

本邦戦時港湾施策

- 主として民間港湾企業の推移 -

歴史の大田港開港記念 (1)

会場報告本日 8 時

歴史的大田港開港記念 (2)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (3)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (4)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (5)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (6)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (7)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (8)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (9)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (10)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (11)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (12)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (13)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (14)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (15)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (16)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (17)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (18)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (19)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (20)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (21)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (22)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (23)

会場報告本日 8 時

歴史の大田港開港記念 (24)

会場報告本日 8 時

目 次

まえがき	3
第1 港運会社(港湾作業会社)	3
(1) 地区別団体と港湾作業会社の設立	3
(2) 一港一社主義の例外	4
(3) 港運会社の子会社	4
(4) 港運会社設立後の荷役実績	4
第2 日本港運業会	5
第3 日本港運業会の華工、半島人労務者移入	5
(1) 華工の移入	5
(2) 半島人労務者の移入	6
第4 日本港運検数業会	6
第5 船舶運営会、船舶貨物総揚制を実施	7
(1) 総揚制の意義	9
(2) 荷役河岸	9
(3) 仮揚	9
(4) 総揚制の実施範囲	10
(5) 料率	12
(6) 荷役責任量	12

(7) 総揚制採用後の実績	14
第6 日本倉庫業会	15
(1) 日本倉庫業会の倉庫業統制確立に関する意見	15
(2) 日本倉庫業会の倉庫業統制要綱	16
(3) 日本倉庫業会の改組による中央統制機構の確立	18
第7 日本倉庫統制株式会社	19
第8 商工組合法による地区別倉庫統制組合	21
第9 財団法人港湾改善協会	22
第10 終戦時における港湾運送事情	23
(1) 終戦直後から港湾運送業等統制令廃止直前までの期間における港湾運送事情	23
(2) 港湾運送業等統制令の廃止	26
(3) 港湾運送業等統制令廃止後における港湾運送事情	29

付録1 太平洋戦争直前における本邦港湾態勢の関係目次	31
2 政府方針に基づく本邦戦時港湾施策関係目次	31

まえがき

昭和 16 年 12 月 8 日太平洋戦争勃発以後、昭和 20 年 8 月 15 日ポツダム宣言受諾による終戦にいたるまでの期間における本邦戦時港湾施策は、これを(1)政府の方針に基づく各種施策と(2)この施策の影響を受けた民間港湾関係企業の推移とに分かつて論究し、さらにさかのぼつて(3)太平洋戦争直前における本邦港湾の態勢からも筆を起こすべきであろう。けれどもここでは紙数の制約から上記のうちの(2)のみに限定し、(1)および(3)は項目のみを付録に収めた。

さて今次大戦における本邦戦時港湾施策を概観すれば戦局の緊迫化に伴い喪失船は増大し、造船の促進にもかかわらず船腹絶対量は激減し、ために海上輸送力は激減してきた。よつてこれが増強策としての国内輸送面における陸運転移、その他が講ぜられたというものの、かかる際ににおける船腹の積極的創出策としては、船舶稼行率の向上にまつのほかほとんど策の施しようもなかつた。言葉をいいかえれば、港湾荷役力の割期的増強に主力が注がれた。しかるにその実施にあたつては、施設、労働、空襲、疎開などの隘路をみるとようになつたり、隘路打開困難裡に終戦を迎えた。そこで終戦における港湾運送事情を最後に記述した。

才 1. 港運会社（港湾作業会社）

(1) 地区別団体と港湾作業会社の設立

港湾運送業等統制令により、政府は 6 大港につき、それぞれ 6 地区（東京、横浜、東海、大阪、神戸、関門）を指定し、まずこの地区別団体が昭和 16 年 11 月から 12 月にかけて設立され、この設立後に港湾作業会社の設立準備が進められた。（その後昭和 18 年 5 月、樺太にも地区別団体が設立された。）かくて従来の船舶荷役

業組合（昭和15年5月設立の船内荷役業者の統合団体）、海上運送業海運組合（海運組合法に基き昭和15年2月設立の船舶業者の統合団体）、海陸連絡同業会（昭和15年5月結成の荷捌業者の統制団体）はそれぞれ解散して、この地区別団体に再編された。

さて、港湾運送業等統制令制定後約1年3ヶ月の準備時代を経て、昭和17年末までに本令適用ある全国67港中主要なる6大港（東京、横浜、大阪、神戸、名古屋、関門）はじめ32地区、46社の港湾作業会社が設立完了し、その総資本金2億8678万円に達し、全国的にほぼ完成するの状況となり、さらに昭和18年設立のものを加え、昭和18年11月初めまでに総計65社の設立をみた。

(2) 一港一社主義の例外

港運会社は原則として一港一社主義が採られたが、例外として大阪においては大阪港運、大阪石炭運送、大阪河川運送の三社、函館においては函館港運、函館海陸作業の2社が、それぞれの特殊事情に鑑みて設立された。

(3) 港運会社の子会社

東京船舶荷役、東京筏、横浜船舶荷役、川崎船舶荷役（横浜地区）神戸船舶荷役、大阪船舶荷役、大阪筏、関門船舶荷役、小樽港筏運送の9社は、港運会社の子会社であつて、船舶荷役及び筏荷役等に従事するものである。

(4) 港運会社設立後の荷役実績

函館三割、伏木二割、名古屋五割の能率増強を示し、広島は従来の3ないし4倍となつたと云われ、昭和17年12月中においては全国主要港平均標準荷役力に比し約二割五分の上昇を示し、戦時海

運能率増強に適切な統制施設であつたとみられた。（昭和18年2月1日、貴族院予算総会における寺島逓相の説明参照）。

才2. 日本港運業会

昭和17年末までに港湾運送業等統制令適用全国67港の中、6大港をはじめ32地区に作業会社47社の設立をみ、ついで昭和18年1月27日通信省告示をもつて中央団体会員資格者の指定、中央団体の設立命令および設立委員の任命が行われ、引き続いて設立準備を終え、同年2月10日設立認可を受け、ここに地方港運会社、船舶荷役会社、沿岸荷役業者組合等を全国的に統制する中央団体たる日本港運業会が新発足した。本会には支部のほかに、地区港湾運送業会がある。これは港湾運送業等統制令施行規則才30条によつて通信大臣が指定した7地区（註）にあるものである。

（註）港湾運送業等統制令施行規則ニ依リ地区別団体ヲ設立セシムヘキ地区（昭和16年9月20日、通信省告示第1991号）によれば、東京地区、横浜地区、東海地区、大阪地区、神戸地区、関門地区、樺太地区の7地区となつてゐる。

才3. 日本港運業会の華工、半島人労務者移入

（1）華工の移入

昭和19年に入るや、港湾労務状況は、極度に逼迫してきたので、政府当局では前年度試験的に伏木港に配置した華工の稼働成績良好なるに鑑み、昭和19年2月28日次官会議で予算（19年度）2,263,000円をもつて実施方決定せる華工の本格的移入を促進することに決定したが、この華工の移入ならびに管理の一切は運輸通信省から昭和18年2月10日創立の日本港運業会が、その移入な

