

# 海運を全滅から救え

海運対策の提案  
産業計画会議編

産業計画会議第11次

レコメンデーション



経済往来社発行

## 産業計画会議とは

産業計画会議は、昭和31年3月、松永安左エ門を中心に各界の学識経験者によって、民間の研究機関として設立された。

戦後数回にわたって、政府が発表してきた経済計画は、きわめて精細な数字を列挙しているが、いずれも計画が実績を下回り、ために計画としての意義を失い、国民の経済活動を刺激し誘引する力を欠いていた。このような計画に対して、産業計画会議は、民間人の自由な創意と工夫を生かし、わが国産業経済の動向とその拡大の規模について調査、研究を進め、国民経済全般の理想的形態を把握すること、および産業の長期見透しを確立すること、をその目的としている。

創設以来、11次にわたる勧告を公表している。その内容は、日本経済たてなおしのための勧告—エネルギー・税制・道路について—を第1次として、以後、北海道開発、高速自動車道路、国鉄の根本的整備、水利用の高度化、あやまれるエネルギー政策、東京湾の埋立、利根川利水計画、償却制度、専売制度の廃止、海運政策の提案等と、広範多岐にわたっている。今後とも日本の産業拡大、経済の成長、国民生活の向上のため実行すべき具体的政策を積極的に提唱していく方針である。

## 産業計画会議委員

委員長 松永安左エ門

委員	青木均一	青木楠男	青山秀三郎	鮎川義介	赤羽善治	安芸皎一
	安藤豊祿	浅輪三郎	有沢広巳	芦原義重	荒川昌二	荒川康夫
	足立正	池田亀三郎	池田勇人	石坂泰三	石破二郎	石山賢吉
	一井保造	伊藤保次郎	稲葉秀三	井上五郎	内田俊一	内海清温
	内ヶ崎賛五郎	大幡久一	大屋敦	大島恵一	太田垣士郎	大山松次郎
	小野田清	小汀利得	小川栄一	奥井復太郎	奥村勝藏	岡松成太郎
	亀山直人	茅誠司	賀屋興宣	川北禎一	加納久朗	梶井剛
	金井久兵衛	木内信胤	気賀健三	木村弥藏	岸道三	倉田主税
	久留島秀三郎	紅林茂夫	小林中	後藤清太郎	迫静二	桜田武
	嵯峨根遼吉	佐藤篤二郎	佐藤喜一郎	清水金次郎	島秀雄	白洲次郎
	島田兵藏	鈴木貞一	菅礼之助	菅谷重二	関四郎	十河信二
	高橋亀吉	高橋三郎	高井亮太郎	田代寿雄	竹俣高敏	武吉道一
	多田耕象	千葉三郎	辻鈔吉	寺田義則	東畑精一	永田竜之助
	永野重雄	永山時雄	中山伊知郎	中山素平	中川哲郎	中川以良
	新関八州太郎	原邦遣	橋本元三郎	萩原俊一	平田敬一郎	平石栄一郎
	福田勝治	藤井崇治	藤波収	堀新	堀新	堀義路
	堀江薫雄	松隈秀雄	松永安左エ門	松根宗一	万仲余所治	前田清
	三宅晴輝	宮川三郎	宮川竹馬	宮尾葆	水田三喜男	溝口三郎
	森川覚三	安川第五郎	山際正道	山田勝則	山本重男	横山武一
	横山通夫	蛭山政道	脇村義太郎	渡辺一郎		

専任委員 堀 義 路

常任委員	青木均一	荒川昌二	安藤豊祿	一井保造	伊藤保次郎	小川栄一
	奥井復太郎	加納久朗	賀屋興宣	茅誠司	木内信胤	気賀健三
	久留島秀三郎	紅林茂夫	小林中	桜田武	佐藤喜一郎	島秀雄
	菅谷重二	鈴木貞一	関四郎	武吉道一	永野重雄	中山素平
	平田敬一郎	森川覚三	堀江薫雄	脇村義太郎		

事務局長 前 田 清

(アイウエオ順・昭和36年4月15日現在)



# 海運を全滅 から救え

## 海運対策の提案

### 目次

海運を全滅から救え…松永安左エ門……………	2
海運対策の提案……………	5
提案の要旨……………	5
その説明……………	10
まえがき……………	10
1 海運業界の現状……………	10
2 不況の原因……………	12
3 「提案」の根拠とその細目……………	14
4 将来の見通しと本案の効果……………	17
附表 第1表 世界主要海運国保有船腹……………	18
第2表 日本外航海運会社収支状況……………	22
第3表 日本船舶減価償却状況……………	26
第4表 世界各国の海運政策一覧……………	28
第5表 日本海運強化に関する各界の意見……………	32
第6表 主要海運会社31社の経理諸表……………	36
附図 第1図 世界主要海運国保有船腹（ロイ 下統計）……………	38
第2図 日本船舶減価償却状況……………	39
第3図 新造船の営業利益、借入金、利 子、償却年限の関係、試算……………	40
第4図 現在船の営業利益、借入金、利 子、償却年限の試算……………	40

# 海運を全滅 から救え



松小次郎

戦後15年たった今日の日本海運の現状をみると政府の計画造船を中心とする海運助成政策によって、保有船腹量はおおよそ600万総トンとなり、その規模では戦前の水準を回復した。そのなかには戦艦船のような低性能のものも含まれてはいるが、高速大型船やマンモスタンカーなど優秀船も多く、日本の商船隊は世界の海運国に比べて決してひけ目はない。この意味では戦後の日本海運政策は成功であった。

ところが日本の海運会社の経理の内情をみると、お話にならないくらい悪い。保有船舶の帳簿価格4,600億円は自己資本1,000億円、開銀借り入れ1,500億円、市中銀行その他借り入れ2,000億円でまかなわれている。この表面に現われた資本と借り入れとの比率も悪いが、その実情はさらにひどい。それは670億円に達する償却未済があることだ。これを差し引くと船舶の実際価格は4,000億円となり、自己資本は300億円しかないことになる。これが実情なのだ。

実はもっとひどい。それは日本船は建造が高船価時代に行なわれたものが半分以上であるから、十分に償却を実行しても最新の優秀船に比して船価が割高となる。したがって自己資本は全くゼロだといっていい。これが10年も無配を続けた日本の船会社の経理の実情である。このまま放任すれば、日本海運は経理的破たんから全滅するほかない。

それではなぜこんなことになったのか。それは運賃収入に比して海運コストが高く赤字が累積したからである。日本の船員は優秀であり、船舶の運航費は決して高くはない。外航運賃は世界相場が決まるのだから英米に特に有利だというわけでもない。それなのに英米や北欧の海運に対して日本海運が採算上負けるのは、結局資本費（金利と償却）にある。

英米の海運会社は何十年の資本蓄積を持ってい

るから、船舶建造に当って借入金にたよる比率が低い。日本の船会社は戦時補償打ち切りで過去の蓄積を失い、船舶建造費の多くを借入金にたよるざるをえない。しかも借入金の金利が高い。そのうえに金持ちは船価の安い時に自由に造れるが、貧乏人は必要に迫られて造るから、日本海運の船価はいきおい割高となり、資本費が割高につくことになった。

せっかく優秀な商船隊と船員を持ちながら、金利、償却に食われて、戦前には対等以上であった英米の海運に負け、このままでは日本海運が全滅の運命にあることは、あまりにもばかげたことだ。

経理的破たんから日本海運は全滅するというと大げさだと評する人がある。しかし、それが事実なのだ。経理内容のいちばんいいといわれる郵船会社でも、その運航する船舶の半分は他社からの借り入れの用船だから、それがなくなれば経理の悪化は免れない。それだから、このままでは、日本海運は全滅するといっても過言ではない。

わたくしは、救済政策や保護政策は大きらいだ。事業家は独立自主、政府の保護や救済にたよるべきではない。それが自由経済発展の基本である。しかしここで助けてやれば、あとは自分の力でりっぱにやっていける見込みがあるときに、政府が救済することは当然必要である。産業計画会議から、わたくしが提案した海運対策はまさにこれである。

産業計画会議の海運対策は、こまかい点は別として海運に対する開銀融資 1,500 億円をタナ上げて、その金利は全免する。元金返済は 8 分以上の配当をするまで待ってやる。年 100 億円の免除された金利の配分は、海運会社の自主的につくる委員会に任ず。政府はこの救済により海運に干渉することはやめ、船会社は名実ともに自由企業として経営する。なお海運業の償却には自由償却制度を採用するというような簡明なものである。

その結果、日本海運全体の計算として、まず、金利が年 100 億円完全に浮く。そのうえに資金的に、開銀返済資金 100 億円が浮く。収支計算で 100 億円、資金として 200 億円軽減されれば、日本海運は 15 期連続赤字無配当、先行きの見通しも立たないという悲境から、直ちに黒字経営に転換し、国際競争力もついて十分世界海運と対等に角逐できることになる。

この救済を行った後は、海運は文字通り自由企業として政府の保護も干渉も受けず、みずからの創意とくふうとによって世界の競争市場で自由に活動する。計画造船は当然廃止し、船舶の建造も自由とする。しかし、もし今後も船舶輸出に優遇措置を講ずるならば、政府は日本船主の船舶建造にも同一の条件を与える。海運会社間の統合や系列化はもちろん、専用船の建造や運航のために産業会社と提携することも自由である。

開銀金利の全免は、国策によるものであるから開銀の負担とすべき性質のものではない。全額、政府の負担とすることは当然である。

政府が年 100 億円を海運界のため負担することには反対論もあろう。それに対するわれわれの回答はこうだ。

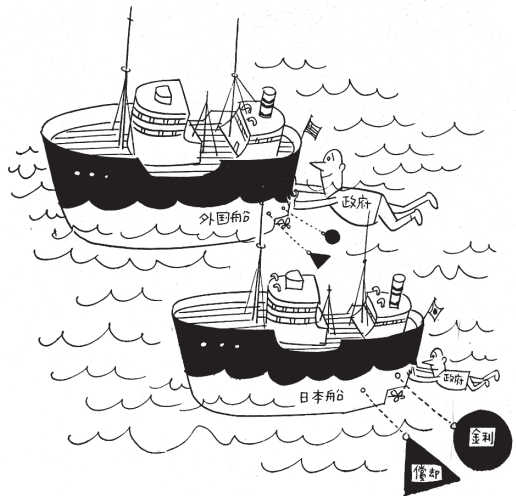
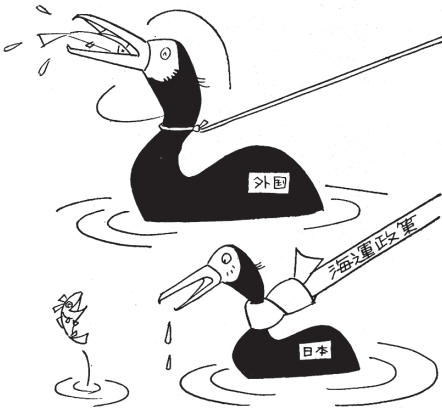
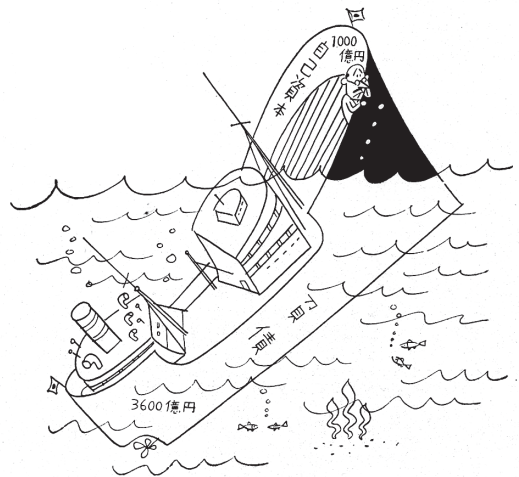
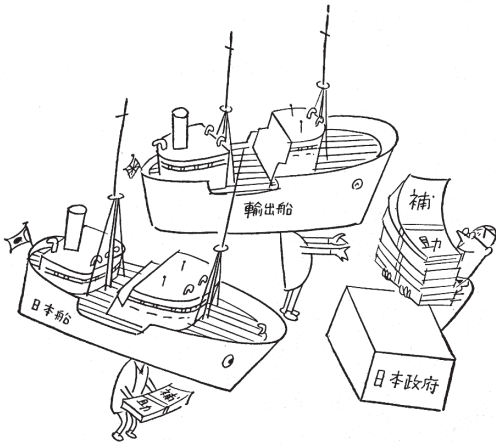
第一に、年 100 億円出せば日本海運はりっぱに生きる。出さなければ全滅する。出すと出さぬとで生死が分かれるのである。今日の日本の財政規模は 2 兆円に近い。現に食管会計の赤字 300 億円は政府負担になっており、また 1,000 億円減税の 1 割をがまんすればよいのだ。

第二に、出さなければ出さずじまいで済むかという、そうはいかない。チビチビ出さなければならなくなり、あとで計算してみると年 100 億円にはならないまでも結局その何割かは出すことになる。しかもチビチビ出した金はきき目が薄く、なんの足しにもならずに出し損になるのがおちである。

第三に、以上の二つにましていちばん大切なことは、日本海運が全滅した場合の日本経済の受ける損失である。産業計画会議の事務局に試算させた計算では、年500億円以上ということだが、日本が自分の海運を持たずに外国船に海上輸送を任せただけの場合の日本産業の受ける損害が大きいことは明白である。どうしても日本海運は維持していかなければならない。いわんや、年100億円出せば、

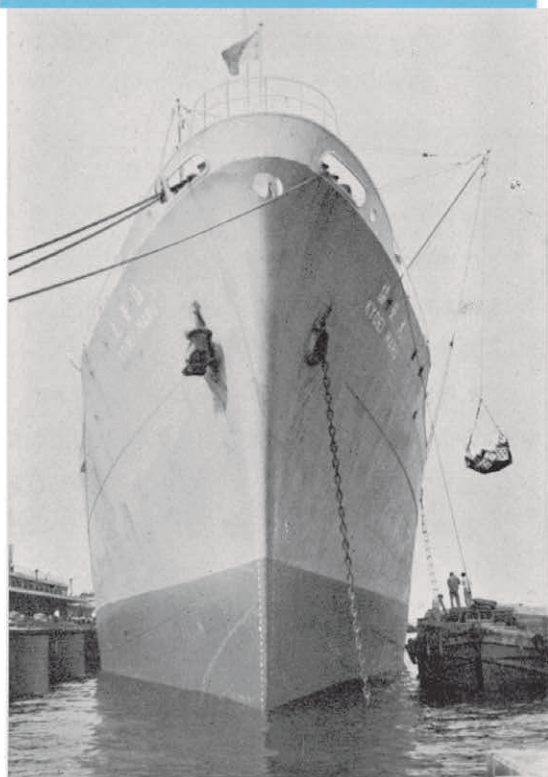
船舶建造資金も優秀な人も自由意思にもとづいて海運にはいってくる。日本海運は自主経営の下に収益をあげつつ自然に日本の国際収支に大きな貢献をなすことになる。

わたくしは、産業計画会議の海運対策の効果を確信している。少しおそすぎたきらいはあるが直ちに実行すればまだ間に合う。開銀海運融資金利全免、元金出世払いの即時断行を切望する。



# 海運対策 の提案

## 提案の要旨



## 提案の要旨

**1.** 海運業界の長期にわたる不況は周知のことであり、いままでもいろいろな対策が講ぜられてきた。しかしそのいままでの対策、もしくはそれをいくらか改良拡大した程度で、果して海運業界は救われるのか、それが問題である。

一般に海運といわれるもののうち、内航海運はその規模が外航海運に比して著しく小さいのみならず、その性質をはなはだしく異なるものであるから、この提案では問題を外航海運に限定して取り上げようと思う。

**2.** この問題に回答を出すためには、海運不況の性格とその程度とを知ることが必要であるが、研究の結果、いままでよりもはるかに徹底的な、そして抜本的な対策が必要であることを知った。そしてその対策の実施は、早ければ早いほど効果も大きいし、また現に早い必要があることを知った。

