

第二次世界大戰初期英日海運在亞洲 國際海域的競爭(1936-1939)*

李宇平**

摘 要

本文分從貨幣圈、勢力圈、穀物圈及原料圈諸方面，試圖說明 1930 年代末期，世界船艙載重量的地區分配，集中遠東環太平洋海域，推升了日本商船在世界船艙總載重量所佔之地位，此一變化顯示日、英航運興衰消長的激烈競爭及其特徵。本文首先說明，1930 年代末期，當世界經濟重心由大西洋移轉至太平洋之際，英國商船因歐洲戰事的關係，船隻向大西洋方面集結，日本則趁勢在遠東環太平洋海域發展了世界一周航線的遠東航程。本文其次說明，1930 年代末期世界海運市場由倫敦轉到紐約之後，英鎊成了弱勢貨幣，但美元尚不足成強勢貨幣，使日圓有可乘之機，轉而有助於日本商船及世界一周航線、跨洲際航線在遠東環太平洋海域的發展。本文最後又說明，戰爭意味穀物圈的沒落及軍需原物料圈需求的成長，大西洋及太平洋諸多交互之小麥航線趨於蕭條之際，1936 年後鐵礦、煤炭、鋼鐵等軍需工業原料為中心的海上運輸激增，創造了新的海運市場，可見遠東環太平洋航線激增，影響了英、日商船的興衰消長。本文總結此一新的海洋秩序，並說明日本海運幾獨佔遠東環太平洋海域，對以中國為中心的亞洲所發生的作用及其所反映的意義。

關鍵詞：英國、日本、亞洲、海運、第二次世界大戰

* 收稿日期：2010 年 8 月 4 日，通過刊登日期：2010 年 12 月 27 日。

** 中央研究院近代史研究所副研究員

一、前 言

就某些方面來說，直到 1930 年代中期以前，英國的航運勢力仍然凌駕於各國之上，尤其是有效船舶中，竟佔有世界三分之一的數量，遙遙領先其他各國。英國商船在 1930 年代中期世界海域仍極為活躍即其商船實力的鐵證。在英國和愛爾蘭、非洲、南亞的英國商船勢力之雄厚仍遠超於他國之上，這些航線都是屬於自治領地，或是與英國有密切的經濟關係。其次是西歐及西部地中海、中南美太平洋、中美大西洋沿岸諸航線，約為其全航線 60% 左右，中部及東部地中海，北美太平洋岸則約 20-30%，而參加更少的北歐航線，英國商船的噸數竟佔該航線 35%。由此可知，英國商船在很多航線仍佔重要地位。¹

日本的自然海域在太平洋，除了大量船隻航行於中國以便推動戰爭之外，船隻首要分配地點在澳洲、英屬印度、荷屬東印度（按即印尼）、馬來亞及菲律賓。²相對而言，日本在 1930 年代中期亞洲海域積極擴張，表現新興地域性帝國主義的特質，而沒落中的大英帝國的表現，則展現世界性帝國主義的餘暉。³英國海運業開始走向長期頹勢，可見於原欲積極培養的東洋航線，所謂蘇伊士運河以東，巴拿馬以西廣大海域，其航運勢力因日本之激烈競爭而相對漸減。⁴以遠東為中心的跨洲航線而言，英國商船所佔優勢出現逆轉的分野，見諸以遠東為中心對歐美跨洲相互航線上興衰消長的變化。首先是英國本國和印度、緬甸、馬來、澳洲等英屬地區，英國商船仍斷然佔有優勢，英國和歐洲大陸及遠東之間，以及蘇伊士運河乃至經由好望角的東亞及南北美之間的海域，英船約佔四至五成。然而北太平洋以及經由巴拿馬的遠東及北美之間的海

¹ 陳明遠譯，〈英國航業之趨勢〉，《交通雜誌》，卷 5 號 6 (1937)，頁 64-79。

² Dudley B. Donald, "The United States and the Shipping Crisis in the Pacific," *Far Eastern Survey* 9:16 (July 31, 1940), p. 185.

³ 李宇平，〈兩種帝國主義與亞洲國際經濟秩序——1930 年代英日航運在中國中心之國際海域的競爭〉，收入中村哲主編，王玉茹、林滿紅監譯，《東亞近代經濟的形成與發展》（台北：中央研究院人文社會科學研究中心亞太區域專題中心，2005），頁 213。

⁴ 大英帝國海運委員會(British Shipping Committee)，大阪商船株式會社譯，《東洋における英国海運》（大阪：大阪商船株式會社，1939），頁 123-129。

域，因日船的競爭，英船的勢力及收益均明顯下降。

進一步以遠東為中心的對外國際海域，觀察日、英航運興衰消長的激烈競爭，可以說，1930年代以前英國在亞洲航運勢力的發展，以殖民地香港及中國海運市場為根據地，進一步擴大到亞洲南部太平洋方面，且其獨佔市場由此延長於歐洲及大西洋方面。中日戰爭發生之初，日英船隻向太平洋西南方面移動，日英的海運競爭以西南殖民地及太平洋西南方面為中心。英國努力保持其在西太平洋海運的獨佔地位，日本海運則在中國海運市場進行獨佔的前提下，向南洋方向持續前進。⁵由於1939年後歐戰擴大，船隻向大西洋方面集結，英船漸從殖民地香港撤退，英國在遠東海權趨於沒落。⁶遠東環太平洋海域，已是日本海運的獨佔市場。

本文分從貨幣圈、勢力圈、穀物圈及原料圈諸方面，試圖說明1930年代末期，世界船艙載重量的地區分配，集中遠東環太平洋海域，推升了日本商船在世界船艙總載重量所佔之地位，此一變化顯示日、英航運興衰消長的激烈競爭及其特徵。本文首先說明，1930年代末期，當世界經濟重心由大西洋移轉至太平洋之際，英國商船因歐洲戰事的關係，船隻向大西洋方面集結，日本則趁勢在遠東環太平洋海域發展了世界一周航線(round-the-world shipping routes)的遠東航程。本文其次說明，1930年代末期世界海運市場由倫敦轉到紐約之後，英鎊成了弱勢貨幣，但美元尚不足成強勢貨幣，使日圓有可乘之機，轉而有助於日本商船及世界一周航線、跨洲際航線在遠東環太平洋海域的發展。本文最後又說明，戰爭意味穀物圈的沒落及軍需原物料圈需求的成長，大西洋及太平洋諸多交互之小麥航線趨於蕭條之際，1936年後鐵礦、煤炭、鋼鐵等軍需工業原料為中心的海上運輸激增，創造了新的海運市場，可見遠東環

⁵ 〈海運統制の新段階〉，《大阪毎日新聞》，1940年9月12日，神戶大學新聞記事文庫，海運(33-049)；〈海運日本の獨壇場〉，《大阪朝日新聞》，1939年9月3日，神戶新聞記事文庫，海運(33-133)。

⁶ 戶田貞次郎，《美國海運史概要》（東京：二里木書店，昭和18年），頁288；麻生平八郎，《海運及海運政策》（東京：巖松堂書店，1942），頁479、481、487。

太平洋航線激增，⁷影響了英、日商船的興衰消長。本文總結此一新的海洋秩序，並說明日本海運幾獨佔遠東環太平洋海域，對中國中心的亞洲所發生的作用及所反映的意義。

二、海運市場的變化

本節說明世界海運市場的變化，使遠洋及近海海運景氣承受不同的衝擊，各國商船有集中遠東環太平洋區的趨勢，從而對中國中心之亞洲海運市場的英、日船舶，發生了影響。

兩次大戰之間及其後，世界海運數度呈現空前的不景氣。世界海運界不景氣的最大原因，厥為世界貿易的不振。以 1913 年為基期，世界海上貿易指數於一次大戰後呈下跌走勢，但 1929 年指數高達 135。1930 年代初期再次陷低迷，指數低於 100，1934 年緩步回升至 112 左右，1936 年國際貿易趨於擴張，指數達 124，1937 年指數再上升至 141，1938 年後貿易擴張趨於緩和，貿易指數下跌至 135。（見附表 1）

相對於此，世界船舶總噸數最高紀錄維持在 1931 年 6 月末，達 70,131,040 總噸，由於隨後面臨了海運史上未曾遭遇的經濟蕭條，船舶解體數激增，新建船舶陷於停頓，兩相權衡，至 1935 年 6 月底，相隔僅四年之間，船舶噸數激減了 5,245,068 總噸，該年 6 月船舶噸數總計 64,885,927 總噸。世界貿易不振於 1932-1933 年落底，其後緩步回升，船舶供需漸趨平衡，其間進水船舶噸數 1933 年達最低水平為 489,016 總噸，1934 年達 967,419 總噸，1935 年則累增至 1,302,080 總噸。另一方面，解體船 1933 年達 2,435,305 總噸，為過去歷史上最高紀錄。1934 年為 1,768,133 總噸，1935 年則為 1,214,621 總噸。⁸

⁷ 大阪商船株式會社企畫局，《海運 穀物運賃》（大阪：大阪商船株式會社，昭和 18 年），頁 30-31、51、69-70。

⁸ 日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》（神戶：日本海運集會所，1934-1939），昭和 13 年上半年，頁 4-5。

1935 年世界船艙開始止跌回升，至 1936 年 6 月底，一年之間，增加了 177,671 總噸。其後隨著世界貿易漸趨復甦，以 1936 年下半期的世界小麥變異為契機，加以列強強化軍備的刺激，世界海運反常地活絡，引發大量船艙的需求，1936 年 6 月底至 1937 年 6 月底的一年之間，增加了 1,222,381 總噸，其後的一年之間，船艙又增加了 1,560,487 總噸，至 1938 年 6 月底，船艙總噸數累增達 67,846,511 總噸。⁹

以 1913 年為基期 100，世界船舶量在大戰後由 120 持續增長，1931 年達 150，世界海上貿易停滯，世界船舶量顯著增大，正是世界海運惡化的基本原因。此外大戰後，高達戰前水準 4 倍以上的運費水準，1920 年代持續落至戰前水準，整個 1930 年代維持戰前水準的 70% 低迷水平。世界船舶量與世界貿易量至 1937 年開始回復至均衡狀態，該年運費曾上揚至戰前水準。¹⁰

兩次大戰之間世界海運界的動向，由各國觀之，英國在大戰後幾乎不見船舶量的增長。以 1913 年為船舶指數 100，1930 年代持續維持在低迷水平。1929-1931 年確實達到 100，1934 年降至 96，1937 年再降至 95，1939 年則跌至 93 的新低點。相對於此，大戰期中船舶噸數倍增的日本，戰後船舶量持續地增加，以 1913 年為船舶指數 100，1937 年指數高達 301，1939 年再創高峰達於 355。尤甚者 1913 年日本船舶總量為 1,500,000 噸；英國船舶總量 18,270,000 噸，擁有 12 倍於日本的船舶量。1937 年日本船舶量 4,658,000 噸，不到英國 17,436,000 噸的四分之一，1939 年日本船舶量是 5,427,000 噸，不到英國船舶量 16,892,000 噸的三分之一，¹¹兩者勢力依然相距甚大。（見附表 2）

但 1930 年代末期，英國船舶增加率與各海運國相比，相對緩慢。1938 年

9 日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 12 年上半年，頁 3-4、6-8；昭和 13 年上半年，頁 3-5。

10 中川敬一郎，《兩大戰間の日本海運產業》（東京：中央大學出版部，1985），頁 3-4；S. G. Sturmey, *British Shipping and World Competition* (London: The Athlone Press, 1962), p. 7, 82；*Review of World Trade, 1938* (Geneva: League of Nations, 1939), p. 60。

11 S. G. Sturmey, *British Shipping and World Competition*, p. 139；中川敬一郎，《兩大戰間の日本海運產業》，頁 4-5。

6月，主要海運國包括汽船、機械船在內，與一次世界大戰前的1914年6月底比較，英國所有船舶總噸數，大戰前猶佔世界船舶總計噸數的41.61%。居世界海運市場霸主的英國，以一次大戰的發展為契機，與美、日並駕其驅，急速發展海運，由其所有噸數來看，與1914年6月末相比，英國所有船舶1938年6月的噸數，佔世界船舶總計噸數減少約16%。甚且，至1938年6月底的一年之間，英國所有船舶噸數僅增加1.37%，其間世界船舶總噸數增加達2.45%，英國所有船舶噸數佔世界船舶總計噸數，由1937年6月為26.7%，約略下滑至1938年6月底的26.43%。¹²（見附表3）

1937年至1938年間世界船舶增加率最為顯著者為日本，增加率達11.88%。¹³日本在二次大戰初期所有船舶有逐年增加的傾向，特別是與1937年6月相對照，1939年船舶增加率及增加數分別是20.8%及207隻，船舶噸數則增加26.2%，1,057,455噸，可謂極為顯著。¹⁴

日本船舶噸數快速增加的時期，集中近海的現象十分明顯，英國商船總體噸數下滑，也是英國商船所佔比例在亞洲近海海運市場下滑所致。以遠東為中心的遠洋市況，因1937年底至1938年，隨世界海運市況反向落底而漸次下跌，船艙集中近海的傾向漸次顯著，船艙供需發生明顯不均衡的現象。¹⁵1937年7月，日本遠洋方面的配船與戰爭發生之前相比，戰爭發生後配船減少達35.2%，計50隻，噸數減少達30.7%，計420,079噸。近海不同，隻數增加74隻，佔百分之18.4%，噸數增加35%，計71,354,760噸。特別是1939年中期，近海配船量比遠洋多，有83隻，18,096,740噸，佔了壓倒性的多數，顯示船隻偏向近海。¹⁶1936年英國商船在近海及沿岸航行的船舶總噸數為1,101,461

