

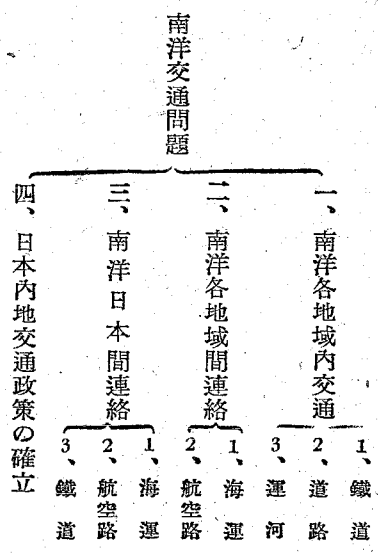
論 說

南洋開發と交通問題

檜 崎 敏 雄

愈々南洋の開發と云ふことになつて、交通問題の重要性が各方面に於て認識され出したことは、遅れ走せながら結構な話である。猫も杓子も船だ船だと云つて居る。南洋は物資が豊富だと云ふ。如何にも其通りであつて、佛印の石炭、米、泰國の米、錫、護謨、材木、馬來の錫、護謨、蘭印の錫、護謨、石油、比律賓の砂糖、マニラ麻、濠洲の羊毛、小麥、ピルマの米、石油、印度の棉花などは、いづれも世界に名だたる産物である。其豊富な事は、今後物資に依つては減産を必要とするかも知らないと云ふ事が云はれる程である。例へば護謨や砂糖等は其意味で問題となるかも知れないのである。日本では貴重品の砂糖も、向ふでは溶けて流れて居るかも知れぬのである。然し又物に依つては、大いに増産開發を必要とする物資もあるであらう。例へば鐵や石油は云はずのこととして、銅やボーキサイト等は、特にさう云ふ必要が感ぜられるものと思はれるのである。

然しかゝる南洋の物資開發なり又は南洋の物資の内地輸送なりに就き、先決問題となるものは、交通運輸の問題である。そして此の問題は次の如くに分けて考へられよう。



第一の南洋各地域内の交通運輸問題は、さし當つて日本の交通技師の派遣指導を必要とする點である。南洋各地域は、土地に依つて多少の差異はあるけれども、固より一般に交通機關は不充分であり、資源開發に障礙となつて居る點が尠くない。例へば、泰國等にしても、我國の七割七分に達する面積を有しながら、鐵道は、我國のその七分の一にも満たぬ三千百軒しか敷設されて居ないと云ふ狀況である。その上に道路も未發達である。従つて北部森林地帯のチーク材などは象の背を借りるか、河川を利用して盤谷、ブノム・ベンその他へ輸送すると云つた風である。次に南洋各地及び日本全土の鐵道發達比較情勢を示す。

| | 面積(方紵) | 鐵道(紵) |
|-----------|-----------|-------|
| 1、蘭 印 | 一、九〇四、三四六 | 七、三〇〇 |
| 2、泰 國 | 五一三、四四七 | 三、〇九九 |
| 3、佛 印 | 七四〇、四〇〇 | 三、三〇一 |
| 4、馬 來 | 一三七、七七六 | 一、七八〇 |
| 5、比 律 賓 | 二九六、二九四 | 一、三九五 |
| 6、英領北ボルネオ | 七六、四〇三 | 一九九 |

道路などにせよ、南洋各地は充分の發達を示して居ないのである。例へば蘭印に於てはジャバの道路が最も發達して居つて、國道總延長は八千二百紵に達し、其半ばは鋪裝されては居るけれども、スマトラやセレベスの道路延長は遙かに劣り、況んや其外の島々には、近代的道路の築造は、甚だ乏しいと云つた状態である。

そして蘭印全土の自動車保有數は乗用車五萬臺、トラック一萬三千臺、乗合バス一萬臺と見れば大過なく、その大部分はジャバ及びマヅラ、次いでスマトラに集中して居る。ボルネオやセレベスには其數甚だ乏しいのである。