**3.** 海運不況の性格と目すべきものは、“海運事業そのものが斜陽性を帯びて来たためではない”ということである。なぜなら、世界の海運業界が目下のところは、過剰船腹等の理由により、慢性的ともみえる不況にあるのは事実であり、従って日本の海運業界も、今後長期にわたり激しい競争を覚悟しなければならないことも事実である。しかし海運需要そのものは、日本と世界との貿易数量の見透し、特にその質的变化に思いを致すならば、異常なる拡大を見ることは必至と思われる。従って、日本の海運業もまた、世界の海運業界に伍してその競争に耐えうる能力を有する限り、事業そのものとしてはその前途は洋々たるものありというべきであって、エネルギー革命の影響下にある石炭業とは、まったくその基礎事情を異なるものがある。

る。

それにもかかわらず日本の海運が不況にある根本原因は、“自由競争下にある世界の海運業界にあって、競争に耐えうる基礎条件を欠いたまま、その競争にさらされてきた”ことにある。なぜそのようなことになったか。それは、後述するように、戦後の海運復興の過程に無理と不合理があったためである。

では次に、海運業界の不況の程度はどうか。第一に、その現在陥ちこんでしまった位置はまことに深刻である。それにも増して重要なことは、右にいう基礎条件を欠いたままの営業状態から海運業界を脱出させない限り、目先の小浮沈はどのようであっても、また業界の一部に若干の例外的事例ありとはいいながら、これを全体としてみれば、一步一步営業の基礎を弱体化させ、やがては立つことができない状態に陥っていくものと判断される。その意味において、徹底的にして抜本的な対策をとることをこれ以上怠ることは、日本をして大きな国益を失わせるようになること疑いなしと思われる。

4. 対策を考えるには、日本海運業界は世界の海運業界においていまだのような位置にあるかの現状認識と、それが周知のような不況に陥った原因の究明とが必要であるが、この二点についてわれわれの到達した結論は、大づかみにいって次のようである。

第一点に関しては、

“海運業界は量的には、一応満足していい状態、見ようによっては素晴らしい回復とっていい復興を遂げた”

とっていいが、第二点については、

“その回復は、少し激しい言葉使いを許されるなら、経営基盤を無視するに近いガムチャラな回復といたいものであった。それがそうなったのは、後述するように、誰が特に悪かったともいいえない当時の日本の一般的なものの考え方に導

かれた結果であって、そのいわばガムチャラな回復過程のうちに不況原因がかくされていたのであった。”

といわなければならない。そしてその不況原因に関連してハッキリいえることは、

“海運が不況に陥ったそもそものことの起りであり、またその最大の原因と見るべきものは、戦時補償の打ち切りという占領政策の犠牲を、海運は特にひどく受けたことである。

他産業は、おおむねその後の15カ年のうちに、その犠牲を回復するに足るいろいろの好機好運に恵まれたのに対して、ひとり海運業のみは、それが国際的自由競争の場であるため、その犠牲を回復する機会に恵まれなかった。”

という二つの事実であった。朝鮮ブームとスエズブームとがあったとはいいながら、日本の海運業界は、後述するように、大きな「期待」に恵まれただけで、大きな「実利」を獲得するに至らなかったのであった。

そのような事情の結果として海運業界が、いまもなお抱えているところの健全経営の基盤を欠くという事実、具体的にいえば払う目処の立たない借金を抱えているという事実は、（それを指して人は、海運不況というのであるが）一歩進めて考えれば、不況という字が通常意味するところの外部事情に基く一時的業績不振の状態というものではないのであって、それは外部事情ではない営業それ自体の状況が経営としての基盤を欠いている、という事実の別名にほかならないのである。従って日本の海運業界は、今後よほどの好運にでも恵まれない限り、業態はだんだん悪くなって行く一方であると認めざるをえず、ここに海運不況の本質を見なければならないのである。

5. 海運業界をこの状態から脱出せしめるためには、どうしても相当大きな国家の援助を考えな



なければならない。しかし国家の援助を要請するについては

“国家が海運業界に援助の手をさし伸べる合理的根拠如何”

の問題に対して回答を持たなければならない。この点に関するわれわれの判断は次の通りである。

“第一に問題の起りが政府の戦時補償打ち切りにある以上、いまさら政府にその補償を復活せよというわけではないが、政府としては、なにがしか海運業界に負い目を持っている事実は認めねばならぬ。”

“第二に、もし現状のまま推移すれば海運業界はやがて立つことのできない状態に立ち至るとするわれわれの認識が正しいとするなら、これは海運を失った場合の日本の損失は何かという見地から判断すべき問題であって、それは、数字をもって計量することのできるとできないにかかわらず、要するに「計り知れないほど大きいものである」”

という二点に集約することができる。この二つ、なかでもその第二点が、国家が海運に対して援助を行うことを正当化する根拠でなければならない。

6. その国家の援助は、どういう「タイプ」の援助をどの「程度」与えればよいのか。これは回答することの最もむづかしい問題であるが、われわれができる限りの研究と思索とを行った結果として到達したところは、第一に援助のタイプとしては、

(1) “海運業界のなかの優秀なものを救い、優秀でもないものは落して行く。”というタイプの援助では、望ましき日本の海運は建設されない。援助は、多少の不公平が起ってもそれは止むをえないものとして甘受しながら、海運業界全体を対象として、現在の業績の良いものも悪いものも「ある程度平等に」、業界全体として立ち直りを可能ならしめるよう

なものでなければならない。

(2) その援助は、なるべく一挙に積年の禍根を一掃し、海運業界をして天下晴れて新しいスタートを切らせるようなものがよく、またその援助を受けた後の海運業界は、政府の干渉干与からできる限り大きく解放されて、自主独往、自己の責任をもってその信ずるところを行う企業体となりうるような援助の与え方が望ましい。なぜなら、そのようなタイプの援助でないと、後述の効果がでないからである。

次にそのような援助をどの程度まで与えるかについては、

“民間の自由な資金が、その自由な選択に基いて、海運業界にも投資されるであろう程度に、業界の禍根を排除すること”を最低線とすべきであると考える。

なおまた、従来海運業界と造船業界とは、あたかも運命を共にする必然性を持っているかのような認識のもとに、計画造船によって強く結びつけられていた。この計画造船には、今日の量的回復をもたらした功績は認めるほうがよいのであるが、これによって海運業界に相当程度の非合理性が導入されたことも事実であった。従って今後海運業界がその禍根を一掃して新しいスタートを切るであろう機会にこれを廃止し、別途海運業界にとっても造船業界にとってもより合理的なやり方に切り換えることが望ましい。

7. 以上の諸判断にわれわれが到達した理由については、すべて後章の説明によって知っていたが、これらの諸判断を総合した結論としてここに「海運対策の提案」を行えば次の通りである。

## 海運対策の提案

(1) 海運業界を全体としてみるとき、その開銀借入金の総額は約1,500億円である。政府はその利払いを全免することにより、海運界の自主的



立ち上りの基盤を確立するを可能とする。「禍根の抜本的排除」が、この数字1本でできるのは万事に付け都合のいいことであり、それに加えて、この案の実行にはどうしても開銀にその中核的な推進母体となって貰う必要があることも考慮すれば、政府援助の基本を、この開銀融資の全面的棚上げ（一定条件下における出世払い）におくこととするのがいいと思う。ただしこの負担は、勿論開銀自身に負わしてしまうものではないから、その点は政府開銀間において然るべく調整する。

- (2) 開銀に対する元利棚上げによって浮く年約100億円の資金は、これを“海運業界の全体がその不況を「脱出」するために最適であるように”海運業界が委員会を作って自主的に作成する案に従って配分する。その配分案は、政府・開銀・業界の三者によつて別に構成する委員会の承認をうるものとする。

このやり方には必然的にある程度の「不公平さ」が伴うことは事実であるが、他の案もしくは従来実行されてきたいろいろの海運助成策の不公平さにくらべて、それは決して大きなものでなく、公平であることにばかり気をとられて、結局何もできなくなることの弊害がいかに大きいかということを考えれば、この案に伴う若干の不公平さなどは、正に大事の前の小事に過ぎないと考える。従ってその小さな不公平さに対して、関係者一同は眼をつぶることを要望したい。

- (3) 出世払いはいつやるか。市況に激変のある海

運のことなので、いつその機会に恵まれないとも限らない。従って、そのような機会がきたら、政府は遠慮なく支払いを受けることにいまから決めておくのがいいが、そうすることが海運業界の折角の新しいスタートを、気分的に崩さないようにする必要がある。その細目は前項の三者構成の「委員会」に委すのがよいのであるが、一応の規準としては、“会社が8分以上の配当できるようになったときは、その8分以上の部分の半額を政府に収める”という程度でいいと考える。それ以上政府に有利な規準を設けるときは、海運業界の立上りは要するに頭がひどく仰えられているという印象を世間にと伝えると思われるからである。

- (4) なおまた海運業界に対しては、その業務の性質からみて、またその競争相手である諸外国の海運会社と対等な競争基盤におく必要があるという点からみて、完全に自由な償却制度を特例として与えることが望ましい。業界といえども配当する必要を無視するものではないから、償却の自由を徹底的に認めたところで、格別弊害が出るものではないとともに、この特典は極めて有効な海運立直りのための奨励策となるであろう。

- (5) 以上に見合って「計画造船」は中止する。しかしその代りに、今後も政府が引きつづき輸出船に対して補助手段を講ずるならば、それと同質同程度の補助を、国内船主に対しても与えることとし、この方面からもわが海運業界に対して内外平等の基盤に立ってその全力を海外業者との競争に発揮できるようにする。

8. 以上5項に示した提案の効能、他案と比較した場合の優劣などについては、後記「説明」の部についてみていただきたいが、簡単に大局的判断について一言するならば、第一に、日本ならびに世界経済のこれからの動向からみて、海運業界の今後には極めて大きな期待が横たわっていると考えられるのであるが、その期待に応えるためにこれからの海運業界はどのような姿にあるのがいいかといえ、自由企業の基本精神に立って各自各様に自由手腕を振うのがいいのである。もし今後そういう状態に海運業界をおいておくならば、そこでは合併、統合、系列

化等いろいろの操作が活発に行われるであろう。輸送需要の基本的動向の変化に因ずるための新機軸もいろいろと出されるであろう。ということは、すなわち世間が海運業界に要望している合理化なるものが、あえて外部からの強要をまたないで、おのずから実行されることになるのである。それに反して、業界がその決意をなすのにいちいち、**政府の助成**をかちとるために、まず対政府工作を考えなければならないような状態に業界をおいたのでは、業界の合理化は決してほんとうのものにならない。そしてそれがほんとうのものにならないければ、日本海運は苛烈な自由競争下にある世界の海運業界のなかにあって、おくれをとるであろうことは必至と思われる。

一方本案を実施した暁における業界の姿を想像してみるならば、そこにはいままで長く鬱積されていた海運業界のエネルギーが一度に発露して、活発なる業態の改革が行われるであろう状況が期待される。それはまた本来海運国であるべきわが日本国民一般が持つ海運業に対する**忘れられた愛着**というべきものが、一朝にして

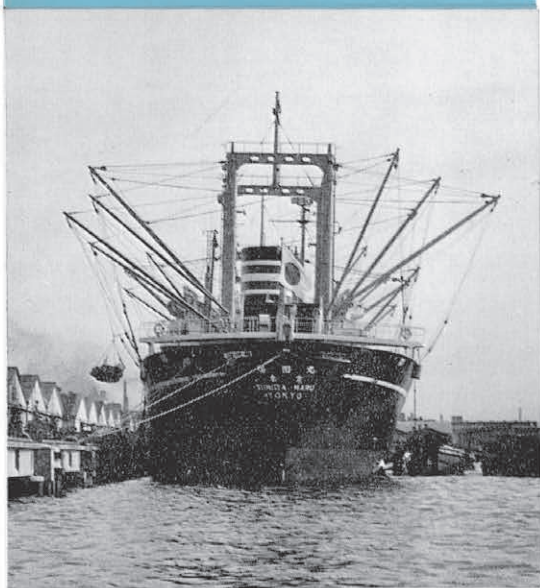
よみがえる状態でもあるのであって、その結果として、たとえ諸会社の現実の採算ベースは3分内外の配当を可能にする程度に過ぎないものであっても、おそらくは相当活発な“自由な資金”の海運への投資が行われ、ここにはじめて日本海運は、その**あるべき姿への復帰**が可能となると考えられる。

政府の「所得倍増計画」に見るまでもなく、今後の海運業界は、従来にもまして多額なる投資を必要とする。もしそれがえられないとするならば、海運業界は日本ならびに世界経済の需要にこたえることができず、国際競争に敗れて自滅の運命をたどるのである。これに反して幸にして海運業界がそのあるべき姿に立戻ったとするなら、それによって受ける日本の国益は実に大きい。特にそれを海運自滅の状態と対比してみるなら、その利害の格差はまさに計り知れないものがありと考えられるのである。海運をこれ以上現状のような**生殺し**の状態におくことは、この国益を失うことであるために、われわれはここにこの提案を行うものである。



# 海運対策 の提案

## その説明



## まえがき

海運という企業は、まことに理解することのむずかしい企業である。その業務の場所が全世界にまたがり、その競争の相手が外国業者であることがすでに、この企業に、他の業務には見られないいろいろな特異性を与えている。それに加えて、戦後のわが海運界の歩んできた道は極めて特別な道であったから、日本海運界の現状には、それを適確に理解することがきわめて容易でないものを数多く含んでいる。

「産業計画会議」においては過去約1カ年の長きにわたって、わが海運業界の実体を知るために、斯界のエキスパートの絶大なる努力のもとに研究を続けてきた。その研究の結果は、別に「日本海運の現状」と名付ける書物として世に問うことにしたが、われわれの今回の提案は、もとよりこの研究の成果に基くものである。

については、本提案の理由付けなどについて、詳細な資料に基いて客観的事実を確認したいと考えられる方々は、どうぞこの書物について見ていただきたい。以下に述べるところは、提案の説明に必要な最小限度を抽出したに過ぎないからである。

## 1. 海運業界の現状

### 世界の海運業界との対比を含む

#### 1. 海運業界は大体において“復興した”といえる

戦前の日本海運の外航船舶保有最高量は、昭和14年末現在538万総トンであった。日本の貿易量に対する邦船の積み取り比率は、輸出については70%、輸入については63%であった。また日本海運の世界海運のなかにおける序列は、イギリス、アメリカにつぐ第3位であった。

昭和34年度末現在の日本海運は、外航船舶保有量502万総トン、日本の貿易量に対する邦船

の積み取り比率は、輸出については56%、輸入については52%、世界海運界における序列は、アメリカ、イギリス、リベリア、ノルウェーについて第5位である。

上記によれば日本海運の現状は、戦前にくらべて多少の遜色ありとはいいながら、まずまず大体において戦前の状況に立ち戻ったといっている。戦争によってほとんど無に近い状態にまで転落した日本海運が、わずか15カ年の間にここまで来たことは、まことに素晴らしい回復であったとさえいえるのである。

なおまた、上は主として数量的考慮に基く判断であるが、現在の日本海運が保有する船舶をその品質の点からみても、一方に戦艦のようなものがあるのも事実であるが、大部分の船舶は戦後の新造であるから、わが国海運の品質は決して諸外国にくらべて劣弱なものではないのである。

## 2. それにも拘わらず日本海運は、驚くべき不況状態にある

なぜそうなったかの説明は次章に譲るとして、概略現にどのような状態にあるかという、

- (1) 海運会社は、きわめて少数の特例を除き、昭和28年以来引きつづき14期にわたって無配当である。朝鮮ブームとスエズブームという特別に恵まれた時期があったにもかかわらず、なお海運業界がこのような状況にあるのは正に驚くべきことであるといっている。
- (2) しかしこのような無配状況よりももっと深刻な考慮に値するものは、その償却不足である。海運業界の総資産は4,600億円（それは自己資本1,000億円、他人資本3,600億円で賄われている）。それに対して償却不足累計額は実に670億円で達している。

