



〈書評〉岡庭博著 「日本海運金融発達史」

山本，泰督

(Citation)

国民経済雑誌, 101(5):107-114

(Issue Date)

1960-05

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/00167630>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00167630>



岡庭 博著「日本海運金融発達史」

山 本 泰 督

I

従来の海運業の研究において海運金融の問題はたんにわが国においてのみならず諸外国においても着手されていない。海運業は景気変動の影響をもっとも鋭敏にうける産業であり、海上運賃および海運業の利潤には激しい変動がある。また海運業は多くの国において補助政策の対象となっている。このような特異な性格をもつ産業が外部から資本の調達をおこなうときに他の諸産業には見受けられぬ特異性が存在することは当然予想される。また戦後の海運政策の中心課題は計画造船とその金融であったことは周知のところである。このように理論的にも実践的にも説明を要請されておりながら、なお放置されていた海運金融問題に最初の鉄を入れたことにたいし、本書の意義をみとめるべきであろう。著者は久しく日本興業銀行において海運金融業務にたずさわった後、海運界へ転じた人でありわが国の海運金融史をえがくにはまことに好適の人である。未公開であった興業銀行の資料を利用して、従来海運史で充分明らかにされていなかった国際汽船の整理の経緯やわが国において実施された各種助成金融制度について詳細な分析が進められている。わが国海運史において説明の進んでなかった諸点について適切な書物がえられたことを喜ぶたい。

著者はわが国における海運金融の発達を海運業の資本調達面から眺めようとしており、分析に先立って海運金融の特色を次の諸点に求めている。1. 海運金融の所要資金は比較的巨額にのぼり、その回転がおそい。2. 海運経営の収入は変動し易いため、外部負債により船舶保有資金を調達せんとした場合、その返済資源が確定せず、金融機関からの資金借入を困難にする。3. 資金借入の場合の担保として船舶には先取特権が多く、担保権の実行を困難にする。4. 海運は国家の補助政策をうけることが多い。(5-6頁)

本書はわが国において実施された海運金融制度の比較検討をも詳細におこなっているが、ここではわが国の海運業の発展とその資本調達方法との関連にしぼって本書の内容を眺めてゆきたい。

I

わが国における近代的海運金融の発生をわが国の産業資本確立期たる明治30年代に求

める著者はそれ以前の時期を前史として取扱い、それ以降を四期に分って考察している。

前史 1. 封建時代の海運金融

2. 明治維新より日清戦争まで——補助政策による海運企業の形成

第1期 日清戦争以降欧州大戦まで——近代的海運金融の発生

第2期 欧州大戦より金解禁まで——好況による海運金融の発達と反動不況による杜絶

第3期 不況期より太平洋戦争まで——補助金融の発達

第4期 終戦後——船腹復興と海運金融の増加

前史：維新以前の時期には海運金融の事例はほとんどない。いまだ海運業が商業と未分化であり、航海に自然的危険が多かった時代ゆえ当然であるが、明白な海運金融の事例として三橋会所の機能を指摘している。三橋会所についてはすでにいくつかの研究があるがこれを海運専門金融機関と指摘したのは著者が最初であろう。また著者は室津の銀会所が三橋会所と類似の機能を有したものではないかと示唆している。

明治初年以降、わが国では無類保護と呼ばれる強力な補助政策を通じて近代的海運業が保護育成されるが著者は、この時期には未だ近代的海運金融が成立していないものと見做し、明治初年から、日清戦争までの時期をも前史として取扱っている。この時期の終りに漸く近代的な金融機構が確立された程度で、金融機関自体の資金量は少なく、また船舶担保に不可欠の船体保険の普及の不充分さのため、海運金融発達の条件はまだ備っていなかった。しかも一方では郵船・商船には船腹拡充のため多額の補助金が支出されたから、これらの企業では外部負債を必要とせず、また命令によって禁止さえされていた。また社外船主の経営は自己資金によるものであり稀にみられる借入金も殆んど個人金融が事実上の個人金融に近いもの（北陸通船の富山銀行よりの借入）であった。この時代における近代的海運金融の唯一の事例としては明治25年の日本郵船の社債発行がある。だがこの社債発行は日銀総裁の後援により宮内省を始め三菱会社、正金、第一、三井、安田の各銀行と東京海上、明治生命、明治火災等の特殊引受けによるものであった。したがって通常の市場公募による社債発行とは異なり、海運社債の一般的な出現とは見るわけに行かないとしている。（66頁）この時期には、維新以前と異なり海運企業は近代的な会社形態を備え、郵商二社が株式を公開上場し、また海運金融の萌芽と見るべきものが為替会社の貸付にみられる等の点で、この時期は、前史でも維新前と区別される。