泰國の道路も未發達の状況に在り、昔時から主な交通路は水路であつて、縦横の河川及び運河がその役目を果して居る。道路に就ては三十二年の革命政府成立以來その築造に従事して居るが、一九三四年より十八箇年計畫に互つて一萬五千紵の道路を建設しようと云ふ計畫であるが爲に、道路の完成は前途遠慮の感があるのである。地方の運搬機關としては水牛車、黄牛車がその主たるものである。山地に於ては運搬用として人間又は黄牛、馬、騾馬を使用するけれども、一般

に雨期にあつては道路凹凸泥濘であつて、交通困難である。自動車はトラックバス等各種のものを通じて約一萬臺に過ぎない。只運河乃至クリークは四通八達して居り、チャオ・ピア、バン・パホン、メクロンの三川は、運河に依り横に連絡されて居り、小蒸氣その他の小船が往來して居る。只往々にして急湍あり、舟航を不能ならしめて居る。然し一體に多數河川を横に貫く運河築造の場合に於ては、比較的短距離の水路開設に依り、長流の相互連絡を可能ならしむる譯であるから、その交通價值は絶大なりと云はねばならない。千九百二十年頃に於ては泰國交通運輸の八割迄は水運なりと云はれた程であるが、只南部の半島部に於ては馬來に於ける近代道路發達の影響もあり、又錫採掘乃至ゴム園發達の影響もあつて、道路はかなり發達し、總計約千二百料程の良好なる道路ありと云はれて居る。

佛印の道路に就ては、國道及び地方國道を以て組織の根幹として居り、この外に地方に依り州道、里道、驛路の名を以て呼ばれる道路もある。その中で第一號國道は北部の支那國境から東京、安南、交趾、支那、カンボジャを経て泰國々境に至る延長二千五百七十八杆、幅員六米に及ぶ自動車走行路である。

尙其他の各種道路を併せ總計約三萬五千料であるが、その中で約半は舗裝されて居る。そして自動車數は全土に於て各種自動車總計約一萬五千臺である。又佛印の國內水路に就ては、河川及び運河があり、河川は北部の紅河、南部のメーコン河を以て代表的巨川とする。紅河は乾水期は四五〇杆、増水期は七〇〇杆の區間は汽船の航行可能であり、メーコンは世界的大河であつて南支那海の河口より三百二十杆上流のプム・ペンまでは、吃水五米の汽船の遡江自由である。

馬來の道路は南洋區域としては、比較的發達して居り、舗裝道路のみにて、海峽植民地、馬來聯邦、馬來非聯邦を併せ合計五千五百哩に達し、自動車數も乗用車一萬五千臺、貨物自動車五千臺を越ゆる情勢に在る。

比律賓の道路は、三等級に分れて居るけれども、その中で一等道路は九千五百軒、二等道路五千軒、三等道路二千軒であり、この外に地方道路がある。自動車数は乗用車その他合計約五萬臺に達して居る。

英領北ボルネオの道路發達は甚だ遅れて居り、土道、砂利敷道路及び馬道の三種あり、馬道と云つても近代都市の馬道の意と異なり、馬を以て唯一の交通機關とする所の邊境道路と云ふ意味である。自動車も激次増加して居るが、未だ大した事はなく。

要之南洋各地の道路は、その廣大な面積との比例に於て、舗装道路の延長に乏しく、之は産業開發に連れて是非にその築造を急がねばならぬ筋合に在るものと信ずる。然し強ち道路に限つた事はなく、立地的に有效な交通機關であればよいのであるから、研究の結果は、或は運河開鑿を可とする地域もあり得よう。即ち南洋の如く農産物、礦産物等低運賃を要請する貨財の輸送を主とする場合には、水路は譬へ輸送速力に於て鈍しとは云へ、恰好の交通機關たり得よう。

