

乙

特 249

289

第十三號

國防と海運

和辻春樹



始



特 249  
289



國防

と 海 運

和 辻 春

樹



發行所寄贈本

本書は、教學の刷新振興並びに時局の正しき認識に資するため、「教學叢書刊行の趣旨」に基づき編輯したものである。

本篇は、工學博士和辻春樹氏に委嘱し、執筆を煩はせるものである。

昭和十七年十一月

文 部 省 教 學 局

目次

一 國 防	一
二 海 運	五
三 海 運 力	九
四 商 船 隊	一四
五 戰 時 使 途	二〇
六 護 送 船 團	二四
七 造 船	二七
八 科 學 と 技 術	三三
九 海 運 の 國 家 管 理	三六
一〇 本 邦 海 運	三八
一一 大 東 亞 共 榮 圈 と 海 運	四二
一二 む す び	四五

# 國 防 と 海 運

## 一 國 防

一國が外敵の侵略を排撃して國土を護ることを俗に國防と言ひ、その字義は一であるけれども、外面的に現はれる形の上に於いては各國それと國情及び四圍の環境に應じて多少の差異を生ずることは當然である。昔は國境を守ることのみが直ちに國防の總べてであると考えられたので、かの支那の萬里の長城の如きものが築かれたと思はれるが、今日でもマヂノ線・ジークフリード線等を設けることは、武力戦による國防の重要な一手段であるに相違ない。しかし國家の生存を脅威する外敵をして策の施すなからしめ、國家の生存を擁護し、一國の進展と國民的隆昌を保障する所謂國防も、複雑極まる國際情勢にある現時に於いては、その意義と内容を形

成する要素が頗る多岐多様に互ふことは蓋し自明のことである。

二

「攻むるは守るなり。」の諺の如く、國を護るためには必要に應じ進んで敵國を攻めなければならぬのであるから、國防充實といふことは如何なる場合に戦端を開くとも、總力戦に不敗の體制を整へてゐることではなければならぬ。換言すれば如何なる國を敵にまはすことありといへども、戦ひに勝ち得る整備、即ち軍備と國力と精神力とがなければならぬことである。いふまでもなく現代戦は所謂總力戦であつて、國家と國家との實力の争ひであり、國民と國民との戦鬪精神の強さの争ひである。しかも古の戦争の如く武力戦のみを以つて最後の勝敗が決せられるわけではなく、總力戦の綜合戦果によつて始めて勝敗が定まるのである。即ち現代の戦争には武力戦以外に、外交戦・思想戦・經濟戦・宣傳戦・諜報戦・謀略戦・神經戦等があるから、あらゆる方面に互つて國民は總力を發揮しなければならぬわけであつて、前線銃後の區別なく總べての戦に勝ち抜かなければ、最後の勝利は得難いといへるのである。

かくの如く國防とは直ちに戦ひ得ることとて、かつ戦へば勝利を得るに十分なる國家・國民の物心兩様の整備が完成してゐることとてあるといつても差し支へないのである。故に一國の國防整備の程度がより完全に出來てゐるほど、その國はより高度の國防國家であるといへるのであつて、我々が高度國防國家建設に邁進するためには萬全の努力を拂はなければならぬ所以もまたこゝに存するのである。本文に於いてはこれらの各方面に互る戦争に對する國防に就いて詳説することが目的ではないから、これを省略することとするが、武力戦及び經濟戦に關聯し近代戦の作戰の一部として重要な役割を演ずる海上封鎖戦及び船舶に就いてのみ筆を進めることにする。さきの世界戦争に於いても海運造船問題が勝敗を決する重大事であつたことは吾人の記憶に未だ新たなものがあるが、今次世界戦争に於いても商船撃沈による海上輸送封鎖が著しき効果を擧げつゝあることは世人の洽く知るところである。

海上封鎖とは海上に於ける敵側の運送力を封鎖することであつて、それによつて敵が戦争に必要な軍需品または原材料及び食糧の輸入または運送を妨げることであ

三

る。故に各種の工業原料を海外から輸入してゐる國、食糧を領地または外地より海上運送して來る國にあつては、戦時これを封鎖遮断されることは最も苦痛とするところ、遂には戦争を繼續することが困難に立ち到るといふ場合をも考慮し得るのである。

海上封鎖を完全に遂行するためには、極めて強い實力ある海軍を持つてゐることが必要であるが、渺々たる大洋を完全に封鎖することは中々容易でないのみならず、現代戦には航空機が異常の威力を發揮するから海上の完全封鎖には、制海権のみならず制空権をもあはせて把握しなければならぬ。

假りに制海空権を完全に持つてゐないにしても、所謂ゲリラ戦によつて敵の海上輸送力を破壊することが、消極的ではあるが、海上封鎖の目的を達することになるわけであつて、専ら潜水艦及び航空機によつて貨物を満載して敵國相互間を往復する商船を撃沈することである。しかしながら潜水艦の襲撃は隱密戦であるから交戦國相互になされるものと覺悟しなければならぬし、航空機に就いて見ても地理的

關係の如何によりては敵の商船爆撃によつて海上運輸を破壊し得ること勿論である。かやうにして海空軍の實力が敵國より遙かに優勢であるならば、海上輸送もより容易であると考へられるが、しかもなほ商船撃沈戦は互ひに續けられるものと解釋し得るのである。

## 二 海 運

海運とは海上運送または海上運輸の略字であつて、平時國家が必要とする原材料の輸入、輸出品の海外輸送に従事する海上運送業であるが、世界貿易の輸出入は必ずしも一國のみの海上輸送力に俟つものではないので、従つて海運は極めて自由に競争をなし得る事業であつたのである。しかしてこの海運の唯一の事業要素はいふまでもなく商船であるが、海運業者即ち船舶會社は優秀な船舶を所有しなければならぬので、それが充實してゐることは、一面國家が有力な商船隊を保有してゐることになるから、國家には商船隊が出來てゐることが極めて肝要である。即ち平時

に於いては海運業は國家の一産業として重要な使命を擔つてゐるのであつて、各國の商船隊は海運市場裡に激烈な自由競争を餘儀なくされる。殊に我が國に於いては長年輸入超過に終始してゐたのであるが、海運による運賃収入は貿易外収入の大部分を占め、海運業が我が國に於ける重要産業たるを立證し先年は約二億圓の外貨を獲得してゐたのみならず、我が全貿易量の約七割を自國商船で運んで來たのであつて、米國がその貿易の四割餘を漸く自國船によつて輸送してゐるに比較し、我が國海運業が、國家の産業としてより大なる貢獻をなしてゐる事實を立證してゐると思はれる。海運は自國の輸出入貿易品を輸送するのみならず、他國間の航路にも商船を航海せしめて外國の貨物船客を輸送することによつて運賃を收得するのであるから、平時に於いては常に他國船と競争をしなければならぬのである。この故に海運競争に勝を制し得るために、その武器である商船に於いて競争船よりもより優秀な性能を保つ船隊を整備してゐることが必要であること勿論である。

