

特252

478

海運事業の重要性と海運統制の將來

海洋育英社調査部



始



特 252  
478

目次

第一章 東亞新秩序の建設と海運事業の重要性 ..... (一)

(A) 我國經濟の特質と海運の重大關係

(B) 東亞新秩序の建設と海運事業の重要位置

第二章 戰時經濟の進展と我が海運對策 ..... (四)

(A) 事變勃發前に於ける我が海運對策の基調

(B) 戰時經濟の進展と海運統制の展開

第三章 戰時海運政策の現段階と其の今後の方向 ..... (一〇)

(A) 歐洲戰亂後の我が海運界の渦紋と其の重大性

(B) 戰時海運統制の新段階と其の特質

(C) 戰時海運統制の今後の方向と問題點



## 第一章 東亞新秩序の建設と海運事業の重要性

### (A) 我國經濟の特質と海運の重大關係

一國に於ける經濟力の消長は平時に於てすら、その國海運の發達如何に極めて密接なる關聯を有することは、茲に殊更喋々する迄もあるまい。蓋し、一國の經濟力は、優秀なる生産力に基く蓄積の増加、或は商品貿易乃至貿易外事業等の對外活動の振興に依る必需物資の獲得並に國際收支關係の向上等が綜合せられてその興隆が齎らさるゝのであるが、此等の諸要因が克く伸張するや、將又萎縮するやの如何は、その國海運の發達に尠からず左右されるのである。例へば、次の如くである。

- (1) 海運は、陸上運輸に比し遙かに低廉なる運賃を以て、且つ物資の大量的輸送を可能ならしむるを以て、産業の基礎原料たる石炭、鐵其他の鑛産物、林産物等の大量且つ重量の輸送に當つて、海運を利用し得ると否とでは、産業生産力の優劣に著差を齎らす。
- (2) 海運事業が貿易振興上、重大なる幫助を爲すことは謂ふ迄もない。現に、航路の開拓に伴つて、商品輸出市場が獲得せらるゝ如き、或は自國船舶利用の有無によつて、商品の輸出入は、その商機、寄港地、價格其他の利便に多大の得失が存するのである。

(3) 海運事業の發達は、單に貿易上の利便に止まらず、運賃に於ける外貨支拂の節約となり、或は多大の海運収入を齎らす等一國の國際收支状態に寄與するところ甚大である。尤も、海運事業の發達如何が、一國の經濟力の消長に及す斯る役割は、その國の地理的、政治的、經濟的諸條件に依つて、その程度に甚しき輕重あるは謂ふ迄もない。

ところで、我國の如き國情に於ては、國民經濟の發達に占むる海運事業の緊密且つ重大なる關係は、その最も典型的なもの

と云ひ得るであらう。と云ふのは、試みに、之を例へば、我國は國內資源乏しく、國內産業の重要原料は多く之れを諸外國に依存する外なき事情に在り、且つ我國の地理的位置は、此等原料供給地に遠く海を距て、位してゐるを以て、その輸送は全て海上運輸に依頼せざるを得ない。而も、我が資源が貧困にして、國內産業が主要原料を輸入に依存する事情の爲、常に國の全力を輸出貿易の促進に竭さざるを得ざると共に、尙ほ、國際收支關係は絶えずアンバランスの脅威に曝されてゐたことは近世の我が經濟の推移が雄辯に語つてゐるところである。

併し、我が國內經濟條件の斯る一大不利にも拘らず、我國が是迄、國內生産力の發達、外國貿易の發展、國際收支の維持を克く確保し、以て國力の發揚を期し得た原因の有力な一斑は、實に、我國が海岸線に富み、國內主要物資の輸送に船舶を利用し得ること、並に我が海運事業の飛躍的發達に依り、輸出貿易の振興、貿易外收入の増大を期し得た點に在ると云ふも決して過言ではない。例へば、我が貿易の發展が、海運事業の活動に負ふところ極めて多大なる一指標を示せば、容易に推想し得るであらう。即ち、事變前に於て、我が輸出入物資の七割内外は、本邦船舶に依つて輸送されてゐる状態であり、外國船に依頼するところは僅に三割前後である。之を海運王國の英國に於てすら自國船に依る貿易は六割に達せず、又船腹保有量世界第二位のアメリカに於ては、自國船積に依る貿易は總額の三割餘に過ぎざる状態に比すれば、以て我が貿易の飛躍的發達と海運事業の有機的關聯を容易に推想し得るであらう。

次に、我が國際收支に對する海運事業の重大位置を示すに、事變直前迄の我が國際收支は、連年の巨額に上る商品貿易の入超に對し、貿易外經常受取超過を以て右の赤字を裕に賄ひ來つたのであるが、その壓倒的の大部分は、我が海運活動に依つて齎らされたものである。例へば、事變直前の昭和十一年中の我が貿易入超額は一億三千萬圓に上るが、他方貿易外經常受取超過は二億三千萬圓の巨額を算し、貿易入超額を遙かに超ゆるの状態である。その中海運關係に基く受取超過が一億九千四百萬圓、即ち貿易外經常收入超過額の八割三分を占めてゐるのである。以て、我が國際收支の維持、安定上、海運事業の活動が如何に重大意義を有し、之を左右する所甚大なるかを充分に諒察し得るであらう。

(2)

### (B) 東亞新秩序の建設と海運事業の重要位置

我が國民經濟に對する海運事業の位置は、事變前に於てすら、右に述べた如く極めて重要性を有してゐたのであるが、事變の勃發と共に、我が戰時經濟の運営乃至聖戰目的の完遂上、我が海運事業に所期する役割は、その質並に量に於て、愈々重大性を加ふるに至つたのである。いま、その主なる諸點を列擧すれば左の如くである。

