

# 産炭地における産業インフラの整備と海運業

——宇部港修築事業と元山運輸商事の経営を中心として——

三 浦 壮

## 1. はじめに

有力産炭地であった宇部炭田は、セメント、硫安、苛性曹達、産業機械、紡績など炭鉱業から派生した多くの製造業が立ち上げられた。諸産業の創立にあたって基礎条件のひとつとなったのは電力、港湾、鉄道、工業用水といった産業インフラである。これらが存在しない場合、工業の立ち上げはそもそも難しく、効率的な生産・商取引も成立し得ないためである。

筆者は宇部炭田の諸産業を研究し、地域経済圏形成の成立メカニズムを検討する中で、産業インフラの機能に着目した。三浦（2023a, 2023b）では陸運の中心となった鉄道業の創立と展開を検討し、物流・人流の実相を明らかにするとともに、そこから生じる付加価値を量的に測定し、株式保有状況と併せて評価することで、地域経済圏における利潤の生産・分配・支出からみた投資資金の循環プロセスを分析した。

宇部地域の諸工業は沿岸部に位置した。「生産額の八、九割は海運の便によつている」<sup>1</sup>とされ、地域経済圏は海路を通じた商取引によって成り立っていた。三浦（2023a, 2023b）で検討した鉄道業も、内陸部の石炭輸送において、海路との接続可能性の有無は重要な要素であった。

いうまでもなく、海上輸送のゲートは港湾である。宇部地域の場合は宇部港であった。1940年に開催された「宇部港振興座談会」において、俵田明（当時沖ノ山系企業取締役）は工場の建設と港湾の関係性について、建設資材の移輸入・原料の搬入・製品の積出の3点から整理している。建設資材の移輸入については、工場の規模が大規模なものになり、建設用材料が多くなり『「ワンピース」ノモノデモ非常ニ重量ノ重イモノガアル』としている。原料の搬入については、工場の大規模化によって、遠隔地から石炭を輸送する必要性が増しており、工業塩、硫化鉱石、石灰石、チタンも「船デ持つテ来ル外ハナイ」と述べている。製品の積出については、海外を含む複数の遠隔地名をあげて販路の広さを指摘している<sup>2</sup>

宇部系資本の利潤（≡設備投資のための原資）の多くは、まさに港湾を通して流れ込んでいるのであり、その要因を構成する資材・原材料も港湾を通じてやり取りされており、宇部港湾の修築は利潤の流れを妨げている障害物を取り除くことと同義であった。これをふまえ本稿は、第一に、宇部地域の生産を支えた産業インフラとして港湾（宇部港）に着目し、その整備プロセスを明らかに

<sup>1</sup> 「宇部に税関支所設置の要望各方面に起る」『宇部時報』1934年2月7日。

<sup>2</sup> 『昭和十五年三月一日 於宇部市役所 宇部港振興座談会 速記』。

する。第二に、海上輸送を担った宇部資本系諸企業における自社船舶の運用と海運企業の実相を明らかにし、宇部経済圏における付加価値の生産・分配のあり方を考えたい。

宇部港の先行研究で主要なものは、弓削達勝（1936a）、第四港湾建設局宇部港工事事務所（1987）である。弓削（1936a）は渡邊祐策がかかわった港湾整備のプロセスについて記述され、当時の関係者にアクセスし得る人間しか知り得ない情報が体系的にまとめられている。後年出版された宇部港に関する諸研究は、多くの情報を同書に依存している。ただし、沖ノ山炭鉱本体が実施した港湾整備については技術導入や行政への認可プロセスなどの詳述がみられる一方、宇部市・同市関連団体がかわった整備部分や沖ノ山系諸企業（宇部セメント製造、宇部窒素工業）、東見初系諸企業による港湾修築についてはほとんど触れられていない。この点は解明に値する重要課題といえる。第四港湾建設局宇部港工事事務所（1987）は公的資金が供給された宇部港修築事業（第一期・第二期）について行政側の諸資料を中心に手堅くまとめたものである。とはいえ民間資金によって整備された部分については言及が浅く、国庫が用いられた部分についても、公的資金を受けるにあたって宇部側ではどのような動きがあったのか調査されているわけではない。

他方、俵田翁伝記編纂委員会（1962）、中安閑一伝編纂委員会（1984）、百年史編纂委員会（1998）等、宇部地域の産業研究・文献は生産面の検討に注力するあまり、それを支える産業インフラについて言及がほぼなされない傾向にある。しかし、設備投資や原材料の確保がなされても、生産能力に見合う産業インフラが未整備であれば、生産拡大に対して深刻なボトルネックが生じることになる。筆者が地元新聞を追うなかで痛感したのは、設備投資の背後には必ず港湾整備が随伴していることにほかならない。その点において宇部の産業研究は、開拓すべき基礎領域をなお有しているといわねばならない。

このような状況を踏まえ、本稿では先行研究で使用されていない地元新聞、行政資料、企業史料を新たに収集し、およそ30年にわたる地元新聞の報道を細かく確認しつなぎあわせるといふ、これまでほぼなされていない方法によって宇部港修築の実相を体系的にあきらかにする。

ところで、港湾のプレーヤーとなる宇部の海運業・海運機能については、社史・伝記において沖ノ山系企業（沖ノ山炭鉱、宇部セメント、宇部窒素）が保有した自社汽船の記述が行われている。しかし、情報は断片的なものにとどまり、自社船舶の収支・資産に対する効率性など経営数値については触れられていない。また、宇部では沖ノ山系企業による自社保有汽船以外にも地元資本系の海運企業が創立され、宇部港整備と相まって宇部工業地帯の形成に寄与していたが、この点についてはこれまであまり注目されてこなかった。これは宇部経済史の正史ともいえる俵田明編（1953）において項目が設けられなかったことも要因のひとつであろう。筆者の調査によれば海運業の成績は非常によいもので、多くの投資資金を吸収し、宇部資本系諸企業の一角をなしている。本稿では港湾整備の効果を定量的に示すために沖ノ山系諸企業の自社船舶、宇部資本系海運企業の動向もあわせて分析する。この作業を通じて、副次的ではあるが地域経済圏における付加価値の産出プロセスを考えたい。

## 2. 宇部港の物流規模と入港船舶（1928-1941年）

### 2-1 物流規模の推移

表1は宇部港の移出入貨物の推移を表している。まずは貨物の価格、重量の全体像を確認し、その後個別の特徴をみていきたい。28-32年における宇部港移出入の年平均は、金額ベースでおよそ2000万円であった。この数値は、全国港湾順位では50位前後に位置する。港湾統計へ掲載される港湾数は調査が新しくなるにつれて増加することから、単純な比較は難しいが、機械的に計算すれば全国港湾における金額ベースの順位では上位16.6-27.9%に入っていた。

これを重量ベースで置き換えると、同期間の全国順位は8-11位へ上昇する。この順位は全国港湾の上位2.8-6.1%に入る。宇部港の取扱商品が重量貨物を中心としたためである。重量貨物の主軸は、石炭、セメント、石灰石である。地域の主力製品がかさばる商品であったことは、地域経済の循環・発展のためには、他地域と比べて、港湾整備がより重要であったことを意味する。

移出入についてその後の期間の平均値を確認すれば、33-36年は386万トン（4262万円）、37-41年は585万トン（1億1743円）である。重量ベースでみた全国港湾における順位は28-32年とほぼ変わらないが、物流量そのものは28-32年比で1.7倍（33-36年）、2.7倍（37-41年）へ増加している。

この点について考察を深めるために移出、移入それぞれの動向を確認しよう。28-32年にかけて宇部の物流規模を規定したのは移出貨物の動向であった。宇部の主力移出品が石炭であったためである。いうまでもなく、石炭を採掘するためには労働力や坑道の維持が必要であることから食料品や資材等を確保・維持しなければならない。しかし石炭そのものと比較した場合、これらに関わる物流規模は、重量ベースでは限定的であった。

当時の宇部地域の製造業で地域外から原材料を移入する必要があったのは宇部紡績、宇部セメントであり、それぞれ綿花、石灰石を海路によって工場へ運んでいた。ただし、前者は軽量貨物であり、後者は重量貨物であったが、当時の宇部セメントの規模は石炭産業と比較するとそこまで大きなものではなかった。そのため重量ベースでみた移出入総額の内訳は、移出は77.8%、移入は22.2%にとどまった。

33年以降マクロ経済が回復基調になると、宇部地域の製造業は活況を呈し、移入が増加した。明治期からの主力産業である石炭産業が回復基調の影響を受ける一方、化学工業を中心とした新規事業の立ち上げや、既存製造業の伸びしろの高さが影響し、移入量は移出量以上の増加をみせた。この傾向は戦時体制に移行してからも継続し、物流総量に占める移出・移入の構成比は、33-36年は65.6%、34.4%、37-41年は60.7%、39.3%となった。移出品重量の絶対値も総体として逡増していることから、宇部港における物流規模は大きく拡大する結果となっている。さきほどまとめた物流量の変化とあわせると、この間に重量貨物の大量取引・大量生産を可能とする港湾整備が遂行されたことをうかがわせる。

考察は少し戻るが、時系列でみた移出入量は増加しているものの、重量ベースの全国港湾順位は大きな変化は生じなかった。しかし表1によれば、これを金額ベースで換算した場合、33-36年は

表1 宇部港の移出入貨物の重量・価格の推移

	移出						移入						移出入差額						移出入合計						港湾数 (全国)
	トン数		価格		トン当 価格		トン数		価格		トン当 価格		価格		順位		トン数		順位		金額		順位		
	千トン	位	千円	位	円	位	千トン	位	千円	位	円	位	千円	位	千円	位	千トン	位	千円	位	千円	位	千円	位	
		( )		( )		( )		( )		( )		( )		( )		( )		( )		( )		( )		( )	
1928	1,393	31 (29)	18,381	83 (81)	13.2	92	5,508	7 (8)	12,873	59.9	92	5,508	83 (81)	59.9	12,873	7 (8)	1,485	11 (11)	1.1	23,889	50 (49)	0.2	179		
29	2,384	35 (33)	16,748	75 (70)	7.0	415	7,161	10 (11)	9,587	17.3	415	7,161	75 (70)	17.3	9,587	10 (11)	2,799	10 (9)	2.0	23,909	48 (45)	0.2	247		
30	1,429	43 (41)	11,672	87 (83)	8.2	608	4,605	10 (11)	7,067	7.6	608	4,605	87 (83)	7.6	7,067	10 (11)	2,038	11 (11)	1.6	16,276	55 (54)	0.1	289		
31	1,779	35 (34)	14,391	84 (80)	8.1	741	4,609	6 (7)	9,782	6.2	741	4,609	84 (80)	6.2	9,782	6 (7)	2,520	8 (8)	1.9	19,000	48 (48)	0.2	289		
32	1,593	37 (35)	14,921	69 (67)	9.4	595	6,914	7 (8)	8,007	11.6	595	6,914	69 (67)	11.6	8,007	7 (8)	2,187	11 (11)	1.5	21,835	51 (48)	0.2	287		
33	2,201	32 (29)	22,616	64 (60)	10.3	1,335	10,094	8 (8)	12,522	7.6	1,335	10,094	64 (60)	7.6	12,522	8 (8)	3,536	9 (8)	2.1	32,710	41 (38)	0.2	287		
34	2,602	29 (27)	25,901	64 (61)	10.0	1,211	12,714	8 (9)	13,187	10.5	1,211	12,714	64 (61)	10.5	13,187	8 (9)	3,813	9 (9)	1.9	38,614	43 (38)	0.2	359		
35	2,706	26 (24)	33,477	65 (60)	12.4	1,255	13,818	7 (6)	19,659	11.0	1,255	13,818	65 (60)	11.0	19,659	7 (6)	3,961	9 (9)	2.2	47,295	37 (34)	0.4	359		
36	2,613	26 (23)	38,255	69 (67)	14.6	1,507	13,594	10 (8)	24,661	9.0	1,507	13,594	69 (67)	9.0	24,661	10 (8)	4,120	11 (9)	2.1	51,849	41 (37)	0.3	359		
37	2,636	27 (23)	43,365	58 (54)	16.5	1,803	23,699	12 (13)	19,666	13.1	1,803	23,699	58 (54)	13.1	19,666	12 (13)	4,439	11 (9)	2.1	67,064	35 (32)	0.3	358		
38	4,033	16 (15)	87,293	54 (54)	21.6	2,281	27,742	5 (4)	59,551	12.2	2,281	27,742	54 (54)	12.2	59,551	5 (4)	6,314	8 (6)	2.9	115,035	23 (22)	0.5	364		
39	3,910	20 (19)	79,131	56 (55)	20.2	3,115	28,115	8 (5)	51,016	9.0	3,115	28,115	56 (55)	9.0	51,016	8 (5)	7,025	9 (8)	3.0	107,245	32 (30)	0.4	364		
40	4,596	- (16)	118,050	- (49)	25.7	2,529	36,535	- (6)	81,516	14.4	2,529	36,535	- (49)	14.4	81,516	- (6)	7,125	- (7)	3.0	154,585	- (24)	0.6	432		
41	2,585	- (18)	108,489	- (49)	42.0	1,763	34,942	- (6)	73,547	19.8	1,763	34,942	- (49)	19.8	73,547	- (6)	4,348	- (11)	1.9	143,431	- (25)	0.6	432		
期間年平均値																									
29-32	1,716	-	15,222	-	8.9	490	5,759	-	9,463	11.8	490	5,759	-	11.8	9,463	-	2,206	-	-	20,982	-	-	-	-	
33-36	2,530	-	30,062	-	11.9	1,327	12,555	-	17,507	9.5	1,327	12,555	-	9.5	17,507	-	3,857	-	-	42,617	-	-	-	-	
37-41	3,552	-	87,266	-	24.6	2,298	30,206	-	57,059	13.1	2,298	30,206	-	13.1	57,059	-	5,850	-	-	117,472	-	-	-	-	

出所：各年度『日本港湾統計』に記載された数値を筆者が入力・整理して作成。

注) ( ) 内の順位は外国貿易を控除した数値で換算したもの。

注) 港湾数 (全国) は、当該年度の「輸出入貨物噸量及価額総数」(『港湾統計』所収)に掲載されている港湾の総件数。

37-41位、37-41年は23-35位と上昇傾向にあり、全国港湾のなかで宇部港は経済的なポジションを高めていったことが読み取れる。重量あたりの付加価値が高い工業製品を取り扱うようになったためである。

この点は、宇部の工業化とそれと関連する港湾整備を検討する際に重要なポイントである。その上で、移出の方が全国順位は高く、38年には16位（全国港湾上位4.4%以内）という記録を出しており、移入についても同じく順位は伸ばしているが、移出よりも低位にとどまり38年は54位（上位14.8%以内）である。

移出入貨物1トンあたりの価格差が主因である。宇部港における29-32年、33-36年、37-41年各期間の貨物1トンあたり平均価格は、移出は8.9円、11.9円、24.6円と漸増から急伸に近い動きを示しているが、移入は11.8円、9.5円、13.1円と相対的に低位で安定した推移を辿っている。したがって貨物重量、石炭と工業製品の構成比を考慮すれば、石炭を地域外へ売りつつ、工業製品の原材料を安く移入し、加工製品を高い価格で移出するという状況にあった。

この点を明確にするために、移出金額から移入金額を引いた差額を確認すると、その全国順位は5-12位ときわめて高いポジションにあることがわかる。年平均値の推移では29-32年946万円、33-36年1751万円、37-41年5706万円と大きく膨らんでいる。

三浦（2023a）では払込資本金、利益金、配当金の推移を明らかにし、多額の利益金が計上され、株式投資を通じて設備投資へ資金が向かっていることを数量的に示した。「生産額の八、九割は海運の便によっている」ことを考えれば、宇部地域へ資金が流入する経路の「門」に宇部港があることは明らかといえよう。

## 2-2 入港船舶の推移

つぎに宇部港の入港船舶数、総トン数の推移を検討する（表2）。宇部港へ入港する船舶は大別して汽船、機帆船、帆船の3種類があった。船舶当たりの大きさは汽船が最も大きく、大量輸送に適していた。他方、汽船ほどの船舶規模は有していないものの、機帆船、帆船も重量貨物の運送を行っており、船舶数を増やせば、トータルとして多くの重量貨物を輸送することが可能であった。

まず合計の数値をみよう。入港船舶数・トン数は、景気の変動とおおむね連動するかたちで増減しつつ、工業地帯の形成による港勢の伸長ともなあって逡増の趨勢にあった。年平均でみた船舶数（トン数）は、28-32年が1万7733隻（164万1968トン）、33-36年2万8793隻（369万3042トン）、4万7458隻（715万2306トン）である。隻数よりもトン数の方がより伸びているのは、表にもみられるように、入港船舶が大型化したためである。

船舶の大型化にとくに大きな影響を与えた船種を指定することは難しい。すべての船種で徐々に数値が上昇しているためである。とはいえ、港勢の変化を考慮する際にまず考察の対象にしなければならないのは汽船であろう。宇部港で取引される主要物資が重量貨物であるためである。

宇部港に入港する汽船の1隻あたりトン数は、28年の時点ですでに機帆船、帆船よりもかなり大きかった。28-31年における汽船の1隻あたり平均トン数は274トンであり、32年になると541トン

表2 宇部港入港貨客船の推移

年次	汽船				機帆船				帆船				合計						
	船数	トン数	トン/船	トン/船	船数	トン数	トン/船	トン/船	船数	トン数	トン/船	トン/船	船数	トン数	トン/船	トン/船			
1928	2,040	599,760	42.4	294	456	3.0	8,390	0.6	18	12,600	83.5	806,400	57.0	64	15,096	100.0	1,414,550	100.0	94
29	2,308	571,549	38.0	248	1,166	5.7	27,677	1.8	24	16,817	82.9	906,545	60.2	54	20,291	100.0	1,505,771	100.0	74
30	2,289	633,573	42.4	277	1,268	7.7	125,034	8.4	99	12,812	78.3	736,293	49.3	57	16,369	100.0	1,494,900	100.0	91
31	2,192	614,742	41.8	280	1,022	6.3	112,520	7.6	110	12,907	80.1	744,002	50.6	58	16,121	100.0	1,471,264	100.0	91
32	2,870	1,551,518	66.8	541	1,629	7.8	68,561	3.0	42	16,287	78.4	703,275	30.3	43	20,786	100.0	2,323,354	100.0	112
33	3,047	1,569,628	59.1	515	5,254	21.4	242,508	9.1	46	16,194	66.1	844,369	31.8	52	24,495	100.0	2,656,505	100.0	108
34	3,489	1,634,748	49.3	469	6,325	22.8	267,878	8.1	42	17,938	64.6	1,416,507	42.7	79	27,752	100.0	3,319,133	100.0	120
35	3,465	2,171,136	60.9	627	7,702	30.5	403,391	11.3	52	14,063	55.7	990,174	27.8	70	25,230	100.0	3,564,701	100.0	141
36	5,438	2,755,131	52.7	507	20,145	53.4	1,430,688	27.3	71	12,110	32.1	1,046,010	20.0	86	37,693	100.0	5,231,829	100.0	139
37	5,605	2,971,144	52.0	530	23,179	57.0	2,138,510	37.4	92	11,867	29.2	606,089	10.6	51	40,651	100.0	5,715,743	100.0	141
38	5,800	3,124,477	46.7	539	26,421	60.7	2,711,079	40.5	103	11,332	26.0	860,656	12.9	76	43,553	100.0	6,696,212	100.0	154
39	7,273	3,657,023	49.4	503	31,699	62.6	2,254,363	30.4	71	11,640	23.0	1,497,677	20.2	129	50,612	100.0	7,409,063	100.0	146
40	8,452	4,612,312	52.5	546	33,482	60.9	2,482,613	28.2	74	13,082	23.8	1,693,282	19.3	129	55,016	100.0	8,788,207	100.0	160
期間年平均値																			
28-32	2,340	794,228	48.4	339	1,108	6.2	68,436	4.2	62	14,285	80.6	779,303	47.5	55	17,733	100.0	1,641,968	100.0	93
33-36	3,860	2,032,661	55.0	527	9,857	34.2	586,116	15.9	59	15,076	52.4	1,074,265	29.1	71	28,793	100.0	3,693,042	100.0	128
37-40	6,783	3,591,239	50.2	529	28,695	60.5	2,396,641	33.5	84	11,980	25.2	1,164,426	16.3	97	47,458	100.0	7,152,306	100.0	151

