

# 戦前のバンコク港の役割と課題

1913/14—1939/40 年度

南 原 真

## はじめに

第1次世界大戦から第2次世界大戦前におけるバンコク港の役割をタイ政府の海運統計、英国政府のタイ関連資料、日本の領事報告などを利用して明らかにしたい。この時期に焦点をあてた理由は、大戦により貿易の動向が大きく変動し、輸出入品を運搬する各国の船舶の状況が激動したことや自国の海運会社を持ちながら、存在感が希薄でプレゼンスを高めたいタイ政府の葛藤が見られたことがある。まず最初に船荷と旅客輸送の特徴を説明したい。次に河川港であるバンコク港の戦前の課題を考察したい。最後に英国、ノルウェー、日本の海運会社がこの時期にどのように勢力を拡大したのかを見ていきたい。

## 船荷と旅客輸送の特徴

タイの海運統計は各年度の貿易統計の中に海運として掲載されている。他に英国の外務省のタイ年次報告書やその他の経済状況報告書にも年度ごとに報告されている<sup>1)</sup>。日本の領事報告でもタイの海運状況や日本船のバンコク港の出入動向についての記事も見られる<sup>2)</sup>。戦前の南洋年鑑やタイの海運関連書籍も参考資料として利用できる<sup>3)</sup>。

まず初めに1914年から1939年までのバンコク港における海運統計を概観する。海運統計は、A 国籍別船舶入港（隻数とトン）、B 国籍別船舶出港（同）、C 発港地国別船舶入港（同）、D 仕向地国別船舶出港（同）に分類されている<sup>4)</sup>。その他バンコク港出入船客統計と国境出入者統計（鉄路）がついている。海運統計の特徴は、船荷有りと空荷（バラスト）別に集計されていることである。

表1-1と表1-2から1913/14年度から1940/41年度にかけてバンコク港入港船舶状況を確認したい<sup>5)</sup>。入港隻数では空荷（バラスト）の割合が年度により、9%～44%の幅で変動していること、出港隻数では積荷が96%～99%と高く空荷の割合が圧倒的に小さいことが注目される。積荷と空荷のトンベースでも同様であり、入港では積荷と空荷のバランスの中で空荷の割合が、17%～48%で推移していることがあげられる（表2-1と表2-2を参照）。なぜ空荷で入港する船舶が多いかについては、タイの輸出入構造についても一因がある。表3

戦前のバンコク港の役割と課題

表 1-1 バンコク港入港船舶数

(単位：隻数)

年度	1913/14	1914/15	1915/16	1916/17	1917/18	1918/19	1919/20	1920/21	1921/22	1922/23
積荷	722 79.0%	705 78.5%	644 65.2%	687 64.6%	562 55.7%	579 70.1%	514 80.4%	504 88.3%	717 74.9%	799 80.7%
空荷	192 21.0%	193 21.5%	344 34.8%	377 35.4%	447 44.3%	247 29.9%	125 19.6%	67 11.7%	240 25.1%	191 19.3%
合計	914	898	988	1064	1009	826	639	571	957	990
年度	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33
積荷	805 83.6%	841 88.5%	847 85.8%	885 84.9%	1007 85.1%	930 86.5%	891 88.0%	810 90.3%	817 91.1%	838 85.2%
空荷	158 16.4%	109 11.5%	140 14.2%	157 15.1%	176 14.9%	145 13.5%	122 12.0%	87 9.7%	80 8.9%	145 14.8%
合計	963	950	987	1042	1183	1075	1013	897	897	983
年度	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38	1938/39	1939/40			
積荷	868 84.4%	863 75.4%	821 79.8%	759 77.8%	656 79.6%	631 71.1%	579 60.4%			
空荷	160 15.6%	282 24.6%	208 20.2%	216 22.2%	168 20.4%	257 28.9%	380 39.6%			
合計	1028	1145	1029	975	824	888	959			

(出所) *The Foreign Trade and Navigation of the Port of Bangkok* 各年度版, *Annual Statement of the Foreign Trade and Navigation of the Kingdom of Siam* 各年度版より作成。

表 1-2 バンコク港出港船舶数

(単位：隻数)

年度	1913/14	1914/15	1915/16	1916/17	1917/18	1918/19	1919/20	1920/21	1921/22	1922/23
積荷	873 96.3%	868 96.9%	951 96.4%	1037 97.5%	983 96.4%	806 97.9%	616 95.5%	552 97.0%	958 99.9%	976 99.1%
空荷	34 3.7%	28 3.1%	36 3.6%	27 2.5%	37 3.6%	17 2.1%	29 4.5%	17 3.0%	1 0.1%	9 0.9%
合計	907	896	987	1064	1020	823	645	569	959	985
年度	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33
積荷	954 98.9%	940 98.7%	971 98.4%	1027 98.7%	1164 98.4%	1053 97.6%	968 96.5%	869 96.3%	875 97.3%	962 98.0%
空荷	11 1.1%	12 1.3%	16 1.6%	14 1.3%	19 1.6%	26 2.4%	35 3.5%	33 3.7%	24 2.7%	20 2.0%
合計	965	952	987	1041	1183	1079	1003	902	899	982
年度	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38	1938/39	1939/40			
積荷	995 97.0%	1124 98.2%	1001 98.1%	958 97.6%	801 97.2%	873 98.4%	947 98.5%			
空荷	31 3.0%	21 1.8%	19 1.9%	24 2.4%	23 2.8%	14 1.6%	14 1.5%			
合計	1026	1145	1020	982	824	887	961			

(出所) 表 1-1 と同じ。

表 2-1 バンコク港入港船舶トン数

(単位：トン数)

年度	1913/14	1914/15	1915/16	1916/17	1917/18	1918/19	1919/20	1920/21	1921/22	1922/23
積荷	648440 72.4%	576755 71.6%	505303 60.3%	526512 61.5%	412107 51.8%	434241 63.6%	418860 72.0%	403913 82.0%	646410 63.7%	748929 74.2%
空荷	246764 27.6%	228883 28.4%	332462 39.7%	329109 38.5%	384125 48.2%	248861 36.4%	162530 28.0%	88899 18.0%	367789 36.3%	259896 25.8%
合計	895204	805638	837765	855621	796232	683102	581390	492812	1014199	1008825
年度	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33
積荷	811430 78.2%	804530 80.4%	805638 77.0%	856575 75.7%	989744 77.5%	911328 79.1%	925690 80.8%	849676 82.0%	880920 83.5%	903384 78.9%
空荷	226001 21.8%	196589 19.6%	240176 23.0%	274530 24.3%	287741 22.5%	240552 20.9%	220232 19.2%	186961 18.0%	174606 16.5%	241857 21.1%
合計	1037431	1001119	1045814	1131105	1277485	1151880	1145922	1036637	1055526	1145241
年度	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38	1938/39	1939/40			
積荷	951793 77.6%	984735 66.0%	971502 71.1%	964477 71.7%	841767 75.7%	859363 67.9%	899801 63.1%			
空荷	274937 22.4%	507505 34.0%	394264 28.9%	380797 28.3%	270807 24.3%	406024 32.1%	526143 36.9%			
合計	1226730	1492240	1365766	1345274	1112574	1265387	1425944			

