

特254

475

本

文化科学課

船舶運營會理事長 田島 正雄氏講演

船舶運營會に就て

附 船舶運營會に關する質疑應答

船舶運營會定款及業務規程

生産擴充研究會

始



特254
475

本

(本稿は昭和十七年八月五日、大阪俱樂部に於て當研究會
々員に對し講演せられたる速記を理事長の校閲を得て輯録
せるものである)

目次

はしがき

一 大東亞戰爭と船舶

イ 戰争と船舶の喪失

ロ 戰争と船腹需給の激増

二 船舶運管會設立の經過

三 戰時海運管理令の内容

イ 船舶の國家管理

ロ 船員の使用

四 船舶運管會の組織と機能

四 三 二 一 五 六 七 八 九 九



イ	船舶運營會の構成員	一〇
ロ	指導者原理に基づく運營	一〇
ハ	船腹の獲得とその運用	一一
	1 政府使用船舶の借入	一一
	2 外國船舶等の備船	一三
	3 拿捕船・沈没船の利用	一四
ニ	船員の全面的徴用	一五
ホ	船舶運營會の收入	一六
ヘ	統制の爲にする經營	一六
	1 船舶運營會と産業統制會との差違	一七
	2 備船料と運賃との見合	一八
	3 危険率の増加と航行率の低下	一八

4	赤字の國家補償	一九
五 物資輸送の具體的方法		
イ	物資輸送の順序	二一
ロ	物資輸送力の実績	二三
ハ	運航實務者への配船指定	二三
ニ	手數料への助成金加算	二四
六 船舶運營會の經營資金		
七 船員の養成問題		
イ	船腹急増の必要性	二八
ロ	船員募集の一元化	二九
九 荷役力増強の問題		

イ 荷役時間の相対的延長 三
 ロ 荷役力不足の實情 三
 むすび

附 録 (一)

船舶運營會に關する質疑應答 三

附 録 (二)

船舶運營會定款 四
 船舶運營會業務規程 四

船舶運營會に就いて

はしがき

私が唯今御紹介を頂きました田島でございます。

私も實はこの生産擴充研究會には、大阪にをりました當時多少關係を持つてをりました。今日は久し振りで本會の御集まりに出まして、皆さんにお眼にかゝることを得ましたことを非常に仕合せに存する次第であります。殊に今日は皆有力な方々ばかりであり、御集りの數も比較的少ないやうでありますから、ある程度ほかの機會では少し具合の悪いやうなことも、出来る限り申上げたいと思ひますが、何分戰爭中、船といふものは直接間接なる武器の一つとなつてをりますので、船に關する色々な數字は總て機密といふことになつてをりまして、それを申上げる自由を持ちませぬこと

を甚だ遺憾に存じます。従つてお話がどうも徹底を缺くやうな點があらうかと思ふのでありますが、もしまた口を亘らして何か數字を申し上げますも、その數字はこの場限りで御聴きのがしを願ひ、また速記の方も御削除を願ひたいと思ふのであります。

そこで今日は船舶運営會についてお話をするやうにといふことですが、いはゆる經濟新體制といふものが戦争の對策として決定されました、それによつて昨今色々な重要産業部門におきまして各種の統制會が出来て來てをります。また一方におきましては色々な營團といふやうなものも出來て參つてをるのであります、これらの統制會にしても營團にしても、總て日本の經濟界において前例のない新しい機構でありますので、どうもその本質あるひは機能といふものが、まだ世間に十分分り切つてをらぬのではないかと思はれるのであります。そこで船舶運営會もそれらの統制會あるひは營團と大體においては似たやうなものであります、その性格、機能において、また違ふ特色も持つてをりますので、その邊のことを出来るだけ精しく御説明申上げまして、皆さん方に御諒解を願ひたいとかう思つてをる次第であります。と申しますことはわれ／＼のやつてを

ります仕事そのものが非常に新しい試みであり、われ／＼自身としましても、かういふ仕事をやつて行くにはどういふ風にしてやつて行くのがよいのか、またやつてはゐるがそれが果してうまく行くかどうかといふことについて多少の疑問を持ち、またわれ／＼のやつてをります仕事なり機構といふものを、殊に船は總てのものに關聯いたしますので、廣くその機構を御理解願つて、この御諒解を基礎とした御協力、あるひは御援助といふことが、われ／＼の仕事の目的を達成する上において極めて必要なのであります。さういふ意味において今日は非常によい機會でありますので、大阪の皆さん方に出来るだけその邊のことを御諒解願ひたいと思つてをる譯でございます。

一、大東亞戦争と船舶

大體戦争と船といふものは附き物であり、今日の大東亞戦争にしましても、あるひは世界的に發展致して居ります所の今日の戦争といふものは、その終局が交戦各國の船、すなはち海上輸送力の如何といふことによつて勝敗が決まるといふやうな状態になつてをることは申すまでもないことで

あります。わが國といたしましてはすでにこの支那事變は五年を経過いたしてをるのでありますが支那事變の間には相手に海軍、空軍といふものがほとんどなかつたために、日本の商船としましても喪失したるものは極めて少なかつたのであります。

イ、戦争と船舶の喪失

ところがこの大東亞戦争が起りまして以來相手の米英兩國といふものが、世界において有數なる海空軍の兵力を持つてをりますために、ある程度わが商船隊にも損害を生じて來る、これは斯様な大規模の戦争をする上においては避けられない結果でありまして、支那事變當時に比べて、對米英戦争においては船舶の喪失が相當殖えて來たといふことは否めないであります。然るにこれを英國なり、米國なり、あるひはわが盟邦であるドイツなり、イタリアなり、あるひはその他の第三國凡そ世界における相當の海運勢力を持つてをつた國々と比較しまして、何れの國もがこの世界戦争のために相當量の船を失つてをるのであります。それに比較したならば現在の日本の状態といふものは、今までのところ商船の喪失量といふものは他の何れの國に比べても遙かに低いといふこと

は申上げて差支へないと思ひます。もう少しこれを突つ込んで申上げれば、開戦前において陸海軍がある程度の商船の損失といふものの豫想をたてゝをつたのであります。が、今までの経過においては、この豫想よりも遙かに低い程度に止まつてゐる、かういふことを申上げてよいと思ふのであります。

ロ、戦争と船腹需要の激増

また一方におきましてこの戦争を遂行する上において、直接作戦に参加するものと、第二線において軍需資材の輸送、あるひは兵員、馬匹の輸送、さらにまた南方の占領地がだん／＼と開發されるに伴ひまして、それらの方面との交通輸送に要する點、さういふものを考へて見ますといふと、大東亞戦争以前に比べて船腹の需要といふものは、積極的に非常に殖えて來てをる譯であります。さうして一方においてある程度の船腹が喪失するといふことになりましたれば、一樣にその間に船腹の不足といふ問題が起つて來ることは當然の結果であります。然らばその不足した船腹を戦争遂行のために如何に運用すればよろしいか、これは要するに國家の要請するところに従ひまして、重點

主義に船舶を運用するほかに途はない譯なのであります。

二、船舶運管會設立の經過

斯様な事態はすでに昨年八月ごろから豫想せられまして、戦時における日本の海運國策の根本方針といふものが閣議で決定を見てをるのであります。これは戦時海運國策要綱といはれたものでありまして、その要綱の主旨としますところは、海運勢力といふものを構成するには三つの要素が必要である。すなはち船舶と船員とそれからその船舶を殖やす力、すなはち造船力でありまして、この三者を國家が管理いたしまして、さうして國家が管理した船舶ならびに船員の運用の實施に當るために、特別法人を設けてこれに當らせるといふ根本方針が、すでに昨年八月決定を見てをつたのであります。しかるにこのことは日本海運界としましては殆ど革命的とも申すべき變革でありましたために、その實施については色々な點に複雑なる問題を生じ、従つてだん／＼と延びてをつたのであります。たまた／＼十二月八日大東亞戦争の勃發を見まして、以後急激に情勢が切迫して参り

