

特209

585



日滿支拓殖文化研究所
經濟資料部編著

東京日滿支拓殖文化研究所刊行

海運統制と

海運界



始





海運報國

七洋に遍き

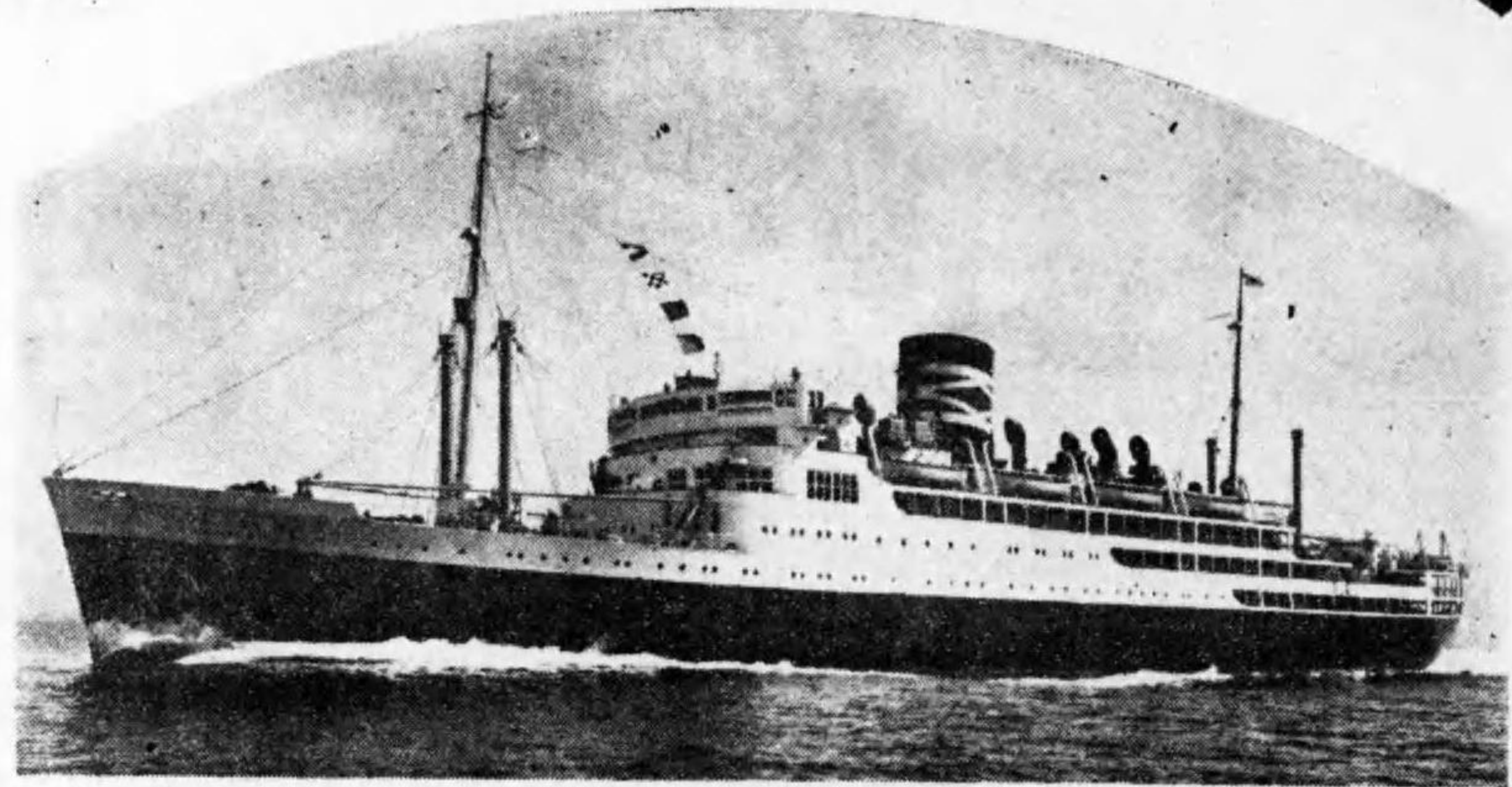
航路網

完璧を誇る

船客設備

日本郵船

日華を結ぶ東亞海運



陣容充實

海上輸送使命の

完遂に邁進

(日華各航路優秀船配置)

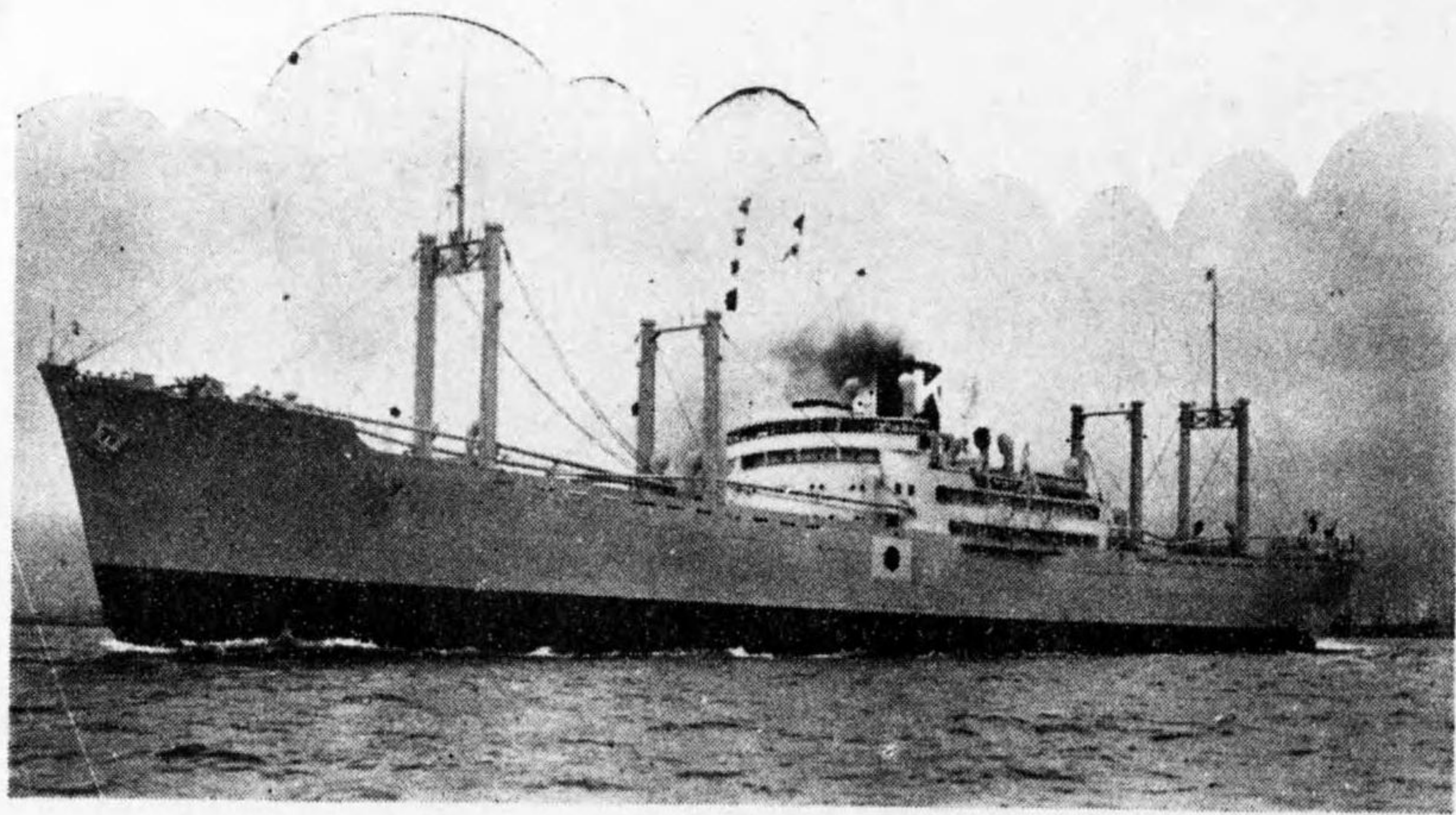
本社

東京市麹町區幸町二丁目三十番地

— 支店代理店 —

海上・島青・津天・連大・北臺・崎長・司門・戸神・阪大・屋古名・濱横・京東
數多ニ地要主・國泰・印佛・國民華中・鮮朝・灣臺・地内本日他其・門厦

“K”  LINE



神戸市神戸區海岸通八番 電話代表三宮 三三三三 番番

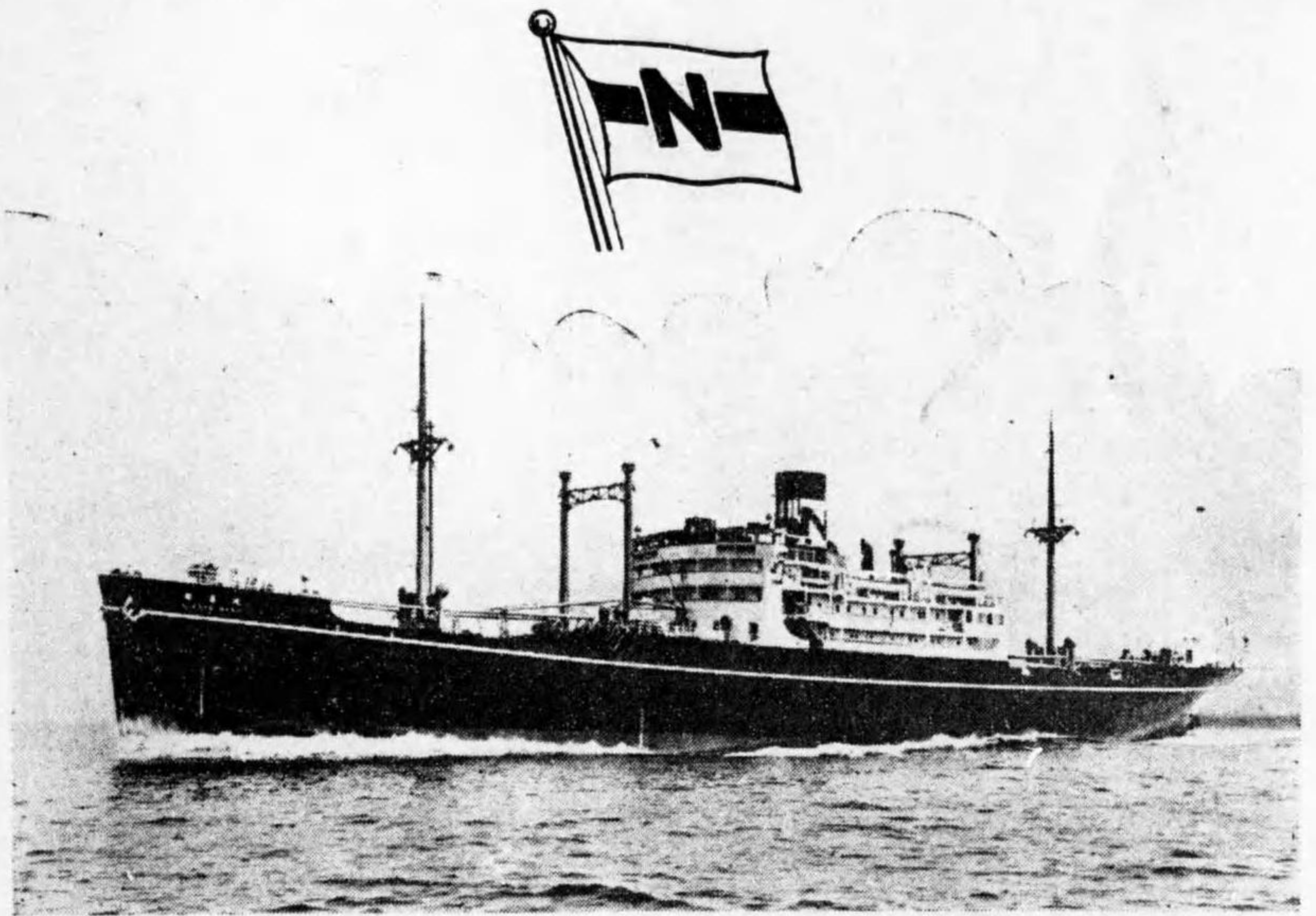
川崎汽船株式會社

支店及出張所

東京・横濱・倫敦・紐育・桑港・沙市・サンチャゴ・上海・天津
下關・小樽・敷香・麗水・釜石・宇品・清水・若松・名古屋

代理店

内地各港・世界主要港



南洋海運株式會社

取締役社長

淺野平二

本店

東京市麴町區丸ノ内二丁目六番地(八重洲ビル)

支店

神戸市神戸區京町七十九番地(日本ビル)

大阪市北區宗是町一番地(大阪ビル)

電話 三ノ宮 三三七〇 三三七二番

電話 土佐堀 五五七五 五五七九番

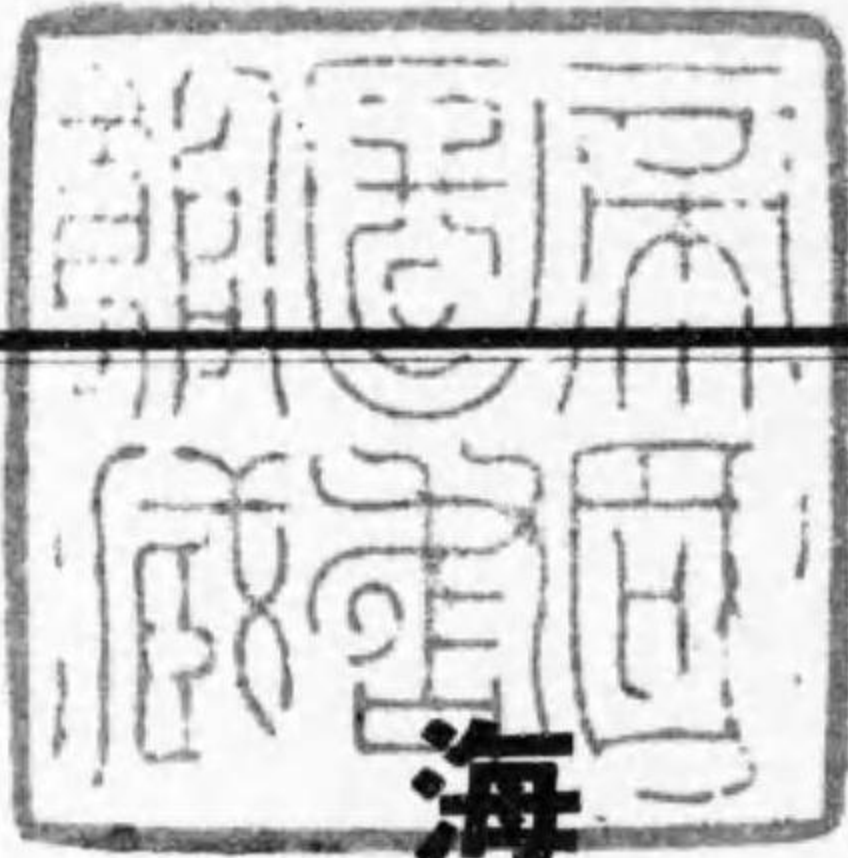
出張所

名古屋市西區御幸本町五丁目八番地(日本徴兵館)

電話 本局 二六六番 三六二番

NO. 5, Gedampje Leeuwine gracht, Batavia, a.

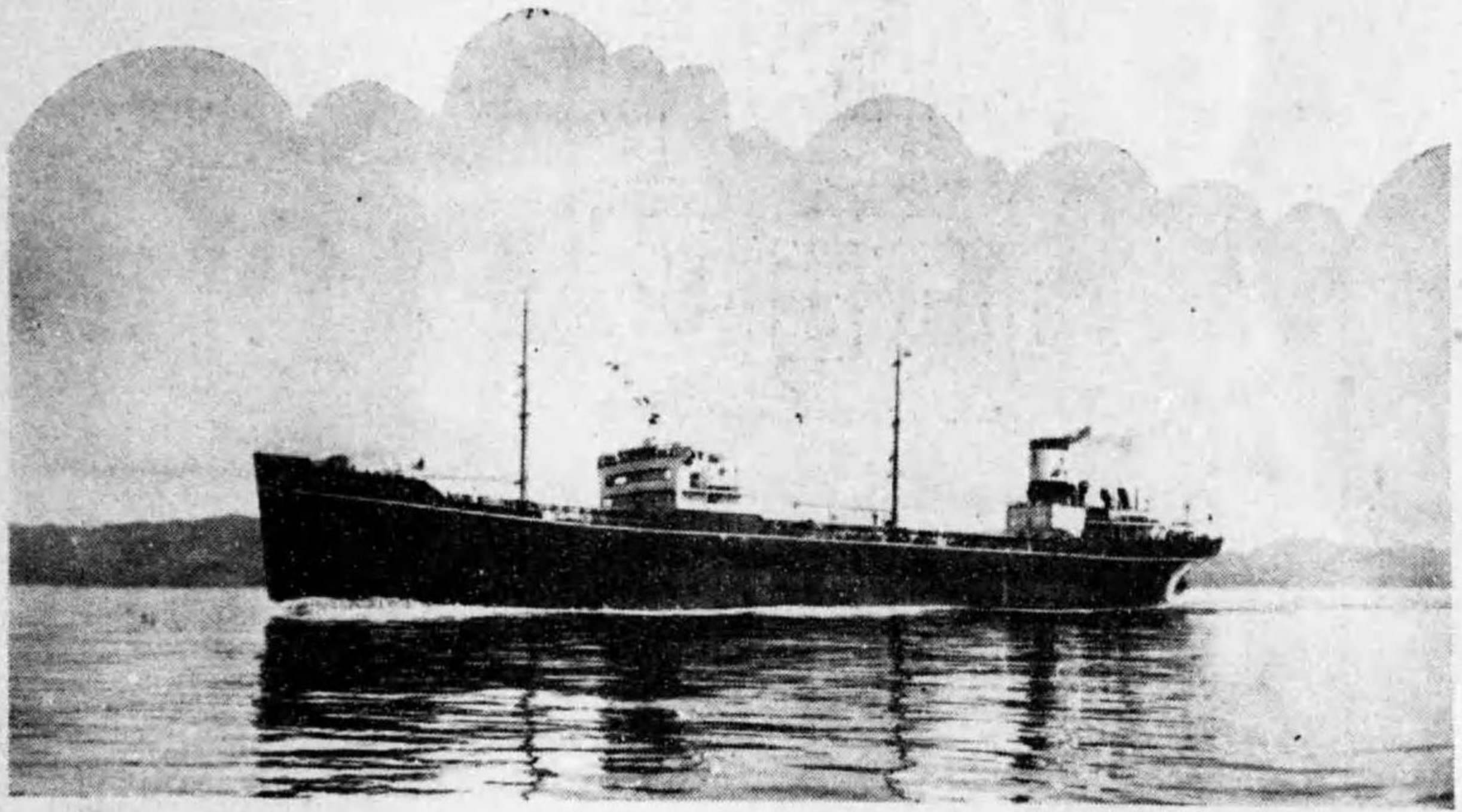
特209
585



海運統制と海運界

日滿支拓殖文化研究所
經濟資料部 編著

日滿支拓殖文化研究所 刊行



三菱商事株式會社 船舶部

本 部	東京市麴町區丸ノ内二ノ一〇
神戶支部	神戶市神戶區明石町四八
小樽出張員	小樽市色内町八ノ三
若松出張員	福岡縣若松市本町一ノ一四
海外取扱店	三菱商事株式會社 海外支店

次

目

序 海運人は底力をもつて直往邁進せよ……………(1)

論説・海運の國家性と其の使命……………(1)

論説・時局今後の推移と我海運界の將來……………(5)

一、我海運將來の根本目標……………(5)

二、世界海運界の趨勢と我海運界……………(6)

研究・海運統制現下の諸問題……………(11)

一、海運統制國策の根本義……………(11)

二、官民統制機構の整備……………(13)

三、輸送計畫の實績發揚……………(16)

四、配船統制と運賃統制……………(22)

五、港灣問題の諸對策……………(33)

六、機帆船の活躍期待……………(42)

七、英米資産凍結令と我海運界の影響……………(42)

論説・海運關係官民其他に望むもの……………(43)

一、海運關係官界人に望む……………(43)

二、海運民間業者への要望……………(45)

結言・海運國策の確立と明日の飛躍強調……………(48)

序

海洋國民、海運人は底力をもつて直往邁進せよ

今や我國の直面する四圍の情勢は益々複雑にして且つ容易ならざるものがあり、一億國民總力結集の急務は一層に深刻な内容を持つに至つた。國家機能の全分野に亘つて即ち經濟も文化も國民生活も、總ての指向を高度國防國家體制確立の一線に凝集し、以つて肇國の大精神を活かす大東亞共榮圈の建設に一途邁進せんとするのであるが、これが達成の重要な一翼として今日經濟再編成と共に我海運の新體制がなされてゐるのである。海運はその性質上まことに重大であり、吾人がこゝに其の問題を論究せんとする目的も總てこゝより出づるものである。

由來海洋を制するものは世界を制すると云ふ。我々は今日決して單なる世界的制覇を念願するものではないが、然かもこの言葉の意味する内容は、海運の重大性を諷つて餘す所なく海洋國家國民として吾人の深く膽に銘すべき言葉である。所謂海運界の新體制は既に着々として其の機構を整備し、機能を發揮し居ると謂共、尙其の完璧は今後に俟つ所亦多くのものがある。而してこれが遂行には更に大なる國民全般の海運認識と海運官民業者の更に一段の努力が必要である。

蓋し、底力をもつて直往邁進せよとは、その意味する所何事もその自力に恃むものがあればそこに自信が溢れてくる。おのづからなる信念なるものが生れてくるのである。けだし、最も重要なことはなんといつてもこの信念である、精神力である。何ものにも屈しないといふの氣魄である。支那事變、歐洲戰爭に加へて今や獨ソの開戦があり、歐洲の戦局がいかに展開するか、また米國の對外政策がいかに動くか、國際間の緊張は日に増し濃厚化するであつて、今日のわが日本は眞に開闢以來の極めて重大な時局に直面してゐるのである。この國家の非常時に際して我海運界の使命たるや愈々大にして、海運人の責任たるや益々重大である。

海運人たるもの其の前途の困難に屈せず、よく直往邁進するならば、其れ日本海運界の將來たるや、正に其の縦横に雄躍する海洋の王者として其の前途洋々と光明に光り輝いてゐるのである。こゝに巻頭一文を掲し發刊の序に代ふ。

海運の國家性と其の使命

今日の我が産業經濟は總て謂所高度國防國家體制の線に沿ふて運営されつゝあるが、我が海運界における其れも、もとよりまた然りである。

海運國策の重要性は今や支那事變第五年、世界的大動亂を前にして愈々緊急の度を濃化しつゝあり、現下焦眉の問題たる海上輸送力の充實擴大を契期として、全面的海運統制問題が俎上に供せられるに至つた。このときに當つてこゝにいさゝか海運問題を論究せんとするものであるが、まず其の總論的意味において、海運の國家性と其の使命について確たる認識を新たにするには、海運業者は勿論、海洋國家としての日本國民には是非必要なことであると思ふ。

そもそも海運は其の性質上、何れの國家に於ても然りであるが、就中海洋國家においては殆んど國家の手足としての役目を果してゐるのである。

若し海洋國家にして海軍力の充實と共に海運力の整備ならんか、其の國家は國內に如何に軍事的、經濟的、文化的力を持つてゐたとしても、結局半身不隨である。つまり世界の一等国として、指導的國家として他の海軍、海運國、即ち海上勢力國家に對して太刀打ちするこ

とが不可能であり、従つて永久に國內に逼塞しなければならぬ。由來海洋を制するものは世界を制するといふが、全く其の通りであつて海運の國家性は蓋しこゝに見出されなければならない。國家の手足としての海運力は斯くの如くにして、國家の生命を外にのばして行く上において、亦國民生活を圓滑ならしめる上において、國內輸送即ち言葉を替へていへば陸上輸送よりも更に重大であり、全く國家的事業の性質をもつものである。

殊に我國の場合、大陸との關係において、亦南方大東亞共榮圈今後の關係において最も然りであり、このことについては更に喋々する迄もなく國民の何人もよく知る所である。

翻つて海國日本としての國民の海に關する覺悟と認識度に就て見るならばその感度とその關心の度においては遺憾ながら世界第一海運國として誇稱し來つた英國に比して、些か劣弱であつた事は認めざるを得なかつた。海洋智識と海洋精神これらの把握が全國民に浸潤しきる度合が、英國民のそれに比して疎らであつたと云ふのである。徳川鎖國政策の壓伏がかく國民をして消極性に導いたのであつたらうが、しかしながらこれに對する自覺とそれに對する建設精神の潑刺たる熱誠

が凝り固まつて、我れらは三百年の儉安に鞭つて七十年にして世界に誇る驚異の無敵海軍を創造したのである。

海軍力は世界に壓倒的の強大と無敵の巨歩を確立した。だが民間商船力はどうか——我々は漸くにして世界第三位の水位を僅に量的に持つてこれに答へることが出来るだけだ。量も質も我れ世界一海運國とは云ひ得ない。海軍國日本は世界一だ、だが海運日本は世界三だとあつては申譯ないのではないか。海軍力と海運力の協力一體の運営にこそ世界に誇るべき海洋國家日本の位置する理想的現實位が在るのではないかと思ふ。

今や英國海運は對獨戰の結果多年の覇權を喪失せんとして、千載一遇の情勢を現出してゐる。

海洋日本の一億一心がこゝに凝結して感奮するときは今だと云ふ秋ではないか、我れらの擔ふ歴史の負荷は、海運立國の完成から眞の海洋國家としての新日本の具現を必然的に要求しつゝあるのである。

この意味において今日我海運の使命と性格は在來に比較してより一層國家的な色彩を濃化してゐるのである。今回制定の海の記念日の精神を再び認識することによつて、海運人自らもふり返つて一層の自己反省を行ひ海洋日本の先驅的一員たることの自覺と義務心の昂揚をはかり、海洋精神の眞の純粹性をより高度化せしめねばならぬのである。

蓋し今日海運人に要望するに最なるものは其の内省と奮起であり、この省察力によつて築かれたる海運力の蓄積こそ如何なる外敵にも屈せざる我が海洋日本の、眞の國家總力そのものでなければならぬ。

斯くの如き國家的性格を持つ海運界の經營は勿論完全に國家目的に合致する方向にあらねばならぬが、この點我が海運界は今や全面的な海運國策體制に協力しつゝあり、其の將來に就ては我等をして意を強ふするに足るものを感じしめてゐる。