(出所) 表 1-1 と同じ。

表 2-2 バンコク港出港船舶トン数

(単位：トン数)

年度	1913/14	1914/15	1915/16	1916/17	1917/18	1918/19	1919/20	1920/21	1921/22	1922/23
積荷	849273 95.7%	777796 97.0%	822839 97.9%	844896 98.6%	787702 97.7%	679605 99.2%	562681 96.5%	480265 97.8%	1012003 99.9%	990823 98.7%
空荷	38558 4.3%	24459 3.0%	17337 2.1%	12303 1.4%	18461 2.3%	5757 0.8%	20442 3.5%	11040 2.2%	744 0.1%	13494 1.3%
合計	887831	802255	840176	857199	806163	685362	583123	491305	1012747	1004317
年度	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33
積荷	1029457 99.0%	989209 98.4%	1017245 97.4%	1081092 95.8%	1205478 94.2%	1067625 92.2%	996331 87.6%	905438 86.8%	947490 89.8%	1073667 94.0%
空荷	10857 1.0%	16287 1.6%	26804 2.6%	46892 4.2%	73896 5.8%	90684 7.8%	140558 12.4%	138105 13.2%	108091 10.2%	68576 6.0%
合計	1040314	1005496	1044049	1127984	1279374	1158309	1136889	1043543	1055581	1142243
年度	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38	1938/39	1939/40			
積荷	1137453 92.5%	1434515 96.1%	1274001 94.2%	1268400 93.4%	1025114 92.4%	1206436 95.3%	1391469 97.4%			
空荷	92154 7.5%	58080 3.9%	79093 5.8%	89151 6.6%	84806 7.6%	58921 4.7%	37708 2.6%			
合計	1229607	1492595	1353094	1357551	1109920	1265357	1429177			

(出所) 表 1-1 と同じ。

表3 タイ貿易統計

(単位：100万バーツ)

年度	輸出	輸入	収支差
1914/15	101.64	78.48	23.16
1915/16	105.98	75.45	30.53
1916/17	121.48	87.85	33.63
1917/18	123.8	97.08	26.72
1918/19	162.03	103.09	58.94
1919/20	177.3	138.44	38.86
1920/21	90.49	159.68	-69.19
1921/22	183.62	144.54	39.08
1922/23	170.46	144.25	26.21
1923/24	201.55	149.86	51.69
1924/25	203.08	169.37	33.71
1925/26	244.73	181.38	63.35
1926/27	239.27	196.52	42.75
1927/28	276.27	201.08	75.19
1928/29	252.48	189.79	62.69
1929/30	219.77	206.71	13.06
1930/31	161.52	155.01	6.51
1931/32	134.21	99.91	34.3
1932/33	152.52	89.5	63.02
1933/34	144.08	92.96	51.12
1934/35	172.6	101.72	70.88
1935/36	158.22	108.75	49.47
1936/37	184.36	110.04	74.32
1937/38	169.49	111.82	57.67
1938/39	204.42	129.63	74.79
1939/40	216.55	194.6	21.95

(出所) Wilson, 1983, p. 210.

から両大戦間期のタイの貿易を輸出と輸入から見ると1920/21年度を除いて、輸出が輸入を一貫して上回り、貿易黒字を計上していることが分かる。タイの貿易はタイ米を中心とする輸出に大きく依存していた。

バンコク港に入港する船舶では、空荷の割合が高く、一方出港する場合は船荷を多く搭載し空荷が少なかった。この要因としてタイの主要輸出商品である米とチークを集荷して輸出することが海外の有力な海運会社の事業の中心であった。当時国際港として機能したのはバンコク港の一港であった。ここで表4から1910～1930年代のタイの主要4品目の輸出額を確認したい。米、チーク、スズ、ゴムの中で米が最重要で、1910年代は米が主要4品目の輸出額の90%以上を占め残りがチークであった。1920年代から1930年代にかけては、スズとゴムが台頭しスズが1920年度から第2位の輸出品となり、ゴムも1930年代後半から急

表 4 1920 年代のタイ主要 4 品目の輸出額

(単位：1000 パーツ) (単位：%)

年度	米	チーク	スズ	ゴム	小計	米	チーク	スズ	ゴム	小計
1910/11	91061	7624	16	23	98724	92%	8%			100
1911/12	65840	6112	3	50	72005	91%	9%			100
1912/13	65320	5600	6	88	71014	92%	8%			100
1913/14	98699	5203	1	90	103993	95%	5%			100
1914/15	85347	5044	29	42	90462	94%	6%			100
1915/16	87702	4912	113	30	92757	95%	5%			100
1916/17	99965	5079	162	34	105240	95%	5%			100
1917/18	97862	5506	45	36	103449	95%	5%			100
1918/19	132096	5597	5	30	137728	96%	4%			100
1919/20	123083	13421	10	68	136582	90%	10%			100
1920/21	29223	12350	14929	428	56930	51%	22%	26%	1%	100
1921/22	140984	7111	9314	204	157613	89%	5%	6%		100
1922/23	128211	5679	12026	697	146613	87%	4%	8%	1%	100
1923/24	143836	6197	17720	1879	169632	85%	4%	10%	1%	100
1924/25	139628	6702	20925	3420	170675	82%	4%	12%	2%	100
1925/26	167409	5637	22386	10182	205614	81%	3%	11%	5%	100
1926/27	165226	8219	22840	5214	201499	82%	4%	11%	3%	100
1927/28	201156	9947	22424	6366	239893	84%	4%	9%	3%	100
1928/29	175124	11242	20030	2941	209337	84%	5%	10%	1%	100
1929/30	139087	11219	22638	2956	175900	79%	6%	13%	2%	100
1930/31	103068	9738	16852	1236	130894	79%	7%	13%	1%	100
1931/32	77500	4950	13433	512	96395	80%	5%	14%	1%	100
1932/33	94201	3312	14304	379	112196	84%	3%	13%		100
1933/34	82967	4274	24542	2359	114142	73%	4%	22%	1%	100
1934/35	98437	4589	26347	9301	138674	71%	3%	19%	7%	100
1935/36	90836	5052	23374	13213	132475	68%	4%	18%	10%	100
1936/37	95944	8652	29809	23525	157930	61%	5%	19%	15%	100
1937/38	75343	9112	37528	22667	144650	52%	6%	26%	16%	100
1938/39	97419	6694	30814	25101	160028	61%	4%	19%	16%	100
1939/40	113300	7885	41331	30167	192683	59%	4%	21%	16%	100