どうしても戦時海運國策要綱の主旨を現實に實施しなければならぬ情勢に差迫つたのであります。その結果本年三月廿五日に發布即日施行されました「戦時海運管理令」といふものが出來たのであります。この海運管理令といふのは總動員法による單行勅令でありまして、さきほどちよつと申上げました他の重要産業各部門における統制會、といふものの基礎法は、同じく總動員法による重要産業團體令に基いてをりますのと對應するのであります。すなはち海運の特殊性に鑑みまして産業團體令によらずして戦時海運管理令といふ單行の勅令が發布せられた次第であります。この戦時海運管理令によつてさきほど申上げました船舶國家管理の實施機關たる特殊法人が具體的に作られることになり、その名稱を船舶運管會と名附けられた次第であります。

三、戦時海運管理令の内容

そこで先づ船舶戦時海運管理令の要旨を簡単に申上げますと、最初に申上げた船舶、船員、造船の三つのうちで、船舶と船員のこの二つのものを國家が管理するといふことの規定がこの海運管理

令の骨子であるのであります。造船につきましてはこれは別途に重要産業團體令による造船統制會といふ法人が出来てをりまして、このことはのちほど申し上げますが、船舶運營會の方では直接關係してをりません。

1、船舶の國家管理

そこでこの戦時海運管理令の規定によつて、先づ日本船舶の國家管理といふことが決定したのであります。即ち總トン數百トン以上の汽船ならびに總トン數百五十トン以上の機帆船は、これを總て逓信大臣が使用いたすのであります。この使用といふ言葉は總動員法に使つてをります特殊の意味の使ひ方でありまして、すなはち國家權力による使用權の強制的取得といふ意味なのであります。これはただ船舶のみならず陸上の工場その他の設備についても、總動員法に基いて國家がこれを使用する。すなはち強制的に使用權を獲得することが出来るといふことになつてをりますが、海運におきましても日本船舶に對する使用權を逓信大臣が強制的に取得するのであります。ただその場合に一つの例外として、現に陸海軍が使用してをります御用船、これだけは逓信大臣の船舶使用から

取除かれることになつてをります。いひ換へれば日本船舶といふものは極めて小さい船を除いては總てが陸海軍かあるひは逓信省の何れかの國家機關の使用に屬するやうな状態におかれてゐるのであります。

ロ、船員の徵用

その次に船員であります。これもまた戦時海運管理令の規定によりまして、逓信大臣が總ての日本の船員に對して徵用の權限を持つのであります。従つてこれもまた陸海軍の御用船に乗込んでゐる船員以外の日本船員といふものは總て國家に徵用せられ、さうして一方國家が使用管理してをります船舶とともに、この兩方のものに當るといふことが船舶運營會の使命である、かういふことになつてをります。

四、船舶運營會の組織と機能

これが戦時海運管理令の骨子であります。しからばこの船舶運營會といふものの性格と申しま

すか、機能と申しますか、これを簡単に御説明いたしますと、これも總て唯今申上げました戦時海運管理令に明かに規定されてをるのでありますが、先づ第一に日本船舶の所有者は總てこの船舶運営會の構成員となるものであります。いはば強制的に船舶運営會の構成員にならしめられるのであります。

イ、船舶運営會の構成員

そこでその構成員と船舶運営會との関係であります。これは例へば株式會社における會社と株主の関係とやゝ似てをるやうに見えますが、實質が全然違つてをります。と申しますのは構成員は船舶運営會に對して出資の關係を持つてをらない。また船舶運営會の役員は責任を持つてその事業の執行をいたしますが、構成員は之に對して發言權を持つてをらない。それらの點が會社と株主の關係と根本において違ふ點であります。

ロ、指導者原理に基く運営

それからもう一つは船舶運営會はいはゆる指導者原理を採用してをりますが、この點は他の統制

會と大體似てをります。船舶運営會の役員は總裁、理事長、理事及び監事でありまして總べて逓信大臣の任命に依るものであります。そしてこの運営會の定款におきましては年一回の總會を開くことになつてをりまして、總會には總ての構成員が出席することになつてをりますが、この總會は決議機關ではない。總裁は總會を召集して運用經過を報告するだけであります。また重要な事項につきましては總會に諮り、總裁これを決定すといふので、多數に依て反對の決議をすと言ふ様な事は出来ない建前になつてをります。従つて船舶運営會の總裁といふものは全責任を持つた獨裁者の立場におかれてをります。斯様に重大なる責任と權限とを持つ關係上總裁及び之を輔佐いたします。理事長その他の役員は總て他の職業または商業に従事することは出来ない。いはゆる専任制の建前をとつてをるのであります。これは一方において一種の獨裁權を握る關係上、その半面においていはゆる民間の營利的な會社に關係を持つといふことは公正の見地から許されない次第であります。してさういふ點で専任制を採用してをる次第であります。

それからこの船舶運営會の構成員、すなはち日本の全船主といふものは、それ／＼船舶の所有者

であります。その船舶所有権といふものには國家管理といふものは何ら觸れてをらない。すなはち船舶の所有権といふものは完全にこれを構成する船主に残つてをるのであります。ただその船舶の使用権だけが切離されて、政府の管理といふトンネルを潜つて、船舶運管會といふ實施機關に入つて來てゐる、かういふことになる譯であります。

ハ、船腹の獲得とその運用

1 政府使用船舶の借入

そこで實際の仕事としましては、政府が各船主に對してその所有船舶を政府が使用するといふ命令を出すのであります。これを使用令書といふのであります。その令書を受けた船主は、法令に定められた特殊の例外的な場合を除いてはその使用命令を拒むことは出來ない。すなはち強制的にその船を政府に渡さねばならぬことになつてをります。そして政府はさういふことによつて取りました船をそのまま直ちに船舶運管會に貸渡すのであります。船舶運管會は政府から借入れたその船舶に付き政府の指定したる使用料を船主に支拂ふ、かういふことになります。從來の自由時代にお

きましては船舶の所有者、すなはち船主とその運航業者、との二つがあつて、運航業者は契約に依つて船主から船を傭船して、船主に傭船料を支拂ふといふ直接の取引關係になつてをつたのであります。が、今回の船舶運管會におきましては、船主と傭船契約の關係に立つものでなく、政府と船主との關係及び政府と船舶運管會の關係は命令による強制的なものであります。

2 外國船舶等の傭船

一方船腹につきましては、現在民間にある船腹といふものは全部政府が使用するのであります。船舶運管會としてはただ政府の使用した船舶を借入れるといふだけでなしに、そのほかにあらゆる方法によつて出來る限りの船腹を獲得して、それによつて輸送力を殖やすといふことを一つの任務としてをります。しからは政府の使用しました船舶以外に如何なる船舶を今日利用することが出来るかといふことになり、すと、新造船の問題はあと廻しにしまして、現存してゐる船で利用の目的になりますものは、先づ第一は外國船舶の傭船であります。これも戦争前においては相當多量の外國船を、これは自由取引による傭船契約によつて利用してをつたのであります。現在ではかうい

ふ戦争状態になりますと、外國船の利用といふことは非常に狭ばめられてはをりますけれども、なほ且つ樞軸側の船、あるひは支那の籍を持つてをります船、さういふ多少の外國船が現在利用されてをるのであります。それらの外國船といふものは、それ／＼の備船者から船舶運営會が再備船をしてこれを一元的に動かして行く譯であります。

3 拿捕船・沈没船等の利用

その次には戦争の結果獲得した拿捕船、あるひは抑留船、乃至は沈没船をだん／＼と引揚げて利用するやうになつて參つてをりますが、それからの船は一應戦争によつて國が取得したものであります。現地において軍に使用される船以外のものは、總て遞信大臣がこれを船舶運営會に貸渡すかういふことになつてをります。それでありましたから結局現存の日本船舶は全部政府が使用し、それに加ふるに各國の備船あるひは戦争によつて獲得した拿捕船、抑留船、その他の船といふものは一切合切海運統制會の方に流れ込んで来て、これを運用するのが船舶運営會の最も重要な仕事となつてをるのであります。

