Kobe University Repository : Kernel

PDF issue: 2025-07-12

<書評>佐々木誠治著『内航海運の実態』

柴田, 悦子

(Citation)
国民経済雑誌,116(1):102-107

(Issue Date)
1967-07

(Resource Type)
departmental bulletin paper

(Version)
Version of Record

(JaLCDOI)
https://doi.org/10.24546/00171012

(URL)
https://hdl.handle.net/20.500.14094/00171012

書　　評

佐々木誠治著『内航海運の実態』

柴　田　悦　子

(一)

内航海運に関する研究は，著者自身が序論で述べているように,「人びとから軽視・等閑視され，実情もよく理解されず，また，研究上政策上も，ほとんど見棄てられた…」分野であった。海運学者は，内航海運の存在意義は知りつつも，それを研究対象として取り上げることを躊躇し，陸上交通の各分野における研究者は，時によっては，内航海運がわが国国内輸送の分野で果してきている大きな役割を軽視する場合すらあった。

このような現状においては，内航海運の研究に，若干の楔をうちこむことでさえその意義は大きいのであるが，佐々木教授著「内航海運の実態」は，既存の諸統計……といっても官庁統計すらまとまったのは皆無であるが……に頼らず，全く独自の調査から出発して，内航海運の実態の解明を試みられた点，この分野における研究の〝土台づくり〟をされたということができる。

実態調査をやる場合，誰しも経験することであるが，その調査が基礎的なものであればあるほど，調査項目の作成，調査表の回収その他に多くの時間とエネルギーを費さねばならず，さらに回答の整理→計算機→統計表の作成など，単純作業をも含む多くの労働を投入しなければならない。この努力に耐え得ない場合は，たとえ調査意図がすぐれ，調査項目が完全に近いものであっても，調査自体としては何の成果も得ることはできない。また調査表の回収まで出来たとしても，その調査を活かすか否かは，次々と続く整理・分類・統計といった作業を正確かつ能率的に処理しうるか否かにかかっているのである。多くの調査の中である場合は，後者の段階で適切な処理がなされなかったために，期待すべき成果が得られない場合が多い。

本書は，上記のような煩雑な実務と緻密な頭脳を要求される実態調査を見事に成功させた点においても，高く評価されるべきであろう。本書にのせられている数多くの統計数字は，その一つ一つがこの実態調査を完成することによってのみ得られた努力の結晶である。この意味において本書は，単に海運研究者および関係者に対して有益性を持つのみではなく，広く交通関係者はもちろん，その他の分野において実態分析と取り組ん

でいる研究者・調査マンに対して，とくに方法論に関して多くの教訓を与えてくれるであろう。

（二）

本書の構成は，概論編，企業編，船舶編，航路・貨物編と四つの編に分かれ，それに補論として「機帆船の実態」が附加されている。

「概論編」は，次のような構成から成る。

序　論　内航海運への接近
第1章　わが国内航海運の対外比較的特殊性
第2章　わが国内航海運の内面的特殊性

序論において著者は，内航海運への接近を実態調査をもって試みたにもかかわらず，この業界の複雑性と特異性のため，例えば経営内容の如き中心的問題に手を触れることすら困難であったと述べ，「われわれは，内航海運を部分的になで，さすりする外ありません。それでしぶしぶ満足するか，嫌なら全然近よらないこと」と，調査の限界性を指摘されている。

第1章においては，わが国内航海運を外国との比較に関して論じ，内航海運が，佐波教授の「海運経済三類型」の中の第一類——自国民経済内の運送（沿岸航路の運送）に属しながらも，アメリカ・ヨーロッパ諸国と同一に論じられないことを，沿岸航路と国内航路の相互関係——例えば，ヨーロッパ諸国の沿岸航路必らずしも内航海運ではない——について述べられている。

第2章は，沿岸航路と国内航路を同一意味に理解して差支えないわが国内航海運の場合，その構成上の分類に関しては，市場構造・取扱貨物等の差異がとくに大きく影響することを述べられている。本書における分類方法は，従来から慣用されている「一般貨物船・タンカー・専用船」という船種別区分と，「オーナー・オペレーター」といった企業別区分の方法が採用されている。さらに，内航専用グループと内航兼業グループという新らしい，区分方法がつけ加えられて採用されている点は，本書の特徴の一つであろう。

