Kobe University Repository : Kernel

PDF issue: 2026-08-11

蘭印K・P・Mの一考察 その沿革並に現状

川田, 冨久雄

(Citation)
国民経済雑誌,70(5):89-106

(Issue Date)
1941-05

(Resource Type)
departmental bulletin paper

(Version)
Version of Record

(JaLCDOI)
https://doi.org/10.24546/00056441

(URL)
https://hdl.handle.net/20.500.14094/00056441

研究

蘭印K・P・Mの一考察

――その沿革並に現狀――

川田冨久雄

序
一、K・P・M創立前後に於けるオランダ海運の情勢
二、K・P・Mの創業時代
三、K・P・Mの第一期發展時代
四、K・P・Mの第二期發展時代
五、K・P・Mの現狀と其の課題

序

過去半世紀に於ける蘭領東印度の經濟的發展を顧るときは、何人もK・P・Mの名によつて知られる Koninklijke Paketvaart Maatschappij (Royal Packet Navigation Company) の果した重要なる役割を見逃すことは出來ない。外領の鎭定、開發、植民、採檢、等の各種の部面に於て此の會社が蘭領東印度の經濟的發展に寄與したるところは極めて

大なるものがある。しかしながらその反面に於て此の半世紀の間に巨大なる獨占體にまで成長したるK・P・Mは、今日その獨占的地位に附隨する弊害を生ずるに至つて居ることも亦、之を認めざるを得ないのである。

以下、此の會社の創立前後に於けるオランダ海運の情勢を略述し、當會社五十年間の發展のあとを概觀したい。

一

一八六九年、スエズ運河が開通し、歐洲と蘭領東印度との距離は著しく短縮せられ、その間の交通は量、質共に劃期的なる躍進を遂げたのである。卽ち、從來、帆船による航行が主であつたが、其後は大型汽船による航運が之に代つたのであつた。今、バタビヤ港入港船舶數につき當時の狀態を見れば上表の通りである。

第一表　バタビヤ港入港船舶數

年	帆船		汽船		合計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
1865	3.077	496	—	—	3.077	496
1874	1.628	624	566	447	2.194	1.071
1875	1.773	615	1.041	746	2.814	1.361
1900	184	172	3.445	4.862	3.629	5.034

(Furnivall : Netherlands India, p. 206)

當時に於ては（一八七八年頃までは）蘭印水域は全く英國船の支配下にあり、船長（Skipper）だけはオランダ人であつたが、オランダに於て建造せられたる汽船は一隻もなく、ボイラーの取替さへも行はれず、全ゆる必要品は英國より送られ、修繕も新嘉坡で行はれた。技師も職工も皆英國人であつた。(1) オランダ海運の此の樣な衰退はオランダ植民史上、有名なる、强制栽培制度（Culture System）と之に伴ふ委託販賣制度（Consignment System）に歸せられねばならない。(2) 此の制度の下に於てはオランダの海運業者は獨占貿易の結果、市場が

確保せられて居たゝめ、安逸に流れ、船舶の改善に何等の努力も拂はず、汽船の發明も之に注意を向けず、依然として緩漫なる帆船の輸送に頼つて居たのであつた。郵便航路でさへも、英國が一八四五年に月一回東洋向け航路を開始するや、オランダ政府はシンガポールまで軍艦を派遣してジヤワ向けの郵便と旅客とを受取つて居たのであつた。(3)スエズ運河の開通及び之と時を同じうして行はれた砂糖貿易の獨占の廢止と差別關税の撤廢により、オランダ海運は新鋭航洋汽船を以てする外國海運の競争に曝されるに至つた。此處に於て嘗ては家の數より船の數の方が多いと云はれ、世界に誇つたオランダ海運(4)は重大なる危機に直面したのである。

此の情勢に鑑みて、玆にオランダ海運再建の問題が眞劍に取上げられ、一八七〇年、アムステルダムにネーデルランド汽船會社(Stoomvaart Maatschappij "Nederland")(5)が設立せられ、航洋汽船を海外より購入し、之を運轉する機關士も外國人を招聘して本國蘭印間に郵便航路を開き、鋭意オランダ海運の建直しが行はれた。一八八三年にはロツテルダムにロツテルダム・ロイド (Rotterdamsche Lloyd)(6)が設立せられ、一八八七年には此の兩社によつて所謂ロイヤル・ダツチメイル・コンバイン (Royal Dutch Mail Combine)(7)が成立した。

かくしてオランダ海運の再建工作は順調に進捗したが、蘭印諸島間の航海は依然、英國船の手中にあつたゝめ、之をオランダに回復すべく、前記兩社の共同出資にて一八八八年K・P・M (Koninklijke Packetvaart Maatschappij) なる會社が設立され、此の會社は一八九一年より英國の會社に代つて蘭印諸島間の航運を經營するに至つた。