二、船員の全面的徵用

その次には船員の問題であります。従来は各船主が自分の船を持ち、自分で船員を備つてその船を運航してをつた、ところがかういふやうな時世になりますと各船主の間に色々の凸凹が起るのであります。ある船主においては船員が餘つてゐるがある船主においては船員が足りない、さうかといつて甲の餘つてゐる船員をそのまゝ乙の方に持つて行くといふ譯にはいかぬ、さういつたやうな不便があつた。そこで船舶を擧げて國家が管理する以上は、船員を甲乙丙の各船主別の雇傭關係に縛りつけておくことをせず、一應全部の船員を國家管理し、これを平等の立場において船舶運営會に渡し、船舶運営會がこれを適当な船に配分する、かういふ建前になつてをります。従つて現在においては日本の船員といふものは全部船舶運営會と雇傭關係に立ち、船舶運営會からその給料も支拂ひを受ける、かういふことになつてをります。もつとも實際の組織としてはそれ／＼の船主と、それ／＼の船員の間といふものは従来からの雇傭關係といふものを出来るだけ尊重してをりますが、しかし必要に應じては甲の船主の使用人を乙の船主に移して乗込ませるといふことも出来る

ることになつてをります。

ホ、船舶運營會の收支

斯様に致しまして船舶運營會は船を借りてそれに船員を乗せ、その船の使用料と船員の給料を支拂ひ、更に又船の燃料、港費その他の運航経費といふものは總て支拂つて行く、これが船舶運營會において支出いたします経費の面であります。

一方船舶運營會の収入はどうなつて行くかと申しますと、今申しますやうな方法で取得した船を動かしまして、それから上つて参ります貨客の運賃といふものが全部この運營會に取得される譯であります。

ヘ、統制の爲にする経費

この點、要するに船を借りてその金を拂つて運航経費を出して、そしてその運賃を取るといふことになりますれば、これは普通の船會社のやつてゐる營業と形の上においてはちつとも變らない、同じ商賣をしてをるといふことになるのであります。ただそこに違ひますのは、船舶運營會の行つ

てをる事業といふものは海運管理令にはつきり謳つてありますやうに、海運事業の統制のためにする經營、かういふことであります。いひ換へれば同じく船を借りて運賃を取るが、これが從來普通の民間會社がやつてをつた場合には、船の借賃と経費、それに對する貨客運賃の收入、その間にある程度の利潤といふものを取つて行く、すなはち營利を求めて行くといふのが船會社の運航事業であつたのであります。しかるにこの船舶運營會の場合においては唯今申しましたやうに、海運事業の統制のためにするといふのであります、營利といふ觀念から全然脱却してをります。

1 船舶運營會と産業統制との差違

ただ命令を出してをるだけでは統制といふものは實行されにくい。他の産業においてはどうか知りませんが船舶に關する限りは難しい。そこで先ほど申上げたやうな方法が一番可能である。それによつて自分で船を握つて自分の責任においてその船を運航する、海運事業を統制するために自ら實力を持つて商賣をして行く、これが船舶運營會の持つてゐる一つの大きな特色であります。従つてその點が他の産業統制會と趣きを異にするところであります、一般産業統制會においては統制

會自ら商賣をするといふことをしません。統制會の傘下に色々な統制會社といふやうな機構があるやうですが、統制會自身が資金とか現物を持つてやつてをる商賣といふものはありませんので、この點船舶運營會は特殊なものであります。

2 備船料と運賃との見合

そこで船舶運營會は斯様な船の運航により商賣をしてをりますが、その結果の收支といふものはどうなるかと申しますと、大體現在行はれてをります備船料と運賃との間にはある程度の見合ひといふものがついてをるのであります、この備船料なら船を廻して何がしかの口錢といふものがある。さうするとそれをそのまま全面的に繼承した船舶運營會の收支といふものは、支拂つた備船料の運航経費等の全部と貨客運賃の全部、それを見合せればその間に何がしかの口錢といふものが出て來なければならぬ、かう一應は見られるのであります。

3 危険率の増加と航行率の低下

ところが現在さういふことはないことになつてゐる。殊に大東亞戦争が起つて以來海上における

戦争危険といふものは、支那事變當時とは比較にならぬほど増大して來たのであります。早い話が今日大阪灣を一步出ましたら何時敵の潜水艦が攻撃して來るか分らない。かういふ状態で自然船の運航は昔のやうに簡單に參らない。例へば臺灣に行くには幾日の航海だといふ豫定をたててもそれが豫定通り行かない、ある場合には敵の潜水艦の襲撃を避けるために迂回をしなければならぬ、ある場合には集團運航をしなければならぬ。さういふ譯で平時になかつたやうな時間を潰すといふことで運航のコストといふものが殖えて來てゐる。もう一つは戦争危険區域の廣汎になるに従つて戦争保険といふものをつけなければならぬ、その戦争保険料といふものは船舶運營會の負擔になつてをります。従つて戦争によつて船の危険率が殖え、航行率が減りその上戦争保険料の負擔迄嵩むで來るといふことになれば、これが自由時代であれば當然運賃が上つて來なければならぬ。運賃が上つて戦争危険がカバーされて、そこに見合されたマージンといふものがなければ立行かぬといふのが原則であります。

4 赤字の國家補償

しかるに現在においては低物價政策の關係上運賃を上げることは出来ない。しかし一方においては負擔が増加して行く、あるひは航海の延長等による間接の負擔といふものはどん／＼殖えてをる、かういふことになりますと結局船舶運營會の收支の尻といふものは赤になつて來る譯であります。しかし赤字が出ても運營會としては必ずしも意に介する必要はないのであります。といふのは例へば營利會社であれば經營の拙劣のために缺損を生ずるといふことになれば重役の責任といふ事になりませうが、船舶運營會はさきほども申しましたやうに、統制を目的とする經營を行ふのであつて、その結果は赤になつてもこれは止むを得ない。赤になる事を避けるやうな經營をしますれば、その反面において國家の要請に應じ得るやうな船舶の運用が出来ない。要するに損をするやうな配船はやらすにおけばよいが、それでは國家の要請に副へない、結局國家の要請に應ずるためには赤字になるとかならぬとかいふことは別問題として、如何なる危険があらうとも、如何なる犠牲を拂はうとも、國家の要求する通りに船を動かして行かなければならぬといふのでありますから、結果におけるこの收支の缺損といふものは止むを得ないといふことになつてをります。その缺損の

最後の始末はどうなるかと申しますと、これは國家補償に依つて大藏省が尻を拭つてくれるといふことに相成つてをります。さういふと非常に簡単にどん／＼赤字を殖やして行つても構はないといふやうに聞えますが、實際はさうではない。出来るならなるべく赤字を餘計出さぬやうに、なほ且つ國家の要請するやうな配船をして行かなければならぬといふところに、われ／＼としても最も苦心を要する點がある譯であります。

五、物資輸送の具體的方法

1、物資輸送の順序

これで大體船舶運營會の性格と申しますか、機能といふものは御理解願つたことと思ふのであります。次に實際の物資の輸送はどういふ風な手順で運んでをるかといふことを簡単に申し上げます。物動計畫が決定いたしますと、そのうちで海上輸送を必要とする物資、その種類、數量、積地、揚地等の精しいものが一つに纏められて、これが企畫院から海務院の方に廻つて参り、船舶運營會

がこれに参畫しまして、その海上輸送の物資の品目、數量、あるひは積地、揚地等に對して、現在の手持ち船腹と見合せて一つ／＼配船を行つて行く。例へば石炭なら北支から、あるひは九州、北海道から取る、それをまた北海道なら小樽、あるひは室蘭、釧路といふ風に、それに對して一々船を當嵌めて配船計畫をたてる譯であります。今日までわれ／＼の一番實務上困難を感じましたのは物動計畫の決定が非常に遅れることでもあります。例へば假に七月の配船を決めます時に、その根本になる物動計畫が七月に入つてから出来る。それに對して細かい船の手當てをしてをりますと、結局配船の決まりますのは十日過ぎになりました、かういふ風に半月近くも遅れるやうでは能率上にも困るといふので、何とかこれを早くしなければならぬといふことを海務院企畫院とも折衝いたしました結果、最近では大體四半期別の三ヶ月分の輸送數量の内示を受けて、それについて先づ第一次的に一應の配船を決めて、さうしてまた月別に細かい割當てをするといふ方法を取つてをります。最近では大分この配船計畫が早く決まるやうになつて相當改善されてをります。

