

約三万、之に對する官軍は約六万。戦死者各六千余。

西郷がこの拳銃に積極的になつたことは事實のようにあり、西郷の重んずる大義名分が欠けてゐるよう思われる。にもかかわらず、鹿兒島士族の暴発を押えることが出来ず、これを慰撫することが出来ない以上、

ひとり身をかくして難をさけるか、政府にくみして士族を鎮圧するか、士族に擁せられて政府と対決するか

それ以外に道はなかつた。そして情に厚い彼は最後の道を選んだ。勿論名分の乏しいことは遺憾の上で、勝敗を度外視して鹿兒島士族と生死を共にしたと云つてもよいであらう。

(著者住所 南海部郡本庄村大字三股)

毛利家の法要に参詣して 判 宗 弘

去る十月四日、東京から久々に黒田久子様、毛利千代子様お二方が佐伯にお帰りになり、午後二時から養賢寺で速陀院殿(毛利高兼元正爵)墓院殿(同夫人)三十三回忌の法要が営まれた。史談会にもお参りせよ頂いたので、高木会長と私とが代表して、史談会の方や両夫人の孝友達に加つて参詣した。いと盛南宮御苑御殿であつた。

毛利高兼元正爵は明治九年肥後守土目藩主細川家より入つて、佐伯藩第百六代高兼公の後を嗣がれ、ドイツに由る存心、佐伯に帰られ、明治四十年の頃御一家東京に御引越まで佐伯にお住居になり、今因にお帰りの両夫人と佐伯小宮様に存心は、自藩主御一家と佐伯町とはまこと密接親愛の年月を返され、大正昭和と年を経ても何彼と旧縁土に對する愛顧がつづいたのであつた。よきに類のない羨ましい縁であつたと、心にとり思つた。

(るべじよりのつぎ)

いふ事になりますと、問題は解決の方向へ前進するのておられますが、残念ながらそれを証する何ものもありません。左を想像によるをけですが、私は面白い問題だと思

いまして曾となつた兼定と志保が、休承の古伝と、地と對象に、この古伝の伝説をといひ、なさいと思ひます。(つづく)

研究

佐伯の港はどんなに勤さとしてゐるか

——主として木材の流通について——

大分県立佐伯豊南高等学校教諭 同 校御土誌クラブ顧問

本会会員 市野 頼 仁

第二章 佐 伯 港 (つぎ)

五、海上輸送の特色及び問題点と佐伯港

(お新り) 千定と変更して四の「佐伯港における臨海工業の動向」から独立して本稿五の項目をとることにした。

(一) 海上輸送の特色及び問題点

(イ) 内航海運

二平合板の社長村上博之氏の言葉を借りれば、我が国は大変な大食漢の国であるという。そのわけは、日本の主要な港は外国より龐大な原料を呑みこみ、これに加して海外に輸出する貿易国であるとの比較である。社長はつづけて、製品を佐伯から福岡へ陸送するのと、大阪へ海上輸送するのと輸送費が同じ位であつたのが、近頃海上運賃が上昇したので、かたがた陸運にきりかえざるを得なくなつた。

地方港が輸入した原料と製品として出す場合は、主要港から出港する場合が多い。従つて主要港の錯綜ぶり

は大へんなもので、これが経済的、社会的の損失は極めて大きい。物価上昇の原因もこんなところにあるとだけ
いた。

八月二十三日の日本経済新聞に次のような記事があつた。

宮崎県が日通総合研究所に依頼した農水産物輸送流通スステム調査の結果、海上輸送は鉄道並の運賃とあつた。それによると五十一年までの海上輸送に必要を設備投資の試算は二十二億八千七百万円となり、運賃が宮崎—京浜間トン八千六百八十八円と鉄道並みで算出されているので、生産者への悪影響を心配した宮崎県では、設備投資の大半を占める集出荷センターの施設をなるべく省き、運賃を下げようとしている。出荷の中心である農作物の運賃が鉄道と同値では、県はこれまで二十%安と宣伝している手前、生産者も海上輸送体制に踏み切らせにくい、特に海上輸送では大量集荷のための集出荷システム作りは生産者の協力かかっているので、このままでは計画を軌道に乗せるのはむづかしいと見られる。

