

《研究論文（査読付き）》

太平洋戦争期における日本の絶対的航海政策

—外国船利用政策と戦時造船政策を中心に—

梶尾良太

（大阪大学大学院文学研究科）

《アブストラクト(要旨)》

太平洋戦争期における日本の戦時航海政策は、戦前の政策検討段階で絶対的航海政策と相対的航海政策に大別されていた。日中戦争期に船腹不足が問題になる中で、船舶の量的増加を目指したのが絶対的航海政策である。その中心となったのは外国船利用政策と戦時造船政策であった。外国船利用政策は、外国船の購入・傭入・拿捕・引揚によって一定の役割を果たしたが、戦局の悪化とともに行き詰まっていく。そして戦時造船政策に期待が寄せられるが、軍官民の思惑が交錯する中、継続船の処理に時間がかかり、これによって戦時計画造船の本格的実施は大幅に遅れていった。絶対的航海政策は、船舶の量的増加という目的を一定程度は達成しつつも、船質の低下は新たな問題を創出していくのである。

《キーワード》 戦時航海政策 海務院 帝国船舶株式会社 計画造船 戦時標準船

目 次

- 1.はじめに
- 2.戦時航海政策の立案
- 3.外国船利用政策
- 4.戦時造船政策
- 5.おわりに

1. はじめに

1.1 研究の視点

四面環海の島国である日本は、貿易量（輸出入合計）の99.6%（2023年、トン数ベース）を海上輸送が占め、この海上貿易量のうち65.5%の輸送を日本の商船隊が担っている¹。資源や食糧の大半を海外に依存している日本にとって海上輸送は極めて重要な存在であり、特にモーダルシフトが推進される昨今では、その重要性が一層高まっている²。

かつて海上輸送の重要性が一層高まったのが、太平洋戦争期であった。当時、アジア・

¹ 国土交通省海事局編『海事レポート2024』（同局、2024年）31頁。

² 森隆行編『モーダルシフトと内航海運』（海文堂出版、2020年）149～150頁。

太平洋地域への軍事輸送及び物資輸送のため、日本では海上輸送力の増強が目指された。そして海務院と船舶運営会の設立によって、戦時海上輸送体制が一応の形成を見たことは、拙稿で指摘した通りである³。だが太平洋戦争の開戦から半年も経たないうちに船舶問題は顕在化し、ガダルカナル島攻防戦とともに船舶問題は深刻化していった⁴。これを契機として日本では、海運・造船・港湾・鉄道に対する本格的な戦時経済政策が実施されていく。

戦時経済政策における海上輸送力の増強に関しては、すでに戦前期の政策検討段階から二つの系統に分けて考えられていた。それが絶対的・相対的の海運政策である⁵。絶対的・相対的の海運政策は、船舶の増減に関わる政策であり、外国船利用政策や戦時造船政策などを主軸とした施策である。それに対して相対的・海運政策は、船舶の増減に関わらず、船腹の増加を図った施策であり、航海促進政策や荷役力増強政策などを主軸とし、主として船舶運航能率の向上によって輸送量の増加を目指したものであった。この二系統の分類が史的検討上においても明解かつ有効であると考え、本稿では船舶の量的増加を目指した絶対的・相対的の海運政策に関し、分析を行うものである。

1. 2 研究の動向

日本の海運政策については、郵政省⁶や防衛庁⁷、運輸省⁸がまとめたものが公式の記録となるが、太平洋戦争期の施策に関して十分な分析がなされたとはいえない。戦前期の海運政策に関しては、三和良一がその展開過程を三つの時期に区分し、明快に跡づけた。だが三和は最後に「第Ⅲ期につづく戦時経済の時代には、海運政策が、ふたたび、日本海運にとって決定的な作用力を行使するにいたる」と指摘しながら「その不幸な時代は、小稿の対象の外である」として⁹、戦時海運政策の検討は行っていない。その後、三和は占領期の海運政策の分析を行っているが、その前史となる太平洋戦争期の検討は概説程度の内容である¹⁰。特に外国船利用政策は、郵政省の記録でもわずかな記述しかなく¹¹、船舶運営会の記録でも十分に実態が究明されておらず¹²、戦時海運政策史の空白的領域となっている。

また太平洋戦争期の計画造船の研究は、海軍艦政本部第4部商船班の技術少佐であった小野塚一郎の古典的著作が知られている¹³。だが海軍艦政本部第4部の技術大佐であった西島亮二は「小野塚氏の『戦時造船史』は技術者の立場から書かれたものであり、技術関

³ 拙稿「戦時体制下における日本の海運業と統制—1937年～1942年—」（『北大史学』第59号〔北大史学会、2019年11月〕所収）35頁。

⁴ 拙稿「太平洋戦争前半期における日本の戦争指導と船舶問題—船舶の配分をめぐる問題を中心に—」（『ヒストリア』第303号〔大阪歴史学会、2024年4月〕所収）70～71頁。

⁵ 「絶対的」と「相対的」の考え方は、当時の論著に散見され、「積極的」と「消極的」に置き換えて使用する事例も存在する。後年になると船舶の「積極的」捻出の名のもとに「相対的」増加を図る使用法が出てくるため、本稿では混乱を避けるために前者の語句で統一した。

⁶ 郵政省編『戦時海事行政史』（日本海事振興会、1963年）。

⁷ 防衛庁海上幕僚監部調査部編『第2次大戦海運施策』（同、1968年）。

⁸ 運輸省編『運輸省三十年史』（運輸経済研究センター、1980年）、運輸省編『運輸省五十年史』（運輸振興協会、1999年）。

⁹ 三和良一「戦前期日本海運政策史の一考察」（『青山経済論集（季刊）』36巻2・3・4号〔青山学院大学経済学会、1985年2月〕所収）128頁。

¹⁰ 三和良一『戦後日本海運造船経営史① 占領期の日本海運』（日本経済評論社、1992年）2～11頁。

¹¹ 郵政省編『戦時海事行政史』24頁。

¹² 船舶運営会編『船舶運営会会史』（前編）上（同会、1947年）249～251頁。

¹³ 小野塚一郎『戦時造船史—太平洋戦争と計画造船—』（日本海事振興会、1962年）。

係統計資料その他については先づ間然する所がないとも考えられるのであるが、軍政その他に関する事項の批判も尠なからず……素より技術者の見解として夫れ自体は貴重なものとも考えられるが……往々にして見当違いや独断の嫌いあるものも少なからず」と厳しい批判をしており¹⁴、造船を取り巻く軍官民の思惑を踏まえて再検討すべきと考える。また金子榮一は、日本造船業の発達をまとめ、戦時造船に関しては年度別計画を明示した¹⁵。柴孝夫は、戦時期における三菱重工業の造船部門の経営について計画造船にも触れながら記述している¹⁶。井上洋一郎の研究は、分析の主対象が戦前期であるため、戦時期は補足程度の内容しか触れていない¹⁷。寺谷武明は、戦前と戦後の比較・対照を念頭に戦時期の造船業や戦後の復興をまとめた。特に戦後については、関係者のヒアリングを基礎として分析を進め、一定の成果を上げている。ただし戦時期については小野塚や金子らの著書を参考としており、概説的な内容にとどまっている¹⁸。村上勝彦も、軍需産業の検討の中で戦時造船に触れているが、小野塚の分析の域を抜け出せていない¹⁹。その中で山崎志郎は、戦時経済総動員体制研究の一環として戦時計画造船を分析し、海上輸送力の低下が総動員体制を破綻させていく過程を検討した²⁰。なお、戦後の計画造船は、若林悠による研究があるが、その前史となる太平洋戦争期はほとんど触れていない²¹。近年、岡崎哲二が、三菱重工業長崎造船所の史料を用い、計画造船のもとで民間造船企業の生産現場で進んだイノベーションについて明らかにしたが²²、三菱重工業の事例研究にとどまっている。