「企業編」は，

第3章　調査した内航海運企業
第4章　内航海運企業の類型と地域分布
第5章　内航海運企業の組織と規模

から構成されており，第三編「船舶編」とともに，本書の中心的部分を形成している。

第3章においては，調査対象とされた海運企業を，内航海運企業の五組合（昭和39年施行された「内航海運組合法」にもとづいて組織化された）に分類して，それぞれの問

題点を指摘している。

ここでの最大の問題点として，内航企業の場合，外航海運で通用している「船舶の所有者・運航者・取扱業者」という三種区別が明確でなく，二種類以上の複合的企業数が多いため，上記五組合への登録が二重あるいは三重に重複している事実が指摘されている。

五組合とは，内航大型船輸送海運組合（以下「大型組合」と略す），全国内航輸送海運組合(「輸送組合」と略す)，全日本内航船主海運組合(「船主組合」と略す)，全国内航タンカー海運組合(「タンカー組合」と略す)，全国海運組合連合会(「全海連」と略す）の五つである。

重複は，「大型」「輸送」「船主」の三組合に集中しており，「タンカー」は若干の重複は見られるが，「全海連（機帆船・小型鋼船などの零細企業を中心とした組織）」には全然存在しない。「大型・輸送・船主」三組合所属232社中71社が二重重複，17社が三重重複とその4割近くが重複登録されていることが記されている。われわれが通常手軽に使用する官庁統計が，これらの重複をチェックせず，各組合登録企業の合計をもって，わが国内航海運企業総数として取り扱っている場合には，大きな誤差が生じることを本書において証明されたのである。

さらに「大型組合」への所属企業35社中に，日本郵船，商船三井，飯野海運等の本邦外航主力大企業グループが加入し，中小・零細企業中心の内航市場へ進出している〝意外な実態〟が指摘されている。

第4章においては，内航企業の類型を(1)内航専業企業と内航兼業企業，(2)内航の戦前派と戦後派，(3)地域分布という三つの角度から分類・分析している。(1)内航海運兼業型には，外航兼内航型以外に，海運業以外の業種，(港湾運送事業，倉庫業，陸上土木事業，その他）との兼業が案外多いのが目につく。上記貨物船三組合所属の232企業中14社がこれに属する。(3)地域分布の項では，各所属組合別に各企業の地域分布を分析しているが，「大型輸送組合」の東京集中，「船主組合」の関西とくに神戸集中が特徴的である。

第5章は，会社組織，資本金，従業員別および保有船腹・取扱船腹量から，内航海運の企業規模を論じている。資本金別分類によれば，外航主力の大企業と機帆船を中心とする零細企業を除外すれば，資本金1,000万円から1億円までにその大半が分布している。タンカー組合の場合は1,000万円未満のものも多く，企業規模が一層小さいことが示されている。

このことは次の所有船腹量による分類をみるとより一層明らかで，貨物船を主力とする三組合は，所有船腹5,000トン以下のものが全体の65%であるのに対し，タンカー組合のそれは94%におよび，いわゆる〝1パイ船主〟の多いことが判明する。さらに著者は，保有規模，運航規模，取扱い規模と分類・検討することによって，内航企業が現実的には，面倒なマンニング業務を引受けさせられている弱い立場を指摘されている。

次に船舶編は，

第6章　貨物船3組合所属の内航船舶
第7章　内航タンカー組合所属の内航船舶
第8章　全国海運組合連合会所属の内航船舶

という構成を持ち，従来の諸統計で正確を期せえなかったこの内航船舶統計を，整備された点この成果は期待されるところが大きい。著者が，各組合保有の船腹を就航・非就航別に分けて調査された点，調査時点における内航船舶の稼動率を知る上にも役立つものである。さらに，運航船舶・取扱い船舶についても，船種別に実にくわしい分類法にもとづいて整理されている。

第8章においては，機帆船・小型鋼船を中心とした「全国海運組合連合会」の所属船舶についての分析であるが，この部分は所轄官庁はもちろんのこと業界自体においても，その実態をつかみえない分野であっただけに，本調査によってその実態を知りえたことは，今後の内航政策の上にも充分活かされるであろう。

航路・貨物編は，

第9章　内航船の主要航路
第10章　内航船の主要貨物

から構成されており，北海道――本土各地を結ぶ内航メイン航路に就航している外航大手企業を中心とした大型船と，瀬戸内海を中心に四国――九州――中国――阪神間をそれぞれ結んで活動する小型鋼船・機帆船（この中には一パイ船主も多い）との航路区分が，対照的に明確化されている。また従来の予測に反して，東京・京浜発の船舶・貨物量が意外と少いことの判明も，実態調査によつてのみ得られる成果であろう。

