



日本經濟の復興と海運再建の重要性

山 縣 勝 見
(日本船主協會會長)

日本海運の再建は今や我國經濟復興の絶對的要件として頓とみに一般の關心を高めるに至つたのでありますが、我國經濟の復興に海運が如何に緊密且重要な關連をもつてゐるのかについては先づ我國經濟の特殊性と國際收支上に於ける海運の地位を明かにしなければならぬのであります。

我國は敗戰の結果樺太、台灣、朝鮮等の重要資源地を失ひ四つの島に閉込められることゝなつたのでありますが、この狹隘な國土が供給する食料と衣料では到底八千万の人口を養ひ得ません。然らばポツダム宣言によつて少くとも一九三〇年——三四年（昭和五年——九年）當時の生活水準が許容されている日本民族が平和的にして然も文化的國民生活を維持するためにはどうすればよいのか、我國に残された途は戦前に於てもそうであつた如く、食料、衣料その他の生活資材を海外に求めねばならないということでありまして、換言すれば我々は輸出を通じてのみ輸入を可能とするのであつて、かくして我國經濟の循環を確保し得るのであります、即ち狹隘な國土、貧困な資源、しかも過剰人口と三重苦に悩む我國が自らの生命を支えるには貿易の促進以外に道はないのでありまして、「貿易か然らずんば死」と警告した英國藏相クリップスの言は我國の場合に於てはより深刻な問題を孕んでゐるのであります。

我國に於ける米の生産額は一ヶ年大体六千万石程度で假に國民全部が米により生活するとすれば約二千万石の不足となるのであります。この不足食料とその他の生活必需物資を輸入して國民の生活を保證するためには毎年十六億弗近くの輸出が必要とされておりますが、一九四八年（昭和二十三年）度の輸出は五億弗程度でありますから輸出目標額の三分の一に過ぎないのであります。勿論肥料の増産による國內食糧の増産も望ましいし、産兒制限による人口の抑制も必要であるし、また合成纖維の發達による原料輸入の節減を圖ること等によつて輸入必要量は幾分低下するかも知れませんが、然し當面我國としては輸出の増進により經濟自立化の方向に進む以外はないのであります。

本來資源に恵まれず、しかも戦争により國土は荒廢の限りを盡し、海外に於ける情報網と出先機關を失ひ、昭和二十二年度の貿易實績に於ては世界第三十五位という最下位に轉落し、その貿易規模も昭和二十三年度に於て戦前（昭和五——九年平均）に比べて輸出は約一六・二パーセント、輸入は三九・七パーセントに過ぎないのでありまして我國經濟が自立水準に達するためにはその飛躍的増大が要請されるのであります。然し從來我國が重要輸出先としていた諸國が戦後は經濟自立の見地から製品よりも生産財の需要に向つており、且一般的傾向として弗資金の缺乏が輸出伸長の大きな障害となつてゐる等の事情を考へるときは、遺憾ながら現狀に於ては輸出の急激な増進は期待することは出來ないので

あります。然も原材料を海外に求むる外なき我國としては輸出は輸入を前提とするため結局は加工費を取得するに過ぎないのでありまして、輸出貿易のみを以てしては到底國民經濟を賄い得ないことは常識であります。このことは我國が戦前に於ても慢性的入超國であつたことからしても明かであります。従つてこの貿易の不均衡は必然的に貿易外收入によつて補わねばならないのであります。貿易外收入としては移民の送金、海外投資による収益及び海運收入等が擧げられるのでありますが、前二者は現在は皆無であつて、觀光事業も未だ充分の成果を期し得ないとすれば結局海運收入によるの外なきことは自明の理であります。

我國は過去に於て殆んど毎年輸入超過を續けており、これを戦前の正常な經濟状態にあつた一九三〇年（昭和五年）より三四年（昭和九年）に至る間の數字について見ますと平均輸入超過額は約七千六十万圓であつたのであります。國際收支の均衡を得るためには貿易に於ける支拂超過は貿易外の受取勘定によつて補わねばならないのでありますが、將來の日本は海外事業、外國證券利子、配當からの貿易外收入は期待出來ないので、結局海運、保險收入、外國人の本邦内消費による貿易外收入に依存しなければならないのであります。

貿易外收入は一九三〇——三四年間に於て年平均一千二百八十万圓の支拂超過となつているのでありますが、この間にあつて海運收入は年平均一億百七拾万圓の受取超過となつているのであります。即ち貿易外收入のうち海運收入の占める割合は平均二〇・四パーセント、額に於ては第一位を占めていたのであります。然も貿易外收支は年により受取超過となり或は支拂超過となつていながら、その間に海運收入は常に受取超過であつたのであります。換言すれば海運收支を除いた貿易外收支は必ずしも貿易の支拂超過を補うものとしての役割を果し得たとは云い得ないが、海運收支は常に支拂超過を埋める要素であつたのであります。即ち海運收支は貿易外收支の中において極めて重要な要素であつたばかりではなく、これを貿易に於ける支拂超過に比較するならば一九三〇——三四年の間において平均一四四パーセントを占めて、貿易支拂超過を完全に補つた上なお四四パーセントの受取超過を生み出す要素となつていたのでありまして、我國海運が所謂「見えざる貿易」として如何に我國國際收支の改善に貢献したかを知り得るのであります。

