

CLASSIK トピックス 創業一二〇周年記念号

日本海事協会の誕生

日本海事協会は、二〇一九年十一月十五日に創立一二〇周年を迎えます。この冊子は、それを記念するとともに、創立の精神を今一度振り返るべく、本会の設立から国際船級協会として自立するまでの歩みを辿ったものです。

もともとは、日本海事協会の役職員に向けて書かれたものですが、本会の歴史は日本の海事産業発展の歴史と深く関わっており、また、私達の仕事への取組みの原点を広く海事関係者の皆様にご理解を頂く上でも意味があると考え、冊子の体裁を整えることといたしました。

本会の歴史に関しては、一八九九年（明治三十二年）の設立以来、五十年、七十五年、百年という区切りでかなり詳細な会史が編まれてきております。これらは大変貴重な資料ではありますが、率直に言って、事実をまとめただけでは見えてこないものが多々あることも認めなければなりません。日本海事協会の前身である帝国海事協会は、他の多くの公益法人と異なり、政府の主導、あるいは、その支援の下に設立されたものではありません。もちろん、自然発生的にできたものではないし、商業的な利益を目指したものではありません。では、どのような人たちがどうして帝国海事協会を作るに至ったのか、

このような組織を作り出すエネルギーはどこから生まれたのか。この冊子では、帝国海事協会が何をしてきたかではなく、草創期の時代と人に着目することによってそれを明らかにしようとしています。

過去の資料を見ると、帝国主義が世界を覆う中で、大きな挫折を味わいながらも国のために必死に生きた一人の男の姿が浮かび上がってきます。本会の事実上の創業者であり、初代理事長でもある有地品之允（ありちしなのじょう）男爵です。今年、本会の創立一二〇周年の年となっていますが、有地品之允男爵の没後一〇〇年にも当たっております。彼は、帝国海事協会の設立に中心的役割を果たし、約二十年にわたって理事長を務めた後、一九一九年一月に帝国海事協会副総裁としてその一生を終えました。この冊子は、これまであまり知られていない彼の功績と人生に対するオマージュでもあります。

日本海事協会は、二〇一一年に一般財団法人となつてから新たな歴史を刻み始めました。今や、自らの事業を自らの意思と責任で選択し、実行できる環境に置かれております。深刻化する地球温暖化問題への対応など事業領域は拡大しており、しかも、その活動は、国境を越え、地球全体に及んでいます。日本海事協会は、日本を代表する第三者認証機関としてこれからの歴史を作っていかなければな

りません。その際に、激動する時代の中で、試行錯誤しながら挑戦を繰り返し、今日の協会の礎を作ってきた明治の人たちの姿は、私達の誇りとなり、また、大きな励ましとなるのではないかと思います。

この冊子が本会の役職員、海事関係者の皆様に日本海事協会をより良く知って頂く契機となれば、それにまさる喜びはありません。

令和元年十一月十五日

一般財団法人 日本海事協会

会長 富士原 康一

日本海事協会の誕生

一．はじめに

二〇一九年十一月一五日、日本海事協会(NK)は創業一二〇周年を迎える。現在、NKは登録船腹量二億五千万総トンを超え、世界の海事関係者の誰もが認める国際船級協会である。しかし、ここに至る道のりは平坦なものではなかった。創業一二〇年の節目に、本会の礎が、どのような時代背景の中で、どのような人たちにより、どのような思いをもって築かれたのかを振り返ってみたい。海事関連の企業には百年を超える長い歴史を持つものが数多ある。しかし、その中でも、日本海事協会は、日本の近代の歴史に寄り添ってきた特別な存在であるということ、本会で働く役職員の一人一人に理解をしてもらいたいと思う。私たちは、本会の設立に関わった多くの先人の思いを受け継ぎ、この日本にとって唯一無二の貴重な資産を更に発展させていかなければならない。この一文が改めて役職員の覚悟を促す契機となれば幸いである。

本文は、所謂〇〇年史というものではない。強いて言えば日本海事協会誕生の物語であって、その主役は、時代であり、また、草創期に長く理事長を務めた有地品之允（ありちしなのじょう）男爵である。この時代、政府の力に頼らず、無の常態から帝国海事協会のような団体を作るには、目的を達成しようとする強い意思と卓越したリーダーシップを持った人間が必要であった。それが有地品之允である。NKの初代総裁が有栖川宮威仁親王殿下であることは良く知られているが、有地理事長について語られることはあまりなかった。彼のことを役職員全員に知ってもらいたいというのも、この文を書くこととした動機の一つである。

これは本会の役職員に向けて書かれたものであるが、それ以外の方々にも、機会あれば是非ご一読願いたいと思う。NKは、間違いなく、近代日本における海事業業発展の重要な一翼を担っており、また、これからも担い続けていきたいと考えるからである。

二・ 日清戦争と帝国海事協会の設立

(1) 日清戦争

周知のとおり、NKは一八九九年(明治三十二年)に「帝国海事協会」として設立された。

一八九五年に日清戦争が終結したものの、その後の清国の弱体化と西欧列強の中国進出、とりわけロシアの南下政策によって東アジアに緊張高まる中での誕生である。実際、その五年後の一九〇四年には日露戦争が始まる。NKの誕生は、このような時代背景を抜きにして語ることはできない。

日清戦争は、簡単に言えば、朝鮮半島を巡る日本と清国の争いであるが、その内実は複雑である。当時の朝鮮半島国家は、一四世紀末に李成桂が建国した朝鮮である。日本では、李王朝の朝鮮ということで李氏朝鮮と称されることが多い。李氏朝鮮は、中国王朝、つまり、建国当初は明、日清戦争当時は清に王権の正統性を認められる冊封国であった。李氏朝鮮は、清に従属しつつも、一九世紀になって西欧列強が東アジアに進出するようになると、厳しい鎖国・攘夷政策をとり、しばしば戦火を交えている。しかし、国内を見れば必ずしも鎖国で統一されていた訳ではない。李氏朝鮮内部に保守派と開国・

進歩派が存在し、激しい権力闘争を繰り返していた。何となく幕末の日本に似ているが、違いは、外国勢力が権力闘争に深く関与していたことである。冊封関係にあった清、開国圧力を強めながら清と李氏朝鮮の関係遮断を図る日本、南下政策の下で朝鮮半島進出を目指すロシア、それぞれが何らかの形で権力闘争に関わり、状況は混迷していた。日本は、クーデターによって開国派の親日政権が出来たときに朝鮮への進出を強めるが、親清政権ができると今度は激しい排斥に合う。清国の力を利用して日本の進出を拒もうとする李氏朝鮮と朝鮮半島に影響力を確保しようとする日本、この構図の中で、日本と清国が直接衝突することになったのが日清戦争である。

東アジアの歴史を見て思うのは、日本が海を隔ててアジアの東端に位置していたという幸運である。朝鮮半島国家が日本に領土的関心を示したことはなかったし、元寇を除けば、朝鮮半島の先の国が日本を襲うことはなかった。一方、朝鮮に関しては、しばしば中国や北方民族の侵略を受け、十九世紀後半になると、中国に加えて、東方から日本、北方からロシアの圧力を受ける。そして、ついには外国勢力が激突する戦場と化するのである。

