

調 査

愛媛県の内航海運の現状

井 上 信 一

1. はしがき

海運の研究はこれまで外航を中心に研究がなされ、内航海運に関してはあまり省みられることが少なかった。それは海運の中心が外航にあり、外航の経営は大企業がほとんどであるため、また内航海運は一杯船主がほとんどであるといわれてきたように中小零細企業の集団である。そのため外航の経営の実態に比べて内航海運の経営の実状は非常につかみにくいというのがこれまでの実状である。すなわち研究しようとすればするほど増々わからなくなる「ぬえ」的存在であるといわれてきた。そのような実態に少しでも踏み込み、経済学的、経営学的、会計学的分析を試みたのが「高知県内航海運の現状と課題⁽¹⁾⁽²⁾」
 ((1)は前号、(2)は本号)である。もちろん高知県という一県に限られたものであり、これからの他府県の研究と比較することにより日本の内航海運の実態がより詳しく解明される第一歩にすぎない。

高知県の内航海運だけを研究するにも、日本の内航海運の現状についての大まかなアウトラインがわかっていないと高知県の位置があきらかにならない。なぜなら、高知県の内航海運の日本の内航海運における位置づけをするためには、何らかの意味で比較研究をする必要がある。そこでどこと比較するかであるが、色々の面で高知県とは対照的な地位にあるといわれている愛媛県の内航海運の実状を調べてみるのがよいのでないかという結論

- (1) 筆者の目にふれたもので主要なものは、佐々木誠治著『内航海運の実態』、海文堂、昭和41年、および山田福太郎著『内航海運』(海運経営実務講座14)、海文堂、昭和47年などである。
- (2) 全国における一杯船主の総数は4,142業者であり、業者数では約73%である。一杯船主のうち200 G/T未満の船を所有している業者は一杯船主の約72%を占めている。詳しくは表33参照のこと。
- (3) 木村等、石原照敏、大藪和雄、細川 進、井上信一稿「高知県内航海運の現状と課題(1)(2)」、香川大学経済論叢、第53巻第2号、第3号。

におちついた。愛媛県の内航海運は四国だけでなく全国でもすぐれて大規模であるといわれている。それに対して「高知県内航海運の現状と課題(1)(2)」で明らかにしたように、高知県の内航海運は小規模かつ零細である。日本の内航海運における愛媛県と高知県の現状の相異は何に原因するのか。その原因を探ることにより高知県の内航海運のかかえている問題点と解決策が見いだされるのではなかろうかというのが動機で、愛媛県に何度か足をむけた。このような過程の副産物が本稿である。内航海運の実状に関する資料がとりわけ不足している現状にかんがみ、愛媛県の内航海運に関する資料を収集・整理して、現状を公にしておくことは今後の内航海運の研究に何程かの意義が存することと思われる。

しかし資料等の制約から愛媛県の内航海運の制度的(外面的)分析は可能であったが、企業経営の実態に則した企業内在的(経営学的、会計学的)分析は今後の課題として残された。

2. 愛媛県の歴史・地理と内航海運

愛媛県の面積は5,661km²、人口147万人でそれぞれ四国の30%、36%を占めている。しかし、総面積の80%が山地で、平地は20%にすぎない。このため陸上交通は昔から不便であり、交通はもっぱら海上を中心に発達し、とりわけ「東予の島々では古来海上交通に恵まれ、海運業に従事する者が多く、出嫁ぎも盛んであった。商品経済の浸透も早く、……住民の投機性を好む気風があらわれている」⁽⁴⁾と述べられている。これは歴史的にはバイキングの伝統をひくもので、オーナーの進取的気性とも結びつく。他方、瀬戸内海は江戸時代以来海上交通のメインルートであり廻遭船が頻繁に往来し、海上交通の要衝である。

また工業化の過程でも、瀬戸内海は産業立地上とくに優位にあり、阪神工業地帯、北九州工業地帯の大工業地帯を始め主要な産業が瀬戸内海の沿岸に点在している。それらの工業地帯への原料および製品の輸送に内航海運は大きな比重を占めてきた。これら主要な工業地帯に愛媛県は近接しており、高知県に比べ地理的に非常に優位である。このように愛媛県の内航海運は、地理的・経済立地的条件等に恵まれ、日本の内航海運業界で主要な地

(4) 『愛媛の県民性』、県民性調査プロジェクトチーム、昭和53年3月、21頁。この節の記述はこの本を大いに参考にさせていただいた。

(5) 全国における内航海運、鉄道、自動車の貨物輸送分担率の推移は前掲稿「現状と課題(1)」の表2-13、表2-14および本稿、図1参照。瀬戸内海沿岸の場合もそれに類似し、あるいはそれ以上に内航海運の重要性が高いものと推定される。

位を占めるようになった。

他方、愛媛県内には大規模な地場産業が少なく、地元の荷物だけを運んでいては内航海運の企業経営は成立しなかったといわれている。そのため、石炭輸送の頃からいきおい県外の荷物を中心に運ばざるを得なかった。その結果オーナーは県外の荷主（あるいはオペレーター）と早くから交流を持ち、いきおい中央の動向にもいち早く対応できるようになってきた。これは高知県の場合、石炭輸送の頃には、なまじっか県内に石炭・木炭を始め内航海運向けの荷物が豊富にあったため県内荷物を主として運ぶことで内航海運の企業経営が充分成り立っていたため、あえて県外まで出る必要が生じなかった。

しかし、エネルギーが石炭から石油に移行するにつれて、県内荷物が減り出し、また県外の大手荷主が自社の系列の海運業者の船で荷物を運ぶようになってきた時、高知県の業者がそれらの変化に敏速に対応できなかった事実と対照的である。これはオーナーの進取性とも相まって、現在の両県の状態（愛媛県の業者が中央の大手オペレーターと結びつき比較的大規模で安定しているのに、高知県の業者は地元のオペレーター⁽⁶⁾に結びつく割合が高くより小規模である。）の一遠因になっているように思われる。

3. 地場産業と内航海運

愛媛県の主要な地場産業としては、食料品加工業、繊維・衣服製造業、紙パルプ製造業、化学工業、機械工業、金属工業、輸送用機械工業などが考えられる⁽⁷⁾。それぞれの産業の事業所数は次の表のとおりである。

(6) 愛媛県の業者が中央の大手オペレーターと結びついているという事実は表15、表16をみると一目瞭然である。大手オペ（全国上位20社）に属している愛媛県の船舶は228隻である。それに対して高知県の船舶で大手オペ（全国上位20社）に属しているのはわずか3隻のみである。

(7) 『主要産業の概要』、愛媛県商工労働部振興課編、1980などによる。

表1 愛媛県産業構成 (抜粋)

業 種	実数 (単位：事業所数, 人)		構 成 比 (単位：％)	
	事業所数	従業員数	事業所数	従業員数
水 運 業*	774	11,093	1.1	2.3
道路貨物運送業	470	11,694	0.7	2.4
鉄 道 業	19	552	0.03	0.1
食 料 品 加 工 業	1,694	16,817	2.4	3.5
繊維衣服製造業	1,661	32,147	2.4	6.7
紙パルプ製造業	388	12,711	0.5	2.6
化 学 工 業	53	15,085	0.07	3.1
機 械 工 業	368	7,882	0.5	3.7
金 属 工 業	557	5,964	0.8	1.2
輸送用機械工業	260	9,281	0.3	1.9
窯業・土石製造業	576	6,053	0.8	1.3
全 産 業	70,187	479,803	100.0	100.0

資料出所：愛媛県統計年鑑（昭和54年）より作成

(注) なお、水運業には海洋運輸業、沿海運輸業、内陸水運輸業、船舶貸渡業が含まれ、内航海運業（オペレーターとオーナー）はその一部である。その比率は不明である。（貨物運送）取扱業は「運輸に附帯するサービス業」に分類されている。『日本標準産業分類』，行政管理庁，昭和51年による。

それぞれの製造業が県内で占める割合は次のページのとおりである。

表2 愛媛県産業分類(製造業)

業 種	従業者数の比率 (%)	出荷額の比率 (%)	粗付加価値の比率 (%)
食 品	13.7	9.5	7.9
織 維	12.1	6.2	7.6
衣 服	9.9	1.8	2.7
木 材	4.7	3.2	2.9
家 具	2.3	0.9	1.2
紙・パ ル プ	9.1	12.1	11.8
出 版	2.4	0.9	1.6
化 学	10.8	18.4	15.6
石 油・石 炭	0.7	8.5	4.9
ゴ ム	0.3	0.1	0.1
皮 革	0	0	0
窯 業	4.4	2.3	3.4
鉄 鋼	1.2	0.7	1.0
非 鉄	2.7	9.2	3.6
金 属	3.2	1.5	1.8
機 械	9.6	9.4	17.3
電 気	5.2	4.2	3.0
輸 送	5.4	9.8	12.2
精 密	0	0	0
そ の 他	2.3	1.3	1.4
全 業 種 合 計	100	100	100
備 考	総数 124,501人	総数 20,090億円	総数 6,920億円

資料出所：愛媛県工業統計表 (1979)

