

特250

23

貿易夏季大學講義錄

乙

現下の海運問題

(日本郵船株式會社副社長 寺井久信氏述)

法人團 橫濱貿易協會



始



特250
23

刊行之辭

本編は今夏開催の本會第十回貿易夏季大學に於ける、日本郵船株式會社副社長寺井久信氏の御講演筆記録である。

戦時に於ける海運は本編の中にも述べられて居る如く、所謂 Merchant Navy であつて、戦時體制下に於ける現下の海運が如何に推移しつゝあるかは吾等が常識として第一番に知つて置かねばならぬ問題である。と同時に戦争毎に異数の發展を遂げて來た我が海運界の歴史に徴して、事變後の對策に關し、當事者の人々が如何なる抱負を持つて居られるかも亦吾等の知りたい問題であつたのである。

寺井氏の説かれる處簡にして明快、吾等の知らんと欲する點に對して充分なる回答を與へて下さつたのが即ち本編なのである。

本編は第十回貿易夏季大學講義集として合冊刊行するものであるが、前述の如き事情から一刻も早く世に送る事の緊要なるを思ひ、特に單獨刊行に附した次第である。

昭和十三年十二月

社団法人 横濱貿易協會

現下の海運問題

日本郵船株式會社副社長 寺井久信

目次

序言	一
支那事變直前の我海運體勢	二
支那事變の海運界に及せる影響	三
(イ)物價の點より見たる運賃問題——(ロ)船腹の調整に就て——(ハ)貿易外收入減對策	四
事變後の對策	五
(イ)戰時目的——(ロ)日本中心より東洋中心主義政策へ——(ハ)日支航路の統一強化——	六
(ニ)東洋外國港間航路網の整備	七
結語	一七



一、序言

只今御紹介に與りました寺井でございます。冒頭に當つてお断り申上げて置かなければならぬことが二つございます。その一つはこの講演のお話がありましたのは六月上旬なので大分時日があるから何とか準備が出来たらうと思ひまして御引受致しました。殊に私が學校を出て始めて海運の仕事に従事するやうになり

現下の海運問題



ましたのは當地で、先づ發祥の地とも言ふべきところで御講演申上げること大變光榮に存じて喜んでお引受した次第であります。その後一向に準備が出来ませんで、先週末一夜漬に此の原稿を作った始末で御熱心な皆さま方の御期待に副ふことの出来ないのは誠に残念に存じます。殊に只今は雄辯な津島さんの御講演の後であります。後口が甚だ悪くお氣の毒に存する次第であります。もう一つは軍機に關する點であります。海運は平時に於ては、運輸を司る平和事業であるが戦時には所謂 Merchant Navy であつて軍事行動に参加する、直接の軍事行動に就ては素より私は新聞雑誌に發表されたこと以外は知らないでありますけれども、現下の海運問題を取扱ひます關係上、知らず識らずの間に間接に軍事上の點に觸れるかも知れないと思ふので、斯うした點はこの場限りにお聴き流しを願ひたいと存じます。

二、支那事變直前の我海運體勢

扱て、現下に於ける海運界の問題は之を大別致しますれば、今次事變の影響として現はれたもの又は現はれつゝあるものと今一つは、事變後の對策として提供されるものであります。従つて一應事變の影響に觸れなければならぬ。夫には先づ事變直前の我が海運體勢を確認しておく必要があると思ふのであります。支那事變突發の直前、則ち昨年七月一日現在に於ける我が船腹は内地在籍船で總噸數千噸以上の船舶が九百十二隻、三、七六一、八一三噸であります。序に申上げておきますが、千噸以下の船舶は約四十萬噸で又外地則ち朝鮮、臺灣、關東州に置籍する船舶は約二十八萬噸であります。此の三百七十六萬噸の船舶を運航營業の様式則ち定期不定期の方面から分ちますと、定期船四六五隻、二、三三三、七九〇噸、不定期船四四七隻、一、四四八、〇二三噸であります。で、定期不定期の割合が四分六になつて居ります。是等の船腹が如何に配船されて居るか、地域的に配船分布の狀態を見ますと——我々船屋の仲間では近

