	一、〇五二	五六二	二三一	
亞爾然丁	積		七五九	一、〇三六	一、〇二八	一、二三五
	露國	積	九三六	一、四四六	一六三	二八九
	其他	積	三八〇	三八二	三〇七	三五三
	計		三、一二七	三、四二六	一、七二九	一、八七七
	合 計		五、二三八	五、九七〇	五、二八〇	五六二〇
玉蜀黍(英帝國內ヨリ)	南阿聯邦	積	二六四	八八	一六九	一一一
	(外國ヨリ)	亞爾然丁	一、一一六	二、四一二	二、二八六	二、〇四二
	其他	積	三二八	一六三	一八六	四一二
	合 計		一、七〇八	二、六六三	二、六四一	二、五六五

第十三表 加奈陀の石炭輸入近狀 (單位千米噸)

仕出地	年次	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年
(英帝國內より)	英 本 國 積	八四五	一、一四二	九九九	一、七六一	一、九四四
(外國より)	米 國 積	一七、六五七	一六、一七四	一二、四六八	九、八五九	九、五四一
其 他 積		一一七	三〇四	六五	五三	
合 計		一八、六一九	一七、六二〇	一三、五三二	一一、六七三	一一、四八五

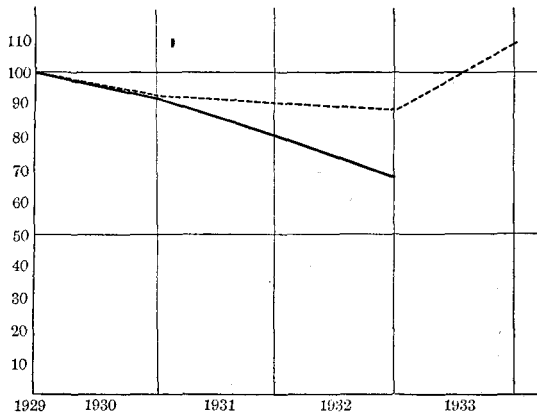
(備考) 1、Daily Freight Register に據り算出。

2、英噸は二、二四〇封度、米噸は二、〇〇〇封度の所謂ショート・トン。

(4) 極東海上貿易の恢復

世界貿易の全數量が一九二九年以降漸減して、一九三二年には四年前の六八・三％に過ぎざる狀態に陥りたるに反し、東南洋(十箇國)の輸出入貿易數量が大洋洲の輸出に見る例外を除いて、世界の六地域中、減量程度の最も低いものであるに就ては既に記された處である。然るに、更に此の東南洋(十箇國)の内でも極東方面にあつては特に右四年間の低減程度輕き事實、並に一九三三年に於ても概して世界貿易量の一層の低下が豫想され居る時に際して、同年獨り極東のみが、世界の大勢と逆に既に一九二九年の水準を突破せる事實を指摘せられなければならない。

數量より觀たる世界貿易と極東貿易



(太線は世界貿易量、點線は極東貿易量 各れも1929年を100とす。)

茲に極東方面とは日、滿、支、比の四箇國を包含せしめて考へられてゐるのであるが、一九二九年以降一九三二年前半期に至る迄の期間は輕微ながら大體に於て世界貿易惡化の一般的趨勢と同様に數量上の遞減を招いて居た。極東方面の貿易が全體的に減量輕微を示すのは、日本の如き産業國に見る原料品輸入及び製造品輸出の比較的世界經濟情

勢の健否に鋭敏なる分子を包含せるに不拘、一面に於て支那の如き國內産業の整備に後れ、食糧品其他生活必需品の相當部分を外國品に仰ぐものあり、その爲に全般が著しく鈍感化される故に他ならない。

然るに、此の鈍感なる貿易地域に一九三二年後半期以來、比律賓の輸入量を除いて顯著な恢復現象が發生するに至り、一九三三年には過去五箇年間に於ける最大貿易量に達する状態になつた。

乃ち、日本のインフレーション政策に基因する産業恢復、新興滿洲國の物資需要旺盛とが其の貿易量増大の最も大きな要素であつたことは勿論とする。而して、その恢復の程度は、極東四箇國一九二九年の輸出入貿易全量を一〇〇とすれば、漸減して一九三二年に八八・四迄減じたが、一九三三年には一〇七・九と反騰して居り、之を輸出入別に見ると、第十四表の示す如く、輸出數に於て恢復の程度大であつて、一九三三年には一一三を示し、就中、日本(朝鮮、臺灣を不含)の輸出量は、

一一七・六と進むで居る。唯、輸入數量にあつては日本は一九三三年に於て未だ五年前の水準を越えては居ないけれども、殆んど之に近い處迄追ひ迫つて居ることが認められる。

第十四表 最近五箇年の極東諸國海上貿易量（單位一千噸）

國別	年次					輸					入				
	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年
日本	六、二四五	六、二九六	五、三六六	五、九六六	七、三四三	二一、三四五	一八、七九	一八、五九一	一七、八六四	二〇、一二五					
滿洲	八、八七一	八、四四四	九、三九九	二、八八五	六、八七四	七、〇一〇	六、五五〇	六、五四六	五、七二三	二、一七〇					
支那	一、五九五	一、五四三	一、五七七	五、二六	二、五八	一、九八四	一、九〇三	一、六八八	一、五〇〇	一、四三〇					
比律賓															
合計	一六、七一〇	一六、二八三	一六、三三三	一五、八四四	一八、八七七	三〇、三三九	二七、三三	二六、五五五	二五、七三〇	三三、七七四					

（備考）一、日本の數字中には朝鮮、臺灣の分を不含。

二、滿洲の數字は一九三二年七月以降（海關接收以後）大連港經由のものに付き算定せり。

三、本表は各國税關の計量數字に基き、輕量品に付き用ひられたる容積噸に依る計量を含む。

四、支那の貿易量中には若干陸運によるものを含む。

極東貿易の容相に關して検討を加へることは、日本海運に於ける船腹需要發生の本據を突くことになつて、甚だ重要な意義を有するものであるから、以下更に若干の考察が課せられなければならない。

一九三三年の極東四箇國の總貿易量は各國税關の調査を綜合すれば輸出一千八百九十萬噸、輸入三千一百八十萬噸、合計五千七十萬噸であつて、その殆んど大部分は海上貿易に屬するものであるけれ共、右の數字は極東四箇國間で行はれた所謂近海貿易に關しては輸出と輸入とに於て二重に計上せられてゐることに留意を要せられる。從而、右重複部分の除去並に爾餘の貿易量に關する移動方向の闡明は船腹需要との對照に於て最緊要とされるが、斯る調査は未だ何れの國でも發表を缺いて居る。