ロ、物資輸送力の實績

なほまた輸送力の點につきましては、これまた數字は申上げられないのでありますが、この船舶運営會の出來ましたのは、四月でありまして、實際に仕事をしたのは五、六、七月の僅かに三ヶ月であります。最近では船腹状態もやゝ緩和されて來てをりまして、大體輸送力は開業早々の五月ごろに比べますと、約二割方増加して參つてゐるといふのが現状であります。それからもう一つは計畫と實績の對照の問題であります。最近四、五、六月の三ヶ月の輸送實績の數字が纏まりましてこれをその三ヶ月間における輸送計畫數量とを見合せて見ますと、大體に於て略々計畫に近い所迄行つてをるのであります。われ／＼の口から申上げるのも甚だおこがましいのであります。かういふ風な非常に困難な事業において、しかも相當大量の物資の計畫輸送を一手にやりました結果としては、まあさう悪くはないと思ふのであります。

ハ、運航實務者への配船指定

今申上げたやうなことで輸送計畫、配船計畫といふものが決定いたしますと、船舶運営會の構成員でありますところの全日本の船主、そのうちで五萬トン以上とか相當量の船腹を持ち、その運用

についての機構および経験を有してゐる相当有力なる運航業者を選抜いたしまして、これに運航實務者といふ名前をつけまして、これを船舶運管會の下部組織として輸送實施機關としてをるのであります。船舶運管會の配船が決まりますと、このそれ／＼の船を擔當してをります實務者に對して例へば何丸を何時小樽に廻して、石炭なら石炭を積んで、何時までにこれを神戸に廻せといふ配船の指令を出すのであります。實務者はその指令に基いて各船の積地、揚地における仕事を取運ぶ、あるひはその輸送が終りましたならばその運賃の取立てをする、それらのことは總て實務者がこれに當るのであります。そして船舶運管會からはそれ／＼の實務者に對して手数料といふものが支拂はれるのであります。

二、手数料への助成金加算

この手数料といふものは單なる取扱ひに對する手数料といふだけではなく、各船會社の事業維持に對する助成金的な性質を多分に織込まれて居るのであります。戦時措置として船舶の國家管理を行ひ船主の營業權を言はば國家が一時取りあげた様な形になつて居るのであります。將來における

日本の海運機構といふものは何としても維持育成して行かなければならぬ。かういふ點から考へますと、戦時中と雖も從來の長い傳統と經驗とを持つてゐる船會社といふものは、出来るだけ殺さないやうにこの戦時中を持ち續けて行かなければならぬ。さういふ意味合からいたしまして手数料といふ名目のもとに、實はそれ／＼の船會社の機構を維持せしめるに必要な助成金のごとき實質を盛つたものを手数料として拂つてをるのであります。従つて船舶運管會の經費の面から申しますと相當大きな金額になるのであります。これは一方からいへばこの戦時中において、假りにかういつたやうな國家管理の船舶運管會がなかつたとして、現状においてこのまゝで各船會社が銘々の危険において仕事をやつてをつたならば、それは一體どういふことになつてをつたらうかといふことを考へますと、その結果はそれ／＼の會社がだん／＼と弱つて行く、またそれが弱らない、衰微しないやうないはゆる個人的なやり方であつては國家の要請通り行かないといふので、ここに船舶運管會が出来たものゝ謂はなければならぬ。これが戦時中においては必要の措置である。これによつて日本の海運界といふものは、戦時中は國家の要請によつて動き、しかも戦後に備へてはこれを

潰さず、死なさずに残して行くことが出来るのだ、かういふ風に考へるのであります。かういふ譯で統制といふことは各事業に對する自由の拘束である。あるひは營利欲を押へるといふことになるのであります。しかし海運界の現状から申しますと必ずしもばかりとはいひ切れないのである。か、かういふ風なことをやらなかつたならば各船會社全體が大小の手傷を負ふことになるのではないかと思ふのであります。

六、船舶運營會の經營資金

最後に船舶運營會の資金乃至經理の問題であります。とに角數百萬トンの船を動かし數千萬圓の運賃が上つて來るといふことになりますので、これだけの仕事をするには普通の事業會社の目論見としては相當の資本金が必要なのであります。ところがこの船舶運營會は資本といふものは一文も持つてをらないのであります。と申しますのはその根本において船舶の所有權といふものがない。また船舶運營會は船舶を取得し又は保有することを目的としてゐない。船舶の所有は船主歸屬のま

まにしておいてただ使用の面のみを移して來たのでありますから、従つて船舶所有者のごとき意味における資本といふものは必要がない。若し資本を持つと言ふ事になれば資本構成の問題が起つて來る、その場合構成員であるところの各船主から出資をさせるといふことになれば、何のことはない、これは民間事業の合同した大きな船會社の様な形になります。又他の營團のやつてをりますやうに、半分以上の資本を政府が出資するといふことになれば、これは海運國有といふ形になります。その何れになつても海運企業に對する政策として安當でない、のみならず船舶運營會はさういふ資本は持たなくても、またさういふ形をとらなくても仕事はやつて行けるといふことから、現在においては無資本であります。

そこで經營費といはしましては六千五百萬圓の借入金を持つて、これ一つを道具に使つて仕事をしてをるのであります。大體船舶運營會で使つてをります船舶使用料は月約二千萬圓餘になつてをります。この使用料は毎月初めに前拂ひで支拂つて行かなければならない。そうしてその船が動いて荷物を運び客を運びそれが運賃となつて歸つて來るには最低二ヶ月はかかる、さうすれば最初

に使用料二月分に當る丈けの資金を持つてをれば三月目からは運賃になつて戻つて来る。それから先は循環して大體運賃と備船料を見合はして行く譯なのでありますが、それが先ほど申上げましたやうに、最初豫想した通りには參つてをりませんが、大體この六千五百萬圓の借入金範圍を以て第一年度の運用はやつに行けるだらうといふ見透しをたててをります。まあ一年後に決算をしましこれが如何なる赤字を出しますか、それらの處理といふことが問題になつて来る譯であります。差當つてはさういふ事情からいたしまして資本なしにやつてをります。資本なしで然も商賣をやつてゐるといふことが他の統制會や營團と違ふ特色であります。

七、船員の養成問題

それからこれは船舶運管會の重要な仕事と致しまして船員の問題があります。船員は最初申上げました通り國家が海運管理令によつて徴用し、その徴用した船員を船舶運管會が責任を以つて雇入れ、給料を支拂ひ、これを各船に配分して仕事をさせるのであります。

イ、船腹急増の必要性

今後日本としては急速に船腹を増加しなければならぬ。すなはち戦争によつて失つたものの數倍の船を作つて行かなければ、戦争の完遂を期し難いといふことから、すでに先般の議會におきまして計畫造船の方針が決定いたしましたして、第一年度において相當數量の船腹が確實に出来るといふ見込みが立つたのであります。そのほか先ほど申上げました拿捕船とか抑留船とかいふものも殖えて參りました。船はだん／＼殖えて行きますが、結局その船を動かすべき人間が用意されなければ折角のその船といふものは死物になる、そこでこの増加する船腹に對して如何にして船員を用意して行くかといふことであります。

ロ、船員募集の一元化

現在の産業各部門を見ましても、御承知の通りいたるところ勞務不足に悩まされてゐる状態でありまして、船員關係においても普通の方法では中々必要な人員を得にくいといふ現状になつてをります。そこで最近この問題につきまして船舶運管會でも政府の方と色々打合せまして、大體その方

針が決定したのであります。従来船員募集といふことは各社がやる、あるひは海員協會とか海運報國團とか色々な海運團體等が、それ／＼手分けして掻き集めてをつた譯であります。今後の情勢に對處するためにはもう少し船員募集の方法を強化する必要があるだらう、かういふことから結局船舶運管會が船員募集の仕事を責任を以つて、その中心となつてこれを遂行するといふ方針が決定した譯であります。尤もこれについて船主その他關係團體の協力を得ることは勿論であります。根本においては船舶運管會が責任を以つてやるといふことになりました。これについては今後ともまた色々具體的な問題について、特に重要な産業都市であります大阪の皆さま方の御援助を御願ひするやうな必要も起つて参らうかと存じますので、この機會にこの問題も併せて御願ひ申し上げます。御含み置きを願ひたいと思つてをります。

