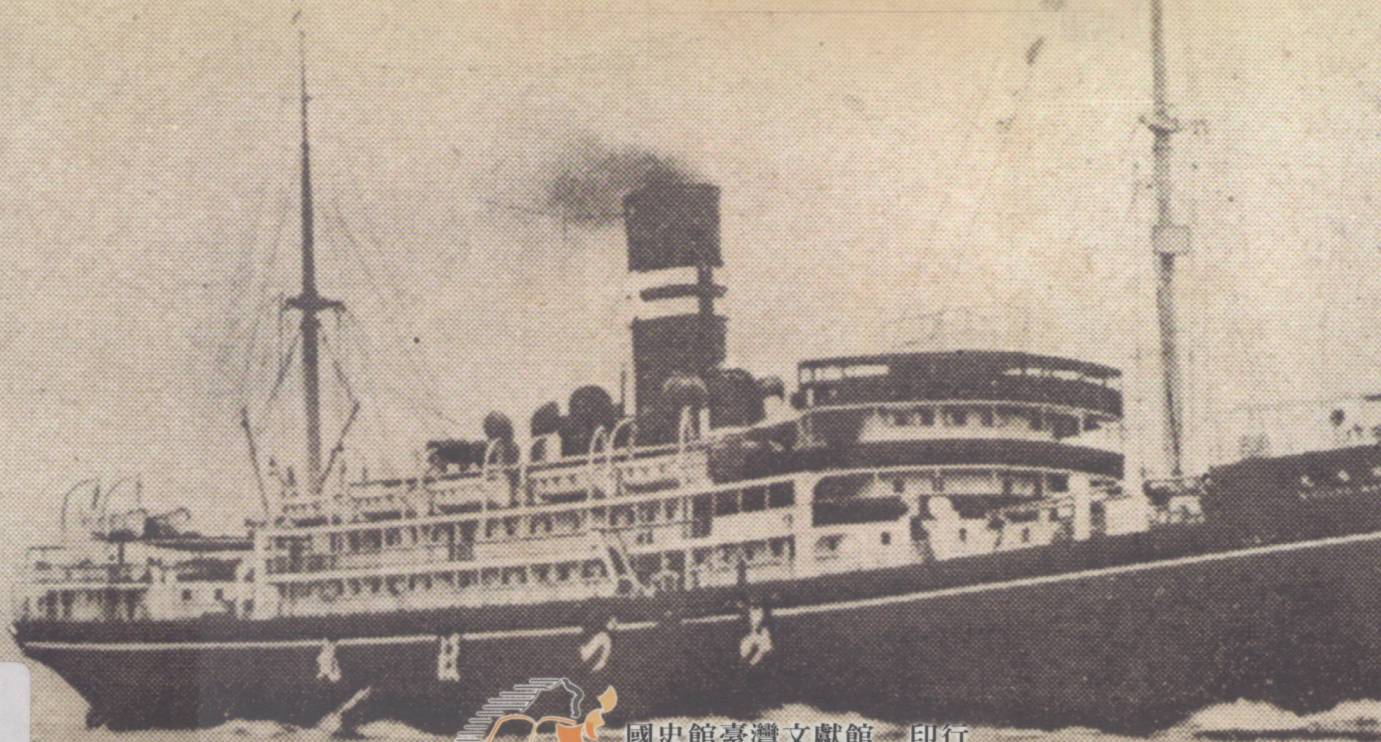


臺灣海運史

(1895-1937)