つまり戦時経済政策においても主要な地位を占め、1942（昭和17）年11月27日の閣議決定で内閣に設置された臨時生産増強委員会において五大重点産業に組み込まれた造船であったが、その政策展開をめぐる軍官民の動向は、十分に解明されているとは言えない。

本稿では、戦時航海政策の実態を明らかにするため、船舶の量的増加を目指した絶対的航海政策の検討を行う。まず先行研究で十分に検討されていない外国船利用政策の実態を明らかにする。そして外国船利用政策が行き詰まる中、戦時造船政策に期待が寄せられるものの、軍官民の相剋によって計画造船の本格的実施が遅延していった。戦時造船政策では、造船をめぐる軍官民の対立と調整の実相を中心に跡づけていく。そして絶対的航海政策の成果と課題を示し、戦時経済史研究の一助とするものである。

なお、引用史料の旧字・異体字は、適宜常用漢字に改め、必要に応じて句読点を付した。また本文及び脚注に関しては、漢数字を算用数字に改めた部分がある。

¹⁴ 「小野塚一郎氏『戦時造船史』に関する所見」（防衛省防衛研究所戦史研究センター所蔵）1072。

¹⁵ 金子榮一編『現代日本産業発達史Ⅸ 造船』（現代日本産業発達史研究会、1964年）297～316頁。

¹⁶ 柴孝夫「戦時下の造船部門」（三島康夫・長沢康昭・柴孝夫・藤田誠久・佐藤英達『第二次大戦と三菱財閥』（日本経済新聞社、1987年）所収）44～60頁。

¹⁷ 井上洋一郎『日本近代造船業の展開』（ミネルヴァ書房、1990年）217～222頁。

¹⁸ 寺谷武明『戦後日本海運造船経営史⑤ 造船業の復興と発展』（日本経済評論社、1993年）1～67頁。

¹⁹ 村上勝彦「軍需産業」（大石嘉一郎編『日本帝国主義史3 第二次大戦期』（東京大学出版会、1994年）所収）177～181頁。

²⁰ 山崎志郎『戦時経済総動員体制の研究』（日本経済評論社、2011年）251～301頁。

²¹ 若林悠『戦後日本政策過程の原像—計画造船における政党と官僚制—』（吉田書店、2022年）61～62頁。

²² 岡崎哲二「太平洋戦争期の計画造船と三菱重工業長崎造船所」（『三菱史料館論集』第24号〔三菱経済研究所、2023年3月〕所収）185～200頁。

2. 戦時海運政策の立案

2. 1 戦時海運政策論の系譜—絶対的・相対的海運政策の登場—

戦時期日本の海運政策は、大学の研究者や行政担当者、業界関係者らによって統制論や政策論などが数多く論じられた。例えば、大学の研究者では明治大学教授の麻生平八郎²³や東京帝国大学教授の石井照久²⁴の著作が代表的である。また行政担当者では、通信省管船局長の尾関将玄²⁵や海務院総務部監督課長の松井直治郎²⁶、航路部標識課長の藤川洋²⁷らの著作が見られた。業界関係者からは、日中戦争期の下村健一²⁸の著作をはじめ、日本水産船舶部の太田康平²⁹や辰馬汽船の山縣勝見の論考³⁰や大著³¹も見られた。いずれも戦時海運統制の解説や戦局の悪化に伴う輸送逼迫に対し、国民の協力を呼びかけるものであり、時代背景を反映したものと言える。

このような各種の統制論や政策論では、戦前において政策検討の分類上、二つの系統に区分して考えられていた。それが絶対的・相対的海運政策である。当時、通信省管船局長であった尾関将玄は「船腹不足の事態に対処して先づ第一に考へられるのは言ふ迄もなく新造船及外国船の備購入等に依る船腹の絶対的増加である」と指摘し³²、戦時造船政策と外国船利用政策が第一段階の対策として考えられていた。また海務院航路部標識課長の藤川洋は、戦時海運政策は「積極面と消極面から見て行く事が出来る、依つて之を大別して、積極的海運対策と消極的海運対策とに為すことが出来る」と示し³³、「積極的海運対策」として「造船対策・外国船購入又は備入に依る外国船の利用・海員対策・海難対策」を挙げ、さらに「消極的海運対策」として「海運新体制の確立・政府機構の整備・港湾荷役対策・出荷統制策・港湾機能の総合強化対策」を挙げた³⁴。そして「此の両者は渾然一体となつて真に戦時下、海運の重要な使命が遂行されるのである」とも指摘していたのである³⁵。

2. 2 絶対的・相対的海運政策の立案

戦時経済政策における絶対的・相対的海運政策は、1939（昭和14）年5月24日に企画院が策定した「昭和十四年度交通電力動員実施計画綱領」の第4章第19の1で「不足船舶補填ノ為、

²³ 麻生平八郎『海運及海運政策』（巖松堂書店、1942年）。

²⁴ 石井照久『海運統制法論』（岩波書店、1944年）。

²⁵ 尾関将玄『戦時経済国策大系7 戦時経済と海運国策』（産業経済学会、1941年）。

²⁶ 松井直治郎『戦時海上物資輸送』（海運貿易新聞社、1942年）。

²⁷ 藤川洋『灯台の知識』（富山房、1943年）、藤川洋『日本戦時海運論』（富山房、1944年）。

²⁸ 下村健一『準戦時下の海運現勢』（東洋経済新報社、1937年）。

²⁹ 太田康平『現代海運経済及政策』（文雅堂、1943年）。

³⁰ 山縣勝見「海運統制新機構成立の経過と其の大綱」（海運統制委員会、1939年9月）、山縣勝見「海運統制国策の諸問題」（同、1941年5月）、山縣勝見「戦時海運国家管理ニ関スル意見書」（同、1942年2月）。

³¹ 山縣勝見『戦時海運統制論』（辰馬記念財団、1944年）。

³² 尾関将玄『戦時経済国策大系7 戦時経済と海運国策』349～350頁。

³³ 藤川洋「戦時海運経営対策に就いて」（上）（『海運』第242号〔日本海運集会所出版部、1942年7月〕所収）10頁。

³⁴ 藤川洋「戦時海運経営対策に就いて」（上）9～16頁、藤川洋「戦時海運経営対策に就いて」（中）（『海運』第243号〔日本海運集会所出版部、1942年8月〕所収）13～19頁、藤川洋「戦時海運経営対策に就いて」（下）（『海運』第244号〔日本海運集会所出版部、1942年9月〕所収）14～19頁。

³⁵ 藤川洋「戦時海運経営対策に就いて」（上）10頁。

船舶新造ノ促進及外国船ノ備入、要スレバ輸入ニ関シ、必要ナル措置ヲ講ズルコト」と示されたところに³⁶、その片鱗を窺うことができる。そして同年 9 月 1 日には、第二次世界大戦が勃発し、世界情勢は混迷の度合いを深めていった。

1940（昭和 15）年 7 月 17 日には、他の総動員実施計画と相俟って軍需の充足、生産力の拡充、貿易の振興、国民生活必需品の確保に努め、「日満支」間での運輸通信の緊密な連絡調整を図るため、企画院が「昭和十五年度交通動員実施計画綱領」を策定した。その第 3 章第 15 で「船腹ノ積極的增加ヲ図ル為、外国船ノ購入及備入、並ニ国内造船ノ促進ニ必要ナル資材ノ輸入ヲ行フコトトシ、之ガ為、為替許可等ニ関シテハ関係庁ノ連絡協議ニ依リ迅速機宜ノ処理ヲ為スモノトス」と示し、また第 16 で「造船工事ニ関シテハ、特ニ貨物船ノ建造ヲ優先スルト共ニ標準船型ニ依ル船舶ノ計画的建造ヲ行フモノトス」ることが定められた³⁷。つまり絶対的航海政策として外国船の購入と備入を行い、造船に関しては貨物船建造を優先するとともに、標準船型による計画造船の推進が目指された。