¹² 日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和13年上半年，頁31-32、35。

¹³ 日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和13年上半年，頁34。

¹⁴ 理化興業株式會社調查課，《海運界の近狀と対支海運の整備》（東京：理化興業株式會社，1939年），頁1-12。

¹⁵ 日本經濟聯盟會調查課編，《大東亞海運研究》（東京：生活社刊，昭和17年），頁132-135；〈運賃昂騰自制と對支航權の制霸〉，《東京朝日新聞》，1938年8月15日，神戶大學新聞記事文庫，海運(33-043)，提到船舶被迫向近海移動。

¹⁶ 理化興業株式會社調查課，《海運界の近狀と対支海運の整備》，頁1-40；〈配船命令〉，《讀

噸，遠洋航路的英國商船則有 14,633,052 噸。¹⁷由於歐洲戰事擴大，1939 年英國從事國際貿易的外航船隻趨減，以至於遠洋船舶佔 71%，近海沿海約只佔 12%。¹⁸

近海中心的遠東成為海上貿易成長最快的區域，同時期日本航運的載運量急速攀升。根據《海運及經濟調查》及 Lloyd List 的報告，各洲和世界整體同一變化，自 1932 年後海上貿易轉趨增加，亞洲在各洲之中貿易進展最神速，1936 年更趨增加，輸出入貿易均凌駕 1929 年，¹⁹1936-1937 年海上貿易大幅成長，1937 年-1938 年海上貿易下跌，但亞洲下跌幅度之小，居各洲之最。²⁰日本商船利用此亞洲貿易抬頭的機會，快速成長，1937 年太平洋各洲海域日本商船所佔的比例，皆超過英國。北美洲海域，英國商船 33 隻，265,212 噸，日本商船 75 隻，553,780 噸，大西洋海域英國商船 11 隻，60,850 噸，日本商船 127,392 噸。1930 年代中期，亞洲是世界貿易成長速度最高的地區，環太平洋海上貿易比例升高的同時，日本商船的載重量也急速升高。這可由環太平洋中心各洲際航線載重量的比較，日本商船比例高於英國商船比例窺知。（參見附表 4、附表 5）

日本海運增加近海船艙，全面縮減遠洋配船，係以中國大陸為首，向印度、南洋、澳洲方面移動的結果。²¹這使 1937 年後日本船舶佔中國對外國際航線

17 賣新聞》，1939 年 6 月 14 日，神戶大學新聞記事文庫，船舶(10-867)；〈近海荷動き確保し海外航權を維持〉，《大阪朝日新聞》，1938 年 5 月 23 日，神戶大學新聞記事文庫，海運(33-018)。平井好一編，《歐洲危局にありて見る英國の新海運政策》（大阪：大阪商船株式會社，昭和 14 年），頁 4。

18 松尾進，《世界における日本海運》（東京：五島書店，昭和 33 年），頁 19、119。

19 日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 13 年，頁 727-729。

20 日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 13 年，頁 203-204、727-729。有關世界海上貿易噸數，以 1929 年為指數 100，1932 年下跌為 69.2，之後轉趨增加，1936 年指數上升達 90.6。以洲別觀之，各洲和世界全體情況相同，1932 年下跌最速，其後逐年回復，其中以亞洲進展最為神速，1936 年更趨增加，輸出入均凌駕 1929 年；又根據英國經濟學人的調查，1898 年至 1913 年為基數平均 100，環東太平洋方面，1929 年亞洲海上貿易指數上升達 107.0%，1935 年下跌為 84.2%，1936 年貿易指數高達 97.7%，1937 年再創新高，為 154.5%，1938 年貿易指數急遽下滑為 113.5%，較歐洲下跌趨勢和緩，歐洲方面貿易指數 1937 年雖高達 165.1%，為各洲之中上漲最快區域，但 1938 年為 112.7%，跌幅多達 52.4%。

21 日本經濟聯盟會調查課編，《大東亞海運研究》，頁 153。

之比呈飛躍之勢，由 1937 年的 19.18%，約 7,000 千噸、1938 年 22.83%，6480 千噸，²²急劇增漲至 1939 年的 43.21%，12,000 千噸。²³（參見附表 6）由於戰爭擴大，各國商船由主要航線撤退，英國商船由東亞及南洋水域撤退的現象，特別顯著，尤以全中國港口出入的船舶為然。英國商船在東亞及南洋海域出入的船舶由 1939 年 1、2 月的 86 隻，減至 1940 年同期的 73 隻。與戰前比較，英國商船在東亞及南洋海域殘留的船隻不超過 30%。其中南洋水域的英國商船由 43 隻，164,901 總噸降至 31 隻，101,440 總噸，顯著減少。其中 1939 年全中國港口出入的船舶有 2,983 萬噸，其後減至 2,567 萬噸，其中英船由 1939 年的 8,300 萬噸下滑為 1940 年的 443 萬噸。²⁴

三、海運組織的變化

本節從英、日商船公司的營運組織，說明英、日商船公司在近海中心的遠東航線上，儘管有較大的獲利機會，²⁵（參考附表 7、附表 8）但英國商船公司以海運同盟的組織力量，確保在遠東貿易的利潤，其對遠東中心海上航線的經營，係以反景氣循環並符合經營自籌營運資本的合理利益為前提。日本商船漸次強化統制的色彩，目的在拓展海運領域，延長亞洲中心的跨區域、跨洲際太平洋航線。

中日戰爭發生之後，日本海運界強調發展區域性的海運同盟。他們在重視傳統海域配船的基礎上，認識到了近海航線相對於遠洋航線的比例應相對增

²² 外務省通商局編，《英國ノ對華經濟發展》（東京：外務省通商局，昭和 6 年），頁 131-132。

²³ 東亞海運株式會社編，《支那の海運》（東京：東亞海運株式會社，昭和 18 年），頁 22-23。英國船舶所佔中國對外國國際航線之比呈下滑走勢，由 1937 年的 36.51%約 12,940 千噸，1938 年 41.97%約 12,350 千噸，急劇降至 1939 年的 27.82%約 8,299 千噸。

²⁴ 日本經濟聯盟會調查課編，《大東亞海運研究》，頁 141-144。

²⁵ Francis E. Hyde, *Shipping Enterprise and Management, 1830-1939: Harrison's of Liverpool* (Liverpool: Liverpool University Press, 1967), p. 174; Malcolm Falkus, *The Blue Funnel Legend: A History of the Ocean Steam Ship Company, 1865-1973* (London: MacMillan Press, 1990), pp. 212-215.

加，以致近海一區（香港以北）的配船幾乎常佔全部船艙的 40%至 50%。由於軍需工業的發展，近海貨物航運激增，伴隨日圓的低跌，輸出更形擴大，繼 1933 年三井物產船舶部(Mitsui Bussan Senpakubu)、山下汽船(Yamashita Kisen)、大同海運(Daido Kaiun)、川崎汽船(Kawasaki Line, “K”Line)、大連汽船(Dairen Kisen)、東和汽船等六社結合成『北洋同盟會』，加盟各社力求各船主提供船艙噸數、航道時間，統制運費，並共同分擔利益損失，成功地確立了市場機制組織的典範。然而，其後西伯利亞方面的木材運送量減少，南洋鐵礦輸送顯著增加，日本的主要海運會社如日本郵船、大阪商船、國際汽船，也紛紛加入「北洋同盟會」，由大船主廣泛地統制海運市場。²⁶

中日戰爭以後，儘管近海航權擴大，遠洋航權日趨縮小，為確立日本海運界獨自的地位，實施近海遠洋配船一元化，擺脫經濟不景氣的陰影，力求市場的安定與穩定，日本海運同盟企圖將區域海運同盟擴大，而成立跨區域的、跨洲際的組織。1937 年，日本海運界訴求自身運費與航運成本的自主統制，在建立海運聯合會以籌組統制礦石輸送的基礎上，結合大阪商船、日本郵船、川崎汽船、山下汽船、國際汽船、大同海運等，合組海運自治同盟，其作用在求共同順利運送重要物資，調整配船，穩定並降低海運成本，並使政府及海運界的統制漸次強化，在此跨區域、跨洲際的組織基礎上，仍能大幅維持海運自主性，但進入官民合力統籌的時代。²⁷所以，日本商船之跨區域、跨洲際的組織得以成立，跨區域、跨洲際航線得以發展，海運主導權走向由政府掌控是重要背景。

另一方面，伴隨地域性貿易的發展，新航路的開闢，英國海運同盟陸續分割成數個地方同盟。戰爭發生以後，此一情況仍然持續。世界各大海域的通商路程，幾乎無所不在以英國為中心的海運同盟所結成的通商網支配之下，就

²⁶ 日本經營史研究所編集，《創業百年史》（東京：大阪商船三井船舶株式会社，1985），頁 274-275。

²⁷ 日本經營史研究所編集，《創業百年史》，頁 274-276。

地域性的海運同盟而言，近海中的東亞海域通商航線，並不例外。²⁸以近海為中心對歐美方面海域的交互航線上，有諸家外國集團或公司經營的航線，英國六大商船集團佔其中較大比例。1930 年代經濟大恐慌期間，因分散地域獲利風險，經營規模龐大的六大集團，不免也步上解體改組的命運。經營最具規模，旗下擁有各種多數船主和多家船隊的皇家郵輪集團解散改組，形成新的集團。藍煙函系公司(The Blue Funnel Line)經營世界一周航線，行經東亞一帶寄泊，該社有大型高速的優秀船隻稱霸東亞海運界。大英商船公司(Peninsular & Oriental S. N. Co.)是世界有名的大型海運集團，1936 年資本金有 632,518 鎊，公積金達 4,000,000 鎊，²⁹該社在東亞方面的航線以行經英國至中國、日本航線，以及孟買、經上海，至日本的航線為主。英印公司(British India Navigation Co.)以印度洋沿岸為營運中心，經營的航線多為東亞航線。六大商船集團約七百萬總噸的巨大商船量，在世界大國航線上航行，與經營世界海上貿易的主要商船公司競爭，他們在輸送業務上的運費、及其他諸條件的營運方面，把握傳統強大的支配力，正是因為六大商船公司掌握了世界重要海運同盟的發言權，以六大商船公司為中心的海運同盟，結成海上貿易的網絡，涵蓋世界主要大洋海域。³⁰

英國六大商船公司的特性之一是資本構成與金融資本分離，其他金融資產(capital assets)所佔公司股份甚小，且其資本來源以擴大私有積蓄資本為主體。此與一次大戰後，若干國家資本介入商船公司經營，過多給予補助津貼，使若干國家主要海運公司，實質上多傾向帶有濃厚的國有化色彩，如日本者，迥然不同。³¹另一方面，經營自籌營運資本的基礎上，海運同盟的組織力量確保了

²⁸ 松尾進編，《東南アジアの海運》（東京：アジア經濟研究所，1963），頁 30。

²⁹ 松尾進編，《東南アジアの海運》，頁 30；財團法人東亞研究所，《南洋を中心とする東亜の海運》（東京：東亞研究所，1942），頁 67-68。

³⁰ 伊坂市助，《イギリス海運 Trust の研究：近代資本主義における独占形態發展の一基本研究として（併せて世界海運經營における最強勢力の実態分析）》（横浜：関東學院大學經濟研究所，1956），頁 25-29；財團法人東亞研究所，《南洋を中心とする東亜の海運》，頁 100-104。

³¹ 伊坂市助，《イギリス海運 Trust の研究：近代資本主義における独占形態發展の一基本研究として（併せて世界海運經營における最強勢力の実態分析）》，頁 22-23。

在遠東貿易上的利潤。英國商船公司的商業活動和利潤來源均是建基於主要幹線經營傳統貿易的基礎上。多家英國商船公司運送機械製品於國外，運送基本原料與商品至大英帝國，但此商業行為均不免受到不同規模的景氣循環的影響。雖然英國主要商船公司經營規模及企業特色(Magnitude variation)經常不一致，然而從相對比較觀點來說，英國主要商船公司的營運模式也有雷同之處，即在景氣波動期間增加對邊陲國家，諸如強化東亞各國的貿易，以利於維持商船公司整體收支的平衡，減少營運風險。³²這說明 1930 年代英國商船公司致力經營遠東太平洋航線，係基於反波動循環的現實利益的考量。

以英國商船公司或集團為中心，並以其與各國商船公司或集團的合作為基礎，結成的海運同盟，自十九世紀後半期起，即活躍於各世界海域，就海運航線、貨物運費、運量分配、配船次數、停泊港口等事項進行協商，以避免同盟內部不同商船公司或集團之間，以及運貨貨主面對商船公司時，避免發生不必要的惡性競爭，藉以確立該航線海運經營集團國際獨佔的型態與地位。³³以英國海洋自由主義為號召，高舉海運同盟自治的旗幟，英國商船公司或集團在同盟內部具有絕大的地位與主導權。進入 1930 年代，霸權國家介入大西洋與太平洋之間的海權爭霸，影響英國商船公司或集團在兩大海域海運同盟世界海運霸主的權威，英國商船公司或集團的影響力多在大西洋及歐洲之間相關海域發生作用，但在太平洋及歐洲之間的相關海域，其影響力則漸趨式微。³⁴

以下一節將討論英、日航運在太平洋及大西洋兩大海域勢力的消長。

³² Francis E. Hyde, *Shipping Enterprise and Management, 1830-1939: Harrisons of Liverpool*. 例如，1930 年代 Holt 的淨收入漸漸恢復平衡，1937 年且再創 1928 年、1929 年營運的高峰。Harrison 商船公司在 1931 年後的營運收入迅速而穩定向上，1935 年收入達到了 1929 年的高峰，1936 年至 1938 年也繼續保有實質的收益。管理大洋汽船公司(Ocean Steamer Co.)和 Mutual 公司與 Harrison 管理 Charente 效率，即展現於他們各家公司在東亞航線上的收益。