即ち我國海運は今支那事變勃發以來克く其の國家的使命を認識し、常に事態の進展に即應して統制機構の整備強化を圖つて來たのであるが、特に其の發展過程に於て往々他の業界に見るが如き所謂統制されるものとしての統制ではなく、所謂國家管理態勢の時代に入つても、精神的には常に自律的であり、其の創意と責任とに於て公益優先の前提の下に統制を遂行し來つたことは、他の業界に多く其の比を見ざる所である。

巷間今次の我國海運統制の發展過程を論ずる者多く、これを別つて三段階とするを例とする。即ち事變當初に於ける價格統制を中心とする自治統制時代を第一段階とし、次で事變の長期化と重要物資輸送の激増とに因る價格統制と配給統制との二本建の統制に移行せる官民協力による統制時代を第二段階とし、更に世界情勢の緊迫に伴ふ事態の進展に對處して海運中央統制輸送組合の創設等を見たる國家管理態勢の時代を第三段階とするものである。然し乍らこれを以つて直ちに我國海運界は、今や全く國家の管理に委したりと見るは早計であり、我國海運の眞の國家性を解せざるものといふべきである。眞の公益優先の本義に徹し、官民の立場を超越した一元的統制こそは我國海運の國家的性格を生かすものである。

即ち我國海運には終始一貫として其の指導精神が存するのであ

り、此の意に、海運統制は、形式的には或は自治と云ひ或は今後國家管理としふ如き形態の別はある共、本質的には形態を超越したる確固たる不動のものが常に確立してゐるのである。事變勃發以來の難局に處し、常に事態に即應せる態勢を整備し、戦時下海運の遂行に遺憾なかりしは、實にこの一貫せる精神と常に確固たる不動の態勢を有せるとによるものであつて、繰り返して云ふが自治統制と云ひ官民協力の統制と云ひ或は國家管理態勢といふも、何れもこの不動の精神が時に應じ、機に臨み事態に適應せる形態を整へたるに過ぎないのである。經濟新體制要綱に「企業體制を確立し各個の企業をして國家目的に従ひ其の創意と責任とに於て之を經營せしむ」と宣明せるは我國海運の夙に自から之を實踐躬行し來つた所である。今や事態の緊迫に伴ひ海運統制は今後益々強化されんとする傾向なるに鑑み、其の最も根本的なる點として、官民のこの點に對する認識を特に強調せんとするものである。

ともあれ海運の其の國家的性格に基く使命は益々重大なものとなつて來たが、この使命遂行のためには、先ず何よりも官民の全面的協力結合が必要である。蓋し今後海運統制の問題は益々複雑多岐に涉り且つ困難を加ふるであらうが、これが問題の解決の難易は一に繫つて此の點に關する官民の認識如何に在るといふも亦過言ではない。若し事態の進展に藉口して、官が徒に業者の協力と遊離せる形式的なる管理統制を強行するならば、海運統制は必らずや忽ちにして破綻すべく、又一方海運の國家的使命に徹せず、業者が恣に利潤の追求と國策協力への回避とを策せんか、海運統制は好むと好まざるとに不拘、その最

悪の事態に移行せざるを得ないであらう。斯くの如きは何れも輝かしき我國海運史上に一大汚點を印するだけでなく、亦國家の大いなる損失である。

而て我國海運の使命として、現下の問題はもとより多々あるが、基本的には何れも二つの問題に歸すると思ふ。其の第一は高度國防國家體制建設の爲にする現實の協力の問題であり、其の二は肇國の理想に淵源せる我國海運本然の使命達成の爲にする將來への備への問題である。

我國海運現下の重要問題とせられる海運統制問題、船腹擴充問題及び海員問題其他凡そ海運に關する現下凡百の諸問は何れもこの二者に發し、又之に歸するものである。此の故に現下の海運問題を考察するに當つては、先ず其の基礎たるべき此の基本的問題につきこれを考察し、之を解決して置かなければならぬ。

即ち現下我國海運の使命は國防國家建設への協力であり、従つて物動計畫遂行の爲にする重要物資輸送の完遂に在ることは明かでありこれを中心とする海運統制其他の諸對策の實施は我國海運に課せられた現下最大の任務たることは論を俟たない所であるが、亦一面今後の大東亞共榮圈生成に即應せる將來への備へとしての積極的海運國策の樹立こそは之亦刻下の重要な國家的問題である。

この點は海運統制國策要綱にも物資輸送等を中心とする海運統制の強化を指示すると共に、一面亦船腹の徹底せる擴充計畫の實施を特に強調して政府の意圖の存する所を明かにしてゐる。唯この兩者は二に強つて而も一、互に表裏をなすと共に相互に制約するものなる所に問題

の困難が存してゐる。

我國海運は現に配船及運賃備船料の統制を中心とする海運統制の問題に於て、或は一般船主及運航業者はもとより水上小運送業者及海運仲立業者等にも及ぶ海運新體制機構の問題に於て、亦或は船腹擴充の問題及海員の整備養成の問題に於て其の他海軍行政問題、港灣問題等に於て幾多重要にして且困難なる問題を有するのであるが、然かもこれら問題の困難なるは多く我國海運の使命の眞の認識の足らざるに由するものが多いのである。

然かも現に當面する海運統制は、重要物資輸送に對する船腹量不足に直面して既に現在の統制機構に對する批判が各方面より起ると共に國際情勢の逼迫はこれに拍車をかけ、戦時船舶動員に對應する海運統制の強化は必至とされてゐる情態である。

村田遷相は過般大谷海運中央統制輸送組合理事長を招致して民間業者の意向を聴取するとともに、管船當局に對して海運統制強化の立案を命じ、これが強化の具體策を考究中であるが、目下管船當局において企圖してゐる統制強化の方針は、從來の配船の國家管理を一步前進せしめ船舶自體の國家管理を勵行せんとするものとみられ、これが輪廓は大要左の如きものとみられる。

- 一、現在の海運中央統制輸送組合を整備強化するため、理事および幹事を専任とし、從來のごとく各民間會社代表のごとき性格を一掃し國策代行機關たらしめる。
- 一、全船腹を右の中央輸送組合に備船せしめ、組合は海運業者に一定の備船料を支拂ふ。

一、右の船腹は一定の運航業者に對し委託運航をなさしめ、組合は一定の委託運航料金を支拂ふ。

一、右の組合の機能は組合自體の危険と計算において遂行し、もし組合が缺損する場合においては、政府がこれを補填する。しかしして海運統制の強化に對しては、遞信省部内においても種々試案がある模様で、成案決定までには紆余曲折を免れがたいが、いづれにせよ海運統制強化は戰時的色彩を帯びることは必至とされてゐるのである。

然かも之に對する民間有力海運業者の見解として傳へられる所によれば、國際情勢緊迫化の折から海運統制の強化は必至である、強化案としては全船腹を中央統制輸送組合が備船して、政府がこれを運航するのが理想案である、しかし現在の段階ではこれを勵行することは、政府が困難視してゐるから不可能であらう、この點から推して、一應全船腹を組合が備船して、實際の運航を海運業者に任せるのも一案であるが、戦時對策としては微温であるとされてゐる。

ともあれ斯うした海運統制と云ひ船腹擴充と云ひ、或は亦海員の養成といふも、總て我國海運本然の使命に徹し常にこれを基定としてのみ眞に確固たるその方策を樹立し得るのである。之れ我國海運現下の諸問題に關して考察をなさんとするに當り、將に先づその基礎的問題として我國海運の國家性と使命に論及した所以である。

時局今後の推移と我海運界の将来

一、我海運将来の根本目標

我海運界現下の諸問題を論究するに當り、單に之を内部的觀點に於て考察するだけに止まらず、廣く外部的、即ち世界海運界の立場よりして検討することは、時局今後の推移と我海運界将来の問題に於て最も必要なことであると思ふのである。

何故ならば、我海運界は其の歴史に於て、其の現在に於て、其の将来に於て、世界海運の指導的地位に立つべき性格を以て誕生し育てられ發展せんとしてゐるからである。

我海運は正に世界の海運であり、世界海運界の指導的海運國であるてふ高邁なる理念こそは、八紘一宇の肇國の大精神を海運の面に於てあらわされた形であり、我海運業者の一日として念頭を離れざる願望である。

即ち斯くの如く我等は世界海運の指導者であるべきこの我海運界の目標からすれば、今日我海運界の最も考慮を要すべき諸問題の中には、當然現在當面の對策を樹立すると共に、更に将来に對する萬全の處置をおこたつてはならないのである。

時局今後の推移に對する面倒なる事はこゝに余り喋々する余融を持たぬが、結局結論的に云つて、今後の我國の方向は何人も云ふ通り所謂東亞共榮圈の指導的地位にあつて東亞の平和と繁榮をもたらし、延いて人類の發展に貢獻するといふ點にあるのである。従つて經濟的にこの線に沿ふて動いて行くわけであり、海運界も亦この線に指向されてゐるのである。

即ち我運界の将来は、要するに東亞共榮圈海域の完備なる運輸網を確立することが、先決最重要の課題である。而て次にはこの第一の課題と表裏的に世界最大、最優秀の海運を建設することである。この二つが我海運将来の課題であり、云ふに易く行ふにすこぶる困難なる問題であるが、然かも絶対に貫徹遂行されねばならぬ問題である。しかもこれ等に就いて海運界将来の課題といふも、實際には決して将来の課題ではない。現在の海運界の運営に密接につながつてゐるのであり、たゞ時間的概念に於て将来への延長を意味してゐるに過ぎないだけである。

我海運業者が、所謂今後の海運對策に就き、既に眞剣なる研究對策を行つてゐることは、この意味において誠に多とすべきである。其の研究の内容お果して如何なる觀點に立脚してなされており、具體的に如何なる方策を考究してゐるかに就ては、尙吾人の詳かにしてゐないものであるが、吾人をして海運界将来の方策に對する考察を率直に云わしむるならば、先づ根本的に我海運界の國家的性格を再確立することである。たゞ當面の彌縫策的統制や計畫だけではなく、根本的に綜合的に問題の核心を把握し、其の經營的内容に互つて文字通り國家

海運界が現在當面の對策にのみ奔命し、之に疲れて若しも将来の準備がなされなかつたならば、今後他の海運國の間にあつて、堂々として我海運日本の面目を發揮することが出来なくなるであらう。周知の如く今日海運界が船舶不足を來し、物資輸送の滯滞に悩み其の結果海運の國家管理が行われてゐるのはひとり我國だけではない。英國を始め世界の頗んど全部の國が行つてゐるのであり、其れ等の國家も各々我國と同様に輸送計畫の確立、配船の全面的統制、運賃の統制等を行つてゐるのであり、従つて世界の海運國の中何處の國が最も良く國家管理の實績を發揚してゐるかといふことが、問題となるのである。

これは單に、國家管理の問題が國內的な問題だけに止まらず、将来の海運界の問題に關聯して重大なる意義を以てゐることは、説明せづして明かである。

即ち将来の海運界は、例へ今後戦争が終結し平和が回復したとしても、海運の國家的統制は尙全面的に續くものと見なくてはならぬ。而てこれは我國の場合就中然うであるが、然し我國だけでなく各國が何れもそうであつて、従つて今からその全面的統制に完全に合致する體制を造り、充分の實績を發揚しておかないと、後になつてあつても追つかないことになる恐なしとしないのである。

の海運としての性格を確立することが根本である。吾人は我時局今後の推移と海運界の将来に對して特にこの點を強調し、尙次に獨ソ開戦によつて我國四圍の情勢益々複雑となりつゝあるとき、波浪愈々高き太平洋海運の趨勢に就いて概括的に展望し、廣く世界海運界の立場から我海運界をながめて見ることとする。

二、太平洋における世界海運界の趨勢と我海運界

支那事變に續いて起つた歐洲大戰の結果、太平洋方面から英國及び諸、丁、蘭諸國商船が相次でほとんど撤收し、更に米國が國防促進策の一部として民間船の徵用並に配船統制を實施したが、これに加へて日米兩海運國の急激な戰時要求が太平洋海運界に課せられるに及び、この方面にも船腹不足の問題は眞剣な検討を要することとなつた。

太平洋航路についてゐる英船は大部分ニュージラランド船であるが、英米合作を圓滑ならしめるためには大西洋海運に重點をおくことが必要とされ、太平洋海運は二次的となり、米國また援英強化の立前から太平洋及びインド洋に就航中の英米船を近く大西洋方面に振向けんとしてゐる模様であり、その結果比島、蘭印、インド、滿洲等英米が東洋に有する資源地からの物資輸送は相當の困難を伴ひ來つた。勿論米國海事委員會はこの困難を克服すべく廣汎な海運對策を講じ、今後三箇年間に商船七百隻建造案なるものを樹立船腹補充に乘出したのだが、本計畫の實施は早急には行はれないであらう。

更に見逃してならないことは、米國が輸出許可制の節圍を擴大しつゝある事實で、特に比島との取引は米船の負擔を増大し、船腹需要もそれだけ増加した譯である。この間我が海運界も國際情勢の變化によりまた東亞新秩序建設のため、海上輸送に課された新たな課題によつて幾多困難な問題に直面してゐる。

即ち太平洋方面においては一九三九年九月歐洲戰勃發當時は船舶不足が全く存在しなかつた。もつとも日本は支那事變中のため自國船の不足を來してゐたのであるが、これとても絶對的といふよりもむしろ財政上の理由によるものであつた。

日本は外貨獲得に貢献してゐる外國貿易船を更に多數徴收し、あるひは貿易船を悪化さす程多數の外國船をあへて備船しようとはしなかつたが、さもなくば必然的な船腹不足は生じなかつたわけだ。元來船舶といふものは文字通りの意味でなくよく「動く」ものであり、平常な状態の存する限り最も採算のとれる航路に引つけられてしまふもので、特定地區の海運は世界海運全般の趨勢を考慮に入れずしては考へ得られない。

一九三九年秋に致るまでは、世界各國の貿易及び日本の軍事上の要求に應じ得る十分な船腹はあつたのである。その後歐洲戰の影響の一つは深刻な船舶不足となつて現れ、世界海運のこの推移はまた太平洋海運のそれをも例外としなかつた。

歐洲戰の影響は直に太平洋海運に波及しない如くであつた。第一次大戰當時の絶大な船腹不足が再び繰返されることは必至だが、その速度が著しく緩慢であるとは多くの専門家が指摘する處である。その根

據として挙げられる事實は次の諸項である。即ち、

第一、ドイツは一九三九年には一九一四年當時程有力な商船を保持してゐなかつた。(もつともユーゴは本年四月ドイツ軍が進撃する以前はその商船隊を譲り受けた中立國であつたが)

第二、英佛兩國は過去の經驗に基いて比較的早期に自國の海運統制を實施した。

第三、イタリヤ船舶は一九四〇年六月初めて參戰するまで太平洋及びの他方面に就航してゐた。

第四、日米兩國は一九一四年におけるより遙かに有力な商船隊を有し太平洋貿易にこれを使用した。米國としては中立法によつて歐洲交戰區域に立入りを禁ぜられてゐる商船を太平洋貿易に振向け、自由に戰爭圈内に立入り多くの利益を占めんとする諸國の船舶が漸次放擲した取引に参加せしめた。更に日本は東亞新秩序確立の一環として、支那、南方兩海路に相當の配船を確保せんとした。

第五、聯合國側が嚴重な通商制限を本國並に植民地に實施し、對獨封鎖を行つた。しかも前大戰當時よりも速かに實施した。一九一四年には貿易全量が減少したのは無論だが、今次大戰一箇年の統計によつて比較することは正確な數字が得られないので不可能である。たゞこの對策が講ぜられた結果として著しい減少が生じたことは推測出来る。

戰爭が進展するにつれ海運情勢も變化を示して來た。船舶に對する通商上の需要は減少したに拘らず船腹不足は一部の貿易特に海運國が通商維持に特別の關心を持たないものに見られ、大連、バンコク等か

ら歐洲への船賃は前大戰當時を思はせる騰貴振りを示した。

また船舶撃沈數が増大し殘餘の船舶も戰爭状態の下に運送能率が低下したため船腹不足は更に顯著となつた。戰爭は輸送機關に特殊の要求をなすが、その一は戰爭資材の移入と外貨獲得のための輸出でありこれ等は通商上の船腹需要を再調整するのだが、新たな需要をもたらすものではない。その二は兵員輸送船、遠征軍に對する補給船及び商船を改造した武装商船等の補助艦についての陸海運の需要である。

輸送能率の低下は船舶撃沈數の増加程目立たないが、これも同様重大な問題であつて、その原因は數多く挙げられる。特に著しいものは相當時間を費して集合した船團も護送の關係上最も速力の大な船も最低速力の船と同一速度に進まねばならず、多數の船が一時に入港するため混亂を呈し、更に港灣施設並に奥地に至る輸送路の爆破があり、英船の時に爆撃を避け小港に立寄つて船荷の運搬に艱難が物資集散地に何往復もする如くである。

かくして増加した聯合國の船舶需要の一部を充たすために、米國海軍委員會が萬一に備へておいた古型商海隊の護渡が行はれ、平時貿易には過剰な商船を保持する米民間會社からの古型商船徵用があつた。特に沿岸貿易に従事すべき商船がこのために振向けられた。

前述の如く船舶の輸送能率は數々の戰時要求の現出によつて低下したといへ、聯合側の事前措置に加へて英米の海運合作があり貿易船の不足は世界海運並に太平洋海運にも早期には問題とならなかつた。しかし次に來たものは商船撃沈以上重大な事件であつた。それは昨年ドイツの春季電撃戰が海運に及ぼした影響である。

デンマークからノルウェー、オランダ、ベルギー更にはフランスにまで獨軍の進撃、攻略が及ぶとこれ等海運國の商船は大部分世界海運界から退き、これが太平洋海運に與へた影響は甚大といはねばならぬ。少くとも嚴密な意味での通商に關する限りさうである。

次に一九三九年當初における右諸國の商船保有量を示すと(英ロイ下統計による)

丁	一、一七五	八・八
諸	四、八三三	七・四
白	四〇八	〇・六
蘭	二、九七〇	四・六
佛	二、九三四	四・五

註：單位一千噸、下の數字は世界全商船との百分比を示す、右諸國のうちオランダは蘭印をも含む。

このうちデンマーク船舶はドイツの統制下に入つた譯でバルチック海に活動し、一部は英國側に接收され、あるひは中立國諸國に留置され米國も獨伊船三十二隻とともに三十六隻に上る丁船を保護抑留下に置き、更には米海軍局はこれ等抑留船を接收使用し得べき法案を提議した。のみならずブラジル及びアルゼンチン等少數國を除くラテン・アメリカ諸國の恐らく米洲共同防衛案に基づいてであらう、米國の例にならひ同様措置を講じた。

次で多數船舶を太平洋貿易に従事せしめてゐた海運國ノルウェーが世界の世界から事實上退去し、白蘭諸國もこれに續いたのであるが諸蘭兩國の海運業者多數は海運委員會を構成し、本部をロンドンに設

置しその船舶を英海運省の統轄下に置き、現在も同省はこれを管理してゐる。(後には希船及ユーゴ船の一部も同様英國の管理するところとなつた)

フランス商船隊の行動は英側の封鎖に相當制限を受け、次に伊船もイタリアの参戦と同時に公海から姿を消した。しかしスエーデン商船は一部バルチック海に閉込められたものゝほ多数船舶が世界の中立國貿易に参加してをり、太平洋方面にも大なる役割を演じつゝある。諸、葡兩國船の接收は米國を除いては太平洋海運に従事してゐた重要商船隊の消失を意味し、これ等の商船はほとんど戦時要求に向けられた。たゞその影響は直に太平洋海運には及ばなかつた。オランダ船は一部蘭印の需要を満たすためこの方面に差向けられ、ノルウェー船の一部は他の諸船が英海運に従事する代償として若干の有利安全な中立國ルートに留まることになつた結果、太平洋には相當数の商船が就航してゐたからである。

しかし英國は自國船を漸次太平洋から撤去せしめ大西洋方面に廻し去る三月中旬にはニュージラランドのユニオン汽船會社貨物船のみが米濠間の太平洋航路において英海運業を受持つに至り、一隻の英本國船もアメリカ、極東間の海運に従事してゐるとは傳へられてゐない。事實一九四〇年末までには英國の對支貿易船はその六割が撤退したと推算され、後本年三月には歐洲から極東向の英船航路は香港をもつて終點とされた。更に英運輸貿易省は船舶の一部を他の極東航路から撤収せしめんと計畫中だが、これは直に極東における米國の軍需資材輸送力を低下さすことになり簡單には實現し得ないらしい。

あつた太平洋海運情勢に急激な變動を與へた。こゝに新たに生じた條件は次の三項である。即ち、

一、米國の再軍備計畫が促進され、それに伴つて軍事資材の貯蔵が行はれ、比島、蘭印、重慶等の極東諸方面から錫、ゴム、タンクステン、クローム、マンガン鐵、キニーネ等の原料資材の積込が始められたこと。

二、平時通商航路の中断及び取引貨物の重要性が變化したこと、この變化が太平洋海運に及ぼす影響は航海距離、積荷施設、運賃等について新舊航路間に綿密な比較を試みねばならないが、概して輸送能率が減少したと云ふのが直接の影響であらう。

三、イタリア参戦の結果、一部商船はスエズより地中海通過を避け、喜望峯廻航を餘儀なくされ、従つて非常な航路伸長があつたこと。

これ等新條件は既に作用してゐた要素と相待つて昨年冬に至り、太平洋海運に深刻な船腹難をもたらし、その後の情勢も決して樂觀を許さないものがある。

支那事變勃發後、生産力擴充に伴ふ莫大な物資輸送に全力を擧げて來た我が海運業者も、つひに歐洲戰の影響をかうむり海運統制は一段と緊要性を加へた。事變直後急激な軍事要求をみたすために沿岸、近海貿易船に對して運賃統制が實施され、現狀を維持しつゝ戰時の需要を充足する方針の下に對外貿易は依然従前通り繼續され、次で航路指定が行はれ、一先づ近海貿易における船腹不足は解消されたかの如くであつたが、歐洲諸國船が踵を接して太平洋航路を去るに及んでこ

以上述べた海運情勢の發展に伴つて太平洋海運は大變化を生じたのであるが、次の支那貿易に關する一九四〇年度の統計は極東諸國の中でも支那のみが供給した情報であり、上海のフィナンス・アンド・コマース誌によるものである。

即ち支那諸港に出入する船舶は、一九四〇年には前年に比し約一割四分の減少があつた。しかし日本の参加商船数は實數においても相對的にも増加し、一九三九年全體の四割に對し一九四〇年には五割三分の著増振りであつた。またこの間に米國船の就航は約二倍に達し、一時不振を示した太平洋米海運の再建を物語り、他面中立法によつて大西洋から閉出された米船の移轉を反映してゐる。

通商船の増加は更にオランダ、ギリシヤ及びパナマの諸國船にも見られる。パナマ船は大部分米國の所有に歸してゐるのであるが、米船主は比較的緩和された通商船をパナマの國籍に登録してをり、歐洲戰勃發後多數の米國船は中立法の適用を避けて船籍をパナマに移轉したのである。

次にノルウェー及び支那商船は實數において減少したが、ほと同一の相對的地位を維持した。これに反し英、佛、伊丁諸國船は著減を示し、ドイツ船は支那沿岸から全く姿を消した。イタリア船はイタリア参戦以來同様の不振を來したであらう。

かゝる海運狀況が支那を除く他の極東諸國についてどの程度眞であるかは確言し得ないが、支那貿易に見る傾向はかなり一般的なものであらう。

フランスの敗戦に伴つて惹起した一連の事件は、漸次悪化しつゝ

れに肩代りすべき我が海運業の負擔は一時に加重された。

かうなると通商制限が著しく嚴重な歐洲航路の閉鎖が考慮され、アフリカ、インド航路の制限が必要となり、近海貿易が保障されるに至つてマレーから濠洲更には南北アメリカ向は航路が擴張され、特に本年第一・四半期においては南米西岸向定期航路の發展があつた。しかしカナダ、米國航路が若干不振を來したのは米加の對經濟壓迫に伴ふ當然の結果であらう。右の運賃統制と航路指定との實施にも拘らずその後の情勢は更に根本的措置を要請したのである。

即ち以上述べ來つた所においても大體明かな如く、今日我海運界が太平洋海運、延ては世界海運界における地位といふものは、まことに重大なものがあるのである。

現下の統制の圓滑なる運営が現在及將來の海運界の動向に如何に絶大な關聯を有してゐるかは、自から明かである。たゞ國家の現實を直視し、國家的理念の命ずるがまゝに實踐すればよいことを銘記すべきである。

而て今や歐洲戰にはアメリカの参戦がたゞ時期の問題と見られており若しアメリカ参戦の曉には太平洋における日米兩國の關係は亦必然的に激烈な様相を呈がき出すことにならうも知れぬ。

其の場合我海運界も當然更に一段の強化が必要となつて來るのであり、護送船團の如きも海運關係業者はいまからおこたらず細密に研究準備しておくことが簡要であらう。太平洋は將來大西洋をしのいで世界海運の檢舞臺となることは最早明であり、この場合太平洋海運に絶對的勢力を占めることは、とりも直さず世界海運界の覇者となり得ることを吾人は特に銘記すべきであると思ふ。

研究 海運統制現下の諸問題

一、海運統制國策の根本義

船舶問題が今日全面的に採り上げてゐることについてそれは何故であるか。今こゝに一應あらためて検討して見るならば、其れは一面物價高の原因が運賃の問題に關聯し、他面物の不足が運送の問題と重要な立場を持つに到つたからである。もちろん一國における物資輸送の必要は敢て昨今生じた問題ではなく、事變前も同じことである。戦時と平時と程度の差があるだけの話である。運送の要具としての船舶の必要は殊に戦時において痛感せられるのであつて、一にも船、二にも船、三にも船と云つたロイド・ジョージの言葉は洋の東西、時の古今を問はず生き

てゐるものである。船腹不足對策は言葉でいへば頗る簡單で、船の増加を計ることでありこれには二つの方法がある。外國で買船又は備船するか、さもなければ日本内地で自ら建造するかである。外國から買船することは事實上困難である。何となれば英米その他の諸國でも日本が現在やつてゐるのと同じく船舶管理令があつて、外國に賣船することは禁じられてゐるからである。

