

戦亂ト英國ノ海運 (二、完)

小島昌太郎

五 世界の船腹不足 戦亂ニヨル英船ノ喪失ハ前項ニ述ブルガ如ク随分大シタモノデアルガ、併シ之レノミガ今日ノ運賃暴騰ノ原因ヲナスモノデナイ。其原因ハ寧ロ戦亂ニ基ツク諸種ノ事情ヨリ生シタル世界の船腹不足デアル。

戦亂開始當時ノ世界商船噸數ハ四千六百七十萬噸(總噸)デアツテ、之ヲ國別ニスレバ次ノ如シ。(但シ北米湖上船ヲ除ク)。

雜錄 戦亂ト英國ノ海運

聯合國側	英帝國	11,030,000	6,290,000
	佛、露、日、白、葡、伊	7,730,000	
中歐同盟側	獨逸國	7,500,000	
	奧匈國	1,040,000	6,250,000
	土耳其	100,000	
中立國		17,500,000	
計		36,290,000	

右ノ中、開戦後二十七ヶ月間、即チ一九一六年十一月一日ニ至ル迄ニ撃沈セラレタルモノ、New York Journal of Commerce ノ調査ニヨルニ、一、八二〇隻、三、三二八、〇〇〇噸ナリト云フ。又あむすてるだむノ Messrs. Blom and Van de A. A. ハ一九一六年九月末日迄ニ撃沈セラレタル船舶、及ヒ殆ト航海ニ耐エザル程度ノ損傷ヲ蒙リタル船舶ヲ調査シテ、ソノ名稱ト噸數トヲ示シテキルガ、之ニヨリテ其概數ノミヲ擧クレバ次ノ通デアル。

	撃沈	損傷	總噸
交戦國	1,438	2,766	2,766
中立國	501	5,127	5,127
計	1,939	6,563	6,563

更ニ、くらもんどガ、既ニ發表セラレタル公私ノ報導ヲ基トシテ、敵潜水艇ニヨル各國ノ損害ヲ調査シタル所ニヨレバ、ソノ概數次ノ如シ。

聯合國		中立國	
總噸		總噸	
英吉利	2,350,000	諾威	250,000
佛蘭西	2,100,000	和蘭陀	1,570,000
露西亞	800,000	西班牙	210,000
伊太利	2,200,000	瑞典	240,000
白耳義	2,000,000	丁抹	250,000
日本	2,000,000	希臘	250,000
		北米合衆國*	2,600,000
計	21,350,000	計	7,860,000

是等ノ調査ヲ綜合シテ見ルト、一九一六年末迄ノ聯合國及中立國ノ喪失噸數四百五十萬噸(總噸) 損傷船三十萬噸(總噸) ナリト推定シテモ決シテ大ナル過誤ハナイデアラウ。

翻ツテ敵國側ノ狀態ヲ見ルニ、開戰當時ニ於ケル獨逸商船噸數ハ一般ニ五百五十萬噸ト見積ラレテキル。而シテソレガ戰亂ノ爲メ如何ニナリタルカト云フニ、先頃しゆれえてる大佐ガ國民學會ニ於テ述ベタル所ニ依ルト、開戰以來擊

沈サレタルモノ百五十二隻、四十五萬二千噸、聯合國側ニ沒取セラレテ其使用ニ供セラレタルモノ二百六十七隻、八十萬七千噸、中立港灣ニ在ルモノ六百二十一隻、二百三十四萬一千噸、獨逸港灣ニアルモノ四百九十隻二百四十一萬噸ナリト云フ。此演說ニヨルト、獨逸ノ商船噸數總計ハ六百一萬噸トナリ、開戰當時ノ噸數トシテ一般ニ認メテ井ルモノヨリ約五十萬噸多イコトニナツテ井ル。又壕匈國ハ開戰當時百〇五萬噸ヲ有シテオツタガ、一九一六年六月二十二日迄ニ二十六萬七千噸ヲ失ヒ其本國并ヒニ中立國ニ殘留スルモノハ七十八萬三千噸デアアル。

由是觀之、戰爭ニ因ル世界海運界ノ損失噸數ハ概略一千一百萬噸デアツテ其概算次ノ如シ。

戰爭ニ因ル聯合國及中立國ノ損失	21,350,000 (總噸)
戰爭ニ因ル獨逸側ノ損失	1,250,000
本國又ハ中立國ニ盤留セル獨逸側ノ商船	2,000,000
計	24,600,000

然ルニ右ノ獨逸側ノ損失約一百五十萬噸ノ中、約一百萬噸ハ聯合國側ニ沒取セラレ之ニ使用セラレテキルノデアアル。故ニ之ハ獨逸側デコソ損失デアレ、國際海運界ヨリ見レバソノ損失