依而、各國の貿易統計から海上貿易となる部分に就き、此の目的に副ふ處の特段の調査が試みられねばならぬこととなる。茲に第十五、六、七の三表によつて示される處に據れば、一九三三年の極東海上貿易量に於て、輸出入共に全量の約八割を代表する廿有餘の主要貨物に就き、極東四箇國（朝鮮・臺灣を含む）の一團と世界の他の諸地域との間に行はれた所謂遠洋方面の貿易量は、輸入一千六百六十萬噸、（但し、比律賓の輸入を不含）、輸出五百二十萬噸とされ、之即ち夫々中樞的地位を占むる極東中心遠洋航路の復航貨物（homeward cargo）及び往航貨物（outward cargo）の移動量に他ならず、次に比律賓を除く極東三箇國內で行はれた所謂近海方面の國際貿易は朝鮮・臺灣を別とすれば八百八十七萬噸、之に朝鮮・臺灣の輪移出入數量八百二十五萬噸、及び露領アヂアの八十八萬噸を加へれば、實に一千八百萬噸に達する。尙ほ又、極東内の海上に於ては多量の沿岸貿易が存在することも考慮されねばならない。内務省調査の大日本帝國港灣統計に據れば、本邦内地の沿岸貿易に於ける貨物移動量は年々五千萬噸（但し、此の統計には外地貿易含まる）を下らず、一九二九年に五千六百九十八萬噸、一九三〇年に五千三百四十二萬噸、一九三一年に五千二百九十六萬噸となつてゐるが、一九三二年には五千八百二十六萬噸に恢復し、一九三三年に於ては石炭移動量の

増大と共に更に膨脹し居るものと推定せられ、外地貿易を除外しても尠く共、五千萬噸以上の貨物移動ありしものと見做し得る。日本以外の極東地域の沿岸貿易量は統計を缺き明確でない。

極東中心の遠洋航路に於て主要輸入貿易即ち復航主要貨物となつてゐる前述の一九三三年の一千六百六十萬噸は、之を仕向地別に見れば日本（朝鮮・臺灣を含む）向六三％、支那向三五・八％、滿洲國向一・二％、又仕向地別に見ると南洋積三二％、印度及濠洲積一五％、阿弗利加積四・七％、歐洲積八・六％、亞米利加積三二・六％、其他七・一％となり、更に又、貨物別に概観すると、日本の輸入は大部分原料品によつて占められ、食糧品として先年迄多量に上つた米、小麥、砂糖等は最近の農業政策の結果、平年作である限り、内地及外地間に於て殆んど自給自足を遂げ得る程度に達してゐる爲に、小麥並に砂糖（原糖）にして製粉製糖の上、他の極東諸地方へ再輸出の目的に供される原料に就き輸入を見るにとゞまる。然るに、今日支那に於ては遠洋方面よりの輸入全量の約半が米、小麥及粉、砂糖等の食糧品によつて占められ、砂糖の他には從來に比し餘り減量を見てゐない。日支を通じて目下、米は暹羅乃至佛領印度支那より、小麥は濠洲と亞米利加から、砂糖は蘭領印度から動いてゐる。次に原料品に就いて見ると、日本へ向けられる鹽、棉花、木材、礦石及鑛石、鐵鋼類は特に巨量であり、支那向木材及鐵鋼類にも見る可きものがあるが、尙ほ燃料品に屬する石炭と石油は遠洋輸入貨物の重要な部分をなす。之等の原料品及燃料品の移動方向を見ると、先づ鹽が日本の工業用鹽として阿弗利加の北東部から多量に運ばれて居るが、之は一九三三年に於ける日本人絹工業の異常な擴張の結果として、主として右に使用される苛性曹達の製造に供された興味深い荷動きである。而も、此の阿弗利加鹽は、偶々一九三二年後半から一九三三年を通じて日本船の掌中に歸した旺盛な歐洲向滿洲大豆運送の復航貨物

として、北阿弗利加積礦石と共に特に顯著な移動を遂げたもので、過去にあつては殆んど見る可きものゝ無かつた貿易である。次に、棉花は印度と米國（ガルフ地方）より、木材は南洋（比律賓、ボルネオ）と米國加奈陀（太平洋岸）より、礦石は北阿弗利加と南洋（南太平洋諸島）と米國（フロリダ）より、鑛石は南洋（馬來）より、鐵鋼類（屑鐵を含む）は歐洲と米國（大西洋岸）とより、石炭は南洋（佛領印度支那）より、石油は南洋（蘭印・ボルネオ）と米國（太平洋岸）とより夫々大量に極東へ移動して居り、之等の主要復航貨物は一九三三年に於て一般に著しい恢復を示すのであるが、唯だ木材に於ては日本の所謂米材輸入なるものが近年漸減し、一九三三年には遂に最惡の記録を残すに至つた爲に、南洋材の輸入増加に不拘、却つて減退してゐる。之乃ち、大正十二年の關東震災以來數年前迄殷賑を極めた北太平洋航路に於ける日本不定期船の木材積取が衰退した所以であり、之によつて失はれた船腹需要は前記の他の諸遠洋主要貨物の膨脹により、主たる分散の行はれたものと認められる。

次に又、比律賓を含む極東地域より積出された一九三三年の遠洋航路主要往航貨物は五百二十萬噸は之を仕出地別に見れば、日本（朝鮮・臺灣を含む）積二〇％、滿洲積三九％、支那積八％、比律賓積三三％、仕向地別に見れば南洋向一六・二％、歐洲向三三・四、米國向四一・六、其他八・八％となるが、但し、此の算定に於ては所謂雜貨（*general cargo*）として定期船の往航主貨となるものに就き洩らさるゝ處尠くないのは遺憾とする。極東より遠洋往航貨物中、最も大量にして特記すべきものは、歐洲向の滿洲大豆（*Manchurian Soya Beans*）と米國大西洋岸向の比律賓砂糖とであり、一九三三年には前者約百五十萬噸中の三六％、後者約一百萬噸中の四〇％が日本船により輸送せられてゐる。又、數量上では遠く之等に及ばないが、生絲は刻下の日本船による紐育快速航路を可能ならしめてゐる大宗的貨

物である。此の貨物は僅々數年前には北米太平洋岸で大陸横斷鐵道の生絲列車に積換へられて所謂 Over land route による輸送經路をとるものが未だ大部分を占めてゐたのであるが、運賃負擔能力に富む處から、到底爾餘の貨物航路に其の比を見ぬ高速船の就航を可能ならしめて、現今では反つて巴奈馬運河經由の所謂 All water route によるものが多くを占め、所要日數二十數日を以て横濱／紐育間の輸送が遂げられ、前者の經路によると僅かに一週間乃至十日前後の差に短縮せられてゐる。此の紐育生絲直送航路の發展は實に近年世界海運の生むだ重要な變革の一に數へられるばかりでなく、鐵道と海運との國際的競争に關しても、將た又、米國市場に於ける人絹絲と生絲との競争性に關しても、更に亦、日本海運自體に於ける優秀高速船隊の存續性に關しても、現在及び將來に於ける重要な研究對象を提示してゐるものである。尙ほ一九三三年、日本綿布類が南洋、印度、阿弗利加、中南米其他の諸市場に於いて、列國品との競争に優勢な地位を占めたことも、世界の大きな出來事として周知せられる處であるが、今や競争國により挑まれる超經濟的競争乃至權力的抗争の結果として招來せらるゝことある可き市場異動は、日本船の今後に大きな關心事として殘されてゐる。又、日本油槽船隊による石油輸送航權に就ても大いに留意すべきものゝあることは、曩に一言せる如くであるが、右に關しては別論に之を譲る。