然らば備船の方は如何。從來世界備船市場の中心はロンドンであつたが、運賃管理を行つてゐる關係上、市場の標準率を得られない従つて自然と現在自由市場を維持

してゐるニューヨークに移り、世界の海運市場は現在アメリカといふことになつてゐる。しかしニューヨークの備船市場率は現在トン十ドルといふ相場であるから、一萬トン級遠洋航路一艘の一箇月備船料は日本金に換算して一箇月五十萬圓、一年六百萬圓といふ高い値段である。前大戰當時、日本の最高備船料率はトン五十圓であつた。してみると現在のニューヨーク五十圓と同じで、その最高値段まで来たわけである。もし逆に日本船をニューヨークで外人に賃船する事が出来れば大變なことだ、現在日本で一萬トン級備船料率は六七圓見當であるから、文字通りに對岸の花を眺めてゐるだけのことである。何は兎もあれ、外國船を備船するのは實際問題として

困難なことである。

然らば國內造船はどうか。現在の日本の造船能力の算定については多少の議論はあるが、相當に多い力を持つてゐることだけは明白である。問題は鐵の配給であつて、他の重工業に要する鐵材との關係である。もし眞に船腹がそれ程必要なものなら、何故に造船問題を考へないのであるか。一箇年の造船能力、それは造船第一の重點主義を直接に動員すれば、比較的確實に實効を得らるゝ問題である。

しかしながら何れにしても造船による船腹の増加は若干の時間を要する故に今日の問題としては現在在する日本の船腹を中心としてこれを如何に活用して物資配給の圓滑を期するかである。

これに對しては、一方に荷主の

協力に依つ問題すなはち輸送物資の急、不急の順序による調節とかあるは積荷準備の確保とかが考へ得られ、他方、船主の努力による問題、すなはち配船の合理化によつて船腹を能率的に利用すること等がある。ここに昨今船主荷主の一致協力の必要が高唱せらるゝ所以がある。荷主の協力について特に必要なことは、積荷の豫定を期近物も、先物も、出来る限り迅速に通知することである。自由主義經濟下では商賣が成立つてから船を廻した。だから物の存在がはつきりしてゐて、その上に配船計畫が樹てられたのである。

然るに計畫經濟の今日では出貨豫定は豫定計畫の上に樹てられたものであるから、物資の出廻りが餘程確實でなければならぬ。出貨について本來多少の不安が含まれてをり、又實際上そんな實例もあつたのである。現に積荷準備の出來てゐる荷物であるか、少くともその出貨豫定に確實性がなければならぬ。最近、積荷準備の不充分なために生ずる滞船料につい

て荷主は嚴重に責任をとつてゐるが、然しこの問題は荷主が損をするか、船主が損を免れるかの問題で、國家的損失であることには變りはない。即ち國家として配船能率に低下を來したことに對しては何等變りはないのである。要するに計畫經濟時代の配船はこの新制度に應じた考へ方なり、方法を以て行はるべきものであつて、自由主義時代の殘滓を整理すべきものが少なくない。

海運統制の諸問題は蓋し以上述べたが如き現實の事態から生ずるものであることは、今日何人もよく知る所であらう。

斯くて而らばこの現下の事態に處して、我國海運統制は具體的に如何なる機構を整備し如何なる方策を樹つべきであらうか。思ふにこの問題は海運統制國策要綱に宣明せられた所に明かであり、従つて現下の海運統制問題は總てその指示する所に發するが故に、以下要綱に指示せられ又は示唆せられたる所を中心として、海運統制に關する諸問題に關し考察して見

たいと思ふ。たゞ、海運統制國策要綱に於ては、主として消極的海運統制に重點を置き、積極的海運統制に關しては具體的に指示する所なく、僅かに船腹の徹底せる擴充計畫の實施を提唱するに過ぎないのであるが、此の點については政府は建設的海運統制の必要を忘却したるものではなく、徹底せる船腹擴充の一語に新日本海運建設への積極的にして且建設的なる意圖を内包せしめたるものと見るべきである。

海運統制國策要綱の決定に當り政府の諮問に應じて提出せる「戰時海運統制強化策要綱」に表明したるところは、第一に官民を通ずる海運統制機構の整備強化であり第二に戰時物資輸送對策を中心とする統制方策の確立であり、然して第三に來るべき世界海運の新分野形成に備ふべき積極的海運國策の樹立である。政府は海運統制國策の決定に當り、刻下緊急の事態に對處する爲答申の第一及第二の採擇に重點を置き、第三の點に付ては形式上多くを其の要綱に表

明してゐないが、然も政府の意圖するところは既に屢次の機會に宣明するところに依り明かである。

現實の事態に即應せる統制の遂行と共に、今や世界海運の新分野の形成せられむとする情勢に對應し、來るべき將來に備へむが爲の確固たる統制態勢の確立こそは實に刻下緊要の國家的問題であり、現下の海運問題を論ずるに當つては特に深く考察さるべき問題である。

巷間論を爲す者多く刻下の事態の急なる所以を説いて、將來に處するの道を閉却せんとする傾向あるは洵に遺憾に堪へないところであつて、その多くは現實の事態の急なるのみ見て、百年の計を忘れたるに出づるものである。固より世界情勢の變化せる現實には何人も之に眼を蔽ふことを得ない。對外發展と云ひ七洋制覇と云ふも、現下の事態に即するときは何人もその困難なるを否定し得るものではない。然しながらそれ故に世界新秩序の生成と世界新海運の形成への力強い動きが、今や默

々として然も極めて活潑に展開せられつゝある現實に眼を背けてはならない。

海運統制國策要綱の意圖するところは、一言にして之を云へば、「高度國防國家建設ノ要請ニ應ズ」る海運の「強力ナル國家管理態勢ノ確立」に在るが、更に之を具體的に云へば、第一に官民を通ずる統制機構の整備強化と之が基礎的要素たる管船行政機構の整備であり、第二に海運中央統制輸送組合を中心とする配船統制の強化と改組せられたる海運統制委員會及小型汽船統制委員會を中心とする價格統制の強化であり、第三に之等統制措置の基礎たるべき「企業組織ノ合理化」であり、第四に統制輸送組合及統制委員會とその外廓團體との連繫の問題であり、第五に積極的海運統制國策としての、「船腹ノ徹底セル擴充計畫ノ實施」である。然して曩に海運統制國策要綱の決定されるや、民間に於ては直に之に對應してその新體制の整備を圖り、要綱に指示せられたる新機構は既に成り、今や着

々その運営を開始しつゝあるのである。然も海運統制新機構の意圖するところは、其の統制理念に於て將又統制技術に於て相當高度のものであるために、之が運営に當つては多くの困難なる問題を包蔵してゐるのである。

海運統制國策要綱は海運統制新機構確立の方針を闡明して、「政府ハ輸送計畫ヲ決定シ配船ヲ管理決定シ及運賃備船料ヲ公定スルモノトシ」、之が爲「政府機構ヲ整備擴充ス」と共に、一面民間機構を整備し、「政府監督ノ下ニ運航業者ヲ以テ」「海運組合法ニ依ル法人」として、「海運中央統制

輸送組合ヲ結成セシメ政府ノ指令ニ基キ物資輸送ノ共同引受ヲ爲シム」ることとし、且「統制ノ圓滑ヲ圖ル爲ニ必要ナル共同計算ヲ行ハシメ且其ノ他ノ積立ヲ行ハシム」と云つてゐるが、輸送計畫の決定及運賃備船料の公定と云ひ、官民統制機構の整備擴充と云ひ、更に又物資輸送の共同引受及運賃共同計算を中心とする海運中央統制輸送組合の運営と云ひ、何れも之を遂行するに當つては多くの困難なる問題を伴ふものであつて、従つて海運統制新機構の運営には充分なる戒心と周到なる準備とを忘れてはならないのである。

一、官民統制機構の整備

政府統制機構の整備

海運統制國策の目標とするところは強力なる國家管理態勢であり之を裏付けるものは政府及民間機構の整備擴充なること既に述べた通りであるが、政府は要綱の決

定と共に輸送計畫ノ樹立、配船ノ管理決定及運賃備船料ノ公定ヲ爲シ竝ニ共同引受、輸送割當、配船ノ實施、積立金擧出等ノ監督ヲ行フ爲「管船局機構の整備充實に着手したのである。

由來管船行政機構の擴充と海運

るべき幹事會との相互連絡に付ては特に其の圓滑を期すべく、特に各省委員及幹事間の密接なる連繫は本制度運営上の最も重要なポイントである。特に出貨關係を主管する官廳側委員及幹事と逓信省側委員及幹事との連絡は最も必要であり、又陸海空間に於ける輸送の連絡調整を圖る爲、逓信鐵道兩省間の緊密なる連繫も亦極めて重要であるが、此の點に關しては最近逓鐵兩省間に連絡協議會が設置せられた、陸海運輸の調整に眞摯なる努力が拂はれつゝある。斯くの如き連絡措置が今後各關係官廳間に眞剣に採らるゝに至れば、從來輸送計畫を樹てる上に於て經驗せられたる困難は恐らくは頗る減少するに至るべく、配船統制の遂行は固より延いては物動計畫の遂行に多大の貢獻を齎すであらう。

内外地海運行政機構の統一は種々の事情に依り未だ之が實施は困難であるが、然も大東亞共榮圈確立の基礎たるべき交通運輸施設の確立に付ては、特に日滿支三國間の海上交通の綜合的發展と之が爲

にする一元的統制は刻下の急務なるに鑑み、政府は速かに之に對する方策を講ずべきである。例へば差當り逓信省内に内外地關係官を以て組織する内外地海運統制協議會を設置し、必要あらば相互兼官を實施して以て一元的統制措置を講ずるも一法であらう。

民間統制機構の整備

政府機構の整備に對應せる民間統制機構の整備は、要綱に指示する如く「物資輸送ノ實行機關ヲシムル爲全運航業者ヲシテ海運組合法ニ依ル法人」として結成せしむる海運中央統制輸送組合と「運賃備船料ノ審査、積立金ノ處理等輸送ニ直接關係ナキ事項及船主關係ノ事項ヲ處理スル」爲に從來の委員會を改組して夫々新に設置する海運統制委員會及小型汽船統制委員會を中心とし、之に機帆船組合聯合會を結成せしめ且海運中央統制輸送組合に加盟せしむべき機帆船統制輸送組合並に水上小運送業及海運仲立業等の外廓團體を包括せる一環の確固たる統制機構

の確立に在るのである。然して海運中央統制輸送組合並に海運統制委員會及小型汽船統制委員會等は何れも既に新機構の下に其の運営を開始しつゝあり、之等と各外廓團體との連繫も亦順次必要なる措置が採られんとしつゝある。

現在の海運統制新機構の重點は海運中央統制輸送組合の運営に在るのであるが、斯かる機構に依る配船統制の方式は夙に一昨年九月に確立せられたる機構に於ても想定せられたるところであつて、敢て必ずしも新なる構想に出づるものではないが、然も現在の機構に於ては統制理念及技術の上に於て劃期的なる二つの點のあることを看過してはならない。即ちその一は輸送組合は、「政府ノ輸送計畫ニ基キ」全面的に「物資輸送ノ共同引受及輸送」を爲すものであつて、舊海運統制委員會細則に規定せる海運中央統制輸送組合に於ける如く、「海運統制輸送組合ノ機構ニ依り輸送不可能ナル重要物資ノ輸送ヲ圖ルモノ」に非ざることであり、その二は海運組合法に依

行政の統一とは海運界多年の熾烈なる要望であつたが、海運統制國策の決定せらるゝに及び、茲に國策として採擇せらるゝに至つたことは國家の爲頗る欣快を覺じ得なかつたが、然も其の後の経過を見るに海運國家的認識未だしの感深きを嘆ぜざるを得ない。

今や我國海運の國家的重要性は事態の進展と共に益々加重せらるゝの一途に在る。須く政府は小異を捨て、大同に就き、海運行政機構の統一と整備擴充とを速に國策として實施すべきである。

政府機構の整備の一環として船管理委員會及海運統制協議會の整備の問題があるが、要は事態の進展に伴ひ高度の海運統制を必要とする情勢に對處し、克く其の使命と職責とを果し得るものたらしむるに在る。委員會の構成の如きも徒に各分野各層の勢力均衡にのみ墮する等のことなく、眞に海運統制の本義に徹し得たる公正有能の士を簡拔選任すべきである。尙船管理委員會と海運統制協議會及新に海運統制協議會に設置せら

る特殊法人として組織せられ政府の直接管下に置かれてゐることである。前者に付ては今次の新機構整備の要請せらるゝに至りたる事態の推移に鑑み當然のことであり且又此の點にこそ新機構の意義が存するのであるが、後者に付ては經濟新體制確立の要請に即應する海運新體制整備の觀念よりして考慮を用ふべき點なしとしないのである。

斯かる情勢の間に在つて我國海運は果して如何なる體制を整備し又は整備せんとするものであるか顧るに我國海運は夙に事態の推移に際して他の業界に率先して其の新體制を整備した事は既に自他共に之を認むるところである。然もその新體制の組織とその運営に關しては尙考慮すべき點夥しとしないのである。

其の主要なる點の第一は機構上の問題であり、其の第二は精神上の問題である。第一の機構上の問題とは、經濟新體制の要請するところ従つて又海運新體制の目標とすべきところは、一元的統制機構

なるに拘らず、現在我國海運の團體機構は未だ必ずしもその目標に到達し居らざる點である。即ち海運組合法に規定する海運業の種類は汽船海運業、帆船海運業、水上小運送業及海運仲立業に四大別せられ、更に汽船海運業は大型小型及沿岸の各汽船海運業に、帆船海運業及水上小運送業は何れも地區別に、海運仲立業は甲乙兩種に乙種は更に地區別に細別せられ、而してその各々が何れも自らの統制團體を組織し、然も之等各個の團體が未だ必ずしも渾然一體として統合歸一せらるゝに至つてゐないのである。

特に最も考慮を用ふべきは我國海運の中核たる汽船海運業に關してであつて現在既に海運組合法に依る法人として日本海運協會、近海汽船同盟會及海運中央統制輸送組合があり、近くは小型汽船統制輸送組合も亦海運組合法に依る法人として新に組織せられんとし更に日本海運協會管下に海運統制委員會あり又近海汽船同盟會管下に小型汽船統制委員會が存在する

のである。

今後事態の進展に伴ひ我國海運は益々各分野の總力を渾然歸一して眞に強力に國家目的の遂行に當らねばならぬものと思ふのであるが、その爲には全日本海運を打つて一丸としたる一元的統制團體の結成こそは最も緊急である。各團體は須らく小我を捨て、大同に就くと共に、政府亦克く之を指導し以て重大なる國家的使命の達成に缺くるなき確固不動の體制を整備すべきである。此の問題は恐らくは今後我國海運に課せられたる課題の中最も重要なものゝ一であらう。

海運中央統制輸送組合と統制委員會との二元的統制となつた爲に生ずる問題の第一は海運統制に關する兩者の關與の問題である。固より新機構の下に於ては配船統制は海運中央統制輸送組合に於て運賃、備船料及船主關係の統制は統制委員會に於て各之を分擔掌理するものであることは、海運統制國策要綱に指示するところに見るも明らかであるが、然しながら眞の海運統

制は配給統制と價格統制とを別個に遊離せしめては到底其の目的を達し得るものではないのであつて兩者は互に表裏を爲し兩々相俟つて渾然たる一元的統制を圖らねばならぬのである。海運中央統制輸送組合を組合法に依る別個の法的團體とした所以は、現下の最重要問題たる配給統制を強力ならしむるに重點があるのであつて、運賃、備船料の統制従つて統制委員會との遊離を意識したものでないのである。

蓋し海運統制は海運全般の立場より廣く之を觀察し考察すべきものであつて、此の意味よりするも假りに機構上海運中央統制輸送組合と統制委員會とは別個の人格を有するとも、實際上は兩者は恰も一個の有機的人格を構成するものとして運營せられねばならぬ。此の點は事理極めて明白であつて然も實行上は種々の問題を包蔵するのである。統制の圓滑なる遂行を期する上に於て最も戒心を要する點である。

海運新體制に關する問題の第二

の點即ち精神上の問題とは、整備せられたる機構を開眼せしむるに必要なる精神運動の問題である。

單なる形骸に過ぎざる機構をして眞に潑刺たる生氣を有せしめ、之に血と肉とを與ふるものは一に精神の力である。統制機構の整備と共に之と表裏を爲すべき精神運動と之が實施こそは亦刻下の緊要事である。

統制新機構に於ける民間機構の中心を爲すものは海運中央統制輸送組合と海運統制委員會及小型汽船統制委員會なることは既に述べたる通りであるが、之等機關の構成及運營に付ては考慮を用ふべき點尠しとしないのである。特に海運中央統制輸送組合に付ては其の組織及事業に於て海運史上全く新なる試みであり、然もその海運統制に占むる地位の重大なる點よりして之が圓滑にして且適正なる運營が最も期待されるのである。然して海運中央統制輸送組合の組織の中核を爲すものは所謂プロック(組)であつて、海運統制國策要綱にも「運航ノ集約ヲ圖ル爲海運

中央統制輸送組合内ニ適當ナル數ノプロックを設くる旨を明かにし、海運中央統制輸送組合の事業の運營は總てプロック即ち組中心なる旨を明示してゐるのである。従つて組の組織及運營の如何は組合の事業の運營に直接多大の關係を有するのであつて最も戒心を要する點である。

要綱に「政府ニ於テ各運航業者ノ資本關係、取引關係、運航方面プロックノ保有スベキ船腹等ヲ考慮シテ運航業者ノ所屬ヲ決定ス」と云ひ又「各プロックノ役員ハ當該プロックノ配船計畫ヲ樹立シ之ヲ組合及政府ニ提出シ政府ハ配船ヲ決定指令ス」と云ひ、更に又「各業者ハプロック役員ノ配船措置ニ對シ絕對服從シ實際ノ輸送ニ當ル」と云つてゐるが、組の保有すべき船腹量、運航業者の所屬決定及組役員ノ選任の如きは最も適正を期せねばならぬ點である。及組合の運營に付ては、所謂統制主義を採つてゐるのであるが、それ丈に一面に於て下情上達の道に關し最も意が用ひられねばならぬ。組

制度は元來要綱に示す如く「運航ノ集約ヲ圖ル爲」に創案せられたものであるが、其の運營の効果は寧ろ精神的方面に在るのであつて

三、輸送計畫の實績發揚

重要物資の輸送圓滑化は刻下の緊急問題として常に遞信省を中心として商工、農林、企業院其の他關係官廳などの間に種々協議が遂げられてゐるが、現在に於ては既に海運中央統制輸送組合の活動に依り或る程度の成果を擧げてゐる更に最近の情勢、特に貨物輻輳期たる夏場に當り、これが全面的な輸送の合理化は最も重要視されてゐる。然かしこの輸送問題の解決には、海運統制に順應すべき各重要物資の出貨統制の一日も速かなる實現が必要であつて、このため統制機關として出荷團體の機構整備が先づ焦眉の急務であるとされ海運側からは切に要望されてゐる所である。

此のため豫めて商工當局として

斯かる意味における本制度活用の如何は、組合の事業の遂行に至大の關係を有するものである。

最も多量に占めてゐるこれら重要物資の、出貨統制を圖るべく、總務局を中心として具體的方法につき慎重考究を重ねてゐたが、この程石炭、鐵以外の鹽を始めとする各重要物資の出貨統制に關する根本方針を決定するに至つたので愈々此れを根幹として商工省の關係内に於て出荷機構を整備して行くこととなり、更に之が解決次第各省に亘る全體的な出荷機構確立のため企業院を中心として研究して行く方針である。

商工省がこの出荷統制に當り最も考慮されてゐた處は、先づその統制の範圍と組織及び權限であつて慎重考究の結果、範圍としては入荷及び出荷完了に至るまでの一切をこの中に抱括し、以て統制團

體をしてこれに當らしむる事になつたが、一部で要望してゐる總動員法等の如き適用による法的權限については現在全然考慮されてゐない。又この出貨統制の目標となる可き各物資に就ては、全般的に一律的なる統制を避け、重點主義による各物資別に、必要に應じて機構を整へたる後、改めて最高機關として統制令の如き機構を以つて、一元的に統制することにならうが、これには可成研究の餘地があるため實現迄には相當の困難が豫想される。

亦、右の如く大體當局の方針が自治統制を目標としてゐるため、其の機能を完全に運營して行くためには、海運側と緊密なる連繫の下に協力せしめて行く必要があるために、この點については今後遞信商工兩省との間に於て更に協議をなして行く方針である。このため總務局では目下各部門の出荷統制物資の決定を急いで居り、出來得れば十月頃までの貨物輻輳期間中に具體化し幾分たりとも緩和を圖らんとして準備を進めてゐる。

尙石炭、鐵については各種の事情からこれを同一に取扱つて行く事は避け、夫々燃料局、鐵鋼生産局等で研究中であるが、既に鐵については鐵礦統制會より運用されて行く事になつて居り、石炭についても目下燃料局に於て具體化を急いで居るので近く商工部門に於ける出荷統制問題は一應解決に至るものと成行は期待されてゐる。而て斯くの如く現下における全面的出荷統制を要請するに至りたる最も大なる要因は、事態の緊迫に對處する爲の配船統制の強化であり、然して配船統制強化の重點は、従来の任意契約と配船許可制とを基礎とした統制より、團體契約と計畫配船とを基礎とせる新たな綜合的にして且計畫的なる統制への移行に有るのである。故に適確なる輸送計畫の樹立こそは新統制機構運營の根本をなすものであり、又その原動力である。従つて如何に統制機構を整備し強化するとも、若し政府に於て樹立する輸送計畫が其の適確性に關し欠くる所あらば、海運統制は總て互

疎に歸するであらう。即ち従来の配船統制機構は下部組織の活動を前提とし、之を如何に調整し統制するかは重點があつたのであるが、新機構にあつては上部組織即ち政府の輸送計畫の決定を俟つて始めて下部組織の活動開始を見るのである。茲に統制の綜合性と計畫性を基礎とする新機構の特異性があるものであり、従つて其の運營上の問題が存するのである。

輸送計畫の樹立に關しては、海運統制要綱に示す所の外、海運中央統制輸送組合の規則に「政府ニ於て年間、四半期別及月別輸送計畫ヲ決定シ物資ノ品目、數量、荷主、積揚地及積取期間等ヲ指示シテ之ガ輸送ノ引受ヲ組合ニ指令」する旨簡單に規定するのみであるが、此の點則ち組合員たる運航業者を規制するものであつて、輸送計畫の決定は政府の所管事項なるに依るものである、然し既に述べた通り、輸送計畫に關する問題は最も重要であつて、之が計畫の樹立については、周到なる準備と

細心の注意とを以てその適確を期せねばならぬ。要綱に於ては關係各應の通達に基き逕信省に於て海運統制協議會に諮り輸送計畫を樹立する旨を明かにしてゐるが、此の點については從來の海運統制協議會運用の經驗に鑑み、各應間の連絡に改善を要す可き點が多い様である。之が爲には輸送計畫の樹立に當る海運統制協議會の機構を整備充實すると共に、その運用を適切ならしめることが最も必要であり、政府は此の點に關する官民協議員の豫ての要望に應へて其の實現を圖らんとしてゐるが、特に最も適正を期せねばならぬ。

輸送計畫決定の方法に付ては、關係各應よりその集計したる要輸送物資の數量及び内容の通達を受けたるときは、逕信省は之を直に協議會幹事會に附議することなく先づ官廳側幹事のみを以て組織する其の官廳小委員會に附議し、此の小委員會に於て各應提出の數字を詳細に且綜合的に検討し、政府より見たる要輸送物資量決定し

は最も適確を期すると共に又最も迅速を期すべきであるが、之等の點に關しては從來の經驗に顧み、特に荷主主管の關係各應の一層の善處が要望せらるゝのである。斯くして、決定せられたる輸送計畫は直に之を關係各應に通達するのであるが、其の輸送計畫は單に逕信省決定の計畫とせず、關係各應を通ずる政府決定の計畫たる効力を有せしむることが最も必要であり輸送計畫遂行上の重點である。従つて斯くして決定せられたる輸送計畫に付ては逕信省は勿論關係各應は總て之を承認せるものとして積極的に之が遂行に協力せしむると共に、計畫遂行の經過に付絶えず周到なる注意を拂はしめ荷も計畫遂行上の障害に對しては關係各應をして各其の分野に於て直に有効適切なる協力と措置とを爲さしめねばならぬ。依て輸送計畫の確定後は、關係各應は荷主側よりする計畫外輸送の要望は、國策上止むを得ざるものゝ外及び船腹に剩餘なき場合の外は責任を以て之を拒止すると共に、一面出貨

の統制、荷役能率の増進等に關し荷主側に対し積極的措置を講ぜしむることに努めねばならぬ。要は從來の船主對荷主と云ふ對立的觀念を排除し、總ては國家目的の達成に歸する點よりして、兩者は立場相反するものに非ずして寧ろ一致するものなることを認識するに在るのである。

尙、輸送計畫の重要性につき、更に具體的に問題の重點にふれるならば、先づ根本的の重點は出荷統制に關する問題である。而して其れは第一に出荷統制機構確立の問題があり、第二に出貨計畫樹立に關する問題があり、第三に出貨調整に關する問題があり、第四に荷役促進に關する問題がある。

其の他に當らしむる必要があるものである。即ち荷主をして物資別及積地別に可及的に強力なる統制力を有する出荷統制團體を結成せしめ、海運中央統制輸送組合及其他の運航業者の團體との緊密なる聯繫の下に物資の計畫的輸送に協力せしむべきである。

其の他に當らしむる必要があるものである。即ち荷主をして物資別及積地別に可及的に強力なる統制力を有する出荷統制團體を結成せしめ、海運中央統制輸送組合及其他の運航業者の團體との緊密なる聯繫の下に物資の計畫的輸送に協力せしむべきである。

制は存在し得ないのであつて他の業種との聯關性を前提とし之との聯繫を基礎としてのみ各業種別及業態別の經濟統制が存立し得るのである。此の意味に於て各産業は各其の業種及業態との間に於ける統制の聯繫を圖ることが最も必要である。「經濟新體制確立要綱」に於て「全産業ヲ統轄スル最高經濟團體」の設置を考慮せるも亦此の理由に出づるものであるが從來の經濟統制の有したる缺陷の一は各業種及業態別の統制の有機的聯繫を缺いた點よりして、統制上の見地よりする各業種間の聯繫を圖る爲の措置は必キしも斯かる統制團體の設置を俟たずして考慮せらるべきである。曩に鐵鋼、石炭、電氣、海運、造船、セメント、瓦斯、石油、機械、金屬等の重要産業團體間に於て、その横の聯繫を圖る爲重要産業統制協議會を設置したるも此の趣旨に基くものであるが之等機關の活用如何に依つては出貨統制の促進上蓋し効果の期待すべきものがあるであらう。