創立以來半世紀を經た一九三九年現在に於てK・P・Mは一三四隻、三十二萬九千噸の船舶を有して、オランダ第一

の大汽船會社となり、蘭印內の全ゆる港に、艀船、起重機、埠頭を所有し、船渠業、倉庫業、其他各種事業に參加し、蘭印諸島間の積荷を支配し、自家用石炭を供給するために南スマトラに炭礦を有して居る。蘭印政府とも密接なる關係を維持し、重役の任命は政府の認可を必要とするのであり、全ゆる記錄や計算は政府の要求ある場合は隨時之をその閲覽に供する義務を負ふて居るのである。尙、政府の勘定による郵便や貨客の輸送以外の義務の代償として年額二〇萬盾の補助金を支給されて居るのである。(8)

次節以下に於て、主として Netherlands Indies, Economisch Weekblad voor Ned.-Indië, Lloyd's Register of Shipping 等を參考として、その創立以來の發展のあとを略述し、現狀に及びたい。

（註1）Furnivall: "Netherlands India" p. 206.

（註2）ibid, p 206, p 331.

（註3）ibid p 206.

（註4）オランダ東印度會社の最隆盛期にはコルベールの計算によれば、當時海洋にある二萬の船舶中一萬五千乃至一萬六千はオランダの國旗を掲揚したとのことである。（大鹽龜雄「各國植民地及植民史の研究」三四—五頁）。

（註5）一九三九年現在に於ける所有船舶は三三隻、その總噸數は三十萬二千餘噸であつた。（Lloyd's Register に據る）

（註6）一九三九年現在に於ける所有船舶は三三隻、その總噸數は二十七萬三千餘噸であつた。（同右）

（註7）オランダ本國と蘭領印度とを結ぶ郵便航路で今次大戰勃發まで、アムステルダム及びバタビヤより相互に週一回の運航が行はれて居た。

（註8）Thirty-eighth Report of the Imperial Shipping Committee ; British Shipping in the Orient p 24.

二

K・P・Mの發展史を仔細に觀察する爲には、一八五九年迄溯らねばならない。此の年に、はじめてオランダ人による私營の海運業が蘭印に於て組織せられたのであつた。それまでは蘭印には、英國の Maclaine Watson 商會の所有にかゝる只一隻の私營汽船 Koningin der Nederlanden が航運に從事して居ただけであり、政府所有のスクーナー船や軍艦が諸島の間を航海しては居たが、主として軍隊や官吏の輸送に當つて居たのであつて、私營企業は著しい例外をなして居たのであつた。

一八五九年に政府は退役海軍士官 W. Cores de Vries 氏と契約を結び、補助金年額一〇萬盾を交付して、蘭印に於て海運業を經營せしめた。その航路はバタビヤ、パダン間、バダビヤ、スマラン、スラバヤ、マカッサル間、及び後にはアムボン、テルナテを經てメナドに至るものであつた。

政府と、Cores de Vries 氏との契約は一八六六年に滿期となる筈であつたから、一八六三年に新しい入札が行はれた。入札の條件としては、(一)既存の航路はより頻繁に運航されねばならないこと、(二)運航浬數は四萬二千浬(從前は一萬九千浬であつた)たるべきことが要求せられた。此の事業は最低額の補助金要求者たるロンドンの海運業者 H. O. Robinson 氏によつて落札せられた。(註、當時に於ては補助金要求額の最も少なき入札者と契約が結ばれる慣行であつた。)その條件は一浬當りの補助金六・六七盾であつた。Robinson 氏は自己の獲得せる特許權(コンセッション)に基いて蘭印汽船會社 (Nederlandsche-Indische Stoomvaart Maatschappij) を設立し、此の會社の營業は一八六六年一月

一日より開始せられた。所有船舶は十隻で、その各隻の總噸數は二百噸乃至一千噸であつた。此の會社はその純然たるオランダ名にも不拘、主たる事務所をロンドンに置く英國の會社であつたから、契約條項は忠實に守つたけれども、契約以外の事項に關しては自社の利益を中心として行動すること多く、その弊害が著しくあらはれるに至つた。特にアツチェ戰爭の際に此の缺點が痛感せられた。

