

下關		神戸			大阪			四日市	
錨泊	繫船浮標	計	錨泊	繫船浮標	計	錨泊	繫船浮標	計	錨泊
二一	一五	二〇九	一二〇	三二	一四三	七〇	三一	一〇一	六八
八	一七	一五〇	一〇	一五	四四	三〇	一四	八四	三一
七	三八	七八	三〇	一二	三六	三八	二〇	二四	二五
六	一	一六	八〇	二〇	一六	二一	〇七	四	一

56

港名	種別	總隻數	內			譯			記事
			五百噸以上	三千噸以上	三噸以上	一噸以上	一噸以上		
字部	繫船岸	四	四						
坂出	繫船岸	二	二						
門司	繫船岸	四	一						
	繫船浮標	二							
	計	五	一						
小倉	繫船岸	三							
	計	三							
	繫船浮標	一							
若松	繫船岸	四	三						
	計	四	一						
	繫船浮標	四	一						
	計	八	五		三				
	繫船浮標	一							
	計	五							

計

五一

二六

一八

七

記事

港名	種別	總隻數	內 五百噸以上	三千噸以上	一萬噸以上	記事
細島	繫船岸	九	九	一	一	
	錨泊	八	五	二	一	
計		一七	一四	二	一	
鹿兒島	繫船岸	四	四	一	一	
	繫船岸	九	三	六	一	
計		一五	一七	二	一	
小樟	繫船岸	九	二	五	一	
	錨泊	三	七	一	三	
計		三三	一四	六	四	
函館	繫船岸	八	四	四	一	
	繫船浮標	七	四	三	一	
計		一五	八	七	二	
	錨泊	三	二	一	一	
計		一八	一〇	八	三	

		釧路			稚内		室蘭	
計	錨泊	繫船浮標	繫船岸	繫船岸	計	錨泊	繫船浮標	繫船岸
二二	一七	一	四	四	六七	四七	一一	九
一一	一一	一	一	四	二七	二〇	六	一
一〇	六	一	四	一	三三	二〇	五	八
	一	一	一	一	七	七	一	一

58

三、主要港灣内上屋、倉庫收用能力調

港名	上			倉			能力計	記事
	棟數	總面積	收用能力	棟數	總面積	收用能力		
青森	三	五八一八 <small>平米</small>	一一六三六 <small>噸</small>	三〇	一六九一〇 <small>平米</small>	四二二七五 <small>噸</small>	五三九一 <small>噸</small>	一、昭和十四年 末資源調査書ニヨル 二、收用能力 ハ一平方 米當リ 上屋一、二噸 倉庫一、二、五 噸 トシテ計算 サリ
盛釜	二三	一〇四五一	二〇九〇二	七四	二八六四五	七、六一二 五〇	九二五一四 五〇	
東京	五四	七九〇三六	一五八〇七二	一一二	六九五六七	一、七三九一七 五〇	一、八九七二四 五〇	
横濱	九二	一六、二七九〇	三二、五五八〇	四〇四	三六、二一九三	九〇、五四八二 五〇	一、二三、一〇六二 五〇	
新潟	一七	二九、一八六	五八、三七二	一九九	九八、三〇二	二四、五七五 五	三〇、四一二七	
伏木	三四	一五、二四一	三〇、四八二	三〇九	九七、八六八	二四、四六七〇	二七、五一一二	
敦賀	一二	八、七〇八	一七、四一六	二三三	三、一三四七	七、八三六七 五〇	九、五七八三 五〇	
清水	九	一三、八六五	二七、七三〇	一五七	八、四一五二	二一、〇三八〇	二、三八、一一〇	
名古屋	九〇	六六、一七一	一三、二三四二	四三一	二一、八七八九	五、四六九七二 五〇	六、七九三、一四 五〇	

唐	博	若	小	門	坂	字	下	神	大	四
津	多	松	倉	司	出	部	關	戶	阪	日市
四	一一	八	一	一九	一五	五	二八	二七二	一五二	二七
11011	11181 八五	111577	一	三四五七一	四八九一	六〇二六 五八	一八二〇〇	三二三五一五	一五七三八三	二九〇七三
四二四	四三六三 七〇	二二三一五四	一	六九一四二	九七八二	一二〇五三 一六	三六四〇〇	六二七〇三〇	三一四七六六	五八一四六
七	五二	八三	一二	四一九	一〇四	二五	一二三	一六二七	六二九	二六八
11011	113035 七一	三三三九三	三三七九 七二	二〇二四三二	四二六七三	八七九四 七〇	五〇七〇九	六三二四六〇	四〇四〇一四	九五七二八
11330	三二五八九 二八	八三四八二 五〇	八四四九 三〇	五〇六〇八〇	一〇六六八二 五〇	二一九八六 七五	一二六七七二 五〇	一五八一五〇	110100三五	二二九九三〇
六七三四	三六九五二 九八	三〇六六三六 五〇	八四四九 三〇	五七五二二	一一六六四四 五〇	三四〇三九 九一	一六三一七二 五〇	二二〇八一八〇	113248011	二九七四六六

計 (29)	稚 内	室 蘭	函 館	小 樽	鹿 兒 島	細 島	三 角	長 崎
九 七 九	四	六	四 四	一 六	一	六	二	一 三
一 一 三 三 〇 一 七 三	八 三 七	六 三 〇 三	二 五 二 三 一	一 〇 九 〇 〇	四 三 三 一	一 三 〇 二	二 六 〇	四 四 三 九
二 三 六 六 〇 三 四 八	一 六 七 四	一 二 四 〇 六	五 〇 四 六 二	二 一 八 〇 〇	八 六 六 二	二 六 〇 四	五 二 〇	八 八 七 八
七 二 七 七	九	一 七	二 三 二	三 〇 四	二 五 八	四 九	二 九	二 四
三 五 三 七 四 一 五 三	三 三 九 〇	一 九 〇 九 六	一 四 三 〇 三 四	一 五 〇 八 二 二	四 六 一 七 〇	一 四 五 九 一	六 八 三 一 六 〇	九 二 三 二 〇 五 〇
八 八 四 三 五 三 八 〇	八 四 七 五	四 七 七 四 〇	三 五 七 五 八 五	三 七 七 〇 五 五	一 一 五 四 二 六	三 六 四 七 七 五 〇	一 七 〇 七 九	二 三 〇 八 一 二 五
一 一 一 〇 九 五 七 二 九	一 〇 一 四 九	六 〇 一 四 六	四 〇 八 〇 四 七	三 九 八 八 五 五	一 二 四 〇 八 七	三 九 〇 八 一 五 〇	一 七 五 九 九	三 一 九 五 九 二 五

四、主要港灣經營機關調

港名	經營機關設置主体	經營機關名	設置年月日	備考
青森	青森縣	青森縣土木課	大正一五 九二二	
鹽釜	宮城縣	宮城縣鹽釜港務所	大正一五 三三五	
東京	東京市	東京市港灣局	昭和一四 六二〇	
橫濱	橫濱市	橫濱市埠頭事務所	昭和八 四一	
新潟	新潟縣	新潟港務所	大正一五 三三五	
伏木	富山縣	伏木港務所	大正一二 七六	
敦賀	福井縣	敦賀港務所	昭和一一 八一五	
清水	靜岡縣	清水港務所	昭和四 四一二	
名古屋	愛知縣	名古屋港務所	大正二 六二三	
四日市	三重縣	四日市港務所	昭和一二 一一八	
大阪市	大阪市	大阪市港灣部	大正三 一一五	

華部

南方經濟處理ニ關スル件

一、對南方經濟對策ノ方針ハ重要資源ノ需要ヲ充足シテ當面ノ戰爭遂行ニ遺憾ナカラシムルコトヲ主眼トシ併セテ大東亞自給自足體制ヲ確立セントスルコトニ在ル。

二、對策ノ對象トスル南方地域ハ頗ル廣汎ニ亘ルモ之ヲ先方ノ敵性アル主權ヲ排除シテ差當リ陸海軍ノ占領地行政ヲ行フベキ地域ト泰國ヤ佛印ノ如ク先方ノ我方ニ對スル誠意アル協力ヲ期待シ其ノ自發的協力ニ俟ツ地域トニ分テ夫々ニ對スル方針ヲ決定シタ。

三、陸海軍占領地域ニ於テ當面亦施策ヲ根本方針ハ

- (イ) 資源獲得。特ニ戰爭遂行上緊要ナル資源ノ確保
- (ロ) 南方資源ノ敵性國家ニ對スル流出阻止
- (ハ) 作戰軍ノ現地自活確保
- (ニ) 在來企業ノ我方ニ對スル協力誘導

ノ四點ヲ主眼トスルモノデアアル。
之ガ爲

- (一) 南方資源ニ付テハ急速開發ヲ要スルモノアリ、我方ノ需要ニ應ジ漸進的ニ開發スベキモノアリ、又過剩生産ノ爲開發ヲ抑制スベキモノアル處此等資源ノ開發ノ順位ハ戰局ノ推移ニ應ジ當該資源ノ需要ノ緩急度竝ニ輸送ノ狀況等ヲ勘案シテ其ノ大綱ヲ中央ニ於テ決定スル。既ニ各種資源取得ノ基準竝ニ將來ノ資源取得目標ニ付テモ一應之ヲ決定シ各地域ニ於ケル差當リノ開發施策ノ目標ヲ明ラカニシテキル。而シテ各地域ニ於テ取得又ハ開發シタル重要物資ハ凡テ物資動員計畫ニ組入レ一元的ニ之ガ用途ヲ規制シテ國家的ニ最高度ノ效率ヲ發揮セシムルモノデアアル。
- (二) 石油、鑛産、農林産等ノ開發ニ付テハ差當リ新タナル綜合會社共同企業等ノ形態ヲ避ケ經驗能力アル企業者ノ熱意ト創意トヲ充ケ

分ニ發揮セシメテ能率の生産ヲ爲サシムルコトヲ原則トシ該企業者ガ眞ニ國家ノ代行機關の使命ニ徹底シ衷心ヨリ國家的ニ活動スルコトヲ期待シテ居ル。重要ナル開發企業ノ擔當者ノ決定ニ當リテハ政府ノ適當ト認ムル民間統制團體ノ意見ヲ充分ニ參酌シタル上關係官廳間ノ慎重ナル審議ヲ經テ決定スルコトトシ適任者ノ選定ニ遺憾ナキヲ期スルコトトナツテキル。

尙其ノ際現地ニ於テ多年辛苦經營セル邦人企業者ヤ邦人タラザル者ト雖我方ニ協力ノ誠意ヲ示シタル在來ノ企業者ニ付テ其ノ活用ノ途ガ講ゼラレルベキコトハ云フ迄モナイ。

(三) 通貨ニ付テハ當初ハ現地通貨表示ノ軍票ヲ使用シ現地通貨ト等價ニ流通セシメ、情勢ニ應ジ逐次現地通貨ト軍票トノ機能ヲ調整シ其ノ統一ニ進ム方針デアル。

從ツテ常分ノ間ハ本邦ト現地トノ間ニ特殊ノ場合ヲ除キ原則トシ

テ資金ノ移動ヲ認メザルコトトスルト共ニ資源開發等ニ要スル資金ハ現地ニ於テ南方開發金庫ヨリ圓滑ニ之ヲ融通スルコトトナツテキル。

(四) 物資交易ハ主トシテ物資動員計畫ニ基キ豫メ計畫的ニ豫定セラレタル品目及數量ニ付行ハレルノデアルガ右ハ戰爭ト云フ特殊ナ状態ノ下ニ實施セラレルコトトナルノデ其ノ機構上特殊ノ考慮ガ拂ハレテキル。即チ交易ノ實施ニ當リテハ現地ヨリノ對日供給ハ差當リ政府ノ會計ニ於テ買取輸入ヲ爲シ、又本邦ヨリノ對現地供給ハ同様ニ買取輸出ヲ爲スコトトナルノデアル。固ヨリ交易ノ實際ノ運営ニ付テハ業務遂行ノ圓滑及簡易ヲ旨トシ民間商社ノ活動ニ俟ツ所アルハ當然ニシテ又政府ハ右輸出入ヲ爲スニ際シテ本邦統制機關ヤ現地ニ於ケル輸出入組合等トモ緊密ナル聯繫ヲ保持スルコトトナツテキル。尙現地ニ於ケル物資ノ蒐貨及配給ニ付テ我

方ニ協力ノ誠意ヲ示シタル現地商人ヤ華僑等ノ組織ヤ信用ヲモ極力活用スル方針デアル。

(五) 南方物資ノ輸送ニ付テハ需要ノ緩急ニ應ジテ輸送ノ順序、數量ガ定メラレ陸海軍ノ統制ノ下ニ船腹ノ最モ有效ナル活用ガ計ラレルコトトナツテキル。

(六) 南方地域ニハ護謨、錫、マニラ麻、其ノ他幾多ノ特産資源ガアルノデアルガ我方トシテハ此等資源ノ敵性國家ニ對スル流出ヲ極力防止シ米英ニ對シテ資源ニ依ル經濟壓迫ヲ實施セネバナラヌ、右南方特産資源ノ世界總産額中ニ於ケル生産割合ハ極メテ高度ノモノデアルカラ之ニ依ル米英ノ打撃ハ蓋シ甚大ナルモノト云ハザルヲ得ナイ