- (1) 事變勃發と共に、我が海運は、その經濟的機能とは全く別個に、直接に軍事行動の一分野を分擔することとなり、その負擔力並に活動の効率は當面の戰爭遂行そのものに重大關係を持つに至つた。例せば、軍隊又は直接間接の軍需物資の輸送に當るべき運送船の供出、病院船、監視船、其他特殊任務船としての服務等が之れである。
- (2) 巨額に上る軍事消費、之に併行する尨大なる生産力擴充、大陸開發等を長期に亘つて強行するに至れる結果、國內物資の枯渇並に國際收支の逼迫事情は、事變の繼續と共に益々激化しつゝある。されば、我が戰時經濟の運営、特に、必需物資の確保並に國際收支の均衡を維持する爲めには、輸出貿易の促進、外貨支拂の節約、外貨獲得の増大を圖る必要愈々甚大となり、従つて、斯る側面に於て海運事業の果すべき役割は極めて重大となつてゐる。因みに、我が輸出市場の維持乃至開拓、輸出競争力の確保、對外運賃支拂の節減、外貨運賃收入の増加に對して、對外航權の維持乃至擴張が如何に至大なる寄與を成し來つたかは既に關説せる如くである。

(3)

- (3) 事變の長期戦化に伴ひ、我が戰時經濟は、各種の戰時經濟統制の進展と共に、物資動員計畫並に生産力擴充計畫の二大支柱を中軸として運行せられるに至つたこと周知の如くである。併し、現在の如く、内外の物資輸送が激増し、船腹の一大不足を來せる事態にあつては、如何に物資需給計畫が完備せられてゐるにせよ、此等重要物資の輸入或は移動に要する輸送機能が充分に之に適合せざれば、此等の物資は單に死物化し、需給計畫が畫餅に歸する恐れ甚大である。従つて、現下の物資動員計畫並に生産力擴充計畫にとり、更に延いて、戰時經濟の圓滑なる運営上、我が海運事業の果す役割は恰も

双輪を連結する車軸の如き重要性を帯びてゐるわけである。

(4) 最後に、最も重大なる事情は、来るべき日滿支三國間の新經濟體制に於て、我が海運事業が、軍事、政治、經濟の諸般に互つて、その基底となる重大使命を有することは後述の如くであるが、既に建設戰の進行に伴ひ、斯る側面から課せらるゝ海運の任務が著しく増大してゐるのである。即ち、

(a) 事變後、新秩序建設の基礎工作として、滿洲、北支等の大陸開發に所要の人的並に物的資材が夥しき多數に上り、我が海運界は、その輸送を一手に引受けてゐるわけである。

(b) 更に新經濟體制に於て、果すべき海運の基礎的機能に照應せる東亞海運網の布陣が先驅的形態に於て乍ら、既に採用せられつゝあることである。

以上の側面に於て見る如く、我が戰時經濟の進展と共に、我が戰時經濟の運營並に聖戰目的完遂のためには、我が海運は至大且つ重大役割を演ずるに至つたのである。然り、今後と雖も、我が國際收支の緊迫狀態、輸出促進の必要、外貨獲得の緊要等の諸事情に鑑み、我が海運の對外的活躍は依然熾烈とならざるを得ないことは勿論、同時に又、國內重要物資の圓滑なる需給を確保する必要から、國內物資の相對的不足の激化と共に愈々海運は、高度の機能の發揮を要請されるに至るわけである。

## 第二章 戰時經濟の進展と我が海運對策

### (A) 事變勃發前に於ける我が海運對策の基調

顧みるに、滿洲事變以降今次事變勃發當時迄の我が海運は、國際海運界の恐慌的慘狀と軌を一にして甚しき船腹過剩の狀態に悩み、運賃、備船料の暴落相次ぎ、繫船簇出せること我々の記憶に未だ新しきところである。従つて、事變勃發當時迄に於ける我が政府當局の海運政策の基調は専ら、過剩船腹の調節、船質改善、同一航路上の競争排除等、船腹過剩狀態に對する對

策であり、業界に於ても、對策の基調は、運賃低落抑制の爲めの協定が主であつた。試みに、その主側面を示せば、次の如くである。

#### (1) 過剩船腹整理並に船質改善助成策

これは老朽船を整理し、優秀船に代替せしむるものであつて、昭和七年度以來三ヶ年に亘り、老齡船四十萬噸の解體に對して優秀代船二十萬噸を建造せしめ、之に一千萬圓餘の助成金を交附することとし、政府の代行機關として船舶改善協會を設立してその衝に當らしめた。而して、昭和十年には、第二次船質改善施設として、逕信當局は、更に尨大な古船解體案を樹立したが、豫算編成上、解體五萬噸に對し建造五萬噸、助成金百五十萬圓に削減せられるに至つた。更に翌十一年度に於ても、業者案、逕信省案は縮減せられて、第二次計畫と同規模の助成施設の實現を見たに止つた。

#### (2) 外國古船の輸入制限

昭和七年以來の船舶改善施設の實施と船價先高見越のため外國古船の輸入が盛行し、その効果を減殺する惧れ多大なりしを以て、昭和八年五月、船舶輸入許可規則を公布し、之れを抑制することとなつた。併し、爾後、我國は準戰體制化、事變の勃發等によつて船價、運賃の特異高を來せる結果、外國置籍の特殊變態船の近海就航が激増（昭和十三年三月には約三十九萬噸に上つた）し、朝野の問題化せること周知の如くである。