帝国主義から自由主義対共産主義というように対立の構図は変わったが、朝鮮半島は第二次世界大戦後に朝鮮戦争を経験する。一九五〇年(昭和二十五年)、北朝鮮軍が朝鮮半島統一を目指して韓

国へ侵攻、米国を中心とする連合国軍と多数の中国義勇兵を含む北朝鮮軍が三年間にわたって朝鮮半島全土で激しい戦闘を繰り広げた。両軍合わせて百万人を超える死傷者を出し、一般市民の犠牲者は二百万人（これ以上という説もある。）に上ったと言われている。これは、太平洋戦争における日本国内の一般市民の犠牲者の四倍に当たる。しかも、朝鮮半島は、三十八度線をはさんで未だに休戦状態にある。戦争は終わっていない。

日清戦争は、一八九四年（明治二十七年）の朝鮮半島での両軍衝突から始まる。宣戦布告は、八月一日である。主戦場は朝鮮半島を次第に北上し、平壤を日本軍が落とした後、清朝国境である鴨緑江を越えて清国内へ移っていく。陸軍は、最終的に遼東半島に入ってこの全域を占領、一方、海軍も黄海海戦、威海衛の戦いなどを経て清国の北洋艦隊を壊滅させ、制海権を掌握した。海上から清国内部に自由に軍を送り込むことができるようになったのである。清国は海陸両面で日本を圧倒する戦力を保持していたが、行きがかりで戦争に突入してしまったところがあり、訓練を含め、軍隊の準備も十分にできてはいなかったように思える。

一八九五年（明治二十八年）、日清戦争は、下関講和条約によって、日本の勝利に終わった。この条

約によって、日本は、清国の属国であった李氏朝鮮の独立を認めさせる、つまり、清国との冊封関係を断ち切らせて日本と朝鮮（一八九七年から大韓帝国）の関係を強化し、更に遼東半島や台湾などの領土を割譲させた。また、併せて、清国に対し、清国の歳入の二年半分に相当する巨額の賠償金を課した。日本国民はその勝利を喜び、国威は大いに上がったであろう。

しかし、「眠れる獅子」に対する小国日本の思いがけない勝利は、東アジアの利権を巡ってしのぎを削っていた西欧列強にとっては、新たな脅威の出現を意味する。このため、フランス、ドイツ、ロシアは、下関講和条約締結後、直ちに重要な戦略拠点である遼東半島割譲を放棄するように求める勧告を日本に対して行った。いわゆる三国干渉である。日本は、これを受け入れ、下関講和条約で割譲された遼東半島を手放すことになる。国民は、そしてメディアも三国干渉に憤激した模様であるが、当時の日本には西欧列強の圧力に抗するだけの力も準備もなかった。国力の限界を知り、興奮する世論を抑えて三国干渉を受け入れた当時の為政者達は、冷静に現実的な判断をしたと思われる。当時の日本には「不敗の神国日本」などという幻想はなかった。

日清戦争は、日本が初めて経験した本格的な近代戦争であり、国力の限界を知らしめたばかりでなく多くの教訓を日本に残した。日清戦争の勝利によって、日本は、世界政治の表舞台に登場することになったが内実は全く伴っていない。

明治維新後、新政府は、殖産興業を強力に推し進めた。海外から多数の専門家を招き、また、留学生を送り出して西欧列強の知識の吸収と産業起こしに務めた。しかし、早々に立ち上がったのは、ごく限られた産業に止まる。繊維を中心とする軽工業と鉱業である。ともに明治維新前からそれなりの基盤があった産業であった。世界遺産になった日本最初の器械製糸工場である富岡製糸場が設立されたのが一八七三年（明治五年）、その後、製糸業は、日本を支える産業へと発展していく。一八九〇年代には、日本の輸出の過半を繊維産業が占めていた。日本列島には豊富とは言えないまでも多様な鉱業資源があり、維新後、盛んに鉱山開発が行われた。北海道や筑豊の炭田、足尾や別子の銅山が有名である。これらはともに労働集約的な産業であり、労働者の酷使が後の社会問題になっている。

これらに比して重工業は大きく立ち遅れ、鉄道や各種の機械類はほとんど輸入に頼らざるを得なかった。造船所は、幕末から作られ始めているが、その多くは木造船の造船所であり、数少ない鋼船造船所も一九世紀末にようやく小型の船が建造できるようになったという程度である。しかも、その材料の

多くは輸入材であった。重工業の基盤である近代鉄鋼業が立ち上がるのが清国からの賠償金を使って建設された官営八幡製鉄所で、一九〇一年(明治三十四年)の創業である。一九世紀前半に産業革命を終えていた西欧列強の背中からはるかに遠いというのが当時の現実であった。

このような状況の中、日本は、一層強まるロシアの南下圧力に抗するため、近代化への道を加速していくことになる。

(2) 帝国海事協会の設立

日清戦争で得られた最大の教訓の一つが日本にとって海上輸送路と海上輸送手段の確保がいかに重要かということであり、とりわけ、戦時にあつては、意のままに動かせる大量の船舶とその供給能力が必要だということであった。日清戦争中、軍隊は兵站の確保に苦しみ、国内では船舶の徴用によって商用船舶の著しい不足に直面した。港には、運ぶあてのない荷物が積みあがったと伝えられている。このような状態で長期の戦線の維持は困難であつたし、貿易貨物輸送のほとんどを外国企業に依存する状況にも強い危機感を抱いたはずである。日清戦争後の清国の衰退によって東アジアに緊張が高まる中、島国日本の最大のリスクがそこにあつた。

当時の列強に共通するのは、徹底した自国ファーストである。高尚な理念とか理想のかけらもそこにはない。利害関係が変われば、昨日の友も今日には敵になり得る、そういう世界だ。欧州でロシアと対立を続ける英国は、アジアでロシアと対立する日本の力となった。しかし、これとていつ変わるかわからない不安定なものだ。畢竟、自分の身は自分で守る力と備えを持たなければならない。早急な海軍力の増強が求められていた。

このような時代背景の中で、一八九六年（明治二十九年）、国内の造船業と海運業の育成を目指す造船奨励法と航海奨励法が制定され、更に、一八九九年（明治三十二年）には帝国海事協会が設立されることになる。

帝国海事協会の設立趣旨書が残されている。長文であるが、当時の海軍産業の状況が良くわかるので、以下にその要約を記す。

「日本は天賦の海国であり、五洋で列強と競うのは国是である。そのために海軍を発達させなければならぬが実情を見れば改新し、大いに振興すべきものが多い。例えば、船は数年前より幾倍かしている

がその多くは俄かに購入した老齡船で、新造したものはほんの僅かしかない。国の輸出入は外国船に独占され、僅かな会社が外国航路を開設しているものそのほとんどの船は外国で建造されたもので、しかも外国人が運航している。また海運必須の機関である海上保険も船の良否の判断もできず、本来の機能を發揮できていない。国は年々歳出の十分の一に近い巨費を投じて海事の振興に努めているが、海事の範囲は広く、挙国の人民が奮ってこれに取り組みなければ目的を達成できない。このため、官民相応して海事全般を振興するための団体として「帝国海事協会」を設立する。」