さらに 1941（昭和 16）年 9 月 4 日、企画院が策定した「昭和十六年度交通動員実施計画綱領」では、第 2 章第 12 の 2 で「造船能力向上ノ為、船舶建造及修繕用資材ノ確保及配給ノ改善、造船技術者及造船労務者ノ充足、船舶建造ノ発注統制、造船所別規格船舶ノ建造並ニ造船造機工場ニ関スル軍需民需関係ノ調整ヲ実施ス」ることが示された³⁸。造船能力の向上を目指し、資材確保や配給改善、技術者や労働者の充足、発注統制や軍需と民需の調整など、太平洋戦争の開戦が迫る中で具体的な対策が示されている。

つまり「昭和十四年度交通電力動員実施計画綱領」や「昭和十五年度交通動員実施計画綱領」、「昭和十六年度交通動員実施計画綱領」を概観する限り、太平洋戦争期に実施された外国船利用政策や戦時造船政策などは、すでに太平洋戦争が始まる 2、3 年前に着目され、立案されていたのである。これは船腹不足が日中戦争段階から、すでに認識されていたことを示すものである。そして戦時航海政策が、太平洋戦争の勃発とともに急遽立案されたものではなく、その船腹不足を踏まえた上で、早い段階から一定の政策モデルを有していたことの証左でもあった。

3. 外国船利用政策

3. 1 外国船の購入・備入

戦時経済政策における絶対的航海政策が早くから一定の政策モデルを有していたことは、すでに触れた。本章では、その一翼を担った外国船利用政策を検討する。外国船利用政策は、外国船の購入・備入をはじめ、開戦後は外国船の拿捕・抑留による増加も含まれた。

第二次世界大戦が勃発すると外国船の輸入は、ほぼ不可能となった。だが戦争の激化でヨーロッパ本国に帰国できず、東アジア海域に繋船を余儀なくされたドイツ・イタリア・フランスなどの船舶は、満洲国や中華民国（汪兆銘政権）の船舶などとともに、日本の船腹需要に応じて購入、または長期傭船されるようになっていた。そこで 1940（昭和 15）年

³⁶ 原朗・山崎志郎編集・解説『初期物資動員計画資料』第 9 巻・昭和 14 年（現代史料出版、1998 年）416 頁。

³⁷ 原朗・山崎志郎編集・解説『初期物資動員計画資料』第 12 巻・昭和 15 年（現代史料出版、1998 年）287 頁。

³⁸ 原朗・山崎志郎編集・解説『開戦期物資動員計画資料』第 6 巻・昭和 16 年（現代史料出版、1999 年）347 頁。

7月25日には、逓信省管船局指導のもとに、帝国船舶株式会社が設立されたのである³⁹。帝国船舶は、日本郵船、大阪商船、川崎汽船、大同海運、辰馬汽船、山下汽船、国際汽船、三井物産船舶部、三菱商事船舶部の9社が資本金1000万円を均等に出資し、役員も各社へ一人ずつ均等に割り当てられた。代表取締役には、国際汽船社長の黒川新次郎が選ばれた⁴⁰。

帝国船舶は、設立目的の通り、外国船の確保を事業内容とした。同年8月6日に逓信省管船局の指示に従って帰国不能となって大連港に繋船中のドイツ商船2隻を購入したのを皮切りに、当初は外国船の購入を進め、翌年2月までにドイツ商船5隻を取得した。それ以降は第二次世界大戦の影響などで購入が困難となったため、主に傭船中心に切り換え、外国船の利用を進めた。ちなみに実際の船舶運航は帝国船舶が行うのではなく、出資した各海運会社に委託、または転貸する形式で行われた。

1941(昭和16)年12月8日、真珠湾攻撃と南方攻略作戦によって3年8か月にわたる太平洋戦争が始まった。翌年5月1日に海務院が第80回臨時帝国議会資料として作成した「外国傭船調」では、1938(昭和13)年12月1日の外国傭船は131隻(93万9774重量トン)を擁したが、開戦直前の12月1日には34隻(15万6055重量トン)にまで減少していた。開戦後は30隻を割り、1942(昭和17)年5月1日時点で26隻(10万9506重量トン)となっていた(表1)。その内訳は、ドイツ船3隻、イタリア船5隻、デンマーク船1隻、フィンランド船1隻、ポルトガル船1隻と、汪兆銘政権の中華民国船15隻の合計26隻であった。ヨーロッパ各国の船舶は全て帝国船舶が傭船し、山下汽船を中心に各海運会社が運航者となっている。だが中華民国の船舶は、各海運会社が直接傭船していた(表2)。なお、同年4月1日に船舶運営会が設立されると、これらの船舶も国家管理船(C船)として一括して傭船され、運航実務者となった各海運会社へ運航委託された。また外国船の中には、陸軍徴傭船(A船)や海軍徴傭船(B船)となったものも存在した。

表1 外国傭船調

年月日	隻数	重量トン数
昭和13年 6月1日	115	837,251
昭和13年12月1日	131	939,774
昭和14年 6月1日	57	336,727
昭和14年12月1日	59	315,773
昭和15年 6月1日	42	252,279
昭和15年12月1日	53	292,481
昭和16年 6月1日	32	135,537
昭和16年12月1日	34	156,055
昭和17年 1月1日	28	119,339
昭和17年 2月1日	28	119,339
昭和17年 3月1日	28	119,339
昭和17年 4月1日	28	119,339
昭和17年 5月1日	26	109,506

注：海運統制令第五条の外国傭船許可による。
出所：海務院「第八十臨時帝国議会資料」(1942年5月)(「海務院資料」所収)より作成。

表2 外国船舶名別傭船状況調

船名(原名)	日本名	国籍	総トン数	重量トン数	傭船者	運航者	運航開始	期間	備考
Havenstein	帝祥丸	ドイツ	7,973	12,096	帝国船舶	川崎汽船	1月 1日	6か月	仮購入船
Ursula Rickmers	帝仙丸	ドイツ	5,050	8,602	帝国船舶	三菱商事	1月 1日	6か月	仮購入船
R.C.Rickmers	帝福丸	ドイツ	5,198	8,026	帝国船舶	三井物産	1月 1日	6か月	仮購入船
Enderta	燕京丸	イタリア	2,378	3,250	帝国船舶	山下汽船	12月26日	6か月	仮購入船
Amba Aragi	青木丸	イタリア	3,170	6,150	帝国船舶	山下汽船	12月27日	6か月	仮購入船
Granatiere Padula	巴龍丸	イタリア	3,904	6,100	帝国船舶	山下汽船	12月26日	6か月	仮購入船
Ada	安宅丸	イタリア	5,248	8,315	帝国船舶	山下汽船	10月15日	6か月	伸縮期間1か月
Furiere Consolini	抗聖丸	イタリア	1,922	2,855	帝国船舶	山下汽船	12月26日	6か月	伸縮期間1か月
Gustav Diedericksen	帝久丸	デンマーク	2,332	3,520	帝国船舶	三井物産	2月27日	3か月	伸縮期間1か月
Tilda	ティルダ号	フィンランド	2,768	4,670	帝国船舶	東亞海運	2月23日	3か月	
Pluto	プルト号	ポルトガル	3,832	5,900	帝国船舶	三井物産	3月11日	2か月	入渠中
順利號		中華民国	1,532	2,390	山下汽船		4月15日	6か月	
坤利號		中華民国	3,107	4,466	川崎汽船		4月 1日	6か月	
加利號		中華民国	3,091	4,480	川崎汽船		4月 1日	6か月	
福利號		中華民国	1,398	2,183	三井物産		4月 1日	6か月	
廣利號		中華民国	1,091	1,330	三井物産		4月 1日	6か月	
泰利號		中華民国	1,831	3,080	大連汽船		4月 1日	6か月	入渠中
乾利號		中華民国	2,913	4,500	大同海運		11月16日	6か月	
天利號		中華民国	2,183	3,500	大連東和汽船		4月 1日	6か月	
昌利號		中華民国	2,080	2,900	大連東和汽船		4月 1日	6か月	
積星號		中華民国	749	1,050	大連東和汽船		7月 8日	1 年	
同利號		中華民国	1,469	2,000	日下部汽船		11月20日	6か月	
成利號		中華民国	1,200	1,880	鹽山商會		3月26日	3か月	
増利號		中華民国	961	1,413	鹽山商會		3月16日	6か月	
惠昌號	綠翠丸	中華民国	1,907	2,750	東亞海運		12月12日	1 年	
利通號		中華民国	1,854	2,100	阿波國共同		12月18日	6か月	
合計			26隻	71,141	109,506				