* 調査ノ時ハ中立國

ノ中ニ算入スルコトハデキナイ。故ニ戰爭ニ因ル世界海運ノ眞ノ損失ハ約一千萬噸デアル。

乍併、戰爭ニヨリテ如何ニ多クノ噸數ガ國際海運界ヨリ減退シタルカラ知ルニハ右ノ損失噸數ヲ見ルダケデハ未タ十分デナイ。一方ニ於テハ、開戰以來ノ新造船噸數ヲ調査シ、他方ニ於テハ各國政府ガ軍用ニ徵發シタル噸數ヲ調査シ、之等ヲ總テ加減計算セネバナラス。而シテ新ニ建造進水シタルモノハ、獨塊側ヲ除キ、其他ノ諸國ヲ一切合算シテ、一九一五年ニハ一、七六七、〇〇〇噸、一九一六年ニハ一、九五五、〇〇〇噸デアル。又英政府ノ徵發船ハ一千三百五十萬噸(英船ノ七〇%)、其他聯合國政府ノ徵發船ハ一百五十萬噸デアル。故ニ之等ヲ計算スルト直接間接、戰爭ノ爲メ國際商業界ヨリ減退シタル噸數ハ結局凡ソ二千二百萬噸位デアツテ、差引國際商業ニ用キラレテキル噸數ハ左表ノ如ク約二千四百四十萬噸デアル。即チ之ヲ戰前一九一三年ノ噸數ニ比ブレバ約ソノ五一%ニ過ギナイ。カクノ如ク世界ヲ通シテ船腹ノ減少

シタルコトガ近來運賃暴騰ノ主タル原因デア

ル。

戰亂開始當時ノ	四六、七〇〇、〇〇〇
世界商船噸數	噸
一九一六年末迄ノ	一〇、〇〇〇、〇〇〇
直接戰爭ニヨル損害	一五、〇〇〇、〇〇〇
聯合國徵發船	三、七〇〇、〇〇〇
聯合國及中立國	二四、四〇〇、〇〇〇
新造船	噸
差引發	噸

右ハ戰亂ニヨリテ國際商業界ヨリ減退シタル噸數デアルガ、此外更ニ間接ニ船腹不足ノ原因ヲナスモノガアル。ソレハ英佛其他諸國ノ港灣ニ於ケル船舶ノ停滯デアル。のるまん・ひる(Norman Hill, Chief Secretary of Chamber of Shipping of the United Kingdom)ノ言ニヨレバ英國港灣ニ出入スル船舶ヲシテ平常通りニ出入スルコトヲ得シメ其停滯ヲ減ズルナラバ、ソレダケデモ船腹ヲ現在ノ一割増加スルコトヲ得ルト云フコトデアル。

六 運賃ノ暴騰 國際貿易上船腹ガ平時ノ殆ト半分ニ減ジ、且ツ其運轉ガ圓滑ヲ缺クニ至レバ運賃ノ大暴騰ヲ惹起スコト明デアル。左ニソノ

暴騰ノ有様ヲ表示セウ。

	一九一四年七月	一九一四年十二月	一九一五年一月	一九一五年七月	一九一六年七月
南米ヨリ	七片	七片	七片	七片	七片
英國ヨリ	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇
印度ヨリ	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇
英國間	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇
北米ヨリ	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇
太西洋岸英國間	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇
たいん(英)ヨリ	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇
ぜのあ間	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇
たいん(英)ヨリ	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇
るあん(佛)間	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇
らんしまん氏ガ調査シタル所ニヨレバ、此の	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇
す・あいれすヨリ英國ニ輸入スル穀物ノ平均運	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇
賃ハ左ノ如シ。	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇	一五・〇

一九一四年七月 一九一五年七月 一九一六年七月 一九一六年十月廿日
 一〇・六 一〇・六 一〇・六 一〇・六
 尙ふえいあふれい誌ノ調査ニヨレバ、一九一六年ノ輸出貨物運賃ハ一九〇〇年ノ六一・四%ニ當リ、輸入貨物運賃ハ五七・〇%ニ當ルト云フコトデアル。