吉開右志太 著
黃得峰 譯



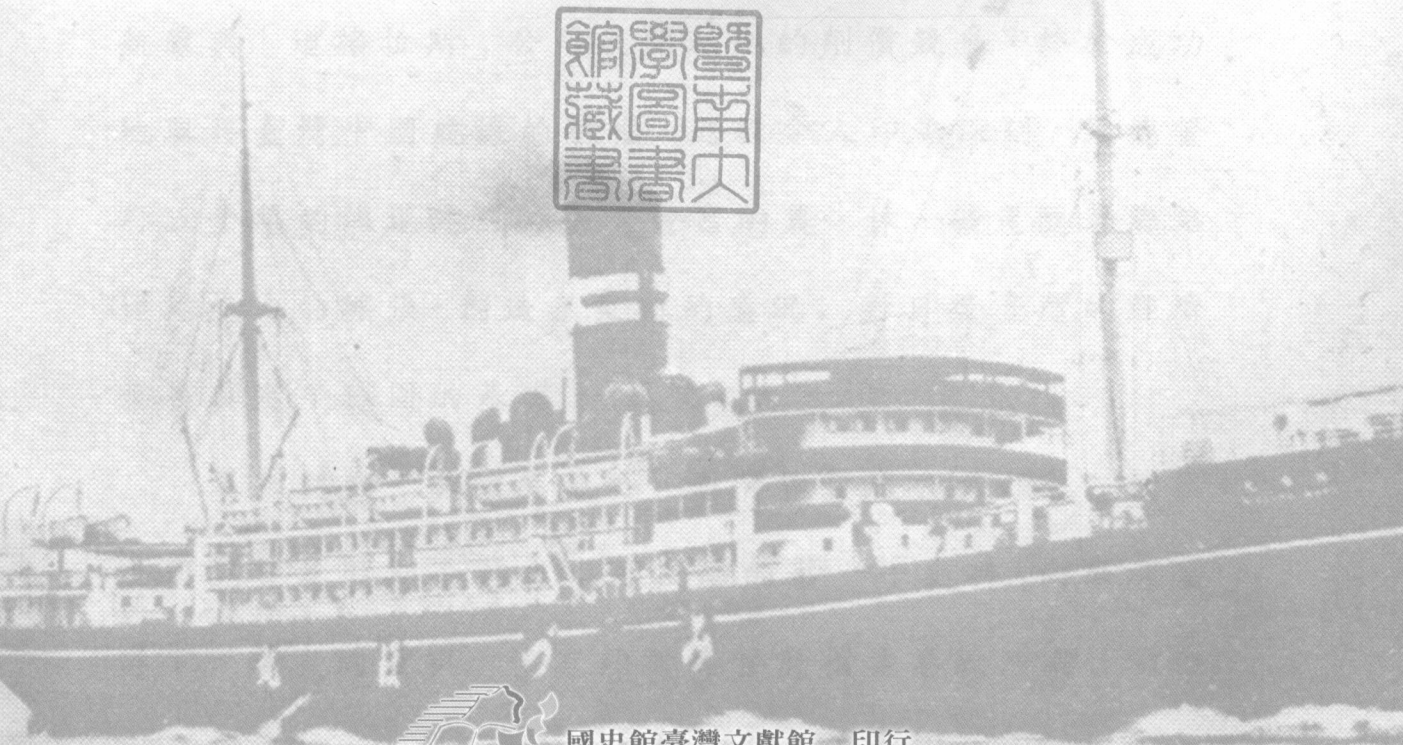
國史館臺灣文獻館 印行
TAIWAN HISTORICA

F552.9
20103

臺灣海運史

(1895-1937)

吉開右志太 著
黃 得 峰 譯



國史館臺灣文獻館 印行
TAIWAN HISTORICA

國家圖書館出版品預行編目資料

臺灣海運史(1895-1937) / 吉開右志太著；黃得峰編譯。
—南投市；國史館臺灣文獻館，民98.06
面；公分。
(日文古籍翻譯)

ISBN 978-986-01-8881-3 (平裝)

1.航運史 2.日據時期 3.臺灣
557.4833

98010674

日文古籍翻譯

臺灣海運史
(1895-1937)

發行人：謝嘉梁

編譯：黃得峰

審稿人：宋建和
陳文添

發行處：國史館臺灣文獻館
南投市中興新村光明一路二五四號
劃撥 21271761 (國史館臺灣文獻館)

印刷處：財政部印刷廠
臺中縣大里市中興路一段288號

定價：新臺幣貳佰元

展售處：國家書店松江門市/臺北市松江路209號1樓

電話：(02) 25180207

網址：<http://www.govbooks.com.tw>

五南文化廣場臺中總店/臺中市中山路6號(火車站旁)

電話：(04) 22260330

網址：<http://www.wunanbooks.com.tw>

ISBN 978-986-01-8881-3 (平裝)

GPN 1009801523

序

體認自己所處的時代，瞭解生活在臺灣這塊土地的一切，是身為臺灣人所需的素養與責任。自明治二十八年（1895年）五月以迄昭和二十年（1945年）十月，這一段日本殖民統治臺灣期間的一些硬體建設乃至制度的建立，對臺灣整體的發展過程確有改造臺灣步入現代化國度的正面意義。尤其在海運交通方面，總督府以補助的方式命令業者開闢航線（命令航線），積極地拓展各條航線，先於明治二十九年（1896年）開闢臺灣內地間定期航線，明治三十年（1897年）開闢臺灣沿岸定期航線，又於明治三十二年（1899年）開闢淡水香港航線，試圖以臺灣作為前進中國、南洋甚至歐美的跳板，其中為拿回臺灣中國航線與「道格拉斯」公司展開激烈的削價競爭，終於成功地取得臺灣中國航線的航權，過程令人印象深刻。經總督府五十年的海運建設，臺灣豐富的農、林、礦產隨著海路運輸能力的擴張，創造了空前的盛況；對日後臺灣的經濟發展奠定了穩固的基礎。