更に又、極東内に於ける近海貿易は、既述の如く主要貨物に付、日本内地、朝鮮、臺灣、關東洲及滿洲、支那（香港を含む）、露領アデアの夫々の間に一九三三年、總計一千八百萬噸の移動量を見たが、仕向地別に於ては、日本内地向六三％、朝鮮・臺灣向一六％、關東洲及滿洲向六・五％、支那・香港向一四％、露領アデア向〇・五％であり、仕向地別に於ては、日本内地積二六％、朝鮮、臺灣積三〇％、支那積一〇・二％、露領アデア積四・八％となつてゐる。

又、之を貨物種類別に見ると、石炭三二%で首位を占め、之に亞ぐものは米及粳の一〇%、大豆、小麥粉、其他の穀粒種子類九・三%、砂糖四・二%、水産物及青果菜類三・三%、肥料八%、礦石及鑛石七%、銑鐵及鐵鋼類六、木材六・六%、鹽三・三%、洋灰二・七%、其他七・六%を示す。之等諸貨物に關する移動方向に就ては聊か錯雜多岐に渉るを以て、敢て第十七表の參照を乞ふことにするが、此の近海貿易が一般に一九三三年は例年の荷動き以上を示すに不拘、日本の對支貿易に於て、支那の排日貨並に關稅障壁の爲に北支に若干の緩和を見たる他、未だ殆んど何等恢復の兆なかりしことを銘記されねばならぬ。

最後に沿岸貿易に關する正確な調査の困難なるは既述の如くであるが、外地貿易を除く日本の一九三三年度沿岸貿易量推定約五千萬噸餘中約一千五百萬噸は主として九州地方並に北海道（室蘭）から積出される石炭の移動によるものであり、（第十八表參照）その内尠く共一千萬噸は汽船により運送せられてゐると推斷される。石炭に次いで多量出廻る沿岸貿易貨物は木材、洋灰、鹽、鑛石等とし、就中、木材は夏季樺太及北海道より本州諸港へ積出される所謂北洋材が約三百五十萬噸（容積噸）に達し、殆んど全部汽船積となつて、石炭と共に本邦沿岸航路に馳驅せる小型不定期汽船の主貨となり、近海運賃市場の中軸をなすが、一九三三年の石炭出廻りは例年に比し著しく増大せるものにして、前述の遠洋並近海貿易の恢復と相俟つて、本邦海運市場の全般的均整を維持するに與つて力あるものであつた。支那の沿岸並に内河貿易亦相當量に達すべく、北支積石炭（開平炭及山東炭）の南支並長江向數量のみにても、一九三三年に於て二百萬噸を越えて居るが、統計不備にして一般的考察は不能である。且つ、日支其他何れの場合にあつても所謂沿岸貿易に於ては帆船、乃至戎船、小型發動機船、舢舨其他の小舟雜船により行はるゝもの亦尠からず、例之、瀬戸内海

罐水 罐產 詰物 類及	植物 性油	生 絲	綿 布	洋 灰	石 炭	肥 油 粕 (安 等) 硫 料
支 滿 日	比 支 滿 日	支 滿 日	支 滿 日	支 滿 日	支 滿 日	支 滿 日
一、五〇	一、三 六六	一八三	六五、九四七 一、七三三	一三、一九七九 一七九	四一九、一〇四 一三七、四三八 七、八二五	四、四三 五九七
	一一〇	一、三三	五〇、一〇〇 一六	六五、七三三		
	二二一	二四九	一、七三 二、二〇			
	三三					
	三、三三七 三、四二六 一三、九六一 三、五二一	二、三六七 四、六〇九	一、二二〇 一、二二〇		一七、〇九七	三、八九九
	一四、〇四七 二、四五九 五三、一六七 一五、五〇九	二六、二六三 一、三七九	五、八三五 一		二、七七〇	一、八九四
	二、四三三 三、六、七七 七、七九五 一四、〇四〇	一一九	四〇、八一一 一、九六、七七	五三、〇〇九 一七九	三二、一九四 四六、八八六	七、三六七 一、二九〇九 四〇、七七 七、二八
六三、八三〇 六			一、〇六六	二	四六、八三三 一三七、四三八	九、八五八

砂糖及糖密	鹽	棉花	羊毛	麻類	生護膜	木材
支 滿 日	支 滿 日	支 滿 日	支 滿 日	支 滿 日	支 滿 日	滿 日
(密) 一四九、〇九二 (密) 五、四一六 二、九五九 一三三、三三三 (密) 三九、三五〇	七七、六二五	一、六〇六 三三九、五〇〇 三、九四七 三九、三二一	一〇一、三三九 一、七三四	五二、〇九四 二、三、四六四 六、七八三	六六、二九〇 八一六	△ 一八六、一〇〇 六六七
	四五六、七八一	一六、八二七 七九四 二、七二五				
	二、三、二六六		五五三		三七	△ 一、〇六四、〇〇〇 三、三三九
	一五、九四四	四四六、〇九三 七六、三六三	二、六〇一			
(密) 一六 (密) 一四九、一〇八		二、〇四五 四、六六六 一八、九三三	一、〇四四 一〇、一三〇	一、九三三 五五三 七、三八八	二、七八七 六九、九三〇	△ 一、二四〇、一〇〇 三、〇〇六

[illegible]

2、木材中△の單位のみは容積噸（四十立方呎一噸）による。

3、本表の數字は自滿支各稅關の調査を基礎とし、極東揚卸遠洋貨物五萬噸程度以上のものに付き示せり。

4、比律賓に關しては資料不完備の爲、輸出主要貨物にして遠洋關係のもののみを明記し、對極東貿易は南洋の欄に合算せり。

5、南洋は比律賓、蘭印、海峽植民地、佛領印支、暹羅、其他南太平洋諸島を含み、亞米利加は加奈陀、米國、中南米を含む。

第十七表 極東積近海貿易主要貨物仕向地別調（一九三三年）單位噸

貨物	仕向地		日本	臺灣	關東 滿洲 及 支那	香港 向 露 ア チ ア 領	合計
	仕出地	内地					
米及 粳	内地 朝鮮 臺灣	一、二四二、三三〇 五三九、三九四	六、一八 五、八五三	一、〇〇〇 三〇	一〇、一〇〇 二、三五九 四二〇	一、七〇元 一、一二五 四三三	二、六四五 一、二四五、八七四 五四六、一〇〇
大豆及豆類	朝鮮 關、滿 支那	三三、一〇〇 五〇、四七〇 一六、九五六	二七九 三八八	一、二三 三三、八〇九 五二四	一四四 五、二八九	三五、〇七 (一、五八四)	三三、四七五 五六九、六六五 二三、一四七
小麥及粉	内地 朝鮮	三九、八五四	二七、四七八	五九、〇一〇 一二〇	二八四、七四四 五、三六四	二八、九三	四〇〇、一九四 四、五、三八
其他穀粒及	内地 朝鮮	九、五七四	一六、四〇四		三、〇三三		一九、四三七 九、五七四

