

古川由美子『アジア・太平洋戦争中の日本の海上輸送力増強策』

1 本論文の内容

本論文は、戦時期日本経済の最大の隘路であった海上輸送力の増強策を克明に考察した論文である。最初に、本論文の章別構成を示せば次のとおりである。

- 序章 課題と分析の視角
- 第1章 戦時中の海上輸送とその増強政策
- 第2章 戦時中の造船
- 第3章 船舶使用節約と港湾荷役
- 第4章 陸送転移
- 第5章 中国大陸中継輸送と日本海側輸送
- 終章 結論と残された課題

まず序章では、本論文の課題が設定され、その課題設定の意義を明らかにするために、これまでの研究史の丁寧な検討がなされている。本論文の課題は、戦時日本経済の最大の隘路であった海上輸送力増強策の実施過程を解明することによって、戦時経済政策の特質とその矛盾の構造を考察することにある。研究史の検討は、海上輸送の研究と戦時経済の研究の二系列の研究に沿っておこなわれている。

第一の海上輸送の研究史について、古川氏は、戦時期の海上輸送史、戦時期の物資輸送、経済活動のなかでの海上輸送史、海上輸送と各産業との関連、海上輸送と陸運・鉄道・港湾との関係などの研究が立ち遅れているとし、まずこれらの点から上記の課題設定の意味を明らかにしている。

第二の戦時経済の研究史については、古川氏は中村隆英氏の一連の論考を検討し、太平洋戦争開戦後の日本経済の制約は外貨・国際収支から「輸送物動」へ移動した点、戦時統制経済には「近衛新体制」に示されるような資本主義への批判と、「計画化」の志向がこめられていたものの、利潤動機は生き残っていた点の二点を強調している。そのうえで古川氏は、後者の点について原朗、岡崎哲二両氏の論考を紹介し、戦時統制経済のなかに利潤によるインセンティブが導入され、市場経済的な性格が見られるとしている。こうした議論との関係で古川氏はさらに山崎志郎氏の論考を検討し、山崎氏が海上輸送力の低下によって物資動員計画が動揺し、戦時経済政策は計画というより臨機の対応に特徴があると結論づけた点を重視している。

本章の最後に古川氏は、上記の研究史的検討をとおして、これまでの研究はいずれも戦時経済の最大の隘路は海上輸送力の問題であったことを指摘しながら、海上輸送力の低下の現状やその政策的対応については何ら具体的な究明がなされてこなかったと主張している。そして同氏は、こうした研究史批判をとおして本論文の分析視角として政策分析の視点を提示する。具体的には、海上輸送力増強のための政策を、直接的海上輸送力増強策と間接的増強策の二つに分類し、前者は造船政策、後者は船舶使用節約と港湾荷役、輸送手段の変化、輸送経路の変更であるとしている。

第1章では、戦時中の物資輸送状況の概要と海上輸送力増強策の実施を必要とした背景が考察されている。

1942年3月戦時海運管理令が公布され、政府（逓信大臣）の命令によって日本船舶

を使用することができるようになり、船舶運営会がその船舶を運航することになった。戦時中の船舶は大きく分けて A 船（陸軍徴備船） B 船（海軍徴備船） C 船（民需品輸送船）に分けられ、C 船は船舶運営会によって運航され、A 船・B 船はそれぞれの軍の占領地に向う作戦用の船舶で軍が管理した。

戦時中の物資輸送の状況では、「日満支」と「乙地域」（開戦以前に日本が友好関係を締結していた地域）では C 船が、「甲地域」（開戦後日本軍が占領した地域）では A 船・B 船が運航していた。「日満支」からの輸送物資は銑鉄、非鉄、「乙地域」からは石炭・米・穀類、「甲地域」からはボーキサイトが輸送された。しかし戦局の悪化にともない、1943年7月、「乙地域」からの輸送を削って「甲地域」と「日満支」からの輸送に集中する方針が採用された。さらに翌44年12月には、「日満支」自給体制を余儀なくされ、45年には大陸資源依存から脱却することが求められるに至った。