³³ 伊坂市助，《イギリス海運 Trust の研究：近代資本主義における独占形態發展の一基本研究として（併せて世界海運經營における最強勢力の実態分析）》，頁 5；松尾進編，《東南アジアの海運》，頁 30-31。

³⁴ 武城正長，《海運同盟とアジア海運》（東京：御茶の水書房，2002），頁 3-4；杉山伸也、イアン・ブラウン編著，《戰間期東南アジアの經濟摩擦：日本の南進とアジア・欧米》，（東京：同文館，1990），頁 136-137。

四、勢力圈與航線的變化

1930 年代世界出產和貿易的重心已由歐洲移向美國及亞洲，由大西洋移向太平洋。³⁵世界海運市場的中心一次大戰前原是倫敦，尾隨其後的神戶、漢堡及紐約呈三足鼎立的局面。³⁶到了 1930 年代，世界海運市場的中心由紐約取代，倫敦屈居第二，神戶因在東洋海運市場地位鵲起，躍居第三。³⁷一次大戰前大西洋貿易總額，據推估約 1,400 億馬克，太平洋約 140 億馬克，太平洋的貿易額不及大西洋約十分之一，大戰之後的 1935 年，兩大洋的貿易額有明顯的變化。大西洋定期船舶載重量約 7,805,000 總噸，佔世界定期航線載重量下降至 36%，而太平洋定期船舶載重量約 2,788,000 總噸，佔世界定期航線總量則增長至 13%。³⁸環太平洋各國對太平洋經濟圈內各國之貿易有愈為倚重的趨勢，對歐洲各國的貿易比重相對減輕。³⁹

世界經濟重心的移轉對航運勢力的影響，可見於英日航線的分布變化。英國進出東亞方面的海運，分為兩個航道：其中一半是經由蘇伊士運河至好望角的海運航道，其他一半則為東亞域內各地與北美東西兩岸間經過巴拿馬運河的海運航道，即由北美至太平洋橫斷航線東北諸港，如日本、菲律賓。經由蘇伊士運河、好望角的航道，1934 年英國商船佔總航運量的 54.3%，1937 年則滑落至 43.6%。⁴⁰另一統計則指出，1936 年總計蘇伊士運河的通航噸數 30,000,000 噸，英國船隻有 14,700,000 噸，約佔半數，其餘半數之中，日本船約佔 3%。⁴¹1934

³⁵ 〈太平洋貿易の重要性（上）〉，《南支那及南洋情報》，卷 3 號 4 (1933)，頁 1-5。

³⁶ 岡崎幸壽，《海運》（東京：ダイヤモンド社，1938），頁 122。

³⁷ 大西齋，《香港と海南島》（東京：朝日新聞社，1939），頁 52；H. G. Woodhead, ed., *The China Year Book* (Tientsin: The Tientsin Press, 1969), p. 545.

³⁸ 三菱經濟研究所，《太平洋における國際經濟關係》（東京：三菱經濟研究所，1937），頁 12、21。

³⁹ 〈太平洋貿易の重要性（上）〉，《南支那及南洋情報》，卷 3 號 4，頁 125、167-169。

⁴⁰ 英國海運委員會 (British Shipping Committee) 編，大阪商船株式會社譯，《東洋における英國海運 (British Shipping in the Orient)》（大阪：大阪商船株式會社，1939），頁 64。

⁴¹ 財團法人東亞研究所，《南洋を中心とする東亞の海運》，頁 57-59。

年東亞海面內經巴拿馬方面的海運國以英日最佔優勢，英、日船分別佔有三分之一及五分之二。1938、1939 年日本約五分之二，英國商船反由三分之一下滑為五分之一。⁴²但因蘇伊士運河載運量下滑，其在海上貿易運輸載重量方面的重要性趨減，實力多保留在歐洲的英國商船也隨之趨減，同一期間，日本商船積極部署亞洲域內航線，成效顯著，可見其在行經巴拿馬運河航線上所佔優勢。⁴³

經巴拿馬運河貿易比重漸趨增加，顯示經濟重心由大西洋向太平洋移轉，同時推升了在巴拿馬運河上佔優勢地位的日本商船之營業利潤。1926 年至 1929 年所有大西洋對遠東的出口，都通過巴拿馬運河，經太平洋航道，運輸商品與貨物，但只有 59%比例經由大西洋進口的商品，通過巴拿馬運河及太平洋。1929 年後由遠東方面的進口，持續穩定地增長，至 1934 年達於高峰，1935 年急劇下降，而後至 1937 年回復至之前水平。此一時期，經巴拿馬運河，通過太平洋，由遠東方向而來的進口，1926 年至 1927 年達 59%，1930-1932 年增加到 73%，1934 年至 1938 年則達 86%。與此一趨勢對照，1932 年後，進行商品出口貿易的載運商船，1932 年後比例顯著下滑，1938 年英船隻載運行經巴拿馬運河之太平洋航道的 24%，但 1922 年至 1930 年間英船所載運之比例則為 46%，其他商船，特別是日本商船，1932 年後在行經巴拿馬運河之太平洋航道之載運量快速增加，1938 年，他們佔出口載運量的 71%。1936 年，從東亞經太平洋向大西洋方面的進口，88%經巴拿馬太平洋航道者，基本上都是因增加的日船載運量推動而造就的。⁴⁴

⁴² 三菱銀行調查課編，《海外經濟事情》（東京：三菱銀行調查課，1937），昭和 14 年，號 12，頁 131；三菱銀行調查課編，《海外經濟事情》，昭和 13 年，號 10，頁 96。

⁴³ 李宇平，〈二つの帝国主義とアジア国際經濟秩序—1930 年代日英海運業の中國を中心とする國際海域競争〉，收入中村哲編，《東アジア資本主義形成史》（東京：日本經濟新聞社，2005），冊 1，頁 145-174。

⁴⁴ Walter A. Radius, *United States Shipping in Transpacific Trade, 1922-1938* (New York:Greenwood Press, 1968), pp. 52-53, 58, 60. 有關巴拿馬運河帶動太平洋貿易的增長的觀點，參見 Carol Y. Mason, Adagrace Rowlands, "Panama Canal Traffic," *Economic Geography* 14:4 (Oct. 1938), pp. 329-331.

海上霸權戰的舞台向太平洋移轉，世界一周航線的分布與興衰，隨之發生了影響。1939 年後各國公布中立法(Neutrality Law)，限制本國船隻進入交戰區(War Zone)，各國商船積極努力向太平洋尋求活路。以世界一周航線馳名於世的大英商船公司、藍煙囪系公司，因上述原因紛紛停止其遠東部份的航程，漸漸消失於遠東環太平洋海域後，英國商船世界一周航線在歐洲及大西洋方面海域也因事端頻仍，只得走向減班或停駛的命運。另一方面，日本商船公司如大阪商船(Osaka Shosen Kaisha, OSK)、日本郵船(Nippon Yusen Kaisha, NYK)，及其他如國際汽船(KoKusai Steam Ship Co.)、川崎汽船、三井物產船舶部，反因遠東無戰事，趁勢鴻圖大展，開闢了若干新的世界一周航線及跨洲際航線。⁴⁵因此本文的討論以世界一周航線及跨洲際航線為主要討論範圍。

五、貨幣圈與航線的變化

英國海運漸從遠東撤退的時期，世界海運市場所由倫敦移向紐約的傾向，漸次強化。⁴⁶本節說明 1930 年代末期世界海運市場由倫敦轉到紐約之後，英鎊成弱勢貨幣，影響了英國商船及航線的發展，但美元尚不構成強勢貨幣，則使日圓有可乘之機，轉而有助於日本商船及世界一周航線、跨洲際航線的發展。

1930 年代初期世界海運市場為倫敦的時代，具有中心地位的貿易航路(shipping route)，包括阿根廷至歐洲的穀物航線，大連至歐洲的大豆航線，北太平洋至歐洲的小麥航線。⁴⁷這些代表性的貿易航路運費計價的標準成為其他各航路運費計價的指標，匯兌清算計價的標準主要以英鎊為單位，美元次之。⁴⁸1930 年代底紐約成為海運市場的中心後，北美墨西哥灣至日本的棉花及廢鐵(scrap

⁴⁵ 〈後退の英國商船〉，《大阪朝日新聞》，1940 年 1 月 22 日，神戶大學新聞記事文庫，海運(34-022)。

⁴⁶ 日本經濟聯盟會調查課編，《大東亞海運研究》，頁 145。

⁴⁷ 岡崎幸壽，《海運》，頁 180-181。

⁴⁸ 岡崎幸壽，《海運》，頁 20-21。

metals)輸送航線(shipping route)，菲律賓至北美太平洋間的砂糖輸送航線，成爲中心的貿易輸送航線後，美元成爲運費及匯兌清算的標準。⁴⁹

英國商船漸從遠東撤退的時期，世界海運市場由倫敦移向紐約的傾向漸次強化。⁵⁰在世界海運市場爲倫敦的時代，倫敦海運市場可規範東亞市場的運費，⁵¹世界海運市場轉爲紐約之後，紐約海運市場對東亞的運價，也發生立即的關聯效應。1930年代末期，墨西哥灣至日本的運費高漲爲每噸 1.25 美元，此爲 1930 年代初期兩倍之多。同一期間北美大西洋至日本的運費，每噸漲至 9 美元，爲戰前之兩倍。1939 年日本郵船將廢鐵及棉花運送至上海而後轉往菲律賓接運砂糖的運費，隨之也水漲船高。但海運市場移向紐約後，多數航路以英鎊計價的日本商船，頗感不便，紐約海運市場雖可影響包括輸送至上海之東亞航線及海運市場的運費走勢，但美元並不是強勢的支付手段，1931 年 12 月日本脫離金本位後，日圓貶值，日本商船以貶值的日圓支付運價，因實質支付金額較少，使大英郵船(P&O Steam Co.)相較之下，頗爲吃虧，最後日本商船因匯兌收益及運費收入較爲有利，有助於日本航線拓展商機。⁵²

日圓在 1930 年末期在亞洲航線上相對強勢，可由其對英鎊、美元作爲運費計算及匯兌支付手段方面發生排擠作用窺知，這也可證明日船及日本航線相對於英船及英國航線得勢。1930 年代的後期，當西貢的米不再販售到歐洲市場，朝鮮又因戰爭及天災，不能持續向日本出口大量的米，上海及日本隨後替代歐洲成了西貢米的最大進口市場。且輸向日本的米大部份是由東南亞稻米生產國先行向上海輸入，而後轉售日本。西貢米糧進入這些市場，其航運費用及商品貨款的支付，概以日圓結帳。⁵³英國官方不願英船停泊法屬印度支那

⁴⁹ 〈今次の歐洲大戦と我国の海運〉，《京城日報》，1939 年 9 月 20-22 日，神戸大學新聞記事文庫，海運(34-040)。

⁵⁰ 日本經濟聯盟會調查課編，《大東亞海運研究》，頁 145。

⁵¹ Kurt Bloch, "Rubber and Tin Trends Reflect War Conditions," *Far Eastern Survey* 9:7 (Mar. 27, 1940), pp. 81-82.

⁵² 〈我方の手薄に乘じ英海運極東に進出〉，《國民新聞》，1939 年 5 月 20 日，神戸大學新聞記事文庫，海運(33-105)。

⁵³ Kurt Bloch, "Rubber and Tin Trends Reflect War Conditions," *Far Eastern Survey* 9:7, pp. 81-82 ;

(Indo-China)，法屬印度支那也明令禁止稻米向國外出售以英鎊進行交易。所以，日本以在航運及對外匯兌兩方面佔有的優勢，實質壟斷了法屬印度支那對外的稻米市場。換言之，因為印度支那透過上海運向日本的米，其匯兌收益及運費支付可用日圓為手段，使法屬印度支那在 1930 年代的後期成為日本經濟圈的一部，成功地排除了英鎊及美元。⁵⁴

以下兩節有關穀物圈及廢鐵軍需原料圈兩方面之航線變化的討論，即係奠定在本節所述海運市場中心轉移對兩領域運費之貨幣支付手段發生變化為基礎的論述背景上。

六、穀物圈與航線的變化

1930 年代初期，因世界主要穀物生產地產量的變化及穀物市場供需的變動，影響了海運船艙(Cargo)的流動方向。⁵⁵世界主要農產品輸送路線，集中在大西洋橫斷航線、澳洲航線、太平洋橫斷航線、印度及極東航路及黑海沿岸航線。由於美國、加拿大、澳洲及阿根廷的小麥輸出佔世界小麥及麵粉輸出量的 85%，且其中四分之三以上是運往英國及歐陸諸國，⁵⁶因此，大西洋橫斷航線方面的主要輸送航線為北美大西洋岸至英 / 歐大陸的小麥航線(the shipping routes for wheat)、南美至英 / 歐大陸的小麥、玉蜀黍及其他農產品航線；次要輸送路線則為加州至英 / 歐大陸的小麥航線及北美太平洋岸至英 / 歐大陸的小麥航線。就澳洲航線而言，主要輸送路線為澳洲至英 / 歐大陸的小麥航線；次要輸送路線則為澳洲至遠東的小麥航線。太平洋橫斷航線方面，只有相對較

Kurt Bloch, "Rice in the New Order," *Far Eastern Survey* 10:3 (Feb. 26, 1941), p. 35; Kurt Bloch, "Japan's New Rice Granary in Southeast Asia," *Far Eastern Survey* 9:14 (July 3, 1940), pp. 159-164.