鹽	醬油、味噌 及酒精	植物性油	果物・青物	水魚 產介 物及	砂 糖	種 子
關、 臺、 內地	臺、 內地	支、 關、 內地	關、 臺、 內地	露、 關、 臺、 內地	臺、 內地	支、 關、 內地
滿、 灣、 地	灣、 地	那、 滿、 地	滿、 灣、 地	ア、 露、 關、 臺、 內地	灣、 地	那、 滿、 地
(二五、〇〇〇、〇〇〇)	(酒精) 四一、三九〇	一七五	(バナナ) 一五、四七三 (其他) 五、二二九	六二五	(精糖) 一〇、九一四 (原糖) 五八、三九	一〇、八五七
一八〇、四〇〇	一、三三〇	一六	三、〇〇〇	三	二〇、九二九	七、一四〇
六八、八〇三	三、〇〇〇	四六	一	一六、三九	六、九七	四、四三三
	一八、二五〇		四一、二九七		一一、五二三	二、一七五
			八、四七八	六三〇	二〇、六〇〇	三
			二二	四〇八		四三、六五八
			六二、六三六	八七	六六、七五九	
	二、七八〇	四六	一、〇五三	二、二二七	七四八	(一、〇七)
			三九、七九三	八七	五、三三四	一六、六一〇
			五、〇五六	三、二八	二五	五、四〇九
		(一、六七九)	九、八三九	八、一三二		五、三三四
	一、四一〇	三〇、二九四	九、四五三			四、八七八
	六、三六六		一、七九三			一三五、三六
			九、四五三			五九五、九〇四
			九、八三九			三一、九七〇
			五、〇五六			七二、四七五
						七五、三九八
						九、九九〇
						四、二四三
						八、七六一
						一一、四〇六
						一三、一三一
						一六四、七七六
						九、七六〇
						六、二六九
						三〇、四六七
						八四七
						八三、九六三
						四六、九五〇
						三、四三八
						一一、二八六
						二四九、二〇三

礦石	紙類	綿絲布	棉花	穀	肥油、粕、硫、料 (安、其、他)	
朝鮮内地	支那、關東、臺灣、朝鮮内地	支那、關東、内地	支那、關東、朝鮮内地	支那、關東、朝鮮内地	支那、關東、朝鮮内地	支那
二四、九五	二、九〇八 二、九三六 三、七三三 五〇〇〇	八、九四五 一〇、七二三	八、五五五 一、五〇六 三、九三五	九、〇〇八 三、四七四 一四〇、五三六	二四六、二七八 五四一、五〇〇 一〇一、七六〇	一三八、二九四
(石灰) 七、六〇〇	二、三、九八五	二九、六八一 一、〇三三 一〇、〇三九	一〇、五六四 一、二三六 五〇一		一三八、一六六 六、三八一	九六、七四八
(石灰) 二四、九六〇	一〇、五			四一、六四六	一三三、七九八 二一、三五八 二〇一、〇九五 三、一三五	
一一、七三〇 四〇三	二五、一八三	三〇、二九七	二、五六四	二四、四〇〇	四、五〇〇 一一八	
五六〇	(二〇、〇〇〇) 二五、二八二 一一六 二、三〇八 六、九八六	(五、五八五) 一六、〇五三 四、三九二	九九九		二、一九七五	
	四三六					
一一四、九〇〇 一、五五八	二五、七〇〇 七、四二一	五、〇四八	八六、六七九 一四、三九九	九、〇〇八 三、四七四 一八、一八三	二七六、四一四 二六七、七五四 七六、九五二 一〇七、四三二	二五、〇四三

四 日本商船隊の需要程度

以上示されたる處は、要之、世界に於て近時一般的に顯著なる傾向となつた海上貿易量の縮減と、從て又、之が運送に従事する船腹の需要減退により招來さるゝ船腹過剩狀態とに就き、實證的資料を提示し、尙ほ此の一般情勢にも不拘、極東貿易量と日本商船隊とが何れも活色を呈して、異彩を放ち居る事情を闡明したるものに他ならない。

然るに、輒近此の世界的船腹過剩狀態を改善する目的を以て、所謂「海運合理化」(rationalization of shipping)に關する國際協定審議の提案が歐洲海運國の間に行はるゝに至り、既に一九三二年以來歐洲に於て數次主要海運國民間海運業者代表の國際的討議が開かれ、當昭和九年十二月にも、倫敦に於て、英國船主團主催の下に國際海運會議(International Shipping Conference)なるものゝ開催を見るに至つたことは曩に一言した如くである。而して、之等の會議の都度上提せられて居る計劃内容並に未だ議題には上提せられざるも、有力なる海運團體に於て提案されてゐる計劃も種々あるが、何れも未だ實現せられてゐるものなく、僅に歐洲に於ける油槽船海運につき國際油槽船船主協會なる一種のプール(Pool)が最近成立せるといふまつてゐる。(油槽船の項參照)たゞ然しながら、今日までに提唱せられた國際的海運合理化計劃の種類を顧みて見ると、大別次の如くである。

乃ち、第一は、海運助成制度減廢の提案である。現今世界の海運に重壓を加へてゐる船腹過剩狀態は、各海運國が夫々自國商船隊の確立とその就航を促進せしめる爲めに、全く經濟的基礎によらざる國庫助成金の支給に專念すること

主要炭移動狀況（1933年） 單位噸

東 北	朝・臺・樺	雜	日 本 向 計	支那香港	南 洋	其 他	日 本 以 外 向 計
2,510	461,892	1,038,737	10,112,967	1,094,871	398,620	42,045	1,535,536
—	—	16,883	1,864,074				
260,142	—	920,410	1,565,123				
666,289	64,210	3,679	4,010,298				
928,941	526,102	1,979,709	17,552,462	1,094,871	398,920	42,045	1,535,536
—	—	101,097	463,339	—	—	5,926	5,926
—	200	40,394	146,515	170,111	13,884	—	183,995
20,980	—	28,353	166,964	—	—	—	—
20,980	200	169,844	756,818	170,111	13,884	5,926	189,921
10,480	342,138	281,926	2,607,940	468,500	141,733	8,488	618,721
—	—	40,364	40,364	—	—	—	—
65,400	40,500	122,900	345,550	1,584,400	—	143,900	1,728,300
—	500	—	20,295	453,520	—	—	453,520
—	—	184,506	462,659	624,238 × 50,000	× 100,000	—	774,238
—	—	—	—	115,703 × 400,000	× 100,000	—	615,703
—	—	—	—	154,688	19,804	1,777,310	1,951,802
—	—	171,971	171,971	—	—	—	—
—	—	2,857	2,857	× 500,000	× 500,000	(未 詳)	1,000,000
75,880	383,138	804,524	3,651,636	3,901,049	1,111,537	2,129,698	7,142,284
1,025,801	909,440	2,954,077	21,960,916	5,166,031	1,524,041	2,177,669	8,867,741