八、荷役力増殖の問題

それから同じ勞務關係から來る問題で唯今困つてをりますのは、各港灣における荷役力の問題で

あります。

一、荷役時間の相對的延長

昭和七年ごろからこの十年内外の間に船舶の性能、速力といふものは非常に増加したのであります。例へば戦争前主として紐育方面に配船されて居ました十八ノット以上の高速力を持つた大型貨物船が多數建造されまして、これらの船は今度の戦争に當りまして相當作戰の方にその高性能を發揮して役に立つてをるのであります。現状から申しますと、例へばニューヨークのやうな非常に長距離の航海をいたします時には、その船舶自體の高性能といふことがものをいふのであります。ところが今日においてはさういふ遠いところは止まつてしまつて、いはゆる東亞共榮圈内の短距離の航海に局限されて來てをる譯であります。従つて高速力といふ船の性能を發揮する餘地が少なくなつた。斯様に航海が短くなつた一方積地、揚地で石炭であるとか、鐵礦石であるとかいふものを大量に取扱ふやうになつた關係上港灣に於ける荷役力と言ふものゝ重要性が著しく増加して來た。例へば遠洋航路であれば一航海で走つてゐる時間が六、七割、港に泊つてゐる時間が二、三割といふ

ことでありました。ところが現在では走つてゐる時間と港に在る時間とが半々、場合によつては港に在る方が長い、ちよつと走つては港に入つてゐるといふことで、従つて船舶自體が如何に高性能でありましても、その船が港に入つて荷物の積み揚げをする方の手順が悪かつたならば、その間に船の利用といふものが制限されるといふことになつて來るのであります。

ロ、荷役力不足の實情

そこでこの荷役力の問題が喧しくなつて、各地ともそれに対する對策をたつてをるのであります。大體に於て各地共荷役力といふものは非常に低下してゐる。例へば石炭のごときも從來ならば普通一日二千トンぐらゐであつたのが、一千トンか七、八百トンぐらゐ、大體半分ぐらゐしか揚つてをらない。これは結局煎じ詰めると勞務の不足と施設の不十分といふことに歸着するのであります。これが現在船舶の運航能率を阻害する最大の痛である。しかもこれは何とかして打開しなければならぬ問題であると思ふのであります。なほまた先ほど申上げました今後の船腹擴充といふ政策を遂行する上においては、折角船は出來たが乗る人間が不足するのではないかといふ問題もあり

また港灣方面の荷役力不足の問題など、總てこれは勞務の問題に歸着するのであります。この問題については特に御當地は色々な重要産業部門の關係もありますので特にこの問題を申上げまして、今後われ／＼のやります仕事について何かと御協力、御指導をいただきたいと思ひます。

むすび

一向取りとめのないお話でございましたが、大體この邊で止めておきたいと思ひます。もし御質問でもございましたら、出來るだけはお答へいたしたいと思ひます。(終)

附 録 (一)

船舶運営會に關する質疑應答

司會者 唯今のお話について何か船舶のことで御質問がございましたら、どうか御遠慮なくお尋ねを願ひます。

質問 唯今船舶運営會で扱つてをります船舶は、最低何トンぐらゐの船でございますか。

田島理事長 一つの船の大きさです、それは先般ちよつと申上げましたが、總トン數百トン以上の汽船ならびに總トン數百五十トン以上の帆船であります。

質問 船の型といひますか、種類が決つてゐるのでせうか、計畫造船の種類決定は船舶運営會の方でやるのですか。

田島理事長 それは政府が決定します。運営會はそれに參畫するといふ建前ですが、種類は貨物

船六種、タンカー三種、鑛石輸送船一種です。

質問 さうすると百トン以上の汽船のチャーター料といふものは、公定価格みたいなものがあるのでしょうか。

田島理事長 これが國家管理になる前までは標準備船料といふものが決つてをつた。それは法律的にいふと代行停止額であつて公定備船料といふものではない。それを現在暫定的に船舶運管會になつてからも使つてをるので。しかしこれはもう一遍やり直して、原價計算による備船料の公定といふ所迄行かなければならぬと思ひます。現在備船料としては今申上げた標準備船料の外に陸海軍の使つてゐる船に付てそれ／＼別の陸軍率、海軍率といふものがあり、この三本建になつてをります。これではいかぬ。陸海軍以外の船でも今回の國家管理に依つて政府に使用される船主からいへば厭應なしに船を取られるのでありますから、陸海軍の御用船ではなくとも要するに國家のために運営される。また航海の危険その他あらゆる點から見て、陸海軍あるひは一般と區別する理由がない。かういふことから最近に、しからば改めて原價計算による備船料といふものを公定し、それ

が出来たら陸軍も海軍も逓信省も全部一元的にそれによる。かういふことで今その公定の手續きを運んでをります。

質問 海員の雇備とか養成の問題についての御見解を承りたいと思ひますが。

田島理事長 普通船員は來年度は約〇〇募集します。そのほかにこれまでの高等商船學校から出る高等船員、それから高等商船學校以外に各地に短期海員養成所といふやうな教育機關を設ける、それは中等學校卒業生に一年ぐらゐ最も必要な基礎教育だけを施して使ふ、かういつたやうに期間を短縮して豫定の高等海員を養成する、それから普通船員は人間さへ集まれば二、三月の短期間の講習でやつて行く、結局頭數さへ揃へばいゝのですが、今〇〇の船員を募集するといふことは仲々困難であります。結局國民徴用といふことを多少やらなければならぬかと思つてをりますが、現在では船員の國民徴用は出来るだけ避けて、なるべく募集によつて本人が納得して出て來るのを集めるといふ方針になつてをります。しかし造船工場の方は放つておけないといふ状態になつて、國民徴用令を一部適用するといふ方針が閣議で決つたといふことが新聞にも出てをりましたが、船員關

係ではなるべくさういふところには行かないで、普通の募集によつて數を描へようといふ方針でやつてをります。

質問 船舶運營會と海務院と海軍との關係はどうなつてをりますか。

田島理事長 海務院長官といふのは海軍中將ですが、やはり命令は遞信大臣の指揮を受けます。ところが仕事の一部分については海軍大臣の指揮も受ける。殊に造船、修繕といふ問題は全部遞信大臣から海軍大臣に移管するといふことになつてをります。船舶運營會は大體遞信省の管轄になつてをりますが、重要なものは大臣がやりまされども、普通の場合には海務院長官がやるといふことになつてをります。それで例へば電力關係の問題といふことになると石炭の問題、石炭の問題といふことになると船の問題、船の問題となると船を殖やして行かなければならぬ造船工事を進捗させるには電力が必要だといふことで、結局鶏の卵みたいなことなるのですが、現在海上輸送の〇割以上はみな石炭なのです。石炭が第一でその他に目ばしいものは鐵礦石でそれから鉄鐵、鋼鐵、外米その他の穀類、それから非鐵金屬、鹽、木材、肥料などで、いはゆる毎月樹てゝゐる物動による

配船量といふものゝ大部分はこれが占めてをります。そのうちの最も重要なものは石炭ですが、この石炭の荷役が最も悪いのですからね。

質問 設備が悪いといふことはないのですか。

田島理事長 設備も悪いが、結局勞力不足と素質の低下といふことです。

司會者 それではちよつとお禮を申し上げます。本日は殊に酷暑の際、詳細にわたりまして船舶運營會の全貌および運營機構等につきまして御講演を頂き、本會といたしましてはこれにより非常に現下の大勢を知ることが出来たのであります。のみならず御承知のごとくわが國の經濟は、あるひは國有論、あるひは國策會社、あるひは統制會と、色々行詰りの限度に來てをりまして、今後如何に成行くかといふやうな疑問を持つてをつたのであります。これは必ずしもさうではない。殊にこの間最も重要な船舶界におきましては、さきほどからのお話を承れば、まことにどうも諸般の試みのうちで一番進歩してゐるやうに拜聴いたしましたのであります。さぞかしそれを御擔任の方々、事ほど左様に色々御苦心になつてゐることゝ思ひます。どうか今後とも一層御自愛、御自重

下さいます、國家のためにもすく御奮闘あらんことを希望いたします。なほ本日御集まり下さ
いました會員各位に代りまして重ねて厚く御禮申上げます。(終)

附 録 (二)