出所：各年度『大日本港湾統計』に掲載された数値を整理して作成。

注1) 避難船、漁船、および石敷船は控除して集計。

注2) 機帆船は「機関を有する帆船」、帆船は「機関を有さない帆船」を繰り入れている。

と大型化へ向かった。その後は大きな変動はなく、32-40年の平均トン数529トンで推移した。入港船舶総数における汽船の構成比は11.4-15.4%程度であったが、これを船舶トン数で換算すると4割～6割をしめた。時系列でみた場合、総トン数そのものは28-31年までは4割程度であったが、32年以降は5割から6割へ上昇した。大量輸送による貨物1単位当たりのコスト削減が見込まれたことも予想され、重量貨物を取り扱う宇部港の海上輸送において主軸をなしたことがうかがえる。

機帆船は、32年までは汽船のおよそ半数程度の入港船舶数であったが、33年以降、汽船の入港船舶数を大きく超え、36年には帆船を超えて船種別の入港船舶数で首位となった。船舶規模は31年から32年にかけて下がるものの、徐々に大型化の方向へ向かい、1隻あたりの平均規模は33-36年の59トンに対し、37-40年は84トンとなっている。36年になると、入港船舶におけるトン数ベースの構成比は汽船につぐ比重となり、宇部港における重量貨物輸送の副軸をなすことになった。

帆船は船数では最も多く、31年までは、トン数ベースでも汽船と双璧をなす船種であった。トン数をみると、昭和恐慌期にかけて70万トン台まで下落し、他船種と比較して景気感応的な趨勢を示した。マクロ経済が回復した33年、34年にかけて大幅に増加しており、トン数そのものは34年までは伸長していった。船数ベースでも、昭和恐慌は減少し、32年から34年にかけて増加傾向に転じていることから、ここまでは景気の変動にそくした動きのようにみえる。

ところが、35年以降は船舶の大型化をともないつつも、帆船の船数そのものは減少していった。他船種との相対評価では、総トン数ベースでみた船種別構成比は32年以降、縮小傾向を強めている。汽船が大幅に伸びたことが原因である。36年には機帆船が急伸したことで、総トン数の船種別順位が同船種と入れ替わり、同年には汽船も隻数・トン数ともに急増したため、宇部港における帆船のプレゼンスは急激に低下した。

以上みてきた物流規模・入港船舶の推移は、次節以降で検討する港湾整備と各社の動向におおむね照応した動きである。

ところで、宇部港湾整備のうち、とくに数値面について、正確かつ全体的にあらわす資料は存在しない。本稿は新聞資料を多用しているが、資料の性格上、断片的な情報の寄せ集めとならざるを得ない。そのため、原因と結果の線をつなぐことが難しい。また、報道によって情報そのものに揺れが生じているケースも少なくない。これらを踏まえ、次節以降の論旨の理解促進に資することを目的、宇部港湾の整備状況を一覧にした(表3)。この表は、すべての港湾整備を網羅しているかどうかは言明できないが、認可情報の管理主体(行政)が作成した一次資料を典拠としたもので、情報そのものについては信頼性が高いものである。

宇部港は、企業と行政の分担によって整備が進んだ。企業を中心となったのは沖ノ山炭鉱系の諸企業である。表によれば、沖ノ山炭鉱が82万3000円と最も多くの資金を拠出し、宇部セメント、宇部窒素と続いている。沖ノ山炭鉱の金額が高いのは、浚渫だけでなく防波堤を築造したことが原因である。防波堤は沖ノ山が利用する区域を越え、宇部港全体に効用をもたらすものである。整備開始時に宇部資本系諸企業をけん引していたことが数値にあらわれたものであろう。

沖ノ山炭鉱の恩恵を受け、宇部セメント、宇部窒素の港湾整備は浚渫に重点を置くことができた

表3 宇部港修築一覧（1938年10月調）

起業者	工事概要			修築費	修築期間
	項目	箇所・施設	規模		
山口県	防波堤	東	180.84 m	総額 580,000円	自 33年度 至 36年度
	浮栈橋	-	3個	国庫補助 252,000円	
	物揚場	甲	134.66 m	県負担 122,100円	
		乙	25.00 m	市負担 205,900円	
		丙	232.22 m		
	浚渫	水深2.0m	1,800㎡		
		水深4.0m	134,000㎡		
	埋立	第1号	60,892㎡		
		第2号	6,289㎡		
		第3号	7,597㎡		
第4号		17,982㎡			
航路標識	灯台	2基			
宇部市	航路標識	灯台	1基	総額 12,000円	自 28年度 至 33年度
沖ノ山炭鉱	防波堤	南	818.10 m	総額 823,000円	自 28年度 至 33年度
		西	327.20 m		
	浚渫	水深2.0m	39,600㎡		
宇部セメント製造	浚渫	水深3.0m	30,600㎡	総額 254,000円	自 35年10月 至 42年6月
		水深4.0m	31,690㎡		
宇部窒素	浚渫	水深1.0m	1,780㎡	総額 67,795円	自 34年1月 至 38年9月
		水深1.5m	2,000㎡		
		水深2.5m	8,000㎡		
		水深3.0m	11,000㎡		
		水深4.0m	4,000㎡		
宇部曹達	浚渫	水深4.0-5.5m	9,000㎡	総額 77,380円	自 38年3月 至 39年1月
		水深4.3-7.0m	30,432㎡		

出所：『港湾修築調』（戦前B港湾課2929、山口県文書館所蔵）。

ようである。両社の港湾整備費を合算しても沖ノ山炭鉱の39.1%の支出にとどまっている。この2社のうち、宇部セメントの整備費用は25万4000円と大きかった。浚渫の範囲・深さともに宇部窒素を大きく上回ったためである。そのためセメントが重量貨物であったことや、設立年度が早く、工場の位置が港門により近かったことなどの要因により、同社は沖ノ山埋立地沿岸までの航路浚渫の責任をより多く負った可能性がある。

宇部曹達は原材料の工業塩を海外から輸入しなければならず、大型船舶を受け入れる必要があったため、浚渫の範囲が広く、また浚渫も徹底する必要があった。その結果、宇部窒素以上の資金を港湾整備につぎ込んでいる。

ただし表3の典拠資料が、港湾整備に費やした資金の全てを網羅しているかどうかは不明であ

る。というのも、後にみるように、沖ノ山系の諸会社だけでも海面の埋め立てや運河の開鑿、貯炭場や積込機械の設置など、港湾面積の拡大や機能向上のために数多くの工事が行われているためである。浚渫についても、資料で指定されている修築期間以前に行われた新聞報道が散見される。したがって、表3の企業側の修築部分を検討するにあたっては、修築費総額および支出費目について過小評価されている可能性は考慮の必要がある。とはいえ、宇部港湾修築における沖ノ山系企業の役割は、少なくとも1938年10月の時点においては公的部門以上の大きさであったことは十分に判明する。

なお、山口県も国庫からの補助金を導入し、また宇部市が資金を拠出するかたちで港湾整備を遂行している。この工事は沖ノ山炭鉱による港湾整備と対になる修築部分である。修築総額は58万円であり、防波堤、浚渫、埋め立てと多様な支出項目で構成されている。

不十分ではあるが、以上が戦前期における宇部港の全体像である。これらをふまえ、次節以降、宇部港の修築プロセスを検討したい。

### 3. 宇部港西部の港湾整備

#### 3-1 宇部築港前史

築港との文字が地元新聞である宇部時報で最初に確認されるのは1917年1月である。山陰鉄道の完成による山陰地方の貨物吸収、九州各地の物流ルートを一体化させ、「物資集散の要港」を宇部に設けるとの識者の説を紹介し、「西新川沿岸の築堤を延長して沖ノ山新鉱に達すれば、同書の沿岸は干潮時と雖も千噸以上の巨船を優に碇泊せしむべき水深が<sup>3</sup>あり、「海中各所に防波堤を築けば関門以東第一の要港と為す事が出来る」と報道されている<sup>3</sup>。

当時、宇部の海岸線は沖ノ山炭鉱による新川河口西側の埋め立てや、新川港埋立社<sup>4</sup>による河口東側波戸の補強工事が完成し、荷役の利便性は以前よりも改善された状況にあった<sup>5</sup>。埋め立ての規模が大きかったのは沖ノ山炭鉱である。1912年には西新川沖合500間に100間角の築島築造に着手し、同系列の第二沖ノ山炭鉱も埋め立てを進めていた<sup>6</sup>。宇部時報の記事はこれらの状況を敷衍して述べられたものであろう。

新聞報道によれば、13年6月中旬には「新川尻現沖ノ山炭坑埋立地より沖へ出で、西は助太鼻<sup>(田カ)</sup>より沖へ出で約拾町位の方形」で、新川尻西に繋船所と防波堤築造を目論む海面埋め立て計画が出願されている。総面積はおよそ157町4反で、そのほかに防波堤7畝があり、工費予算総額は36万2398円70銭と見積もられたようである<sup>7</sup>。13年度の宇部村歳入予算は6万6074円92銭であることか

<sup>3</sup> 「築港の希望」『宇部時報』1917年1月1日。

<sup>4</sup> 宇部村会による新川尻兩岸の度と側に防波堤・船入場をかねた埋め立て計画を受けて、資本金5000万円で設立された。1904年に事業を開始し、潮流による土地造成をもくろんだ。(1993) 175頁。

<sup>5</sup> 宇部市史編纂委員会 (1993) 333頁。

<sup>6</sup> 宇部市史編纂委員会 (1993) 176頁。

<sup>7</sup> 「新川西沖埋立出願面積経費」『宇部時報』1913年7月15日。沖ノ山炭鉱埋立地には御大典記念倉庫（工費

ら<sup>8</sup>、その5.5倍の経費を投入する埋め立て計画が立てられたことになる。

周知のように14年、第一次大戦が開戦した。開戦直後の宇部炭田の出炭量は2年連続で減少し、16年には37万1939トンとなったが、翌17年になると大戦景気の影響が一気に顕在化した。17年は71万4070トン、18年は90万1769トン、19年には100万トンの大台を大きく超え118万1780トンへ急拡大した。20年の出炭量は131万3729トンである<sup>9</sup>。諸炭鉱が将来の出炭量増加を見据えて、相応の積出施設を整備する必要性を感じていたことが推測される。17年2月には瀬戸内海の石炭輸送で時化による産地と需要地間の連絡切断が発生したことで、汽船輸送の必要性が宇部炭界の 이슈として浮上している<sup>10</sup>。こちらは一過性ではあるけれども、断続的に発生する事象として宇部では受け止められたことであろう。

18年6月に宇部を初見した「新来」者による地元新聞への寄稿では「宇部にはまだ港湾としての設備が無い、将来大炭鉱地としては勿論、工業地としても中国航路の一要港たるべき相当の設備を施さねば」と指摘された<sup>11</sup>。同年1月の宇部時報では「海上にあればほどの船舶が入つて来るのに対しても、石炭運送の利便からしても」港湾整備について「大に研究を要する問題」であることが述べられている<sup>12</sup>。

### 3-2 港湾整備計画の策定

このような宇部内外における世論の流れのなか、18年秋に宇部達聴会で地域振興に関わる「四大事項」の実施が決議された。「四大事項」とは知徳の向上、築港問題、上水の問題、中学校設立である。この決議にもとづいて18年冬、築港問題の調査委員（正式名称は不明だが以下、「築港委員」および「築港委員会」とする）の選挙が実施され、渡邊祐策、藤本閑作、庄晋太郎、新川元右衛門、国吉信義の5氏が当選した（表4）<sup>13</sup>。

翌19年2月、「築港委員会」の要請によって内務省土木出張所の技師が来宇し、実施調査が行われた<sup>14</sup>。この調査にもとづき同月、岡村楼で関係者約20名による会合が開催された。5名の「築港委員」のほか、「紀藤、高良、その他の有力者や炭坑の販売係や船主の主なる面々も参列」した。協議の結果、第1期の築港事業を50万円と見積もり、東見初炭鉱の陥落地点を中心として東西に約800間の築堤をつくり、沖ノ山新坑の築堤と相対して中央におよそ250間の間隔を確保することで船舶の入口を設け、4000トン級汽船の碇泊を可能とする築港計画が立てられた。ただし、財源につい

506円)が17年5月に上棟され、共同購入品の保管に際して利便性の向上がはかられた(「記念倉庫」『宇部時報』1917年6月3日、「記念倉庫の落成とその利用」『宇部時報』1917年8月12日)。

<sup>8</sup> 「大正二年度宇部村歳入出予算(五月末調)」『宇部時報』1913年6月15日。

<sup>9</sup> 各年度『鉱区一覧』、『本邦鉱業の趨勢』に記載された、宇部地域で稼行した宇部系資本の諸炭鉱を集計。

<sup>10</sup> 「石炭輸送と汽船」『宇部時報』1917年2月18日。

<sup>11</sup> 「初めて観た宇部〔三〕新来生」『宇部時報』1918年6月16日。

<sup>12</sup> 「山叟放言」『宇部時報』1918年1月13日。

<sup>13</sup> 「築港調査委員」『宇部時報』1918年12月8日、「四大事項の実行程度」『宇部時報』1919年1月12日。

<sup>14</sup> 「宇部港湾調査」『宇部時報』1919年2月16日。

表4 港湾委員と役職（1918年時）

	立法	行政	地方公共団体			産業	
			達聴会	共同義会	その他	炭鉱	非炭鉱
渡邊祐策	衆議院議員	学務委員	常備員	副会長	宇部村地方改良研究会（評議員）、宇部村慈恵会（理事）、	沖ノ山（頭取）、第二沖ノ山（頭取）、宇部鉱業組合（組合長）	宇部電気（社長）、宇部鉄工所（社長）、宇部紡織（社長）、宇部銀行（取）
藤本閑作	貴族院議員	戸数割調査委員、村出納臨時検査立会議員、小学校建築委員	常備員	理事	時間励行会（会員）	東見初（頭取）、西見初（頭取）、宇部鉱業組合（幹事）	宇部銀行（常務）、宇部電気（取）、宇部鉄工所（取）
庄晋太郎	村会議員	宇部村漁業組合（理事）、村界協定委員、宇部消防組（組頭）	常備員	理事	時間励行会（会員）		宇部精錬所（社）、宇部電気（監）、宇部銀行（監）、東洋生命保険宇部代理店（店主）
新川元右衛門	村会議員	新川評議員（会長）	常備員	監事	時間励行会（会員）	第二沖ノ山（事務長）	宇部電気（取）、宇部鉄工所（監）、宇部銀行（監）
国吉信義	村会議員			評議員		東見初（事務長）	宇部紡織（取）、宇部鉄工所（取）、宇部化学工業所（理事）、宇部電気（監）

出所：「宇部名鑑」（『宇部時報』1918年1月1日）、各社『営業報告書』。

注）太字は港湾修築事業と直接関係する役職

ては未定である<sup>15</sup>。

この築港計画の進展に対する期待は宇部だけにとどまらなかった。山口県内陸部の美祢郡で炭鉱を経営する近江谷栄次衆議院議員は「欣快の情を禁じず」、県事業として国庫補助の獲得を含めた「宇部築港大観」を宇部時報へ寄稿している<sup>16</sup>。この寄稿をふまえ、宇部時報は「新川経営論」なる連載社説で「山陰の物資を吸収し、美祢郡地方の鉱産物を利用し、海には内外の各要港と直接連絡を計れば「各種の工業は続々勃興する」「商業地としての基礎も固ま」るなど、多方面への波及効果に言及した<sup>17</sup>。

とはいえその後の報道では、港湾調査の進捗にともない「将来地方の基礎を築く上に充分有効ならしむるには莫大なる経費を要する見込みなり<sup>18</sup>とされるなど、財源の問題は未解決のまま残された。19年10月には築港問題が「消息を絶つて居」り「当局は固より着々之が予備的研究を続行せらるゝ事と信ず」と報道された<sup>19</sup>。そのため、達聴会としての築港計画は停滞したものと推測される。

### 3-3 沖ノ山炭鉱による港湾整備

その後、築港工事は沖ノ山炭鉱を中心とし、それに関係諸炭鉱が加わるかたちで進められることになった。弓削（1936）によれば、翌20年秋に同鉱頭取の渡邊祐策は社員（西野嘉四郎、俵田明、香川愷太郎）をケーソン工事視察のために別府土地埋立会社に派遣した。同社技師長の松田健作が渡邊・俵田明と親交があったためである。松田は沖ノ山土木工事に際して篠川辰次を推薦した<sup>20</sup>。着任時期は不明だが、篠川は沖ノ山炭鉱の築港計画に大きな寄与をすることになった。

当時、沖ノ山炭鉱は新たに海面に開坑を目指していた。昭和期に主力となる新坑である。開坑方式は既存海面坑口と同じく築島の建設であった。篠川との関係は不明だが、20年10月、沖ノ山炭鉱はこの築島と並行し、積荷場として港湾を設けることになった。設計計画は約4万円の費用を投じて本坑（当時の主力坑）と新坑の間に幅100間、奥行80間の湾を設け、南面に防波堤を築いて湾内を干潮時13丈の水深まで浚渫することで、600トン程度の汽船の碇泊・荷役を可能とするものであった<sup>21</sup>。

20年12月、宇部村の渡邊祐策、藤本閑作、庄晋太郎、国吉信義、新川元右衛門、高良宗七、紀藤閑之介の連署で山口県知事小川望宛に公有海面埋め立て申請が提出された。18年に結成された「築港委員会」メンバーに高良宗七、紀藤閑之介を加えた顔ぶれであり、紀藤以外は沖ノ山、東見初、東沖ノ山、西沖ノ山という宇部系資本炭鉱の頭取・事務長であった。目的は石炭採掘によって生じる土砂捨場の確保である。

<sup>15</sup> 「港湾問題の第一聲」『宇部時報』1919年2月23日。

<sup>16</sup> 「宇部大発展の先決問題は築港にあり」『宇部時報』1919年3月2日。

<sup>17</sup> 「新川経営論（五）」『宇部時報』1919年3月9日。

<sup>18</sup> 「港湾調査会」『宇部時報』1919年3月16日。

<sup>19</sup> 「現下の諸問題（其一）」『宇部時報』1919年10月5日。

<sup>20</sup> 弓削（1936）947-948頁。

<sup>21</sup> 「沖ノ山炭鉱の港湾計画」『宇部時報』1920年10月24日。

この埋め立て出願地域は、宇部村——もちろん、「築港委員」や高良、紀藤そのものが宇部村の有力者であり、宇部村政に影響を与える達聰会と深い関係を持つわけだが——が当時有していた新川港修築計画と同箇所にあった。この文脈のもとに出願者と村当局との間で協議が行われ、出願者（すなわち炭鉱関係者と紀藤）の手によって村の設計に沿いながら工事を遂行すれば自治体、炭鉱側の双方とも望ましいということになり、村議会の支援を取り付けるかたちとなった<sup>22</sup>。