此處に於てオランダの識者は之を憂へて植民大臣に對して純粹のオランダ企業によつて蘭印の海運業を經營することを秘かに許可されたき旨を要請した。此の要求には多數の商業會議所も支援を與へたのであつた。從來、蘭印では公開入札が行はれるのが通常であつたが、植民大臣は諸般の事情に鑑み内密の申出も亦、考慮に入れる旨を宣言した。これは當時のオランダの海運の實力を以てしては優勢なる英國海運業者と公開入札を爭ふことは困難であつたことにもよるのである。此の宣言が行はれるや、ネーデルランド汽船會社 (Stoomvaart Maatschappij "Nederland") 及び、ロツテルダム・ロイド (Rotterdamsche Lloyd) の兩社が共同して此の事業を經營しようと企てた。此れに要する資金の調達に種々の困難があつたが、オランダ商事會社 (Nederlandsche Handelsmaatschappij)[1] のインシヤテイヴにより兩社の共同出資によることとして資金調達の問題は解決した。その結果、一八八七年六月二十一日に J. Boissevain (1836—1904), W. Ruys (1837—1901), 及び P. E. Tegelberg (1838—1917) の三氏によつて蘭印に海運會社を設立することを許可されたき旨の請願書が植民大臣に提出せられた。此れに關する法案は一八八八年三月に兩院を通過して、同年七月五日に契約は蘭印で締結せられた。此の契約による特許權に基き、それより十日後に Koninklijke Paketvaart

Maatschappij と稱せられる新會社が設立せられた。

蘭印に於ける支配人(Hoofdagent) として、ネーデルランド汽船會社の前監査役 Op ten Noort 氏が任命せられた。同氏は一八九〇年四月に蘭印に赴任し、着任後直ちに、庶務部長 L. Lambach 氏を帶同してオランダ本國より回航された新造船 Camphuys(一、七七六噸)に搭じて諸島巡回の途に上つた。此の旅行は爾後のK・P・Mの經營にとつて極めて有益なるものであつたことが判つた。此の旅行終了後、更に二ケ月間、開業準備に忙殺された後、政府と Robinson 氏との契約が滿期となつた一八九一年一月一日に至り、正式にその業務を開始する運びとなつたのである。

かくして營業を開始したK・P・Mもその最初の一年は多難であつた。支配人 Op ten Noort 氏は病を得て歸國の已むなきに至り、同氏の後任として Daendels 總督と親交あつた E. G. Taylor 氏が任命せられたが、間もなく、K・P・Mの重要性を政府に認識せしむる機會が到來した。即ち、一八九四年にロムボクに暴動が勃發したが此の際K・P・Mは極めて短時間に十一隻の軍隊輸送船を調達したのであつた。尤も之によつてK・P・Mの通常の營業が支障を來したことは明かであつた。支配人がアムステルダムへ送つた報告書にも「我社の營業の彈力性は今やその極限に達した」と述べられて居たと云ふ。一八九六年のアツチェの叛亂の鎭定に於ても、セレベスの平定に於ても、K・P・Mが政府に對して盡した所は大なるものがあつた。

旅客及貨物の輸送增加により、商船隊の擴充の必要が感じられたから、新船建造の註文がオランダの造船所に發せられた。K・P・Mの順調なる發展——それは全蘭印の事業界と步調を合せるものであつたが——オランダ其他各方面

に於て贏ち得たる印象は甚だ良好であつた爲に、既に一八九八年に於て政府よりK・P・Mに對して、一九〇五年に滿期となるべき契約を補助金を減額の上にて延長したいとの申入れがなされた。之に對してK・P・M側も異存なく、早くも一八九九年に政府との新契約は議會によつて確認せられた。此の契約延長の時に就航中又は建造中の船舶は二四隻に上り、總噸數は四三、三三七噸であつたが、一九〇六年には四六隻、六一、五六六噸に達した。此の際考慮に入れねばならないことは古船は賣却或ひは解體され、之に代つて噸數のより大なる新船が建造せられたことである。

一九〇六年、支配人 Taylor 氏は賜暇にて本國に歸り、翌年その職を去つた。K・P・Mの支配人の地位はその創立當時より勤續して來た L. J. Lambach 氏によつて踏襲せられ、同氏の就任と共にK・P・Mはその新しい時代を迎へたのである。

（註１）オランダ商事會社は一八二四年國王の出資に基いて設立せられた會社であつて、強制栽培制度の下に於て生産せられた砂糖、珈琲、藍等は此の會社に委託販賣せられた。

三

一九〇六年より歐洲大戰勃發の一九一四年迄はK・P・Mの目醒しい躍進の時期であつた。その船舶は四六隻、六一、五五六噸より、八八隻、一四七、五四五噸に增加した。之は實に隻數に於て九一％、噸數に於て一三九％の激增であつた。これは當時、熱帶資源の開發を目的とする外國資本、主として英國資本の流入が漸く著しくなつたこと、及び從來久しきに亘つて叛亂の止むことのなかつたアッチェが一九〇四年に略、平定せられたことにより開發が容易と