眾所週知，本館度藏之「臺灣總督府公文類纂」檔案為研究日治時期臺灣史不可或缺的第一手史料，向來深獲專家、學者的重視，惟有鑑於總督府檔案卷帙浩瀚，明治

初期使用之古式日文，辨識匪易，且「臺灣總督府公文類纂」當中，海運相關史料並不周全，有志研究者往往無法藉由檔案一窺其貌，為加強臺灣史之學術研究，本館也致力推動典藏日文古籍的翻譯，以彌補檔案資料之不足。

本「臺灣海運史」為本館典藏的日文古籍，係由臺灣海運界權威的總督府交通局副參事吉開右志太撰寫，原本是以當時的海務協會會員為對象出版的專業書籍，其後海運貿易新聞臺灣支社因感其內容豐富、資料詳細，遂於昭和十七年（1942 年）以一般大眾為對象重新發行，此次由本館研究員黃得峰進行翻譯，書中分總論、個論、運費、船艙供需、結論等五章，配合各種運輸成績表對各個時期的不同航線的興衰、貿易狀況及利弊得失等皆有詳細的論述，內容甚為豐富，不僅呈現了日治時期臺灣海運發展之過程，也為研究臺灣發展史提供了寶貴的資料。

希望藉由此「臺灣海運史」之問世，得以對日治時期的海運政策與發展過程有更深入了解。今後本館除繼續加強古籍之翻譯外，仍期盼各界先進不吝指正，以開創臺灣史研究之新頁。茲值本書付梓之際，聊綴數語，以為序。

國史館臺灣文獻館
館長

謝嘉梁 謹識

中華民國九十八年六月

目次

第一章 總論

一、序言	I
二、補助航線	1
(1)明治時代	1
(2)大正時代	4
(3)現在的時代	5
三、貿易概況	12
四、自由航線	12
五、基隆港與高雄港	18
六、結語	22

第二章 個論

第一節、補助航線與預算	24
第二節、昭和九年度補助航線	45
第三節、昭和十年度補助航線	53
第四節、昭和十一年度補助航線	62
第五節、臺灣內地間航線	74
第一項內臺定期航線古今談	74
第二項內臺航線快速船增派論	84
第三項迎接新建船舶	91
第四項芭蕉船舶輸送論	97
第六節、臺灣沿岸航線	115
第一項臺灣沿岸航線	115
第二項米崙港完成後的沿岸航線	167
第七節、臺灣朝鮮滿州間航線	171
第一項臺灣滿州間的貨物移動與線	172
第八節、臺灣中國間航線	175
第一項臺灣中國航線	175
第二項臺灣對華中的海運	214
第三項事變後對華中的海運	219
第九節、臺灣南洋間航線	222
第一項基隆爪哇線與包種茶運費	222
第二項戰爭狀態下的日本南洋間定期航線	240
第十節、臺灣歐美間航線	253
第一項歐洲大戰前的烏龍茶輸出航線	253

第三章 運費

第一節、臺灣航線運費論	266
第二節、船運費監督論	276
第三節、米糖運費漲價問題	280
第四節、物價與船運費	292

第四章 船艙供需

第一節、臺灣航線的船艙問題	296
---------------	-----

第五章 結論

第一節、事變後的臺灣客船航線	312
第二節、南進海運論	316
第三節、由死巷邁向康莊大道	327

臺灣海運史

第一章 總論

一、序言

本島位於距母國七百哩的南方海上，西與中國大陸為一水之隔，南控美屬菲律賓及婆羅洲、爪哇、蘇門達臘、西里伯斯等荷屬東印度群島、海峽殖民地與泰、法屬印度支那，往東則與美國遠遠相對。

因此本島與此等方面的交通或貿易必需依靠海運。

改隸後本島產業的面貌已經徹底煥然一新。

砂糖、米、芭蕉、茶、樟腦、煤炭等臺灣特有的產業與四十年前相比，都有了驚人的發展，砂糖的產量為十數倍、米為五倍半，其他的也有顯著的成長。如此一來，對負責將此等物資送至消費地並把島民生活必需品與各種產業的補助原料搬入的海運也必然呈顯莫大的成長。