(七) 南方ノ陸海軍占領地域ニ對スル渡航ニ付テハ帝國ヲ核心トスル日滿支ノ經濟建設ノ急務ナル等ニ鑑ミ此ノ際一般人ニ付テハ差當

リ差止ムルコトナツテキルガ右ハ現状ニ於テハ固ヨリ當然ノコ
トト云ハネバナラヌ。政府ニ於テハ情勢ノ展開ニ應ジ嚴選ノ上再
渡航者及必要ト認ムル者ヨリ逐次其ノ進出ヲ計ル方針デアル。

大日本帝國政府

施設別	單位	第一期目標	第二期目標	第三期目標	總噸數 自昭和以上
船	千噸	20,000	10,000	10,000	
貨物船 (含貨客船)		17,200	8,200	8,200	
油槽船		1,600	1,100	1,100	
雜種船		1,200	600	600	
車 輛					
貨車	輛	38,000	18,000	18,000	
客車	輛	93,000	34,200	34,200	
自動車	千台	8,200	4,300	4,300	
貨物車 (含貨客車)		1,300	400	400	
客車		8,800	3,000	3,000	
專用車		2,000	1,000	1,000	

一、交通施設保有假目標

第一期目標

第二期目標

第三期目標

(國定規格5163X35耗)

大日本帝國政府

航空機	陸上機	水上機	通信	海産	陸上	無線機	備考
機	機	機	機	機	機	機	
三〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	九五〇	七六〇	一七〇〇	
八五〇	六五〇	二〇〇	二〇〇	七〇〇	二二〇〇	八二〇〇	
長内倫送機							

一、本表以外交通施設ハ本表ノ目標及不防計畫並ニ生産力増進計
畫子卜内線セシメ別途造者ハ假目標ヲ兼之ルモノトス

二、交通施設ノ整備ニ必要ナル生産施設ノ増進ニ之カ所分ハ別途
兼之ルモノトス

(國定規格B5二八×三三三紙)

極秘

意見書

大東亞建設審議會

専門委員 村上 義一

第一 大東亞共榮圈内ニ於ケル交通政策ハ圈内一貫性ヲ保タシムルト共ニ緊密ナル連繫ノ下ニ運営セシメ以テ有機的機能ヲ發揚セシムルコト喫緊事ナルヲ以テ内地交通行政機構ヲ一元化シ且外地ヲ初メ滿洲、支那、南方諸地域ノ交通行政ヲ帝國ノ一元化サレタル交通専門行政官廳ノ指導下ニ置クコト

(1) 帝國ノ交通政策ハ多元的ノ行政官廳ガ事務的ノ面ヨリ夫々意見ヲ樹立スル場合多キヲ以テ其ノ間一貫性ヲ根本義トスベキ交通政策ニ系絡ヲ缺クハ頗ル遺憾トスルトコロニシテ之我國ニ交通政策ナシト稱セララルル所以ナリ。

陸運、海運相互間ニ於テモ又陸運タル鐵道、道路、自動車、内河水運相互間ニ於テモ更ニ又港灣地帯ニ於ケル海陸小運送ト船舶鐵道ノ如キ大運送機關トノ間ニ於テモ其ノ施策、設備、能力等ニ幾多ノ錯綜、跛行、矛盾、非能率アリ斯クシテ交通機關ハ多大ノ損失ヲ蒙リツツアルノミナラズ國家ノ産業經濟計畫ノ實行ニ甚大ナル惡影響ヲ及シツツアリ。

(2) 更ニ對外地關係及對滿支關係ニ於テハ綜合的行政官廳ノ指揮、指導下ニアルヲ以テ一層其ノ弊害ヲ増大シ例ヘバ樺太、臺灣ニ於テハ交通諸施設ノ不備缺陷多ク又日滿支間ノ交通上ニ於テハ綜合的計畫及其ノ有機的運營ヲ缺クノミナラズ孰レモ資金資材ノ計畫融通及ビ效果的運用、人事ノ交流、技術ノ向上發達ヲ阻碍シ失フトコロ甚大ナリ。

(3) 依テ先ヅ以テ帝國交通行政ノ國內体制ヲ是正シ外地、滿支、南方諸地域ノ交通ヲ内地ノ一元化サレタル交通専門行政官廳ノ指導下ニ置クヲ緊要事ナリト思料ス。尙内地ニ於ケル交通行政官廳ノ一元化ヲ見ザル迄ノ間ト雖モ外地、滿支、南方諸地域ノ交通ハ之ヲ綜合的行政官廳ノ指導下ニ置カズシテ交通専門ノ行政官廳ノ指導下ニ置ク要アリト思料ス。

第二 大東亞戰爭ノ遂行ト共榮圈ノ建設トノ爲メ、交通ノ整備擴充ハ必須ノ要件ナルヲ以テ南方諸地域ニ於ケル沿岸航路並ニ陸上交通（港灣及内河ヲ含ム）ニ對シ強キ且ツ一貫性アル指導力ヲ把握スルヲ喫緊事トス依テ速ニ其ノ方策ヲ確立スルコト

(1) 我が國ハ現ニ大東亞戰遂行中ニシテ共榮圈ノ範圍ハ未ダ明確ナラズ又占領地域ニ對シテモ將來我が國權ガ如何ナル形態ヲ以テ如

何ナル程度ニ及ブヤハ未ダ判然タラズ然シ乍ラ戰爭遂行ト不可分のニ大東亞建設ヲ遂行セザルベカラザル現狀ニ於テ産業、經濟、政治、文化ノ原動力タリ且作戰上、治安上重大關係ヲ有スル交通機關ヲ帝國ノ指導下乃至支配下ニ置クハ極メテ緊要事ナリ特ニ該地域ノ獨立性が相當強キ場合ニハ帝國ノ指導力ハ交通機關ノ把握ニ俟ツベキモノ愈々大ナルモアリト思料ス。

帝國ノ指導力政治力ノ浸透ガ交通機關ノ把握如何ニアルハ先年歐米諸國ガ支那大陸ニ於ケル交通機關ノ把握ニ努力ヲ集中セシ當時ノ實情ニ鑑ミルモ明カニシテ多クノ重要産業ハ其ノ活殺ガ交通機關ノ手中ニ在リト言フモ過言ニアラズ滿洲事變前ニ於ケル北滿鐵道ト北滿ニ於ケル我が産業トノ關係モ亦此事實ヲ如實ニ立證ス

(2) 而シテ帝國ト大東亞共榮圈各地域トノ地理的關係ヨル觀ルモ又

交通界ノ現勢ヨリ觀ルモ海運力ノ飛躍的增強ヲ要スルハ多言ヲ要セザルトコロニシテ大洋ニ於ケル交通ハ帝國獨自ニ其ノ實行力ヲ有ス。然ルニ南方諸地域ニ於ケル沿岸航路並ニ陸上交通（港灣及内河ヲ含ム）ニ在リテハ其ノ趣ヲ異ニシ帝國ガ自由ニ實力ヲ行使シ得ザルモノアルヲ以テ是等ニ就テハ出來ルニ至ク強力ナル指導力ヲ速ニ把握シ一貫性アル交通對策ヲ確立スルコト極メテ緊要ナリト思料ス

(3) 現在軍政治下ニ在ル南方諸地域ニ於テハ應急的措置トシテ此ノ根本義ヲ目標トシ「鐵道、長距離バス、長距離トラック及ビ内河航運」「陸上小運送及ビ港灣小運送」「沿岸航運」ハ總テ一貫性アル方策ノ下ニ三者、夫々一元的ナル日本企業体ヲシテ經營セシメ恒久方策樹立ノ前提段階タラシムルコトノ緊要ナルハ中支地區

ニ於ケル現況ニ鑑ミ特ニ痛感スルトコロナリ。

(4) 仍テ南方諸地域ニ於ケル沿岸航路並ニ陸上交通（港灣及内河ヲ含ム）ニ關シ帝國ノ一元化セラレタル交通専門行政官廳ヲシテ速

ニ指導力ヲ把握セシメ

(イ) 一貫性アル建設及ビ經營ノ計畫

(ロ) 資金資材及人材ノ供給

(ハ) 技術ノ導入等

ニ當ラシムルト共ニ大東亞交通ノ有機的系絡ノ確立ニ努メシムルヲ要ス

第三 大東亞共榮圈ノ建設ヲ期スルニハ海運諸施設ノ飛躍的増強ヲ要

ス隨ツテ先ヅ以テ國內港灣地帯ノ諸施設ヲ一元化サレタル交通行政官廳ヲシテ責任ヲ以テ設備セシメ一元的ニ經營セシムルコト尙交通

省ノ實現ヲ見ルニ至ル迄ノ暫行的措置トシテ少クトモ水陸連絡設備
ハ總テ之ヲ國家管理ニ移シ、實行力アル單一交通行政官廳ヲシテ急
速ニ之等ヲ整備改善セシムルト共ニ其ノ一元的運營ノ衝ニ當ラシム
ルコト

(1) 現在内地港灣地帯ニ於ケル基本的設備ハ内務省ノ所管スル所ニ
シテ燈臺、浮標等ハ遞信省所管ス又陸上ニ於ケル、鐵道其ノ他ノ
施設ハ概ネ鐵道省之ヲ設備スルト共ニ經營ノ任ニ當リ、倉庫ハ多
ク民間ノ設備經營ニ屬ス、而シテ内地ノ港灣行政ハ昨年來、海務
院ノ設置ニ依リ漸次改善ヲ見ツツアルモ水陸連絡設備ノ施設經營
荷役作業等ハ未ダ猶舊態依然トシテ多數ノ企業体ニ依ツテ行ハレ
之ガ監督行政亦數省ニ分屬シテ相錯綜シ責任ノ歸屬極メテ不明確
ナリ其ノ結果、港灣能率ヲ著シク阻害シ船舶ノ碇泊時間、貨車ノ

停留時間ヲ長カラシメ、物資ノ圓滑ナル輸送保管ヲ阻碍セルコト多大ニシテ、殊ニ戰時ノ船團輸送ノ實行ト相俟ツテ一層其ノ弊ヲ増大セシメツツアルハ遺憾ナリ、元來港灣ハ連絡施設ニ外ナラザルモノニシテ倉庫野積等ニ依リ一時的保管ノ必要アルモノアリト雖モ結局スル所、船舶ト鐵道、自動車、又ハ船舟トノ連絡施設ニ外ナラズ而シテ現有ノ設備、資材、勞力ノ總力ヲ昂揚シ高度ノ能率ヲ發揚スルニハ各般ノ施設ト綜合的經營トノ責任者ヲ單一化スルコトガ必要ナリト思料ス

(2) 若シ船舶が既ニ國有國營下ニアリトスレバ水面陸上共ニ港灣地帶ノ設備及ビ其ノ經營ヲ舉ゲテ之ニ委スルモ可ナランモ未ダ其ノ實現ヲ見ザル現在ニ於テハ鐵道省ヲシテ之ニ當ラシムルヲ是ナリト思料ス現ニ鐵道省ハ下關、釜山、門司、青森、函館、稚内、小

樽等各港ニ於テ船車連絡諸設備ヲ責任ヲ以テ施設セルノミナラズ
水面陸上ニ亘ツテ船車連絡ノ綜合的經營ノ任ニ當リツツアルヲ以
テ恰モ朝鮮鐵道局ガ清津港ヲ施設經營セル如ク、又滿鐵鐵路總局
ガ大連、營口、羅津、雄基、松花江沿岸各港ヲ施設經營セル如ク
鐵道省ガ内地ニ於ケル水陸連絡上ノ要衝タル各港灣地帯ノ設備ヲ
責任ヲ以テ遂行シ、陸上水面ニ亘リ一元的ニ經營セバ戰爭遂行力
ノ急速ナル增強策トシテ、又大東亞經濟建設ノ應急策トシテ其ノ
效果蓋シ尠少ナラザルベシト信ズ。

第四 南方諸地域ニ於ケル水陸交通機關ヲ整備スルト共ニ鐵道ハ船車
連絡船、長距離トラツク、バス事業、道路、内河水運事業ト共ニ一
企業体ニ依リ一元的ニ建設經營スルコト
尙出來得ベクシテ南方諸地域ヲ通ジ一元的ニ施設經營スルコト

(1) 高度國防國家建設上我が國ノ鐵道ハ新線ノ増設ヨリハ寧口既成

線ノ線路容量ノ増加、車輛ノ増備等ニ依リ其ノ輸送力ヲ大ニ増強

スル要アリ然レ共南方諸地域ニ於ケル鐵道ハジャバヲ除キ概ネ未

發達ノ状態ニ在リ其業績又香バシカラズ然ルニ南方諸地域ハ石油、

ゴム、錫其ノ他各種ノ重要資源ニ富ムヲ以テ之等資源ノ開發及搬

出ノ爲陸上交通ノ整備ヲ要スルモノ尠カラザルベシト信ズ。

而シテ之ガ整備ニ當リテハ諸種ノ條件ヲ比較考量シテ鐵道トスベ

キカ自動車ニ依ルベキカ其ノ選定宜シキヲ得ベキコト贅言ヲ要セ

ザル所ナルモ自動車ニ依ル場合比較的長距離路線ニシテ鐵道ノ代

行線、培養線又ハ並行線ハ鐵道ト同一企業体タラシムルヲ要ス。

殊ニ大東亞共榮圈内乃至遠ク歐洲盟邦諸國トノ鐵道ノ有機的交通

系絡ヲ整備シ各地域ニ亘ル鐵道ノ一貫性ヲ保持セシメ更ニ各地域

ニ於ケル戦力ノ強化、産業ノ開發、民生ノ安定、民心ノ把握ヲ促進スル爲、速ニ左記新線ノ建設ト船車聯絡船トヲ開設スル要アリ
又戦争ニ依ル線路車輛其ノ他諸設備ノ破壊喪失ヲ速ニ復舊整備シ輸速力ノ増強ヲ圖ル要アリ