さて第二の問題は南洋各地域内の交通連絡と云ふことである。之は結局主として海運と航空路と云ふことになるであらう（但し佛印、泰國、馬來、ビルマ等を連絡する場合に於ては鐵道の外に自動車道路の必要あること云ふ迄もない。つまり馬來と蘭印、比律賓と濠洲、佛印と蘭印との交通と云ふが如き場合である。之に就ては後にも述べようと思ふのであるが、船舶は必ずしも大船巨船である必要はない。數百噸級の汽船、木船、ジャンク、機帆船の類でも宜しいと思ふ現在數を以てしては、恐らく不足であるから、之は大いに造らせるが宜しく、此の程度の船なら船渠はなくとも、砂濱で附近の材木を伐り出しても造れる筈だと思つて居る。然し造船材料となる木材は或は必ずしも豊富とは云へない場合もあらうから、之は研究の上で大いに植林事業を起したらよいと思ふ。何せ南洋の光と熱を利用するのであるから、生長も早い

と思ふ。

又定期航空路は、南洋各地を敏速に連絡する意味に於て、之を充分に設定せねばならない。我國に依る南洋平定の上は例へば次の如き空路が開かれねばならないと信ずる。

- 1、臺灣——香港——廣東——ハノイ——サイゴン——フナムベン——盤谷——ラングーン——カルカッタ
- 2、盤谷——ピナン——新嘉坡——パレンバン——バクヴィヤ——サマラン——スラバヤ——マカツサア
- 3、臺灣——マニラ——イロイロ——ザンボアンガ——ダヴァオ——メナド——マカツサア——ティモル——ダアヴィン——
——バーダム——クロンカリイ——ノルマントン——ワツクタウン——タウンスヴィル——ロツクハンプトン——ブリ
スペイン——ニウガスル——シドニー——メルボルン——それより海岸都市一週の上ダアヴィンに歸る。
- 4、ザンボアンガ——サンダカン——ブルネイ——ピンツル——クチン——新嘉坡
- 5、サンダカン——タワオ——タラカン——バリワバパン——バルヂニルマシシ——スラバヤ
- 6、サイゴンピナン——新嘉坡
- 7、ピナン——ランカト——パレンバン
- 8、ランカト——メダン——新嘉坡

さて問題は第三の南洋日本間の交通連絡であり、これこそ日本軍の南洋征歴に伴ふ南洋物資の利用上の重要問題として、官民共に現に最も重視して居るところらしく思はれるのである。されば某經濟團體などは、我國海運の千五百萬噸充實を唱へ、議會に於ては所管大臣が議員の質問に答へて海運施設促進の決意を示して居る程である。そして一にも船、二

にも船など、第一次世界戦争當時ロイド・ヂョーヂの云つた言葉が、今更らしく我官民に依つて使はれて居るのである。そこで誰であつても直ちに考へることは、南洋物資を日本に輸送するに就て、莫大な船腹が必要でないかと云ふ點である。その通りであつて戦時に於ては軍用輸送方面に於て商船の徵用が不可欠であるから、一般物資の輸送船舶は益々不足を感じる次第である。従つて南洋物資を大量的に内地に輸送するとなれば、この際相當の新輸送船の充當が工夫されなければならぬのである。

然し問題は此の點に在るのであつて、南洋物資は勿論相當多量に内地に持ち來されねばならぬのであるが、南洋方面で必要とする製品の原料ならば、何も之を全部内地迄持参する必要はないものと思はれるのである。勿論高級な機械工業、精密工業、重工業、其他大工業などは種々の關係上直ちに南洋に於て之を起す事は困難であらうが、南洋土着民の必要とする雜貨品の原料までも、一々日本内地迄輸送して之を製品とし、又送り歸すと云ふ手はない様に思はれるのである。