昭和九年當中，本島重要港灣的進港輪船為 3,743 艘，計 1,264 萬噸，再加上帆船則合計為 1,267 萬噸，貿易額實達 5 億 2,095 萬圓，貨物總量約達 500 萬噸。

不過本島海運有今日的發展絕非四十年間自由放任的結果。

接收臺灣當時進出本島的船舶雖然相當多，但大部分是在砂糖米茶產出期時蟬集、閑暇時不見蹤影的所謂「不定期」船，亦即其出入航行等都無一定規則，不適合作為正常的交通機關。因此歷代的總督毅然的實施了海運的保護政策。

自接收臺灣以來迄今，總督府為保護海運而支出的補助金總額實達四千餘萬圓。而目前的補助航線有臺灣內地間、臺灣沿岸線、臺灣中國間、臺灣朝鮮滿洲間、及臺灣南洋間計十六條航線，參與船舶 34 艘，計十五萬噸，補助金年額 350 萬圓。

二、補助航線

(1) 明治時代的補助航線

接收當時本島內地間並無民間輪船航行，僅靠陸軍的軍事徵用船即足以維持此間的運輸連絡之用。隨施行民政並開放自由渡航後，內地的船運業者雖然蜂擁而至，但輪船的出入時刻不定，終究無法將一般交通託付業者。因此明治二十九年四月總算對大阪商船株式會社提供補助金六萬圓，令其開闢定期航線如左。此實乃本島航線補助之起源。

一、神戶、馬關、長崎、鹿兒島、大島、汴繩、八重山、基隆每月兩班。

二、神戶、鹿兒島、大島、汴繩、基隆每月兩班。

使用船舶資格

總噸數 一千噸以上 三艘

航速 每小時十海里以上

使用船隻 須磨丸 (1,521 噸)、明石丸 (1,354 噸)、舞鶴丸 (1,075 噸)

翌三十年除商船會社之外又增加日本郵船株式會社，開闢基隆、神戶線。另一方面為彌補島內陸路交通機關之不足，下令商船會社開辦沿岸定期航線。以上所述概要如下：

航 線	使用 船數	航海 次數	使 用 船 命 令 噸 數	航速	船 名	總噸數
一、基隆、長崎、門司、宇品、神戶	2	48	3,000	14	福岡丸 釜山丸	2,538 2,491
二、基隆、沖繩、鹿兒島、神戶	1	24	1,800	10	須磨丸	1,521
三、基隆、沖繩、三角、門司、神戶	1	12	1,800	10	江島丸	1,493
四、基隆、門司、神戶	1	24	3,000	14	橫濱丸	2,305
五、基隆、淡水、大安、澎湖島、 安平、打狗	2	60	1,200	10	舞子丸 勝山丸	1,073 ???
六、基隆、蘇澳、花蓮港、卑南、 南灣、車城	2	60	1,200	10	舞鶴丸 明石丸	1,075 1,354

早在本島歸我版圖之前，本島與中國南部間的航海權即由英商「道格拉斯」輪船公司獨占，接收臺灣之後仍繼續以「ハイルン」、「皓月」、「福爾摩沙」等輪船經營香港、汕頭、廈門、淡水間及香港、汕頭、廈門、安平間的定期航線，擴張其勢力。因此體認我國在該區域開設航線網路的重要性，明治三十二年又命令商船會社開設了淡水香港航線。

航 線	使用 船數	航海 次數	使 用 船 命 令 噸 數	航速	船 名	總噸數
淡水、廈門、汕頭、香港	2	42	1,200	10	舞 鶴 丸 隈田川丸	1,075 742

另外又於翌年令商船會社創設安平香港線、福州香港線、福州三都澳線、福州興化線等航線。

如此一來「道格拉斯」公司於明治三十七年左右完全由本島消蹤匿跡。

其後以本島為中心的補助航線逐漸獲得改善，明治四十四年度的狀況如下：

明治四十四年度命令航線大要表

航 線 名	靠 港 地 名	使用 船數	每月航 行次數	使 用 船 命 令 噸 數	航速	船 名	總噸數
基隆神戶線（郵船）	門司	1	2	6,000	12	信濃丸	6,387
同上 附屬線	同上	1	2	6,000	12	備後丸	6,247
基隆神戶線（商船）	同上	1	2	6,000	12	笠戶丸	6,167
同上 附屬線	同上	1	2	3,000	12	臺中丸	3,357