この埋め立て計画は、防波堤と波止場は工事竣工後に無償で官有とすること、官有となるべき埋め立て区域内の荷揚場、防波堤、波止場等の維持・修繕義務を出願者が負うことの2条件を付されて、22年3月に許可された<sup>23</sup>。さらに同年11月には、これとは別に渡邊祐策（沖ノ山炭鉱）が防波堤願書を単体出願しており、23年7月に山口県から許可が下りている<sup>24</sup>。したがって、築港工事は沖ノ山炭鉱を中心とし、それに諸炭鉱が加わるかたちで進められることになったといえるだろう。沖ノ山炭鉱の港湾修築の目的は「当時（23年：筆者）寄港する五百噸以下の船舶を優に出入碇泊せしむるを標準」としたものであった<sup>25</sup>。

ところが、その後築港工事は未着手のまま経過することとなった<sup>26</sup>。この理由は明らかにしえない。しかし以下にみるように、大型汽船の入港を増やす必要性はあったようである。

周知のように、戦間期の内地炭は撫順炭との競争が激化し、国内炭鉱業者は苦しむことになった。23年5月の『宇部時報』では、撫順炭の運賃が低廉であること、その要因は「港湾設備が自由に碇泊する」ことに言及し、宇部では「港湾設備がなくて大船を入れることができず、止むを得ず小さな帆船で送らねばなら」ない状態を改善し「宇部炭として撫順炭の脅威を免れ」るため、「速やかに港湾を築きて汽船で送炭する途を開くの外はない」と強調されている<sup>27</sup>。

1923年9月には宇部セメント製造株式会社が設立された。工場の設置場所は沖ノ山埋立地（牛岩）である。同年10月には船舶出入の便を図るべく海面816坪を浚渫し、干潮面下5尺まで掘り下げ、さらに護岸工事を施すために長さ100間、幅3間半の埋め立てを行うことが決められた<sup>28</sup>。セメントは商品そのものに重量があるだけでなく、原材料についても石灰石を用いることから、運送コストの引き下げはさけて通れない産業であるためであろう。

とはいえ、この時点においては宇部港の計画的な整備はなされていなかった。23年末には、関東大震災を受けて美祿郡から石灰石を宇部から海運で積み出す試みがあったが、港湾設備が貧弱であったことで実現には至らなかった。これは内陸部との重量貨物の運輸で独占的な位置をしめることが可能にあった宇部鉄道の経営にも影を落とすことになり、産業界間の波及性を塞ぎ止めることに

<sup>22</sup> 弓削（1936）940-945頁。

<sup>23</sup> 弓削（1936）945頁。

<sup>24</sup> 弓削（1936）945-946頁。

<sup>25</sup> 「時勢を達観して大港湾計画を樹立」『宇部時報』1935年5月4日。

<sup>26</sup> 俵田明編（1953）349頁。

<sup>27</sup> 「撫順炭の大輸送と宇部炭の前途」『宇部時報』1923年5月20日。

<sup>28</sup> 「宇部洋灰の海底浚渫」『宇部時報』1923年10月21日。

なった<sup>29</sup>。

### 3-4 築港再開と整備資金の確保

24年になると、宇部築港事業は再び動き出した。主体は沖ノ山炭鉱である。同年1月元旦の祝賀会席上で渡邊祐策は、前年からの継続事業となっている上水敷設工事が24年5月に完成後、宇部築港へ主力を向ける決意を示した<sup>30</sup>。24年11月に沖ノ山炭鉱と第二沖ノ山炭鉱の合併が成立すると、渡邊は次のような談話を地元新聞に寄せている。

両炭鉱の合同記念として、予ての宿題となつてゐる宇部港の築造を完成したいとの希望を有つてゐるので、重役間には既にその説が一致してゐる。元来此問題は、宇部の基礎を築く上において最後に残された懸案であるが、然らば何人がその責任を荷ふべきであるか。勿論、市民一致の大決心を要するが、差向き財源の出所があるまい。市税を課するわけにも行くまい。先づ炭鉱の所得から支出して犠牲的にこれを敢行する外はない。これも、一部の株主のみが犠牲を払ふわけはないと云へば、或るひはソウかも知れぬが、然し今爰に築港を完成して直接その利益を蒙るものは矢張り炭鉱である。

第一その周囲は皆炭鉱の土地であつて、其土地が繁昌すればその利益は結局炭鉱株主の利益となるわけである。即ち眼前の小利を犠牲として永遠の大利を占むるわけである。此意味において、両炭鉱の重役会では此際の合同記念としてこれを決行することに話しが纏まつたのであるが、今仮に年々三十万円宛を要すると見て五年間に百五十万円を投ずれば先づ一通り完成するだろうから、少しく市況が恢復すれば甚だしき困難ではない<sup>31</sup>。

話談の要点は、どこまでの範囲を示すのかは不明であるものの、築港費用をおおよそ150万円と見積もっていることである。これに対して合併時の沖ノ山炭鉱資本金は650万円である。また25年における同鉱の出炭量の見積価格は335万5777円であり<sup>32</sup>、渡邊が示した築港費用を除すれば総額ベース（150万円）では44.7%、支出期間を5年と仮定した年平均額ベース（30万円）では8.9%と試算される。談話では「眼前の小利を犠牲として永遠の大利を占むる」ことを強調するなど、株主に対して多くの配慮の言葉を費している。

実際、築港計画が進捗し、工事の具体案が明らかになるにつれ、沖ノ山炭鉱の株価は下がっていった。24年11月16日の同炭鉱株価は700円（500円払込）であったが、26年4月23日には500円（同上）と-28.6%の下落を示している。築港計画に深入りしていない東見初炭鉱の同期間における株

<sup>29</sup> 三浦（2023a）51頁。

<sup>30</sup> 「近く実現を期する宇部大築港」『宇部時報』1924年3月20日。

<sup>31</sup> 「築港問題の福音」『宇部時報』1924年11月13日。

<sup>32</sup> 『宇部市勢要覧』（1925年）52頁。

表5 宇部港に入港した貨物汽船

	隻数	総トン数	トン数 (1隻平均)
	隻	トン	トン
1922	37	2,350	63.5
23	23	12,650	550.0
24	90	58,500	650.0
25	70	45,500	650.0

出所：『宇部時報』1926年3月26日。

価はそれぞれ1340円（250円払込）、1800円（同上）と+34.3%の騰貴である<sup>33</sup>。この「独り沖ノ山のみ下押しの状況」の現象について、宇部時報では「築港計画で配当薄気使はれる点も幾分か影響してゐる如く観られてゐる」と報道されている<sup>34</sup>。同資本系企業、関係企業にも恩恵が及ぶように沖ノ山が築港の範囲を広く設定したためであり、これは同鉱重役陣にとって少なからぬ試練となったことであろう。

とはいえ、宇部市の24年度歳入決算は経常・臨時をあわせて40万2069円に過ぎないことから<sup>35</sup>、幅広い主体に恩恵を与えるような港湾整備を主体的に遂行することは不可能であり、「差向き財源の出所があるまい。市税を課するわけにも行くまい。先づ炭鉱の所得から支出して犠牲的にこれを敢行する外はな」（宇部時報）<sup>36</sup> だったのである。他方、宇部港修築は国庫補助金の獲得や工事期間の長期化が生じていることから、渡邊が当初示した見通しよりも負担金額に変動があったことが推測される。修築補助については後述したい。

当時の貨物船の来航状況はどのようなものであったのか（表5）。新聞報道によれば、24年より石炭輸送に汽船を使用する割合が増え、炭鉱が使用する船舶で最大型は1200トン程度であったとされる。宇部炭輸送に従事する1000トン級船舶の総数は11-12隻で、このうち沖ノ山炭鉱が使用するものが6隻あった<sup>37</sup>。

沖ノ山炭鉱は22年に東京出張所を開設しており、安定的な送炭のために汽船輸送の割合を増やしつつあったと思われる。二次文献の記述を拾うだけでも、22年1月に第六犬島丸（450トン）、23年10月に射水丸（1250トン）をチャーター利用し<sup>38</sup>、22年中には自家用汽船として沖ノ山丸（984トン）で石炭輸送を行ったことが記録されている<sup>39</sup>。これらの汽船の積込が棧橋に接岸される形式であっ

<sup>33</sup> 「地方株現物」『宇部時報』1924年11月16日、1926年4月24日。

<sup>34</sup> 「沖ノ山のみ下押しの状況」『宇部時報』1926年4月24日。

<sup>35</sup> 『宇部市勢要覧』（1927年）60頁。

<sup>36</sup> 「築港問題の福音」『宇部時報』1924年11月13日。

<sup>37</sup> 「船舶出入の状況」『宇部時報』1926年3月26日。

<sup>38</sup> 弓削（1936）616頁、618頁。

<sup>39</sup> 俵田明編（1953）144頁。

たのか、舢艀によって沖合停泊の船舶に積込まれるものであったのかは不明である。

### 3-5 港湾計画の再設計と整備過程

沖ノ山炭鉱は、20年に樹立した宇部港の設計計画を、より多くの輸送量を吸収できる計画に変更した。渡邊と前述の篠川が協議し、25年4月に原田貞介工学士を招聘して港湾調査を行い、同月下旬に原田は築港意見書が提出され、これに準拠して港湾計画は再設計されることになった<sup>40</sup>。27年3月、渡邊祐策（23年7月5日許可分）、「築港委員会」メンバーと高良、紀藤（22年3月許可分）の間で協定書が成立した。

内容を要約すれば、前者は23年に許可された防波堤について南部および西部（以下、南部防波堤、西部防波堤とする）へ位置変更し、後者は22年に受けた防波堤を東部（以下東部防波堤）へスライドさせ、両免許人は連絡を保持しつつ、防波堤整備はそれぞれの免許人が行うことで宇部築港計画を完成させるというものであった<sup>41</sup>。ただし後ほどみるように、「築港委員会」メンバーと高良、紀藤の連署担当部分である東部防波堤工事についても、実質的には渡邊が支援を続けるかたちで整備が遂行された。

この措置によって、図面上は宇部港の輪郭が明確となり、防波堤内の面積も大きく広がったようにみえる（図1）。港内総面積は42万2000坪で、このうち59.2%にあたる25万坪を埋立地、35.5%の15万坪が港内・港路浚渫箇所にて定められた。計画が完成すれば3000トン級以下の船舶が出入可能となる見込みであり、南防波堤と西防波堤、西防波堤と東防波堤のそれぞれ切れ目に本港門、副港門が置かれ、複数の入出港口が確保された<sup>42</sup>。

築港事業は、渡邊祐策単体名義（沖ノ山炭鉱）担当部分の第1期工事から着手された。27年10月時点の計画では、西沖ノ山の舎宅箇所より宇部鉄工所海岸までを直線にのぼし、1万5000坪を埋め立て、埋立地にケーソン造成施設の確保を目的とした船渠建設を28年中に完了することが目指された。ケーソンを一定数竣成後（この時は63個とされている）、それを沖ノ山他新坑南端防波堤180間（西部防波堤）と正面の450間（南部防波堤）へ運び、主力防波堤を建造することが基本的な枠組みであった<sup>43</sup>。

この枠組みに沿って、28年には旧坑の坑内土による埋め立てを開始し、1815坪が埋築された。その護岸石垣は27年10月より継続施行しており、28年3月末までには通船口を除いて完成した。船渠については28年までに内部の掘鑿をほぼ完了し、鉄筋コンクリートによる周壁工事へ移行した。船渠の浮扉は同年7月に大阪鉄工所へ注文し、同年中に進水・廻送手続きがとられた。この船渠の前

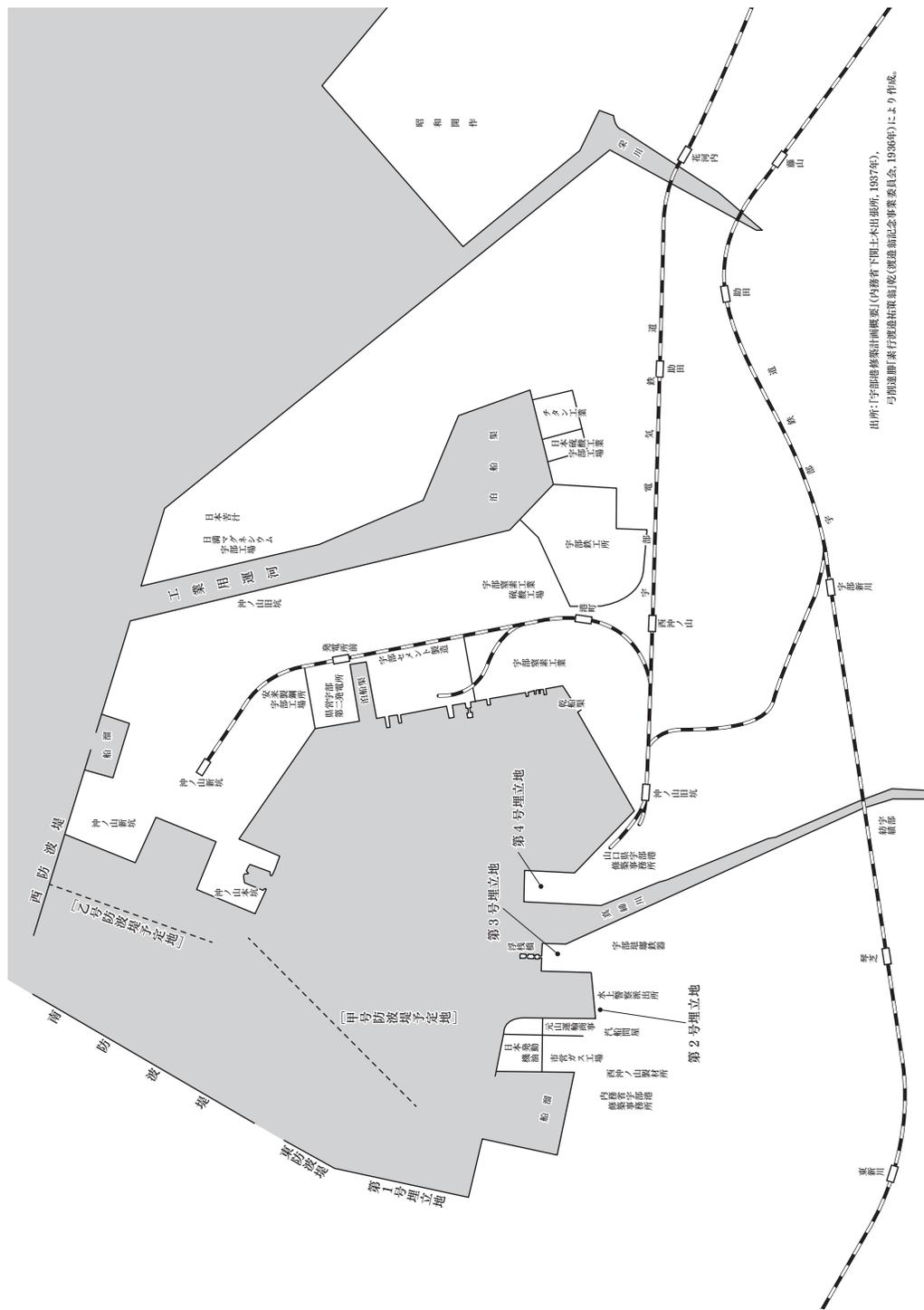
<sup>40</sup> 弓削（1936）948-949頁。

<sup>41</sup> 以上、弓削（1936）952-953頁に記載された協定書の要約。

<sup>42</sup> 『沖ノ山炭鉱事業概要』（1928年）、「大築港計画に伴ふ埋立と船渠」『宇部時報』1928年1月13日。

<sup>43</sup> 「日に増し目鼻のつく宇部の大築港」『宇部時報』1927年10月28日。船渠の建設費用は確定的な数値は不明だが、10-20万円と推測される（「大築港計画に伴ふ埋立と船渠」『宇部時報』1928年1月13日、「船渠工事完成」『宇部時報』1929年6月16日）。三木（1999）196頁では150万円とされているが、過大に見積もっているように思われる。

産炭地における産業インフラの整備と海運業



出所：宇都宮港修築計画概要（内務省下関土木出張所、1937年）、  
宇都宮製糖工場修築計画概要（宇都宮製糖株式会社、1936年）により作成。

図1 宇都宮港全図（1937年）

面は遠浅であり、ケーソンの曳航上、浚渫の必要があった。そのため、総面積4030坪について平均干潮面下6尺へ掘り下げる浚渫計画が立てられ、28年末には予定航路の6割の浚渫が完了した。

防波堤石垣工事は、28年は基礎浚渫と捨石であった。28年9月までに南、西の両防波堤において平均干潮面下15尺、延長330間の基礎浚渫が完了した。捨石は総坪数2750立坪の計画で同年5月に起工され、同年中に1582立坪の投下がなされ、進捗状況としては全工事の4割2分が完了した。これら28年中における沖ノ山炭鉱の築港工事に要した経費は8万9244円であった<sup>44</sup>。

かりに、27年10月28日付の宇部時報の記事が正確であるとすれば、工事計画は遅延しているように思われる。29年上期中には延長630間の基礎捨石を完成し、ケーソン製造用船渠の築造を完了しており<sup>45</sup>、「七月上旬より所期の目的通り防波堤用ケーソンの製造に着手する」ことになった<sup>46</sup>。篠川が宇部時報に寄せた談話によれば、29年8月時点ではケーソンの製造能力は1か月半（45日間）に6個であったようである<sup>47</sup>。製造スピードは後に改善したと思われるが、ケーソンが製造に時間を要する生産財であったことを推測させる。第1回分のケーソンは同年10月頃完成をみた。工事の手続きは、満潮時にケーソンを船渠内で浮揚させ、築堤箇所へボートでけん引し、干潮時を見計らい埋沈する方法がとられ<sup>48</sup>、29年11月に6個のケーソンを進水・現場沈没させた<sup>49</sup>。沖ノ山炭鉱担当部分（南・西）の防波堤完成が報告されたのは、33年上半期（33年6月）の同鉱株主総会であった<sup>50</sup>。

### 3-6 揚地側の港湾整備

沖ノ山炭鉱は、29年11月にケーソンによる防波堤建築を開始したが、その翌年に揚地側のインフラ整備にもあわせて着手した。

30年2月、「宇部倉庫」を建設する計画が地元新聞で報道された。建設の目的は、宇部市の炭鉱会社、工場主が協議の上、大阪市築港の一部を借り受け、これまで舢舨に積載したまま荷揚げが不可能なケースが生じていた石炭、セメントなどの荷揚げ場所を確保することによって商取引の優位性を保つことにあった<sup>51</sup>。同月末に交渉経過が報道され、借り受け予定箇所は新たに埋め立てが必要であり、不況による護岸工事の順延のために実現には時間を要するとの観測がなされている<sup>52</sup>。

その後数か月は動きがなかったが、30年夏に再び建設計画の報道がなされている。この時、宇部市内の諸企業連合で企画された当初計画は、主体が沖ノ山炭鉱へ変化している。他方、「同倉庫は

<sup>44</sup> 以上、『昭和三年度事業報告書 沖ノ山炭鉱』。

<sup>45</sup> 「第1回営業報告書」（沖ノ山炭鉱、1929年）。

<sup>46</sup> 「船渠工事完成」『宇部時報』1929年6月16日。船渠の竣工は弓削（1936）956頁では4月30日とされ、『宇部時報』（29年6月16日）では「昨今漸く完成」とされている。また弓削（1936）955頁では4月24日に「潜函製造の準備に掛つた」とされる。