出貨統制團體の結成に當り考慮

物に付ては地方の特殊産業に考慮し地方出貨の圓滑を期すべきである。然して之が爲には物資別及地域別に可及的出貨調整の機關を設け出貨の統制と圓滑とを圖るべきである。

出貨計畫の樹立

新機構に於ける配船統制は政府決定の輸送計畫を基礎とするものなること及斯くの如き輸送計畫は「物資配給計畫」連繫ヲ保持せしむべきことは既に述べたる通りであるが、此の意味に於て荷主團體の採るべき出貨統制措置の第一は輸送計畫の樹立の基礎たるべき出貨計畫の樹立である。然して荷主團體に於て樹立すべき出貨計畫は輸送計畫と照應すべきものであるが、組合細則には輸送計畫に關し「政府ニ於て年間、四半期別及月別輸送計畫ヲ決定シ物資ノ品目數量、荷主、積揚地及積取期間等ヲ指示シテ之ヲ輸送ノ引受ヲ組合ニ指令」する旨を規定し、輸送計畫と照應せる出貨計畫ノ期間別種類及其の内容たるべき要件を指示

せらるべき點は、第一にその統制力の問題であり、第二に内外地の關係の問題であり、第三に雜貨及地方貨物等に關する問題である。

第一の問題に付ては出貨の統制は、過去の經驗よりするも最も強力なることが要請せられ、従つて出貨統制團體は強力なる實力を有するものたらしむる必要があるであつて、その爲には之に法的根據を附與することが最も適當とせらるべきである。「經濟新體制確立要綱」に經濟團體の職能に關し「實施計畫ノ立案及其ノ計畫實行ノ責ニ任」せしむる旨を明かにし經濟團體の職能を強化すると共に、一面「經濟團體ハ之ヲ特殊法人トス」る旨を指示して團體の基礎の強化を圖つた所以も亦經濟團體をして從來の形式的なる社交團體より實體的なる統制團體へ移行せしめんとする意圖に出でたるものであつて、出貨統制團體の目標とすべき所も亦茲に在るのである。出貨統制團體に關する第二の問題は内外地を通ずる出貨の一元的統制に關するものであるが、此の

點は實際上種々の困難なる問題を内包するのである。即ち經濟統制に關する問題中各業種の産業を通じ最も困難なるもの、一は内外地間の統制の一元化に關する問題であつて、此の點は海運の統制に付ても等しく其の困難を有するのである。「經濟新體制確立要綱」に於て「外地ノ企業ハ外地各地域ニ於テ夫々經濟團體ヲ組織ス」と共に、「内地トノ一元的統制ヲ特ニ必要トスルモノニ付テハ全國的統制ニ付適當ナル措置ヲ講ズ」べきことを指示せるは此の間の事情を察したるに出づるものであるが率直なる言を以てすれば内外地間の一元的經濟統制の緊要なる現實の事態に對處するの方策として緊迫せる時局に照應せる果斷なる對策を宣明するに缺くる所あるは頗る遺憾である。

今や我國が國家の總力を發揮して邁進せんとする目標は「基本國策要綱」に儼として明かであり、「經濟新體制確立要綱」に於ても亦國家經濟の目標とすべき所を宣明して、「大東亞を包容シテ自給

してゐるのである。即ち荷主團體に於ては物動計畫の數字に基き年間、四半期別及月別出貨計畫を樹立作成し、之を各其の主官廳及逓信省に提出すると共に海運中央統制輸送組合に報告することとすべきである。

出貨計畫の樹立に當り最も留意すべきは計畫の適確性と輸送との聯關性に關する點である。

計畫の適確性に付ては新機構に於ける船舶の配船は總て出貨計畫に基き計畫配船であり、従つて船腹の經濟的利用を圖り運航能率の増進を期し得るや否やは多く繫つて出貨計畫の適確性如何に在るのである。特に出貨計畫の内容たるべき出貨量に付ては、現地に於ける生産力積荷設備能力及陸上輸送能力等の出貨能力を全般的に調査すると共に揚地狀況をも調査し、之等を綜合的に考慮せる具體的にして且實情に即したる配船積取可能數量たるべく、從來多くの場合に於て其の例を見たる單なる希望計畫數量たらざることとを期すべきである。然らざれば新機構下に於ける配船

自足ノ共榮圖ヲ確立」する爲めの「國家綜合計畫」の樹立と實施とに在るを明かにしてゐるのである。周より外地の統治に關しては種々特別の行政措置を必要とするものであることは當然であるが、我國國策の目標とする所よりすれば、少く共經濟關係事項に關しては觀點を更に高く視野を更に廣くして内外地間の墻壁は之を撤廢しなればならぬ。茲に始めて國家綜合經濟計畫の樹立と實施とが可能であり、眞に「大東亞ヲ包容」せる共榮圖の確立を期待し得るのである。

出貨統制團體に關する第三の問題は、雜貨及地方貨物等に關する出貨統制機構に關するものであるが、斯かる種類の貨物に付ては其の出貨の調整は大宗貨物の場合に於けるが如く組織化せられたる出貨統制機構に依ること困難なる場合多く、然も前者に付ては生活必需品等又後者に付ても重要なもの何れも多き點よりして、之等の出貨の調整に付ては慎重なる考慮を用ふべきであつて、特に地方貨

統制は反つて其の運營の混亂を招來し物資輸送の圓滑は到底期待し得ないのである。若し特殊の事由に因り出貨能力に變動を生じ出貨計畫の内容たる出貨量に變更を生ずる恐れある場合は、荷主團體より遲滞なく之を關係方面に通知連絡して適宜の措置を講ずべきである。

出貨計畫の輸送計畫との聯關性に付ては第一に季節物資の優先輸送を、第二に季節物資積取期間の延長を、第三に季節物資以外の物資の積取閑散期への積取繰延等を夫々考慮し、斯くして年間を通じて出貨の平均化を圖るべきである。

由來、海上輸送特に不定期船舶に於ける配船上の技術的困難は、海上輸送に特有なる季節的制約を受くる點にあるのであつて、特に船腹不足の場合には、季節に依る配船の制約は物資輸送の圓滑を阻害すること頗る大なるものがあるのである。即ち我國船舶に依る物資の積取は、季節に依り積揚地に於ける荷役の能否及能力を異にする爲年間を通じて均等ならず特に夏

季と冬季との間に在つては積取可能の物資の種類及數量に大いなる差があるのであつて、従つて船腹需給の關係は季節的に浮動して配船上常に多大の困難を伴ふのである。固より自然の制約と雖人爲を以て必ずしも之を排除し得ないとは云へないが、然も之には自ら限度が存するが故に、船腹需給の關係を調整し物資輸送の圓滑を期するの途は主として前記の各方法に依る物資積取期間の調節に依るの外ないのである。「物質統制大綱」に物資輸送の圓滑を期する爲には「運送量ヲ季節的ニ調整スルコト」の要あるを提示せるも此の間の事情に依るものである。

年間を通ずる出貨の平均化を圖る爲には出貨計畫の樹立に當り特に近海荷動總量の過半を占む鐵礦石と共に重要物資の首座を占むる石炭に付上期の出貨を増加し、下期出貨との均衡を圖るが如き措置が必要である。尙從來荷主は海運關係の法令に依り制約せらるゝことは殆ど其の例が少いのであるが、海運統制令

の實施に依り荷主は一部之が制約を受くることとなり、出貨計畫に關聯して運送計畫報告書及運送契約報告書の二種の定期報告書を提出する義務を有するのである。即ち海運統制令第十五條には「運信大臣ハ國家總動員法第三十一條ノ規定ニ基キ船舶ノ……使用……ニ關シ必要ナル報告ヲ徴シ……」

同令施行規則第二十六條には「運信大臣ノ告示ヲ以テ指定スル貨物ヲ船舶ニ依リ運送セントスル荷主ハ四月一日ヨリ翌年三月末日迄ノ一年間ニ於ケル當該貨物ノ運送計畫ニ付……運送計畫報告書ヲ毎年二月末日迄ニ運信大臣ニ提出スベシ。荷主ハ前項ノ運送計畫ヲ著シク變更シタルトキハ運信大臣ニ報告スベシ」と規定し、又同じく第二十七條には「荷送人又ハ荷受人ハ一月、四月、七月及十月ノ各一日現在ニ於ケル運送契約貨物ニシテ其ノ運送期間三月以上ノモノ又ハ其ノ數量一口五千噸以上ノモノニ付……運送契約報告書ヲ各同月十日迄ニ運信

大臣に提出スベシ」ことを命じてゐるのである。

出貨の調整

出貨の調整は配船の調整と關聯すると云はむよりは寧ろ表裏を爲すものであつて、新機構に依る海上輸送體制が計畫的出貨と計畫的配船との有機的一體化を基礎として確立せらるゝものなる點よりして、計畫の實施に當りては運航業者に於ける配船調整の措置と荷主に於ける出貨調整の措置とは絶對不可分のものであらねばならないのである。「交通政策要綱」に「運輸機關ト生産配給統制機關トノ緊密ナル連繫ノ保持」の必要を説けるも亦此の間の事情に出づるものである。

運航業者に於ける配船調整の措置は、荷主に於ける出貨調整の措置と表裏を爲すものなる關係上、多くの場合配船調整の措置と對應して適宜の方策が採らるべきである。就中荷役力に應ずる出貨は配船調整の場合に於けると同じく出貨の

調整に關しても最も必要であると共に、計畫に照應せる出貨の勵行も亦最も要請せらるゝ點である。

又船腹の合理的利用法を圖り港頭滞貨を防止する爲荷主の思想的輸移出入を抑制することは、「物價統制大綱」にも特に「思惑取引ニ基ク物資ノ運送ハ之ヲ抑制スルコト」を強調せる如く最も緊要であつて、此の點に關する出貨統制の斷行は刻下の急務である。更に又遠地輸送を近地輸送に變更し、必要あるときは貨物の振替を爲し、出貨の少數港灣への集中に努め、共同集貨機構に對應せる共同出貨機構を確立し、品種の統合と小口積の制限とを實施し、又荷送包装の改善合理化を圖る等出貨の調整に關し荷主の協力を求むべき點は頗る尠しとしないのである。

荷役の促進

計畫配船に對應せる出貨統制の重要性及之が爲にする出貨統制機構の確立、出貨計畫の樹立及出貨の調整等の必要なる所以に關し以上論及したのであるが、最後に出貨問題の性質に鑑み「港灣問題の諸對策」の章において論究することとする。

四、配船統制と運賃統制

尙他に輸送能率の増進の問題に就いては港灣機能の綜合強化、陸上施設の整備等があるが、これら

必要ナル事項ヲ命ズルコトヲ得る旨規定してゐるのである。即ち本規定に依り荷主に對しては船積又は陸揚の方法の變更、例へば解取り方法の變更を命じ、又その順位の變更例へば重船の場合に於て緊急の物資を優先荷役せしむること等を命令し得るのであり、更に其他必要な事項例へば解船の利用増進の爲倉貯を禁止し又荷役設備の能率低下を防止せしむること等の命令をも發し得るのである。其他荷役の促進に關しては或は荷主の直取又は直解の制限又は廢止を止め、又海運統制令第七條の規定に依る命令は船船荷役の円滑を圖るの限度に止り新なる設備を命ずるを得ないのであるが、斯かる法令の規定に依らずして荷役設備の改善整備を求むる等荷主の協力を求むべきもの頗る多いのである。特に現地に於ける荷役現況の調査及報告に關し荷主の協力を求むることは最も必要であつて常に困難視される所謂ランニングの問題の如きも、之等の措置に依り逐次其の適正を期すべきである。

船船運送の使命が從來の如き價値増加でなくして、物の有無相通であり、配給であるとする、問題は如何にして現在の船腹を以て國の希望を達せしむるか。それには現在の船腹を合理的に配船し能率を高めるより外仕方がない。配船の合理化は即ち配船の定期化であるが、現在の實情においてはこれを妨ぐる多くの素因がある。この素因を根本的に除去することが肝要である。

今次歐洲大戰の勃發とともに、高度の新統制機構を必要とするに到り、昭和十五年十一月、海運中央統制輸送組合を中樞機關とする強力なる新組織が生まれた。この組合の組織は從來の自由主義的色彩が著しく減じ、船舶國家管理の傾向を強めたもので、計畫せられ

貨の統制に關聯して荷主の協力を求むべきは荷役の促進に關する點である。荷役能率の増進を中心とする輸送能率の増進に關しては船主側の措置に俟つべきものが勿論多いのであるが、然し此の點に關しても亦荷主側の協力を求むべき點尠しとしないのである。

「物價統制實施要綱」には「荷主側ノ荷積及荷揚ニ關スル協力ヲ求メ輸送能力ノ向上ニ資スルコト」を提唱し、又「海運統制國家要綱」に於ても亦「荷役能力増進等ニ付荷主ヲ督勵」すべきことを指示してゐるのである。特に海運統制令には從來に其の例を見ざる荷主に對する命令規定を設け、船舶運航の円滑迅速を圖り其の合理化を期する爲の絶對條件たる船舶荷役に關し荷主に對し之が協力を爲すべき義務を課してゐるのである。即ち海運統制令第七條には「運信大臣ハ船舶荷役ノ円滑ヲ圖ル爲必要アリト認ムルトキハ運送取扱業者ノ荷役請負業者、荷送人又ハ荷受人ニ對シ運送品ノ船積又ハ陸揚ニ關シ其ノ方法又ハ順位ノ變更其ノ他

して見て豫期の効果を收め得ないのは、各組合員の犠牲負擔の不公平に起因することが多い。平たく云へば、各人の立場が異つて居り表面の理由はともかくも、實際上自己の利害を代表せざるを得ない組織が現状であつて、これがためその本來の趣旨に添ふことが出来ないのである。その當然の結果として不平不満が起り、國家の企圖する趣旨は閑却せられ、形式のみが整つて、實質は頗る非能率的になりがちである。

現に海運統制令についても考へられることは、例へば強制配船により輸送の任に當る船と然らざる船との利害關係に差異を生ずるであらう。かりに政府の命令する荷物の配船が利益でありとすれば、競うて各社がこれを希望することに成りはしないか。又その反對の場合を生ずるであらう。或は又、大船主と小船主の立場、定期船、不定期船、遠洋配船と近海配船、各社各自の立場において異つてゐるものがあるであらう。殊に個人とし

ては利益であるも國家としては
不利益なことがあり、或はその
反對の場合をも生じ、或は又自
社には利益でも他社には不利益
な場合も起るであらう。

要するに幾多利害の不均衡が考
へられるのであつて、もちろんそ
れは善悪の問題ではない。寧ろ配
船に伴つて生ずる必然的のもので
ある。故に問題は如何にしてこの
現實的矛盾を無くせしむるか、そ
の組織方法の問題である。これに
對しては、各員が自己の利益を顧
慮する必要を比較的少くしてやれ
る機構が編出されなければならな
い。具體的に考へて見ると、現在
の運賃共同計算制度の擴張であ
る。

然しながら純理的理論としては
もつと根本的に、利潤の根本に
觸れた組織が必要であらう。そ
れにはどうするかと云へば、各
船主の取得する全運賃収入、全
支出を一切一箇所に集めて、共
同計算制とし、之に依つて各社
の利害の矛盾を調整し、その基
礎の上に配船統制、配船の合理

化を行ふものである。詳言すれ
ば、船舶經營は従前通り現在の
儘とし、その組織には寸分の變
化なく、唯運賃收支計算のみを
政府管轄の一定場所例へば船舶
の如きものを設け、こゝに集め
てその計算の衝に當らしめ、そ
の結果得たる収益を全部、一定
の基準に依り、適當に全船主に
配分するものであつて、船舶業
務の實質には何等變化なく、又
その収益においても、大體従前
と大差なく、唯收支計算のみを
政府が統管する制度である。

この制度において初めて、政府
が船舶を管理する趣旨が徹底し、
さらにまた政府が船主の企業的危
險に對し補償することも意味があ
るのである。つまり海運政策の基
礎が確立するのである。右の場合
政府に集つた收支計算書は、甲會
社は非常に利益があり、乙會社は
赤字の場合もあり、收支の内容は一
定しないが、かくすることに
り、各員の立場は國家本位に物資
配給の回滑に邁進することが出来
よう。従來のやうに特に割良き荷

物、航路のために徒勞な努力をす
る必要も無くなるであらう。さら
に各社から出た委員も公平に、文
字通り國家本位に、名案を出し、
適切に實行が出来るに到るであら
う。しかしながら現在の過程にお
いて、右の如き理想論は先づ實行
は不可能であらう。現實に即した
方法としては現行運賃共同計算制
度を擴張することが妥當な考へ方
であらう。現在の運賃共同計算の
制度は一定の基本的備船料を定め
その備船料以上の收支について、
共同計算を行つてゐる。故にこの
基本備船料の中から一部を分けて
共同計算の範囲を擴張してどうか
と思ふ。何れの程度まで擴張すべ
きか、或は間接船費の程度を標準
とすべきか、それらの具體的問題
は暫く別とし、これにより利害關
係の衝突は今よりも著るしく緩和
せられるであらう。以上これを要
するに、船腹不足に對する有效な
る具體策は一箇年以内の問題とし
ては造船であり眼前の問題として
は配給の合理化である。後者にお
いては、既に統制組合の實行機關

配船統制

物資輸送の共同引受

物資輸送の共同引受は計畫配船
を基調とする新機構の重點であつ
て、輸送計畫を政府が決定するに
對應せる民間業者の共同運送の態
勢である。然しながら、新機構に
於ける共同引受は飽く迄受動的で
あつて能動的ではない。海運統制
協議會の議を経て決定せられたる
政府の輸送計畫に依る物資は總て
組合は之を引受くることを要し、
組合細則に規定する如く「徵備其
ノ他不可抗力ニ因リ其ノ全部又ハ
一部ノ輸送ヲ困難トスル事情ヲ生
ジタルトキ」の外は、組合は如何
なることあるも輸送計畫に依り指
示せられたる物資の引受及び輸送
を爲すの義務を有するのであるか
ら、問題は共同引受そのものにあ
るに非ずして輸送計畫そのものに
存するのである。

組合が共同引受を爲すべき物資

斯かる場合は政府は速かに組合に
引受の指令を發し自由引受に依る
弊を防止すべきである。

引受物資の割當

共同引受到關聯して最も困難な
るは引受物資の割當に關する問題
である。従來の自由契約を基礎と
したる配船統制に於ける困難が、
新機構に依る配船統制に於て、引
受物資の割當の問題に關し形式を
異にして尙潜在し内包せらるゝの
である。此の故に引受物資の割當
に關する措置を誤ると、舊機構
に於ける缺陷が再び新機構に於け
る缺陷たらむことは火を見るより
も明かである。將に舊機構に在つ
ては、總て船腹不足を前提とした
るものなるに反し、新機構の適用
せらるべき事態は必ずしも然らず
船腹過剩の情勢をも現實に考慮せ
られねばならぬのであつて、それ
丈に問題は深刻であり且困難であ
るのである。

然らば引受物資の割當は之を如
何にすべきか。組合細則には物資
割當の基準に關し、「保有船舶ノ

數量及船型、配船狀況及當該物資
積取ノ經驗及実績等ヲ考慮」すべ
きことを規定してゐるが、各條件
の個々の算定及各條件相互の比重
を如何にすべきやに關し種々困難
なる問題が存するのである。特に
輸送力と積取実績及經驗との比重
は之を如何に決定すべきやの問題
は、各物資、各航路に付必ずしも
一定せざる爲一層の困難を伴ふの
である。

物資割當の基準を決定する爲に
は大體二つの措置が必要である。
即ちその一は輸送力、配船狀況並
に積取經驗及実績等の個々の調査
決定であり、その二は之等條件を
綜合せる割當基準の決定である。
輸送力算定の基礎たるべき「保有
船舶」とは毎月一定期日現在に於
ける現に運航する所有船、賃借船
期間備船及受託船の合計噸數たる
べきことは疑義の存せざるところ
であるが、此の點に關し考慮せら
るべきことは輸送力の算定に當つ
ては、保有船舶の性能（機關の種
類、速力、荷役設備等）を斟酌す
ると共に船型を考慮し適船適航主

義に適合すると共に實情に即した
るものを算定すべきである。
積取実績の算定に當り過去何年
間の実績とすべきや議論の岐る
ゝ所であるが、要は當該運航業者
が當該物資及航路に付、過去に於
て如何なる輸送上の施設を爲し、
又は貢獻を爲し或は現實の經驗を
有するかの適正なる判定に缺くる
なき期間たるを要する。此の意味
に於て積取実績算定の基礎たるべ
き期間は三年程度を以て適當とす
べきであらう。

右に依り各組及各組員の輸送力
が算定せられたるときは、引受物
資數量と對比して一應數字的に割
當基準表を作成し、之を基準とし
て適船適航主義に依り各組に對し
引受物資の割當を爲し、各組は更
に同様の之を各組員に割當を爲すの
であるが、更に配船狀況並に積取
經驗及実績等を適當に考慮して割
當を爲す爲には、所要基準日數を
基礎とする物資間の交換の措置を
講ずる必要があるのである。然し
て斯かる措置は又割當決定後に於
ける各組間の割當物資の移讓及交

換にも適用せらるべきである。

共同引受物資は要綱及組合細則の規定せる所に依り、其の種別に依り又は其の數量を分割して不定期船、定期船、油槽船及小型船の各組に割當を爲すものであるが、此の點に關しては定期船が指定航路以外に就航する場合に於ける措置を如何にすべきか、又大型船の組と小型船の組との間に於ける物資割當の均衡を如何にすべきかの問題が存するのである。前者に付ては定期船とは統制上一定の指定航路に於ける指定定期船を稱するものと解すべきであり、從つて斯かる定期船が他の航路に就航する場合は、短期にして斯かる措置を妥當とせざるべきの外は總て不定期船としての割當を受くるものとすべきである。

次に大型船の組と小型船の組との間に於ける物資割當の均衡の問題であるが、此の問題は船腹不足の場合よりも船腹過剩の情勢下に在つて最も困難が存するのである。運賃共同計算の意圖するところは物資割當の適正を得て始めて

眞に其の効果を期待し得るのであり、從つて此の意味よりするも共同引受物資の割當に付ては總て至公至平を旨とし苟も適正を缺くが如きことなきを期すべきであるが特に小型船の組に付ては大型船の組と別個に共同計算を實施する關係上物資割當に關し相互の均衡を圖することは最も必要とするところである。

最後に小口物資の割當に關する問題に付ては小口物資即ち五百噸或は千噸の石炭等に付ては組合に於て輸送餘力を見て適宜割當つることとすべきである。

定期船に關する統制に付ては要綱に「定期船ノ運航業者ハ定期船ノミヲ以テ別個ノプロックヲ設クルモノトス」と定め、又共同引受物資の割當、配船決定及共同引受物資以外の物資の引受に付不定期船に關し規定したる所に付「特例ヲ設クルコトヲ得」ること及「定期船ノ範圍ハ政府之ヲ定ム」る旨規定するのみであり、又組合細則に於ても引受物資の割當に關し、「定期船運航業者ノ組ニ在リテハ

各航路別ニ設ケラレタル部門ノ航路同盟又ハ之ニ準ズル機關ヲ通ジ割當ヲ爲スコトヲ得ルモノトス」と規定する以外は運賃共同計算及共同引受以外の物資の輸送の審査に關し特例を設けることを規定するのみである。然しながら配船統制の技術に關しては、定期船は多くの點に於て不定期船と異なる點を有するのである。所謂配船統制は概ね不定期船の配船統制に關するものであり、定期船に付ては多くの場合別個の措置が採られてゐるのである。

然しながら此の點に關し注意すべきは、斯かる特別の措置は飽く迄も定期船の特殊性に依るものであつて、統制上特に定期船を開放するものに非ざることである。蓋し定期不定期の別なく齊しく統制に協力するの態勢を整備するは統制の遂行上最も必要である。

定期船運航業者は要綱に定むる所に依り、組合内に政府指定に依る定期船のみを以て遠洋定期プロック（第九組）及近海定期プロック（第十組）を設け、且組合定款

第十一條に定むる所に依り各プロック内に各地域別に部門を設けてゐるのである。即ち遠洋定期プロックに在つては歐洲、亞弗利加、北米太平洋、北米大西洋（ガルフを含む）、南米西岸、南米東岸、濠洲（新西南太平洋を含む）、印度（波斯灣を含む）、外南洋（比律賓を含む）及佛印、泰の十部門を、近海定期プロックに在つては支那、滿洲、東北、朝鮮、西南、臺灣、内南洋、北海道、樺太、内地の八部門を設けてゐるのである。

然して必要ある場合は組合定款第三條ノ二に依り各部門に共同集貨機關を設け物資輸送の共同集貨を爲し其の輸送を爲さしむることを考慮されてゐるのである。尙組合が定期船に對し重要物資輸送の分擔を爲さしめむとするときは政府の指示に基きプロック内各部門の就航船腹に應じ之を爲すものである。

配船の決定

配船に付ては海運統制國策要綱に「政府ハ配船ヲ管理決定」する

旨を明かにしてゐるが、之は配船の國家管理態勢を意味するものであつて、運賃備料の公定を中心とする價格部門の國家管理態勢に對應せる新統制機構の重點である。即ち共同引受物資たる共同引受以外の物資たるを問はず、總て之が輸送の爲にする配船は國家が之を管理決定する態勢を採らむとするものであつて、強力なる計畫的配船統制を遂行せむとする以上斯かる態勢を必要とすることは固より當然である。然しながら茲に所謂「配船ノ管理決定」とは態勢としては配船の國家管理を飽く迄堅持しつゝ具體的には組合細則に規定する如く「各組ハ各其ノ組員ヲシテ配船決定ヲ報告セシメ之ヲ審査シ必要アルトキハ之ヲ修正シテ組ノ配船計畫ヲ樹立シ」組合ハ各組ノ配船計畫ヲ審査シ必要アルトキハ之ヲ修正シテ組合ノ配船計畫ヲ樹立シ之ヲ政府ニ提出シテ其ノ決定指令ヲ受」け、組合は之に基き「各組ノ組長ニ當該組ノ配船計畫ヲ指令シ各組ノ組長ハ各其ノ組員ニ之ヲ指示スルモノト」