海一區二區とか遠洋とか申すのでありますが、地理學式に申しますと

- (1) 内地、朝鮮、臺灣、關東州、中北支の方面に 五八二隻 一、六三五、九二三噸
- (2) 南支、南洋方面（濠洲ヲ含ム） 九七隻 四六六、九九〇噸
- (3) 印度洋方面（ベルシャ、亞弗利加） 六六隻 四〇七、三一六噸
- (4) 歐洲方面 三四隻 二六七、六一一噸
- (5) 米國方面（南北） 一三三隻 九八四、九七三噸

となつておりまして、大雑東に斯う御考へになつていゝと思ひます。内地朝鮮、臺灣、關東州、中北支に我が全船腹の約半分が配船されており、南北米方面に残りの半分、残餘は南支、南洋、印度歐洲方面に配船されてゐる、とみて宜しいのであります。先程定期、不定期の割合が全船腹に於て四分六になつて居ると申し上げたが、然らば地域別に如何かと御考へになる方もありませんから御參考までに申しますと

- (一) 内地、朝鮮、臺灣、關東州、中北支方面 五二 四八
- (二) 南支南洋方面 四八 五二
- (三) 印度洋方面 九四 六
- (四) 歐洲方面 八五 一五
- (五) 米國方面 六五 三五
- 平均 六一 三五

以上は日本船であります。我海運業者がオペレート致しておりました外國備船は昨年七月當時百二十五隻、八九三、二八〇重量噸でありました。

三、支那事變の海運界に及せる影響

只今まで申上げた所によつて、私は事變前の我海運體勢に烏瞰的觀測を加へ得たと考へるのであります。之が事變にあつて如何なる影響を受けたか、其の影響は海運の内部的には配船々腹の減少であり、外部的には貿易の萎縮による収入減であります。

配船々腹が如何に減少したかの確な數字は、冒頭に申上げた通り、私には持合しておりません。たゞ私のカンから申上げると昨年十一月頃の船腹減少の頂上に於て、其減少程度は

- (1) 内地朝鮮臺灣關東州中北支 〇〇%
- (2) 南支南洋 〇〇%
- (3) 印度洋 〇〇%
- (4) 歐洲 〇〇%
- (5) 米國 〇〇%

で、特に内地沿岸近海方面に激減したので、減少全船腹の約七割は此の方面に配船されて居たと思ふのであります。従つて近海に於ける船腹の不足、運賃暴騰の現象が起り、輸入制限に基く遠洋配船の不利から是等船腹の近海割込の情勢を誘致したのであります。茲に於てか、物價の點より見たる運賃問題。船腹の調整、遠洋配船減より生ずる貿易外收入減等の問題が起つて來たのであります。

(イ) 物價の點より見たる運賃問題

夫で先づ運賃問題を採上げてみます。

昨今喧かましくなつております運賃問題、海運が如何に輸出振興に寄與し得るかの點からも論ぜられてお

りますが、之は他の機會に譲りまして、茲では物價問題の點からであります。夫には一例として目下問題にされております石炭運賃をとつて見たいと思ひます。内地炭の内地向海上運輸額は本年三月に終る一箇年に於て二千四百萬噸であります。内、帆船によるものが千五十萬噸、汽船によるものが千三百五十萬噸、則ち汽船運送量は月平均百十萬噸見當であります。所で船腹の最も不足をした十一月前後を見ますと

月	平均輸送量(〇〇)	運輸量	平均貨
十月	八一	八九四、七五九噸	若濱 四・〇〇
十一月	七六	八三二、四二五	五・一五
十二月	九三	一、〇二七、九〇二	五・二〇
一月	八五	九三三、二六二	五・三〇
二月	一〇二	一、一二五、三六五	五・一七
三月	一一五	一、二六〇、五八三	五・四四