(出所) Wilson, (1983), p. 213, 214, 216, 217 より作成

増し、第 3 位の位置を占めた。スズとゴムは南タイで主に生産されていたために鉄道などの輸送費の経費がかさむためバンコク港には輸送されず、南タイの諸港からペナンやシンガポールの海峡植民地へ輸出されていた。

貨物以外に乗客の旅客運賃による収益も主要海運会社にとって、重要であった。表 5-1 と表 5-2 に 1910 年代から 1930 年代の海路によるバンコク港の入出人数の推移が確認できる。この表から主な特徴を 3 点あげられる。第 1 点はバンコク港到着者数が 1933/34 年度と

表 5-1 バンコク港到着人数（海路）

（単位：人）

年度	1910/11	1911/12	1912/13	1913/14	1914/15	1915/16	1916/17	1917/18	1918/19	1919/20
サロン	1178	1173	1133	1240	1018	874	837	818	1087	1337
甲板	79546	75529	71799	72260	59524	68309	53058	39418	68065	66155
合計	80724	76702	72932	73500	60542	69183	53895	40236	69152	67492
年度	1920/21	1921/22	1922/23	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30
サロン	1421	1173	1161	1174	1294	1168	2870	2420	2925	3544
甲板	70252	75242	90508	109372	85768	87717	101303	140102	86862	71239
合計	71673	76415	91669	110546	87062	88885	104173	142522	89787	74783
年度	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38	1938/39	1939/40
サロン	2900	2546	1833	2111	1086	1373	1628	2478	1976	1423
甲板	76245	69649	53137	16546	25448	30164	36387	42059	30403	22212
合計	79145	72195	54970	18657	26534	31537	38015	44537	32379	23635

（出所）表 1-1 と同じ。

表 5-2 バンコク港出発人数（海路）

（単位：人）

年度	1910/11	1911/12	1912/13	1913/14	1914/15	1915/16	1916/17	1917/18	1918/19	1919/20
サロン	1725	1897	1766	1783	1545	1177	999	869	1348	1604
甲板	73841	64543	61138	57861	57516	47673	40735	37268	37976	44725
合計	75566	66440	62904	59644	59061	48850	41734	38137	39324	46329
年度	1920/21	1921/22	1922/23	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30
サロン	1645	1166	1207	1232	1226	1517	3355	2398	2894	3444
甲板	37583	46777	62494	62110	58260	56362	71184	63765	60545	52424
合計	39228	47943	63701	63342	59486	57879	74539	66163	63439	55868
年度	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38	1938/39	1939/40
サロン	2892	2443	1836	2001	1054	1160	1526	1277	1145	1236
甲板	53468	52912	40702	30503	29122	22421	25348	20927	29865	16927
合計	56360	55355	42538	32504	30176	23581	26874	22204	31010	18163

（出所）表 1-1 と同じ。

1934/35 年度を除いて出発者数を大幅に上回っている。到着者数の 1910 年代の平均は約 66,435 人、1920 年代は 93,751 人、1930 年代は 42,160 人であった。一方、出発者数は、1910 年代の平均 53,798 人、1920 年代は 59,158 人、1930 年代は 33,876 人であった。1910 年代から 1920 年代にかけてバンコク港到着者数と出発者数は増加傾向を示し、1930 年代は減少を示した。1927/28 年度が到着者数で最高となり、1939/40 年度は到着者数と出発者数で最低を記録した。第 2 の特徴は到着出発において、船客はサロンではなく甲板利用者が圧倒的に

表 6-1 バンコク港入港国籍者人数

(単位：人)

1915/16 年度			1920/21 年度			1925/26 年度					
	国籍	サロン	甲板		国籍	サロン	甲板		出発地	サロン	甲板
1	中国	54	63764	1	香港	92	34807	1	中国	61	80631
2	シンガポール	695	2144	2	中国	45	30952	2	シンガポール	687	3006
3	香港	46	1906	3	シンガポール	1106	2570	3	インドシナ	265	2582
4	コ コング	5	342	4	インドシナ	142	1387	4	香港	136	1444
5	インドシナ	56	140	5	コ コング	10	536	5	コ コング		43
合計		874	68309	合計		1421	70252	合計		1168	87717

  

1931/32 年度			1935/36 年度			1939/40 年度					
	国籍	サロン	甲板		国籍	サロン	甲板		国籍	サロン	甲板
1	中国	416	65259	1	中国	441	27254	1	香港	227	16184
2	シンガポール	1393	1723	2	香港	70	2154	2	中国	33	3940
3	香港	167	2168	3	シンガポール	483	606	3	インドシナ	395	1947
4	インドシナ	51	479	4	インドシナ	90	126	4	シンガポール	365	135
5	英領マラヤ州	247		5	日本	161	10	5	日本	264	
合計		2546	69649	合計		1373	30164	合計		1423	22212

(出所) 表 1-1 と同じ。

多かった。外交官などの政府関係者、欧米や日本の商社の駐在者や出張者、列強からの旅行者などは高価なサロンを利用したが、苦力（クーリー）と呼ばれる出稼ぎ労働者は安価な甲板を利用した。第 3 点は出稼ぎ労働者の変動は、送り出し国の経済状況、特に人口過剰や飢饉、動乱などの政治情勢に左右され、受け入れ国のタイでは労働者需要と移民政策などが影響した。

1915/16 年度から 1939/40 年度までの 5 年毎のバンコク港到着者の上位 5 か国・地域を見てみよう（表 6-1 を参照）。甲板客で圧倒的に多いのは中国で、香港やシンガポールからも多い<sup>6)</sup>。1939/40 年度は中国からの到着者数が激減しているが、日中戦争の激化による政治不安が影響した。表 6-2 からバンコク港出発者の訪問先上位 5 か国・地域を見ると同様の傾向がみられる。1913/14 年度までは中国の地域別動向が統計表に掲載されており、香港以外に汕頭（スワトウ）や海口（ハイコウ・海南島）が主な拠点となっていた<sup>7)</sup>。

