

特250

291

1661

港灣都市としての広島

広島商工會議所



始



特 250
281

港灣都市としての廣島

目次

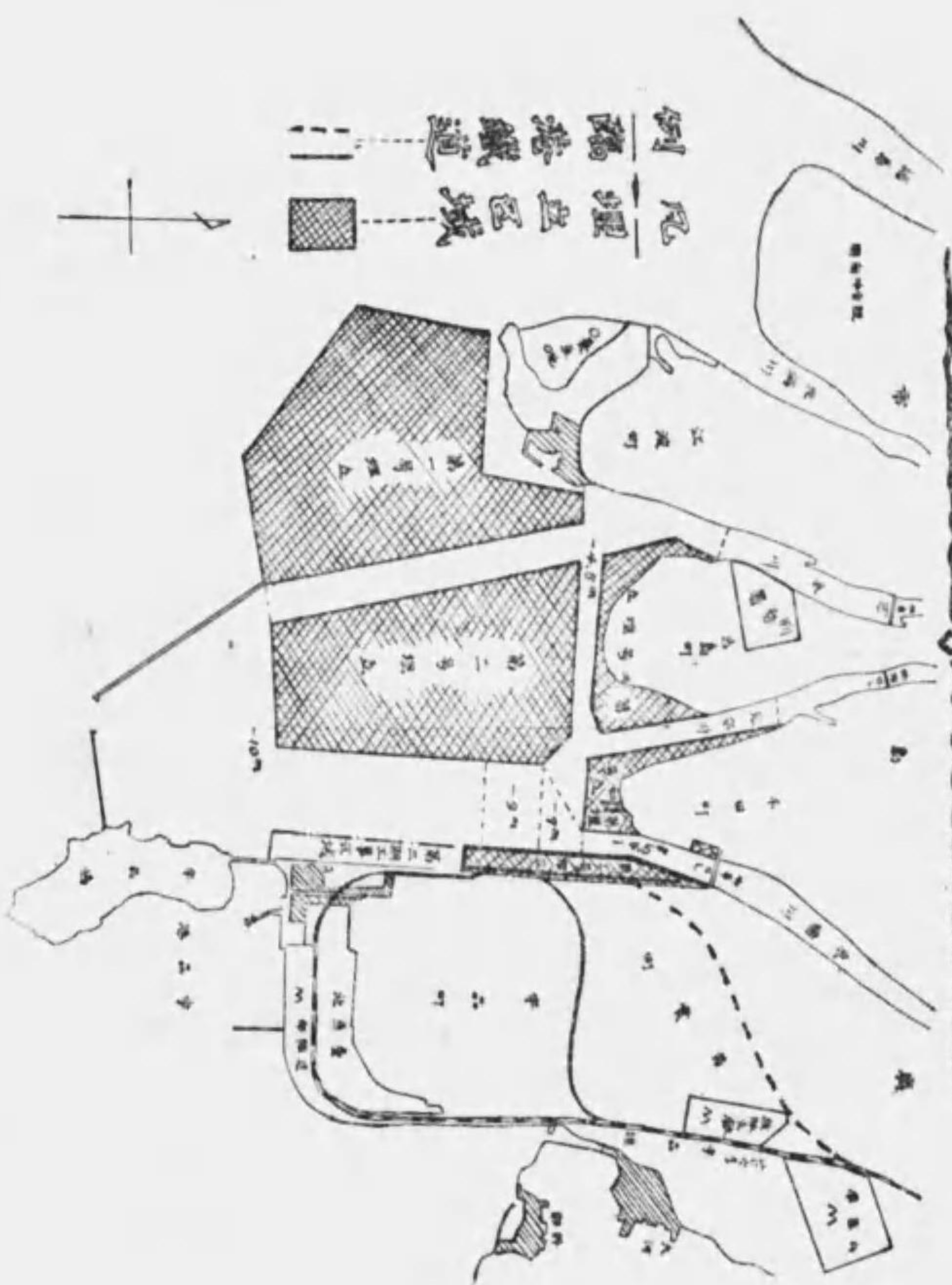
第一、廣島港灣の現状と商工業	一頁
一、都市と港灣	一頁
二、運賃及荷役諸掛の現況	三頁
三、工業	六頁
四、商業	一〇頁
五、貿易	一三頁
第二、港灣設備の改善と商工業	一七頁
一、主要航路の寄港と出入船舶の増加	一七頁
二、工場誘致と工業の發展	一九頁
三、後方地域の培養と商業の發展	二〇頁
四、農村、山村及漁村の振興	二二頁
五、關係諸官衙の設置	二三頁
六、港灣問題の解決と市民の責務	二四頁
附 録	二六頁
港灣協會に就て	二六頁



港灣設備の完成……都市發展の趨向



廣島港築港計畫圖



廣島としての都市港灣

第一、廣島港灣の現状と商工業

一、都市と港灣

凡都市は一國文化の精華、國力の象徴をなすものであつて國運の進展は懸て都市の發展に負ふとさへ謂はれて居る程であるが、近時に於ける人口の増加が殆ど都市の膨脹發展に因る所多きを見るも、此説を肯定せざるを得ないのである。されば將來の都市は其自立上から云ふても又國力の發展上から云ふても、之に適應すべき施設を要するのであつて都市計畫の如きも其目的茲に存するのである。即地域制の確立、街路網の完成、交通機關の普及を始め各種の保安上、社會上將又衛生上の施設より進んでは地方又は國際間に連絡すべき鐵道、水運並に兩者の接續地點たる港灣設備の如き最重要視せられ來つたのである。