⁵⁴ Kurt Bloch, "Rubber and Tin Trends Reflect War Conditions," *Far Eastern Survey* 9:7, pp. 81-82 ; Kurt Bloch, "Rice in the New Order," *Far Eastern Survey* 10:3, p. 35.

⁵⁵ 《海運と穀物運賃》（大阪：大阪商船株式會社企畫局，1943），頁 30-31、51、69-70。

⁵⁶ 此為 1927-1928 年間的統計。參見大阪商船株式會社企畫局，《海運と穀物運賃》（大阪商船株式會社，昭和 18 年），頁 52、69-70。

小規模的南、北美太平洋岸至遠東的小麥航線。印度及極東航路方面，也只有小規模的印度至英 / 歐大陸的小麥航線。黑海沿岸航線方面，輸送路線的規模也較小，僅可發現黑海沿岸的小麥、玉蜀黍及大麥運送航線。⁵⁷戰爭發生以後，主要穀物輸出國穀物供給過剩，生產開始減少。1933-1938 年美國由每年平均輸出量 180 萬擔的小麥輸出國，1937 年轉為小麥的純輸入國。加拿大由戰前每年 3 至 4 億的輸出額，減為 2 億或 1 億左右的輸出量。甚至，阿根廷的小麥生產量也巨幅下滑。另一方面，1934 年居小麥重要輸入區的歐洲，其糧食自給政策大行其道，各大洲小麥生產區向歐洲輸送小麥，幾成絕響。⁵⁸但人口稠密區的東亞，特別是 1935-1939 年的中國，每年仍接受小麥輸入約 1 億 5 千萬，另有從南、北美洲輸入少量小麥。⁵⁹

1930 年代後期英國航運的沒落，首先可由穀物圈(*grain spheres*)的變化對世界一周航線的影響得知，南美至亞洲之小麥航線可管窺此一現象。1937 年，阿根廷穀物收成不佳，該地船艙供給過剩。情勢演變至此一境地，可以見到空著船艙的英國商船的蹤跡。他們由該處空船航向仰光，或者延長行程，駛向大連。⁶⁰由於連結兩洲以上的世界航線，英國商船所佔船舶總噸數為世界船舶總重量的 41.7%，遙遙領先世界各國。⁶¹另一方面，世界穀物的輸出，其中 13.7%

⁵⁷ V. D. Wickizer, "Shipping and Freight Rates in the Overseas Grain Trade," *Wheat Studies of the Food Research Institute* 15:2 (October 1938), pp. 84-85; 大阪商船株式會社企畫局，《海運と穀物運賃》，頁 52、69-70。

⁵⁸ 大阪商船株式會社企畫局，《海運と穀物運賃》，頁 52、69-70；日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 11 年下半年，頁 8-12。

⁵⁹ 中國第二歷史檔案館、中國海關總署辦公廳、《中國舊海關史料》編輯委員會編，《中國舊海關史料(1859-1948)》（北京：京華出版社，2001），卷 114-136。

⁶⁰ V. D. Wickizer, "Shipping and Freight Rates in the Overseas Grain Trade," *Wheat Studies of the Food Research Institute* 15:2, p. 67; 大阪商船株式會社企畫局，《海運と穀物運賃》，頁 52、69-70；〈海運國の日本乘じ英國海運極東に進出〉，《読売新聞》，1940 年 6 月 2 日-7 日，神戶大學新聞記事文庫，海運(33-105)。有關 1936 年阿根廷穀物收成不佳的研究，可見 Roger Gravi, "State Intervention in Argentina's Export Trade between the Wars," *Journal of Latin American Studies* 2:2 (Nov. 1970), p. 170；日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 11 年下半年，頁 8-12。可見各洲小麥生產不佳的報導，但北美小麥產量下滑較南美小麥產量下滑幅度更大。

⁶¹ 《海外經濟事情》，昭和 13 年，號 10，頁 96；《海外經濟事情》，昭和 14 年，號 12，頁 131。

由英國不定期商船載運，輸送穀物佔其貨物輸送全重量的 20.5%，全貨物運費收入的 30.6%。⁶²因此，英國商船幾擔負世界絕大部份穀物運送的任務。⁶³可知，1930 年代後期戰火密布，各國力行糧食自足政策，以致分布在大西洋海域的航線與太平洋海域的航線，互不往來，乃至對橫跨世界七大洋的英國商船的世界一周航線，造成致命的打擊，從而影響了美洲穀物對中國、日本及亞洲的輸送。⁶⁴

因此戰事發生後，世界主要的小麥輸送航線皆趨凋零，相對較小規模的澳洲至遠東的小麥航線，以及美洲太平洋岸至遠東的小麥航線，這些亞洲域內次要的小麥航線，是當時世界少有的小麥航線仍發生作用的地區。戰爭發生以後，次要的小麥輸送航線(minor shipping routes for wheat)大行其道，亞太地區幾乎是僅存的小麥輸送航線仍發生作用的地區。1930 年代中期以後，次要的小麥輸送航線，如美洲太平洋至東亞的小麥航線，澳洲至東亞的小麥輸送航線，仍為東亞內部糧食的重要輸送管道。英國商船在太平洋東亞的航線上佔有大比例的船艙載重量或海上貨運服務(shipping tonnage or freight rate)，1922-1930 年佔 46%，1937 年佔 29%，1938 年佔 24%。⁶⁵這一方面是因為英國商船多載運重量或容積大但價值偏低的商品，1930 年代以後太平洋輸運至遠東的主要商品發生變化，小麥雜糧等穀物不再是載重量佔首要位置的商品。另一方面，太平洋岸貿易的特徵即是進出口不平衡，向遠東的出口量遠大於進口量，因此大量西方運向遠東的貨物，多被鼓勵運用不定期船及世界一周航線。商船可彈性地由任一港口開始另一行程，或是從事跨區域重要港口對港口的貿

⁶² 大阪商船株式會社企畫局，《海運と穀物運賃》，頁 54、67、70；V. D. Wickizer, "Shipping and Freight Rates in the Overseas Grain Trade," *Wheat Studies of the Food Research Institute* 15:2, p. 77.

⁶³ V. D. Wickizer, "Shipping and Freight Rates in the Overseas Grain Trade," *Wheat Studies of the Food Research Institute* 15:2, p. 84.

⁶⁴ 此可由 1935 年後各國小麥對中、日輸入量的變化窺知阿根廷小麥進口量急遽下滑。參見中國第二歷史檔案館、中國海關總署辦公廳、《中國舊海關史料》編輯委員會編，《中國舊海關史料(1859-1948)》，卷 114-136；又見附表 11；V. D. Wickizer, "Shipping and Freight Rates in the Overseas Grain Trade," *Wheat Studies of the Food Research Institute* 15:2, pp. 77, 84.

⁶⁵ Walter A. Radius, *United States Shipping in Transpacific Trade, 1922-1938*, p. 56.

易貨運服務。因此，只要進出口大幅不平衡，遠東太平洋貿易對單向航運的服務就有需求，英國商船的世界一周航線即有了商機。⁶⁶因此，在 1930 年代之前，太平洋岸小麥大量運向遠東地區為主的時期，英國商船擔任較大的載重角色。⁶⁷

就南太平洋方面澳洲小麥對遠東地區等以中、日為主的運送而言，南太平洋方面澳洲商船空艙進港噸數幾為空船離港噸數的兩倍。空艙進港幾乎皆為英國商船吸收，用以預備航向國外，運送小麥至他國。1930 年代外國商船所佔南太平洋方面澳洲對外航線總體商船比例之所以漸趨增高，是因外國商船吸收航向國外的英國商船(British Fleets in the Outbound Direction)。所以外船比例較高，整體而言，不是犧牲英船所佔比例而來，外船是被英船吸收，主要用以離境航向他國運送小麥。⁶⁸1938 年澳洲小麥輸出比 1935 年高了 40%，1939 年澳洲小麥且專以輸向中國。⁶⁹日本商船是由澳洲航向日本、中國運送小麥、礦石商船的重要競爭對手，因日本商人購買澳洲小麥、礦石，多指定日本本國商船載運，澳洲航向日本、中國航線的日本商船比例顯著增加。⁷⁰

以戰爭發生為契機，向歐美輸出的稻米有全部轉為地域內消費的傾向，且地域內稻米的消費也傾向替代對外來歐美物資的消費，如小麥。糧食由跨洲際運送供給，轉為消費地域內生產的本地商品，也可由英國商船因跨洲際航線多為空艙，轉以其世界一周航線行使亞洲域內航線窺知。因亞洲域內稻米之生產消費較不受經濟恐慌影響，⁷¹故而英國商船多以空船航向仰光，以從事亞洲域

⁶⁶ Walter A. Radius, *United States Shipping in Transpacific Trade, 1922-1938*, pp. 69, 80-81, 167; Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939* (London: Cambridge University Press, 1968), p. 43.

⁶⁷ Walter A. Radius, *United States Shipping in Transpacific Trade, 1922-1938*, pp. 80-85.

⁶⁸ Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939*, pp. 34-35, 45.

⁶⁹ Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939*, p. 292; V. D. Wickizer, "Shipping and Freight Rates in the Overseas Grain Trade," *Wheat Studies of the Food Research Institute* 15:2, p. 67.

⁷⁰ 大英帝國海運委員會(British Shipping Committee)，大阪商船株式會社譯，《東洋における英国海運》，頁 58-59、61。

⁷¹ Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939*, p. 290.

內稻米之運送，將稻米由仰光、西貢、曼谷，運到香港、新加坡、中國。⁷²

儘管英國商船有時會利用其世界一周航線的東亞或南洋航程，承擔區域性內的載運功能，其可發揮的運輸功能明顯不如日本商船。英國商船利用其世界一周航線承擔亞洲域內部份糧食的運送，其特徵也是特別顯現在承擔跨國貿易的海運服務上。與英國商船呈明顯對照的是，大部份外國商船均是以服務母國產業的需要為主，因此海運輸送也以承接母國的進口貿易為主要範疇。即以法屬印度支那而言，法船多半只單純擔任法國與印度支那之間的貿易，且只承擔輸送其中有關印度支那對法國進口商品的部份，所輸送之比例也幾只佔全部貿易的五分之二。日船也只單純承擔日本與印度支那彼此之間貿易的貨物載運功能，或印度支那出口至日本的貿易。其他跨國貿易，如印度支那稻米對法殖民母國之出口，⁷³中國、香港與印度支那之間的貿易，則由英船負擔。英國商船不只承擔大部份大英帝國與印度支那的貿易，而且經營大部份法國與其殖民地，以及包括中國在內的遠東和印度支那的貿易。⁷⁴然而 1930 年代後期，英船擔任東南亞米糧載運的任務減少，⁷⁵1939 年後，印度支那的米不得進入英鎊區，⁷⁶且西貢及緬甸的米不再供給其歐洲殖民母國，兩地稻米大量運向日本，成為日本經濟圈的一部份。⁷⁷東南亞稻米運到日本的噸數轉趨增加的同時，因為華中進口到日本的米同步增長，東南亞稻米向中國進口的量也呈增加之勢。⁷⁸由於僅需利用亞洲地域內航線，且航向中國及日本的航線，日本商船居獨佔的地位，⁷⁹日本商船載運東南亞稻米的比例急速上升。

⁷² V. D. Wickizer, "Shipping and Freight Rates in the Overseas Grain Trade," *Wheat Studies of the Food Research Institute* 15:2, p. 67.

⁷³ H. M., "British Shipping Leads in Trade of Indo-China," *Far Eastern Survey* 4:25 (Dec.18, 1935), p. 206; 日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 13 年上半期，頁 13。

⁷⁴ H. M., "British Shipping Leads in Trade of Indo-China," *Far Eastern Survey* 4:25, p. 206.

⁷⁵ 大英帝國海運委員會(British Shipping Committee)，大阪商船株式會社譯，《東洋における英国海運》，頁 31、65。

⁷⁶ Kurt Bloch, "Rice in the New Order," *Far Eastern Survey* 10:3, p. 35.

⁷⁷ H. M., "British Shipping Leads in Trade of Indo-China," *Far Eastern Survey* 4:25, p. 206.

⁷⁸ Kurt Bloch, "Japan's New Rice Granary in Southeast Asia," *Far Eastern Survey* 9:14, pp. 160-163.