第一期・日清戦争から日露戦争にかけての時期はわが国において産業資本が確立した時期であり、海運業においても船腹保有量が飛躍的に増加するが、著者は近代的海運金融発生をこの時期に求める。その具体的な指標は社債の発行と民間金融機関の船舶抵当金融の開始、それに株式発行による資本調達である。著者は海運資本が確立したこの時期に、海運企業に二つの類型が生じたことに注目する。その一方は補助金の交付対象で

あり新造優秀船による定期航路経営を行なう、いわゆる社船四社であり、他方は補助金と無関係に、船価の安い古船による経営に主力をおいた一般船主（社外船）である。明治29年に成立した航海奨励法、造船奨励法および特定航路助成金は海運経営に大きな影響を及ぼす。補助金の交付先は社船四社と三井物産および三菱商事以外には、殆ど見当らず、しかも総額の%が郵船により占められていた。社船会社にとっての補助政策の金融上の役割は、第1に補助金自体が資金調達を果していること（郵船の船腹拡充資金と補助金はほぼ同額であった）第2に大阪商船や東洋汽船の場合のように経営採算を良好にして資金調達を容易にすることである。社船会社が社債を発行したり、公開市場で株式払込金の徴収が可能であったのは補助金の間接的意義による。（87頁）明治34年の商船の第1回社債発行以後、商船、東洋汽船の二社が12回にわたり2570万円の社債を発行しており、社債は相当の市場性を有した。また株式市場でも郵商二社および東洋汽船の株式が上場され、三社が増資払込金により調達した資金は4575万円にのぼる。（89-97頁）これに対して社外船主は補助金と無縁であり、海上保険の発展に伴って海上保険会社および普通銀行による船舶抵当貸付によって資金調達を図っているが当時の船舶金融は対人的信用の条件の下にきわめて消極の方針をもって行われたにすぎなかった。一方において船舶抵当金融が不十分な発達しか示していないにも拘わらず、他面、高度の信用の発達を前提とする社債が相当量発行されているのが、この期の海運金融の特色である。それは上述の当時の補助政策によるものであった。社船会社では借入金の必要がないか、あっても銀行貸付程度の小規模では充足出来ず、社債発行や外資借入（東洋汽船）に依存した。かくて銀行に借入れを求めるのは経営の安定しない社外船主に限定された（^{94-5頁}_{102-3頁}）補助政策のために船舶抵当貸付の発達がおくれた観があり、明治36年の興業銀行の定款変更案にみられた同行の船舶抵当業務も実現をみるに至らなかった。（104-5頁）

第二期を特徴付けるものは、第一次大戦中における普通銀行の海運金融の激増と、戦後海運界の不況によるその失敗、日本興業銀行の船舶金融の開始、国際汽船の設立とその金融問題である。第一次大戦中の海運界の好況によりわが国海運業は莫大な収益をあげ船腹保有量も大戦中に倍増した。欧州大戦時に要した船腹拡充資金は概算15億円に上ると推定され、その大部分は主として経営利潤（償却前利益を約11億円と推定している）により賄われたが、その他相当額が払込資本金および金融機関による貸出によって調達された。（120-2頁）金融機関による資金貸出は利益金や株式払込金に比し極めて小額であるにしても我国としては始めて相当量の資金が普通銀行から貸出された。普通銀行の船舶金融はすべて社外船主を対象とするものであり、その融資は附保された船舶の抵当、備船料による内入返済を条件とし、対人信用による貸付であった。普通銀行の船

船舶金融はだが戦後の海運不況、船価の暴落のため、多額の回収不能の債権を生じ切捨償却を余儀なくされ、銀行はその後海運金融に対して否定的態度をとるにいたった。この失敗は貸付が貸付時における高収益高船価の持続を前提としており、船舶担保価格が暴騰した船価により定められたことに基ずくものであった。(126-32頁) 戦後の不況期において普通銀行の海運金融の実質的停止、また新たに船舶金融を開始した日本興業銀行の一般船主に対する厳格な貸出方針のため、社外船主は金融難に苦しんだ。これに対して郵商の社船会社はこの時期全体を通じて金融機関からの借入金に依存することは全然なかった。その船腹拡充資金は大戦中には収益および株式払込金によってまかなわれ、戦後および昭和初期の不況期には社債発行によっている。