出所：海務院「第八十臨時帝国議会資料」(1942年5月)(「海務院資料」所収)及び宮田幸彦『外国籍拿捕船要覧』(同、2015年)より作成。

³⁹ 郵政省編『戦時海事行政史』24頁。

⁴⁰ 『神戸新聞』1940年6月24日(朝刊)。

3. 2 外国船の拿捕・抑留

太平洋戦争における日本の船舶増加には、外国船の拿捕・抑留によるものも存在した⁴¹。太平洋戦争開戦とともにアメリカやパナマ、イギリス、ノルウェーなどの多数の船舶が拿捕・抑留されている。これらの船舶は、1941（昭和16）年12月22日に制定された敵産管理法の適用を受けたものと考えられる⁴²。特に開戦月の1941（昭和16）年12月は、大小283隻（20万2015総トン）の増加を実現した。同月の外国船の購入・備入が、わずか5隻（1万2222総トン）という事実と比べても驚異的な増加である。外国船の拿捕・抑留と購入・備入の合計288隻（21万4237総トン）のうち、1000総トン以上の船舶は55隻（15万1719総トン）に上った（表3）。その後、戦線の拡大とともに拿捕船は逐次増加していったが、1942（昭和17）年8月にガダルカナル島攻防戦が始まって戦局が悪化すると、拿捕船はほとんど得られなかった。その後、沈没船の引揚や破損船の修理が完了したもののみ、運航に加えられた程度である。

太平洋戦争での拿捕船の総計は520隻（50万2165総トン）で、これら拿捕船の中には多数の小型船も含まれていた。その中で1000総トン以上の大型船は、外国備船と合わせて159隻（53万1803総トン）であった（表3）。開戦時における日本の100総トン以上の保有船舶が2693隻（630万212総トン）であり、それを鑑みれば外国船の果たした役割は決して小さいものとは言えない。

つまり船舶の量的増加を目指した絶対的航海政策において外国船利用政策は、一定の役割を果たしたことが窺える。ただ外国船の利用は、世界第1位の海運国であるイギリスと第2位の海運国であるアメリカを相手として戦っている以上⁴³、他力本願的な部分が多く、その中で絶対的航海政策では戦時

表3 太平洋戦争中における拿捕船並びに外国備船増加表

年月	区分		拿捕船		拿捕船の内 引揚使用のもの		外国備船		合計		内 1000総トン 以上のもの	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
昭和16年12月	283	202,015	1	514	5	12,222	288	214,237	55	151,719		
昭和17年1月	16	5,904	0	0	1	3,826	17	9,730	2	7,246		
昭和17年2月	10	3,184	2	571	0	0	10	3,184	1	1,020		
昭和17年3月	15	12,980	3	350	0	0	15	12,980	3	10,185		
昭和17年4月	14	2,732	4	846	6	32,143	20	34,875	6	32,143		
昭和17年5月	20	15,612	7	1,404	1	3,040	21	18,652	2	4,004		
昭和17年6月	7	3,719	3	660	5	57,851	12	61,570	6	60,690		
昭和17年7月	8	6,963	3	3,300	3	12,696	11	19,659	5	18,849		
昭和17年8月	14	13,974	4	2,508	1	1,599	15	15,573	7	12,689		
昭和17年9月	20	29,457	2	4,420	1	1,200	21	30,657	13	26,962		
昭和17年10月	9	13,627	8	9,740	1	1,230	10	14,857	4	13,004		
昭和17年11月	7	10,483	2	650	1	8,428	8	18,911	6	18,261		
昭和17年12月	6	13,366	3	3,507	0	0	6	13,366	4	12,629		
月別不明のもの	3	13,956	1	6,800	0	0	3	13,956	2	13,600		
昭和18年1月	4	2,729	3	1,150	0	0	4	2,729	1	1,679		
昭和18年2月	9	9,614	4	4,209	0	0	9	9,614	3	8,005		
昭和18年3月	3	3,488	1	671	1	1,422	4	4,910	3	4,239		
昭和18年4月	6	6,681	4	1,490	1	1,618	7	8,299	2	6,314		
昭和18年5月	4	7,574	4	7,574	0	0	4	7,574	2	7,120		
昭和18年6月	3	25,092	2	18,392	0	0	3	25,092	3	25,092		
昭和18年7月	7	8,325	5	5,829	0	0	7	8,325	4	7,146		
昭和18年8月	10	12,329	5	2,530	1	1,910	11	14,239	6	12,034		
昭和18年9月	3	1,663	3	1,663	1	5,753	4	7,416	2	6,943		
昭和18年10月	4	6,546	2	4,750	1	3,439	5	9,985	3	9,078		
昭和18年11月	2	430	0	0	0	0	2	430	0	0		
昭和18年12月	4	8,822	2	742	0	0	4	8,822	2	8,080		
昭和19年1月	2	10,724	1	473	0	0	2	10,724	1	10,254		
昭和19年2月	1	711	0	0	0	0	1	711	0	0		
昭和19年3月	5	7,052	2	1,059	0	0	5	7,052	3	5,993		
昭和19年4月	3	8,545	2	6,664	0	0	3	8,545	2	8,065		
昭和19年5月	2	1,426	1	400	0	0	2	1,426	1	1,026		
昭和19年6月	3	1,000	3	1,000	0	0	3	1,000	0	0		
昭和19年7月	3	4,352	1	536	0	0	3	4,352	1	2,832		
昭和19年8月	1	1,788	0	0	0	0	1	1,788	1	1,788		
昭和19年9月	1	1,316	1	1,316	0	0	1	1,316	1	1,316		
昭和19年10月	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
昭和19年11月	1	18,765	1	18,715	0	0	1	18,765	1	18,765		
昭和19年12月	1	3,033	0	0	0	0	1	3,033	1	3,033		
昭和20年1月	1	400	1	400	0	0	1	400	0	0		
昭和20年3月	2	700	2	700	0	0	2	700	0	0		
昭和20年4月	2	638	2	638	0	0	2	638	0	0		
昭和20年7月	1	450	1	450	0	0	1	450	0	0		
合計	520	502,165	96	116,621	30	148,377	550	650,542	159	531,803		

出所：船舶運営会編『船舶運営会史』（前編）上（同会、1947年）523～524頁より作成。

⁴¹ 宮田幸彦『第二次大戦中の主要海運会社 拿捕船 運航形態一覧表』（同、2012年）、宮田幸彦『外国籍拿捕船要覧』（同、2015年）。

⁴² 敵産管理に関しては、大蔵省外資局編『敵産管理法及関係命令並ニ告示、外国人関係取引取締規則及関係告示（附 外地及満洲国分）』（1943年3月）、大蔵省編『第二次大戦における連合国財産処理』（戦時篇）（同、1966年）161～519頁を参照されたい。

⁴³ 主要海運国の戦時措置については、『第二次大戦に於ける英国政府の海運統制』（日本郵船調）をはじめ、金子榮一編『現代日本産業発達史Ⅸ 造船』291～296頁、米田富士雄『現代日本海運史観』（海事産業研究所、1978年）333～339頁を参照されたい。