#### (3) 遠洋航路補助

船質改善施設に併行して、昭和七年當時、逕信省は、遠洋航路補助案を決定、大型船の遠洋出動を促進し、近海過剩船腹を調整せんとしたが、大藏當局の査定するところとならず流産に終つた。後ち、昭和十二年議會に同じく遠洋航海助成金交附案を提出し、無事通過を見て同年七月より實施の運びに至つたが、事變勃發と共に、近海船腹は一變して逼迫傾向に陥りたるを以て、同案の實施は遂に無期延期となつた。

#### (4) 不當競争防止並に航路統制法の制定

曾て爪哇航路に於て、日本船四社（石原産業、商船、郵船、南洋郵船）間に競争が行はれ、共倒れの結果となる恐れありたるを以て、當時政府は従来の自治的協定一任、自由競争放任の原則的態度を脱して、四社の船權、船舶を現物出資せしめ、國策海運會社の先驅とも云ふべき南洋海運會社を設立したのである。然るに、同社創立後、石原産業海運は別個に南洋航路會社を設立し、南洋海運との競争的經營に乘出せるを以て、政府は昭和十一年五月、航路統制法を公布、本邦船航路にして、海運業者相互間に不當競争ある場合は、その競争を緩和する爲め、海運業者に對し右航路の制限、廢止を命令することが出来ることとなつた。

(5) 海運界の自由競争激化、運賃低落防止の爲めの自治的協定乃至統制

定期船或は不定期船、又は國際海運界、國內航路を問はず、海運界には早くより當業者間の自由競争の激化による航路の重復、運賃の低落を防止する爲め、航路、配船、標準運賃等に關する協定乃至自治的統制が行はれて來たわけであるが、特に不況時代を通じて斯る自治的統制が著しく發達せること謂ふまでもない。例へば、不定期船の北洋同盟會の發達の如きその著例である。因みに、北洋同盟會は、昭和八年三月北洋材輸送に當る船會社六社（三井、山下、大同、川崎、東和）が、従来の積荷の争奪、荷主側の運賃切崩による運賃崩落を防止する爲に組織し、運賃の統制並に運賃の一部積立を實施したのである。斯くて、豫想外の効果を收め、十一年より南洋鐵礦石の輸入運賃統制を開始、十二年には海運聯合會と改稱し、加會社も十社（前記六社の外、松岡、國際、商船、郵船等が加入）を數ふるに至り、本邦海運界の有力團體となつてゐることは、改めて云ふ迄もないことだ。

以上は、事變勃發迄の我が海運對策の基調乃至性格である。而して、之れは、東亞新秩序建設途上に於ける我が海運對策の位置を明確に知り得るためにも、極めて示唆にとむものといはねばならない。果して然らば、事變勃發を契機として、我が海運對策は、如何に急轉換するに至つたか、殊に、最近、歐洲大戰勃發後に於ける我が海運對策が、外貨獲得策と近海物資輸送策との矛盾を排除しつゝ、如何なる進路を辿りつゝあるか、之れは本章に於て、詳叙するであらう。

(B) 戰時經濟の進展と海運統制の展開

事變當時迄の我が海運政策乃至統制が、専ら過剩船腹の整理を根幹として、船質の改善、不當競争の防止、運賃低落の抑制等にあつたことは已述の如くである。ところが、昭和十一年末より事變勃發當時にかけては、尨大なる政府資金の撤布、生産力擴充並に大陸投資の盛行、貿易界空前の活況等の結果、商取引の激増、國內荷物の活潑化、物資輸出入の急増となり、爲めに、その輸送船腹の需要は、著増するに至つた。而かも、昭和十二年七月事變勃發するや、大量船腹の軍事服務を見ると共に、大陸向物資輸送の累増、國內商品荷動きの激化は、愈々その度を加へ、茲に、我が船腹は曾つての過剩状態から一轉して一大不足状態に陥るに至つたのである。斯くの如く、船腹需要が激増せるに對し、事變前巨額に上れる外國備船は、國際收支難から、極力解約、整理の方針を採り、或は我が造船計畫が、資材、勞力の不足から著しく困難になり、而かも、我が遠洋配船を一舉に引揚ぐることは、外貨獲得、航權の維持擴張等の立場から出來ざる等の事情によつて、その船腹難は更に加重されるに至つたわけである。

特に、昨十四年九月歐洲戰亂の勃發が我が船腹の相對的不足を一層激化せしめたることは勿論である。即ち、戰亂勃發當時迄は、國際海運界は、事變前の我が海運界の状態によつても推知し得る如く、世界經濟不況、ブロック化傾向等の爲め、甚しき船腹過剩、逆調にあり、従つて我が外國船輸入、備船は極めて有利且つ容易に行はれ、當局の抑制策にも拘らず、此等による我が船腹の緩和は相當多人に上つて（事變前に於てさへ、外國及外地置籍の變態船が多數に上れること周知の如くである）ゐたわけである。然るに、歐洲戰亂勃發するや、海外海運市場は、世界的物資移動の激増、交戰國船舶の撤退、擊沈船の漸増等の結果、甚しき強調を示せるに、我が近海、沿岸航路は、後述の如く、統制が強化せられたるを以て、歐洲戰亂前とは全く反對に、海外海運界はヨリ有利となり、我が外國船輸入、備船を著しく困難化し、船腹難を甚大ならしめつゝある。