日本興業銀行の船舶金融業務の開始は船主同盟会の日本船舶銀行設立の要請が契機となったものであるが、その業務開始が大戦終結前の大正7年であったため大戦中の船舶資金需要にはほとんど応じられなかった。大正8年の国際汽船の設立により、これに対する貸付が興銀船舶金融の大部分を占めた。国際汽船は川崎、鈴木を中心とする造船所および不定期船主が50万トンの船腹を合同したものであるが、これに対し預金部資金2,500万円が興銀経由で貸出された外、興業銀行は第一および十五銀行とともに約3,000万円の貸付を行ない、2,600万円の社債を発行している。そのため興銀の国際汽船に対する貸付残高は大正末期以来約4,000万円に上り同行船舶金融の大部分を占めた。そしてこれは国際汽船の業績低下のため永く滞り貸しとなり興銀の船舶金融の負担となっている。一方興銀は一般海運金融にたいしては厳格な貸出方針をとり、ほとんど貸出額の増加をみていない。国際汽船にたいする興銀の融資は政府の内命にもとずくと指摘する著者は、その融資方針を政府の補助政策による金融と対人信用に重点をおく金融と特徴付けている。(147頁)

第三期：昭和5年から昭和20年までの時期を著者は補助金融の発達期として把握する。この画期を昭和5年に求めたのは我が国で最初の海運金融に関する補助制度たる利子補給付造船資金制度(第1次)が開始されたからである。(192頁) この補助金融の発達期はさらに補助金融の開始された不況期(昭和5-10年)、補助政策の強化をみた準戦経済期(昭和11-16年)、海運金融が高度の統制下におかれた戦争期(昭和16-20年)に区分して考察されている。この時期における主要な海運補助金融措置は次の通りである。昭和5年利子補給付造船資金制度(第1次)、昭和7年船質改善助成措置、昭和11年第2次造船資金(大蔵省新制度)、昭和12年臨時資金調整法、昭和14年船舶建造融資補給および損失補償法(通信省造船資金)、昭和17年同法改正および戦時金融金庫設立。

補助金融の発展は量的、質的な二面から考察されるが、量的発達は融資金額が第1次制度から第4次制度までに200倍に激増し、この時期における建造船舶の%が補助金融

によっていたこと、また融資対象船舶の範囲も優秀貨物船に限定する措置から漸次その範囲が緩和され、船型・速力制限が廃止されたことに求められる。また質的發展としては金融機関の融資の積極化を図るための国家補償制度が採用され、貸付比率および担保価格が1-3次の船価の%から17年以降、船価の%への引上げ、金利の低下のための利子補給をあげている。第1次造船資金に始まる補助金融は第2次、第3次制度において金額の増額、利率の低下、取扱金融機関の一般化、国家補償制度などの一連の補助制度の完成をみている。(232-8頁) この補助金融の貸出の大部分は興業銀行によって行われた。昭和11~16年間に海運業に対する同行の融資額は13.5倍に増加し、各金融機関による海運金融の圧倒的部分を占め、太平洋戦争中には産業設備営団、船舶運営会の融資をも行ない、海運金融は興銀総貸付残高の15%に達した。(256-71頁) この時期の海運金融は大部分が興業銀行を中心とする利子補給付造船資金によったので一般民間金融機関による貸付や海運企業の株式、社債による資金調達への役割は非常に小さい。

海運企業のこの時期の金融状況は海運市場の不況期の昭和10年までとそれ以後では著しい対比を示している。不況期には船腹拡充は僅少であるが、海運企業の資金調達は概して自己資金によるものが多く、借入金が少ない。この結果、補助金を支給されていた郵船、商船を主とする大手筋定期船業者の力が強化され、大正時代日本商船隊の3割以下となった郵商両社の船腹はこの時期に約4割に増加した。また三井、三菱両財閥の merchant carrier や満鉄を背景とする大連汽船のような他産業の支配下にある海運業の進出がいちぢるしい。(287-8頁) 準戦経済期には企業収益の増加、補助金融の発達のため、他産業よりの資本投下、一般金融機関の貸付も増大している。この時期の船腹増加には約9億円の資金を要し、政府補助金および補助金融で約4割、約6,200万円が社債発行、ほぼ同額が公開市場での株式払込金で調達され、残りの約4億円が海運企業の内部留保や他産業からの投資により調達されたと推定される。(294頁) 好況による社外船の船腹拡大のため、社船の総船腹に占める比率は再び36%まで減少している。太平洋戦争中には高度の補助金融が実施され、資金調達上の問題はなかった。

