

36

July 14

航路補助施設ニ関スル陳情書

航路補助施設ニ関スル陳情書

弊社受命航路ノ内遠洋航路補助法ニ依ル桑港線南米西岸線及ヒ
シヤトル線ハ明年十二月ヲ以テ郵便運送補助航路タル倫敦線濠
洲線上海線青島線又寄港補助命令線タル近東寄港玖馬寄港ノ補
助ハ凡テ明年三月ヲ以テ期限満了ト可相成候
就テハ右各線ハ引續キ弊社ニ御下命相願度キ處近々次期命令ニ
對スル豫算編成期ト相成ルベキニ付此機會ニ於テ右航路ノ過去
現状併セテ卑見希望ヲ具陳致シ御賢慮ヲ煩シ度奉存候

第一 遠洋航路補助法ニ依ル受命航路

其一 桑港線 其二 南米西岸線 其三 シヤトル線

其一 桑港線

桑港航路ハ大正十五年迄ハ東洋汽船會社ノ受命航路ナリシガ同
社ノ財政困憊ニ陥リ航路ノ維持スラ單ニ時日ノ問題トナリシ時

ニ當リ民間側ニテ故井上準之助、郷誠之助、故波澤栄一、三氏ノ幹旋
努力ニ依テ郵船、東洋兩社合併問題提唱セラレ幾多ノ迂餘曲折ヲ
重ネタル後宮邊側トシテ時ノ通信大臣ヨリ國家的見地ニ立脚セ
ル勸奨ノ次第モアリテ遂ニ同年四月東汽受命航路ヲ繼承シ昭和
二年三月ヨリ當社トシテ新タル命令ヲ接受シタルモノナリ蓋
シ本航路繼承當時ノ事情ヲ詳説スレバ桑港南米ノニ航路特ニ桑
港航路ハ夙ニ政府ニ於テ國家ノ對米連絡幹線トシテ絶對的必要
ヲ認メ從テ其進歩發展ノ忍ニスベカラザルニ拘ハラズ受命者々
ル東洋汽船ノ現状ニ在リテハ僅ニ天洋春洋共ニ大洋丸等ノ老船
ト外國輸入船ノニルヤ、さいベリヤ尤等ヲ以テ本邦ヲ代表シ辛ク
ジテ航路ヲ維持スルニ止マリ到底國家的ノ重命ヲ托スルニ足ラ
ズ之ニ反シテ米國側ハ「ダ」ラ「ト」汽船會社ハ全國政府ノ優渥ナル補
助ノ下ニ「フ」レ「シ」デ「ン」ト型ノ優良客船拾隻ヲ桑港并ニ沙土留ノ兩

2.
航路ニ配置シ盛ニ本邦ノ航海權ヲ侵蝕シ其儘ニ放任セバ日米間
ノ航海權ハ必然東洋汽船ノ破綻ト共ニ米國側ニ奪ハルベキニ依
リ郵船宜シク東汽ニ代ツテ受命スベク其必然ノ條件トシテハ「フ」
レ「シ」デ「ン」ト型ニ匹敵スベキ新船三隻ヲ建造ス可シ既ニ國家が必
要ト認ムル航路タル以上遠洋航路補助法ニ準據シ收支相償フ程
度ノ補助ヲ行フ可シト云フニ在リシナリ尚ホ當時逸相ハ優秀船
ノ美名ヲ避ケ優良客船ノ名ヲ以テ必シモ加奈陀太平洋汽船會社
が使用スル如キ貳萬五千化速力貳拾危理ト云フ如キ快速ノ巨船
ト拮抗スルヲ要セズ經濟可能ノ範圍ニ於テ新船建造ヲ為シテ可
ナリトシ建造費ニ對スル弊社ノ憂慮ト躊躇ヲ除去スルニ努メラ
レ其内業トシテ危萬四千化速力十八哩程度ノ計畫ヲ提示セラレ
タリ依テ當社モ畧ホ之ヲ目標トシ計畫ヲ進メタルガ「デ」イ「ゼ」ル「機」
関ノ採用ニ伴フ客室ノ配置載貨量航海速力維持又業界將來ノ趨

勢等ニ研究ヲ重メタル結果如此設計ニテハ名ハ経済船ニシテ其
 實経済船ニ非ズ寧口總屯數約七千屯速力貳拾陸ノ為スノ最モ
 経済ナルニ若カサルヲ確メ此設計ヲ採リ之ガ建造費一隻平均千
 三百五十八萬餘円總体トシテ四千〇七十六萬円ヲ投下シ所謂優
 秀経済客船或間龍田秩父三隻ノ建造ヲ順次決行シタル次第ナリ
 而シテ此新船ハ本邦商船トシテ未ダ曾テ試ミラレタルコト無キ
 大型船ナルノミナラズ當時船用機関ノ革命期ニ際シ未ダ試験中
 ニ屬スル大馬力ノ「デイゼル」機関ヲ採用シタル等ノ事情ニ依リ建
 造費豫期以上ニ萬ニ運用上ノ成績ニ就キ不安サカラザリシガ航
 航後幸ニ内外顧客ノ好評ヲ博シ一面米國方面ニ廣汎ナル宣傳
 ニ努メ漸クニシテ前途ニ光明ヲ認ムルニ至レルヲ那昭和四年十
 月勃發セル米國證券界ノ大恐慌ニ遭遇シ爾來日ヲ経ルニ從ヒ世
 界的ニ波及セル経済界不況層一層ノ深刻ヲ加ヘ本航路ノ生命ト

スル旅客ノ移動激減ヲ見ルニ至リタリ例ハ新船就航直後一等船
 客ノ最大レコードハ往航一四七人復航一五一人最小往航一〇四
 人復航六七人ナリシガ漸ク追フテ減少シ最近一ケ年中(本年三月ニ
 終ル一ケ年)ノ最大レコードハ往航六二人復航七二人最小往航二八
 人復航四二人ニ過キサル為ニ沈淪シ甚タ憂慮ス可キ状態ニ陥
 レリ貨物モ亦同様ナリ從テ本航路ノ收支計算ハ

前半期

後半期

合計

四五期	自四年十月 至五年九月	—	〇五〇四、九三九 ^円	〇五〇四、九三九 ^円
四六期	自五年十月 至六年九月	〇一、〇〇七、四六四 ^円	〇四二五〇、五八一 ^円	〇七五六、八八三 ^円
四七期	自六年十月 至七年九月	〇一、二九五、一三四 ^円	〇七三三、一二四 ^円	〇二六〇、二八、二五八 ^円
四八期	自七年十月 至八年九月	〇八七二、五六四 ^円	—	〇八七二、五六四 ^円
合計		〇三、一七五、一六二 ^円	〇九八七、四八二 ^円	〇一、四一六、二、六四四 ^円
平均毎半期損失			〇六九三、七七四 ^円	〇一、三三七、五四八 ^円
一ケ年トスレバ				〇一、三三七、五四八 ^円