し、此の場合に於て「月別配船計畫ヲ決定指令セラレタルトキハ各組ノ組長ハ各其ノ組員ヲシテ當該組ノ配船計畫ニ基キ配船ヲ確定實行セシムル」のである。即ち政府は直接的には組合の配船計畫を決定指令するに止り、組の配船計畫及組員の配船に付ては包括的に之を決定指令せる形式を採り、具體的には組の配船計畫に付ては組合の常任理事會及幹事會に、組員の配船に付ては組の役員に各之が決定を委任してゐるのである。之は船舶の配船そのもの、性質上當然の措置であると共に又眞に配船の円滑を期するの所以でもある。

配船計畫及配船の決定は輸送計畫の遂行上重大なる關係を有するが故に之が決定は最も適正を期せねばならぬ。之が爲には海運統制協議會の民間幹事又は其の中より簡拔したる小委員をして計畫の審査に參與せしむるも一法であらう。

配船決定後に於ける配船の變更に付ては、組合細則に「政府ノ命令若ハ其ノ他ノ必要ニ依リ又ハ配

船ノ調整上必要アルトキハ組合ハ配船ノ決定後ト雖組長ヲ通ジ各組員ニ對シ配船ノ變更ヲ命ズルコトヲ得ル」旨規定してゐるが、組合をして斯かる權限を有せしむることとは配船統制上當然にして且必要なる措置である。配船決定後に於ける不可抗力に因る配船不能又は配船遅延の場合に於ける組合と荷主との關係に付ては運送契約の特別條項中に規定されてゐる。

尙配船問題は船腹過剩對策に關聯して重要性を有するのであつて過剩船腹處理の爲にする配船決定の如きは最もその適正を期すべきである。

共同引受以外の物資の輸送

新機構に於ける配船統制の特異の點は、總ての物資輸送に付綜合的統制を爲さむとするに在り、從つて重要物資の輸送は原則として總て組合が共同引受を爲すこととなつてゐるのであるが、然し總ての物資に付組合が共同引受を爲すことは困難なるに依り、斯かる物

資に付ては之を自由引受としたのである。然しながら綜合的配船統制の見地よりして、斯かる自由引受物資の輸送に付ても適當に統制するの必要あるに依り「豫メ組合ノ審査ヲ受」けしむることとしたのである。但し「政府ノ命令ニ依ル貨物及定期船積合せ貨物」に付ては、其の性質上特に審査の必要なき爲原則として其の輸送は組合の承認を要しないのである。

共同引受以外の物資の輸送の審査は組合に於て之を爲すのであるが、「必要ニ應ジ政府ノ指示ヲ受ケ承認ノ可否ヲ決スルト共ニ審査申請セル以外ノ物資ノ輸送ヲ指示シ又ハ申請セル物資ヲ他ノ組合員ヲシテ輸送セシムルコト」も得るのである。

共同引受物資の輸送に付ては總て組合が其の責任に於て荷主と運送契約を締結するのであるが「輸送ノ承認ヲ得タル」共同引受以外の「物資ニ付テハ當該組合員ハ其ノ費用ト責任トニ於テ直接荷主ト運送契約ヲ締結スルコトヲ得ル」のである。

尙共同引受以外の物資に付ては輸送能率の増進を圖る等統制上必要あるときは共同集貨の措置を探り得るのであつて、組合定款第三條には「必要に應じ其ノ共同集貨ヲ爲スコト」を規定してゐる。

共同集貨制の目標とする所は出貨の統制に在るのであつて、船舶の統制と出貨の船統とは互に表裏を爲すべく兩者相俟つて始めて眞に物資輸送の完遂を期待し得るものと爲すものである。殊に雜貨雜品に在つては其の種類、數量、荷主等に付多種多岐に亘り、其の取扱方法亦極めて統一を缺き、船腹の利用價値を低減せしむるが爲に統制を圖ることは極めて緊要なりとして、荷主團體に代り雜貨雜品の共同集貨所を設置し公正なる集貨と運航能率の増進を圖らんとする案が現に提唱せられてゐるのである。即ち最近「海運中央統制輸送組合」取扱ニ係ル共同引受物資以外物資ノ共同集貨（遠洋貨物ヲ除ク）ヲ爲スル爲「運航業ヲ營業ル回漕業者並ニ定期船ノ集貨機關

業者及海運貨物仲立業者」を以て各地區別に「海運集貨統制組合」を設立し、更に中央に之を糾合して「共同集貨統制組合聯合會」を設立せんとする計畫が意圖せられてゐるのである。

海運集貨統制組合に付ては組合の構成、組合の集貨すべき物資の種類及範圍、集貨の方法、集貨物資の割當其の他に關し尙研究すべき點多く、從つて之が是非の批判は暫く之を避くるも、唯一點明かにして置くべきことは、斯かる共同集貨所は飽く迄海運中央統制輸送組合の定款第三條ノ二の規定に基き、その事業遂行上の補助機關として設置せらるべきものにして之と常に密接なる連繫を保つべきこと、從つて其の目的とする所は「共同集貨ヲ爲ス」こと自體に在つて集貨物資の割當を爲すに非ざることである。但しその運用宜しきを得ば關取引の防止及運航能率の増進を期し得るの外「包裝ノ改善指導」、「檢査數量ノ勵行」、「艀荷役偏在ノ防止、陸海輸送ノ連絡仲仕トノ連絡」及「稅關其ノ他關

係各應トノ連絡」等を圖る上に寄與する所あるであらう。

運賃共同計算の目的と意義

海運統制新機構の重點は海運中央統制輸送組合の創設を中心とする配船統制に在ることは既に屢述せる通りであるが、新機構下に於ける配船統制の重點は亦物資輸送の共同引受と運賃共同計算とに存する。即ち物資輸送の共同引受と運賃共同計算とは表裏一體の關係に在つて相互要請し相關するのである。巷間論を爲す者共同計算の統制の新機構に占むる地位を以て從屬的と爲し計畫輸送との聯關性を閑却せるは新機構の眞義を知らざるものと云ふべきである。

即ち配船統制と云ふ運賃統制と云ふも何れも統制の片面のみ。二者一に歸して始めて眞の統制たり得るのである。此の點は、運賃統制時代より配船統制時代に入り更に兩者の一元化に依る現在の統制時代に至る我國海運統制の過去の

足跡が餘りにも明瞭に示す所である。

配船の適正は運賃の適正を要件とするものであり、運賃相互間の不均衡に因る配船の流れが如何に過去に於て配船統制上の困難を齎したかは既に多くの事實が證する所である。固より如何に運賃間に不均衡があり之に因り不適正なる配船の流れを生ずるとも、強制命令に依る統制措置に依り之を是正するの道ありとは云へ斯くの如きは眞に策の得たるものとは稱し難い。又假りに斯くの如き強制措置に依り一時的に其の目的を達し得たりとするも、水の高きより低きに就くは斯かる應急措置のみに依つてよく之を防ぎ得るものではない。之を防ぐ道は唯一つ運賃を適正にしその相互間に於ける不均衡を除去するにあるが、斯かる道も亦價格等統制令及海運統制令に依り閉塞されてゐるのである。然も事態の緊迫は終に配船の國家管理態勢を招來し計畫配船に依る統制が新に從來の強制配船に依る統制に代位するに至つたのである。

即ち總ての配船は綜合的配船計畫の下に決定實行せらるることとなり、運航業者は政府決定の輸送計畫に基く物資輸送の絕對的責任を負ふこととなつたのであるが、然も之と當然併行せらるべき運賃是正の道を有しないのである。茲に新機構下に於ける運賃共同計算の意義が生れその必要性が提唱せられるに至つたのである。唯此の點に關し特に闡明せらるべき點は、運賃共同計算の眞に意圖するところは單なる個々の採算關係に在るに非ずして、新統制機構の圓滑なる運賃を期するに在ることである。茲に今後運賃共同計算制を運営するに當つての最も重大なるポイントが存する。

運賃共同計算の意義及新機構下に於てその必要なる所以に付ては既に述べた通りであるが、然らば運賃共同計算は如何なる方法及基準に依り行ふべきや。以下現に最も重要性を有する共同引受物資

運賃共同計算の基本的考察

運賃共同計算の意義及新機構下に於てその必要なる所以に付ては既に述べた通りであるが、然らば運賃共同計算は如何なる方法及基準に依り行ふべきや。以下現に最も重要性を有する共同引受物資

に關する運賃共同計算制を中心として考察したいと思ふ。

我國現下の物價政策は生産力擴充の點より制約を受けつゝも尙一般的低物價政策を採らざるを得ざるは多くの意見の一致する所であるが、原價計算に依る價格形成に當り如何なる基準に依るべきやの問題に關しては、最高生産費又は最低生産費に依らずして中庸生産費に依るべきことは、曩に發表せられたる「物價統制大綱」に於て「原價計算ニ當リテハ中庸生産主義ヲ以テ原則トス」る旨を明かにし、又經濟新體制確立要綱に於て「主要物資ノ價格ヲ公定スルニ當リテハ中庸生産ヲ基礎トシテ適正利潤ヲ計上ス」と云へる所よりするも既に一般に容認せらるる所である。然して中庸生産費原則の下に考慮せらるる方策は、ブル・システム即ち共同計算制であるが此の點に關しては、第一に中庸生産費を如何なるレベルに置くかの問題があり、第二に生産の確保の問題があり、第三に斯かる制度の基底たるべき統制機構の問題があ

る。

第一及第二の問題に付ては「物價統制實施大綱」に於て「ブル標準價格制ヲ採用シテ生産増大ノ目的ト低物價政策トヲ極力合致セシム」べきこと、及第三の問題に付ては同大綱に「ブル標準價格制ヲ採用スル場合ニハ原則トシテ全國ノ販賣機構ヲ一元的ニ統制ス」べきことを示唆してゐるのである。然して運賃に付ては物價統制大綱に「高運賃政策ヲ採ルコトハ此ノ際物價政策ノ根本方針ニ矛盾スルヲ以テ戰時經濟運行ノ大局ヨリ見テ眞ニ已ムヲ得ザル場合ノ外之ヲ避ケ必要ノ場合ニハ他ノ對策ヲ講ズルコト」を指示してゐるのである。然して之等を綜合して考察するに海上運賃に付ては標準價格を基準として共同計算制を採用すべきこと、及斯くして採用する共同計算制は運賃間の不均衡を適正ならしめて配船の圓滑を期するに足るものなるべきこと、更に斯かる制度の基底たるべき運航業者の一元的統制は海運中央統制輸送組合の結成に依り既に達成せら

運賃共同計算の方法

運賃共同計算の基本的考察

新機構に於ける運賃共同計算は平衡資金的共同計算の方式に依るものなることは既に述べたる通りであるが、組合細則には共同引受物資に關する運賃共同計算の方法に付次の如く規定してゐる。

(イ) 組合ニ於テハ荷主ヨリ契約運賃ヲ取得シ組合員ハ積高ニ應ジ組合ヨリ共同計算運賃ヲ收受シテ共同計算ヲ行フモノトス前項ノ共同計算ハ組合員ガ共同計算運賃ト組合ノ契約運賃トノ差益ヲ組合ノ共同計算勘定ニ繰入レ差損ハ之ヨリ補償ヲ受クル

ニ依り行フモノトス
(ロ) 共同計算運賃ハ航路別、品種別、船型別ノ基準備船料ニ一定額(店費、危険負擔及適正利潤等)ヲ加算シタルモノヨリ逆算スルモノトス

(ハ) 遠洋航路ノ運賃ノ共同計算ニ付テハ前二號ニ規定スル方法ニ付特別ノ定ヲ爲スコトヲ得ルモノトス

即ち組合に於ては荷主より公定額、代行公定額、代行停止額其の他政府の認可又は指示したる額に依る荷主との運送契約上の「契約運賃」を收得し、組合員は其の實際積高に應じ別に定むる基準に依り算定せらるゝ所謂「共同計算運賃」を組合より收得して共同計算を行ふものである。換言すれば組合が荷主との運送契約に基き組合の收受すべき契約運賃は一應全部組合が之を收得し、然る後實際の配船を爲し物資の輸送に當りたる組合員に對し其の實際積高に應じ契約運賃でなく別途に運賃間の均衡を特に考慮して適正なる基準に依り算定せらるゝ共同計算運賃を

組合より支拂ひ、斯くして契約運賃間の不均衡は組合の勘定に於て之を共同計算とするものである。即ち荷主より收得する契約運賃に假に不適正なるものありとするも、組合なる濾過器を通ぜしむることに依つて之を適正化し、此の適正化せられたる共同計算運賃を組合より各組合員に支拂ひ、以て運賃相互間從つて組合員相互間の均衡を圖ると共に之等組合員をして渾然一致の態勢の下に統制に協力せしめんとするものである。

然しながら組合細則に規定する如く、「運賃ノ決済ハ當該組合ニ於テ組合ニ代リ直接荷主ト之ヲ行フ」ものである以上、組合が契約運賃を收得し組合員に對しては組合より共同計算運賃を支拂ふことを前提とする方法は所謂絶対的共同計算の場合と等しき方法であり之を實施するに當つては適當に之を修正しなければならぬのである。之れ組合細則に規定せる如く組合員が共同計算運賃ト組合トノ契約運賃トノ差益ヲ組合ノ共同計算勘定ニ繰入レ差損ハ之ヨリ補償

ヲ受タル方法に依り共同計算を行ふこととしたる所以である。即ち原則としては「契約運賃」は一應組合の共同計算勘定に繰入れ、組合員に對しては改めて組合より積高に應じたる「共同計算運賃」を支拂ふとの建前を堅持しつゝ、實際には運賃は「契約運賃」を以て荷主より組合員が直接之を收得し、然る後「契約運賃」との差額を組合の共同計算勘定に移し差益は共同計算勘定に繰入れ差損は之より補償を受くるの方法を採るものである。

共同計算運賃の算定 運賃共同計算の基礎は「共同計算運賃」に在ること既に述べたる通りであるが、「共同計算運賃」の算定に付ては組合細則に「共同計算運賃ハ航路別、品種別ニ船型別ノ基準備船料ニ一定額(店費、危険負擔及適正利潤等)ヲ加算シタルモノヨリ逆算スルモノトス」と規定し、備船料を基礎とせる中備價格主義を採つてゐる。

が算定は當該航路の當該物資の輸送に使用せらるべき船舶の船型の種別に應じたる基準備船料に一定額に見積りたる運賃業者の店費、危険負擔及適正利潤等を加算し、之を所要基準日数を加味して逆算して之を爲すものである。

共同計算運賃の算定に當り問題となる主要の點は、第一に基準備船料に關する問題であり、第二に之に加算すべき組合細則に所謂「一定額」たる運賃諸費の額に關する問題であり、第三に共同計算運賃算定の基礎たる船型の數に關する問題であり、第四に特殊運送契約等の共同計算運賃の算定に關する問題である。

第一の基準備船料に關する問題に付ては、基準備船料とは共同計算の基準たるべき備船料にして、公定額、代行公定額、代行停止額其の他政府の認可又は指示したる額に依る標準の備船料を意味するものであつて此の點に付ては論議の餘地はないのであるが、其の內容に關し今後現行の短期割増及船費補償を如何にすべきかに付問題

が存するのである。短期割増及船費補償の問題は備船料の統制に於ける重要な問題であり、從つて備船料の統制の項に於て之を論及することとするが、唯短期割増及船費補償設定當時の事情の變化に依り、今や此の點に關し新なる檢討を加ふるの要あるは一般に認めらるゝ所であり、此の情勢に基き政府は本年一月十六日付運賃共同計算基準に關する管船局長通牒に於て「標準備船料ニ付テハ船費補償半額及短期割増ヲ削ルコト」を指示するに至つたのである。尙新造船等の場合は新造船割増等を加算するものなることは同管船局長通牒に於て、昨年十月九日海運統制協議會特別委員會に於て決定の「運賃備船料共同計算協議要綱」の趣旨を採擇すべきことを指示し且同要綱に於て「新造船ノ場合ハ新造船割増ヲ加算ス」べきことを決定せる點より明かである。

第二の運賃諸費の問題に付ては前記の「協議要綱」に於て「運賃業者ニ支拂フべき運賃ハ標準備船料ニ運賃諸費一圓五十錢ヲ加ヘタルモノヲ以テ基準トシ之ヲ査定スルコト」を決定して運賃諸費は定額の一圓五十錢なることを明かにしてゐるが、此の點に關しては又運賃諸費は定額にすべきや又は定率にすべきやの問題と定額又は定率の程度如何の問題とがあるのである。第一の點に付ては共同計算運賃算定に當り大型船及小型船を通じ運賃諸費として一律に定額のものに加算することは、危険率多き小型船に不利にして大型船及小型船間に公平に期し難きに依り定率とするか、或は又定額とするも大型船及小型船間に均衡を期し得る様船型別に依り等差を設くることも考慮せらるゝのである。

第二の點に付ては運賃諸費の多寡は共同計算運賃の率に直接重大なる關係を有し、從つて低率運賃に對する要補償額の多寡に直接影響を及ぼすものなるに依り運賃諸費の額又は率の決定に付ては最も慎重を要するのである。之等の點に關しては前記管船局長通牒に於ては、「近海ニ於ケル共同計算運賃ニ付標準備船料ニ加フベキ一定額ハ大體一圓五十錢ヲ目標トスルコト」を指示して、運賃諸費は大體一圓五十錢見當を承認する意思あることを表明してゐるが額又は率の何れに據るべきやは取て特に指示してゐないのである。「協議要綱」に所謂「一圓五十錢ヲ目標トスルコト」との意味は、必ずしも定額一圓五十錢を意味するものに非ずして、額又は率の何れに據るも結果に於て大體一圓五十錢程度を超えざる範圍たるべしとの意味なりと解すべきである。

從つて組合に於ては此の政府の指示の範圍に於て最も適切にして且公平なる運賃諸費の算定を爲すべきである。尙遠洋不定期船の共同計算運賃算定の基礎たる運賃諸費に付ては、遠洋不定期船の特殊性よりして、近海不定期船の場合に於ける運賃諸費に比し、之を増額して毎噸三圓の程度とすることに大體意見の一致を見つゝあり「協議要綱」にも之を明かにしてゐる。

第三の共同計算運賃算定の基礎たる船型の數の問題に付ては、運賃共同計算を單に運賃間の均衡を圖る爲の措置と見るか、或は又配船統制との關聯をも併せて考慮するかに依り根本的に二つの異りたる見解を生ずるのである。即ち適船統制主義を採る船型一種説と、配船統制との關係性を考慮せる船型數種説とがあるのである。運賃共同計算の純理よりすれば、各航路各貨物に付現に政府の認可又は指示したる運賃は、使用船舶の船型如何に拘らず唯一種にして依つて之に對應せる共同計算運賃は一種たるべく、從つて共同計算運賃算定の基礎たる船型は各航路各貨物に付適船一種たるべしとの理論が立つのであり、又適船統制の趣旨にも合致するのである。尙此の點に關しては船型別共同計算運賃を採用せば、契約運賃及備船料をも再吟味せざれば反つて不均衡を生ずる憂ありとなし、又船型の別に依る不均衡は運賃諸費の範圍に於て之を填補し得べしとの説もあるのである。然しながら運賃共同計算は單に價格統制の見地のみより之を解すべきでなく、配船統制

の見地よりも之を考慮すべきものなることは既に述べたる通りであつて、運賃共同計算は一方に於て適船適航主義を堅持すると共に、他方に於て計畫配船又は強制配船を公平化し、以て配船統制を回滑ならしむるの措置ならしめねばならぬのである。即ち適船適航主義が全的に堅持せらるゝ爲には、各航路各貨物に付必要なる數量の適船が常に準備せられ得ることを前提としなければならぬのであるが、少くとも現在の我國船舶の數量及船型を以てしては困難なしとしないのであつて、従つて物資輸送の必要よりして適船以外の配船を要する場合も多く、之に對しては配船統制の回滑を期する爲採算の均衡等に關し何等か適切な措置を講ずるの必要があるのである。即ち之が爲には船型は各航路各貨物に付適船を中心として數種の船型を選び、之を基礎として數種の共同計算運賃を算定すべきである。

組合は此の點に關し「共同計算處理ノ方法」付テハ理事會ノ議決

ヲ經政府ノ認可ヲ受ケテ之ヲ定ムルモノトス」との組合細則の規定に基き、曩に理事會の議決を経て「各航路各貨物ニ付適當ナル船型三種以内ヲ選ビ出來得ル限り簡明ニ共同計算運賃ヲ算定スルコト」を決定したのであるが、航路及貨物により一種の船型を以て足るものも多いのであつて、斯かるものに付ては必ずしも一種以上の船型を選定する必要がないのである。例へば馬來半島積及比律賓積鐵石の如きは大型船一種の船型を以て足るのであつて、其の他の航路に付ても實情に應じて適當なる船型及其の種類を選定すべきである。尙船型別共同計算の變形として共同計算運賃算定の基礎たる船型は適船一種とし、實際配船に當り之より船型下位又は上位の船舶を配船したる場合は、適船型を基礎として算定せる共同計算運賃に一定比率を割引して之を加算調整する方法も考慮せらるゝのである。

第四の特殊運送契約等の問題に付ては、船舶運賃契約、日貨契約

軍と契約する軍需品及木材以外の甲板積貨物の運送契約等に關する問題がある。船腹運賃契約に付ては當該船舶の當該貨物積載可能量を基礎として共同計算運賃を算定するものとし、日貨契約に付ては之を期間備船料率に換算し之と共に共同計算運賃に一定額を加へたるものとの差額を共同計算とするものとし、軍と契約する軍需品（特殊用務船と同様の取扱の下に運航する船舶に積載する軍需品を云ふ）及木材以外の甲板積貨物に付ては共同計算より除外するものとなすのである。尙貨物積高（運賃噸數）が本船重量噸の二割以下なる場合は之亦共同計算より除外するのである。蓋し航行安全の爲にするバラスト積に對しては共同計算適用の必要なが故である。

其の他共同計算運賃算定に當りては積揚地に付ては出來得る限り少數を選んで算定し、近接の積揚地は之に適當の賃差を附する等の便法を講ずると共に、航路及貨物の特殊性、危険性及特別費用等を

適宜斟酌することが考慮されるべきである。尙基準日數の算定は共同計算運賃算定上の最も重要なポイントであつて、共同計算運賃が適正なりや否やは繫つて基準日數算定如何に在る點よりして、此の點に關しては最も嚴正を期し得る様慎重なる考慮が拂はねばならぬのである。基準日數の算定に關し問題となる點は起點港の選定であるが、其の他航行経路、速力季節等各般の事情を如何に適正に加味すべきかに付て、慎重に考慮されねばならぬ。尙起點港の選定に當つては、補炭手配困難なる現下の情勢に在つては補炭地をも考慮すべしとの説も一應首肯せらるべきであらう。

共同計算運賃と法令に據る運賃との關係 運賃共同計算實施に當り考慮し置く可き重要な問題は共同計算運賃と公定運賃其の他法令の規定する所に依る運賃との關係である。即ち價格等統制令及海運統制令に於ては何れも「其ノ額ヲ超エテ之ヲ……受領スルコトヲ得ズ」と規定してゐる點よりし

て、假りに荷主より取得する契約運賃が法令に準據せるものなりとも組合員たる運航業者が現實に取得する共同計算運賃が之を超えたものとなるときは法令との關係上嚴格なる意味に於ては疑義なしとしないのである。然しながら公定額其の他に依る契約運賃を適正化する爲の措置として運賃共同計算を實施せんとするものなる以上、然して又運賃共同計算の實施は閣議決定に依る統制國策として宣明せられたる以上は、運賃共同計算制を正當化する爲の何等かの措置が採られねばならぬ。

對船主關係 運賃共同計算の基礎たる共同計算運賃算定の重要な基準を爲すものは所謂基準備船料なること既に述べた所であつて、此の意味に於て運賃共同計算は備船料共同計算制其の他に關し直接間接船主に重大なる關係を有するのである。

定ム」と定め、更に又「備船料ノ共同計算ヲ實施スル」旨を明示してゐるのである。共同計算運賃の基準たる基準備船料の内容に付ては、本年一月十六日附「運賃共同計算基準」に關する管船局長通牒及之に依り政府に承認せられたる「運賃備船料共同計算協議要綱」を中心としてゐるが、之等備船料及委託に關する決定事項の實施は運賃共同計算の實施と密接なる關係を有するのであり、又特に「備船料及委託ノ設定變更」の問題は重大であり、従つて之等の問題を中心とする對船主關係は最も公正を期し得る様慎重なる考慮が拂はねばならぬのである。

踏襲したものであることは周知の如くである。然し乍ら海運界の趨勢は愈々これを改訂して全面的公定化すべき機運に入つたのである。こゝにおいて主務當局では他の部門との振合上海運收入をも原價計算から入つてその料率の適正化を圖る要ありとなし先づ運賃構成の最大根幹をなす備船料に原價計算制を採用するに決し古る五月三十一日附を以て各社一定の調製書式を配附し、指令するに至つた。右書式によれば船價を乗出價格（建造費又は購入價格）最近決算期に於ける帳簿價格扣却方法（特別又は普通）一噸噸當り乗出價格等に分類して仔細に記載報告せしめると共に船費店費に對しても明示を求めてゐるのである。

各船會社に於てはこれが算定方法等につき同一見解の下に歩調を一にする要あるを認めてゐる。而して海運收入を決定する上に於て船價の占める部分に疑義を挿む向もあつて、これをブツク、パリュによるも或は又何等かの標準

るかといへばその根拠は帳簿船價によるのが最も簡易であり一般的には合理的だとも見られる。但し船價値却に忠實であつたか否か、却て料率に逆の結果を來す矛盾も認められるが、その一面低船價は著積利潤だとの理論も成立つのであつて、普通の原價計算に於ては工作機械等を時價に換算して算定されてゐないことゝ一致する。

の不合理は論ずるまでもないが、船價査定標準中に時價を取上げてゐない點は右の意味からだと思はれる。いづれにせよ今次の船價調査報告は戦時下に於ける備船料延いて運賃の適正率公定を目指すのであるから各船主共虚心坦懐に作爲なき算定を第一義とすべきことが要望され不審と認められるものに對しては嚴密な帳簿検査を勵行されるに至るであらう。

五、港灣問題の諸對策

周知の如く本邦海運事業は第一次歐洲大戰後異常な進歩發展を遂げ噸數實に六百餘萬噸の偉容を誇り、七洋制覇は英國に次ぐ世界第二位の地歩を確立した、しかしながら現下内外情勢の緊迫に依り内外輸物資は頗みに激増しこれをもつてしてもなほ毎月約五十萬噸の積残を生ずる現狀であること克服するために逓信省では新造船の建造助成修繕の延期、機帆船に依る補助輸送など總ゆる應急對