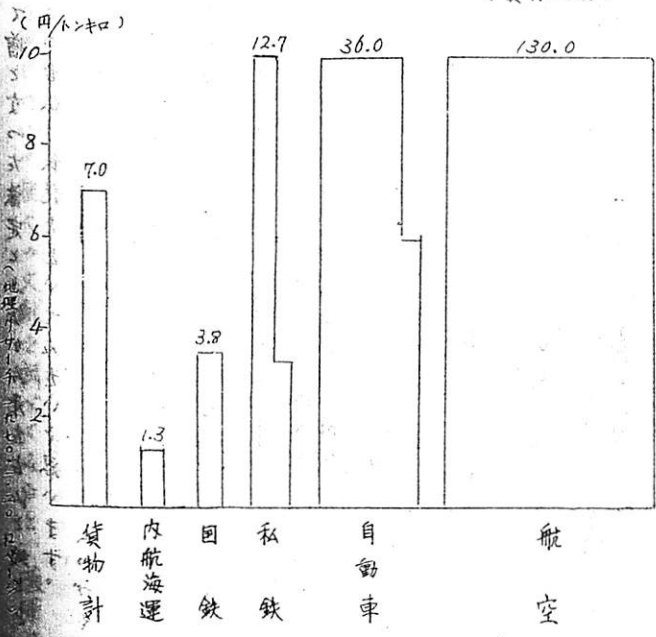
内航貨物運賃は陸上交通運賃や海上旅客運賃と異り自由運賃であり、輸送需要に対する船腹過剰と過当競争のため、一般卸し売り物価は横ばいから僅かながら上昇してきたにもかゝらず下落の傾向を示してきた。この対策として四十一年六月に、内航海運業法に基づいて標準運賃が告示され、さらに過当競争を排除するため、内航海運組合によって調整運賃が設定されるようになった。内航貨物運賃の適正化がはかられている。

(一) 神奈川県小田原高等学校教諭渡辺米一氏

(第一資料)

国内輸送機関別平均運賃

(貨物運賃)



それにもかゝらずこのように内航海運には多くの問題をかかえながら、それが臨海工業地帯開発に伴う国内経済に寄与する役割は非常に大きいものがある。渡辺米一氏の研究によれば、
一般的に船舶輸送は、大量に、長距離を、安価な運賃で運搬できるといふ利点と、迅速性や安全性は劣る欠点をもっている。大量貨物輸送にすぐれている点は大とえば五〇〇〇トンの貨物輸送を考えた場合、貨物船では五〇〇〇トン積一隻ですむが、鉄道貨車(国鉄貨車一輛一五トン積)では三三三車輦、トラック(一台五トン積)では一〇〇〇台、航空機(日本航空貨客混載機DC8F型機で三五トン積)一〇四機を必要とする。

(第2資料) 輸送機関別輸送実績

	輸送トン数 (1,000トン)	トンキロ (100万トンキロ)
自動車	3,272,479 (87%)	81,093 (34%)
鉄道	252,356 (7%)	55,960 (23%)
内航海運	243,265 (6%)	103,641 (43%)
計	3,768,100 (100%)	240,694 (100%)

(「日本の海運」による)

運賃についてみると、大量輸送の利点から必然的に安価になるのは前掲の統計で明りようである。このように最少の費用で、最大の効果を挙げるのが経済原則であるから、輸送分野においてもこの原則に従って、船舶輸送がますます発展しつつある訳である。

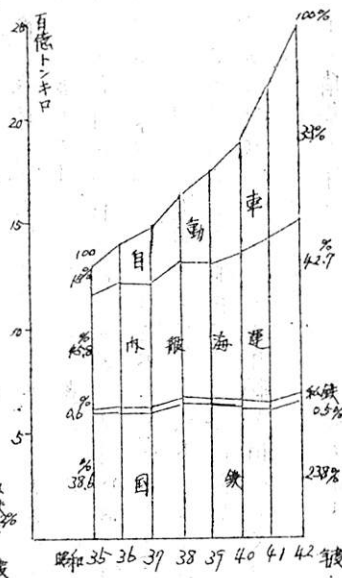
さらに国内貨物輸送に占める輸送機関別の実績を示すと次のようになる。

戦国法人日本経済教育センター「日本の海運」(上掲)によれば、輸送トン数において、トラックが全体の八七%を占めて第一位であり、鉄道、船舶ともに六一七%を輸送しているに過ぎない。特に最近のトラック輸送の進出は目覚ましいものがあり、これを十年前の昭和三十四年の数値と比較すると、自動車、内航海運の輸送トン数比率は七七%、一七%、六%となつてゐる。内航海運は右左未同率であり、鉄道のシェアが十年内トラックに一〇%喰われたとい