換言すれば、南洋に於て立地的に諸種工業を起す事である。例へば、臺灣、廣東、ハノイ、サイゴン、盤谷、ラングーン、新嘉坡、バタヴィア、マニラ等に大工場地帯を設定する。そして當分南洋に於て過剩となるかも知れない護謨、錫等の新用途も現地に於て大に工夫する斯様に考へれば輸送船問題も多少樂になつて來る。つまり前に述べた様に南洋各地間の輸送連絡ならば、巨船使用の必要はなく、小船の建造を以て事足るのであつて、云はゞ海上トラック的又は海上ダクトサシ式の小船でも、随分效果的と思はれるのである。かゝる船の建造ならば、前にも述べた様に、事々しい造船所建設の必要もなく、砂濱に小屋掛けでもして隨所に建造すれば宜し。

然しそれはそれとして南洋は最早や東亞經濟圏内に包含されるのであるから、圏内の中心國である日本との關係は、從

來とは全く違つた切つても切れぬものとなつたのであり、この間の連絡船は充分に充實するを要すると云ふ迄もない。東支那海から南支那海、それから南洋にかけては、恰かも日本の内海の如くになつたのであるから、此の間に往來する日本船は絡繹織るが如きものがあらねばならぬと信ずる。然しそれにしてもこの間の航海に従事する船は、一萬噸級のものである事は必要でなく、例へば三千噸級前後で事足るものと思はれ、當局もこの方針で進んではよくないだらうか。

日本と南洋各地との定期航空連絡も又擴充設定すべきである。然し之は船腹充足の問題に比較して、費用その他の關係上、處理は簡單であると思ふ。現に日本内地から一本の航空路は東京を起點とし大阪、福岡を経て臺灣から南支、佛印を経て盤谷に及び、又他の一本は横濱を起點として、南洋委任統治領から葡領チモールに及んで居たのであるから、この二空路を延長分岐して、前に延べた南洋各地域主要都市間を連絡すれば宜しいのである。航空輸送と云ふものは、現状に於ては只快速度に賴り得るのみであつて、輸送量から云へば問題とならず、従つて實質的の經濟價值は乏しいのである。

然しその政治的價值は偉大であり、日本の定期航空機が南洋各地域住民の上空を飛翔すると云ふことに、無限の意味がある。進出日本人は之を仰ぎ見て激勵を受け、又南洋土着民は之に依り自然的に日本と云ふものゝ影響を受けるであらう。無論この事業は經濟的に引合はない。従つて當分は相當額の國家補償金の下に、航空會社をして、かゝる空路を維持せしめざるを得ないであらう。

最後は南洋と日本との鐵道連絡問題である。之は困難な問題ではない。假に東京と新嘉坡間の連絡輸送として、そのルートを考えて見れば、大體兩都間の鐵道は建設済である。即ち東京と新嘉坡と双方からの鐵道延長は現に次の如くである。

一、東京—下關—釜山—新義州—奉天—山海關—天津—北京—漢口—長沙—桂林（以上既設）

一、新嘉坡—馬來半島—盤谷—泰佛印國境ポイペー（以上既設）……（中斷）—モンゴルブリ—ブノムペン（既設）

（中斷）サイゴン—ハノイ—昆明（以上既設）

即ち新嘉坡から昆明に至る迄に線路中斷箇所は佛印のブノムペンを起點とする鐵道が一方は泰國々境に向つて六十五籽の未設線あり、又一方はサイゴンに向つて二百四十籽の未設線があるだけで、この兩側の未設線路合計三百五籽、之に加へて泰國境内の連絡未設線六籽、總計三百一十一籽を新設すれば、新嘉坡、昆明間は連絡する次第である。従つて更に昆明、桂林間約七百餘籽（直線路と假定して）を建設すれば、全部合計約千籽餘の線路築造を以て東京と新嘉坡の鐵道連絡が實現することとなる。勿論此線に限つたことはない。例へば天津から此津浦線に依り南京に出で、それから上海、抗洲、福州、厦門、汕頭、廣東、龍洲、ハノイと海岸傳ひの線も面白いと思ふ。