なつたことによるのであるが、アッチェ平定の功勞者にして時の蘭印總督 Van Heutz 氏の採用せる積極的開發政策も與つて力あるものであつた。外領の開發に力が注がれ、一九〇五年にはスマトラの Lampong 郡に最初の移民が送られた。外領の生産力の増加も著しく、之はその輸出の數字にも反映して居るのである。即ち上表に示す通りである。

第二表

私人商品輸出額（百萬盾）

	爪哇	外領	合計
1880	95	42	138
1890	109	49	158
1900	157	73	230
1913	317	297	614
1920	1.501	723	2.225
1925	837	947	1.784
1929	710	735	1.446
1930	566	592	1.159

Furnivall: Netherland India, p 336.

一九〇八年には特筆すべき二つの新計畫が實施せられた。その一はジャワの諸港とスマトラのベラワン・デリーとの間を結ぶ週一回の急行便の開始であり、他はジャワ、濠洲間の新航路の開設であつた。此の兩者は共にK・P・Mの爾後の發展に對して大なる意義を有して居た。

ジャワ、デリー間の急行便は當時蘭印に於ける最も近代的な汽船 Rumphuys（一、五四八噸、一四節）によつて開かれた。濠洲航路の開設は Van Heutz 總督の發意によるものであり、最初はその成功が疑はれたが實施の結果は好結果を見た。此の航路は一九〇八年七月に汽船 Le Maire（三、二七一噸、一〇節）及び Van Spilbergen（三、二三七噸、一一節）の二隻によつて開始され、月一回の定期航海が行はれた。後に三千噸級の Van Linschoten（三、〇〇四噸）及び Van Waerwijck（三、〇四〇噸、一一節）が之に代り、更に一九一三年に至つて、此の航路のために特に建造せられた五千噸級の汽船 Houtman 及び Tasman の兩船の就航を見るに至つた。此等の兩船には特に濠洲の肉類

や冷凍魚、酪農品や新鮮なる果實の如きもの〻輸送に適する冷藏設備がなされて居たのであつて、蘭印と濠洲との貿易は着々と增加の途を辿り、兩地間の旅客の輸送も亦、增加を見るに至つた。かくして增大する積荷や旅客に對しては Houtman 及び Tasman の兩船も遂に船腹の狹少を告ぐるに至つたから、一九二八年には近代的なる一萬一千噸級のタービン船 Nieuw Hollond 及び Nieuw Zeeland の二隻が此の線に就航した。

註、今日濠洲へは茶・ゴム・纖維類が輸出され、小麥粉・バター・肉類・皮革等が輸入されて居る

尙、此の外一九一〇年にはタイ國への航路が開かれた。

K・P・M の速かなる成長發展に伴ひ、一九一一年にはその職制が改革せられ、その本據はアムステルダムよりバタビヤに移された。卽ちバタビヤに President-Directeur を置き、Lambach 氏が之に就任し、アムステルダムには Administrator に代へて Directeur を置くこと〻した。

一九一四年の歐洲大戰の勃發によりて生じた經濟情勢の變化に應じて、K・P・M の活動分野に新しい部面が開かれた。卽ち、一九一五年にはビルマへ航路が延長せられ、一九一六年にはデリーより、新嘉坡經由で香港、汕頭、厦門等の支那諸港へ急行便が開始せられた。K・P・M の傭船は遠くスエズ、マウリシャス、ボムベイ及びサンフランシスコに迄も航行したのであつた。

一九一八年の大戰終了後、經濟界は深刻なる不況に苦しみ、此の不況は基礎の强固なるK・P・Mに對してもその影響を及ぼさずには居なかつた。從つてK・P・Mの業務の全ゆる部門に於て縮減が行はれねばならなかつた。

四

やがて戰後の反動的不景氣時代が過ぎると、玆にまた經濟界は好景氣を迎へたのであつた。卽ち、一九二五年には異常なる好況が訪れ、蘭印生產物の價格は著しく騰貴し、特にゴム栽培業ほその黃金時代を迎へたのであつた。此の好景氣はK・P・Mの業績を著しく改良せしめた。一九二五年十二月三十日の法律により、政府とK・P・Mとの契約は延長せられ、一九二六年三月五日、新契約は蘭印に於てその調印を見た。