東京商科大学研究年報 商學研究 第三號

華民國の各貿易月表等を参照の上作成せるもの。但し、數字は仕向地到着量を主とす。

噸，ビルマ向 495,312 噸を含む。

包含。

す。

第十八表 日本を中心に觀たる東洋

仕向地	瀬戸内	阪神	伊勢灣	京濱	山陰	北陸
(内地炭)						
九州炭	1,878,423	4,081,867	1,373,859	950,408	138,213	187,058
山口炭	998,104	549,724	81,395	217,869	99	—
常磐炭	—	—	—	384,571	—	—
北海道炭	22,212	624,066	553,536	1,541,034	24,161	511,111
計	2,898,739	5,255,657	2,008,790	3,093,882	162,473	698,169
(外地炭)						
朝鮮炭	—	223,272	36,760	101,378	—	832
臺灣炭	—	60,085	41,626	4,210	—	—
樺太炭	—	24,074	7,835	65,092	—	20,630
計	—	307,431	86,221	170,680	—	21,462
(外國炭)						
撫順炭	121,875	762,147	408,862	528,360	51,158	100,994
復州炭	—	—	—	—	—	—
開平炭	—	28,100	950	87,700	—	—
山東炭	—	700	300	18,795	—	—
佛領印度炭	—	140,158	—	137,995	—	—
蘭領印度炭	—	—	—	—	—	—
印度炭	—	—	—	—	—	—
土威炭	—	—	—	—	—	—
其他	—	—	—	—	—	—
計	121,875	931,105	410,112	772,850	51,158	100,994
合計	3,020,614	6,494,193	2,505,123	4,037,412	213,631	820,625

(備考) 1, 本表は主として石炭鑛業聯合會調査, 大藏省, 朝鮮, 臺灣, 關東洲, 中
 2, 印度炭(甲谷陀積)の其他仕向 1,777,310 噸は印度沿岸並錫蘭向、1,231,892
 3, 佛領印度炭の支那香港向 624,238 噸中 150,000 噸は香港向推定量として
 4, 南洋向其他炭推定量 500,000 噸は南阿炭, ウェルス炭, 濠洲炭等を主と
 5, ×印は推算數字。

によつて、著しく其の改善が妨げられてゐるのみならず、多くの場合右政府助成の爲め、寧ろ船腹擴大の重要な原因とさへなる故に、宜しく先づ、此の國家の海運助成制度を減廢するに非ざればその禍根が絶たれ得ないと云ふのである。

第二は、國際協定により有償又は無償にて、各加盟國船腹につき一定期間一定率の共同繫船又は解體船、或は造船制限、積荷制限等その何れかを強制的に行ひ、以て過剩船腹の調節並に過剩原因の阻止に資せんとする提案である。

何故に之等諸提案の實行に困難があるかに關しては、改めて検討を要する處であるが、茲に如何なる程度に於て世界の船腹が過剩せるや、何人もその程度について判斷を下すべき適確な資料を有たぬことが、之等諸提案を著しく空莫たらしめる第一理由であるに相違ない。此の小研究に於て如上收められたる處のものも、世界船腹需給狀態に關しては漸く其の跛行的傾向の存在を、稍や根本に溯つて確め得たに過ぎない。即ち、世界繫船統計のみを以て直に之を過剩船腹の質量なりと速斷すべからざるは勿論、又、海上貿易總量の減少率のみを以て直に右と同一割合の船腹が失業せりとは斷じ得ないのである。何者、現實に繫船となり居るものゝ他に、従前より遙に多くの空積を残して就航中の商船もあり、又、海上貿易總量の實際減少率にしても、其の貿易移動方向の變化、從而又、之によつて生ずる航海所要日數の増減を夫々考慮せねばならぬことであるから、それが必しも船腹需要觀測の尺度とならざる爲である。

乍然、次に問題を日本船々腹の需要狀態のみにつき限定して考察するとすれば、此の小研究に收められたる處のものを礎石として、相當明確なる査定を下すことが出來ると信ずるものであり、同時に又、國際的過剩船腹調節問題に關する歐洲の諸提案を批判検討するに當り、吾が日本海運の態度を決する上に於ても、將た又、我が海運國策を論ずる上に於ても、重要な一基礎をなすものと思料せられる。

今、日本を中心とする海上貨物移動量に就いて見るに遠洋方面に於ては、往航に製造品乃至雜貨、復航に原料品乃至燃料（食糧品は自給主義政策の結果、近年輸入著減せり）の出廻るを以て常態とするが故に、畢竟、之が運送に従事する商船隊も亦、日本を發する時は、運賃負擔力の大きな貨物を比較的少量積取るに反し、歸途には比較的大量の貨物を積取り來るを一般とする。從而、日本中心遠洋航路に關しては、結局復航貨物の積取に要する船腹を以て、所要船腹量を決定せざるを得ず、右は將來日本が自國貨自國船積主義の完璧に進むに隨ひ、愈々顯著な限界となる處である。

依而、茲に一九三三年に於いて日本（朝鮮、臺灣、關東洲を含む、以下同斷）へ、歐洲、亞米利加、濠洲、印度、南洋、亞米利加（南北）の六地域より運送せられた海上貨物を遠洋航路貨物とし、尙ほ、日本、朝鮮、臺灣、關東洲、滿洲國、支那、露領亞細亞等より夫々運送せられた海上貨物（但し、各地沿岸貿易を除く）を近海航路貨物とし、及び日本の沿岸貿易航路に出廻つたものを沿岸航路貨物として、之等の各航路の貨物出廻量につき普通船舶の一年間平均航海度數と考へらるゝ處のもので除し、所謂出廻り季節（shipping seasons）を考慮せざる常時所要船腹を計出してみると第十九表上欄に示さるゝ如くである。此の表に示された年間貨物出廻量は曩に第十六及第十七の兩表に於ける主要貨物の他に、之に含まれざる貨物量をも概算し、且つ便宜の爲ロング噸にて計出され、又、年間平均航海度數は、幾多の主要實際例につき航海所要日數を算出し、之を平均して得たるものである。

第十九表に據れば、日本が一九三三年、遠洋航路の貿易に於て所要とせられた船腹は、三百五十萬重量噸であつた。右は、日本船並外國船を併せての數字であるが、大藏省外國貿易年表に據れば、輸入貿易金額の約七割が日本船により行はれ居ることが示され、此の割合は數量上の積取率に於ても略ぼ同様と推せられる故に、假に上記三百五十萬重

第十九表 日本及支那の輸入貨物より觀たる所要船腹量近況（一九三三年）

航路別	貨物出廻量と所要船腹			支那向（香港を含む）		
	年間貨物出廻量噸	年間平均航海度數	當時所要船腹重量噸	年間貨物出廻量噸	年間平均航海度數	當時所要船腹重量噸
一、遠洋航路						
(a) 歐 洲	1,100,000	(往復) 二	600,000	1,000,000	(往復) 二	500,000
(b) 亞 非 利 加	200,000	(同) 二・五	300,000	700,000	(同) 二・五	300,000
(c) 濠 洲	700,000	(同) 四	120,000	1,000,000	(同) 四	1,000,000
(d) 印 度	700,000	(同) 四	120,000	500,000	(同) 四	1,500,000
(e) 南 洋	2,000,000	(同) 六	800,000	2,000,000	(同) 六	800,000
(f) 亞米利加積	1,000,000	(同) 八	100,000	500,000	(同) 八	200,000
東岸	1,000,000	(同) 三	500,000	1,000,000	(同) 三	100,000
西岸	1,000,000	(同) 七	200,000	500,000	(同) 七	200,000
(一般貨物)	1,000,000	(同) 三	500,000	1,000,000	(同) 三	100,000
(油)	1,000,000	(同) 七	200,000	500,000	(同) 七	200,000
小計	11,000,000		3,900,000	7,500,000		1,700,000
(實際上所要船腹)			(3,900,000)			(1,700,000)
二、近海航路						
三、沿岸航路（汽船積）	約 3,000,000	(片航) 二	1,100,000	約 5,000,000	(片航) 二	2,000,000
小計	約 3,000,000	(同) 二	1,100,000	約 5,000,000	(同) 二	2,000,000
(實際上所要船腹)			(1,100,000)			(2,000,000)
合計	約 14,000,000		5,000,000	約 12,500,000		3,700,000
(實際上所要船腹)			(5,000,000)			(3,700,000)