船舶運營會定款

第一章 總 則

第一條 本會ハ戰時ニ於ケル海運ノ總力ヲ最モ有效ニ發揮セシムル爲海運事業ノ統制ノ爲ニスル經
營ヲ爲シ且海運ニ關スル國策ノ遂行ニ協力スルコトヲ目的トス

第二條 本會ハ戰時海運管理令ニ依リ設立シ船舶運營會ト稱ス

第三條 本會ハ本部ヲ東京市ニ置ク

總裁必要アリト認ムルトキハ支部又ハ出張所ヲ設クルコトヲ得

第四條 本會ノ公告ハ官報ニ掲載シテ之ヲ爲ス

第二章 構 成 員

第五條 本會ハ日本船舶ノ所有者又ハ日本船舶ノ所有者ノ組織スル團體ニシテ遞信大臣ノ指定シタルモノヲ以テ之ヲ構成ス
關東州ニ船籍港ヲ定ムル日本船舶ノ所有者又ハ其ノ團體ハ遞信大臣ノ認可ヲ受ケ本會ノ構成員ト爲ルコトヲ得ルモノトス

第三章 事業及其ノ執行

第六條 本會ハ第一條ノ目的ヲ達スル爲メ遞信大臣ノ使用シタル船舶其ノ他ノ船舶ニ依ル海運事業ヲ行フ

本會ハ遞信大臣ノ命令ニ依リ又ハ其ノ認可ヲ受ケ前項ノ事業ノ外本會ノ目的達成上必要ナル附帶事業ヲ行フコトヲ得ルモノトス

第七條 本會ハ遞信大臣ノ使用シタル船舶ヲ借入ルルモノトス

本會ハ前項ノ船舶ノ所有者ニ對シ遞信大臣ノ指定スル金額ヲ支拂フモノトス

第八條 本會ハ遞信大臣ノ指定スル航海及遞信大臣ノ指定スル人又ハ物ノ運送ヲ爲スモノトス

本會ハ遞信大臣ノ許可ヲ受クルニ非ザレバ前項ノ航海又ハ運送以外ノ航海又ハ運送ヲ爲スコトヲ得ザルモノトス

第九條 本會ハ遞信大臣ノ徵用シタル船員ニ對シ遞信大臣ノ定ムル所ニ依リ職務ニ關スル指示ヲ爲スモノトス

本會ハ前項ノ船員ニ對シ政府ノ爲シタル一時金ノ支給及扶助ニ要シタル金額ヲ政府ノ定ムル所ニ依リ國庫ニ納入スルモノトス

第十條 本會ニ運航實務者ヲ置ク

前項ノ運航實務者ハ本會ノ構成員中ヨリ遞信大臣之ヲ命ズルモノトス

第十一條 運航實務者ハ遞信大臣ノ定ムル所ニ依リ本會ノ爲ス指示ニ從ヒ船舶ノ運航ニ關スル事務ヲ處理ス

本會ハ運航實務者ニ對シ遞信大臣ノ指定スル事務處理手数料ヲ支拂フモノトス

第十二條 本會ハ其ノ構成員ニ對シ本會ノ事業遂行ノ爲メ必要ナル事務ノ處理又ハ報告ノ推出ヲ命ズ

ルコトヲ得

前項ノ規定ニ依リ事務ノ處理又ハ報告ノ提出ヲ命ゼラレタル者ハ遲滯ナク之ニ應ズベシ

第十三條 前各條ニ規定スルモノノ外本會ノ事業ノ執行ニ關シ必要ナル事項ハ業務規程ノ定ムル所ニ依ル

四四

第四章 役員

第十四條 本會ニ左ノ役員ヲ置ク

總裁	一人
理事長	一人
理事	若干人
監事	若干人
評議員	若干人

第十五條 總裁ハ本會ヲ代表シ其業務ヲ統理ス

理事長ハ總裁ヲ輔佐シ本會ノ業務ヲ掌理シ總裁事故アルトキハ總裁ノ職務ヲ代理シ總裁缺員ノトキハ其ノ職務ヲ行フ

理事ハ總裁及理事長ヲ輔佐シ本會ノ業務ヲ分掌シ又ハ之ニ參與ス

業務ヲ分掌スル理事ハ豫メ總裁ノ定ムル順位ニ依リ總裁及理事長共ニ事故アルトキハ總裁ノ職務ヲ代理シ總裁理事長共ニ缺員ノトキハ總裁ノ職務ヲ行フ

監事ハ本會ノ財産ノ狀況ヲ監査ス

評議員ハ總裁ノ諮問ニ對シ答申シ又ハ總裁ニ對シ意見ヲ具申ス

第十六條 本會ノ役員ハ遞信大臣之ヲ命ズルモノトス

總裁、理事長及理事ノ任期ハ三年、監事及評議員ノ任期ハ二年トス

第十七條 總裁、理事長及業務ヲ分掌スル理事ハ他ノ職務又ハ商業ニ従事スルコトヲ得ズ但シ遞信大臣ノ認可ヲ受ケタルトキハ此ノ限ニ在ラズ

第五章 總會

四五

第十八條 總會ハ通常總會及臨時總會トス

通常總會ハ毎年五月之ヲ開催シ臨時總會ハ總裁必要アリト認メタルトキ之ヲ開催ス

總會ハ總裁之ヲ招集シ之ガ議長ト爲ル

第十九條 定款ノ變更ハ總裁ニ諮リ總裁之ヲ決ス

第二十條 總裁ハ毎年總會ニ本會ノ事業ノ狀況ヲ報告シ監事ヲシテ財産ノ狀況ヲ報告セシムベシ

第六章 資産及會計

第二十一條 本會ノ事業年度ハ毎年四月一日ニ始リ翌年三月三十一日ヲ以テ終ルモノトス

第二十二條 本會ノ毎事業年度ノ收支豫算ノ設定及變更ハ遞信大臣ノ認可ヲ受クルニ非ザレバ其ノ

效力ヲ生ゼザルモノトス

第二十三條 總裁ハ毎事業年度末ニ於ケル事業報告書(財産目錄及貸借對照表ヲ含ム)及收支決算

書ヲ作成シ之ヲ監事ニ提出スルコトヲ要ス

監事前項ノ書類ヲ受理シタルトキハ遲滯ナク之ヲ監査シ意見書ヲ附シテ之ヲ總裁ニ送付スルコト

ヲ要ス

第二十四條 前條ノ事業報告書及收支決算書ハ遞信大臣ノ認可ヲ受クルモノトス

第二十五條 毎事業年度ノ剩餘金ノ處分其ノ他本會ノ重要ナル財産ノ處分ハ遞信大臣ノ許可ヲ受ケ

テ之ヲ爲スモノトス

第二十六條 本會借入金ヲ爲サントスルトキハ遞信大臣ノ認可ヲ受クルモノトス

第七章 解散及清算

第二十七條 本會ハ遞信大臣ノ命令ニ因リテ解散ス

第二十八條 清算ハ遞信大臣ノ解散通知ニ基キ裁判所ノ選任シタル者之ニ當ル

第二十九條 清算人ハ本會ヲ代表シ清算ヲ爲スニ必要ナル一切ノ行爲ヲ爲ス權限ヲ有ス

第三十條 清算人ハ裁判所ノ認可ヲ受ケ清算及財産處分ノ方法ヲ定ム

第八章 雜 則

第三十一條 本會ハ定款又ハ業務規程ニ違反シタル構成員ニ對シ五萬圓以下ノ過怠金ヲ課スルコト

ヲ得

第三十二條 本會ノ定款ノ變更竝ニ業務規程ノ設定及變更ハ遞信大臣ノ認可ヲ受クルニ非ざれば其效力ヲ生ゼザルモノトス

第三十三條 本定款中船舶所有者トアルハ船舶共有ノ場合ニ在リテ船舶管理人ヲ置キタルトキハ船舶管理人、船舶貸借ノ場合ニ在リテハ船舶借入人トス

附 則

第三十四條 本會ノ負擔ニ歸スベキ設立費用ハ拾五萬圓ヲ限度トス

第三十五條 第十八條ノ規定ニ拘ハラズ昭和十七年五月ノ通常總會ハ之ヲ開催セザルモノトス

船舶運營會業務規程

第一章 總 則

第一條 本會ハ本規定ノ定ムル所ニ依リ其ノ業務ヲ執行ス

第二條 本規程ノ變更ハ遞信大臣ノ認可ヲ受クルニ非ザレバ其ノ效力ヲ生ゼザルモノトス

第二章 船舶借入

第三條 本會ハ戰時海運管理令ニ依リ遞信大臣ノ使用シタル船舶ヲ借入ルモノトス

前項ノ借入ハ遞信大臣ノ指定スル時期及場所ニ於テ當該船舶ノ引渡ヲ受ケタルトキヨリ之ヲ開始スルモノトス

第四條 本會ハ前條ノ船舶ノ引渡ニ關スル事務ヲ運航實務者ヲシテ處理セシムルコトヲ得ルモノトス此ノ場合ニ於テハ運航實務者ハ本會ノ指定スル所ニ依リ其ノ事務ヲ處理スベシ
運航實務者船舶ノ引渡ヲ受ケタルトキハ船舶受領書ヲ作成シ政府ヨリ交付アリタル船舶明細書及