<sup>47</sup> 「沖ノ山炭鉱新設のドック完成」『宇部時報』1929年8月6日。

<sup>48</sup> 「築港用のケーソン」『宇部時報』1929年10月26日。

<sup>49</sup> 「第2回営業報告書」（沖ノ山炭鉱、1929年）。

<sup>50</sup> 「ケーソン防波堤完成を報告」『宇部時報』1933年5月28日。

<sup>51</sup> 「大阪築港の一部に宇部倉庫建設」『宇部時報』1930年2月1日。

<sup>52</sup> 「大阪築港の宇部倉庫」『宇部時報』1930年2月28日。

独り沖ノ山のみではなく宇部市内各社の送り荷で大阪に一時的保存を要するものには便宜を与える<sup>53</sup>とされていることから、建設主体を変更しつつ、幅広い企業に対する商材保管機能は維持されたと思われる。30年半ば（8-9月頃と推定される）、同鉱による築港用地の一部借り受け申請が大阪市会で承認され、許可通牒がなされた。新聞記事には宇部市からの移出物資の保管手段を持つことにより、「市場取引に関し、荷揚不能のために已むなく安値で捌くか滞船料を払って置くしかない」状況の改善を見込んだと記述されている<sup>54</sup>。

建築計画は、汽船を横付けする棧橋、トランスポーターによる積み卸しが可能な貯炭施設、水洗機・篩分機を設置した選炭施設で構成された<sup>55</sup>。同年冬にはバラック式倉庫が建設され<sup>56</sup>、護岸工事が開始された<sup>57</sup>。この基礎工事は難航し、翌31年7月の時点においても護岸工事の進捗度は8割にとどまった<sup>58</sup>。工事箇所は「安治川の洲」にあり、地盤が脆弱であったことから、多額の建築費を費やすことになったようである<sup>59</sup>。同年秋になると竣工予定期（32年4月）が示され、宇部から篠川が派遣され、工事指揮にあたることになった<sup>60</sup>。

翌32年1月下旬、護岸工事とクレーンの基礎工事が終了し、工事は倉庫建築とクレーン据え付けへ移行したが<sup>61</sup>、竣工期は同年6月末までずれ込んだ<sup>62</sup>。使用開始は五段炭の需要期を控えた9月であり、この時、篠川はつぎのように述べている<sup>63</sup>。

貯炭場は大阪築港北突堤外船渠にあつて約八千五百坪の堂々たるもので、すでに同所には二千噸級の汽船は横づけとなり、梅田駅よりの臨港線があるので、二百尺のトランスポーターで直接貨車に積み込む事が出来る外、トラックや舢舨によつても石炭を運搬します。開業早々でまだ大したことはないが、石炭需要期を控へ、毎日十二三輛、舢舨七、八百隻、トラックが十二、三台が石炭運搬のために動いてゐます。隣に三井と満鉄の大倉庫がありますから、まあ云はゞ沖ノ山炭も世界市場に乗り出したわけです。

宇部から海上ルートで輸送される諸物品の主要移出先は大阪であり、積地と揚地のインフラ整備がセットで行われたことは宇部産業界にとって少なくない意味を持ったことと思われる。

<sup>53</sup> 「沖ノ山鉱大阪倉庫」『宇部時報』1932年6月22日。

<sup>54</sup> 「大阪築港々頭に大宇部倉庫」『宇部時報』1930年9月4日。

<sup>55</sup> 「大阪安治川尻の宇部倉庫」『宇部時報』1931年10月29日。

<sup>56</sup> 「大阪安治川尻にバラック倉庫」『宇部時報』1930年11月12日。

<sup>57</sup> 「安治川倉庫護岸工事」『宇部時報』1930年12月3日。

<sup>58</sup> 「大阪安治川宇部倉庫」『宇部時報』1931年7月9日。

<sup>59</sup> 「安治川の宇部倉庫」『宇部時報』1931年8月16日。

<sup>60</sup> 「大阪安治川尻の宇部倉庫」『宇部時報』1931年10月29日。篠川は宇部時報の取材に対し「設備は棧橋からトランスポーターに依り積み卸しが出来るので、ずつと能率があがるでせう」と述べている（「大阪の宇部倉庫」『宇部時報』1931年12月27日）。

<sup>61</sup> 「沖ノ山鉱の大阪倉庫」『宇部時報』1932年1月27日。

<sup>62</sup> 「新施設の大坂倉庫 今月末竣工」『宇部時報』1932年6月16日。

<sup>63</sup> 「広さ八千五百坪の堂々たる大貯炭場」『宇部時報』1932年9月29日。

### 3-7 運河開鑿

宇部地域の鋳工業生産の発展により宇部港の利用が増加したことで、33年になると沖ノ山炭鋳、および同系列諸企業に接する海岸線が狭隘となりはじめた。これは、既成の港湾設備改良では解決が難しい問題であり、船舶接岸による荷役線の拡大をはかるため、沖ノ山小学校南部に撥形泊船渠を築造し、原材料・製品の搬入出を目的とする工業用運河を埋立地内に開鑿することが決められた。

開鑿が進んでいない運河西方の埋立地には補助幹線道路を縦貫させ、助田海岸線には小工業地帯を区画することが予定され、さらに集散貨物の整理を行うことができる一般物揚場の運送地帯を設け、各海岸線に数条の鉄道を敷設することで船車連絡をはかり、最終的に宇部鉄道路線へ接続させることを見込んでいた<sup>64</sup>。

この運河開鑿工事は、沖ノ山炭鋳の会計年度では33年下期に開始された。工期は3カ年計画であり、運河完成後は「西区旧坑元町より藤山<sup>(ママ)</sup>堀川までの電鉄（宇部電気鉄道：筆者）線以南を埠頭区と命名」し、工業地帯街区の施設を行うものであった<sup>65</sup>。運河工事は、33年下期末までにコンクリート岸壁320mを成工した<sup>66</sup>。

運河の仕様は幅50間（1間1.82mと仮定すると91mだが、図面上では94m）で、中央の30間を浚渫し、3000トン級の汽船が出入りできるように設計された。運河西側の護岸工事は35年4月までの完成を目指した<sup>67</sup>。山口県電気局は、東部埋立地への送電線について、浚渫の便を考慮して運河をまたぐ架空アーチ式を採用した<sup>68</sup>。

34年には日満マグネシウム宇部工場の建設が開始された<sup>69</sup>。工場は工業用運河をはさんで沖ノ山炭鋳旧坑の対岸に建設された。したがって、同社宇部工場の建設・運用のためには運河に架橋を施し、人や物資の行き来を可能としなければならなかったが、橋梁を固定的な建造物にした場合、船舶の航行が不便となる恐れがあった<sup>70</sup>。

そのため、橋梁の形式について自動開閉式か跳上式の検討が行われ、最終的に跳上橋方式が採用されることになり、この工費は20万円と見積もられた<sup>71</sup>。跳上橋の仕様は、人道部分は長さ18m・幅9mとし、重量軽減をはかるために鉄骨組立のほかに木材を使用、開閉時間は2分間、動力は電動により停電時を考慮し補助主導を備え付けるなどが盛り込まれた<sup>72</sup>。

運河の浚渫費用は、35年1月の時点では35万円と報道されている。工事は3カ年計画で立案され、この時、航行可能船舶トン数が当初計画の3000トン級から2000トン級へ変更されている<sup>73</sup>。変更理

<sup>64</sup> 「物価の集散に便して更に運河開削の計画」『宇部時報』1935年5月4日。

<sup>65</sup> 「沖ノ山運河を繞つて現出する埠頭区」『宇部時報』1935年1月29日。

<sup>66</sup> 『第10回営業報告書』（沖ノ山炭鋳、1933年）。

<sup>67</sup> 「沖ノ山の運河工事明春は完成」『宇部時報』1934年12月23日。

<sup>68</sup> 「運河の完成によって現出する沖ノ山大工業地帯」『宇部時報』1935年1月19日。

<sup>69</sup> 「マグネ附近運河工事」『宇部時報』1934年6月29日。

<sup>70</sup> 「ハネ上げ式か自動開閉か」『宇部時報』1934年7月1日。

<sup>71</sup> 「沖ノ山工業街にデビューする運河跳上橋」『宇部時報』1935年1月27日。

<sup>72</sup> 「宇部港頭の偉観運河跳上橋」『宇部時報』1935年3月30日。

<sup>73</sup> 「大運河工事着々進む」『宇部時報』1935年1月27日。

由は不明である。しかし、この半年後の記事によれば、干潮面下3mとしても満潮時になると1万トン級の汽船の入港が可能であると想定し、荷役を岸壁で行い、満潮を見はからっての出航という運用シナリオが企図されたようである<sup>74</sup>。運河浚渫にあたって沖ノ山炭鉱は浚渫船の購入を決定し、35年2月に電気ポンプ式、毎時間150m<sup>3</sup>の浚渫能力を有する浚渫船の建造見積もりを三菱重工神戸造船所、新潟鉄工所、大阪鉄工所に依頼した<sup>75</sup>。

その後、「計画一部を変更し浚渫の急を要するに至り」、浚渫船を購入のかたちで調達することは「建造等の事で相当日時を逸する為め」取りやめとなっている<sup>76</sup>。「計画一部を変更」が何を意味するのは不明である。ただし現実の動きとは関係なく一般論から論ずれば、運河を利用する企業側の視点からみた場合、生産までのプロセスでボトルネックが生じると設備投資の効果が得られなくなる可能性もあるため、竣工は可能な限り早期が望ましいとはいえるだろう。購入取りやめにとまなう、浚渫船のあらたな調達方法は不明であるが、リース又は中古品を求めた可能性がある。

当初の計画では、浚渫船運航の関係から、浚渫は跳橋の竣工後に配置された<sup>77</sup>。ところが35年5月になると、入港船舶の航路確保を優先することになり、工事計画は浚渫から着手することに変更された。この時の予定では36年3月よりの運河利用が見込まれ<sup>78</sup>、宇部窒素は運河の利用を考慮し、運河東岸に沿って硫化鉱石の貯蔵庫の建設計画を樹立した<sup>79</sup>。

この後、35年9月の宇部市会において、沖ノ山炭鉱による泊船渠築造の件（運河建設事業）が諮問された。提出された仕様の概要は3カ年事業で40万円を投じるもので、築造の総面積は3万4820坪であり、同年9月23日の宇部市会において築造について支障なしとの答申を得た<sup>80</sup>。

以上の手続きを経て、同年10月より運河工事は開始された。1000馬力のサンドポンプによって毎分3立坪の浚渫が行われ、「宇部セメント会社西沖合を埋め尽」す状態となった<sup>81</sup>。およそ1年経過すると、浚渫工事の進捗状況は、干潮面下3.5mまで掘り下げられ、1500トン級の汽船の入港が可能状態となっている<sup>82</sup>。

その後、運河浚渫に関する報道は確認できなくなるが、38年5月になると沖ノ山炭鉱土木部を主体としてさらなる運河浚渫に取り組むとの報道が確認され、記事では「三千吨級までは入港できるやうにする」と記載されている<sup>83</sup>。同年同月、宇部窒素取締役会で硫化鉱石運搬用の大型汽船購入

<sup>74</sup> 「沖ノ山運河工事九月に起工と決定」『宇部時報』1935年7月24日。

<sup>75</sup> 「浚渫船建造」『宇部時報』1935年2月3日。

<sup>76</sup> 計画一部を変更し四月下旬から着工する沖ノ山運河浚渫」『宇部時報』1935年3月19日。

<sup>77</sup> 「運河と跳上橋」『宇部時報』1935年4月27日。

<sup>78</sup> 「運河の浚渫から」『宇部時報』1935年5月21日。

<sup>79</sup> 「運河に沿ふて大倉庫の建設」『宇部時報』1935年7月4日。

<sup>80</sup> 「港湾費支出方法其他重要件で市参事会と市会招集」『宇部時報』1935年9月21日、「市会の承認を経た沖ノ山泊船渠築造」『宇部時報』1935年9月24日。

<sup>81</sup> 「沖ノ山運河工事」『宇部時報』1935年10月23日、「運河工事進む」『宇部時報』1935年11月5日。

<sup>82</sup> 「沖ノ山運河築設工事進む」『宇部時報』1936年9月23日。

<sup>83</sup> 「事業界寸心」『宇部時報』1938年5月7日。

が承認されていることから<sup>84</sup>これと符合した浚渫のように推測される。浚渫はのちに関係各社の出資による遂行となった<sup>85</sup>。

39年2月になると、浚渫の効果や運河の利用増加を示唆する記事が確認される<sup>86</sup>。同年同月、沖ノ山炭鉱は工業運河利用規定を制定し、運河を利用する関係各社（理研金属、チタン工業、宇部鉄工所、宇部窒素、宇部セメント、沖ノ山）が調印した。規則の内容は不明であるが、運用面については工業運河の管理を沖ノ山炭鉱に一任し、同鉱が専任係員を配置することで運河の航行整理にあたったようである<sup>87</sup>。運河の利用増加を証明するものといえるだろう。

以上みてきた、宇部港西側の整備に費やされた沖ノ山炭鉱の負担額を誤りなく正確に表すことはできない。しかしながら、沖ノ山炭鉱が具体的な財源の裏付けをもって築港計画を開始したことで、商品輸送のボトルネックが解消され、さらには産業間への波及効果の基礎条件が整備されることになった。

ところで、沖ノ山炭鉱による防波堤の建築と並行しながら、宇部港西側に位置する各企業は、受益関係に応じて浚渫などの港湾整備を独自に施行した。そして、整備が進捗した区域から港湾機能の向上が徐々にみられはじめたようになった<sup>88</sup>。とくに顕著な動きが確認されるのは、沖ノ山炭鉱、宇部セメント製造、宇部窒素工業などの沖ノ山系企業である。これらの諸企業による築港事業は、単数ではなく、複数の海岸線を開発することで製品・原材料搬入能力の向上を企図するという共通の特徴をもった<sup>89</sup>。そこで次節では、各企業単位による港湾整備のプロセスをみていきたい。

## 4. 企業による港湾整備（宇部港西側）

### 4-1 沖ノ山炭鉱

沖ノ山炭鉱は、第一次大戦以降、事業規模を急速に拡大した。これにともない同鉱と関係する船舶、貨物の量は増加の趨勢を示し、船舶の泊地、および接岸線の不足をきたすことになった。この事態を改善させるために、沖ノ山は坑口付近に船溜を整備することになり、1921年、当時主力坑であった本坑に幅40間、長さ50間、干潮面下3mの小船船溜を設けた。24年には新坑西側に幅100間、

<sup>84</sup> 「硫化鉱石輸送に貨物船購入」『宇部時報』1938年5月12日。

<sup>85</sup> 「事業界寸心」『宇部時報』1938年6月5日。この記事でも「出来得れば三千噸級の汽船が自由に出入出来るようにしたい」とされる。

<sup>86</sup> 「西部埋立地を縦貫する工業運河はその利用日を追ふて増大し、三千噸級の汽船入渠も容易で関係事業会社は非常に欣んで居る」（「沖ノ山運河管理規定制定」『宇部時報』1939年2月3日）とされる。

<sup>87</sup> 「運河航行整理専任係員常置」『宇部時報』1939年2月18日。

<sup>88</sup> 例えば、31年7月には沖ノ山同人病院裏の埋め立てと船渠付近の浚渫計画が立てられ（「宇部港湾の浚渫はドック附近から」『宇部時報』1931年7月9日）、32年には沖ノ山炭鉱土木部による旧坑沖合・宇部鉄道棧橋付近から船渠入口一帯、およそ4000坪の海底浚渫が完了し、800トン級の汽船横付けが可能となっている（「八百噸級の横附可能」『宇部時報』1932年1月30日）。

<sup>89</sup> 俵田明は宇部港を「比較的海岸線ガ少ナイ」と述べている（『昭和十五年三月一日 於宇部市役所 宇部港振興座談会 速記』）。

長さ60間、干潮面下3mの泊地を築設して同所に三ヶ所の棧橋を架設している<sup>90</sup>。これらは小規模船舶を対象としたものであった。

他方、この時期の沖ノ山炭鉱は、石炭輸送に際して汽船を積極的に活用したようである。26年には「一昨年この方、石炭輸送に汽船を使用する率が非常に増加し」、「現在炭砦に使用する最大の型は千二百噸位のもので、その他千噸内外の船舶は沖ノ山砦に使用するもの六隻を筆頭に総数十一二隻のものが元山炭輸送に従事<sup>91</sup>」と報道されている。この報道が正しければ宇部港において汽船が増加傾向にあるだけでなく、宇部炭輸送に用いられる汽船（1000トン前後）の過半を沖ノ山が占めたことになる。昭和初期以降、沖ノ山炭鉱の新たな主力坑である新坑の出炭が本格化すると、汽船の円滑な運用のために同鉱の貯炭場は拡張され、積込機械の整備と港湾周辺の浚渫がほどこされることになった。

論旨をわかりやすくするために経過を先取りして述べよう。沖ノ山炭鉱における機械経由の積出場は1936年までに3か所の整備がなされた（図2）。五段炭塊炭（クレーン）、五段炭粉炭（コンベアー）、大派炭粉炭（コンベアー）であり、前二者は新坑坑口近くの海岸線に位置し、最後の1者は新坑と本坑をはさんだ海岸線にあった。

1930年、沖ノ山炭鉱は重点開発をしていた新坑の貯炭場へクレーン（トランスポーター）の設置を行った。不況においても大阪・東京で底堅い需要があった、五段炭塊炭の積込能力の向上が目的である。

沖ノ山炭鉱は29年8月、新坑積繫船岸壁整備のために埋め立て設計の変更届を出願し、30年9月に許可がされた<sup>92</sup>。これと前後するかたちで、30年上期から沖ノ山炭鉱は新坑貯炭場の工事に着手している<sup>93</sup>。「貯炭を直にクレーンによって船に積込む」ことを想定し<sup>94</sup>、完成期は沖ノ山炭鉱の収益源である五段炭需要が最盛期となる同年冬期を予定した<sup>95</sup>。

設置工事は同年11月には大部分が進捗し、新坑積出場の護岸工事完成が待たれることになった<sup>96</sup>。竣工は翌31年1月となったようである<sup>97</sup>。その後の報道では「沖ノ山炭鉱のガンドリークレーン<sup>ママ</sup>は愈々完成し、三千級の汽船を岸壁に横付けとなし、易々として荷役を行つて居る」と報道されている。ただし、クレーンの積込能力は資料によって大きくは変動しないものの揺れがある。そのため

<sup>90</sup> 「宇部港を語る（上）沖ノ山炭鉱土木港湾技師 篠川辰次」『宇部時報』1937年7月3日。

<sup>91</sup> 「船舶出入の状況」『宇部時報』1936年3月26日。

<sup>92</sup> 『沖ノ山炭鉱沿革』。

<sup>93</sup> 『第3回営業報告書』（沖ノ山炭鉱、1930年）。

<sup>94</sup> 「宇部港の大偉観」『宇部時報』1930年6月10日。

<sup>95</sup> 「沖ノ山坑のクレーン」『宇部時報』1930年7月8日。

<sup>96</sup> 「沖ノ山新坑クレーン」『宇部時報』1930年11月21日。

<sup>97</sup> 「沖ノ山坑のクレーン」『宇部時報』1931年1月11日。『第5回営業報告書』（沖ノ山炭鉱、1931年）。30年12月発行の『第4回営業報告書』（沖ノ山炭鉱）によれば「前期ヨリ工事中ナリシ新坑貯炭場は工事干潮セリ、附帯設備タル石炭積込装置ハ尚工事中ニ属ス」とされ、31年6月発行の『第5回営業報告書』（沖ノ山炭鉱）では「新坑石炭積込装置並ニ本期当初ヨリ施行中ナリシ水洗機式台（各三拾噸）ハ孰レモ本期中ニ工事完成シ運転ヲ開始セリ」と記述されている。