世界華人エンサイクロペディアではタイの状況を以下のように伝えている。「中国人移入民の圧倒的多数は、広東省と福建省の出身者である。特に潮州人は、20 世紀初頭では華人人口の 40 パーセントを占め、海南人（18 パーセント）、客家（16 パーセント）、福健人（16 パーセント）、広東人（9 パーセント）を圧倒した。こうした潮州人の優勢は、タークシン王の厚遇や連鎖移住の結果という部分もあるが、それ以上に、バンコクと中国沿海省を結ぶ最初の蒸気船航路が汕頭を起点としたことが大きい。」（マイケル・R・J・バティキオティ

表 6-2 バンコク港出港国籍者人数

(単位：人)

1915/16 年度			1920/21 年度			1925/26 年度		
	国籍	サロン 甲板		国籍	サロン 甲板		出発地	サロン 甲板
1	中国	86 39280	1	香港	163 21454	1	中国	127 44697
2	シンガポール	891 6322	2	中国	40 10073	2	シンガポール	755 5931
3	香港	118 1200	3	シンガポール	1269 4098	3	インドシナ	332 4196
4	コ コング	16 670	4	コ コング	17 1245	4	香港	180 909
5	インドシナ	40 171	5	インドシナ	114 772	5	コ コング	32 591
	合計	1177 47673		合計	1645 37583		合計	1517 56362

1931/32 年度			1935/36 年度			1939/40 年度		
	国籍	サロン 甲板		国籍	サロン 甲板		国籍	サロン 甲板
1	中国	163 47339	1	中国	318 20325	1	香港	271 14050
2	シンガポール	975 2721	2	香港	63 1121	2	インドシナ	213 1336
3	香港	199 2292	3	シンガポール	459 718	3	中国	7 831
4	インドシナ	297 543	4	日本	190 75	4	シンガポール	348 445
5	フィリピン諸島	641	5	インドシナ	36 151	5	日本	240 257
	合計	2443 52912		合計	1160 22421		合計	1236 16927

(出所) 表 1-1 と同じ。

ス 2012 : 379-380)

### バンコク港の役割と課題

ここで河川港であるバンコク港がタイの貿易において当時どのような課題があったかについて説明したい。大型船舶が港に出入りでき、十分な港湾設備(棧橋, 倉庫, 荷役)が完備され、鉄道などで主要消費地に輸送できる港は、物流コストが低減され競争力のある港となるが、バンコク港は河口の砂州により船舶の入出が制限されるなど様々な問題があった。三井物産株式会社本店(1927年)の調査から、バンコク港とコーシチャン港を見てみよう<sup>8)</sup>。バンコク港の繋船場の港内面積については、以下のように記述している。「長サ七湮半幅五三〇 — 一, 九八〇呎ノ河口ニシテ水深三・ニ五及至五尋 但シ河口ニ於ケル浅瀬ハ最満潮時ニ於テ一六呎ヲ超エザルヲ以テ D—W 五, 〇〇〇噸級以上ノ船舶ノ入港ニハ便ナラズ 干満ノ差 約十呎 尚干潮時ハ河流相當急ナルガ満潮時ハ逆流ト化ス, 此點船舶碇泊ニ相當支障アリ (三井物産株式会社本店業務課編 1927 : 70)」。バンコク港の長さは 13.89 km, 幅約 161~600 m, 水深約 5.9~9.1 m であるが、河口における浅瀬が最満潮時に約 4.8 m を超えないので D/W (重量トン) 5,000 トン級以上の船舶が入港できないこと干満の差が約 3 m あり、船舶の碇泊にも支障があることなどから大きな課題を抱えていた。同資料によれば 1 日平均

荷役力（半夜業を含む）では、米 500—800 トン、石炭 300—400 トン、雑貨 400—500 トンであった。

このようにバンコク港には大型貨物船舶の入港に支障があることから、タイ湾沖のコシーチャン（島）に大型船が碇泊し艀船による輸送で輸出入の物流業務を担ってきた。前掲の資料では、以下のように記述している。「當港ハ盤谷港ヲ距ル五十五哩ノ海洋中ノ孤島ナルモ盤谷港ノ附属港トモ謂フ可キモノニシテ「メナム」河口ノ浅瀬ノ為メ盤谷港内ニテ満船積不能ナルモノハ當港ニテ追積ヲナス程ニテ盤谷港アリテノ「コーシャン」港ト云フベシ……水深 三、二五—五尋 五〇〇—一八、〇〇〇噸級船舶二〇隻ノ碇泊可能ナリ（三井物産株式會社本店業務課編 1927：71）」同島には棧橋や設備はないが、水深 5.9~9 m あり、500~8000 トン級の船舶 20 隻が碇泊でき、1 日平均荷役力は、米 300—400 トン、石炭 200—250 トン、雑貨 400 トンであった。バンコク港と同島間の輸送を担う艀船をどのくらい（隻数とトン数）所有するかがバンコクにある精米所や欧州の商会にとって重要であった。前述の資料では、バンコク港と同島間の艀船は、48 隻で 16,520 トンであり、これとは別にバンコク港内用艀船が 760 隻、約 1 万トン（精米所と個人支那人所有）あった<sup>9)</sup>。

このようなバンコク港の課題改善を精査するために、タイ政府は 1933 年 2 月国際連盟に同港に関する調査を依頼した。国際連盟は専門調査員をバンコクに派遣し報告書を作成した。

国際連盟の運輸交通委員會盤谷築港調査委員会による調査報告書が暹羅室（1937）で翻訳されているので、それを利用してバンコク港がタイの貿易に及ぼす経済的影響について見ていきたい<sup>10)</sup>。同資料によると 1928~1932 年間の 5 年間で 274 万 3,867 トンの輸出品が、バンコク港よりコシーチャン（島）に艀船で輸送され遠洋航路の船舶に積み替えがなされた。この積み替え費用は、平均トン当たり 2 パーツ 30 サタンで年間では 125 万パーツとした。一方輸入品は年平均 5 万トンで、積み替え費用はトン当たり 3~5 パーツとし年間の同費用は、15~25 万パーツとなっている。年間の輸出入品のコシーチャン（島）における積み替え費用は、140 万パーツと算出した<sup>11)</sup>。同島は無人で荷役の設備は一切ないため、積み替え作業には多くの時間がかかり、また船舶の碇泊も長くなりこれらの空費される費用（無形積み替え料）は、積載貨物トン当たり少なくとも 0.5 パーツと算定すると輸出品で年額 27.5 万パーツ、輸入品は同 2.5 万パーツで合計 30 万パーツとした<sup>12)</sup>。これによりタイの貿易は毎年平均コシーチャン（島）で 170 万パーツの積み替え費用を計上しており、これが海運会社の運賃やまたは荷主に加算されると報告している。

香港とシンガポールとの中継貿易に大きく依存するタイ貿易の特徴を指摘し、大型船舶がバンコク港に寄港することができればタイの輸出入品の少なくとも 3 分 1 は両港で積み替えをする必要はなく仕向地に直接輸送できることを報告している<sup>13)</sup>。