要するに、明治維新後三十年を経てはいたものの、海事産業はまだ草創期を脱していなかったということである。日本の船会社がようやく日本近海を越えて遠洋航路を開設したのが日清戦争の前年、一八九三年（明治二十六年）のボンベイ航路であった。しかも、造船業の発達はさらに遅れ、当時の軍艦、大型の商船は、ほぼ全て外国で建造されていた。

海運、造船はもちろんのこと、保険と船級、金融、港湾、船員教育制度、仲裁制度、関連の法制度など海事国として備えるべき要素は多い。はるばる東アジアまで進出してくる列強に伍して行くには早速にこれらの海事基盤の整備を進める必要があった。



帝国海事協会初代総裁

有栖川宮威仁親王

帝国海事協会は、これを民の立場から推進する機関として構想された。その設立に奔走したのが帝国海事協会初代理事長の有地品之允（ありちしなのじょう）である。有地は、一八四三年、長州藩の武術指南役であった有地藤馬の長男として生まれ、二十五歳の時に、父とともに戊辰戦争に参加して東北を転戦している。明治維新後一時渡欧した後、陸軍、その後海軍に転じて海軍兵学校校長、海軍参謀部長、連合艦隊司令長官（東郷平八郎の前任）などの要職を勤めた。海軍中將である。帝国海事協会設立時には、男爵に叙せられ貴族院議員を務めていたが、帝国海事協会を構想し、設立趣旨書をまとめ、賛同者を募り、組織作りを行うなど獅子奮迅の働きをした。

帝国海事協会の創立総会は、一八九九年（明治三十二年）十一月十五日（NKはこの日を創立記念日としている。）に華族会館で開催され、有栖川宮威仁親王殿下を総裁に

推戴することともに、有地品之允を仮幹事長として体制整備を行うことを決定した。

有栖川宮威仁親王殿下は、海軍軍人、最終的な階級は元帥・海軍大将である。薨去される一九一三年（大正二年）まで帝国海事協会総裁を務められた。明治天皇の信頼厚く、一八九九年から皇太子・嘉仁親王（後の大正天皇）の教育係である東宮輔導に任ぜられている。

帝国海事協会の主要な会合は、創立後も華族会館で行われている。総裁に皇族を戴き、かつ、主要なメンバーに多く華族を含んでいたことによると思われる。

ちなみに、当時の華族会館の建物は、ジョシユア・コンドルが設計した鹿鳴館である。鹿鳴館として使用されたのは四年程度に過ぎず、一八九四年（明治二十七年）に政府から華族会館に払い下げられた。華族会館は、華族のみが使用できるというものであったが一九四〇年（昭和十五年）、



創立総会が開催された華族会館
（旧鹿鳴館）

広大な土地を特殊な目的にのみ使うのは時局に合わないとして解体された。

戦後は、霞会館に衣替えし、現在、霞が関ビルの三四階にある。そこには、今でも旧華族のみが出入りを許される庶民とは無縁の世界がある。

設立総会の二年後の一九〇一年(明治三十四年)、帝国海事協会は、主務大臣から社団法人の認可を得て、法人の形態を整える。会の運営は社団の会員の会費と事業から得られる収入により賄われた。

社団創設時の役員は、総裁に有栖川宮威仁親王殿下を戴くほか、評議員八十六名、有地理事長他理事六名という構成である。評議員は会員を代表する者として選任されるが、最初の名簿を見ると、渋沢栄一、榎本武揚など今日でも良く知られる名士のほか、後に総理大臣となる高橋是清、寺内正毅、加藤高明、斎藤実などの名前も見える。また、一九〇一年、社団法人の認可から時を経ずして副総裁職を設け、近衛篤磨貴族院議長がその任についている。近衛篤磨は、太平洋戦争の戦前、戦中三度に亘って総理大臣を勤めた近衛文磨の父である。

これだけの日本を代表する人材を糾合した有地理事長の帝国海事協会設立へ傾けた努力と情熱は驚嘆すべきもので、彼は、以後約二十年間に亘って理事長として草創期の帝国海事協会を牽引した。



帝国海事協会初代理事長

男爵 有地品之允

有地は、日清戦争当時、常備艦隊と連合艦隊の司令長官を兼務していたが、一八九五年（明治二十八年）、下関講和条約の締結後に、帝国海軍の船が台湾沖公海上で英国船を臨検するという事件を起こす（テールス号事件）。英国から強い抗議を受けた政府は、最高責任者である有地に責任を取らせて職を解き、予備役に編入して事を収めた。英国はロシアの南下政策に対抗していく上で極めて重要な国であり、政府として、苦渋の決断をしたということである

う。当時まだ五十二歳、将来は大将になり、帝国海軍を背負って立つと周囲が認める存在であった有地の挫折である。有地は、現役当時から海事振興、海事思想普及の必要性を主張しており、この挫折

を契機として、残る人生の全てを帝国海事協会に捧げることになる。

有地がいつごろから帝国海事協会を構想し始めたかは不明であるが、一八九七年（明治三十年）には、当時の逓信大臣野村靖（同じ長州出身である。）に対して、帝国海事協会の設立趣旨書案と関連の規則案について意見を求める書簡を送っている。この頃には、有地の中で、かなりまとまった形が出来ていたということであろう。

帝国海事協会に対して幅広い支援者を獲得できたというのも彼個人の力によるところが大きい。将来ある人材に、国のため、心ならずも責任を取らせたという事情もその背景にはあったかも知れない。彼は、一九一七年（大正六年）に枢密院顧問官に任命されているが、当時の新聞記事を見ると、「井上元帥其他、（略）有地男のみが大過とも称し難キテールス号事件の為に予備役となり、大將級に昇る能はざりしを遺憾とし、何等かの機会に親任官に推挙したしとの念熾烈なり云々」とその背景が報道されている。軍の一線を退いてから二十年以上を経て、なお、有地を氣遣う心が明治の元勳達に残っていたということが伺える。枢密院は、最高位の天皇諮問機関であり、一九一七年当時、議長は、山縣有朋であった。

もし、彼が軍人としてのキャリアをまっとうしていれば、日本海海戦で旗艦「三笠」の艦橋にいたのは

東郷ではなく有地であった可能性もある。少なくとも、一八九九年に帝国海事協会が設立されていなかったのは確かだ。日本のような国にとって、船級協会は不可欠の存在である。彼がいなかったとしても、いつか設立されていたであろうが、何十年か遅れ、また、その道程も全く違ったものとなっていたはずである。

有地品之允は、病を得て一九一八年（大正七年）の定式総会で理事長を退任し、翌年一月に帰らぬ人となった。享年七十七歳である。理事長退任の際、その功績を謝して副総裁に任じられており、帝国海事協会副総裁としてその一生を終えた。彼がいなければ現在のNKはない。まさに創業の最大の功労者というべきであり、彼の功績は、永くNKの記憶に留めなければならない。

彼は、今、青山霊園に夫人と並んで眠っており、その墓石の表には「一葦乗海居士」と刻まれている。

「一葦(いちい)」とは文字どおり葦の小舟を意味する。



有地品之允初代理事長の墓石

(左)