また地域別の産業細分類によると、化学工業は松山地区、新居浜・西条地区、紙・パルプ工業は宇摩地区(三島が中心)、機械・金属工業は住友の関連下請として発展してきた新居浜・西条地区および松山地区が中心である。また輸送業は今治地区、宇和島地区が中心で、食品加工業は松山地区および八幡浜・大洲および宇和島の南予二地区、繊維・衣服工業は今治地区、そして窯業は松山地区(砥部)が主要産地である。

以上が製造業における主要な産業と産地である。地場産業といった場合、製造に直接関係した工業が中心になり内航海運のような流通に関係した産業はどうしても二次的になる。しかし愛媛県の内航海運の大規模性(全国第1位一船腹量(G/T)),それに従事する従

業員数（海員プラス陸員）はかなりになる。また今治を始め県内に中小の造船所がたくさんあり、そこで愛媛県内のオーナーが新船を建造する場合にはほとんどを県内で建造している事実およびその建造費用が最低2—3億円という巨額にのぼることからして、すくなくとも造船関連の地場産業として内航海運は重要である。

また愛媛内航海運組合の調査によると、昭和54年現在の愛媛県の実業業者数は貸渡業749社、運送業33社、取扱業32社（外に届出貸渡業73、届出運送業26社）合計913社である。これに全国の平均従業員数を乗ずると、最低8,000人と推計される。愛媛県の企業規模が全国平均より大きいことを考えるとそれ以上になると思われる。このように業者数、従業員数でも、主要地場産業ほどではないとしてもそれに準ずるようである。四国のように地場産業が少ないところでは地場産業の関連産業として重要視する意義は充分にあるように思われる。

4. 内航海運における愛媛県の地位

(1) 愛媛県内航海運の現状

現在の内航海運業者数は表3のとおりである。

表3 内航海運業者数（愛媛県）

区 分	業 者 数
貨 物 船(鋼船)	439
油 送 船(〃)	253
木 船	122
運 送 業	34
取 扱 業(専業)	33
合 計	881 業者

(昭和55年4月1日現在)

(注) (以下愛媛県の内航海運に関する統計資料は愛媛内航海運連合会の資料から作成した。)

この表からもわかるように愛媛県の内航海運業者はほとんど(92%)がオーナーである。従って組合もオーナー中心のものになっている。

船型別の内航船腹量は表4のとおりである。

表4 船型別内航船腹量(愛媛県)

(1) 貨物船(鋼船)

	船型別	隻数	G/T	D/W	平均G/T	平均D/W
実 数	200G/T未満	241	41,967	107,292	174.1	445.2
	200G/T～ 300G/T _I 未満	18	4,943	12,755	274.6	708.6
	300 ～ 500G/T	146	70,606	184,685	483.6	1,265.0
	500 ～ 1000G/T	74	58,353	141,424	788.6	1,911.1
	1000 ～ 2000G/T	6	9,028	14,472	1,504.7	2,412.0
	2000 ～ 3000G/T	12	31,797	51,154	2,649.8	4,262.8
	3000G/T以上	4	14,274	19,381	3,568.5	4,845.3
	合 計	501	230,968	531,163	461.0	1,060.2
構 成 比	200G/T未満	48.1	18.2	20.2		
	200G/T～ 300G/T _I 未満	3.6	2.1	2.4		
	300 ～ 500G/T	29.1	30.5	34.8		
	500 ～ 1000G/T	14.8	25.3	26.6		
	1000 ～ 2000G/T	1.2	3.9	2.7		
	2000 ～ 3000G/T	2.4	13.8	9.6		
	3000G/T以上	0.8	6.2	3.7		
	合 計	100.0	100.0	100.0		

(2) 油 送 船(鋼船)

	船型別	隻数	G/T	m ³	平均G/T	平均m ³
実 数	200G/T未満	83	13,575	29,640	163.6	357.1
	200G/T～ 300G/T _I 未満	8	2,118	4,084	264.8	510.5
	300 ～ 500G/T	111	53,328	117,108	480.4	1,055.0
	500 ～ 1000G/T	155	132,676	285,472	856.0	1,841.8
	1000 ～ 2000G/T	24	38,703	77,859	1,612.6	3,244.1
	2000 ～ 3000G/T	17	43,361	81,824	2,550.6	4,813.2
	合 計	398	283,761	595,987	713.0	1,497.5
構 成 比	200G/T未満	20.9	4.8	5.0		
	200G/T～ 300G/T _I 未満	2.0	0.7	0.7		
	300 ～ 500G/T	27.9	18.8	19.6		
	500 ～ 1000G/T	38.9	46.8	47.9		
	1000 ～ 2000G/T	6.0	13.6	13.1		
	2000 ～ 3000G/T	4.2	15.3	13.7		
	合 計	100.0	100.0	100.0		

(3) 木 船

実 数	船 型 別	隻 数	G/T	D/W	平均G/T	平均D/W
実 数	100G/T未満	61	3,578	5,720	58	93
	100G/T ~ 200G/T未満	78	11,309	17,194	144	220
	400G/T ~ 500G/T	1	487	1,100	487	1,100
	合 計	140	15,374	24,014	109	171
構 成 比	100G/T未満	43.6	23.3	23.8		
	100G/T ~ 200G/T未満	55.7	73.5	71.6		
	400G/T ~ 500G/T	0.7	3.2	4.6		
	合 計	100%	100%	100%		

(昭和54年4月1日現在)

次に地区別に現在の内航海運業者数、船腹量をみると表5、表6のとおりである。

表5 地区別内航海運業者数(愛媛県)
(単位:業者数)

業種	貨渡業	運送業	取扱業	合計
地区組合				
新居浜	117	18	13	148
今 治	423	6	4	433
北 条	36	0	0	36
中 予	65	2	11	78
松 山	38	0	0	38
長 浜	31	2	0	33
南 予	106	2	5	113
合 計	816	30	33	879

表6 地区別内航船腹量(愛媛県)
(1) 貨 物 船(鋼船)

地 区	隻数	G/T	D/W
新居浜地区	103	27,923.97	59,780
今 治地区	281	156,204.43	372,050
北 条地区	22	15,566.	33,639
中 予地区	27	6,573.13	8,621
松 山地区	17	6,264.85	15,614
長 浜地区	8	4,534.	9,506
南 予地区	43	13,957.	31,953
合 計	501	231,023.38	531,163

(注) 外に県外組合員2業者
(昭和55年4月1日現在)

表6(つづき)

(2) 油 送 船 (鋼船)				(3) 木 船			
地 区	隻数	G/T	m ³	地 区	隻数	G/T	D/W
新居浜地区	26	8,394.09	17,601	新居浜地区	36	4,783.78	7,280
今 治地区	171	124,396.46	273,405	今 治地区	45	4,097.48	7,389
北 条地区	26	16,881.72	27,037	北 条地区	0	—	—
中 予地区	31	12,915.86	20,487	中 予地区	28	2,527.15	2,792.36
松 山地区	51	55,317.02	118,052	松 山地区	0	—	—
長 浜地区	13	6,443.	12,549	長 浜地区	9	1,260.81	2,410
南 予地区	77	58,568.20	124,046	南 予地区	22	2,769.53	4,144
合 計	395	282,916.35	593,177	合 計	140	15,438.75	24,015.36

(注) 他に県外組員、油送船、3業者、3隻、1,073.78G/T、2,810m³あり
(昭和54年4月1日現在)

オーナーは今治地区が423業者と全体の約半数を占め、新居浜、南予地区がそれに続いている。オペレーターは新居浜の住友系列の荷物を運んでいる業者が18社で全体の6割を占め、他に今治に6業者いる。しかし県内のオペレータは県外の元請オペレータに比べ中小のオペレータがほとんどのようで地元の荷物(松山のみかん、今治のタオルなど)を中心に(住友系列のオペを除いて)活動しているようである。

運航形態別の船舶数は表7のとおりである。

表7 運航形態別船腹量(愛媛県) (単位:隻数)

	運航形態		定期用船	運航委託	裸用船	自 営	合 計
	区 分						
実 数	貨 物 船(鋼船)		295	150	14	42	501
	油 送 船(〃)		331	42	12	13	398
	木 船		30	82	0	28	140
	合 計		656	274	26	83	1,039
構 成 比	運航形態		定期用船	運航委託	裸用船	自 営	合 計
	区 分						
	貨 物 船(鋼船)		58.9	29.9	2.8	8.4	100
	油 送 船(〃)		83.2	10.5	3.0	3.3	100
	木 船		21.4	58.6	0	20	100
	合 計		63.1	26.4	2.5	8.0	100

(昭和54年4月1日現在)

愛媛県の運航形態別の特長は定期用船が平均63.1%（油送船83.2%，貨物船58.9%，木船21.4%）と非常に高いことである。とりわけ鋼船の定期用船率は約70%と高知の36%のほぼ2倍である。⁽⁸⁾これは愛媛のオーナーが中央の大手元請オベの系列下に入っているためであろうとおもわれる。