さて、一朝有事の際に於いては平時に於ける貿易状態は全く一變し、かつ交戰國

の船舶は自由に航海をなすことが困難となり、また軍用に供するため多數の船舶が徵庸されるので、海運は純然たる變貌を示すことになるのであるが、交戰國それ自身はその國情・地勢・環境等種々の事情によつて相違はあるものの、等しく海上輸送力の維持と必要なる船舶數の保有が缺くべからざることになつて來るのである。故に平時の海運は平時の經濟戰或ひは産業戰であり、使用する船舶は海運戰の武器でもあるが、戰時にはこの商船が直接軍の作戰上絶對的に必要であることを忘れてはならないのである。故に國防的見地より平時に於いて一國の海運を獎勵して商船隊を整備して置くことは、有事の際に備へる事に外ならない國防の一端であるから、海運力の強化は列強の等しくとつてゐる政策であるといつてもよい。「商船をを持たない強國は恰も足のない猛獸の如きものである。」といはれる如く、戰時には種々の意味に於いて船舶は一層重要性を加ふるものである。即ち商船は海軍の補助艦艇として活躍しなければならぬのみならず、背後に於いて經濟的活力維持のため物資の輸送を完うしなければならぬのであるから、交戰國は常に船腹不足に陥

るを例とするが、殊に島國にして重要物資を他國または植民地より輸入する英國の如きは、船舶が戦争の勝敗の鍵にまでもなつて来るほど重要なものである。

さきの世界戦争前、世界第一の海運國たる英國に向かつて挑戦したのが當時第二位の海運國獨逸であつたが、兩國は單に國防上海運の重要性を認識してゐたのみならず、大西洋に於ける高速力巨船建造競争を始め、當時獨逸のカイゼル二世帝は、「我等の將來は海上にあり。」と稱して、海軍の擴張と商船隊の整備に全力を注いだのであつた。また當時は海運國ではなかつた米國は、英國船舶が盛んに撃沈されて、船舶補充のため救ひを米國に求めたのを好機逸すべからずとなして、世界の海運國として乗り出すべく造船のため全工業力と勞働力とを動員して、萬全の努力を拂ひ、遂に世界第二の保有船舶量にまで達しおふせたのであつた。この事實は米國が單に戦後の世界海運市場に新たなる一勢力として活躍しようといふ目的ばかりでなく、戦時に於いては商船隊を保持してゐることが絶対に必要であることを認識したのであるから、國防上の見地から有力なる船隊を整備して置かうといふ計畫であつたこ

八

とは疑ひないところである。それかあらぬか獨逸敗れてヴェルサイユ條約を結ぶにあつては、獨逸の所有船舶を悉く取り上げてしまつたのであつて、世界第二位の海運國たる獨逸は、戦前所有の五百餘萬噸の九〇%を賠償としてとられて僅かに五十萬噸弱の小船ばかりを残されたのであるが、建造中の大型船さへも竣工の上聯合國側に提供を命ぜられて、獨逸は實に慘憺たるものであつたのである。その獨逸が今次の世界戦争前には、再び世界第五位の海運國となり、五百萬噸餘の船舶を有するに至つたことは誠に偉とするに足る恢復振りだといはざるを得ない。

### 三 海 運 力

さて船舶、従つて海運は國防上缺くべからざるものであるが、その必要とする程度は國情によつて若干相違し、またある一國について考へて見ても作戦の如何によつて自ら差異を生ずる筈である。従つて平時に於いて國家が必要とする海運力を保持してゐることが、直ちに有事の際にそれが必ずしも十分とはいひ難い場合もある

し、また戦時にしても相手國及び交戦地域等の如何によつて異なるのであるから、國防上の見地から平時に整備して置く海運力の程度は、極めて多様であり、また國際政局に關聯して、定められるべきものともいへるわけである。しかしながら或想定の下に戦時國家の必要とする海運力を、平時に於いて保有維持しようといふならば、いふまでもなく國家の補助を必要とすることであらうと思ふ。

海運力は船腹量のみを以つて律するわけにはゆかないのであるから、單に噸數ばかりが大きいといふのではなく、船質の良いこと、速力の高いこと、性能の優秀なること等に於いて十分であることが必要條件となる。海運力が強い或ひは大きいといふことは、各種の情勢と周圍の環境とにふさはしく、一國の海上輸送の完璧を期し得る商船隊を保有してゐると共に、これを運用する優秀かつ訓練された海員が整備されてゐることである。

そこでこの海運力の大小、或ひは強弱といふことに就いては二つの場合を考へて見なければならぬのである。即ち(一)は平時の貿易、(二)は戦時即ち軍用及び戦時の物

資輸送であつて、海運力の充實強化といふことはこの何れの場合にも適當であることを目標としたものでなければならぬ。また平時の場合に於ける所要物資の輸入のための海上運輸は同時に國防國家を形成するために重大なる關聯があることを忘れてはならない。生産資材を運ぶことも國防の一面であるからである。況んや商船が軍用に供せられるときに於いては、なほさら海運力が國防力そのものであり、特に直接戰闘に参加するに於いては船舶は兵器の一種と考へても差し支へない位のものである。

さて平時に於いては世界の貿易情勢が急變するが如きことは極めて稀れであるが、戦時に於いては著しく變調を來たすのであるから、一國の保有すべき海運力として如何なる場合を考慮の上整備し置くべきやは、國情によつても異なり、また誠にむづかしい問題である。國家の計畫的作戰の遂行上十分なりといはれる海運力を、平時より保持してゐることは、いふべくして事實中々行はれない至難のことである。換言すれば戦時に事缺かぬ海運力即ち保有商船隊が、平時の海運市場に於いて運用



するに適當なりとは考へ得ないことであるが、それかといつて平時の輸出入貿易のみを考へてそれのみに應じた海運力を持つてゐるのでは、戦時に於いて十分なりとはいひ難いことは火を見るよりも明らかである。故に一國の整備すべき海運力は、多くの場合戦時と平時との各、の場合に必要とする噸數の中間でなければならぬわけになる。もつともかやうな觀方は主として量的即ち船舶噸數を以つて表はす數字であるが、海運力そのものの眞價を示すものは、單に噸數の大小ばかりではないので、商船隊そのものの質的優秀性と性能の高きことである。