最近、遞信當局は、外國船の輸入、備船許可方針を著しく緩和、擴大しつゝあるにも拘らず、その成績は殆んど擧らず（昭

和十五年二月廿二日船員保險特別會計法案委員會に於ける管船局長答辯、又最近近海統制圏を回避する外國港間就航船が増加し、近海船腹不足を激化してゐる點が問題となれる如き、右の如き事情から派生せる現象である。尙ほ、歐洲戰亂の勃發は、單に已述の如き經濟的障礙に止らず、米國の對日牽制上の船舶不賣、英國の船舶輸出禁止、中立國例へば、諾威船の引退等を惹起し、直接我が船腹難激化を招來せること已述の如くである。

扱て、事變勃發後、已述の如く、我が船腹の窮迫状態は愈々激化し、之れに伴つて、運賃、備船料等の漸騰等の事情に鑑み、政府並に當業者は如何なる海運對策乃至統制を採らざるを得なかつたかと云へば、之は、周知の如く、事變前と全く逆に船腹増大、配給合理化、輸送物資の調節等の船腹難緩和策、並びに、物價政策遂行上重要位置を占むる運賃、備船料の騰貴傾向抑制策を中心目標として、之を漸次強化するより外なかつたのである。いま、その主なるものを示せば、次の如くである。

- (一) 新規造船獎勵
- (1) 船舶建造助成金の交附及造船事業法の制定
- (2) 造船資金の融通及損失補償
- (二) 外國船の輸入制限緩和

事變勃發當時、我が船腹拂底の緩和策として、外國船の沿岸就航を十二年八月より特許したが、更に同年十月、臨時船舶管理法公布に關聯して、當局は從來の外國船輸入制限の方針を緩和する意向を表明し、懸案の外地籍變態船の内地轉籍が認可されるに至つた。

- (三) 近海市場の配船、運賃、備船料等に對する統制の強化
  - (1) 臨時船舶管理法の公布
- 事變勃發による我が戰時體制化に伴ひ、政府は、昭和十二年十月本法を公布して船腹の整備、配船、運賃、備船料其他に對する統制を規定したが、其後、その發動は極力避ける方針で、實際の運営を、後述の如く、専ら自治的統制に任

せ、官治統制の色彩が濃化したのは最近のことである。

## (2) 海運自治統制の發展

海運自治統制の先驅を爲せるは、北米航路の七社聯盟（郵船、商船、三井、國際、川崎、山下、大同）を母體として昭和十二年七月誕生せる海運自治聯盟にして、同年八月、近海運賃、定期備船料の標準レートを決定、關係團體の協力求めたのである。翌十三年初頭、海運市況の硬化と共に、標準率の維持困難となるに及び、標準運賃の再検討、自治統制の強化を圖るため、海運自治聯盟並に海運界最大の團體たる日本船主協會は協力して海運自治統制委員會を結成し（之れに併行して、小型船舶の團體、近海汽船同盟會は、小型汽船自治委員會を組織し、小型船に對する統制を行ふに至つた）、各種運賃、備船料の標準率決定、その勵行、監視に當つた。

併し、已述の如く、我が船腹不足と近海荷動の累増は日を逐ふて激化せし結果、單なる自治統制を以てしては、到底、重要物資輸送の確保、標準運賃及備船料の維持は困難となるに至つた。蓋し、自治統制にあつては、輸送貨物に對する船腹の絶對的不足状態にも拘らず、その輸送順位決定せず、結局業者の經營上有利なものに配船せられること、統制に對する法的拘束力なく、違反の所罰が行はれ難いこと、特に、日本船主協會は強制組合でなく、従つて、強力な統制が行はれ難いこと等によるのである。

以上は、歐洲大戰勃發前の海運政策乃至統制策の素描であるが、之れは、専ら、事變勃發前の海運對策が過剩船腹緩和乃至整理對策に對照して船腹難緩和對策を中心目標が置かれてゐるのである。而かも、その船腹難緩和對策たるや、資材、勞力等の不足のため新規造船獎勵を豫想の如く進捗せられざるところから、専ら、運賃、備船料に對する價格統制の側面から行はれたことは、此際、注目に値するものである。

## 第三章 戰時海運政策の現段階と其の今後の方角

### (A) 歐洲戰亂後の我が海運界の渦紋と其の重大性

事變勃發後、我が船腹の尠なからぬ數が、直接軍事機關の一部として吸收せられ、それだけ、我が船腹の相對的不足を來したること云ふまでもないが、更に、我が戰時經濟の進展につれて、戰時必需物資輸入の激増に基く船腹の手當、國內物資移動の累増、就中、重點主義的重要物資輸送の季節的な集中、大陸向輸送物資の躍増等の諸事實の結果、我が船腹の不足が甚しく激化するに至つたこと已述の如くである。

ところが、偶々、今次の歐洲戰亂の勃發はさなきだに右の如き重壓に苦しむ我が海運界に對して重大な影響を及ぼすに至り、我が船腹の一大不足に愈々益々拍車を加ふるに至つた。

果して然らば、歐洲戰亂は我が海運界に對して如何なる影響を及ぼすに至つたか。惟ふに、その主要なる影響は次の如くである。

#### (1) 世界船舶の喪失

昭和十四年九月、獨逸軍の波蘭進駐と共に英佛が蹶起し、歐洲大戰の幕は切つて落されたが、當初は波蘭戰線の一段落と共に、西部戰線は膠着状態に陥り、戰局は活潑なる動きを示さなかつた。併し、その反面、英佛兩國は戰爭の長期戦化を企圖して、物資の蓄積、資材の積取を行つたため、船腹需要の増大、運賃、備船料の昂騰を來し、一方對獨經濟封鎖を繞り、海上に於ける交戰國の船舶の沈没は日を逐ふて漸増するに至つた。