達磨大師は葦の小舟に乗ってインドから中国へ渡海し、禅宗を拓いたと伝えられている。軍歴を離れて帝国海事協会を起こした有地に重なるものがある。

帝国海事協会を立上げはしたもののゼロからのスタートである。海事分野が未成熟な中で、行うべきことは多く、限られた財源の中で何を事業の柱にしていくか苦勞した模様であるが、数年を経て、その業務は、①海員、海難に関する調査 ②海事紛争の仲裁 ③港湾の調査 ④船舶の検定に整理されていく。

ようやく仕事の姿形が見えてきた一九〇二年(明治三十五年)四月、満を持して設立後初めての臨時大会が盛大に開催された。この大会では、有栖川宮威仁親王殿下から「(前略)本会の基礎をして愈々鞏固ならしめむことを望む」という令旨を賜り、また、渋沢栄一が長文の演説を行っている。その論点は以下のようなものである。

「我が国にとっての海事の重要性は論を待たないが、三百年の鎖国の影響もあつて、海事の進歩は鈍く、その地位も低い。帝国海事協会は自らの隆盛をもって海事の地位向上に努めてもらいたい。」

「武事に関する海事と商業に関する海事は国を守る上での両輪であり、連携が必要であるが現在は必ずしもうまくいっていない。海軍軍人が商業に口をはきむことはないし、また、その逆もない。海事協会にはその間に立って両者の関係を取り持ってもらいたい。」

「海員の養成に更なる努力が必要である。商船学校があるが、その他の教育分野に比して力の入れ方が足りない。海事協会が不足を補う努力をしてもらいたい。」

「この協会がイギリスのロイド協会のようになるのは皆の望むところである。一朝一夕には無理かも知れないが達成に向けて力を尽くしてもらいたい。」

「これらにかかる費用については、我々も協力するつもりである。」

今日の話としてもあまり違和感がない。ただ、少なくとも、日本のロイドを作るといふ最後の課題については、先人の努力の甲斐あって、期待に応えることができたと言えるのではないか。

三．日露戦争と帝国義勇艦隊の創設

(1) 日露開戦

日本を取巻く状況に眼を転ずると、日清戦争後清の弱体化が進み、西欧列強の清国への進出が加速していく。清は、下関講和条約で定められた日本への巨額の賠償資金調達のために、西欧列強の要求を受け入れざるを得ない状況に追い込まれていた。特に、ロシアは、一八九八年(明治三十一年)に、三国干渉で日本が手放した遼東半島の旅順、大連を清から租借して太平洋艦隊の基地とし、一九〇〇年(明治三十三年)には義和団の乱による清国内の混乱に乗じて満州に進出、これを一方的に占領している。

このようにロシアの南下が進む中、日本は、一九〇二年(明治三十五年)、ロシアと敵対関係にあった英国と日英同盟を締結した。これは、どちらかの国が中国、朝鮮で交戦状態に入ったとき相手が一方国であるときは中立、二カ国以上の国が相手の場合は参戦するという軍事同盟である。日本にとって、日露が戦争状態となったとき、他の国の参戦を抑止するという大きな意味を持つものであった。日英同盟がなければ、日露戦争に清も参戦し、日本は困難な戦いを強いられかもしれない。

日清戦争の結果、日本が半島への影響力を増すと、南下政策を続けるロシアと直接衝突するというのは自然の成り行きである。当然、時の有力者に次はロシアという認識はあったであろうし、実際、一九〇三年（明治三十六年）の半ばまでは、ロシアに対する和戦両論が交錯する状況だったようである。つまり、日本が最後に守るべきはロシアに対する緩衝地域としての朝鮮半島であり、ロシアが朝鮮半島への不可侵を約束すれば、軍事衝突回避の可能性もあった。しかし、朝鮮半島への進出を目指し、かつ、圧倒的な軍事的優位を確信するロシアはそれを一蹴、事態は一気に開戦へと向っていく。日本は、一九〇四年二月六日に国交を断絶、二月八日には旅順口を攻撃し、二月十日に宣戦布告を行った。日露開戦である。

（2） 帝国義勇艦隊の創設

時局風雲急を告げる中、まさに宣戦布告が行われた一九〇四年（明治三十七年）二月十日に帝国海事協会の第四回定式総会が開催され、以下の決議案が採択される。

「本協会は時局に鑑み仮装巡洋艦製造の計畫に努めむことを期す」

戦時補助船舶建造への取組みである。これを「帝国義勇艦隊」と称し、必要な建造資金は全国からの寄付金によって調達することとされた。この決議に向けた準備に関する記録はないが、協会は創設以来、海外の海事事情について詳しい調査を行っており、決議後の迅速な段取りの進め方から見て、かなり早い時期からこの構想を練っていたものと想像される。

当時、英国、フランス、米国、ロシアなどの列強は、全て、戦時補助船隊を保有していた。英国の補助船隊は六十隻、フランスは三十三隻、ロシアでも二十三隻という規模である。これらの船は戦時の使用目的に違いがあり、最上位のものは、戦時、武器を搭載して巡洋艦として使用できるという特殊仕様となっていた。

日露開戦と時を同じくしてこの決議が行われたのは偶然の一致であろうが、総会後の懇親会は万歳を三唱し、さながら決起集会の様相を呈したとのことである。

帝国海事協会の当初の事業は、船舶の検査を除けば、遅れている海事分野を振興させるための調査

や環境整備に主眼が置かれており、自ら船を持つというのはいかにも唐突である。二年前の臨時大会で行われた「軍と民の間に立つという役割を求めろ」という渋沢栄一の演説がきっかけかもしれず、また、海軍軍人である有地理事長自身、西欧列強では一般的となっていた戦時補助船舶の仕組を日本にも早期に導入する必要があると認識するようになったのかもしれない。創立間もない帝国海事協会にとつて、存在意義を示し、また、事業活動資金を確保するという意味も大きかったであろう。いずれにしても、帝国義勇艦隊の創設は、帝国海事協会草創期の一大事業となっていく。

第四回定式総会の決議に基づき、各界に寄付金(義金)を呼びかけた建設趣旨書が作成された。その内容は概ね以下のようなものである。

「海事全体の振興を目指して帝国海事協会を設立したが、日露開戦に及んで船舶の不足はいよいよ深刻化し、本年二月の総会で戦時補助船舶(義勇艦隊)製造に努めることを決定した。」

「(日露戦争の)緒戦は勝利しているものの海軍船舶の不足は深刻、今後の東洋の平和維持のためにも一層の海軍力強化が必要である。」

「諸外国においては、ロシアの義勇艦隊、英国のキユナード汽船会社に見られるように平時は商船、有事には補助船舶として海軍に組み込む仕組ができており、成果を挙げている。」

「民間の商用船舶にこのような特殊な船舶を求めることはできないので、公益的見地からの協力を願う。」

かくして、帝国海事協会に百十五名からなる義勇艦隊創設委員会が設置された。委員には著名な評議員が名を連ねているが、新たに加わった者もあり、珍しいところでは嘉納治五郎の名前がある。有地は、海軍兵学校校長時代に初めて柔道を教育課程に取り入れており、嘉納と個人的関係があったものと思われる。嘉納は、教育者として高名で、当時高等師範学校校長を務めていた他、様々な教育機関の創設に関与していた。日本にとって初めてのオリンピックとなるストックホルムオリンピックに団長として参加するのはその八年後である。