右ノ如クニシテ六期間ヲ通シ航路補助金ヲ差引キ弊社ハ實ニ四
百拾六萬円以上ノ純損失ヲ負担セル次第ニ付此事實ニ就キ特ニ
考慮アラシキ事ヲ切望シテ已マズ之レ敢テ設理懇縦ノ言ニ非ル可
シト確ク信スルトコロナリ

右ニ關聯シテ圓價ノ對外價值低落ニ依ル為替上ノ利益果シテ如
何ノ問題ハ當然考慮セラル可キガ當社ノ苦慮スル所ハ歐洲印度
航路等ト全然相違シ米國航路ニ於ケル客船經營が船客來往ノ著
シキ減少ト客船ニ比シ五分ノ一乃至十分ノ一甚シキハ二十分ノ
一ニ過キハル船舶原價ト三分ノ一乃至五分ノ一ヲ以テ足ル運航
費ノ下ニ有利ノ條件ヲ以テスル貨物船ノ競争ヨリ受クル荷物運
賃ノ減收ト燃料購入費運河料港費并ニ米國側ニ於ケル營業所經
費等ノ外算拂アル等ニ依リ僅ニ貨客運賃實收ノ換算ニ依リ膨張

セル數字ハ全ク減收ト費用ノ増嵩ヲ以テ消滅シ遂ニ計算數字ノ
如キ損失ヲ生スル次第ナリ

為替上ノ利益が弊社米國航路ニ惠マレザル事情ハ叙上ノ如シ然
ラバ整理節約ニ依ル補充ノ途如何ハ次ニ起ル問題ナルガ弊社ハ
昭和四年十月突發セル米國恐慌ガ一時的ニ非スシテ相當繼續性
アルベキヲ憂ヒ他ニ卒先シテ事業ノ整理ト大節約ノ斷行ニ全力
ヲ注キ過去三年ニ互リ廣汎ノ整理節約ヲ行ヒ來リタルハ顯著ノ
事實ニシテ米國航路ニ對シ此レ以上ノ節約ハ在米支店ヲ撤退シ
收入運賃ニ對シテ手数料ヲ仕拂フ代理店組織ニ改ムルニ非レバ
陸上機關ノ經費ハ之ヲ節スル能ハサル程度迄既ニ切詰メアル事
實ヲ諒承セラレシコトヲ望ム

4
弊社が國家ニ對スル任務ハ最善ノ努力ヲ誠實ヲ根本義トスル經
營ニ依リ補助航路ノ意義アル發展ヲ期シ可及限リ堅實ノ基礎ノ

下ニ収益ヲ涵養保留シ毎期船價消却ニ充當スル一定ノ金額ヲ以テ造船當時ニ負フタル社債ノ償還資金ニ引當テ優秀船カ建造後十五年乃至貳十年ノ間ニ必ス來ルベキ新旧交替ノ造船費用ヲ新負債ヲ以テ容易ニ所辦シ得可ク内容ヲ充實セシメ窮極ニ於テ國家支給ノ補助ヲ輕減セラルトモ弊社ノ基礎ニ支障ヲ生セサル程度ニ進展ヲ庶幾スルニ在ルハ固ヨリ其所ナレトモ今日ノ如ク收支償ハス株主ニハ乍遺憾無配當ノ苦痛ヲ忍ハシメ漸ク改洲印度濠洲等ノ航路ヨリ生セル利益一而カモ主トシテ一時的ト見ルベキ為替換算利益一ヲ以テ補充セサル可ヲナル悲慘ノ状況ニ在ツテハ前途ハ實ニ深霧ヲ以テ鎖サルノ感アルヲ遺憾トス若シ是等ノ利益航路カ為替ノ利益ヲ失フニ至ルカ又ハ各地ニ起ルコトアルベキ關稅障壁累加ノ為メニ載貨狀態愈惡化シ輸出入ノ減退ニ伴フ運賃收入ノ著減ヲ來スカ或ハ當社ノ自由航路トシテ從

5.
來貿易上多大ノサービスヲ提供シ當社ノ收入トシテモ重要ナル一部ヲ構成セル印度航路ガ這般傳ヘラル、如ク印棉ノ不買同盟ニ續ヒテ本邦綿布輸出ノ大部分ガ失ハル、如キ大變化ノ運命ニ際會スル破目ニ陥ルコトアリトセバ當社ノ事業ハ前後ニ虎狼ノ迫撃ヲ受ケル事トナリ甚シキ悲慘ノ境遇ニ呻吟セザルベカラズ萬一ニモ東洋汽船ノ覆轍ヲ踏ムガ如キ事アリトセバ是レ實ニ由々敷大事ニシテ政府補助ノ趣意没却セラレ國家トシテノ損失亦名状ス可ラザル次第ナルヲ以テ當社ハ斯ル危険ノ準備トシテ昭和五年四月以降無配當ヲ繼續シ基礎ノ建設ニ全力ヲ注キ來リタル所ナレ共世界不況ノ進行急ニシテ當社ノ努力ノミヲ以テシテハ之ヲ追抜ク事難シ痛痕ニ堪ヘサル次第ナレトモ詮無シ是ニ於テカ敢テ補助金ニ言及スルノ已ムヲ得サル次第ナルガ從來ノ方法ハ總化數一四、〇〇〇也速カ十九哩ヲ以テ算定ノ基礎トセラレ

居ルモノナルトコロ前段記述ノ事情ニ依リ現在ノ使用船ハ總屯
數一七、〇〇〇也速力或十哩ノ遙カニ優越ナル高級船トナリ居ル
ヲ以テ遠洋補助法ニ依リ其船格ニ相當スル算定ヲ為セバ年額約
三百七十五萬円トナリ現在ノ支給額或百七十五萬円ハ之ニ比シ
約百萬円ノ不足トナルヲ見ル就テハ次期補助金ハ施行細則ノ規
定ヲ進メテ船格相當ノ補助下附相成ル様前記本航路ノ窮状ト得
來ニ繫カル永遠ノ國家利害ヲ賢察セラレ特ニ御高配ヲ賜ハラシ
コトヲ切望シテ已マサル所ナリ國費多端ノ際斯様ノ申出ヲ為ス
ハ弊社トシテ快シトセサル所ナレトモ最重要ナル一大航路ノ將
來ニ對スル深憂ハ言ヲ俟タズ國家補助ノ下ニ本邦外國間ノ幹線
航路網ヲ各方面ニ張り之ガ經營ノ重任ニ膺リツ、アル弊社ノ生
存ニ重大ノ關係ヲ有スル特種ノ位置ヲ自覺シ來レバ衷情ヲ誠実
ニ披瀝シ危機ヲ未然ニ防止セントスル窮餘ノ對策ヲ赤裸々ニ陳