正確な数値を示すことはできない。

複数の資料を組み合わせたかたちで実体に漸近することが許されるならば、32年8月の宇部時報では250馬力の機械が2台据え付けられ、ベルトを用い、自動計数機を経て1時間に180トンの石炭が積込まれ、この総工費は10万円であったと報道されている<sup>98</sup>。35年5月の記事では沖ノ山炭鉱の港湾設備一覧が掲載されており、そこには繫留岸壁にトランスポーターとして10時間900トンとの記載があることから<sup>99</sup>、これが1台あたり能力の表記と解釈すれば整合するようみえる。報道によれば、このクレーンを利用して積込をした汽船の規模は市街地近辺の港湾（同仁病院・宇部電鉄旧坑駅）のそれよりかなり大きく、新坑坑口貯炭場付近の水深が深かったことを推測させる<sup>100</sup>。

新坑貯炭場は32年、33年には「事業ノ進展ニ伴ヒ」「狹隘ヲ来シ」それぞれ1350m<sup>3</sup>、450m<sup>3</sup>の鉄骨上家を増築しており<sup>101</sup>、昭和恐慌期を抜けると沖ノ山炭の需要も回復したことをうかがわせる。33年夏の宇部時報によれば、「石炭積込桟橋が不足し、昨今の如き最需要に不便を感じるに至つたのでガンドリクレン（ママ）の施設拡張を行ふこのになり工事を急いで居る」<sup>102</sup>、翌34年冬には「拡張されるクレーンは従来の二倍以上で、その能力は一台一時間百五十噸」と報道されている<sup>103</sup>。報道では「クレーン」とされているが、新坑積出場に位置する五段粉炭のベルトコンベアーと思われる。図2の原本のほか、35年5月の沖ノ山炭鉱の港湾設備一覧によれば、新坑積出場にベルトコンベアーとして10時間1500トンの記載があるためである<sup>104</sup>。

36年夏になると、沖ノ山炭鉱は新坑と本坑をはさんだ海岸線に面して新たに3000トンの貯炭場を建築している。積出場は需要の変化に対応し、石炭の粉炭化のために増設中のクラッシャー工場と連絡をはかる構造になっていた。この貯炭場から粉炭を汽船に積み込むために、ベルトコンベアーの設置がなされた。施設完成後の沖ノ山炭鉱は計3か所の荷役設備を保有することとなり、3000トン級汽船3隻の同時荷役が可能になった<sup>105</sup>。当該施設は36年冬には運用されていることが確認される<sup>106</sup>。

表6は昭和石炭株式会社宇部支店（1937）の記述から沖ノ山炭鉱の貯炭施設、積込設備を一覧に

<sup>98</sup> 以上、直前パラグラフの引用部分も含め、「一時間百八十噸楽々積むクレーン」『宇部時報』1932年8月24日による。

<sup>99</sup> 「11.45米の大防波堤」『宇部時報』1935年5月4日。

<sup>100</sup> 「宇部市の東西両築港」『宇部時報』1932年2月12日。図面をみても、市街地付近よりも水深が深いことが確認される。

<sup>101</sup> 『第7回営業報告書』（沖ノ山炭鉱、1932年）、『第9回営業報告書』（沖ノ山炭鉱、1933年）。

<sup>102</sup> 「ガンドリクレン（ママ）拡張」『宇部時報』1933年8月26日。

<sup>103</sup> 「沖ノ山炭坑クレーン拡張」『宇部時報』1934年1月9日。

<sup>104</sup> 「11.45米の大防波堤」『宇部時報』1935年5月4日。

<sup>105</sup> 「沖ノ山本港積出場に大貯炭場建築」『宇部時報』1936年8月25日、「沖ノ山炭大貯炭場」『宇部時報』1936年9月19日、「沖ノ山炭の三萬噸大貯炭場」『宇部時報』1936年10月22日。報道によっては3万トンともされているが、表6に準拠して3000トンが正しいと判断した。

<sup>106</sup> 「沖ノ山炭積出施設完備」『宇部時報』1936年11月28日。本稿では触れないが、宇部鉄工所は36年1月に製品を工場から船積みするための移動式クレーンを設置し（「宇部鉄工所製品積出用異動クレーン設備」『宇部時報』1936年11月7日）、37年7月には海岸揚荷用のトランスポーター式クレーンを設置している（「宇部鉄工所クレーン完成近し」『宇部時報』1937年7月30日）。

したものである。積込能力の数値は概算に近いと思われるが、37年になると積込能力は機械が手積を引きはなしていることがわかる。大きく異ならないまでも、数値にややラグがある可能性があることを前提に積出能力の総計を機械的に算出すれば、機械が毎時600トン、手積が360トンである。整備された貯炭能力は4万トン強であった。

沖ノ山炭鉱は1935年までに新坑繫船岸壁前方を5000坪にわたって干潮面下6mに浚渫し、船溜内8000坪を干潮面下4.5m、船渠前面及航路として5000坪を干潮面下2-4mにそれぞれ浚渫しており<sup>107</sup>、大型汽船の入港能力はさらに高まったことが推測される。35-36年における年平均でみた沖ノ山炭鉱の送炭手段を運輸船の形態別であらわすと汽船は50%、機帆船等が45%、陸送は5%であった(表7)<sup>108</sup>。

これらとあわせて、前節でみたように、沖ノ山炭鉱は南・西防波堤の築造や揚地のインフラ整備をおこなった。さらに同鉱は、これと並行して自家用汽船を運航した。沖ノ山丸(17年12月建造。総トン数984トン、積載トン数1300トン)<sup>109</sup>、第三沖ノ山丸(30年4月建造。総トン数871トン、積載トン数1300トン)<sup>110</sup>、第五沖ノ山丸(32年3月進水。総トン数1543トン、積載トン数2250トン)<sup>111</sup>である。沖ノ山丸はすでに建造されていた船舶を、濱田久七(1917年、沖ノ山炭鉱販売部・仕切方<sup>112</sup>)を経由して沖ノ山炭鉱が所有した<sup>113</sup>。一方、第三、第五沖ノ山丸は、沖ノ山炭鉱が宇部港整備に乗り出している期間に同鉱の手によって発注・建造された<sup>114</sup>。とくに第五沖ノ山丸はそれ以前の自家用汽船と比較して飛躍的に大きく、一度の航海で輸送可能な貨物量は急増した。

これら自家用汽船の運航成績がわかるのは28年以降である。沖ノ山丸については、沖ノ山炭鉱による防波堤ケーソンの進水以前にすでに宇部-東京間の石炭輸送に従事するなど、遠隔地向け石炭の輸送に用いられていた。沖ノ山炭鉱の資料によれば、同船による28年の運炭数量は3万3711トンである。この総経費は8万8656円であり、運賃(運航収入)から差し引くと3万4029円の利益が出たと記録されている。売上高利益率で換算すれば27.7%である。この利益に修理準備金を繰り入れ、4万2000円の船価償却をおこなった<sup>115</sup>。

沖ノ山炭鉱については28年の貸借対照表はないが、29年上期は数値が残っている。それによれば船舶の簿価は14万9480円である<sup>116</sup>。これに28年の償却金を合算した数値(19万1480円)で、28年1

<sup>107</sup> 「時勢を達観して大築港計画を樹立」『宇部時報』1935年5月4日。

<sup>108</sup> 「汽船利用化し行く石炭輸送」『宇部時報』1936年5月16日。

<sup>109</sup> 「沖ノ山丸・第三沖ノ山丸・第五沖ノ山丸・大裕丸の船歴」(『大裕丸』所収)。

<sup>110</sup> 『第3回営業報告書』(沖ノ山炭鉱、1930年)、「沖ノ山丸・第三沖ノ山丸・第五沖ノ山丸・大裕丸の船歴」(『大裕丸』所収)。

<sup>111</sup> 『第7回営業報告書』(沖ノ山炭鉱、1932年)、「沖ノ山丸・第三沖ノ山丸・第五沖ノ山丸・大裕丸の船歴」(『大裕丸』所収)。

<sup>112</sup> 「宇部名鑑」『宇部時報』1917年1月1日。

<sup>113</sup> 各年度『船名録』による。

<sup>114</sup> 沖ノ山丸、第三沖ノ山丸、第五沖ノ山丸ともに大阪鉄工所桜島工場で建造された(「沖ノ山丸・第三沖ノ山丸・第五沖ノ山丸・大裕丸の船歴」(『大裕丸』所収)。

<sup>115</sup> 『昭和三年度事業報告書 沖ノ山炭鉱』。

<sup>116</sup> 『第1回営業報告書』(沖ノ山炭鉱、1929年)。

産炭地における産業インフラの整備と海運業

表6 沖ノ山炭鉱の港湾設備

	設備名		員数	面積	貯炭能力
			棟	坪	トン
貯炭場設備	五段炭専用貯炭庫		1	1,030	10,000
	大派粉炭専用貯炭庫		1	400	3,000
	大派粉炭専用コールビン上屋付		1	100	800
	上屋貯炭場	新坑（東積場）	6	780	4,300
		旧坑（西積場）	8	1,800	12,000
	無上屋貯炭場		-	1,500	10,000
計		-	5,610	40,100	

	設備名		員数	毎時能力	備考	
			機	トン		
積込設備	機械	クレーン		1	200	-
		ベルトコンベヤー	五段粉炭積込専用	1	200	
			大派炭積込専用	1	200	
		小計		3	600	
	手積	東積込場		5か所	40	仲使
西積込場		4か所	40	170名		

出所：『宇部炭生産販売概況』（昭和石炭株式会社宇部支店，1937年）。

注1）無上屋貯炭場は概算値

注2）総面積は5,600坪と表記されているが，細目の合計値をかかげた。

注3）貯炭施設のほか，4-5万トンを貯炭可能な空地を保有。

注4）積込設備の機械の単位は「機」となっているが，複数の台数がまとめられている可能性がある。

注5）資料の「上級炭」と表記されている部分は五段炭に置き換えた。

表7 沖ノ山炭鉱における送炭方法の平均率（35-36年）

概要		細目	
		%	%
海運	汽船	50.0	-
	帆船	45.0	発動船
浮船			20.0
陸運	5.0	貨車	6.0
		トラック	7.0
		炭車	87.0

出所：『宇部時報』1936年5月16日。

注）炭車は宇部窒素向けによるもの。

月-11月における船舶の資本利益率を求めれば17.8%（11ヶ月分）となり、年率換算すれば28年は19.4%である。29年上期における沖ノ山炭鉱の総資本利益率を年率換算すれば16.1%（113万3445円×2/1409万6280円）であることから、沖ノ山の自家用船運輸部門は同鉱事業のなかでも良好な経過をたどったようであり、設備投資としては十分な意味をもったと思われる。

他方、沖ノ山丸の建造価格（1917年）は118万800円である<sup>117</sup>。これを逆算すると、11年間で103万1320円（87.3%）の建造費用を償却し、1年平均7.9%の償却金を積んだことになる。この償却金がすべて船舶の収入で賄われたわけではないことには留意すべきだが、少なくとも株式会社改組期において、沖ノ山炭鉱における大型船舶の運用は、経営計画上の合理性を有していたことを示唆する。

30年4月、沖ノ山炭鉱は翌大阪・宇部間の石炭運搬船として、第三沖ノ山丸を進水させている<sup>118</sup>。自家用汽船の増備は沖ノ山丸の運航成績も根拠となりえたように思われる。前述したように、31年になると大阪府埠頭貯炭場および荷揚機装置の基礎工事が施行開始され<sup>119</sup>、32年下期に工事が完了された<sup>120</sup>。32、33年には貯炭場施設増築が竣工している。これら港湾整備の運用にあたって、32年4月より第五沖ノ山丸が宇部-大阪-東京間の運行を開始している<sup>121</sup>。

沖ノ山炭鉱は都市化にともなう家庭・小口営業用炭市場をつかむために、みずから港湾インフラを整備し、3隻の自家用汽船を連携させながら運炭業務を行う方向で事業の再編成をおこなったといえるであろう。この工事費に対する沖ノ山炭鉱の負担額を正確にあらわすことはできない。しかしながら、沖ノ山炭鉱が具体的な財源の裏付けをもって築港計画を開始したことで、商品輸送のボトルネックが解消され、さらには産業間への波及効果の基礎条件が整備されることになった。

#### 4-2 宇部セメント製造

沖ノ山炭鉱のケーソン埋沈による防波堤工事が開始されて1年半後の31年6月末、宇部セメントは、大阪行きセメント4500樽を同社棧橋に汽船を横付けする方式で樽詰工場より直接荷役した。積込船は飯野汽船・大島丸（1000トン）である。これは「同社始まつて以来の新しい試み」であり、作業能率が向上したとされ、報道では「宇部築港の効果甚大」と表現されている<sup>122</sup>。その後の報道では、これを受け同社が東京、大阪、海外送りの積荷方法について沖荷役の縮小をはかったことが示唆されている<sup>123</sup>。同年7月下旬には再び宇部セメントからセメント5000樽が直接荷役され<sup>124</sup>、翌8月中旬にも大島丸が棧橋に汽船を横付けして4500樽のセメントを荷役している。この便は、荷揚地の大阪でも岸壁繫留で荷揚を行ったことで「中間の舁荷役を省くことで出来、大いに積出能率を上

<sup>117</sup> 「沖ノ山丸船価調査」（『大裕丸』所収）。

<sup>118</sup> 『第3回営業報告書』（沖ノ山炭鉱、1930年）。

<sup>119</sup> 『第6回営業報告書』（沖ノ山炭鉱、1931年）。

<sup>120</sup> 『第8回営業報告書』（沖ノ山炭鉱、1932年）。

<sup>121</sup> 『第7回営業報告書』（沖ノ山炭鉱、1932年）。

<sup>122</sup> 「宇部築港の効果甚大」『宇部時報』1931年7月1日。

<sup>123</sup> 「宇部洋灰先月販売高」『宇部時報』1931年7月7日、「宇部セメントの岸壁繫留直接荷役」『宇部時報』1931年7月28日。

<sup>124</sup> 「宇部セメントの岸壁繫留直接荷役」『宇部時報』1931年7月28日。

げ」たという<sup>125</sup>。

防波堤・浚渫工事が進捗するにつれ、宇部セメントの積出能力は年々向上をみせた。翌32年7月には同社棧橋から正木丸（2000トン）がセメント1万樽を積んで東京芝浦へ出帆した。宇部セメントの棧橋で2000トン級の船舶を横付けで荷役したのはこれが「嚙矢」であったとされる<sup>126</sup>。同月下旬にも上宮山丸（2000トン）が会社棧橋横付けにより荷役を行っている<sup>127</sup>。32年における宇部セメントの海路経由のセメント積出をみると、棧橋経由の積出はおよそ3割に達している（表8）<sup>128</sup>。ただし、平均トン数は814.8トンであり、同じ汽船でも規模にばらつきがあったことが推測される。

その後も棧橋経由の積込は加速した。32年9月、宇部セメントは大型の積出用棧橋を構築する計画を立て<sup>129</sup>、棧橋拡張工事に着手した。この棧橋で積出が可能な船舶の大きさは記事によって2000–4000トンの幅があり、正確な積出能力の上限は不明である。その上で、数値の平均そのものは先述の宇部港の築港計画に記載されている「出入船舶3000トン級以下」<sup>130</sup>と概ね符合する数値のようにみえる。

棧橋建設にあたってはケーソンを利用し、周辺海域の浚渫に着手する計画であった。33年3月には1日あたり汽船2隻の積込を可能とする機械据付がなされたことが報道されている<sup>131</sup>。竣工がいつなのかは明らかにはしえないが、33年10月時点では積込棧橋が完成しており、報道では「昨今では二千噸級の大型汽船の二隻までは一日中に平易に積込み得るやうになつて居る」と記述され<sup>132</sup>、大型汽船を利用する際の効率性が増すかたちで設備が整えられたことをうかがわせる<sup>133</sup>。

とはいえ、新聞が耳目を引く話題を優先的に掲載しがちな性格を持っていることや、当時の宇部時報が積出能力についてどんぶり勘定的な表記をしていることは留意する必要がある。具体的には、竣工以前よりも大型汽船による積み出しの利便性向上がはかられたことは確かとみられるが、

<sup>125</sup> 「大阪行セメント」『宇部時報』1931年8月15日。

<sup>126</sup> 「洋灰一万樽 棧橋から正木丸へ」『宇部時報』1932年7月12日。ただし32年4月、伊奈波山丸（1600トン）がセメント約9000袋を荷役中、干潮に向かい、「船も頗る大事をとつて運行した」ものの、第二発電所付近で水深が不足し運行不能に陥っている（「一千六百噸の伊奈波山丸擱座」『宇部時報』1932年4月21日）。

<sup>127</sup> 「セメント棧橋に二千噸級汽船」『宇部時報』1932年7月26日。

<sup>128</sup> 報道によれば積み出しに利用した汽船のうち、特に大型のものとして3450トン、2700トン、2500トン積のものがあげられている。この積込方法が棧橋経由によるものなのか、艀によるものなのかは不明である。かりに前者であるとするれば、32年のいつなのかや、荷役の円滑性などは不明であるものの、状況によってはこのクラスの船舶による直接積込が可能であったことになる（「昭和七年中のセメント輸送量」『宇部時報』1933年5月9日）。

<sup>129</sup> 「宇部セメントの積出大棧橋」『宇部時報』1932年9月1日。

<sup>130</sup> 『沖ノ山炭鉱事業概要』（1928年）。

<sup>131</sup> 「セメントの棧橋拡張」『宇部時報』1933年3月21日。「セメント拡張工事」『宇部時報』1933年8月25日。この棧橋について中安閑一は『宇部時報』の取材に「棧橋は延長二百五十間て八月までには完成せしめたい」「棧橋付近の水深は干潮面を十四尺とする計画であるから優に四千噸級の船は横づけでき得る」とし、「棧橋完成に伴ひ汽車輸送による貨車積込場の大拡張も行ふ事となつてゐるから」「水陸両方面共積込みに非常な能率をあげ得る」との談話をよせた（「水陸両方面積込施設改善」『宇部時報』1933年3月28日）。

<sup>132</sup> 「宇部セメント拡張工事状況」『宇部時報』1933年10月25日。

<sup>133</sup> 35年5月にはクレーン3台を擁し、棧橋は4基となり、機械による積込がなされた（「宇部セメント株式会社海上施設全く完備」『宇部時報』1935年5月4日）。

表8 宇部セメントの船舶積出方法（1932年）

	隻数	総トン数		トン数
		トン	%	(1隻平均) トン
発動機船	946	75,500	34.0	79.8
ランチ（関門・本船渡）	654	64,500	29.1	98.6
汽船（栈橋）	81	66,000	29.7	814.8
宇和島丸委託	-	16,000	7.2	-
合計	-	222,000	100.0	-

出所：『宇部時報』1933年5月9日。

この時代は、水深の関係から大型汽船の「満船」という形式をとるケースは限られた可能性を考慮しなければならない。

資料は限られるが、傍証的に33年8月中における宇部セメントの汽船積込数量を確認しておきたい（表9）。1000トンを超えた汽船は22隻中3隻のみであり、最も多かったのは700トン以上1000トン未満の10隻である。積込量ベースでは前者が32.9%、後者が51.1%であることからみて、33年時点においては、大型汽船の利用がなされても積込量は1000トン未満が主流をなしていたことが推測される。また、数量的には明らかにし難いが、表8と併せて解釈すると、入港汽船すべてが大型汽船ではなかったであろうことにも配慮すべきであろう<sup>134</sup>。