そこで海運力を分析して見るときは、前述の如く矢張り平時の海運力と戦時の海運力とに區別されるが、後者に十分なる場合は前者には多きに過ぎ、前者に足れりといふ海運力の程度では後者には不足であるといふことになる。故に平時に於いて一國の産業經濟上必要なる海運力は、いふまでもなく整備して置かなければならぬのであるが、更に戦時を考慮した海運力を或程度平時の經濟上の犠牲を拂ひながら整備して置くことが肝要である。かやうな點をよく検討するならば、如何な

る國家的補助または獎勵が必要であるか、また如何なる程度の海運力保持を得策とするかといふことの研究も出来ることになるのである。しからば海運力が大きく強いといふことはどういふ條件が必要であるかといへば、その主なるものは、

- 一、輸送量が大きいこと。(船腹)
- 二、速力の高いこと。(航海度數の増加)
- 三、運航費の少いこと。(高性能)
- 四、修繕費の少いこと。(耐久性、堅牢)
- 五、荷役能力の高いこと。(設備の完備)

であるが、これらの諸條件が適當に備はつてゐる場合には保有商船隊の優秀であることを示すものである。海運力が大きいといふためには、優秀な商船隊が適當量、しかもその國情に應じて整へられてゐることである。單に船腹ばかりが多いとしても、所要航路にそれだけの適船がないならば、無論海運力が十分であるなどとはいひ難い。平時に於いてさへ海運力が不足してゐるといふ國は、國防國家としての重

要な素質に缺くるところがあるのだと斷言しても誤りではないのである。しかも、海運と陸運とが相補ひ相助け、物資・人員の大交通運輸體制に統合せられねばならぬのであつて、『國防と海運』といふ題名下にあつては、おほむね内地以外の航路が中心に浮かび出るとしても、常にその背後には、内地及び各地の陸運のみならず、沿岸航路、小舟艇に至るまで、すべて包括統合せられてゐなければならぬことはいふまでもない。最近、内地沿岸輸送の陸上輸送への轉移、荷役力増強を發足とした港灣に於ける海陸の立體的統一等着々と諸種の施策が講じられつゝあるのも、すべてかゝる意味に基づくのである。

#### 四 商船隊

一國が必要とする海運力の維持は、適當かつ優秀なる商船隊を保有することであることは前にも述べた通りであるが、如何なる商船隊或ひは商船型を有利とするかは國情・港灣・輸送物資の種類・燃料その他種々の關係條件によつて異なるのである。

殊に所要の海運力を發揮するために、最も高き綜合効果を擧げるに必要な船型とその組み合はせを如何にすべきかを十分検討しなければならぬ。また商船隊の質は最も大切なる問題で、同じ噸數を有する商船隊を保有してゐるとしても、劣悪船或ひは老朽船ばかりでは如何とも致し難いので、この場合海運力は噸數に似合はず薄弱なものになるのである。

そこで商船隊の質の優劣は、直ちに海運力に關係するところ極めて著しく、ひいては國防にも尠からざる影響があると考へられる。故に商船隊として常に新鋭なるべきこと、性能に於いて競争船よりも優秀であること、それらの航路に適した船型を揃へてゐること、常に時代に適應した新しい船を補充し得ること、速力の高い船を保有してゐること、航續距離の長い船を持つてゐること、補助艦艇として適當なる船型を保有してゐること、所要の船型を萬遍なく持つてゐること、これらの商船が國情に應じて工合ひよく均衡が取れて保有されてゐることが望ましいのである。

商船隊としては純客船・貨客船・貨物船・雑役船が使用目的上必要であり、また船型に於いては大型船・中型船・小型船の外に機帆船も必要である。的確な區別はないが總噸數六千噸以上を大型船、三千噸から六千噸の間を中型船、三千噸以下を小型船といつてもよい。なほ特種貨物を輸送する油槽船・鑛石輸送船・石炭運搬船・冷凍貨物船・セメント輸送船・生果輸送船等も必要であること勿論である。英國は世界第一の海運國であるが、三百數十年前スペインの無敵艦隊を破つて以來、世界の海を制し七洋の王座を占めて來たのである。

世界の商船隊を少しく分類して見れば、ある程度に各國の所有する船舶によつて、その國が必要とする船型等をも認識し得るのであるが、國情に應じた國防上缺くべからざる船腹量とその商船隊の内容・船型・性能等は極めて知りにくい事項であり、また機密でもあらうと思ふ。自國船を自國の造船所で建造することは、近年の列強の常識であるが、それは造船業が綜合工業であるために造船業を奨励することは、同時に七十有餘の各種工業を殷賑ならしめるからでもあるが、一面自國商船隊の性

能その他の祕密を保つためでもあるからである。昭和十四年六月末現在、總噸數百噸以上の世界船舶は六千八百五十萬噸、英國二千百萬噸、米國千九百萬噸、日本〇〇萬噸、諾威四百八十三萬噸、獨逸四百五十萬噸であつた。

各國の所有船舶中、大型船の割合最も多きは米國で英國これに次ぐ。また船齡十年未滿の新船の所有率最も多きは諾威で、日本及び和蘭これに次ぎ、船齡二十年以上の老朽船所有率の最も多きは希臘で、米國及び伊太利これに次ぐのである。新鋭船建造割合の増加に伴つて、船齡十年未滿船は増加することになるから、米國の如く戦時急造船の大量建造を實行しつゝある國は、この率は當然變はりつゝあるものといへるのである。

前世界大戰即ち大正三年に於ける各國所有船舶を一とするならば、第二次世界戰爭前即ち昭和十三年に於ける指數は、米國四・四、日本二・九三、諾威二・三六、伊太利二・二八、和蘭一・九四、佛國一・五、英國〇・九四、獨逸〇・八二の割合で、米國が最も著しい増加率を示してゐるし、我が國も約三倍の商船噸數になつてゐる激

増振りを示すものである。

なほ昭和十二年の日本船舶の諸統計を世界船舶に比較列記して見れば、總噸數百噸以上の船舶は世界の六千六百八十七萬噸に對し、日本〇〇噸で〇〇%に當たり、時速十二浬以上の商船は世界の二千萬噸に對し、我が國百四十六萬噸で七%。日本全體の船に對しては〇割に相當する。船齡十年未滿の船舶は世界の千七百三十萬噸に對し、日本百七十四萬噸で丁度一割だが、この噸數は日本船の〇〇%に當たつてゐる。また船齡二十五年以上の古船は、世界の千三百萬噸に對して日本八十四萬噸で、六・三%に當たり比較的少く、日本全船舶の〇〇%である。航洋船舶としては世界の三千萬噸に對して、我が國は二百五十萬噸で八・四%に當たり、日本全船舶の約〇割である。總噸數四千噸以上の大型船舶は世界の四千六百萬噸に對して、日本三百二十九萬噸で七・三%に當たり、日本全船舶の〇〇%である。更に大型船として總噸數一萬噸以上の船舶は、世界の八百十三萬噸に對し日本三十二萬噸で、僅かに四%に過ぎないが、日本全船舶に於ける割合も漸く〇〇%といふ程度であ

