

海運系新論集刊行会編

## 『海運と港湾の新しい発展のために』

織 田 政 夫

(東京商船大学)

本書は関東学院大学の伊坂教授の還暦を記念して編さんされたものである。その規模を見ると、斯学の最長老であった伊藤重治郎先生の「日本海運の世界的躍出」をはじめとして、わが国海運及び港湾関係の各権威者、新進学研究者二十数名の論文から成るきわめて内容の豊富なかつ広範囲にわたるもので、従来の「記念号」型論文集には見られない集大成された論集である。編集者も指摘しているように、おそらくこの論集は斯学にあっては初めての試みと思われる。各論の内容は海運、港湾、造船及び海上保険の各部門にわたりそれぞれ現在もっとも関心をもたれている問題を採り上げ、限られた枚数にもかかわらずその問題点を網らし、対象となった事象や問題点の分析が非常に詳しく為されている。

なお、この論集は「第一部」と「第二部」に大別され、前者には造船と海上保険を含めた海運一般に属する論文が収録され、後者には港湾に関する論文が掲載されている。第一部の各論で注目されたことは、これら論文の書かれたと思われる時期がたまたまわが国海運業界に世界海運史上ほとんどその例を見ないような合併集約という画期的措置をもたらした「海運業の再建整備に関する臨時措置法」が公布制定された前後で、業界はもとより学界でもいろいろな論議をよび起こした頃だけに、この再建整備法を採り上げ、その問題点を指摘し、あるいは批判を加えている幾つかの論文が見受けられ、その他の論文も多くはこの再建整備法に問題意識をもって論説を展開していることである。他方、第二部の港湾問題については、執筆者の一人である神戸大学の佐々木教授が指摘しているように、他の研究部門に比べて数少ない港湾研究の中にあって、七名の学究者が現在もっとも関心を寄せられている問題を取り扱い、実際の分析やかなり詳しく事象や問題点を解説した諸論を一堂に集めていることはそれだけでも貴重なものであり、これが本書の特徴の一つでもあろう。紙数の都合により収録された諸論のすべてを詳しく紹介し得ないが、その一部のアウトラインを紹介すると次の通り。

## 第一部

伊藤重治郎「日本海運の世界的躍出」——1900年代の初頭から第一次大戦終結時までの、いわゆる日本海運が幾つかの起伏を示しながら急速に拡大発展し、世界有数の海運国にのし上がるまでの日本海運の量と質両面における発展過程を評論したものである。主なる内容：Ⅰ．1903年における日本海運 Ⅱ．第一次世界大戦への飛び石。

松本一郎「紐育定期航路経営十年小史」——戦後わが国がニューヨーク航路を再開したのは昭和26年、そして翌27年4月の対日平和条約で同航路は本格的に運営されるようになり今日にいたっている。しかし、この間同航路は経営内部または外部事情に影響され、いろいろな変遷があった。これまで外部事情については種々報導されているが、経営内部事情に関してはあまり論及されていない。本論はこの内部的事情から見た同航路の過去十年にわたる経営史を論じたものである。

主なる内容：外航船舶増大と紐育定期船、日米間貿易の発展（海上荷動量）、海運同盟における諸問題と対策経緯、紐育航路の収支概況及び米国船経費、紐育航路経営合理化問題の推移。

佐波宜平「海運再建整備法における減価償却不足の解消」——今回の海運再建整備法における助成強化の二大条件である合併集約と集約完了後5年以内の減価償却不足の解消の内、ここでは後者の問題が採り上げられている。そして戦後のわが国海運業界で圧倒的多数の会社により採用されている定率法によるのと、定額法によるのとでは償却の内容に大きな差異あり、金利徴収猶予を受けてもなお相当数の海運会社が集約後5年以内に減価償却不足の解消という条件を満たすのは至難であるとし、したがってこのままでは専属オーナーがこの集約の犠牲を受けることも考えられると論じている。

伊坂市助「わが国海運政策の一層の前進を望む」——本論も同じく海運再建整備法の問題を採り上げ、冒頭にわが国海運政策の樹立に当たり配慮さるべき要素として大要次の4つの項目を揚げこれを論じている。すなわち①戦時補償を打切られた被災海運企業に他の社会的、経済的戦災ケースとの厳密な対比計量の上で公正なる補償またはそれに匹敵すべき助成を与うべきである。②そのためには今回の海運再建整備法による助成以上の抜本的な助成措置が必要である。また③政府政策は企業の主体性及び企業家精神の昂揚を損うことなく、かつ国際海運同盟における発言権の縮小をきたす