述シ賢察ヲ仰クハ當社ノ重大ナル責任ト思考シ請願ヲ敢テスル
次第也

其二、南米西岸線

本航路ヲ東洋汽船ヨリ繼承セル當時ノ使用船ハ安洋、樂洋、銀洋、墨
洋四隻ニテ年八回ノ航海ヲ為シ往航香港ヨリ米并ニ支那人船客
ヲ積取リ復航ニハ每船常ニ智利輸出ノ東洋向硝石ヲ滿載シ相當
ノ成績ヲ擧ゲ之ヲ以テ桑港航路損失ノ幾分ヲ補充シ得タリシナ
リ而シテ繼承當時安洋丸ハ既ニ老齡ナリシヲ以テ之ヲ代置スル
為メ平洋丸ノ建造ニ着手シ昭和五年五月同船本航路ニ就役セリ
新船就航後モ安洋丸ハ尚ホ自由船トシテ使用シ年拾航海ニ増航
定期ヲ踐行シ來レリ然ルニ本航路モ亦世界經濟有界不況ノ影響ヲ
受ケ一般貨物減少ノ折柄代用肥料ノ本邦初メ歐洲各國ニ於ケル
増産アリ比較的高價ナル硝石ハ其販路杜絶シ昭和四年度以降其

量激減遂ニ昨年ニ入り皆無ニ帰シタル矢先日支事変以來支那人
 ノ邦船忌避日ヲ違フテ益激シク香港ヨリノ米ハ一俵モ積出サレ
 ズ往復共ニ大宗貨物ヲ失ヒタル上支那人船客亦一人モ乗船セザ
 ル事トナリタルニ依リ忽チ營業成績極度ニ悪化シ昭和四年度以
 降每期左ノ如キ缺損數字ヲ示スニ至レリ即チ

	前半期	後半期	合計
四五期	—	(一) 二〇七、五四一	(一) 二〇七、五四一
四六期	(一) 一六一、七五三	(+) 一五、〇四五	(一) 一四六、七〇八
四七期	(一) 三三三、四三五	(一) 三七九、九一四	(一) 七一三、三四九
四八期	(一) 二八八、〇九七	—	(一) 二八八、〇九七
合計	(一) 七八三、二八五	(一) 五七二、四一〇	(一) 一、三五五、六九五
平均每期ノ損失	—	(一) 二二五、九四九	(一) 二二五、九四九
一ケ年トスレバ	—	(一) 四五一、八九八	(一) 四五一、八九八

右ノ通り六期間ニ於テ百三十五萬円以上ノ純損ヲ醸シ平均スレ
 バ毎年四拾五萬円以上ノ損失トナル只最近ノ半期間ニ於ケル損
 失稍減シタルハ結局為替上ノ利益ニ依ルモノナリ而シテ前途ヲ
 考察スルニ碇石ノ復活ハ殆ト絶望支那ノ排日終熄モ亦果シテ何
 レノ日ニ在ルヤ真ニ豫測シ難ク多少為替ノ利益アリトモ缺損ノ
 全部ヲ償フニ足ラズ依然トシテ巨額ノ損失トナルヲ以テ弊社ハ
 消極的對應策ノ外ニ之ニ處スルノ途無キヲ考ヘ曩ニ自由船タル
 安洋丸ヲ繫留シ又昨午下期政府諒解ノ下ニ銀洋丸ヲ撤退シ結局
 用船ニ隻航海度數ヲ七回トシ復航荷物補充ノ為メ北方ニ迂航シ
 テ「ポ」トランドニ寄港シ低級貨物ヲ有ハ無ニ優ルトシ小麦材
 木等ノ蒐集ニ努メ更ニ最近ニ於テハ「秘露」カイヤオノ出張所ヲ閉
 鎖シ経費ヲナキ代理店ヲシテ出入港取扱荷募集ニ齊ラシムル
 等ノ方法ニ改メ出来得ル丈ヶ最少ノ損失ヲ以テ航路ノ維持ニ當

心シ居ル次第ナリ惟フニ本航路ノ現状ト将来ノ豫測ヲ以テシテ
ハ國家ガ毎年約五拾萬円ノ補助金ヲ支出シ弊社亦殆ト之ト同額
ノ損失ヲ負担シ結局百萬円ニ近キ相互ノ負担ヲ以テ本航路ヲ維
持スル事ノ果シテ國策上當ヲ得タルモノナルヤ否ヤ疑問無キニ
非スト雖モ翻テ又考フレバ本航路ハ明治三十八年東洋汽船會社
ガ諸外國ニ卒先シテ開拓シ獨占航路トシテ他ノ覬覦ヲ許サザル
程度迄地盤ヲ築キ上ケ當社ノ經營ニ移リテ以來モ能ク其地盤ヲ
擁護シ來リタルトコロニテ國家トシテハ墨西哥以南ノ南米各地
ニ散在スル本邦在留民ノ唯一ノ交通機關トシテ之ヲ維持スルノ
必要アルベク又現下我邦トシテ是等地方ニ輸出貿易品ノ販路擴
張ニ一層ノ努力ヲ要スル情勢ノ下ニ在ルヲ思ヘバ縱令目前ノ損
失アリトモ航路撤退ノ如キハ今俄ニ考フ可ラズ要ハ極度ニ其損
失ヲ縮メ情勢ノ好轉ヲ俟ツ可キナリト思考ス然ルニ當社ハ目下

8
他航路ヨリ生ズル收益ノ剩餘極メテ少ナク本航路ノ損失填補ニ
振向ケ得ル財源頗ル乏シキ折柄ナレバ損失輕減ノ方法トシテ現
在使用船三隻ノ此當リ基本補助率ヲ廿五錢ノ代リニ補助法本則
ニ從ヒ五拾錢トシ之ガ逆減率ヲ適用セラル、カ萬一此儀叶ハザ
ル場合ニハ却メテ新船平洋丸ノミニ基本率五拾錢ヲ適用願度ク
更ニ次期契約期間中船齡十五年ニ達スル樂洋丸及墨洋丸ノ二隻
モ満期後當分補助金繼續ノ事ニ特別ノ御詮議相願度ク元來本航
路ノ補助ニ限り特ニ五拾錢ヲ基準トセラレ居ルハ東洋汽船經
營時代荷客豊富収益潤澤ナリシニ起因スト諒解セルガ目下ハ之
ニ反シ本航路創立以來未曾有ノ悲況ニ沈淪シ本航路存続ノ危機
ニ頻シ居ル折柄ナレバ右ハ敢テ不條理ノ申出ニハ非サル可シト
信ズ幸ニシテ右容認セラル、トスルモ當社ハ尚ホ若干ノ損失ヲ
免ル能ハサル可シ但シ其場合ニ於テハ萬難ヲ排シテ航路維持ニ