る。また現今最も重要な油槽船中千噸以上の船舶は、世界の千七十二萬噸に對し僅かに三十五萬噸、三・二%でやゝ心細く、日本全船舶に對しては〇〇%といふ割合である。

更に世界船舶の推進機關の種類によつて大別するときは、昭和十四年六月末現在の世界船舶六千八百五十萬噸中、往復動式汽機を裝備してゐる船は四千百八十六萬噸、タービン汽機船が九百七十三萬噸、内燃機關船が實に千六百九十二萬噸といふ大きい數字で世界全船舶の約四分の一に達してゐる。しかして石炭燃焼船は約三千百萬噸で四五%餘であるに對し、重油使用船は約三千七百五十萬噸で約五五%弱であるから、今日は世界全船舶の半分以上は重油を使用してゐるのであることを記憶すべきで、重油獲得といふことが單に軍艦に必要であるばかりでなく、商船隊にも缺くべからざるものである以上、國防的見地から如何に重油が重要であるかといふことを知ることが出来るのである。ともかくも各國その國情に應じて戦時に必要とする商船隊を整備して置かなければならないといふわけであるが、國防上優秀商船隊

の強力なる陣容を備へることは強國殊に島國に於いて一層絶對性を持つものである。従つて戦時に十分なる商船隊を保有するためには平時海運競争に優位を占めつゝ、世界のなるべく廣い區域に船を動かして、船種・船腹に缺くるなきを期して置かなければならない。

### 五 戦時使途

商船は戦時國防上最も重要で、必要物資の海上輸送をなすばかりでなく、直接兵馬・軍需品・食糧の輸送をする。即ち平時のまゝの姿に極めて若干の改造を施すのみにて、前述の役目を果たすのである。更に船型と船種に應じて各、その特異性を利用した特種補助艦艇として就役するものもある。

假裝巡洋艦は速力高き商船をこれに改裝する場合が多いやうであるが、大砲・機銃・及び附帯の諸設備・その他所要の機器を裝備し、最近は更に飛行機を搭載し、水雷發射管をも取り付けるといはれてゐる。高速力純客船で大型なれば航空母艦に改

裝し得る設計の下に出來てゐる船も獨逸などにはあるやうである。その他高速力大型貨物船の一部を改裝して水上機母艦とするのである。また中型客船及び中型貨客船は潜水艦母艦に使用し得るので、燃料・清水・食糧・彈藥等を潜水艦に補給し、かつ潜水艦乗員の静養に當て得るのであらう。水雷敷設及び掃海作業には小型商船が用ゐられるであらうし、監視・通報・哨戒等を目的として小型船がお役に立つものと考へられる。客船は一部に手術室・病室等を設けて所謂病院船となり、白色塗裝の外、舷に赤十字の標示も鮮やかに白衣の勇士を運ぶのである。

開戦當初に於いて制海權が確實に一方によつて把握されてゐない間には、假裝巡洋艦同志の海戦も實例があるが、前大戰初期に英獨商船何れも二萬噸弱の假裝巡洋艦が海戦をやつた事實もある。所謂武裝商船は何れも防備なき軍艦であるから、その攻撃力の優劣によつて直ちに勝敗が決せられる。普通武裝商船とは單に一門または二門の海軍砲を備へて潜水艦の襲撃に對抗する船をいふのであるが、現代の如く航空機が進歩して來たときには、これに加ふるに對航空機用の機銃または高射砲が

必要といふことになる。油槽船は最も重要な燃料輸送に當たるのであるが、海軍艦艇に對しては特に高速力油槽船を必要とする。冷蔵貨物輸送の設備を有する商船は、特に食糧品輸送に従事することが多い。また高速力ディーゼル船は船の操縦が容易であるのみならず、煤煙も出ず、船隊運動も容易であらうと想像し得るので、恐らくは敵前上陸作戦の如き場合に最も効果を擧げてゐることであらうと思ふ。

かくの如く商船が種々の特殊要務を果たすのを考へて見ても、これらの何れにも適する商船を必要量所有してゐることが、国防上の見地から觀て如何に重要であるかは改めて記すまでもなく明らかである。また商船を設計し建造する場合は、平時に於いてもかくの如き用務に對する準備をして置くことは、國家にとつて忘れてはならない點で、各國の商船設計者は、何れもこの點を考慮し研究して設計してゐるのである。商船は平時の海運戦に備へて設計されると共に、戦時に對する場合をも考慮して計畫されてゐる事實は今少しく一般世人に認識されてもよいと思ふ。

昔は御用船と稱して多數の船舶が徵庸されたわけであるが、日清戦争當時の日本

船舶は二八八隻十七萬五千噸であつたが御用船は二十二萬七千噸であつた。また日露戦争當時の日本船舶は五九一隻、六十六萬八千噸であつたが、御用船は二六六隻、六十七萬噸であつたのである。この二戦役に於ける御用船の割合を見るならば、戦時商船が軍用として如何に多くを必要とするかの想像がつくと思はれるが、大東亞戦争の如き廣域作戦に於ける所要船舶量の莫大なるものがあることは蓋し思ひ半ばに過ぐるものがあらう。今次の戦争に於いて英國は四百萬噸以上の商船を軍用に供してゐるといはれてゐる。従來戦争と船舶とは極めて密接な關係にあつて、戦争は著しい船舶を要求したのであるが、今次の大東亞戦争はその規模の廣大さからいつて、従來に増して我等國民に船舶の絶對的必要を痛感せしめてゐるのである。

我が國では文久三年、即ち今より約八十年前、『庶民大船所有許可令』が出たのであるが、明治七年には二萬七千噸、日清戦争前十七萬噸の日本船は、戦後一躍四十二萬噸となり、日露戦争前の六十七萬噸が戦後百十一萬噸となり、第一次世界戦争前大正三年の百八十五萬噸は、戦後の大正八年には三百萬噸を超えるに至つたので

あつて、我が國船舶が戦争毎に増加した割合は誠に目覺ましいものがあつたのである。今日約〇〇〇〇萬噸の商船隊を擁してゐることが、大東亞戦争遂行上如何に役立つてゐるかは、我々の想像を遙かに越えるものがあるに相違ない。