らびに管理の主体となつた。もつとも華工移入の実施に際しては大東亜省、その他関係官庁、船舶運営会ならびに北京、上海および大使館等の協力があつた。この移入計画 5500 名に対し 5455 名を移入し、さらに函館の東日本造船株式会社からの転換による 402 名を加え、合計 5855 名に上つた。しかるに、昭和 20 年度については予算の決定を見なかつたので、日本港運業会の負担となつたが、これら華工は小樽、函館、室蘭、船川、酒田、新潟、伏木、七尾、東京、清水、大阪、神戸、広島、門司、八幡の 15 港に配置されたが、その機動的運用措置として博多に対しては門司より、敦賀に対しては神戸より、大阪に対しては伏木より、それぞれ 1 カ月ないし 2 カ月間の臨機増援配置が行われた。

(2) 半島人労務者の移入

右華人労務者の移入と併行的に半島人労務者の移入も行われたが、その移入は厚生省の斡旋と日本港運業会の活動により各港運会社において各自が費用を負担し、朝鮮総督府を通じて移入管理した。その予定数 7000 名に対して実際は 3798 名であつて、その配置された諸港は、東京、川崎、清水、名古屋、大阪、神戸、広島、広畑、徳山、関門、若松、八幡、博多、長崎、敦賀、伏木、八戸、室蘭の 18 港であつた。

才 4. 日本港運検数業会

港湾荷役力の割期的増強を図らんがための全国 6 大地区港運検数荷捌業の綜合統制機関が、昭和 19 年 9 月 19 日認可された。同業会々則才 1 条には「港湾荷役ノ重要部門タル各地港湾検数荷捌業ノ綜合統制機関ニシテ日本港運業会ノ下部組織トシテ業務ノ改善合理化ニ依リ国策遂行ニ協力スルヲ以テ目的トス」とある。

才 5. 船舶運営会、船舶貨物総揚制を実施

船舶運営会は戦時港湾荷役増強に関する閣議決定事項および船舶貨物総揚制実施要領（（甲）の才4参照）に基づき船舶貨物総揚制実施方針を決定し、日本港運業会荷主、その他の関係者と諮り、昭和18年6月22日船舶貨物総揚制実施要領を次の通り決定した。

（昭和18年6月22日船舶運営会）

才 1. 総揚制の目的

戦時下港湾における計画荷役を実施し船舶運行能率の促進を図り以て国家の緊急要請たる海上輸送力の画期的増強を期するものとす。

才 2. 総揚制の内容

総揚制は従来の所謂「総揚」と異り左の如き制度的意味を有す。

1. 総揚制は運送の一貫制特に港湾作業系統の一元化を意味す。

船舶運営会が荷役に対し原則として貨物の積地荷受けより揚地荷渡迄の一貫せる運送上の責任を負う即ち計画荷役遂行の為運営会が荷主に対し貨物の揚積を含む一貫運送を引受くると共に港湾作業对付ては荷主の直積直取に依らずして總て港運会社をしてこれに当らしめ以て港湾作業系統の一元化を図るものとす。

2. 総揚制は所謂荷主河岸（元に準ずる荷揚場所を含む以下同じ）を全面的に否定するものに非ず。

但し本制度の目的が計画荷役を実施し本船速発を図ることにその重点を置くを以つて之に支障を來すが如き遠隔僻地、不良非能率的なる荷主河岸は閣議決定事項に示せる通り必要に

応じ之が集約整理を行うものとす。

註 右実施に付ては成る可く荷主の自發的集約整理方を総通するものとする。

3. 総揚制は必要に応じ仮揚をも実施するものとす。運営会は荷主（荷送人および荷受人を含む以下同じ）の危険と費用とにおいて概ね左の場合仮揚を為すことを得るものとす。(433頁)

- (イ) 荷主が貨物の受取りを怠りまたは之を拒みたる場合。
- (ロ) 荷主河岸が荷主の責任に帰すべき事由または天災不可抗力に因る荷つかえ解船込等の為 貨物の陸揚（水切）困難なりと認められたる場合。
- (ハ) 荷主が自己の都合に依り荷主河岸に於て _____ 日以上解船の滞泊を生ぜしめたる場合。
- (ニ) 荷主が河岸が甚しき遠隔地又は不良能率的なる場合にして本船速発に支障を來すが如き場合。
- (ホ) 貨物の性質、状態等に依り仮揚の必要ありと認められたる場合。
- (ヘ) 荷口少量 (_____ 屯 以下) なる場合。
- (ト) 其の他非常緊急の場合又は監督官庁より特に指示命令ありたる場合。

註 (1) 仮揚すべき場所は原則として港運会社が準備せる場所中より運営会之を指定す。

註 (2) 仮揚を為したる場合に於ける荷主に対する運営会の運送契約上の責任は仮揚完了の時を以て終了するものとす。但し運営会は荷主より右仮揚場所より港湾運送を依頼せられたるときは当該実情に応じ荷主の危険と費用とに於て之を引受くることを得るものとす。

註 (3) 仮揚に因りて生ずる貨物の損傷、減量、特殊費用等は荷主の負担とす。

(1) 総揚制の意義

本制度は従来の所謂総揚制（仮揚）とは異質のものであつて、運送の一貫性、特に港湾作業系統の一元化を意味するものである。すなわち本船才一主義の荷役体制を指し、計画配船即応の計画荷役を企図せるものである。

(1) 運送の一貫性

船舶運営会は、海上運送および積揚地における港湾運送の一貫輸送を行い、荷主に対しては積地荷役から揚地荷役までの運送上の責任を負うものである。

(2) 港湾作業系統の一元化

右の場合、港湾作業は港運会社に一括請負わしめるから、港運会社は船舶運営会の運送契約義務履行についての履行補助者の地位におかれる。もちろん船舶運営会の対荷主運送契約は積揚地に於ける船内人夫賃、船賃、その他の諸掛を含むところの運送賃に変更された。

(2) 荷 主 河 岸

総揚制では計画荷役、本船速発に重点がおかれるから、これに支障をきたすような遠隔地、不良非能率な荷主河岸は必要に応じて集約整理せんとするものである。けれども、従来の荷主河岸を全面的に否定せんとするものではない。すなわち優良河岸はむしろ積極的に新設の方針がとられた。

(3) 仮 揚

本船速発に支障をきたすが如き場合、船舶運営会は従来の意味の総揚すなわち仮揚を行うものである。これが実施される場合については実施要領才 2 に 7 つの場合が列挙されている。（内容省略）

1. 仮揚の責任

船舶運営会は、仮揚完了時をもつて荷主に対する運送契約上の責任が終了する。ただ問題となるのは、仮揚後荷渡しまでの保管は、運送契約上の延長にあらざる民法上の善管注意をもつてすればよく、その保管費用は荷主の負担となる。