地方には寄付金を募集するための組織として地方委員部が作られ、総裁宮殿下から道長官、県知事に委員部委員長が委嘱された。体制の準備がほぼ整った一九〇四年(明治三十七年)十月、帝国義勇艦隊創設大会が開催される。八百人余りが参会し、有地理事長挨拶の後、総裁宮殿下から義勇艦

隊創設を督励する令旨を賜って大いに盛り上がったと伝えられている。

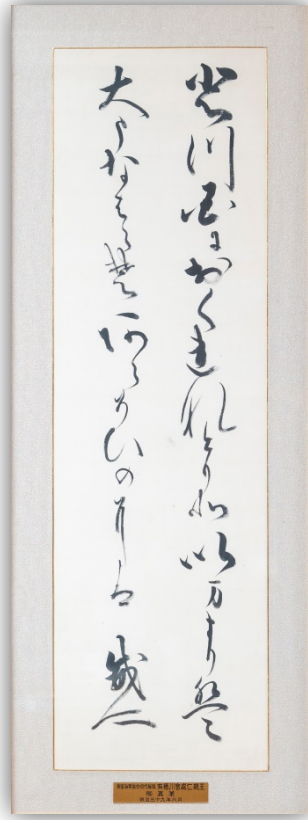
同年十一月には婦人部が設置された。中心的役割を果たしたのが婦人運動に熱心であった毛利安子氏と鍋島榮子(ながこ)氏(ともに侯爵夫人)で、募金活動のほか、大演芸会や大角力などの興行を主催して益金を寄付するなど大活躍をした模様である。二人ともに明治の女性史を代表する社会活動家として知られている。婦人部が集めた寄付金で建造する船には婦人に因んだ名前を付けると約束されており、実際、その一隻が「うめが香丸」と命名された。公家の名家に生まれた鍋島榮子氏のお印が「梅」であったことにちなんだものと推測される。ちなみに、鍋島榮子氏は、旧佐賀藩主鍋島直大氏夫人、その美貌で知られ、鹿鳴館の華と謳われた人である。日本赤十字篤志看護婦人会の初代会長として、日清、日露両戦争時に敵味方の別なく救護活動を行っている。

総裁宮殿下は義勇艦隊の建設に熱心に取り組み、華族からの寄付金募集に努められた他、度々寄付金募集を督励する令旨を発し、また、ご自身も多額の寄付を行っている。

この頃、総裁宮殿下から本会に寄贈された二つの書が本会に伝えられている。

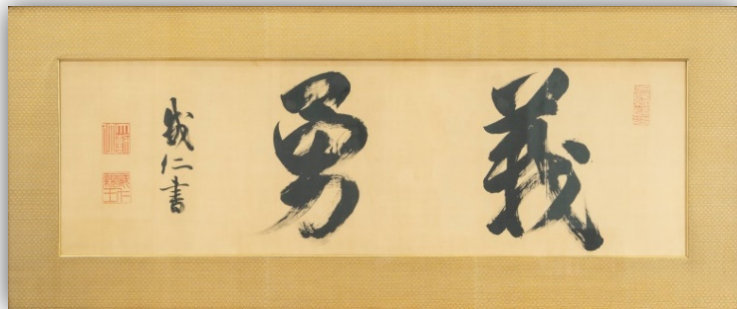
一枚は「義勇」とあり、これは役員会議室にある。

もう一枚は次の歌が書かれたもので、会長室に掲げられている。



とつ国におくれなとりそいまよりは
大うなはらそあらそひのわ 威仁

「義勇」というのは言うまでも無く帝国義勇艦隊の「義勇」であろう。御歌については、「これからは外



有栖川宮威仁総裁殿下から寄贈された書
役員会議室に掲げられている。

国(とつ国)に overlooked はならない。大洋は争いの場なのだから。」とでもいう意味であろうか。これらの書は、寄贈されてから百年以上の時を経て本会にある。太平洋戦争で東京が灰燼に帰す中、どのようにして戦火を逃れたのか、記録はないが、先人の大変な苦労の結果であろうと推察する。本会の歴史の一ページを飾る大切な書である。

最終的に寄付金の総額は四七一万円を超え、三隻の船舶が建造された。当時と今の貨幣価値の比較は難しく、何を基準とするかで千倍から二万倍までばらつく。最も少なく見積もって現在価値で四十七億円、三隻建造されているので実際のところは百億円程度であろうか。寄付で集めるには大変な額である。

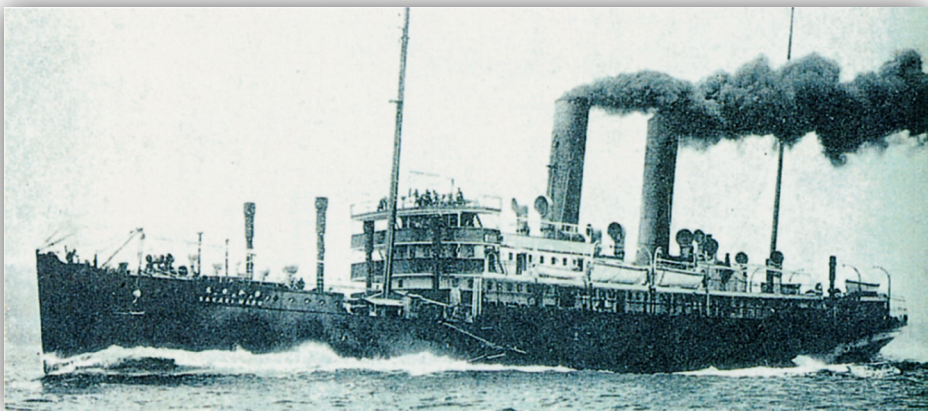
千円以上の寄付者には、特別に総裁宮殿下から有効章が授与された。珍しい大口の寄付者としては、英国のロイド保険組合があり、十万円余りを寄付している。日英同盟による両国の関係強化が背景にあると思われるが、それにしても現在価値に直して少なくとも数億円、太っ腹である。

帝国義勇艦隊は、最初の二隻がまず三菱長崎造船所で建造され、最後の一隻が川崎造船所で建造

されている。引渡しは一九〇八年から一九一三年であるから、当然、日露戦争には間に合っていない。それぞれの船には、引き渡し順に「さくら丸」「うめが香丸」「さかき丸」と命名された。三菱長崎造船所で建造したものが三千二百総トン級、川崎造船所のものがちよつと大型で三千九百総トン級である。

帝国海事協会による帝国義勇艦隊の建造はこれで一段落し、その後寄付金管理を行っていたが、船価や材料費の高騰などで次の船の建造機会を得られないまま一九二二年（大正十一年）、別法人「義勇財団海防議会」を設立して関連事務と資産を移管した。これをもって帝国義勇艦隊は完全に帝国海事協会の手から離れる。

有地理事長は、帝国義勇艦隊を一大船団に育てるべく、



帝国義勇艦隊の「さかき丸」(川崎造船所建造)