計画造船に多大な期待が寄せられていった。

4. 戦時造船政策

4. 1 戦時計画造船をめぐる陸海軍の相剋

1939（昭和14）年11月28日、日本の造船業は、造船事業法の施行を受け、その事業は全て許可制となり、急速に戦時体制へと突入していった⁴⁴。そして1941（昭和16）年8月19日に「戦時海運管理要綱」が閣議決定され、造船も強力な国家管理下に置かれることになったのである⁴⁵。また12月19日に海務院が設置され、その監督を造船も受けることになり、翌1942（昭和17）年1月28日には造船統制会が設立された結果、日本の造船業は全て強制加入となり、太平洋戦争の遂行に一意協力することになった⁴⁶。さらに2月5日には「造船事務ニ関スル所管等ノ戦時特例ニ関スル件」で海務院所管の造船事務のうち、その一部を海軍が所管することになったのである⁴⁷。

だが同月、開戦から半年も経たないうちに船舶問題が顕在化し、その実態を調査すべく東條英機首相が3月末から5月に精力的に各地を視察した。3月31日午前8時45分から約1時間かけて長崎の川南造船所を、10時20分から約1時間半かけて三菱造船所を東條首相は視察し、その場で訓示も行っている⁴⁸。4月7日午後3時5分には、川南工業の川南豊作社長⁴⁹が東條首相のもとに挨拶に訪れていた⁵⁰。5月11日からは、昭和天皇の侍従であった入江相政も九州へ差遣されている。17日に三菱重工業長崎造船所を視察し、「実に大した規模のもので大きな駆逐艦を二つと、例の武蔵であらう途方もなく大きいのをやつてゐる」と日記に記した。そして占勝閣で昼食をとった後、「川南造船所へ行く。社長はとてつもない快男児で実に愉快であつた」と綴っている⁵¹。この視察を介して川南豊作は、政府や陸海軍関係者、昭和天皇側近などとの関係を築き始めていた。

1942（昭和17）年5月12日、政府は「計画造船ノ実施確保ニ関スル件」を閣議決定し⁵²、産業設備営団をもって戦時標準船を建造していくことを申し合わせる。産業設備営団は、前年11月26日に産業設備営団法が公布され、12月26日をもって「産業設備営団ハ戦時（戦争ニ準ズベキ事変ノ場合ヲ含ム）ニ際シ軍需産業、生産拡充計画産業其ノ他ノ国家緊要産業ノ設備ニシテ事業者ニ於テ建設又ハ維持スルコト著シク困難ナルモノヲ施設シ並ニ産業設備（之ニ充ツベキ機械及器具ヲ含ム）ニシテ未完成又ハ遊休ノ状態ニ在ルモノ（以下未動遊休設備ト称ス）ノ活用ヲ図ルコトヲ目的ト」して設立された⁵³。そして翌1942（昭

⁴⁴ 金子榮一編『現代日本産業発達史Ⅷ 造船』256～266頁。

⁴⁵ 「戦時海運管理要綱」（『美濃部洋次文書』リール88〔東京大学総合図書館所蔵〕所収）6753。

⁴⁶ 日本造船学会編『昭和造船史』第1巻（戦前・戦時編）（原書房、1977年）6頁。

⁴⁷ 『法令全書』昭和17年2月。

⁴⁸ 伊藤隆・廣橋眞光・片島紀男編『東條内閣総理大臣機密記録』（東京大学出版会、1990年）27頁。

⁴⁹ 1936（昭和11）年9月、川南工業株式会社を設立して取締役社長に就任。1942（昭和17）年7月に香焼島造船所が海軍管理工場に指定され、10月から戦時標準船の建造を開始。1944（昭和19）年4月に海軍省嘱託参与となり、1945（昭和20）年6月には総合計画局参与となった。軍需で躍進したが、1947（昭和22）年5月に公職追放で代表取締役を辞任。川南豊作『川南豊作自傳』（1974年）の「川南豊作年譜」より作成。

⁵⁰ 伊藤隆・廣橋眞光・片島紀男編『東條内閣総理大臣機密記録』32頁。

⁵¹ 入江為年監修・朝日新聞社編『入江相政日記』第1巻（朝日新聞社、1990年）306～308頁。

⁵² 「計画造船ノ実施確保ニ関スル件」（『公文類聚』第66編〔昭和17年〕第98巻〔国立公文書館所蔵〕所収）。

⁵³ 『法令全書』昭和16年11月。

和 17) 年 6 月 2 日に産業設備営団法が改正され、その「第一条第一項中『施設シ』ノ下ニ『及政府ノ指定シタル規格ニ依ル船舶ヲ建造シ』ヲ加」えて「船舶、船舶用機関及艤装品」の「注文」と「売渡」を一括して行うことになったのである⁵⁴。

この間、船舶の配分をめぐる問題は、政府と陸海軍の間で頻りに惹起するようになっており、幾度となく調整が繰り返された⁵⁵。その過程で政府や陸海軍の造船に対する認識も強まっていった。6 月 18 日午後 4 時半には東條首相の求めに応じて川南工業の川南社長が来訪して報告を行っており⁵⁶、両者間で親密な関係が構築されつつあったことが窺える。

また陸海軍の間でも造船をめぐる対立が生じていた。6 月 25 日には「造船ヲ管理セシ海軍ハ、ソレタケテ物足リス、又徹底的ナル造船掌握案ヲ提議シ閣議決定ヲ迫」っていた。これに対して陸軍側は、26 日に「造船ニ関スル陸海企委員会案ヲ陸軍省ヨリ提議ス」る。大本営陸軍部第一部第十五課は日誌に「造船ヲユズリシ陸軍大臣ノ態度タルヤ見物ナリ」と綴り、「何レニシロ本年ハ駄目ナリ」と、やや嘲笑的に造船問題を見ていた。この「海軍側ニ提示セシ『造船ニ関スル件』→船舶委員会（統帥部ヲ含ム）設置→連絡会議決定」という案に対し、海軍は強く反発した。「海軍側ヨリ委員会制度ノ否定意見来ルモ統帥部ハ之ヲ蹴トバシ、佐藤軍務局長ハ岡防 [坊] 主ニダマサレタル向キアリ」として「雲行ハイスレトナルカ」と陸軍と海軍の造船をめぐる駆け引きも始まっていたのである⁵⁷。その駆け引きは、30 日に次のように展開した。

二、「造船ニ関スル件」当方案ヲ強硬ニ主張シアリトコロ、昨二十九日軍務局長、先ニ岡防 [坊] 主ニタマサレ、本日軍務局長、第一部長、午前中二時間ニ亘ル論議ノ結果、第一部長讓歩ニヨリテ海軍案ノ如ク落付 [着] ク。但シ海軍ハ、陸軍案ノ「造船ニ関スル改正勅令案ニ関スル陸海軍諒解事項」ニ対シテハ、其ノ大修正意見ヲ撤回シ、全面的ニ陸軍案ニ同意シ来ル問題ハ後日ニノコサレタルモノナルモ開戦ノ経緯ヲ知ルモノトシテハ、コレ位カ関ノ山カ⁵⁸

そして翌日、第 104 回大本営政府連絡会議では「昭和十七年度軍徴傭船ニ関スル件」とともに「計画造船ニ関スル件」も決定された。この「計画造船ニ関スル件」では「年度別及用途別官庁用並民間用船舶ノ造船並修理ノ計画中、重要事項ハ連絡会議ニ附議決定シ、実行ニ移スモノトス」とされ、次のような説明がなされた。

現下船舶ノ建造並修理計画中、其ノ重要事項ハ能ク戦争指導上ノ要請ニ合致セシメ計画造船ノ能率ヲ最高度ニ發揮スルノ要、切ナルニ依ル尚、右審議ニ際シテハ其ノ内容ニ鑑ミ、所要ニ応シ陸海軍、企画院、海務院等ヨリ所要人員ヲ参与セシムルモノトス⁵⁹