船舶の船令別構成は表8のとおりである。表からもわかるように、愛媛の内航船の平均

表8 船令別船腹量（愛媛県）
(1) 貨物船（鋼船）

	船令	隻数	G/T	D/W	平均	平均G/T	平均D\W
実数	7年未満	161	80,106	207,024	2年11ヶ月	497.6	1,285.9
	7年以上14年未満	258	127,357	282,803	10年1ヶ月	493.6	1,096.1
	14年以上	82	23,505	41,336	15年1ヶ月	286.6	504.1
	合計	501	230,968	531,163	8年5ヶ月	461.0	1,060.2
構成比	7年未満	32.1	34.7	39.0			
	7年以上14年未満	51.5	55.1	53.2			
	14年以上	16.4	10.2	17.8			
	合計	100	100	100			

(2) 油送船（鋼船）

	船令	隻数	G/T	m ³	平均	平均G/T	平均m ³
実数	7年未満	211	183,475	383,769	3年2ヶ月	869.5	1,818.8
	7年以上11年未満	138	82,834	183,872	8年8ヶ月	600.2	1,332.4
	11年以上	49	17,452	28,346	13年8ヶ月	356.2	578.5
	合計	398	283,761	595,987	6年4ヶ月	713.0	1,497.5
構成比	7年未満	53.0	64.7	64.4			
	7年以上11年未満	34.7	29.2	30.9			
	11年以上	12.3	6.1	4.7			
	合計	100	100	100			

(8) 高知の場合は定期用船22隻，運航委託船39隻である。

船種	用船形態	定期用船	運航委託	計
木船		0	10	10
鋼船		22	29	51
計		22	39	61

(3) 木 船

実数	船 令	隻 数	G/T	D/W	平 均	平均G/T	平均D/W
数	13年以上14年未満	3	216	370	13年 9ヶ月	72	123
	14 年 ～ 15 年	5	343	488	14年 6ヶ月	68	97
	15 年 以 上	132	14,815	23,156	22年 6ヶ月	112	165
	合 計	140	15,374	24,014	22年 1ヶ月	109	171
構 成 比	13年以上14年未満	2.1	1.4	1.6			
	14 年 ～ 15 年	3.6	2.2	2.0			
	15 年 以 上	94.3	96.4	96.4			
	合 計	100	100	100			

(昭和54年4月1日現在)

船令は若く(とりわけ油送船),船舶数も断然多い。⁽⁹⁾このことは愛媛県が「高度成長」にうまく乗り,船舶整備公団の資金や地元造船界,地方銀行とうまくタイアップして,進んで船舶の新建造に取り組んでいった結果である。この点でも高知県とは対照的である(表9,表10)。

表9 公団共有船建造実績(全国)

隻 数	年 度		昭和38	41	44	47	50	53
	事 項							
数	貨 物 船		19	67	43	1	32	56
	石 炭 船		9	0	0	0	0	0
	油 送 船		5	24	23	21	22	32
	廃 棄 物 排 出 船		0	0	0	0	2	1
	内 外 航 船		0	3	5	0	0	9
	合 計		33	94	71	22	56	98
総 ト ン 数	年 度		38	41	44	47	50	53
	事 項							
数	貨 物 船		44,794	66,083	24,171	500	15,576	35,731
	石 炭 船		27,330	0	0	0	0	0
	油 送 船		5,323	15,049	19,753	26,597	24,185	42,869
	廃 棄 物 排 出 船		0	0	0	0	1,488	1,170
	内 外 航 船		0	10,821	14,870	0	0	30,732
	合 計		77,447	91,953	58,794	27,097	41,249	110,502

資料出所:運輸省

(9) 前掲稿「現状と課題(1)」の表2-10,全国は表29を参照。

表10 公 団 共 有 船 建 造 実 績

年 度	全 国		愛 媛 県		高 知 県	
	隻 数	総トン数合計	隻 数	総トン数合計	隻 数	総トン数合計
36	8	13,262	1	1,932		
37	13	30,750	1	1,936		
38	33	77,447	1	1,892		
39	35	44,755	3	5,411		
40	64	99,479	25	32,286	3	2,306
41	94	91,953	39	35,032	1	499
42	95	76,056	42	20,065	3	1,240
43	54	41,335	41	29,789	2	377
44	71	58,794	6	3,987	1	500
45	58	58,797	10	7,920	1	997
46	62	70,289	13	16,567		
47	22	27,097	3	2,259		
48	28	26,781	5	5,548	2	697
49	34	14,199	5	1,572		
50	56	41,249	10	9,235		
51	75	46,438	21	10,241	2	698
52	72	56,403	21	15,449	2	1,200
53	88	78,564	26	29,972		
54	52	43,369	19	16,950	2	651
計	1,014	997,017	292	248,043	19	9,165

資料出所：船舶整備公団

このことは船腹の平均船型についても言える。高知の414 G/T, 862.3 D/W と比べて、愛媛は511 G/T, 1,106 D/W ⁽¹⁰⁾ とかなり大きいようである。(愛媛県の詳しい内容は表4, 全国は表31を参照のこと。)

船舶の積荷別の船腹量は表11のとおりである。表からもわかるように、一船貨物船では鉄鋼、雑貨、肥料・飼料、紙・パルプなどが主要なものである。油送船は7割以上がタンカーであり、木船は薬槽船、雑貨、紙・パルプ・木材が主要積荷である。⁽¹¹⁾

所有隻数別の事業者数は表12のとおりである。高知に比べれば2隻以上を持っている業者は多いが、まず全国平均位である。⁽¹²⁾

(10) 高知は同上、表2-28参照。

(11) 全国および高知のは表33, 前掲稿, 表2-14, 表2-15, 表2-16を参照。

(12) 高知は前掲稿, 表2-6, 全国は表33を参照。

表11 積荷別内航船腹量(愛媛県)

(1) 貨物船(鋼船)

積荷	隻数	G/T	D/W	平均G/T(D/W)
鉄鋼	194 (38.7)	84,790 (36.7)	229,059 (43.1)	437(1,180)
雑貨	67 (13.4)	26,548 (11.5)	63,095 (11.9)	396(941)
肥料・飼料	27 (5.4)	9,444 (4.1)	21,253 (4.0)	349(787)
紙・パルプ	25 (4.9)	8,240 (3.6)	19,122 (3.6)	329(764)
自動車	13 (2.6)	17,533 (7.6)	22,846 (4.3)	1,348(1,757)
砂・砂利・碎石	20 (4.0)	3,910 (1.7)	9,002 (1.7)	195(450)
石炭	10 (2.0)	17,246 (7.5)	29,816 (5.6)	1,724(2,981)
コークス	9 (1.8)	4,142 (1.8)	9,317 (1.7)	460(1,035)
石灰石	8 (1.6)	16,001 (6.9)	30,723 (5.8)	2,000(3,840)
セメント	7 (1.4)	5,858 (2.5)	11,478 (2.1)	836(1,639)
非鉄金属	8 (1.6)	3,449 (1.5)	7,885 (1.5)	431(985)
化学薬品	5 (1.0)	1,210 (0.5)	2,997 (0.6)	242(599)
化学工業品	21 (4.2)	5,060 (2.2)	11,117 (2.1)	240(529)
木材	3 (0.6)	594 (0.2)	1,572 (0.3)	198(524)
曳船	13 (2.6)	1,362 (0.6)	12,660 (2.4)	104(973)
その他	71 (14.2)	25,581 (11.1)	49,221 (9.3)	360(693)
合計	501 (100%)	230,968 (100%)	531,163 (100%)	461(1,060)

(2) 油送船(鋼船)

積荷	隻数	G/T	m ³	平均G/T(m ³)
油	290 (72.9)	220,410 (77.7)	522,426 (87.7)	760(1,801)
※薬槽船	46 (11.5)	18,301 (6.5)	21,534 (6.5)	397(468)
※L. P. G.	47 (11.8)	34,473 (12.1)	35,186 (12.1)	733(748)
※アスルト	15 (3.8)	10,577 (3.7)	16,841 (3.7)	705(1,122)
合計	398 (100%)	283,761 (100%)	595,987 (100%)	712(1,497)

(注) ※印は「特殊タンク船」108隻, 63,351G/T, 73,561m³。

(3) 木 船

積 荷	隻 数	G/T	D/W	平均G/T(D/W)
薬 槽 船	28 (20.0)	2,972 (19.3)	3,518 (14.6)	106(125)
雑 貨	46 (32.9)	4,459 (29.0)	7,733 (32.2)	69(168)
紙・パルプ・木材	16 (11.4)	2,023 (13.2)	3,430 (14.3)	126(214)
肥 料・飼 料	6 (4.3)	839 (1.5)	1,410 (5.9)	139(235)
銲 石	4 (2.9)	576 (3.7)	940 (3.9)	144(235)
化学工業品	3 (2.1)	361 (2.3)	570 (2.4)	120(190)
鉄 鋼	1 (0.7)	161 (1.1)	350 (1.5)	161(350)
石 灰 石	2 (1.4)	297 (1.9)	630 (3.6)	148(315)
コ ー ク ス	1 (0.7)	170 (1.1)	190 (0.8)	170(190)
砂 利・石 材	11 (7.9)	609 (4.0)	826 (3.4)	55(75)
そ の 他	22 (15.7)	2,907 (18.9)	4,417 (18.4)	132(200)
合 計	140 (100%)	15,374 (100%)	24,014 (100%)	109(171)