となるのであります。十二月以後船腹は次第に緩和され三月には著しく緩和されてゐる。然るに一方運賃は十月に於て最高四圓五十錢、最低二圓六十錢、平均約四圓であつたものが十一月には一圓五圓十五錢となり各月昇騰をつゞけて三月には平均五圓四十四錢となつております。爾來昇騰を續けております。斯る上騰は何を物語るかと申しますれば、船腹の需給關係のみが其全部の原因ではなく、南京が落ちても、徐州が占領されても事變は片付かぬ、長期戦であるとする氣構が相當に作用してゐるのであります。物價政策上、需給關係による昇騰も尙且つ之を壓へなければならぬ今日、斯うした需給關係以外の分子に影響された運賃の騰勢は之を壓へなければならぬ事は申す迄ありません。然らば之に對して如何なる手段方法を講ぜられたか、と申しますと、甚だ亂暴な申分ではありますが、適切有效な手段が未だ充分に實施されてゐないので

あります。

御承知の通り昨年十月より臨時船舶管理法が施行されることになりました。本法は支那事變に關聯して海上に於ける一般交通運輸の調整を目的とするものであるから、昨今は正に發動すべき時期ではないかと思ふのでありますが、政府は支那以外の強國が事變の渦中に投ずる場合には即時發動するが、それ迄は民間の自制自肅に待つと云ふ方針で、今日迄發動してゐないのであります。船主協會とか、海運自治聯盟とか云ふ團體に對して自制自肅を要求し之をやらねば、傳家の寶刀を抜くぞと威嚇してゐるので、間接的效果を幾分發揮してゐる程度であります。自制自肅の音頭取をしてゐる船主協會とか自治聯盟とかは國策順應の大旗を掲げてゐる。而して相當の効果はあつたものと思ふが、世人は尙ほ適切有效な成果を將來に待つと云ふ状態であります。聯盟取極めの若濱運賃は事變當初より最近まで五圓金縛りで一向に變化しない。この情勢をみて、自治聯盟は管理法發動に對するトーチカであると酷評した人がある。之は酷評であるが、さうした嫌を一掃して減私奉公に精進することが、業者の責務であると私は考へる。百萬、二百萬人の失業者の輩出を顧みず物資統制を敢行する今日、海運界に對する高度の統制は又止むを得ざる次第であります。

(ロ) 船腹の調整に就て

次に船腹調節の問題であります。船舶と云ふものは水のやうなもので、一部局で引抜いても何時の間にか其のヘコミが埋め合されて平準化する傾向を持つております。水は低きに着くが船は運賃の高きにつくのであります。事變直後、政府は近海沿岸方面に於ける此の凹みの平準化を迅速ならしめる手段として外國船の沿岸貿易を特許致しまして、八月一日から十一月末迄の特許船は二二六隻七六四、四〇〇噸に達したのであります。之れは非常に適切有效でありました。之が十二月には十二萬五千噸に減少し、其後次第に遠洋船の割

込み、新造船の就航、徵備船の解備などがありまして、近海沿岸の船腹不足状態が相當に緩和されるに至りました。最近の情勢を知る爲めに、社外船の配船状態の今六月現在と前年同月とを比較致しますると

	十二年六月	十三年六月	増減
遠洋	一、三七四、三六〇	一、〇二三、八一九	△三五萬噸
近海二、三區	四四一、一〇一	四六五、五三二	十二萬五千噸
近海一區	一、五五四、八〇三	一、八一〇、二三九	十二萬五千噸
合計	三、四九一、四八五	四、二九〇、九四六	十八〇萬噸