⁷⁹ 東亞海運株式會社編，《支那の海運》，頁 220-221；大英帝國海運委員會(British Shipping

七、原料圈與航線的變化

二次大戰初期，鋼、鐵、廢鐵等金屬軍需戰備原物料的供需發生變化，對亞洲為中心的航線變化發生影響，首先可見於遠東環太平洋經貿圈與歐洲經貿圈漸行漸遠，逐步靠向北美太平洋經貿圈。其次，則是以澳洲為中心的南太平洋經貿圈、東南亞的南洋經貿圈與歐洲經貿圈漸行漸遠，逐步與遠東環太平洋經貿圈發生密切的往來。本節說明此一變化的結果，中國成為環太平洋遠東經貿圈航線的中心，並討論其對英、日航線競爭的影響。

首先，討論遠東環太平洋經貿圈與歐洲經貿圈漸行漸遠，逐步靠向北美太平洋經貿圈。相對於穀物圈的沉寂，1936年後廢鐵(scrap metals)、煤礦、鋼鐵等軍需工業原料中心的海上運輸激增，可見於以廢鐵為中心的鋼鐵原料由歐洲及北美向東亞輸出，引發旺盛的船艙需求，⁸⁰所創造新的海運市場。⁸¹就以中、日進口的鐵、鋼及五金等貨源而言，低級鋼料多來自比利時、盧森堡，高級鋼料較多來自德國和英國。1939年前後，歐洲貨來源稀少，由於市場需求孔急，美國鋼鐵插足原料市場，成為主要供應者。⁸²

隨著鋼、鐵、廢鐵的供給來源由歐洲轉向美國，1936年後連結大西洋與太平洋的紐約航線扮演了承載運送的關鍵角色，日趨突顯其不可替代的重要

Committee)，大阪商船株式會社譯，《東洋における英国海運》，頁43-47。

⁸⁰ 〈物価と海上——運賃の検討〉，《大阪毎日新聞》，1937年6月7-9日，神戶大學新聞記事文庫，海上運賃(5-192)；〈配船命令の適用範圍〉，《読売新聞》，1939年6月14日，神戶大學新聞記事文庫，船舶(10-867)；〈鉄礦運賃引下と海運統制の機構〉，《神戸新聞》，1940年6月26日，神戶大學新聞記事文庫，海運(34-075)。

⁸¹ 大阪商船株式會社企畫局，《海運と穀物運賃》，昭和18年，頁31。

⁸² 上海社會科學院經濟研究所編著，《上海對外貿易，1840-1949》（上海：上海社會科學院出版社，1989），頁51、122；Robinson Newcomb, "American Economic Action Affecting the Orient," *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 215 (May 1941), *American & Japan*, p. 137；Robinson Newcomb, "Japanese-American Trade in its Latest Phase," *Far Eastern Survey* 9:23 (Nov. 20, 1940), p. 269；Dudley B. Donald, "The United States and the Shipping Crisis in the Pacific," *Far Eastern Survey* 9:16, p. 185，也提及中國的物資商品原由歐洲運入，其後改由北美太平洋岸輸入。美國鋼、鐵、廢鐵成東亞及歐洲的主要供應來源，可見日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和12年下半年期，頁32-34、41-42。

性。將金屬原料由北美運送至以中、日為中心之東亞的商船，也由原先依存於挪威、歐洲等國船隻，以及美國商船，發生了改變。⁸³1929年日本三井物產船舶部商船株式會社，以經由巴拿馬運河向紐約直接運送的方式，代替原先在太平洋岸轉接大陸橫斷鐵路的方式，將日本生絲運向紐約。⁸⁴自此以後，海運商船公司紛紛競相開設此一航線，以生絲航線著稱於世的紐約航線遂和歐洲航線，並稱為世界數一數二的海運航線。⁸⁵1936年後，日本生絲運向美國已形減少，紐約航線以其運送美國廢鐵、鋼、鐵至中、日，廣受世人矚目。依據1936年的調查，載運廢鐵至日本的紐約航線，日本商船約佔35.8%，英國商船佔17.1%。⁸⁶在此之前的1929年，紐約航線的月平均配船數，計7家公司約13隻船，日本商船公司總計佔有其中3家，1936年計有5家日本商船公司，加入此一航線的經營。此一航線月平均配船數15隻之中，日本商船公司如三井物產船舶部、大阪商船、大同海運、山下汽船、國際海運、日本郵船、川崎汽船等即佔了10艘。⁸⁷英國商船公司則僅爪哇太平洋航線(Silver-Java-Pacific Line)經營此一航線。⁸⁸

1936年後鋼、鐵、廢鐵由北美大西洋岸出口者，轉趨增加。1938年後鋼、鐵、廢鐵的輸出，逕由墨西哥灣出口至東亞的數量，急遽增高。⁸⁹以中、日為中心之東亞主要原料的供應重心，由北美的大西洋岸，漸趨移轉至墨西哥灣區，但多經由並倚重巴拿馬運河的太平洋航線，將鋼、鐵、廢鐵等原料運送至

⁸³ Walter A. Radius, *United States Shipping in Trans Pacific Trade, 1922-1938*, pp. 84-87, 91-97; 〈今次の歐洲大戰と我國の海運界〉，《京城日報》，1939年9月20-22日，神戶大學新聞記事文庫，海運(33-142)；〈鉄礦運賃引下と海運統制の機構〉，《神戸新聞》，1940年6月26日，神戶大學新聞記事文庫，海運(34-075)。

⁸⁴ 大英帝國海運委員會(British Shipping Committee)，大阪商船株式會社譯，《東洋における英国海運》，頁51。依據估計，1935年日本商船的載運比例佔74%，1936年更進一步增加至81%。

⁸⁵ 松尾進，《世界における日本海運》，頁122。

⁸⁶ Walter A. Radius, *United States Shipping in Trans Pacific Trade, 1922-1938*, pp. 114, 58-59, 67-71.

⁸⁷ 松尾進，《世界における日本海運》，頁122；日本經營史研究所編集，《創業百年史》，頁289-291。

⁸⁸ Walter A. Radius, *United States Shipping in Trans Pacific Trade, 1922-1938*, p. 139；松尾進，《世界における日本海運》，頁122。

⁸⁹ Walter A. Radius, *United States Shipping in Trans Pacific Trade, 1922-1938*, pp. 58-59, 67-71.

東亞。1938 年廢鐵躍居大西洋至東亞最重要的出口商品，佔該航線出口商品的 44%，英船載運量為其中的 19%，其他商船佔 78%，日本商船所佔比例獨多。1936 年在墨西哥灣區至東亞的航線上，廢鐵代替石油佔了出口的較大比例，佔全部貿易額的 28%；至 1938 年鋼、鐵製品變成出口至東亞的首要商品，佔全部出口的 32%，廢鐵則退居其次，佔此航線出口比例的 17%，英船載運其中 27%，他國商船佔了 66%，其中也以日本商船最佔多數。⁹⁰1936 年及 1938 年，無論取道於墨西哥灣區或大西洋岸，將廢鐵、鋼、鐵運送至東亞的航道，皆以經巴拿馬運河的航線居多，廢鐵、鋼、鐵突然之間躍居為重要的輸送商品，反映了太平洋航線上貿易方向的重要發展。但若論其中扮演推手角色者非日本商船莫屬，1932 年後英國商船在大西洋至東亞航線上載運比例跌落更多，1938 年佔 24%，1929-1930 年他們佔了 46%，1932 年後，他國商船特別是日船載運量急速上升，1938 年佔了 71%。⁹¹

其次，向來倚重英歐經貿圈為經濟存續命脈的澳洲，其貿易對手國也於此時開始轉變，漸與東亞經貿圈維持相互依存，互補有無的關係。在上述東亞對大西洋方面歐洲的經貿依存關係漸自偏離，轉為對太平洋彼岸北美經貿圈互為依存，與此同時，南太平洋方面與遠東環太平洋區也成為相互依存的經貿圈。兩次大戰之間，澳洲商船的貨運來源三分之一皆來自歐洲，自澳洲離境，向歐洲及英國的貨物比例更高，一般而言，約佔 40-45%，但在 1930 年末，歐洲及英國載運量開始降低。亞洲太平洋方面對澳洲的貿易關係開始大幅增強。1938-1939 年運入澳洲的商品，來自亞洲太平洋區域的開始超過來自歐洲方面的貨物。⁹²（參看附表 9）

以南太平洋至東太平洋的海域而言，主要航線之一是澳洲、印度行經中、

⁹⁰ Walter A Radius, *United States Shipping in Trans Pacific Trade, 1922-1938*, pp. 58-59, 67-71.

⁹¹ 〈海運上、中、下〉，《大阪每日新聞》，1939 年 9 月 14-19 日，神戶大學新聞記事文庫，船舶(10-867)。

⁹² Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939*, pp. 37-38；1938、1939 年後，由於船舶缺乏，佔澳洲出口大半的英國方向輸出相當困難。見南方經濟懇談會企畫課編，《濠洲貿易の現狀ごその再編成》（東京：南方經濟懇談會，昭和 17 年），頁 35、64。

日延長至太平洋方面的航線，⁹³最能反應商品終端市場之供需變化對澳洲行經中、日航運載重量變化的影響。1931、1932 年日本商船在澳洲外國商船地位最重要的期間，仍佔了所有澳洲對外船運量約 12%，佔當時英船載運量的五分之一，多半是因為澳洲對日的直接貿易。1930 年代早期，日本商船對澳航運量突然增加，特別是與澳洲對日輸出，尤以鐵、麥經過中國，向日本擴大輸出直接相關。⁹⁴1937-1938 年對日實施鐵礦禁運，⁹⁵中國成爲此一航線經營之主要市場。

再者討論東南亞的南洋經貿圈與歐洲經貿圈，漸行漸遠，逐步與遠東環太平洋經貿圈發生密切的往來。以戰事的發展爲契機，東亞與南亞也自歐洲經貿區逐步退出，東亞與南洋彼此之間經貿關係日趨密切，原來向歐洲輸出的物資，有轉爲亞洲內部消費的傾向，原有部份產量向西方輸出者，亦多轉用以亞洲域內消費。例如：南洋鐵礦石原本幾乎全部輸向日本，幾佔 1930 年底日本必需鐵礦量的半數。1934 年南洋向日本移動的鐵礦石約 220 萬噸，至 1938 年近 420 萬噸，1939 年約 478 萬噸。⁹⁶後因戰事關係，轉而多致力於長江沿岸、華北、華南各地礦石向日本的輸送。⁹⁷各國商船多集中東南亞海域，⁹⁸是因東南亞海域等亞洲航線多爲英國世界一周航線的培養航線。另一方面，外國商船行駛太平洋航線之前，也多先行行駛區域航線。⁹⁹因此，國際航線的激烈競爭，也同時引發區域航線的衝突。不只澳洲、印度行經中、日延長至太平洋方面的航線，其他行經澳洲、印度經錫蘭、緬甸方面的航線，以及澳洲、印度行經荷屬東印度、新加坡的航線亦然，¹⁰⁰不只此等航線的終點港口，如中、日、澳等，

⁹³ Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939*, pp. 41, 66.

⁹⁴ Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939*, pp. 40, 49, 64.

⁹⁵ Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939*, p. 138.

⁹⁶ 東亞研究所編，《南洋を中心とする東亞の海運》（東京：東亞研究所，1942），頁 90、129-132、138。

⁹⁷ 東亞研究所編，《南洋を中心とする東亞の海運》，頁 138。

⁹⁸ 〈伊大利參戰と我財界〉，《中外商業新報》，1940 年 6 月 12 日，神戶大學新聞記事文庫，日本(29-074)；日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 13 年上半年，頁 189。

⁹⁹ Walter A Radius, *United States Shipping in Trans Pacific Trade, 1922-1938*, p. 97.

¹⁰⁰ Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939*, pp. 41, 66；大英帝國海運委員會(British Shipping Committee)，大阪商船株式會社譯，《東洋における英国海運》，頁 99。

英、日發生激烈的競爭，其中途港如可倫坡、新加坡等，也因鐵礦等原物料的輸送，引發嚴重的衝突。¹⁰¹然而，由於南洋物資對日輸送驟增，以日本為中心的物資移動量不斷增加，日本商船如山下汽船、辰馬汽船、國際汽船活躍於南洋海域十分令人矚目。¹⁰²

東太平洋海域、南太平洋海域與歐洲斷絕往來，貿易方向與船隻分布趨向局限於遠東內向間的調節，¹⁰³環繞區域內如北美、遠東以及東南亞、澳洲之間的三角貿易或世界一周航線，愈為盛行。首先，基本上是由東南亞、北美太平洋岸、東太平洋岸形成三角航線。按北太平洋和東亞結合的航線有二：即日本、香港、菲律賓的貿易，係直接逕由巴拿馬運河的太平洋橫斷航線；和印度的貿易，係由蘇伊士運河的大西洋橫斷航線；和馬來半島、印尼的貿易則可利用以上雙方的航線。¹⁰⁴由於貿易主要的流向是趨向日本及中國，整個東亞與太平洋岸之間的貿易是東向的，商船航向東方的載運量，出口多過進口 50%。因此以太平洋橫斷航線為基礎的東向世界一周航線愈為盛行，日本商船佔有比例愈高；以太西洋橫斷航線為基礎的西向世界一周航線愈為減少，英國商船不能不減少在此海運的載重運量。¹⁰⁵

其次，二次大戰初期，貿易方向及船隻分布趨向局限於遠東內向間的調節，使結合南太平洋、北太平洋及遠東的三角航線，仍持續發生作用。日本由北美大西洋岸輸入金屬及棄鐵，由澳洲輸入小麥、礦石；中國由北美太平洋岸輸入木材，由澳洲輸入小麥。由太平洋的澳洲載運小麥、礦石運向日本、中國；然後航向北美太平洋岸，由該處承載木材，運向澳洲。¹⁰⁶由於戰爭關係，澳洲

¹⁰¹ 大英帝國海運委員會(British Shipping Committee)，大阪商船株式會社譯，《東洋における英国海運》，頁 130-131。

¹⁰² 東亞研究所編，《南洋を中心とする東亞の海運》，頁 111-114、138。

¹⁰³ Dudley B. Donald, "The United States and the Shipping Crisis in the Pacific," *Far Eastern Survey* 9:16, p. 185, 提及廢鐵由太平洋岸轉向東方內向間的貿易，使日本商船掌控了美國及日本的貿易。

¹⁰⁴ 松尾進，《世界における日本海運》，頁 111。

¹⁰⁵ Walter A Radius, *United States Shipping in Trans Pacific Trade, 1922-1938*, pp. 131, 138；大英帝國海運委員會(British Shipping Committee)，大阪商船株式會社譯，《東洋における英国海運》，頁 4-6、64-65。

¹⁰⁶ 大英帝國海運委員會(British Shipping Committee)，大阪商船株式會社譯，《東洋における英国

抵制日本，不再向日本輸出鐵礦。南太平洋經貿區縮小，不再全面聯絡遠東太平洋經貿圈。誠如上節所述，日本商船是由澳洲航向日本、中國運送小麥、礦石商船的重要競爭對手，因日本商人購買澳洲小麥、礦石多指定日本本國商船載運，澳洲航向日本、中國航線的日本商船比例顯著增加。¹⁰⁷