## 六 護送船團

商船が戦時使用される種々の場合は前項に記した通りであるが、武装して單獨就航するものと船團を組んで航海する場合とがある。作戰目的に使用するとき、たとへば敵前上陸の如き場合に於いては、船隊を整へて目的地に向かふが、それと共に輸送を目的として航海するときにも敵の潜水艦・航空機等の襲撃を受けた場合に反撃の態勢を持ち、かつ損害を可及的最小程度に止めようとするのである。即ち軍需品その他戦時必要物資を輸送する場合十隻乃至三十隻程度の商船を以つて船團を作り、その前後左右に巡洋艦または驅逐艦等がこれを護衛して航行するのである。しかしながら護送船團による海上運送力は約三〇%の能率減少になるといはれてゐる

が、その原因は(一)船團を組むために相當の時間を要する。(二)航海速力の最も遅い船に歩調を合はさなければならぬ。(三)澤山の船が同時に入港するから荷役能力に影響して碇泊時間を長くすること等がその主なるものである。殊に船團で航行する場合一般に速力の遅い船が多く、自然潜水艦の攻撃が極めて容易であるばかりでなく、船列を組んでゐる船團であるから敵の目標になり易く、事實潜水艦及び航空機によつて相當の打撃を受けつゝあるやうである。これに反して速力が十六浬以上の船は貨物船でも寧ろ單獨航行を有利かつ安全なりと考へ得るが、適當の砲を備へて單獨ジグザグコースを取り得るし、速力があるから、現在の潜水艦の水上及び水中速力より考へて危険は輸送船團よりも遙かに少いと考へ得る。この事實を立證するものは、十六・七浬の速力を有する貨物船は同じ大きさの低速力貨物船に對比して戦時輸送力は、種々の點を考へれば約二倍にも相當するといふ英國専門家の意見によつても知ることが出来る。

撃沈された商船の隻數及び噸數は、敵味方その發表數字を異にするが、攻撃武器

の種類の相異による比率は獨英の發表に大差がない。英國の發表によれば、撃沈された英國商船中潜水艦によるもの三九%、航空機によるもの二三%、浮流水雷によるもの二〇%、水上艦艇によるもの八%、残りがその他の原因によるものといふのであつて、潜水艦は商船に對して特に著しき威力を發揮してゐることを知り得るのである。もつとも我が國の發表數字によれば、皇軍が撃沈した敵國側商船中、約四〇%は潜水艦、約四〇%は航空機、残りは水上艦艇その他になつてゐるから、帝國航空部隊の商船撃沈は想像以上の戦果を擧げてゐることが明らかに窺はれるのである。食糧・軍需品及び生産用原資材の輸送は國防上はたまたまた戰爭遂行上、絶對的に必要であるから、船舶による海上輸送力の確保は海域を舞臺とする國には特に大切であることは改めていふまでもない。護送船團も全く海上輸送を完うせんがための一手段であるが、潜水艦及び航空機の進歩と操縦技術の卓越してゐることによつて、護送船團としての安全性を十分に發揮するの域に達してゐないと思はれるのである。故に商船隊をしてこの輸送目的を達せしめるためには、戦時海上制覇及び制空

權の獲得が必要であつて、船團護送を遺憾なからしむるにはあくまでも味方の海軍と航空隊の強力であることが必要條件になる。たゞ航空機に就いては現時なほ航續距離及び性能の關係上、基地を離れて遠く活躍することは困難であるが、潜水艦に於いては大洋を渡つてなほ相當活動し得るの性能を保有してゐるのみならず、晝間潜水し夜間のみに浮泛航走して敵地に接近し、海上輸送の船團または商船を單獨襲撃し得るのであるから、これに對する十分の注意と備へとが肝要である。

## 七 造 船

商船隊が國防上はたまたまた戰爭上缺くべからざる要素であるが故に、敵國の海上輸送封鎖のため、商船隊の壊滅を期するのであるから、現代は船舶が無くては戰爭は不可能だといひ得るのであつて、戰爭によつて喪失した船舶は是非ともこれを補充し、更に必要に應じ増強して行くことが重要な問題になるのである。即ち近代戰に於いて船舶補充力は戰爭の勝敗に重大な關聯があるのであるから、平時海運なる事



業の要素たる船舶の整備は勿論、更にその建造も、自國に於いて十分になし得る所謂造船能力と技術とを必要とすることは當然といはねばならない。更に戦時撃沈喪失する船舶を適宜補充し、損傷船を修理して、海上運輸力の低下を防ぎ、更に所要輸送力の増強を期するために必要なる造船力を保有強化することが國防上緊要なのである。

造船とはその字の如く船を建造することであるが、優秀商船を造るためには造船科學・造船工學・造船技術・造船設備・造船能力が何れも世界第一流の域に達してゐなければならぬと共に、船用機關を始め關係機裝品・資材・機器・計器類の製作技術が、これまた何れも同程度の高水準に達してゐることが必要條件である。造船に關係ある工業は實に七十餘種に亙り、その資材・製品は少くとも六百種、多きは一千種以上に達するのであるから、これらの資材・製品が優秀なものでなければ、完全なる船は造り難く、所謂優秀性能を發揮し得る船舶の建造はおぼつかないのである。故に海運と國防とを論ずるときには一國の造船能力と科學技術とを檢討しなければ

ならないのであるが、特に戦時即ち非常時に即應する船舶補充力といふ問題をもあはせて考へて見る必要を生ずる。

近代の大戦争は勿論第一次及び第二次の世界戦争であるが、その何れの場合に於いても海上封鎖、即ち海上輸送力の破壊を期する商船撃沈及び喪失船舶の補充問題が、戦争勝敗の鍵ともなりかねまじき重要性を示してゐることは、我々の深く考慮を拂ふべき點であらうと思ふ。交戦國は異常に多量の資材を必要とするので、戦時喫緊の造船に關して造船材料の圓滑なる配給、勞働力の準備、關係工業の均衡のとれた足並みの揃つた整備に餘程の周到なる注意と用意とがないならば、戦時急造船を思ふ存分建造して戦争中に所要噸數を就航せしめることは中々容易ではない。そこで前大戦に於ける實例の如く、なるべく手間のかゝらない戦時急造船の大量建造が問題になり、所謂標準型船建造による船舶補充、更には積極的増強が戦争遂行上國家の重大なる重點目標になるから、國家のあらゆる總力を發揮して船を造ることに突進せねばならぬやうになるのである。