受領調書ノ謄本ト共ニ之ヲ本會ニ提出スベシ

五〇

第五條 第三條ノ規定ニ依ル船舶借入ノ際當該船舶ニ存スル燃料、食料其ノ他船舶運航ノ用ニ供スル物資ニ付當該船舶ノ所有者又ハ管理者ノ請求アルトキハ本會ハ遞信大臣ノ指定スル所ニ依リ之ヲ買取ルモノトス

前項ノ場合ニ於テハ當該船舶ノ引渡ニ關スル事務ノ處理ヲ命ゼラレタル運航實務者ハ同項ノ物資ニ付其ノ殘量ヲ調査シ遲滯ナク之ヲ本會ニ報告スベシ

第六條 本會ハ借入船舶ニ付遞信大臣ノ指定スル所ニ依リ戰時割増保險及航路定限外割増保險ヲ付スルモノトス

前項ノ保險ニ關シ必要ナル事務ハ本會ノ構成員ヲシテ之ヲ處理セシムルコトヲ得ルモノトス

第七條 本會ハ遞信大臣ヨリ借入レタル船舶（以下借入船舶ト稱ス）ノ返還ノ命令ヲ受ケタルトキハ當該船舶ノ取扱ヲ爲ス運航實務者ヲシテ本會ノ指定スル所ニ依リ當該船舶ノ返還ニ關スル事務ヲ處理セシムルモノトス

第八條 本會ハ遞信大臣ノ命令ニ依リ又ハ其ノ許可ヲ受ケ外國船舶其ノ他ノ船舶ヲ借入ルルモノトス

第四條、第五條及前條ノ規定ハ前項ノ船舶ノ借入及返還ニ付之ヲ準用ス

第九條 本會ハ其ノ運航スル船舶ニ付改造又ハ修繕ノ必要アリト認ムルトキハ之ヲ遞信大臣ニ具申スルモノトス

第十條 本會ハ其ノ運航スル船舶ニ付滅失、毀損其ノ他ノ事故アリタルトキハ遲滯ナク其ノ事情及狀況ヲ遞信大臣ニ報告スルモノトス

第十一條 本會ハ遞信大臣ノ指定スル所ニ依リ其ノ運航スル船舶ノ動靜ヲ遞信大臣ニ報告スルモノトス

第三章 運送契約

第十二條 本會ハ遞信大臣ノ指定スル物資ノ運送ニ付別ニ定ムル書式ニ依リ運送契約ヲ締結スルモノトス

前項ノ運送契約締結ニ關スル事務ハ左ニ掲グル場合ニ於テハ運航實務者ヲシテ代理セシムルコトヲ得ルモノトス

- 一 本會又ハ其ノ支部若ハ出張所ノ所在地以外ノ地ニ於テ運送契約ヲ締結セントスルトキ
- 二 前號ノ外總裁特ニ必要アリト認メタルトキ

第十三條 本會ハ逓信大臣ノ指定スル旅客運送ニ付運送契約ヲ締結スルモノトス

第十四條 運賃、滯船料及早出料ハ逓信大臣ノ定ムル所ニ依ル

運賃ノ計算方法其ノ他ノ運送契約ノ條件ハ別表ニ依ルモノトス

第十五條 不可抗力其ノ他已ムヲ得ザル事由ニ因リ荷客運送契約ノ全部又ハ一部ヲ履行スルコト能ハザルニ至リタルトキハ本會ハ當該運送ニ付契約履行ノ責ニ任ゼザルモノトス

第十六條 第十二條乃至前條ノ規定ハ本會ガ逓信大臣ノ指定スル荷客ノ運送以外ノ運送ヲ爲ス場合ニ之ヲ準用ス

第四章 運送業務

第十七條 本會ハ政府ノ配船計畫ノ立案ニ參畫協力スルモノトス

第十八條 本會ハ逓信大臣ノ決定シタル配船計畫ニ基キ配船ヲ實施シ荷客ノ運送ヲ爲スモノトス

已ムヲ得ザル事由ニ依リ前項ノ配船ヲ實施スルコト能ハザル場合ニ於テハ本會ハ當該配船ノ變更ニ付逓信大臣ノ承認ヲ受クルモノトス

第十九條 前條ノ規定ニ依ル配船ノ實施ニ當リテハ本會ハ運送物資ノ荷主ニ對シ配船ノ通知ヲ爲シ且運航實務者ニ對シ配船命令書ヲ發シ左ニ掲グル運航事務ノ處理ヲ命ズルモノトス

- 一 當該船舶ノ船長ニ對スル航海指令
- 二 船積又ハ陸揚ニ關スル事務
- 三 荷受又ハ荷渡ニ關スル事務
- 四 燃料、罐水其ノ他航海ノ用ニ供スル物資ノ補給ニ關スル事務
- 五 其ノ他當該船舶ノ運航ニ必要ナル事務

第二十條 本會ハ運航實務者ニ對シ左ニ掲グル旅客運送ノ事務ノ處理ヲ命ズルコトヲ得ルモノトス

- 一 旅客乗船切符ノ發行及回收ニ關スル事務
- 二 旅客ニ對スル食料ノ供與ニ關スル事務
- 三 其ノ他旅客運送ニ關シ必要ナル事務

第二十一條 前二條ノ命令ヲ受ケタル運航實務者ハ遲滯ナク其ノ事務ヲ處理スベシ

前項ノ場合ニ於テ已ムヲ得ザル事由ニ因リ當該運航ヲ爲スコト能ハザルトキハ運航實務者ハ遲滯ナク之ヲ本會ニ報告シ其ノ指示ヲ受クベシ當該運航ニ依リ運送スベキ荷客ノ全部又ハ一部ヲ運送スルコト能ハザルトキ亦同ジ

第二十二條 本會ハ其ノ船荷證券ノ發行又ハ回收ニ關スル事務ヲ運航實務者ヲシテ處理セシムルコトヲ得ルモノトス

第二十三條 本會ノ爲ス航海ニ付荷物故障又ハ海難事故發生シタルトキハ本會ハ當該航海ヲ實施シタル運航實務者ヲシテ之ガ處理ノ爲必要ナル事務ヲ行ハシムルコトヲ得ルモノトス