2. 仮揚後の貨物処理

仮揚された貨物の仮揚された場所からオニセ輸送のために、その港湾運送を荷主から特に船舶運営会が依頼された場合には、港の実情に応じて荷主の危険、費用において引受ける。ただし、これは運送契約の延長ではなくして別個の附帯契約とみられる。

3. 仮揚貨物の損傷填補

仮揚貨物の損傷は、荷主負担である。ただし、荷主の責に帰すべからざる事由により仮揚した場合は、これに要した費用中、左に該当するものは船舶運営会の負担とした。

(イ) 仮揚場所における貨物の保管または監視に要する費用

(ロ) 仮揚場所より荷主河岸までのオニセ港湾運送をなしたる場合、その港湾運送料（認可料率）と本舷船側から仮揚場所に陸揚げするまでの港湾運送料との合計が本舷船側から直接荷主河岸に陸揚げするまでの港湾運送料よりも超過したる場合はその超過額。

(4) 総揚制の実施範囲

1. 港湾運送の範囲

港湾運送の範囲につき、昭和18年4月14日、海務院、船舶運営会、日本港運業会、主要港運会社の合同懇談会は、船内荷役、解廻漕、沿岸荷役を含む海陸連絡の一貫作業を目標として総揚制の作業は原則として荷捌を含む沿岸荷役までと結論した。ここに

沿岸荷役までの範囲というのは、港湾運送業等統制令第2条規定の範囲である。（註1）従つて陸上小運送は除外されたものである。要するに、総揚制では港湾運送業等統制令施行規則第3条の業種指定のオ一種からオ五種までの事業を含むものである。（註2）。

しかるに、工場河岸、営業倉庫河岸、日本通運倉庫等に在つては、港湾運送業等統制令施行規則第2条の除外規定により沿岸荷役作業を取扱い得るため、総揚制実施に当り船舶運営会が、港運会社以外にこれらとも下請契約をなすときは複雑となるからして、港運会社との契約一本建とした。その結果港運会社は船舶運営会に対し船内から沿岸までの作業を一貫して請負つた後、沿岸の面においては倉庫会社と寄託契約を結び、また右以外の他の面では委託または協定等の形態で一貫作業に対する責任を負うこととされた。

第2条 本令ニ於テ港湾運送業トハ海上運送ニ附隨シテ貨物ノ船積又ハ陸揚ノ為荷捌、積卸又ハ艀船若ハ曳船ニ依ル運搬ヲ為ス事業及此等ノ作業ノ請負ヲ為ス事業ヲ謂フ

（註2） 港湾運送業等統制令施行規則第3条、業種指定（昭和16年9月20日通信省告示第1990号）

第一種（海運業者ハ荷主トノ間ノ請負契約ニ基キ船積又ハ陸揚荷捌ノ作業ヲ為ス事業）

第二種（海運業者又ハ荷主トノ間ノ請負契約ニ基キ船内荷役ノ作業ヲ為ス事業及其ノ下請ヲ為ス事業）

第三種（艀船又ハ曳船ニ依ル運搬ヲ為ス事業）

第四種（艀船ノ積卸又ハ上屋ヘノ搬出入ヲ為ス事業及其ノ下請ヲ為ス事業）

第五種（木材ノ積卸、筏組及運搬ヲ為ス事業）

2. 港湾及び貨物の範囲

本制度実施の港湾及び貨物の範囲は、逐次増加することとし、とりあえず内地港湾中、港湾会社が確立されている所において揚荷の場合から実施に移された。すなわち昭和18年6月、横浜、名古屋、大阪、神戸、広島、関門における台湾米の総揚制実施から始められ、6大港以外にさらに、広島、長崎、伏木、新潟、清水、若松を加えた12港で実施された。また貨物は石炭、紙、パルプ、セメント、砂糖、台湾米、螢石、石灰石の8品目であつたが、後には23港、34品目に増加された。

3. 実施船舶

原則として汽船に実施するものとし、機帆船については第一次的には石炭積込みのみに実施されたが、その他の貨物の機帆舷積は実施にいたらなかつた。

(5) 料率

港湾作業料は船舶運営会が荷主から受け取り、これを港運会社に支払われた。そして作業料は原則として認可料率を採用し、船舶運営会と荷主との運送契約の内容は、本船運賃と港湾作業料との二本建とされた。ただし船内人夫賃を含める公定又は認可の本船運賃はそのままとされた。

(6) 荷役責任量

1. 荷役責任量の必要性

総揚制実施により荷主は、従来負担せるランの責任を解除されることになつたので、これに代つて港運会社が一定荷役量の責任を負うことになつたわけである。

2. 貨物別標準荷役量の決定

前記ラン制度は、その後戦局の推移に伴い港湾荷役状態は、(1)労務者不足、(2)A舷、B舷とC舷との関係、(3)船団が一時にかたまつて入港するための作業量の波状性等のため激変をきたしたので、貨物別標準荷役量の設定が早急に望まれた。この問題について船舶運営会では昭和18年夏、すなわち総揚制実施の当初からすでに総揚制適正荷役責任量設定委員会を設け、対荷主海上運賃附条件としてラン制度とは全然その性質を異にする、港湾自体の荷役能力を基準とする標準荷役責任量ならびにこれが附帯条件の確立に努めた結果、ようやく昭和19年8月20日、運輸通信省海運管第2499号をもつて認可され、同年8月20日以降実施の運びとなつた。その内容は各港別、船型別（註）品目別に一日荷役責任量が定められたものである。それによると、船型は大小二種、港湾は東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門、若松、清水、広島、長崎、新潟、伏木、敦賀、舞鶴、七尾、富山、直江津船川（秋田港を含む）酒田、八戸（鮫）、塩釜、青森、下北（大湊）の23港湾である。

また品目別では1.石炭、2.コークス（粉塊）、3.ピッヂ及びピチコーキス、4.コーライト、5.鉄鉱石、6.銑鉄（海綿鉄を含む）7.鋼材（シート、バーブルーム、インゴット等）、8.屑鉄（プレス、撤）、9.銅、10.亜鉛、亜鉛鉱、11.硫化鉄鉱、12.銅鉱石、満俺鉱、石灰石、13.螢石、黒鉛（土状、鱗状を含む）、14.珪石、15.粘土、16.マグネシウム、マグネサイト、17.ボーキサイド、18.耐火煉瓦、19.原鉄（粒鉄）其他鉄鉱石、20.曹達類、21.塩、22.セメント、23.洋紙、パルプ類、24.飼料其他雑穀、25.大豆、26.化学肥料、27.米、28.磷礦石、29.砂糖、30.枕木類、31.綿花、32.生ゴム、33.工品、34.雑貨の計34品で、以