この間、船舶の消耗によって C 船が軍部によって徴備され、船舶数は減少の一途をたどっていた。こうした船舶の減少と、上記のような海上輸送範囲の占領地域からの後退は、船舶国家管理体制の再編をもたらした。1945年5月、A 船・B 船・C 船の区別を廃止し、日本船舶をすべて国家船舶として一元化し、同時に大本営に海軍総監部が設置された。

上記のような海上輸送力の低下に対しては船舶建造推進・港湾荷役力の増強・陸送転移・大陸中継輸送などが早くから構想されていたものの、その本格的実施は後手にまわった。なぜ本格的実施が遅れたのかを含めて、それらの政策の実施過程を考察するのが第二章以下の課題となる。

第2章では、直接的海上輸送力増強策である戦時期の造船業の動向が考察されている。1939年11月、造船業を対象とした統制策である「造船事業法」が成立、41年8月には造船の発注統制を強化した「戦時海運管理要綱」が成立し、翌42年1月には造船統制会が設立された。こうして、海運も造船も強力な国家統制下に置かれることになった。

1942年3月、戦時標準船（以下、戦標船と記す）の建造と計画造船の実施が決定された。しかし、同年12月のガダルカナル島攻防戦による船舶の損失も加わって、43年度は船舶増産の強化が急務となった。そのため43年に入ると、上記戦標船とは異なり、急速な増産に重点を置いた第二次戦標船が設計された。その中でも特に重視されたのは、船舶の簡易化と大量生産に適した改 E 船（第一次戦標船の E 型の改良型）であった。改 E 船の構造は、既造船所以外の新規で簡易に新設された工場、即ち東京造船所・播磨松ノ浦、三菱若松、川南深堀の4造船所で集中的に建造された。これらの造船所は大量生産方式、流れ作業、ブロック建造法、電気溶接（三菱若松）などの新しい生産技術体系を導入したため、簡易工場にもかかわらず、かえって時代の先端を行く工場となった。しかし、これらの工場の労働力の主力は囚人であった。

1944年に入ると、造船用鋼材の不足が深刻になった。この鋼材不足の対応策として考案されたのが、藤原銀次郎による「雪達磨造船」である。即ち、船舶で鉄鉱石を輸送し、その鋼材で船舶を建造し、その船で鉄鉱石と石炭を再び運ぶという循環構造によって造船量の拡大を図るというものであった。しかしこの「雪達磨造船」は、戦況悪化による国力崩壊を食い止める突破口とはならなかった。

造船用鋼材不足が対応策としてもう一つ考案されたのは、「雪達磨造船」より前のことになるが、木造船の建設であった。1943年1月の閣議決定「木船建造緊急方策要綱」がそれである。木造船はあくまで鋼船の補完的役割を期待されたが、鋼船と同様、戦時標準型が決められ大量生産がおこなわれた。しかし、急な大量生産のために浸水するものが続発し、木造船建造の目標は烏有に帰した。

戦争末期には鋼材の入手が激減して新造より修理が優先される一方、鋼材節約のためにベニヤ板を材料とした合板船や、コンクリート船が検討され試作がなされたが、実用化さ

れるには至らなかった。

第3章では、間接的な海上輸送力増強策の一つである船舶使用節約と船舶の有効利用が考察されている。具体的には、船舶使用節約として製鉄業の動向が、船舶の有効利用として運行能率の向上と港湾荷役が検討されている。

製鉄業にとって最も重要な問題は、鉄鋼増産の要請と、船舶喪失による原料の減少という相反する状況にどのように対処するかという点にあった。製鉄業は船舶使用節約のため、石炭と鉄鉱石の一部を国内産へ依存することになった。また同じく船舶節約の観点から、輸送上少しでも有利な工場へ生産を集中させた。船舶使用節約のため製鉄企業は以上のような方針を採用したものの、石炭と鉄鉱石の一部の国内産への依存は、これらの原料の品質の低下から生産に支障を来し、鉄鋼生産高は反対に減少することとなった。