で本年六月は昨年六月に比し遠洋に三十五萬噸を減じ、近海に二十八萬噸を増加した格好であり、更に之を一昨年に比較すれば、近海に於て四十萬噸を増加致して居ります。事變下に置きましては荷動増加は素より之を認めるのでありますが、事變前の平常時に比し三十萬乃至四十萬噸の配船増加の状態は先づ以て満足すべきの状態でありまして、敢て船腹調整を要するの事態ではないと考へるのであります。であるから、船腹の需給關係からは船腹調節の必要はないので其の必要あるは對外收支關係の改善、則ち現下に於て最も重大なる外貨拂をミニマイズする國策に寄與せんとする點からの調節であります。夫は外國備船を出来るだけ少くして之に代ふる邦船を以てする事でありまして、現在どれだけの外國備船があるかと申しますと、七十七隻、五十七萬五千噸であります。此の内遠洋に配船されてゐるものは約二十三萬噸で、内、外國港間に配船されてゐるものは僅かに二萬噸で、大西洋航路とか世界一週航路とかに六萬噸ばかり配船されておりますが、外貨運賃を稼ぐものが極く少く、多数は内運賃を稼いで、外貨備船料を支拂つて居るのであります。外貨運賃を稼いで外貨備船料を支拂ふのは恰も原料を輸入して製品を輸出すると同様で誠に結構なのでありますが、外貨備船料を支拂つて内運賃を稼ぐのでは原料を輸入して内地消費品を製造するのと同じ結果になるので一日

も早く之は抑壓しなければならぬのであります。然らば外國備船を抑壓して之に代る日本船腹を調達出来るかと申しますと、之は何でもないのです。各船主、オペレーターが減私奉公の心になれば何んでもない。現在遠洋方面の就航船は何れも船腹消化難に陥つてゐる。則ち船腹過剰である。航路自體の收入關係から云つても配船整理をするの必要に迫られてゐるのであるから、此の整理によつて充分所要船腹の調達が出来る筈である。いち／＼具體例を申上げなくとも御當港に出入する船の船足を御覽になつてゐる諸君には先刻御承知のことと存じます。

(ハ) 貿易外收入減削策

只今のは消極的方面であるが今度は貿易外收入減削極的對策問題であります。貿易外收入としての運賃收入は、事變前の一ヶ年に於て、三億圓を突破したものと考へられております。昨今に於て、之が著しく減少してゐるものと思ふのであります。貿易の萎縮——數量的には半減に近いと思はれる。遠洋の配船減、排日及び世界的不況による荷動の減少、運賃安等悲觀材料ばかりであります。試みに往航の船腹消化状態を拾つてみますと、

	昨年十月	本年三月
歐洲	一〇〇(滿船)	八〇
北米大西洋	一〇〇	七九
北米太平洋	六八	五〇
東南阿	一〇〇	六一
濠洲	六〇	三〇
比律賓	七五	四五

甲谷陀	九五	三六
孟買	一〇〇	八四
西貢	六〇	三二
南谷	七二	八六

表南洋を除いては二割乃至五割を減じております。昨今に於きましては其程度は更に深刻となつておるのであります。之が對策と致しましては定期船に關する範圍では外國港に於て貨客獲得に死力を盡す。貿易業者は極力自國船主義を堅持するといふ外に策がないのであります。政府は夫となく之に手加減を加へる必要は勿論あるが、業者の精神動員が最も必要であると思ふ。不定期船に就ては不利を忍ぶとも外國航路に出動し、外貨を稼ぐの工作をせねばなりません。政府が補助金を以て其不利を補償するのも一方法であり。又船主自身が相互に舉金してやることも考へられる手段であります。近海で、相當儲けてゐる船主は其の幾分を吐出して遠洋出稼の奨励金とする仕組などは誠に時宜に適した案でありまして、昨今、二三業者の間に斯うした話も出るやうになつてゐる事は、さすがに神國の海運業者であると、私はいたく心強く感ずるので、斯る案の一日も早く實現せんことを待望致しております。

以上に於きまして、甚だ簡單ながら事變の直接影響として現れた、又現はれつゝある問題について概念的説明を加へ得たと存じます。次いで事變後の對策として提供される點に觸れることに致します。