抑都市發展の徑路は商業に、工業に、政治に、教育に多種多様に岐るゝのであるが、今日の世界經濟の時代に於ては、産業及貿易の隆昌を計るに非ざれば到底十分なる都市の發展は望むべくもないのである、今之を歐洲大陸諸國の例に就て見るに佛蘭西のポルドー、和蘭のロッテルダム、白耳義のアム

ベルス等が今日あるを致したる所以のものは、主として其國民や市民の努力により都市百般の施設の完成を期すると共に世界經濟の競争場裡の勝者たらんことを期し、拮据經營港灣の改良に巨費を投じ世界の交通系統の主要地點たらしめればこそ後方地域の産業の隆昌と、貿易の發展を招來し、其國運の進展に貢献するに至つたのである。

翻て四面環海の我國に就て見るに、古來天然の良港が多かつたので却て港灣設備の改善が閑却され鐵道や海運の發展に副はざるの憾があつて、我官民が此問題に注意を拂ふやうに至つたのは主として大正の初年以來のことに屬する、それでも横濱、神戸、關門等の國港(第一種重要港灣)を始め大阪、名古屋、小樽等何れも面目を一新し、其他の地方港に於ても港灣設備の良否が其都市の盛衰に重大なる關係を有することが漸く知れ渡つて其地方民の覺醒奮起を促し、其完成に向て努力するに至り、大正元年僅に百十七萬圓であつた内務省の港灣費は今や八百四十二萬圓と七倍するに至つたのである。

然るに我廣島市の如く四周に十分なる工業地域と並に將來望みを囑すべき廣汎なる埋立可能の海面を有し、其商勢圏は廣島、山口、島根、愛媛、大分の諸縣に及び、外滿洲、朝鮮、臺灣、支那各地に通ずる航路を有する臨海都市に於て其港灣設備が四十年前の儘に委せられ居るが如きは思はざるも甚しく、其解決は近代産業の特色たる經營の合理化を容易ならしめ且國際貿易の發展上閑却する能はざる所である、然るに其現狀や如何以下少しく説く所あらんとするものである。

二、運賃及荷役諸掛の現況

現在に於ける宇品港の設備は過去半世紀に亘る經濟界の一大躍進を雲煙過眼視して明治二十三年以來何等改善らしき改善を加へられて居らぬのである、即臨港地帯は僅に海岸面の二割を占むるに過ぎず繫船壁の設備もなく、棧橋や荷揚場と臨港鐵道との連絡はまるきりなつて居らぬ、大量貨物の積卸に要するクレーンもなければ出入貨物を保管すべき倉庫の設備もない、大阪以西最大の木材市場として其集散高五十五萬噸に達するに拘らず貯木場の設けさへもないのである、唯近年市に於て設備したる荷揚場と上屋とが不十分ながらも稍港灣設備として氣を吐いて居るに過ぎぬのである。之と共に河川の改修浚深が顧られて居ないので太田川の諸派川が市内を貫流して居ながら水深淺く、自然の潮汐の干満に支配せられて一回の荷役に時には二日も三日も要することがあつて荷役諸掛が不廉につく。

尙市の中心を貫流する元安川、本川に入るには港外遠く江波沖又は吉島沖を迂回せねばならぬので秋冬の西風強烈なる季節には往々にして船の海難により積荷の損害を見るのであるが、此危險があるので旁々船賃の不廉の一因となるのみならず、海上保險は宇品港迄の海難を保險するので契約區域外として保險の効力之に及ばず、往々にして荷主との間に紛擾を發生し、其の局見舞金位で梟となるのであつて此損害が矢張原價に加算せられ、商工業の發展を妨ぐる事が少くないのであ

今當港に於ける主要出入貨物の荷役諸掛を示せば次表の如し。

港内河川荷役諸掛一覽表

穀類	朝鮮	支那	糖類	砂糖	木材	金	セメント	石炭	其他	計	換算料金			推計輸移出	推計料金
支那産	北海	支那産	精糖	粗糖	板材	角材	ト	九州炭	滿州及印度支那		噸當り	入貨物總量	噸	額	
噸	噸	噸	袋	袋	立方尺	立方尺	噸	噸	噸		圓	圓	圓	圓	
400	400	400	500	500	200	200	600	1000	1000	3500	1,800	800	1,800	86,400	
200	200	200	150	150	100	100	100	3,500	3,500	800	1,200	1,200	1,800	14,400	
100	100	100	80	80	50	50	100	800	800	900	1,100	1,100	1,800	14,400	
300	300	300	250	250	150	150	400	900	900	700	1,300	1,300	1,800	21,600	
100	100	100	100	100	50	50	100	1,000	1,000	1,000	1,100	1,100	1,800	16,200	
100	100	100	50	50	50	50	100	1,000	1,000	1,000	1,100	1,100	1,800	16,200	
100	100	100	50	50	50	50	100	1,000	1,000	1,000	1,100	1,100	1,800	16,200	
100	100	100	50	50	50	50	100	1,000	1,000	1,000	1,100	1,100	1,800	16,200	
100	100	100	50	50	50	50	100	1,000	1,000	1,000	1,100	1,100	1,800	16,200	
100	100	100	50	50	50	50	100	1,000	1,000	1,000	1,100	1,100	1,800	16,200	
100	100	100	50	50	50	50	100	1,000	1,000	1,000	1,100	1,100	1,800	16,200	
100	100	100	50	50	50	50	100	1,000	1,000	1,000	1,100	1,100	1,800	16,200	
100	100	100	50	50	50	50	100	1,000	1,000	1,000	1,100	1,100	1,800	16,200	