上三者が組み合わされて表示されているのが、「総揚制標準荷役責任量並ニ附隨条件」(昭和19年8月2日、運輸省海運管才2499号認可、昭和19年8月20日以降実施である。

(註) 大型船は総屯数1500屯以上の港舷、小型は総屯数100屯以上1000屯未満の汽船

(7) 総揚制採用後の実績

総揚制は全貨に実施されず、しかも実施作業範囲は区々（或る貨物は沿岸着、或る貨物は陸揚まで等）であつたからして、予期の効果は挙がらなかつた。しかし石炭についてみれば好結果をもたらした。例えば、裏日本諸港、殊に酒田、船川、新潟、伏木千港では総揚制実施前は鉄道炭の荷役指揮系統が他炭のそれと異つていたので、石炭の綜合的荷役作業上の支障をきたした点少なしとしなかつたが、鉄道炭、日本石炭の石炭とともに総揚制を実施するようになつた昭和19年度においては、これが計画荷役には船舶運営会が当り、石炭の需給関係、労務、資材の事情等をにらみ合わせて綜合的計画荷役が実施されたので、荷役力昂揚上相当効果を挙げた。参考のため石炭荷役積表（詳細は省略）についてみると、総揚制実施後において荷役能率が標準荷役責任量を上廻つた諸港は、昭和19年度では舞鶴、敦賀、土尾、伏木、富山、直江津、新潟、酒田、秋田、青森、八戸、塩釜であり、昭和19年度では七尾、直江津、塩釜、秋田であつた。それは昭和19年は戦局悪化の影響が、まず太平洋岸に現われて來たので太平洋岸諸港は入貨減少しきたり、かつ労務不足のため港湾荷役能力が著しく低下したのであつた。これに反し、裏日本諸港にあつては当局の指示もあつて、北海道炭の仲継港としての入貨が増大し、一方諸港の港運会社は常に「デマ」支払の形となるべく反し裏日本諸港の港運会社は「デマ」受取の形となり、前者は不

満を抱くようになつたが、それにしても昭和20年になると空襲その他諸条件の悪化によつて港湾荷役能力は各港いずれも著しく低下するようになつてきた。

才6 日本倉庫業会

(1) 日本倉庫業会の倉庫業統制確立に関する意見

日本倉庫業会は、昭和16年6月3日創立されたが、その前は明治33年12月結成の日本倉庫業聯合会が昭和7年7月に日本倉庫協会と改称されたものである。この日本倉庫業協会は任意団体である関係で企業者を必ずしも網羅しなかつた。もつともその後における改組後は商工組合法により倉庫統制組合たる地区組合のみならず日本倉庫統制株式会社をも統制するところの中央統制機関の性格に変更されたので、その段階においては全業者の統制団体となつた。昭和18年11月新設の軍需省の出現によつて従来倉庫業を所管していた商工省は廃止され、事後倉庫業の所管は運輸通信省に移つた。しかし倉庫業の所管は運輸通信省の中でも、海運総局と鉄道総局との双方で分離所管されるようになつた。そこで日本倉庫業会では倉庫行政の一元化について官制上の問題たる臨時倉庫の意義を港湾のフロントを占むる接岸倉庫のごとく狭義に解せずして、港湾都市倉庫の意に広義解釈する者の臨時倉庫に係る意見書を昭和18年11月22日発表した。それよりさき昭和18年10月21日には、日本倉庫業会は「倉庫行政の確立並運用に関する陳情書」を当局に提出して港湾倉庫と奥地倉庫との二途に分かつて所管されざるよう進言したことがあつた。かくて運輸通信省企画局が新設され、その局内に一課（才四課）が設けられ、それが倉庫営業統制の企画に関する事項及び倉庫営業に関する事務の綜合調整に関する事項を掌るよ

うになつた。これよりさき「倉庫荷役力増強ニ関スル件」が昭和18年1月23日附をもつて商工省企業局長から日本倉庫業会々長宛通牒された。

商工省企業局長豊田雅孝発、日本倉庫業会々長
三橋信三宛

最近ノ情勢ニ鑑ミ倉庫荷役力ノ増強ハ喫緊ノ問題ナルニ付差当リ全国主要港湾都市ニ於テ倉庫業及之ガ附帯業務ニ関スル荷役ヲ引受クル業者（下請業者ヲ含ム）等ヲ以テ荷役業ノ統制組合ヲ結成シ適切ナル運営ヲ為サシメ度ト存候ニ就テハ之ガ結成ノ指導、斡旋方可然御措置相成様致度此段及通牒候也

右に対し日本倉庫業会では左のごへき倉庫の統制確立に関する意見を政府当局に提出した。

(2) 日本倉庫業会の倉庫業統制要綱

倉庫業ノ統制確立ニ関スル意見（昭和19年1月25日附日本倉庫業会より内閣総理大臣、運輸通信大臣、其の他政府軍部等関係方面に提出）

從来政府ニ於テハ屢々倉庫業ノ統制ヲ企図セラレタルニモ拘ラズ、諸般ノ事情ニ妨げラレ未ダ其ノ実現ヲ見ルニ至ラザルハ吾人ノ甚ダ遺憾トスル所ナリ、然ルニ現下苛烈ナル決戦段階ニ於テ戦力ノ飛躍的増強ガ国家ノ至上命令トシテ叫バカルル秋ニ当リ独り倉庫業ノミガ戦時統制経済ノ境外ニ立ツコトハ最早許サレズ、倉庫業ノ決戦化ノ為メニハ速力ニ斯業ノ統制ヲ確立シ国家ノ要請ニ即応スル如キ態勢ヲ整ヘザルベカラズ、倉庫企業ノ国家的使命ハ戦局ノ進展ニ伴ヒ愈重大トナリ直接軍需其他戦力物資ノ海陸輸送ト密接不可分ノ関連ヲ

有シ又空襲必至ノ情勢下ニ於テハ重要物資或ハ非常用物資ノ分散貯蔵等公約機能ノ増大ヲ要求セラレツツアリ、政府ニ於テモ時局下倉庫業ノ重要性ヲ深ク認識セラレ斯業ノ運輸通信省ヘノ移管ヲ契機トシ新タナル構想ヲ練リ倉庫ノ統制ニ付成案ヲ急ガレツツアルモノト思料スルモ、日本倉庫業会ニ於テハ業会ノ嚮フベキ方向決定ヲ念願スル全国五百有余ノ斯業者ノ総意ニ徴シ幾度カ理事会ヲ召集シ慎重審議ノ結果左記ノ如キ倉庫業統制要綱ニ關スル完全ナル意見ノ一致ヲ見タルヲ以テ爰ニ政府当局ニ對シ建議シ、倉庫企業ノ創意ト責任態勢ノ確立ヲ基調トシ速力ニ斯業ノ実情ニ即シタル統制ヲ實現セラレンコトヲ要望ス