(イ) 西貢ヲ起點トシ ラングーン トヲ連絡スル線

(ロ) 昭南ヲ起點トシ ハノイ 以北トヲ連絡スル線

(ハ) スマトラ縦貫鐵道

(ニ) マレースマトラ間、スマトラ ジャバ間ノ船車連絡船

(2) 我が國ニ於ケル自動車ハ今後大々的發達ヲ促進スルコトニ至リ特ニトラツクガ在郷兵器タル機能ヲ有シ高度國防國家建設上至大ナル要請アリ一旦緩急アル時ハ莫大ナル數ノ整備セラレタル大

型トラックヲ必要トスベク、從テ平時ニ於テ常ニ其七、八倍ノ車輛ヲ整備運行スルニ非ラザレバ銃後ニ於ケル物資輸送ノ要請ヲ完遂スルコト不可能ナルハ現ニ嘗メツツアル苦キ經驗上明ナリ
自然トラックノ貨物輸送能力ガ鐵道ノ貨物輸送能力ヲ凌駕スル時期ハ近キ將來ニ之ヲ期待セザルベカラズ故ニ産業立地其ノ他國土計畫上ノ道路建設ハ國有鐵道ノ建設改良ト加個ニ考フルヲ得バ又國有鐵道ノ貨物輸送トトラック長距離輸送トハ不可分一体ニ計畫運營スルニ非ラザレバ帝國ノ損失ハ蓋シ頗ル大ナルベシ又南方諸地域ニ於テハ自動車運輸ガ鐵道ニ比シ概シテ發達セル觀アルモ我が國ト同様在郷兵器トシテ車輛ノ増備改良ヲ圖ル要アルベキハ勿論鐵道ト長距離トラック事業トハ其ノ性能及地方的事情如何ニ

依リ考慮ヲ要スルモノアリト雖原則トシテ兩者ハ高度ノ公共性アル單一企業体ヲシテ一元的ニ建設運營セシムル要アリ

(3) 内河水運ニ就テモ亦鐵道爭業、長距離トラツク爭業ト共ニ高度ノ公共性アル單一企業体ヲシテ一元的ニ運營セシムルヲ可トスルハ滿洲ニ於ケル一元的運營ノ成績ト支那特ニ中部支那ニ於ケル分立、相剋、不經濟ノ實狀トヲ比較スレバ多言ヲ要セザル所ナリ

第五 都市及ヒ其ノ近郊ノバス事業ハ電車其ノ他ノ都市交通設備ト共ニ公共的色彩強キ單一企業体ヲシテ一元的ニ經營セシムルコト。

都市及其ノ近郊ノバス經營ハ地下及ビ路面電車ト共ニ地區毎ニ高度ノ公共設備(營團、地方自治体、國策會社ノ如キ)ニヨリ一元的ニ經營スルヲ理想トスルヲ以テ帝國內ニ於テハ速カニ之ガ實現ヲ圖ルト共ニ南方諸地域ノ都市交通ニ對シテモ之ヲ原則的指導方策トスル

ヲ必要ナリト思料ス。

第六

港灣運送業、陸上小運送業、

共ニ高度ノ公共性アル一企業体ヲシテ一元的ニ經營セシムルコト。

一 陸上小運送業ト港灣運送業トノ一元化ニ就テ

(1) 港灣地帯ニ於ケル陸上小運送業ト港灣運送業トノ一元化ニ就テ

体制ヲ整備シ水陸ニ亘ル取扱及作業ノ一貫体制ヲ樹立スルコトハ刻下ノ急務ナリト思料ス。尙船隻輸送ニ適應シテ數港間ニ人的及物的資材ノ動員ヲ可能ナラシムル爲メ、原則トシテ出來得ル限り港灣地帯ノ水陸小運送業ハ公益性高度ノ一企業体ヲシテ全國一元的ニ經營セシムルヲ可ナリト信ズ。

(2) 南方資源ノ開發、物資ノ交流及ビ戦力増強ノ要請ハ輸送陣ノ完璧ヲ期スルコトヲ必須ノ要件トスルモノナルガ、帝國ト南方諸

地域トノ地理的關係上、海運力ヲ飛躍的に増強スベシトシテ、
要ナルハ絮説ヲ要セズ。

其ノ方策トシテ船腹ノ増加ニ最善ヲ盡スベキハ勿論ナリト雖モ
船貨ノ輸送効率ヲ最高度ニ昂揚スルコト亦頗ル緊要ナリト信ズ。
依テ一面ニ於テハ船舶運營會ノ適切ナル措置ニ依リ船舶運航計
畫及其ノ實行ノ合理化ヲ圖リ、船舶運航効率ノ昂揚ト船貨ノ積
載効率ノ向上トニ萬全ヲ期スル要アルベク、又他面ニ於テハ港
灣地帯ニ於ケル貨物ノ取扱及作業ノ合理化ヲ圖リ其ノ迅速且圓
滑ナル處理ニ依リ輸送効率ノ昂揚ヲ圖ルコトハ刻下ノ急務ナリ
ト信ズ

(ハ) 然ルニ内地諸港灣ニ於テハ各種獨立ノ港灣運送業ガ併立シ之
方爲港灣能率著ク低下シ、停船時間ヲ長カラシメ、船舶ノ運

航效率ヲ低下セシメツツアルコトハ船腹逼迫ノ現時ニ於テ頗ル遺憾トス

茲ニ所謂港灣運送トハ、船内荷役、舁回漕、陸揚運搬、出入庫等諸作業ノ包括名稱ニシテ内地港灣地帯ニアリテハ右諸作業ヲ遂行スル機關トシテ船内荷役業、舁回漕業、沿岸荷役業アリ、更ニ右三者ト密接ナル關聯ヲ有スル檢數業、税關貨物取扱業、倉庫業、船舶代理店業、船會社專屬店業、甲乙兩種仲立業アリ更ニ之等業務ヲ數箇兼營スル者ニ、「ランディング・エージェント」「シツピング・エージェント」「ステバドール」ト稱スルモノアリ然モ之等ハ各船會社ノ各航路ニ依リ別箇ニ存在シ、且ツ之等十數種ノ業種別ニ夫レ夫レ多數ノ業者併立競合シツツアル現況ナリ、一例ヲ舉グレバ横濱港灣地帯ニ於テハ甲種仲立業セ乙種仲

立業八十一、船運送業及ビ貨辦業百六、曳船業二十九、船舶荷役業
百一、税關貨物取扱業五十、倉庫業十六、檢數業十七、代理店及「ラン
ディング・エージェント」十五、合計四百四十二ノ業者ガ存在ス。
斯クシテ港灣貨物取扱及ビ港灣作業ハ一貫的ニ運行サルルコト
ナク、各業種別ニ依リ^縦横ニ寸斷サルル實情ニアリ、内地諸港
灣ニ於ケル各種獨立ノ船貨取扱業者ノ併立ニ基因シ、港灣能率
ヲ著シク低下セシメ延イテ船舶運航效率ヲ阻害シツツアルコト
ハ大東亞共榮圈内物資交流ノ上ニ一大障礙ヲ爲スモノト思料ス。
尙ホ船貨ノ取扱ヒ及ビ港灣作業ハ高度ノ公共性ヲ有スルニ拘ラ
ズ、當該港灣ニ於ケル一切ノ船貨ヲ的確、迅速、低廉ニ處理スベ
キ全責任者ノ存在セザルコトハ又港灣能率ヲ昂揚セシメ得ザル
根本原因ノ一ナリト信ス。

又昨年九月港灣運送業等統制令ノ實施ニ依リ近ク全國主要港灣
ニ於テ各種港灣運送作業ヲ一元的ニ運營スベキ港灣作業會社ノ
設立ヲ見ントシ更ニ之ニ並行シテ從來遞信、大藏、內務、其他
各省ニ分括セラレ居リシ港灣ノ水上行政ハ昨年末海務院ノ誕生
ニ依リ一元的ニ統合セラルルニ至リ多年ノ懸案タル港灣問題ハ
茲ニ一應ノ解決ヲ見ントシツツアルガ如キモ港灣運送取扱業ノ
自由放任竝ニ港灣運送ト陸上小運送トノ分立ニ依ル海陸連絡輸
送ノ澁滯、不圓滑、不經濟ハ遺憾ナガラ舊態依然タルモノアリ

(二) 翻ツテ陸上小運送業ニ就テハ約三十年前以來、政府ハ公認制
度、指定制度等ヲ實施シテ行政的ニ統制指導シ來リタルモ、日
支事變直前マデハ殆ド恒久的成果ノ見ルベキモノナカリシナリ。
然ルニ昭和十二年小運送業法實施セラレ同時ニ日本通運會社法

ニ依リ半官半民ノ國策會社創設セララルルニ至リ法的及ビ經濟的ノ統制、指導、助成ニ依リ全國約一萬一千ノ小運送會社ヲ包容スル小運送業界ノ合理的運營大イニ見ルベキモノアルニミレリ。然レドモ一昨年以來、一面ニ於テ軍器軍需品、生産補充物資、生活必需物資、其他ノ輸送貨物ハ著シク増加シ、他面ニ於テ「トラック」及ビ馬匹ノ徵發、「ガソリン」ノ高度規正、「トラツク」代燃化ノ不如意、新造トラツクノ配給停止、勞力ノ缺乏等ニ依リ、運搬能力著シク減退セル結果、小運送能力ハ國家ノ要請ニ適應セズ重大危局ニ直面スルニ至レリ。

茲ニ於テカ政府ハ唯一最後の万策トシテ六大都市ヲ初メ、全國重要地帶八十五地區内ノ小運送業者約千三百七十、附隨業者一五五、勞務請負業者一二一ヲ大同團結セシメ日本通運ノ名ニ於

テ總テノ人的資材及運搬具、其他ノ物的資材ノ總力ヲ最高度ニ
昂揚セシムル目的ヲ以テ一元の合理的運營ヲ實施セシムルニ至
レリ。

而シテ東京、横濱地區、名古屋地區、大阪地區ノ一元の運營ハ
昨年十一月一日之ヲ實施、其ノ他ノ重要地區ノ統合ハ本年三月
十一日之ヲ實施セルモノニシテ未ダ日尙ホ淺ク計數的ニ各觀點
ヨリ見タル成績ヲ報告シ得ザルハ遺憾ナリ、又七萬人ニ垂ント
スル人的資源、約七千七百輛ノ「トラツク」、約五千五百臺ノ
馬車、約六萬一千噸ノ舩、約六十隻ノ曳船、約十五萬八千坪ノ
倉庫等ノ物的資源ヲ合理的ニ運營シ其ノ最高度ノ能率ヲ發揮ス
ルコトハ尙ホ今後ノ施策努力ニ俟ツモノ多シト雖モ、昨年十一
月一日ヨリ一元の運營ヲ實施セシ京濱、名古屋、大阪ノ三大地

區ニ於テハ統合後小運送能力ハ物的ニモ人的ニモ著シク減退セシニ拘ラズ、貨物輸送數量ハ前年同期間ニ比シ東京地區ハ三割七分、名古屋地區ハ四割、大阪地區ハ三割二分ヲ増送シ、一元の運營ノ主要目的ガ相當達成セラレタルハ國家ノ爲メ詢ニ欣幸トスルトコロナリ。

(水) 斯ク陸上小運送業ノ一元的運營ニ就テ述べタル所以ノモノハ獨リ港灣運送業ノ作業統合ノミナラス船舶貨物ノ取扱業ノ統合、更ニ港灣地帶ニ於ケル水陸小運送業ヲ打ツテ一丸トシ、高屐ノ公共性アル企業態勢ニ依ツテ一元的經營ヲ斷行スルコトノ緊要ナル所以ヲ力說セントスル趣旨ニ外ナラス

即チ昨年九月以來全國主要港灣ニ對シ、指令セラレタル作業會社ノ設立ノミナラス、船舶代理店業、專屬店業、乙種仲立業等

ノ船貨取扱業ヲモ統合一元化スルコト緊要ナリト信ズ。船舶貨物ノ取扱方個々分立シ、一元的企业態勢ヲ整備シ居ラザル爲、當該港灣ニ於ケル全船貨ヲ迅速且圓滑ニ取扱フベキ責任ノ所在明確ナラス、船腹ノ利用完全ナラス計畫輸送又至難ナルベキヲ信ズ。