タイ米の仕向地別輸出状況について同報告書は記述しているので見てみよう。タイ米は香港とシンガポールが 2 大輸出先となっているが、香港向けは積載能力 2,000~3,500 米トンで

## 戦前のバンコク港の役割と課題

積載時吃水 4.8～6.9 m の船舶を利用，バンコク港で 60% を積み，残りの 40% はコシーチャン（島）に舢艀で積み込まれる。一方，シンガポール向けタイ米は積載能力 1,000～2,000 米トンの船舶がバンコク港で 85%，コシーチャン（島）で 15% を積むとしている<sup>14)</sup>。

タイ米の輸出においてコシーチャン（島）の舢艀による積換え作業の依存は，輸送コストの上昇を招き，さらに中継ぎ港の香港とシンガポールへの輸出先の集中は，本来のタイ米の国際競争力にマイナスの影響を与えた。農林省米穀局の資料は，以下のように報告している。

「千噸以下の船は盤谷港河岸の精米所棧橋に船を着け積荷しうるも，二千噸以上の船にありては，空船にして入港し幾分の積込をなして河口を出，コー・シーチャン（Koh Si-chang）島に假泊し，二百五十及五百噸級の舢艀を以て積取を了す。四，五千噸級の船舶にありては初よりコー・シーチャン島にありて積取をなす。如斯大船の積荷不便なる上，上記舢艀は相當高額なる為輸出暹羅米の價格を高からしむるのみならず，仲買商の如き中間機構の介在により暹羅米に劣等米を混入するため聲價は失墜し，外國市場は狹隘化し，國家財政及農民収入に興ふる影響は漸次寒心すべきものあり。暹羅，ヨーロッパ間竝に暹羅，極東間の運賃（傭船料及積換料加算）は，他の盤谷同様の商港とヨーロッパ竝に極東を繼ぐ航路のそれよりも遙かに高率にして，而も其の差額は決して少額ならず。（農林省米穀局 1939：46-47）」

前述の国際連盟の調査報告書は，タイ政府に進展をもたらした。三井物産株式会社は，1937 年港湾協会にバンコク港修築計画立案を依頼した。その作成された案は，タイ政府による設計コンペにおいて 1 等に選出された<sup>15)</sup>。

## タイ米の輸出動向

ここでタイ米の輸出動向を表 7 から見てみよう。注目すべきは，数量と価格の推移である。輸出数量のピークは 1934/35 年度の 200 万トンで，底は 1920/21 年度の約 28.5 万トンであった。一方，輸出額のピークは 1927/28 年度の 2 億 116 万バーツで，底は 1920/21 年度の 2922 万バーツを記録した。タイ国内の豊作や凶作，世界市場の米の需給動向とそれに伴う価格の変動，タイ米のライバルであるランゲン米とサイゴン米との競争，2 大仕向地である香港とシンガポールでの市場動向，バーツの為替変動などさまざまな要因で，タイ米の輸出は影響を受けた。

輸出数量が 1918/19 年度から 1920/21 年度にかけて毎年急減したのは，1918 年にインドの飢饉状況からビルマ米の需要が高まりタイ米にも影響が及んだが，タイ国内の需要を優先するために，タイ政府は 1919 年 7 月からタイ米の輸出禁止措置を講じた。1920 年には雨量不足によりタイ米は不作に陥り，タイ政府は米統制を継続し，その措置が解除されたのは，翌年の 1921 年の 2 月であった。

表 7 タイ米輸出統計 1914/15-1939/40

(単位: 数量 m. トン, 価格 1,000 パーツ, 価格 / トン パーツ)

年度	数量	価格	価格 / トン
1914/15	1,112,472	85,347	76.718
1915/16	1,136,176	87,702	77.191
1916/17	1,196,572	99,965	83.543
1917/18	1,133,706	97,862	86.32
1918/19	858,903	132,096	153.796
1919/20	448,124	123,083	274.663
1920/21	284,621	29,223	102.673
1921/22	1,305,254	140,984	108.013
1922/23	1,295,757	128,211	98.947
1923/24	1,334,958	143,836	107.746
1924/25	1,163,342	139,628	120.023
1925/26	1,375,747	167,409	121.686
1926/27	1,307,972	165,226	126.322
1927/28	1,720,239	201,156	116.935
1928/29	1,480,039	175,124	118.324
1929/30	1,131,605	139,087	122.911
1930/31	1,026,740	103,068	100.384
1931/32	1,332,027	77,500	58.182
1932/33	1,672,033	94,201	56.339
1933/34	1,663,478	82,967	49.876
1934/35	2,002,068	98,437	49.168
1935/36	1,501,786	90,836	60.485
1936/37	1,558,707	95,944	61.554
1937/38	1,102,215	75,343	68.356
1938/39	1,554,839	97,419	62.655
1939/40	1,892,241	113,300	59.876

(出所) Wilson, 1983, pp. 213-214 より作成。

トン当たりのタイ米の輸出価格を 1920 年代と 1930 年代を比較すると 1920 年代は 99～126 パーツの範囲内で推移し平均価格は 104 パーツであった。1930 年代ではそれは、49～100 パーツで推移し平均価格は、62.7 パーツで輸出数量の増大が輸出額の増大にはつながらなかった。

### 英国・ノルウェー・日本の船舶動向

最後に英国, ノルウェー, 日本の海運会社の動向を考察したい。第一次正世界大戦が始める前はドイツの北ドイツロイド会社がバンコク港の輸出入の船舶隻数・積載トン数で圧倒的な地位を維持してきたが, 戦争によりドイツは姿を消し, 英国やノルウェーが台頭した。表

表 8-1 バンコク港入港国籍別船舶数

1915/16 年度				1920/21 年度				1925/26 年度				
国籍	積荷有 隻数	トン	空荷 隻数	国籍	積荷有 隻数	トン	空荷 隻数	国籍	積荷有 隻数	トン	空荷 隻数	
1 ノルウェー	266	217795	172	136625	1 英国	160	176140	1 ノルウェー	308	275331	46	42913
2 英国	175	156059	70	120773	2 シヤム	197	116067	2 英国	199	216740	44	95002
3 日本	17	17150	24	30860	3 日本	40	42099	3 日本	46	73103	31	57252
4 シヤム	96	38795	23	7088	4 ノルウェー	27	22606	4 シヤム	183	86449	5	1830
5 中国	25	19947	29	22426	5 デンマーク	11	16829	5 デンマーク	37	72149	2	6124
合計	644	505303	344	332462	合計	504	403913	合計	847	805638	140	240176