全カヲ注ギ他日業界復活ヲ俟テ直ニ配船ヲ旧ニ復シ補助航路トシテ又獨占航路トシテ再ヒ往日ノ面目ヲ發揮スルノ用意ヲ怠ラザル覺悟ナリ

其三、シヤトル線

本航路ノ由来ハ實ニ久シク改洲、濠州兩航路ト年ヲ同フシテ明治廿九年八月開航ニ池丸ヲ第一船トシテ其初航ニ上ラシメタルキ歴史ヲ有スル航路ニシテ最初ハ獎勵法ニ據リ後ニハ特定航路トナリ又次テ遠洋航路補助法ニ依リ大阪商船會社ト共同シテヒューゼットサウンド線ノ名ノ下ニ大阪商船ハ「タコマ」線ヲ當社ハ依然トシテ沙土留線ヲ經營シ大正八年十二月迄兩社共其各自ノ航路經營ニ任ジ來リタルガ商船會社ニ對スル補助ハ其時ヲ以テ打切リトナリタリ左レトモ弊社ハ本航路ヲ國家必要ノ航路トシテ夙ニ之ガ開航ニ努メタル歴史ニ鑑ニ當時採算上必シモ有利ナ

ラカリシモ尚ホ郵便運送航路トシテ受命爾後幾多ノ變遷ヲ經テ昭和四年ニ及ヒ同年ヨリ再ヒ遠洋航路補助法ノ下ニ受命經營ヲ持續シ居ルトコロナリ

本航路ハ元來貨客潤澤ナラズ一方優勢ナル加奈陀太平洋汽船ノ壓迫ヲ受クルガ上ニ不定期船ノ不斷ノ活躍アリ又シキ以前ヨリ年毎ノ成績一進一退永遠ノ計ヲ樹立スル事最モ困難ナル航路トセラレタルモ尚ホ當社ニ於テハ使用船ノ改善ヲ怠ラズ加賀丸伊豫丸安藝丸等ヲ本航路ノ為メニ特設シ經營難ノ最高潮時トセラレタル明治四十五年頃ニ於テモ尚ホ且ツ横濱靜岡兩船ヲ加ヘ使命ヲ全フスルニ努メタリ改洲大戰中ハ優良船保持ノ關係モアリ一時改洲航路使用船ヲ之ニ轉用シ相當ノ成績ヲ收メタルガ戦後當方面荷物移動減少大船ノ運用漸ク困難トナレル際一面改洲航路配船復舊ノ必要ニ迫ラレ長等ヲ撤退スルニ至リタルガ其當時

ノ成績ヲ以テシテハ之ニ代ルベキ新船建造ノ為メ巨額ノ投資ヲ
許サズル事情アリ依然トシテ舊來ノ老船ヲ使用スルノ外無カリ
シナリ政府ニ於テモ此事情ヲ諒トシ其儘トナリ居リタルガ昭和
三年ニ至リ兼港航路ノ改善ト併行シテ北方航路ヲモ充實シ日米
兩國間ノ定期航海權ノ確保ヲ期スル大策ノ下ニ補助金増額ヲ條
件トシテ新船建造ヲ勸奨セラレ當社ハ之ニ應ジテ氷川日技平安
ノ三隻ヲ建造シ遠洋航路補助法ノ下ニ受命シ斯クテ今日ニ至レ
ルモノナリ是等三隻ノ新船ハ兼港船ト時ヲ同フシテ建造セラレ
等シク「デイゼル」機關ヲ裝備シ又船客設備ニ意ヲ用ヒタル為メ建
造費豫期以上ニ嵩ミ平均一隻七百四十萬圓總額トシテ貳千貳百
五拾萬圓餘ノ巨額ヲ要シタリシナリ但シ其當時ノ貨客移動量ト
増加セラレタル補助金トヲ以テスレバ略ホ收支相償フ可キ採算
ハ有シ居リタルナレトモ世界的特ニ米國不況ノ影響ヲ受クルコト

本航路ニ於テ最モ著シク加フルニ排日ニ依リ從來ノ主タル顧客
ナリシ支那人三等客ハ一人モ乗船セサルコト、ナリ更ニ最後ノ
而カモ最モ大ニシテ且ツ永續的ナル打撃ハ快速紐育直行船ノ出
現ニ依リテ本航路收入ノ最大要素タル生絲ノ輸送ガ是等直行船
ニ轉移セルコトニナリテ之ガ為メ被リタル創痕ハ永遠ニ癒ユ
可ラズ之ヲ數字ニ就テ例證セバ昭和二年度ニ於ケル弊社沙市船
ノ生絲積取ノ實數九萬七千貳百四拾俵ナリシガ氷川丸就航直後
ノ昭和五年度積取量ハ旧船ト共ニテ四萬俵ニ減ジ更ニ本年^三月ニ
終ル一ケ年間ハ貳萬七千俵ニ轉移セリ獨リ生絲ノミト云ハズ復
航貨物ノ高級品例ヘバ自動車機械類ノ如キハ市俄古附近若クハ
其以東ニ於テ多ク製作セララル、モノナルヲ以テ高率運賃ヲ課セ
ラル、遠距離鉄道輸送ヲ避ケ紐育ヨリ直積セララル、モノ年ト共
ニ増加セリ當社ハ昭和五年大阪商船會社ト業務上ノ協調ヲ行ヒ

弊社が明治四五年他ニ卒先開拓セル南米東岸航路ヲ犧牲トスル
 モ受命航路タル沙土留線ノ基礎ニ若干ノ強味ヲ加ヘ得ルヲ企圖
 シ航路權ノ交換ヲ行ヒタルガ爾後ニ於テモ不絶ニ三井山下川崎ニ
 最近ニハ又大同汽船ノ如キ準定期又ハ不定期船ニ脅カサレ競争
 激甚貨物ノ増量所期ニ反シ本年三月ニ終ル一ケ年間貳拾貳航海
 一航海平均有客積取量ハ實ニ左ノ如ク慘メナルモノトナレリ

昭和八年三月
 二終ル一ケ年間
 平均

往航荷物	復航荷物	往航船客	復航船客
生糸 二〇〇屯	雜貨 五九二五屯	一等 七人	復航船客
雜貨 六〇四屯	其他 六一人	其他 一九人	往復共多少ノ ロ一カル客アレバ 收入僅カナルモノ ニ付着ク
計 二二四〇屯	五九二五屯	六八人	一三六人