又船貨荷役作業ハ必ズシモ解積ミ、若クハ船積ミニ始マリ、或ハ水切り若クハ船卸シヲ以テ終ルモノニ非ズ、其ノ始點若クハ終點ハ陸上小運送ニ聯繫スルモノナルガ故ニ港灣運送業ト陸上小運送業トガ夫々別箇ノ企業体ニ依リ運営セラルル時ハ海陸連絡作業ノ澁滯、能率低下、賃率ノ昂騰ヲ招來スルハ蓋シ免ル能ハザル所ナルノミナラス岸壁ニ於ケル諸作業ヲ港灣運送ト陸上小運送トニ區分スルコトハ不可能ナルベシ、況ンヤ「グレエン」

其他ノ機械力ヲ用ヒテ船艙貨車間ニ積卸シテ爲ス場合ノ作業ノ如キハ全ク不可分一体ニシテ、要スルニ港灣運送ト陸上小運送トノ分界ヲ明瞭ナラシムルコトハ、法制技術上ニ於テモ亦實際作業上ニ於テモ殆ド不可能ナリ。

故ニ若シ現在ノ行掛リヲ解消シテ、各港灣ノ水陸ニ亘リ貨物ノ取扱及ビ作業ガ一元化セラレ高度ノ公益性アル單一機器ニ依リ全責任ヲ以テ運営セラルル場合ハ荷役能率ハ少クトモ二割昂上シ、船舶ノ碇泊時間ヲソレダケ短縮シ得ルハ信ジテ疑ハザルトコロナリ。假ニ六百隻ノ船舶ガ港灣荷役ノ爲メ、年間二百五十萬日間停泊スルモノト假定セバ此ノ統合措置ニ依リ船舶百五十萬噸ヲ増備セント同一ノ結果ヲ齎シ得ベシ。更ニ船舶ノ運航實務ガ一元的ニ合理化セラレ鐵道輸送トノ間ニ一貫的計畫輸送ヲ遂

行シ得ルニ至レバ増強シ得ル荷役能力ハ更ニ倍加シ得ルモノト
信ズ。

(2) 海陸小運送ノ一元化ガ海陸連絡貨物ノ「ドア・トゥ・ドア」
實現ニ對スル最モ理想的の方策ナルニモ拘ラズ、之ガ行ハレベク
シテ今日尙ホ行ハレザルハ小運送技術上ノ理由ヨリモ、寧ロ所
轄官廳ヲ異ニシ、且統制令ヲ異ニスル行政上及ビ立法上ノ理由
ニ因ルモノト認マラルルヲ以テ、茲ニ一般論ニ於テ述ベタル如
ク交通省ノ新設ヲ急務トスベク、新設セラル迄ハ何等カノ暫定
方法ニ依リ海陸小運送一貫体制ノ實現ヲ期待シテ已マザルモノ
ナリ。

(b) 南方諸地域ニ於ケル各港灣其ノ他ニ對シ内地小業者ノ無統制
ナル進出ヲ許容スルトコロアラシカ海陸小運送ノ分立、交錯

相剋、非能率ヲ招來シ、陸上港灣兩業者ハ更ニ多數業者ニ細分
ヤラレテ、内地諸港灣地帯ニ於テ見ルガ如キ混亂狀態ヲ再現シ
海運力増強ニ對スル凡ユル努力ヲ水泡ニ歸ヤシムル惧レアリ。

(7) 仍テ南方諸地域ニ在リテハ最初ヨリ海陸小運送一貫性ノ方針
ヲ堅持スルヲ必要ナリト信ス

具体的措置トシテハ先ツ第一段階トシテ現ニ進出ヤル陸上及港
灣小運送業者ヲ速ニ統合ヤシメ、之ニ必要ナル資力、人材、資
材ヲ供給シ高度ノ公共性アル一元の會社ヲ地域毎ニ（一國又ハ
一島嶼毎ニ）設置シテ、該地域ニ於ケル海陸小運送一貫經營
ニ當ラシメ、且首腦者ノ創意、知識並經驗ヲ充分活用ヤシメ海
陸小運送完遂ノ全責任ヲ明確ナラシムルヲ緊要ナリト信ズ。

第二段階ニ於テ恒久的ノ具體的形態トシテハ右一元的日本小運

送業者ヲ中核体トシテ現地法律ニ基ク日〇合辦ノ國策的統制會社ヲ設置シ、帝國交通省ハ本會社ヲ通ジテ船舶貨物、鐵道貨物「トラック」貨物自体ヲ把握シ物資ノ生産及ビ配給ニ關スル支配力ヲ把握スルコト緊要ナリト信ズ。

二、陸上小運送業ト都市及近郊ノトラック事業トノ一元化ニ就テ。吾國ニ於ケル陸上小運送業ト都市及近郊内ノトラック事業トハ法制ヲ異ニシ統制方策ヲ異ニス、即チ前者ハ鐵道貨物ノ運送取扱、集荷配達作業、積卸保管等ノ業體ヲ基調トシテ統制シ、後者ハ運搬具ノ一種タルトラックヲ基調トシテ統制ス。從テ小運送業者ガトラックヲ用ヒテ集荷配達作業ヲ遂行スル場合ハ不必要ニ二重ニ規制ヲ受ク、然モ半面ニ於テトラック以外ノ運搬具ヲ用ヒテ鐵道貨物以外ノ貨物ヲ運送スル場合ハ殆ンド何等ノ規制ナク自由ニ放任

チラレアリ。

而テ小運送業ハ六大都市ヲ始メ全國八十五ノ重要地帯ヲ選定シテ約二千ノ企業體ヲシテ日本通運會社法ニ依リ設立セラレタル半官半民ノ國策會社ニ統合ヤシメ一元的運營ヲ斷行ヤシムルト共ニ自餘ノ地方ニ於テハ一驛一店ノ企業體ヲ線區別又ハ地區別ニ十數店乃至數十店宛企業合同ヤシメ更ニ是等ヲ日本通運ノ統制指導助成下ニ置キ依テ以テ計畫的國策輸送ノ完遂ヲ期スベキ決戰體制ヲ樹立シタルモ、都市及近郊内ノトラック事業ニアリテハ微弱ナル多數ノ事業者同一市内ニ併立シ（東京ハ約五四〇會社、大阪ハ約四五〇會社）運賃ノ認可制度、補助金制度ノ實施ト共ニ共同配車、共同集金、計畫輸送等ヲ實行スベキ事業組合ヲ結成ヤシメ事業ヲ統制シツツアリト雖モ所期ノ成績ヲ舉グルコト困難ナル實狀ニ在リ、

元來小運送業ト都市及近郊内トラツク事業トハ其本質ニ於テ不可分ニシテ所屬トラツクニ付キ又輸送貨物ニ付キ圓滿ナル協調ヲ保持スルコト至難ナル實狀ニアリ加之總保有トラツクヲ兩業ニ分割運營スルヲ以テ緊迫セル運送能力ヲ最高度ニ昂揚スルコト至難ニシテトラツクノ能率低調タルヲ免レス。

故ニ吾國ニ於テハ陸上小運送業ト都市及近郊内トラツク事業トヲ一元化シ作業能力ヲ最高度ニ向上セシメ軍器、軍需品、重要生産物資、生活必需物資其他ノ國策輸送ノ完璧ヲ期スル要アリ。

南方諸地域ニ於テモ原則トシテ兩者ノ一元的運營ヲ目標トシ強ク指導スルコト緊要ナリト思料ス。

極秘

昭和十七年五月

大東亞交通對策意見書

大東亞建設審議會第八部會
專門委員 佐藤 應次郎

大東亞交通對策意見書目次

- (一) 重要資源ノ開發ト鐵道、港灣輸送力ノ擴充ニ就テ
- (1) 滿洲及北支ニ於ケル鐵道、港灣輸送力擴充ノ必要性ニ就テ
- (2) 生産力擴充計畫ト輸送計畫トノ關聯ニ就テ
- (二) 大陸縱貫鐵道ノ建設ニ就テ
- (三) 滿洲及北支ニ鐵道車輛工業ヲ振興ヤシムルコトノ必要性ニ就テ
- (四) 共榮圈內交通事業ノ運営ニ就テ
- (五) 交通行政ノ統一竝交通關係綜合調查機關ノ設置ニ就テ

大東亞戰爭ヲ完遂シ大東亞共榮圈ヲ確立セシムルノ先決要件ハ國防強化並經濟建設、特ニ重工業生産擴充ノ要件タル海、陸、空輸送力ノ迅速、的確ナル擴充ヲ期スルト共ニ更ニ進シテ共榮圈全域ニ亘ル交通諸機能ヲ我國ニ於テ確實ニ把握シ以テ廣域ニ對スル我國國防ノ基底ヲ強化シ政治力ノ滲透、經濟ノ發展ヲ圖ルニ在リ

以下右ニ關シ特ニ重要ト思料セララルル事項ニ就キ卑見ヲ申シ述フ

(一) 重要資源ノ開發ト鐵道、港灣輸送力ノ擴充ニ就テ

(1) 滿洲及北支ニ於ケル鐵道、港灣輸送力擴充ノ必要性ニ就テ

輸送力ノ增強ニ關シテハ海運力戰爭遂行上最大ノ隘路タルノ現況ニ鑑ミ當面ノ重點ヲ之カ急速擴充ニ置クヘキコト素ヨリ當然ナルカ大東亞交通對策ハ海運對策ノミニ依リ解決セラルヘキモノニ非ス、交通對策ノ樹立ニ當リテハ交通ノ本質ニ鑑ミ交通諸機能ヲシテ常ニ有機的關聯ヲ保持セシムルト共ニ國防強化、政治力滲透ハ勿論、特ニ産業、資源開發上交通諸機能ノ有スル重大使命ニ想到シ各地域ノ特性ヲ充分勘考シ以テ之ニ即應ヤル交通計畫ヲ樹ツルコト肝要ナリ

86

右見地ニ基キ大東亞共榮圈ニ於テ滿洲、北支、蒙疆ノ占ムル地位ヲ
觀ルニ、共榮圈ノ外廓地域ニ接壤スル是等地帯ハ共榮圈ノ防壁ヲ成
スト共ニ大和民族大陸發展ノ前進基地タル國防的、政治的的重要性ヲ
有スルノミナラス。特ニ大東亞共榮圈建設ノ基礎條件タル重工業就
中製鐵業擴充、確立ノ中心地タル經濟的的重要性ヲ有スルモノニシテ
其ノ海陸交通ノ強化ヲラルヘキコト自ラ他地域ト重要度ヲ異ニシテ
特ニ陸上交通網ノ擴充、強化竝之ニ對應スル港灣ノ建設、増強ヲ不
可缺トス

即チ今後十五箇年ニ於ケル我國ノ鐵材總需要量ヲ推定スルニ大東亞
共榮圈建設ノ要請ニ鑑ミ、三千萬噸ヲ下ラサルモノト思料ヤラルル
カ。然ル場合石炭需要量ハ斯業ノミニテモ六、七千萬噸ニ達スヘク
更ニ之ヲ中心トシテ共榮圈全域ノ石炭總需要量ヲ推定スレハ尠クト
モ四億噸ヲ超ユルモノト思料ヤラル
然ルニ之カ生産ハ日本内外地ニ於テハ一億噸ヲ多ク出テス。南方亦
印度、濠洲ヲ一應除外シニ千萬噸程度トスレハ滿洲、北支ニ對シテ

ハ三億噸程度ノ生産ヲ要請セラルヘシ、右需要量ヲ滿洲及北支ニ於ケル石炭資源賦存ノ状態ヲ勘考シ、兩地域ニ配分スレハ滿洲一億噸北支二億噸程度トナリ、北支ニ於テハ山東、河北ノミヲ以テシテハ之カ充足到底不可能ニシテ其ノ大部分ヲ山西炭ニ依存スルコト不可避タルヘシ

斯ル見地ヨリ考察スレハ北支ニ於テ山西炭田地帶ト海港及製鐵所所在地トヲ直結スル鐵道幹線ノ劃期的増強、建設。之ニ伴フ港湾ノ造成、擴張ハ不可缺タルヘク、同様滿洲ニ於テモ密山、鶴崗、阜新ノ三大炭田地帶ト海港及製鐵所所在地トヲ結フ幹線ノ増強並關係港湾ノ擴張ヲ必要トスヘシ

然シテ更ニ將來滿洲（北鮮ヲ含ム）及北支ニ於テ、共ニ數箇ノ大製鐵所ノ設置セラルヘキコトハ國防、交通、資源賦存等國土計畫的觀點ヨリ當然首肯シ得ル處ニシテ斯ル場合ハ之ニ伴ヒ莫大ナル貨物輸送ヲ必要トスルノ事實ニ鑑ミルモ之等兩地域ニ於ケル鐵道輸送ノ益繁激ヲ加フヘキコトハ容易ニ豫想セラレ、之ヲ要スルニ滿洲及北支

ニ於ケル鐵道、港灣ノ建設、擴充ハ大東亞共榮圈建設成否ノ重點ヲ
ナスモノト謂ハサルヘカラス、海運輸送力ノ整備擴充ニ對應スルト
共ニ、特ニ之等陸運輸送力整備ノ完璧ヲ期スルコトヲ要ス
猶港灣運營ノ主體ニ就キテモ、滿洲及北支ニ於ケル主埠港灣ハ上述