戦後の貿易外收支に關しては據るべき資料に乏しく明確にはこれを斷定し得ませんが、我國各港灣に於ける日本船と外國船の貿易貨物の荷役實績を見ますと外國船の比率は一九四六年（昭和二十一年）五九・八パーセント、四七年（昭和二十二年）六九・五パーセント、四八年（昭和二十三年）七六・八パーセントと逐年増大を示してありまして、貨物の絶對量も外國船積一九四六年（昭和二十一年）の三百三万五千噸に對し一九四八年（昭和二十三年）は十二月迄で五百五十四万五千噸と増加している所以であります。以上の數字より推定しましても戦後に於ける海運收支は戦前とは逆に巨額の支拂超過が豫想されるのでありまして、往年生糸、綿織物に次ぎ海運が外貨收入の最重要な根源であつたことを想起すれば全く隔世の感なきを得ないのであります。

次に戦後に於ける貿易事情を見ると一九四七年（昭和二十二年）度の輸入は五億三千六百万弗、輸出は一億七千三百五十万弗、差引三億六千二百五十万弗の輸入超過であり、更に一九四八年（昭和二十三年）度の輸入は約九億弗、輸出は約五億弗と目されているのでありまして尨大な輸入超過を示している所以であります。一面將來我國が最低生活水準を維持するためには毎年十五億七千五百万弗の輸出が必要であると推定されてい

るのでありますが、植民地の喪失と人口の増加のため將來我國の輸入は戦前に比し必然的に増加が豫想されるのであります。然も最低生活の維持の目標輸出額を達成するがためにはこれに必要とする輸入は蓋し莫大に上るものと思われ、かくて繼續的輸入超過の傾向は戦前以上の根強さを以て迫り來るのであります。

輸入超過の原因としては國際市場の狹隘化、我國輸出規模の貧困、交易條件の不利等種々の悪條件が考えられるのでありますが、就中入超の最大要因として挙げられるのは海上運賃負擔の増大であります。即ち戦後輸出入品價格中海上運賃の占める割合は輸出品平均五パーセント、輸入品平均二四パーセントとなつており、特に輸入基礎物資中に占める運賃の割合は鐵鑛石、石炭は五〇パーセント、塩七〇パーセント、石油六〇パーセントの高率に上つていたのであります。従つて今假りに一九四八年（昭和二十三年）度貿易に於て輸入品の凡てを日本船によつて輸送するものとすれば運賃に於て二億一千六万弗が節約され、更に輸出品の凡てを日本船を以て輸送する^{すべ}とすれば二千五百万弗の輸出増加となり、同年度の輸入超過四億弗は一億五千九百万弗に壓縮が可能となるのであります。

以上、述べました所を要約しまするに、國內資源の乏しい我國にあつてはその經濟自立を促進し、國民生活を安定さすためには先づ必要なる生産資材を海外から輸入し、これにより國內産業の振興を圖り、その製品を極力輸出に振向けることが絶對的に必要なのであります。然も四面還海の我國に於ては輸出入共にこれを海上輸送に俟たねばならないのでありまして、我國海運は戦前と同様對内的には我國の地理的條件からして國內産業の動脈をなし、對外的には我國貿易の觸手としてその伸長に寄與すると共に商品貿易の入超を補う唯一の貿易外收入源としてそれ自体重要な輸出産業の一なのであります。即ち今後我國經濟自立の道は貿易、海運の振興による國際收支の改善にある点に鑑みますとき、又貿易自体が海運の支柱なくしては完全にその機能を發揮し得ないこと等を思いますとき、海運が如何に我國經濟、従つて我國國民生活と密接な關連をもつかを知り得るのでありまして、日本海運の再建が我國の經濟復興に^か缺くことの出來ない要件とされる所以であります。

然るに我國經濟の復興にかゝる重要性をもつ日本海運の現實はどうでありましょうか、我國海運は戦争直前即ち昭和十六年には六百三十萬噸の船腹を擁し、英、米に次ぎ世界第三位の優位を誇つたのでありますが、今次大戰の結果主力船隊の殆んどを失ひ、終戦直後には保有船腹は百三十萬噸に激減し、然もその三分の二は粗悪な所謂戦標船であり、残りの三分の一も船齡半ばを超えた老朽船でありまして、我國商船隊はこゝに量質共に壊滅的な打撃を蒙つたのであります。その後再建計畫は着々その緒に就きまして、新造、沈船の引揚、不稼動船の修理等を加えて昨年九月末に於ては百六十萬總噸と終戦直後に比し三十萬總噸の増加を示し、新造工事も順調な進捗を見せておりますが、單にこれを以てしまし^ては我國經濟自立に對し我國海運の負うております重責を果すに足る商船隊としてはなお餘りに劣勢なるを免れないのであります。我國經濟の復興と自立のためにする海運の決定的重要性と我國商船隊の現状とに鑑みますときは船腹の擴充、商船隊の近代化に向つて最大の努力が注がねばなりません。特にその不足を啣たれている外航適格船の増強は外航促進の必要が各方面に高唱されつゝありますだけに急務中の急務なのであります。