以上みてきた栈橋工事に続いて、宇部セメントは工場敷地南部の県営電気宇部第二発電所との境界線に運河を開鑿した（図1参照）。利用可能な海岸線の延長を伸ばすことで、原材料・貨物の搬入出のための物流インフラを強化するためである<sup>135</sup>。開鑿の主体は宇部セメント、沖ノ山炭鉱、山口県（第二発電所）の3者で32年10月に認可申請書が提出された。総経費は8万6000円と報道されている<sup>136</sup>。工事は翌11月には着手されており<sup>137</sup>、33年6月には90%の護岸工事が完了した<sup>138</sup>。34年1月には工事完成の見込みとなり、原材料・貨物の搬入出経路が増加することになった<sup>139</sup>。

34年秋、宇部セメントはセメント輸送の自家用船建造計画を具体化し、三菱重工業神戸造船所に

<sup>134</sup> なお34年中の入港最大船舶は共同丸（2010トン）であったとされる（「宇部セメント株式会社海上施設全く完備」『宇部時報』1935年5月4日）。

<sup>135</sup> 「運河の開鑿により海岸の利用は遺憾なく行はれ、海岸線百七十間に過ぎぬものが四本の栈橋と共に海岸利用全長は実に蜿蜒五百三十間に至るといふ」と報道されている（「単一工場の権威」『宇部時報』1933年11月11日）。

<sup>136</sup> 「大運河工事正式認可申請書提出」『宇部時報』1932年10月8日。

<sup>137</sup> 「沖ノ山埋立地の『運河』第一工程」『宇部時報』1932年11月26日。

<sup>138</sup> 「運河工事」『宇部時報』1933年6月10日。

<sup>139</sup> 「発電所の納炭は全部海路廻航され」たともされている（「運河工事一部分完成」『宇部時報』1934年1月6日）。原材料（石灰石）については、元山商会の機帆船が重要な役割を果たし、運河の開鑿は同社にも刺激を与えることになった（第8節参照）。

表9 宇部セメントの汽船積込数量, 船名, 仕向地 (1933年8月)

番号	入港日	船名	積込量 トン	仕向地	積込規模 トン	船数 トン	積込量		仕向地
							トン	%	
1	1日	第二犬島丸	816	大阪	1,000-	3	5,150	32.9	大連・東京
2	2日	大壽丸	300	雄基	700-999	10	7,998	51.1	東京・大阪・清津・名古屋・芝浦
3	2日	大壽丸	750	清津	400-699	3	1,380	8.8	清水・伏木・仁川
4	7日	第二犬島丸	816	大阪	100-399	4	983	6.3	雄基・大阪・横浜・高砂
5	8日	大信丸	1,250	東京	-99	2	153	1.0	播磨・西宮
6	9日	大黒山丸	470	伏木	-	22	15,664	100.0	-
7	12日	高島丸	68	西宮	出所：『宇部時報』1933年9月1日。 注) 右表は左表に準拠して筆者が整理。				
8	12日	高島丸	85	飾磨					
9	14日	第六犬島丸	748	名古屋					
10	15日	霧島丸	809	東京					
11	18日	犬島丸	766	大阪					
12	19日	第二大信丸	950	東京					
13	19日	大信丸	250	横浜					
14	20日	若松丸	280	大阪					
15	20日	平雄丸	400	仁川					
16	22日	大島丸	816	大阪					
17	23日	高島丸	153	高砂					
18	27日	霧島丸	510	清水					
19	27日	霧島丸	711	芝浦					
20	28日	犬島丸	816	大阪					
21	29日	共同丸	2,300	大連					
22	30日	新京丸	1,600	大連					

対して見積書を発注している<sup>140</sup>。のちの清忠丸である。前述の棧橋拡張工事が行われた32年9月、宇部セメントは「陸路輸送は改善の余地がなきも階上輸送に関しては従来如くチャーターのみに依るは著しく不得策とし二、三千噸級の専属輸送船建造の理想を有しつゝあり」<sup>141</sup>と報道されており、この構想が2年越しに具現化されることになった。35年2月に三菱重工業神戸造船所と建造契約が締結され、同年7月に起工、翌36年1月に進水した<sup>142</sup>。建造費は125万円であった<sup>143</sup>。この建造計画と並行し、34年11月、宇部セメントは船積の利便性を向上させるための浚渫計画案を樹立している。この計画案は3000トン級の汽船を容易に岸壁につけ得ること、積出棧橋に2隻同時に荷役出来ること、水深は干潮面下5メートル以上を確保すること、廃土は西部埋め立てに利用することの4点で構成されており<sup>144</sup>、大型自家用船の運用準備であったと推測される。

さらに35年、宇部セメントと沖ノ山炭鉱、宇部窒素と共同で岸壁付近一帯の浚渫をおこなうこと

<sup>140</sup> 「新造汽船見積り」『宇部時報』1934年10月14日。宇部セメントは「陸路輸送は改善の余地がなきも階上輸送に関しては従来如くチャーターのみに依るは著しく不得策とし二、三千噸級の専属輸送船建造の理想を有しつゝあり」と報道されており、これが具現化することになった。

<sup>141</sup> 「二、三千噸級汽船新造」『宇部時報』1932年9月28日。

<sup>142</sup> 「タンカー清忠丸」『宇部時報』1936年4月29日。

<sup>143</sup> 中安閑一伝編纂委員会（1984）129頁。

<sup>144</sup> 「洋灰沿岸大浚渫」『宇部時報』1934年11月24日。

になった。鉱工業品の搬出、原料品の搬入に際して大船型の利用が増加したことで、現状の岸壁水深では汽船横づけに支障が出始めたためである。浚渫箇所は山口県による港湾修築（後述、第5節参照）の計画線外にあり、設計では「満潮時七八千トン級の汽船が自由に入出入り出来得る」ものであった<sup>145</sup>。浚渫の順は宇部セメントが優先され、棧橋付近の浚渫を秋までに完了することで新造の自家用船舶を棧橋に迎える準備が整えられた<sup>146</sup>。

宇部セメントはこの自家用大型汽船の建造と併せて各地にセメント貯蔵庫を建設し、同船がセメント工場から輸送してくるバラ積のセメント（後述）の包装を行うことになった。35年春に大阪市から尻無川畔の土地貸与の決定を受け、貸借契約が進められ<sup>147</sup>、工事着手へ移行した。大阪貯蔵庫は35年10月には護岸工事、建築基礎工事の9分を終え<sup>148</sup>、翌36年1月には事務所、包装工場、トランスポーターが完成している。当時築造中であった貯蔵タンクは180尺（54.4m）まで築き上げる予定であったという<sup>149</sup>。大阪の貯蔵施設は1万トンであり、同年4月には完成している<sup>150</sup>。

これと並行して、東京芝浦にも貯蔵庫を建設するために土地を交渉し、35年12月に東京市に対して土地借入および購入の申請を行っている<sup>151</sup>。建築設計への着工は36年夏である<sup>152</sup>。ストックの容量は6000トンであり、37年9月に完成した。揚地側の主要地域に貯蔵庫を設け「同所より自由に発送出来る」仕組みを構築した<sup>153</sup>。

清忠丸は36年4月に宇部港へ廻航した。3300トンのセメント積込能力があり、荷役方法はバラ積であった。「セメントタンクより船に、船よりセメントタンクに空気を以つて荷役するもので、その能力一時間二百七十噸（清忠丸満船三、三〇〇トンは十二時間で荷役）となつて居」<sup>154</sup>た。宇部港へ廻航して以降の清忠丸は、宇部-大阪間を毎月5・6往復の頻度で運行した<sup>155</sup>。他方、清忠丸の運行が開始された36年初夏の宇部港湾は整備途上であった。「宇部港の浅いのと大阪のみの航海で十分の能力を發揮し得ない」<sup>156</sup>状況にあり、1航海おおよそ2500トン（1か月約1万2500-1万

<sup>145</sup> 「七八千噸級の大船横づけで海底大浚渫 完備する大宇部港」『宇部時報』1935年8月1日。

<sup>146</sup> 「岸壁浚渫に着手」『宇部時報』1935年8月25日。浚渫した土は、西側の埋立地に送られた（「宇部沿岸浚渫」『宇部時報』1935年10月1日）。

<sup>147</sup> 「四千五百坪を借地して大阪に大洋灰倉庫」『宇部時報』1935年3月5日。

<sup>148</sup> 「大阪倉庫工事進む」『宇部時報』1935年10月26日。

<sup>149</sup> 「大阪尻無川のセメント貯蔵庫」『宇部時報』1936年1月29日。

<sup>150</sup> 中安閑一伝編纂委員会（1984）130頁、「宇部セメント尻無川倉庫」『宇部時報』1936年4月23日、「宇部洋灰計画の各地ストックポイント」『宇部時報』1937年2月2日。

<sup>151</sup> 「宇部洋灰の東京貯庫敷地」『宇部時報』1935年12月12日。

<sup>152</sup> 「芝浦に着工する宇洋の東京倉庫」『宇部時報』1936年8月25日、「宇部洋灰東京タンク」『宇部時報』1936年9月18日。

<sup>153</sup> 「宇部洋灰計画の各地ストックポイント」『宇部時報』1937年2月2日、「宇洋東京ストックポイント完成近し」『宇部時報』1937年9月29日。

<sup>154</sup> 「タンカー清忠丸」『宇部時報』1936年4月29日。

<sup>155</sup> 「タンカー清忠丸」『宇部時報』1936年6月4日。

<sup>156</sup> 「宇部洋灰社ストックポイント」『宇部時報』1936年7月1日。中安閑一伝編纂委員会（1984）によれば宇部港の水深・航路幅を考慮して清忠丸は「船底を浅く設計した」（130頁）とされる。

5000トン)の輸送であった<sup>157</sup>。

同年7月になると、棧橋付近の浚渫がおおむね完了し、浚渫はサンドポンプからバケットコンベアーとクレンによる作業へ移行した<sup>158</sup>。清忠丸は、8月には3100トンの積載となり<sup>159</sup>、9月の宇部－大阪間の運航は7往復を予定している<sup>160</sup>。この往復回数は月によって変動しているように見え、36年12月は4往復を予定している一方、1航海あたりのセメント積載量はおおむね3000トンで運航しており、1航海あたりの積載量が多くなるように調整されたように見える。さらに、従業員の訓練による荷揚時間短縮を示唆する報道も確認される<sup>161</sup>。

37年3月になると、県担当部分における宇部港改修計画の一部変更に準ずるかたちで清忠丸の航路浚渫を行うことになり<sup>162</sup>、同年9月には沖ノ山炭鉱港湾部が宇部セメント、宇部窒素の海岸浚渫計画を立てるなど<sup>163</sup>港湾機能の強化は継続された。37年における清忠丸の積載量は3300トンとされる報道が多くみられることから<sup>164</sup>、清忠丸はおおよそこのころ積載能力に見合う運用がなされるようになったと思われる。

他方、表3によれば浚渫深度は3-4mとあり、34年11月の浚渫計画で目標にされた干潮面下5m以上は達成されなかったのではないと思われる。そのため、宇部セメントによる一連の港湾整備によって清忠丸の宇部港利用は可能な状態となったものの、船舶の規模を考慮すれば、満船による出入港の際は満潮を見計らっての運航がなされたとみられる<sup>165</sup>。これは宇部セメントによる港湾整備が船舶の大型化に寄与しなかったということではない。その上で、宇部セメントはいくつかの条件を有するなかで、徐々にその障壁を取り払い、効率的な船舶利用のためのインフラ整備を行ったということになる。

39年になると外国船の入港が増加した。宇部セメントへ割り当てられた満州、北支行きセメント出荷には外国船が使用された<sup>166</sup>。39年1月に宇部港へセメント積込のために入港する外国船は、ノルウェーの大型汽船(3400トン)と決定している<sup>167</sup>。39年2月には昆山丸(満州船籍)がセメント棧橋に横付けとなった。同船は4000トン級汽船であり、このクラスの汽船がセメント棧橋から積

<sup>157</sup> 「タンカー清忠丸」『宇部時報』1936年6月26日。

<sup>158</sup> 「セメントの海底浚渫工事」『宇部時報』1936年7月19日。

<sup>159</sup> 「タンカー活躍」『宇部時報』1936年8月5日。

<sup>160</sup> 「タンカー入港」『宇部時報』1936年9月1日。

<sup>161</sup> 「宇部洋灰のタンカー」『宇部時報』1936年11月19日、「全能発揮で送品順調」『宇部時報』1936年12月19日。12月19日の報道では「港湾不備の爲め全能力を發揮し得ず三千三百噸の巨体を持て余してゐた」とされている。

<sup>162</sup> 「タンカー航路浚渫」『宇部時報』1937年3月21日。

<sup>163</sup> 「沖ノ山工業地沿岸の浚渫」『宇部時報』1937年9月2日。

<sup>164</sup> 「清忠丸出帆」『宇部時報』1937年5月2日、「清忠丸出帆」『宇部時報』1937年5月28日、「清忠丸出帆す」1937年10月1日、「清忠丸宇部沖通過」『宇部時報』1937年11月11日。

<sup>165</sup> 宇部港で在勤経験を持つ航海士は、清忠丸が満潮時期を見計らって出入港をしている様子を回顧している(運輸省第四港湾建設局宇部港工事事務所(1993)『宇部港直営作業船の歴史』164頁)。

<sup>166</sup> 「外国船の入港は今後益々頻繁」『宇部時報』1939年1月25日。

<sup>167</sup> 「月末入港の外国船」『宇部時報』1939年1月29日。

込を行ったのは初めてであったという<sup>168</sup>。

以上のように、沖ノ山炭鉱による埋め立て・堤防建造と並行しながら、宇部セメント、および同資本系企業と連携した浚渫が継続的に施行され、同社が栈橋経由で荷積可能な重量は増加し、利用汽船は大型化していった。さらに工場南部に運河を開鑿して海岸線を伸延させ、同一時間で積出入可能な商品・原材料の量的拡大を実現した。これらの措置は宇部セメントにおける運輸面のボトルネックを解消し、生産量の拡大に寄与したと思われる。

#### 4-3 宇部窒素工業

33年に宇部窒素工業が設立されると、同社は製品の積出施設および原材料の積込設備を整備した。積出施設整備の手段は、栈橋架設・周辺部の浚渫であった。工事着手は34年4月である。「同所海岸は水深頗る浅く現在のまゝでは到底用をなさぬため」サンドポンプによる浚渫を行った<sup>169</sup>。栈橋は3本の築造が計画され<sup>170</sup>、同年10月にはかなりの部分が完成し、「荷揚げクレーンも盛んに活動し」た<sup>171</sup>。硫安の積出については「人夫をして肩で運ばして」いたが、ベルトコンベアーへ代替させる案が浮上し<sup>172</sup>、翌35年3月に正式な採用が決められた<sup>173</sup>。移動式クレーン設置も企図されたようである<sup>174</sup>。浚渫用ポンプが宇部港に廻航され<sup>175</sup>、35年3月より浚渫が開始された<sup>176</sup>。報道では、浚渫が完成すれば栈橋経由で荷役する汽船の規模が300トン級から1000トン級へ拡大する計画とされている<sup>177</sup>。

さらに宇部窒素は、沖ノ山炭鉱による運河開削（3-7参照）にともない、運河東岸に沿って硫化鉱石の貯蔵庫の建設計画を樹立した<sup>178</sup>。35年4月、宇部窒素は公称資本金を500万円から1250万円に増資して第2期拡張計画を推進し、その一環として硫安製造に使用する硫酸工場の増設を行った。具体的には、硫酸の原材料となる硫化鉱石は諸地域から移送・微粉化されていたが、この作業を行う施設として、宇部窒素は2000坪にわたる貯蔵庫とミル工場を建設した<sup>179</sup>。工場敷地の東西に港湾を確保し、東部から硫化鉱石を受け入れ、最終製品を西部から積み出すという生産ラインを整備したといえるだろう（図1参照）。宇部セメントが複数の海岸線を確保することによって生産拡大を可能とする物流インフラを整備したことと通じるものにみえる。

<sup>168</sup> 「満州国船入港」『宇部時報』1939年2月12日。

<sup>169</sup> 「窒素沿岸海底浚渫」『宇部時報』1934年4月11日。

<sup>170</sup> 「いろ／＼」『宇部時報』1934年7月1日。

<sup>171</sup> 「窒素栈橋ほゞ完成」『宇部時報』1934年10月12日。

<sup>172</sup> 「硫安積出し合理化研究」『宇部時報』1934年12月1日。

<sup>173</sup> 「宇部窒素の積込新施設」『宇部時報』1935年3月14日。

<sup>174</sup> 「窒素の岸壁施設」『宇部時報』1935年5月30日。

<sup>175</sup> 「事業界」『宇部時報』1935年3月16日。

<sup>176</sup> 「事業界」『宇部時報』1935年3月21日。

<sup>177</sup> 「窒素の栈橋築造と岸壁の浚渫工事」『宇部時報』1935年5月2日。

<sup>178</sup> 「運河に沿ふて大倉庫の建設」『宇部時報』1935年7月4日。

<sup>179</sup> 「運河東岸に鉱石貯庫とミル工場」『宇部時報』1935年11月17日。「原料は全部運河より入る事になっている」とされる（「窒素沿岸浚渫」『宇部時報』1937年4月28日）。

この貯蔵庫には石炭も収められ、自家発電所用石炭のミル工場が隣接された<sup>180</sup>。さらに原料炭も運河経由で送付されたようである。37年の報道によれば、東見初炭鉱から海上船で輸送された石炭は「沖ノ山工業運河よりベルトに依り瓦斯炉まで送られる」とされている<sup>181</sup>。

公称資本金をさらに2500万円へ増資した第3期拡張期（36年）になると、宇部窒素は硫安倉庫を運河岸壁沿いに建築することとなり、西部と東部に製品貯蔵庫を保有することとなった<sup>182</sup>。この新倉庫に関してはその後の情報が乏しく帰趨が分からない。新設倉庫がつくられたことは確かであり<sup>183</sup>、図面をみると運河付近に建物があることも読み取れるが、これが宇部窒素の硫安倉庫かどうかは不明である。かりにこの記事通りの場所に建設されたとすれば、積出場を西部海岸にも確保したことになる。これと間接的に関係するかもしれないが、37年5月には東部製品積み出し場の拡張と棧橋付近の浚渫に着手している<sup>184</sup>。

ところで、宇部窒素は硫酸製造用の硫化鉍石は他社から購入していた。しかし事業が軌道に乗るなかで原料の自給自足を志向していき、自家用鉍石の鉍山として朝鮮半島に硫化鉍石の鉍区を所有した。鉍区は咸鏡南道、江原道に所在し、それぞれおよそ286万坪、365万坪を保有した（表10）。船積場への輸送経路は、前者は城津、後者は元山に搬出予定であり<sup>185</sup>、3カ年計画で採鉍準備を行う計画がたてられた<sup>186</sup>。

江原道の鉍区は淮陽郡を中心とした。鉍石を山元から港湾に搬出する際のインフラが整備されていなかったことから、陸路の運搬方法はトラック輸送とし、元山港からの海上輸送は元山運輸商事に委託する方向性となり<sup>187</sup>、37年6月にこれが定まった<sup>188</sup>。

咸鏡南道は端川郡が主力であり、37年7月には鉍石の採取段階に達した<sup>189</sup>。鉍石の運輸ルートは山元より中継地の古城里まで運び、そこから鉄道で端川へ運んだのち、本線積みに切り替えて城津まで輸送し、城津港より汽船で宇部港へ廻航する計画が策定され<sup>190</sup>、鉍業所より古城里までの22キロの道路建設については、宇部窒素によって12万5000円の経費が投じられた<sup>191</sup>。運搬用として8トン自動車10両も購入している<sup>192</sup>。硫化鉍石の供給量は10-12万トンを見込んでいた<sup>193</sup>。