⁵⁴ 『法令全書』昭和 17 年 6 月。

⁵⁵ 拙稿「太平洋戦争前半期における日本の戦争指導と船舶問題—船舶の配分をめぐる問題を中心に—」58~61 頁。

⁵⁶ 伊藤隆・廣橋真光・片島紀男編『東條内閣総理大臣機密記録』56 頁。

⁵⁷ 軍事史学会編『大本営陸軍部戦争指導班 機密戦争日誌』上（錦正社、1998 年）262 頁。

⁵⁸ 軍事史学会編『大本営陸軍部戦争指導班 機密戦争日誌』上、262~263 頁。

⁵⁹ 参謀本部編『杉山メモ』下（原書房、1967 年）133 頁。

この「説明中『陸海軍、企画院』ノ外『海務院』ヲ加ヘタルハ、連絡会議直前、岡軍務局長ノ希望」であり、陸軍省軍務局長の佐藤賢了少将は「海務院ヲ加フルコトアルヘキヲ以テ『等』ノ字ヲ加ヘタルモノナリ」と反対した。これに対して海軍省軍務局長の岡敬純少将は「海務院ハ殆ンド多クノ場合参与セシムルコトトナルベシ」と主張し、最終的には佐藤軍務局長も同意した。そして「尚、其ノ際、實際ノ方法トシテハ下打合セニ於テ十分検討スルコトトシ、連絡会議ニハドヤドヤ余リ多クノ人ガ出ヌ様ニ一致スベシト両局長ノ意見一致」したのである。

つまり逋信省と海軍省の外局である海務院は、造船の監督も行っており、海軍としては造船を掌握する上で大本営政府連絡会議に海務院関係者の参画を強く主張していた。だが海軍に造船を牛耳られたくない陸軍としては、「等」の字句があるため、海務院関係者も必要であれば参加でき、説明の中に「海務院」の名称を入れるのに難色を示したのである。だが結局は、海軍の岡軍務局長が陸軍の佐藤軍務局長を説得し、大本営政府連絡会議には多くの関係者が出席することのないよう、事前調整を十分に行うことを前提として両者とも、ようやく妥結したのであった。

そして7月29日には「造船事務ニ関スル所管等ノ戦時特例ニ関スル件」が改正され、甲造船（長さ50メートル以上の鋼船）は海軍が、乙造船（長さ50メートル未満の鋼船及び木造船⁶⁰など）は海務院が、所管することになった⁶¹。この甲造船は「艦艇ト近似ノ性質ヲ有スル」ために海軍の所管とはなったが、海軍艦政本部としては「艦船ノ整備テ精一杯ノ所ニ余計ナモノハ持ツテ来テ貫ヒ度クナイ」というのが本音であった⁶²。

4. 2 戦時計画造船をめぐる軍官民の相剋

1942（昭和17）年8月7日、太平洋戦争の「天王山」となるガダルカナル島攻防戦が始まった。翌月3日には海軍省軍務局第一課長の山本善雄大佐と第二課長の矢牧章大佐らが陸軍省に来て「来年造船ハ最大限六八万屯ナリトテ種々其理由ヲ述ヘ」ていた。ところが、それを大本営陸軍部第一部第十五課の種村佐孝中佐は「『タンカー』ヲ含メ僅カニ六八万屯テハ到底戦争遂行不可、勝敗ノ帰趨逆暗〔堵〕シ難シ」として、軍令部第一部長直属の小野田捨次郎大佐と電話論争したところ、「海軍ハ造船ト造艦ノ板『バサミ』トナリ困惑シ」ていたのである。陸軍は「海軍造船ヲ一手ニ引受ケ苦シカルヘシ」と見ていた⁶³。

ここに「戦局ノ推移ト共ニ船舶急速建造ノ要、愈々緊迫ヲ加ヘ、速ニ計画造船ノ全面的実施ヲ要スル処、各造船所ニ於テ既ニ受注済ニシテ未起工、又ハ現ニ建造中ノ標準型ニアラザル船舶、相当数ニ上リ、計画造船遂行上、最大ノ障碍トナ」っていたため、9月25日に政府は「継続船ノ処理及完成促進ニ関スル件」を閣議決定し、すでに建造中の船舶を切捨船と続工船⁶⁴に分けて整理することを始めた。まず切捨船は「未起工船舶ニシテ標準船

⁶⁰ 太平洋戦争期の木造船建造に関しては、橋本徳壽『日本木造船史話』（長谷川書房、1952年）290～359頁が詳しい。また瀬田勝哉『戦争が巨木を伐った—太平洋戦争と供木運動・木造船—』（平凡社、2021年）によって、供木運動と木造船建造の関係が明らかにされた。

⁶¹ 小野塚一郎『戦時造船史—太平洋戦争と計画造船—』12～32頁。

⁶² 牧野茂・福井静夫編『海軍造船技術概要』下巻（今日の話題社、1987年）1421頁。

⁶³ 軍事史学会編『大本営陸軍部戦争指導班 機密戦争日誌』上、277頁。

⁶⁴ 「続工船」は「続行船」と表記する史料や文献もあるが、本稿では閣議決定文書に則り、「続工船」と表記する。

ニ切替ヲ可ト認ムルモノ」で、これらの建造を禁止した。また続工船は「建造中、又ハ特殊ノ事由アル未起工船舶ハ左記ヲ除キ産業設備営団ニ於テ肩替シ工事ヲ続行スル」もので、左記とは①「十月末迄ニ完成見込ノモノ」、②「官庁船」、③「其ノ他ニ肩替ノ必要ナキモノ」のいずれかに該当するものであった⁶⁵。こうして早急な計画造船の実施を進めていくことになったのである。しかし、継続船の処理は予想外に時間がかかり、これによって戦時計画造船の実施は大幅に遅れていくことになる。

10月14日には、午後6時より午後11時まで水交社において、東條首相と親密な関係を築いていた川南社長が、海軍省軍務局の山本第一課長と矢牧第二課長以下5名と会見した。そこで川南社長は、造船の問題点を次々と指摘している。まず川南社長は「造船ヲ海軍ガ責任ヲ負ヒ乍ラ、今日ノ体タラクハ一体何ナルカ。造船ノ成ラザルハ即チ国ヲ滅ボスモノナリ。タトヒ直接ノ事務担当者ハ艦政本部ナリトスルモ、ソノ責任ハ海軍自体ガ負フベキモノナリ」として次のように強く迫った。

之ヲ要スルニ、艦政本部ノやり方が成ツテキナイ。之ヲ改メントスレバ結局スル所、人事問題ニ帰着スルダラウ。先ヅ艦政本部長、総務部長共ニ適当ナラザル故、兩人共ヤメサセヨ。

尚ホ現在ノ海務院長官モ適当ナラズ、ヤメサセヨ。

そして川南社長は「大体、造船統制会ノ会長斯波孝四郎氏、辺リカラシテ計画造船ト云フモノノ本質ヲ全然理解シテ居ラナイ」として造艦と造船の競合問題を厳しく批判した。川南社長は「リベット打チガ普通ノ造船ナラバ一人一日五百本位ヤルノニ軍艦デハ注文ガ六ヅカシイノデー日一五〇本位シカ打テヌ」とか、「艦船ノ修理ガ多クナツタメニソノ影響ヲ受ケテ造船ノ方ノ仕事ガ減茶苦茶ニナツタ」とか、「海軍ガ仕事ニ干渉シ過ギル。一切干渉ヲ止メテ」ほしいとか、多くの苦言・要望を述べた。これに対して海軍側は「海軍トシテハ実ハ造船ノ問題ヲ今、真剣ニ考ヘテキル。既ニ艦本ヘハ書面ヲ以テ造船促進案ニ付テ交渉ヲ始メテキル。之ガタメ艦本側デハ今大騒ギヲナシテキル模様デアル。尚ホ艦本ノ改組ハ徹底的ニヤルコトヲ約束シヤウ。シカシコノ事ヲ外部カラ騒ガレルト困ルカラ一切外部ニ話スコトヲ控ヘテ貫ヒタイ」と回答した。最終的に「一造船所ノ注文ハ一艦種、又ハ一船種ニ限定シ能率ヲ上ゲ」ることを主眼とし、早急な計画造船の実施を推し進めていくことになったのである⁶⁶。