もしも現在の世界海運業界がアブノーマル

に悪い状態であるならば、これもあるいはそれほど気にしなくともいいかも知れないが、世界の海運業界は大体のところその最低期を過ぎたのであって、決して特に悪いとはいえない状態であるのかかわらず、ひとりわが海運業界のみは、その償却不足額をいまなお累増しているありさまである。これは“何か特別のことがない限り”海運業界の将来は殆んど絶望であるということに等しい。

- (3) その“何か特別なこと”を作り出さねばならぬということが、つまりわれわれがここにこの提案をする理由である。なお海運業界には昔から時折非常なブームが訪れるという事実について一言しておきたい。もしここに特別のブームが到来して、現在の運賃が3割騰貴したと仮定し、それが2年つづいたとする。そうすると海運界は、その償却不足を完全に穴埋めして、さらに悠々と配当を行えるようになると考えられる。海運業とはそのような性質を持つ。なぜなら、他産業ならば製品高のときは同時にコスト高の時でもあるのに対して、海運業はその運賃高の時にもコストの上り方は少なく、殆んど丸々収益増となるという性質をもっているからである。ただし遺憾ながら実際問題としては、3割上昇の運賃が2年もつづくということはまず絶対ない。むしろ5割の運賃上昇であった期間は6カ月に過ぎなかったという状況の方がまだまだ可能性がある。これとてそれを頼りにすることはまったく出来ない架空の希望に過ぎないのである。ただ海運業にそのような性質があるという事実は、対策を考える場合に頭のなかに入れておくべきだというに止まる。

以上が海運は驚くべき不況状態にあるという事実の概略の姿であるが、これを要するに目下の日

本海運はそのような状況にあるために

“新資本がその自由意志に基づいて海運企業に投下されることは現在絶無とっていいのみならず、若い有為の青年が海運を志望するということは、もはや見られなくなった。”

のである。企業のもとには「人」と「資本」である以上、上の事実、無言のうちに海運に対して、その最終判決が下されつつあるということにほかならないのである。

## 2. 不況の原因

### いままでの海運助成策の

#### 批判を含む

#### 1. 日本海運の不況は、海運市況のためではない

目下の海運業は世界を通じて、必ずしも股販産業とはいえないであろう。しかし諸外国の海運業界は、現在平静にその業務を行い、配当をなし、必要な業務の拡大を行っている。今なお相当量の係船があるのは事実であるが、この潜在供給力に海運業界は脅かされるというほどのものではない。航空機の競争が大きな問題となった時期もあった。しかし現在ではそれもすでに織り込み済みであって、世界の海運業界は、これを大局的にみれば、旅客を大部分航空に譲り、世界貿易の内容変化とその拡大とからくる貨物と液体燃料との輸送需要の増加期待に、その大きな将来を託しているのである。

#### 2. 不況の原因は「うち」にあった

その間にあって独りわが国海運のみ上述のような不況にあるのはなぜか。その原因は、まったく日本国と海運業との内側にあったといわなければならない。

ことの経過はすでに周知のことと思うが、第一は競争中の徹底した船腹の喪失であった。第二は占領軍の指令によって行われた戦時補償

打ち切りであった。その金額は今の物価に換算すれば正に5,000億円（海運業の現在の総資産は前記のように4,600億円）に相当するといわれるが、その打ち切りによってわが海運業界は、その全資産を喪失したに等しかった。

次はその後の復興過程であるが、占領軍によって海運の再建が認められてから、海運の復興は休みなく進められたのはよかったが、その間において企業としての採算的考慮は無視されたといえないまでも、顧みるにそのいとまがなかったというに近かった。一にも二にも量的復興。そしてその背後にあった思想的背景は、日本は海運国であり、日本の将来は貿易にある。外貨を稼ぐ一番の近道も海運であるとする一連の考え方であった。そこから日本海運は“当然復興すべきもの”ときめてかかる態度がでてきたのであるが、その結果は、略言していえば採算をあまり考えない借入金による新船建造であり、その建造を援けた政策が計画造船であった。

ところで、その借入金の利息は、政府の若干の助成的措置があったとしても、わが日本経済の当然の性質上高くならざるをえなかった。それもしかし、他産業ならば問題はなかった。国内の物価と賃金とは国際レベルとは同一でなかったからである。ところがひとり海運業界のみはその競争の相手は外国業者であるところから、日本海運は否応なしに採算割れの企業とならざるをえなかった。そしてその状態は、いまもそのままに継続しているのである。

(念のため申し添えれば、自由競争下の海運がその相手としている外国企業には、戦争の被害をあまり受けないものもあって彼等は、永年にわたって積み上げてきた償却率の極めて高い潤沢な船舶をもって行動している。また競争被害を大いに受けたイギリス及びフラ

ンスの海運などは、戦時補償をまるまる受け取っている。)

海運がこのようにして復興したことは、いまにして思えば「思慮を欠いていたもの」といわなくてはならない。しかしながら上記のその思想的背景と名付けたものは単に海運業界のみならず財界一般、官界と庶民とを通じての考え方であったことを記憶しなければならない。従って今さら誰を責めてもしかたがないのである。むしろそのようにして成就した量的復興をいまとなっては喜んでもいいのであって、責めるべきはむしろ、そのような海運業界の根本的な不合理を、日本に海運業を欠くことができない以上、いままでそのままにしておいたその不作為にある。

なお付け加えていっておくべきことが二つある。そのひとつは、「戦時補償打ち切りの被害者は、海運ばかりではなかったのではないか」という主張についてであるが、それに対する回答としては、第一に海運の被害が最も徹底的であったことをいわねばならないが、それよりももっと大きな問題として、他産業はその後の15年間に、いろいろの事情からその被害を乗り越えて復興する機会に恵まれたが、ひとり国際自由競争下にある海運のみは、そのようなチャンスがなかったことである。朝鮮ブームとスエズブームとがあったが、遺憾ながら当時わが海運業界は、それによって巨利を博しうるだけの「船腹保有量」をもっていなかったことによって、十分な実績をあげることが出来なかった。のみならずこのようなブームは、世界の海運業界に平等に訪れるものであるから、特にわが海運の競争的立場を彼等に対して強化することにはならないのである。

次は“海運業界そのものにまだ多くの合理化に徹底せざるところがあるのでないか”という主張についてである。実情の検討を経た上のわ

れわれの回答は“いついかなる企業でも、完全に合理化されたという状態はありえない。海運業またそうで、まだまだ合理化の余地ありではあるが、すでに14期無配当の企業が、その合理化に最大の努力を傾注していないはずはないのであって、やれるだけのことはやっている。まだ出来ないものは要するに出来るようなポジションに海運を置いてやらないから出来ないのであると認めるべきだ”ということである。さらにまた、たとえ海運業界がどのような合理化の努力をしても、それで捻出される節減額なり増収額なりは、業界を前記のような経理状況から“脱出せしめる”には到底足りない、まさに桁の違う話であることを認識しなければならないのである。

### 3. いままでの助成策は不十分であった

以上の説明は、いままでの助成策がまったく不十分であったことをすでに十分に説明していると思う。いままでも助成策はとられてきた。しかしそれらは、要するに計画造船を中心とし、それにある程度の金融的援助と利息の軽減とを随伴させたものであった。その結果として海運の量的復興が一応成就した功績は認めるべきであるが、一方海運の経営基礎は絶望的であるという現状を造り出したのも事実であった。なおまたいささか細部に入ってこれをみれば、計画造船によって優秀船を取得することが殆んど絶対的必要と考えられたことが、いわゆるガムシャラともいうべき業界の復興政策に油をそぐことになり、また一方結果的にみてわが船主をしてまことに船価の高い船をつかむことにも立ち至らしめたのであった。であるからすなわち、いままで行われた助成策は、それがいままでの程度のものである限り、海運の現状を日本国のために在るべき姿に持ってくるためのものとしては、まったく不十分であったのである。

### 3. 「提案」の根拠と

#### その細目

#### 他の諸案との比較を含む

##### 1. 海運なき日本経済の状態を想像して欲しい

日本海運を復興させた思想的背景は、前記の通り、理屈抜きに日本は海運国であると思い、貿易を欠くことのできない日本は海運を持たなければならないと思ひ、海運は最も大きな外貨の稼ぎ手であると思ったことであつた。それらの考え方はみな一応その通りではあるが、いやしくも国家が巨額なる失費をいとわずに一企業に対して援助をしようというに対しては、必ずしも十分に合理的な根拠を提供するものとはいへない。

海運は外貨を稼ぐというが、他の産業でもっと容易に外貨を稼ぐものがないとはいへない。現に続々とこのような産業が現われているのが現状である。また日本は貿易を欠くことができず従つて海運は必要だといつても、それだけではどの程度国家のカネを使ってどの程度の海運を保持すべきかの決定はできない。よく世間で“せめて日本の貿易の60%は日本船で運びたい”ということがいわれるが、50%が適当なのかもしれない。40%では悪いといひ切ることはできないかもしれない。

ところがここに、ひるがえつて日本が海運を持たない状況を想像してみれば、それは、何か世界に異変があるときはもちろん平時の日本経済にとつても外国船による運賃の値上げ、取引上の不自由等による耐え難き不利不便の状態となるであろうことは、議論しないで明らかなであらう。であるなら日本海運の現状が、これをこのままに放置すればジリ貧の結果自滅に陥ることが明らかである以上、何とかしてその状態

を脱出させるだけのことはしなければならない。これは必要なことであるという認識が確立する。

##### 2. 海運は特に自由な企業でなければならぬ

理由は申すまでもなく、海運とは国際的な自由競争の場で仕事をしなければならない企業だからであるが、それと同時に海運業界の前途は、世界の状況がいま政治的にも経済的にも一大変革期にあるという事情に基き、予測することの甚だ困難な状態にある。その状況下にあつて立派な仕事をして貰うには、政府が指図がましいことをするのは最少限度に止め、専ら業界の創意工夫に基き、結果の良否にはみずから責任を持つような自主独往の精神をもつて経営を進めて貰うこと、それが一番いいのである。だから、いま実施に移すべき海運対策は、そのような業界を造り出すことをその目標に立てねばならないと考へた次第である。

##### 3. 援助の最低線は資本と人材とが、その自由意志に基いて海運業界に入つて来る状態を作ることである

第三に考へなければならないことは援助の最低線であるが、相当量の資本と有為の人材とが、その自由意志に基いて海運企業にも入つてくるであろう状態をその最低線とわれわれは判断し、その最低線を成就するためには、少くとも年3分程度の配当を行つる状況にあらしめることを必要と判定した。そしてそのためには、現在の開銀融資の元利をそっくりそのまま棚上げ、出世払いとすると丁度そういうことになるについては、それを出発点とするのが一番實際的であると判断した。

##### 4. 援助は海運業界全体を対象とすべきであつて、優秀なものを運んで生き残らしめるというやり方を取るべきでない

海運業界には会社の数が200もある。なかに



は一パイ船主というのもある。またオーナーと  
いって船主ではあるがその船の運航は全然他社  
まかせのものもある。それらを整理してすっきり  
した大会社だけにするのが**合理化**の道にかな  
うのだ、という考えの人がある。また現に  
海運業界には、その業績に相当の格差が出ている  
点に着目して、その優秀なものを援けるのが  
良き助成策ではないか、という考え方の人も  
ある。しかしこれらの考え方は、素人には通り  
のいい議論ではあるが、実際には、そういう考  
え方こそが海運の今後の復興をはばむものと思  
う。

なぜかという、海運業界には「オーナー」  
「一パイ船主」といったものがあるのがその昔か  
らの業態であって、それは急に変るはずもない  
し、変える必要もない。なぜなら、オーナーも  
一パイ船主も、別に邪魔になる存在でないのみ  
ならず、そのために日本海運の全体が現在の規  
模にまで復興したのであった。一方超一流の会  
社といってもそれが目下運航している船舶のう  
ち半分以上が用船である。業績に格差ができた  
とはいうが、その程度は必ずしもまだ大きく  
ものをいうほどのものではないだけでなく、そ  
の格差ができた原因などは、その大部分が戦後  
の**計画造船**を中心とする甚だ不合理であったと  
もいえる復興過程における運・不運に帰すべき  
ものであって、必ずしも経営上の技倆の相違も  
しくは勉強度の相違に帰すべきものではないの  
である。

であるから、もしここに**業界の整理**という観  
点と、**業績によって優劣をつける**という観点を  
基調とした助成策を打ち出すならば、それはそ  
の案自体に業界の実情にそぐわないものを含む  
ことによって、おそらくは業界にテンヤワソヤ  
の波瀾を捲き起し、到底その実現は期待しえな  
いものと判断される。だから、援助は業界の全

体を対象として行わなければならないのであ  
る。

以上4点の判断、それがわれわれの立案の基本  
である。この基本を確立すればあとは細目である  
が、それをわれわれは次のように考えた。

(1) 第一は「造船業」との関連の問題であるが、  
**計画造船**の発足当時はともかく、いまでは日本  
の造船業は日本海運の状況如何にかかわらず十  
分にやって行ける企業であるについては、造船  
業の問題はこれから海運対策とは切り離して考  
えることにする。一方われわれの提案が実行さ  
れた暁における日本海運は、**自由企業たる特質**  
を最大限度発揮する企業となるものと考えられ  
るについては、その両点を織り込んで、

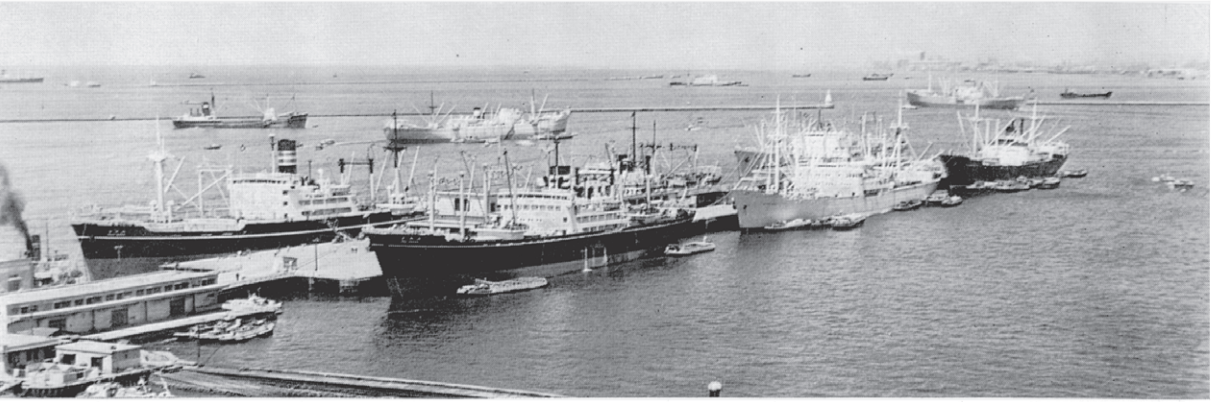
“計画造船は廃止する”

“その代り、もし今後も輸出船に対して政府  
が何らかの援助を与えるなら、それと同質  
**同程度**の援助を、国内船主の注文に必ず  
する場合にも与えて、内外平等の状況を作  
る”

という対策を立てることが望まれる。そうした  
結果は、おそらく造船業にもいままでよりもい  
い状態が与えられるであろうし、海運業界にと  
っては、本案の主要点である**開銀融資棚上げ**、  
**出世払い**とならんで大きな補完的な役割を果す  
ことを考えられる。

(2) 次は開銀自体についてであるが、開銀が自分  
の懐で海運の援助をする必要はないから、その  
損失は当然政府によって肩替りされなければなら  
ない。ただし政府と業界との今後の折衝に対  
して、開銀が仲介者としてなかに入ることは非  
常に望ましいことであるから、開銀にはその仲  
介斡旋の労をとって貰うこととする。