ナル如ク背後地物資。特ニ重工業原料並之カ建設資材ノ吞吐港ニシ
テ鐵道ト密接不可分ノ關聯ヲ有シ。其ノ運營能率昂揚ハ如キモ、之
ヲ例フレハ戰時下船舶ノ集團運航ニ際シテ其ノ不定期荷役並貨物收
容力ノ急速増強ニ對シ各驛倉庫反荷役力ヲ動員スル等、鐵道ト有
機的關聯ヲ保持スルコトニノミ依リ之ヲ期シ得ルノ特性ヲ有スルニ
鑑ミ、特ニ鐵道トノ一貫性ヲ附與スル如ク考慮スルヲ絕對必要トス
生産力擴充計畫ト輸送計畫トノ關聯ニ就テ

生産力擴充計畫ノ樹立ニ當リテハ常ニ之ト平行的ニ、之ニ伴フ輸送
計畫ヲ確立スルコトヲ必要トス、例フレハ滿洲。北支ニ於テ製鐵事
業ヲ計畫ヤントスル場合ニハ先ツ第一ニ之カ輸送ニ關シ充分ナル計

89

鐵ヲ樹ツルコトヲ要ス。今假ニ年産百萬屯ノ鐵生産ヲ爲ス場合ニ於テハ最少限度年七百萬屯ノ輸送ヲ要ス(註)而シテ之カ輸送費ハ製鐵原價ノ大部ヲ占ムルノミナラス之カ輸送設備費竝設備ニ要スル鋼材等ハ製鐵設備ニ必要トスルモノノ數量ヲ超過スルヲ通例トシ海洋運搬ヲ伴フ場合ニ於テハ更ニ増加ス。殊ニ現時國防上鐵道ノ整備ヲ急務トシツツアル滿洲ニ於テハ兩者整備ノ實現困難ナル場合多ク產業線ハ可反的國防線ヲ利用シ國防線モ亦場合ニ依リテハ產業線ヲ利用スル如ク考慮スルヲ不可避トスル實情ニ在ルヲ以テ當初製鐵計費立案ニ際シテハ必ス兩者間ニ緊密ナル連繫ヲ保持セシムルコトヲ要ス

今後大東亞共榮圈維持發展ノ爲製鐵事業ノ飛躍的擴張、殊ニ滿洲、北支ノ生産負擔額ノ巨額ニ達スヘキ事ハ必至ノ情勢ニ在リ仍テ之カ生産計費ヲ樹立スルニ當リテハ必ス同時ニ之ニ伴フ交通建設計費ヲ確立シ以テ之カ生産ノ圓滑ヲ期ヤサルヘカラス

(註) 百萬噸ノ鐵生産ニ要スル貨物輸送ノ内譯概ネ次ノ如シ

鐵	礦	石(含有率五〇%ノ場合)	二百萬噸
石	炭		二百萬噸
石灰石、螢石等			百萬噸
製	品		百萬噸
副産物、補修材料、從事員、住民、			百萬噸
衣、食、住必需品			百萬噸
合	計		七百萬噸

(二) 大陸縱貫鐵道ノ建設ニ就テ

大東亞共榮圈ノ建設ハ交通路ノ確保ヲ先決要件トス。而シテ共榮圈内ノ交通力海上輸送ニ依ツトコロ極メテ大ナルモ、アルハ其ノ地理的性質ニ基ク當然ノ歸結ナルカ戰時ニ於ケル交通ヲ海上輸送ニ依存スルコトハ甚ダシク不安ニシテ大陸ヲ縱貫スル陸上交通路即チ大陸縱貫鐵道ノ建設ノ確保ヲ圖リ以テ海陸運相互補完ニ依ル交通ノ完璧ヲ期スルハ當面喫緊ノ要件ナリ

大陸縱貫鐵道ノ延長新程概ネ次ノ通りニシテ其ノ未設區間ハラシグ
 シニ到ル場合ハ約一三三八新昭南島ニ到ル場合ハ約七三八新トス

上海、ラシグ、ラシグ間（浙贛線經由） 四五四七新

上海、昭南島間（〃） 三七〇一新

釜山、ラシグ、ラシグ間（北京、漢口經由） 七一六九新

釜山、昭南島間（〃） 八三二三新

哈爾濱、ラシグ、ラシグ間（〃） 六四九〇新

哈爾濱、昭南島間（〃） 七六四四新

而シテ此ルマ、泰、佛印諸鐵道ノ孤立性ヲ打破シ之ニ一貫性ヲ附與ス
 ル本鐵道ハ此ルマ、昭南島ヲ北滿、北支ニ直結スルト共ニ上海ヲ經由
 シ之ヲ我首都東京ニ連ヌル大東亞陸上交通幹線ヲ形成シ大東亞ノ強國
 ナル政治的紐帶トシテ共榮國內諸地域ニ對シ我政治力ヲ滲透セシムル
 ト同時ニ大東亞ノ防壁タル北滿、北支、ラシグマトヲ結フ最短、最捷ノ軍事輸
 送路トシテ大東亞共榮區建設ニ對シ特段ノ效果ヲ發揮スヘシ

20

猶本鐵道ノ建設ニ當リテハ前述ノ如ク共榮區内ニ於ケル陸上交通路ノ確保ヲ本旨ト爲スニ鑑ミ不取~~取~~關係既設鐵道ヲ直結セシムル爲ノ連絡線ノ建設ヲ先決トシ然ル後之カ狹軌區間ノ標準軌化並輸送諸施設ノ規格統一、強化ニ着手スヘキモノトス

滿洲及北支ニ鐵道~~軍~~工業ヲ振興セシムルコトノ必要性ニ就テ大東亞共榮國諸地域ニ供給スヘキ鐵道車輛ノ製作工場ハ原則トシテ我方國ニ之ヲ設立スヘキモ滿洲及北支ニ就テハ之等地域ニ於ケル鐵道交通ノ重要性、氣候、風土其ノ他現地ノ特性並戰時ニ於ケル海上輸送ノ困難性等ニ鑑ミ特ニ之カ現地設立ヲ考慮スルヲ必要トス而シテ之カ現地設立ニ當リテハ北方有事ノ場合接壞地帯ニ使用ノ車輛及修理工場ノ破壞セラルヘキコトヲ豫慮シ之カ補修ニ萬全ヲ期スル爲特ニ工場設備ノ強化ヲ圖ルノ外平素ヨリ充分ナル作業能力ヲ保持セシムルノ觀點ヨリ單ニ車輛修理ノミナラス之カ新造ニ當ラシムル等有事即應ノ體制確保ニ關シ特段ノ考慮ヲ爲スコトヲ要ス

(四) 共榮圈內交通事業ノ運営ニ就テ
共榮圈內ニ於ケル交通事業ノ運営ニ關シテハ之ニ對スル我カ國ノ支配
權ヲ確保スル爲特ニ慎重ナル考慮ヲ要スルモノトス
航空、海運、通信事業ニ對シテハ尠クトモ其ノ幹線ニ就キ我カ國ニ於
テ一元的ニ之ヲ運営スルコトヲ要ス
而シテ鐵道ノ運営ハ泰、佛印、比島ニ於テハ其ノ政治的特性ニ鑑ミ各
當該國家ヲシテ之ヲ經營セシメ我カ國ニ於テ實質的ニ之ヲ把握シ得ル
如ク措置スルノ程度ヲ以テ已ムヲ得サルモノト思料スルモ、ビルマ、
馬來就中ビルマ鐵道ニ對シテハ該地域カ大東亞共榮圈ノ外廓タル印度
及重慶政權ノ中核タル西南支那ニ接壤シ滿洲、北支ト共ニ大東亞共榮
圈ノ防壁ヲ形成スルノ事實ニ鑑ミ之カ國防的要請ニ應フルト共ニ特ニ
該地域ニ對スル我カ國政治力ノ滲透ヲ圖リ併セテ我カ國對印政策完遂ノ
基地ヲ完成スル爲滿洲、北支ニ於ケルカ如ク我カ國ニ於テ全面的ニ之
ヲ力運營ヲ把握スルコト必要ナリ

南方海洋島嶼地域ニ對シテハ各其ノ政治的情勢ニ應シ前各項ニ準シ適宜處理スルヲ可トスヘシ

猶自動車運輸事業ノ運営ニ就キテハ鐵道トノ輸送分野ヲ決定シ可及的運営ノ統制ヲ圖ルト共ニ其ノ主要ナルモノニ關シテハ鐵道トノ一貫運営ヲ行フヲ要ス

(五) 交通行政ノ統一並交通關係綜合調查機關ノ設置

共榮圈内ニ於ケル交通諸機能ヲ我國ニ於テ確實ニ把握スルト共ニ、之カ有機的均衡アル發達ヲ圖ル爲ニハ我國ニ強力ナル交通統制機關ヲ設置シ之ヲシテ我國交通行政ヲ統一ヤシムルト同時ニ、共榮圈全域ニ及ヒ、交通全分野ニ亘ル綜合的交遊政策ヲ樹立遂行ヤシムルヲ必與トス而シテ之カ充分ナル機能發揮ヲ圖ル爲交遊ニ關スル一大調査機關ヲ設立、之ニ附屬ヤシメ共榮圈全般ニ亘リ對策ヲ講スヘキ交遊關係諸問題ヲ技術、經濟其ノ他ノ各般ニ亘リ調査研究ヤシムルコトヲ要ス

右調査機關ニ於テ急速解決ヲ圖ルヘキ重要問題ハ、技術的問題ニ關スルモノノミニ就テ見ルモ、交遊資材規格統一ニ關スル問題ヲ始メトシ

其ノ數極メテ多シ、一例ヲ舉クレハ次ノ如シ

(イ) 機關車過熱汽筒油自給ニ關スル問題

機關車ノ運轉ニハ耐熱潤滑油トシテ過熱汽筒油ヲ必要トス。此ノ油ハ從來米國ペンシルバニア産礦油ヨリ精製シ來レルモノナリ。大東亞共榮圈内ニ於テハバラフィン系ノ礦油ナキ爲各鐵道ニ於テハ目下種々代用品ヲ研究シツツアルモノト思ハル。滿鐵ニ於テハ撫順頁岩油カバラフィン系油ナルニ著目シ實物試験ノ結果良質ノ過熱汽筒油生産ニ成功セル爲目下奉天ニ汽筒油工場建設中ニシテ昭和十八年上期ヨリ生産可能ノ見込ナリ。而シテ今ラ建設中ノ工場生産能力ハ年産二千屯餘ニシテ滿鐵ノ需要ヲ充足シ僅少ノ餘剩ヲ生スルニ過キス。目下華北交通會社ヨリ増産ノ希望ニ接シ居ル次第ナルカ、共榮圈内ニ於ケル此ノ種油ノ自給ヲ如何ニシテ解決スルヤ、早急ニ對策ヲ講スル必要アリト思料ス

(ロ) 麻袋使用ト穀類バラ積輸送並グレイン・エレベーター使用ニ關スル問題

從來滿洲ニ於テハ一箇年八千萬乃至九千萬枚ノ麻袋ヲ使用シ之カ原料ハ主トシテ印度大陸ニ仰キ來レリ、三箇年回轉使用スルモノト見テ年々三千萬枚ノ補給ヲ要ス、之カ代用品トシテ、滿洲ニ於テケナツフ及青麻、黃麻等ヲ栽培シ居ルモ未タ需要ノ半數ヲ充スニ過キス從來麻袋ハ其ノ用途ニ鑑ミ農林省又ハ商工省ニ於テ考慮セラレタルモ、麻袋ハ運搬具トシテ考慮セラルヘキモノナリ共榮圈内ニ於テハ大豆、雜穀、米、鹽、硫安等ノ輸送ヲ始メトシ麻袋ヲ使用スルコト極メテ大ナリト思料スルモ、之カ供給不如意ナル場合ノ對策トシテ、代用品ヲ共榮圈内ニ於テ獲得シ得ルヤ、若シ得ラレサル場合ニハ汽車又ハ船舶ニテバラ輸送ヲ爲スヘキカ、之カ連絡設備トシテダレイン・エレベーターヲ設置スヘキカ等ノ問題ハ一機構ノ下ニ研究考慮セラルヘキ事項ト思料ス其ノ他共榮圈内ニ於ケル各鐵道ノ軌間ヲ如何ニスヘキカ、右側運轉ノ鐵道ヲ左側運轉ニ變更スルノ可否、車輛連結器ノ高サヲ朝鮮滿洲ニ一致セシムヘキヤ否ヤ等早急解決ヲ要スヘキ問題多々アリト思考ス

極秘

大東亞建設審議會

第八部會

第二回會合ニ於ケル發言補足要旨

第八部會

三 橋 信 三

一、海運ニ關スル件

海務院長官指示ノ如ク戰時計畫造船ニ基キ標準船型ヲ定メ大量生産ニ依ルコトハ實用ヲ主トシ趣味ノ船舶ニ非ラザル貨物船ニ付テハ最モ機宜ニ適セル方策ナリ。然レドモ更ニ一步ヲ進メテ單ニ船型ニ止ラス屢々海上ニ於テ遭遇スルコトアルベキ事故ヲ豫想スルトキハ「アシカール」「チエイン」「ウインドラス」ノ如キ各種船用器材ヲ各ノ船型ニ適スル様其ノ重量、型式等ヲ規格化シ我國主要港灣ノ何レニ於テモ何型船ノ「アシカール」「チエイン」又ハ「ウインドラス」等ト其ノ種類ヲ示セバ即座ニ既成品ヲ以テ需要ニ應ジ得ル様規格ヲ一定スルヲ必要トスベシ