(昭和54年4月1日現在)

表12 所有隻数別内航船腹量(愛媛県)

実 数	隻数別 区 分	0	1 隻	2 隻	3 隻	4 隻	5 隻以上	合 計
	貨 物 船(鋼船)	33	377	37	5	2	0	454
	油 送 船(")	15	165	64	11	11	4	270
	木 船	—	128	—	—	—	0	128
	合 計	48	670	101	16	13	4	852
構 成 比	隻数別 区 分	0	1 隻	2 隻	3 隻	4 隻	5 隻以上	合 計
	貨 物 船(鋼船)	7.3	83.0	8.1	1.1	0.5	0	100%
	油 送 船(鋼船)	5.5	61.1	23.7	4.1	4.1	1.5	100%
	木 船	—	100	—	—	—	0	100%
	合 計	5.6	78.6	11.9	1.9	1.5	0.5	100%

(昭和54年4月1日現在)

愛媛のオーナーの主要貨渡先の規模は表13のとおりで、主要用船先、およびその主要なもの企業名は表14、表15でわかるように、228隻が内航運送事業者上位20社(全国)

表13 内航船舶主要用船先規模（愛媛県）

		所有船腹		運 航 船 腹		従 業 員			資本金	
		隻	G/T	隻	うち愛媛より	G/T	海員	陸員	計	(万円)
鋼物船	県内オペレータ合計	31	5,423	110	50	18,970	114	86	200	641
	県外オペレータ合計	89	75,129	715	137	349,711	3,250	3,421	6,670	961,699
	全 体 合 計	120	80,552	825	187	368,681	3,364	3,507	6,871	962,340
	県内オペレータ平均	7.4	1,356	27.5	12.5	4,743	38	29	67	160
	県外オペレータ平均	6.4	5,366	51.1	9.8	24,979	232	244	476	68,693
	全 体 平 均	6.7	4,475	45.8	10.4	20,482	198	206	404	53,463
油送船	県内オペレータ合計	14	2,759	31	11	4,725	※	※	※	5,200
	県外オペレータ合計	138	172,786	874	217	384,165	2,532	2,661	5,193	6,835,080
	全 体 合 計	152	175,545	905	228	388,890	2,532	2,661	5,193	6,840,280
	県内オペレータ平均	14	2,759	31	11	4,725	※	※	※	5,200
	県外オペレータ平均	9.2	11,519	58.3	14.5	25,611	181	190	371	455,672
	全 体 平 均	9.5	10,972	56.6	14.3	24,306	181	190	371	427,512
木船	県内オペレータ合計	39	6,645	127	56	15,733	107	63	170	6,860
	県内オペレータ平均	6.5	1,108	21.2	8.0	2,622	36	21	57	1,372

(注)：貨物船（鋼船）は隻数上位10位まで（19社、208隻）、油送船（鋼船）は10位まで（16社、228隻）、木船は5位まで（7社、56隻）。※は不明（昭和54年4月1日現在）

表14 愛媛県のオーナーの主要用船者

(1) 木 船（隻数第5位まで）

1. 南予地方内航運送協業	16隻	2. 山谷運送店	15隻
3. 青野海運	8〃	4. 丸住ライン	5〃
5. 新居浜海運	4〃	5. 昭和海運社	4〃
5. 八幡浜海運	4〃		

合計 7社 56隻

(2) 貨物船（鋼船）

1. 加藤海運	21隻	1. 日本海運	21隻
2. 新居浜海運	19〃	3. 芙蓉海運	15〃
3. 南予地方内航海運協業	15〃	4. 八幡船舶	12〃
5. 新和内航海運	11〃	6. 共同海運	10〃
7. 第一中央汽船	9〃	7. 日産船舶	9〃
8. 興国海運	8〃	8. 惣開商運	8〃
8. 新泉海運	8〃	8. 住金海運	8〃
8. 山下新日本近海	8〃	9. 田淵海運	7〃
9. 銀座建材	7〃	10. 辰己商會	6〃
10. 菱化海運	6〃		

合計 19社 208隻

(3) 油 送 船 (鋼船)

1. 鶴 見 輪 送	31隻	2. 日 本 タ ン カ ー	19隻
3. 共 和 産 業 海 運	17〃	4. 興 洋 海 運	16〃
5. 田 淵 海 運	15〃	6. 上 野 運 輸 商 会	14〃
6. 英 雄 海 運	14〃	6. 平 和 汽 船	14〃
7. 東 西 タ ン カ ー	13〃	8. 旭 タ ン カ ー	12〃
9. 島 津 海 運	11〃	9. 昭 和 油 槽 船	11〃
9. 青 野 海 運	11〃	10. 近 海 タ ン カ ー	10〃
10. 浪 速 タ ン カ ー	10〃	10. 千 代 田 汽 船	10〃
合計		16社	228隻

(昭和54年4月1日現在)

表15 内航運送事業者上位20社(使用船腹量順)(全国) (52.8.1現在)

順位	会 社 名	使用船舶		資本金額	備 考
		隻数	船腹量		
		隻	総トン	億円	
1	(株)上野運輸商会	119	86,843	16	石油類全般
2	山下新日本近海汽船(株)	41	80,097	3	鋼材, 紙製品, セメント, 硝子
3	鶴 見 輪 送 (株)	122	78,905	1	石油及び石油製品
4	昭 和 油 槽 船 (株)	98	67,274	2.5	石油類, LPG, アスファルト
5	第一中央汽船(株)	23	61,695	60	セメント, 石灰石, 鋼材
6	英 雄 海 運 (株)	46	59,389	2.5	石油類全般
7	田 淵 海 運 (株)	87	58,452	1.008	石油類, セメント, ケミカル, 鉱石
8	日 本 海 運 (株)	74	57,795	10	紙製品, 雑貨, セメント
9	日本海内航汽船(株)	73	55,529	10	鋼材, セメント, 車輛
10	旭 タ ン カ ー (株)	73	54,562	1.345	石油製品
11	(株)辰己商会	122	52,254	6	ケミカル, セメント, 鉱石, 雑貨
12	島 津 海 運 (株)	78	47,869	2	原・重油, 石油類, LPG
13	新和内航海運(株)	30	43,398	3.6	鋼材, セメント, 石灰石
14	日本タンカー(株)	63	40,108	2.5	重油, 石油類
15	興 洋 海 運 (株)	53	38,552	0.2	石油類, ケミカル
16	八 幡 船 舶 (株)	120	38,439	2.5	鋼材
17	近 海 郵 船 (株)	19	35,362	20	セメント, 鋼材, 紙製品, 車輛
18	浪 速 タ ン カ ー (株)	45	34,967	1	石油類
19	平 和 汽 船 (株)	55	31,400	2.25	原・重油, 石油類
20	関 西 運 油 (株)	58	31,155	1.8	石油, LPG, ケミカル

資料出所: 運輸省

にやとわれ, 経営は非常に安定しているといえよう。

最後に地元造船界との結びつきはどうであろうか。これまでに愛媛の内航海運業者が新

船を建造した造船所の上位10社は表16のとおりである。このことから地元造船所との結びつき（例えばモデル船型というものをつくって、船価を安くし、又地元銀行とタイアップしての低金利の長期融資の方法による購入）が強いことがわかる。⁽¹³⁾

表16 主要建造造船所名（隻数 第10位まで）

(1) 伯 方 造 船	58隻	(2) 村 上 秀 造 船	38隻
(3) 浅 川 造 船	37隻	(4) 山 中 造 船	33隻
(5) 栗 之 浦 ド ッ ク	30隻	(6) 今 治 造 船	28隻
(7) 白 浜 造 船	23隻	(8) 桧 垣 造 船	20隻
(9) 宇 野 造 船	19隻	(9) 渡 辺 造 船	19隻
(10) 馬 刀 渦 造 船	16隻	(10) 来 島 ど っ く	16隻
合 計		12社	337隻

（昭和54年4月1日現在）

（愛媛の内航海運業者が現在所有している船舶についてのこれまでの建造先を示したものである。）

（2）愛媛県内航海運の推移

まず最初に「高度成長」期の初めの頃の四国の現状をみてみよう。入手出来た資料は次のとおりである。表17「四国管内在籍船の現況」（昭和38年3月現在）、表18「四地方37年度鋼船建造調」、図6「最近5ケ年間の鋼船建造実績」の三つである。これによると、G/T