經濟界の好況に鑑み、會社は再び、商船隊の擴充に着手し、古船を新船に代へ、恐慌の年以前の最高水準に迄、所有船腹を增大せんと企てる一方、觀光客の誘致と海外航路の擴張とに乘出した。かくして一九二六年より三〇年迄の間に六十隻を越える新造船が加つたが、その中でも有名なるものを擧げれば、デリー――海峽植民地――支那線の Cremer（四、六〇八噸、一三節）及び Van Heutsz（四、五五二噸、一三節）ジヤワ――デリー急行便の Op ten Noort（六、〇七六噸、一五節）濠洲線の Nieuw Holland（一一、〇六九噸、一五節）及び Nieuw Zeeland（一一、〇六六噸、一五節）ジヤワ――パダン急行便の Ophir（四、一一五噸、一五節）であつた。

觀光事業への進出　一九二六年より恐慌襲來の年たる一九三〇年迄の間に、貨物の輸送は堅實なる增加を示し、同時にまた旅客の增加も見られた。K・P・Mは進んで旅客の誘致をはかるべく、紐育及桑港にその事務所を開設し、アメリカの多數の旅行協會と連絡を緊密ならしめた。此れによつて、アメリカ人に蘭印の事情に關して正しい認識を與へ、旅行者の誘致に大いに盡す所があつた。唯にアメリカのみならず、世界の旅行者をして蘭印の觀光旅行を思ひ立

たせるのに役立つた。K・P・Mはまた、外人觀光客の間に有名なる**バリ**島に**バリ・ホテル**を經營し、同島旅行者の便を計つた。**バリ**島以外に**スマトラ**の風物も亦、外人觀光客に知られ、**メダン**――**パダン・ルート**は好適の觀光旅行**コース**となつた。此の外に、主として蘭印住民のため、**モルツカ**を經由して比島、印度支那、**タイ**等に向ふ觀光旅行線も開始された。しかし乍ら一九三〇年に於ける恐慌の襲來と共に是等の觀光旅行線は休止されねばならなかつた。

南太平洋航路の開設　一九二八年二月には Le Maire によつて**ヌメア**線の第一回航海が行はれた。一九二九年に至つて此の線は**サイゴン**――**ジヤワ**――**ヌメア**を結ぶことゝなり、**ポート・モースビイ**（**パプア**）**サマライ**（英領**ニューギニア**）、**ラバウル**（**ニュウ・ブリタニヤ**）及び**ポート・ヴィラ**に寄港して**ジヤワ**苦力の多數居住する**ヌメア**（**ニュー・カレドニア**）より**シドニー**に至り、再び**ポート・モースビー**を經て**ジヤワ**及び**サイゴン**に歸航するのであつた。此の**サイゴン**――**ジヤワ**――**ヌメア**線は一九三七年三月に四千噸級の新造**モーター**船 Maetsuycker（四、一三一噸、一五節）によつて**ニュー・ジーランド**に迄延長せられ、南太平洋線と改稱せられ、同船と Houtman の二隻にて月一回の航海が開始せられた。此の線は貨客共にその運送に豫期以上の成績をおさめた。

註、ニューギニヤへは砂糖、織物、ニューヘブライヅ、及びニューカレドニヤへは米、セメント、新西蘭へはタピオカ、パームオイル、パイナツプル罐詰（海峽植民地産）、粗糖、カボツク等が送られ、新西蘭よりはミルク、冷藏貨物が輸入された

アフリカ航路の開設　K・P・Mの航路は一九三一年に**アフリカ**に延び、南**アフリカ**及び東**アフリカ**と極東とを結びつけた。卽ち同年四月に Houtman が此の航路に就航した。往時の**オランダ**東印度會社の航路の復活は蘭印及び南阿

に好結果をもたらしたのみならず、此の線によつて結ばれた支那及び比島も亦、利益を受くることが大きかつた。此線も營業成績が良好であり、航海毎に貨客の増加が見られ、より大なる船舶の就航を見たのであつたが、一九三五年には一萬五千噸級の近代的快速モーター船三隻が發註せられ、此等の三隻はK・P・Mの創設者の名に因んでそれぞれ Boisvain, Ruys, 及び Tegelberg と名付けられた。此等は一九三七年に極東――ジャワ――アフリカ線（從來の南アフリカ線及び東アフリカ線は一つに統合せられた）に就航した。極東――ジャワ――アフリカ線のルートは上海―香港―マニラ―サイゴン―バンコック―新嘉坡―バタビヤ―マウリシャス―レユニオン―タマタヴェ―ルーレンソ・マルク―ダーバン―ケープタウン―モッセルバイ―ポートエリザベス―イースト・ロンドン―マウリシャス―レユニオン―タマタヴェ―ザンジバル―モンバサ―マーエ―ベラワン・デリー―新嘉坡―香港―上海である。