(備考)

1、常時所要船腹とは年間貨物出廻量を年間平均航海度數にて除したるものなり。

2、實際上所要船腹とは實際貨物積取に際し、假令滿船積を以てするも、燃料炭水等積入の爲、別に航海上必要なる餘積を見込まざるべからず、茲には假に遠洋航路約一割五步程度、近海及沿岸航路約一割程度を常時所要船腹に加算せるものを以て示せり。

量噸の約七割とすれば、日本船の就航は約二百四十五萬重量噸であつたと推定し得る。(尤も石油の如きは目下十五隻約十七萬重量噸の日本航洋油槽船隊を以てしては、現時の民間石油輸入量の殆んど五割程度しか積取つて居らず、況や海軍關係の給油特務船七隻六萬五千噸の輸送能力は殆んど現下海軍石油需要の〇割程度を運送し得るに止まるものとを推せらるゝに於ておや)又、近海並に沿岸航路に於ては、約二百五十萬重量噸を所要とせられてゐるが、之は全部日本船の占むる處と見て差支ないから、以上、遠近沿三航路合せて、約五百萬重量噸の船腹が、尠く共常時需要せられたことになるが、之等には未だ外國港間に於て活動した日本船の船腹を不含、又、貨物の出廻季節を考慮せず、更に又、直接海上貿易に参加せざる特種船は勿論除外され、日本商船の全海上輸送能力が、全く所謂滿船(full cargo)の狀態にて一ケ年中絶えず前記三航路に就航したものととして考へられたるものである。

然るに、曩に掲げたる第八表日本商船隊の配船狀況に従へば、一九三三年に於て、全日本商船隊四百二十餘萬總噸のうち、遠、近、沿三航路に就航活動せる汽船は、常時平均約三百七十萬總噸(即ち、概算約五百五十萬重量噸)であつて、之には外國港間の運送に於ける日本船々腹も含まれてゐるから、前述の滿船狀態に於ける所要船腹五百萬重量噸に對比して見ても、如何に最近の日本商船隊が手一杯の活動を續け居るかを推知することが出来る。殊に、前記油

槽船部門に於ける日本船隊の擴充の如きは、全く刻下の急務とさへ斷じ得る位明かなものがある。

此の情況は一九三四年に於ても、概して略ぼそのまゝ繼續進行されてゐる。されば、日本海運が今や、船質改善助成施設の延長を企圖するに際しても、刻下の狀態にあつては、現行施設の如き程度で船腹の減少を圖る必要もなく、又、其れが實行困難なる限界に迄到達して居るものと斷定せざるを得ない。

斯而、今や吾が日本商船の現在量は殆んど必要の最低限度内にあると認めざるを得ないばかりでなく、若し夫れ、日本産業の將來が、現今以上の原料輸入を要求するが如き場合に立ち至れば勿論のこと、更に今日の輸入貿易約七割の日本船積取量が増率し、（現在でも此の積取割合は、英國に於ける五割八歩五厘、獨逸に於ける五割六歩に比して著しく、好率に當るのであるが）乃至は外國港間海上輸送に於ける日本船の利用促進せられるに至つても、將た又、近時排日貨と共に日本船の利用を殆んど封鎖し居る支那排日船の事態にして漸次改善せらるゝに及むでも、その何れに對しても日本商船隊擴充こそ喫緊の事たれ、豪も之が縮減の要を認め得ぬものであつて、況や、此の極東に於ける貨物集散狀態と所要船腹との關係を無視し、一律的に世界船腹の縮減を企圖するが如き、所謂「船縮」國際協定等には、到底刻下の日本海運に参加を許し能はざる處と斷する次第である。

（註一）特に秘す。

【附表】

A 世界各國貿易數量の最近四箇年比較一覽表(1) 單位一千噸

國別	年次	輸				入			
		出		輸		入		入	
歐洲	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	
英國	八、八〇〇	七、四〇〇	五、一五九	五、八七五	六、四六八	五、六三九	五、八〇三	五、一七〇	
愛蘭	四七一	四八五	四三九	三三八	四、一九八	四、二六九	四、四三三	四、一六八	
佛蘭	六九、七七八	六三、五八〇	五七、二九六	四二、九一五	六六、七七六	五九、九五三	四〇、七七九	三三、一八八	
獨逸	三九、九〇六	三六、六八〇	三〇、三六六	二二、四九九	五九、四六一	六〇、九二〇	五八、〇九七	四七、五六六	
伊太	四、七八九	四、二七三	四、二〇二	三、六五六	二七、四七四	二五、四八五	二一、三三三	一七、六八八	
和蘭	一六、三〇三	一六、六〇六	一六、八八九	一九、九三三	三〇、九九九	三一、三九五	二九、八九九	二四、五九九	
白耳	二五、七七八	二二、七六八	二四、六七	一九、五五六	四四、九五四	四三、二七	三八、七三三	三一、三六六	
西班牙	一一、五三三	九、九五五	六、六九三	五、八二〇	七、一三二	五、八六三	四、八〇九	五、一三三	
葡萄牙	一、一六三	一、三五九	一、〇九九	一、〇〇〇	二、三八三	二、四五三	二、九〇〇	一、八〇〇	
丁林	一、九五四	一、七九六	一、六九九	八二七	一一、二七五	一一、六二二	一一、八九〇	一〇、〇〇〇	(5)
諾威	四、八八九	四、七三〇	三、七三	三、八六五	六、一六二	六、二二七	五、三九五	五、二四三	(5)
瑞典	二、九五五	一八、七三六	二、七三	九、〇〇〇	一〇、八四五	一〇、五二九	一〇、五二九	一〇、〇〇〇	(5)
坡蘭	二、〇三八	一八、九三三	一八、七三	一三、五〇四	五、〇八八	三、五七一	二、九三三	一、七七七	
芬蘭	五、七九七	五、〇四一	四、七三	四、四四七	三、二二	二、九五五	二、五〇六	二、五〇八	
エストニア	四四四	三八六	四〇七	二五	五〇一	四九七	三七三	二、三三	
ラトビア	一、三二六	一、二四三	七四七	六六七	一、五四五	一、四四五	一、〇〇〇	七四四	
リニア	六二	五六六	三六八	三二	七六六	七二	七四三	六四	

近時世界海運貿易の數量的考察 (伊坂)