1. 根本的ニハ全国倉庫業ノ一元的統制ノ實現ヲ目途トスルコト
1. 差当り東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門ノ六大港及之ニ密接ナル関連ヲ有スル近接地区ニ於ケル倉庫並附属設備ノ借上運営ヲ為ス一元的倉庫統制会社ヲ設置スルコト
1. 右倉庫統制会社ハ下部機トシテノ実務担当者ノ如キ代行機関ヲ置カズ直接自ラ強力ナル一元的運営ノ衝ニ當ルコト
1. 公共ノ倉庫、上屋及附属設備等ノ施設モ一体トシテ右倉庫統制会社ヲシテ綜合運営セシムルコト
1. 六大港及之ニ密接ナル関連ヲ有スル近接地区以外ノ地方ニ於ケル倉庫業統制ノタメニ地域別ノ倉庫統制体ヲ結成スルコト
1. 日本倉庫業会は之ヲ發展的ニ解消セシメ六大港中心ノ倉庫統制会社ト地域別ノ倉庫統制体トヲ以テ中央ニ法的恨拠ヲ有スル簡素強力ナル全国的統制機関ヲ設ケ以テ全国倉庫業統制ノ完璧ヲ期スルコト
1. 以上ノ如キ倉庫業ノ全面的統制ヲ實現セシメ円滑ナル統制運営

ヲ期スル為メ倉庫統制令ノ如キ国家総動員法ニ基ク単行勅令ヲ公布セラレ度キコト

(3) 日本倉庫業会の改組による中央統制機構の確立

後述するごとく倉庫統制は、昭和19年中に急転直下的に完成された。そのオ一段階は、日本倉庫統制株式会社（昭和19年4月24日登記、同年5月1日開業）の発足、オ二段階は、地区別倉庫業統制組合（昭和19年6月中、各所に設立）の成立、オ三段階は、右両者の中央統制機構の確立、すなわち日本倉庫業会の改組による新発足（昭和19年10月1日）である。運輸通信省では前二者の中央統制機構として最初は倉庫統制令の設置を考量したが、名目よりも実質の方針をとることとなり、既存の日本倉庫業会を改組強化して任意団体ではあるがそれに統制会的性格を持たしめることとした。よつて日本倉庫業会では、これに伴う定款変更（註）、機構の拡充強化、その他の改正を行い、昭和19年10月1日から新発足し、会長には日本倉庫統制株式会社々長清水光美が就任したが、同氏はまた日本港運業会々長も兼ねた。

（註） 日本倉庫業会新定款（昭和19年10月1日改正）

第 5 条 本会ハ倉庫業統制組合及日本倉庫統制株式会社其ノ他倉庫業ヲ営ム者ヲ以テ之ヲ組織ス支社支店又ハ出張所ハ独立シテ会員タルコトヲ得倉庫業ヲ営ミタル者ニシテ統制ノ為其ノ事業ヲ休止シ居ル者ト モ本会ノ会員タルコトヲ得会員ハ其ノ代表者ヲ定メ本会ニ届出ヅルコトヲ要ス、其ノ変更アリタルトキ亦同シ

第 10 条 会長ハ運輸通信大臣之ヲ命免ス

理事、監事及評議員ハ会員代表者（第5条第2項ノ規定ニ依ル会員ヲ除ク）又ハ学識経験アル者ノ中ヨリ会長之ヲ任命ス但シ監事ノ任命ハ評議員会ノ推薦ヲ経ルコトヲ要ス

第11条 理事、監事及評議員ノ任免ハ運輸通信大臣ノ認可ヲ受クルモノ

トス

才7. 日本倉庫統制株式会社

昭和19年3月24日情報局発表の倉庫業統制要綱（（甲）才10の1参照）の大要は左の如くであつた。

1. 借上運営を目的とする統制会社令による統制会社の設立
2. 右と併行して、商工組合法による統制組合の設立
3. 以上による統制会社及び統制組合をもつて、さらに重要産業団体会による統制会の設立

であつたが、以上の三施策は相繼いで進行し、3は前述したからここでは1の統制会社について述べる。（2については後述する。）それがすなわち日本倉庫統制株式会社である。

1. 54業者（註）に対する統制会社設立命令

昭和19年3月30日、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門の6大港都市において主たる営業をなす者（但し所管倉庫坪数500坪以上の者）及び他の土地において主たる営業をなすも6大港都市において所管坪数500坪以上を有する者は新会社で経営することとなつた。なお、6大港において主たる営業をなす者が他の土地において経営している倉庫については、便宜原則として切り離さず新会社で経営することとされた。

さて、昭和19年4月1日證衡委員任命、同月4日設立委員選任即日認可、同月7日設立委員会、同月8日設立認可、同月24日設立登記、同年5月1日開業の運びとなつた日本倉庫統制株式会社は、統制会社令による戦時国策会社で、輸送力増強と計画保管の完遂を目的とし、左の2点が注目される。

1. 主要港湾の倉庫を借り上げて一元的に経営すること。これは、さきに日本倉庫業会が建議した業者の総意による統制方式が認められたものである。
2. 従来、普通のトンネル会社式統制会社と異なり、現実に業務、設備、人員の供出を受けて生産行為 자체を直接に営むから、現業把握の点においては会社合併の場合と異なること。

なお、本会社の事業は次の通り定款に規定されている。すなわち(1)倉庫営業、(2)上屋業、(3)荷役及び荷捌業、(4)船舶破繫場業、(5)前各各号に掲ぐる事業のほか本会社の目的を達するため必要なる事業である。

次に本会社の営業所は、本社を東京に、支社を東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門におき、この6大港都市に主たる営業をなす業者の他の地方の営業所をも本会社が経営するので、四日市、一ノ宮、津島、鹿児島、若松等(5月1日)及び函館(7月16日)においても営業することになった。但し小樽は同地方で地区組合が進歩中という特殊事情で除外された。

(註) 昭和19年4月1日附会社設立受命業者

[主たる営業所在地]	[業者数]	[業者の名称]
東京	28	三菱、三井、渋沢、日本通運、日満、安田、帝国倉庫運輸、日本、東京、倉庫運輸、東京銅銑、岩友、乾、旭、王子、大信、深川、昭和、志水、近藤商事、神田川商事
横浜	9	横浜、横浜新港、横浜共立、辰巳、帝国、糸金港、横浜共同、横浜貿易、横浜商品
名古屋	4	東陽、四日市(本店四日市)、運搬合資、半田運送倉庫(本店半田)
大阪	9	住友、杉村、東洋、天満、宮島組、鳥井組、谷川運送店、寺田組、大阪
神戸	7	川西、森本、横山、鈴鹿(本店東京)、是則運送店、日本製米製粉、上組合資会社
関門	2	下関、邑本
合計	54	