七 英國海運業者ノ營業利益 乍併英國ノ海運業者ハ一般 此運賃ノ暴騰ト同シ割合ニ平時ノ六倍モ儲ケタト云フ譯デハナイ。其理由ハ英船

ノ中デカカル高キ自由賃率ニヨリテ航海セルモノハ其一小部分ニ止マリ、大部分ハ甚タ低キ制限賃率ノ下ニアルカラデアル。即チ所謂 Blue Book Ratesニヨリテ英政府ニ徴發セラレタルモノ、一千一百万噸、全英船ノ五五%ニ達シテキルガ此公定率ハ營業費ガ今日ヨリ六割乃至七割モ安カツタ時ニ定メラレタモノデ今日此率ニヨリテ航海ヲナスハ船主ノ甚タ苦痛トスル所デアル。英國造船業者協會會頭ノ言ニヨレバ、此率ニヨリテ航海スル重量七千噸ノ英貨物船ガ一ヶ月ニ儲クル高ハ二千磅ニ過キナイガ、賃率ニ付キ何等ノ制限ヲ受ケザル同型ノ中立船ガ儲クル高ハ一ヶ月一萬五千磅デアルト云フ。又信賴スベキ官憲ノ調査ニヨレバ此率ニヨリテ支配セラルル英船ハ一ヶ年一噸(噸總)ニ付キ所謂A級ノモノ七磅一四志、B級ノモノ十磅五志、C級ノモノ九磅十八志ニシテ平均先ツ大體九磅ト推定サレテキル。次ニ砂糖肉類小麥鐵等ノ輸送ニ從事スル英船ハ所謂 Directed Ratesニ支配セラルルコトトナツテキルガ、此率ニヨリテ航海セル英船

ハ全數ノ二割ヲ占メテキル。而シテソレ等ノ船ノ儲ハ到底平均二十二磅以上ニ出ヅルコトハアルマイト云ハレテキル。故ニ暴騰シタル運賃ニヨリテ大儲ヲナスモノ、英船ノ僅ニ二割五歩、五百萬噸ダケデアル。而シテ是等ノ儲ハ一年噸當リ先ツ平均三十六磅ト見積ラレテキル。官憲ノ調査ニヨレバ、一九一六年ニ徵發外ノ英船ノ儲ケ歩合ハ次ノ如クデアルト云フ。

客船并ヒニ大貨物船……噸當リ……二十八磅
客貨混用船……同……二十磅
貨物專用船……同……四十磅

ふえいあふれい誌^{*}ノ調査ニヨレバ一九一六年ニ於ケル、英國七十九ノ貨物汽船會社ノ總利益ハ九、九六六、八六三磅ニシテ、其所屬噸數一、九五二、五〇三^(總噸)、拂濟資本金一四、八二二、三五九磅デアルト云フコトデアル。併シ、總利益額ハ通常、政府ニ納ムベキ超過利益稅ヲ控除シテ發表セラルルカラ、彼等ノ儲ケ高ハ之ヨリ幾許カ多カツタニ違ヒナイ。ソハ兎モ角、此ノ七十九會社ノ儲ケ高ハ一九一四—五年ノ同期ニ比シテ、五、二二四、七六〇磅多ク、其配當モ前年ノ一、

六一三、六七三磅即チ平均一一・四三%ニ對シテ同年ハ二、七四三、一〇二磅即チ一八・五%トナリ、又減價積立金トシテ繰起シタルモノモ、前年ハ二、二二一、〇八九磅デアツタガ、同年ハ三三四五、五七七磅トナツタ。之ニヨリテ見ルト是等諸會社ハ儲高ガ増加スルニ從ツテ、益々健全ナル營業方針ヲトリ其株主配當ヲ比較的少クシテ利益ノ大部分ヲ積立金ニ繰込ミ、以テ戰後ニ於ケル大活動ヲ策シテキルコトヲ知ルニ足ルデアラウ。併シ、ソハ兎モ角、儲ケガ前年ヨリ増加シタト云フテモ其割合ハ世界運賃ノ昂騰ノ割合ニハ到底及ンデキナイ。

次ニ旅客汽船會社ノ損益決算報告ハ之ヨリモ更ニ儲ノ少キコトヲ示シテキル。今、英國最大旅客汽船會社六社ニ就イテ見ルニ其所屬噸數二、〇三一、〇〇〇^(總噸)ニシテ、ソノ純利益ハ六、八二九、〇〇〇磅デアル。即チ噸當リ僅ニ二・四磅デアル。乍併此純利益計算ニハ多クノ控除項目ガアルカラ之ニヨリテハ正確ニ眞ノ利益ヲ知ルコトハデキナイ。

今、利用シ得ベキ凡テノ事實ヲ材料トシテ計
算スルニ、甚ダ概略デハアルガ、一九一六年ノ英
國海運業者ノ總儲ケ高、營業費、并ヒニソノ純
利益ハ次ニ示ス如クニシテ、大過ナキモノト信
ズル。