策を講じつゝあるがこれ等の對策と同様重要視されるものに港灣荷役作業の能率化と云ふ問題に關連する一連の港灣諸懸案が存在するのである。

現在の海上輸送が當局の周到なる配船計畫に基き中央統制輸送組合との密接な連絡のもとに實施されてゐる以上、限られた船腹と配船計畫に關する限り以上の輸送實績を期待することは困難である、依つて當局が次に阻ふところ

この港灣事業の統制に關しては愈々逓信省に於て國家總動員法に基く港灣統制令を公布、強力な國家管理の下に全國重要港灣における諸般の作業團體を法的に統合せしめ、貨物の陸揚、積荷作業の一元的統制を圖り可及的に滞船時間の切下げを行ひもつて運航能率の増進を意圖してゐるのである。

と考へられる、港灣荷役能率の向上を圖るためには仲立業、回漕業代理店、陸揚荷捌業、船積業、專屬店、荷扱店、水上小運送業、船舶荷役業、沿岸荷役業、ステバドア、倉庫業、陸上小運送業、その他諸々の作業部門が統合體を結成有機的一體となつて港灣事情の一貫的運營形體を確立することが先決條件であらねばならない、然るに現状を見れば實に複雑多岐なるものとなつてをり、これ等の事情を逓信省が現實を無視せず如何に合理的に組織化せんとするに港灣統制令の最大の眼目がある。

が存立するであらうかを考察して見る。

一、海運組合法に依るもの

△日本海運仲立業組合—海運仲立業の健全なる發達を目的として内地に事務所を有する甲種海運仲立業者をもつて組織せるもので本部を神戸に置き支部を小樽、函館、東京、大阪、神戸及び門司に置き會員約四百名に達する

△海運貨物仲立業組合—昭和十四年逓信省告示第三七二五號により指定された地区内に事業の據點を有する乙種海運仲立業者をもつて組織し各主要港において結成されつゝある。

△水上小運送業海運組合—前記逓信省告示に依り指定されたる地区内に事業の據點を有する港内船隻及び其の曳船に依る運送事業者並にこれ等船舶の貸渡事業者を營む者をもつて組織せるものである、構成員の決定に關しては港によつて異り、名古屋港においては回漕營業、船積業者曳船營業、筏回漕業とし、横濱新潟及關門港にありては回漕業

のものは當然この港灣作業の統制に依る荷役能率の向上にある譯である。

即ち本年度に於ける重要諸物資輸送量に對する本船船腹が今後更に逼迫を豫想せられるものあるをもつて港灣に於ける本船船腹を最少限度にとりめ船腹廻轉率を最高度に發揮せしめるためには港灣荷役力が必要欠くべからざる重要問題であるとして最近漸く逓信省においても本船にかはるそれが荷役力を重視するやうになつて來たが之はもと／＼港灣業者が要望してゐたものであつてむしろ今に於ける港灣荷役力の重視は甚だ遅れたものとして遺憾がられてゐる。然し當問題の適正處置が望まれてゐる一方、今後の同方面に於ける當局の盡力の結果が期待されてゐるまた業者も右當局の盡力を期待するとともに自ら港灣荷役力増強に積極的な努力をこめて居るのである。

この港灣事業の統制に關しては愈々逓信省に於て國家總動員法に基く港灣統制令を公布、強力な國家管理の下に全國重要港灣における諸般の作業團體を法的に統合せしめ、貨物の陸揚、積荷作業の一元的統制を圖り可及的に滞船時間の切下げを行ひもつて運航能率の増進を意圖してゐるのである。

二、その他の法規に依るもの

△船舶荷役業組合—船舶荷役業の健全なる發達と荷役作業の迅速化に依る本船停船時間の短縮を圖るため設立されたもので從來沖仲仕組合、沖人夫請負業組合として存在せるものを逓信省が漸次統制を懲勵して出來たものである。

△横濱港沿岸人夫請負業組合—明治四十四年神奈川縣令第六六號に基き人夫請負業組合と同様の目的をもつて横濱港内沿岸において船積内貨物の積卸に従事する人夫の供給を業とする者をもつて組織す。

△神戸船積業組合—兵庫縣令により組織せられたるもの。

△名古屋曳船商業組合—名古屋市内に船籍または船舶所有者の住所する發動機船に依り曳船業を營む者をもつて組織す

三、自治的に結成せるもの

△海運連絡同業會—船舶荷役ならびに貨物の陸揚、荷渡又は荷受、船積等を一貫經營する者及

び本會において適當と認めたる者を會員とするもので東京、横濱、名古屋、大阪、神戸及關門の各港にこれを設置し、東京に海運組合連絡中央會を置き、これを統轄す。

△回漕業組合—海運組合法の施行以來海運貨物仲立業組合又は水上小運送業海運組合が設立されて以來これ等に統合されたが何れの港においてもこれが解散をなしたるものなく依然存続してゐる、しかしして横濱回漕業組合大阪港筏回漕業組合、神戸船積問屋組合下關海運業組合、下關船舶發動機仲立業組合、門司曳船業組合博多海運業組合等が存在してゐる。

△荷役組合—港灣荷役業者の團體中船舶荷役業に就ては從來の組合を改組して逓信大臣の認可を得て船舶荷役業組合を結成してゐるが、その他のものもありては港に依り種々の名稱のもとに依然として任意組合を結成して神戸陸仲仕業組合、神戸船積業組合、兵庫岡仲仕組合、大阪

沿岸荷役業組合、大阪港石炭荷役業組合、門司東部荷役業組合、門司西部荷役業組合、倉庫業荷役組合、名古屋陸仲仕請負業聯合會

△倉庫業組合—港灣に於ける倉庫業者は何れの港でもステベドア又はランディングエレントとして強力なる資本力と背景とをもち重要な地位を占め、倉庫同業組合を結成し保管料及荷役賃の協定をなす外海陸連絡同業會の有力なる分子として活動してゐるが、過般商工省の懲懲に基き日本倉庫業會を結成し自主的統制へと飛躍した。

△検査業組合—横濱貨物検査業組合、大阪貨物受渡業組合、神戸検査協會、門司検査組合、名古屋港立會業組合等が存在する。

△税關貨物取扱人同盟會—税關貨物取扱人は主として乙種海運仲立業者が兼營してゐるがこれ等はそれ／＼同盟會を設け會員相互の互助を行つてゐる神戸税關貨物取扱人同盟會、門司税關貨物取扱人同盟會、大阪税關貨物

取扱人同盟會がある。△専屬店會—重要港灣には郵、商、東亞海運等の専屬店が多数に存在するのでこれ等は同系をもつて専屬店會を組織してゐる。

斯くの如き業別組合が各港毎に濫立してゐるが港灣統制令はこれを如何に簡潔化し港灣事情の整理統制に依る作業の迅速化を意圖してゐるであらうか蓋しこの點吾等の最も注目する點である。

港灣統制令の公布により港灣荷役作業の一貫性が如何なる形において具現されるかに關して選信當局では積極的な説明を差控え極めて慎重な態度を採つてゐるが一、海陸聯絡中央會並に各地同業會を運用の母體とすること二、既成各組合を可及的に活用すること三、倉庫業は別離協力すること四、各主要港別に一貫的運營を爲さしむること

と云ふ四つの基本方針に立脚して體系づけられることは確定的であるといつてよい。従つて國家總動員に基くと云へばこれは他業界に

おいて屢々散見された如き民業の縮壓ではなく、性格的に頗る弾力性を有するものと考へて差支へなからう。この四つの基本方針に依つて當局が二十有餘の業別に岐れてゐる港灣關係業者を如何に整理統合するかは本令の技術的な困難性を有するのであるが、近き將來に具體化されることを期待するもので即ちその方向は従來行はれてゐたところの船會社—本船—業別組合—荷主といふ横の連絡を業別組合の單純化に依つて一層密接ならしむるとともに選信省—海陸聯絡中央會—海陸連絡業會—業別組合—本船—船會社、荷主と縦の統制を企圖する點に本會の劃期性が認められるのである。

倉庫業者は過般大同團結し日本倉庫業會を結成したが、港灣統制令の適用範圍外に立ち脇役としてこれを掩護する苦である。しかしながら倉庫業者は各港において數々の業を兼ねてゐるし海陸連絡同業會の會員として絶對的な立場にあるから、事實上は倉庫業者に斯る統制體の實質

合する場合多く、其の結果徒らに手續の繁雜化と經費の増嵩とを招來し、加ふるに動もすれば行政上の不統一を來すこと多く、爲に港灣の利用能率を減退せしむること頗る多いのである。例へば船舶入港時に於ける臨船尋問に提出する書類に關する検査官(厚生省)と水上警察署(内務省)、危険物火藥類取扱に關する税關港務部(大藏省)と水上警察署、砂糖、鹽、煙草等の積卸に關する税關港務部と税務署又は專賣局(大藏省)、食用肉の積卸に關する税關港務部、府縣廳(内務省)と水上警察署、内航棧橋に關する税關港務部と市廳(内務省)、港内漁業に關する水上警察署と税關港務部等の各監督權の競合の如きは其の一例であり、之等に基く日常の港灣關係手續の不統一と煩雜とが港灣利用能率に及ぼす影響は蓋し頗る大なるものがある。

港灣行政の不統一に因る港灣機能減退の事實に付ては夙に指摘せらるゝ所であつて、之が統一に關しては既に年來各方面より要望せ

上の運營を委ねることゝならう斯くて港灣統制令は横の統制に縦の筋金を入れることによつて所期の目的を達成せんとするものである。

選信省が該令公布の對象とする重要港灣は海陸連絡同業會の所在地であるが、その他の港灣も此の線に沿つて整理統合せられることは當然である。

かくて選信省は一方においては中央統制輸送組合を通じて船會社と仲方においては目下結成を懲懲中の荷主統制團體を通じて荷主と左右両面にわたる連絡に加へ今回の港灣統制令に依り丁字型の戦法をとり、斯くて海上輸送の完璧を期さんとしてゐる。而して港灣統制令は如何なる形態を採るにもせよ實狀を甚だしく否曲せざる限り斯る措置は當然の推移といふべくその活潑なる機能發揮こそ刮目に値するところである。

荷役能率化の重點

戰時下物資輸送量の増大に對應し海上輸送の圓滑なる遂行を期す

る爲には、船舶運航能率に至大の關係を有する港灣の機能をして最高度に發揮せしむることを要するのである。然して港灣機能を綜合強化し、之を最高度に發揮せしむる爲には、第一に港灣行政を統一し、第二に港灣施設を整備擴充し、第三に港灣運營を合理化し、第四に港灣荷役方法、第五に荷役を夫々改善し、第六に港灣勞務を充實するの要がある。

港灣行政の統一

海上輸送の圓滑は港灣機能を擴充し之を最高度に發揮せしむるに依つて最も之を期待し得るものであることは既に述べた通りであるが、從來港灣機能の發揮を最も阻害したものは港灣行政の分管主義であつた。即ち港灣行政は現に多数の省に分管され、税關々係事項は大藏省に、船舶關係事項は選信省に、漁港、植物検査及獸疫關係事項は農林省に、臨港鐵道等の船車連絡關係事項は鐵道省に、倉庫關係事項は商工省に、一般行政關係事項は内務省に、検査關係事項

は厚生省に、氣象測候關係事項は文務省に夫々分掌せられ、更に又最近に於ては港灣の軍事的利用増大に伴ひ、軍關係事項に關し陸海軍との關係が頗る密接となつたことも看過し得ないのである。

固より斯くの如き港灣行政の分管主義に付ては、その因つて來れる當然の事由が存するのであつて港灣行政の多元性は港灣そのものの有する多角的なる特性に出づる本質的のものとも云ひ得るのである。此の故に之が統一の事業は港灣そのもの、本質上頗る困難なることが豫想せらるゝのであるが、然も今や事態の緊迫は戰時下物資輸送の絶對完遂を要請し、之が爲には各分野に亘り輸送の圓滑を阻害せる原因を究明して之を排除するの要あるに鑑み、港灣能率の増進に多大の支障を與ふる港灣行政の分管主義の如きは速かに之を再検討し之が統合を圖することは蓋し刻下の緊要事である。

斯くして港灣行政に對しては各省が何れも關係を有するに依り、同一事項に關して各省の監督が競

合する場合多く、其の結果徒らに手續の繁雜化と經費の増嵩とを招來し、加ふるに動もすれば行政上の不統一を來すこと多く、爲に港灣の利用能率を減退せしむること頗る多いのである。例へば船舶入港時に於ける臨船尋問に提出する書類に關する検査官(厚生省)と水上警察署(内務省)、危険物火藥類取扱に關する税關港務部(大藏省)と水上警察署、砂糖、鹽、煙草等の積卸に關する税關港務部と税務署又は專賣局(大藏省)、食用肉の積卸に關する税關港務部、府縣廳(内務省)と水上警察署、内航棧橋に關する税關港務部と市廳(内務省)、港内漁業に關する水上警察署と税關港務部等の各監督權の競合の如きは其の一例であり、之等に基く日常の港灣關係手續の不統一と煩雜とが港灣利用能率に及ぼす影響は蓋し頗る大なるものがある。

港灣行政の不統一に因る港灣機能減退の事實に付ては夙に指摘せらるゝ所であつて、之が統一に關しては既に年來各方面より要望せ

られ來つたのであるが、然も未だ之が解決を見るに至らないのは行政の統一は必然的に行政機構の統合に關係を有するが故である。然しながら既に述べた如く、事態の進展と共に海上輸送の重要性の増大するに伴ひ、之が完遂を期するに不可欠の要件たる港灣機能の強化の必要は頗る著増するに至つたのであつて、之が爲從來の港灣行政に根本的刷新を加へ、以て港灣機能の綜合強化を圖らんとする對策の樹立實施が官民兩方面に於て眞剣に考究せられるに至つたのである。

而して港灣行政の統一を圖るの道は二つある。その一は行政事務の統合に依るものであり、その二は行政機構の統合に依るものである。港灣行政事務の統合に依るものゝ例としては、先に例示せる各省監督の競合せる場合に付之を云へば、船舶入港時に於ける臨船尋問に提出する書類に關しては、尋問官吏、乘監吏及水上署員等に重複提出することを廢して手續の一元化を圖ると共に各港に依り區々

たる書式を統一し、危険物火薬類取扱、食用肉の積卸、内航棧橋及港内に於ける漁業等に關しては各々之を管轄せる各官廳の競合せる監督事務を統合し、又砂糖、鹽、煙草等の積卸に關しては、何れも大藏省の管轄に屬するに拘らず然も下部官廳の割據に依り重複錯雜せる監督を受けるものなるに依り之が監督事務を何れか一の官廳に統合するが如きことである。

此の點に關し留意すべきは機構を活すものは人であり機構を殺すもの亦人なる點である。即ち港灣機構の刷新は港灣關係者をしてその割據主義的見解を揚棄せしむるに依つて始めて之を期待し得るのであつて、従つて港灣行政事務の圓滑なる統合を圖る爲には、各港灣行政關係者をして單に當該官廳所管事務の範圍にのみ局限せられたる觀點よりせず更に大所高所より港灣の國家的使命を認識せしめ、以て港灣機能の綜合的發揮に協力せしむることが最も必要である。

斯くの如く行政事務の統合に依

り港灣行政の統一を圖ることは、刻下の緊迫せる事態に對處せる緊急對策としては適切であり其の實行も亦容易であるが、然も港灣行政の統一の徹底を期する爲には、單に事務の統合を圖るのみを以てしては未だ姑息の策たるを免れないのであつて、錯雜滯滞せる現行港灣行政を刷新し牢固たる分管主義の弊を除去する爲には、港灣運營の根幹たるべき一元的行政機構の確立が要請せらるゝのである。然して之が對案としては交通省の創設又は内閣直屬の港灣局の設置等が考慮され、その他港灣行政機構の一元化に關しては現に關係方面に於て極めて眞摯なる研究が進められつゝある。

港灣行政機構の統合に關しては「交通政策要綱」に於ても、「交通施設ノ計畫の整備擴充ヲ圖ルト共ニ之ガ運用ノ統制ヲ強化スル」爲、「交通ニ關スル行政機構ノ整備統制ヲ圖ル」べきことを提唱してゐるのである。本問題は今後に残された重要な問題の一であり、今後官民一致の協力に依り國

家的見地より解決を要請せらるゝ緊急の問題である。

港灣行政の分管主義の弊を是正し港灣管理の綜合的統一を圖る爲には、之が基底たるべき港灣に關する基本法規の制定が必要であるが、之が爲には港灣關係法規を整理統合せる港灣法の制定等が考慮される。

唯茲に注意すべきことは行政機構整備の問題にのみ重點を置いて現實の事態に對する措置を誤らざることである。機構の整備如何に關せず港灣は日夜船舶を迎送してその運營は常に休止する所がないのである。故に現機構の範圍に於て港灣行政の錯雜を是正し得るものあらば關係者の協力に依り容易なものより逐次之を改善を實行して漸次之を他に及ぼし、以て事務の敏活と手續の簡捷とを圖り港灣利用率の増進に努むべきである。又港灣機能の低下は極めて些細なる問題に起因する場合多しとしないのであつて、然も之等の問題は現實の事態を観察するに依つて始めて感知し得るものであるか

ら、港灣問題の解決に當つては先づその現實を直視しなければならぬ。

思ふに港灣問題の解決は極めて至難であるが、若し二つの事實が實行せらるゝならば之が解決は必ずしも困難ではなからう。即ち港灣問題解決の要諦の一は、現實を直視して之に直截果斷なる對策を實行するに在り、その二は官民を通ずるセクシヨナリズムを排除して國家的見地より港灣の使命を再認識するにある。

港灣施設の整備擴充

港灣施設の整備擴充に關し考慮すべきは、第一に綜合的港灣計畫の確立、第二に國土計畫との關係、第三に大東亞共榮圈の確立との關係、第四に戰時港灣計畫の樹立、第五に港灣荷役施設の機械化の各問題である。

第一の綜合的港灣計畫の確立に關しては、港灣はその本質上多面的なる特性を有するに依り、其の機能は船舶の碇泊及着離、貨物の船積及陸揚、秤回漕及船内荷役等

の小運送關係及臨港鐵道及倉庫等の海陸連絡關係等の各般に亘り頗る複雑多岐を極むるものであるから、港灣の利用率の増進を期する爲には、之等の錯綜せる機能の綜合統一を圖ることが最も必要である。然して之が爲には從來の土木偏重又は關稅行政の見地を脱却し、眞に港灣の經濟的利用に重點を置く綜合的港灣計畫の確立を圖り、以て港灣の機能を最有機的且能率的に發揮せねばならぬ。

此の點に關し注意すべきは港灣地方的特性の問題であつて、眞に港灣の機能を發揮せしむる爲にはよく其の地方的特性の發揮に努め苟も劃一的統制の弊に陥らざるを期すべきである。

第二の國土計畫との關係に關しては「國土計畫要綱」に「國土計畫ニ當ツテハ……綜合的交通計畫綜合的動力計畫ノ有機的關係ニ於テ産業及人口ノ統制配分ヲ圖ルニ重點ヲ置」くべきことを明かにしてゐるのである。

第三の大東亞共榮圈の確立との關係に付いて「交通政策要綱」に

於て「大東亞ノ綜合的有機的交通體制ノ確立ヲ期ス」る爲め、「日滿支間海上輸送力ヲ擴充強化スルト共ニ南方諸地域ニ對スル航路ノ擴充、不定期配船ノ増加ヲ圖リ併せて對外航權ノ伸張ニ努」め、之が爲には「特ニ日滿支諸港ヲ相互照應スルヤウ整備ス」べきことを強調してゐるのである。

大東亞共榮圈の確立は、之を地理政治學的見地より見るも、その根本的要件をなすものは共榮圈内に於ける海上輸送の確保であり、従つて之が爲にする港灣施設の整備擴充は亦大東亞共榮圈の確立に不可缺の要件をなすものである。然して斯かる意味に於ける我國港灣政策は「交通政策要綱」に指示せる如く共榮圈の確立に對應し得る様從來の港灣政策は之を一新し「各港灣ノ使命ニ應ジ重點的諸施設ノ整備擴充ヲ圖」らねばならぬ

第四の戰時港灣計畫の樹立に關しては、支那事變勃發以來港灣の軍事的利用増大したるに對し、港灣利用の戰時對策に缺くるところあつた結果、港灣機能は著しく低

下し國防國家建設に缺くべからざる重要物資の輸送の圓滑をも阻害するに至つた事實を看過してはならないのである。今や事變は長期化すると共に内外の情勢は益々事態の急なるを思はしむるものがある。依て此の事態に對處し、作戰上支障なきを期すると共に長期戰に備ふるの方策を確立すべきである。

第五の港灣荷役施設の機械化に關しては、既に述べた如く「交通政策要綱」に於ても「港灣ニ於ケル荷役能力ノ増強」は「解船ノ増強」と共に「荷役ノ機械化」に依るべきことを明かにしてゐるのである。即ち近年に於ける我國産業界は高度國防國家建設の要請に應じ重工業中心に移行し、爲に我國海上輸送物資は之等重工業原料品たる鐵礦石、石炭其の他の重量貨物及嵩高貨物が大部分を占むるに至つたのであつて、荷役施設の機械化及之が増強及改善の必要は頗る増大するに至つたのである。特にクレーン等の荷役機械の整備は最近に於ける港灣荷役の狀態に

鑑み刻下の急務である。然も此の方面に對する資材の供給は頗る圓滑を缺き、設備及修繕の遅延に依り港灣の機能を阻害すること大なるものであるに依り、政府は特に此の點に關しては港灣の重要性に鑑み極力資材供給の確保を圖るべきである。

港灣運營の合理化

港灣機能の綜合強化を期する爲には、港灣行政の統一と港灣施設の整備擴充とを圖ることの必要なることは既に述べた通りであるが、更に港灣事業運營の合理化を圖ることの必要な事を看過してはならない。「交通政策要綱」も亦此の點に關し「港灣諸事業ノ綜合統制」を提唱してゐる。然して港灣運營の合理化に關しては、第一に港灣運營の一元的統制の問題と、第二に海運小運送業の再編成の問題とがあるのである。

港灣運營の一元的統制に關しては、我國に於ける港灣運營の現狀は各種の事業が錯綜分立して施設の重複、運營能率の低下及料金の

騰貴等を招来し、港灣の総合的機能を阻害しつゝあるが、斯かる缺陷を本格的に是正し港灣の利用能率の増進を圖る爲には、その運営機構を刷新し港灣關係事業の經營の合理化と一元化とを圖ることが緊要とされるのである。而して之が爲には之等港灣關係事業の許可制を實施し、又重要港灣に關しては、港灣施設の一元的運営に當らしむる爲港灣事業會社の設立等が考慮されるべきである。

海運小運送業の再編成の問題に關しては、海運小運送は船舶運送に附帶し之を補助するが爲に行われ、運送取扱、船積、陸揚、解運送及船内荷役其の他に關聯する種々業務を包含するものであり、海陸連絡上不可缺の重要業務であるが、從來之に關する事業に付ては何等の監督法規なく之が經營は統制を缺き、港灣の有機的機能を阻害した事少くないのであるが今や港灣機能の綜合強化を圖るの要益々緊切なるものあるに鑑み、海運小運送機構を根本的に刷新して之が再編成を圖るべきことが特に

要請せらるゝのである。然して之が爲には事業の許可制、企業集約及經營の合理化、業務監督の強化並に料金の決定等に關する規定を中心とする監督法規の制定が考慮されるべきであり、又法規の制定前に在つては、行政措置に依り適當なる企業集約の促進、解の一元的運用機構の確立、船内荷役作業の共同引受及共同勘定制度の實施等が圖らるべきである。

唯斯かる統制措置を實施するに當り特に戒心を要する點は、海運小運送業の如き特殊なる業態の事業の統制に當つては、よくその事業の本質を把握せる適切な統制措置を探り、苟も統制せんが爲の統制に終らざらむことを期すべきである。即ち海運小運送の如く業種及業態錯雜し企業規模亦大小一ならずる事業に付ては、之が統制措置は企業形態の組織化せられたる海運業に於ける統制措置とは自ら其の方針を異にすべきである。特に此の種事業の統制の遂行に當つては、物心一如の統制を最も必要とするのであつて、眞に統制

の成果を期待する爲には機構の整備と共に之と表裏を爲すべき海運翼賛の精神運動が特に要請せらるゝのである。

港灣荷役能率化

輸送能率の増進を期する爲には海陸連絡施設の整備に俟つ所多く然して又輸送能率の増進は港灣機能の綜合強化を圖るに依つて之を期待し得る所尠からざるは既に述べた通りであるが、港灣の行政及び運送の合理化並に港灣施設の整備擴充と共に港灣機能の綜合強化を圖る爲特に必要とされるは港灣荷役方法の改善である。

荷役能率化に關し第一に考慮せらるべきは荷役の機械化に依る港灣施設の整備擴充を圖ることが必要であるが、荷役施設の機械化は亦荷役方法の機械化に關聯を有するのである。高度國防國家建設の爲にする重製物資輸送は、現在に固より將來に於ても亦我國海上輸送の中心を爲すものなる點よりして、港灣荷役方法の改善に當つては此の點に對する考慮を忘れては

ならないのである。即ち國防國家建設の爲に必要な重要物資に、鈔鐵石及び石炭等を初め多く大量的船積及び陸揚を必要とするものであつて、從つて之等重要物資輸送上に於ける能率の増進は、之等物資の船積及び陸揚方法の機械化に依る荷役の促進に俟つべき所尠しとしないのである。特に今後我國に於ける製鐵業の重要性に鑑み高能率の荷役施設を有する鈔鐵石輸送の専用船の建造等が現に企圖せらるゝ情勢下に在つては、港灣荷役施設及び方法の機械化は最も緊要である。近時我國船舶の整備は頗る改善せられその荷役能力は強化せられたのであるが、陸上荷役施設及方法の機械化が之に伴はざる爲、未だ之等船舶の整備せられたる荷役設備が全的に活用せられざる憾があるのであつて、今や重要物資を中心とする海上輸送の円滑を期する爲には、大量貨物を一時に船積及陸揚するに足る港灣荷役施設の整備が必要であり、之が爲には荷役方法を改善し荷役の機械化を促進するに努めねばなら