發表された數字を適宜補正するに、今次の大戦に於いては開戦以來、一日平均一萬噸乃至一萬五千噸の米英側商船が撃沈されてゐるわけになるが、その記録的なるものは一ヶ月百萬噸以上、即ち一日三萬餘噸の割になつてゐるのである。前大戦以後毎年の世界造船高は、一ヶ年四九萬噸を最低、約三百萬噸を最高とし、平均二百萬噸前後で、大戦末期の大正七年には七百萬噸を進水せしめた記録もあるが、我が國も同年六十一萬噸の船を進水せしめたのであつて、いふまでもなく本邦の記録的な數字であつたのである。英國は世界第一の造船國として、年々世界建造船舶の約半分を造つて來てゐたのであるが、戦時には資材及び勞力の關係と、獨逸空軍の爆撃による造船所の破壊によつてその造船能力は著しき低下を示してゐるやうである。よつて資材の種類を少くし、工費を下げ勞働力を強化して、少しでも多くの船腹を補充せんとするために所謂標準型船の建造を試みるものが例になつてゐるが、小型かつ簡単な商品と異なり船舶のマス・プロダクションは種々の意味に於いて中容易ではないのである。第一次世界戦争の際米國が一ヶ年三百六十萬噸の商船を

進水せしめたことは、今日までの世界記録であつて戦時標準型船の大量短期急造を先づ遺憾なく實行したのであつたが、何事にもマス・プロダクションを得意とする米國は、最も困難とされてゐる船舶に對してともかくも戦時急造の目的は達したといつても差し支へはない。しかも、最近同國が八百萬噸、一千萬噸と次ぎ次ぎに大計畫を發表し、これを實行に移してゐることは、事の成否は別として前大戦の際に照合し我々の大いに警戒の眼を弛め得ぬ點であらう。かやうに米國が第一次世界大戦當時の商船短期急造に成功した原因としては、その工業力の大なりしこと、資材豊富なりしこと、科學技術水準の高かつたこと等を擧げることが出来るのであるが、戦時の船舶補充を考慮するときには少くとも平時に於いても造船設備に相當の餘裕を持たせて置くことが肝要である。

造船設備の必要なる整備と同時に、その整備によつて建造し得る船に要する資材・機關・機器・計器・艤裝品等を供給し得るに足る製造工業の綜合的整備があはせて必要であるから、平時に於いて各種の工業が製品の販賣市場を國內のみに求めてゐる

やうでは、戦時には製作余力もなく、従つて生産擴充或ひは短期急造といふことは極めて困難なことになる。即ち造船業と共に造船關係諸工業が釣り合ひよく、所要の餘裕ある設備と生産力とを保持してゐるやうに平時から整備して置かねばならぬわけである。またそのために必要な原料は容易に入手することが出来、かつ自由で使用し得るやう諸般の準備を怠らないことが必要である。

戦時標準型船の建造に關しては論理の上からは是非の議論もあるが、噸數急増の目的には常識的な觀點からは適當な方法であるに相違ないけれども、更に進んで海運力、即ち海上輸送能率の高きを期するためには、綜合配船及びその眞の輸送力をも考慮して詳細なる検討の下に、必要な計畫造船を實行しなければならぬ。勿論前大戦時の米英と現在の我が國とはあらゆる點に於いて相違してゐるが、英國が前大戦の際實施した標準型船建造は成功したとはいひ難く、また米國は戦時の短期急造に於いては成功したといひ得るも、その當時建造した所謂標準型船は、戦後世界海運界不況の際には激しき競争に耐へ得ずして、悉く劣敗の憂き目を見たといふ

ことは我々が記憶して置かねばならないことであらうと思ふ。

## 八 科學と技術

現代はあらゆる戦ひに於いて科學技術なくして勝利を博し得るものは無いのであるが、造船業の如き綜合工業に就いては、單に造船科學技術が高いことを條件とするのみならず、關係工業が優秀であること、即ちその根幹をなす科學技術の水準が高いことが絶對的な條件である。殊に國防に關聯して直接間接科學技術ほど大なる影響を齎すものは他に見當たらないのであるが、造船に關する限りに於いても一國の科學技術水準の高いことを缺くべからざる必要條件なりと考へるものである。故に造船科學技術のみが假りに高水準にあるとしても一般科學技術水準が低いならば、造船にも事缺くことになるべく、また戦時に於いてはとかく科學技術のアウトプット時代になるから、自然列國の學說・研究・調査・統計等を手に入れ難いので、平素より独自の科學技術の樹立に遺憾なきを期することが一層肝要であり、殊に有事

の場合を考へて平時よく日本的性格を備へ、國家目的に副ふ科學技術を築き上げ、同時に十分磨きをかけて置くべきである。國防を考へ海運の重要性を説くとき、必ず科學技術がその基底となつてゐる最も大切なものであることを我々は認識する必要があるが、國防上科學技術が直接如何なる重大な關聯を持つてゐるかといふことは省略することにして、たゞ造船に就いて科學技術が如何に必要であるかを簡単に記すだけに止める。

船は時代の最尖端をゆく科學技術的生産であつて、偉大なる構成であると共に精緻な性能を持つてゐるのであるから、船のどの部分を仔細に調べて見ても科學技術を象徴する以外の何物も見出だし得ないのである。その部分々々の受け持つ役割は船なる綜合目的のための大切なる、しかも缺くことの出来ない重責なのである。船はその如何なる部分の機能に缺くところがあつても、綜合性能を失ふ結果になるのであるから、構造資材の材質・機構の精密さ・些細な歪み・寸法等如何なるところに缺點があるとしても、それは學問及び理論の教へる通りの結果が現はれて來るの

であつて、あくまでも科學技術水準の高い國でなくては、優秀船は建造し難いのである。船にも獨創性と特異性がなければならぬ筈であるが、それも矢張り科學技術水準が高くなつては望み得ないわけであるから、國防に缺くべからざる海運にとつて、唯一の道具である船が優秀性を具備してゐるためには、何はさておき科學技術水準の高いことが前提とならなければ合理性は望めないのである。換言すれば國防——海運——造船と一貫した連鎖に就いて遺憾なきを期する上に於いては、先づ一國の科學技術水準が世界最高峯を行かねばならぬことが第一條件だといふことである。即ち科學技術水準が低いまゝで、國防——海運——造船の完璧を期することは、恰も木によつて魚を求むるの類に等しい。

しからば我が國の科學技術水準は如何なる程度なりやといふ問題になるが、その一部に於いて世界最高水準に達せるものもあるとはいへようけれども、概して未だ歐米諸國のそれに及ばず、なほ一籌を輸する現狀であるといふのが遺憾ながら事實であることをいひ難い。こゝにその事實並びに因つて來る所以のものを詳説する