打狗橫濱線	安平、澎湖島、基隆、長崎、 門司、宇品、神戶	2	2	2,500	10	梅丸	4,377
						臺北丸	2,793
東部沿岸線	基隆、蘇澳、花蓮港、卑南、 火燒島、紅頭嶼、鵝鑾鼻、 大板埕、打狗	2	6	1,500	10	須磨丸	1,521
						宮島丸	1,609
西部沿岸線	基隆、澎湖島、安平、打狗、 基隆、彭佳嶼	1	3	1,500	10	奉天丸	1,640
淡水香港線	廈門、汕頭	2	4	1,500	10	大仁丸	1,576
						大義丸	1,568
打狗廣東線	安平、廈門、汕頭、香港	1	2	1,500	10	蘇州丸	1,805
打狗上海線	淡水、基隆、福州	1	1.5	1,500	10	撫順丸	1,811
福州香港線	廈門、汕頭	1	2	1,500	10	長春丸	1,808

補助金年額 九十一萬八千八百圓

亦即當時補助航線中最重要之基隆神戶線在接收臺灣當時僅有三艘千噸級的輪船航行，且必須繞經沖繩，耗費一週以上的時間，但其後基隆神戶線的航行船隻已經由千噸級更換為三千噸級，再由三千噸級提升至六千噸級，基隆門司間得以三晝夜、至神戶四晝夜，藉安全且愉快的航行往來。另四十一年十二月起至前年為止曾使用每小時十六浬航速的義勇艦櫻丸號以二晝夜時間航行本島內地間，但當時一般的趨勢大多傾向與其追求高速導致航行不快寧可加大船體獲取安全愉快的航行，故後來出現有六千噸級的笠戶丸、鎌倉丸入列服役。

當時各航線的客貨運輸狀況揭示如下：

明治四十四年度命令航線客貨搭載表

航 線	船 客		貨 物		運費合計 圓
	人數 人	運費 圓	噸數 噸	運費 圓	
(郵) 基隆神戶線	23,838	297,742	97,673	364,648	662,390
(商) 基隆神戶線	21,997	264,647	80,725	281,745	546,392
打狗橫濱線	9,065	55,511	81,975	300,372	355,883
沿岸線	30,293	81,834	32,216	106,887	188,721
淡水香港線	25,282	78,810	55,464	197,935	276,745
打狗廣東線	8,457	21,142	20,551	75,581	96,723
打狗上海線	3,089	15,802	23,780	58,480	74,282
福州香港線	13,407	20,022	20,852	43,713	63,735
合 計	135,428	835,510	413,236	1,429,361	2,264,871

(2) 大正時代的補助航線

以上所列為明治年間的航線狀況，但另有一事尚待補述。日俄戰爭一開始就徵用許多日本輪船作為軍事徵用船，仍然不足的部分則收購外國輪船或以僱傭的方式克服了難關。本島命令航線中服勤的輪船大部分也被徵調為軍事徵用船，因此公司便以僱用外國船替代的方式作為對策。體驗到如此痛苦的經驗之後，戰後國內的輿論傾向即使平時也必須準備相當快速的商船。故帝國海事協會便率先發起募捐運動，建造所謂的義勇艦櫻丸號並配發至基隆、神戶線，因而表面上情勢雖然顯示本航線即將引發一大變化，但結果顯示該船極不符合經濟價值，約一年半之後廢止，因此才有六千噸級輪船的參與服勤。

大正年間歐洲大戰的結果對本島補助航線也有頗大的影響。亦即隨戰亂的進展，我國出現了前未曾有的鼎盛時期，尤其是海運界的景氣破天荒的強勁，船艙永遠處於不足的狀態。因此大正元年起基隆、神戶線原本有六艘六千噸級的輪船服勤，至大正五年為清除內地滯運的貨物，開始由該航線抽調兩艘回國，各航線也不得不再三變更其船隻調配。另一方面自同年度初起新開設南洋航線，同八年該航線分割為甲乙兩線，甲線主要與荷屬東印度及「婆羅洲」、「西里伯斯」、菲律賓北部等地連絡；乙線與法屬印度支那、泰、海峽殖民地及本島連絡，兩者皆由商船會社奉命承辦，甲線以三千噸以上輪船兩艘每月一次、乙線以二千噸以上輪船每月一次，每年各十二次往返。又於大正十年計畫法屬印度支那樞要地的東京地區與本島連絡，令山下汽船株式會社創設定期航線如左：

基隆海防線

靠港地	廈門、汕頭、香港、海口、北海、鴻基等
使用船隻	總噸數一千五百噸以上二艘航速十哩
航海次數	每月二次以上
使用船名	大華丸 (2,177 噸) 寶瑞丸 (1,816 噸)