(3) 棚上げの利益をどう海運会社に配分するかに  
ついては、よるべき原則は**すべての海運会社が  
毎期の法定限度の償却をした上において概ね3**



分の配当をなしうるということである。これは前掲根本認識の第4から出てくる当然の帰結であるが、開銀融資棚上げによる負担減は年額100億円に当る。これは丁度海運企業をその全体として捉えて、償却後年3分配当をなしうる金額なのである。そこでこのおよそ100億円の資金源を、この原則を頭におきながら、

“海運業の全体が、その不況を脱出するために最も適当であるように”

配分する。その配分の仕方については、複雑にその利害と資本関係と系列関係とのからみ合った海運業界のことゆえ、これを海運業界が自主的に作るどころの「委員会」によって決定し、それは政府・開銀・業界の三者によって別に構成する委員会の承認を求めることとするのが実際的である。

(4) 海運に対し現に多額の融資をしている一般市中銀行はどうか。従来はとかく市中銀行にもなんらかの犠牲を忍んで貰うべきだとする論が多かったが、それは条理に反することであるから、その点はスッキリと、市中銀行はノー・タッチとする。すなわち市中銀行には約定通りに元金の支払いをする。その結果として、今後における海運への自由なる投資の誘引が、一層容易になるであろうことを期待する方が、はるかに賢明だからである。

(5) 政府は別に海運が出世した場合にどうやってその棚上げ分を返してもらおうかを考えておかなければならない。海運業には、前にも記した通り、

いついかなる好況が訪れて、突然巨額の収入がえられないとも限らない。そのとき政府がその棚上げ分の返却を求めることに、なんらの差支えはないからである。

しかしそれには、折角の海運業界の新しいスタートが、気分的に害されないための十分なる考慮が払われねばならない。われわれはこの点を判断して、第一に今後の海運業界には、国際競争上の考慮に基き、完全に自由な償却制度を認めることがいいと考え、その意味で償却を行った上なお8分以上の配当をしようという会社があれば、

“その8分以上の分の半額を政府が取得する”

という規準に立つことを適当と考える。それ以上政府に有利であっては、海運界の新しいスタートは気分的に害されて、その目的である資本と人間とが海運に入るといふ状態の実現を妨げると思うからである。この考え方を中心に、上記三者構成の委員会において出世払いの基準を具体的に取りきめておくことを望みたい。

以上をもって本案の説明をおわるが、これを従来いろいろと各方面から唱えられた案と比較すれば、各方面の諸案はいずれもいいことをいっているのではあるが、本案はそれらに対し、基礎認識をはっきりさせることによって、海運の今後のあるべき姿と援助の最低線とをハッキリと判定することを、その出発点としたところにその特色があるものと思う。

100億円という政府負担を過大と考える人があ  
ると思うが、われわれは100億円の政府負担を必  
要と思う。そしてその必要を満たさなかった場合  
に受けるわが国の損失は、100億円に数倍、数十  
倍するものになる可能性ありと思う。だから従来  
のはなはだ不徹底であった援助政策を、この際、  
この案のように徹底したものにすることを望みた  
いのである。

また本案は、海運業界が今後なさねばならな  
いであろうもろもろの事項、例えば系列化である  
とか合併であるとか或いは資産の充実であるとかそ  
の他いろいろのものについて、一切触れていない  
のを奇妙に思う人もあろう。しかし本案では、  
それらの点は、これからの海運の姿である採算  
基盤を回復した自由企業としての海運業が、その  
自由競争の作用としておのずから達成されるもの  
であり、またそれが最上の達成方法であると考え  
ているものであることは、すでに述べたところ  
によってあきらかであると思う。

なお、念のため書き添えるが、本案は、自由  
企業として海運業を出発させたならば、政府は何  
もしないで良いといっているのではない。例えば  
助成の必要なる航路に対する航路補助など、必要  
にして妥当なる施策は、場合場合に応じてそれ  
を行うことは、本案と矛盾するものではないの  
である。

## 4. 将来の見透しと本案 の効果

本案の効果は、それによって海運業界が、一  
挙に「新しいベース」に移れるところにある。そ  
の新しいベースの上で、自由企業のおのずから  
の作用としていろいろのことが行われるであ  
らう。例えばある会社の身売り、それは3分配  
当中心の採算ベースにいずれの会社も乗って  
いることによってきわめて迅速に、また円滑に  
行われるであろう。なぜかといえば他おおむね  
平等の

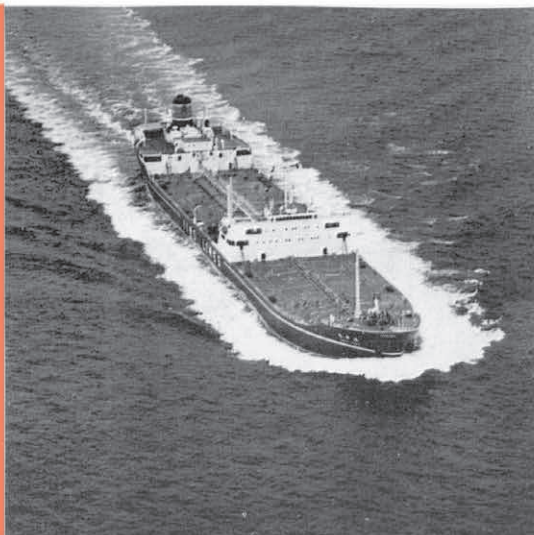
立場が作られるばかりでなく、海運業に対して  
これからは進んで融資をなすものがでてくる  
であろうからであり、また進んで自己の資本を  
投入しようとするものもでてくるであろうから  
である。これはほんの一例であって、すなわち  
いままで鬱積していたエネルギーが、これか  
ら一度に活動を始めるような状態をこれか  
らの海運業界に想像していいと考えるのであ  
る。そこで最後に、そのような状態こそが、  
ひろくみた内外の海運業界の展望から、望  
ましいばかりでなく必要であることを一言し  
て結びとしたい。

第一は日本国内の事情である。日本国民は  
いまようやく自己の実力を正しく評価する時  
代に入って、それが従来夢物語りにしか過ぎ  
なかつた所得倍増ということを現実の問題に  
したが、所得倍増下の海運需要の推算をみる  
までもなく、海運業界は従来にも増して急  
速な発展を要望されることとなった。この状  
況にいかにして応じるか。海運をここに述  
べたような採算ペースに早く乗せてやること  
をしないで、どうしてそれに応じられよう  
かである。だから、ことはいまや急を要す  
のであって、いまもって海運業界に存在する  
戦時補償打ち切りに端を発したところの不  
合理を、一日も早く一掃することが切実に  
望まれるのである。

第二は世界情勢の見透しであって、世界は  
大いに変わりつつあるところから、世界貿易  
の前途には、従来にます、量的拡大のほか  
に、その内容が急速に変わって行くであ  
らう、ということがある。例えばインダ  
ストリアル・キャリアといわれるもの  
の出現などは、主要産業の業態の変化が  
海運の業態に変化をあたえつつある一  
例であるが、大きく変わっていく世界に  
処するためには、海運業界は自由に考  
え、自由に計画し、自由に行動し  
うるものでなければならない。である  
からこそ本案のような提案の実行が、  
目下の急務となるのである。

この提案に対する数字的裏付けは、既述  
の通り別書「日本海運の現状」によ  
って見ていただきたいが、そのなか  
から特に必要なもの若干を抜いて  
以下に添えた。

# 附表



## 世界主要海運国保有船腹

### 第1表

本表は世界の主要海運国12カ国の船腹保有量の年次推移である。1960年現在の船腹量の大きい順に国名を列記したが、この中アメリカは約1,430万総トンの予備船隊が含まれ、それは係船状態にあるから、運航船腹からみるとイギリスが世界一である。しかし、リベリア、パナマ、ノルウェー船籍の船腹の中にはアメリカ資本による船腹が相当大量に含まれているので、それを考えればアメリカ、イギリスは大体同程度の保有量であろう。またリベリアは戦後、ギリシヤ船主やアメリカ資本による船腹の便宜置籍国となったので自国の貿易量は殆んどなく、不定期船やタンカーとして他国の貨物輸送に当たっている。

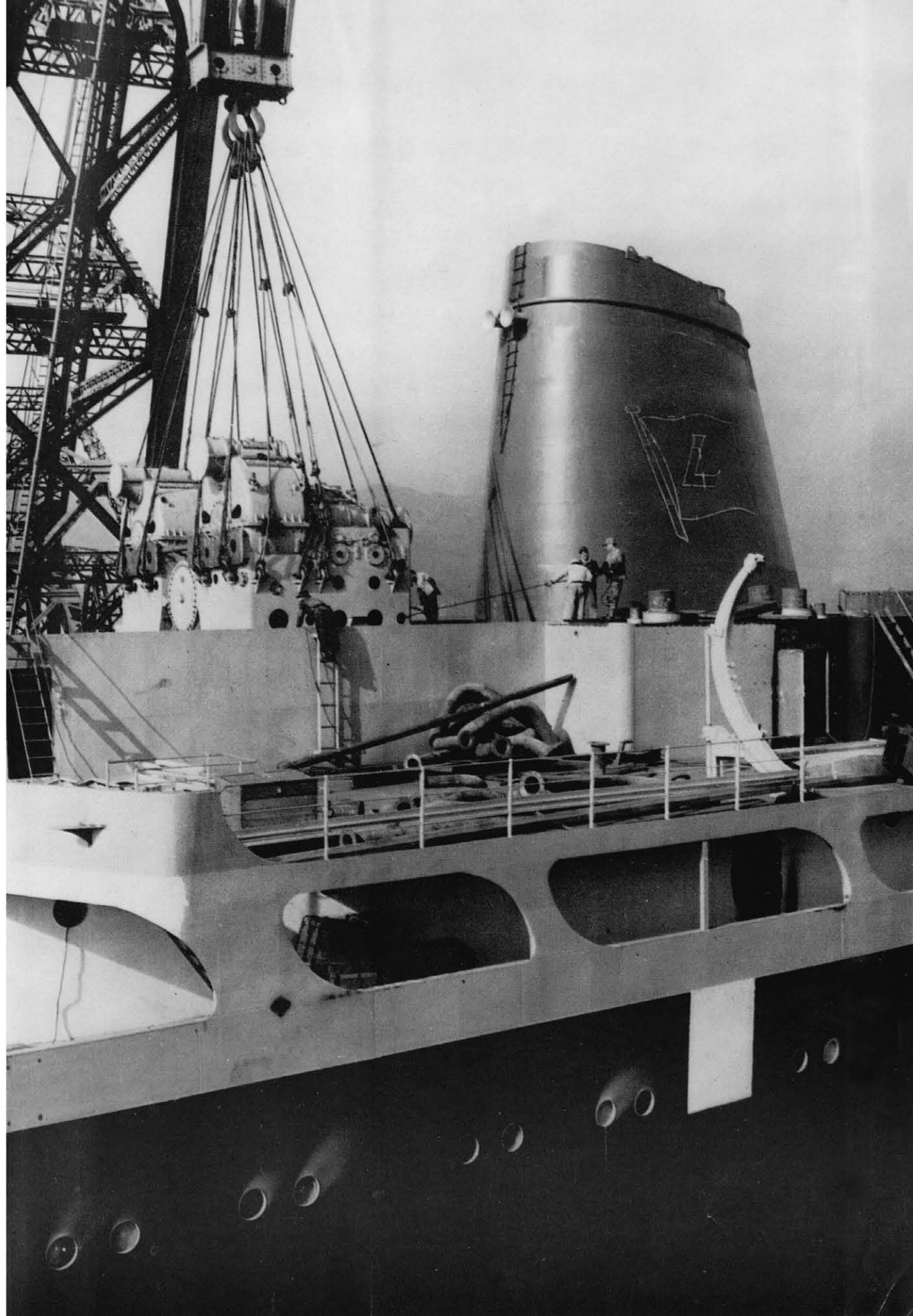
日本とドイツは戦後の急速な立上りで大体戦前のレベルに回復した。1959～60年の変化をみると、ギリシヤ籍船が2倍以上に急増して、一流船舶所有国にランクされるようになったのが注目される。これは新造船の外に多数の便宜置籍船が、同国政府の本国籍復帰政策によって転籍された結果であり、このためリベリア、パナマ籍船は前年よりも減少してしまった。(第1図参照)

第 1 表 世界主要海運国保有船腹

資料：ロイド統計

国 別	世界総計		アメリカ (海上船)		イギリス		リベリア		ノールウェー		日 本		イタリ ー		オランダ		フランス		ド イ ツ		ギリシヤ		パ ナ マ		スエーデン	
	隻 数	千G/T	隻 数	千G/T	隻 数	千G/T	隻 数	千G/T	隻 数	千G/T	隻 数	千G/T	隻 数	千G/T	隻 数	千G/T	隻 数	千G/T	隻 数	千G/T	隻 数	千G/T	隻 数	千G/T	隻 数	千G/T
1910年	22,008	37,291	1,073	1,642	8,460	16,768	—	—	1,312	1,422	846	1,147	450	993	532	983	875	1,448	1,822	3,959	298	499	—	—	964	783
20	26,513	53,905	3,573	12,406	8,113	18,111	—	—	1,596	1,980	1,940	2,996	789	2,118	922	1,733	1,400	2,963	901	419	294	497	—	—	1,072	996
30	29,996	68,024	2,857	10,640	7,856	20,322	—	—	1,905	3,663	2,060	4,317	1,105	3,262	1,381	3,079	1,501	3,471	2,138	4,199	546	1,391	28	75	1,306	1,594
36	29,197	64,005	2,486	9,934	7,891	17,183	—	—	1,857	4,054	2,367	4,216	1,072	3,057	1,408	2,507	1,340	2,973	2,085	3,708	606	1,801	81	429	1,244	1,507
48	29,340	80,292	4,800	26,901	6,025	18,025	—	—	1,863	4,261	1,204	1,024	808	2,100	1,422	2,737	1,113	2,786	1,236	428	355	1,286	515	2,716	1,247	1,973
49	30,248	82,571	4,606	25,558	6,077	18,093	—	—	2,069	4,916	1,121	1,564	1,013	2,443	1,492	2,990	1,236	3,070	889 (889)	300 (300)	377	1,329	535	3,016	1,278	2,048
50	30,852	84,583	4,522	25,224	5,060	18,217	22	245	2,202	5,456	1,499	1,871	1,059	2,580	1,530	3,109	1,234	3,207	1,106 (1,106)	460 (460)	386	1,349	573	3,361	1,271	2,048
51	31,226	87,245	4,479	25,036	6,983	18,550	69	595	1,199	5,816	1,529	1,182	1,071	2,917	1,595	3,235	1,246	3,367	1,440 (1,432)	1,031 (1,028)	373	1,277	607	3,609	1,247	2,113
52	31,461	90,180	4,440	24,874	5,912	18,624	105	898	2,181	5,906	1,587	2,787	1,101	3,289	1,617	3,264	1,251	3,638	1,522 (1,514)	1,398 (1,396)	372	1,274	606	3,740	1,266	2,332
53	31,797	93,352	4,362	24,818	5,784	18,584	158	1,434	2,218	6,263	1,669	3,250	1,120	3,456	1,646	3,372	1,260	3,826	1,671 (1,663)	1,750 (1,747)	361	1,222	593	3,907	1,268	2,575
54	32,358	97,422	4,323	24,880	5,740	19,014	245	2,381	2,286	6,805	1,727	3,578	1,143	3,793	1,683	3,343	1,257	3,841	1,797 (1,789)	2,226 (2,224)	351	1,176	595	4,091	1,252	2,701
55	32,492	100,569	4,102	23,928	5,632	19,357	436	3,997	2,351	7,249	1,770	3,735	1,149	3,911	1,716	3,696	1,220	3,922	1,895 (1,885)	3,653 (2,644)	350	1,245	555	3,923	1,217	2,807
56	33,052	105,200	3,989	23,643	5,508	19,546	582	5,584	2,442	8,035	1,891	4,076	1,196	4,197	1,797	4,006	1,201	3,943	2,087 (2,077)	3,206 (3,198)	347	1,307	556	3,926	1,223	2,977
57	33,804	110,246	3,936	23,428	5,427	19,857	743	7,466	2,513	8,488	2,032	4,415	1,253	4,552	1,886	4,335	1,230	4,010	2,224 (2,214)	3,606 (3,597)	370	1,472	580	4,129	1,205	3,048
58	35,202	118,034	3,861	23,084	5,417	20,286	975	10,079	2,624	9,385	2,413	5,465	1,300	4,900	1,966	4,600	1,307	4,338	2,379 (2,367)	4,077 (4,056)	397	1,611	602	4,358	1,218	3,303
59	36,221	124,935	3,765	22,763	5,395	20,757	1,085	11,936	2,714	10,444	2,775	6,277	1,325	5,119	1,950	4,743	1,409	4,538	2,501 (2,460)	4,535 (4,440)	489	2,215	639	4,583	1,210	3,623
60	36,311	129,770	3,638	22,342	5,246	21,131	977	11,282	2,725	11,203	3,124	6,931	1,312	5,122	1,891	4,884	1,456	4,809	2,498 (2,449)	4,687 (4,537)	747	4,529	607	4,236	1,211	3,747