肥料	織物	其他	其他	計
豆 粕	雜貨	其他	其他	
噸	噸	噸	噸	
160	200	100	100	560
100	200	100	100	500
100	200	100	100	500
100	200	100	100	500
100	200	100	100	500
100	200	100	100	500
100	200	100	100	500
100	200	100	100	500
100	200	100	100	500
100	200	100	100	500
100	200	100	100	500
100	200	100	100	500
100	200	100	100	500
100	200	100	100	500
100	200	100	100	500
100	200	100	100	500
100	200	100	100	500
100	200	100	100	500
100	200	100	100	500
100	200	100	100	500

解船賃は市の中央部を標準として算出す

前掲字品港一ヶ年の出入貨物七十萬二千噸と推算し、之れが解船其他の荷役諸掛概算八十六萬四百十圓に達するのであるが若し港灣設備が完全し、接岸荷役が容易であつて、陸揚したる貨物は直接、若しくは上屋に於て荷捌をなしたる後目的地に發送するなり、又は臨港地帯内に完全なる倉庫があつて或期間内其處に引取ることが出來、尙河川の改修と浚渫が行はれていつも一定量以上の水流があつたならば、現在よりも大型の解船が自由且容易に市内に出入することが出來、そこに時間の無駄がなくなり、一日に二回も三回も荷役が出來て從來に比し荷役能率が昂り、荷役諸掛の低廉を來すは見易き道理である。我國の港灣の多くが完全なる接岸荷役の設備が出來たならば大凡五割見當の諸掛節約が可能であると云はれて居る程である。廣島港灣に於ては解船により遠く市内に入るものが多いのである

から之を最低四割の節約可能と見るも、尙且每一ヶ年三十四萬四千圓の節約が出来るのであるが、之は輸移入貨物を現状の儘として計出したる數字であつて、設備の改善と宣傳とに少しく努めたならば出入貨物の遞増により其受くる利益の幾何なるを知らないものである。

三、工業

以上の結果として移輸入の工業原料が不廉につく、天然資源に乏しき我國の工業經營は低廉なる原料を海外に仰ぎ、之を精製加工して更に外國に輸出するを以て經濟政策とせねばならぬ、そこで之等の商品は二重に港灣を経由することゝなるのであるから、地元の港灣が開港であると云ふことゝ、設備完全にして迅速且低廉に貨物の引取積込が出来ると云ふことは非常な強味である。噸當り五十錢の荷役諸掛の節約は出入では一圓の節約となる。地方又は國際相互間の競争上製品の原價採算を重視せねばならぬは勿論であつて、今日喧しく云はれて居る産業の合理化も、能率の増進も原價採算を引下ぐる事が大眼目であつて、運賃や荷役諸掛の低廉を計らねばならぬことは分り切つた話である。港灣設備の不完全なるが爲め、以上の如き不利益がある、そこで工業が興らない、出入の貨物も少い荷役諸掛も益々高くつく、現に工業經營上必要な石炭の如き大量の需要がないので不利益と知りつつも産地から十萬斤乃至二十五萬斤積の帆船で引取るので普通若松から一週間乃至十日を要するので

ある。之れが横濱邊りでは今日若松を積出したならば三日の後には到着するのである、僅に百四十哩しかない、若松廣島間が一週間が、りて噸當り運賃(過去五ヶ年平均)一圓八十三錢を要し、六百三十海里の若松、横濱間が僅か二三日で到着し而かも噸當り運賃平均一圓六十七錢で若松、廣島間に比し距離に於て四倍半せるに拘らず運賃は却て一割も安くつくのである。

今廣島へ大量の石炭を引取るに當り、假に最小六百噸積(百萬斤)の汽船を使用するものとすれば滞船料の關係上之を二日間に荷役をせねばならぬ(一日五十萬斤の割)が電氣會社を除き一口五十萬斤以上の引取手が無い、三萬斤や五萬斤の解船を利用して満潮を待つて川入して居たのではとても二日や三日で荷役の出来る筈はない。已むなく不利益と知りつつも高い石炭を使はねばならぬのである。高い石炭を使つて作つた製品が高くつくことは之亦明瞭なる事實である。

石炭運賃比較 (噸當り)