一九三九年には六千五百噸級の新造快速モーター船 Straat Soenda 及び Straat Malakka により、盤谷―ジャワ―アフリカ線（前年五千噸級の Bontekoe 及び今、一隻によつて開始された）が擴充せられた。此のルートはバンコック及びサイゴン―バタビヤ―モウリシヤス―レユニオン―ベイラ―ルーレンソ・マルク―ダーバン―新嘉坡である。

註、アフリカ航路往航の貨物はパームオイル、コ、ナットオイル、木材、皮革、纖維類、硫黄等であるが、將來、茶、タピオカ、カポック、籐等の輸出増加が見込まれて居る。歸航は石炭が主である。

南大西洋航路の開設　蘭印より南米諸國への輸出貿易は近來著しく増加し、一九三五年には一、〇二九トン、三六年には七、一三七トン、三七年には一萬トンを突破し、一一、四三六トンとなり、三八年には一四、一〇〇トンとなつ

た。從つて、兩者の間に直接通商路を開くことは懸案となつて居たのであつた。卽ち、從來蘭印と南米との貿易は本國經由のもの以外に南阿のダーバンを仲繼地として行はれて居た。卽ち、K・P・Mのアフリカ航路はダーバンに於てドイツN・D・Lの南米航路と連絡して居たのであるが、一九三九年九月、第二次歐洲大戰が勃發し、N・D・Lによる南米と南阿との連絡が休止するに至つたため、K・P・Mは一九三九年十二月より Japara（三、三二三噸、一〇節）及び Bantam（三、三二二噸、一〇節）の兩船にて南大西洋航路を開始した。此の航路は南阿のダーバンより南米のモンテヴィデオ、ブェノスアイレス、サントスを經てリオ・デ・ジャネイロに至り、それより引返し、ケープタウンを經由しダーバンに歸航するものであつた。而してダーバンに於て自社の極東アフリカ航路に接續するものであつたが、一九四〇年五月、獨逸軍のオランダ侵入により、オランダ自身が戰爭に捲込まれるに至り、K・P・Mもその活動を一時休止するの止むなきに至つた。

註、南米諸國への貨物はコーヒ、米、茶、ゴム、砂糖、落花生、サイザル等であり、南米諸國よりは肉類が主であつた。

五

以上は過去半世紀に於けるK・P・M發展史の概要であるが、之を要するに創業當時十數年は領內航路の發達に力を注ぎ、基礎の漸く固く成るに及んで海外航路に進出したものであるが、後にも述ぶる如く、今日に於ても尙、近海航路的性格が前面にあらはれて居るのである。しかして此の海外航路進出に伴ふ經費の增大、特に減價銷却費の增大はK・P・Mの財政に一つの負擔を加ふるに至つたことは否めない事實である。

第三表　K・P・M船舶隻數及噸數（$1M^3$＝0.35335噸）

年次	隻	數		總容積 M^3	總噸數	一隻平均噸數
	汽船	モーター船	合計			
1929	120	17	137	765,554	270,509	1.975
1930	113	32	145	807,572	285,356	1.968
1931	112	32	144	816,502	288,510	2.004
1932	110	34	144	815,807	288,265	2.002
1933	105	33	138	805,657	284,679	2.064
1934	98	33	131	779,529	275,447	2.103
1935	94	35	129	783,705	276,922	2.147
1936	93	35	128	762,255	269,343	2.104
1937	93	38	131	779,153	275,314	2.102
1938	89	42	131	871,705	308,017	2.351

（註）Indisch Verslag による。

唯、吾々の注意すべきは植民地の開發、經營の上に於て交通機關——蘭印の如き地理的條件の植民地にあつては船舶——が如何に重大なる意義を有するかと云ふことである。特にK・P・Mの創立當初十數年間の如きは外領の治安も未だ確立せず、暴動も屢々起つたが、此の暴動の鎭壓——それは開發を行ふための先決條件であるが——に對してK・P・Mがオランダ政府に對してなしたる貢獻は高く評價さるべきものである。

次に最近十ケ年に於けるK・P・Mの所有船舶の隻數及び噸數を示せば上表の通りである。（第三表參照）

K・P・Mは現在所有船舶百三十餘隻、その總噸數三十萬噸を超えるオランダ最大の汽船會社の一であるが、その船舶中總噸數四千噸を超ゆるものは次表に示す如く僅かに二十一隻に過ぎない。しかもその噸數は合計十四萬六千噸に達し、全船舶の總噸數の半ば近くを占めて居るのである。（第四表參照）

これによつて知り得ることはK・P・Mは壓倒的に近海航路的性格を有することであり、次に掲ぐるK・P・Mの貨客輸送統計及び其の運航浬數も此のことを明かに示して居る。（第五、六表參照）