南洋甲線開設當時，由於正逢戰亂，致歐洲輸往南洋方面的出口物資運輸航線完全斷絕，對我國產品擴展市場提供了絕佳的機會，故本線當時的業績極為良好。

然而大正八年隨戰亂結束，全世界經濟受到不景氣侵襲，我國海運界也同樣的蒙受到重大打擊。亦即因物價及工資不斷高漲依然居高不下且貨物流動性不良，船舶收支無法取得平衡，總督府的命令航線也同受影響，尤其以對外航線的情況最為低迷。同十五年三月底廢除的南洋乙線即是最大的犧牲品。

不過除南洋航線以外的各線在兩、三年後恢復景氣，尤其是內臺航線立即壯現了六艘輪船復航的聲音。

其後沿岸航線雖未見有大幅改善，但島內的開發有逐漸隨著西海岸往東部進展的跡象，同十三年宜蘭線鐵路開通，以及以往僅有由基隆及高雄每月各六次船班的東西連絡自十四年度起於蘇澳花蓮港間配屬連絡船，藉以謀求東西兩鐵路的聯繫。結果，東西兩地的交通變成非常便利。

華南航線中亦有隨島內產業及其他的進步而變更過航線的起點者。亦即淡水及安平

雖是在本島屬清領時即廣為人知的通商港，但其後隨基隆及打狗兩港的築港工程逐漸進展，前述兩港的勢力也自然而然的轉移至基隆及高雄，最後淡水、香港線變更為基隆、香港線；安平、香港線變更為高雄、香港線。

與對岸清國主要地間連結的所謂國際航線自大正三年以後因英國「道格拉斯」輪船公司退出而同時廢止其補助。

明治四十四年度為止，由打狗至上海的華北航線自翌年度起延長至大連及天津，其使用船隻及航海次數亦增加為兩艘及每月兩次。

內臺航線使用的船隻自大正五年至大正十年由六艘縮減為四艘，十一年度起又恢復為六艘。上述船舶雖然皆為船齡已超過或即將超過規定的老舊輪船，但周遭的情勢尚不允許更新船隻。然而產業的進步為母國與臺灣之間的貿易帶來異常的發展，同時內臺間來往的旅客亦大增，導致船艙容量不足，終於加快了轉換為優質大型輪船的趨勢出現。亦即自十四年度起以往六千噸級輪船六艘當中的三艘得以變更為一萬噸級。上述雖然都是購自歐洲市場的中古船隻，但購買回國的輪船都經過改造以適合航行本航線。

大正十四年度各航線的概要如下：(表一)

(3) 現在的補助航線

最近香蕉的產量呈現大幅增加，其年產能於大正十三年達到三百萬籠，其中二百五十萬籠提供給內地及其他地區。其後產能雖未增加，但價格方面達到年額一千萬圓，昭和九年的貿易額在八百萬圓左右。由於隨香蕉的產能增加必須擴展市場且其性質屬於直接快送物品，故認為有補助開闢航線的必要，大正十四年度起以運輸青果為目的開辦了高雄、橫濱的直航路線。接著於元年度起給予高雄、大連的直航補助，昭和三年六月以後開辦本島、朝鮮、滿洲間航線替代該線。另外以運輸本品為主，米、糖為輔的自營定期航線也相當發達，關於此點將另於自由航線的部分再述。

基隆、神戶線為因應客貨運輸增加三艘一萬噸級輪船加入航線一事既如前述，不過該輪船充其量只是船艙體積加大及船內設備經過改善。時勢潮流在變。世界各國正在為優秀的快速船相互競爭。以本航線為例，母國與殖民地間的連絡船仍在內臺間進行三晝夜的漫長航行，實在令人遺憾。因此該大型船加入的同時加強航速、縮減航程的呼聲日益高漲，昭和元年度起實現二晝夜航行。另外三艘六千噸級的輪船將朝汰換的方針，一艘自二年度起，剩餘兩艘自同三年七月底開始更換，增加補助費額度的同時也增加航海次數，六艘輪船的航速增強均已實現，兩地間的連絡獲得了更加改善。

此外，最近高齡船扶桑丸與純國產且擁有新型技術設備的高千穗新船進行替換已經為本航線劃下一個新紀元，目前的狀態大要如下：

航線名	基隆、神戶線（基隆、門司、神戶）		
航海次數	年度一百五十次以上		
使用船資格	總噸數八千噸以上	最高航速十六浬以上	旅客定員一百五十人以上

(表一)