取 入	
Blue Book Rates, 11 th	91,000,000 磅
ルモノ約一千一百萬噸	
噸當リ平均九磅	
Direct Rates, 11 th	8,000,000
モノ約四百萬噸、噸當リ	
平均二十二磅	
自由貿易ニヨルモノ約五	
百萬噸、噸當リ平均三十	18,000,000
六磅	
計	109,000,000
支 出	
石炭	14,000,000 磅
賃金	20,000,000
船内給與品、準備品	15,000,000
修繕料	14,000,000
保險料	12,000,000
船運料、燈臺料、蘇士通過料	11,000,000
事業費、通常減價、其他諸雜費	14,000,000
計	100,000,000
差引總益金	16,000,000 磅

超過利得稅	12,000,000
所得稅	13,000,000
特別減價積立金、復舊費、其他準備金	15,000,000
資本金積立金ニ對スル配當及利子	10,000,000
資本金及諸積立金	100,000,000
平均配當率	10%
右ノ總益金一億八千八百萬磅ヨリ政府ニ納付 スベキ額ハ一億八萬磅ニシテ、特別減價積立金 等ハ五千五百萬磅ナルガ故ニ、配當利子等ニ振 當テラルベキモノハ三千萬磅デアル。(註、くらもん ジハ右ノ如ク計算シテ井ルガ、併シ超過利得稅、所得稅、準備 金、及ヒ配當利子ノ四項目ヲ合算スレバ一九三、〇〇〇、〇〇〇 磅トナリ、總益金ヨリ五百萬磅超過スルコトナル。)	
ハ 造船能力ノ減退ト造船費ノ昂騰 今日、英 國ノ最モ必要トスル所ハ船腹ノ増加デアル。 平時ニ於テ英國ノ造船能力ハ約二百萬噸(總)デ アツタ。乍併、戰時ニ於テ之レダケノ能力ヲ發揮 スルノ困難ナルハ言フ迄モナイ。一九一四年ノ 建造高ハ一、七二八、〇〇〇噸デアツテ、此中三 十三萬噸ハ外國ヘ引渡サレタ。一九一五年ニハ 七七八、〇〇〇噸一九一六年ハ六二〇、〇〇〇噸 (原)デアツテ、順次減退シツツアル。故ニ英國	

* 保險料ニ付イテハ徵發船ニ關スルモノハ政府ノ負擔ナルガ故ニ此分ニ加算セズ

官憲ハ今ヤ船腹増加ノ爲メ全力ヲ盡シテキル。

附言 英國最近ノ造船能力ニ關シ、海軍大臣 Sir Eric Geddes ハ昨一九一七年十二月下院ニ於テ次ノ如ク説明シタ。

「十一月中ニ計畫シタル軍艦及商船ガ明年（大坂朝日、大阪明）年トアリ、Japan Chronicle）中ニ完成セバ、其建造噸數ハ造ニハ一九一七年トアリ。」

船外ノこれビタリシ一九一三年ノソレニ匹敵スルデアラウ。一九一三年ノ建造噸數ハ總計二二八、二〇〇ニシテ、内三六二、〇〇〇ハ軍艦デアアル。而シテ目下商船完成割合ハ一九一三年ト同率ニシテ、十月及十一月ニ於ケル各種艦船建造率ハ一九一三年ヨリモ一八%デアアル。政府ハ尙一層建造數ヲ増加スルノ計畫ヲ持ツテキル。」 (Reuter-Kokusai, London, Dec. 13.)

造船能力ノ減退ト共ニ此船腹不足ノ時ニ方ツテ英國海運業者ヲ困マラシムル事柄ハ造船費ノ昂騰デアアル。戰前ニ於テハ貨物汽船ノ造船費噸當リ平均八磅乃至九磅デアツタガ、一九一七年ノ初ニハ二十五磅トナツタ。造船費昂騰ノ傾向ハ當分已ムベクモ見エナイカラ、英國海運業者ガ戰亂ノ爲メニ失ヒタル船腹ヲ回復スルニハ隨分重キ負擔ニ耐エナケレバナラヌデアラウ。

且ツ目下ハ船腹大缺乏ノ際デアアルカラ、船舶ノ修繕ヤ検査ハ非常ニ疎ニナツデキル。其結果

今日ニ於テハ英國ノ商船ハ概シテ劣惡トナリ、一朝平和克復シテ海運界ガ常態ニ復スル曉ニハ、船主ハ一時ニ多數船舶ニ大企模ノ修繕ヲ加ヘネバナラヌ。之モ船主ニトツテハ一大負擔デアアル。