總屯數 一、〇〇〇屯 速力 一八哩 一等船客設備 七拾五人ノ優良貨
 客船ノ成績トシテ何人モ其悲慘ニ驚カサルハ無カル可シ左レバ
 其收支ノ結果モ

前半期 後半期 合計

四五期	一、六七四、六七九円	一、六七四、六七九円
四六期	一、一四一、八九五円	七〇三、五二六
四七期	七二四、三一八	六〇三、三三二
四八期	三七六、七二二	一、三二七、六九〇
合計	二、二四二、九三五	二、九八一、五七七
平均毎半期ノ損失	一、一七〇、七五二	一、一七四、一五〇四

右ノ如キ驚ク可キ数字ニ達セリ沙土留航路ヲ目シテ當社ノ瘡ト
 為ス者アルモ謂レ無キニ非ルナリ而シテ此結果ヲ如何ニスベキ
 歟是レ實ニ弊社ノ懊惱措ク能ハサル所ニシテ積極消極兩様ノ對
 策ヲ講ジ即チ積極的ニハ荷客收入増加ノ一途トシテ外部ト協調
 運賃率ノ維持ニ努メ消極的ニハ桑港航路ニ就テ細説セル通りノ
 前約方針ヲ此處ニモ亦最モ徹底的ニ強行シ既船ニ於テハ自由船

ナリシニ此ルヤ凡さいベリヤ凡西船ヲ繫留シ又昨年下季政府諒解
ノ下ニ定期ヲ神戸止メニ変更貨客殆ト皆無ノ南部支那地方へ
航海ヲ省畧シテ損失ノ輕減ヲ圖リ今ヤ殆ト餘ス所ノ手段ヲ見ズ
元來本航路ノ補助ハ受命當時ノ採算ニ於テハ相當潤澤ト思惟セ
ラレタルモ時勢變化ノ結果著シク不足ヲ告クルニ至リタルハ補
助金收入ヲ込ムルモ三五年間ニ五百貳拾萬円以上ノ缺損ヲ示ス
事實ハ最モ有力ニ之ヲ物語ルモノナリ然ルニ昨年命令改更ニ當
リ為替利益ヲ見越シ一擧ニ拾七萬円ヲ削減セラレタルハ實ニ晴
天ノ霹靂トシテ當社ヲ震駭セシメタル所ナルガ果シテ若干ノ為
替利益ハ遂ニ損失ヲ償ヒ得ヤリシ事前期計算ノ結果ニ依テ明ナ
リ而カモ此計算ハ補助尚ホ削減セラレザル以前ノ計算ナルニ付
次期モ荷客收入前期同様ナリトセバ補助金ノ減シタル丈ケ其レ
丈ケ損失ヲ増シ年損額百九拾萬円トナリ一層 由々敷キ苦痛ト
ナル

本航路ニ對シ九年度ニ於テ受領スベキ補助金年額百五拾三萬円
(十七万円)ニテ遠洋航路補助法ニ依ル每一航ノ補助金割合ヨリスレ
バ約十七航海分ニ當ル然ルニ弊社實際ノ定期ニ依レバ優ニ年々
一航海ヲ為シ得ルヲ以テ四航海ハ無補助ニテ運行スルトナル
素ヨリ政府本來ノ趣旨ハ沙市香港間十五航海ヲ以テ所要航海度
數ト為スニ在リタレト排日ノ為メ南部支那地方荷客皆無トナリ
同方面ヘノ航海全ク無意義ニ歸シタルト一方本航路全体トシテ
ノ損失餘リニ過大ナルニ付無用ノ航海ヲ避ケ幾何カ之ヲ輕減シ
度キ趣意ニ於テ心ナラズモ目下沙市神戸間ニ止メ居ル次第ハ
既ニ事前ニ御諒解ヲ得タル事ナルガ希クハ此際更メテ篤ト御
賢察ヲ賜ハリ今後ノ補助金算定ノ基礎ニハ本航路ノ實測度數ヲ用
ヒ神戸沙市間ニ一航海ノ全數ニ對シテ補助金御下附ノ事ニ特ニ
御詮議ヲ仰キ度切ニ懇願スルトコロナリ幸ニ右御承認ヲ得レバ

昭和十年度ノ交附額八百八拾五萬円トナリ現在ニ比シ三拾貳萬
円ノ増額トナル尤モ此増加アリタレバトテ當社ノ損失ハ依然ト
シテ百五十萬円内外ヲ算スベキ豫想ナレモ當社ハ異常ノ決心ヲ
以テ此難関ヲ切抜ケ他日貿易ノ好轉四圍ノ状況舊ニ復スルヲ俟
テ本来ノ航路區域ニ立戻リテ此ノ重要ナル航路ノ使命ヲ全フス
ル覚悟ヲ有スルモノナルニ付特ニ之ヲ諒トセラレシ事ヲ望ム

第二、郵便送補助航路

其一、改洲線 其二、上海線

其一、改洲線

本航路亦當社ガ明治廿九年開航以來連續政府命令ノ下ニ經營ヲ
續ケ來レル由緒アル航路ニシテ改亞連絡ニ任スル國家隨一ノ幹
線タル使命ノ重キニ鑑ミ弊社ハ常ニ其船隊ノ改善整備ニ苦心努
力シ居ル所ニテ之ヲ前ニシテハ開航直後ニ建造セル舊六千吨型

船神奈川九以下拾貳隻中ノ半数ハ明治四十一年ヨリ今二年ニ互
リ八千吨型船賀茂丸以下六隻ヲ以テ代置シ大正二年壹萬吨級香
取丸以下五隻ニ依テ其残數ヲ除去シ大正十年ヨリ十二年ニ互リ
又壹萬吨級ノ新船箱根丸以下四隻ヲ加ヘ八千吨型中ノ老齡ニ近
クキタルモノヲ除キ更ニ最近昭和五年照國靖國貳隻ノ優良客船
ヲ新建シ八千吨型船ノ殘數ヲ撤去シ全部壹萬吨級船ヲ以テ船隊
ヲ整ヘタリ開航以來定期ヲ常ニ嚴守スルト重大ナル海難事項ノ
殆ト皆無ナルト荷客取扱振ニ細心ノ注意ヲ怠ラズ不足渡荷傷ミ
解金等ノ面倒極メテ稀ナルニ依リ内外ノ信用又好評ヲ博シ平時
ニ在リテハ荷客常ニ多ク又以前ニ於テハ船價ハ低廉ニシテ補助
金相當多額ナリシニ依リ收支相償ヲ得其餘カラ積ミ船舶其他
施設ノ改善ヲ克クシ得タリシナリ試ミニ之ヲ見ルニ明治四十三
年ヨリ大正三年ニ至ル五ヶ年期間中補助年額平均約三百萬円ト