  

1931/32 年度				1935/36 年度				1939/40 年度				
国籍	積荷有 隻数	トン	空荷 隻数	国籍	積荷有 隻数	トン	空荷 隻数	国籍	積荷有 隻数	トン	空荷 隻数	
1 ノルウェー	279	248029	46	51793	1 ノルウェー	351	302530	1 ノルウェー	197	208926	293	293707
2 英国	213	233846	10	53948	2 英国	183	201110	2 英国	169	198649	30	80050
3 デンマーク	61	132334	3	5815	3 日本	58	151020	3 デンマーク	43	123721	20	72921
4 オランダ	65	80317	7	12712	4 オランダ	61	124145	4 オランダ	41	174802	4	12356
5 シヤム	150	85574	3	1688	5 デンマーク	40	106754	5 日本	30	95544	11	33043
合計	817	880920	80	174606	合計	821	971502	合計	579	899801	380	526143

(出所) 表 I-1 と同じ。

8-1 から 1915/16 年度から 5 年毎に入港上位 5 か国の船舶国籍隻数と積荷・空荷トン数を見ていくと上位 2 か国は英国やノルウェーによって占められている。日本は、1915/16 年度、1920/21 年度、1925/26 年度、1935/36 年度に 3 位を占めている。一方、出港の船舶国籍数と積荷トン数を表 8-2 で見るとノルウェーが、1920/21 年度を除いて 1 位であり、2 位の英国を隻数と積荷トン数で大きく引き離している。日本は、1931/32 年度と 1939/40 年度を除いて 3 位であった。

バンコク港からの主要な外洋航路はアジア向け、欧州向けが輸出入品の関連から中心であった。アジア向けは、バンコク港—香港（スワトウを含む）、バンコク港—シンガポール、バンコク港—ジャワ、バンコク港—サイゴン、バンコク港—日本が重要であった。これらの航路の中でバンコク港—香港（スワトウを含む）、バンコク港—シンガポールが特に重要であった。前述のバンコク港の特徴で説明したようにタイの貿易は、香港とシンガポールでの中継貿易に大きく依存していた。香港からタイへの積換え貨物は、アメリカ、日本、中国その他東方諸国が占める。また、本航路の特徴は、中国からのタイへの移民（苦力）が多く利用し、汕頭（スワトウ）や海南島の海口（ハイコウ）に寄港し旅客運賃でも海運会社の売り上げに貢献した。一方、シンガポールではインド、豪州、欧州その他西方諸国からの貨物がタイ向けに積換えされた。船客については、サロンを利用する人々が多くいた。タイからの両港への輸出品は、玄米、白米、碎米の米やチーク材で、特に米の 2 大輸出先として重要であった。

英国とノルウェーの海運会社は、首位争いを長年続けたが、定期船（ライナー）と不定期船でそれぞれ特色が見られた。航路や寄港スケジュールが決まり、不特定多数の旅客と貨物を輸送する定期船は、香港とシンガポールの航路においてそれぞれ就航していた。香港航路では、The China Navigation Company（英）、The China Siam Line（ノルウェー）が、シンガポール航路では、The Straits Steamship Company（英）、The British India Steam Navigation Company（英）が有力であった。ノルウェーの船舶がタイの貿易に関して常に上位を占めたのは不定期船による輸送が多かったことに要因がある。不定期船はタイの場合、精米所の所有者と随時、香港やシンガポールなどの航路や日程を決める輸送形態でノルウェーの船舶が多く不定期船に利用されている記述が英国の政府関係文書にある。

不定期船はタイの米作の豊作や不作、輸出先の諸国の経済・政治状況、運賃の動向さらには仕向地先の諸港での荷役ストライキなど様々な要因により需要が左右された。英国政府の報告書の中で、ノルウェー船舶の状況について記述がある箇所を紹介する。ノルウェー船は精米所の華人系所有者のためにバンコクとシンガポール間の輸送にかなりの量の実績があり<sup>16)</sup>、バンコクと香港間では、The China-Siam Line（ノルウェー）の定期船が運航し、ノルウェーのチャーター船が華人系精米所オーナーによって多く用船され、英国との競争が激化していることを伝えている<sup>17)</sup>。

表 8-2 バンコク港出港国籍別船舶数

1915/16 年度				1920/21 年度				1925/26 年度							
国籍	積荷有 隻数	トン	空荷 隻数	国籍	積荷有 隻数	トン	空荷 隻数	国籍	積荷有 隻数	トン	空荷 隻数	国籍	積荷有 隻数	トン	空荷 隻数
1 ノルウェー	437	353654		1 英国	185	212436	2	339	1 ノルウェー	349	313807	5	4437		
2 英国	245	279402		2 シヤム	197	116052	2	2353	2 英国	243	311887	1	1435		
3 日本	40	46862	1	3 日本	59	73910	4	3877	3 日本	75	123525	2	6830		
4 シヤム	119	46490		4 ノルウェー	28	24131	2	1472	4 シヤム	186	87635	2	462		
5 中国	54	42373		5 デンマーク	16	19776		5	デンマーク	38	75110				
合計	951	822839	36	合計	552	480265	17	11040	合計	971	1017245	16	26804		
1931/32 年度				1935/36 年度				1939/40 年度							
国籍	積荷有 隻数	トン	空荷 隻数	国籍	積荷有 隻数	トン	空荷 隻数	国籍	積荷有 隻数	トン	空荷 隻数	国籍	積荷有 隻数	トン	空荷 隻数
1 ノルウェー	325	297836	1	1 ノルウェー	467	433377		1	1 ノルウェー	486	493328	4	9305		
2 英国	221	252315	2	2 英国	217	299012	3	35099	2 英国	198	274634	1	4065		
3 デンマーク	64	138149		3 日本	69	195673	5	12307	3 デンマーク	62	190460	1	6182		
4 オランダ	64	86160	8	4 オランダ	57	120554	7	9922	4 オランダ	42	183198	2	3310		
5 シヤム	154	87429		5 デンマーク	52	125656		5	5 日本	39	120827	3	7791		
合計	875	947490	24	合計	1001	1274001	19	79093	合計	947	1391469	14	37708		

(出所) 表 1-1 と同じ。

日本の海運会社でタイ貿易に主に定期航路として関与していたのは、大阪商船と三井物産船舶部であり、その詳細については社史に紹介されている。定期航路では大阪商船がサイゴン・バンコク線を開始したのは、大正15年（1926年）9月で休航になったのは、昭和17年（1942年）5月、三井物産船舶部はバンコック航路（名古屋を起点とし大阪、神戸を主要寄港地）が昭和3年（1928年）1月開始、昭和17年（1942年）上終止となっている（日本経営史研究所編1985：20，110）。