一、船員ニ關スル件

船舶ノ急速擴充ニ伴フ船員補充對策トシテハ高級船員ニ付テハ商船學校ノ増設擴充ヲ要スルコト勿論ナレドモ下級船員ノ補充ニ徹底セル對策ヲ講ズルノ要アリ

下級船員ハ現在ニ於テスラ應募者尠ク充員ニ窮シツ、アル之様ナレバ國家ノ急ニ應ゼシムルバク青少年ヲ軍艦ニ準ジ徵用シ數ヶ月間各鎮守府海兵團ニ於テ短期訓練ノ上所學船舶ニ配乗セシムル制度ト爲スベシ

一、港灣能率昂揚ニ關スル件

港灣行政ヲ統一シ港灣ノ管理監督ヲ統一スルト共ニ港灣ノ運営ヲ一元化シ整然タル秩序ノ下ニ能率的一貫作業ヲ實施セシムベシ之ガ爲ニハ濫立交錯セル官公私ノ各種施設ヲ統合シ營團ノ如キ特殊法人ヲ設立シ港灣ヲ公益的事業トシテ經營セシムベシ爰ニ港灣施設トハ防波堤、繫船浮標、岸壁、棧橋、上屋、倉庫及臨港鐵道ヲ謂ヒ保管倉庫ハ港灣施設トシテ重要且ツ不可缺ノ要素ナリ

我國ニ於テハ明治二十年初メテ近代倉庫業創始セラレテヨリ後、明治三十三年ニ内務省ニ港灣調査會設置セラレ更ニ明治四十年ニ至リ漸ク港灣國策ノ基本方針決定シ重要港灣ノ修築其ノ緒ニ着ケリ、即チ海外諸港ニ於テハ港灣ノ繫船設備先ヅ成リ次デ港灣倉庫ノ發達ヲ見タルモ我國ニ於テハ之ト趣ヲ異ニシ先ヅ倉庫業ノ整備成リ約二十年後ニ及ビ港灣修築ニ着手セルガ爲今日ノ如ク較モスレバ港灣ト倉庫トヲ各別箇ニ考慮スルニ至リ倉庫ヲ港灣統制ノ埒外ニ置カントスル形勢ヲ馴致セリ

港灣運營ノ統一ニ當リテハ港灣倉庫ノ本質ニ鑑ミ之ヲ包含セシムルコト必須ノ要件ナリ

我國内地港灣ノ如ク相互ノ距離比較的近接セルモノニ在リテハ其ノ運營統制ニ當リテハ一港一會社ノ組織トセズ全國主要港ヲ綜合經營スル全國的組織トスルヲ要ス、其ノ理由左ノ如シ

④ 主要港灣ノ運營ハ我國全般ノ輸送計畫、物動計畫ト對應シテ考究スルヲ要ス、特ニ南方港灣トノ連絡、南方物資ノ處理ノ

場合ノ如キハ全國的組織ヲ以テ對處スルニ非レバ實效尠カル
ベシ

四、各港獨立ノ組織ヲ以テシテハ地方的利害ニ左右チャラレ眞ニ國
家的見地ニ於テ公益的經營ニ徹スルコト能ハサルベシ

ハ、近接港間ニ港灣競争ヲ誘致シ二重投資ノ弊ヲ生ズベシ
三、各港ノ運營ヲ中央ニ於テ統制シ各港ニハ支所又ハ支店ヲ設ク
ルニ非レバ指揮命令ノ徹底ヲ期スル能ハサルベシ

以上ノ理由ニ依リ内地港灣ノ經營統一ハ全國的組織トスルヲ絶對
ノ要件トシ公益性企業トシテ營園ノ如キ特殊法人ヲシテ運營ヤシ
ム

南方港灣ノ管理經營ニ付テハ行政ト經營トヲ併ヤテ擔當スル港廳
制度ニ依ルヲ可トス

極秘

大東亞建設審議會第八部會第二回會議概要

一日 時 昭和十七年五月廿二日 后一時四十分 - 四時五十分

一、場所 遞信省會議室

一、出席者 部會長、委員（伊藤、村上委員缺席）幹事長、幹事、幹事

輔佐其他關係官

一、配布資料

調書

1. 主要港灣繫船能力、荷役能力、倉庫收用能力等ニ關スル
2. 南方經濟處理ニ關スル件
3. 交通施設保有假目標及特定重要資源生産擴充假目標

一、議事

部會長 本部會ノ議事進行ノ便宜上今後ハ交通問題ニ概ネ海運、陸

運、航空、遞信ノ順序ニ從ヒ審議スルコトトスル
前回ノ會議ニ於ケル希望モアリ、港灣荷役狀況並戰時造船計畫及
船員參策ニ付イテ海務院長官ヨリ説明ヤシメ、次イテ海運ノ問題

102

ヨリ審議ニ入ル。

海務院長官（説明要旨別紙ノ退）

大谷委員

（一）船腹保有量ノ決定ニ方リテハ左ノ四點ヲ考慮ノ要ガアル。

イ、軍作戦遂行上必要ナル船腹

ロ、生活必需品及重要物資輸送上必要ナル船腹

ハ、日滿支ヲ中心トスル南方ヘノ放射狀航路ノ整備上必要ナル

貨客船

ニ、占領地相互間及各地沿岸ノ輸送上必要ナル貨客船

（二）資料「交通施設保有假目標」中ノ船舶ノ第一期目標一千万噸ハ

大体適當ト思フガ我々ノ調査ニ依レバ前述ノ諸案件ヲ滿タス爲
ニハ或ハモツト大キナ數字ニナロウカトモ思フ。要ハ重徵用船
腹ノ量ニ依ル。期間ハ五ヶ年ト豫想スルガ現在ノ造船能力テハ
之ガ實現ニハ不安ガアル。

(三) 群小造船所ノ濫立ハ嚴ニ戒ムベキデアリ經驗、資力、技術ノ集約ガ必要デアル。

(四) 海務院長官説明ノ船員對策ハ至極結構ト思フガ特ニ下級船員ノ補充ヲ急速ニ行フベキデアル。

(五) 船舶ハ現在國家ニ徵用セラレ船舶運管會ニ其ノ運管方委ヤラレテ居ルガ之ハ法令ニ明示アル如ク戰時中ニ限ルベキデアリ航行ノ安全自由ヲ待ルニ至レバ直ニ解除スベキデアル。國家ガ船舶ヲ所有シ自ラ之ヲ運管スルノ不待策ナルコトハ前大戰ニ於ケル加奈陀濠洲ノ失敗ニ徵スルモ明カデアル。船員ノ國家徵用モ亦同様デアル、船員ニ對スル國家ト雇主トノ二重雇傭關係ノ不自然サハ是正サルベキデアル。

(六) 對南方海運ニ付テハ定期船ト不定期船トハ區別シテ考フベキデアル。

秩序ノ確立ト相俟ツテ定期船ハ各地域毎ニ經驗ト實力アルモノ

ヲ指定シテ運営ヤシムルガ待策デアリ不定期船ハ統合經營ヲ爲
サシムベキデアルト思フ。現状ハ一地域ニ對シ各社ガ出張所、
支店ヲ持ツテ居リ物資、人材ノ浪費デアル。

「ジャバ」島ニ於ケル不定期船ハ從來和蘭ノ一會社ノ手ニヨリ
經營ヤラレテ居タノデアルガ此ノ方法ハ我國今後ノ對策ニ付テ
モ充分參考トスベキデアルト思フ。

(七) 外國船モ日本船舶ト同様一ツノ傘下ニ於テ運営ヤシムベキデア
ル。此ノ場合ハ可反的原住民ノ協力ヲ求ムルヤウ措置スベキダ
ト思フ。

岡田委員

戰爭且建設期ニ於ケル造船及港灣ヲ除イタ海運ニ付テ申述ベル。

(一) 海務院長官及大谷委員ノ説明、意見ニハ贊成デアル。南方海運
ハ無統制ノ進出ヲ避ケ専門業者ヲシテ地域別ニ分擔ヤシムルコ
トガ肝要デアル。

不定期船ハ戰時中船舶運營會ガ之ヲ運營シテ居ルガ南方ニ對シテモ一日モ早ク運營會ヲシテ當ラシムベキデアアル。定期船ハ專ニ南方各地相互間航路ノ整備ガ必要デアリ、之モ亦專門家ヲシテ當ラシムベキデアアル。

(二) 外國船モ日本船舶ト同様一ツノ傘下ニ於テ運營ヤシムベキデアル。此ノ場合ハ可及的原住民ノ協力ヲ求ムルヤウ措置スベキダト思フ。

寺井委員

(一) 船腹ノ問題ニ付テハ後日文書ヲ以テ意見ヲ提出スル。

(二) 日本海運ガ大東亞ノ海運トシテ雄渾ナル發達ヲ遂グル爲ニハ單ニ政府ノ指導鞭撻ノミテハ駄目ダ、業者ガ自分ノ手ヲ上ケル氣魄ガ必要デアリ、激烈タル協力が必要デアアル。然ルニ現在ハ

何トナク水ガササレタヤウナ氣配ガアルヤニ仄聞スルガ其ノ原
因ハ將來海運ガ國有、國營又ハ準國有、國營トナルノデハナイ
カトノ危惧ノ念ヲ抱クガ爲デアル。船舶ノ運営ハ現在準國營デ
アリ、然モ之ハ戰時中トハアルガ將來如何様ニナルカモ知レメ
トモ考ヘラレ、又船舶建造ハ設備營團テ一元的ニ行フガ政府ノ
決定スル船價ノ如何ニ依ツテハ新船ガ民間ニ出ス營團ノ保有ニ
ナル惧モアル。

(三) 海運ニハ國內面ト國際面トガアリ、國內面ハ政府ノ指導統制下
ニ於テモ比較的ヨク運行サレ待ルモ國際面ハ然ラズ、一率ノ統
制下ニ置クコトハ日本海運ノ發展ヲ阻害スル結果トナル、宜シ
ク民間ノ意氣ヲ沮喪ヤシメザルヤウ留意スベキデアル。

斯波委員

- (一) 計畫造船ニ付テハ概ネ海務院長官ノ説明ニ同感デアル
- (二) 造船所ノ新設擴充ニ付テハ現在群小造船所濫立ノ氣運見受ケラ

ルルモ、之ハ第一次歐洲大戰ノ際ノ事例モアリ充分警戒ヲ要スル。特に資材不足ノ折テハアリ高能率造船所ノ擴充ガ肝要デア
ル。

(三)造船工業ハ綜合工業デア
ルカラ單ニ造船、造機工場ノミデナク
素材工場等之ガ補助工業ヲモ之ニ伴ハシムベキデア
ル。現在ハ
兩者ノ調和ガ充分デナイ。

(四)近時各種工場ハ旺シニ増加スルガ電力ハ之ニ伴ツテ増加シテ居
ナイ。從來ハ電力ノ消費規制等消費ノ調整テ賄ツテ居ルガ今ヤ
之モ飽和點ニ達シテ居ルト思フ、電力施設ノ増強ニ付テハ或程
度ノ開發計畫ガアルト思フガ電力施設ハ容易ニハ整備出來ヌ、
特に水力施設ノ如キハ三ヶ年位ハカカル。一刻モ早く電力施設
ノ増強ニ努メテラレタイ。

要スルニ造船工業ハ綜合工業ナルヲ以テ造船プロパーデナク關
係部門ニ付テモ併ヤテ考慮セラレタイ。

- (五) 南方ニハ大キイ修造船施設ハ少イ、然シ昭南島、香港テハ現在相當動イテ居ルガ此ガ指導ハ陸軍ト海軍ニ分レ一元化シテイイノハ遺憾デアル。陸海軍ノ一元化ガ困難ナラバ其ノ指導ヲ造船統制會ヲ連ジテ一元的ニ行ハシメラレタイ。
- (六) 放射狀航路ノ整備ニ付テハ海務院長官ノ説明ニ同感デアル
- (七) 南方各地相互間ヲ連絡スル船舶ハ地方事情ニ應ジタル船型ヲ必要トスルヲ以テ速カニ現地調査ヲ進メラレタイ。

三橋委員

- (一) 船腹ノ増強ニ伴フ船員ノ獲得特ニ下級船員ノ補充ハ極メテ困難デアル。現在ハ募集難デアリ又養成シタルモノモ質的ニ低下シテ居ル。船員ハ軍隊ノ兵員ト同一ニ考ヘル必要ガアリ。嫌デモ徴用シ得ルヤウ強權ノ發動ニ付テ考慮ヲシナクテハ船員ハ確保出來ナイ。
- (二) 港灣ノ作業能率ヲ向上ヤシムル爲ニ陸上ノ倉庫、上岸等モ