大正十二年	若松廣島間	若松横濱間
十三年	二、〇五	二、三〇
十四年	一、六〇	一、七三
十五年	一、七〇	一、四七

昭和二年 一、七六
平均 一、八三
一、四四
一、六七

斯くて廣島市には工業が興らない、六大都市に亞ぐとか云つて威張つて見た所で始まらぬ、大正十四年中の工業生産額五千五百三十四萬四千圓であるが、今我國に於ける最多額の産額を有する大阪市以下順次二十都市の工業生産額を比較するに、廣島市は辛じて第十位を占めて居るが、其人口一人當りの産額は第一位川崎市の一千四百四十九圓を最高とし廣島市は第十八位を占め僅に二百九十二圓に過ぎないのである。左表の如し。

都市工業生産額比較表 (大正十四年中)

都市	工業生産額	人口一人當り	順位
大阪	八九六、三三三 <small>千円</small>	四二二 <small>円</small>	一五
東京	四九八、二四二	二四一	二〇
名古屋	三三三、一五四	四三一	一三
神戸	二九三、六九八	四五六	一一
京都	一八四、二九六	二七一	一九
川崎	一一三、二二三	一、四四九	一

都市	工業生産額	人口一人當り	順位
門司	九〇、二三二	九一四	四
堺	八一、九二三	七八一	六
和歌山	五九、五五一	五六八	八
廣島	五五、三四四	二九二	一八
岡山	五二、六三六	四三三	一二
濱松	五〇、四六九	五四九	九
金澤	四九、八三六	三三七	一七
尼ヶ崎	四八、三七六	一、〇三九	二
前橋	四三、一二〇	五四三	一〇
富山	三五、九四三	四二八	一四
大垣	三五、三三四	四一九	一六
岐阜	三五、二八七	一、〇〇七	三
桐生	三二、一九三	七三〇	七
今治	三一、七六一	八三三	五

廣島市が相當の工場適地と後方地域を有し、外に出するに天然の良港灣を有するに拘らず斯くの如く

下位にあるもの其因て来る所多々あるべしと雖港灣設備の改善と河川の改修が等閑に附せられ居ることも原因中の最も大なるものなりと断じて憚らないのである。

四、商業

運賃高や荷役諸掛の不廉は即仕入原價高となる、廣島市の如く小賣商業の盛なる都市に於ては販賣技術上安く仕入れて、安く賣るの商策をとらねばならぬは今更絮説する迄もないことであるが、尙後方地域を培養するには工業の隆昌と共に凡有商品が低廉に出入し得ることを要する、然るに廣島市の移輸入穀物、肥料が神戸、下關、尾道から壓迫を受けたり、鮮米が吳、吉浦の商人の手を経て移入せらるゝが如き皆運賃や荷役、諸掛の不廉によるのであつて廣島市の後方地域を脅かすこと少からず、之を今日の儘に委するに於ては廣島市に於ける之等の仲次商業は自滅の外なしと迄極言せらるゝ程である。

天然の良港を有し、太田川の七派川市内を貫流するのであるから之を活用するならば貨物出入の自由迅速且運賃低廉なる海運を利用することを得るも近代的港灣設備が施されてないので却て天然の地位から云つてずつと劣る以上の諸港から商勢圏を脅かさるゝのである。

今一俵の精製糖を産地から引取ると假定せよ、大阪より鐵道輸送の場合は契約後着荷迄凡そ四日乃至五日を要し、而かも運賃諸掛が一俵當り三十九錢を要するも之を下關よりするときは、午後二時迄に電話すれば翌朝六時には宇品港に着く、引取り迄僅に一日にして而かも運賃及荷役諸掛は三十二錢で七錢の開きがある、若し港灣の設備が整ひ、河川が十分に利用され得たならば荷役諸掛が輕減せられ十二三錢の開きが生ずるのであつて商工經營上どれ程強味となるか知れぬのである、然るに港灣や河川の不完全なるが爲め十分に海運の利用が出来ないのである。

都市商取引の振否を卜すべき手形交換高に就て見るに全國二十交換所々在地中廣島市は第十一位に屬し、其一枚當り金額に至つては更に低下して第十三位を占むるに過ぎないのである、左表の如し。

各都市手形交換高比較表 (昭和二年中)

都市	枚數	金額	平均一枚當り額	同順位
東京	一一、五一六、七一〇	二七、三二七、四七五 <small>千円</small>	二、一八三 <small>円</small>	三
大阪	九、三九二、七五三	二〇、一三〇、〇九一	二、一四四	四
神戸	二、三二二、九六八	六、〇七九、八一五	二、六二五	一
名古屋	二、四三二、四四一	二、六七八、七九四	一、一〇一	六
横濱	七五五、三九八	一、七一一、〇七三	二、二六四	二
京都	二、一四一、六四六	一、四九九、一〇一	七〇〇	一一