寄付金の募集に加えて様々な取り組みをしている。海軍のキャリアを途中で断たれた有地としては、自らの手で第二海軍を作りたいという気持ちがあったかも知れない。一例は、日露戦争で沈没後引き揚げられた捕獲船の活用である。捕獲した船が日本に曳航されてきたとき、その視察を時の実力者である齋藤実へ依頼する書簡が残されている。捕獲船をどうするか様々な議論があったようであるが、最終的に、使える船は有地の意に反して海軍に引きとられた。また、一九〇四年末から始まる帝国議会には、有地らの働きかけにより、「戦時補助船舶奨励ニ関スル法律案」が提出されている。これは、貴族院は通ったものの衆議院で否決され実現しなかった。

建造した船舶も供用後、必ずしも順調ではなかった。第一船のさくら丸は、商用船舶としては著しく燃費が悪く、改造を余儀なくされる。第二船の「うめが香丸」は、建造後間もなく悪天候で沈没、期待通りの活躍をしたのは第三船の「さかき丸」のみであった。自力で船を造り、運用することが容易でないという当時の状況を物語っており、帝国海事協会は、有地の没後、この事業を切り離して本業に回帰するという決断をすることになる。

四・ 国際船級協会への道

(1) 船級事業への取組み

帝国海事協会にとって帝国義勇艦隊の創設は草創期を彩る大イベントであったが、それと並行して、日本のロイドを目指す船級事業の準備も着々と進められていた。協会は設立当初様々な事業を視野に入れていたが、その多くは国が行うべきものであり、その足らざるところを補うという性格のものであった。国の制度が整備されてくればそれらの必要性は低下し、国ではできない重要な海事産業のピースとして船級事業が残ったということである。

周知のとおり、船級事業は十八世紀半ば、ロイドコーヒーショップに出入りしていた人達が海上保険を適用する際の船の格付けを始めたことを起源とする。格付けは純粋に商業的行為である一方で格付け機関には高度の中立性が求められるため、専門にこれを行う船級協会が各国で次々に設立された。最古のロイド協会が一七六〇年、次いでフランスのビューロー・ペリタスが一八二八年、イタリアのRINAが一八六一年、アメリカのABSが一八六二年、ノルウエーのDNVが一八六四年の設立である。船

船が海上保険に入るには国際的に認知された船級協会への登録が必要であり、自国に船級協会を持たない日本が自国の船を国際航海させようとすれば、海外の船級協会の検査を受け登録しなければならなかった。日本では、もっぱらロイド協会がその任を担っていた。これは、海事産業の振興を目指す国にとって、経済的に無視できない富の流出であり、また、安全保障上のリスクでもある。

安全保障上の意義について直近の例を挙げれば、米国がイランに課した経済制裁がある。これにはイランの船に対して船級付与を行った場合、当該船級協会にペナルティを課すという内容が含まれている。イランには国際的な保険組合が認知する自国の船級協会がないため、全ての船級協会が（実質支配船を含む）イラン船から手を引けば事実上国際航海が困難となるのだ。幸い、貿易問題で米国と対立する中国の船級協会の引き受けによって最悪の事態は回避されているが、船級協会の安全保障上の意義を示す一例である。

船級は、商業的な価値がある第三者認証としての最古の仕組であり、原型である。この仕組が重要なのは、その規格や認証が国境を超えて機能し、国際取引の際に極めて有効なツールとなるということだ。実際、工業社会が発達するに従って、第三者認証は、鉄道やエネルギー、機械、建築など様々な分

野に展開され、前述した各国の船級協会はその事業範囲を拡大して今日に至っている。日本について見ると、政府の強い関与の下で経済発展を遂げたという歴史的経緯もあって、第三者認証が海事分野以外で育つことはなかった。この結果、日本は、国際競争の中で品質証明に苦慮し、不利な競争条件を強いられているのが現状である。国のお墨付きというのは相互互認の取り決めが無い限り、交易上有効とならない。国際取引においては、国よりも第三者認証機関の方に信用力があるのだ。一般法人化によって事業展開の自由を手にしたNKの存在意義と将来は、ここにある。

帝国海事協会の船級事業への取組みを辿ってみよう。

記録によれば、設立の翌年一九〇〇年(明治三十三年)には検査規則の起草作業が始まり、一九〇三年(明治三十六年)に船舶検査規則を制定するとともにそれを運用するための船舶検定部が設置されている。しかし、帝国海事協会が行う検査はあくまでも任意のものである。国ではできない品質証明をするという看板を掲げても需要がなければ仕事にならない。その歩みは遅々としたものであった。

最初の転機は、満載喫水線の標記で訪れる。

満載喫水線に関する国際条約が締結されるのは一九三〇年であるが、英国政府は、多発する過載事故を防止するため、一八九〇年代には外航船に対して満載喫水線の標示を義務付けている。当時の英国は広大な植民地を抱える大英帝国であり、日本の船もその標示を持たなければ様々な不利益を被った。このため、帝国海事協会は、一九〇五年（明治三十八年）、英国規則に準拠して満載喫水線を指定する業務を開始する。政府の対応しない分野で、業界のニーズに対応した国際基準のサービスを提供した最初の例である。もともと、この標示は英国政府の承認を得ておらず、このため、まれにはあるが標示を認められないケースもあったようである。

次のエポックは一九一四年（大正三年）に訪れる。日本の造船業は黎明期を脱し、第一次世界大戦による好況期に入っていたものの、船舶用鋼材は大部分が輸入品であり、国の鋼船規程が求める材料検査証明はロイド協会によって行われていた。一方、国内の鉄鋼産業も次第に成長し、国内鋼材を使用できる状況となりつつあったことから、帝国海事協会の材料証明もロイド同様にその有効性を認めて

乾舷マークの推移



1905年当時の乾舷マーク
Kaiji Kyokai



現在の乾舷マーク
Nippon Kaiji (Kyokai)

もらいたいという願いを逓信大臣に対して行つたのである。この願いは、逓信大臣に受け入れられ、その後、政府の承認の下に行われる検査は、各種材料や艤装品の試験検査へと急速にその範囲を拡大していく。帝国海事協会の検査と国の規則との関連性が構築されたことによつて、検査業務は軌道に乗り始める。

翌一九一五年四月の定式総会において、有地理事長は、「本会のそもそもの趣旨が試験・検査を通じて産業の発展に尽くすということであつたが、関連産業の近年の発達によつてようやく機は熟し、当該事業について大臣認可を得るに至つた」とした上で、「本会は、自ら英国ロイドに擬して斯業を創始いたし今後大に力を用ゆるの時機に達しましたるは深く悦ぶところでございます。」と述べている。

もつともこれはあくまでも国の検査の代行的性格のものであつて船級検査とは別のものである。船級協会としては、独自の規則体系を持ち、それを管理・検査する組織を整備する必要があつた。このため、同年八月には、船級部が発足し、工学博士寺野精一が総裁宮殿下から初代の船級部長を嘱託された。当時の規程では、理事の中から理事長が船級部長を推薦し、総裁が部長職を嘱託する旨定められている。寺野は、明治元年生まれの東京帝国大学教授である。後に第三代の理事長に就任している。

(2) 国際船級協会の実現

船級協会は国際的に認知されて初めてその機能を発揮することができる。東洋の、しかも、西欧には全くなじみのない組織を国際的に認知させるにはどうすれば良いか。すでに認知されている組織との提携が一番の近道であるのは明らかである。