才 8. 商工組合法による地区別倉庫統制組合

日本倉庫統制株式会社の設立と呼応し、これを補充する意味において考慮されていた商工組合法による倉庫業統制組合の設立について昭和19年5月24日、運輸通信省は告示をもつて商工組合法第12条第1項による設立命令を発した。かくのごとく任意設立の形式によらなかつたのは迅速を期したからである。そして設立認可申請日を同年6月15日とし、組合員たる資格は地区内において倉庫業を営む者（冷蔵倉庫業及び水面木材倉庫業を営む者は除く）とされ、地区は概ね地方行政協議会管轄地域別に定めるものとされた。そこで、各組合は同年6月中に定款等を定め、指定期日までに悉く設立を完了（登記の日）したが（註）商工組合法による地区別倉庫統制組合の設立により従来の都市又は府県単位の日本倉庫業会支部は解散すべきわけであるが、日本倉庫業会と本組合との間には連絡がない関係上、右支部と本組合とを表裏一体関係におくよう措置するとして、右支部は当分存続に決した。又日本倉庫統制株式会社の支社が存在する関東、東海、近畿、九州の本組合については日倉支社支店長が本組合理事長を兼務就任することとなつた。

〔註〕商工組合法による地区別倉庫統制組合主要内容

〔名称〕	〔創立総会〕	〔事務所所在地〕	〔会員数〕
北海倉庫業統制組合	6.10	小樽	89
東北 "	6.5	仙台	96
関東 "	6.5	東京	83
北陸 "	6.7	新潟	83
東海 "	6.8	名古屋	94
近畿 "	6.10	大阪	40
中国四国 "	6.10	広島	47
九州 "	6.8	門司	37

才 9. 財団法人港湾改善協会

財団法人港湾荷役改善協会の発端は、昭和16年海運統制令の改正に伴う船舶荷役賃率の一般的是正に当り差当り東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の各港に港湾中から一定歩合を右機関に釀出せしめ荷役労務の確保改善施設事業を行わしめるという政府の方針（昭和16年9月3日決定）に従つたものであつて、昭和17年以来左記の通り各地に設立をみた。同協会の目的及び事業は左の一例に示す通りである。

財団法人横浜港湾荷役改善協会寄附行為

才3条 本会ハ港湾荷役ノ改善ヲ図リ船舶運航能率増進ニ寄与スルヲ目的トス

才4条 本会ハ前条ノ目的ヲ達スル為左ノ事業ヲ行フ

1. 港湾荷役能率増進ニ関スル施設ニ対スル助成
2. 港湾労務者ノ確保ニ関スル施設及之ニ対スル助成
3. 港湾労務者ノ養成訓練其ノ他港湾労務者ノ素質向上ニ関スル施設
4. 其ノ他本会ノ目的ヲ達成スル為必要ナル事業

財団法人港湾荷役改善協会は、その主管海運局次長が理事長となり、所在関係官庁、港運会社、荷役会社、団体等よりそれぞれ代表を選出し、その内理事及び監事は評議員会の推薦により主務大臣が之を指名し、又評議員は理事長が主務大臣よりの認可を得て任命していたが、その後官公吏及び団体代表者たる役員の異動頻発するに及び共管官庁厚生省と協業の上、昭和19年4月19日からは寄附行為を改正し、主務大臣宛異動の届出のみですむようになつた。

なお、昭和18年5月17日には鈴木貞一行政査察使一行は横浜

港湾荷役改善協会の査察を行つた。

財団法人港湾荷役改善協会設立状況（昭和19年7月末現在）

名 称	(15)	設立年月日
財団法人横浜港湾荷役改善協会		昭和17年11月10日
〃 大阪	〃	18年 3月29日
〃 東京	〃	18年 4月15日
〃 神戸	〃	18年 8月10日
〃 名古屋	〃	18年 8月10日
〃 四日市	〃	18年10月21日
〃 関門	〃	19年 7月19日

才 10. 終戦時における港湾運送事情

戦災による全国港湾施設の能力損耗率（註）は、①雑貨にたいする施設約60%、②撤荷にたいする施設約30%といわれる。

（註）戦災による能力損耗というのは、戦争による施設の破壊および戦時中の維持補修の放置による航路、泊地の埋没、施設の腐朽による損耗を戦前と比較したものである。

（1）終戦直後から港湾運送業等統制令廃止直前までの期間における港湾運送事情

昭和20年9月28日附連合軍最高司令部覚書「日本非戦闘用船舶の利用」は、港湾荷役力の不足が終戦処理の円滑な遂行に支障をきたすことの著しいのに鑑みて発出されたものであるが、この覚書に接するや、政府は同年10月12日附厚生省、運輸省令才1号昭和20年勅令才542号に基く港湾荷役力及船舶等造修能力ノ確保昂上ニ関スル件を発令し、港湾荷役力の確保向上のため港湾運送業

者にたいし 1 日 24 時、1 週 7 日間作業ならびに賃金その他を規定し、この省令にもとづいて荷役責任量ならびに 24 時間作業命令が 49 社に対して為せられた。（註 1）

この場合荷役責任量に対応する荷役力維持の責任あると同時に、実際の取扱高が予定責任量に達しない場合には政府から損失が補償された。（註 2）

（註 1） 第一次指定会社は昭和 20 年 10 月 12 日東京港運等 38 社、第二次指定会社は同年 11 月宇部港運等 11 社、合計 49 社。

（註 2） 昭和 20 年 10 月、11 月、12 月の 3 カ月分総額 2932000 円の損失補償金が 46 社にたいし昭和 21 年 3 月に交付された。なお 21 年 1 月以降は作業命令は出されなかつた。

かくて終戦の年の空白状態の危機は一応乗り切つたが翌昭和 21 年には連合軍の救済物資、ことに食料の輸入が開始されたので昭和 21 年 7 月 25 日次官会議で「食糧輸入外国船の荷役力増強について」をもつて措置要領が定められた（註）。なお、横浜港には最も多く船舶が集中するものとして本次官会議備考にもとづいて現場処理機関として「横浜輸入食糧輸送対策本部」が設置された。

- （註） 1. 海陸を通じ 24 時間荷役を実施し之がため解曳船の修理を促進し之に必要な食糧の確保を図る。
2. 本船背後、解回転率の増強を図るため上屋、物揚場、荷役機械の修理並びに必要個所の緊急浚渫を行う。又進駐軍占領の岸壁上屋の一部開放の懇請。
3. 近接港からの労務者、解、曳船等の応援並びに機帆船、無動力船の動員
4. 輸入食糧仕向地の速かな決定、之に関連する鉄道輸送力の増強、荷役能力の増強、陸上小運送力の優先使用。
5. 労務者休息設備の整備。
6. 配船の一港集中をさけるため各港分散の懇請。

つぎに港運業と関係深い港湾倉庫についてみると、6大港倉庫の羅
災は45%で終戦時には約37万坪に減少したので横浜、名古屋、四
日市、神戸、門司には全額国費をもつて12950坪の国立簡易倉庫
が建設されたけれども、連合軍が接收した倉庫も少なくなかつた。の
みならず、つぎの各社はそれぞれ閉鎖機関、制限会社、集中排除指定
会社とされた。（註）