我國海運が直接的には、原料を輸入し製品輸出という加工貿易方式をとらざるを得ない我國經濟の負擔輕減とその停滯なき回轉を圖り、又間接的には國際收支の改善に決定的の重要性をもつことは以上に述べた通りであります。このためには我國海運の國際海運え

の復歸が絶対の要件となるのであります。我國海運が過去に於て我國經濟の維持發展に果たした役割は實に日本船の外航配船にあつたのでありまして、このことは既に歴史的事實として何人も異論のないところであります。

待望の民間貿易も輸出は昨年十二月一日から、輸入は本年一月一日から實施せられ輸出についてはC I F、輸入に於てはF O Bが認められてもその前提となる船舶即ち海運の問題が解決されない限り所期の目的を達せられないことは明かであります。尤も講話條約の締結されない現在、全面的な外航配船の自由は認められないにしても輸出入物資の日本船による輸送が我國の自立經濟達成の上に重要な要件であり、又民間貿易に缺く可からざる要素であることを考えるとき、日本船の商業的ベースによる外航配船の實現は刻下焦眉の急務といわねばならないのであります。

かくて外航配船の促進如何は日本海運再建の重要關鍵^{かんげん}となつて來たのであります。今次大戰による優秀船隊の壊滅、敗戰國として現に受けつゝある幾多の制約を克服し國際海運に復歸して各國海運と競争して行くことは尋常一様の手段では難かしいのであります。米國にしても英國にしても或はその他の海運國にしても今次大戰によつて何れも多少の打撃は受けてはいますが大体に於て正常なベースの上に立つて戦後の世界海運競争場裡に臨んでいるのであります。然るに我國海運はかゝるベースが根本的に破壊され世界海運國と異つたベースの上に、しかも非常に不利な條件下に諸外國と對抗して行かねばならぬことは大きなハンディキャップでありまして、こゝに外航配船の促進ひいては日本海運再建の大きな悩みがあるのであります。

去る三月四日總司令部より指示された新運航体制に関する覺書によりまして我國海運は多年の統制を解かれ業者の自主的運營に委ねられ四月一日より新發足をすることゝなつたのであります。海運の民營還元は業界年來の要望であり、これなくしては日本海運の再建は期し得られないとして今日まで種々努力を續けて來たのであります。今回の措置によつて我國海運は一應その本然の姿に立歸り自らの力によつて自由に世界海運に参加するの道が拓かれたのでありまして、これは何としても日本海運再建にとつて大きな前進でなければならぬのであります。然し一面新体制の實施に當つては内航の面に於ては荷動きの減少による相對的過剩船腹の處理、外航の面に於ては我國が敗戰國として受けつゝある各種の制約等幾多の重大問題があるのでありまして、特に外航に關しては各種の制約が撤廢乃至は緩和されない限り商業的ベースの上に立つて國際海運に伍し公正なる競争をすることは不可能であつて、又船腹過剩の内航の危機を救うためにも外航配船の早急なる展開が必要とされる現狀に鑑みて外航に關する諸制約の撤廢乃至緩和については關係方面に強力に要請を續けており、その結果一部實現の曙光を認むるに至りましたが、外航促進の重點がかゝつて外航を促進すべき基礎條件の整備にある以上、我國海運が外國海運と等しいベースの上に立ち且商業的ベースの下に配船し得るの諸條件の充足を目指し今後とも努力を續ける覺悟であります。

戦後各國は戦時中に喪失した航權の回復、更にその伸長を目指し海運の復興に對して白熱的の努力を注いでおります事實を見ますとき、我國海運としてもこれに後れをとつてはならないのであります。特に日本海運の再建が我國經濟の復興に如何に重大な關連をもつかを思いますときは如何なる試練にも堪えて荆棘の途を切拓いて行かねばならないのでありまして、我々海運人は絶大なる覺悟をもちましてこの難局に處するの決意を新たにして

いるのでありますが日本海運の再建が單に海運自体の問題ではなく、我國國民生活に直結した大問題たるの認識に徹し、これが復興には眞に國民的な努力が注がれねばなりません。

日本の再建は正に海運の復興からであります。

(海事文化研究所「海事研究叢書」(1950年3月15日発行)より復刻転載)

※ふりがなを編集者により追記しました。