緒ニ考ヘネバナラヌ水上丈整備シテモ港灣能率ハ上ラナイ、兩者ヲ一元化スルノ要アルコトヲ固ク信ズル。

(三)最近滞貨ガ多イ、其ノ原因ヲ究メテ根本的ニ改善スベキデアル現在ハ勞働行政ガ徹底シテ居テイト思フ、賃銀ヲ決メタ丈デハ駄目デ人間ヲ押ヘネバナラヌ。

(四)解船ハ三割見當ハ遊休状態デアル、理由ハ修繕ガ出來ズ又船員ガ徵用サレテイル爲デアル、陸上倉庫ハ相當部分特殊任務ニ服シテ居ル、六大港ニ於テハ二割ハ輸出不能ノ爲滞貨シテ居ル、南方等カラ物資ガ入ツテモ動キ得ルノハ四割程度デアル。

(五)物資ハ鐵道ト解船デ捌ク外途ガナイガ、三十年來ノ經驗ニ徵スルニ海上輸送物資ガ直ニ鐵道ト連絡シテ捌キ得ルノハ三割ニ過ギナイ。

(六)南方港灣ノ建設ニ當ツテハ水ニ施設、陸上施設及勞働問題等ヲ一絡ニ考ヘ且ツ一元的ニ經營スルヤウ措置スベキデアル。

大谷委員

港灣作業能率ノ増進ニ關シテハ色々ニ考ヘラレルガ現状ニ於テハ先ツ現ニアル施設ガ完全ニ使用サレテ居ナイ、即チ米、豆、綿、砂糖等夥シイ滞貨ガアル。其ノ原因ハ結局物資ノ配給指令ガ遅イ爲テアル、指令ハ何處カラ出ルカト訊キバ責任ノ監廻シタリ重用船ノ行動ガ判ラメ、米ハ來ソウダト云フコトハ物資官廳ニ判ルガ何時、何處ニ來ルカハ判ラメ、結局突止メヤウガナイ、指令ガナケレバ何時迄モ滞貨シテ居ル、依テ指令ハ成ルベク早クシテ貰イタイ。荷ガ入ツテ來ル前ニ夫ヲ何處ヘ送ルカノ計畫ガ立ツテイル様ニシタイ。

岡田委員

倉庫使用ニ付テアルガ貿易業者ハ銀行ノ金融ノ關係上符定ノ營業倉庫ヲ使用シ自己ノ倉庫ガ空イテ居テモ使ハナイト云フヤウナコトガアル。

五島委員

海務院長官ノ説明ニアツタ計畫造船ハ至極結構ト思フガ、尙二重ノ構ヘヨ以テ必ス之ヲ實行スルト云フ確信アル計畫タラシメ
ネバナラナイ。之ガ爲ニハ新船ノ増設ト併行シ之ト同様ノ價值ア
ル次ノ事項モ考ヘネバナラズ、即チ沈没船ノ引上トカ、重要物資
ノ生産ニ付テ輸送上ノ見地ヨリスル考慮ヲ加ヘルトカ又船舶運行
能率ノ向上ヲ圖ル等デアル。

尙特ニ單ナル觀念論ヤ從來ノ型ニ捉ヘレルコトナク、凡ユル調査
ヲ爲シ確信アル實際計畫ヲ作ルコトガ肝要デアル。

松本委員

造船目標一千万噸、二千万噸ハ物資動員計畫ヨリ出タ數字ト想像
スル、鐵鐵、石炭等カラ考ヘテモ相當多量ノ船腹ヲ必要トスルガ、
尙之ト併ヤ倉庫、港灣荷役設備ノ増強ヲ圖ラネバナラナイ。東京
又ハ北支ノ例ヲ見テモ港灣設備ノ不備ニ依リ滯船スルコトハ極メ

テ多イ、特ニ港湾設備ノ工專ニハ長年月ヲ要スルカラ寧ロ造船ニ
先ンジテ計畫ヲ實施スル必要ガアル。

佐藤委員

内地ノ港湾ノ狀況ヲ見ルニ鐵道トノ連絡ガ充分テナイト思フ。鐵
道カラ船ニ直積スル方法ヲ考ヘル必要ガアル。

種田委員

(一) 大体各委員ノ意見ニ同感デアル。

(二) 前回ノ會議ニモ申述べタ如ク交通計畫ニハ各部門ノ間ニ於テ鈞
合ノトレタ施設ヲスルコトガ最モ肝要デアル。

(三) 内地ト東亞各地トノ連絡ニ付テハ貨直航送方法ヲ考慮スル必要
ガアル、之ノ爲ニ港ヲ定メテ航送施設ヲ爲スベキデアル。

船舶ノ國家管理ト同様港湾ノ國家管理ガ必要ト思フ。

大橋委員

港灣施設ノ優先的増強ガ必要デアルガ之ト竝ンテ高速船ヲ造ルト
共ニ貨物専門ノ小型船舶ヲ應急策トシテ建造スル必要ガアルト思
フ

中川委員

審議進行促進ノ意味ニ於テ委員ノ發言ニ對シテハ支障ナキ限り政
府ヨリ説明ヲ加ヘラレタイ。

企畫院第六部長

(一)大阪、神戸港ノ滞船、滞貨ニ付テハ行政官廳ノ不統一ノ關係モ
アルガ、作戰ノ性質上一時ニ船ガ多數入港シ滞貨ヲ來スコトモ
アルガ之ハ已ムヲ得ナイト思フ。

(二)配給指令ハ現地獨斷專行ヲ行ヘバ迅速ニ處理出來ルト思ハレル
ノデ現ニ調査官ヲ現地ニ派遣シテ居ル。尙應急策トシテハ現地

ニ滞貨處理委員會ヲ設置シ、又恒久策トシテハ泥濘鐵、農、商ノ關係官方現地デ對策ヲ講ジテ居ル筈デアル。

(三) 交通施設ノ鈞合ノ問題。港灣問題等ニ關シテハ關係廳デ充分協議シテ居ルカラ將來ハ不都合ガ無イト思フ。

(四) 港灣ニ付テハ岸壁ノ設備ガアルニ拘ラズ沖荷役ヲシテ居ル例モアルガカカルコトノナイヤウ施設ノ活用ヲ圖ルベキデアル。

大谷委員

第二期目標ハ二千万噸トアリ尤モ之ハ將來ノ飛躍ナル狀態ヲ豫想シテノコトトハ思フガ、戰局ノ現狀(世界ノ喪失船舶一千六百萬噸、英ノ現有船腹九百萬噸、米ノ現有船腹六百萬噸ト想像ス)ニ鑑ミ戰爭ノ最後ハ海運力ニカカルト思ワレルカラ造船ト同様船舶ヲ失ハザル方法ト船舶等ニ依ル特別ノ保護ニ付特ニ慎重ナル取扱ヲ爲スヤウ希望スル。

部會長

以上デ海運ノ問題ヲ一先ヅ打切り陸運ニ入りタイ。

五島委員

(一) 陸運ニ付テハ概略前回ニ申述ベタトコロデアルガ更ニ少シク述ベル。

(二) 本日ノ資料ニ依レバ車輛ノ假目標ハ大体結構デアルガ自動車ノ臺數ハ甚ダ少イト思フ、少クトモ第一期ヲ八千万臺トシ第二期ヲ一六〇万臺トスル必要ガアル、人口一〇人ニ對シ一臺位ヲ保有シナケレバ高度國防國家ハ成立シナイ、一人ノ兵、一人ノ將ト雖モ自動車ニ依ラスシテ戰フコトヲ得ナイ。

自動車ノ著シキ發達ノ爲鐵道ハ打撃ヲ蒙ルデアロウガ國防國家建設上已ムヲ得ナイト思フ、而シテ鐵道ト自動車ハ同一機關ヲシテ運営セシムルコトガ必要デアル。

(三) 鐵道ハ船舶、航空機等ニ比シ大ナル同化力ヲ有シテ居ル、廣東

地方ト中北支方面トノ間ノ住民ノ同化ニ鐵道ガ絶大ナル貢獻ヲ爲シタル事實ヲ見逃シテハナラヌ、此ノ意味カラシテモ日、滿支、佛印、泰ヲ通ズル一貫鐵道ノ建設ハ恒久策トシテ充分考慮スル要ガアル。

佐藤委員

陸運ニ付テニ、三申述ベル。

(一)重要資源ノ開發ト交通施設ノ擴充

重要資源ノ開發取得ノ如何ハ戰爭ノ勝敗ヲ決スル鍵トモ見ラルル重要問題デアリ從ツテ之ガ輸送施設ノ擴充ハ何ヨリモ急務デアアル、造船計畫ト併行シテ鐵道設備、港灣設備ノ擴充ヲ圖ル要ガアル、特ニ滿洲、北支、蒙疆ノ重要性ニ鑑ミ適當チ施設ヲ要スル。

(二)産業計畫ト輸送トノ關係

生産計畫ニハ之ト併行シテ輸送計畫ヲ考慮スルノ要ガアル例之

製鐵一〇〇万噸ニ付製鐵原料七〇〇万噸ノ輸送ヲ必要トスル、然ルニ從來ハ輸送計畫トハ無關係ニ生産計畫ヲ樹テ來ツタ憾ナシトシナイ今後大量輸送ヲ必要トスル場合ハ篤ト考慮サレタイ。

(三)大陸縱貫鐵道ノ建設

東亞共榮圈ニハ必然的ニ海上輸送ヲ必要トスルガ戰時輸送ヲ船ニノミ依ルコトハ不安デアル、海陸相互ノ輸送ノ完璧ヲ期スル要ガアル、例ヘバ釜山―昭南島、上海―昭南島―ラングーン、ハルビン―昭南島―ラングーン等ノ鐵道連絡ヲ圖ルガ如クデア

(二)交通行政發達ノ第一ト調査機關ノ設置

交通行政ノ圓滑ナル運営ヲ圖ランガ爲ニハ先ヅ現在ノ多元的ナル行政機構ヲ整備統合スルコトガ急務デアル、更ニ之ト併行シテ一大調査機關ヲ設ケ共榮圈全般ヲ通ジ技術、資源等ニ關スル大々的調査ヲ爲スノ要切ナルモノガアル。

種田委員

- (一) 大伴五島、佐藤兩委員ト同意見デアル。
- (二) 國防ト産業立地計畫ニ付根本的方針ヲ樹テ、共榮圈内ニ於テ船ニ依ルモノ、鐵道ニ依ルモノヲ考ヘル、少クトモ地續キハ鐵道ヲ繋グ、切レ切レノ鐵道ヲ連絡スル、占領地タルト否トヲ問ハズ此ノ大方針ニ依ツテ處理スル。
- (三) 交通機關ハ南方陸上交通ニ關スル限り一ノ特殊ノ機關ヲ設ケ之ヲシテ運営ノ衝ニ當ラセル、國家自ラヤルカ、營團ニヤラセルカ、又五島委員ノ説ノ如ク半官半民ノ會社ニスルカ今後研究ヲ要スルガ、方針ヲ定メテ一括經營セシムルコトガ肝要デアル。
- (四) 鐵道技術ヲ國內各地域ニモツト深く導入スル必要ガアル。内地、外地ノ鐵道ノミヲ見テモ其ノ間ニ經庭ガアル、省察ヲ要スルト思フ。
- (五) 交通事業ハ成ルベク單一經營体ヲシテ運営セシメ、道路、内河

水運、倉庫等モ單一經營体ニスルコトが必要デアル。

松本委員

- (一) 鐵道ノコトハ知ラヌガ石炭ニ關聯シテ少シク述ベタイ
石炭ノ需要ハ將來益々増加ノ一途ヲ辿ルモノト思フガ内地ニハ
コレ以上期待出來ヌカラ支那カラ持ツテ來ルコトが必要デアル
コノ爲工業立地ノ點ヲ考慮スルコトガ先決問題デアルト思フ。
(二) 交通施設ノ擴充計畫ノ爲立ニ方ツテハ資源ノ存貯狀態、輸送ノ
條件、産業配分ノ三者ヲ睨ミ合セネバナラヌト思フ。

三橋委員

最近交通ガ混雜シテ居ルガ陳情團ノ往復ガ主ダト思フコレ等ハ國
家的ニ非常ニ不經濟デアルカラ無駄ナ陳情ハ止メサセル様ニ措置
スベキデアル。

斯波委員

120

先程五島委員カラ自動車ノ話が出タガ航空機ト並ンデ非常ニ重要
デアル。

航空機工業ハ相當進ンデ居ルガ自動車工業ハ我國重工業中最モ貧
乏デアルト思フ。

自動車ハ交通運輸上絶対必要デアルト共ニ、軍ノ機械化ハ即チ軍
化デアアルコトヲ思ヘバ自ラ其ノ重要性ヲ納得シ得ルデアロウ。

從來我國ハ思ヒ付テハ急ニヤル傾向ガアル、渡洋爆撃以來急ニ航
空機ノ重要性ヲ悟リ、又造船モ數年前迄ハ誰デモ相手ニシナカツ
タガ今ハ一ニモ二ニモ造船デアアル、自動車工業ニ付テモ今ニソウ
云フ時機ガ來ルト思フ。

寺井委員

東亞共榮圈ハ他ノ共榮圈ニ較ベテ陸上交通ガ劣ツテ居ルト思フ、
現在海運ニ依存スルハ尤モダト思フガコーネチング、或ハ主、要
港ヨリ奥地ヘ入ル鐵道、貨物ノ集散地ヲ繋グ鐵道等ハ是非トモ必