四、事變後の對策

(イ) 聖戰の目的

事變後の對策とは平和機構に於て對處すべき政策、又此の政策の爲め、只今よりなすべき準備行爲をも含

現下の海運問題



むのでありまして斯る政策は申す迄もなく聖戦の目標、言へ換へますと日本は何を目指して戦つてゐるかの目的と一致しなければなりません。我が聖戦の目的は蔣政権をやつけると云つた様な簡単なものではない。政治、経済乃至社會的に明朗支那を建設するのであつて、因つて以て新しい様式に於ける東洋を建設する。斯くて新東洋の世界的地位を引上げ、世界の平和と人類の幸福とに寄與せんとするにあるのである。則ち目的なるや極めて遠大であり、事業たるや誠に容易ならざるものがあるものであります。此點に關する國民一般の認識が未だ充分でない嫌があるのではないか、國民一般が各自の立場に於て夫れ々此の目的に向つて劃策と準備をなす可きであると考へます。

(ロ) 日本中心より東洋中心主義政策へ

海運の立場と致しましては海運政策を根本的に改造する。大ヅカミに申しますと、從來政府の採つて來た政策は自由經濟機構の下に日本を中心とした海運助長の政策であつたのであります。此の政策は既に飽和點に達してると謂ひ得るのであります。則ち其効果を百%收めてゐるが同時に日本を中心としない方面に開拓進展の餘地が尠ない状態にあると私は信ずるのであります。故に日本中心の主義を捨てて東洋中心主義に移る、而して此の政策が完成まで統制經濟によつて遣つて行く、之が私の主張であります。

御承知の通り我が海運は日清、日露、世界大戰を契機として、期的發展を遂げて参りましたが、之は日本を中心として、日本に根を生やして生長したに過ぎないのであります。此の點を立證する簡單なる方法は運賃収入を見ることであります。昭和十一年度の、我が海運が、對外活動による運賃収入合計は三億圓餘であつて其内、外國港間、則ち日本を離れた地點間におきます収入は約七千萬圓弱であります。此の兩者を比較致しますると日本中心が百に對し、然らざるものが二割二分六厘となるのであります。然も此の二割二分六厘の大部分が日本と外地とを結ぶ航線の間寄港地間の收入なのでありますから、此の數字は我が海運

の日本依存性の大なることを雄辯に物語るものであります。然し依存性の大なる事のみで日本中心の政策が飽和點に達してゐる證據にはならないのであります。此の點を立證するには我が輸出入貿易が日本船による割合を見ればいと考へます。我が輸出入貿易品の日本船積が外國船積を凌駕しましたのは大正三年でありまして、日清戰爭直後の明治二十九年に於ては外國船積が日本船積の七倍半であり、日露戰爭直後に於ては日本船積が外國船積の約半分に躍進致しましたが、大正元年に於きましてはまだ日本船積は外國船の八割四分に過ぎなかつたのであります。然るに歐洲大戰を契機として只今申上げた通り外國船積を凌駕致し、逐年日本船積を累加しまして、昭和十年に至る過去五年間の平均は、日本船積六割八分三厘、外國船積は三割一分七厘と云ふ記録を建設したのであります。此の記録は世界一と申していいので、海運の本場を以て自任する英國に於きましても自家船によるもの五八・二%外國船によるもの四一・八%でありまして、我が國の方が遙かに優秀であります。又所有船腹に於て世界第二位にある米國では歐洲大戰後、海運擴張の必要を認め自家貿易の自家船に依る割合を五割見當に目標を置いて、年々莫大なる補助を支給する、一方に於て歴代の政府、當業者が自國船主義の宣傳に熱中して参つたに拘らず、昨今の實績は自家船によるもの三割六分見當と云ふ貧弱な有様で、到底我が海運の記録とは比較になりません。斯うした點及先に述べました運賃収入の分野の點から結論致しますと次のやうな事が謂へると思ふのであります。