表17 四国管内在籍船の現況 （昭和38年3月現在）

種別 船型別 用途別 区分 県名	鋼 船														木 船					
	500 G/T 未満								500 G/T 以上						合 計		貨 物 船			
	貨物船		油槽船 運槽船		その他		計		貨物船		油槽船 運槽船		その他					計		
	隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T		
	分	分	分	分	分	分	分	分	分	分	分	分	分	分	分	分	分	分		
香 川	39	8,668	14	3,208	2	288	55	12,164	4	2,966					4	2,966	59	15,130	1,428	43,326
徳 島	44	12,279	30	4,220	4	173	78	16,672	6	10,086					6	10,086	84	26,758	873	42,777
愛 媛	231	67,406	109	27,419	8	650	348	95,475	30	33,594	27	66,511			57	100,105	405	195,580	2,278	97,463
高 知	25	5,853	6	541	1	61	32	6,455	1	4,937					1	1,937	33	8,392	377	23,900
計	339	94,206	159	35,388	15	1,172	513	130,766	41	48,583	27	66,511			68	115,094	581	245,860	4,956	207,466

資料出所：「愛媛の海運」第6号

(13) 高知の場合は地元造船所との結びつきは少ないようである。もちろん高知の場合は購入による調達が多いためである。本号前掲稿、表B-30を参照のこと。

表18 四国地方37年度鋼船建造調

県名	用途別 区分	貨物船		油槽船		旅客船		漁船		其の他		総計	
		隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T
香川		3	5,117	4	2,528	1	308	22	1,608	1	649	31	10,210
徳島		—	—	—	—	—	—	14	1,589	10	1,056	24	2,645
愛媛		102	48,641	8	6,551	3	1,235	15	600	14	2,367	132	59,394
高知		15	3,349	2	567	4	658	14	1,718	32	6,142	67	12,434
計		120	57,107	14	9,646	8	2,201	58	5,515	57	10,214	254	84,683

(注) セメントタンカー、自動車航送船、冷凍運搬船等の特殊船はその他に含まれている。貨客船は旅客船に含まれている。

資料出所:「愛媛の海運」第6号

では四国の鋼船の約80%は愛媛県に所属しており、隻数では約70%である。また500 G/T以上の船舶は四国全体で68隻でそのうち愛媛は57隻と約84%を占めている。昭和38年の鋼船の平均G/Tは、愛媛483 G/T、徳島319 G/T、香川256 G/T、高知254 G/Tである。これは愛媛の船舶の鋼船化、また小型鋼船から中型鋼船への買替え（新船の建造）がとび抜けて早かったことを示している。これは鋼船の建造実績からもうかがえることである。このように「高度成長」の初期に他の3県（他の海運県と比べても多分そうであろう）と格段の差があったという事実に注目しておくことが大切であろう。

業者数の推移をみてみよう。表19は四国全体の海運業者数の推移、表20は（愛媛県の内航海運業者数の推移、表21は（愛媛県）の法人・個人別海運業者数の推移、表22は（愛媛県）の許可業種別海運業者数の推移である。これらの表からわかることはまず木船の急激な減少である。昭和38年には2,278隻、昭和49年には291業者であったのが昭和55年には122業者になってしまっている。この傾向は現在の船腹調整規定などを考えると今後もつづくものとおもわれる。

法人・個人別では油送船の法人事業者の多いことと、木船は個人的色彩が非常に強いことが特長であろう。許可業種別にはオーナーが92%とほとんどを占めている。

(14) 全国の数値は表30を参照。

表19 内 航 海 運 業 者 数 (四国)

区 別	業種別	内航運送業	内航船舶 貸 渡 業	内航運送 取 扱 業	届 出 業 (100 G/T未満船)	合 計
46.	3. 31	147	2,314	151	582	3,194
47.	3. 31	110	1,657	150	1,325	3,242
48.	3. 31	108	1,719	144	1,250	3,221
49.	3. 31	120	1,889	138	1,012	3,159
50.	3. 31	106	1,685	140	965	2,896
51.	3. 31	102	1,623	138	861	2,724
52.	3. 31	101	1,637	137	740	2,615
53.	3. 31	95	1,588	136	520	2,339
54.	3. 31	93	1,589	135	437	2,254
54・3・31現在県別	香 川 県	27	287	38	179	531
	徳 島 県	21	327	19	44	411
	愛 媛 県	13	632	22	132	799
	松川支局	2	108	8	23	141
	宇和島支局	17	132	26	23	198
	新居浜支局	32	872	56	178	1,138
	高 知 県	13	103	22	36	174
全 国 合 計		804	5,645	1,467	3,615	11,531
全国対比(%)		11.6%	28.1%	9.2%	12.1%	19.5%

資料出所：「四国海運の現状」（昭和54年度版）

表20 内 航 海 運 業 者 数 (愛媛県)

区 分	年 度	昭和49年	昭和52年	昭和54年
貨 物 船(鋼船)		440	465	453
油 送 船(")		259	268	267
木 船		291	191	128
運 送 業		33	32	30
取 扱 業(専業)		58	34	32
合 計		1,081	990	913

(各年4月1日現在)

表21 法人・個人別海運業者数の推移（愛媛県）（単位：業者数）

年度	区分	鋼 船				木 船		運 送 業		取 扱 業		合 計	
		貨物船		油送船		個人	法人	個人	法人	個人	法人	個人	法人
		個人	法人	個人	法人								
実 数	49	121	319	47	212	276	15	3	30	0	58	447	634
	52	131	334	46	222	183	8	0	32	0	34	360	630
	54	132	321	42	225	124	4	1	32	0	32	299	614
構 成 比	49	27.5	72.5	18.2	81.8	94.8	5.2	9.0	91.0	0	100.0	41.4	58.6
	52	28.2	71.8	17.2	82.8	95.8	4.2	0	100.0	0	100.0	36.4	63.6
	54	29.1	70.9	15.7	84.3	96.9	3.1	3.0	97.0	0	100.0	32.7	67.3

（各年4月1日現在）

表22 許可業種別海運業者数の推移（愛媛県）

年度	業種	貸 渡 業	運 送 業	取 扱 業	合 計
実 数	49	990	33	58	1,081
	52	802	32	34	868
	54	749	33	32	814
構 成 比	49	91.6	3.0	5.4	100
	52	92.4	3.7	3.9	100
	54	92.0	4.1	3.9	100

（各年4月1日現在）

次に愛媛県の業者（オーナー）の実態を知るため、内航船腹量の推移（表23）および内航船腹量の平均トン数の推移（表24）をみてみよう。ここでも鋼船化の進行により鋼船の貨物船と油送船のトン数の著しい増加（昭和40年と55年を比べるとG/Tで約2.65倍）と木船の著しい減少（同じくG/Tで約1/5）がみられる。これは油送船の専用船化が愛媛でとりわけ著しいことを示している。（愛媛は昭和41年21％，昭和55年38％，全国平均は昭和40年25.3％，昭和54年28.5％である。表23および図5参照。）平均トン数の推移でみると貨物船（鋼船）はG/Tではむしろ減少傾向にあり，油送船（鋼船）の場合には約1.5倍（昭和54年／昭和43年）になっている。これは貨物船の場合，船腹調整規定のためG/Tは大きくできないので，船舶の合理化によりD/Wを大きくしていったためであろう。油送船はコス

表23 内 航 船 腹 量 の 推 移 (愛媛県)

年度 船腹量 区分	40 年		43 年		46 年		49 年		52 年		55 年	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数 重量トン 又は m^3	隻数	総トン数 重量トン 又は m^3	隻数	総トン数 重量トン 又は m^3
鋼 貨物			436	229,315	561	277,099	506	252,210	542	252,247	519	242,292
油 送	512	202,414	244	116,828	341	181,860	374	223,465	395	261,979	397	296,103
船 計	512	202,414	680	346,143	902	458,959	880	475,675	937	514,226	916	538,395
木 船	926	202,414	463	36,448	372	31,131	298	28,093	205	21,236	129	15,326
合 計	1,438	274,852	1,143	382,591	1,274	490,090	1,178	503,768	1,142	535,462	1,045	553,721
組合員数 (全海運業者)	1,096		1,217		1,041		990		881			

表24 内航船腹量の平均トン数の推移 (愛媛県)

(注) 各年度共4月1日現在, 油送船重量は m^3

平均 トン数 区分	40 年		43 年		46 年		49 年		52 年		54 年	
	G/T	D/W又は m^3	G/T	D/W又は m^3	G/T	D/W又は m^3	G/T	D/W又は m^3	G/T	D/W又は m^3	G/T	D/W又は m^3
鋼 貨物			525		493		498	1,017	465	1,020	461	1,060
油 送	395		478		533		597	1,275	663	1,410	716	1,501
船 計	395		509		508		540	1,127	548	1,184	573	1,254
木 船	78		78		83		94	156	103	168	110	171
合 計	191		334		364		427	881	468	1,002	511	1,106

(注) 各年度共4月1日現在, 油送船重量は m^3

ト低減のため、および荷主の要請等により大型化をせざるを得なかったようである。

(3) 全国との比較

まず県別の内航船腹量を示すと表25のとおりである。上位15位までは瀬戸内海を中心にした西日本がすべて占めているが、愛媛の船腹量(G/T)がずば抜けて大きい。隻数では広島が一番多いが小さい船が多く平均G/Tは愛媛の1/2以下である。平均G/T(一隻あたり)は大阪が一番大きく愛媛は第2位である。四国の他の県はG/Tでみると香川が8位、徳島が10位、高知は14位である。