第二十四條 運航實務者第十九條乃至前條ノ規定ニ依ル事務ノ處理ニ當リ本會ニ損害ヲ蒙ラシメタ

ルトキハ本會ハ當該運航實務者ヲシテ其ノ損害ヲ賠償セシムルモノトス但シ正當ノ事由又ハ不可抗力ニ因ル場合ハ此ノ限ニ在ラズ

第二十五條 本會ノ爲ス船舶ノ運航ニ必要ナル燃料其ノ他航海ノ用ニ供スル物資ハ本會之ヲ購入シ運航實務者ニ配分スルモノトス

前項ノ物資ノ補給ニ關シ必要ナル事務ハ運航實務者ヲシテ處理セシムルコトヲ得ルモノトス

第二十六條 本會ハ遞信大臣ノ定ムル所ニ依リ毎月ノ運送実績ヲ遞信大臣ニ報告スルモノトス

第二十七條 運航實務者ハ其ノ取扱フ船舶ノ動靜ニ付船舶動靜報告書ヲ毎日本會ニ提出スベシ

運航實務者ハ運送物資ノ船積若ハ陸揚又ハ旅客ノ乗船若ハ下船ノ都度其ノ実績ヲ遲滯ナク本會ニ報告スベシ

第五章 船員ニ關スル業務

第二十八條 本會ハ其ノ使用スル船員ヲ指揮監督スルモノトス

第二十九條 本會ハ船員ニ對シ遞信大臣ノ定ムル基準ニヨリ乗下船其ノ他職務ニ關シ必要ナル指示

ヲ爲スモノトス

五六

總裁特ニ必要アリト認ムルトキハ本會ノ構成員ニ對シ前項ノ指示ニ關シ必要ナル事務ノ處理ヲ命ズルコトヲ得ルモノトス

第三十條 本會ハ船員ノ勤怠狀況ヲ監査シ其ノ表彰又ハ懲戒ヲ遞信大臣ニ上申スルモノトス

第三十一條 本會ハ船員ニ對シ給料、食料、手當、賞與其ノ他ノ給與（退職金ヲ除ク）ヲ遞信大臣ノ定ムル基準ニ依リ支給スルモノトス

第三十二條 本會ハ船員ガ傷痍ヲ受ケ若ハ疾病ニ罹リ又ハ死亡シタルトキハ遞信大臣ノ定ムル基準ニ依リ之ニ對シ治療費其ノ他ノ給與ヲ支給スルモノトス

第三十三條 前二條ノ給與ノ支給ニ關シ必要ナル事務ハ本會ノ構成員ヲシテ之ヲ處理セシムルコトヲ得ルモノトス

前項ノ規定ニ依リ給與ノ支給ニ關スル事務ノ處理ヲ命ゼラレタル構成員ハ其ノ事務處理ノ狀況ヲ本會ノ指定スル期日毎ニ本會ニ報告スベシ

第三十四條 本會ハ船員ガ本會ノ運航スル船舶ニ乗組ミ職務ニ從事中戰鬥行爲又ハ之ニ準ズベキ危険ニ遭遇シ因リテ傷痍ヲ受ケ若ハ疾病ニ罹リ又ハ死亡シタルトキハ遞信大臣ニ對シ一時金ノ支給ニ關シ必要ナル内申ヲ爲スモノトス
本會ハ船員ガ業務上傷痍ヲ受ケ又ハ疾病ニ罹リ之ガ爲徵用ヲ解除セラレ又ハ死亡シタル場合ニ於ケル扶助ニ關シ海務局長ニ對シ必要ナル内申ヲ爲スモノトス

第六章 經 理

第三十五條 本會ノ運航スル船舶ニ依ル荷客ノ運送ニ依リテ得ベキ運賃、滯船料其ノ他ノ給付ハ本會ノ收入トス

第三十六條 本會ハ運航實務者ヲシテ前條ノ給付ノ取立ニ關スル事務ヲ處理セシムルコトヲ得ルモノトス

前項ノ場合ニ於テハ運航實務者ハ其ノ取立テタル收入金ヲ本會ノ指定スル所ニ依リ本會ニ納入スベシ

五七

第三十七條 本會が借入船舶ニ付支拂フベキ金額ハ逓信大臣ノ定ムル所ニ依リ本會ニ於テ計算シ當該船舶ノ所有者ニ對シ毎月五日迄ニ其ノ月分ヲ支拂フモノトス

前項ノ支拂ヲ爲シタル後當該船舶ノ滅失、返還其ノ他逓信大臣ノ定ムル原因ニ因リ前項ノ支拂金額ノ全部又ハ一部ヲ償還セシムベキ事由發生スルニ至リタルトキハ本會ハ當該船舶ノ所有者ヲシテ之ヲ返納セシムルモノトス

第三十八條 本會ハ運航實務者ニ對シ逓信大臣ノ定ムル事務處理手数料ヲ支拂フモノトス

運航實務者ハ毎月十日迄ニ前月分ノ事務處理手数料ヲ計算シ之ヲ本會ニ請求スベシ

第三十九條 本會ハ船員ノ給料、手當、賞與、治療費其ノ他ノ給與ヲ支拂ヒ且政府ノ爲シタル一時金ノ支給及扶助ニ要シタル金額ヲ政府ノ定ムル所ニ依リ國庫ニ納入スルモノトス

第四十條 本會ガ支拂フベキ經費ニシテ左ニ掲グルモノハ運航實務者ヲシテ立替支拂ヲ爲サシムルコトヲ得ルモノトス

一 燃料、罐水又ハ潤滑油（ディーゼル船）ノ購入費用

- 二 ダンネージ類、ロープスリング、スタンション、ラツシングチエーン、ラツシングワイヤ其ノ他積荷ニ要スル物資ノ購入費用
 - 三 人夫賃、タリー及ウインチマン費用、檢量費、解賃、税關仕役料其ノ他貨物積揚ニ要スル費用
 - 四 港税、噸税、燈臺税、浮標料、棧橋料、曳船料、運河通航料、水先料、領事館竝ニ船舶又ハ積荷ノ消毒費用及乗組員ノ健康證明手数料其ノ他港則ニ依リ支出ヲ要スル費用
 - 五 代理店ニ支拂フベキ船舶取扱手数料、上屋倉庫其ノ他ノ施設ノ使用料
 - 六 旅客ニ關スル費用
 - 七 本會ノ爲ニスル船員ノ上陸費及通信料
 - 八 早出料
 - 九 故障荷物ニ關スル辨金
 - 十 其ノ他本會ノ指定スル經費
- 前項ノ規定ニ依リ立替ヘタル經費ニ付テハ運航實務者ハ其ノ領收書ヲ添ヘ本會ニ之ガ支拂ヲ請求

スベシ

第四十一條 本會ハ毎年二月末日迄ニ翌年度ノ收支豫算ヲ定ムルモノトス

第四十二條 本會ハ毎年四月三十日迄ニ前年度ニ於テ收入シ又ハ支出シタル左ニ掲グル諸勘定ヲ集

計シ決算ヲ爲スモノトス

- 一 第三十五條及第三十七條第二項ノ收入金
 - 二 補助金、補償金其ノ他ノ收入金
 - 三 第三十七條第一項及第三十八條ノ支拂金
 - 四 第三十九條ノ支拂金及國庫納入金
 - 五 第四十條第一項ニ掲グル經費
 - 六 戰時割増保險料及航路定限外割増保險料
 - 七 本會ノ經營ニ要スル經費及本會ノ負擔ト爲ルベキ費用
- 第四十三條 本會ハ剩餘金ノ處分及重要ナル財産ノ處分ニ付逡信大臣ノ許可ヲ受クルモノトス

六〇

本會ハ收支豫算ノ設定及變更、「事業報告書（財産目録及貸借對照表ヲ含ム）」、收支決算及借入金ニ付逡信大臣ノ認可ヲ受クルモノトス

第七章 雜 則

第四十四條 本會ハ運航實務者ノ事務處理ノ狀況ヲ監査シ運航能率ノ増進又ハ經理ノ改善ノ爲必要ナル指示ヲ爲スモノトス

第四十五條 本規程若ハ本規程ニ基キテ發スル本會ノ命令ニ違反シ又ハ其ノ事務處理ヲ懈怠シタル構成員ニ對シテハ本會ハ定款ノ定ムル所ニ依リ過怠金ヲ課シ又ハ逡信大臣ニ對シ運航實務者指定ノ取消ヲ上申スルモノトス

第四十六條 本會ハ逡信大臣ノ命令ニ依リ又ハ其ノ認可ヲ受ケ本會ノ目的達成上必要ナル附帶業務ヲ行フコトヲ得ルモノトス

附 則

本規程ハ逡信大臣ノ認可アリタル日ヨリ之ヲ施行ス

六一

出文協承認ア 240280 號

昭和十七年九月 十一日印刷

【非賣品】

昭和十七年九月十五日發行

東京市麹町區霞ヶ關三ノ三

編輯兼發行人 大野清治郎

東京市麹町區霞ヶ關三ノ三

印刷人(東京二三) 神尾福太郎

東京市麹町區霞ヶ關三ノ三

發行所 生産擴充研究會

出版文化協會會員番號二一四〇六七號

終