露國	一四、一四五	二、四八六	二一、七九	一七、五四七	一、九三七	二、八五六	三、五四四	二、三〇〇
羅馬尼亞	七、〇六五	九、二五	一〇、〇七五	八、〇〇〇	一、〇二	八、五	五六〇	四、五〇
ブルガリア	三〇三	五四三	七六九	五八八	五〇五	三二七	二九五	二六一
希臘	七四九	七六六	五九三	五二	二、七四五	二、五六九	二、五四三	二、三三
ユーゴスラビヤ	五、三三〇	四、七三	三、三三	二、三九八	一、六七三	一、五四	一、一三三	八八〇
チエツコ	一三、〇八一	一〇、七七七	八、六〇	七、五〇〇	九、九〇九	八、四五七	八、三三三	六、〇〇〇
スロバキア	(3)	(5)	(5)	(5)	(5)	(5)	(5)	(5)
暹羅	四、一〇九	三、五一五	二、五八	一、八七七	一〇、二七二	八、二七一	七、九九六	六、〇八八
暹羅	二、七五五	二、一九四	一、八七七	一、三二〇	六、七〇九	四、八五	三、三五五	二、一四
瑞西	一、〇四二	九一七	六九六	四五五	八、七〇四	八、五四	九、〇八三	八、七二八
歐洲計	三、七七一	三、七二〇	二、九〇、〇三三	二、三六、六八五	三、八七、八三〇	三、六四、九四六	三、八、四五〇	二、七八、九三五
2 阿弗利加 アルヂエリア	三、八四五	三、三七二	二、〇、四八	二、〇二〇	二、四二五	二、四五六	二、六三五	二、五〇〇
埃及	二、四九三	二、一四八	一、八七三	一、七〇〇	四、八七二	四、三三二	三、五四三	三、〇〇〇
南阿聯邦	(2)	(2)	(5)	(5)	(5)	(5)	(5)	(5)
阿弗利加計	一〇、九六六	九、九二八	七、〇四	六、五四五	一〇、八六〇	九、九〇三	八、七一〇	七、五〇四
3 大洋洲 濠洲	五、二八九	四、五九八	六、四四三	六、六七八	六、〇六七	六、六四六	三、四一三	二、九六七
新西蘭	(2)(4)	九七三	七三	八三〇	二、四八八	二、二五八	一、五五六	一、四八九
大洋洲計	六、三三三	五、五七一	七、一六五	七、五〇八	八、五二五	八、九〇四	四、九六九	四、四五六
4 東南洋 日本	(2)	六、二四五	六、二九六	五、三六	五、九八六	二、三四五	一八、七七九	一七、八六四

滿洲		支那	暹羅	馬來	蘭領東印度	錫蘭	彼斯	東南洋計	5北米	加奈陀	北米計	6中南米	亞爾然丁	伯刺爾耳	ウルガイ	智利	祕露	ヴェネゼーラ	コロムビア	エクアドル
(3)		(3)	(2)	(4)	(3)	(3)	(4)		(6)	(4)				(3)	(2)					(5)
八、八七一	八、八七一	九、六九九	一、五五五	一、六五五	二、八四三	一〇、一八五	八、九三二	五、五七九	五八、五九五	九、七二六	六八、一二二	一六、七〇三	二一、八九九	三、三二六	五、八八五	二、一五二	一九、四二二	三、〇〇三	二、五〇	
八、四四四	八、四四四	一、五五五	一、三二〇	三、〇三四	九、九七九	八、六八〇	四〇六	五、五七七	五〇、五二七	一〇、〇九八	六〇、六二五	一一、〇二七	二、二七四	三、三二六	四、四五四	二、〇二一	二〇、六二二	三、〇九六	二、五〇	
九、六九九	九、六九九	一、五五五	一、三二〇	二、五七六	八、〇九八	七、二五	五、五七七	四、三〇六	四〇、六九〇	八、八三七	四九、五七七	一八、四七七	二、二七二	二、二七二	二、九四	一、〇一八	一七、四九五	二、六七一	二、五〇	
二、八八五	二、八八五	五、二六二	一、六五五	二、四二	八、五七一	六、三五一	五、五八四	四〇、六〇六	三、三三五	九、六三三	四、九六八	一五、八三六	一、六三三	一、六三三	八、四五一	一、〇一〇	四〇、七〇七	二、五四七	二、五〇	
七、〇一〇	七、〇一〇	一、九八四	三、六二	三、九一八	三、三八九	四、一五	四七	四四、六五八	五、一八〇〇	二、二九四〇	七四、七四〇	一三、〇四〇	五、九二八	一、〇七八五	二、四四一	六、四四	五七三	六五〇	一一〇	
六、五五〇	六、五五〇	一、九〇二	三、九五	四、〇二七	二、八二三	三、七〇五	一、六七七	四〇、三三九	四八、三三三	二〇、九〇三	六九、二三五	一一、三六四	四、七四〇	一、〇五六	二、一六四	四、二七	四七四	四二二	九〇	(5)
六、五五五	六、五五五	一、六八八	三、七五	三、二七〇	二、一九八	二、八五六	一、五五三	三七、一七四	三五、四三六	一七、〇〇五	五二、四四三	八、八四七	三、四七六	九七〇	一、一四七	三、七	二、二七	四〇〇	二七	(5)
七、一三	七、一三	五、六五五	一、五〇〇	三、五	二、八七六	一、七六	一、四五	三四、八三三	二九、一九九	一四、一三	四三、二九一	六、九六六	三、二四四	七、四六	五、四三	二、二四	二、二四	四〇〇	四〇〇	

同上二九元年を100 としての割合	100	九三・三	八一・三	六八・八	100	九一・八	八〇・〇	六八・〇
墨西哥馬(5)(7)	六、五〇〇	五、〇〇〇	四、五〇〇	四、〇〇〇	一、五〇〇	一、〇〇〇	七〇〇	六〇〇
巴拿馬	一四九	九三	七五	七〇	一一八	一一一	一一〇	一〇〇
グアテマラ	二二三	七七	二八(5)	一五〇	二〇六	一三三	一〇九	一〇〇
政馬	七、三八五	四、八九八	三、九二一	三、六八九	三、〇四九	二、五八	二、〇〇〇	一、八〇〇
ドミニカン	六三	八五	七	六三	四五	四五	四〇	四〇
共和	七五三	七〇六	五二	七三	二二八	一五七	二五	一五〇
中南米計	六八、〇一一	五七、九四五	五七、七七	五〇、三九九	三九、〇六六	三三、七五四	一八、五九	一五、二四七
總計	五七、七〇九	五五、一一五	四五、七四三	三八三、七二	五五、六七九	五九、〇九	四五、二二六	三八四、二五五

(備考) (1) 本表は世界主要貿易國五十七箇國に就き國際聯盟事務局發行の International Trade Statistics, 1931, 1932, 1933. を

經とし、各國の貿易統計諸資料を緯として可及的に應(二、二〇〇封度、一、〇〇〇匁)單位にて算出せり。

(2) は容積噸にて計出のものを含む。(但し、右單位によるものは各年共に同一貨物に行はれたり。)

(3) は數量未計出の貨物ある爲、全貿易量を示さず。

(4) は曆年によらず。

(5) は一部推算による。

(6) は海上並に太湖上の外國貿易量のみにつき計出。

(7) は米國及ガテマラとの陸上貿易を含む。

(8) は一九三二年七月以降滿洲國の海關接收後の數量を別に算出せり。

B 極東主要輸出貿易品最近五箇年比較一覽表 (單位噸)