リシニ當時建造セラレタル者取鹿嶋等ノ一萬噸級船ノ建造費ハ一隻貳百三十拾萬円ヲ超ヘハル程度ノモノナリシ然ルニ其後補助漸減セラレ現在命令ノ最低年額八拾萬円ニ低下セル時ニ當ツテ更ニ又拾萬円ノ削減ヲ見次年度ハ七拾萬円ヲ支給セラル、ニ止マル而シテ船價ハ曩日ノ比ニ非ズ最近ノ靖國、照國兩船ハ一隻平均六百四十拾萬円ニ當リ造船費ノ昂騰約三倍ニ近シ左レバ單ニ之ノミニテモ營業成績ノ低下免カレザル所ナルガ桑港、沙市線等ニ就テ速ヘタルト全様ノ理由モアリテ近年本航路モ亦收支相償ヒ難キ状態ニ在リ即チ

	前半期	後半期	合計
四五期	—	七六九、〇七八円	七六九、〇七八円
四六期	二三六、三七六円	五五一、六四二円	七八八、〇一八円
四七期	五四二、八四三円	二七一、四六三円	八一四、三〇六円

四八期 (出) 一、四一〇、五九八円
 合計 (出) 六三一、三七八円 (入) 一、五九二、一八三円 (出) 一、四一〇、五九八円 (入) 九六〇、八〇四円

毎半期平均損失 一六〇、一三四円
 一ヶ年平均損失 三二〇、二六八円

四八期前半即チ本年三月ニ終ル半年間ハ本邦輸出入貿易ノ急進、西比利亞鐵道不安ニ依ル海上旅客ノ増加又為替差益等モ加ハリ近年稀ナル好成绩ヲ收メタリト雖モ未タ以テ過去數期ニ互ル損失ヲ償フニ足ラズ而シテ為替差益ノ如キ一時的表態收益ノ永遠ニ頼ムニ足ラザルハ素ヨリ言フ俟タズ殊ニ英印西政府ノ本邦經濟壓迫ノ趨勢加重スルニ於テ本航路船寄港地ハ殆ト皆英國屬領地ナルヲ以テ將來ノ成績果シテ能ク最近ノ如クナルヲ得ルヤ否ヤ寧ロ其反對ヲ豫期シテ豫メ之ニ備フル用意無カル可ラズト信ズ本航路ニ就テ殊ニ憂慮ニ堪ヘザルハ用船中ノ香取、鹿嶋、諏訪、伏見

ノ四隻ハ未タ着シク老齡船ト云フニハ非サレモ競争會社タル英國系彼阿ホルト兩社ノ外伊太利佛蘭西ノ會社等續々優秀ナル巨船ヲ回航シ來タリ荷客共着シク之ニ奪ハル、情勢日ヲ進テ顯著トナレリ弊社亦其邊カラヤルニ於テ遜色無キ代船ヲ用意シ抵抗努ムルニ非サレバ遂ニハ自滅ノ運命ニ達着シ國家航路トシテ面目亦一掃セララル可シ然リト雖モ年毎ニ損失ヲ重ヌル成績ヲ顧ミ又建造費ノ往時ニ比シニ倍乃至三倍ヲ要スルヲ思ヘバ當社ノ獨力ヲ以テ容易ニ着手シ得ザル企圖ナルヲ懼ル元來本航路ノ補助ハ航路自躰ノ重要性ト投下資本ノ容易ナラ又巨額ナルニ比シ不釣合ニ少額ナルヲ思ハガルヲ得ズ但シ昨年減額後日尚ホ残キ今日俄ニ復活ハ望ミ難シト思考スルニ付本航路ニ関シテハ他日新船建造ノ必要起リタル時増額再議ニ付御賢考ヲ煩シ度キ所存ナリ

其二 上海航路

本航路ハ中部支那ト本邦間ノ連絡航路トシテ改米命令線ニ讓ラヤル重要ノ航路ニシテ兩國間ノ國交通商關係複雜ヲ加フルト共ニ此航路ノ重要性モ亦共ニ加ハリ行クトコロナリ抑モ本航路ノ起原ヲ尋ヌルニ當社ノ前身三菱會社ハ明治八年以降橫濱上海線トシテ政府命令ノ下ニ經營シ明治十八年當社創立ト共ニ其經營當社ニ移リ爾後今日ニ至ル半世紀以上連綿トシテ繼續之ヲ經營ニ在シ居レリ此航路ハ飛脚船航路ヲ主タル任務トスルニ依リ此永年ノ命令期間中小型船ニシテ比較的快速力ノ船ヲ屢々本航路ノ為メニ特設シ貨物船ト雖モ亦速力ニ於テ常ニ他ニ一歩ヲ擢ンズルヲ特色トシ他ノ追隨ヲ許サズ又陸上ニ於テモ巨額ノ資本ヲ投シ川ノ兩岸優秀ナル地點ニ廣大ナル埠頭倉庫ノ施設ヲ完備シ本邦海運ノ一偉觀ヲ是處ニ現出セシメ居ル等ノ次第ナルヲ以テ

自然本航路ハ當社獨占ノ形ヲ呈シ居レリ蓋シ當社ガ受命會社トシテ受托ノ任務ヲ適當ニ遂行シ來レル當然ノ歸結ト信ス

現命令ニ依レバ本航路ノ主幹ハ長崎上海線(用船上海丸長崎丸)ニ在リ附隨線トシテ横濱上海線(用船阿蘇丸筑波丸六甲丸三隻)アリ何レニ輕重無ケレハ旅客輸送ヲ目的トスル連絡施設トシテハ長崎上海線ヲ推サバルヲ得ズ然レテ其使用船モ最モ優秀ナルヲ要シ大正十二年英國ニ於テ長崎丸上海丸ヲ建造シ其為メニ投下セル資本一隻四百六拾五萬円ヲ要シタリ此兩船ノ就役後本航路ノ面目一新シタリト稱セラレ速力ノ快適旅客設備ノ整頓、賄向ノ精選等好評噴々旅客ハ攀ケテ之ニ集中スルノ觀アリ但夕營業成績トシテハ大戰直後ノ建造費異常ニ高カリシニ依リ此兩船ハ久シキニ立リテ収益ヲ見ル能ハカリシモ幸ニ附屬線ニ於テ若干餘裕アリテ補フヲ得最近ノ數字ハ左ノ如クナレリ

	前半期	後半期	合計
四五期	—	二四八、二一四 ^円	二四八、二一四 ^円
四六期	三二五、五三二 ^円	四四二、六七八 ^円	七六八、二一〇 ^円
四七期	三三四、二〇〇 ^円	四二一、一四〇 ^円	七五五、三四〇 ^円
四八期	六九、〇九六 ^円	—	六九、〇九六 ^円
合計	六〇、四二八 ^円	七三三、〇〇六 ^円	七九三、四三四 ^円