例へば、昨年九月開戰以降今年六月末の沈没商船被害を見ると次の如くである。即ち、その被害累計は五百九十六隻、

二百五十二萬一千六百二十九噸、その内譯は、客船五十五隻、五十六萬七千三百五十二噸、貨物船四百八十六隻、百五十四萬八千六百十六噸となる。併し、交戰國が宣傳の目的で發表する敵國の被害高は、右の數字より遙かに大きく、推定五百萬總噸を突破してゐるものと見て大過ない（昭和十五年七月十二日東京朝日新聞所載）。而して、歐洲戰亂前の世界船舶は、ロイド調査に依れば、六千八百五十萬噸（百噸以上のもの）となつてゐるから、今次の戰時喪失船舶は約七・三%に當つてゐる。即ち、それだけが海運市場から姿を消したのであるから、我が海運界に及ぼす影響もそれだけ壓迫を蒙ると云へるわけである。

#### (2) 外國船の撤退

歐洲戰亂勃發と共に、英、佛、諸の船舶が東洋方面から徴發され、續々撤退したのである。而して、撤退船は定期船、備船、殊に運賃積備船に多數あるが、その具體的な計數は算定し難い状態に在る。斯くて、右の側面からの我が海運界への影響であるが、これは、云ふまでもなく、世界船舶の喪失と共に、我が船腹の不足に拍車を加へたことである。

特に、遠洋鹽、燐礦石等の積取は、從來殆んど低運賃なる外國船に依存してゐたところから、これを補充するためにも、我が船舶の配船を必要ならしむるに至り、右の如き不採算航路への配船は、我が配船統制上、重大な問題を投影するに至つたのである。因みに、我が配船状況を見るに、遠洋配船一一八隻、一、二二〇千噸であつて、歐洲戰亂勃發前の八月に對比すると、三二隻、三四萬噸の配船減を示してゐる。これに對し近海は五〇五隻、二、八三七千噸であつて、三〇隻、三萬九千噸の配船増加を示してゐる。

#### (3) 運賃、備船料の世界的爆騰

右の如く、世界船舶の喪失、外國船の撤退、即ち、英、佛、獨の如き世界有数の海運國が戰爭目的のため、一時に大量の自國船を徴用し、中立國船舶に對する備船が殺到せし結果、その當然の歸結として、世界運賃及び備船料は茲に爆騰するに至つた。いま、世界主要運賃及び備船料の騰勢を見ると次の如くである。



世界主要運賃騰勢表

積地	揚地	品目	昭和十五年 三月中旬	昭和十四年 八月	騰貴率	備考
北米太平洋	日本	丸太	一〇〇・二七	五九・五三	七三%	邦貨換算
同	日本	屑鐵	五五・四七	一六・七四	二三一	昭和一五・三中旬 昭和一四・八下旬
紅海	日本	鹽	四一・〇一	一〇・三八	二九六	對英一志二片八七五 一志二片
北米太平洋	イギリス	小麦	一〇七・五六	一八・九三	四六八	對米二五弗四三七五 二六弗八七八
ブレート	歐洲	雜穀	一三六・五三	一四・二九	八五五	
大連	英歐	大豆	八七・三九	一七・八六	三八九	
サイゴン	イギリス	米	一〇七・五六	一九・二九	四五八	
マドラス	歐洲	種子	一一一・〇一	一九・八二	五一一	
ウエールス	アレキサン ドリヤ	石炭	二一・五一	六・七一	二七七	
ジャバ	マルセイユ	砂糖	九四・二二	一九・六四	三七九	

◇外國備船料

二月上旬

昨年八月下旬

レシプロ(重量八千トン級)

北歐船	五弗	四志三片
希臘船	四弗五〇仙	三志三片
ドイツ(重量八千トン級)		
北歐船	六弗	五志六片
希臘船	五弗五〇仙	

而して、右の如く、運賃の騰勢が備船料の騰勢を遙かに凌駕せしことは、我國に於て、中小船主の間に採算上、貸船を嫌つて自營乃至委託配船を生ぜしめるに至つた。これは、舊に運賃取引の素地を醸成するのみならず、船主の船腹運用の拙劣によつて著しく運行能率を低下せしめ、延いては総合的且合理的配船の妙を著しく減殺するに至つた。

以上は、歐洲戰亂の我が海運界に與へる影響の主側面である。而して、我が海運界は、右の如く、愈々、船腹難の重壓を、歐洲戰亂に依つて蒙らざるを得なくなつたわけである。併し、世界運賃、備船料の爆騰は、一方、我國に於ける價格統制を不安ならしめたが、それは兎も角として、我が海運界をして外貨獲得の地盤を與ふるものとして垂涎萬丈のものたらざるを得なかつた。而して、國策上から云つても大に考慮すべきものたることは疑ふ餘地のないところである。

ところが、如何せん、我國當面の東亞新秩序建設戰遂行と物動計畫の完遂のために、我國に於ては、出稼船腹の捻出は愈々困難な事情にある。と云ふのは、我國に於て、外國備船減退による重要物資輸送への邦船の就航増加は勿論、一方、近海に於ける船腹の不足は、昭和十五年度の物動計畫と睨み合せると月々五六十萬噸の滞貨を餘儀なくされる現状からして、現在の如き配船統制を以てしては、外國出稼、従つて外貨獲得の如きは、到底困難なる實情にあるのである。

斯くて、右の如き歐洲戰亂勃發後の實狀に於ては、從來の如き價格統制を以つてしては、到底、船腹難の重壓を解決し得るものでなく、それは、好むと好まざるに拘らず、外貨獲得策の側面から云つても、且つ又近海物資輸送對策の側面から云つても、最早、配船統制にその解決を俟たざるを得ない状態に立ち至つてゐるのである。