日本海運在向東洋市場推進的同時，不得不由以日本為中心的物資移動方向，轉為向以中國為中心的海運市場移動。¹⁰⁸中國中心的海運市場成為南太平洋航線與東太平洋航線物資匯聚的焦點。因為就南太平洋航線而言，因澳洲抵制日本，禁止鐵礦向日本輸出，中國中心的海運市場成為北美、澳洲、遠東航線的焦點。就北太平洋、東南亞、遠東環太平洋海域的三角航線而言，日商在抗日戰爭開始後的初期，雖亦有少量低級鋼輸往上海，稍後就斷絕供應，轉而向上海市場購進，以備軍用。正因日商儘量向上海市場買進大量現貨，促使美國對華輸入增加。¹⁰⁹這使經太平洋的中、日聯合航線同時進口的廢鐵、鋼、鐵的噸數持續增加，遠遠超過亞洲其他地區、其他航線。1936年英國商船此航線所佔比例為17.1%，計216,640總噸，日本商船所佔比例為35.8%，計452,463總噸，¹¹⁰進至1938年，日本商船在此航線所佔比例為67.2%，計512,660總噸，他國商船總噸數為250,322總噸。¹¹¹太平洋海運日本獨擅勝場。¹¹²

海運》，頁58-60。

¹⁰⁷ 大英帝國海運委員會(British Shipping Committee)，大阪商船株式會社譯，《東洋における英国海運》，頁58-59、61。

¹⁰⁸ 〈制霸途上のわが海運〉，《中外商業新報》，1939年2月11-15日，神戶大學新聞記事文庫，海運(33-088)；〈興亞經濟早わかり〉，《中外商業新報》，1939年9月28日-1939年10月13日，神戶大學新聞記事文庫，(36-43)。兩篇文章均提到對支航權的確立，是東亞建設的前提。日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和12年下半年，頁78、80-81、92；昭和13年上半年，頁189，都提到日本商船在中國中心海運市場運貨暢旺的情況。

¹⁰⁸ V. D. Wickizer, "Shipping and Freight Rates in the Overseas Grain Trade," *Wheat Studies of the Food Research Institute* 15:2, p. 74.

¹⁰⁹ 上海社會科學院經濟研究所、上海市國際貿易學會學術委員會編著，《上海對外貿易，1840-1949》，下冊，頁51、122。

¹¹⁰ Walter A. Radius, "United States Trade and the Sino-Japanese War," *Far Eastern Survey* 7:1 (January 5, 1938), pp. 3-5.

¹¹¹ Dudley B. Donald, "The United States and the Shipping Crisis in the Pacific," *Far Eastern Survey*, 9:16, p. 188.

八、結 論

1930 年代後半期歐美資本主義所代表的外國商船主宰亞太環太平洋海域的局面，情勢一變。日本從邊緣走向世界，以中國為中心的近海市場及遠洋航路自主權的獨佔為基礎，表現出以太平洋為舞台的全海運市場的支配，¹¹³樹立日本海運的優勢地位，（參見附表 10a、附表 10b）並建立了一種新的海洋帝國主義秩序。首先，由於遠洋航線的停泊港，大部份發生在英國的支配地或領地，日本海運的發展，正是以突破英領地(colonial)中心主義的海運布局為中心目標的。¹¹⁴其次，1930 年代後半期，日本也企圖減低出口與航運對英鎊的需求，對於英國財富所源出的倫敦國際金融秩序，不表支持。第三，傳統上，英國的海運仍是在世界範圍內眾多的經濟體系或國家之間從事多邊交易的服務的，大英帝國對服務收支平衡的關切，仍超過對貿易收支平衡的關切。1930 年代後半期英國海運在世界沒落了，仍可見到若干這些特質的延續，由英國商船可接受單向的、進出口不平衡的、跨國多邊的航運服務，以及其仍佔有較大的船舶載運量，¹¹⁵即可窺知一二。但日本海運的發展並進是根據各國經濟利益的共通性或相互性出發的。日本的航運和其產業貿易共同發展，航運與國外的原料市場及販賣市場間有密切的聯繫。做為對殖民地依存性最強的帝國，日本野心勃勃地從征服的地區發展自身的原料加工業和工業，成為持續擴展航線的動力。

本文也可藉以觀察經濟景氣循環與航運業景氣循環的關係。一般認為景氣

¹¹² 〈對支海運國策の動向〉，《東京朝日新聞》，1938 年 5 月 24-27 日，神戶大學新聞記事文庫，海運(33-019)；日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和 12 年下半年，頁 80-81，也提及鋼、鐵、廢鐵等原物料的輸送，引發旺盛的海運市場，造成英、日海運的激烈競爭。

¹¹³ 〈わが海運政策の根本改造提倡〉，《大阪毎日新聞》，1939 年 2 月 15-16 日，神戶大學新聞記事文庫，海運(33-087)。

¹¹⁴ 麻生平八郎，《海運及海運政策》，頁 479-481、487。

¹¹⁵ Walter A. Radius, *United States Shipping in Transpacific Trade, 1922-1938*, p. 80；松尾進，《東アジアの海域と海運同盟》（東京：アジア經濟研究所，1963 年），頁 20；〈わが海運政策の根本改造提倡〉，《大阪毎日新聞》，1939 年 2 月 15-16 日，神戶大學新聞記事文庫，海運(33-087)。

蕭條與繁榮的循環對航運業的興衰有重要影響，但航運業的景氣循環與一般的商業循環沒有固定關係。對世界海運霸主的英國航運而言，世界貿易量的實質增加最後傾向提升海運的載運率，但 1930 年代世界貿易的蕭條時期，英國海運業也無可避免地陷於海運業的窘境。另一方面，造船業與商船營運的景氣與否不同，其循環的特徵常常與一般商業循環和航運景氣的興衰有別。¹¹⁶日本造船業在世界經濟蕭條，且航運載運率低下的時期，大事興造，最終且帶來亞洲區域航運循環上的繁榮時期。所以，相對而言，日本在 1930 年代中期亞洲海域積極擴張，彰顯新興地域性帝國主義的特質，是因日本在 1930 年代後期興盛的造船業，可以跳脫一般景氣蕭條與繁榮的循環對航運業興衰的重要影響，而證明亞洲地域性航運業的景氣循環與一般的商業循環沒有固定關係。沒落中的大英帝國的表現，所展現世界性帝國主義的餘暉，則因其全球布局的航運業隨世界景氣蕭條與繁榮的循環而起伏。

相對於英國商船之專注於航運的經營，日本商船的優勢源自它發展並擁有產業及航運，具船主及貨主的雙重身分，可同時影響外貿路線及海上航線的走向。¹¹⁷就海上航線的走向而言，戰時經濟蕭條對商品原物料價格衝擊不同，可能透過對外貿易反映在海上航運的興衰上。戰時小麥價格下跌，且跌幅超過平均物價水準；1937 年後鋼、鐵、廢鐵等原物料之物價上揚，超過平均物價水平的 45%至 75%。兩類物價走向趨於紛歧，原因在於戰時包括英、日、美，甚至中國在內的國家，對小麥需求減少（參見附表 11），導致小麥價格下跌。另一方面，工業國家擴張軍備支出，對軍需資材需求增加，帶動了軍需原物料價格走揚。¹¹⁸英、日商船海運載運率在同期間的表現因而各自相異。由於以中、

¹¹⁶ V. D. Wickizer, "Shipping and Freight Rates in the Overseas Grain Trade," *Wheat Studies of the Food Research Institute* 15:2, p. 73-75.

¹¹⁷ 對外貿易路線及海上航線之不同，可參見以下二書的討論：Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939*, p. 40；Walter A Radius, *United States Shipping in Trans Pacific Trade, 1922-1938*, p. 128.

¹¹⁸ Charles P. Kindleberger, *The World in Depression, 1929-1939* (Berkeley: University of California Press, 1986), pp. 276-277, 283-287；中國第二歷史檔案館、中國海關總署辦公廳、《中國舊海關史料》編輯委員會編，《中國舊海關史料(1859-1948)》，卷 114-136。

日爲主的亞洲對北美小麥等基本民生必需商品需求的下滑，犧牲了以量大值小之商品如小麥，爲主要載運對象之英國商船船主的利潤及收入，使英國商船海運載運率下滑，英國貿易條件惡化。¹¹⁹日本貿易條件並未惡化，係因爲日本對軍需戰備原物料的廣大需求，大幅增加了船主及貨主的運送及生產製造量，使日本航運業大幅擴張，日本商船運載指數大幅上揚，創造了日本航運史上的「黃金時期」。¹²⁰

就外貿路線而言，總括言之，1930年代的世界貿易可分爲兩個類型：一爲帝國內貿易(Imperial Trade)，一爲國際間貿易(International Trade)。¹²¹1930年代列強有共同的動向，都透過增加從殖民地和屬地的農產品和初級產品的進口，加強對帝國內具有特別從屬地區的經濟聯繫。英國也不例外，但對帝國外的經濟聯繫與貿易關係，仍維持相當規模，這從本文有關英國商船動向的討論，可以窺知。就日本而言，儘管帝國內資源未自己自足，日本對美英法集團仍存有若干依賴關係，但日本對殖民地依存仍十分緊密，遠遠超過其他帝國。¹²²英國同時進行帝國貿易及世界貿易，以致因戰事發展及世界貿易停頓，危及了世界性帝國主義的地位及世界一周航線的規模。日本極力強化其與殖民地及具有特別從屬地區的經濟聯繫，故而發展亞洲環太平洋國際海運做爲產業發展的生命線，在1930年代上半期擴展亞洲航線的基礎上，持續發展世界一周航線的遠東航程，向大規模擴張地域性帝國主義的目標邁進。日本航運突破了大英帝國經濟圈，從泰國、緬甸、法屬印度支那輸入米以供給中國及日本食糧，並以此東南亞域內貿易爲前提，展開對美貿易，將鋼、鐵等

¹¹⁹ Charles P. Kindleberger, *The Terms of Trade: A European Case Study* (New York: The Technology Press of Massachusetts Institute of Technology and John Wiley & Sons, 1956), pp. 182-183; Sir George Barnes, *British Shipping* (Cambridge: Cambridge University Press, 1959), Charter 13; Hector Gripiaios, *Tramp Shipping* (Thomas Nelson and Sons Ltd., 1959), pp. 122-132.

¹²⁰ 中川敬一郎，〈兩大戰間の日本海運産業〉，頁 58。

¹²¹ Henry C. Taylor and Anne Dewees Taylor, *World Trade in Agricultural Products* (New York: The MacMillan Company, 1943), p. 133.

¹²² 堀和生，〈兩次世界大戰期間東亞的工業性分工：對機械貿易的分析〉，收入中村哲主編，王玉茹、林滿紅監譯，〈東亞近代經濟的形成和發展〉，頁 158-159。

軍需原物料輸入中國及日本。1930 年代第二次世界大戰初期發生的此一現象，正是東南亞諸地域逐漸走向「大東亞共榮圈」的恆久補給圈的過程，使日本航運從對歐、美、澳方向運送的砂糖、橡膠、茶等運輸量的縮小，轉而由東南亞增加運送食糧及礦產物等資源，向日本及中國方面輸出。¹²³

英、日航運競爭對中國中心的亞洲而言，中國雖非日本帝國之殖民地，但在日本海運布局企圖由以日本為中心發展轉變為以全亞洲為中心時，係以中國為根據地，並使英國海運從香港後退，就日本期待逐一佔據諸多英領地做停泊港，突破英國密集的航運網，並建立新的海洋帝國主義秩序上，深具意義。另一方面，在中國自身海運發展仍極弱勢的情況下，二次大戰之前中國自身海運總噸數僅 600,000 噸，不敷全國海運之需要，中國海運由全係歐美資本掌握壟斷的局面，至二次大戰初期情勢一變，日本海運在中國的進出極其顯著，可知日本海運地位佔有極大優勢。¹²⁴

¹²³ 小林英夫，《大東亞共榮圈の形成と海運（增補版）》（東京：御茶の水書房，2006），頁 392-394。

¹²⁴ 東亞研究所編，《南洋を中心とする東亞の海運》，頁 2。

附表 1 世界貿易、船舶量及運費指數(1913=100)

| 年度 | 世界海上貿易指數 | 船舶指數 | 運費指數 |
|------|----------|------|-------|
| 1920 | 83 | 122 | 438.7 |
| 1921 | 82 | 132 | 158.4 |
| 1922 | 92 | 135 | 122.0 |
| 1923 | 94 | 139 | 109.7 |
| 1924 | 106 | 134 | 113.4 |
| 1925 | 114 | 136 | 102.2 |
| 1926 | 115 | 136 | 109.7 |
| 1927 | 127 | 139 | 109.6 |
| 1928 | 130 | 143 | 98.8 |
| 1929 | 135 | 145 | 96.8 |
| 1930 | 126 | 148 | 79.1 |
| 1931 | 112 | 150 | 74.6 |
| 1932 | 101 | 148 | 75.4 |
| 1933 | 103 | 145 | 72.7 |
| 1934 | 112 | 140 | 74.2 |
| 1935 | 118 | 136 | 74.4 |
| 1936 | 124 | 139 | 84.6 |
| 1937 | 141 | 141 | 128.3 |
| 1938 | 135 | 144 | 97.6 |

資料來源：League of Nations, *Review of World Trade, 1938*； S. G. Sturmev, *British Shipping and World Competition*, p. 82, 139；中川敬一郎，《兩大戰間の日本海運産業》，頁3-5。

附表 2 英日所有船舶量的推移

| 年次 | 英國船舶量(千噸) | 指數 | 日本船舶量(千噸) | 指數 |
|------|-----------|------|-----------|-----|
| 1913 | 18,273 | 100 | 1,500 | 100 |
| 1920 | | | 2,996 | 200 |
| 1921 | 19,320 | 106 | 3,357 | 224 |
| 1922 | 19,088 | 104 | 3,587 | 240 |
| 1923 | 19,115 | 105 | 3,613 | 241 |
| 1924 | 18,954 | 104 | 3,849 | 257 |
| 1925 | 19,304 | 106 | 3,830 | 255 |
| 1926 | 19,263 | 105 | 3,939 | 263 |
| 1927 | 19,179 | 105 | 4,005 | 267 |
| 1928 | 19,754 | 108 | 4,084 | 272 |
| 1929 | 20,046 | 110 | 4,139 | 276 |
| 1930 | 20,321 | 111 | 4,248 | 283 |
| 1931 | 20,193 | 110 | 4,242 | 282 |
| 1932 | 19,562 | 102 | 4,177 | 278 |
| 1933 | 18,592 | 102 | 4,079 | 272 |
| 1934 | 17,629 | 96 | 4,044 | 270 |
| 1935 | 17,298 | 95 | 4,073 | 271 |
| 1936 | 17,182 | 94 | 4,250 | 283 |
| 1939 | 16,892 | 93 | 5,427 | 355 |

資料來源：S. G. Sturmev, *British Shipping and World Competition*, p. 139; League of Nations, *Review of World Trade*, 1938, p. 80.