（註）數字は Indisch Verslag による。

第四表　一九三九年現在K・P・M船舶表

（四千噸以上）

船　　名	總噸數	速力	建造年
1. Ruys	14,155	17½k	1937
2. Tegelberg	14,150	〃	〃
3. Boissvain	14,134	〃	〃
4. Nieuw Keeland	11,069	15k	1928
5. Nieuw Holland	11,066	〃	1927
6. Straat Malakka	6,439	16k	1939
7. Straat Soenda	6,439	〃	〃
8. Op ten Noort	6,076	15k	1927
9. Palancius	5,655	〃	1923
10. Ombilin	5,658	—	1915
11. Swartenhondt	5,084	12以下	1922
12. Bontekoe	5,033	13k	1923
13. Tasman	4,992	〃	1921
14. Barentz	4,819	12k	1915
15. Roggeveen	4,782	12k	1914
16. Cremer	4,608	13k	1926
17. Van Heutsz	4,552	〃	1926
18. Van Cloon	4,519	12½k	1912
19. Van Overstraaten	4,482	13k	1911
20. Maetsuyker	4,131	15k	1936
21. Ophir	4,115	15k	1929
計	146,253		

（註）Lloyd's Register of Shipping, Drvectory of Shipowners, Shipbuilders & Marine Engineers, 及び Shipping World Year-book に據る。

一般的に云つて沿岸・近海航路は遠洋航路に比して有利であると云はれるが、K・P・Mは二つの點に於て一層有利である。即ち、(一)東印度諸島は沿岸・近海航路にとつては理想的なる地理的條件を備へて居ること、(二)K・P・Mに對する競爭者が極めて少く、事實上、獨占的地位を占めて居ること、(1)これである。特に第二の點は世界の他の地方では沿岸・近海航路には激烈なる競爭が行はれて居ることよりすれば極めて注目すべきである。しかしながら此のK・P・Mの獨占的地位に伴つて起る問題はその運賃の割高であることであり、一般の關心向けられて居るのも主として此の問題である。

蘭領東印度の如く東西五千粁、南北二千粁に及ぶ茫洋たる海上に點在する多數の島嶼をその自然的基礎として成立する經濟社會に於ては、その發達のためには低廉なる海上交通手段の存在が最も望ましいものである。從つて今日、此等の諸島嶼間に至る所に張りめぐらされた航路網（それは約八百五十ケ所を結ぶといはれる）を獨占的に經營する

第五表　K・P・Mの貨客輸送統計（單位、旅客千人、貨物千噸）

年次		蘭印內 實數	蘭印內 %	蘭印ヨリ外國へ 實數	蘭印ヨリ外國へ %	外國ヨリ蘭印へ 實數	外國ヨリ蘭印へ %	外國間 實數	外國間 %	合計 實數	合計 %
1929	旅客	1,203.0	83.7	80.0	5.6	79.0	5.5	75.0	5.2	1,437.0	100.0
	貨物	2,319.0	49.8	1,491.0	32.0	757.0	16.2	94.0	2.0	4,691,0	100.0
1930	旅客	1,204.0	83.9	65.0	5.3	69.0	5.7	63.0	5.2	1,221.0	100.0
	貨物	2,245.0	52.1	1,322.0	30.7	648.0	1.50	94.0	2.2	4,[illegible]09.0	100.0
1931	旅客	684.0	82.1	52.0	6.2	44.0	5.3	53.0	6.4	833.0	100.0
	貨物	1,836.0	47.5	1,338.0	34.6	578.0	1.50	111.0	2.9	3,863.0	100.0
1932	旅客	528.0	81.7	44.0	6.8	34.0	5.3	40.0	6.2	646.0	100.0
	貨物	1.468.0	44.3	1,219.0	36.8	491.0	14.8	134.0	4.0	3.312.0	100.0
1933	旅客	444.0	81.0	39.6	7.1	30.0	5.5	35.0	6.4	548 0	100.0
	貨物	1,474.0	41.6	1,409.0	39.7	460.0	13.0	203.0	5.7	3.546.0	100.0
1934	旅客	421.0	78.6	35.2	6.6	31.0	5.8	48.4	9.0	535.6	100.0
	貨物	1,608.5	43.0	1,410.0	37.8	434.8	11.6	279.0	7.5	3,732.3	100.0
1935	旅客	445.0	80.0	32.8	5.9	30.8	5.5	48.3	8.7	556.1	100.0
	貨物	1,735.5	44.3	1,477.9	37.7	445.0	11.3	262.9	6.7	3,921.3	100.0
1936	旅客	418.0	78.9	30.1	5.7	30.4	5.7	51.2	9.7	529.7	100.0
	貨物	1,943.5	45.8	1,538.1	36.3	421.0	9.9	338.0	8.0	4,240.6	100.0
1937	旅客	604.6	80.2	39.7	5.3	44.7	5.9	65.3	8.7	754.3	100.0
	貨物	2,377.9	47.0	1,799.8	35.6	492.2	9.7	388.5	7.7	5,058.4	100.0
1938	旅客	527.3	83.3	31.7	5.0	36.4	5.8	37.6	5.9	633.0	100.0
	貨物	2,268.6	47.4	1,597.9	33.4	482.2	10.1	437.5	9.1	4,786.2	100.[illegible]