以下大阪商船の社史から航路の状況を要約する<sup>18)</sup>。大阪商船のサイゴン・バンコク線は、1926年9月船舶2隻を使用し毎月1航海の定期で、往航横浜・名古屋・大阪・神戸・門司・香港・サイゴン、復航は高雄・基隆に寄港、昭和10年（1935年）7月以降は5隻で2か月5航海の定期となった。また、サイゴン・バンコク急行線が昭和12年（1937年）9月新造貨客船2隻で40日1航海の定期として、寄港地は横浜・名古屋・大阪・神戸・門司・バンコクであったが、その後日華事変の影響で船腹不足により翌年9月以降は休航となった。

三井物産船舶部のバンコク航路は、昭和3年（1928年）1月名古屋・大阪・神戸・門司・サイゴン・バンコクの定期航路を開始し、主要貨物は往航がセメント・鉄板・綿製品・酸類・その他雑貨で、復航が米を筆頭にチーク材・屑鉄であった<sup>19)</sup>。昭和8年～15年までのバンコク航路については、外国海運会社の動向、大阪商船との関係、積取貨物や旅客の記述があるので、引用する。「昭和9年、P & O社が本航路への割込みを図ったが、船舶部は大阪商船との間に協定運賃率を採用して航路運営の安定に尽力し、その進出を防いだ。そして、大阪商船との協調によって月2回配船を実施したが、タイ貿易の進展につれて10年8月からは、両社交互に毎月1隻当増配した。11年上期にはタイ政府納め貨車300両を積取り、また機械部と協力して機関車8両ならびに軌条7000トンを送った。なお、同年5月那智山丸に乗客設備を設けて以来船客が著増し、団体乗船が増加した。昭和12年8月以降は、3隻月2回の配船に減らしたが、11月には大阪商船とプールを結成し、翌12月から奇数月2隻、偶数月1隻に減配した。さらに翌13年には荷動きの不振に加えて不定期船の船腹が払底したため、月1回配船となった<sup>20)</sup>。」総合商社として三井物産がタイ政府のために機関車・貨車・レールを調達し、自社の船舶部で輸送していることや1937年以降は荷動きの不振から配船を段階的に減配していることが注目される。

日本の領事報告には件数はあまり多くはないが、タイ海運状況、海運会社特に本邦船舶状況、用船やバンコク・香港及びシンガポール間米穀運賃工程表などの記事が掲載されている。例えば通商公報の大正5年（1916年）の記事では、当時の外国航路と内国航路の解説があり、主要航路のバンコク香港線とバンコクシンガポール線をそれぞれ営業する汽船会社所有船舶表が、営業者、国籍、船名、船籍、所有又は用船、登簿噸数、在バンコク営業所の項目で報告されている<sup>21)</sup>。さらに本邦汽船バンコク港出入表には、大正3年7月～10月初旬にかけて出入りした日本船舶36隻の汽船名及噸数、発港地と仕向地、入港年月、出港年月、

## 戦前のバンコク港の役割と課題

積載貨物の内訳が掲載されている<sup>22)</sup>。通商公報の大正13年(1924年)の記事では、タイ海運状況では、定期船、用船者、船、運賃、州の存在、倉庫業などを含む網羅的な報告がされている<sup>23)</sup>。

## おわりに

今まで考察してきたようにバンコク港はタイの貿易拡大特にタイ米やチークの輸出や輸入において重要な役割を果たしてきた。ただし河川港であるバンコク港には、砂州の存在が大型船舶の入港を阻み、それがタイ湾でのコシーチャン島での船による積換え作業を余儀なくされ輸送コスト高につながった。タイ米の2大輸出先は香港とシンガポールで、そこからさらに最終消費地に両港で積換えられ輸送された。タイの主力輸出品であるタイ米には、米の品質以外に割高な輸送運賃が米価に加算され、国際市場でビルマ米やサイゴン米と競争した。今回の論文では、両大戦期間のタイの海運状況を概観したが、今後の課題として英国、日本とタイの海運会社の経営状況を分析したい。

(本論文は2015年度の東京経済大学個人研究助成費課題番号15-25による研究成果の一部である。)

## 注

- 1) Foreign Office, *Annual Report Siam*, Department of Overseas Trade, “*Economic Conditions of Siam*” の年次報告を参照。
- 2) 南原真編著(2019)の記事目録と索引を参照されたい。
- 3) 臺灣総督府外事部編各年度版、竹田(1942)、米田俊文夫(1944, 2012)。米田(2012)は復刻版である。
- 4) 発港地と仕向地の統計には港名は記述されておらず、その港がある国や地域名が掲載されている。
- 5) 年度は4月1日から翌年の3月31日までとなっている。
- 6) 香港とシンガポールでは、前者は1920/21年度は34,807人で1位、1939/40年度も16,184人1位で甲板客が大多数であるが、後者はサロンの利用者が比較的多いことが特徴となっている。これは欧米人や華人の裕福な商人などがシンガポール経由でタイに到着したためと思われる。この表にあるコングはインドシナのタイ国境に近い港町である。
- 7) 1910/11年度ではバンコク港到着者数の中で汕頭からはサロン30人、甲板56,514人、海口からはサロン2人、甲板13,008人、香港からは、サロン79人、甲板5,887人、1913/14年度は汕頭からサロン12人、甲板56,353人、海口からサロン3人、甲板9,444人、香港からは、サロン110人、甲板3,078人であった。一方1910/11年度のバンコク港出発者の訪問先で香港は、サロン138人、甲板42,965人、汕頭は、サロン42人、甲板16,332人、海口はサロン11人、