表25 府 県 別 内 航 船 腹 量

順 位	府 県 名	G/T	隻 数	一隻当り G/T
1	愛 媛	511,691	1,103	463.9
2	広 島	374,385	1,696	220.9
3	大 阪	308,001	624	493.6
4	兵 庫	245,839	763	322.2
5	山 口	187,569	794	236.2
6	福 岡	147,742	555	266.2
7	大 分	105,775	255	414.8
8	香 川	103,564	441	234.8
9	熊 本	102,401	574	178.4
10	徳 島	95,536	310	308.2
11	岡 山	89,610	471	190.3
12	長 崎	61,971	311	199.3
13	和 歌 山	49,000	225	217.8
14	高 知	42,594	110	387.2
15	鹿 児 島	37,842	117	323.4
	全 国	3,841,000	11,310	339.6

(注) 許可業者、届出業者を含む

資料出所：各海運局『業務概要』（昭和54年度版）より作成。

次に海運局別に海運業者数を比較してみると表26のとおりである。オペレーターは関東、近畿（神戸海運局を含む）、九州、四国、中国の順に大きく、以上で約89%を占めている。

表26 海運局別内航海運業

海運局	業種	内 航 運 送 業			内 航 船 舶 貨 渡 業		
		業 者 数	使用隻数	使用船腹 (G/T)	業 者 数	貨渡隻数	貨渡船腹 (G/T)
北 海 道		7	44	28,593	13	18	8,916
東 北		10	45	25,126	28	64	41,154
新 潟		18	37	3,931	7	13	2,975
関 東		209	2,509	3,188,915	400	730	1,596,138
東 海		49	411	147,258	373	411	139,738
近 畿		112	1,219	551,300	312	505	372,517
神 戸		73	917	328,929	299	405	231,150
中 国		83	700	206,469	1,437	1,608	538,068
四 国		93	738	159,239	1,589	1,714	835,128
九 州		144	1,078	352,823	1,180	1,373	535,465
沖 縄		6	36	28,911	7	13	13,158
合 計		804	7,732	5,021,494	5,645	6,854	4,314,407

(昭和54年3月31日現在) 資料出所：運輸省

これは荷物の集散の多い大都市に近い程（とりわけ関東、関西）オペレーターが多く、又支配船腹量も多い。逆にオーナー数は四国、中国、九州、近畿（神戸を含む）、関東、東海の順に大きい。すなわち四国、中国地方は船舶の移出県で県外の業者に雇われている割合が著しい。この代表的なのが愛媛県の内航海運の場合である。

最後に新船の建造の問題を考えてみよう。新船を建造する場合、内航船舶といえども数億円もする。とてもオーナーは自前でそれだけの資金を調達することは出来ず、大部分を借入金に依存している。その場合、新船建造の一つの方法が公団共有船方式である。これをうまく利用したのが愛媛県の場合である。すなわち船舶整備公団による内航老朽船対策が始まった初期（昭和40年—46年頃）に、愛媛県のオーナーはこの方式を利用して新船の建造を次々に行った。これに対して高知県の場合にはあまり利用されていない。昭和54年までに愛媛県は船舶整備公団との共有船方式で292隻（全国の約29%、G/Tで約25%）を新建造しているのに、高知県は19隻（全国の約1.9%、G/Tで0.9%）しか利用していない（表9、表10参照）。

表27 船種別内航船腹量の推移

種 質		年 月		4 5 年 3 月 末		5 0 年 3 月 末		5 4 年 3 月 末	
		隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T
貨物船	木 船	8,241	511,191	6,646	383,361	2,368	172,036		
	鋼 船	4,463	1,803,739	6,206	2,096,498	5,772	1,915,639		
	計	12,704	2,314,930	12,852	2,479,859	8,140	2,087,675		
自動車船	木 船								
	鋼 船	76	85,207	71	94,217	76	111,930		
	計	76	85,207	71	94,217	76	111,930		
セメント船	木 船	1	186						
	鋼 船	88	151,561	136	306,355	158	324,203		
	計	89	151,747	136	306,355	158	324,203		
油送船	木 船	149	6,627	80	3,047	24	1,029		
	鋼 船	2,157	743,786	2,361	933,126	2,255	1,043,581		
	計	2,306	750,413	2,441	936,173	2,279	1,044,610		
特タ船	木 船	257	21,109	178	14,633	103	9,954		
	鋼 船	322	137,288	449	237,420	554	263,292		
	計	579	158,397	627	252,053	657	273,246		
合 計	木 船	8,648	539,113	6,904	401,041	2,495	183,019		
	鋼 船	7,106	2,921,581	9,223	3,667,616	8,815	3,658,645		
	計	15,754	3,460,694	16,127	4,068,657	11,310	3,841,664		

- (注) 1. 貨物船には外航及び港運併用分を含む。なお、50年3月末船腹量より合船を含む。
 2. 油送船には沖縄復帰にかかわる石油製品用許認可船を含まない。
 3. 塩の二次輸送船及び原油の二次輸送船は含まない。

資料出所：運輸省

表28 平均船型の推移

(単位：総トン)

船 種	年 月	4 0 年 3 月 末	4 5 年 3 月 末	5 0 年 3 月 末	5 4 年 3 月 末
貨物船 (含セメント専用船, 自動車専用船)		142	198	221	301
油送船 (含特タ船)		236	315	388	449
計		153	220	252	340

資料出所：運輸省

表29 鋼船の船種別船令構成の推移

(単位:千総トン)

船種	年月日 船令区分	50. 3. 31		54. 3. 31	
		G/T	構成比	G/T	構成比
貨物船	合 計	1,824	100%	1,886	100%
	経 済 船 (0~7年未満)	859	47	514	27
	不経済船 (7~14年未満)	821	45	929	49
	老 朽 船 (14年以上)	144	8	444	24
セ専門船	合 計	188	100	270	100
	経 済 船 (0~7年未満)	125	66	126	47
	不経済船 (7~14年未満)	56	30	97	36
	老 朽 船 (14年以上)	7	4	46	17
油送船	合 計	868	100	975	100
	経 済 船 (0~7年未満)	583	67	520	53
	不経済船 (7~11年未満)	178	21	351	36
	老 朽 船 (11年以上)	107	12	104	11
特殊タンク船	合 計	236	100	266	100
	経 済 船 (0~7年未満)	167	58	111	42
	不経済船 (7~11年未満)	45	19	95	36
	老 朽 船 (11年以上)	24	23	60	22
合 計	合 計	3,116	100	3,397	100
	経 済 船	1,734	56	1,271	38
	不 経 済 船	1,099	35	1,472	43
	老 朽 船	283	9	654	19

資料出所:運輸省

5. 結びにかえて—高知県との対比

愛媛県の内航海運と高知県の内航海運は対照的な位置を占めているように思われる。すなわち愛媛県は瀬戸内海に位置し、四大工業地帯のうち阪神、北九州工業地帯への便がよく、又水島を始めとして瀬戸内海にはいくつかのコンビナートをひかえている。それらの工業地帯の重量ものの原料および製品の輸送は主として内航海運に依ってきた。この場合愛媛県は地理的に恵まれており、また昔から県内荷物が少なかったため、石炭輸送の頃から、県外の荷物を中心にはこんできた。もちろんバイキングの流れをくむオーナーの進取性もこれに加わり、早くから瀬戸内海をわが海のごとく行き来していた。これに対して高

表30 内航海運業者数の推移

年 月 日	許 可 業 者				届 出 業 者			備 考
	運送業	貸渡業	取扱業	計	運送業	貸渡業	計	
昭42. 3.31	9,149 (100)	1,792 (100)	1,605 (100)	12,546 [11,607]				42. 4. 1 許可制施行
43. 3.31	8,595 (94)	1,938 (108)	1,616 (101)	12,149 [11,206]				
44. 3.31	7,548 (83)	3,112 (174)	1,536 (96)	12,196 [11,367]				44.10. 1 許可制完全 施行
45. 3.31	1,175 (13)	9,129 (509)	1,376 (86)	11,680 [10,720]				
46. 3.31	1,188 (13)	9,404 (525)	1,430 (89)	12,022 [11,009]	3,788	347	4,135	46. 6. 1 許可の対象 を縮少
47. 3.31	897 (10)	6,057 (338)	1,446 (90)	8,400 [7,483]	4,581	3,060	7,641 [7,606]	
48. 3.31	893 (10)	6,258 (349)	1,493 (93)	8,644 [7,763]	3,439	3,223	6,662 [6,591]	48. 5. 1 新許可基準 施行
49. 3.31	899 (10)	6,577 (367)	1,441 (90)	8,917 [8,000]	3,340	2,803	6,143 [6,055]	
50. 3.31	901 (10)	6,289 (351)	1,489 (90)	8,679 [7,734]	3,626	2,558	6,184 [6,139]	
51. 3.31	879 (9)	6,048 (338)	1,479 (92)	8,406 [7,491]	3,457	2,445	5,902 [5,862]	
52. 3.31	845 (9)	5,984 (334)	1,481 (92)	8,310 [7,428]	3,405	2,342	5,747 [5,696]	
53. 3.31	818 (9)	5,792 (323)	1,457 (91)	8,067 [7,198]	2,232	1,611	3,843 [3,806]	
54. 3.31	804 (9)	5,645 (315)	1,467 (91)	7,916 [7,069]	2,001	1,432	3,433 [3,391]	