附表 3 英日所有船舶噸數佔世界總計噸數百分比

| 國名 \ 年月 | 1914年6月 | 1937年6月 | 1938年6月 |
|---------|---------|---------|---------|
| 英國及愛爾蘭 | 41.61% | 26.71% | 26.43% |
| 日本 | 3.76% | 6.86% | 7.49% |
| 世界總計 | 100.00 | 100.00 | 100.00 |

資料來源：日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和13年上半年，頁35。

附表 4 1937 年英日定期船運比較

| 洲名 \ 數量 | 歐洲 | | 北美洲 | | 南美洲 | |
|---------|-----|-----------|-----|---------|-----|---------|
| | 隻數 | 噸數 | 隻數 | 噸數 | 隻數 | 噸數 |
| 英國 | 215 | 1,707,442 | 33 | 265,212 | 3 | 15,664 |
| 日本 | 24 | 205,489 | 75 | 553,870 | 23 | 171,264 |

| 洲名 \ 數量 | 大洋洲 | | 非洲 | | 東南亞區域 | |
|---------|-----|---------|----|--------|-------|---------|
| | 隻數 | 噸數 | 隻數 | 噸數 | 隻數 | 噸數 |
| 英國 | 11 | 60,850 | 9 | 65,453 | 45 | 175,133 |
| 日本 | 22 | 127,372 | 14 | 85,901 | 84 | 453,554 |

資料來源：松尾進編，《東南アジアの海運》，頁23-24。

附表 5 1937 年英日兩國各洲航線比較

| 洲名 數量 國名 | 東南亞 / 各洲 | | 東南亞 / 北美洲 | | 東南亞 / 大洋洲 | |
|----------------|----------|-----------|-----------|---------|-----------|---------|
| | 隻數 | 噸數 | 隻數 | 噸數 | 隻數 | 噸數 |
| 英國 | 271 | 2,114,621 | 33 | 265,212 | 11 | 60,850 |
| 日本 | 158 | 1,143,896 | 75 | 553,870 | 22 | 127,372 |

| 洲名 數量 國名 | 東南亞 / 南美洲 | | 東南亞區域 | | 東南亞 / 非洲 | |
|----------------|-----------|---------|-------|---------|----------|--------|
| | 隻數 | 噸數 | 隻數 | 噸數 | 隻數 | 噸數 |
| 英國 | 3 | 15,664 | 45 | 175,133 | 9 | 65,453 |
| 日本 | 23 | 171,264 | 84 | 453,554 | 14 | 85,901 |

| 洲名 數量 國名 | 極東 / 北美東岸 | | 極東 / 北美西岸 | | 極東 / 歐洲 | |
|----------------|-----------|---------|-----------|---------|---------|---------|
| | 隻數 | 噸數 | 隻數 | 噸數 | 隻數 | 噸數 |
| 英國 | | | 7 | 113,146 | | 651,609 |
| 日本 | 40 | 273,764 | 22 | 191,469 | | 205,489 |

資料來源：松尾進編，《東南アジアの海運》，頁15-19。

附表 6 進出中國港口之各國船隻的載重量及所佔百分比(1940&1939)

單位：噸

| 國名 | 1939 | | 1940 | |
|------------|------------|-------|------------|-------|
| | 載重量 | 百分比 | 載重量 | 百分比 |
| 日本* | 11,994,000 | 40.2% | 13,736,000 | 53.5% |
| 英國 | 8,300,000 | 27.8% | 4,438,000 | 17.3% |
| 美國 | 769,000 | 2.6% | 1,472,000 | 5.7% |
| 挪威 | 1,550,000 | 5.2% | 1,273,000 | 5.0% |
| 中國平底帆船 | 1,542,000 | 5.2% | 1,164,000 | 4.5% |
| 荷蘭 | 1,026,000 | 3.4% | 1,068,000 | 4.2% |
| 中國(不含平底帆船) | 684,000 | 2.3% | 648,000 | 2.5% |
| 法國 | 803,000 | 2.7% | 521,000 | 2.0% |
| 巴拿馬 | 107,000 | 0.3% | 351,000 | 1.4% |
| 希臘 | 108,000 | 0.4% | 251,000 | 1.0% |
| 義大利 | 587,000 | 2.0% | 199,000 | 0.8% |
| 丹麥 | 699,000 | 2.3% | 165,000 | 0.6% |
| 瑞典 | 207,000 | 0.7% | 110,000 | 0.4% |
| 葡萄牙 | 61,000 | 0.2% | 75,000 | 0.3% |
| 德國 | 1,187,000 | 4.0% | 0 | 0% |
| 其他 | 205,000 | 0.7% | 205,000 | 0.8% |
| 總數 | 29,828,000 | 100% | 25,676,000 | 100% |

說明：*表示不含軍用船隻。

資料來源：(1) *Finance and Commerce* (Feb. 5, 1941), Shanghai.

(2) Daniel Marx, Jr. "Shipping Crisis in the Pacific," *Far Eastern Survey* 10:8 (May 1941), p. 90.

附表 7 藍煙囪系公司各航線獲利(1929-1936)

計價單位：英鎊

| 年分 \ 航線 | 中國航線 | 爪哇航線 | 紐約航線 | 澳洲航線 | 太平洋航線 |
|---------|-------|-------|--------|--------|--------|
| 1929 | 9,088 | 9,081 | 4,315 | 4,193 | 2,640 |
| 1930 | 5,779 | 3,745 | 350 | 1,991 | -1,345 |
| 1931 | 1,887 | 2,206 | -925 | 4,995 | -1,270 |
| 1932 | 4,916 | 4,488 | 245 | 11,427 | 2,243 |
| 1933 | 7,122 | 3,037 | 957 | 14,097 | 1,504 |
| 1934 | 5,844 | 2,925 | -2,200 | 10,579 | -826 |
| 1935 | 4,753 | 1,447 | -1,619 | 8,822 | -1,281 |
| 1936 | 7,316 | 1,979 | 4,444 | 14,237 | -193 |

資料來源：Malcolm Falkus, *The Blue Funnel Legend: A History of the Ocean Steam Ship Company, 1865-1973*, p. 215.

附表 8 英國各主要商船公司獲利表(1932-1939)

| 年分 \ 資本 | Harrison £512,000 | Holts £1,010,000 | Booth £550,000 | Clan £2,102,000 | Ellerman £5,450,000 | P. & O. £7,632,518 | Union Castle £5,480,000 |
|---------|----------------------|---------------------|-------------------|--------------------|------------------------|-----------------------|----------------------------|
| 1932 | 35.00 | 26.67 | 無 | 1.83 | 2.97 | 1.99 | 無 |
| 1933 | 40.00 | 20.00 | 無 | 4.45 | 無 | 無 | 1.83 |
| 1934 | 30.00 | 20.00 | 無 | 5.40 | 4.33 | 1.99 | 3.07 |
| 1935 | 35.00 | 20.00 | 3.00 | 3.46 | 3.47 | 1.99 | 3.07 |
| 1936 | 50.00 | 20.00 | 無 | 8.93 | 3.47 | 4.40 | 2.93 |
| 1937 | 70.00 | 25.00 | 無 | 9.74 | 3.47 | 4.40 | 2.93 |
| 1938 | 50.00 | 40.00 | 3.00 | 9.74 | 7.14 | 6.81 | 7.04 |
| 1939 | 25.00 | 40.00 | 無 | 9.74 | 7.14 | 5.90 | 2.93 |

說明：公司欄位下方數字代表獲利佔公司資本的百分比(%)

資料來源：Francis E. Hyde, *Shipping Enterprise and Management, 1830-1939*, p. 174.

附表 9 澳洲進港船舶載貨量

單位：以千噸淨重計

| 區域 年月 | 大英聯合王國 及歐洲 | 紐西蘭 | 亞洲及 太平洋群島 | 非洲 | 北美及 中美洲 | 南美洲 |
|----------|---------------|-------|--------------|-----|------------|-----|
| 1930 / 1 | 1,881 | 558 | 1,962 | 296 | 874 | 10 |
| 1931 / 2 | 2,029 | 525 | 2,078 | 234 | 803 | 19 |
| 1932 / 3 | 2,496 | 559 | 1,732 | 164 | 979 | 3 |
| 1933 / 4 | 2,130 | 562 | 1,462 | 157 | 1,041 | — |
| 1934 / 5 | 2,075 | 647 | 1,998 | 166 | 1,106 | 3 |
| 1935 / 6 | 2,093 | 691 | 2,075 | 207 | 1,168 | 3 |
| 1936 / 7 | 1,912 | 901 | 2,064 | 253 | 1,141 | 3 |
| 1937 / 8 | 2,154 | 978 | 2,332 | 346 | 1,289 | 29 |
| 1938 / 9 | 1,997 | 1,010 | 2,461 | 169 | 1,059 | 15 |
| 1938 / 9 | 2,791 | 938 | 2,429 | 178 | 486 | 12 |

資料來源：Kevin Burley, *British Shipping and Australia, 1920-1939*, pp. 38-39.

附表 10a 環太平洋地區各國出入之外國船隻所佔比例

| 外國船 國名 | 據外國商船噸數估算所佔之百分比數 | | | | | |
|---------------|------------------|------|------|------|------|------|
| | 美船 | 英船 | 日船 | 荷蘭船 | 挪威船 | 其他船 |
| 日本(1939) | 1.6 | 11.2 | 67.2 | 1.8 | 3.8 | 14.5 |
| 滿洲國(1938) | 0.1 | 10.5 | 65.6 | 0.8 | — | 23.4 |
| 中國(1939) | 2.6 | 27.8 | 40.2 | 3.4 | 5.2 | 20.8 |
| 印度支那(1938) | 1.1 | 35.2 | 9.6 | 7.6 | 5.3 | 41.2 |
| 泰國(1937-1938) | 0.4 | 26.4 | 14.3 | 13.4 | 25.6 | 19.9 |
| 馬來亞(1938) | | 34.4 | 12.0 | 25.6 | 6.6 | 21.4 |
| 荷屬東印度群島(1938) | 0.7 | 30.7 | 2.9 | 46.7 | 9.4 | 9.6 |
| 菲律賓群島(1938) | 10.0 | 31.0 | 21.6 | 7.1 | 10.1 | 20.2 |

說明：日船出入滿洲國部份(65.6%)，包含21.3%的在關東州註冊的船隻。其他船出入滿洲國部份(23.4)，包含8.6%中國及3.6%滿洲國的船隻。日船出入中國部份(40.2%)，不含傳聞中軍事用的船隻。其他船出入中國部份(20.8%)，包含7.5%中國及4.0%德國船隻。其他船出入印度支那部份(41.2%)，包含25.5%的法國船隻。其他船出入泰國部份(19.9%)，包含9.9%丹麥船隻及6.0%泰國船隻。英船出入荷屬東印度群島部份(30.7%)，只有大英聯合王國的船隻。出入菲律賓的其他船，包含8.6%德國船隻。

附表 10b 環太平洋地各國出入之外籍船隻所佔比例

| 外國船 國名(年) | 據外國商船噸數估算所佔之之百分比數 | | | | | |
|---------------|-------------------|------|-----|-----|-----|------|
| | 美船 | 英船 | 日船 | 荷蘭船 | 挪威船 | 其他 |
| 澳洲(1938-1939) | 2.6 | 72.8 | 4.9 | 4.3 | 4.8 | 10.6 |
| 紐西蘭(1939) | 11.6 | 77.2 | g | g | 4.9 | 6.2 |

說明：英船出入澳洲部份(72.8%)包含4.9%的澳洲船隻及8.4%紐西蘭的船隻，出入紐西蘭的日船部份（其例以g表示）、荷蘭船部份（其例以g表示）都包含在「其他」。

資料來源：Daniel Marx, Jr. "Shipping Crisis in the Pacific," *Far Eastern Survey* 10:8 (May 1941), pp. 87-90.