ぬのである。

港灣荷役方法の改善に關し第二に考慮せらるべきは貨物荷渡方法の改善であるが、之が爲には第一船内荷役と解荷役との一貫作業が必要であり、第二に貨物の船側渡の廢止と總揚荷役制度の實施とが必要である。

第一の船内荷役と解荷役との一貫作業に付ては、海運小運送業の再編成に關聯して當然に考慮せらるべきであり、第二の貨物の船側渡の廢止と總揚荷役制度の實施に付ては、貨物の船側渡が船舶速發に及ぼす種々の影響に鑑み荷役促進上効果多き貨物の總揚荷役制度の實施が特に要請せらるゝのである。

港灣荷役方法の改善に關し第三に考慮せらるべきは貨物の荷受及船積方法の改善であるが、之が爲には第一に荷主の直解の制限及び廢止が必要であり、第二に貨物の檢量及び檢數の迅速化が必要である。

第一の荷役の直解の制限及び廢止に付ては、從來貨物が荷主の直

解に依り個々に無統制に積出さるゝ結果港灣荷役の促進上多大の支障があつた點に鑑み、荷役及船積の一貫作業の實施若し所謂社解制度の勵行に依り荷主の直解は極力之を制限して漸次之を廢止するに努むべきであり、第二の貨物の檢量及檢數の迅速化に付ては、檢量方法の改善特に檢量場所の限定に依り之が實現を期すべきである。

港灣荷役方法の改善に關し第四に考慮せらるべきは夜間又は雨天若し荒天の際に於ける荷役作業を容易且安全ならしむる方法を講ずべきである。特に雨中荷役に付ては現在の港灣荷役は雨天の際に殆ど休止の外なき状態で、然も氣象統計上我國の降雨日數は一年間を通じ尠からざる日數に上る點よりして、雨天若し荒天の際に於ける荷役作業の休止は港灣荷役の促進に頗る重大なる影響を與ふるのである。従つて此の點に關する荷役

の方法の改善は最も必要であり雨中荷役設備等の設置が考慮せらるゝ所以である。尚港灣荷役方法の改善に關して

主要港灣毎に關係官民より成る荷役協議會を設置し、當該港に於ける港灣荷役の具體的改善策に關し協議せしめ且之が實行に當らしむるの措置が現に採られつゝあり、港灣荷役の改善刷新は之等機關を中心とし官民一致の協力に依り遂次之が實現が圖られつゝあるのである。唯此の點に關し留意すべきは、如何なる方策も之を實行するに非ざれば何等の効果なき點であつて從來の經驗に徴し今後は此の點に關する官民の善處が特に要請せらるゝのである。

解荷役の改善

港灣荷役の中心を爲すものは解であり、從つて解荷役の能率如何で港灣機能の發揮に影響する所頗る大なるものがあるのであるが、然も從來解荷船の運営に關しては、之が利用能率の増進に關し稍々等閑に附せられたる嫌があるのである。然しながら今や時局下に於ける海上輸送の重要性に鑑み海上輸送の能率に最も重大なる關係を有する解荷船の運営に關しては、之が

改善刷新を圖るの要極めて緊切なるものがあり、解及曳船業を中心とする所謂水上小運送業に關しては、官民の間に之が運送の統制と業務の改善とが企圖せらつゝあり現に遂次その實施を見つゝあるのである。

解荷役の改善に關しては種々の點が考慮せらるべきであるが、其の主要なる方策としては、第一に解運用所を設置又は擴充し順番制度、登録制度等の實施に依り解船腹の集約的利用を、第二に制限又は禁止を斷行して解の利用効率の向上を、第三に解溜、水切場等を新設又は擴張して解船滯泊の安全及解荷役の能率化を、第四に解船料の適當なる引上其他の措置を講じて解の滯船の防止を、第五に解の建造及修繕用資材及解船用品の配給を確保して解船腹の擴充を夫々圖るべきである。

解荷役の改善を圖る爲前記の各方策を實施する爲には團體的統制措置を必要とするのである。

港灣業務の充實

港灣機能の發達の爲にする諸方策に關しては、既に各項に亘り述べた通りであるが、最後に最も重要な對策として港灣勞務の充實に關する問題がある。勞働力確保の困難は時局下に於ける各産業を通ずる共通の事象であるが、特に近時港灣勞務確保の困難は漸次加重する傾向にあるのであつて、之が適切な對策を講ずることは蓋し刻下の急務である。

港灣勞務の充實に關しては、第一に船舶荷役請負業の統制團體組織を整備強化し、之に基き賃金の統制、業務の割當、仲仕の相互融通、共同寄場及共同勘定場の設置等を實施して港灣勞務供給の確保と合理化とを圖るべきであり、第二は賃金及作業條件を適正にして熟練仲仕の轉業を防止すると共に臨時仲仕登録制度を實施して自由勞務者の募集を容易ならしめ、又荷役用具の供給を圓滑ならしめて就業に支障なからしむべきである。尙亦勞働力確保の問題に就ては其の一策として、現にドイツにおいて行われてゐる如く所謂勞働力

の國家統制移動組織を造り、絶對的勞働力の不足を相對的に補足することも考へられるのである。而てこゝに重視せらるべきは斯かる諸工作による港灣能率の高度化は、必然的に勞務者の勞務過重を招來し能率の實質的低下を見つゝあるは重視せらるべきである。例へば、現在米の割當配給によつて港灣勞務者にとつては實際不足勝ちとのことであり、空腹のため能率が停滯するなどといふことも實際にあり得るのである。

港灣勞務者の諸施設に就いては現在海軍部を設置されてゐる主要港地七ヶ所を除く全國多數の港灣現地側に於ても新たな施設として海軍部ならびに貯溜りの設置を要望してゐるのにかんがみて、逕信當局に於ても今日の如く海運ならびに港灣行政が重大化した時に於て海軍部の設置に關しては近く實情を調査したうへで之が設置に乘出し、海員に對する主務官廳としてのあた、かい諸施策を加へると共に港灣勞務者に對しても貯溜りの設置など福利施設を講じてそ

の確保をはかり、また水上生活者（河川を除く）に對しても子弟寮、託兒所等の開設には補助を與へて輸送力増強の要素であるところの人的問題解決に積極的に乗出すものと見られるに至つた。

陸上施設の整備

海陸連絡施設を整備して海上輸送の圓滑を圖る爲に對策の一として以上港灣機能の綜合強化に關し考察したのであるが、之と對照すべき對策の他の一は陸上施設の整備である。「交通政策要綱」は此點に關し「港灣能力ノ向上ヲ圖ル爲臨港鐵道其ノ他水陸連絡設備及

倉庫其ノ他保管施設ノ整備ニ努ム」べきことを指示してゐる。即ち海上輸送の圓滑を期する爲には配船及荷役に密接不可分の關係に在る倉庫及上屋等並に臨港側線等の船車連絡施設が之に對照して整備せられ、適切にして且圓滑なる其の運営が圖られねばならぬのである。故に港灣荷役の能率を増進する爲には「港灣施設ノ整備擴充」の項に述べたる諸施設の外陸上諸施設の整備擴充が必要であり之に對し鐵道側に於ては配車の圓滑を期するに付萬全の措置を講ずべきである。

六、機帆船の活躍期待

機帆船と言はずボンボンとか發動機船と言ふと、うんあれかと云つて業界では仲々人気者である。鐵道の一ヶ年間の輸送貨物總トンがざつと一億トンであると云はれてゐるが、ボンボンたる機帆船が約一億二、三千万トン、一ヶ年日

本内地は勿論遠くは支那、滿洲、朝鮮までも物を運んで行つたり、來たりしてゐる事實は正に再認識せねばならぬと思ふ、昨今盛に機帆船を總動員してこの船腹不足を緩和しようと言ふ聲が各方面でやかましく叫ばれてゐる。それは

目下の急に應ずるため、これが一番早道であるからである。村田運相が先般阪神方面視察の際この機帆船を一日も早く組織化して重要物資の汽船が積殘されたもの、九州炭を運ぶ様強調してゐるが、兎もあれ、今日物資輸送の圓滑化を期する上において、少く共その一助として機帆船の全面的動員を要望されてゐるのである。

機帆船の組織的、計畫的活動は組合もまだ軌道に乗つてと云ふ状態には至らないが、然しやがて内容充實化せられ政府の企圖してゐる目的に副ふことの一日も早からん事を期待する。

而て、機帆船外航統制輸送組合の設立に關しては先般創立總會が行われたが、この外航統制組合設立の趣意に就ては、同聯合會統制規程第十三條第一項により物資輸送の引取を爲したる時は之を同條第二項の規定により各會員（地區海運組合）に割當て、地區海運組合は地區海運組合統制規程第十三條により更にこれを機帆船回漕統制組合に割當て輸送を行はしむ

るものとなつてゐる。最近内地との間に交流が増加した朝鮮、滿支方面の物資輸送にはこれ等方面に就航の經驗を有し且適格の構造を有する船舶多數を必要とし、二地區組合に於て割當てを受けても克くその機能を發揮し得ないものがあるのにかんがみて廣く各地區組合に亘り朝鮮滿支方面の運航に經驗を有する組合員を集め聯合會の下に機帆船外航統制輸送組合を組織し適格なる船舶を專屬船として登録し、之等の船舶に對しては燃料用重油その他の運航用資材の特配を受けしめて一元的統制のもとに重要物資輸送に萬全を期し以つて海運職域奉公に邁進せんとするものである。

元來機帆船の使命は近海沿岸の物資輸送であるが、然し在來の如き無組織無統制のままでは全面的に國家目的に沿ふた實績をあげ得ないことは、他の大小船舶と同様である。其處で今回機帆船においても一元的統制をなすことになつたのであるが、この機帆船の海運界に占める地位が今日いさゝかも

他の船舶に比較して過少評價してはならないと云ふことは、特に銘記さるべきであらう。吾人は機帆船

船の活躍に大いに期待すると共に機帆船業者の奮起を望むものである。

七、英米資金凍結令と我海運界の影響

英米兩國政府は今回わが國に對し、資金凍結令を適用することとなり海運界はいづれもこれが成行を重視し今後最悪の事態に直面した場合、英米勢力圏下の配船は今後不可能となるのではないかと觀測してをり、従つて世界的船腹不足に起因する遠洋高運賃収入は今後期待し得ず、その結果遠洋高運賃に刺戟されて造船促進に努力を續けてゐた中、小船主にとつては相當の打撃となるのみならずかゝる英、米側の出方を豫測してゐた大手筋船主にとつても、遠洋運賃収入の激減は必至とみられる。

しかしながら海運業はすでに外貨獲得を第一義とする時代より物資輸送を第一義とする時代的變換期に到達してをり、わが海

運界としては東亞共榮圏内の物資輸送の完遂を圖るべき秋であり、これがためには少くとも一千万總トンの船腹は絶対に必要であり、造船促進は當然の成行きで、遠洋高運賃収入の激減があつても造船は敢行せねばならぬわけ、今後政府が造船金融にいかなる手を打つかは海運界の注目するところとならう。英、米今回の措置については、わが海運界はいづれもかねて豫期せることよて冷靜を持してをり東亞共榮圏内の物資輸送完遂に當るためには、前記のごとくいまだ船腹不足である海運界一丸となつてこれが輸送の完遂に當ることとならう。

海運關係官民其の他に望むもの

我國海運の嚮ふべき方向が高度國防國家體制の確立と大東亞共榮圈の建設に指向され、今後益々業界の全面的指導體制を整備して、その要請に應えんとしてゐるのである。

所謂經國の言たるや容易にして其の實行たるやまことに容易ならざるものであることは、凡て何事にあつても共通の現象である。この事は現在及將來の我海運界の状態を見ても、勿論その範圍を出てゐないのであつて、その具體的當面の諸問題に就ては既に研究「海運統制現下の諸問題」の項において述べた所であらう。蓋し其の實際の遂行は一に懸つて關係當事者の精神と手腕にあるのである。

本研究が海運統制と海運界の論究に於て特にこゝに「海運關係官民其他に望むもの」を羅し來り、少く以下に要望せんとする意味も海運體制確立の成否は當事者の精神にあり、其の手腕に有る事を痛感するからである。

而て海運界關係の官界人、民間業者、亦一般に要望する事は、何れも非常に多いのであり、到底其の一々を論ずることは繁瑣に過ぎるのである。其處でこゝには官界人にも、民間業者にも一般人にも何れも其の主要點に就てのみ重點的に論述したいと思ふ。

一、海運關係官界人に望む

偕て先づ海運關係官界人に對する要望であるが、これは大體次の三つに分けて云ふことが出来るであらう。即ち其の第一は海運關係行政機構の系統化及行政事務の能率増進の點。第二には民間業者との全面的協調關係の増進の點。第三には海運界の將來に對してより積極的に働きかけること、これである。

第一の海運關係行政機構の系統化及行政事務の能率増進に就ては、單に海運關係のそれのみならず、今や全面的に官界新體制要請の線に沿ふて確立されなければならない問題である。而して海運關係における其の具體的點に就ては既に海運統制現下の諸問題の輸送計畫の實績發揚の項において相當詳細に述べたので、こゝではあまり深く觸れないが、兎に角、海運行政が系統的には出来るだけ簡易一元化され煩雜と重複をさけて組織的に現下の情勢に最もピツタリする様再編成することが必要である。亦其の運営においては、飽く迄實質に即した弾力性のある事務の取扱が現に業者から最も切望されてゐる點であ

る。所謂官廳事務の通弊として何んでも形式主義、規則一點張で行くことはある程度仕方がないとしても、然しこれがあまり過ぎると、輸送能率に非常な摩擦や障害となることがある。例へばこれは多くの摩擦障害のほんの一例であるが、港灣關係の行政等において、出港手續の書類が港灣官廳の退勤時間にたつた一分おくれたために手續きが不可能となり、爲に出港が翌日迄延ばされ、それだけ輸送能率が下がることになる譯である。即ちたつた一分おくれただけで、まだ其處に係に者が居つても手續きがして貰へないといふ事實は、全く行政關係の弊害を如實に曝露してゐるものと云つてよい。斯うした所に改善の必要が痛烈に感じられるのであつて、吾人はこの點海運業者と共に速かな改善を熱望したい。

亦第二にあげた民間業者との全面的協調關係の増進に就いては、これは概念的には誰でも知つており、亦口にする所である。然しそれがいざ實行といふ點になると非常に困難なことであり、口で云ふ如く如斯く容易なことではない。其れには官民双方の絶大な努力が必要であり、双方の虚心な心構ひが必要である。單に統制するものとされるものゝ關係だけでは到底圓滑に現下の諸問題を運営して行くことが出来るものではない。要は官民共にもう一段大きな觀點に於て、所謂「大日本海運」の當事者としての立場から論ずべきを論じ、實行すべきを實行すべきであらう。

官界人も民間業者も同じ日本人であり、然かも同じ高度國防國家體制の確立と、大東亞共榮圈の建設を指向する同様の目標を持つものであれば、即ちこの至高至純の理念に官民共に忠實である限り、具體的

問題においても兩者の密接不可分の協力關係は確立せらるべきである。而て其れが爲には双方が所謂和の精神を根底とすべきである。然かも和はあるものではなくして、皆の努力によつて創り出されるものであつて見れば、お互に他を云ふ前に先ず己を省みるべきであらう。

海運界における官民双方の密接なる協調實踐具體的内容はこれ亦現下の諸問題の核心を把握することによつて自から明かとなることである。こゝではたゞ抽象的概念的記述のみに止めるが、願くば吾人の眞意を理解せんことを期待するのである。

亦、第三には行政關係者が將來の我海運界の對策に積極的に今から當られることである。業界の當面する問題が餘りにも複雑多岐であるためにこれに忙殺されて、若しも今後の對策が消極的であるといふと我が海運界の爲に由々しき大事であり、亦海運業者も實際に困まるのである。もつとも海運國策要綱にはこの點についても確とした信念をあらはしてはゐるが、この問題は單に船體擴充計畫や將來の補助助成だけでなく、むしろ其の觀點を吾人は民間業者の創意を眞に生かす點企業性を確立する點等において、官界人が眞に民間人を信頼し全部委せても安心と云ふ様にすつかりお膳立をこしらへることにあると思ふのである。

思ふに長年の經驗を持つ業者と官界人とは到底比較にならないことは當然である。我國海運の正しき發展を願ふならば、やはり業者の知識と經驗を百パーセント活かすことが必要であり、言つて見れば現在の過度期を通過して新たなる段階に入る海運界は、やはり民間人の創意と企業性を根底としなければ生れて來ない。然し其の國家的指向

に即應する正しき態勢は現在も將來も、民間だけの力では絶対に成就されないといつてよい。何故ならば民間の各業者は夫々互に利害の相反する面を持つてゐるからであり、亦その複雑な事情が介在するからであつて、これはやはり官の力をかりて始めて確立されるものである。蓋し官における我海運今後の施策の方向はこゝにあるべきであらう。

二、海運民間業者への要望

次に民間業者への要望も大體三つに分けて要望することが出来るであらう。即ち其の一は海運界民間業者が其の傳統的長所をよりよく活かすといふこと、其の二は國家意識と企業意識の一致を圖ること、其の三は共同企業精神の昂揚である。これ等を個々具體的に述べて見る。

一、傳統的長所を活かせ

由來我海運界には昔から傳統的長所といふものがあり、海運界の斯かる特質は他の産業面等にはそれ程強烈に見られないものである。即ち其の犠牲的精神、協力的精神、團結的精神は常に海運界に於いて護持せられ顯揚されて來た所の傳統的な長所であつて、我海運が今日の發展をなした大きな原因は蓋し斯うした傳統的精神の發揚に負ふものといつてよい。我海運界の實際船に乗つて働く人々が如何に犠牲的であり愛他的であり強力な團結力を持ち、然かも勇敢であるかは、世界

的にあまりにも有名である。今度の支那事變に於ても其の發生當初から陸海軍の作戦に協力して絶大な實績をなしてゐることはこゝにあらためて述べる迄もないのである。

兎に角我海運界の斯うした傳統的精神的特質長所といふものは、全く世界に冠たるものであつて、これは一人海運人だけでなく、海國日本として一億國民のこぞつて誇つてよい所である。而て斯かる傳統的特質は今や其の洋上の實務遂行において必要であるばかりでなく、今日では更に經營上の精神的面においても要望される所となつたのである。と云つても今迄に經營的の面においては全然斯かる特質があらはれてゐなかつたと云ふ意味ではなく、更に一層倍加顯揚されることが必要であるといふ意味である。この意味において吾人は海運業者が其の傳統的犠牲的精神、協力的精神、團結的精神を其の經營の面において實績昂揚を切望してやまないのである。

元來所謂民間の創意といふ意味は、これをよく分析考察して見るとその中にはなかなか複雑微妙な意味も多分に含まれてゐるのであつて若し眞に其の云はんとする文字通りの創意を企業の上に發揮せんとせんに、其の根底として前記の如き犠牲的、協力的、團結的心構が無くては到底なさんとしてなし得ざることをはつきりと銘記すべきである。要は先ず何事も骨の折れることも骨の折れないことも總て人に鞭を振られてするのではなくして自から進んで解結に當ることである。これこそ高度國防國家體制確立の國家要請に應ふる唯一の途であり、亦自からを活かす絶対の原則である。この點民間海運人こそ他産業分野に對しても正に其の範たるを吾人は期待してゐるのであつて今こそ

この非常時に海運傳統精神の飛躍を期し、以つて後世の我海運史上に不滅の一頁を加ふべき絶好の機會とすべきである。

二、國家意識と企業意識の一致へ

高度國防國家の理念はこれを別の言葉借りて云へば、所謂公益優先の理念である。而して公益優先の理念は自由主義思想を否定する全體主義思想より生れたものであり、政府決定の經濟新體制確立要綱の主旨を一貫して貫らぬくものも亦この公益優先の理念であることは、あらためて云ふまでもないことである。海運新體制要綱の指向する所も亦然りである。蓋し公益優先こそ高度國防國家體制の基本的原則であつて、總ての經濟的、文化的凡ゆる活動はこの原則の線に沿つて進んで行かねばならぬのである。こゝに云ふ國家意識とはこの公益優先の思念を指すものであり、而してこれに對する企業意識の一致とは、企業的经营が外面的にも實質的にも何等の矛盾不合理な點なく完全に一致する實態を云ふのである。

而て公益優先とは文字通り讀んで字の如く公益は私益に先んずと云ふ意味であつて、其れは何等私益を根本的に否定するものではないのである。たゞ公益即ち國家的利益の方が個人の利益よりも先に獲得される可きであり、個人の利益に國家の利益は附隨的に取得せらるべきものであるといふにあるのである。蓋し國家あつての國民であり企業であることを認識するならばそれは誠に當然なことであつて、今日この公益優先の思念に對して誰人も反對も矛盾も感じてゐるものはないが、然し斯かる公益優先の國家意識と企業意識の完全なる一致には

尙かすに相當の時日を要するのではあるまいか。こゝに吾人が海運民間人に對して一層の澄まされた心魂と精進を望む所以がある。

國家意識と企業意識が未だく完全な一致點に行つて居ないといふと、少しく弊害があるかも知れないが、然らば觀念的には完全な一致點に到達したとしても、現實の態勢が尙其處迄行つてゐないことは何人も認める事實であつて、今後の不斷の努力に俟つ所の多きを強調しておきたいと思ふ。

三、共同企業精神の昂揚

今後の統制が各海運業者の縦横の密接な協調聯繫なくしては到底其の一つも満足な成果をあげ得ないことは、現在の統制機構を一瞥しただけでも明かである。

即ち既に詳細記述の通り、現在の統制機構は、逕信省の統轄下に、その統制機關として海運中央統制輸送組合、海運統制委員會小型汽船統制組合、機帆船組合が四者併立して夫々の機能を獨立的に運營しており、これらの横の連絡も密接に強化せられてゐるも尙完璧には機構的に考慮の餘地あるは事實である。

それは倍ておき、海運民間業者の共同企業精神昂揚の必要は、海運が最早自由競争的色彩を脱却し、配船の統制、運賃の公定、共同計算となつた今日、當然なことであつて、この共同企業精神に於て若し欠ける所あつたならば、問題は相當深刻なものとならなければならぬ。兎に角今日我が海運界に必要なことは大小全海運業者を文字通り一つ一丸とし其の力を凝集して國家要請に即應せしめるにあり、即ち

海運中央統制輸送組合役員事務名簿

(昭和十六年六月十日現在)

理事長 大谷 登	納賀 雅友
專務理事 田中正之輔(大同)	島田勝之助(北海炭)
常任理事 山縣 勝見(辰馬)	馬淵 溝治(中村)
金鞍 一榮(郵船)	糸川 三郎(日之出)
鹽津 英薫(近海)	小田桐忠治(日産)
栗林 友二(栗林)	澤井 謙吉(東亞)
栗林 友二(栗林)	岩田 種嘉(攝陽)
井上 寧(岡崎)	星 守一(日鐵)
松岡 辰郎(松岡)	山下 太郎(山下)
木村 義(飯野)	野村治一良(北日本)
大野 榮治(巴組)	佐藤 信二(大連)
戸張 正胤(南洋)	奥野 勁(三菱)
三浦 圓藏(滿鮮)	内田 茂(東亞)
廣瀬 博(朝郵)	宮崎 一郎(石原)
佐々木周一(三井)	高橋 勇(東洋)
大久保賢治郎(川崎)	嶋谷 勇(嶋谷)
荒木 忠雄(國際)	丸谷 勝次(東和)
香春 敏夫(商船)	川田小三郎(日東鐵)
寺井 久信(郵船)	西田 仁(東和)
上岡 徳行(近海)	初木 嘉郎(初木)
東京本部 東京市麹町區丸の内二丁目二番地(郵船ビル)	
電話九ノ内 六八五〇・六八〇九・六九九六	
事務局長 御橋尚一 參事(局長代理) 田村次郎	
神戸支部 神戸市神戶區明石町三番地(明海ビル)	
電話三宮(五一六六五)・六七一三(經理課専用)	
事務局長 木村岩五郎 參事(局長代理) 田村小介	

そこ迄の徹底した政治力が現在の統制機構は果してあるかどうかは問題である。兎に角海運界は其の國家的性格上今や其處迄行かなければならぬ。それがためには海運民間人の共同企業精神の昂揚が何より必要であつて、それさへしつかり把握されてゐたならば、統制機構の政治力が少し位缺けてゐたとしても何等問題はないといつてよい。その代り若しこの精神がしつかりしてゐないと、問題は然る簡單に済まなくなる。蓋しこの意味においても、吾人は海運民間人の共同企業精神の昂揚を切望してやまないものである。

以上大體において海運官民業者に対する吾人の要望を概括的に述べて来たのであるが、尙最後に一言觸れておきたいことは、それは一般國民の我海運界に対する認識に就いてである。國民は皆我海軍の強大さや、太平洋や大西洋、或は印度洋であるとか南洋であるとか海軍海洋に對する知識は相當に持つてゐるのであるが、然し一面ひるがへつて我海運に對する認識如何に至つては、一般國民の認識の程度はまことに低いのである。高度國防國家の確立、大東亞共榮圈の發展と相俟つて我海運の使命は今後愈々大きくなる一方であるが、國民が海運に對して尙低い認識より持つてゐないことは、種々な意味においてまことに遺憾なことである。先頃第一回海の記念日も盛大に舉行せられたりと云へ共まだこの國民的海の認識はこれからが大切であつて吾人はこの點特に政府及び海運業者の一層の善處を要望してやまないものあるを一言附加したい。

結 言

海運國策の確立と明日の飛躍強調

自由主義經濟時代に於ては一般的景氣の盛衰を最も鋭敏に感受したものは海運界であつた。特に戦争や事變によつて波動する好況を眞つ先に體得することは他の産業に比して國際的に最も關聯性を有つ海運の特殊性から見てそれは當然とすべきである。

前歐洲大戰の勃發當時、逸早く好況に惠まれ一舉にして幾千億の巨利を博し、所謂船成金の輩出を見たのも海運界であり、更に休戦ラツパの高鳴るとともに瞬時にして頓落、樞花一朝の夢と化し去つたのもまた海運業者であつた。

或は歐洲その他の穀類兎作が直ちに全世界の船舶需要を喚起して運賃、備船料を須臾に奔騰せしめ、又は二三國際間の情勢險悪化を繞り軍備擴張熱の擡頭に伴ひ物資の移動旺盛となり、ために海運市況を刺戟して一時に好轉せしめたが如き事例も屢々であつた。