今日迄は我が海運は日本中心に活動し來た、而して今や夫は完成してゐる。今後は外國港間の海運に力を注いで参らねばならない。

我が海運が斯る情勢にある時、あだかも日支事變が起つたのであります。之を契機として、東洋を中心とした、之に連絡を保つ外國港間の海運に主力を注ぐ政策に進行すべきであると考へるのであります。

(ハ) 日支航路の統一強化

此の政策に對する差當つての準備行爲は、對支海運の統一樹立と、南進國策の線に沿ふて東洋に於ける外國港間に航路網開設との二問題に集注さるべきものであるかと思惟致しております。

先づ對支海運問題に就て少しく検討を加へてみたいと考へます。

日支、則ち日本と支那との間に於ける海運状態に就ては、諸君御承知の通りであつて茲に更めて説明を要しないと存じますから、支那の沿岸、内河の水運の状態だけを極く簡単に申し上げます。

支那港灣出入船舶は年額約一億五千萬噸でありまして、内、外航船は五千萬噸、内航船は一億噸、とみて大過ないと思ひます。此の交通量を地域別に分ちますと

北支	一二	内航	二二
揚子江上流	一	内航	六
揚子江下流	四	内航	四〇
中部海岸	四〇	内航	二〇
南部海岸	四〇	内航	二〇
西部河港	四四	内航	一一

となつて居りまして、支那水運の體勢は揚子江流域及び中部海港則ち中支を主流とし、北支、南支を支流とするのであります。之れが地理的にみて自然の體勢でありまして、政情の如何によつて一時的に自然の體勢に變更を加へ得ると致しましても恒久的觀點より致しますれば地理的本來の姿を無視することを許しませぬ。是れは對支海運國策樹立の上に牢記すべ點であります。斯る體勢の水運に日本船が如何に参加してゐるか一九三六年の統計によれば、日本一七・五、支那三〇・四、英國三九・五となつておりますが、特に茲には沿岸、内河の方面だけを申し上げますと、參加日本船は僅か十萬噸に過ぎないのでありまして、之を支那船の五十萬噸、

英國船の四十萬噸に比し、頗る貧弱であります。更に地方的にみますと、日本船は北支に於て獨占的勢力を有するが、他の方面に於ては微弱であります。沿岸線に於ては一割六分弱、揚子江線に於て一割九分見當で、之を要するに北支以外の地方、殊に海運の心臟部では英國の後塵を拜してゐる形であります。

我が帝國は東洋に於て武力的制海權を確保しておりますが、經濟的制海權力が之に伴はざる恨のあるのは、支那水運に對する參加程度の低位なるが爲めであります。私は日本海運は東洋の制海權を獲得しなければならぬ、夫には支那水運に主勢力たるを要すると云ふことを、年來主張して來たのであります。今や其の絶好の機會であります。然らば如何なる方法手段でやるか、其政策施設を具體的に論及することは差控へたいと思ふのであります。世上では此際英國勢力を驅逐すべしなど、云はれて居る様であります。私は斯る少さいケチな所に目標を付けてはいけません。曩にも申しました通り明朝支那の建設、新東洋の建設に對し海運は其持場に於て全力を擧げて活動すべきであります。陸上に於て開發振興の必要なるが如く、水上に於ても亦之が必要なのであります。支那海運を日本の手で導き、其發達を誘ふのであります。日支協力して彼の足らざる所を我之を補ひ、彼の能はざる所を我代つて之をなす。是の協力補導の精神でやつて行きたい。支那船の割讓又は買收、或は支那船航路の日本會社委託經營とか、船舶、港灣施設の改善増加、又は支那に特異の存在である戎船の統制とか、諸種の方法手段が考へられるが、此等の手段が只今申した協力補導の精神によつてやるに非ざれば所期の效力を修め得ないのであります。茲に私は統制ある單一海運會社の必要を主張するものであります。經濟財力の點、合理的經營の點等からは申す迄もないことであるが、私は精神的の點に重きを置くのであります。