の餘白は無いのであるが、よくその眞因をつきとめ、將來我が國の科學技術水準をして世界最高峯へ達せしめるべく、不斷の精進努力が肝要であつて、外觀からの模倣に終始して發達して來た科學技術に就いては、尋常一様の勉強ではその水準を同一線に持つて來ることは中々容易ではない。科學教育・科學精神の涵養・國民の科學技術の眞の認識・研究機關の完成・研究陣の整備・研究費の劃期的増額等數へ擧げ得ぬほど種々講じなければならぬ方策があるが、國防上最も重要なる科學の振興及び技術の向上は直ちに造船及び海運に著しい關聯があるといふことを識らねばならぬ。

## 九 海運の國家管理

戦時の必要に基づく海運の國家管理は、海上輸送の完璧を期することがその主な目的ではあるが、あはせて戦後の世界海運界に飛躍することを考慮したる海運力の強化を計ることでもある。海運管理のためには先に述べた大交通運輸國策の下に

船舶管理・船員管理及び造船管理が必要であるが、船舶管理とは所有全船舶を國家が一元運営することと船主には徴用料、運航實務者には手数料を支拂ひ、船舶全損保險金課税免除、戦時船舶海上保險制度、船舶損失補償等の措置を講ずることである。船員管理は政府が船員を徵庸するわけて、規律の振肅を圖り勤怠・賞罰・表彰・報奨・福利・厚生・訓練等に遺憾なきを期し、海員精神を昂揚して戦時運用を完璧ならしめるのである。我が海員は敵海軍のゲリラ戦を撃攘し、寒暑と戦ひ波浪に打ち克ち、撓まざる海國魂を發揮しつゝあるが、今後これが養成並びに質量兩方面よりする増強は、造船そのものと相俟つて焦眉の急に屬する。造船管理は船舶の新造及び修理に關する指揮監督を一元的とし、建造船舶を限定し價格を定め、國家が必要とする船舶建造を強制することである。

海運力の強弱は直ちに國防に重大なる關聯を有するのであるから、海運に連繫のある各種の設備または能力は、直接間接海運即ち海上輸送能力に影響を與ふるものであるが、殊に戦時に於いては船腹の高度活用、即ち現有船舶の回轉率を極度に高

からしめることが肝要であつて、輸送計畫に即應した合理的配船によつて運航能率を高め、定期船を不定期化したり、配船及び寄港地の整理統合をする。また機帆船の動員もするし、入渠修繕する船を制限または繰り延べをして出來得る限り餘剩船腹の捻出を實行するのである。これと共に港灣荷役力の増強を圖り、更に陸上との連絡を圓滑にして碇泊時間を極力切りつめることを考へなければならぬ。この點港灣行政の綜合簡易化といふことが重要なことを思ふべきである。なほ船舶を能率的に運用するためには、燃料及び船用資材の配給が圓滑であることも必要であると共に、乗組員が優秀なる素質を持つてゐることも極めて肝要である。かやうな諸條件を満たし得て、戦時下の海運能率を最高ならしめる目的を以つて、設立されたのが船舶運営會であつて、官民協力の高度統制機構である。

### 一〇 本邦海運

我が國海運が世界第三位にありといふことは、その保有船腹量による順位である

が、海運力の點よりその實力内容を比較する場合には單に船腹量のみが多寡によらずして、船型・船齡・船質・速力等綜合的性能及び眞價をあはせ考慮に加へることを要する。昭和十五年六月末現在の世界船舶は二九、四七三隻で總噸數約六千八百萬噸であるが、英國は九、〇〇八隻、約二千二百萬噸、米國は二、八九三隻、約千百萬噸で、我が國は〇〇隻、〇〇噸で實に第三位に挙げられるのである。假りに第一次世界大戰時、即ち大正三年の所有船舶を一〇〇とすれば、前記の指數は米國四三〇であるには一籌を輸するも、我が國は實に〇〇であるから、その船腹量に於いては相當急激なる増加をしたのであるが、一應は船質をも検討して見る必要がある。さて船質中最も重要な速力に就いて検討して見るに、時速十二哩以上の船舶保有總噸數は、世界比率は英三六・五%、米一二・五%、獨八・二%、日本は〇〇%で第四位にある。また時速二十哩以上の船舶は英・伊・米・獨・佛・蘭の順序で我が國は第七位である。

また船質の良否を論ずる場合に平均船齡の如何によつて新船及び老朽船の所有比

率を比較することも出来るのであるが、船齡十年未満の船舶は英國・諾威・日本の順序で我が國は第三位にあり、また普通老朽船と稱せられる船齡二十五年以上の船舶に於いては、日本は英・伊・米に比して少く、英國の老朽船の半分に過ぎない。しかしながら、船齡二十年以上の我が國船舶は、船齡十年未満の新船と殆ど同じ割合で、全保有量の〇〇%に當たつてゐるが、英國の二三%、諾威の二〇%、獨逸の一九%に比較してなほ低位にあることは十分考慮の餘地があり、將來は優秀船建造を常に怠らず、商船隊の若返りを敢行し続けることが肝要であることを忘れてはならないのである。

更に船型に就いて比較を進めて見れば、昭和十四年六月末現在、總噸數四千噸以上の大型航洋船は、我が國は世界保有噸數の〇〇%に當たり、英國の三〇・三%、米國の一四・七%に次いで第三位を占めてゐることは心強いのである。しかしながら一萬噸以上の眞の大型船になれば、英・米・獨・佛・伊・蘭の次ぎに来る第七位に止まり、かつこれが日本全船舶に對する割合も漸く〇〇%で、英の二〇・三%、佛の二

〇・八%、獨の一七・四%、伊の一六・九%、蘭の一六・八%、米の一〇・一%に比較して見るならば遙かに低位にある。所謂航洋適船即ち船齡二十五年未満の大型船（四千噸以上）は、全世界に五、五五七隻、三千八百八十萬噸を數へ、全船腹の約五八%であるが、この内英國は三四%、米國は一八%を占め、我が國は第四位である。各國それらの所有船舶に對する航洋船の割合は、英七四%、米七八%、蘭六八%、諾六七%、獨六〇%に對し、日本は〇〇%で伊太利と共に列強中低位にあることを識らねばならない。尤もこの航洋適船中、油槽船・トロール船・捕鯨船等の特種船を除く貨客船及び内燃機船だけを比較して見れば日本は英米に次ぐ第三位である。なほ油槽船の世界船腹量は一、七三二隻、一一、四三六、八〇〇噸で、その内英米諾三國のみが何れも二百萬噸以上を所有して斷然多いのであるが、我が國は和蘭、巴奈馬に次いで第六位である。