K・P・Mに對して一般に最も強く要望されて居るのはその運賃の適正化＝低減と云ふ點である。しかしながら、既述の如くK・P・Mの海外航路進出に伴ふ大型船舶の建造、並びに運航は減價銷却費の増加、經費の増大を招き、かゝる出費の増嵩は賃率低下を採算上困難ならしむるものである。玆に交通機關としての公共性と私營海運會社としての營利性との矛盾があり、此れを如何に調和せしむべきかと云ふ問題が生ずる。(2) 此の解決策として通常唱へらるゝものは經營の合理化によつて經費の節減を行ひ、以て賃率の低下をはかるべしと云ふ消極的なる方法であるが、積極的には外領の開發を促進し之による交通量の増加によつて收入の増加、從つて賃率低下に充當し得べき部分の増加を圖ることが必要である。いづれにせよ、賃率の適正化を實現することは、今日、K・P・Mに與へられた課題であり、その可及的

速かなる解決は蘭印經濟社會のよりよき發展のため必要であると思はれる。

第六表　K・P・Mの運航浬數（單位　千浬）

	1934		1935		1936		1937	
		%		%		%		%
蘭印内定期（河川ヲ除ク）	2.901	63.5	2.909	61.9	2.835	59.5	2.920	55.2
河川	102	2.2	94	2.0	80	1.7	72	1.4
蘭印内臨時	206	4.4	259	5.5	354	7.5	511	9.6
石炭及鹽輸送	358	7.8	401	8.5	409	8.7	549	10.5
爪哇——濠洲	136	3.0	148	3.2	145	3.0	139	2.6
テリー—海峽—支那	108	2.4	106	2.3	110	2.3	102	1.9
爪哇—モウリシヤス—南阿(1)	218	4.8	226	4.8	224	4.7	211	4.0
爪哇—モウリシヤス—東阿(2)	136	3.0	180	3.8	196	4.1	188	3.5
サイゴン—レユーオン—マダガスカル	137	3.0	71	1.5	123	2.6	126	2.4
爪哇——暹羅（泰）	54	1.2	67	1.4	50	1.0	66	1.2
ラングーン——デリー	37	0.8	37	0.8	32	0.6	20	0.4
サイゴン—モルフケン	23	0.5	30	0.6	16	0.3	7	0.1
サイゴン—爪哇—ヌメア	66	1.4	74	1.6	67	1.4	28	0.5
南太平洋（3）	—	—	—	—	—	—	108	2.0
英印向臨時	12	0.3	10	0.2	—	—	—	—
其他外國	76	1.7	88	1.9	124	2.6	244	4.7
合計	4,570	100.	4.700	100.	4.765	100.	5,291	100.

（註）　（1）ハ 1936, 1937, ニハ極東—爪哇—南阿線ト改ム
（2）ハ 1936, 1937, ニハ極東—爪哇—東阿線ト改ム
（3）ハ 1937 ＝開始サル

註（1）　從來、蘭印の沿岸貿易は外國船舶に開放されて居たのであるが、一九三六年七月の法律によつて原則としてオランダ船舶以外に對しては閉鎖せられた、即ち蘭印の諸港を海港（Sea-ports）と沿岸港（Coastal-ports）とに分ち、海港は外國船舶に開放するも、沿岸港は原則としてオランダ船舶にのみ開放したのである。此の處置は日本船舶の進出を阻止する目的を以てなされたことは前揭英國海運委員會報告書にも述ぶる所であり、これによつて英國船舶がさしたる不利益を受くることがなかつたことも同報告書の認むる所である。兎に角、此の處置によつて從前より、國内に於ては有力なる競爭者を有しなかつたK・P・Mの獨占的地位が益々强化されたことは明かである。

註（2）　此の問題は根本的には私營會社K・P・Mに對して公共性高き交通事業を獨占的に經營することを認むる制度自體の再檢討を要求するものであるが、此の點は暫く措くとする。