- 甲板 3,710 人, 1913/14 年度は香港は, サロン 152 人, 甲板 26,899 人, 汕頭へサロン 41 人, 甲板 14,724 人, 海口へはサロン 13 人, 甲板 2,235 人であった。
- 8) 三井物産株式会社本店神戸支店輸出入掛組の調査は、『東洋主要港湾調査』で大正 9 年 (1921 年) と大正 10 年 5 月 (1922 年) がある。三井物産株式会社本店業務課編の『東洋主要港湾調査 含印度南洋』は大正 14 年 1 月 (1925 年) と昭和 2 年 6 月 (1927 年) がある。1927 年では日本内地及樺太之部 32 港, 臺灣及朝鮮之部 13 港, 沿海州之部 1 港, 支那之部 16 港, 南洋及印度之部 16 港の合計 78 港を対象としている。調査項目は, 繫船場, 天候と荷役, 艀船及曳船, 起重機, 倉庫と荷役, 鉄道連絡, 修築及施設計画などの項目で各港を比較している。バンコク港とコーシチャン港は, 大正 15 年 8 月 (1926 年) 調べである。
- 9) 48 隻の内訳は, 精米所 29 隻 8,740 トン, East Asiatic Co. 9 隻 3,270 トン, Borneo Co. 6 隻 2,710 トン, Arracan Co. 3 隻 1,200 トン, Anglo Saim Co. 1 隻 600 トンである (三井物産株式会社本店業務課編 1927: 70)。
- 10) 同報告書の構成は, 暹羅の對外貿易の将来と盤谷港築港問題 (序に代って) 第 1 章 盤谷港の特質並に缺陷及同港改修に關する一般的方策 第 1 節 盤谷港の位置 第 2 節 内地交通 第 3 節 盤谷港への通路 第 4 節 盤谷港の設備 第 5 節 盤谷港と遠洋航路船舶 第 6 節 盤谷港の不備が暹羅國に及ぼす影響 第 7 節 盤谷港の通路及設備改善に關する方策 第 2 章 盤谷港改修に關する技術的方策 第 1 節 盤谷港に至る通路改善に關する諸解決方策 第 2 節 沙洲を浚渫する航行用水路の構成 第 3 節 潮河の改修 第 4 節 盤谷港改修 第 3 章 一般工事概要, 結論, 委員會提案書 第 1 節 工事計畫案 第 2 節 經濟, 財政上より觀たる諸工事 第 3 節 第 1 期工事の價値 第 4 節 財政問題 第 5 節 取締方法 結論 である。
- 11) 1 パーツは 100 サタンである。年間の平均輸出數量は 548 万 773 トンで, これに 2.30 パーツを掛け算すると約 126 万パーツとなる (暹羅室 1937: 20-21)。
- 12) 年間の平均輸出數量は 548 万 773 トンに 0.5 パーツを掛け算すると約 27 万 4000 パーツ, 輸入は同 5 万トンに 0.5 パーツを掛け算すると 2.5 万パーツとなる (暹羅室 1937: 21.)。
- 13) 香港とシンガポール兩港での貨物積み替え費用をトン当たり 2 パーツと假定すると年額少なくとも 80 万パーツの記述がある (暹羅室 1937: 22-23)。この計算の根拠となる統計や資料については説明されていない。
- 14) 同報告書には年度は不明であるが, タイ米の主要仕向地統計が掲載され, 輸出品トン数 (年額) 1,239,000 トン, 積換トン数 (同) 479,000 トン, 積換料 (同) 1,198,000 の数字が記載された統計表に主要 7 仕向地, 1 香港 2 シンガポール 3 日本 4 蘭印 5 欧州 6 西印度及南米 7 その他 の数値がそれぞれ掲載された (暹羅室 1937: 26)。上位 3 仕向地別を見ると香港への積換トン数は 170,000 トンでこれは年間の輸出トン数 425,000 トンの 40% に, シンガポールへの積換トン数 60,000 トンで年間の輸出トン数 400,000 トンの 15% に相当する。日本への積換トン数 63,000 トンで年間の輸出トン数 125,000 トンの 50% に相当する。タイ米全体では約 39% がコーシチャン (島) で積換をした。なお, これらの統計は國際商工会議所からの調査報告書を受領したとの記述がある (暹羅室 1937: 26)。
- 15) バンコク港修築計画については, 港湾協會の『港湾』1937 年 12 月号 に「バンコク港修築計畫概要」48-58 頁に, 1 等の選出については, 同上「バンコク港修築計畫一等當選」115-116 頁に掲載されている。
- 16) Department of Overseas Trade 1926: 20-21.

## 戦前のバンコク港の役割と課題

- 17) Department of Overseas Trade 1928: 26-27.
- 18) 大阪商船株式会社 1966 : 293-294.
- 19) 日本経営史研究所編 b 1985 : 251.
- 20) 日本経営史研究所編 a 1985 : 323.
- 21) 「暹羅灣の海運業」通商公報 (大正 5 年 1 月 7 日発行) 269 頁, 269-270 頁。
- 22) 同上, 273-274. 頁。記事では本邦汽船の大部分は社外船でしかも用船契約によるものが多く積載貨物も種類は一定していないと伝えている。
- 23) 「暹羅海運状況」通商公報 (大正 13 年 4 月 24 日発行) 19-28 頁。

## 引用文献

[政府機関年次報告書・逐次刊行物]

外務省通商局, 「暹羅灣の海運業」『通商公報』284 號 (大正 5 年 1 月 27 日発行), 267-77 頁。

外務省通商局, 「暹羅海運状況」『通商公報』1154 號 (大正 13 年 4 月 24 日発行), 19-28 頁。

國際聯盟, 運輸交通委員會盤谷築港調査委員會報告, 『參考資料 (第五十編) 盤谷築港計畫委員會調査報告書』暹羅室 1937

農林省米穀局, 『暹羅の米』1939

Department of Overseas Trade, *Report on the Commercial Situation in Siam at the close of the Third Quarter, 1926*

Department of Overseas Trade, *Economic Conditions in Siam To the Third Quarter of 1928*

The Statistical Office, His Majesty's Customs, *The Foreign Trade and Navigation of the Port of Bangkok* 各年度版

The Department of Customs and Excise, Bangkok, *Annual Statement of the Foreign Trade and Navigation of the Kingdom of Siam* 各年度版

The Department of His Majesty's Customs, Bangkok, *Annual Statement of the Foreign Trade and Navigation of the Kingdom of Siam* 各年度版

[文献類]

大阪商船株式会社編, 『大阪商船株式会社 80 年史』1966

日本経営史研究所編 a, 『創業百年資料』大阪商船三井船舶株式会社 1985

日本経営史研究所編 b, 『創業百年史資料』大阪商船三井船舶株式会社 1985

港灣協會, 『港灣』1937 年 12 月

三井物産株式会社本店業務課編, 『東洋主要港灣調査 含印度南洋 (第四版)』1927

南原真編, 『「領事報告」掲載 タイ (暹羅) 関係記事目録 1885-1943 年』, 三恵社 2019

マイケル・R・パティキオティス 「タイ」リン・パン編 『世界華人エンサイクロペディア』明石書店 2012

Wilson, Constance M. *Thailand: A Handbook of Historical Statistics*, G.K. Hall & Co 1983

参 考 文 献

臺灣総督府外事部編、『南洋年鑑 各年度版』

竹田眞昌「泰國の交通運輸」宮原武雄編著『躍進泰國の全貌』愛國新聞社 1942

米田倭文夫『泰國及佛印の海運』木村書店 1944

米田倭文夫『泰國及佛印の海運』大空社 2012

Foreign Office, *Annual Report Siam* 各年度版