ことのないよう考慮されるべきである。そして④海運政策の推進のためには官・政・業・学各界の一層の精進により叡智を結集して新しい真正な政策を樹立しなければならない、と。

麻生平八郎「英米海運政策批判」——英国海運は1381～1854年にわたる473年間の保護政策の時代、そして1854年以来今日まで110年間の自由政策の時代を経ている。1935年代の英国海運の敵はもっぱら国家主義を背景とする日本海運であった。これが第二次大戦後の今日では補助から保護に向う米国海運政策を批判の対象としてきた。本編はこの英米両海運政策の相対立する根拠を解明したもので、その結論として英国海運が自由主義を主張しているのはそれが今日の国際海運市場においても伝統的な自国海運の優位を保つ上にもっとも有利だからであり、他方商業ベースに乗らない条件を有する米国海運は国防上及び自国経済上の必要性から保護主義を採ることも止むを得ないものであるとし、結局両国の海運政策の対立は先進海運国のイデオロギーと非海運国より新海運国に変る段階のイデオロギーとの対立であると述べている。

岡庭 博「海運業の収益について」——ここでは海運収益に関する企業成績、海運業収益、船舶採算の三つの概念を明らかにし、海運業の収益を検討するには会社業績と切り離した純粹の海運業の収益、すなわち個々の船舶採算の基礎の上に形成されるものと考えるべきであると述べられている。そして、これに関し過去の資料によって実際に海運業の収益率を算定し、これに基づいて個々に船舶採算としては必ずしも全部の船舶が採算に合わないわけではないが、採算に合わない船舶もかなりあり、また採算計画から外れる場合も少なくないので、海運業の収益率となると決して高くはない。むしろ低いといえる。こうした業績の悪さと以前からの業績の集積としての企業成績となると比較にならぬほど劣る結果を示すのであると指摘している。すなわち海運業は必ずしも採算に合わないとは限らない。長期契約によるタンカー用船の経営や、カルテルの強い部門でも一応採算圏を保持している。それが海運業全体として収益性が劣るのは投機性の強い不安定部門の収益率が低いことによるものであると結論している。

増井健一「海運市場構造変化の方向について（附、経済統合と海運市場）」——表題に示されるごとく、世界海運市場の構造に関する今後の動向について考慮を加えたものである。その前半では戦後の海運市場に現われた各種の構造変化について論説を展

開し、後半ではE E Cをはじめとし近年発展を示している各地域の経済統合が海運市場にどのような影響を持ち、また今後どのような影響をもたらすであろうかという問題について検討を加えている。

蔵園 進「海運企業の基盤強化について」——1. 現代海運政策の性格、2. 海運企業発展のための諸要因、3. 海運市場について、4. むすび。

東海林 滋「国際競争下における適船の選択 (Sturmey と Oi の所論をめぐって)」——1. 開題、2. Sturmey における「適船」の論議、3. Oi のコスト分析と自国船最適速力の議論、4. わが国のあり方について。

山本泰督「定期船企業の最適規模」——1. はじめに、2. 定期船企業の最適企業規模 (経済船と企業規模、定期船企業の企業規模の経済——水平的統合のばあい、定期船企業の垂直的統合 3. Oi による最適企業規模の推定とその吟味 (横断面分析、生存者原則、Oi の方法・結論に対する吟味)。

柴田悦子「Open Conference についての一研究」——1. 日本北米間航路の問題点、2. 米国におけるオープン・コンファレンス主張の基礎、3. 海運同盟のカルテル的特質、4. オープン・コンファレンスのもつ矛盾。

莫城照三「船舶と保険」——船員保険がわが国の現行社会保険のうちもっとも完備した社会保険であるように、船舶関係の保険はわが国現行の損害保険のうちもっとも完備した損害保険であるが、それでもなお船舶所有者の被る損害で保険保護を受けないものと、他船の過失によって衝突して滅失した船舶の所有者が被る損害で他船から賠償されないものがある。本論はこの二つの損害について論じたものである。主たる内容：曳船契約における被曳船の無過失損害賠償責任、他船の過失によって船舶が衝突して全損となった場合の被害船舶の不稼働損失の賠償。

今泉敬忠「英国における最近の船底穿孔事件について (S/S “Tropaioforos” 号事件)」——世界的な海運不況を反映してか近年、保険金詐欺を目的とする船底穿孔事件が発生しているという。本論はこの種の事件中もっとも新しい事件である Compagnia Naviera Santi; S. A. v. Indemnity Marine Assurance Company, Ltd. (The “Tropaioforos”) 事件を取り上げて、この事件の内害を解明したものである。