その變轉の急激にして騰落の差の顯著なることは他の産業部門に比倫を見ないところであつて、この意味から一部に於て海運業を水物と稱しその健實性を疑ふに至らしめたのである。

併しながら新經濟體制への移行によりて凡ゆる産業に企畫性、綜合性が附與されるに至つた以上、好況等の巧利的投機性は殆ど廢棄され

ることゝなるのは必然であるが、或種産業に對し需給關係による盛衰繁閑は如何に生産、消費が計畫的に規正されたとしても到底免れ得ないであらうと見られる。

今後の我が海運界に於てもこの理法は當嵌められるのであつて、新體制下にあつて海運の市場性は既に消滅したのであるが、環境の變化によつて生じる需給關係の繁閑は自由主義時代と何等異なる點はないものと推斷される。

こゝに於て今より今後の海運對策の確立が要望されるのである。即ち國際關係の變動による戦後の海運對策として海運經營體の改革、東亞共榮圈並に他の經濟大ブロック間との航路の配置、物資と船腹の需給關係等大局的海運政策を検討して大方針を樹立すべき要が認められるのである。

而してこれが研究機關として今回新たに戦後海運對策研究會が設立され、明日への飛躍へと備へることになつたことは、まことに時宜に適したものと云へるのである。

この研究會要綱に掲げられた目的としては『世界海運情勢の著しく變革を來しつゝある現狀に備へると共に戦後海運對策を速かに調査研

究して實行に移す』ことにある。同會は毎月一回定例會議を開き、豫め提案された研究題目に對し各自の腹案を持寄ることとし、その立案又は示唆を有するものについては十分責任者を持たしめるとまで強調して實行に移すべき決意を表明してゐる。

戦後に來るべき世界海運の一大變革を必然の歸趨として豫想せられる限り、右研究會の設置は決して早きに失するを憂ふる要はなく、唯餘りにも嚴肅にして偉大なる歴史的革新に對し洞察に過誤なきかを憂ふるのみであるが、とまれ、我海運界の明日は、蓋しまことに洋々たるものであることだけは何人も疑わぬ所である。たゞ然しこの洋々たる明日を期待するためには、其の準備は既に今から官民協力して種々具體的に練られておなければならぬのであり、徒らに現状の繁忙に逐われて明日の對策が等閑にされたり、杜撰であつたりしてはならぬのである。

而て其の備への重點としては、前述の如く先づ第一に海運經營體の改革、第二には東亞共榮圈並に他の經濟大ブロック間との航路の配置第三には物資と船腹の需給關係等大局の内容に亘るものである。

一、海運經營體の改革

海運經營體の改革に就ては、これは最も重大な内容を持つ問題であつて、亦實行に最も困難な問題である。

即ち海運經營體の改革とはこれを別な言葉を用いて云へば、各海運業者の在來の企業經營の方向に相當の修正を必要とするものであり、營利的利潤の振幅も更に短縮されることは蓋し當然と見られるからで

ある。然し亦一方各海運業者の企業的損失の如きも元來その經營が概ね國家的規制の下に置れるが故に、其の損失も當然何等かの形において保證せらる可きものと思われれる。

ともあれ海運經營體の改革は要するに現在の海運界全般に對する國家管理の形式が、海運界全般だけでは尙其の統制と將來において不十分であるため、更に一段と強化して全體としての海運界を構成する其の分子としての各企業體其のものゝ内部にも規制と保證を同時にすることが必要となるのである。

然も今日各海運業者は其の大體の見地よりして當然これに積極的協力を期待されてゐるのであるが、免に角問題其のものが非常に複雑且微妙な性質のものだけに、一步誤まると却つて目的と相反する如き結果とならぬとも限るのである。この點特に官民双方の慎重な態度が肝要である。

二、東亞共榮圈に於ける航路新配置

大東亞共榮圈の建設が今後具體的段階に發展して經濟的ブロック體の整備に着手する様になると、これに伴つて必然的に所謂東亞共榮圈航路が新たな構想の下に登場して來るのである。

元來高度國防國家體制も大東亞共榮圈の建設も總て計畫性を基礎として如めて遂行可能なのであつて、計畫性無き行動は最早許される下には最も適合する配置を完成しなければならぬのである。

而して海運業者夫々が利害各自に相反する立場にあつては圓滑な計

畫遂行は難事であり、航路設定の前提としては先づ總ての利害を共通にしておく必要があるといわれる。

三、物資と船舶の需給關係の調整

第三の物資と船舶の需配關係の調整に就ては、これは現に海運界最大の問題であり、別にあらためてこゝに記述する迄もない。たゞ明日に對してこゝに一言したいことは、物資輸送の困難は決して今が最高の時ではないといふことである。今後更に一層逼迫を來すことは蓋し火を見るよりも明かだ、既に現在迄の對策で最早其の最高の限界にあるものとすれば、今後一體どうするか。その對策が重大である。而てこれが解結には先ず船腹の擴充が絶対に必要である。造船能率が現在のまゝでは例底間に合わないであり、資材勞動力の充實を圖つて能率の増進を實現することが肝要である。其他既に詳述の如く物資と船舶の需給關係を調整して輸送能率を増進するためには、輸送計畫の一層適切妥當なる樹立運營が心要であり、配船の合理化、港灣業務の能率増進が心要である。

以上數章に互つて吾人は現在及將來の我海運統制と海運界に就て記述して來たのであるが、吾人の海運界に對する論究及び要望は決してこれを以つて足れりとするものではない。

而て海運の問題を吾人の如く其の局外に在るものが専門的に論ずることは論述の内に或は幾つか錯誤有りといひ共、尙大なる意義有りと確信するのである。それは何んとなれば、純然たる第三者でなければ

其の間自から云わんとして云ひ得ないものがあるからであり、この點吾人は前述の内容に於て率直に述べたつもりである。

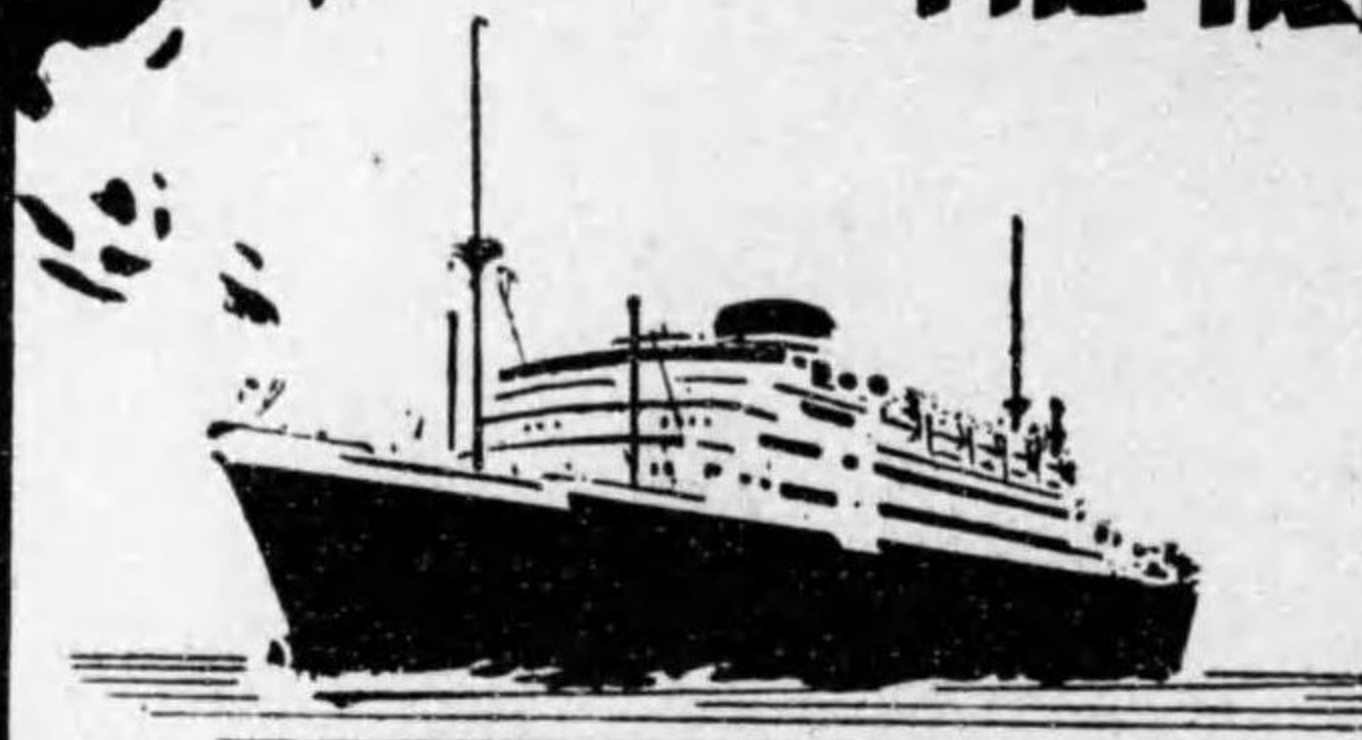
海運界及海運人の眞摯な熱情と遠大な經綸を切望してやまないものがある。尙最後に一筆述べたいことは、それは本書の發刊に對して海運界の大方人士が共鳴し積極的に資料其他執筆刊行に絶大な便宜を圖つて呉れたことに對して、こゝに末文乍らそれ等の各位に對し深甚の謝意を表する次第である。

本文執筆に當り資料、談話、其他
便宜提供各位芳名

- 日本海運集會所殿
- 海運統制委員會殿
- 海運中央統制輸送組合殿
- 日本海運新聞社編輯局殿
- 海運各社重役殿

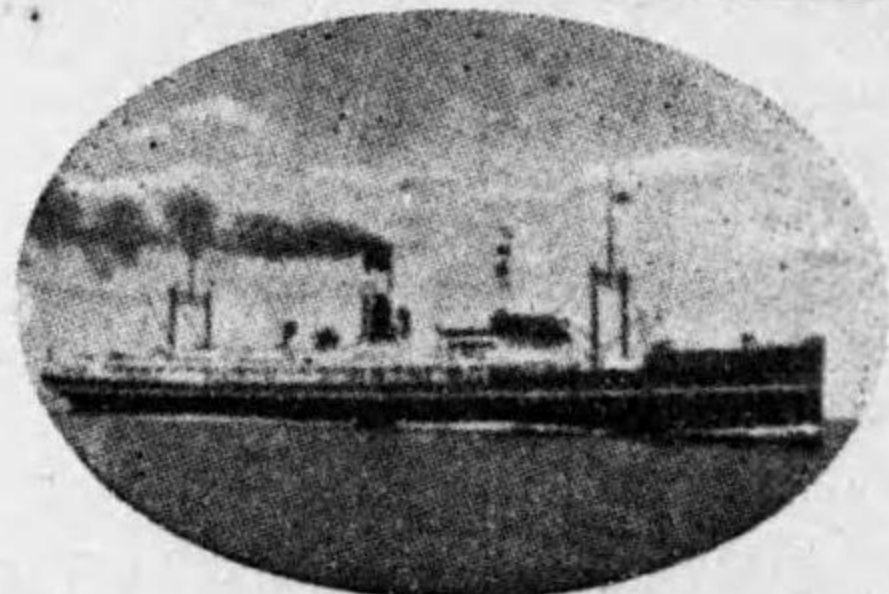
るす飛雄に界世

大坂商船



—呈進書内案—

創立	明治十七年
資本金	一億圓
經營航路	五十餘線
使用船舶	百八十隻
總噸數	七十萬噸



滿洲への近路

「新潟・北鮮航路」
「敦賀北鮮浦潮航路」
「伏木北鮮航路」

日滿連絡
日本海
ルート

日本から鮮滿へ
滿鮮から日本へ

日本海汽船株式會社

日下部汽船株式會社

社長 日下部久太郎
神戸市神戸區明石町三十一番地

日下部汽船株式會社

東京支店
支店長 山腰直一
東京市麴町區丸ノ内
二丁目二十番地一

日東株式會社

取締役 山腰直一
東京市麴町區丸ノ内
二丁目二十番地一

新經濟資料
海運統制と海運界

不
許
複
製

海運統制と海運界

昭和十六年八月五日 印刷
昭和十六年八月十日 發行

(日本出版文化協會員)
登録122031號

【定價金八十錢】

著者 清水秀雄
發行人 東京市中野區上町四
日滿支拓殖文化研究所

印刷者 江島榮太郎
印刷所 東京市本郷區元町二ノ九

發行所 隆文舎印刷所
東京市中野區上町四

日滿支拓殖文化研究所
振替東京一五〇八一六

給配元 東京市神田區淡路町二ノ九

日本出版配給株式會社



日東航業汽船株式會社

社長 竹 中 治

本社 東京市麴町區丸ノ内二丁目十八番地(岸本ビル)
電話丸ノ内(23) { 5745 番
5746 番

支店 神戸市神戸區海岸通五番地(商船ビル)
電話三宮(3) { 2449 番
4025 番

現在就航中ノモノ	油 船	8 隻	90.522 噸
	貨 物 船	9 隻	29.835 噸
計		17 隻	120.357 噸
建造中ノモノ	貨 物 船	8 隻	39.400 噸
合 計		25 隻	159.757 噸
計畫中ノモノ	鑛石船	タンカ-船數萬噸	



中川汽船株式會社

社長 中川重春

本社 秋田縣南秋田郡船川港町
電話六番 七番

支店 東京市麴町區丸ノ内三ノ四(有樂館)
電話丸ノ内(四) 〇九五九番
五八一八番

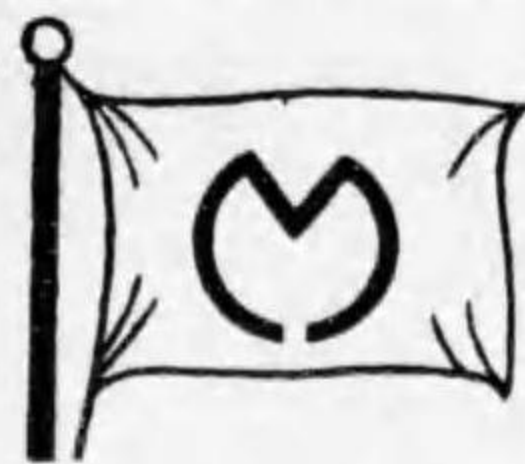


栗林商船株式會社

取締役會長 栗林德一
取締役社長 栗林友二

本店 東京市麴町區丸ノ内二ノ二九ビル八階

支店 室蘭市海岸町 二二
同 神戸市神戸區播磨町四五内田ビル四階
出張所 福岡縣若松市海岸通二ノ二二
朝鮮咸鏡北道咸津邑本町二八



松岡汽船株式會社

取締役社長 松岡潤吉
取締役副社長 松岡辰郎

神戸市神戸區播磨町一七
電話三宮(特長) 三〇三八番
五四四六番



嶋谷汽船株式會社

本社 神戸市明石町拾八番地
社長 嶋谷 勇

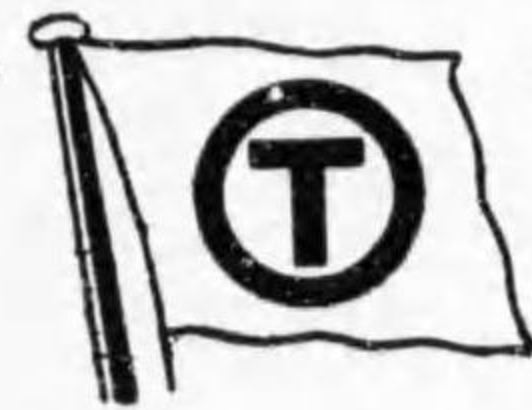
支店 小樽市南濱町五丁目三番地
大連市山縣通一五三
出張所 東京・伏木・清津・京城



株式會社 岡崎本店汽船部

神戸市神戸區京町八拾番地

電話三宮 長
三三三三
休日並夜間用 三三三三
登錄受電略號(コウベオカザキ) 二四三二
番番番番



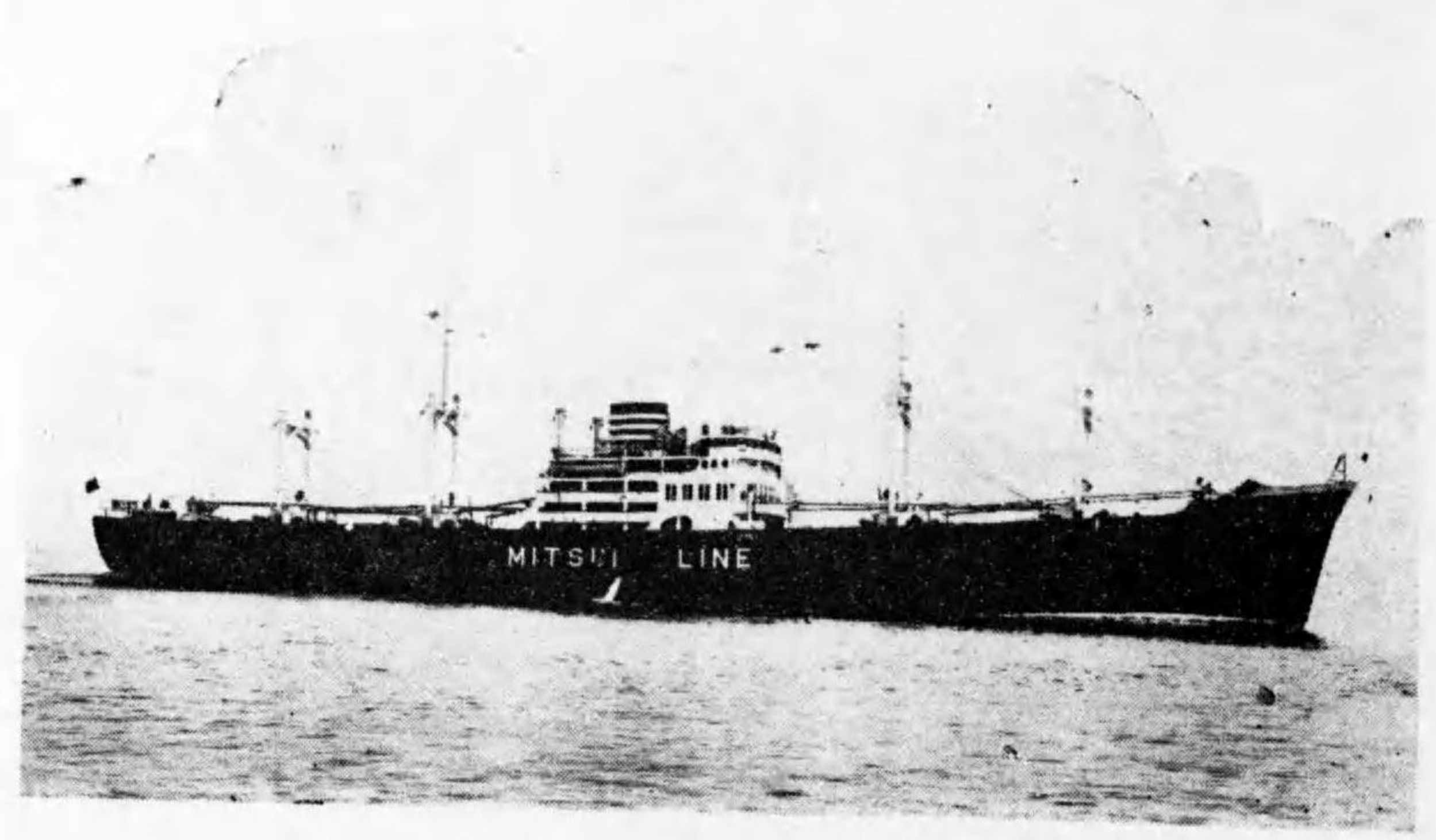
東亞汽船株式會社

社長 菊地吉藏

神戸市神戸區海岸通二丁目廿六番地

電話三宮
〇〇〇〇
七七七七
五四三二
番番番番

MITSUI  LINE



本部 神戸市神戸區海岸通三番地

東京支店 東京市日本橋區室町二丁目

出張員 小樽・大阪・大阪築港・門司

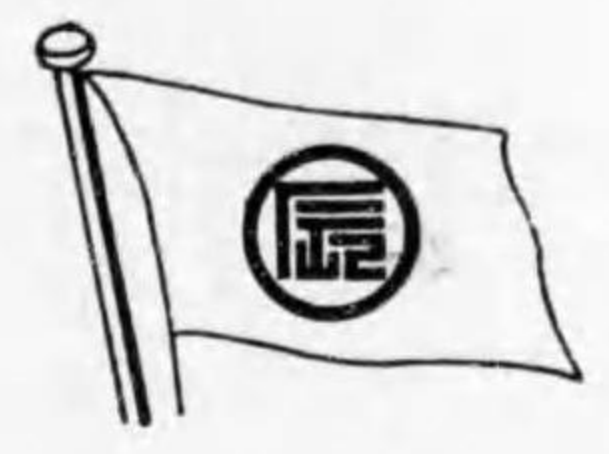
三池・京城・大連・上海

盤谷・馬尼刺・孟買・甲谷陀

桑港・沙府・紐育・倫敦

其他取扱店 世界各地三井物産支店・出張所

三井物産船舶部



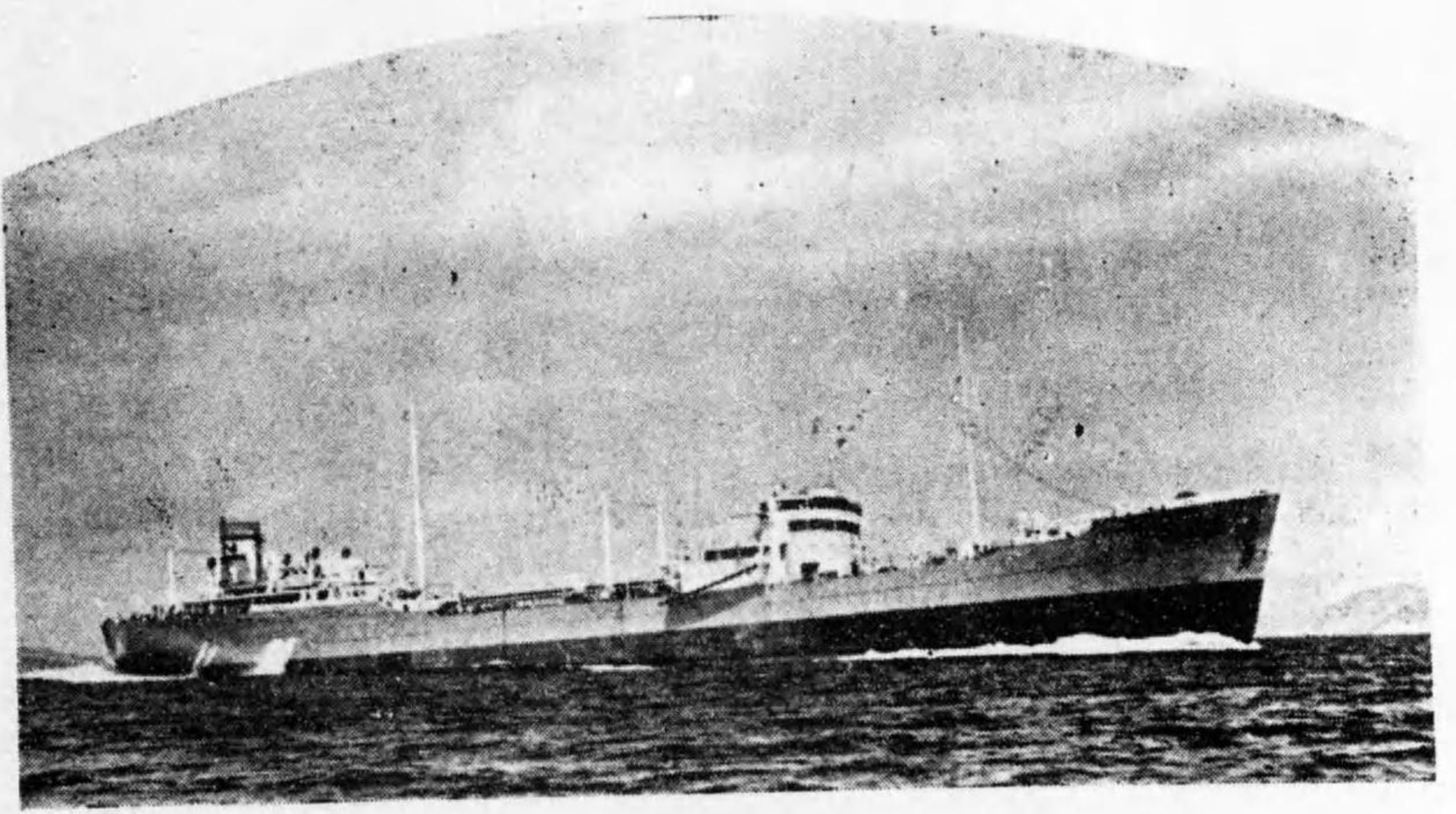
西宮市本町

辰馬汽船株式會社

社長 山縣 勝見

電話西宮
三六三二
六一〇番番

418
125



日本海運株式會社

社長 高田儀三郎

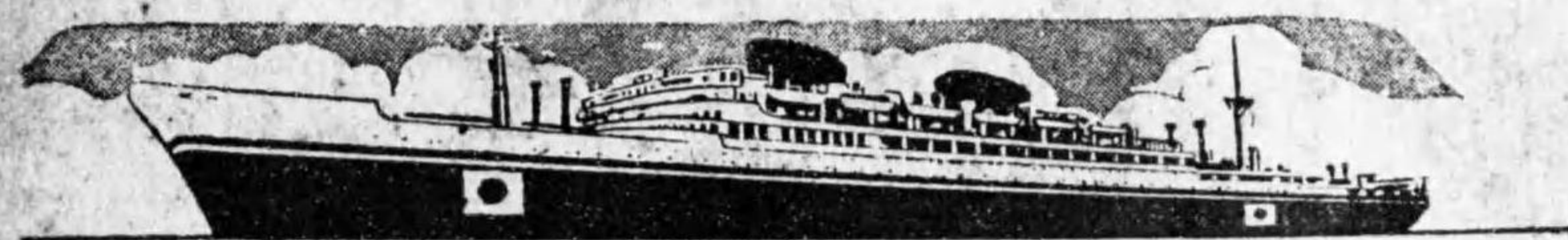
本社 東京市麴町區有樂町一丁目五番地

東日別館 電話丸ノ内 六四三三

出張所 神戸市神戸區西町三十六番地

興銀ビル三階 電話三宮 九五五六

終



定價金八十錢