(注) 1. 100G/T以上の船舶 2. 各年6月末現在 3. ドイツ( )の内は西独



## 日本外航海運会社収支状況

本表は日本の主要外航海運会社（47～54社）の昭和28年以降34年迄の収支状況である。

全体としてはこの期間大部分欠損繰越であり、スエズブーム期における利益を以ては累積欠損を埋めることが出来なかった。

業種別に見て、運航主力会社、油送船主力会社、貸船主力会社に分けてみても、いずれも欠損の期が多い。

また、毎期純損益金の算出には法定償却範囲額の全額償却を行わない期が多いので、本表だけでは収支の全体を示しているものではないが、運賃を主体とする収益と費用との関係及び欠損状態の大勢を見ることはできる。



(その1)

第2表 日本外航海運会社収支状況

資料：海運統計要覧

(単位百万円)

	期間	社数	収 益			費 用			減価償却前損益	減価償却費	当期未処分剰余金			剰余金処分額又は欠損補填	次期繰越剰余金
			営業収益	営業外収	益計	営業費用	営業外費	用計			当期純損益	前期繰越剰余金	剰余金計		
合	28上	47	41,274	733	42,007	35,519	6,260	41,779	228	2,290	△ 2,063	△ 2,247	△ 4,310	△ 137	△ 4,173
	28下	47	42,306	806	43,112	38,278	5,399	43,627	△ 515	2,239	△ 2,754	△ 4,211	△ 6,965	△ 172	△ 6,793
	29上	47	43,626	715	44,341	38,653	5,793	44,445	△ 104	1,417	△ 1,579	△ 6,132	△ 7,711	△ 543	△ 7,167
	29下	48	50,808	684	51,492	42,752	6,218	48,970	2,522	2,650	△ 134	△ 6,396	△ 6,530	△ 73	△ 6,458
	30上	48	65,448	767	66,210	49,672	6,442	56,114	10,096	6,849	△ 3,247	△ 7,016	△ 3,769	△ 708	△ 3,060
	30下	48	76,432	819	77,251	57,410	6,346	63,756	13,475	9,713	3,782	△ 3,552	230	△ 99	328
	31上	50	91,727	983	92,710	65,960	6,438	72,398	20,313	11,522	8,791	△ 7,313	1,478	1,499	△ 21
	31下	53	109,472	1,078	110,550	77,326	7,249	84,575	25,975	11,673	14,303	△ 10,565	3,738	3,249	488
	32上	53	120,808	1,419	122,227	87,165	8,609	95,774	26,452	11,657	14,796	△ 9,554	5,242	3,566	1,676
	32下	53	98,624	1,681	95,305	80,821	8,539	89,360	5,945	7,385	△ 1,440	△ 406	△ 1,846	955	△ 2,800
計	33上	53	83,996	1,602	85,597	73,245	10,093	83,338	2,259	5,255	△ 2,995	△ 3,372	△ 6,367	346	△ 6,714
	33下	53	86,480	1,407	87,887	70,757	11,506	82,263	5,624	5,624	0	△ 7,147	△ 7,147	△ 199	△ 6,948
	34上	54	92,470	1,937	94,407	72,484	12,099	84,583	9,825	7,349	2,476	△ 7,088	△ 4,612	△ 754	△ 5,153
	34下	54	102,370	2,093	104,463	79,049	12,382	91,431	13,033	10,026	3,007	△ 5,063	△ 2,056	△ 464	△ 3,691
	28上	13	26,696	465	27,161	24,975	3,483	28,548	△ 1,298	82	△ 1,379	△ 1,516	△ 2,895	—	△ 2,895
	28下	13	28,292	482	28,774	27,176	2,964	30,140	△ 1,367	85	△ 1,451	△ 2,949	△ 4,401	△ 197	△ 4,204
運航主力会社	29上	13	29,553	452	30,005	27,794	3,193	30,987	△ 982	156	△ 1,182	△ 3,856	△ 5,038	10	△ 5,048
	29下	13	34,592	406	34,998	31,087	3,440	34,527	471	325	146	△ 4,654	△ 4,507	—	△ 4,507
	30上	13	44,786	452	45,238	36,851	3,613	40,465	4,773	2,397	2,376	△ 5,306	△ 2,930	△ 461	△ 2,470
	30下	13	52,928	493	53,421	43,435	3,597	47,032	6,389	3,884	2,505	△ 2,104	401	△ 297	698
	31上	13	63,118	644	63,762	49,961	3,374	53,335	10,427	5,609	4,818	△ 4,309	509	503	6
	31下	13	73,387	661	74,048	58,831	3,727	62,558	11,490	5,289	6,202	△ 4,686	1,516	977	539
	32上	13	80,847	891	81,738	66,028	4,559	70,586	11,151	5,734	5,417	△ 4,287	1,130	1,093	37
	32下	13	61,868	1,009	62,877	59,790	4,640	64,430	△ 1,553	727	△ 2,279	252	△ 2,027	—	△ 2,027
	33上	13	55,595	963	56,558	52,321	5,614	57,935	△ 1,377	716	△ 2,093	△ 2,149	△ 4,242	—	△ 4,242
	33下	13	58,845	845	59,689	50,830	6,347	57,177	2,512	1,704	808	△ 4,262	△ 3,454	△ 9	△ 3,446
	34上	13	63,904	1,258	65,162	51,798	6,755	58,553	6,609	4,225	2,384	△ 3,445	△ 1,062	△ 310	△ 1,704
	34下	13	71,878	1,314	73,192	57,416	7,003	64,419	8,772	5,825	2,948	△ 1,704	1,244	—	△ 423

(その2)

(単位百万円)

	期間	社数	収 益			費 用			減価償却前損益	減価償却費	当期未処分剰余金			剰余金処分額又は欠損補填	次期繰越剰余金
			営業収益	営業外収	益計	営業費用	営業外費	用計			当期純損益	前期繰越剰余金	剰余金計		
油送船主力会社	28上	6	7,420	134	7,554	5,367	988	6,355	1,199	1,441	△ 242	96	△ 146	△ 125	△ 21
	28下	6	7,287	124	7,411	5,868	943	6,812	559	1,457	△ 858	△ 103	△ 961	△ 9	△ 953
	29上	6	7,557	155	7,712	6,101	1,103	7,203	508	782	△ 273	△ 734	△ 1,007	△ 523	△ 453
	29下	7	9,001	140	9,140	6,882	1,204	8,086	1,055	1,180	△ 125	△ 235	△ 300	—	△ 360
	30上	7	10,684	160	10,843	7,579	1,244	8,822	2,021	2,032	△ 10	△ 183	△ 194	△ 112	△ 82
	30下	7	12,143	151	12,294	8,137	1,203	9,340	2,954	2,713	241	△ 26	215	211	4
	31上	7	14,374	146	14,520	9,216	1,277	10,493	4,027	2,623	1,403	△ 704	699	693	6
	31下	8	19,070	233	19,303	10,857	1,566	12,424	6,880	2,676	4,203	△ 2,802	1,401	1,390	12
	32上	8	21,168	263	21,430	12,581	1,657	14,237	7,193	2,812	4,381	△ 2,520	1,861	1,763	98
	32下	8	17,482	315	17,797	12,481	1,663	14,144	3,653	2,766	887	△ 530	358	513	△ 161
	33上	8	17,732	269	18,001	12,752	1,940	14,692	3,309	3,316	△ 7	△ 415	△ 422	346	△ 769
	33下	8	17,598	240	17,838	12,276	2,286	14,562	3,276	3,011	265	△ 1,254	△ 989	△ 29	△ 990
	34上	8	17,937	328	18,265	12,538	2,279	14,817	3,447	2,739	708	△ 961	△ 253	△ 534	△ 426
	34下	8	18,923	365	19,288	13,260	2,306	15,566	3,722	3,377	344	△ 426	△ 82	△ 216	△ 163
貨船主力会社	28上	28	7,157	135	7,292	5,177	1,789	6,966	326	768	△ 442	△ 827	△ 1,269	△ 12	△ 1,257
	28下	28	6,727	201	6,927	5,183	1,492	6,675	252	697	△ 445	△ 1,159	△ 1,604	33	△ 1,637
	29上	28	6,517	107	6,624	4,758	1,497	6,255	369	480	△ 124	△ 1,542	△ 1,666	—	△ 1,666
	29下	28	7,215	138	7,353	4,783	1,574	6,357	996	1,145	△ 156	△ 1,508	△ 1,663	△ 73	△ 1,590
	30上	28	9,973	156	10,129	5,241	1,586	6,827	3,302	2,421	881	△ 1,526	△ 645	△ 136	△ 509
	30下	28	11,361	175	11,536	5,838	1,546	7,384	4,152	3,116	1,036	△ 1,422	△ 386	△ 13	△ 373
	31上	30	14,236	193	14,428	6,782	1,787	8,569	5,859	3,289	2,570	△ 2,300	270	303	△ 32
	31下	32	17,015	183	17,199	7,638	1,956	9,594	7,605	3,708	3,897	△ 3,076	821	883	△ 62
	32上	32	18,793	266	19,059	8,556	2,394	10,951	8,108	3,111	4,978	△ 2,748	2,250	709	1,541
	32下	32	14,273	357	14,630	8,550	2,235	10,785	3,845	3,893	△ 48	△ 129	△ 176	436	△ 613
	33上	32	10,668	370	11,038	8,171	2,540	10,711	327	1,222	△ 895	△ 808	△ 1,703	—	△ 1,703
	33下	32	10,037	323	10,360	7,651	2,873	10,524	△ 164	909	△ 1,072	△ 1,631	△ 2,704	△ 162	△ 2,541
	34上	33	10,629	352	10,981	8,147	3,065	11,212	△ 232	385	△ 617	△ 2,681	△ 3,298	—	△ 3,023
	34下	33	11,569	414	11,983	8,373	3,072	11,445	539	824	△ 285	△ 2,933	△ 3,218	△ 681	△ 3,105





## 日本船舶減価償却状況

本表は日本船舶の取得原価、期末残高（取得原価－償却額累計）、毎期法定償却限度額と償却実施額及び償却不足額累計を示したものである。1959年度下期現在で取得原価は4,827億円、償却実施額は1,390億円、償却不足額累計675億円である。海運業界の資本金の合計は約1,000億円であるから、この675億円の償却不足は大きい数字である。

しかも今後の法定償却限度額は取得原価の急増に伴って増大するから、償却負担は益々大きくなる。（第2図参照）

### 第3表 日本船舶減価償却状況

資料：海運統計要覧  
(単位億円)

	1954		1955		1956		1957		1958		1959		
	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	
会社数	47	48	48	48	50	53	53	53	53	53	54	54	
取得原価	2,278	2,296	2,468	2,459	2,710	2,900	3,220	3,576	4,065	4,413	4,615	4,827	
当期末残高	2,060	2,082	2,180	2,061	2,130	2,089	2,207	2,476	2,917	3,207	3,325	3,437	
償却額累計	218	214	288	398	680	811	913	1,100	1,148	1,206	1,290	1,390	
当期償却限度額	普通	127	121	95	92	96	106	114	124	144	160	160	168
	特別	46	39	26	21	19	18	21	26	37	44	43	43
当期償却額	13	27	64	116	201	242	216	90	58	60	84	126	
償却範囲額に対する過不足額	△552	△629	△686	△663	△574	△444	△357	△413	△515	△617	△667	△675	

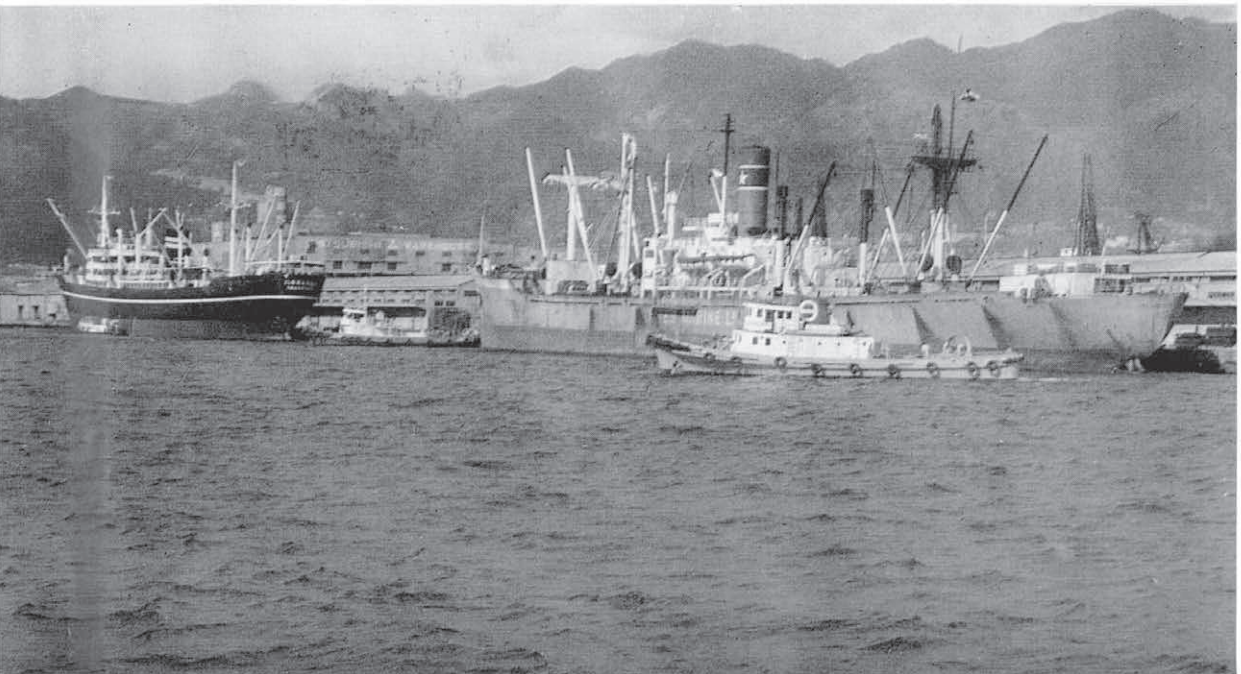


## 世界各国の海運政策一覧

本表は世界の主要海運国の海運政策を比較したものである。

戦時補償は戦勝国であるアメリカ、イギリス、フランス、オランダ等は皆完全補償で、日本とドイツは補償禁止である。造船資金以下の各項目については、各国それぞれの立場で補助政策をとっているが、日本は総括的に最も弱い補助政策である。