關門	四〇〇、六五五	五二五、二〇二	一、三一	五
小樽	四六九、一九八	四三三、八一七	九二五	七
福岡	三九三、二五八	二九〇、九七三	七四〇	一一
函館	四三七、九五八	二五八、七五七	五九一	一四
廣島	三六一、六〇六	二三九、七七四	六六三	一三
岡山	二三九、五〇二	一八〇、七九五	七五五	九
金澤	三五五、五一〇	一四四、七二一	四〇七	一八
濱松	二二〇、二三二	一一二、三九五	五一〇	一六
札幌	二二七、五二八	一〇四、四五〇	四八〇	一七
熊本	一三四、八四一	一〇〇、七六五	七四七	一〇
長崎	一六七、九八二	八九、四八一	五三三	一五
新潟	八七、二四〇	七九、七五七	九一四	八
仙臺	一九六、七一一	七三、九六八	三七六	一九
静岡	二一六、六五五	七三、六二三	三四〇	二〇

廣島市よりも手形交換高の多い都市中六大都市を除きたるあとの關門、小樽、福岡、函館の四市が揃

ひも揃つて著名なる港灣都市であると云ふことは抑何を物語るものであらう？。

五、貿易

商工業經營上の不利は即對外貿易の不振となる、工業不振で安い良い品物が出来ぬとすれば海外輸出は愚か内國取引に於ても競争に敗をさらねばならぬ、廣島の家具、建具や和傘類が九州方面同業の脅威を受けつゝあるは周知の事實であるが、海外貿易に於ても税關出張所設置以來直接輸出入の道は開かれたるも輸出貿易不振の爲輸出貨物と輸入貨物との權衡がとれぬのである、船舶が往復共或程度以上の積荷のあると云ふことは所謂『兩荷の港』として海運業者にとり頗る經濟的であるから運賃は採算上引下げ得るので其港にとり有利となるも、過去五ヶ年間の宇品港の輸出入貨物は次の如く、輸入に偏して居て所謂『片荷の港』として出港には積荷がないので船主の採算上運賃も高からざるを得ぬのである。

大正十二年	三、〇六八噸	八一、一〇六噸	八四、一七四噸
十三年	四、三九七	八六、三七九	九〇、七七六
十四年	二、五〇六	九七、八〇一	一〇〇、三〇七
十五年	三、三七〇	一一六、四九〇	一一九、八六〇

昭和二年 四、五二七 一五四、六四五 一五九、一七二
 平均 三、五七四 一〇七、二八四 一一〇、八五八

廣島市の特産品たる縫針、製綿、清酒、罐詰の如き多くは阪神又は關門を經由し輸出せらるゝも、こは畢竟當地が海外貿易上片荷の港として貿易船が入港を喜ばないので、大連青島方面輸出の場合阪神よりするも、宇品港よりするも運賃に開きがないのみか、前者は便船が多いので機敏なる取引が出来るので當地神戸間の運賃を餘計に負擔しながら、阪神より輸出せらるゝのであつて、益々輸出入の權衡を失するに至つたのである。

尙不開港地たることも貿易不振の一因である、廣島市の港灣が現状の儘にある限り、到底海外貿易の足場を得ることは出来ない、唯關稅法第九十八條後段の適用により外國貿易船の出入を特許せられて居るのであるが不開港なるが爲

- 一、外國貿易船の入港は一々特許を要し其都度特許料四十五圓を要すること(明治三十五年七月大藏省令第十七號)
- 一、外國貿易船は當港と他の開港との間に於て貨物の輸送をなすことを認められず
- 一、海外に於ける船舶業者海運業者に貿易港たることを周知せしめ難きこと
- 一、第二種重要港灣の指定容易ならず築港完成上の支障となること
- 一、保税倉庫や假置場の設備がないので關稅を納付することなく或期間内輸入貨物を保管するとか或

は一度地域内に於て加工精製して再輸出するが如き利益を受くる事が出来ないで資金の能率を低下することが少くない。

以上の不利不便あるが故に貿易の發展を妨ぐる事が少くないのである。今全國主要貿易港の輸出入額を掲げこのことを立證せん。

主要港貿易額表 (昭和二年中 各税關調査)

港名	輸出 (千円)	輸入 (千円)	計 (千円)
神戸	七〇五、七二九	九六六、一九二	一、六七一、九二一
横濱	七四九、〇〇六	五七四、八二〇	一、三二三、八二六
大阪	三六三、三五二	二六四、九二三	六二八、二七五
名古屋	五一、八九二	七七、三八八	一二九、二八〇
門司	三六、八七三	八二、四六五	一一九、三三八
四日市	六、二一〇	三六、九三一	四三、一四一
若松	一一、六〇〇	三〇、八九五	四二、四九五
長崎	一〇、四六一	二五、四八二	三五、九四三
函館	一四、六六六	二〇、六〇九	三五、二七五
計			一五

清水	一二、四一二	一七、四二一	二九、八三三
小樽	一五、三九九	八、九六五	二四、三六四
三池	九、九四八	四、二九八	一四、二四六
武豊	七九	一二、五六五	一二、六四四
青森	一、〇九四	一〇、〇七六	一一、一七〇
鹿兒島	二一八	九、一二五	九、三五三
新瀉	三〇	八、六七〇	八、七〇〇
敦賀	二、二三四	九、一二四	八、二三八
伏木	一七二	六、三三四	六、五〇六
糸崎	三二一	五、一八二	五、五〇三
那覇	一一六	五、一五〇	五、二六六
宇品	四二五	四、七三三	五、一五八
博多	五三	四、九三七	四、九九〇
徳山	二一〇	三、九七八	四、一八八
唐津	二、〇三五	九五三	二、九八八