(注) 1. []内は2業種以上の兼業者の重複を除いた実事業者数である。

2. ()内は昭和42年3月31日現在を100とする指数である。

資料出所：運輸省

知の場合は愛媛とは逆であったと言われている。すなわち地理的には太平洋に面し、阪神・九州から距離的に遠く、地元に石炭、木炭、鉱石などの荷物があ、地元中心に荷物を運んでも十分生活をしていけた。そのため県内の荷物輸送だけに満足し、「いごっそう」といわれる独立の気風が強いためどうしても保守的になりがちな県民性も高度成長期には悪く作用したようである。歴史的・地理的差異に加えて、現在の両者の状態は以上のような理由によるものと思われる。

それに加えて現在の内航海運業界の状態をもたらした直接的・決定的な原因は「高度成

表31 船種別船型別船質別内航船腹量

昭和54年3月31日現在

船種	船型	貨物船		自動車専用船		セメント専用船		油送船		特殊タンク船		合計	
		隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T
100G/T 未満	木	1,619	60,682					23	917	59	3,849	1,701	65,448
	鋼	1,296	68,032					545	32,207	58	3,808	1,899	104,047
100〃 ～200G/T	木	741	108,686					1	112	44	6,105	786	114,903
	鋼	2,580	460,603	1	140	18	3,299	637	103,619	172	29,699	3,408	597,360
200〃 ～300〃	木	4	985									4	985
	鋼	317	83,543	2	590	2	595	91	23,967	22	5,766	434	114,461
300〃 ～400〃	木	1	392									1	392
	鋼	184	63,681	1	389	4	1,454	82	28,507	34	11,942	305	105,973
400〃 ～500〃	木	3	1,291									3	1,291
	鋼	850	409,401	6	2,932	21	10,063	400	195,667	77	36,549	1,354	654,612
500〃 ～700〃	鋼	185	120,201	19	12,500	14	9,713	129	87,129	86	56,615	433	296,158
	〃	138	128,053	10	8,846	14	13,814	210	206,656	73	69,277	445	426,646
700〃 ～1,000〃	〃	97	139,308	19	29,601	27	38,012	92	144,192	29	42,264	264	393,372
	〃	55	144,459	13	33,898	19	45,108	60	155,931	3	7,372	150	386,768
1,000〃 ～2,000〃	〃	45	153,008	4	13,581	21	78,621	5	17,726			75	262,936
	〃	15	72,474			12	69,292	2	11,650			29	153,416
2,000〃 ～3,000〃	〃	10	72,876	1	9,453	6	54,232	2	36,330			19	172,891
	〃												
3,000〃 ～4,500〃	〃												
	〃												
4,500〃 ～6,500〃	〃												
	〃												
6,500〃 以上	〃												
	〃												
計	木	2,368	172,036					24	1,029	103	9,954	2,495	183,019
	鋼	5,772	1,915,639	76	111,930	158	324,203	2,255	1,043,581	554	263,292	8,815	3,655,645
合 計		8,140	2,087,675	76	111,930	158	324,203	2,279	1,044,610	657	273,246	11,310	3,841,664

(注)

1. はしけ、台船及び曳船を含む。
2. 貨物船には、外航及び港運併用分を含む。二次輸送船22隻、1,288千総トン、沖縄復帰に係る石油製品用許認可船6隻、114千総トンは含まれていない。
- 3.

資料出所：運輸省

表32 主要品目別内航貨物輸送量

	輸送トン数 (1,000トン)			輸 送 ト ン キ ロ (100万トンキロ)			平均輸送距離 (Km)	
	昭 和 40年度	5 3	53/40%	4 0	5 3	53/40%	40	53
石 炭	30,936 (17%)	12,164 (3%)	39.3	23,645 (29%)	9,436 (5%)	39.9	764	776
鉄 鋼	24,016 (14)	60,785 (12)	253.1	13,406 (17)	30,320 (14)	226.2	558	499
石 灰 石	9,477 (5)	36,925 (7)	389.6	2,771 (3)	11,191 (5)	403.9	292	303
砂利・砂・石材	13,047 (7)	67,483 (13)	517.2	2,122 (3)	7,103 (3)	334.7	163	105
セ メ ン ト	11,416 (6)	40,373 (8)	353.7	6,257 (8)	22,075 (11)	352.8	548	547
石 油 製 品 等	40,272 (23)	143,465 (29)	356.2	12,115 (15)	57,971 (27)	478.5	301	404
そ の 他	50,490 (28)	141,462 (28)	280.2	20,319 (25)	73,875 (35)	363.6	402	522
合 計	179,654 (100)	502,657 (100)	279.8	80,635 (100)	211,971 (100)	262.9	449	422

(注) 1. 「内航船舶輸送統計」による。
2. () 内は各品目別のシェアである。資料出所：運輸省

表33 貨渡船腹量階層別貨渡隻数別事業者数 昭和54年3月31日現在

貨渡船腹量	貨渡隻数 0 隻 (休止中)	1 隻	2 隻	3 隻	4 隻	5 隻以上	合 計	構成比 %
0 G/T	496						496	8.8
200 G/T 未 満		2,979	2	2			2,983	52.8
200 ～ 300		144	43		1		188	3.3
300 ～ 500		692	155	11	1		859	15.2
500 ～ 1,000		227	235	46	8	4	520	9.2
1,000 ～ 2,000		51	144	74	28	10	307	5.4
2,000 G/T 以上		49	57	63	51	72	292	5.2
合 計	496	4,142	636	196	89	86	5,645	100.0

資料出所：運輸省

長」期に、それぞれの海運業界がどのように対応したかによるといわれている。すなわち前述したように愛媛の内航海運業界（とりわけオーナー）は歴史的・地理的理由等により海運業界の基盤がしっかりしており「高度成長」にいちはやくうまく乗ることが出来た。そして一度「高度成長」にうまく乗ると先発企業のメリットを発揮して、中央の大手オペレーターへの系列化・固定化をよりしっかりしたものにしていった。もちろんこれには前

述の船舶整備公団の資金の有効利用、地元造船界、金融界とのタイアップによるモデル船の建造により、安い船価の船舶の調達が可能になったことも大きく作用している。これは地元造船所での建造率の非常に高さにもうかがえる（表16参照）。またその際地元銀行のバックアップにより、何億円という借金の長期割賦返済も可能になり、割合容易に新船の建造が可能になった。また買替えをひんばんに行うことにより船舶の投機的運用にもうまく成功して、木船から小型鋼船、中型鋼船、大型鋼船への買替え（図2、図3、図4、図5参照）により、船令の若いすぐれた現在のような船舶を所有し、企業経営をより安定したものにしていっていったといえよう。

もちろん、このような現在の愛媛の海運業界をきづくためには海運業者自身の努力も忘れてはならない。愛媛のオーナーは非常にたくさんの業者が中央に出ているため全国レベルの変化に敏速に対応ができる。また各地区の組合で相互に情報を交換し、船種別に中央の海運組合と結びついているので各組合で相互の情報交換も行っている。オーナー自身もよく研究している。ただこれからの「安定成長」期に愛媛の海運業界が成長・発展していくためにどのように対応していくかはいまだ手さぐりの域を出ないといわれている。

付記 本稿は「はしがき」にも書いたように本来は「高知県内航海運の現状と課題(1)(2)」の補論をなすものであり、小生が愛媛県の調査を担当したので執筆を担当する結果になった。したがって本稿に何らかのメリットがあるとすれば前述稿の共同執筆者の皆様のお陰である。もちろんありうべき誤謬は筆者のものである。

なお、愛媛県庁からは愛媛県に関する色々な資料の提供をしていただいた。また愛媛県内航海運組合連合会事務局長 藤岡一男氏には、本稿の資料の提供および愛媛県の内航海運の現状につき懇切にお教えいただいた。また本学経済学部技官 小山留美さん、学生中村享君、前川明俊君には資料の整理、作成ならびに清書でいろいろと手数を煩した。記して感謝の意を表したい。