う形になつてゐる。これを(一)自動車(二)内航海運(三)鉄道の三つに分けて表示すれば、内航海運の重要性は全然異なつた比重を示し、トラックを凌駕して全活動量の半分に近いシェアを示している。これは昭和四十三年の実績によれば、トラックの平均輸送距離が二五〇kmであるのに対して、鉄道は二二二km、内航海運はさらに四二六kmと長

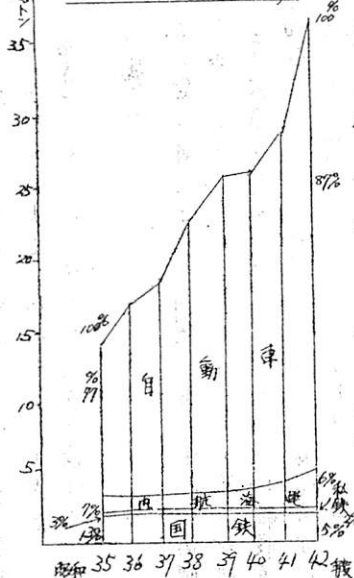
距離に劣らぬものである。輸送機関別の今後シエアー見とおしでは、経済社会発展計画は、内航海運の輸送トン数を全体の七六%、トンキロでは四六%に達するものと想定しており、内航海運の採すべき役割がますます増大するものと思われ(「日本の海運」による)。またこれを渡辺栄一氏の別なグラフに及ても、輸送トン数では六一七%にすぎないが、輸送活動量としてトンキロ数では約四三%のシェアを示しており、自動車輸送の著しい増加と、鉄道輸送の激減傾向の地位を保持している。

(第3資料) 国内輸送機関別貨物輸送トンキロ及びシェア推移



(地理月報 1970 I より)

(第4資料) 国内輸送機関別貨物輸送トン数及びシェア推移



また品目別に見ると、昭和四十三年ではトン数で石油

製品が最大の貨物(三六・七%)であり、次いで鉄鋼、石炭、砂利、砂、石灰、セメントの順である。トンキロ数では石炭が首位を占め、鉄鋼、石油製品、セメント、砂利、砂、石灰の順で、輸送トン数とは異ってくる。

以上五品目を合計すると、トン数、トンキロ数とも内航輸送全体の七二%を占める五品目で、鉱工業原料および半製品の大量、安価、長距離という船舶輸送に適した品目である。また平均輸送距離をみると、石炭が二七・七kmともつとも長距離であるのに対して、砂利、砂、石灰が一七・三kmと短距離である。佐伯に關係の深いセメントは、生産の伸びの一〇%に対して内航輸送量は一九%、輸送活動量で一八%と大きく増加して、内航海運の比重が高まつておる。昭和三十五年からの推移を見ると、金属が上位に進出し、木材が下降しており、自動車で二位、鉄道三位のランクになつてゐる。

佐伯地方に於ける主要海運品目は、木材、セメント、砂利、砂であるが、海運にまつてもきれぬ造船所は鉄鋼の輸送を呼び、鉱工団地を育成することから今後ますますその量が増加するであろう。

(四) 外航海運

以上は主として内航海運業についてであつたが、海運の特色は外航においてその真面目が發揮されるわけである。

世界のいづれの国においても内航運輸は自国船で運輸してゐるものが常識である。日本における内航船腹量は全保有船腹量のわずかに一〇%で、残りの九〇%が外航に就航してゐる状況である。戦後ゼロに等しかつた日本の造船が、今や世界全体の建造量の半分を占め、船腹保有量が世界第二位に進出してゐることは驚くべきことである。

それにしても、わが国は「船腹量の伸びが貿易量の伸びに追いつけない現状で、日本船の積取比率は年々に低下、わが国の貿易量の半分以上を外国船によつて輸送されてゐる」(日本の海運)のだからこれまた驚異に値する。