（註）倉庫関係の閉鎖機関、制限会社、集中排除会社（本表中には昭和22，23
年に指定のものを含む）

	会 社 名	指定年月日	備 考
閉鎖機関	全国冷凍商工業協同組合	昭和22年10月23日	
	日本倉庫業中央会	22年 9月16日	
制限会社	三井倉庫株式会社	20年12月 8日	
	三菱倉庫株式会社	"	
	住友倉庫株式会社	"	
	渋沢倉庫株式会社	20年12月11日	
	安田倉庫株式会社	"	
指定会社	三井倉庫株式会社	23年 2月22日	
	三菱倉庫株式会社	"	
	住友倉庫株式会社	"	
	渋沢倉庫株式会社	"	解散
	東陽倉庫株式会社	"	解散
	四日市港運株式会社	"	解散
	京都倉庫株式会社	"	解散
	中央倉庫株式会社	"	解散
	川西倉庫株式会社	"	解散
	日本通運株式会社	"	解散
	日本冷凍株式会社	"	解散
	五十嵐水産株式会社	"	解散

企業再建整備会社および整備計画（省略）

(2) 港湾運送業等統制令の廃止

終戦翌年の昭和21年、戦時中一港一社主義であつた独占的経営形態では却つて荷役の非能率化をきたすことが問題となり、就中横浜港について強調されるようになつたので、政府は昭和21年7月つきの声明を発した。

「港湾運送業の運営形態は従来統制令における企業開始許可の運用において港運会社ならびにこれに準ずるもの以外は、これを認めない方針をとり一港一社を原則としてきたが、今後は信用経験あるものならばこれを許可することとする。また許可の際附したる地域、業種、取扱品目の制限も撤廃する。かくして競争による能率の向上を期することとしたい。」

この声明によつて港湾運送業の複数制復帰の途が開けた。かくて港湾運送業等統制令は、昭和20年法律第44号国家総動員法廃止法律および昭和21年勅令第181号国家総動員法の施行期日を定める件によつて昭和21年9月末日をもつて廃止となつた。しかしそ実際問題としては従前の港運会社、船舶荷役会社、沿岸荷役会社そのものは同令の廃止と同時に解散とはならなかつた。それというのは、これらには従来各業者所有の駁船、曳船その他の施設や、営業権などが現物資されていたので、同令は廢されたといつてもこれら施設の返還または譲渡を受けなければ事業の開始は不可能の状態であつたから、複数制を目標とする業界再編成の実現をみなかつた。しかるに、占領軍当局が京浜運輸株式会社の独占性にたいし強硬な意見を表明するによよんで、昭和22年9月16日同社は閉鎖機関令第1条により閉鎖機関に指定された。そのうち同社事業の重要性に鑑み同社の従来の業務はすべて指定業務として継続実行することが、閉鎖機関令第3条により許可され、昭和23年5月閉鎖機関整理委員会から、京浜運輸株式会社に対し自己所有の駁、曳船を供出

て株式を取得した同社の現株主及び旧株主に譲り、曳船を返還譲渡するとの方針が発表された。かくて、京浜運輸株式会社の整理は昭和23年9月30日完了したので、同社の指定業務もまた取り消されて同社はここに完全に閉鎖された。この京浜運輸の解体と併行して、その他の主要港運会社、船舶会社について業務活動の規制が発せられた。(註) それは京浜運輸の解体を知った他の港運会社が自己資金を処分することのないように財産保金のための差押的措置であった。この業務活動の規制を受けたものは13社におよぶが、これら会社の解体方法としては①京浜運輸と同様方式によるものと、②しからざる方法によるものとの二種とされ、前者については昭和23年12月10日大蔵省、運輸省が、また後者については昭和24年1月12日総司令部民間運輸局メモが発せられた。

(註) 昭和23年4月12日附総司令部経済科覚書

港運会社等の規制の件

1. 運輸大臣は本覚書別表に掲げる各会社に関し左の事項につき適切なる措置を直ちにとるべき。
 - (a) 当該会社は如何なる固定資産も処分してはならない。
 - (b) 当該会社の通常業務の一般的遂行に伴う支出を除き如何なる支出もなしてはならない。
 - (c) 当該会社は給料或は如何なる種類の報酬の支払も増加してはならない。
 - (d) 如何なる種類の記録、報告および文書を滅失または移動してはならない。
2. 当該各社は1948年4月1日現在の完全なる財産目録を運輸大臣に提出しなければならない。当該各社は1947年4月1日以降における一切の財産につきその取得若しくは処分を示す適當な記録を保存しなければならない。さらに当該各会社は一切の貸付金、配当、資本金変更その他一切の金融の処理に関する記録を保存しなければならない。

(別表) 制限港運会社名

東京港運株式会社	横浜船舶荷役会社
名古屋港運株式会社	東京船舶荷役会社
大阪港運株式会社	名古屋船舶荷役会社
大阪石炭運送株式会社	名古屋沿岸荷役会社
大阪河川運送株式会社	神戸船舶荷役会社
神戸港湾作業株式会社	神戸石炭作業会社
関門港運株式会社	大阪沿岸荷役会社

(註) 本表中大阪沿岸荷役株式会社は実現しない。

(1) 昭和23年12月10日大蔵省、運輸省告示。

閉鎖機関令第1条第2項の規定により次に掲げる会社を閉鎖機関とする。

同令第3条第3項の規定により同会社に関する一切の業務を指定業務に指定する。

昭和23年12月10日 大蔵大臣

運輸大臣

東京港運、名古屋港運、大阪港運、神戸港湾作業、大阪港石炭運送、

大阪河川運送、関門港運

(2) 昭和24年1月12日総司令部民間運輸局覚書

上記7社は京浜運輸と同様な原則により閉鎖機関整理委員会により整理解体されることとなり残りの6社の処理ならびに上記の経済科学局覚書とは無関係の6大港以外の港運会社の処理については昭和24年1月12日総司令部民間運輸局覚書(註)をもつて、つぎのごとく指示された。この覚書によつて港湾運送業等統制令第3条の規定による会社は(すでに閉鎖機関に指定のものを除き)すべて所定期日までに再編成計画の提出を要することとなつた。

(註) 昭和24年1月12日総司令部民間運輸局覚書

昭和24年1月12日

「制限ステベ会社」に関するコンファレンス・メモ

1～4(省略)

5. 「結論」 運輸省はつぎのごとく指令された。

- (1) 現に業務活動を制限されているすべてのステベ会社より計画を提出せしめ承認を求めしめること。
- (2) 旧港湾運送業等統制令の適用を受け、現に尙活動しつつある他の日本小港湾において要求せられた改革を実施するため適切なる措置をとること。
- (3) その際労働ボス制度の再生を禁止するところの職業安定法および同法施行規則をとくに強く考慮すること。