三角 一三三
下關 一、七八二

二、九一六
九八四

二、九二九
二、七六六

貿易港としての諸障害を除去し、名實共に眞の貿易港として其發展を期するが爲にはどうしても新廣島大築港の完成に向けて努力するの外ないのである。

第二、港灣設備の改善と商工業

一、主要航路の寄港と出入船舶の増加

貨物輸送の迅速、自由、且運賃の低廉なるに於て水運の陸運に勝れる處多きに拘らず臨海の大都市たる廣島市が十分に之を利用し得ざる所以のものは畢竟港灣設備と河川の整理が出来て居ないからである、然るに一度近代的港灣の設備が完成し、又河川にはいつも一定量以上の水があつて發動船や舢舨の出入が自由であり、安全、迅速且低廉に荷役が出来、且後に述ぶる所の商工業の發展と相俟て出入貨物の増加を見るならば、内外主要航路の船舶は恰も蟻の甘きに着くが如く競ふて入港するに至るは見易き道理である。

説を爲すもの或は曰く『廣島港灣は本航路から二十五哩も隔て、居るから船舶が出入しないのである』と、併し斯の如きは盾の一面を見たる一の杞憂ではあるまいか。造船術や航海術の進んだ今日に於て

二十五哩や三十哩の迂廻は殆ど問題ではあるまい、船舶業者も等しく商賣人であるから、貨物が澤山あつて、荷役が安全、迅速且低廉に出来るならば、どんな灣内や入海でも乃至河港と雖どし／＼這入つて来るのである、現在の不振は荷役が不便で、貨物が少いから迂廻して迄出入するの採算のとれない船舶が少くないからである。

今廣島港灣を寄港地とし又は起點とする諸航路を擧ぐれば、次の如く主要航路の寄港を見ないものが多く、偶々之もあるも其回数が少く、又新義州、大連、青島線の如き復航のみの寄港であつたり、又沿海航路に於ても高濱、今治、多度津、別府線の如き何れも大廣島起點の航路としては餘りに貧弱であつて港灣設備の改善と商工業の發展により、開拓せらるべき新航路や既存航路の就航船を引着くべき餘地が少くないのであつて、將來之等が實現するに至つたならば各方面から低廉なる原料や製品の移輸入も出來、之を精製加工するなり、又は商機を見て更に他に移輸出することを得、都市の發展を促すに至るのである。

沿海航路

大阪山陽線	毎日二回	廣島別府線	毎日一回
廣島高濱線	毎日二回	廣島今治線	毎日三回
廣島尾道線	毎日二回	宮島多度津線	毎日一回

近海航路

大阪大連線	毎月一回	廣島尾道大連線	二ヶ月三回
大阪青島線	毎月六回(復航)	大阪清津線	毎月二回(復航)
横濱高雄線	毎月二回	小樽函館線	毎月三回
新義州大阪線	毎月二回(復航)		

尙北米、露領沿海州、佛領印度支那等との間に不定期船あり。

二、工場誘致と工業の發展

港灣設備の完成により荷役諸掛の低減、出入船舶増加、運賃の低廉となり延て移輸入貨物の原價は引下げられ、之を精製加工して再其港灣を経て移輸出するに於ては二重の利益を受け得らるゝのであるから、之れにより既存工業の發展は固より新工場誘致策を講じて都市の發展を計らねばならぬ。差當り廣島港灣築港に伴ひ、約百萬坪の埋立地が造成せらるゝのであるから、之を一定條件の下に工場經營者に實費提供し尙或年限の間市税を減免し、道路、運河、鐵道、水道、電力、瓦斯等の設備に關し出來得るだけの便利を計り、給炭の設備を整へしむる等之れが保護助長策を講ずるに於ては現在の陸軍及專賣局諸工場が何れも優良なる成績を擧げつゝあるに照し、其發達を見んこと毫も疑ひの餘地を

存しないのである。

我國工業の大宗たる繊維工業が其二大中心地たる關東及阪神地方に於て發達の飽和状態に達し、今後は氣候、風土の關係や工業用水の供給及職工募集に好都合なる岡山、廣島等中國筋に伸び行く趨勢にありとは其道の人の見る所である。廣島市は曩に一度帝國人造絹絲株式會社第三工場並に陸軍造兵廠東京工廠の移轉候補地に擧げられたるも不幸にして其實現を見なかつたのであるが、工場經營上の缺陷たる港灣の設備改善と河川の改修とにより運賃及港内荷役諸掛りが低減せられ、埋立地の造成により工場敷地が廉價に提供せられ、且電力料金の低下を見るに至つたならば既存工場の發展も大工場の誘致も比較的容易に出來得るのである。

今假に職工三四千人程度の五工場が新に設けられたとするならば、職工其他の工場關係者と其家族だけでも五六萬の人口吸集となるのであつて、延ては之等の工場を經營したり、増加せる人口を養ふ爲の必需品を取扱ふ商工業者を誘致するに至るが故に港灣出入貨物は益々増加し、隣接町村の合併と相俟て益々都市の膨脹發展を來すに至るべく、其成否は一に懸て市民の努力如何によるものである。