航線	靠港地名	使用船數	航海次數	使用船資格			使用船			
				總噸數	航速	旅客定員	船名	噸數		
基隆神戶線	基隆、門司、神戶	3	69	8,000	12	500	蓬萊丸	9,205		
							扶桑丸	8,188		
		3	69	6,000	12	500	吉野丸	9,002		
							信濃丸	6,155		
							因幡丸	6,007		
高雄橫濱線	高雄、橫濱、名古屋、神戶、宇品、門司、基隆、馬公、高雄	5	72	3,000	10	50	笠戶丸	6,011		
							桃園丸	3,460		
							湖南丸	2,664		
							明石丸	3,831		
		回航							博洋丸	3,322
									新高丸	2,504
									照國丸	3,598
									撫順丸	1,726
沿岸東線	基隆、蘇澳、花蓮港、新港、臺東、火燒島、紅頭嶼、海口、高雄	2	72	1,500	10	150	長春丸	1,728		
沿岸附屬線	蘇澳、花蓮港	1	250	700	8	150	宮崎丸	705		
沿岸西線	基隆、馬公、高雄	1	36	1,500	10	150	奉天丸	1,640		

南中國線	甲線	基隆、廈門、汕頭、香港	2	48	1,500	10	200	鳳山丸	2,345
	乙線	高雄、廈門、汕頭、香港、廣東	1	24	1,500	10	100	開城丸	2,019
	丙線	基隆、福州	1	24	1,000	10	100	交通丸	1,549
北中國線		高雄、基隆、福州、上海、青島、大連、天津	2	24	1,500	10	100	溫州丸	1,185
								湖北丸	2,610
								盛京丸	2,565
								福建丸	2,568
南洋線	甲線	基隆、高雄、「馬尼拉」、「山打根」、「巴達維亞」、「三寶壟」、「泗水」、「望加錫」、「山打根」、香港、高雄、基隆	2	12	3,000	10	50	泗水丸	4,391
								巴達維亞丸	4,392
								恆河丸	4,382
	乙線	基隆、香港、西貢、曼谷、西貢、香港、高雄、基隆	2	12	2,000	10	50	浙江丸	3,180
								江蘇丸	3,185
	丙線	基隆、廈門、汕頭、香港、海口、北海、海防	2	24	1,500	10	50	大華丸	2,197
								中華丸	2,191

			旅客定員	最高航速
實際使用船蓬萊丸	總噸數	9,205 噸	723 人	16 海浬半
高千穗丸	同上	8,154 噸	785 人	19 海浬
瑞穗丸	同上	8,511 噸	776 人	16 海浬半
吉野丸	同上	8,998 噸	819 人	16 海浬
朝日丸	同上	9,326 噸	955 人	17 海浬半
大和丸	同上	9,655 噸	951 人	17 海浬半

上表中除高千穗丸以外雖然都屬於中古購入船，但經過改造之後，大致上都已經具備適合本航線的設備與要素。昭和九年度本航線的客貨運輸數表示如下：

昭和九年貨物船客搭載數

	貨物		合計噸	船客		合計人
	出貨噸	入貨噸		出港人	入港人	
一月	18,031	18,326	36,357	3,254	3,452	6,706
二月	25,563	18,772	44,335	3,096	3,535	6,631
三月	29,541	17,784	47,325	7,045	4,917	11,962
四月	23,324	22,199	45,523	7,948	8,127	16,075
五月	22,395	21,529	43,924	5,010	6,345	11,355
六月	23,204	19,320	42,524	4,068	3,056	7,124
七月	43,852	20,056	63,908	6,833	7,091	13,924
八月	36,719	25,738	62,457	6,403	6,734	13,137
九月	26,846	23,518	50,364	5,687	3,944	9,631
十月	21,052	30,175	51,227	4,860	5,767	10,627
十一月	22,341	26,260	48,601	2,896	3,699	6,595
十二月	36,042	21,062	57,104	3,050	3,798	6,848
計	328,910	264,739	593,649	60,150	60,465	120,615

亦即本航線一年間運輸的貨物約六十萬噸，船客約十二萬人，運費收入約六百萬圓。

沿岸航線中的沿岸西線因澎湖島在軍事及政治上極為重要，且與本島間旅客也往來頻繁，昭和三年度基隆、澎湖島、高雄間原每月三班往返減少一班，高雄、馬公間原每月兩班增加為四班，同七年度廢止基隆、馬公間的連絡航線改為高雄、馬公間專屬航線迄今。