その最有力候補が当時圧倒的な存在感を有していたロイド協会であった。しかし、提携の申し出は行われたものの、ロイド協会としては、帝国海事協会を船級協会として認めるつもりは全くなく、下請けでどうかという程度の反応だったようである。事実上の拒絶である。すでに日本に確固たる地位を築いていたロイド協会が競争相手の出現を歓迎するはずがなかった。

次の選択は弱者連合である。当時、英国には新興の船級協会であるBC協会(The British Corporation Registry。一八九〇年設立)があつて、米国のABS、イタリアのRINAと連携して三カ国船級協会連盟を結成し、勢力の拡大を目指していた。世界市場をほぼ独占するロイド協会への対抗勢力である。最初の提携申し入れは、一九一七年にBC協会に対して行われ、好意を持って受け止められた。これらの船級協会にとって、今後海事産業の発展が見込まれる日本が連盟に加わることは、歓迎すべきことであつたに違いない。通信事情が劣悪で、移動も船の時代である。時間も当然かか

るはずであるが、申し入れから二年後の一九一九年（大正八年）には提携が成立している。

帝国海事協会を日本のロイドにするという夢を追っていた有地理事長は、交渉の開始には関わったもののその結末を見届けることなく、一九一九年の一月にこの世を去った。その後の交渉は、後任の理事長である湯河元臣に受け継がれる。湯河は、逓信省次官を勤めた官僚出身者である。

船級協会連盟では、それぞれの国において、当該国の船級協会が四船級協会を代表するものと位置付け、基本的な規則を共通化してそれぞれの船級検査の結果を受け入れることとされている。つまり、日本で建造する船舶に対しては帝国海事協会が検査を行い、一定料金を上乗せすることによって、帝国海事協会以外の船級も付与できることとされていた。海外で建造され、帝国海事協会以外の船級協会が検査する場合も帝国海事協会の船級を付与できることになる。これにより、帝国海事協会は、国際船級協会へ向けて大きな一歩を踏み出したのである。

最初の船級登録は、一九二〇年、山下汽船株式会社所有、浦賀船渠建造の華南丸に対して行われている。本会の船級証書番号第一号である。

しかし、船級の付与を始めたとはいえ、船級協会は世界の保険業界に認知されて初めて自立した国際船級協会となることができる。四カ国船級協会連盟の中で、規則や組織の改善・整備を進めてきた帝国海事協会は、一九二六年、ロンドン保険協会とフランス保険協会からその船級をロイド協会等と同等に扱う旨の認定を受け、ここに真の国際船級協会となった。また、国との関係においても、同年、船級検査と国の検査の同等効力が認められ、

船級検査と国の代行検査という不自然な二重性が整理されることになった。日本のロイド協会を作ることを主要な目的として帝国海事協会が設立されてからここまでに二十七年の月日を要した。

ここで、協会の発展と深く関係する日本の海運、造船の歩みについて触れておきたい。自前の海運、造船業を育成すべく航海奨励法と造船奨励法が制定されたのが、一八九六年（明治二十九年）である。



本会の船級証書第一号

華南丸

当時、日本の海運会社は、遠洋航路を開設し始めたところであったが使用していた大型の船は全て外国建造であり、航海奨励法も輸入・国産の別なく補助対象としていた（後に補助率で差別化している）。一方の造船奨励法は、優秀な船舶の建造に対して補助金を交付するというものである。そこに政策的連携はみられない。海運整備に必要な質と量を満たすだけの力が当時の造船業にはなかったということであろう。実際、日本郵船などの船会社は航海奨励法の下で積極的に船を発注しているが、その大部分が英国で建造されるものであった。

造船用の鋼材は、一九二〇～一九三〇年にかけて国産化が進むまで、輸入に依存しており、助成を受けてもお日本の造船所が英国の造船所と価格で競争するのは難しかった模様である。このような状況は、一九〇九年（明治四十二年）に航海奨励法に代わって遠洋航路補助法が制定されたことによつて変化する。同法では、船会社に対する助成が国産船舶に限定されたため、造船業はようやく成長軌道に乗り始めた。特に、第一次世界大戦で起きた世界的な造船ブームと船価の上昇は、日本の造船業に爆発的な拡大をもたらした。先行していた三菱造船所、川崎造船所、大阪造船所（後の日立造船）に浦賀船渠（後の住友重機械）、石川島造船所、播磨造船所（ともに後のIHII）、浅野造船所（後の日本鋼管、JMU）、三井造船などが加わり、現在につながる日本造船業の枠組みが現れるのはこの時期

である。浦賀船渠などの造船所ができたのは明治初期に遡るが、本格的な鋼製船舶に参入したのはこのころであった。しかし、第一次世界大戦の終結とともに船腹過剰が表面化、建造量は、一九一九～一九二〇年にピークを記録した後、一気に縮小して長い低迷期に入る。構造不況の到来である。海運も造船も好況は短く不況は長い、これは昔も今も変わっていない。

帝国海事協会が国際船級協会としての体裁を整えたとき、海運・造船業界は構造不況の入り口にいた。業界に勢いはなく、しかも、船級の実績は少ない。日本の船会社でさえ、帝国海事協会の単独船級には不安を感じ、ロイド船級かもしくは帝国海事協会と外国船級との二重船級を取るといふ時代がその後長く続いた。

それが変化したのもやはり国際情勢による。一九三一年(昭和六年)、柳条湖事件(関東軍による南満州鉄道線路の爆破)をきっかけに関東軍が満州を占領し、一九三二年(昭和七年)、清国最後の皇帝愛新覚羅溥儀を執政とする満州国を建国する。満州事変である。しかし、国際連盟は、リットン調査団報告を基に、満州国を否定、日本は、それを不満として一九三三年(昭和八年)に国際連盟を脱退

した。その後、一時事態は沈静化していたが、一九三七年（昭和十二年）、中国共産党と国民党の国共合作が成立したことによって抗日運動が激化し、同年、ついに全面的な日中戦争に突入するのである。

この間、日本国内では、一九三二年（昭和七年）に五・一五事件、一九三六年（昭和十一年）には二・二六事件が起きている。五・一五事件で犬養毅総理大臣が殺害された後、総理大臣を務めたのが本会草創期の評議員であった齋藤実である。

齋藤は海軍で有地の後輩であるが、有地は彼を随分頼りにしていたようで、相談や頼みごとをする書簡が多く残されている。五・一五事件の後、軍に抑えがきく穏健派の長老として挙国一致内閣の首班に指名された。二・二六事件当時、齋藤は内大臣を務めていたが、同じく草創期の評議員であった高橋是清大蔵大臣とともに反乱軍に殺害されている。もはや軍部の政治介入を誰も止めることができないう状況となっていた。

日本と国際社会の摩擦が深刻化する中で、政府は海運、造船への挺入れを図るべく、一九三二年（昭和七年）から様々な助成制度を導入した。その一方で、外国船級の排斥が進み、ロイド船級が激減