支那沿岸、内河に對して單一海運會社の設置論には左して異論を聞かないのであります。日支間の航路を打つて一丸となし之に支那沿岸とを合せて國策會社を設立せんとする計畫、之は目下當局にて審議中だと新

聞紙上に屢々報導されて居りますが、之に對して相當異論があるやうに聞いております。異論の論據に就ては私は詳しく知らないのですが、大體斯うではないかと思ふのであります。

日支間の航路には各社とも異つた古い歴史を持つてゐるから同一傘下に收める事は頗る困難である。其處に大なる無理がある。

之れに統制を加へずに、此儘放任しておいても船客が増加し荷物が増加すれば自然船舶もサービスも増加改善される、一會社に綜合すると獨占的になつて却つて宜くない。自由競争の立場において、政府は必要な補助を與へ監督をやる從來の方法が一番よろしいと云ふにあるやうであります。

根本的に批評しますと、之は自由經濟機構に立脚する思想でありまして、目下の日本に最も必要な計劃的に物事をやつて行く仕組、則ち統制經濟とは相容れないのであります。何故に計畫經濟を必要とするか、我が海軍は日清、日露の役を経て海運らしくなつたが今日の海運大飛躍は世界大戰のお蔭である。大戰に於て我が海運は非常に備けた、諸國が干戈に暇なきに乗じて世界各航路に切込むだ、謂はゞ漁夫の利を占めて大發展をなしたのである。之に反し今次事變は吾が財力を總動員して、大目的達成の爲めに戦つてゐるのであるから當面の消費極めて大なると共に將來の建設事業又甚だ壯大なのであります。則ち事變中は勿論事變後に於て更に物資財力を必要とするので、歐洲大戰當時とは事情はまるで逆であります。かゝる状態に於てはテン／＼マチ／＼ではいけない。一定の計劃の下に無理のない合理的な統制によつてやつて行くの外はないのであります。具體的に申しますと、サービスの優秀化、交通量の高度化は、支那の開発、日本商品市場の擴大、支那物資の利用等の目的達成上に根本的、絶對的必要條件であります。然るに事變前の配船状態は此の根本條件達成則ち新事態に適合するには餘りに貧弱であります。今日之を可及的短期間に人為的に達成するの必要があるのであります。之を民間會社の自由意思に放任する時は、營利觀念より自然の推移に待つるの當然の

結果と致しまして、目的達成に積極能動的なる能はず、消極受動的となつて、時機を逸するのみならず、所期の計劃を完行し得ない危険があるのであります。我が國の大國策の線に副ふて海運が根本條件を達成するには差當つて營利を第二義とし國策を第一義とする必要がある。かるが故に、統制なき海運業者の個別的企業に一任するを得ないと私は堅く信ずるのであります。

簡單で意を盡すを得ませんでした。日支航路の統一強化は支那開發を目的としてゐる。支那沿岸内河航路の統制も亦同一目的を持つてゐるので両者は不可分の關係にある。兩者を血脈相通する機構の下に統制することによつて最も迅速に東洋を中心として、日本海運が世界的大飛躍をなし得るので茲に始めて新東洋の建設に海運が應分の寄與をなしたと云ひ得るのではないかと考へるのであります。

(二) 東洋外國港間航路網の整備

最後に東洋外國港間に於ける航路網の點であります。之れは海運としては新東洋建設の一部門であります。同時に我が南進國策とも密接の關係を持つてゐるのであります。支那方面の緊急を要する海運問題に目鼻がつけば、此の方面にも速かに手を着けねばならないものと信ずるのであります。