大正十四年度新設作為連絡東西鐵路的蘇澳、花蓮港線由於臨海道路完成後汽車交通甚為方便，昭和七年度更改為延航至基隆的貨物運輸航線。不過本線由於船型及其他因素於八年度遭廢止。

沿岸東線因東部臺灣的貨物移動有增加的傾向，自七年度起將船型降低為 700 噸

級，但增加船隻為三艘，航每次數由七十二次更改為九十六次以上代之，惟昭和九年度以後基於基隆、花蓮港線相同的理由又恢復舊態。

中國航線自昭和三年度起將基隆、福州線延長至廈門以謀福州、廈門間的連絡，且將千噸級使用船更改為一千五百噸級，此外，由於滿洲國獨立，致高雄、天津線開設當時的貿易路徑發生變化，尤其是將本島生產的砂糖運往華北的本線原有的目的也已消失，一方面也由於滿洲航線的關係，終點變更為上海，每月往返三次。

由於滿洲國的出現，使該國與本島間的產業貿易關係益加緊密，充實直通航線成為必要之故，將以往的高雄、天津線及朝鮮、滿洲線加以變更，再讓大連汽船會社自昭和七年以後經營的高雄、大連線成為命令航線，負責與南滿間的連絡，對北滿方面也開設新航線高雄、清津線，以備襄助對滿洲貿易之用。

基隆、海防線最初係由山下汽船受命承辦，但後來被該社轉讓予商船會社，故基隆、香港間航線不僅重複，且本線業積極不理想，因此昭和三年度以後將使用船削減一艘，起點改為香港，變更為香港、海防間航線，之後本國與菲律賓間的貿易及移民關係變得極為緊密，本島作為其中繼地，受迫於兩地間補助航線的必要，乃廢止業績依然不振的香港、海防線，以其補助金於昭和七年新設立了基隆、菲律賓線。

其他航線一如往昔，現在的補助航線如下：(表二)

另揭示昭和九年度各航線的客貨運輸數如下以供參考。

	客		物		運費小計
	人數	運費	噸數	運費	
基神線（郵）	54,673 人	1,007,153 圓	310,762 噸	2,018,218 圓	3,025,371 圓
基神線（商）	63,128	1,135,769	286,674	1,769,257	2,905,026
高濱線	524	10,476	372,456	2,296,290	2,306,766
沿岸東線	10,918	41,810	82,414	226,018	267,766
高雄馬公線	26,420	62,544	3,914	12,417	74,961
基隆香港線	42,088	307,597	90,507	405,625	713,222
高雄廣東線	10,194	65,952	34,527	115,176	181,128
基隆廈門線	18,600	87,704	39,106	108,219	195,923
高雄天津線	13,705	93,442	151,704	586,647	680,089
臺灣朝鮮滿州線	83	1,413	137,271	492,678	494,081
基隆爪哇線	1,927	101,678	77,567	757,125	858,802
基隆菲律賓線	2,890	125,149	113,306	1,309,635	1,434,784
計	245,150	3,040,687	1,700,208	10,097,295	13,137,982

(表二)

航 線	靠 港 地 名	使用船數	航海次數	使用 船 資 格			使 用 船	
				總噸數	航速	旅客定員	船 名	噸 數
基隆神戶線（郵船）	基隆、門司、神戶	3	75	8,000	16	500	吉野丸	8,998
							朝日丸	9,326
							大和丸	9,655
基隆神戶線（商船）	基隆、門司、神戶	3	75	8,000	16	500	蓬萊丸	9,205
							高千穗丸	8,154
							瑞穗丸	8,511
高雄橫濱線	高雄、橫濱或東京、大阪或神戶、宇品、基隆、馬公、高雄	6	72	2,500	12	50	高雄丸	4,281
							恆春丸	4,271
							宏安丸	4,180
							海平丸	4,575
							大阪丸	3,740
							門司丸	3,757
							德里丸	3,173
沿岸東線	基隆、蘇澳、花蓮港、新港、臺東、火燒島、紅頭嶼、大阪埤、高雄	2	72	1,500	12	180	萬鴉老丸	2,165
高雄馬公線	高雄、馬公	1	156	700	12	150	壹歧丸	1,612
基隆香港線	基隆、廈門、汕頭、香港	2	48	1,500	12	200	廣東丸	2,820
							鳳山丸	2,347
高雄廣東線	高雄、廈門、汕頭、香港、廣東	1	24	1,500	12	100	福建丸	2,568
基隆廈門線	基隆、福州、廈門	1	36	1,500	12	100	大球丸	1,517