する一方、それを埋める形で帝国海事協会の船級（二重船級を含む。）が増加、船級協会としての地歩を固めていくことになるのである。

この時期の本会登録状況を見ると、一九三一年（昭和六年）まで三百隻余り、約百万総トンで停滞していたのが十年後、太平洋戦争が始まる一九四一年（昭和十六年）には、約九百隻、三百万総トンへと急増している。

船級登録船の増加を受けて、帝国海事協会は、一九三六年（昭和十一年）、社団法人から財団法人への法人格の変更を行った。船級事業が主たる事業として確立し、会費収入がなくても経営可能な状態となったこと、業務が複雑化する中で多数の会員を抱えながら会の運営をしていくことが大きな負担となってきたことが主な要因である。この結果、帝国海事協会は、会員によらず自らの判断で組織を運営することが可能となった。

五・ 帝国海事協会のその後

帝国海事協会は、一八九九年に創立されてから試行錯誤を重ね、四十年近い年月をかけて今日の組織形態に近い国際船級協会となった。

この間の歩みを、より詳細に見れば、事業発展の諸段階において、様々の組織や規則の整備が行われ、多くの人がこれに関わっていたのは言うまでもない。しかし、それをつまびらかにするのは本文の目的ではないし、これまでに編纂された協会史に詳しいのでここでは触れない。

ただ、帝国海事協会は、その後太平洋戦争という新たな、そして深刻な試練に立ち向かうことになる。最後に、戦中、戦後の海事協会がどうか簡単にはあるが記しておくこととしたい。

帝国海事協会の登録船腹量は、一九三〇年代を通して順調に増大を続けるが、太平洋戦争が始まると状況が激変する。本会は造船業とともに海軍省海軍艦政本部の管理下に移され、技術職員の仕事ほとんど全てが海軍囑託として戦時標準船の連続建造に組み込まれていった。形式的に船級事業は継続されているものの、質よりも量の時代、本来の船級事業の維持は困難な状況となった。

敗戦は、日本に未曾有の惨禍をもたらし、商業用船舶も徴用されてその多くが失われた。喪失船舶の量については出所によって違いがあるが、開戦前の商船舶腹量が約二、五〇〇隻六四〇万総トン、これに加えて戦時中約一、三〇〇隻、四〇〇万総トンの戦時標準船が建造され、戦後残ったのは、約一、二〇〇隻、一三〇万総トンというのが概ねの数字である。総トン数にして八割以上の船が海の藻屑と消えた。残った船も多くは通常の商用には適さない粗製乱造された戦時標準船であった。まさに壊滅である。

これらは、商船の数字であるが、この他に、機帆船や漁船も徴用されており、全体の喪失船舶は七、〇〇〇隻以上、戦没船員は合計で約六万人である。この数字には、徴兵年齢に達しない十四歳以上の少年も多く含まれている。太平洋戦争中の損耗率を見ると、陸軍軍人二〇%、海軍軍人一〇%に対して、船員は、四〇%を超えている。シーレーン防衛の失敗あるいは軽視がこのような悲惨な結果を生んだ。

本会の登録船腹量について見ると、戦前、戦中のピークが一九四三年末の九五六隻、三三六万総ト

ンであったのに対し、戦後の一九四五年末には四〇九隻八五万総トンにまで激減している。もともと、これらの数字には、既に沈没している船が登録上残されている可能性があり、信憑性に若干の疑問がある。

太平洋戦争で甚大な損害を受けた日本の海事産業の復興に立ちふさがったのが連合国総司令部（GHQ）であった。日本の船舶は、戦後直ちにGHQの管理下に入り、運航許可がなければ運航できない状況となった。更に一九四五年末には、船舶の没収、造船施設の撤去など日本の海事産業を再起不能とする賠償案が提示されている。これがそのまま実施されればNKが受けたであろう打撃は計り知れず、あるいはそこで命脈が尽きたかもしれない。しかし、幸いにもこれは実行されなかった。背景には、戦後訪れた新たな世界の対立構造、自由主義対共産主義、もっと具体的に言えば、米対ソビエト連邦・中国の対立がある。

米国は、日本を自由主義国の橋頭堡と位置付け、むしろ自前の防衛力整備を促す方向へと政策転換し、日本経済再生支援へと舵を切った。一九四九年には、対日賠償を撤回、翌一九五〇年には朝鮮戦争に突入する。この戦争が生み出す大量の需要が日本経済を再生させていくことになるのである。

この間の帝国海事協会の動きを見ると、一九四六年、日本海事協会へと名称を変更し、日本の船級協会として再出発をした。その後は、日本の海運、造船業の復興と歩みをともしにする。復興の中心的役割を果たしたのが計画造船である。

海運復興の最大の問題は船舶建造資金の調達であり、これを復興金融公庫や船舶公団を通じて供給したのが計画造船制度であった。資金供給は、その後、米国の対日援助見返り資金に引き継がれ、一九五二年にサンフランシスコ講和条約によって独立を回復してからは日本開発銀行によって行われることとなった。第一次の計画造船は、一九四七年の二三隻である。当初は船の大きさに制限が課されていたが一九五〇年には制限がほとんどなくなり、本格的な外航船の建造が再開された。

計画造船で建造された外航船は全て本会の船級を取得しているが、戦争で国際船級協会の地位を喪失していたため、暫くは外国船級との二重船級を余儀なくされた。このため、本会は、一九四九年、かつて四力国船級連盟で行動を共にした米国のABSと二重船級の取得を円滑におこなうための協定を締結している。内容は、戦前の四力国船級協会連盟を踏襲したもので、NK船級船にABS船級を認めるという寛大なものであった。

国際的な保険業界からの信任を再取得し、再び国際船級協会として自立できたのは一九五一年である。同年には、船舶に関する条約証書発給権限がGHQから日本政府に移管されており、晴れてNKの単独船級が可能な状態となったのである。

六．おわりに

その後、NKは、日本の海事産業の発展とともに成長し、今日に至った。今や押しも押されぬ国際船級協会として存在している。しかし、本文に示したように、ここに至る道筋は容易なものではなかった。また、ここでは述べていないが、近年の海事産業の流れを見ても、石油ショックによる海運不況と造船需要の激減、プラザ合意による円相場の急騰、経済のグローバル化の進展と中国をはじめとする新興国経済の急速な成長、リーマンショックとその後の海運不況など海事産業は時の政治経済環境により、大きな景気の振幅を経験してきた。その中で、海事産業に属する多くの企業が生き残りをかけ、あるいは成長を目指して懸命の努力を続けてきている。もちろん、NKもその一つである。

時は今、地球環境問題とデジタル技術の発展が私たちに新たな課題をつきつけている。十年後、二十年後の海事産業は、今と大きく異なるものとなっている可能性もある。創業二〇〇年を迎え、今日のNKを作ってきた先人たちの苦勞を振り返りつつ、将来への対応を誤ることがないよう決意を新たにしたいと思う。

それぞれの時代に、関係者が必死の努力を重ねた結果今日のNKがあるということを、本文を通じてご理解いただければ幸甚である。

一般財団法人 日本海事協会
会長 富士原 康一

ClassNKトピックス 創業 120 周年記念号

日本海事協会の誕生

2019 年 11 月 15 日発行

発行： 一般財団法人日本海事協会

〒102-8567 東京都千代田区紀尾井町4-7

Email: eod@classnk.or.jp