毎半期平均利益

一ヶ年トスレバ

一三二、二三九^円
二六四、四七九^円

支那ニ於ケル排日工作ノ影響ニ慍ム事此航路ヨリ甚シキハ無ク事變突發ノ時ヲ含メル當社第四七期前半年度ノ計算ハ忽チ慘憺タル損失數字ヲ示シ社中ノ人心ヲ震撼セシメタルガ幸カ不幸カ在留邦人ノ引揚ケ御用船借上ケ等一時喪失的ノ商賣加ハリ補助金ヲ合せ手一ツ杯トナリ居ル狀況ナリ尤モ平時ト雖比投下資本

即チ實際仕拂ヒタル造船代價其儘ニテハ到底收益ヲ期シ難キニ依リ此點ニ留意シ大正十五年初季其當時受領ノ補助金額ヲ算當ニ入レ長崎上海兩高價船ノ特別船價切下ケテ行ヒ辛フジテ辻褄ヲ合ハセ得ルニ至リ居リタル所過般補助金削減アリ再ヒ不安ニ陥レル拵柄ナルヲ以テ若シ更ニ補助金額低下スル様ノ事アラバ本航路モ亦忽チ損失航路ニ轉落ス可ク當社ノ懸念ニ堪ヘサルトコロナルヲ茲ニ特に附言シ置キ度ク存ズル次第ナリ而シテ目下前途ニ横ハル問題ハ更ニ本航路ヲ有効ニ維持センニハ長崎丸型一隻増配ヲ必要トスル事ニテ目下兩船ハ年中酷使殆ド寧日無ク乘組船員ノ勞使過多ト機關器具ノ磨損ノ迅速ナルトハ經營者ノ懊惱堪ヘザル所ナルノミナラズ一朝不幸ノ出来事アラバ命令ノ定期踐行不可能ニ陥ルベキヲ以テ既ニ昭和二年度中第二次造船計畫(第一次桑港沙市船)中ニ加ヘ居リタレ任時非ニシテ未ダニ其實

現ヲ見ル能ハス甚タ遺憾トスル所ナリ就テハ本航路ヨリ生スル收支ノ剩餘ハ多少ニ拘ハラズ之ヲ蓄積シ最早機會ニ於テ新船一隻ノ建造資金ニ充當センコトヲ期ス

結 言

抑モ海運業者ノ最モ眞摯ナル經營法ハ船舶自航ト其就彼航路ノ環境トニ鑑ミ一定命數ノ間ニ全船價ヲ償却シ前船ノ命數盡キタル時一方ニ後船新造資金ノ蓄積ヲ擁スル事ニアリテ之ヲ忽ニスルモノハ蜻ノ其身ヲ喰フガ如ク遂ニ自滅ノ運命ヲ招来スルノ外無キモノナリ當社ハ夙ニ此點ニ留意シ既ニ定款ニ於テ社船ノ命數ヲ二十五年ト定メ製造代價ニ對スル年四分ノ償却ヲ實行シ来レリ幾間丸外總テ十八隻(償却済ノモノハ省ク)ハ客船ノ優トシテ高價船ナル上是等新船ニ裝備セル機關ハ新式ニテ其命數モ明ナラズ必ズヤ新陳代謝ノ比較的速カナルベキヲ思ヒ二十年ヲ一期トシ當

初ヨリ年五分ノ償却ヲ勵行シ居レリ尤モ將來社會ノ變遷進歩機
械器具ノ發達旅客嗜好ノ向上ニ伴フ設備ノ改善其他凡ユル偶發
事項ヲ考フル時ハ二十年後其衰レル時在ノ要求ニ適應スル新船
ハ現在船ヨリ遙ニ高級ノモノタルヲ豫想セサル可カラズ從テ今
日ヨリ蓄積シ行クトコロノモノヲ資金トシテ果シテ適船ヲ造リ
得ルヤ否ヤ恐ラクハ不足ナル可シ去リトテ之レ以上ノ償却ハ差
當リノ計算ニ於テ負担ニ堪ヘザルヲ以テ先ヅ此邊ニ止メ置ク次
第十ルガ之ニテモ尙ホ當社ガ每半期償却積立金トシテ控除スル
高ハ實ニ四百萬円ノ巨額ニ達ス当社ガ兎モ角今日迄各航路ノ老
船代置ヲ隨時ニ行ヒ重要ナル國家附托ノ在幣ヲ無滞果シ得タルハ
實ニ此經營法ニ則リタル賜ナリト信シ將來永遠ニ互リテモ此鉄
則ヲ恪守シテ衰ル無キヲ期スルトコロナリ此點ニ就キ特ニ大方
ノ諒解支持ヲ切願スルモノナリ

次ニ當社ガ右ノ鉄則ヲ嚴守シ社船ノ新陳代謝ヲ容易ナラシムル
餘裕ヲ生シ得タル理由ハ當社ハ常ニ當社全般ノ總括的收支計算
ノ最終ノ結果ヲ眺メ少ナクモ此償却ノ可能ナル程度迄前記ノ通
リ配船ノ整理又極度ノ經費節約ヲ行ヒ營業ノ規模構成ヲ調節
排セルニ依ルモノナルハ左ノ数字ニ依テ明ナル可シ

	償却資金トシテ 社内ニ保留セル高	營業上ノ指入 考課積蓄ノ純損	次期繰越金	有價証券價格減損 シタルモ equal 準備金 繰越セシメ、四六日ヲ繰入レ、結果上ル
四五期後半	四、四四九、九八六 円	三、二四〇、〇三七 円	一、一八三、四三七 円	歐洲戰亂救恤金一五、〇四九、九百ヲ繰入ル
四六期前	四、四〇一、〇〇六 円	二、三三一、一一七 円	五三九、三六八 円	
〃 後	四、二〇七、〇七八 円	八四、六八四 円	四五四、六八三 円	
四七期前	四、二〇一、六六四 円	一、一五一、一六〇 円	三六三、一四〇 円	米國税金押戻一〇、九六六、六六円ヲ繰入ル
〃 後	四、一七九、〇〇七 円	二六七、二五二 円	六一〇、三九二 円	
四八期前	四、一四八、四六四 円	一、一三九、一九六 円	一、六七九、五八八 円	