運航能率の向上策として主として注目されるのは、航海奨励金制度、満載吃水船の引上げ、稼行率の向上（海航回転率の向上＝航海日数の短縮、碇泊日数の短縮）などである。1942年4月から実施された航海奨励金制度（運航能率特別奨励金）にせよ、稼行率の向上にせよ、その目的とするところは、煎じつめれば航海日数の短縮にあった。しかし前述の改E船の就航増加にともない、その船質の劣悪性によって荒天候待ちや故障修繕などによる碇泊期間の延期を余儀なくされ、航海日数の短縮という所期の目的を達成することはできなかった。

運航能率向上策としていま一つ重視されたのは港湾荷役である。政府は、1942年10月の閣議決定「戦時港湾荷役力ノ緊急増強ノ件」、44年5月の閣議決定「昭和19年度交通動員計画策定ニ関スル件」などによって港湾荷役増強運動を推進した。その一方で政府は、上記42年の閣議決定にもとづき「総揚制」を実施した。それは、港湾作業を一企業に集中して一括して行わせ、荷主と船会社の契約の中に港内運送も含めるというもので、その目的は計画荷役の実行によって、本船出発の円滑化と運航能率を引き上げることにある。しかしこの「総揚制」も、主として労働力の不足によって危殆に瀕し、中国人の「移入」によってかろうじて支えられていた。しかし空襲の激化により、作業能率や出勤率は低下し、港湾労務は最終的には崩壊していく。

第4章では、海上輸送に転換する「陸送転移」を考察している。1942年10月、政府は「戦時陸運ノ非常体制確立ニ関スル件」を閣議決定し、海上輸送力減退のため沿岸海上輸送貨物を極力陸上輸送に転換することとした。この閣議決定の「要領」では、「陸送転移」は石炭を主眼とすること、そのため旅客輸送を抑制すること、その結果余剰となった海上輸送力は「満支」、南方輸送に振り向けることなどが指示された。

こうした決定を受けて、鉄道部門では、軍需物資以外の物資、生活必需品関係の輸送を削減する一方、物資輸送力の増強のために、車輪・機関車の増強、貨車の大型化、貨車利用の効率化（増積み）、ダイヤ編成の貨物重点化などが実施された。

このように「陸送転移」では、海上輸送を全面的に陸送に転移する「完全転移」が重視されていたものの、それでは鉄道の負担が大きいとされ、海上輸送していたものを経路の途中から陸送に「転移」する「中継輸送」も考慮された。阪神地域ではこの「中継輸送」が実施された。しかし阪神「中継輸送」の実施は、港湾では海陸連絡施設の不備が露呈され、阪神地区は海陸双方と、地場消費物資と中継物資双方が交錯し、複雑な様相を呈した。九州石炭輸送では、1942年3月の関門隧道の開通によって「陸送転移」が進んだが、山陽線などの鉄道路線への負担増が懸念され、従来通り機帆船への依存も続いた。一方、北海道石炭輸送では、青函貨車輸送が強化されたが、距離と航海率の点から、京浜・中京・阪神地区への輸送は日本海側「中継輸送」へ転換されることになった。

以上述べた「陸送転移」は1943年から44年にかけて本格的に実施されたものの、44年半ば頃には限界に突き当たっていた。それは、鉄道輸送への負担超過、陸海連絡の

不十分性、施設の不備などが原因であった。

「陸送転移」政策と目的を同じくする海上輸送力の短縮策は、日本と中国大陸・朝鮮半島との物資輸送にも導入された。第5章は、この点を考察したものである。

中国大陸東北部からは塩・原綿・石炭などが、朝鮮半島からは石炭・鉄鋼・米などが朝鮮半島南部まで陸送され、釜山・馬山・麗水・木浦などの港から門司・博多・阪神へ輸送された。これは「南鮮中継」と呼ばれるもので、「陸送転移」と同じく1942年12月より実施された。しかし、戦局の悪化から朝鮮南部の港湾を使用することが次第に困難となり、44年頃より積出し港は朝鮮北部の清津・元山などの諸港へ移行し、日本側は新潟・伏木・敦賀・酒田などの日本海側港湾へと移った。これは「北鮮中継」と呼ばれるものであった。