かゝる鐵道に依る南洋と日本内地との連絡は、又海運に依る連絡とは異なる意味を有するものと信ずる。即ちそれは支那の内地に於ける重要都市を中繼場として東京と南洋との交通を意味するからであり、所謂東亞共榮圈の相互依存、經濟連關は、かゝる鐵道交通を媒介として、十二分に其妙味を發揮するであらうからである。

更に第四の問題である日本内地の交通政策確立は、東亞を荷ふ日本として、先づ自己を修めると云ふ意味に於て、必要な次第であるが、其論議は茲には割愛することとする。

以上南洋開發に伴ふ交通問題を述べた譯であるが、其中に於て特に最近我國官民の間に喧々論ぜられて居る海運問題を取りあげて、之を次に論じようと思ふ。

我國海運政策は最近一應完成の域に達した様であり、之は東亞廣域經濟の達成乃至南方經濟開發を眼前に差し控へた我國として、誠にさもあるべき事と、云はなくてはならぬ。

然し我國海運政策の現状又は將來の問題を論ずるに就ては、敵國たる英米海運の現勢を明らかにして、之との比較對照に於て、我國の問題を考察することが、最も興味深きものであることを信ずる。依つて私は先づ米英海運に就て論究しようと思ふ。

第一に米國海運の勢力は、大統領が如何に尅大な造船計畫を發表しようとも、現在將來共に恐るゝに足るものではない點を指摘したのである。例へば昨年十一月廿九日即ち日米開戰十日前に米國船舶協會の發表した數字に依れば、三千噸以上の海洋船舶は千二百二十三隻で總噸數は六百八十四萬六千五百五十五噸を過ぎず、しかも其中で二十年以上の老齡船が八百八十九隻を古めて居る。分けて云へば、旅客船の平均年齡一七・二年、貨物船平均一七・三年、バラ船平均二三・六年總平均年齡は一一九・七年であり、如何にも米國海運が新銳船に乏しい事を現はして居る。そして此中で大洋方面に定期的に活動して居る船舶は、昨年六月末現在として米國の海事委員會發表に依れば、總計百五十五隻、總噸數百三萬九千三百四十八噸である。其内譯は東洋旅客船及び貨物船七十六隻、太平洋旅客船及び貨物船十二隻、世界一週旅客船及び貨物船二十三隻、ハワイ旅客船及び貨物船四十三隻である。但し以上の外に油槽船八萬四千噸を加へる。之等は順次我勇猛なる潜水艦にとつて好個の御馳走となるであらう。

左様な次第で、米國の海運現勢は恐るゝに足るものではないのであるが、問題は其造船能力である。之に就ては前記協會の發表に依れば、昨年一月より十月末迄の建造高は貨物船五五隻、四〇〇、二五三噸、油槽船二三隻、二一五、二九九

噸、貨客船六六隻、五二九、八四〇噸、合計一四四隻、總噸數一一三五、三九二噸であり、百萬噸を越ゆること大なるものではない。今年劈頭大統領の議會報告にも昨年度造船高を百十萬噸と發表して居る。

加之、米國海運の難點として、次の點を指摘する事が出來ようと思ふ。

(1) 船舶の素質が現狀に於て良好ではない。速力から見れば、十二節以上のものが、僅々五分餘に過ぎないのである。之は護送船團の實施に就ても隨分不利である。蓋し最遲鈍船を標準として旅行する關係上、行動は甚だ敏活を缺くとゝなるであらう。

(2) 今後に於て太西洋に於ける獨逸潜水艦、太平洋に於ける日本潜水艦の活躍は、益々甚だしいものがあらう。そして其結果の被撃沈船舶が新造船を凌ぐことになれば、英國海運と異なり、さらでだに貧弱な米國海運は、漸次成貧過程を辿らざるを得ないであらう。