九 戰後ノ海上競争 今次ノ大戰亂ハ世界ノ強國ニ對シテ、平素ヨリ強大ナル海運力ヲ有スルト云フコトハ、ソガ所謂海國ナルト否トニ拘ハラズ、國家ノ存立上極メテ重要ナル事柄ナルヲ教ヘタ。故ニ恐ラク戰後各國間ニ強烈ナル海運上ノ競争ガ起ルデアラウ。故ニ戰後ニ於ケル各國ノ海運力ヲ比較推察シテ見ヤウ。

一九一五年ニ於ケル中立國ノ商船噸數ハ次ノ如クデアアル。

	汽 船	帆 船	計
北米合衆國	2,572,000	220,000	2,792,000
諸 威	1,222,000	220,000	1,442,000
和 蘭	1,221,000	131,000	1,352,000
瑞 典	1,011,000	101,000	1,112,000
希 臘	220,000	12,000	232,000
丁 抹	202,000	21,000	223,000
西 牙	222,000	12,000	234,000
合 計	9,550,000	1,201,000	10,751,000

米國ハ今日聯合國側ニ立ツテ共ニ戰爭ニ加ツタノデアルカラ、之ハ暫ク措キ、其他右ニ舉ゲタル諸國ノ船主ハ概シテ自由市場ニ於ケル高キ運賃率ノ恩惠ヲ蒙ツテキルモノデアアル。從ツテ其利益モ多ク、積立金モ豊富ニナスコトヲ得、戰後商船ノ建造資力モ大デアルカラ是等ハ更ニ勢力ヲ加フルコトデアラウ。而シテ北米合衆國ハ一九一六年ニ於ケル造船能力一、四五四、〇〇〇噸デアツタガ、其參戰以來極力商船建造ニ努力シ、事ノ成否ハ別問題トシテ一九一八年度ニハ七百五十萬噸ヲ竣成セシメントシテキルカラ、兎モ角モ戰後ニ於テハ、一大造船國トナリ強大ナル海運ヲ有スルニ至ルデアラウ。日本モ開戰以來其造船能力大ニ發達シ、鐵鋼ノ供給サヘ十分ナルヲ得バ、優ニ六十萬噸ノ生産力ヲ有スルニ至ツタ。佛伊兩國モ亦法規ヲ設ケテ戰後海運力ノ回復ニ供ヘテキル。

戰後ニ於ケル敵國側海運力ノ如何ハ戰亂終熄ノ模様如何ニ拘ハル所甚タ大デアルカラ、今日ニ於テ之ガ豫想ヲナスハ甚タ困難デアアル。若シ

聯合國ノ希望スルガ如ク、敵國ガ潛航艇ニヨリテ擊沈シタル商船ニ付イテハ其有スル所ノ船舶ヲ以テ直接賠償セシムルコトヲ得ルナラバ、即チ所謂 *Liability for loss* 主義ヲ實行スルコトヲ得ルナラバ、獨逸ハ戰後殆ト海運上ノ勢力ヲ失フコトトナルデアラウ。乍併カクノ如キ賠償主義ヲ實行スルニハ聯合國側ガ決定的勝利ヲ得ルコトヲ前提條件トスル。今日獨逸ニ於テハ漢米會社ハ三十五萬噸、北獨ろいど會社ハ二十六萬噸ノ商船建造中ナリト云ヒ、又 *Land und Meer* ノ報ズル所ニ依レバ戰時中ニ拘ハラズ獨逸造船所ハ一九一六年末迄ニ約七十五萬噸ノ商船ヲ建造シタト云フコトデアアル。故ニ彼モ戰後海運上ニ於テ一大勢力タリ得ルデアラウ。

一〇 戰後ニ於ケル英國海運 上ニ述ベタル所ヨリ綜合シテ戰後列國海上競争場裡ニ於ケル英國海運界ノ有様ヲ豫想スルニ、戰前ノ如ク海上ノ優越權ヲ擅ニスルコトハ困難デアラウト思ハレル。彼國海運業者モ今日勿論此事ヲ察知シテキル。而シテ彼等ハ戰後ニ處スル方策トシテ、

平和克復後モ暫クハ今日英政府ガ輸出入ニ付イ
テ探レル管理策ヲ繼續スルノ必要ヲ認ムルト共
ニ、特ニ海運發展ノ爲メニ、彼等ガ從來有セシ
營業自由ノ原則ヲ大體ニ於テ保留スルノ條件ニ
於テ、特別ノ中央官廳ヲ設ケ、統一的海運政策
ノ實行セラレンコトヲ希望シテキル。英政府ガ
今後果シテ如何ナル海運政策ヲトルカハ大ニ刮
目スベキ事柄デアラウ。