要デアアル

佐藤委員

交通施設保有假日標中ノ車輛數ノ換算關係如何

企畫院關係官

換算セルモノデハナイガ將來ヲモ考ヘ大型ノモノヲ豫想シテ居ル、
次回資料調製ノ際ハ換算輛數ヲ書クコトトスル。

佐藤委員

今後大量ニ自動車ヲ作ルトスレバガソリン、コーライト等ノ燃料
ノ問題ガ起ルガ燃料ハ充分アルモノトシテ差支ナイカ、又代燃車
ヲ使用スレバ潤滑油ニ行詰リハシナイカ。

部會長

出稼得レバ次ノ機會ニ説明シタイト思フ。

122

佐藤委員

自動車ハ獨逸製、亞米利加製、伊太利製ト色々アルガ部分品ノ取
換、修理等ニ苦勞スル、規格ノ統一ヲ圖ツテ貰ヒ度イ。

部會長

- (一) 一通り意見が出タ様デアラホ日ハ之ヲ以テ閉會トスル。
- (二) 書面ニ依ル意見ハ取極メノ都合モアリ成ルベク速ニ提出セラレ
度イ。
- (三) 次回ハ廿九日トシ度イ。

以上

極秘

海務院長官

我國港灣運送業ノ現狀ト今後ノ處理方針及戰時計畫造船ニ付テ説

明ス

(一) 港灣運送業ノ現狀ト之ガ處理方針

從來港灣事業ハ其ノ行政主管ガ遞、藏、商、鐵等ノ各省ニ分屬
ナル爲行政指導ニ有機性ヲ缺キ且監督指導モ自由放任ヲ遺憾ノ
點ガ少クナカッタ、其ノ結果ガ今日ノ如ク不合理。亂雜無秩序
施設ノ重複對立等弊ヲ生ズルニ至ツタノデアール
支那事變以來船腹ノ極度ノ逼迫ニ伴ヒ之ガ弊害ヲ是正スル爲官
廳事務ノ改善、荷役施設ノ整備、組合ノ制定等港灣運送業ノ指
導統制等ニ努メテ來タノデアールガ港灣運送業ノ改善ハ事業ガ多
年ノ因習ニヨリ幾多ノ錯綜ナル事情ヲ包藏シテ居リ單ナル政府
ノ行政指導ト組合ノ自主的統制トハ十分ナル效果ヲ期待スルコ
トガ出來ナクナリ之ガ根本的改善ヲ圖ル爲ニ昨年九月港灣運送業

業等統制令ガ制定ヲラレタノデアル

爾來右勅令適用港タル六十七港ニ付テ港灣運送業者ノ統合整備ニ努メツツアルガ其ノ統制目標ハ各港ニ於ケル業者ノ有機的運營ト作業ノ合理的、計畫的遂行ヲ期スル爲可及的一元的統合會社ノ設立ヲ庶幾シテ居ル

然シ各港々ニ應ジ其ノ實狀ニ應ゼネバナラヌノテ適宜業態別或ハ作業別ノ複數制モ考ヘテ居ル、殊ニ六大港ヤ若松港ノ如キハ業者ノ多キコト業態ノ複雑ナルコトニ依リ統制ノ實施ニ諸種ノ困難ガアルノテ先ヅ右勅令ニ基ク地區別統制團體ヲ設立シ之ヲシテ政府ノ統制目標ニ即應シ實狀ニ應ジタル統合會社ヲ設立スルヤウ指導シテ居ル

既ニ新會社ノ設立ヲ見タモノハ七社テ何レモ優秀ナル業績ヲ舉ゲテ居ル

尙最近之等ノ地區別團體ヤ新會社及既存ノ組合ヲ全國打テ一丸

トシタ港灣運送業中央協議會ヲ設立シ斯業ノ統合整備、資材ノ配給等ニ關スル政府ヘノ協力機關トシテ居ルガ之ハ更ニ新會社ノ出揃フノヲ待テ法令ニ依ル強力ナル中央團體ニスル豫定デア

ル
又港灣ニ於ケル關係機關間ノ緊密ナル連絡ヲ確保スル爲主要港ニハ關係官民ヲ網羅シタ臨時港務協議會ヲ設置シテ居ル
今後ノ方針トシテハ我國ノ港灣作業ハ遺憾ナガラ解ニ依ルモノガ大部分デアアルガ今后ノ貨物ノ輻輳ト人的資源ノ拂底ヲ考ヘレバ此ノ儘テハ聽テ行キツマルコトハ明カデアアル從テ強力ナル新會社ノ設立ト併行シテ極力埠頭、棧橋、機械設備等ノ整備ニ努ムル方針デアアル

(二) 戦時計畫造船

イ、戦果ヲ完フスル爲ニハ船腹ノ急速擴充ヲ必要トスル爲船型ヲ規格化シ多量生産ニ邁進スルコトトシタノデアアル、標準

船型ニ付テハ平時ヨリ之ヲ企畫シ獎勵ニ努ムルト共ニ戰時ニ於テハ更ニ資材、勞力等ノ無駄ヲ省クヤウ工夫ヲ加ヘル

ロ、現在我國ノ執リツツアル戰時標準船型ハ

貨物船 AヨリEニ至ル六種

油槽船 大(一万噸)、中(五千噸)、小(一千噸)ノ三種

鑽石船 五千五百噸型ノ一種

トシ木造船ハ貨物船ト舢舨トニ區分シテ船型ヲ決定スル

ハ、戰時標準船ハ使用鋼材ノ制限、非鐵金屬ノ代用化、構造ノ

簡單化等ヲ圖ル一方機關ノ種類ヲ限定スル

ニ、現ニ工事ニ着手ナルモノハ之ヲ繼續ヤシメルガ然ラザルモ

ノハ標準船型ニ切り換ヘル、又豫メ準備シタ機關等ニ對シ

テハ相當ノ損失補償ヲ爲ス、之ガ豫算ハ來議會ニ提出ノ筈

デアアル

ホ。戰時標準船ノ建造ハ産業設備營團ニ一括注文サヤル

多量生産ヲ能率的ナラシムル爲船臺ニ造船能力等ニ應ジテ
一造船所ニ一乃至二ノ船型ヲ割當テル

ヘ。船價ハ政府デ決定スル

ト。造船能力ハ軍艦ノ建造ヲ除ケバ余リ無イカラ大イニ擴充ヲ
必要トスル。此ノ故ニ産業設備營團ニ造船設備等ノ新設擴
充ヲ取急ガヤル考ヘデアル

チ。造船ニ伴フ船員ノ増加養成ニ付テハ別途商船學校、海員養
成所等ノ擴充ヲ圖ルコトトシ豫算ヲ議會ニ提出スルコトト
シテ居ル

南方ローカル航路ノ船員ニ付テハ原住民ヲ下級船員ニ利用
スル考ヘデアル

リ。南方ニ於ケル木造船建造問題ニ付テハ數日前木造船工業組
合聯合會カラ業者ヲ指定シテ南方占領地ニ派遣シ海軍ノ協
力ヲ得テ調査中デアル

極秘

海務院長官

我國港灣運送業ノ現狀ト今後ノ處理方針及戰時計畫造船ニ付テ說明ニ

(一) 港灣運送業ノ現狀ト之ガ處理方針

從來港灣事業ハ其ノ行政主管ガ遞、藏、商、鐵等ノ各省ニ分屬ナル爲行政指導ニ有機性ヲ缺キ且監督指導モ自由放任ヲ遺憾ノ點ガ少クナカツタ。其ノ結果ガ今日ノ如ク不合理、亂雜無秩序、施設ノ重複對立等弊ヲ生ズルニ至ツタノデアアル

支那事變以來船腹ノ極度ノ逼迫ニ伴ヒ之ガ弊害ヲ是正スル爲官廳事務ノ改善、荷役施設ノ整備、組合ノ制定等港灣運送業ノ指導統制等ニ努メテ來タノデアアルガ港灣運送業ノ改善ハ事業ガ多年ノ因習ニヨリ幾多ノ錯綜ナル事情ヲ包藏シテ居リ單ナル政府ノ行政指導ト組合ノ自主的統制トハ十分ナル效果ヲ期待スルコトガ出來ナクナリ之ガ根本的改善ヲ圖ル爲ニ昨年九月港灣運送

業等統制令ガ制定ヤラレタノデアル

爾來右勅令適用港タル六十七港ニ付テ港灣運送業者ノ統合整備ニ努メツツアルガ其ノ統制目標ハ各港ニ於ケル業者ノ有機的運營ト作業ノ合理的、計畫的遂行ヲ期スル爲可及的一元的統合會社ノ設立ヲ庶幾シテ居ル

然シ各港々ニ應ジ其ノ實狀ニ應ゼネバナラヌノテ適宜業態別或ハ作業別ノ複數制モ考ヘテ居ル、殊ニ六大港ヤ若松港ノ如キハ業者ノ多キコト業態ノ複雑ナルコトニ依リ統制ノ實施ニ諸種ノ困難ガアルノデ先ヅ右勅令ニ基ク地區別統制團體ヲ設立シ之ヲシテ政府ノ統制目標ニ即應シ實狀ニ應ジタル統合會社ヲ設立スルヤウ指導シテ居ル

既ニ新會社ノ設立ヲ見タモノハ七社デ何レモ優秀ナル業績ヲ舉ゲテ居ル

尙最近之等ノ地區別團體ヤ新會社及既存ノ組合ヲ全國打テ一丸

トシタ港灣運送業中央協議會ヲ設立シ斯業ノ統合整備、資材ノ配給等ニ關スル政府ヘノ協力機關トシテ居ルガ之ハ更ニ新會社ノ出揃フノヲ待テ法令ニ依ル強力ナル中央團體ニスル豫定デア

ル
又港灣ニ於ケル關係機關ノ緊密ナル連絡ヲ確保スル爲主要港

ニハ關係官民ヲ網羅シタ臨時港務協議會ヲ設置シテ居ル
今後ノ方針トシテハ我國ノ港灣作業ハ遺憾ナガラ解ニ依ルモノ
ガ大部分デアアルガ今后ノ貨物ノ輻輳ト人的資源ノ拂底ヲ考ヘレ
バ此ノ儘テハ應テ行キツマルコトハ明カデアアル從テ強力ナル新
會社ノ設立ト併行シテ極力埠頭、棧橋、機械設備等ノ整備ニ努
ムル方針デアアル

(二) 戰時計畫造船

イ、戰果ヲ完フスル爲ニハ船腹ノ急速擴充ヲ必要トスル爲船型
ヲ規格化シ多量生産ニ邁進スルコトトシタノデアアル、標準

船型ニ付テハ平時ヨリ之ヲ企畫シ獎勵ニ努ムルト共ニ戰時ニ於テハ更ニ資材、勞力等ノ無駄ヲ省クヤウ工夫ヲ加ヘル
ロ、現在我國ノ執リツツアル戰時標準船型ハ

貨物船 AヨリEニ至ル六種

油槽船 大(一万噸)、中(五千噸)、小(一千噸)

ノ三種

鑽石船 五千五百噸型ノ一種

トシ木造船ハ貨物船ト舢舨トニ區分シテ船型ヲ決定スル

ハ、戰時標準船ハ使用鋼材ノ制限、非鐵金屬ノ代用化、構造ノ

簡單化等ヲ圖ル一方機關ノ種類ヲ限定スル

ニ、現ニ工事ニ着手サルモノハ之ヲ繼續ヤシメルガ然ラザルモ

ノハ標準船型ニ切り換ヘル、又豫メ準備シタ機關等ニ對シ

テハ相當ノ損失補償ヲ爲ス。之ガ豫算ハ來議會ニ提出ノ筈

デアアル

ホ。戰時標準船ノ建造ハ産業設備營團ニ一括注文サヤル

多量生産ヲ能率的ナラシムル爲船臺、造船能力等ニ應ジテ
一造船所ニ一乃至二ノ船型ヲ割當テル

ヘ。船價ハ政府デ決定スル

ト。造船能力ハ軍艦ノ建造ヲ除ケバ余リ無イカラ大イニ擴充ヲ
必要トスル。此ノ故ニ産業設備營團ニ造船設備等ノ新設擴
充ヲ取急ガヤル考ヘデアル

チ。造船ニ伴フ船員ノ增加養成ニ付テハ別途商船學校、海員養
成所等ノ擴充ヲ圖ルコトトシ豫算ヲ議會ニ提出スルコトト
シテ居ル

南方ローカル航路ノ船員ニ付テハ原住民ヲ下級船員ニ利用
スル考ヘデアル

リ。南方ニ於ケル木造船建造問題ニ付テハ數日前木造船工業組
合聯合會カラ業者ヲ指定シテ南方占領地ニ派遣シ海軍ノ協
力ヲ得テ調査中デアル

極秘

大東亞建設審議會第八部會第四回會議概要

一日時 昭和十七年六月十二日午後一時四十七分—午後五時

一場所 遞信省第一會議室

一出席者 部會長、鐵道大臣、各委員、幹事、幹事輔佐其、他關係官
一議事

部會長

前三回ニ亘ル委員ノ意見ヲ取纏メル意味デ一應幹事案ヲ作成シタ
ノデ之ニ就テ御檢討ヲ願ヒタイ。

先ヅ幹事案ヲ朗讀ヤシメ、主任幹事ヲシテ其ノ大綱ニ付御説明ヤ
シムルコトトスル。

幹事輔佐 朗讀

主任幹事 説明