6. 措置

- (1) 制限ステベ会社は1ヵ月以内に計画を提出すべし。
- (2) 他の者については、4月1日までに検討を了すべし。

(3) 港湾運送業等統制令廃止後における港湾運送事情

昭和22年8月15日を期しての民間貿易再開に対処するため同年8月1日閣議了解「貿易物資増加に対処する重点港湾荷役緊急増強対策」(註1)が策定され、その対象港湾は京浜(横須賀を含む)阪神、名古屋、四日市、清水、小樽、函館、佐世保、長崎、三池、若松、八幡、室蘭とされた。

かくて昭和21年末には戦時中陸送転移となつていた石炭等大量貨物の海送転移の基本方針が閣議決定され、翌昭和22年秋からはこれが強行策として若松、唐津、苅田、等の各港の石炭積出荷役力と相俟つて揚地である阪神、京浜、伊勢湾諸港の荷役力の双方の整備対策が講ぜられた。また昭和23年12月28日から翌24年2月末日まで「冬期海上輸送力増強対策」が実施され、その対策中の港湾荷役部門として本対策実施要領、実施細目が定められた。(註2)

なお、神戸港における船内労務下請禁止が昭和24年5月総司令部覚書によつて実施されたが、その後、総司令部の監督が漸次廢止

されるに伴つて、この覚書もまた廃止となつた。

(註1) 貿易物資増加に対処する重点港湾荷役緊急増強対策(昭和21年8月1日閣議了解)

1. 外国船に対しては24時間作業を実施本船速発を確実に行うとともに解水切能力を2割増強する。
2. 各地荷役改善協会等を活用し労務者厚生施設の整備強化を図る。
3. 労務加配率の確保、これがため政府直配の実施。
4. 港湾作業料の自由支払。
5. マニラロープ、麻布、その他荷役用資材の確保。
6. 貨車の配車充実と回転率増強並びに小運送力の充実。
7. 舂、曳船の維持補修の強力なる実施、これがため必要な資材、資金の手当。

なお特に横浜港に対しては輸入食糧輸送対策本部の強化、高島浅橋臨港地帯の倉庫、荷役機械等の整備解水路の浚渫。

(註2) 実施要領の(4) 港湾荷役力を強化し滞船時間の短縮を図るため港湾労務者に労需物資の特配を実施し勤労意欲の昂揚を図り併せて作業用資材特にシート及び24時間作業を実施し得る電力の確保を図る。なお荷役機械、解及び曳船の修理整備を促進するため所要資金の確保を図る。

実施細目の(6) 港湾作業会社、船舶、荷主、その他関係機関相互間の連絡を密接にするため必要に応じ各港毎に港湾荷役協議会等を設ける。なお右に準ずる既設機関はこれを活用する。

実施細目の(7) 各港において解の回転率及び荷役労務者の荷扱量の向上等について月間又は旬間の具体的目標を掲げ作業の能率化運動を実施する。

(付) (A) 太平洋戦争直前における本邦港湾の態勢目次

1. 企画院の出現（昭和12年10月）
2. 国家総動員法（昭和13年4月法律第55号）
3. 昭和14年度交通電力動員計画
4. 自治統制としての海運組合法（昭和14年4月法律第69号）、海運組合法施行令（昭和14年12月勅令第845号）による船船および曳船業の海上小運送業指定
5. 海運統制令（昭和15年2月、勅令第38号）
6. 基本国策要綱（昭和15年8月21日閣議決定）
7. 海運統制国策要綱（昭和15年9月27日閣議決定）
8. 交通政策要綱（昭和16年2月14日閣議決定）
9. 日満支経済協議会（昭和16年2月25日閣議決定）
10. 港湾運送業等統制方針要綱

(付) (B) 政府方針に基づく本邦戦時港湾施策関係目次

1. 戰時輸送委員会（昭和17年1月11日設置）
2. 戰時港湾荷役力緊急増強策ニ関スル件（昭和17年1月10日閣議決定）
3. 港湾荷役増強連絡組織ニ関スル件（昭和17年1月16日閣議決定）
4. 海務官、港務監督、荷役指令所、荷役補助班の設置（海務官は政府、海務監督は船舶運営会、荷役指令所は軍官民、荷役補助班は船舶運営会がそれぞれ設置した。）
5. 船舶貨物総揚制度実施要綱および海務院次長のラン制度採用声明（昭和18年4月）
6. 港湾行政の運営に関する応急措置（昭和18年3月10日）

大日本閣議決定 (本件の件名を指す) 平成 10 年度 (A) (付)

7. 関税法戦時特例 (昭和 18 年 4 月 23 日勅令第 396 号)
8. 関税法戦時特例施行規則 (昭和 18 年 大蔵省第 31 号)
9. 運輸通信省による港湾行政の一元化 (昭和 18 年 11 月 1 日運輸通信省新設)
10. 荷役機械動員実施要綱 (昭和 19 年 2 月 25 日閣議決定)
11. 海上輸送力非常動員実施方針要領 (昭和 19 年 2 月 29 日閣議決定)
12. 海上輸送力非常動員強調期間実施要綱 (昭和 19 年 3 月 9 日運輸通信省発表)
13. 海上輸送力非常動員推進本部設置要綱 (昭和 19 年 3 月 6 日運輸通信省発表)
14. 倉庫業統制要綱 (昭和 19 年 3 月 24 日簡議決定)
15. 統制会社設立命令 (昭和 19 年 4 月 1 日運輸通信省告示第 141 号)
16. 港湾工事の一時的中止 (昭和 19 年 3 月 30 日閣議報告)
17. 許可認可等臨時措置令 (昭和 19 年 5 月 19 日勅令第 351 号) による港湾運送業等統制令関係事項の地方移譲。
18. 行政查察 (昭和 19 年 4 月 山下龜三郎首班の南鮮中継輸送に関する査察)
19. 貨物の疎開 (昭和 19 年 8 月 3 日次官会議決定)
20. 倉庫建物の疎開 (昭和 20 年 3 月 19 日次官会議決定)
21. 朝鮮人労務者内地送出方法ノ強化ニ関スル件 (昭和 19 年 8 月 28 日厚生省次官通牒)
22. 港運会社及び倉庫会社の軍需充足会社指定 (昭和 20 年 1 月 27 日勅令第 36 号軍需充足会社令、昭和 18 年 10 月法律第 108 号軍需会社令)

昭和20年2月1日港湾業者34社、日本倉庫株式会社の6大港支社が軍需充足会社に指定された。

23. 港運関係会社の事業場指定

昭和16年12月6日勅令第1063号労務調整会第2条適用事業場参照、昭和19年7月1日現在、港運関係会社の事業場指定、第一種事業場11社、第二種事業場10社、第三種事業場16社

24. 海運総監部（昭和20年5月1日設置）

25. 揚撈指揮官

26. 揚撈作業実施（昭和20年5月15日、船内荷役、沿岸荷役、倉入一貫作業）