(3) 海運關係の人的資源の貧弱さである。米國大統領は、今年度八百萬噸建造と云ふ天文學的な造船數字を發表したけれども、假に造船臺が陸續建造されやうとも、海軍に徵用される部分が多いであらうから、今後に於て年數百萬噸の商船建造は容易な問題ではあるまい。

それに又造船臺が無數に建設されたとしても、船舶建造に必要な熟練工の急遽養成を如何せんやである。更に又船が出來たとしても、練達の乗組船員補充を如何せんやである。最近に於て船員不足の爲に、出港遅延の船も尠からず、又不足の儘に出港した船もありと聞く。新造船の進水につれ、恐らく既航路に乗組中の往來の船員を幹部級として全船舶に分布し、下級船員として云はゞ素人船員を狩り集めざるを得ないであらう。勿論船員養成所の擴大と云ふ

手もあるけれども、獨の猛潜水艦を前にして、果して募集が旨く行くであらうか。假令人を集め得たにしても、訓練や經驗の不足と云ふ點は避け難いと思はれる。

次は英國海運の現勢である。先づ開戦當初から昨年末に至る迄に英國海運を無疵の儘だと假定して、其勢力數字を左に掲げよう。

| | |
|---------------------------------|-------------|
| (1) 開戦當時英帝國船舶勢力 | 二一、〇〇〇、〇〇〇噸 |
| (2) 北歐諸國、和蘭、白耳義、佛蘭西、ギリシヤ船等の徵用参加 | 九、五〇〇、〇〇〇 |
| (3) 獨伊兩國の拿捕船 | 三五〇、〇〇〇 |
| (4) 米國よりの購入 | 八〇〇、〇〇〇 |
| (5) 昨年末迄の英帝國內造船高 | 二、〇〇〇、〇〇〇 |
| 合 計 | 二、六五〇、〇〇〇 |

大體以上の様な數字が現はれるのである。然し此中で獨伊側の潜水艦、飛行機に依り撃沈された部分尠からず、英國側の發表に依るも、昨年末迄に八百二十萬噸の被害があり此外に海難に依るもの約二百五十萬噸と推定されるから、之を差引けば約二千二百五十萬噸となる。

然し之に就ては、次の事情を考慮の中に入れる必要があると思はれるのである

- (一) 英國側の發表は尠くとも多少内輪であらう事
- (二) 撃沈に至らずとも、修理を必要とする程度の損傷船も、相當數であらう事
- (三) 護送船制度に依る運航能率の低下

四、港灣の破壊、人不足等に依る荷役能率の低減等。

茲に於て、英國の現有汽船總噸數を假に二千萬噸と抑へても、實際の運輸能率は平素の約三割減と見て、現有勢力略千四百萬噸程度のもとと推察され、英國の平素の物資輸送必要船腹である千五百萬噸は既に打撃を蒙つて居る譯であり、食糧の七割五分を海外に依存し、今に莫大な軍需物資を輸送せねばならぬ英國として、既に可なりの苦境にあるものと思はれる。

さらば英國の造船能力は如何。之はロイド協會の造船統計に依り、千九百三十年より三十八年に至る九年間の平均として、一年の造船高六十六萬三千百噸であり、又全植民地の造船能力は約六十萬噸と見れば宜しいであらう。然し之等植民地の造船は植民地自信の必要と云ふこともあり、殊に英領である東洋各地諸港は漸次我軍の手に落ちた次第であるから、先づ英國は本國の造船を以て満足せねばならず、そして年六十萬噸の造船高は、獨逸の猛撃甚だしい時の一箇月の英船被撃沈數に相當するに過ぎず、加之獨逸の攻勢は今後更に英國の港灣乃至造船所等を襲撃するであらうから、結局英國海運も亦米國海運と同様、或はそれ以上に、ぢり貧過程を辿らざるを得ないであらう。