なほ昭和十三年の世界進水船は一、一一九隻、三、〇三三、五九三噸であるが、日本は〇〇隻、〇〇噸で比率は英の三四・三%、獨の一六・六%に次いで〇〇%を占めて

ある。また自國所有船に對する建造率は獨逸に次ぐもので英米よりも遙かに高い。さて大正九年以後我が國は所有船舶に於いては世界第三位に躍進したのであるが、質的に見るときは必ずしも第三位なりと樂觀してゐることは許されぬ。しかし最近の十餘年に於いて船質は著しく改善され、優秀ディーゼル船の建造と相俟つて我が國商船隊は甚だしく優秀化され、現今に於いては我が國の海運力は著しく強化されて來てゐるのである。しかして以上數年前の諸統計をあげた説明によつても分かるであらうが、船腹量の急増を必要とする場合、往々にして忽諸に附せられがちな質的向上を一層重視して優秀商船隊の整備を計ることは不斷に忘れられてはならない。

大東亞戰爭による戦果が擴大せられるにつれて敵米英の船舶の撃沈は日夜相繼ぐ現状にある。しかして敵米英がその強力なる生産機構を恃んで船舶の建造に注ぐその實力に對處して、我が國に於いても、我が國民の傳統的海洋精神を發揮し、現在にあつては船腹量に於いても、船質に於いても、更に一層の飛躍を期して、我が造

船能力の總力をあげてゐるのである。

## 一一 大東亞共榮圈と海運

海運が國防と最も密接なる關聯にあることは縷々述べ來た通りであるが、國際情勢の變化、戦時の異常貿易状態、或ひは他の種々の理由によつて、その必要性もまた異なる形及び程度に現はれるものである。殊に我が國の場合の如く大東亞戰爭勃發と共に有史以來未だ曾て見ざる廣域に於いて、海上輸送の確保を絕對的に必要とするのみならず、海を隔てた占領地の防衛上更に海運力強化が肝要となる。我々が建設しつゝある大東亞共榮圈は、海を渡つて交通し、また物資の交流もしなければならぬ大小幾多の島嶼がその大部分であるといつてよいのであるから、この新領域の綜合輸送力の完璧を期するために新海運力堅持の構想を必要とする。それかあらぬか大東亞共榮圈に對する海運力、即ち商船隊の量と質との問題が盛んに論議されつゝあることは、誠に故なきに非ずである。



さてしからは我が國將來の國防上如何なる海運力、即ち優秀商船隊が必要なりやは、今後の戦況及びその推移の如何によつて異なることではあるが、全世界が三ブロックに分かれ、我が國がその一つである東亞圏を支配するものと假定して、我が國の海運力を以つて圏内は勿論、圏外貿易に對する輸出入物資の海上輸送を完全に爲し得る程度の實力は少くとも必要であると思ふ。昭和十二年六月頃の日本船の配船状態は、内地・朝鮮・臺灣・關東州・中北支方面が約一七〇萬總噸、南支・南洋（一部濠洲を含む）が約五〇萬總噸、印度・阿弗利加が約四〇萬總噸、歐洲方面（一部アメリカを含む）三〇萬總噸、南北米が約一〇〇萬噸、合計約三九〇萬噸であるが、來航してゐた外國船舶は、南支・南洋方面約六萬總噸、印度方面一三萬噸、歐洲方面一四〇萬噸、南北米七〇萬噸、合計二二九萬總噸であつたから、事變前の所要船腹は自國の所要物資交流のため、自存圏内約一七〇萬總噸、共榮圏内約六〇萬噸、第三國方面約四〇〇萬噸、計六三〇萬總噸といふ數字になつてゐたのである。然るに共榮圏が新たに確立するときは、物資の交流状態が變はつて來るが、ともかくも事變前の二三〇

萬噸では不足であるし、支那沿岸及び内河航路に要する約八〇萬噸の船舶も、單に支那に必要なのみならず我が國防上、日本船を以つて賄はなければならぬ。その外昭和十二年前の貿易状態を基調として、日本の必要とする物資の運輸・生産擴充のため原料輸送・共榮圏内交流物資の海上輸送等を詳細に検討推算するときは、約七百五十萬噸の各種船腹を必要とする結論が出るのであるが、日本及び共榮圏と歐洲・阿弗利加・南北米・印度・濠洲等との間の貿易に必要な七百五十萬噸と合して、計約千五百萬噸の船腹を必要とする。尤も平和恢復の暁には外國船の就航も當然考へ得ることとて、假りにその二割が外國船であるとしても最少限度千二百萬噸の船舶を必要とするわけになる。戦勝の結果に於いては敵商船をも獲得することになるであらうと想像するが、しかもなほ多量の適當なる新造計畫を必要とすることは明らかである。殊に損傷船・老朽船等の補充として優秀新造船を要するが故に、造船能力と技術の向上とはあくまでも確保擴充強化して行かなければならない。

これを要するに海運は一國の經濟・國防上最も重要な産業であるが、國家有事の際は軍作戦の一翼を擔つて最前線に進み、必須缺くべからざる重要任務に就くこと勿論である。しかも後方兵站線に於いて軍需兵器・食糧・兵馬の輸送に従事し、更に戰爭遂行上必要な資材を確保するため、危険を冒して海上輸送に勤め、また國民經濟を支持し、國民生活の安定を期するために、必要な物資を輸入するのである。この故にこそ優勢な海運力がない場合には、後顧の憂ひの無い完全な國防を期することは不可能であるといつても過言ではないのである。殊に大東亞戰爭の如く東亞に於ける米英勢力の撃滅と共に、新大東亞共榮圈建設の大事業を完遂しなければならぬのであるから、その新圈内居住民族の共榮を理想とする諸施設・諸工作を爲す上に於いて必要な物資の交流と、あはせて圈内各地を往來する人士のために海上輸送愈々頻繁なるを要すべく、かくしてこそ新建設事業が達成せられるわけであ

つて、この海上運輸の使命を完遂することは即ち大東亞戰爭を勝ち抜くための鍵ともなるのである。かやうに重要な海上運輸が國防に關係なしといひ得るであらうか。國防と海運とは一つであつて二つではないとさへ考へ得るほど不可分の關聯にあるのである。

かゝるが故に我々日本國民は國防に對する海運の使命の重大なるを認識して、平素よりよく海洋精神を昂揚し、海に親しみ船を識り、海運及び造船の理解に努めねばならないと思ふのである。

437  
178

昭和十八年二月七日印刷  
昭和十八年二月十日發行

教學叢書第十三輯

文 部 省 教 學 局

印 刷 者 內 閣 印 刷 局

終

(本書の大きさは規定規格A5判)