以上述べた「南鮮中継」と「北鮮中継」とによって、華北交通・満鉄・朝鮮鉄道の輸送キ口数は増加する一方、対日転嫁輸送と一般物資輸送が競合することになり、この競合の結果、それまでの中国・朝鮮・「満州」の鉄道輸送体系は崩壊した。

他方、物資受け入れ側の日本海側港湾は1945年に入ると戦争危険回避の関係上、いっそう重視されるようになった。同年4月の運輸通信省の「日本海側港湾施設整備策」によって、物資輸送先は日本海側の中小規模港湾へ分散することとなった。戦争末期の中小港への荷揚げ分散は、もはや海上輸送力増強策というよりも、最小限必要な物資を「敵」の攻撃をいかに避けて輸送するかという問題にまで縮小した。

終章は、各章の内容を要約したうえで、戦時経済政策の特質に関するこれまでの研究と、本論文が対象とした海上輸送力増強策を比較検討している。結論として古川氏は、これまでの研究で戦時経済政策の特質とされてきた臨機の対応・本格的政策発動の遅延・政策の一貫性の欠如は、海上輸送力増強策でもみられるとしている。そして、そうした特質を生み出した要因として古川氏は、戦局の変化と、資源・資材・労働力の限界を重視している。

2 評価

本論文の学問的貢献は以下の4点にまとめることができる。

第1は、太平洋戦争期日本経済の最大の隘路と指摘されながら、これまでまったく究明されることのなかった海上輸送力増強問題を、政策的視点から克明に明らかにしたことである。第2は、臨機の対応・本格的政策発動の遅延・政策の一貫性の欠如という戦時経済政策の特質は海上輸送力増強策にも貫かれていることを明らかにすることによって、海上輸送力壊滅（日本の敗戦）の経済的実態を詳細に解明したことである。第3は、簡易造船所におけるブロック建造法の導入や、「雪達磨造船」政策が、それぞれ戦後の造船技術や「傾斜生産方式」の原型として戦後に継受され、戦中と戦後の連続的側面を指摘したことである。前者のブロック建造法の導入は、既に一部の研究者によって指摘されており、かならずしも古川氏のオリジナルな事実指摘ではないが、ブロック建造法の導入を改めて詳細に分析したことは、特記されてよい。第4は、上記3点を明らかにするために、未公開史料を含めて非常に多くの史料を博搜し、史料の面でも戦時日本経済の研究に貢献していることである。

本論文の学問的メリットはおおよそ以上の4点にまとめることができるが、しかし本論文に問題がないわけではない。

第1は、研究史整理の重厚さ認めるが、それがやや文献紹介的になっており、本論文の課題に引き付けたクリア・カットな論点提示が十分なされているとは言い難いことである。一例をあげると、岡崎哲二氏が戦時統制経済の中に市場経済的要素、利潤インセンティブが含まれていたことを強調するのに対し、山崎志郎氏は戦時統制経済は計画性のない、戦局の変化にその都度に対応した「臨機な対応」という側面を強調している。等しく統制経

済の計画性を否定しているものの、両氏の見解には重大な相違がある。それにもかかわらず、本論文は両氏の見解をほとんど同一視している。第2に、本論文が上記のように、統制経済下の市場経済的要素、利潤インセンティブの存在を認める以上、物流の問題だけではなく、統制経済下で潜在的に入っている価格の問題にも言及すべきではなかったであろうか。改E船の価格や「陸送転移」した場合の価格などが問題とされるべきであった。第3は、ブロック建造法を導入した簡易造船所の主力労働力が囚人であったことにかかわる問題である。ブロックを建造する際のリベット法（鋸打ち）は、それを修得するためには4～5年を要する熟練労働であり、囚人がそれを担ったとは到底考えられない。上記の点についてももう少し立ち入った議論を展開してほしかった。

本論文の問題点として以上の3点を指摘することができるが、しかしそれらは本論文の価値をいささかでも損なうものではない。特に第2、第3の点は史料を博搜した古川氏にとっては望蜀の意見であろう。

以上、本論文審査の結果、審査員一同は古川由美子氏に一橋大学博士（経済学）を授与するに値すると判断した。

平成16年2月18日

岡室博之
斎藤修
杉山武彦
西成田豊
森武磨