英米海運の斯る悲運を前にして、我國海運政策は最近躍進の態勢を示して居る。これに依ると、大體次の如き點が決定又は要望されて居る。

(1) 我國過去數十年の蓄積を傾倒して造船に全力を集中する必要がある。(一月十三日官民懇談會に於ける企畫院總裁の言)

(2) 屑鐵回收強化に依る造船材料への優先的配給の決定(同會に於ける商工大臣の言)

- (3) 造船を能率化する爲に、組立造船、木造船、コンクリート船等建造の必要なきや（同會に於ける財界諸氏の發言）
- (4) 屑鐵回收の困難を克服し、我經濟界の隘路たる造船問題を打解する必要あり（同會に於ける鐵鋼統制會會長の發言）
- (5) 從來遞信大臣の有したる造船監督權の一部を海軍大臣に委讓し、建艦計畫と睨み合せた一元的の造船計畫實行に邁進することに決定（議會に於ける遞信大臣の言）

以上のような次第で、海運の重大性が今更の如く確認されたのであるが、之に關して日本經濟聯盟などが、我國船舶千五百萬噸充實の急務を建議した事は、周知の如くである。千五百萬噸達成は短日月には多少無理かも知れないが、いづれにせよ、船腹擴充の必要あることは、云ふ迄もないのである。

然し前にも述べた様に日本人の企業進出に依り、南洋そのものに立地的な工場地帯を設定し、南洋土着民の雜貨品其他を生産する方法も存する事を想起すれば、海運擴大の考へ方も、可なりに餘裕が出来るのではないかと思ふ。斯様な點も考慮の中に入れれば、現下の我海運擴充對策として次の如き點を指摘する事が出来ようと思ふ。

- (1) 標準型船の建造。斯くして分業の原則利用に依り造船上の能率を上げ、大量生産の目的を達成する事が出来ようと思ふ。従つて目下建造中のものは工事を急ぎ、未着手のものは標準型に乗り換へる事。
- (2) 拿捕船の利用、沈没船の引揚。
- (3) 小型汽船、木造船、ジャンク、機帆船等の利用。
- (4) 客船其他不急船の建造抑制。換言すれば貨物船、鑛石船、油槽船等の重點建造。
- (5) 陸上輸送機關の海運への協力。即ち石炭其他貨財を貨車輸送する等の方法擡強に因る海上輸送節約。

(6) 東亞圈内造船所の活用。其能力は必ずしも大ではないが、船渠、船臺の設備ある箇所として香港、九龍、セブ、ホイロ、マニラ、星港、ペナン、セランゴール、カチン、サンダカン其他多數を擧ぐる事が出来、尙今後占領地域の擴大につれ、續々増加を見るであらう。

(7) 船員數の増大、之に就ては商船學校等の増設、船員の年齢引上げ其他の方法が採られねばならぬ。

更に我國海運を英米海運に比較した場合の一つの特徴として、英米海上ギリラ戰の案外の不活潑に依り、護送船團の組織等に依る能率低下をそれ程顧慮する必要はないことである。即ち英米の場合、戰時運航能率の低下が平時能率の約三割減と見るとすれば、日本の場合に於ては、遙かに減退率は尠いものと思惟される。

更に又法制方面に於ては、昨年八月閣議決定を見た『戰時海運管理要綱が愈々戰時海運管理令』として本決りとなり、之に依り支那事變開始以來の我海運國策は、業界の自主的統制より半官、半民的統制を経て、茲に海國家管理の最終殘階に到達することとなつたのである。即ち十二年七月の海運自治聯盟、十四年九月の海運統制協議會、十五年十一月の海運中央統制、輸送組合の段階を経て、今回に及んだのである。そして右の管理令は