(B) 戦時海運統制の新段階と其の特質

支那事變勃發以來、政府及當業者は、事變に依る船腹難の緩和策として、専ら、運賃、備船料の低下策乃至兩者の調整策等の價格政策を採るに至り、この側面から、その解決を圖らんと努力したこと已述の如くである。併し、斯る全的努力にも拘らず、歐洲戰亂の勃發は、我が海運界に渦紋を生ぜしめ、さなきだに船腹難に悩む我が海運界をして、假借なくも徹底的な船腹難に追ひ込むに至つた。而して、斯る事態に於ては、所詮、價格對策のみを以てしては、到底、現在の船腹難を打開し得ず、それどころか逆に、船腹難に拍車を加へる現象さへ惹起せしめるに至つたのである。斯くて、政府及當業者に於ても、現在の如き少い船腹を以て重要物資の輸送を圖り、同時に外貨獲得の爲め遠洋出稼船腹を捻出せんとすれば、所詮、現在の配船統制を極端に強化し、輸送の廻轉率を向上せしめるより外なかつたのである。従つて、政府は茲に於て、先づ、近海船腹調整並統制確保の爲めの對策として、次の如き對策を採るに至つたのである。

(1) 遠洋新規配船の許可制

物動計畫完遂のための近海一區(南は香港、廣東より北はカムチャツカに至る區域及び支那沿岸、沿海州)輸送に重點を置き、このため、昭和十四年九月七日から新規遠洋配船を許可制とし、近海一區船腹確保第一主義を採るに至つた。

(2) 近海二、三區新規配船の許可制

近海一區が運賃統制に依つて抑制された結果、當業者は妙味を喪ひ、自然、統制外の近海二、三區(ラングーン、シンガポール、タイ、佛印、フィリッピン、ニューギニヤ、南洋委任統治區域)への配船を増加し、益々漸増の氣配を助長し、近海一區船腹確保主義に抵觸する状態を馴致したため、茲に近海二、三區にも許可制を採るに至つた。

(3) 南洋方面の自由配船の禁止

政府は南洋材、南洋鐵礦石の船腹確保を圖るため、南洋方面の自由配船を禁止し、從來、我國を起點とする近海の外國

諸港向の配船に許可制を布くことゝなつた。

要するに、海運統制委員會による從來までの配船統制は、歐洲戰亂以前の海運市況が近海高、遠洋安であつたため、何等、遠洋は考慮する必要なく、専ら、近海のみを統制すれば、それで事足りてゐたわけであつた。従つて、同委員會の配船統制の方法も、近海の不急不要物資並に販路に對する配給を抑制して近海重要物資並に航路に集中せしめてゐたのであつた。ところが、歐洲戰亂勃發に依る遠洋の活況と共に、之に對する抑制策が緊急に必要となつたのである。斯くて、これが對策として、最初に現はれたものが、已述の、遠洋新規配船の許可制であつたのである。

併し、歐洲戰亂の進展と共に、近海逃避傾向は、それにも拘らず、何等停止することなく依然として旺盛を極める氣配を示せしため、これを抑制する配船統制は、其後擴大強化されて、已述の如き(2)及(3)の對策を採らざるを得ざるに立ち至つたのである。

右の如く、歐洲戰亂後の客觀狀勢の激變に即應して、政府は専ら、配船統制の側面から、我が船腹難を最少限度に於てさへも緩和せんと努力しつゝあるが、一方、配船統制自體に於ても総合的計畫性を發揮するためには、これに即應するやう機構を強化すると同時に現在の運賃並備船料にも相當改訂を加へる必要があつた。而して、政府は、右の見地から、配船統制が當業者の企業經營の根幹に觸れるだけに、慎重、熟慮の結果、幾多の紆餘曲節を経て漸く次の如き海運統制機構を確立し得るに至つたのである。

(1) 海運自治統制委員會を改組、強化し海運統制委員會を設立(從來日本船主協會と共に之れが構成團體たる海運自治聯盟も自治の名稱を廢止)

(2) 海運統制委員會に從來の總務、運賃並備船料、監視の三委員會の外に配船委員會を新設し、配船の審査制度を確立する。

(3) 任意配船不可能なる時は、強制配船を行ふべき海運統制輸送組合及び海運中央統制輸送組合を設立。

(4) 遞信省に官民合同の海運統制協議會を設立し、輸送計畫樹立、配船命令等の重要事項を決定。即ち、國家權力を背景と

する海運統制協議會を統制本部とし、海運統制委員會を實行機關として、價格統制、配船統制の全面的強化を行はんとするものである。

右の如く、政府は歐洲戰亂後に於ける配船統制の緊急且緊要性に鑑み、從來の自治統制を一擲して、茲に、高度統制を遂行すべく、國家權力を背景に海運統制機構を確立するに至つた。

併し、歐洲戰亂に依る客觀事情の激變は、最早、統制機構の強化のみを以てしては、到底間に合はなくなつたため、斯る海運統制機構の確立と相俟つて、政府は漸次、その運用の劃期的強化にその重點が置かれるに至つたのである。而して、その根幹點は謂ふまでもなく、物動計畫完遂のため重要物資輸送の圓滑化を積極的に圖ることにあつた。いま、これが對策として考慮されつゝある重點を要約すれば、次の如くである。