翌10月15日午後2時45分には、川南社長は東條首相のもとを訪れて報告をしている⁶⁷。さらに翌16日の午後には、企画院総裁邸において川南社長が、鈴木貞一企画院総裁、柏原兵太郎企画院第二部長、毛利英於菟企画院総裁官房総務室第一課長兼第四課長に海軍当局との会見につき、その概要を詳細に話していた。川南社長は、造船問題の打開に向けて、この3日間に極めて精力的に行動していたことがわかる。

しかし、10月20日に企画院総裁室において企画院、陸軍省、海軍省の関係者が造船に

⁶⁵ 「継続船ノ処理及完成促進ニ関スル件」(『公文類聚』第66編〔昭和17年〕第98巻〔国立公文書館所蔵〕所収)。

⁶⁶ 「企画院海軍当事者会談要領」(「柏原兵太郎関係文書」R-33〔国立国会図書館所蔵〕所収) 324-14。

⁶⁷ 伊藤隆・廣橋真光・片島紀男編『東條内閣総理大臣機密記録』104頁。

ついて懇談したところ、海軍省は「川南ノ話ニハイイ着想ハ沢山アルモ、ソノ実績ハ未ダ表レテイナイ。只着想、計画ダケデハ危クテイケナイ」として⁶⁸、必ずしも肯定的に受け取っていたわけではなかった。しかし、継続船の処理及び造艦と造船の競合には苦慮しており、また時局の進展も影響して戦時標準船の建造が進められていくことになるのである。

4. 3 戦時標準船の設計変更とその限界

すでに計画造船の実施に際しては、船舶改善協会の標準船型選定専門委員会が選定した6種類の標準船型（A～F）により⁶⁹、戦時標準船を大量建造することになっていたが、継続船の処理が進まない中、戦時標準船も時局に応じて設計変更が加えられていった⁷⁰。

小野塚一郎によると、当初の改四線表で計画されていた第1次戦時標準船は、①建造中及び未起工の続工船は工事を促進、または打ち切りの措置をとって、できる限り早く標準船建造に移行し、計画造船の実を挙げること、②新たに選定される標準船は経済的優秀船主義を堅持し、戦時急造船にありがちな粗製濫造の弊を極力避けること、③戦後のことを考え、その時になって海運界に癌となるような船は建造しないこと、④以上の条件を満たしながら極力多量生産に努めることなどで、「これらの方針は通信省を初め海運、造船界で支持され、艦政本部もこれに賛意を表し」ていた⁷¹。つまり第1次戦時標準船は、戦後の利用も見越しており、いわゆる「戦時標準船（粗製濫造の劣悪船）」を大量建造することにはなっていなかったのである。しかし、ガダルカナル島攻防戦以降、船舶増徴を契機として船腹不足が深刻化するにつれ、それに対応するために改五線表とそれに続く改六線表をもって戦時急造の第2次戦時標準船が大量に建造されていくことになった⁷²。

第2次戦時標準船は、第1次戦時標準船と比較しても速度は遅く、低性能であり（表4）、海上輸送力の質的低下を招くことは必至であった。問題が最も顕著となったのが、改E型船（第2次戦時標準船のE型）である。この改E型船は工事粗漏のため、使用制限に加え、居住不良・機関不良・揚貨機不良などを常に訴え

表4 第1次～第4次戦時標準船型一覧

区分	船型	船種	資格	航行区域	総トン数 (トン)	載貨重量 トン数(トン)	公試速力 (ノット)	航海速力 (ノット)	主機型	設計造船所
第1次	1A	貨物船	1級	遠洋	6,400	10,425	15.0	12.0		川南香焼島
	1B	貨物船	1級	遠洋	4,500	7,336	15.5	12.3	T	浦賀
	1C	貨物船	1級	近海	2,700	4,476	13.8	11.0	RS	鶴見
	1D	貨物船	1級	近海	1,900	2,850	12.2	10.0	RS	鶴見
	1E	貨物船	2級	近海	830	1,320	12.4	10.0	D	尼崎船渠
	1F	貨物船	2級	近海	490	771	12.0	10.0	D	三菱下関
	1K	鉱石船	1級	近海	5,300	8,423	14.2	10.5	RS付T	三菱神戸
	1TL	油槽船	1級	遠洋	10,000	15,600	18.2	15.0	T	播磨
	1TM	油槽船	1級	遠洋	5,200	7,790	15.3	12.5	T	三菱横浜
	1TS	油槽船	2級	近海	1,010	1,272	12.0	10.0	RS	浪速船渠
第2次	2A	貨物船	1級	遠洋	6,600	11,200	13.1	10.0	甲25	三菱長崎
	2D	貨物船	1級	近海	2,300	4,000	11.5	9.0	RS	鶴見
	2ERS	貨物船	2級	近海	870	1,581	8.8	7.5	RS	浦賀
	2ED	貨物船	2級	近海	870	1,585	9.6	7.0	D又はH	浦賀
	2TL	油槽船	1級	遠洋	10,000	16,600	14.6	13.0	甲50	三菱長崎
	2TM	油槽船	1級	遠洋	2,850	4,722	11.9	9.5	甲12	三菱横浜
	2TE	油槽船	2級	近海	870	1,618	9.6	7.0	D	播磨
第3次	3A	貨物船	1級	遠洋	7,200	10,230	14.0	12.0	甲50	三菱神戸
	3B	貨物船	1級	遠洋	5,100	7,000	16.0	14.0	甲50	三井玉野
	3D	貨物船	1級	近海	3,000	4,750	15.0	12.0	甲25	鶴見
	3ERS	貨物船	2級	近海	875	1,540	10.0	7.5	RS	艦政本部
	3ED	貨物船	2級	近海	880	1,560	10.0	8.0	D	艦政本部
	3TL	油槽船	1級	遠洋	10,200	15,067	19.0	16.0	T	三菱長崎
	3TL貨	貨物船	1級	遠洋	10,000	13,080	14.0	12.0	T	三菱長崎
第4次	4B	貨物船	1級	遠洋	3,400			18.0	T	三菱神戸
	4TM	油槽船	1級	遠洋	3,400	4,400		18.0	甲12	三菱横浜
	4ET	油槽船	2級	近海	1,150	1,600	13.0	10.0	T	播磨
	4TL	油槽船	1級	遠洋	9,600	13,800	22.0	19.0	T	三菱長崎

注1: 戦時標準船は、区分を明確にするため、船型記号の前に数字が付され、船型は英字で表記された。
 注2: 貨物船は、船型の大きいものからA～Fとし、鉱石船はK、油槽船はTとされ、大きさを示す記号としてL、M、Sが併記された。
 注3: 戦時標準船は「標準船」と言いながら1つの船型に各種の機関が据えられ、機関が変われば当然性能も設計も工事も変わるため、必要の際には船型記号の右に一段肩を落として機関記号も併記された。
 注4: 機関記号は英字で表記され、Tはタービン、Dはディーゼル、RSは蒸気往復機関(通称レシプロ)、Hは焼玉機関を表した。
 出所: 小野塚一郎『戦時造船史—太平洋戦争と計画造船—』(日本海事振興会、1962年)116～117頁の第1表と第2表より作成。