三、後方地域の培養と商業の發展

既に港灣の設備完成し、工業の發展を促さんか人口は増加し、出入の貨物亦激増し、商取引の隆昌に

赴くべきは論を俟たざる所である、即港灣設備の改善、河川の改修による荷役諸掛りの低減となり、尙工場用燃料炭の運賃や大量生産による生産費の低下等により商權を擴張し得るは明なる事實である例へば本市特産の製綿が百匁當り五厘方安く仕上がるものとすれば之を噸當りに換算するときは一圓二三十錢の原價低下を來し、鐵道で輸送する場合(四級品)二十七哩分の運賃に當り、又輸入木材を加工して屋根板となし一間當り平均四錢の原價を引下げ得たならば鐵道により發送する場合(五級品)之亦噸當り一圓二三十錢の運賃を負擔し得て三十一哩だけ進出し得るが故、それだけ後方地域の培養となるのである、假に之等の製品の後方地域が本市以西に於ては從來山口縣小郡迄に亘つて居たものとするならば更に西方厚狹又は小月方面に進出し、福岡地方の製品と販路を争ひ得る譯であるが、尙それよりも運賃の低廉なる海運により輸送する場合には其効果一層顯著なるものがあるのである。尙商權の擴張は獨り工産品に限つた譯ではなく、主要集散品たる米雜穀、海産物、織物、雜貨、肥飼料、果實、蔬菜其他に至る迄等しく利益を受くるのみならず人口増加による市民の需要増加と相俟て、何れの商品界にも好影響あるべきは論なき所である。

又貨物出入の増加は自然運送取扱業者、倉庫業者、船業者の業務に好影響を及ぼし、保險業者、銀行業者の受くる利益も亦少からず、當地の如く預金超過の著しい都市に於ては兎角銀行業者に對する非難が多いのであるが、商工業の殷盛は堅實なる商取引の發達を促し、倉庫證券や船荷證券の流通も

圓滑となり、荷爲替取組も旺盛となり、銀行業者は今日以上に好放資口を得て『郷土の資金は郷土へ』なるモットーも現實化せらるゝのみならず進では他より資金の流入を見るに至らん。

電氣、瓦斯供給業者、鐵道及軌道業者にも利益は均霑せらるべく需要供給の關係により金利や使用料金の低下を見んか需要者の利益ともなり環り環て一般市民の福利増進ともなり得るのである。

尙港灣の築港、河川の改修、工場を増設等により土木建築請負業者の受くる利益は蓋し大なるものあるべく、從て一般職工労働者も亦其利益の分配に與り得るのである。

四、農村、山村及漁村の振興

都市が發達すれば人口増加し、各種の生活必需品の需要は之につれて増加するに至る。都市住民、工場労働者や並に出入船舶に要する食料品たる新鮮なる蔬菜、果實、食鳥、鶏卵、牛豚肉及生魚の供給をなすものは附近の農村、漁村であつて市の四周並に沿海島嶼地方より廣島市に出廻る之等の食料品の需要は都市の發達と共に激増すべく、木材、薪炭類の需要増加は山村を潤すに至るべく、又都市工業の勃興は工場労働者の需要を喚起するのみならず、交通機關の發達に伴ひ之等地方の産業を盛ならしむると共に各種の副業を派生して村に失業の徒なからしむるのであつて、之により農村、山村及漁村を潤し、再轉して益々都市商工業の振興を促進するに至るのである。

されば三部制問題などを殊更に誇張して都市と郡部とが互に僻み合ひをなすが如きは思はざるの甚しきものであつて、共存共榮の精神に則り兩者相倚り相助けて初めて經濟的にも社會的にも健全なる發達を遂げ、住民の幸福を増進し得るに至るのである。

五、關係諸官衙の設置

港灣の設備が完成し、開港の指定あるに於ては眞先に設置せらるゝものは税關支署であつて之により輸出入業者の受くる利便少からざるべく、又現在の如く宇品港の輸出入が貿易統計上神戸港の一部として之に併算せらるゝことなく、日蔭物の域を脱し天下晴れての貿易港として不開港としての不便を除かせらるゝことであらう。

出入船舶の増加により造船所、修理工場、船渠等が設けらるれば行く／＼は海事部又は其出張所が設置せられて、船舶業者並に海員等の受くる利便亦大なるものあらん。

又港灣の擴張は自然關係事業の膨脹となり、市は港灣部を置かねばなるまい、斯くて現在の勸業、土木、地理及稅務課に屬する港灣の監理經營に關する事務を分割し、更に之を統一して港灣部の所掌たらしめ、港灣能率の増進を期し得るのである。