茲に東洋外國港と申しますのは南洋方面、則ち蘭領印度、比律賓、佛領印度支那、英領馬來、及び暹羅を指すのであります。

大分疲れて参りましたから、出来るだけ數字を省略致しまして、ハシワツテ結論に急ぐことと致します。

蘭印に觸れる航路は、之を蘭印を中心として見ると

1 蘭印——日	本	14隻	八二、三〇〇噸
2 同——支	那	5	三六、〇〇〇
3 同——佛領印度支那	那	18	六九、六〇〇
	シヤム方面		

現下の海運問題

4 同 — 歐洲及印度 51隻 三九〇、〇〇〇噸
 5 同 — 濠洲新西蘭 7 二六、五〇〇
 6 同 — 南北米國 29 一八〇、五〇〇
 7 同 — 世界一週 21 一三〇、〇〇〇

蘭印の對外航路は此の七方面であります。之が配船数は合計百四十五隻、九十二萬噸に達してあります。此間、日本船は僅かに日本と蘭印間に十隻、四萬八千噸、蘭印歐洲間に六隻、四萬二千噸を配するだけで、他航路には一隻の配船もありません。

次に比律賓を中心とした線に

- (1) 比島—日本 9隻 三八、七四五噸
 - (2) 同 — 濠洲 3 二〇、八八一
 - (3) 同 — 支那 6 四二、一五一
 - (4) 同 — 歐洲 81 六三四、〇〇〇
 - (5) 同 — 北米 94 七五〇、〇〇〇
- の五方面で、之が配船總計は百九十三隻、百四十七萬噸に達する、此の内日本船は日本比島間を除き、主として北米方面への定航線として十七隻、十二萬噸足らずであります。
- 佛領印度支那におきましては
- 1 歐洲を結ぶもの 10隻 四十五萬噸
 - 2 北米 4 十三萬
 - 3 亞弗利加 (伏せ字)

- 4 香港から新嘉坡にかけての大陸沿岸線は非常に多い
- 5 日本を結ぶもの

此の部門に於て對日本以外、約六十萬噸の配船の中に日本船は一隻もないのであります。

英領馬來は通過船が非常に多いので計算が面倒至極であるから消略させて頂いて、遷羅に移ります。

- 1 磐谷—日本
- 2 同 — 香港、新嘉坡に到る
- 3 同 — 歐洲方面

の三方面であります。日本以外の方面には日本船は一隻も配船されてないのであります。

以上を總括的に申しますると、馬來地方を除いた是等南洋各港に於ける諸外國船の入港船噸數は一九三五年度に於て大約、三千七百萬噸、此の内、日本船は二百五十萬噸で七分弱に過ぎないのであります。しかも七分弱が主として、日本を連絡するものであつて、日本を離れて外國港間、特に東洋の外國港間を結ぶ船が一隻もないと云ふ状態であります。

皆様は我が海運は世界第三位であると云ふ船噸數に御安心なつて、斯くの如く燈臺下暗しの状態には御氣が付かれなかつたことと存じます。

五、結語

昔、天の星を仰いで井戸に落ちた詩人か學者かがあつたと云ふことであります。やあ歐洲船だ、亞米利加船だ、豪華船だと騒ぎ廻つて、足下を忘れてゐた我が海運は、彼の詩人の愚に近かつたのであります。幸ひなことに日支事變が起りました、支那海運に手をつける機會を得ました、而して又、同時に南洋の忘る

391
141

可からざること目醒めたのであります。此の兩問題を解決することによつて、始めて海運から見たる新東洋が建設されるのであります。今次聖戦の目的に對し海運も亦寄與し得たと謂ひ得ると私は信するのであります。聖戦の標語に、「遂げよ聖戦、輝く東亞」とありますが、現下海運の諸問題の解決は是の一語に盡くるのであります。

お暑い折柄、御清聴を頂きましたことを御禮申上げます。私の講演は之を以て終りと致します。

昭和十三年十二月十日印刷 非賣品
昭和十三年十二月十一日發行
編輯人 齋藤 眞
發行所 櫻濱市赤川區七島町一七
印刷人 鈴木 清五
印刷所 櫻濱市中西區住吉町五ノ五八
發行所 櫻濱市中西區海邊一丁目
社人 橫濱貿易協會

終