リベリア、パナマ、ホンジュラスは便宜置籍国といわれ、軽少の置籍料以外は殆んど無税である。

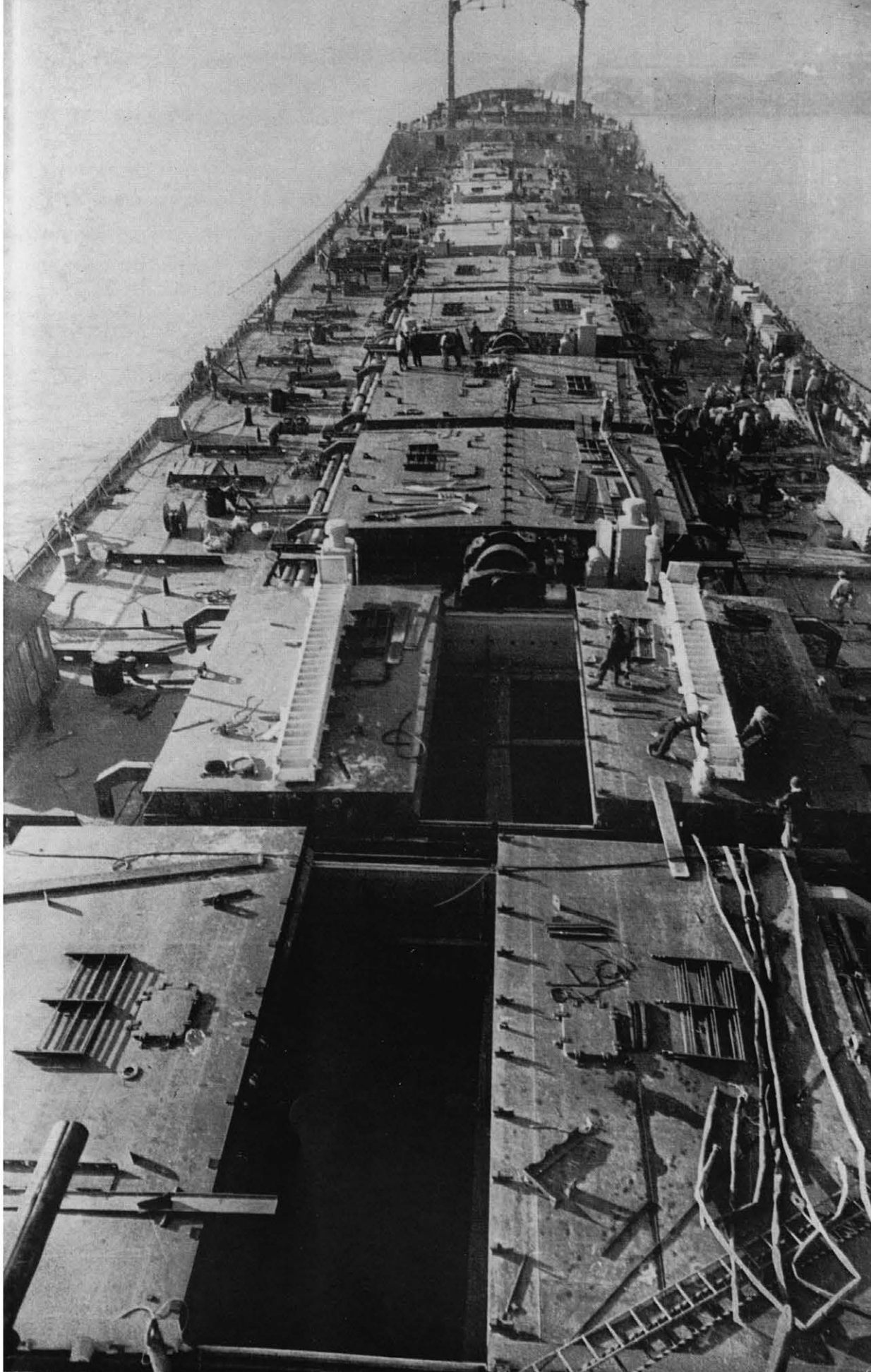


第 4 表 世 界 各 国 の 海 運 政 策 一 覧

資料 : 船はこうして作られた : 海運及海運政策研究  
 : 船協海運年報 : 世界における日本海運  
 : 新海運読本 : 戦後の日本海運

	戦 時 補 償	造 船 資 金 融 資	利 子 補 助	減 免 税	償 却	航 路 補 助	国 策 会 社	国 有 船	国 有 船 払 下	そ の 他
日 本	ナ シ	1~15次 1,942億円を財政融資	昭28~31年度迄 102億円 その後停止され、昭35年度 9.5億円の子算で復活		登録後3年間は年率11%の普通償却の50%の特別償却	三国間輸送に対する僅少な補助				沿岸貿易を自国船に留保 計画造船という特殊な形態
ア メ リ カ	完 全 補 償	(国内建造価格-補助金) × 1/4を即金払いすれば、残額は20カ年、3.5分で借りられる。米国で建造され米国籍で運航される船舶の建造費の半額について補助を与える(P E P) 建造差額の補助(内国船-外国船)		建造、資本、特別各留保基金による課税軽減		指定航路における自国船の運航費と外国船のそれとの差額補助(15社309隻) 高速船に対する運航補助 海外援助物資50%米船積み		タンカー 146隻213万D/W 25.5% ノンタンカー 2054 # 1504万 # 62%	戦時建造船を建造価格の50%で マリナー船払下げ	trade out and build 予備船隊(1,430万G/T)  老令船の政府買上げ
イ ギ リ ス	第2次大戦後発時の戦時保障額を125%補償 完全補償 26,900万ポンド (1,710隻 874万総トン)	1948年まで造船用鋼材に対し補助金を支出 造船用鋼材価格を輸出価格割安で英国造船所に対し割当		初年度に建造船価の40%免税 新造船価の20%に該当する税額をその年に支払った利子、所得税より控除して還付	新投資積立制 この制度によると140%が償却される	戦時損害の大きい船主に政府船を優先的に用船させる		タンカー 56隻 52万D/W 5.9% ノンタンカー なし		戦後は直接補助金制度を採用せず、戦時補償、特別償却を中心としている
ド イ ツ	ナ シ	再建融資法 船価の40%を長期融資(年4分)。但し、戦時喪失船代替以外は20%	資本市場の高金利に対して「特定補助金」あり、借入金利7%以上の時 期間12年、初年度3%以後1/3ずつ減 11 # 3.25 1/8 10 # 3.5 1/7	外航による所得の50%は、「完全海外所得」とみなされ、国内収入局によって決められるフラットレートで課税される	特別償却 船舶のしゅん工後20年間は通常の償却の他に、初年度及び次年度にそれぞれ特別償却年15%を認める					沿岸輸送を自国船に留保
フ ラ ン ス	完 全 補 償 政府138万総トン建造、船主へ返す 戦時喪失船の再建費として3,100億フランの支出	建造用資材の割高を補助 但し、船価の28%をこえない (ド・フェール法)	建造融資の金利4.5%をこえる分につき政府の補助あり(法的裏付けなし) 1955以降造船資金の金利は4.5%にする	輸入造船資材の輸入税を免除する	特別償却あり 普通償却は5%、高収益の時は増率を認め、再評価分の償却も許す	フレンチ・ラインとMMの郵便航路及び一般重要航路に対して補助金沿岸輸送とフランス—アルジェ輸送の独占、輸入原油の2/3は自国船でおこなう	フレンチ・ライン MM社、ゼネラル・トランザトラテック社(半官半民)	タンカー 5隻 8万D/W 3.2% ノンタンカー なし		
イ タ リ ー	総額80億リラ、工事費の40%を限度として国庫補助 銀行貸付金85億リラを限度 年最高3%の利子補給 1,690隻 31万総トン	船価の22%を補助 造船融資の50%を政府保証	造船資金に対し5年間年1.5%の利子補給(タムプロニイ法)	新造、改造修繕の際、資材の輸入税を免除する 新造の際はさらに所得税を3カ年免除する	特別償却あり 普通償却は年6%ないし8%であるが、特別の場合は増額する	4社(フィンマーレ・グループ)に運航補助、4%の利益保証 運賃収入の30%補助	フィンマーレ・グループ4社(政府支配)			沿岸貿易を自国船に留保
オ ラ ン ダ	完 全 補 償	1948年 船主は世界銀行から船舶購入費 1,200万ドル借り入れた 政府が保証し、利率2.5%である			初年度船価の33%までの償却を認める 5年間の年4%の投資積立制					
ノ ル ウ ェ ー	喪失船に対しては保険契約に基づく通貨により、所定船価の11.5%増金額 沈没による収入損失補償を別にする	ノルウェー海運は自然な国際分業の一つであって、自由競争の原則に基づき、何らの国家補助もなく、能率のよい低廉な運送サービスを提供してきた。補助どころか、ノルウェー海運は特別に高税を課せられてきたのである								
ス ェ ー デ ン	完 全 補 償	国内建造価格の50% 償還期限10年、年4分 (船舶抵当金庫)			特別償却あり 新造船の初年度全額償却を認める					
リ ベ リ ア パ ナ マ ホンジュラス				置籍料は、総トン当り1ドル程度 20~30年増税なし 年間課税は1総トン当り10セント 所得税は課せられない						1957年には便宜置籍船は1,250万総トンに達した 世界全船腹量の約11%にあたる

(注) 各国には固定資産税なし、日本はあり



## 第 5 表

### 日本海運強化に関する各界の意見

日本海運強化に関する関係団体の意見を収録した。  
各々の立場より強化策を掲げている。



第5表 日本海運強化に関する各界の意見

	政 府 助 成 策	新 造 船 対 策	そ の 他
海運造船合理化審議会 (海運国際競争力強化対策) 34. 11. 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 34年度までに財政資金により建造した外航船舶の建造に係る市中融資について、現行法の規定による利子補給制度を復活する</li> <li>○ 昭和34年度までの開銀融資については3分の利子補給</li> <li>○ 上記財政融資につき開銀は事情により元本棚上げを行う</li> <li>○ 企業強化計画の実施に伴う資産処分については登録税の軽減を行う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 開銀融資について貸付期間を外航船舶の耐用年数を基準とした期間に延長</li> <li>○ 市中融資は貸付期間を10年に延長</li> <li>○ 上の期間を前提として利子補給損失補償制度を適用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 三国間輸送助成及び移民船補助の強化</li> <li>○ 税制上の保護</li> <li>○ スクラップ・アンド・ビルド</li> </ul>
自由民主党政務調査会 (海運対策について) 34. 10. 29	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法による市中金融機関に対する利子の補給復活(予算額21億円)</li> <li>○ 開銀金利に対する政府の利子補給(年3分, 予算額43億円)</li> <li>○ 必要により開銀債務の特定期間の棚上げ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 企業の負担とならず国際競争に十分耐えうるものにするよう市中金融機関及び開銀の融資に対する利子補給その他適切な方策を講ずる</li> <li>○ 移民船, 大型客船等の建造については別途の措置をとる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 新造船1トンに対して低性能船1トンの割合でスクラップ・アンド・ビルドを行う</li> <li>○ 船賃改善対策として主機換装により採算の向上する船舶等については改造資金について開銀融資を行う</li> <li>○ 内航対策として船賃改善, 固定資産税の軽減, 共有船の処理, 航路補助等の措置を講ずる</li> </ul>
日本社会党 交通運輸政策委員会 (交通運輸政策) 34. 9. 16	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 未償却累積の一定期間棚上げ措置を講じ各企業毎に年1割以上の利益配当が可能となった場合, その余剰分より一定率により年賦償還させる</li> <li>○ 航路の拡張と維持のため, 不採算航路には航路補助を行う</li> <li>○ 船体保険料を適正化する</li> <li>○ 船舶固定資産税の内外航の不均衡を是正し合理化する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 毎年財政資金400億円程度を船腹増強と質的改善のため予算化する</li> <li>○ 少なくとも年間60万G/Tの新造を図ること</li> <li>○ 60万G/Tの内訳 定期船 15万G/T 不定期船・専用船 25万G/T 解撤代替 20万G/T</li> <li>○ 日本船舶公団(仮称)を設立し, 財政資金を政府の出資として16次造船以降の建造船舶は公団と船主の共有とする</li> <li>○ 共有の公団持分は船主より等額年賦払込方式をとり, この払込額は金利, 用船料を加味して国際水準をこえない額とし期間は20年とする</li> <li>○ 政府出資額の比率は, 定期船9割, その他6割とする</li> </ul>	
海運造船振興協議会 (海運振興対策) 34. 10. 16	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 開銀融資について, 金利は年5分とする。金利年3分5厘との差額は利子補給する。今後の融資については, 償還期限を20年にする。既往融資については必要により元利の棚上げをする</li> <li>○ 市中融資について計画造船に伴うものは金利が年5分となるよう利子補給をする。今後の市中融資については償還期限は10カ年とする</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 諸外国における海運に対する特別な税利措置に倣い, 建造留保金制度の創設並びに特別償却制度の強化等を図る</li> <li>○ 超高速船に対する建造補助</li> <li>○ 低性能船に対する解撤補助</li> <li>○ 主機換装に対する開銀融資</li> <li>○ 三国間輸送助成の強化</li> <li>○ 移民船, 大型客船に対する特別措置</li> <li>○ 固定資産税の軽減, 共有船の処理, 航路補助等の措置</li> </ul>
経済団体連合会 (海運強化対策の基本的問題点について) 34. 9. 8	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 恒久対策としての利子補給</li> <li>○ 当面の応急対策としては利子補給のみに止まらず一定期間債務の棚上げ等の措置を講ずる必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 国民経済上必要な船舶は, 当面の企業基盤強化策と背馳しない方法によって建造することを考慮すべきである</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 海運はあくまで自由企業体制において強化するという基本線の上に進められるべきである</li> <li>○ 一般産業は日本船の利用度を高めて国際収支改善に寄与し, かつ海運業の安定と強化に資するため一層の協力をなすべきである</li> </ul>
経済同友会 (当面の海運再建策) 34. 10. 8	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 開銀の金利を年5分にする</li> <li>○ 市中金融機関の計画造船融資分の金利は年5分になるよう差額に対する利子補給を行う</li> <li>○ 市中金融機関は海運企業に対する融資の金利を上記の国家助成に対応して出来る限り引下げる</li> <li>○ 上記のような一般的な助成を行ってもなお元利払に支障する企業に対しては個別的な助成を行う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 今後の新造船は原則として, 各企業が個別に作成し, それを委員会で審査の後決定した再建築実施の結果, 生ずる利益により建造することが適当であり, 従来の如き総花的建造方式は打切らるべきであろう</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 諸外国で実行している程度の税制上の優遇措置</li> <li>○ 定期航路及び三国間航路に対する航路補助</li> <li>○ 低性能船買入補助</li> </ul>
神戸商工会議所 (海運企業の基盤強化に関する要望) 34. 9. 21	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 債務を全面的に棚上げにする一方, 船舶設備資金の借入金に対する金利を国際海運金利水準まで引下げる</li> <li>○ 企業の内部留保促進のため, 税制上の特別措置(例えば船舶の固定資産税の免除, 建造留保金制度などの優遇措置)を講ずる</li> <li>○ オーナーについて当面過重をきわめる市銀借入金の開銀への肩替りをはかるなど有効適切な措置を講ずる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 貿易貨物の日本船による積取比率を高め, 国際収支の改善に寄与するため, 船質の改善と共に船腹の拡充を強力に推進する施策を講ずる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ スクラップ・アンド・ビルドの促進に対して機動的かつ恒久的な助成策を講ずる</li> <li>○ 海運をあくまで自由企業として保護育成すべきである</li> </ul>
経済団体連合会 (海運強化対策に関する要望) 35. 12. 13	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 過去と将来を通じた資本費負担を国際水準なみにすることを目処に, 少なくとも企業としての健全性回復までの一定期間, 政府資金の金利の免除等過去の債務の重圧を軽減するための強力な措置を講ずる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 海運業の金利負担を国際水準まで軽減するように, 今後の新造船に対する金利を下げる措置を講ずる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 主要航路については, 秩序維持と運賃の安定をはかるため必要な施策を講ずる</li> <li>○ アメリカのドル防衛策については, 政府において速かに適切な外交上の措置をとることを要望する</li> </ul>
関西経済連合会 (海運再建について) 35. 11. 29	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ある期間次の二つの措置を採る (1) 開銀融資分に対してはその金利を全額棚上げとし, これによる軽減額を市中借入金の返済に向ける (2) 市中金融機関の金利負担を5%になるよう利子所得非課税及び利子補給を行う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 新造船に対する金利は少なくとも輸出船並みとする</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 本邦輸入物質の外航輸送に対しても, 三国間輸送に準ずるなんらかの助成措置を講ずる</li> <li>○ 三国間輸送に対しては現行助成をさらに拡充する</li> <li>○ 船舶運航の合理化を阻むような現行船員法, 船舶職員法, その他関係法規の改正を速やかに実施する</li> </ul>
日本船主協会 (日本海運強化について) 35. 12. 14	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 既往計画造船について昭和36年度以降4年間財政資金の金利を免除し, 市中資金につき年5分までの利子補給を行うこと</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 今後の新造船資金の金利を国際水準と同等にする措置を講じ, それまでの間, 計画造船については財政資金の金利を年3分5厘とし, 市中資金につき年5分までの利子補給を行うこと</li> </ul>	