第二種重要港灣の指定があれば築港工事施行中内務省土木局出張所を置かれ工事の施行監督の任に當

るのである。

斯くて此地方が關西に於ける水陸交通の中樞地となり、荷動きの増加を見るに至らんか多年市民が熱望せる鐵道局の設置も案外容易に實現せんことも考へ得らるゝのである。

從來の廣島市民は兎角官廳や作業廳の設置に就て随分熱心に要望し來つたにも拘らず其目的を達したるものが少い、然るに内に經濟的實力さへ充實するならば自然關係諸官衙の必要も起り、當局より進んで之等の施設をもなさんこと現在に於ける陸軍官憲や其作業廳の如くなるであらうから、之等の方面に拂ひ來りし努力は寧ろ其必要を招來する様な經濟的施設の要求に振向けたならば所謂一石二鳥の効果を擧ぐる所以であつて、市民の取るべき道、市商工業の發展に資する道でもあると考ふるものがある。

六、港灣問題の解決と市民の責務

由來廣島市を中心とする安藝國一圓は西本願寺の所謂安藝門徒の本據であつて、西本願寺の御納戸と稱せらるからでもあるまいか、經濟界に於ても兎もすれば他力本願に墮し易く、日清及日露戰爭等市民の努力以外の外發的原因により其發展を促進したことが大きかつただけに一層自力による發展を阻止せられたる恨なきにしもあらずである。

將來の商工都市は最早從來の如き外部の衝動によつて、發展を期待するが如き生溫いことではならぬ。全市民の聲と力とに於て發奮努力商工業發展の礎石となる港灣問題を解決して、近代の商工都市として市勢の發展を計り、以て經濟國力の培養に貢献すると共に我等の後昆をして永く設備利用の惠澤に與らしめんことを期するは、平和の恩澤と天惠の厚きに浴する現在の廣島市民の責務なりと考ふる次第である。

附 録

港 灣 協 會 に 就 て

港灣協會は港灣政策を研究し、港灣の修築、水陸連絡設備の完成並港灣利用方法の改善を促進すると共に、港灣關係者間の連絡懇親を圖るの目的を以て港灣に關する諸般の調査、研究資料の蒐集を行ひ機關雜誌、パンフレット、講演會、講習會等により港灣に關する知識の普及を圖り、我國港灣の築造又は設備の改善に就き政府當局に建議し、又當局の諮問に應ずる等權威ある社團法人であつて、現文相水野鍊太郎氏を會長とし以下理事、監事、常議員等何れも内務、外務、大藏、陸軍、海軍、農林、商工、逓信及鐵道各省次官及局課長と學者、船舶業者、海運業者、倉庫業者、貿易業者、大港灣所在地公共團體代表者及其他の實業家等斯界の大家を網羅し、其意見は最當局の尊重する所である、現に昨年十一月第二種重要港灣として指定せられたる尾道、博多、大分、七尾、細島、浦戸、宮古及小名濱の八港は同協會の建議する所であるが、之畢竟内務大臣の諮問機關たる臨時港灣調査會委員の殆んどが港灣協會の關係者たるに負ふ所が多いのである、そこで港灣に關し政府の施設を促さんとするには先港灣協會を動かすことが何よりも捷徑なのである。されば青森、糠釜、新潟、七尾、舞鶴、清水、徳島、三島、菊間、丸龜、長濱、八幡濱、宇和島、博多の如く現に港灣の修築又は擴張の計畫

ある都市に於ては、或は港灣調査會を組織して港灣協會から委員を出して貰つたり、或は其調査や設計を委嘱したり又は協會から講師を招聘し講演を乞ふ等港灣に關する知識の普及、輿論の喚起に努め以つて同會を利用して港灣問題の解決に盡して居るのである、同會を動かすものは何といつても多數會員の力である。尾道市が第二種重要港灣として指定せられたのも其成功の一半は僅か人口三萬の小都市に百三十餘名の會員があつてそれ／＼手分けして協會を動すに至つたからではあるまいか、廣島市として港灣問題を解決するが爲には此方面にも努力する必要を認め、熊平商工會議所會頭は頻に同會との聯絡を密接ならしめんことを講じつゝあるのであるが、幸にして賢明なる市民諸氏の諒解により多數の入會者を得て目的遂行に努力したいと考へる次第である。

港 灣 協 會 役 員 一 覽 表

理 事	會 長	法 學 博 士	水 野 鍊 太 郎
	副 會 長	工 學 博 士 男 爵	古 市 公 威
同		内 務 次 官	杉 山 四 五 郎
同		大 藏 次 官	黒 田 英 雄
同		逓 信 次 官	桑 山 鐵 男

318
165

理事	副會長	法學博士	松波仁一郎
同	內務省土木局長	宮崎通之助	
同	日本郵船株式會社代表者	武田良太郎	
同	三菱倉庫株式會社代表者	谷本伊太郎	
同	東神倉庫株式會社代表者	奧村久郎	
監事	大阪商船株式會社代表者	太田丙子郎	
同	工學博士	丹羽鋤彦	
常議員		八十四名	
評議員		四百九十六名	
幹事		十名	

昭和三年四月二十日印刷
昭和三年四月二十五日發行

編輯兼發行人 石川彌吉
廣島市大手町八丁目九番地

印刷人 林修司
廣島市銀山町二十九番地

印刷所 林印刷所
廣島市銀山町二十九番地

發行所 廣島商工會議所
廣島市猿樂町官有七、五、六番地

電話一五番二二六三番

終