附表 11 各國小麥對中國輸入額(1933-1939)

單位：百斤

| 年代 國名 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | 1939 |
|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| 滿洲 | — | — | 324,655 | 236,149 | 205,988 | 298,172 | — |
| 中國 | 1 | 17,820 | 3,000 | 321,947 | 25,202 | 53,665 | 297,577 |
| 美國 | 49,367 | 2,220,803 | 45,994 | 61,824 | 18,898 | — | — |
| 加拿大 | 1,874,606 | 1,325,549 | 881,786 | 1,600,655 | 655,178 | — | 14 |
| 阿根廷 | — | — | 478,349 | — | 241,810 | 43,632 | — |
| 澳洲 | 6,593,331 | 4,455,025 | 5,558,084 | 2,810,246 | 1,679,998 | 510,235 | 41,750 |
| 其他 | 3,165 | 135,864 | 125,532 | 85,798 | 287,028 | 498,884 | 217,775 |
| 合計 | 8,520,470 | 8,155,061 | 7,417,300 | 5,171,079 | 3,114,102 | 1,104,416 | 539,116 |

資料來源：中國第二歷史檔案館、中國海關總署辦公廳、《中國舊海關史料》編輯委員會編，
《中國舊海關史料(1859-1948)》，卷 114-136。

索引書目

一、專書

- 小林英夫，《大東亞共榮圏の形成と海運（増補版）》。東京：御茶の水書房，2006。
- 大阪商船株式會社企劃局，《海運及穀物運賃》。大阪：大阪商船株式會社，昭和18(1943)年。
- 中國第二歷史檔案館、中國海關總署辦公廳、《中國舊海關史料》編輯委員會編，《中國舊海關史料(1859-1948)》，卷114-136。北京：京華出版社，2001。
- 上海社會科學院經濟研究所編著，《上海對外貿易，1840-1949》。上海：上海社會科學院出版社，1989。
- 三菱經濟研究所，《太平洋における國際經濟關係》。東京：三菱經濟研究所，1937。
- 三菱銀行調查課編，《海外經濟事情》。東京：三菱銀行調查課，1937。
- 大英帝國海運委員會(British Shipping Committee)，大阪商船株式會社譯，《東洋における英國海運》。大阪：大阪商船株式會社，1939。
- 大西齋，《香港と海南島》。東京：朝日新聞社，1939。
- 大阪商船株式會社企畫局，《海運と穀物運賃》。大阪：大阪商船株式會社企劃局，昭和18年。
- 日本郵船株式會社，《海運及經濟調查》，昭和9年上半期-昭和13年上半期。神戸：日本海運集會所，1934-1939。
- 日本經濟聯盟會調查課編，《大東亞海運研究》。東京：生活社刊，昭和17(1942)年。
- 日本經營史研究所編集，《創業百年史》。東京：大阪商船三井船舶株式會社，1985。
- 戶田貞次郎，《美國海運史概要》。東京：二里木書店，昭和18(1943)年。
- 中川敬一郎，《兩大戰間の日本海運産業》。東京：中央大學出版部，1985。
- 平井好一編，《歐洲危局にありて見る英國の新海運政策》。大阪：大阪商船株式會社，昭和14(1939)年。
- 外務省通商局編，《英國ノ對華經濟發展》。東京：外務省通商局，1931。
- 伊坂市助，《イギリス海運 Trust の研究：近代資本主義における獨佔形態發展の一基本研究として（併せて世界海運經營における最強勢力の実態分析）》。横浜：關東學院大學經濟研究所，1956。
- 杉山伸也、イアン・ブラウン編著，《戰間期東南アジアの經濟摩擦：日本の南進とアジア・欧米》。東京：同文館，1990。
- 岡崎幸壽，《海運》。東京：ダイヤモンド社，1938。
- 東亞研究所編，《南洋を中心とする東亞の海運》。東京：東亞研究所，1942。
- 東亞海運株式會社編，《支那の海運》。東京：東亞海運株式會社，1943。

- 武城正長，《海運同盟とアジア海運》。東京都：御茶の水書房，2002。
- 松尾進，《世界における日本海運》。東京：五島書店，1958。
- 松尾進，《東アジアの海域と海運同盟》。東京：アジア経済研究所，1963。
- 松尾進編，《東南アジアの海運》。東京：アジア経済研究所，1963。
- 英國海運委員會(British Shipping Committee)編，大阪商船株式會社譯，《東洋における英國海運》(British Shipping in the Orient, 大阪商船株式會社譯)。大阪：大阪商船株式會社，1939。
- 理化興業株式會社調査課，《海運界の近狀と対支海運の整備》。東京：理化興業株式會社，1939。
- 財團法人東亞研究所，《南洋を中心とする東亜の海運》。東京：東亞研究所，1942。
- 麻生平八郎，《海運及海運政策》。東京：巖松堂書店，1942。
- 南方經濟懇談會企畫課編，《濠洲貿易の現狀とその再編成》。東京：南方經濟懇談會，昭和17(1942)年。
- Burley, Kevin. *British Shipping and Australia, 1920-1939*. London: Cambridge University Press, 1968.
- Falkus, Malcolm. *The Blue Funnel Legend: A History of the Ocean Steam Ship Company, 1865-1973*. London: MacMillan Press, 1990.
- Gripiaios, Hector. *Tramp Shipping*. Thomas Nelson and Sons Ltd., 1959.
- Hyde, Francis E. *Shipping Enterprise and Management, 1830-1939: Harrisons of Liverpool*. Liverpool: Liverpool University Press, 1967.
- Kindleberger, Charles P. *The Terms of Trade: A European Case Study*. New York: The Technology Press of Massachusetts Institute of Technology and John Wiley & Sons, 1956.
- Kindleberger, Charles P. *The World in Depression, 1929-1939*. Berkeley: University of California Press, 1986.
- League of Nations. *Review of World Trade, 1938*. Geneva: League of Nations, 1939.
- Radius, Walter A. *United States Shipping in Transpacific Trade, 1922-1938*. New York: Greenwood Press, 1968.
- Sir Barnes, George. *British Shipping*. Cambridge: Cambridge University Press, 1959.
- Sturmey, S. G. *British Shipping and World Competition*. London: The Athlone Press, 1962.
- Taylor, Henry C., and Anne Dewees Taylor, *World Trade in Agricultural Products*. New York: The MacMillan Company, 1943.
- Woodhead, H. G., ed. *The China Year Book*. Tientsin: The Tientsin Press, 1969.

二、論文

- 李宇平，〈兩種帝國主義與亞洲國際經濟秩序——1930年代英日航運在中國中心之國際海域的競爭〉，收入中村哲主編，王玉茹、林滿紅監譯，《東亞近代經濟的形成與發展》。台北：

- 中央研究院人文社會科學研究中心亞太區域專題中心，2005。原文載：李宇平，〈二つの帝国主義とアジア国際経済秩序—1930年代日英海運業の中國を中心とする国際海域競争〉，收入中村哲編，《東アジア資本主義形成史》。東京：日本經濟新聞社，2005。
- 堀和生，〈兩次世界大戰期間東亞的工業性分工：對機械貿易的分析〉，收入中村哲主編，王玉茹、林滿紅監譯，《東亞近代經濟的形成和發展》。台北：中央研究院人文社會科學研究中心亞太區域專題中心，2005。
- 陳明遠譯，〈英國航業之趨勢〉，《交通雜誌》，卷5號6，1937，頁64-79。
- 〈太平洋貿易の重要性（上）〉，《南支那及南洋情報》，卷3號4，1933，頁1-5。
- Finance and Commerce*, Feb. 5, 1941, Shanghai.
- Bloch, Kurt. "Rubber and Tin Trends Reflect War Conditions." *Far Eastern Survey* 9:7, Mar. 27, 1940, pp. 81-82.
- Bloch, Kurt. "Japan's New Rice Granary in Southeast Asia." *Far Eastern Survey* 9:14, July 3, 1940, pp. 159-164.
- Bloch, Kurt. "Rice in the New Order." *Far Eastern Survey* 10:3, Feb. 26, 1941, p. 35。
- Donald, Dudley B. "The United States and the Shipping Crisis in the Pacific." *Far Eastern Survey* 9:6, July 31, 1940, pp. 183-189.
- Gravil, Roger. "State Intervention in Argentina's Export Trade between the Wars." *Journal of Latin American Studies* 2:2, Nov. 1970, pp. 147-173.
- M., H. "British Shipping Leads in Trade of Indo-China." *Far Eastern Survey* 4:25, Dec. 18, 1935, p. 206.
- Mason, Carol Y. and Adagrace Rowlands. "Panama Canal Traffic." *Economic Geography* 14:4, Oct. 1938, pp. 325-337.
- Marx, Daniel Jr. "Shipping Crisis in the Pacific." *Far Eastern Survey* 10:8, May 1941, pp. 87-94.
- Newcomb, Robinson. "Japanese-American Trade in its Latest Phase." *Far Eastern Survey* 9:23, Nov. 20, 1940, pp. 267-273.
- Newcomb, Robinson. "American Economic Action Affecting the Orient," *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 215, May 1941, pp. 133-139.
- Radius, Walter A, "United States Trade and the Sino-Japanese War." *Far Eastern Survey*, 7:1, January 5, 1938, pp. 1-7.
- Wickizer, V. D. "Shipping and Freight Rates in the Overseas Grain Trade." *Wheat Studies of the Food Research Institute* 15:2, Oct. 1938, pp. 49-120.

三、報紙

- 〈わが海運政策の根本改造提唱〉，《大阪毎日新聞》，1939年2月15-16日，神戸大學新聞記事文庫，海運(33-087)。

第二次世界大戦初期英日海運在亞洲國際海域的競争(1936-1939)

- 〈今次の歐洲大戦と我国の海運〉，《京城日報》，1939年9月20-22日，神戸大學新聞記事文庫，海運(34-040)。
- 〈伊大り參戦と我財界〉，《中外商業新報》，1940年6月12日，神戸大學新聞記事文庫，日本(29-074)。
- 〈我方の手薄に乘じ英海運極東に進出〉，《國民新聞》，1939年5月20日，神戸大學新聞記事文庫，海運(33-105)。
- 〈近海荷動き確保し海外航權を維持〉，《大阪朝日新聞》，1938年5月23日，神戸大學新聞記事文庫，海運(33-018)。
- 〈制覇途上のわが海運〉，《中外商業新報》，1939年2月11-15日，神戸大學新聞記事文庫，海運(33-088)。
- 〈後退の英國商船〉，《大阪朝日新聞》，1940年1月22日，神戸大學新聞記事文庫，海運(34-022)。
- 〈海運日本の獨擅場〉，《大阪朝日新聞》，1939年9月3日，神戸大學新聞記事文庫，海運(33-133)。
- 〈海運上、中、下〉，《大阪毎日新聞》，1939年9月14-19日，神戸大學新聞記事文庫，船舶(10-867)。
- 〈海運國の日本乘じ英國海運極東に進出〉，《読売新聞》，1940年6月2日-6月7日，神戸大學新聞記事文庫，海運(33-105)。
- 〈海運統制の新段階〉，《大阪毎日新聞》，1940年9月12日，神戸大學新聞記事文庫，海運(33-049)。
- 〈配船命令〉，《読売新聞》，1939年6月14日，神戸大學新聞記事文庫，船舶(10-867)。
- 〈配船命令の適用範圍〉，《読売新聞》，1939年6月14日，神戸大學新聞記事文庫，船舶(10-867)。
- 〈運賃昂騰自制と對支航權の制覇〉，《東京朝日新聞》，1938年8月15日，神戸大學新聞記事文庫，海運(33-043)。
- 〈物価と海上——運賃の検討〉，《大阪毎日新聞》，1937年6月7-9日，神戸大學新聞記事文庫，海上運賃(5-192)。
- 〈鉄礦運賃引下と海運統制の機構〉，《神戸新聞》，1940年6月26日，神戸大學新聞記事文庫，海運(34-075)。
- 〈興亞經濟早わかり〉，《中外商業新報》，1939年9月28日-10月13日，神戸大學新聞記事文庫，(36-43)。
- 〈對支海運國策の動向〉，《東京朝日新聞》，1938年5月24-27日，神戸大學新聞記事文庫，海運(33-019)。

British and Japanese Maritime Competition in Asian International Waters, 1936-1939

Lee Yu-Ping^{*}

Abstract

This article examines the relative decline of British maritime power in the Pacific during the early period of the Second World War. It focuses on questions of currency, power, grains, and raw materials to explain how the concentration of world shipping ship deadweight in the Asia-Pacific sea area raised the level of importance of Japanese ships, specifically in terms of their share of world total deadweight, a change that reflected the fierce competition between Japanese and British shipping interests. This article first analyses how, at the end of the 1930s as the center of the world economy moved from the Atlantic to the Pacific due to the war in Europe, British ships gathered in the Atlantic and the Japanese took the opportunity to establish a round-the-world route in the Far East of the Asia-Pacific sea area. Second, this article also explains how, after the center of the world shipping market moved from London to New York in the late 1930s, the pound sterling weakened even as the US dollar remained a relatively weak currency, which presented an opportunity for the rise of the Japanese yen. These conditions aided the development of Japanese shipping, helping to build round-the-world routes and cross-continental routes in the Asia-Pacific sea area. Third, this article examines how the war led to the decline of the grain trade and the growth of trade in military materials. With many wheat routes in the Atlantic and the Pacific depressed, from 1936 a sharp increase in demand for the ocean shipping of scrap metal, iron ore, coal, steel and

* Institute of Modern History, Academia Sinica

other military industry materials created a new shipping market, leading to a rapid increase in Asia-Pacific routes. Under these conditions, Japanese shipping gained the upper hand over British shipping. In sum, a new maritime order was created in which Japanese shipping almost achieved a monopoly in the Asia-Pacific sea area, which had a great influence on China-centered Asia.

Keywords: Britian, Japan, Asia, maritime shipping, World War II