最後に補論は，機帆船の実態を述べている。とりわけ調査困難な部門であるから，本調査と業界組合「全海連」の数字の間に，若干の差異があるのは当然であろう。本調査によれば，機帆船の85％が西日本（九州・四国・中国）に集中している。その零細性が内航海運の体質を底辺から弱体化させているのであるが，政府の対策として，これら機帆船の小型鋼船への代替建造を指導しているものの，こうした〝近代化〟からも見はなされた50トン以下の最小型船が，なお多く残されていることを，本書によって改めて認識するのである。

（三）

以上やや平面的ではあったが，本書の内容を逐一的に紹介した。内航海運企業の実態とその活動内容について，これだけ具体的資料にもとづいてくわしい分析がなされたものはかつてなかった。ところで最近「内航二法」施行に見られるように，政府の内航海運政策はようやく軌道にのりはじめたのであるが，従来内航海運部門に関して理論的立

ちおくれのため，こういった政策立案段階での諸問題に理論的に答えることが出来なかったのに対して，本書は，以上の実践的課題にも役立つ基礎資料を提供したのである。

しかし本書は，あくまで内航海運の実態に関する内面的視角からの分析である。内航海運の実態は，わが国経済活動の中に占める内航の役割，さらに陸上運輸機関（鉄道・トラック等）との相互関係が分析されることによって，より明確となる。ここにわが国内航海運の位置づけに関して，その主要な問題点を抽出してみよう。

先ず第一に，本書の指摘にもあったように，内航海運の輸送対象は，石炭・鉄・石油・砂利・セメント・木材等その大部分が工業用原材料および製品である。このことは，内航海運が，わが国産業構造の変化に応じて，その反応を敏感に示すことを意味する。しかもこれらの貨物が比較的長距離輸送を必要とすること，さらに臨海工業地帯にこれら貨物の発着工場が集結していること等は，臨海工業地帯・コンビナートの建設，これに附帯する産業港・工業港の開発が，内航の航路および貨物の流れに一定の方向を与えていることを示している。すなわち内航貨物の発生と地域開発・工場立地の相互関連性が，きわめて緊密であることが主要な問題点であろう。

第二は，以上のことから当然のことながら，昭和39年における輸送貨物量の減少に現われたように，不況時における工場の操業短縮，生産制限等が，内航貨物の減少となって直接的に影響をうけることである。また逆に公共投資の増大が，内航貨物の増加という波及効果を現わすといった具合に，工業活動と内航海運の関連性が問題となる。このことはインダストリアル・キャリアーの出現・増加についても言えることである。

第三の問題点は，本書の調査で内航の市場構造が分析され，主要航路の分布も明確にされたが，ここで従来から問題にされている北海道――本土航路における国鉄との競争，九州――四国――阪神――中京――京浜の各航路におけるトラックとの競争関係である。とくに後者については，幹線道路網の整備と，フェリー・ボートの進出によってますます競争的となっている。

第四は，海運業内部の問題，本書でも各所で指摘されてきた外航企業の内航市場への進出についてである。内航メイン航路といわれる北海道―本土航路への外航大手企業の兼業的進出は，単に船腹増加から競争の激化を招来するという結果を生むのみではない。兼業としての外航大手企業の内航に対する態度は，時には荷主サービスと近海船との配船ぐりからと言われるように，専業としての内航企業とその採算点に大きな差があること自体が問題なのである。

以上の諸点は，内航海運の位置づけのための，いわば外包的関連性に関する問題である。本書の読者が，こういった内航海運企業の全体的位置づけを念頭におきながら本書を読まれるならば，著者のはじめに意図された「わが国内航海運企業と内航船舶の分析

的解説」をより深く理解することができると考える。

はじめに述べたように，煩雑な実態調査から出発して，著者の尨大なエネルギーの投入によってのみ生まれることの出来た本書を土台として，所轄官庁あるいは業界によって，今後継続的調査が続けられるならば，このことは多くの研究者や政策担当者が便益を受けるだけでなく，おそらく著者自身がもっとも願望するところであろう。

いずれにしても従来未開拓の内航海運の分野に，こうした基礎的労作が生まれたこと自体，きわめて意義深いものとして高く評価されるべきである。

（昭和41年12月初版，海文堂，225頁，700円）