第四期：第二次大戦によりわが国商船隊は壊滅した戦後はかつての補助政策の一切が禁止された。自己資本を喪失した海運業はそれゆえ、商船隊の復興はほとんど借入金にたよるよりなかった。この借入金は計画造船を主とする財政資金の供給が、その中核をなしている。この時期の海運金融の特徴を著者は次の諸点にもとめる。戦後の金融市場はほとんどつねに梗塞していたので船腹拡充は財政資金を中心として行なわれ、民間資金は財政資金との協調融資の形態をとり、その金融機関の範囲も戦前よりはるかに広がった。貸付金の金利が高く財政資金においても外国に比し高かった。短期間にわたり利子補給制度が実施された以外には直接補助金は存しなかった。海運企業は自己資本を

喪失したためその資本構成がわるく、その上利子率が高いため金利負担が大きい。したがって海運企業の経理内容は悪化し借入金の返済はしばしば滞った。(314-5頁)

戦後の船腹増加は昭和33年末までに約 390 万総トンの純増をみている。その内訳は計画造船 273 万トン、輸入買船33万トン、自己資金船 110 万トンが主要なものである。この船腹拡充に要した資金は財政資金 1,800 億円、市中銀行の貸付金は計画造船 1,500 億円、自己資金船 700 億円に上る。社債は74億円できわめて少なく、他に外資 (150億円) および造船所の延払いがある。自己資金としては株式払込金850億円、船舶償却金1,150 億円があるが、その相当部分は借入金の返済に使用されたと推定している。(316-7頁) なお戦後は次の三時期に区分される。第 1 期 (終戦より昭和23年) 第 4 次計画造船までこの時期には船舶公団により所要資金の%が財政資金により調達されている。第 2 期 (昭和 24-30 年) 船腹拡充は殆んど計画造船によっており、資金の半分は財政資金に依存している。第 3 期 (昭和31年以降) 自己資金船が計画造船とほぼ匹敵する量に達している。

著者は最後にわが国における海運金融の発達を要約している。わが国では海運金融は海運政策と密接な関係を持っており、海運経営資金の調達は自己資金、補助金および外部負債によった。歴史的にみれば補助金の役割は時代と共に減退し、これに代って借入金が増加する。また補助金の機能も直接的資金調達から、補助金交付を通じて資金借入を可能ならしめる間接的な方向へ移行する。さらに補助金の全盛時代には補助金をもって金融に代えていたのに対し、金融自体に対する補助、海運金融政策が発達するに至る。すなわち日本の海運金融史を通じて「補助より金融へ」「直接助成より間接助成へ」の傾向がみられる。さらにこの流れを通じて補助ないし金融政策の対象が特殊な企業に対するものから次第に一般企業全体に拡大されてくるのであり「特殊政策より一般政策へ」と発展してきている。(444-53頁)

Ⅲ

以上、わが国における海運業の発達と海運金融の関連にかんして本書の内容を眺めてきた。従来未開拓であった分野だけに著者の著述にあたって要求された資料の整備のための努力は大きなものがあったと思われる。その著者の努力に対して敬意を表すると共に、わが国における海運金融事情にかんする概観が得られたことを喜ぶたい。だが、いま一層の望みをいうならば著者がわが国の海運業の資金調達方法および海運金融制度を諸外国のそれと対比して、わが国の特質を明確にすることを望みたい。例えば海運業の資金調達方法については、ほとんど補助政策が実施されていない英国海運また独自の補助政策の実施をみているドイツ海運との対比が行なわれるならば、この諸国の海運資

本の発展、金融資本の特質と関連してわが国の特質が明確となったであろう。（わが国の海運資本の調達方法の特色は、補助金融制度に支えられて、長期借入金の比率がきわめて高く、株式、社債の意義が少ない点に求められるのではないだろうか。）また海運金融制度についてはドイツ、オランダおよび北欧諸国で実施されている船舶抵当銀行とわが国の開発銀行および興業銀行の対比が有効な結果をもたらすと考えられる。もっともこれらの点について諸外国においても研究が行われておらず、ことに外国海運業の資本調達状態にかんする資料の入手は困難を伴なうであろうし、諸外国との対比においてわが国海運金融の特質を明らかにしてないことは、必ずしも本書の価値を損うものではないが、今後著者がこの方面へもさらに解明を続けられることを希望したい。