恒成 勲「わが国造船業設備投資の推移と問題点」——1. 造船工業設備の特徴、2. 戦後の設備動向混乱期の造船業、再建期の設備動向、飛躍期の設備動向と問題、

転換期の設備動向と問題)。

## 第二部

矢野 剛「独立採算制とロンドン港庁の港湾財源」——本論は主として Hubert Le Mesurier; *The Law relating to the Port of London Authority*, 1934 を基にロンドン港庁の港湾財源を明らかにし、これに検討は加えたものである。ロンドン港庁の財源には①貸借対照表上の財産の源泉項目と②損益計算上の収入項目との二つがあり、日本の場合とは異なり財源についての主体性が自主的に確立されていることが指摘され、このことは独立採算への移行について示唆することが多いと述べられている。

佐々木誠治「港湾の類型—欧米主要港に即して—」——指摘されているように、現代の世界の一流港を分類的に把握するひとつの仕方・便宜を提供するのが本論の狙いとされ、従来とはやや異なった港湾の分類方法が試みられている。特にここでは欧米主要港の実態に即して海港型と河港型とをかなり詳細に類型化している。

中西 睦「イギリス主要港湾の管理・組織ならびに経営」——去る1962年9月、英国の Ministry of Transport の組織した調査委員会から英国港湾の現状及び今後の改善方法に対する勧告案から成る報告書 (Report of the Committee of Inquiry into the major Ports of Great Britain) が発表された。本論はの中で特に関心をもたれる英国主要港湾の管理、組織ならびに経営問題を扱っている第二章をピック・アップして、これら問題における英国港湾の実状とこれに対する調査委員会の結論及び勧告案を紹介したものである。論説で指摘されているように、この報告書は英国港湾と一部類似した性質の問題を抱えているわが国の港湾にとっても有益な多くの示唆と反省を与えるものであり、興味深いものがある。

柴田銀次郎「港湾労働問題の焦点」——本論は港湾経営の立場から、すなわち港湾行政あるいは港湾運営の視点から港湾労働問題を考察したもので、特に現在のわが国でもっとも複雑な事情を秘めている神戸港を中心にして論説が展開され、その実状を浮彫りにし、現在わが国の港湾が直面している港湾労働の面における幾つかの問題点を指摘している。

高村忠也「貨物岸壁直積の促進化をめぐる諸問題」——現在わが国の主要港における市営公共上屋の専用使用化が荷役の遅延、ひいては本船の速発を妨げている。大き

な要素になっている。この問題につき本論は主として神戸港を中心にその原因を探ぐり、その解決方法を提案している。すなわち本船維繫上屋より維繫本船への直積を促進するには、現在海運貨物取扱業者等によって専用使用されている市営公共上屋を本来の姿に戻してオープン化し、併せて突提直積料金を是正することが肝要である。しかし、これにより過渡期の混乱を避けるために差しあたり現在使用されている公共上屋には手をつけず、今後新設される岸壁上の公共上屋についてはあくまでもオープン制を採択し、逐次この範囲を拡張し、バース不足が解消した暁には現在専用使用されている公共上屋にもオープン制を及ぼすとともに、突提直積料金を合理化する方法を採るべきであると結論している。

征 幸雄「清水港要史」——本編は明治以降から大正・昭和年代（戦前）にいたる間の清水港の発展経過をわが国資本主義発達史と対比しながらその概要と問題点を論述し、特に同港の有する特性を浮彫りにしたものである。

北見俊郎「経済発展における『港湾研究』の方法論的考察」——本論はその冒頭で港湾問題と経済政策的背景を論じ、わが国における港湾の発展を史的に見ると、何時の時代においても港湾は外国貿易の発展と工業生産力の発展に役立つ限りにおいてのみ取り扱われてきた感がする。つまり現実には港湾がその方向を計画され規制されるのは、この流通面における資本の合理化過程の影響を強く受けるためである。このことは、いいかえれば経済発展に伴う港湾の諸問題が単に一時的な現象として生じたものではなく、資本主義経済のもつ内部的必然性なり、経済のもつ法則的な運動の結果的なものとして現象化されてきたものであると述べている。

したがって論説はこうした性質を有する港湾の諸問題を研究対象とする場合は、経済成長に伴うわが国港湾の問題性は単に港湾のみに注意を向けるよりは、その根底にある資本主義自らの性格や動きに目をみはらなければ正しい解答は与えられないとし、特に従来研究対象としても分析視角からも一つの盲点であった「港湾経済」を少なくとも国民経済の本質的な場から検討を要する必要があるとともに、研究の方法論的考察もまた経済的政策論の一環として考え直さねばならないと論じている。

A 5 版 524頁  
定価 1,500円  
発行所 同文館  
昭和39年11月発行