図1 輸送機関別輸送トンキロ

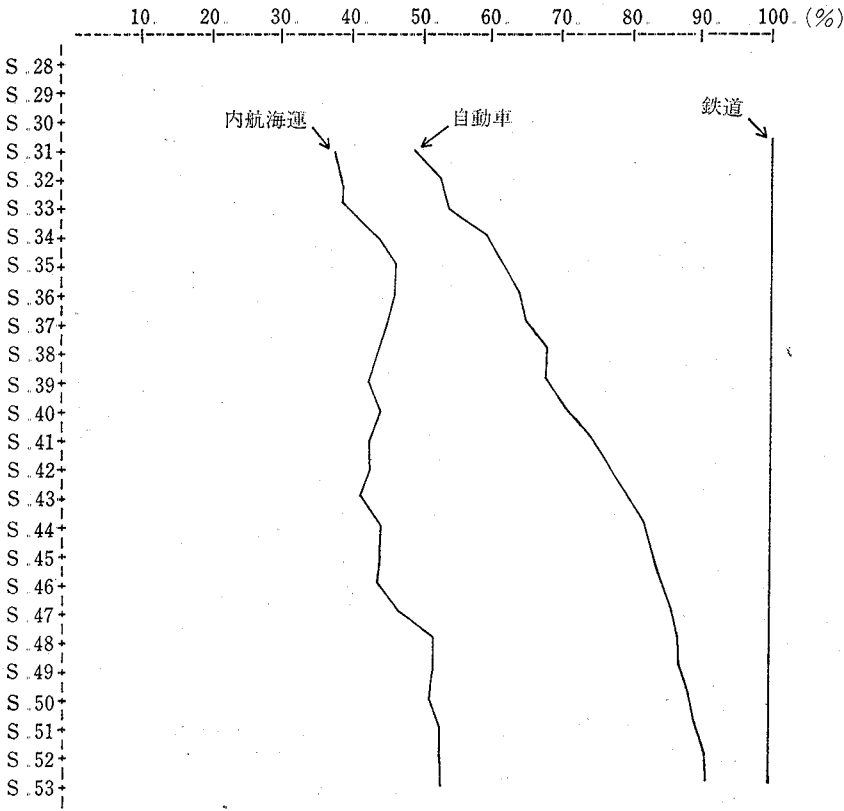


図2 隻数における鋼船の割合

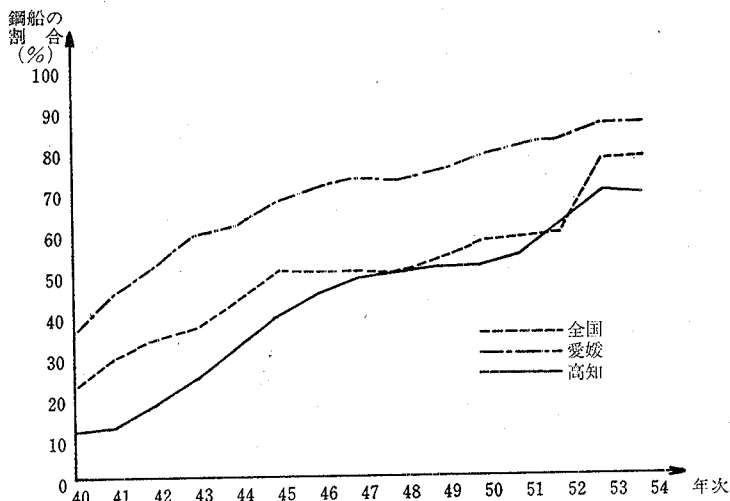


図3 G/Tにおける鋼船の割合

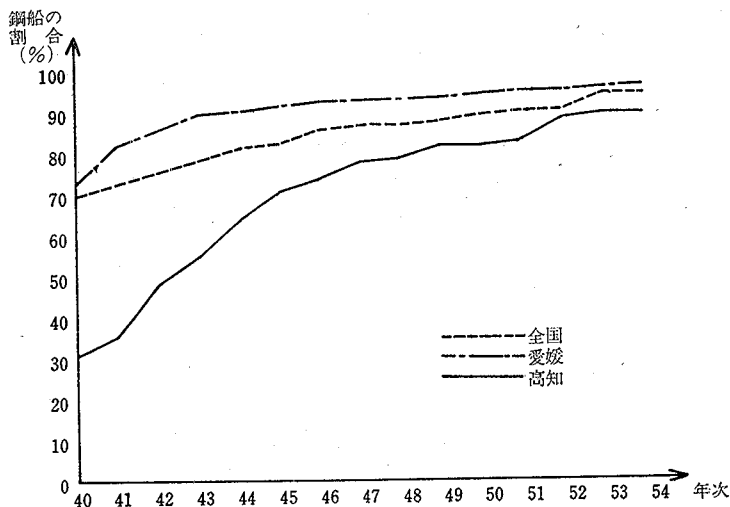


図4 一隻あたり総トン数 (=総トン数/隻数)

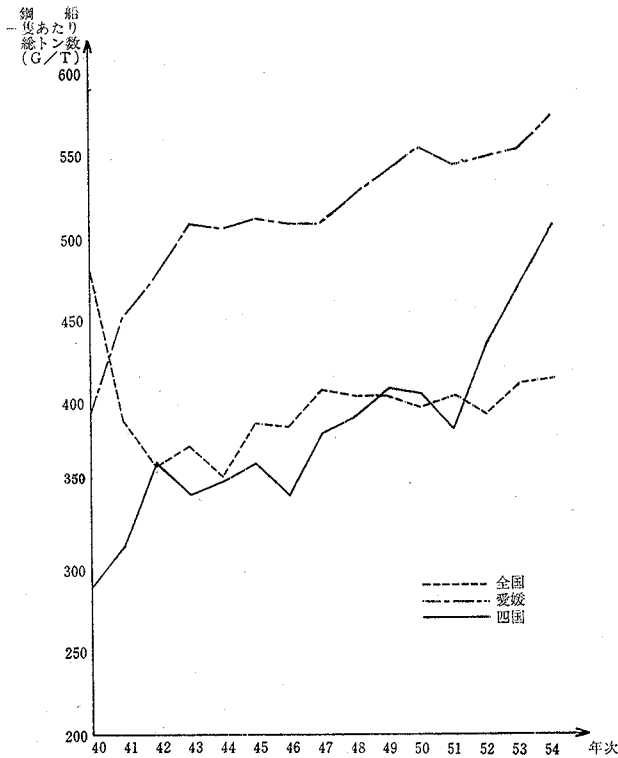
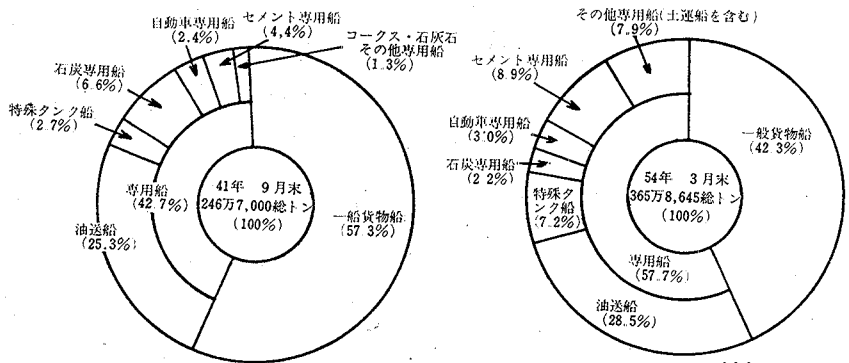
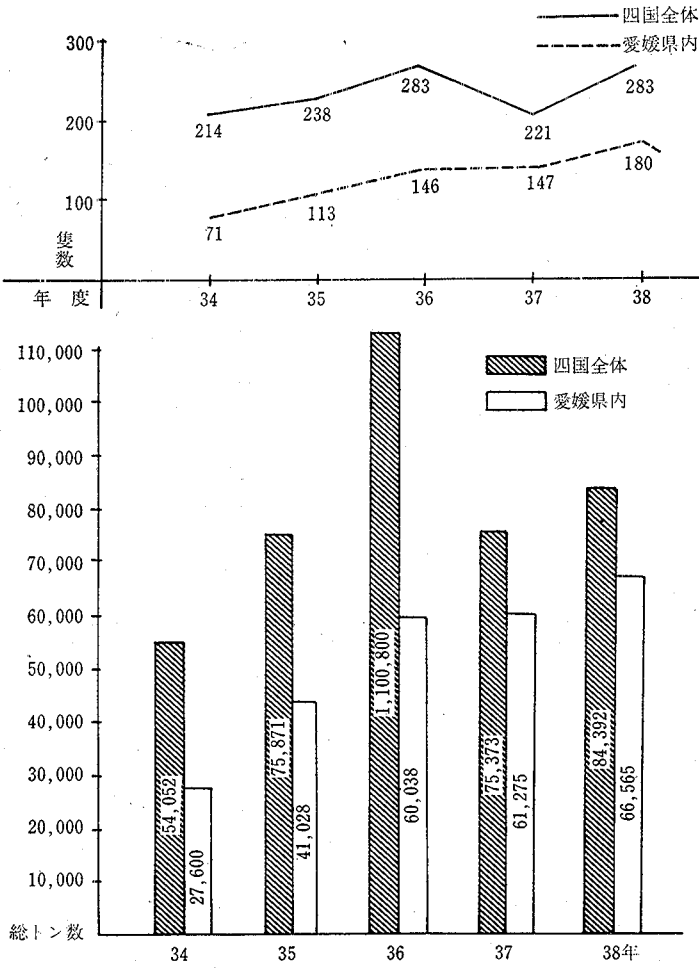


図5 専用船化率の推移



(注) 本図は鋼船(二次輸送船を除く)のみを対象とした。
資料出所: 運輸省

図6 最近5ヶ年間の鋼船建造実績



資料出所：「愛媛の海運」13号，昭和39年