つぎに著者の見解について疑問を有する点について。個々の金融助成措置、たとえば計画造船にかんする著者の評価とは見解を異にする場合があるが、ここでは時代区分とわが国海運金融の発達傾向についてのみふれたい。著者は明治維新から日清戦争までの時代を前史として取扱っている。その理由は海運業の資本調達にあたりいまだ一般市場における株式および社債の発行、金融機関による船舶抵当貸付、すなわち近代的な資金調達方法が開始されてないことに求めている。だが著者が海運金融の発達を単なる外部金融に限定せず、内部金融さらには補助金をも含めた企業金融、すなわち海運業のあらゆる資本調達方法に着目せんとしているかぎりには、問題とされるべきことは海運業がすでに商業から分離独立して産業資本として機能し始めているかどうかということである。株式会社や社債制度、金融機関の発達、資本の集中を容易にし産業資本の発展を促進するものではあるが、その制度的整備より先に注目されねばならぬのは、海運業が産業資本としてその資本の運動が開始されていることである。当初より明らかに独立の海運業としてしかも株式会社形態をとって設立された郵商等の社船の場合にはこの点は明らかである。江戸時代から次第に商業からの分離独立の傾向を示しはじめていた、いわば自生的な発展をとった海運業は、維新以降に政府により強力に資本主義の展開が推進され国内流通が拡大されてくると、海運業としての独立が明確化してくる。そしてたとえそれがいかに零細な個人船主であろうとも資本主義的諸関係のうちに組込まれ独立した海運業として機能し始めるとき、それはすでに産業資本として把握されねばならない。そのかぎりにおいてその資本調達方法の態様はどのようなものであろうとも、前史として取扱われるべきではない。個人船主がいまだ個人金融の段階を脱しないということは、かれらの零細性を、また日本郵船が発行した社債が特殊引受けによったことはその特権的地位あるいは国内資本市場の発達の不充分性を物語ってはいる。これらの諸点は海運金融においてわが国海運業の発達の特異性を反映しているものとは云うことができても、この時期を前史として取扱う理由を与えるものではない。

著者はわが国の海運金融の発達を「補助から金融へ」「直接助成から間接助成へ」および「特殊政策より一般政策へ」として特質付けている。この著者がえがき出した型はわが国における海運金融の特質をどの程度有効にとらえているか疑問をいだかざるをえない。それは一面において諸外国との対比において特質付けが行われていないことにも起因するが、ここではそれよりも著者によりえがき出された型が形式的な把握にすぎず、その実質をとらえていないことを指摘したい。著者の型によればわが国の海運資本の調達において政府の補助政策が占める比重が漸次後退してきたこと、特定企業にたいする補助から一般海運業への補助と変化してきたことを示すけれども、それは補助政策の客観的効果と相違している。政府の補助金および補助金融政策は、初期における特権的企業への保護助成から、のちには社船以外に社外船中から発展してきた財閥系企業も含めるという相違は有しながらも、それはつねに巨大企業に集中し、独占化の一層の進展を助長する。著者が一般的な補助金融政策が実施されたときと評価する戦前の造船資金制度は、たしかにその対象は特定企業に限定されたものではなく、実際にこの制度を利用して建造された船腹も各社に分散している。この点のみを眺めるならばたしかに補助政策は一般に拡大したように考えられる。だがこれと同時期に実施された優秀船建造助成は郵商二社に集中しており、また一般へ拡大されたようにみえた補助政策はやがて戦時中における運航実務者制度によって補足される。補助金融を通じて無差別に各海運企業は的にはその船腹拡充をおこないえたけれども、昭和18年の船舶運航者緊急整備要領は、一時巨大企業を運航実務者として指定し、それ以外は大企業への吸収合併を余儀なくされる。またこの時期に確定された海運企業の系列化はそのまま戦後へと持ちこされてくる。戦後の計画造船もまた巨大企業への集中であることは8次船における三井の例を除いては郵船、商船および三井の三社にたいしてのみ毎回建造割当てがあったことを指摘すれば充分であろう。それゆえ補助金融措置が形式的には全海運企業を対象としているにしても、それをもって特殊より一般へと特色付けるのは、あまりにも形式的な把握だと云わねばならない。また補助より金融へという表現は海運業の借入金の圧倒的な部分が補助金融であったことをあいまいにしている。戦前における海運業の借入金のほとんどが造船資金制度による補助金融であったし、また戦後の船腹拡充資金の主体をなす計画造船においても国家資金の供与が前提条件であった。民間金融機関が補助制度とは無関係に商業採算にもとずいておこなった長期貸付金の占める比重はとるに足らない。それゆえわが国の海運金融はつねに補助に依存しており、その補助政策はつねに巨大資本への集中を結果する特殊政策であったとみることが、より適確なのではなからうか。

(1959年12月、B5判466頁)