<sup>180</sup> 「窒素貯庫工事進む」『宇部時報』1935年2月13日。

<sup>181</sup> 「事業界寸心」『宇部時報』1937年1月18日。この輸送業者は元山運輸商事であった（「事業界寸心」『宇部時報』1938年2月16日）。

<sup>182</sup> 「宇窒新工場に硫安大倉庫」『宇部時報』1936年12月26日。

<sup>183</sup> 「事業界寸信」『宇部時報』1937年1月5日。

<sup>184</sup> 「宇窒の岸壁浚渫」『宇部時報』1937年5月11日。

<sup>185</sup> 「宇部窒素工業の朝鮮硫化鉍石」『宇部時報』1936年10月6日。

<sup>186</sup> 「朝鮮硫化鉍石」『宇部時報』1937年1月30日。

<sup>187</sup> 「朝鮮硫化工業鉍石輸送方法」『宇部時報』1937年4月24日。

<sup>188</sup> 「硫化鉍石輸送方法」『宇部時報』1937年6月5日。

<sup>189</sup> 「鉍石採取に着手」『宇部時報』1937年7月14日。

<sup>190</sup> 「硫化鉍石輸送方法」『宇部時報』1937年7月17日。

<sup>191</sup> 「朝鮮硫化鉍業所職員本社から増員」『宇部時報』1937年8月5日。

<sup>192</sup> 「朝鮮硫化鉍業所トラック十輛購入」『宇部時報』1937年10月31日。

<sup>193</sup> 「宇窒硫化鉍供給量は十二万越」『宇部時報』1937年12月7日、「宇窒の硫化鉍石自家用は何時からでも」『宇部時報』1938年1月7日。

表10 宇部窒素の朝鮮半島保有鉱区（1939年）

所在地	鉱山名	鉱種	面積		登録年月 年月
			坪	坪	
江原道淮陽郡 咸鏡南道安辺郡	-	金銀	993,000		1935. 5
江原道淮陽郡	宇部金谷鉱山	金銀硫化鉄	886,000	3,648,700	1935.11
江原道淮陽郡	淮陽金山	金銀鉛	924,700		1930. 9
江原道淮陽郡	-	金銀鉛	845,000		1935.12
咸鏡南道北青郡 ・端川郡・豊山郡	-	硫化鉄	610,000		1937. 8
咸鏡南道端川郡	-	金銀銅	970,000	2,859,000	1937. 5
咸鏡南道端川郡 ・北青郡	鷹徳硫化鉄鉱山	金銀硫化鉄	1,000,000		1936. 1
咸鏡南道端川郡	-	金銀硫化鉄	279,000		1937. 8

出所：『昭和14年7月1日現在 朝鮮鉱区一覧』（朝鮮総督府殖産局鉱山課）。

採鉱作業は順調に進み、38年1月になると坑元に一定のストックを有する状況となった<sup>194</sup>。宇部窒素は端川へ経営資源を集約することを決定し<sup>195</sup>、38年5月の取締役会において鉱石運搬に処するための自家用汽船購入が承認された<sup>196</sup>。のちの大裕丸（総トン数1874トン、積載重量2850トン）<sup>197</sup>で、貸借対照表の初出簿価は92万9792円である<sup>198</sup>。大裕丸の宇部港廻航は8月であった。

ところが、端川鉱業所の輸送は陸路も港湾設備も難点が多かった。大裕丸の運航が開始された38年夏、北鮮地方で生じた水害によって輸送経路の一部をなす端豊鉄道が流失した。そのため、山元から城津港へ硫化鉱石が届けられない事態となり、大裕丸は購入の主目的ではない宇部窒素の硫安や、沖ノ山炭鉱の石炭運送を余儀なくされることとなった<sup>199</sup>。この復旧は同年10月であったが<sup>200</sup>、資料によれば大裕丸による運送はこれよりもさらに遅れることになっている<sup>201</sup>。

城津港はさらに大きな問題を抱えていた。港湾設備に難点があり、大型汽船への積込は舢による

<sup>194</sup> 「宇窒の硫化鉱石自家用は何時からでも」『宇部時報』1938年1月7日。

<sup>195</sup> 「本格的活動に入る 朝鮮硫化鉱業所」『宇部時報』1938年2月6日。

<sup>196</sup> 「硫化鉱石輸送に貨物船購入」『宇部時報』1938年5月12日。

<sup>197</sup> 「沖ノ山丸・第三沖ノ山丸・第五沖ノ山丸・大裕丸の船歴」『大裕丸』。

<sup>198</sup> 『第11回営業報告書』（宇部窒素工業、1938年）。この簿価には38年下期に計上した償却金が控除されたものと推測される。39年1月、宇部窒素は、同船の使用バンカーを沖ノ山炭鉱と契約している（「事業界寸信」『宇部時報』1939年1月29日）。

<sup>199</sup> 「事業界寸心」『宇部時報』1938年9月15日、「事業界寸心」『宇部時報』1938年9月23日。

<sup>200</sup> 「宇窒自家用硫化鉱石」『宇部時報』1938年10月13日。

<sup>201</sup> この間、大裕丸は台湾金瓜石鉱山から購入した硫化鉱石を積載し、38年11月、運河から硫化鉱石を荷揚げした（「事業界寸心」『宇部時報』1938年11月22日）。

表11 大裕丸の運航収支（1941年上期）

項目		金額	備考	
収入	社外品	12,065	21,555トン 1,725トン	
	社内品	硫化鉄鉱		131,982
		硫安		10,580
	合計	154,627		
総経費		115,552		
償却金		31,667		
差引利益		7,408		

出所：『大裕丸収支計算書』。

注）期間は1940年12月1日-1941年5月31日。

沖積みが必要であったことである。当時、端川鉱業所を統括していた村田義夫は3000トンの積込に3.5日を要すると述べている<sup>202</sup>。また城津港は、冬季になると岸壁につまれた鉱石が凍結して一塊となることから、船にのせる前にこれを鶴嘴で崩す必要があった<sup>203</sup>。費用を現時点で誤りなく定量的に示すことは難しいが、定性的な情報ではポジティブな材料を集められていない。宇部港に初荷が入ったのは38年12月下旬であり、工業運河から荷揚げをしている<sup>204</sup>。

港湾整備の成果を間接的に測るために、大裕丸の収支を確認したい。すべての期間をおさえることは出来ないが、41年上期のみは判明する（表11）。

これによれば大裕丸は硫化鉄鉱のほか、宇部窒素の硫安や同資本系企業の石炭、セメントの運搬にも従事したが、41年になると金額ベースでは85.4%が硫化鉄鉱であり、建造目的に沿う運用がなされている。この輸送トン数は2万1555トンであり、少なくとも41年上期は運輸実績をあげきれていないようにみえる。

つぎに利益率を算出しよう。フローからみると、収入にしめる償却前利益は25.3%、償却後利益は4.8%である。ストックから照射すると、16年上期の船舶簿価（74万9792円）でみた利益率は、償却前利益は年10.4%、償却後利益では年2.0%である。資料によれば、大裕丸は15年間での簿価償却が企図されたようであるが<sup>205</sup>、同船の利益水準で十分に対応可能であったといえるだろう。

<sup>202</sup> 「端川鉱業所施設整備」『宇部時報』1938年12月14日。

<sup>203</sup> 「大裕丸土産話し」『宇部時報』1938年1月13日。

<sup>204</sup> 「大裕丸鉄石を積んで帰港す」『宇部時報』1938年12月24日。

<sup>205</sup> 『大裕丸収支計算書』。購入簿価を95万円として計算式がたてられており、1年平均6.3万円の償却金を予定したことがうかがえる。

## 5. 宇部港東部の港湾整備

### 5-1 宇部港修築事業の開始

本節では宇部港東部の港湾整備について検討する。宇部港東部は2つの港湾地域に分かれる。東防波堤の内側（西）と外側（東）である（図1参照）。後者については東見初炭鉱および同資本系企業が中心となって企業単位の整備を基本としたため、本節後半において、企業側の動きとしてまとめて論じることにはしたい。本項では前者（東防波堤内側）の整備プロセスをみていく。

東部海岸地帯は沖ノ山系の大規模製造業は位置せず、中小企業（もしくは小規模企業）を中心に経済圏が形成されていた<sup>206</sup>。したがって、港湾の取扱数量は西部よりも少なかったと推測される。とはいえ、海岸線の近辺には東沖ノ山炭鉱のほか、人口集積や宇部西部の諸企業台頭にとまなう関連企業・商工業者が族生しており、沖ノ山炭鉱ほどのまとまった資力を投入することは難しいものの、港湾機能の強化は重要な課題であった。30年6月には東区明治町海岸へ船舶給水所（経営者は宇部氏石炭商組合事務所・中原利一）の設置と、附近の名称を「船入町」とする計画の報道がある<sup>207</sup>。

また、宇部の商工業者（水上源治、内田金作、三浦保一、梶山文作、秋重実蔵ほか計7名）で宇部港内海底浚渫申請が行われ、31年6月に内務省から認可指定を受けている。申請内容は、東沖ノ山炭鉱地の地先を船舶出入と荷役の効率化のために、水深平均干潮面下10尺に浚渫するものであった。認可対象の面積は1万523坪であり、その廃土によって東沖埋立地の完成を目した。東部関係者はこの埋立地より沖合へ浮棧橋を設置し、大阪商船、尼崎汽船、宇和島汽船等の客船へ提供する意向を持っていた<sup>208</sup>。

一方、前述した27年3月に渡邊祐策、「築港委員会」メンバーと高良、紀藤の間で協定された東防波堤の建造は進まなかった（第3節参照）。これは、沖ノ山炭鉱の手によって南部防波堤・西部防波堤の建造が進捗したことと対照的である。30年7月、宇部市役所で築港委員会が開催され、東防波堤の事業主体が未定であることについて意見交換が行われ、東見初炭鉱を主体とした着手検討でまともまっている<sup>209</sup>。築港委員会のメンバーは不明であるが、これを受けた東見初による動きはその後の新聞報道では確認できない<sup>210</sup>。

<sup>206</sup> そのため宇部築港について「沖ノ山新坑及び二坑附近は工業港に東沖ノ山海岸は商業港に何れも完璧を期することになる」（『宇部時報』1927年10月28日）とされた。

<sup>207</sup> 「東港と船入町」『宇部時報』1930年6月28日。

<sup>208</sup> 「宇部港内の浚渫認可可る」『宇部時報』1931年6月9日、「宇部港湾浚渫の許可指令所到達」『宇部時報』1931年6月19日、「東部沿岸所施設」1931年7月5日。宇和島汽船については、当時宇部で客船事業を営む宇部海陸運輸株式会社が寄港の実現に力を入れており、31年10月に初寄港した。宇部自動車は寄港開始を受け、大阪商船、尼崎汽船、宇和島汽船の各汽船の発着時刻に乗合自動車の特派を決めている。ただし、この時に浮棧橋は建設されていない（「宇和島汽船宇部寄港今秋までに決定」1931年8月20日、「宇和島汽船寄港前奏曲」『宇部時報』1931年10月11日、「浮棧橋架設近く実現の機運仄く」『宇部時報』1931年10月14日）。

<sup>209</sup> 「宇部市の築港計画」『宇部時報』1930年7月9日。

<sup>210</sup> ただし、37年3月に東見初炭鉱は宇部港修築にとまなう寄付金2万円を国吉信義社長名で拠出しており（「東

およそ1年後の31年6月、宇部市制10周年記念行事の事業調査会において、東防波堤の築造は「市が直接手を下す事業ではないが」「此際促進を計る必要ありと認め」、宇部市長から「斡旋の労を取るべし」との声明が出された<sup>211</sup>。正確な時期は不明だが、翌32年には市内の各港湾関係者が内務省土木局へ宇部港浚渫の政府移管の請願を行った際、土木局の反応が悪くなかったことを示唆する記事が掲載されている<sup>212</sup>。

この文脈のもとに、32年夏以降、宇部では33年度予算への食い込みを狙って港湾修築費の獲得運動が顕在化した。

32年7月、山口県内務部の照会を受けて、宇部市による宇部港湾改良工事の基本調査が進められた。調査は港湾の形状、港湾設備、地方希望工事、財政計画に分けて遂行された。このうち財政計画の部分では付近の失業者状況、工事と失業救済との関係について項目が設けられている<sup>213</sup>。翌8月に宇部市の西田謙次助役は「大蔵省は目下の港湾修築事業の目的は産業振興のためにするのではなく農村救済が眼目」<sup>214</sup>と述べており、政府補助金獲得と関連した調査であったことを推測させる。

同年9月7日の宇部市会において、宇部港修築を宇部市が行うこと、「築港委員会」メンバーと高良、紀藤が県から受けた公有水面埋立許可権（22年3月、26年5月許可）の宇部市への譲渡、公有水面埋立権譲渡に伴う附帯事項、の3議案が諮られ可決した<sup>215</sup>。9月9日に内務省へ港湾修築国庫補助申請がなされ、山口県内務部長へ「特別の配慮方を懇請した」<sup>216</sup>。

32年9月19日、宇部達聰会が開催され、時局匡救に関する件、宇部港完成促進の件、宇部港を第二種重要港湾に編入要望の件が審議・可決した<sup>217</sup>。この決議に準拠し、達聰会長紀藤閑之介名によって内務大臣山本達雄、大蔵大臣高橋是清、山口県知事岡田周造宛に9月26日付書面で宇部港湾修築の促進について稟請が行われた<sup>218</sup>。

この同日に渡邊祐策は上京し、西田助役と共に大蔵、内務両省を訪問した。このうち内務省では港湾造営部長と会見し、明年度予算への繰り入れを請願した<sup>219</sup>。10月26日、27日には宇部港湾の実地調査を目的として港湾協会から調査員が派遣され、港湾修築の計画方針について打ち合わせが開催されており、同協会の後援も得たとみられる<sup>220</sup>。このような過程をへて翌33年1月、総工費58万円のうち33年度5万円、34年度16万円、35・36年度にそれぞれ3万円、計27万円の国庫補助が決定

---

見初炭鉱港湾修築費二万円寄付を願ひ出つ」『宇部時報』1937年4月1日）、全体像は不明であるが、修築事業が始まると金銭的な貢献を一定程度果たしていたことがうかがえる。

<sup>211</sup> 「大築港の促進」『宇部時報』1931年6月12日。

<sup>212</sup> 「内務省土木局出張所設置機運仄めく」『宇部時報』1932年8月3日。

<sup>213</sup> 「宇部港湾の改良工事基本調査」『宇部時報』1932年7月13日。

<sup>214</sup> 「宇部の港湾修築 本年は望みなし」『宇部時報』1932年8月20日。

<sup>215</sup> 「公有水面埋立免許権 宇部市へ譲渡」『宇部時報』1932年9月8日。

<sup>216</sup> 「港湾修築補助申請」『宇部時報』1932年9月11日。

<sup>217</sup> 「時局匡救宇部港促進会議所設置等重要協議の達聰会総会」『宇部時報』1932年9月14日。

<sup>218</sup> 「市民の総意に依る宇部港湾修築の促進」『宇部時報』1932年9月28日。

<sup>219</sup> 「宇部港湾修築予算獲得有望」『宇部時報』1932年10月8日。

<sup>220</sup> 「宇部港湾の実施視察」『宇部時報』1932年10月21日。

した<sup>221</sup>。

これを受けて、33年6月の宇部市会において港湾修築事業の宇部市から山口県への移管が可決された（ただし宇部市会では、山口県への移管にともなって宇部市関係者による港湾利用の利便性が損なわれる可能性が指摘され、紛糾をみせている）<sup>222</sup>。

以上のように、東部の港湾修築については民間資本を中心に行うのではなく、公的資金を中心とする整備と定まった<sup>223</sup>。33年8月付で、宇部埋立地土地組合は投資済の工事費について代償を求めている。同組合は、港湾整備をおこなってきた民間組織とみられ、資料によれば31年6月に内務省から宇部港内海底浚渫申請の認可を受けた商工業者も入っているようである<sup>224</sup>。

## 5-2 港湾修築事業の設計

港湾修築の設計概要は、宇部市から港湾協会へ依頼・作成された計画案（32年12月）を基礎とし、これに山口県が予算制約等を考慮して修正を加えた計画（33年11月）が実施され、さらに着工後にも設計の変更が重ねられることになった。表12はその推移を数値で表したものである。

まず、32年12月の港湾協会資料を検討したい。宇部市からの依頼を受けて、港湾協会は、浚渫については航路（副航門接続箇所を含む）と本船二隻分停泊地の部分的な範囲とすることを提案した。宇部港内面積のおよそ半分が水深3m未満であり、全範囲をカバーする浚渫工費のねん出が難しいことを考慮したためである。その上で、本航路（主港門－真縮川河口左岸）は大型船舶（2000トン級）の航行を想定して水深6m、副航路の航行船舶は小型サイズを想定して水深4.5mを目標とした。接岸地帯となる真面川河口は、左岸右岸それぞれで機能のすみ分けを提案している。

このうち左岸については「市街ノ中心ニ近く、又現在荷役ノ最モ盛ナル場所」であり、埋め立て工事を施して土地を拡張するとともに、真縮川左岸に2基の浮棧橋をつくり、後背地の荷役施設拡充が企図された。発動機船・小型船舶の荷役を効率化することが目的であった。「現在ノ荷役場ハ施設頗ル不十分ニシテ貨物ノ荷役費ニ影響スル所少カラズ」「適当ノ幅員ニ其前面ヲ埋築シテ道路ノ拡張及上屋倉庫ノ敷地ニ充」てること、前方水面を水深3mに浚渫し、そこへ浮棧橋を敷設するとしている<sup>225</sup>。

右岸については大量の貨物取り扱に対応する地域として、沖ノ山旧坑先端に突堤を設けることを企図している。鉄道の引込が容易であることを理由としてあげており、複数の船舶を同時接岸・

<sup>221</sup> 「宇部港湾修築政府補助確定」『宇部時報』1933年1月19日。「宇部港修築国庫補助削減」『宇部時報』1933年11月21日。

<sup>222</sup> 「満場一致可決」『宇部時報』1933年6月29日。

<sup>223</sup> 「中心」と表現したのは、一部の埋立地については修築部分と隣接する埋立地について工事完成後に東見初炭鉱が買収することで工費の回収を行っているためである（第四港湾建設局宇部港工事事務所（1987）『宇部港工事事務所50年の歩み』24頁）。

<sup>224</sup> 「第二期工事費の代償補助申請」『宇部時報』1933年8月22日。

<sup>225</sup> 「宇部港修築計画案概要」（『宇部港修築工事一件』〔戦前B港湾課2878、山口県文書館所蔵〕所収）、「港湾協会の宇部港修築計画案概要——【三】」『宇部時報』1933年6月30日。「港湾協会の宇部港修築計画案概要——【五】」『宇部時報』1933年7月2日。

表12 宇部港修築費の変遷

	員数						費用					
	港湾協会案			山口県			港湾協会案			山口県		
	第1号	第2号	1933	1937	精算時	第1号	第2号	1933	1937	精算時	増減額	増減率
防波堤費	430m	180m	180m	180m	181m	152,500	90,000	106,740	100,842	100,842	-5,898	-5.8
浮棧橋費	5個	4個	4個	3個	3個	44,400	41,400	41,400	49,917	49,917	8,517	17.1
物揚場費	30m	30m	30m	387m	392m	3,000	3,000	4,800	82,710	87,657	82,857	94.5
護岸費	1,950m	1,950m	1,352m	940m	944m	209,400	209,400	179,965	152,726	154,336	-25,629	-16.6
浚渫費	706,000㎡	414,000㎡	372,400㎡	146,950㎡	148,361㎡	282,400	165,600	130,340	84,441	83,557	-46,783	-56.0
埋立費	706,000㎡	414,000㎡	224,400㎡	175,644㎡	98,824㎡	70,600	41,400	17,952	22,056	19,056	1,104	5.8
機械設備費						32,000	16,000	20,000	13,284	12,891	-7,109	-55.1
買収費						41,700	9,600	2,000	1,190	1,190	-810	-68.1
測量・調査費								2,000	2,436	2,581	581	22.5
雑工事費						24,000	10,000	10,000	6,838	7,233	-2,767	-38.3
雑費						20,000	13,600	14,803	10,167	10,616	-4,187	-39.4
事務費						70,000	50,000	50,000	53,394	50,124	124	0.2
総計						950,000	650,000	580,000	580,000	580,000	0	0.0