貨物	仕出地	主要仕向地	一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年	一九三三年
大豆	日	歐洲、日本、支那、南洋	(二、一八九、六五)	(一、一〇九、一九七)	(一、三六八、六二)	一、八六八、三六	一、九八五、五三三
	支	歐洲、日本、南洋	二、七六、九四九	一、九四四、四四五	二、五三八、五四一	一、一四八、〇九	五、四四七、〇
落花生	日	歐洲	(四七、八九七)	(九、二、五)	(七六、八二八)	五九、二三八	七六、〇三八
	支	歐洲	九六、七七〇	一九三、八七一	二四八、四一三	一八五、一八五	一三三、四九〇
其他穀粒及粉 (穀を含む)	日	歐洲、關東洲、滿洲、支那、米國	二六四、一四四	三三五、三八一	三七七、八二六	三〇三、六九	三七四、〇八一
	支	日本、支那、歐洲	(四〇一、八〇)	(三〇三、五〇四)	(二八五、五七六)	四五四、五四五	四二六、六六五
	支	歐洲、日本	一、〇三、三七	九五四、八四六	九四三、七二六	六七六、六四二	三六四、七二六
茶	日	米國、加奈陀、歐洲	一〇、七三	九、二五	一一、五二六	一三、三九六	一三、三七三
	支	米國、歐洲、北阿、露領アヂア	五三、二六四	四一、六三六	四三、一九二	三六、六三	四、六三〇
卵及同製品	日	歐洲、日本	九一、六五	九三、〇八七	八三、四七三	六七、四二	六〇、八六六
	支	支那、滿洲、米國、歐洲	九八、六二九	九五、七四	六七、四四三	八二、一七四	一〇三、二〇〇
	支	支那	(一〇、六七八)	(八、六〇四)	(九、六五四)	一一、七三	四、二二九
水産物及罐頭類	日	香港	六、七三	五、二六九	六、九六八	七、九四四	五、六七〇
	支	米國、歐洲	二〇、八四一	三四、〇四	二〇、八四五	二〇、〇四〇	二〇、七四四

[illegible]

生 護 謨	麻 類	羊 毛	棉 花	鹽	砂 糖	小 麥 及 粉	
支 滿 日	支 滿 日	支 滿 日	支 滿 日	支 滿 日	支 滿 日	支 滿 日	支
馬來、蘭印	印度	比律賓、印度、支那	米國、印度 日本 米國、印度	北東阿、支那、關東洲 南洋 日本	蘭印 日本 蘭印、日本、香港	濠洲、加奈陀、米國 日本、支那、濠洲 濠洲、米國、加奈陀	南洋、印度
三、四、八九一	一、一、五、四三	九二、七〇四	六四七、三七四 (一九、九七二) 一五〇、八八七	二八六、六〇八 (六)	三三七、七二七 (四五、九五九) 八八九、五〇〇	七三三、八九三 (一八四、五六七) 一〇、五五、九四九	六四九、三六八
三、四、四三	一〇、七六六	七、八八〇	五七四、三八九 (二〇、〇六二) 二〇七、三九〇	三〇七、一三〇	二四四、六五六 (三九、五三二) 七五八、〇〇五	一〇〇、三〇九 (四七、〇二五)	一、一九三、四六六
四六、二四六	一二、七五八	八二、三三八	六六九、四〇九 (三三、七四四) 二七九、一六四	三三〇、五〇九	一九八、三三七 (四一、九五五) 六七三、〇〇九	七三三、三三三 (八四、六八八) 一、六五九、七六三	六四四、四四九
五七、一四〇	八、三九〇	八〇、六八九	七六四、四〇九 三一、二五五 二三五、七七二	四六〇、四三八 三四	四〇、三三八 九〇、三三九 三八〇、四〇八	七四六、六六六 一六五、八八一 一、三〇三、三三三	一、三四九、一九八
六九、九三〇	七、八三三	九二、九七二	七四九、三五三 三一、七二五 一一九、七二四	八七、三三八 一三九	一三三、六〇七 八七、七九九 二五〇、四三三	五二一、三三八 二九一、〇一四 一、二四七、一五七	一、二八五、三六六

[illegible]

銑 鐵	支 滿								總 計
	支	滿	日	支	滿	日	支	滿	
鐵鋼及同製品 (屑鐵を含む)	歐洲、米國	一、四四〇、七六六 (一七六、三四一)	九九〇、七〇三 (一三四、一八六)	五八一、二五八 (七四、二〇三)	八二〇、七〇〇 (一五、七三三)	一、五二七、一五八 (三〇九、〇一八)	一、四四〇、七六六 (一七六、三四一)	一、五二七、一五八 (三〇九、〇一八)	一、五二七、一五八 (三〇九、〇一八)
金屬及同製品	米國、加奈陀、濠洲	五三〇、七六〇	五〇一、八二八	五二、四七九	四四三、六二一	四四三、六二一	五三〇、七六〇	四四三、六二一	四四三、六二一
石 炭	滿洲、支那、佛印、露 領アヂア	一〇八、五五一 (一四七、三五四)	九三、八七 (七、六七五)	八〇、二三四 (二、六七九)	八四、七二一 (四、六二一)	一四〇、九一九 (一〇、〇〇〇)	一〇八、五五一 (一四七、三五四)	一四〇、九一九 (一〇、〇〇〇)	一四〇、九一九 (一〇、〇〇〇)
原油・重油	米國、南洋、露領アヂア	三、五五四、四八四 (二、二九七)	二、六九二、六八四 (四、四八五)	二、六九二、五四六 (五、九三〇)	二、七二五、九四四 (三、五五四)	三、四九五、七五四 (一、五五四)	三、五五四、四八四 (二、二九七)	三、四九五、七五四 (一、五五四)	三、四九五、七五四 (一、五五四)
石油製品 (煙發灯油・輕 油・機械油)	米國、南洋、米國	一、三九九、三八八 (三、九〇八)	一、四三二、三四九 (二、七八二)	一、五二二、〇三七 (三、八六六)	一、八九六、五五一 (六、一四四)	二、(四三三、三六三) 三、二、一五八 三、四七、二九九	一、三九九、三八八 (三、九〇八)	二、(四三三、三六三) 三、二、一五八 三、四七、二九九	二、(四三三、三六三) 三、二、一五八 三、四七、二九九
以上二十貨物 計	日	一六、六七八、〇六八 (七四九、一三五)	一四、四六二、〇四〇 (五七、九七七)	一三、八三五、八〇五 (三九四、一八六)	一三、五八九、二五〇 (六七二、七七八)	一五、八四六、五二二 (一、一〇一、一五八)	一六、六七八、〇六八 (七四九、一三五)	一五、八四六、五二二 (一、一〇一、一五八)	一五、八四六、五二二 (一、一〇一、一五八)
總 計	支	二五、六五六、四二七	二二、八六九、二四一	二二、八三五、一〇六	二二、二七三、七三三	二四、六〇〇、五五五	二五、六五六、四二七	二四、六〇〇、五五五	二四、六〇〇、五五五

（備考）

- 1、以上B、C兩表に於て主要仕出地乃至仕向地は最主要的のものより順次に記入せり。
- 2、括弧内は滿洲獨立前の數字にして支那の數字中に含まる。從而總計中には之を除外す。滿洲國の數字は大連港輸出入量のみをとる。
- 3、一九三二年の支那貿易量中には六月末日迄の滿洲國貿易量を含むを以て重複の分あり、正確ならず。
- 4、比律賓に付きては輸出主要貨物のみ示す。

（昭九、七、三、稿了）
（同、一一、一、校了）