(一) 船舶の徵用 (二) 船員の徵用 (三) 船舶運營會の結成に就き規定されて居る。

船舶の徵用に關する規定に依れば、逓信大臣は軍徵用船及び漁船以外の船舶に就き、内外地の區別なく、徵用し得る事となつて居り、徵用の船は船舶運營會に使用せしめる。そして船舶所有者は、逓信大臣の許可がなければ、船舶の改造、修繕、讓渡、賃貸、抵當權設定、其他一切の行爲を禁ぜられる。被徵用の船舶は差當り千噸以上であるが、百噸以上の汽船、百五十噸の機帆船全部に及ぶ規定である。傭船料は結局原價計算に基づくものとされる様であるが、差當つては現行

備船料に依るものと見られて居る。

船員徵用に關する規定に依れば、遞信大臣は被徵用船舶の乗組員及び其豫備員を徵用し、尙必要ある際は、船員職業能力申告令に依り、船員徵用を爲し得るものである。被徵用船舶の船員は其儘被徵用船舶に配置され、職務、移動等一切遞信大臣の指示に俟つものである。

船舶運營會に關する規定に依れば、會設置の目的は戰時に於ける總力を最も有效に發揮する爲に被徵用船舶の綜合的運營を爲す事に在る。そして其會の構成員は、徵用さるべき船舶の所有者であるけれども、小船主は一應團體に纏めた上に於て加入せしめる。會の役員は業界の經驗及び學識ある者の中から遞信大臣之を任命する。會の業務は被徵用船の運營、備船料の支拂、被徵用船員への給料支給等である。然し被徵用船の實際運航は、運營會の構成員に就き、遞信大臣の任命した者が之に當る事になつて居る。

以上の如き新海運政策に依り、我海運の國家管理は先づ完成したのである。從來の船會社は遞信大臣の指揮下に在る船舶運營會の下に立つて、實際の運航實務に従事することゝなつた次第である。

一方に於て、民間業者側の造船統制會も、最近に於て組織された。それに依れば石川島造船、浦賀船渠、大阪鐵工、笠戸船渠、川崎重工業、玉造造船、川南工業、日本鋼管、浪速船渠、函館船渠、播磨造船、藤永造船、三菱重工業、向島船渠、名古屋造船は、それぞれ單獨に會員として加入し、他の中小メーカーは關東、關西、中國、九州、東北と各地域別に造船組合協議會を作つて之に加入することに決定された。前記十四社は、前々から造船聯合會加盟員であつたのである。

從來は造船々備も可なりに遊休して居た様に見受けられる。之は造船材料の配給に於て順序が前後した事や、造機部門

の歩調が揃はなかつたことなどが災したと想像される。然し今後は造船用資材、勞力乃至原動力の配給に百パーセントの圓滑を期せねばならないと思ふのである。

然し我國の海運政策は、之を以て終るべきではない。蓋し大東亞戰爭中は、我國として東亞又は南方のみが、政策の主たる對象であり、世界經濟は暫らく考慮の外に置かれる譯である。であるが、戰爭は何時かは日獨伊の大勝を以て終末を告げるに相違ないのである。其際には、我國は東亞經濟圏の建設と共に、世界經濟に於て覇を稱する心構へがあらねばならぬ事は云ふ迄もないと思ふ。

其處で私の考へでは、其際に於ける國策として、國防上の必要資材は之を東亞圏内に確保し、國防に直接關係の無い平和的資材に就ては、其輸出入を世界貿易に俟つべきものと信ずる。換言すれば、其際に於ける、我國は超一等國として、世界的に經濟制覇と云ふことであらねばならない。斯る政策の最も基礎的な條件は、我海運の充實であることは云ふ迄もないのであつて、茲に我海運國策の將來の問題が存するのである。茲に又我等が單に法制的な海運政策に満足して居れない理由が存するのである。

斯くして我等は官吏、實業家、學者等を打つて一丸とした權威ある大海運國策研究會の設置を提唱したいと思ふのであ