## 第 6 表

### 主力海運会社31社の経理諸表

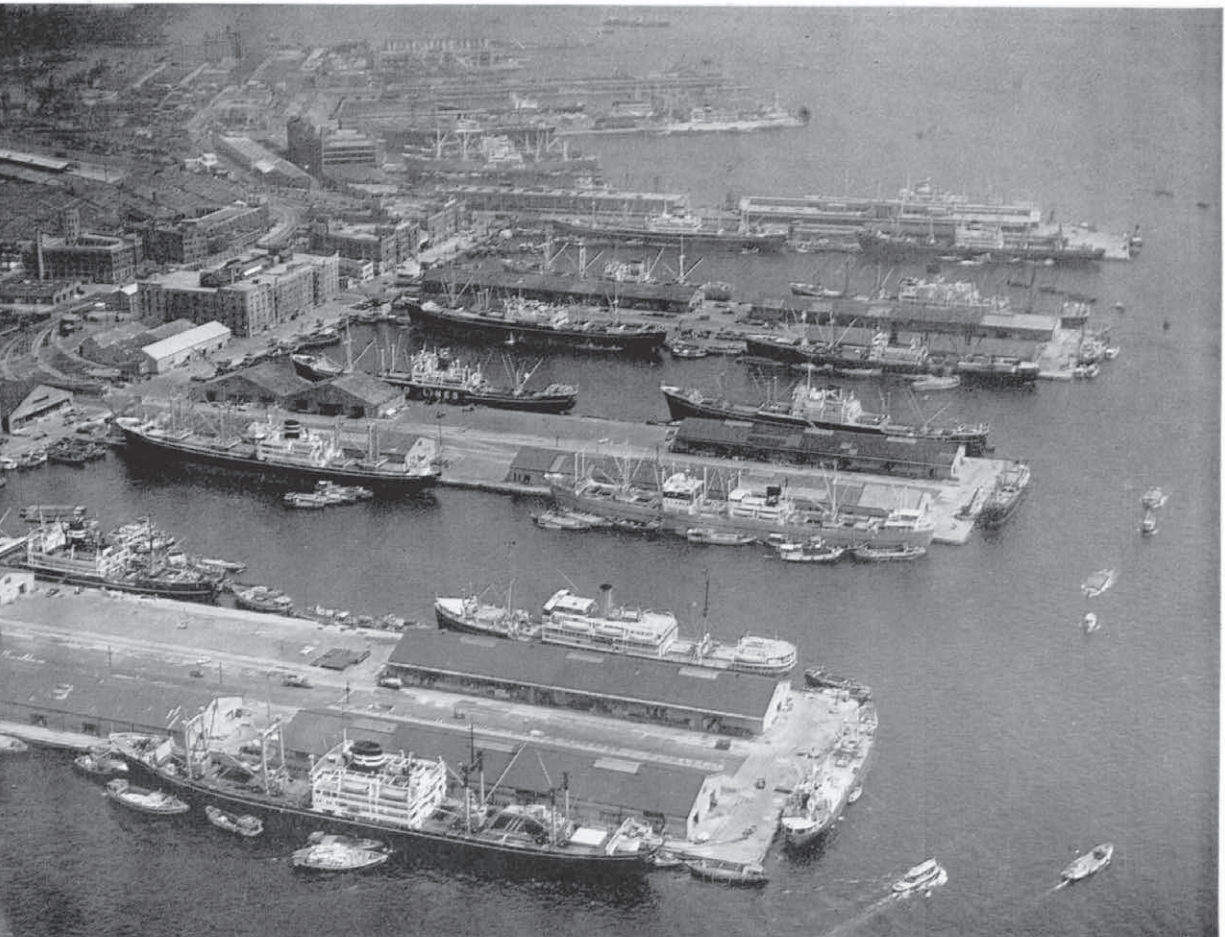
本表は主力海運会社31社の経理諸表であるが、  
合計として

負債合計	約3,000億円
資本金	約 950 〃
利益(年間)	約 40 〃

となる。この外に年間約100億円の償却不足があるから、結局約60億円の年間欠損となる。

33/10~34/9期は運賃レートの低い期間に当り、  
数カ年平均では利益額はこれより大である。

100億円程度の補助があれば3%程度の配当は  
可能となる。

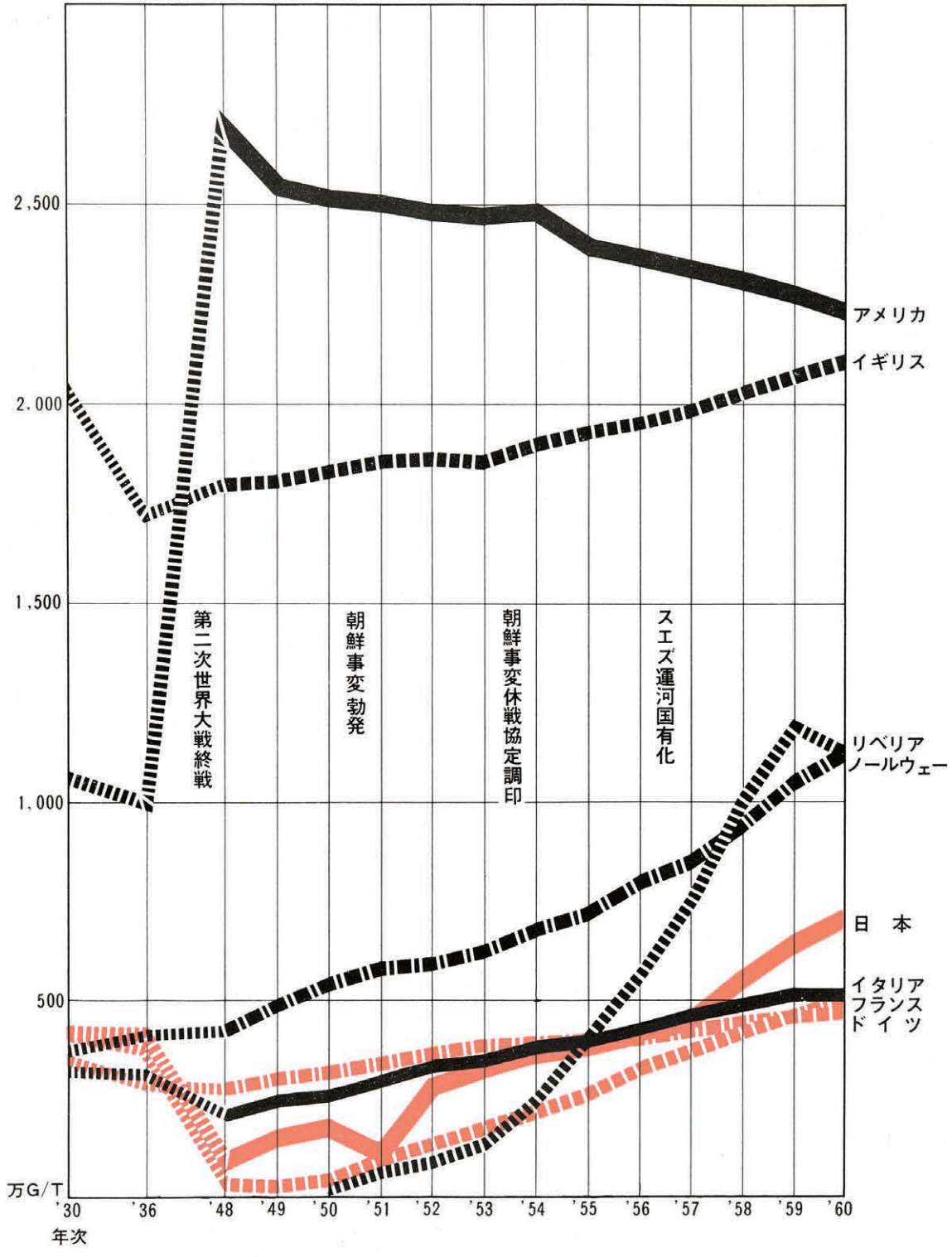


## 第 6 表 主力海運会社 31 社の経理諸表

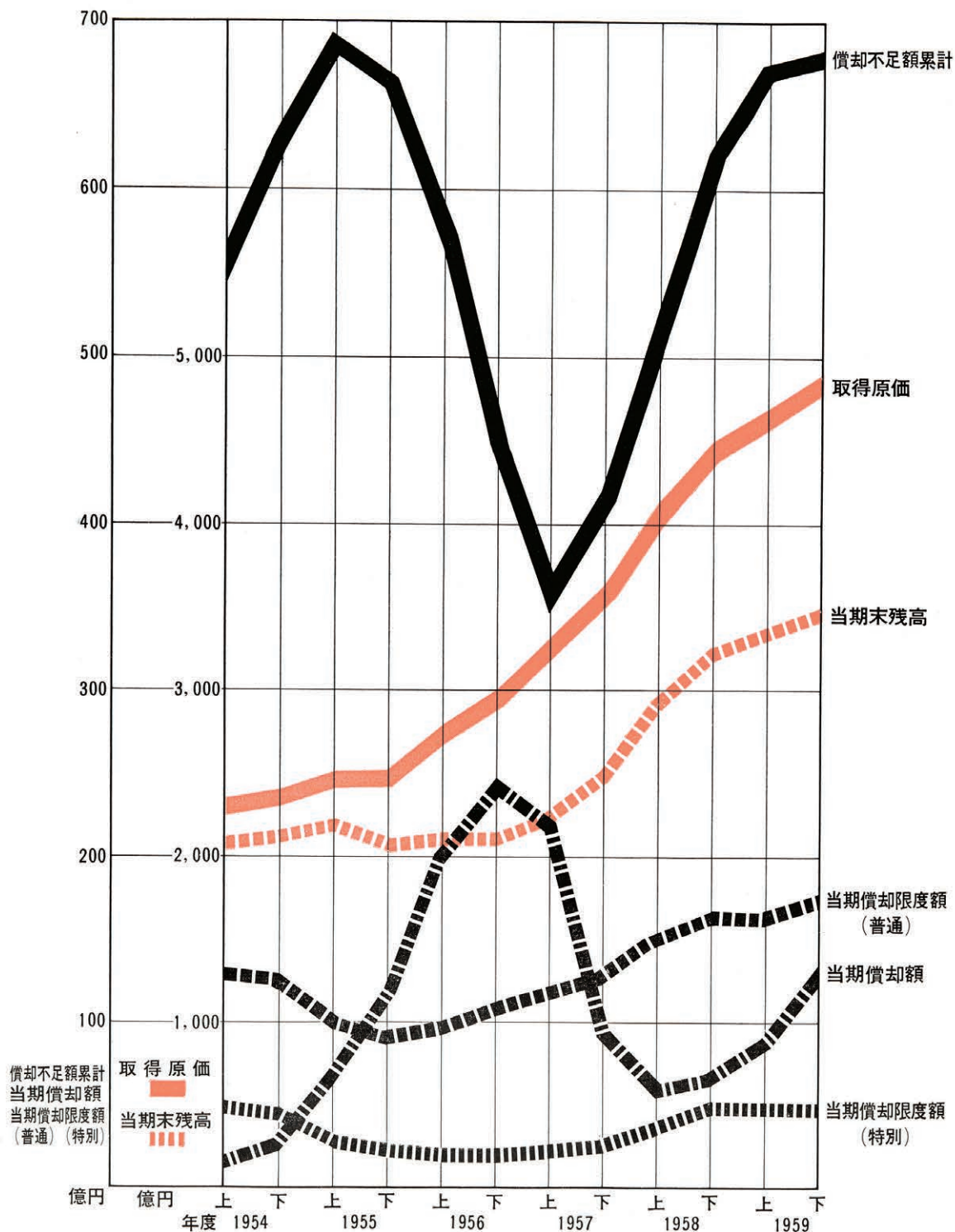
資料：上場会社総覧35年版その他・昭和34年9月末現在  
(単位億円)

整理番号	流動負債 合 計	長期借入金	固定負債 合 計	負債合計	資 本 金	長期借入金 × 0.065	当期償却不 足額(普通) 33/10~34/9	当期純利益 33/10~34/9
1	132.69	225.03	234.02	366.72	114.00	14.6	2.7	7.1
2	148.21	170.10	177.96	326.17	76.00	11.1	17.7	5.7
3	37.46	60.60	63.27	100.74	60.00	3.9	0	4.1
4	105.43	220.56	229.18	334.61	55.00	14.3	26.3	9.8
5	78.11	87.92	89.92	168.03	64.00	5.8	13.1	1.1
6	56.38	74.38	74.79	131.17	21.00	4.8	不 明	0.4
7	67.80	98.46	102.85	170.66	80.00	6.4	10.7	6.4
8	19.24	36.29	37.69	56.93	15.00	2.4	不 明	-1.2
9	31.59	50.35	53.91	85.50	35.20	3.3	//	0.3
10	27.33	40.69	44.35	71.68	19.20	2.6	//	0
11	13.57	13.44	13.66	27.23	4.00	0.9	//	-0.1
12	40.40	29.17	29.17	69.58	47.25	1.9	//	0.1
13	17.53	15.91	16.07	33.60	15.00	1.0	//	0.3
14	24.54	20.13	21.11	115.66	2.00	1.3	//	<sup>-0.9</sup> (33/4~34/3)
15	32.12	37.13	37.89	70.01	18.00	2.4	//	-0.3
16	23.87	7.09	7.18	30.15	9.00	0.5	//	0.4
17	5.12	8.85	8.99	14.11	1.20	0.6	//	-0.2
18	131.63	123.19	123.59	255.22	132.00	8.0	18.6	-0.3
19	29.50	43.91	56.38	85.88	48.00	2.9	不 明	2.6
20	87.46	93.58	93.58	181.04	47.25	6.1	//	4.0
21	35.05	28.59	29.22	64.28	20.00	1.9	//	-2.0
22	16.64	33.71	34.47	51.11	8.00	2.2	//	2.6
23	7.96	8.82	9.52	17.49	4.00	0.6	//	0.6
24	18.50	27.20	28.85	47.35	23.00	1.8	//	0
25	25.76	18.09	18.15	43.92	6.00	1.2	//	0.2
26	14.72	31.04	32.21	46.94	12.00	2.0	//	1.1
27	13.12	8.60	8.70	21.82	7.20	0.6	//	-0.2
28	4.44	5.57	5.97	10.42	1.12	0.4	//	0.1
29	10.11	0.79	1.01	11.13	1.25	0.1	//	-1.1
30	4.35	11.30	11.49	15.85	2.74	0.7	//	-0.5
31	6.08	3.24	3.24	9.32	3.20	0.2	//	-0.2
合 計	1,266.00	1,613.00	1,698.00	3,034.00	951.00	106.5	(100?)	39.9