⁶⁸ 「造船ニ関スル打合せニ於ケル懇談事項ノ概要」(「柏原兵太郎関係文書」R-33〔国立国会図書館所蔵〕所収) 324-15。

⁶⁹ 金子榮一編『現代日本産業発達史IX 造船』266～273頁。

⁷⁰ 日本造船学会編『昭和造船史』第1巻(戦前・戦時編)295～304頁。

⁷¹ 小野塚一郎『戦時造船史—太平洋戦争と計画造船—』40頁。

⁷² 小野塚一郎『戦時造船史—太平洋戦争と計画造船—』50～61頁。

続けることになる。

1943（昭和18）年2月24日、海軍艦政本部は戦時標準船についての船主の意向を聴くため、日本橋高島屋6階の日本海運協会の会議室で審議会を開催した。改A型、改D型と順次細部にわたって要望が出されたが、改E型については、ほとんど意見が出なかった。当時の記録では「余り意見が出ナイ様デアルガ、ソレハ之デヨイト言フノデハナク全般的ニ手ノツケ様ガナイカラ」と記し、さらに「根本問題デハアルガ七ノットヤ八ノットノ速力デハドウニモナラナイ、少ナクトモ一〇ノット以上ノモノニセラレタイ」と記している⁷³。

4月には浦賀船渠設計部長であった村田義鑑が「この決戦態勢下に勝抜くためには、運航能率や、速力や、寿命などはどうでもよい。更に徹底的に簡易化して1噸でも多く積める船を、1隻でも多く造らなければならぬとの意見が非常に有力になつたのである。中には『従来の生ぬるい造船家に許り任せて居ては劃期的増産は覚束ない』とまで極論する向きさへあると聞いて居る。その意気込みは甚だ結構であるが、唯その形態上の簡易化により、運航能率や寿命を半減すれば、2倍の隻数が出来るだらうと考へる人があつたならば、夫れは洵に不幸であると申さねばならぬ」として「徹底簡易化の結果として、凌波性や操縦性をも欠いて居るため、荒天の時は航行不安、速力激減、漂流、港内退避等、その運航上にも亦最も不如意であることを忘れてはならぬ」と警鐘を鳴らしていた⁷⁴。改E型船は、まさに村田が懸念した代物であり、海軍艦政本部の小野塚一郎は次のように回想している。

川南で建造したものは、E型船量産が案画されたとき、政府の決定に先走つて計画した我流の船型で既に建造に着手していたもので、いちおうは連続建造の予定であつたが、竣工後試運転の際に機関を後進にかけても船が後進しないなどのことから、艦本で調査の結果航海性能不十分と認められたため、川南氏も我を折り艦本型で建造することにきめられた経緯もあつて、右の建造船は研究船ということにし、新設の深堀造船所の量産方式による第一船を試作船に改め、これは一八年九月に竣工した。この川南研究船は、戦艦のように幅が広く吃水が浅く、外板、肋骨などは曲面或は曲線をもっており、この方面に特に量産性の考慮が払われておらないのはまだしも、構造がすこぶる粗雑で耐波、凌波も思わしくなく、前に述べたように機関に後進をかけても、船は回るが後進はしないという一種の畸形であるばかりでなく、電灯もないほどに艤装や装備が極度に簡略されているという、いわば造船規程や船舶安全法の無視されているしる物で、これでは乗員を得ることが困難であらうとみられるような船であつた⁷⁵。

（傍線引用者）

また造船統制会の斯波孝四郎会長は「その頃の船といえば、いい加減のものだつた。いわゆる戦標船（戦時標準船）という船で、船の形に造るだけのものだつた」として「しいには、半年か、一年ももてばよいという、にわか造りに、徹底したような船で、遠方からみれば船の形をしているが、造船技術を持つた人間の目からみたら船になつていなかつ

⁷³ 日本郵船株式会社『日本郵船戦時船史—太平洋戦争下の社船挽歌—』下巻（同社、1971年）232～233頁。

⁷⁴ 村田義鑑「戦時急造船の基本設計要諦—所謂徹底簡易化の船には猶無駄あり—」（長島榮一編『機械』第16巻第4号〔工業雑誌、1943年4月〕所収）175～185頁。

⁷⁵ 小野塚一郎『戦時造船史—太平洋戦争と計画造船—』476頁。

た」と、その粗製濫造ぶりを回想している⁷⁶。戦局が悪化すると、第3次戦時標準船や第4次戦時標準船に切り換え、速力や防御力の強化が図られたが、ほとんど実績を示すことなく、終戦を迎えている。海軍艦政本部総務部の小山貞大佐は、戦後に「第2次戦標船の低性能から抜け出さうとして、第3次戦標船に切換えたのは、昭和18年12月であつたが、時既におそく、終戦までの竣工船腹の中、第2次標準船が圧倒的部分を占めるという結果を招来した」と回想している⁷⁷。また木造船の大量建造も推し進められ、戦争末期にはコンクリート船の建造も行われた⁷⁸。しかし、計画造船は一定の目的を達成しており、開戦当初は月5万総トンに満たない新造量を、3倍近くまで引き上げることに成功していた⁷⁹。また太平洋戦争前半期は、比較的戦争海難も少なく、船員確保や船舶保護も大きな問題とはならず、絶対的・海運政策は一定の成果を上げたと思なせるであろう。

しかし、海上輸送力の質的低下の皺寄せは、それを運用する部門に集中することになる。つまり海上輸送力の量的増加が、必ずしも輸送量の増加には直結せず、絶対的・海運政策の成果は、船舶運航能率の向上を目指す相対的・海運政策の阻害要因となっていくのである。

5. おわりに

本稿では、太平洋戦争期における日本の絶対的・海運政策に関し、外国船利用政策と戦時造船政策を中心に検討をした。日本の戦時・海運政策は、日中戦争期から船腹不足が問題になる中で、すでに政策検討が進められており、太平洋戦争開戦前には一定の政策モデルを有したことを指摘した。そして絶対的・海運政策の一翼を担った外国船利用政策については、外国船の購入・備入・拿捕・引揚によって一定の成果を上げつつも、戦局の悪化とともに低迷していったことを示した。そして戦時計画造船への期待が高まるが、継続船の処理に時間がかかり、計画造船の実施は大幅に遅れていくことになった。陸海軍の対立に加え、軍官民がそれぞれの思惑で造船問題に介入する中、川南工業の川南豊作は政府や陸海軍と関係を築き、持論を展開する。だが、その強引な手法に注目は集めたものの十分な支持は得られなかった。そして戦時急増の第2次戦時標準船が大量建造されていくこととなり、1944（昭和19）年3月には、103隻（27万9130総トン）の新造船建造を実現した。

船舶の量的増加を目指す絶対的・海運政策は、数字のみで言えば、成果を上げたと言評することができる。だが粗悪な戦時標準船の建造は、船舶の数量そのものは増加したが、海上輸送力の質的低下をもたらした。その皺寄せは、それを運用する部門に集中していく。

つまり海上輸送力の量的増加が、必ずしも輸送量の増加に繋がるわけではなかったのである。そして絶対的・海運政策と同時並行で推進された相対的・海運政策は、船舶運航能率の向上を主眼として航海促進政策や荷役力増強政策、陸運転移政策を中心に展開していく。絶対的・海運政策が限界を迎える中で、相対的・海運政策への期待は高まっていくが、大量に建造された粗悪な戦時標準船が、その阻害要因の一つとなっていくのである。相対的・海運政策の実相と絶対的・海運政策との関係については、また稿をあらためて明らかにしたい。

⁷⁶ 「小野塚一郎氏『戦時造船史』に関する所見」1126。

⁷⁷ 「小野塚一郎氏『戦時造船史』に関する所見」1145。

⁷⁸ 小野塚一郎『戦時造船史—太平洋戦争と計画造船—』550～558頁。

⁷⁹ 船舶運営会編『船舶運営会会史』（前編）上、237～238頁。