○ 船腹の擴充

海運業界の幾多解決すべき問題のある中に、船腹擴充は世界的問題である。九月十七日付の日本経済新聞に、貿易量の急激な増大に伴つて、世界的に船腹量の不足が表面化しており、特にタンカー、鉱石専用船などの原料の輸入依存度の高い諸国の生産そのものに重大な影響をよえるのではないかとさえ懸念されてゐる。このため世界各国は船腹の擴充問題と真剣に取り組みはじめてゐる。最近のタンカーをはじめとする運賃高、貿易の伸びに比べ、船腹量の不足が原因とみてゐる。このため各国とも船腹の建造に血まなこで、世界の石油会社や鉄鋼メーカーの首脳が相ついで、造船王國へのわが国を訪れてゐる。

こうして情勢を背景に、世界の造船業界は、いま一杯の受注量をかかえ、造船ブームをおう歌してゐる。英國のロイド統計によると、ことし六月末現在、全世界の造船各社の手持ち受注量は、六千四百萬噸にのびつてゐる。これは年間の進水量であると約三カ年分といわれている。

このような産業界の大量船舶建造要請に対して、橋本運輸相は海運造船合理化審議会に諮問してゐる。

○ 港灣施設の整備

次に問題となるのは港灣整備である。

海上輸送をより安く、より安定させるには船腹の大量建造が先決だが、それだけでは十分とはいえない。

増大する船腹量に見合つた港湾の整備、運賃上昇の大きな要因になつてきているコスト上昇を極力押える努力、さらには輸送量を減らすために資源の現地加工の推進も必要にならう。大阪商船三井船舶の福田社長は「海上輸送安定のキックは港湾にある。四十四年のわが国五大港へ東京、横浜、名古屋、大阪、神戸」での滞船時間は一週間平均四十時間となつてゐる。これは船舶合理化が進んで海上輸送全体を円滑に進められたい」といふ。運輸省の調べでは滞船時間は傾向的にふえてきており、四十三年三十四時間、四十四年の四十時間から四十五年四月には四十五時間に達してゐる。滞船による経済的損失は四十四年で四十七億円、四十五年四月は一月で五億二千万円の大額にのぼつており、運賃高の一つの要因になつてゐる。運輸省はこうした情勢と新経済社会発展計画の策定にテンポをおおせざるを、現地港湾計画を修正、四十六年から五十年程度までに二兆五千億円を投入する新港湾五ヶ年計画を推進することになつた。空港、道路、港湾と、輸送関係の公共投資は輸送手段の発達に比べて著しくおくれてゐる。なかでも港湾は、資源の安定確保などわが国経済発展のカギを握るともいえるだけに、早急な具体策が望まれてゐる。同時にマンモス化の一途をたどる大型タンカー用のシーバス整備も、防犯の観点からも急がなければならぬ。

地田知平（一橋大教授）氏は同新聞に海運業今後の課題として、次の二点を要約してゐる。

第一に、将来の船舶の技術進歩に積極的に立ちまかうとともに、それに対応する経営態勢の整備と、産業

自らの手でやることである。船腹の拡大のみが産業発展の唯一の方策ではないのである。

第二に、そのために、経営者の意識の変化がなければならぬことである。船舶の大型化、特にコンテナ船の発達、船会社の内容と変化させるだけでなく、プロジエクトは巨大化する。また企業は国境を越えて規模を拡大する傾向にある。その結果、海運業の経営は従来の戦術的な経営から戦略的な経営に移らざるを得ないが、それには経営者の意識の変化が先行しなければならぬであらう。

以上海運の特色と問題点は四面海に囲まれた我が国では、港湾や海運、造船の一連の問題として、の大小を問わず、緊急対処せねばならぬことからである。京浜の大消費地と南九州の細島港を結ぶ新しい開拓も、東九州の流通の拠点として注目されている大分港等、中央と地方の直接的な海上路線が急速に敷かれつつある。今後日国際的交流が地方の港湾にまでその数をまわすであろう。

全国第十一位の海岸線、長さを持つ大分県はとつて、海運対策は地域開発の面から、重要事項と云おなくてはならない。

八月二十七日の大分合同新聞は、「工業港として伸びる大分港、国際観光港をめざす別府港、石灰産地で伸びる津久見港、木材輸送で栄える佐伯港」の若ヤツ子フレンドを示した。これら県下の重要港湾はそれぞれ個性と将来に備えて十分に伸ばせるような、港湾整備計画を県行政ならびに当該市は実施するものと期待してゐる。

(未完)