- (1) 從來の貨物本位の輸送計畫を船腹本位に移行せしめ、物動計畫による重要物資絶對量を船腹と睨み合せつゝ計畫配船を徹底せしめる。これがためには積極的に船腹増加を圖ると共に、出荷統制、不急物資取扱停止並に港灣設備、荷役能力改善に一層の努力を傾注する。
- (2) 海運統制委員會の權限、命令を政府の代行機關として絶對的のものとし、物動計畫による必需物資引受は同委員會が一手に掌握これを手持船腹に應じて組合員に貨物の強制割當を爲し、又共同計畫によりこれが強制備船するなど一元的に統轄配船するがため高度配船統制の切札たる中央統制輸送組合の役割に期待する。
- (3) 當面の逼迫事態緩和のため定期船航路に検討を加へ、統制船舶として重要物資輸送に參畫しつゝある多數の不定期船と比較的自由なる立場にある定期船とを相互対比しつゝ、許す限り世界情勢と貨物輸送の變動に即し、定期船の近海廻航を圖り、定期船と雖も統制運用の埒外に置く餘地を與へぬ建前をとること。
- (4) 業界は、その好むと好まざるとに拘らず、究極は利潤統制の發動となること必至であるとの心構への下に統制運用を進めて行くこと。

而して、已述の如き海運統制機構の強化とその運用の劃期的強化と相並んで今日、事態の緊急性に應じて即刻發動し得る海運統制令が制定されたことは(昭和十五年二月一日)、今日、配船統制は實効を與ふるものとして極めて注目し得るものである。試みに、海運統制令の要點を見るに、これは、國家總動員法第八條に基き造船を許可制とし、船舶修繕の促進等に就き命令を出し、配船の合理化と運航能率の増進を圖るため、船舶賃貸及び委託を命じ、外國備船を許可制とし、また、必要に應じ危険區域の航海、禁制品の運送等を制限または禁止し、或は海上運送の全過程を合理的に統制するため、荷役促進の命令をなし得ることゝなつてゐる。

斯くの如く、海運統制令は嘗に價格統制令だけでなく、明かに臨時船舶管理法の補助立法としての機能を有するものである。而して、今日、海運統制段階が、配船統制の段階であるとするならば、正しく、海運統制令も亦、即刻發動せしめられるやう待機してゐるわけである。

### (C) 戰時海運統制の今後の方向と問題點

歐洲戰亂の影響を蒙つてから、我が海運統制は、船腹難對策として、從來の價格統制を樞軸とする統制を抛棄して、配船統制を根幹とする海運統制に一大轉換をなし、且つ又、從來の自治統制の缺陷が露呈してからは漸次自治統制の方向に進むに至つたこと已述の如くである。而して、我が海運統制は各種の諸困難に遭遇したにも拘らず、配船統制を容易ならしめる方向に漸次進んで來たのであつた。然り、歐洲戰亂後に於ける海運統制令の制定、海運統制機構の確立の如きは、この意味に於て重大役割を演じたのであつた。

併し、我が海運統制は、之れを以て充分のものではなかつた。殊に、今後の海運統制の針路を規定するものは、東亞新秩序建設戰に伴ふ近海重要物資輸送確保に當つて、歐洲戰亂の影響を如何に調整するかに存するのである。蓋し、歐洲戰亂に依つて、今後は船腹の一大不足が豫想せられるどころか、その獲得は益々困難性の度を加へて來るのである。尙又、斯る惡條件に

加へて、遠洋運賃高の誘惑は、常に近海市場を脅やかすこと必至だからである。右の結果、我が海運統制乃至統制機構を以てしては、果して何處まで乗り切り得るや否や再検討を要する重大問題である。事實、逓信省に於ても、一度び斯る事態の惹起を見んか、生産力擴充計畫の遂行並に大陸開發に伴ふ物資移動の激増を控へて、船腹不足が相當量に上ることを豫想し、從來の海運統制に急角度の轉換を齎らし、速かに高度の海運統制殊に船腹配給計畫の高度化を圖らんとしてゐる。

即ち、之れに依れば、從來、往々にして閑却され勝だつた物動計畫と輸送計畫を絶對不可分のものたらしめ、同時に、海運統制委員會規則にありながら各種の事情に依り設置せられなかつた中央統制輸送組合を設置し、重要物資に關しては、各社の自由引受を一切廢除し、組合の共同引受とし、利潤衡平化を圖るため新に平衡資金制度を設けて統制の圓滑化を圖ることとしてゐる。昨年来、我が海運界が自治統制の聲を捨て、以來、あらゆる角度から検討された缺點を是正し、同時に、歐洲戰亂今後の影響を豫想して、海上輸送の新段階に對應せんとしてゐることが看取出来るのである。試みに、海運統制協議會の答申案の概要を示せば、次の如くである。

## 答申案の概要

一、輸送計畫の確立 重要物資輸送の完遂を計るため現在の海運統制協議會の機構を擴大強化し海運統制審議會（假稱）を設置しこれが各應提出の數字を検討し重要物資の期間別數量を決定し、これに基づき輸送計畫を確立し物動計畫と輸送計畫の一致を計りこれを逓信省決定とせず政府決定の計畫たる効力を持たしめ計畫外輸送の要望は極力これを抑へると。

二、物資の引受及び輸送 輸送計畫の完遂のため引受及び輸送の一元的運營として全運航業者を一丸とする海運中央統制輸送組合を海運統制委員會の下に設置し政府指定の重要物資は從來の如き各社の自由引受を廢し組合が共同引受し一元的輸送をなす、組合員は割當貨物を優先輸送するの責任を有し船腹の餘裕ある場合に限り組合の承認を受けてその他の物資

輸送をなす、従つて從來の引受審査の範圍及び方法等は適當に之を改正する、定期船の統制は別に考慮し配給委員會に定期船部會を設置し遠洋近海にわたり船腹の調整に再検討を加へる。