即チ營業直接ノ損益勘定ハ最近二期ノ利益ヲ差引キ損失ノ累計

五百三拾九萬円之ニ有價證券價格減損三百餘萬円ヲ加ヘ八百萬
円以上ノ損失アリタルニ幸ニ配當平均準備金ノ蓄積歐洲戦亂救
恤金既納米國所得税金ノ拂戻金等臨時收入アリタルヲ以テ之ヲ
充當シテ若干ノ繰越ヲ殘シ迂禮ヲ合ハセ得タルナリ而シテ右營
業上ノ損失ハ印度濠洲又ハ一ニノ命令航路ヨリ生スル利益ヲ以
テ多數ノ損失航路ノ缺損ヲ填補シ尚且ツ不足セル事實ヲ證明ス
ルモノナルガ而カモ其損失航路ノ主ナルモノハ命令航路ナリシ
ナリ其ニテモ償却資金ヲ控除シ若干ノ予許剩餘ヲ殘ス前記ノ如
キ計算ナル間ハ損失航路モ尚ホ之ヲ維持シ得可ト云フヲ得ル
モ此ノ如キ計算愈不能トナラバ當社ハ茲ニ損失航路ノ處分ニ就
テ重大ノ決意ヲ要スル危機ニ際會スルモノナリ是ヲ以テ補助金
ノ査定ニ當リテハ當社ノ總括的計算ノ終局ノ結果ヲ考慮セラレ
航路々々單獨ノ立場ニ依リテノ補助金増減査定ヲ避ケラレン事

19
ヲ切願セサルヲ得サル次第ナリ若シ偶々一航路ニ若干ノ利益ア
リトシテ之ヲ抽出シテ其補助ヲ削減セラル、コトアリトセシカ
終局ノ計算ニ於テ當社財政ノ堪ヘ得サル所トナリ損失航路ハ遂
ニ之ヲ放擲スルノ已ム無キニ至ルヲ悞ル
次ニ又當社が從來巨額ノ資本ヲ造船費ニ投下シ得タル所以ハ若
干年數間一定額ノ補助金收入アルベキ必須條件ノ認許アリタル
カ為メニシテ若シ年々ノ査定ニ依リ不測ノ減額ヲ餘義無クセラ
ル、モノトセバ造船代價ヲ初メ諸経費昂騰ノ際新施設ノ計畫ニ
ハ其當初ニ於テ之ニ参加ヲ躊躇シタリシナルベク又既設航路ニ
在リテハ船隊又一般設備ノ改善進歩ハ遂ニ行ハレ難カリシナル
可シ米國が最初ノ法令ニ據ル補助年限短期ニ失シ補助ノ實績攀
ラザルニ顧ミ一九二〇年以後凡テ命令ヲ十ヶ年ト改メ伊太利佛
蘭西亦之ニ倣ヒ居レルガ如キ皆此理由ニ基クニ外ナラズ我政府

ニ於テモ過去ニ於テ重要航路ノ命令ハ三年乃至五年トセラレタ
リ只昨年度豫算編成ニ際シ沙市、改洲、濠洲、上海其他殆ト一率ニ大
小削減アリタル上期限ハ何レモ一々年ニ改定セラレタリ削減ノ
主タル理由ハ邦貨價值下落ニ依リ為替利益ヲ豫想セラレタルニ
在リテ試ミニ一々年暫定的ニ施行セラレタルモノトテ解ス為替
相場ノ如キ変動常無キモノヲ査定ノ考慮ニ加味セラル、事ノ根
本主義トシテ其當否如何ハ疑問ナレトモ其ハ鬼モ角其當時ト現在
トハ為替ノ位置モ異ナリ来タリタレバ今次査定ニ際シテハ為替
問題ハ陳外シ且ツ命令ヲ一定期間繼續的ニ改定セラレンコトヲ
懇願ス

當社ハ屢説ノ如ク當ニ國家ノ重要ナル使命ニ任スル公機関タル
心得ヲ以テ誠意之が経営ニ膺リ株主従業員亦克ク其意ヲ諒シ前
記ノ通り株主ハ六期通計三々年間無配當ニ甘シジ従業員ハ減賃

20.
ニ依リ残留者ノ勞務加増セルニ及シ却テ著シク待遇ノ低下アリ
タルニ拘ハラズ能ク之ヲ忍ビ今日ニ至リタリ然リト雖モ株主ハ
結局事業會社ノ株主タレバ投資ニ對シ世間並ニノ利廻ハリヲ得
ズシテ永遠犧牲ニ堪ヘ得ルモノニ非ズ従業員モ亦然リ當社ハ實
ニ今方ニ轉回ノ方途ヲ講セサル可ラサル絶對必要ニ直面スルヲ
覺ユ而カモ弊社トシテハ既ニ盡ス可キヲ盡シ尚ホ將來之ヲ怠ラ
ザル決心ヲ有スト雖モ今ヤ其餘地甚ダ乏シキヲ憂フ
之ヲ要スルニ弊社ハ本邦海運業者ノ首班トシテ任務ノ重キヲ自
覺シ叙上ノ如キ主義方針ノ下ニ細心ノ注意ヲ拂ヒテ之が経営ニ
努力シ居ルトコロナルガ尚且ツ斯ノ如キ困難ニ直面シ前途亦更
ニ光明ヲ認メサル現下ノ状況ナレバ今次ノ補助査定ニ際シテハ
各航路ニ就テ詳説セル事情共ニ弊社ノ希望ヲ篤ト御参考相成リ
尚ホ其他ノ航路ニ関シテハ重要ノ程度自ラ等差アルヲ以テ特説

才避ケタレ氏大体现状維持ノ程度ニ於テ適當ノ御措置相仰度ク
 偏ニ奉懇願候元々弊社ハ斯ノ如キ申出ヲ為スヲ快シトセズ又徒
 ニ補助ヲ哀願スル者ニ非レ氏本邦海運業ノ危機ニ際シ若シ官民
 ノ協力宜シキニ適セズ経営難一層加重シ多年政府ノ援助又弊社
 努力ノ結晶トシテ光輝アル歴史ニ富メル國家的航路ヲ萬一ニモ
 放擲セザルヲ得ザル事態發生セバ國家ノ重大ナル損失タルハ申
 ス迄モ無ク弊社トシテハ惹テ累ヲ多数ノ株主并ニ従業員ニ及ホ
 シ其困難名状ス可ラガルモノアルベク尚ホ幾多ノ艱難ニ打勝テ
 漸クニシテ獲得セル航路權ト又多年ニ互リ涵養セル業務上ノ地
 盤ヲ喪失スルハ本邦海運ノ為メニ償ヒ得ザル損毫ナル可シ斯ク
 觀シ來レバ所謂雨降ラサルニ牖戸ヲ調繆スルノ必要ナルヲ思ハ
 ガルヲ得ズ依テ敢テ茲ニ哀情ヲ披瀝シテ陳情ニ及ビタル次第何
 卒御洞察ヲ賜ハリ幸ニ御採納ニ預ルヲ得バ欣幸至極ニ存候

昭和八年七月一日

日本郵船株式會社

社長 各 務 鎌 吉



大藏大臣 高橋是清 殿

昭和十年十一月

日本海商業委員會資料

第一輯

日滿最短徑路と日本海に就て

日滿實業協會