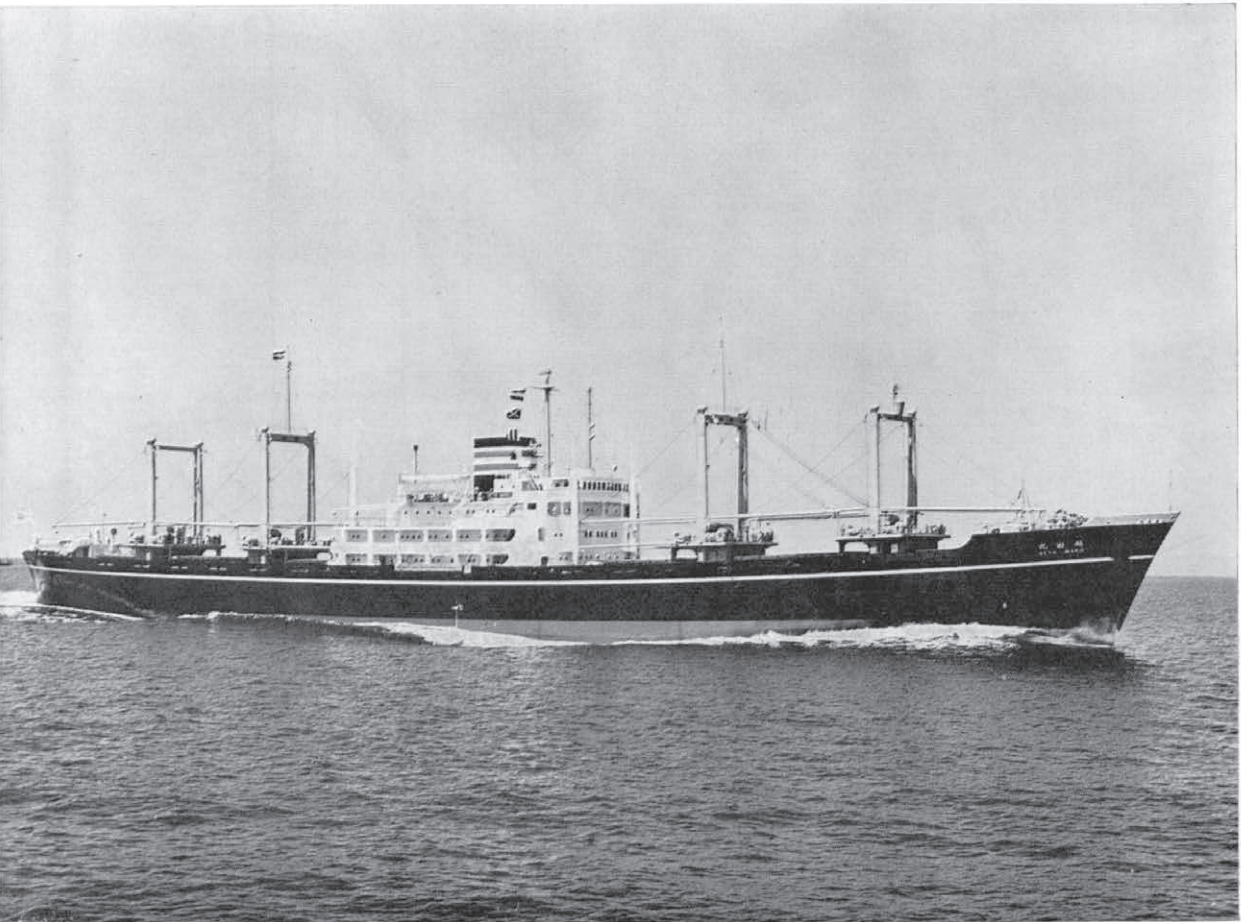
世界主要海運国保有船腹



日本船舶減価償却状況



## 新造船ならびに現在保有船運用試算



第3図は新造船を1総トン当り11万円で建造し、その中8万円を借入、3万円を自己資金とした場合の償却試算の結果を示した。例えば $a_1$ はその新造船で1総トン当り8,000円/年の営業利益を得たとし、それから年8%の金利を支払って残額を全部償却（借入金元本返済に充てる）にあてていくと24年間無配当で借入金の元利完済と自己資金の償却が出来る。

$a_4$ 営業利益が1総トン当り10,000円/年で金利が4%ならば12年かかる。この条件で初めから毎年2,000円の償却後利益を計上し、その中1,000円

を配当即ち自己資金分に対し約3%の配当を行えば $a_3$ と同様になり16年で借入金元利と自己資金の償却が出来る。第4図は現在保有船に対する試算である。

但し営業利益年間8,000~10,000円/総トンは過去数年の平均数字であり、利子率8%も平均利子率に近い。利子率4%とは利子率を引下げるかまたは借入金の半額程度を棚上げした場合に相当するものである。

### 第3図 新造船の営業利益, 借入金, 利子, 償却年限の試算

(建造船価1総トン当り11万円, 借入金8万円, 残存価値1万円の場合)

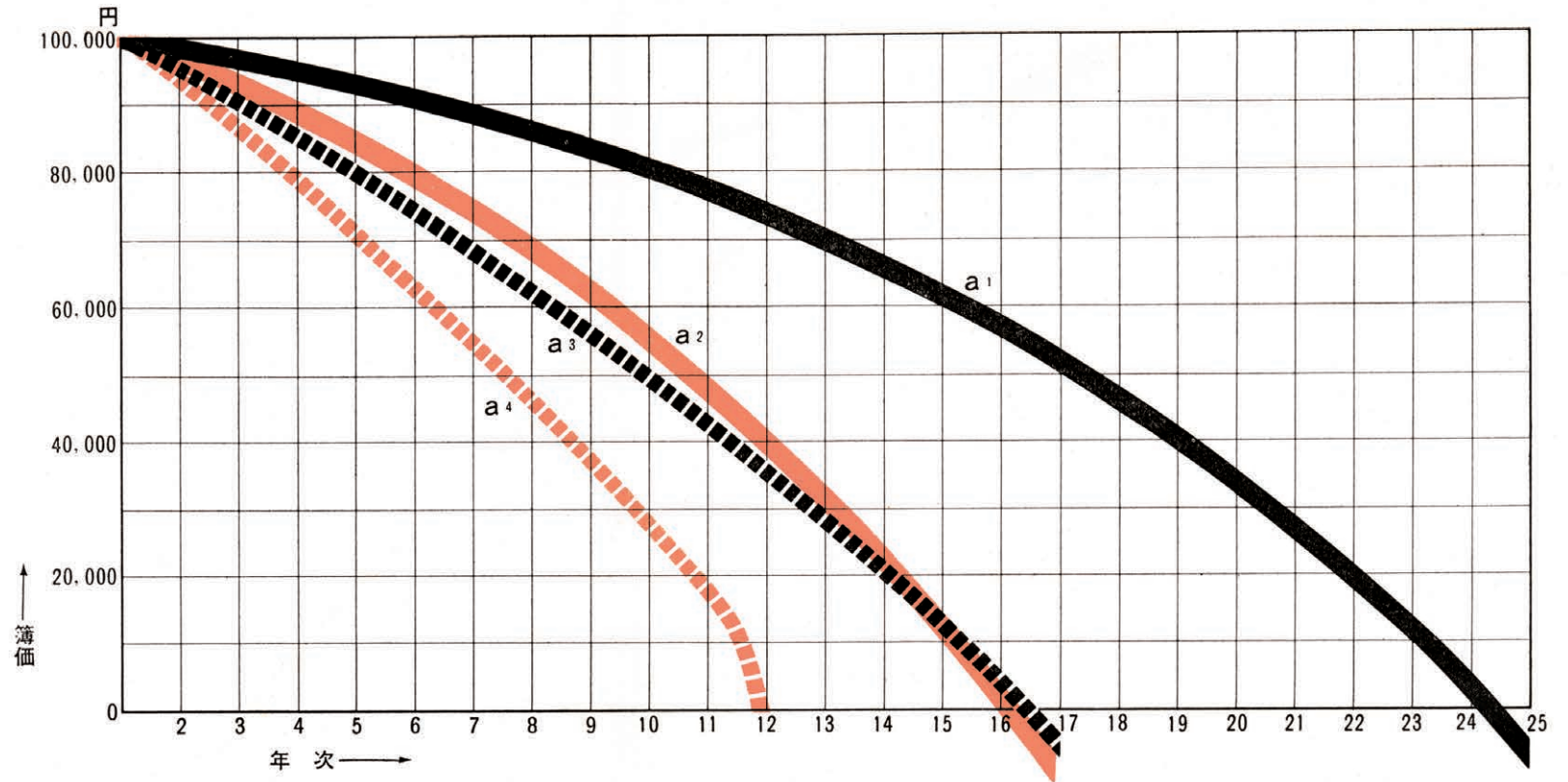
a<sup>1</sup> (営業利益 8,000円/総トン年  
借入金利子 8%/年)

a<sup>2</sup> (営業利益 10,000円/総トン年  
借入金利子 8%/年)

a<sup>3</sup> (営業利益 8,000円/総トン年  
借入金利子 4%/年)

a<sup>4</sup> (営業利益 10,000円/総トン年  
借入金利子 4%/年)

a<sup>4</sup>で毎年3.3%配当をすればa<sup>3</sup>となる。



### 第4図 現在船の営業利益, 借入金, 利子, 償却年限の試算

(現在簿価87,000円, 船令7年, 借入金68,000円, 残存価値1万円とした場合)

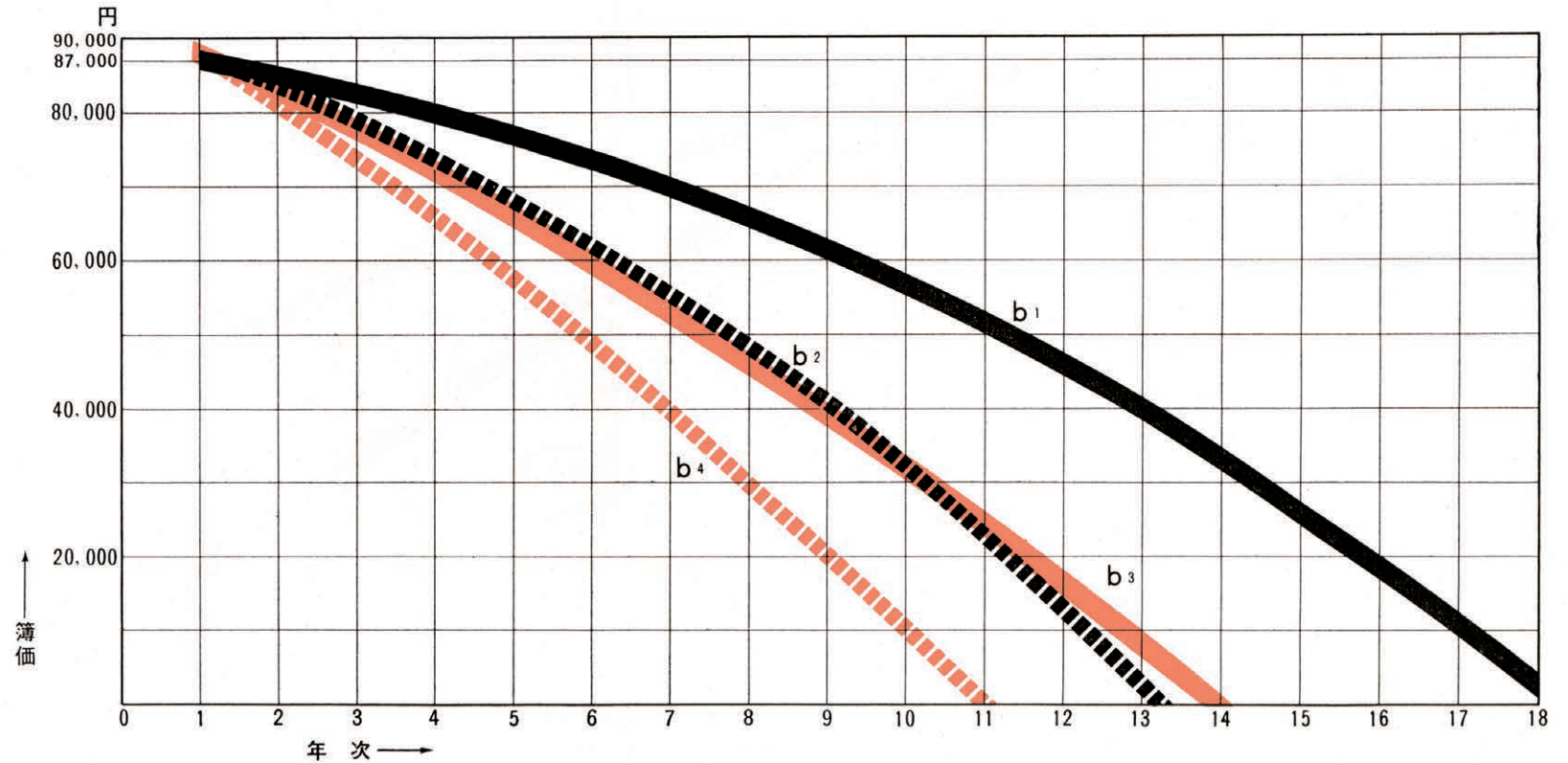
b<sup>1</sup> (営業利益 8,000円/総トン年  
借入金利子 8%/年)

b<sup>2</sup> (営業利益 10,000円/総トン年  
借入金利子 8%/年)

b<sup>3</sup> (営業利益 8,000円/総トン年  
借入金利子 4%/年)

b<sup>4</sup> (営業利益 10,000円/総トン年  
借入金利子 4%/年)

b<sup>4</sup>で毎年5%配当をすればb<sup>3</sup>となる。



## あとがき

この提案を作ったについて、いっておきたいことが二つほどある。

第一は、提案の文面には必らずしもハッキリ出てこないが、この作業の裏には尨大な実証的な調査があるということである。その仕事を担当されたのは橋本元三郎氏で、その結果は別途一冊の本となって世間に問われる。どうぞこのことを知っておいて戴きたい。

第二は、この提案の原案は、始めは「小委員会」を作ってその会議によって作るつもりでスタートした。やっているうちに小委員の方々にはそれぞれのお立場があり、そのお立場上から、個人的御意見のうち公表しにくいものもあることに気がついた。そこで小委員の方々の御意見も十分伺ったが、外部のエキスパートの御意見と同様に、お伺いしたものを私の単独の判断で、私の責任において原案としてとりまとめることとした。原案は、産業計画会議の常任委員会および委員総会の修正をうけたが、原案は私一人の責任で作成せられたことも知っておいて戴きたいことの一つである。

木 内 信 胤

---

昭和36年4月15日

海運を全滅から救え 定価 200円

編者 産 業 計 画 会 議  
東京都千代田区大手町1～4  
大手町ビル  
電話 (201) 6601～9 (代表)

発行者 下 村 亮 一

発行所 株 式 会 社 経 済 往 来 社  
東京都中央区京橋3～11  
電話 (561) 4647, 5048  
振替 東 京 129521

---

印刷・大日本印刷株式会社



## 産業計画会議レコメンデーション

- 第1次 日本経済たてなおしのための勧告  
エネルギー，税制，道路について  
(産業計画会議刊・非売品)
- 第2次 北海道の開発はどうあるべきか  
(ダイヤモンド社刊・70円)
- 第3次 東京-神戸間・高速自動車道路に  
ついで勧告  
(経済往来社刊・70円)
- 第4次 国鉄は根本的整備が必要である  
(経済往来社刊・100円)
- 第5次 水問題の危機はさまっている  
水利用の高度化を勧告する  
(経済往来社刊・150円)
- 第6次 あやまれるエネルギー政策  
(東洋経済新報社刊・150円)
- 第7次 東京湾2億坪埋立についての勧告  
(ダイヤモンド社刊・180円)
- 第8次 東京の水は利根川から  
8億トン貯水する沼田ダムを建設せよ  
(ダイヤモンド社刊・150円)
- 第9次 減価償却制度は  
いかに改善すべきか  
(東洋経済新報社刊・100円)
- 第10次 専売制度の廃止を勧告する  
(ダイヤモンド社刊・200円)
- 第11次 海運を全滅から救え  
海運対策の提案  
(経済往来社刊・200円)