三、海運中央統制輸送組合の組織 組合は統制委員會の監督に服するものとし組合員は前記主務官廳の指定せる全運航業者の強制加入とすることにし組合に理事長並に常任理事若干名を置くこと、組合員は各理事一名を選出するものとしかつ組合員に非ざる配給委員會常任委員は當然に組合の理事たるものとす、組合に各主要航路別に部門を設け配船の調整をなす、東亞運輸組合は機構上組合中に統合し小型汽船統制輸送組合と重要物資引受輸送に關し緊密なる連絡を採り一元的統制を期する、その他組合の組織については既に設立せられたる海運統制輸送組合を擴大強化したるものとし従つて海運統制輸送組合を改組することになる。

四、運航業者の集約 統制の簡易徹底、運行能率の増進及び運航費の低減を計るため運航業者を限定集約する、これが指定は一定の基準に基き主務官廳がこれをなすこと。

五、運航能率の増進 從來考究實施して來た措置に對し政府、荷主側の協力を得て一層適切ならしめる。

六、利潤の適正衡平 運賃及び備船料の適正を期し海運利潤の適正安定を計るためこれが採算調査等必要な措置を採り適正料率の設定をなすがこれを全般的に實施するにはなほ時日を要するを以て現下の事態に照し取敢へず運賃相互間及び運賃備船料相互間の不均衡を是正し統制の圓滑なる遂行を期するため統制委員會に平衡資金制度を創設する、しかも平衡資金は組合の組織される事態より見て全船主及び全運航業者よりこれを積立つべきであるが一應運航業者のみよりこれを積立つることとしこの運航業者は前記政府指定のものとする、遠洋及び近海並に定期及び不定期の別に應じ負擔の著しき不均衡あるときは離出率を異にせしめる、航路及び貨物別に採算を定め一定採算に達せざるものは一定基準により本資金を補填しまた運賃との均衡を計るため備船料に對する補償を考慮すると共に主要物資輸送のため政府指定の外國備船等の事態發生の場合における損失金等に對しては本資金よりこれを補償する、遠洋配船による収益よりの積立金の一部は將來

の遠洋進出の基金となし得ること。

右の答申案に依れば、海運統制協議會は、現存の海運統制機構を最高度に活用せんとするものである。而して、根本問題たる船腹の一元統制に於て、多大の缺陷を藏してゐると見て大過ないのである。即ち、答申案に依れば、その問題は次の如く要約せられる。

「重要物資輸送は各社自由引受を廢し、中央統制輸送組合に於て一手に引受け、不定期船は勿論海運統制委員會に於て統制し、定期船は配給委員會に定期船部會を設けて遠洋近海に亘り船腹の調整を行ひ、定期不定期を綜合統制する」

果して、右の如く船腹の一元統制を行はんか、各社間並に定期船會社、不定期船會社の間に微妙なる利害關係對立し、運営障害及び統制委員會が自治運営を行ふことにより生ずる間隙は到底、拂拭し得ざる事態を惹起することは當然に豫想せられるのである。而して、船腹の一元統制が刻下の根本且重大問題であるだけに、斯る缺陷は、延いては、海運統制協議會の答申案の最大の弱點と謂はねばならない。且又、斯る答申案が實施されんか、海運統制をして破産に瀕せしめること必至であると云つても過言ではない。

果して然らば、船腹の一元統制は如何なる方法を以てすれば、最もその實効を擧げ得ることが出来るかと云へば、我等は、此際、船腹の國家管理を提唱するものである。國家管理こそが負擔の公平化、全面化を完遂し、同時に、國策の要求を確固たる基礎の上に一元的に、計畫的に實現し得るのである。

但し、其の場合に於て、船腹の運営は、多年の經驗に富み且つ、その技術に於て練達せる業者に委任すべきであつて、極端なる官僚統制は之を避けなければならない。

然らば、船腹の國家管理は具體的に如何なる方法で實施されるかと云へば、定期不定期を問はず、全船腹を逓信省に登録せしめ、而して、海運統制審査會の如き機關の諮問に應じて、定期船は各航路別に、また不定期船は輸送重要物資量と配合せしめ、割當を行ふ可きである。斯くて、船腹割當の諮問に與る海運統制審査會の如き機關は、現在の海運統制協議會の如き弱體のも

のではなく、その重要性に鑑み、有能の人材を網羅せる眞に強力なる國策機關たらしめなければならない。

勿論、海運業の國家管理の前途には多大の困難の伏在することが豫想される。業界の再編成も必要であり、管船局の機能再編成も必要である。併し、歐洲戰亂による外國船の撤退、造船能力の減退等に依り現在以上の船腹難が豫想される今日の事態に於ては、全船腹を國家管理し、以て業者の負擔の均分化を圖り、船腹利用の集約化、運航能率の強化を實現するより外ないのである。大戰勃發以來英國の採り來たつた海運統制の強化は、我々の大に注目すべきものがある。

此際我國海運界は、公益優先の原則の下萬難を排して、國家管理を實現すべきである。東亞新秩序の建設は、先づその動向を支配する海上新秩序の創造から始まらねばならぬ。夫れこそが、新體制下我が海運界に課せられた世界史の任務である。

(終)

405  
413

昭和十五年十月八日印刷  
昭和十五年十月十一日發行

(非賣品)

著者 海洋育英社調查部

發行者 小 林 五 郎  
東京市世田谷區東玉川町八九

印刷者 兼 平 小 治  
東京市麴町區飯田町一ノ二二

發行所 國民評論社  
東京市芝區琴平町三七喜多ビル

電話芝(43)一六二五番  
振替東京七三三五四番

終