出所：『宇部港修築工事一件』（戦前B港湾課2878、山口県文書館所蔵）、『宇部港工事事務所50年の歩み』（山口県文書館所蔵）、『宇部港修築工事誌』（山口県、1939年）（1930年代、経済6、山口県文書館所蔵）、第四港湾建設局宇部港工事事務所（1987）『宇部港工事事務所50年の歩み』。

注1）費用項目については、山口県名義で施工された様式に港湾協会案を落とし込んで作製した。港湾協会案の防波堤費は防波堤費、波除堤費の合計値（員数・計）、護岸費は土砂場護岸費と護岸費の合計値（員数・計）、港湾協会案の道路費・上屋費は買収費に繰り入れた。

注2）員数の単位はすべて港湾協会案第1号に同じ。cm、cm<sup>3</sup>以下は四捨五入して表記。

繋留できる施設を想定した。

東防波堤の建造については、陸地に接続する建造予定箇所に、浚渫工事による廃土を用いて埋立地造成箇所を設けることにより、ケーソンによる建造部分の削減が提案された。これにより「防波堤費並に浚渫費の節約」を見込んでいる。当該部分については、将来的な港湾・工場用地としての利用という効果もあわせて指摘している<sup>226</sup>。

この港湾協会案は工期を4年、予算を95万円として設計された。そのため、港湾協会は十分な財源が確保できない場合を考慮し、工事を2期に分割し、優先順位のより高いもののみを施工するシナリオも示した。具体的には工期を3年とし、主航路の水深を6mから4.5mに減じることや、諸施設の廃止・削除（浮桟橋を2基から1基に減じる等）の措置によって65万円の事業規模とする案があわせて示された<sup>227</sup>。表12の第1号が95万円案、第2号が65万円案である。両者の違いは、防波堤の延長を58.1%短縮することによって同工費を40.1%（6万2500円）減少させ、浚渫・埋め立て土砂量を41.3%減らし、工費を約4割（それぞれ11万6800円、2万9200円）削減するというものであった。

その後、「主務省」（内務省もしくは大蔵省と推測される）から58万円以上の修築費を認めない方針が示された。そのため、山口県は港湾協会の第2号案をベースとして浚渫規模を絞りこみ、第1号埋立地の一部を別予算の工事として再編し、国庫補助の対象となる宇部港修築費を58万円へ圧縮した<sup>228</sup>。浚渫水深4.5mを維持しつつ、浚渫量を10%減らし、さらに浚渫単価を圧縮することで浚渫費の総額を21.3%削減した（表12）。

埋立地については、宇部港の「将来ノ發展及経済的工事の施行ヲ考フル時ハ総工事費六十八万円ヲ要ス」とし、「五十八万円ヲ超過セル十万円ハ修築工事トハ別個ニ県単独埋立工事トシテ施行」することとなった。この埋立地は第1号埋立地であり、東防波堤と接続する東部海岸から沖合に伸び出した土地に該当する（図1参照）。当該埋め立て工事は隣接する東見初炭鉱が山口県の委託を受けて行い、完成後に3000坪を無償、1万5186坪を有償（23万2900円）で譲渡することになった<sup>229</sup>。

この効果を確認すれば（表12）、58万円へ再設計後の埋め立て土量は52万1400m<sup>3</sup>と見積もられ、28.4%は浚渫土砂、71.6%は炭鉱からの採掘残土を利用し、工期は6年を予定している<sup>230</sup>。別工事とすることで港湾協会の第2号案とくらべ、国庫補助対象部分の埋め立て量を45.8%、同工費を56.6%削減している。34年3月には工期を4年に改めており<sup>231</sup>、工数の削減を後押ししたとみられ

<sup>226</sup> 「港湾協会の宇部港修築計画案概要——【五】『宇部時報』1933年7月2日。ケーソンの製作は南・西部防波堤と同じく、沖ノ山船渠が使用された（『事業界々々』『宇部時報』1933年10月6日）。

<sup>227</sup> 「港湾協会の宇部港修築計画案概要——【六】『宇部時報』1933年7月4日。

<sup>228</sup> 『宇部港修築雑件』（戦前B港湾課2881）、第四港湾建設局宇部港工事事務所（1987）21頁。

<sup>229</sup> 第四港湾建設局宇部港工事事務所（1987）24頁。

<sup>230</sup> 『宇部港修築雑件』（戦前B港湾課2881）。第1号埋立地の埋め立て費10万円は県が負担したが、護岸費は宇部港修築費58万円に含まれ、護岸費15万2726円のうち7万4992円を計上している（「第一号埋立地計画説明書」『宇部港修築工事一件』〔戦前B港湾課2878〕所収）。

<sup>231</sup> 『宇部港修築工事一件』（戦前B港湾課2884）。

る。

資料によれば、この修築工事による入港可能船舶は700トン<sup>232</sup>から1000トン<sup>233</sup>であることが読み取れる。

### 5-3 資金調達の経過

33年8月、東部防波堤延長工事について、浚渫廃土による埋め立て計画とパッケージにすることで582mから180mへ短縮する山口県の申請が内務省より許可された。33年度国庫補助金5万円の交付もあわせて認可され<sup>234</sup>、同月末に山口県より宇部市へ同年度の市分担金を3万1850円とする通牒が出された<sup>235</sup>。残額は山口県の分担支出である。地元負担は県債償還財源として17年の年賦分担が予定され<sup>236</sup>、県は市の分担金とともに借入金によって資金調達した(表13)。33年9月の宇部市会では宇部港修築費の年賦支出にそなえ、毎年度予算による積立金設置を可決している<sup>237</sup>。

このような過程を経て33年11月25日、港湾修築工事起工式が挙行され<sup>238</sup>、翌34年1月には浚渫が開始された<sup>239</sup>。

ところが、33年11月に港湾協会を通じて34年度予算編成における港湾修築予算の削減方針がもたらされた<sup>240</sup>。最終的に、当初認められた34年度の国庫補助16万円は4万円の交付金額にとどまることになった(表13)<sup>241</sup>。したがって、同年度の修築工事はかなりの減速を余儀なくされたことが推測される。日本政府によるこの措置は、宇部港のみならず、国内港湾修築事業に影響を与えることになった。宇部市は港湾協会を通じて幅広い自治体と連携しながら予算獲得運動に参画することになった。

34年4月、内務省は時局巨救事業の縮小によって修築機会を失った指定港湾の修築計画を進めるための予算確保を目指し、未改修指定港の工費概算を見積り、その半額に対する国庫補助の成案を練っている<sup>242</sup>。同年8月、港湾協会の案内により、明年度(35年度)地方港湾予算に関する内務省省議にあわせて、港湾工事進行中の各都市で一体となった陳情をおこなうこととなった。陳情では大臣のほか、次官、参与、局長クラスと面会しており、宇部市では西田助役がその任にあたった<sup>243</sup>。

<sup>232</sup> 宇部港修築雑件(戦前B港湾課2881)。

<sup>233</sup> 『宇部港修築工事誌』〔山口県、1939年〕(1930年代、経済6、山口県文書館所蔵)8頁。

<sup>234</sup> 「宇部港修築費国庫補助5万円」『宇部時報』1933年8月10日、宇部港修築工事一件(戦前B港湾課2879)。

<sup>235</sup> 「宇部港湾修築本年度市分担金」『宇部時報』1933年9月6日。

<sup>236</sup> 『宇部港修築工事一件』(戦前B港湾課2878、山口県文書館所蔵)。

<sup>237</sup> 「本日の宇部市会」『宇部時報』1933年9月26日。

<sup>238</sup> 「『宇部港修築工事起工式』終る」『宇部時報』1933年11月26日。

<sup>239</sup> 「宇部港の浚渫開始」『宇部時報』1934年1月10日。

<sup>240</sup> 「宇部港修築国庫補助削減」『宇部時報』1933年11月21日。

<sup>241</sup> 34年8月、34年度の宇部港湾修築費4万円の補助をなす指令を発している(「九年度宇部港修築費四万円国庫補助」1934年8月15日)。16万円という数値の根拠は『宇部時報』1933年11月20日の報道である。

<sup>242</sup> 「指定港湾二百の修築計画に就て内務省で成案を練る」『宇部時報』1934年4月20日。

<sup>243</sup> 「重要港湾指定陳情のため上京招電」『宇部時報』1934年8月5日、「巨救港湾修築工事続行方を陳情」『宇部

表13 宇部港湾修築費の内訳

年度	総工費	国庫補助		残額	国庫補助外 負担率	地方負担		起債額 (山口県)
		実績	〔当初〕			宇部市	山口県	
	円	円	円	円	%	円	円	円
1933	100,000	50,000	50,000	50,000	50.0	31,850	18,150	50,000
34	82,000	40,000	160,000	42,000	51.2	27,850	14,150	40,000
35	240,000	40,500	30,000	199,500	83.1	144,350	55,150	55,000
36	158,000	40,500	30,000	117,500	74.4	82,850	34,650	34,000
37		40,500		-40,500	-	-40,500		n.a.
38		19,440		-19,440	-	-19,440		n.a.
39		21,060		-21,060	-	-21,060		n.a.
計	580,000	252,000	270,000	328,000	56.6	205,900	122,100	〔179,000〕

出所：『宇部港修築工事誌』（山口県，1939年），「地元宇部市負担額算定ノ根基調書」  
「昭和十一年度宇部港修築工事施行ノ件」（『宇部港修築工事一件』（戦前B港湾課2888）  
所収），『宇部時報』1933年11月21日。

注1）34-36年における地元負担額と対国庫補助外負担率が若干合わないが，数値は資料のままとしている。

注2）起債額の資料は1935年10月時点のもの。

最終的に内務省は，35年度地方港湾改良事業費として1000万円を大蔵省へ要求した。これを受けて大蔵省は，783万5200円を事業費として認め，この半額の国庫補助を承認した。内務省は通常議会に向けて各地方港湾の年度割改訂案を作成し，補助金交付の算定対象となる宇部港湾改修費の残額を36万4000円とし，国庫補助総額を16万2000円，4カ年分割で交付することを決定した<sup>244</sup>。そのため，国庫補助率は当初計画より減少することになり，地方負担率が上昇することになった。

35年度の修築総工費は24万円であったが，国庫補助は4万500円にとどまった。国庫補助の総額が当初計画よりも減額されたことに加え，2年間分の修築費用を4年間かけて交付する方針となったことが要因である。そのため，35年度の国庫補助外負担率は83.1%に上昇し，36年度も工費の74.4%を宇部市と山口県が負担する必要があった。

当時の宇部港は，第二種重要港湾に指定されたことで宇部側では既存修築工事の完成を急ぐ状況にあった（後述）。県の負担額は5万5150円であったことから，宇部市は残りの工費すべてを35年度中に支出するため，14万4350円を負担することになった（表13）。宇部市はこの財源として4万4350円を積立金から繰り入れ，東見初炭鉱から2万円，残り8万円を起債に仰ぎ，9月中に宇部市

時報』1934年8月8日，「港湾改良費国庫補助申請書」『宇部時報』1934年8月17日。

<sup>244</sup>『宇部港修築工事完了認定一件』（戦前B港湾課2885），「来年度港湾改良費国庫補助額内定」『宇部時報』1934年12月22日。

会を開催して協賛を求める方針を固めた<sup>245</sup>。あくまで推測だが、民間企業である東見初からの出資を見込んだのは、東海岸の港湾利用増加によって同鉱が保有する周辺埋立地の利用促進や竣工後における埋立地の売却など、東見初炭鉱が港湾修築によって経済的な恩恵を受けることが考慮されたのかもしれない。

35年9月23日の宇部市会では、修築費の財源について審議が行われ、35年度の14万4350円は積立金から4万円、一般会計から2万3350円、市債によって8万1000円を調達することとし、36年度の方担金8万2850円については一般会計から2万2850円を支出し、市債によって6万円を調達する原案が提出され可決した。東見初からの調達はなかった、もしくは出来なかったようである。14万1000円に達する市債は年利5分以内で大蔵省預金部、その他が引き受け、37年から18ヶ年賦で一般歳入からの償還を計画した<sup>246</sup>。起債額のうち8万1000円は遅れて交付される国庫補助金による償還を見込んだと思われ、その金利負担を宇部市が負ったということになろう。

#### 5-4 修築工事と港湾整備の効果

36年2月、内務省は宇部港修築工事を認可し、国庫補助を指令した<sup>247</sup>。予算の裏付けを持ったことで、宇部港改修工事は「再び蘇り」、県港湾事務所は工事準備に入った。修築工事は第2号埋立地を完成した段階で停滞していたが、第3号・第4号埋立地、東部防波堤の諸工事へ着手することとなった<sup>248</sup>。同年10月には第3号埋立地の基礎工事が完了し、同埋立地の竣工期に見通しがついている<sup>249</sup>。第3号埋立地の浮棧橋は実地試験を経て38年夏より運用開始となった<sup>250</sup>が、棧橋の完成を見越して宇部海陸運輸、宇部鉄道による海陸運輸網の接続も決定し<sup>251</sup>、37年1月には荷客取扱法人・業者が利用する待合所、営業所、貨物保管倉庫等の新築を目して、棧橋固定橋中心を起点とする用地使用許可申請が宇部市を経由するかたちで山口県へ提出されている<sup>252</sup>。

この申請にもとづき、浮棧橋を中心としながら中央に棧橋事務所を設置し、東側に水上派出所と港務所を設けることとなった。水上派出所については庁舎を工費1万円で新築することに決し、3000円を宇部市、7000円は市内の各事業団体・関係者の寄付に仰ぐことになった。寄付金がまとまったのは37年末であり、主要企業では沖ノ山炭鉱が1200円、宇部セメント、宇部窒素、東見初炭

<sup>245</sup> 「港湾修築費財源を起債に」『宇部時報』1935年9月20日。

<sup>246</sup> 「市会で可決した本市港湾修築費」『宇部時報』1935年9月25日。

<sup>247</sup> 「待望の宇部港修築工事認可来る」『宇部時報』1936年2月16日。

<sup>248</sup> 「港湾修築工事の完成を待つて海岸にデビューする諸会社の新事務所」『宇部時報』1936年2月18日、「急ピッチな躍進に浮棧橋工事を急ぐ」『宇部時報』1936年7月21日。

<sup>249</sup> 「第三号埋立地基礎工事完了」『宇部時報』1936年10月15日。

<sup>250</sup> 「宇部港玄関の扉開き」『宇部時報』1938年7月27日、「浮棧橋初繫船」『宇部時報』1938年8月4日。

<sup>251</sup> 「棧橋完成の暁は汽船入稿毎に連絡バスを運転」『宇部時報』1936年11月13日。

<sup>252</sup> 「海の玄関建築で用地使用許可願ひ」『宇部時報』1937年1月6日。報道にある業者名は、大阪商船、摂陽商船、尼崎汽船、宇和島汽船、宇部海陸運送、若松汽船、広島運輸、朝日汽船、松原回漕店、合田汽船、幸丸回漕店である。

鉦がそれぞれ1000円を拠出した<sup>253</sup>。

一方、工事の過程で修築工事の設計は見直しが施された。宇部市史編纂委員会（1993）では宇部港修築計画予算が示されているが<sup>254</sup>、設計の見直しや予算の組み換えがされたことについて言及されていない。そこで今少しこれらの諸過程を表12によってみておきたい。

小型発動船による一般貨物の荷役場所は、第2号埋立地前の小浮棧橋と水深1mの物揚場（延長30m）のみであった。しかし、宇部港に入港する小型発動船の実情を考慮して34年3月、小浮棧橋の計画を廃止し、新たに水深2mの階段物揚場（延長120.35m）を築造することで「荷役能力ヲ増進セシメ」る計画に変更された。これと同様の理由にもとづき、第2号埋立地物揚場延長にも変更が加えられた<sup>255</sup>。階段物揚場が面する海岸が遠浅であることで干潮時の接岸ができず、満潮時利用による荷揚げを行っていたため、35年度施行予定であった物揚げ場前面の海底浚渫（干潮面以下2m）を34年度に繰り上げることが決定している<sup>256</sup>。

物揚場の増築に対して資金を集中させる流れは継続した。37年3月には第2号埋立地の物揚場を「小型船舶ノ荷揚頻繁ニシテ、物揚場延長ヲ増大スルノ必要ヲ認」め、甲号物揚場の延長を120.35mから134.68mに拡張した。さらに、物揚場西端より屈折する丁護岸の一部を乙物揚場（25m）として新たに築造することを決定している<sup>257</sup>。護岸の一部を乙物揚場に変更したのは、背面にある魚市場への魚類の荷役を考慮した宇部市の要請によるものであった<sup>258</sup>。表12によれば、33年から37年にわたる物揚場の増築費ねん出は浚渫費、護岸費、防波堤費の削減によってまかなわれた。そのため当初計画と比較して最終的な浚渫量は60.2%減少しており、当初計画の浚渫水深4.5mは、2.0-4.0mへ変更されている<sup>259</sup>。浚渫土砂量の変化を考慮する限りでは、深さだけでなく、浚渫範囲も縮小した可能性がある。

これらの港湾整備によって中小炭鉦、元山運輸商事、日本発動機油、日本精炭など、諸企業の東部海岸利用は日を追って増加し、東見初埋立地の借用希望は各方面より集中することになった<sup>260</sup>。

<sup>253</sup> 「水上派出所庁舎新築工事費纏まる」『宇部時報』1937年12月16日。建設費は入札が行われたことで8880円へ圧縮された（「水上庁舎成る」『宇部時報』1938年9月22日）。

<sup>254</sup> 宇部市史編纂委員会（1993）435頁。

<sup>255</sup> 「宇部港修築工事計画変更説明書」（1934年3月）宇部港修築工事一件（戦前B港湾課2878、山口県文書館所蔵）所収。

<sup>256</sup> 「海岸物揚前面海底を浚渫」『宇部時報』1934年6月27日。海底浚渫は34年7月に山口県知事から宇部市会へ諮問がなされた（「本日の議案」『宇部時報』1934年7月10日）。

<sup>257</sup> 「宇部港修築工事計画変更説明書」（1937年3月）宇部港修築工事一件（戦前B港湾課2878、山口県文書館所蔵）所収。

<sup>258</sup> 『宇部港修築工事誌』〔山口県、1939年〕（1930年代、経済6、山口県文書館所蔵）33頁。

<sup>259</sup> 『宇部港修築計画概要』（内務省下関土木出張所、1937年）8頁。

<sup>260</sup> 「事業界寸信」『宇部時報』1936年7月28日。港湾修築と並行しながら、企業自ら積み出し設備を拡充し、輸送機能の強化を行った事例もある。34年9月、日本発動機油は原油の荷揚げとフルゴール油の積出を目的とし、南海岸と東海岸に棧橋を建設することになった（「事業界寸信」『宇部時報』1934年8月17日）。35年にチャータータンク船第8号徳豊丸が彦島石原造船所で完成し、同年6月に宇部港に廻航された。同船のチャーターは、原油運送のために「日石関係と宇部港間を運航」することが目されたもので、同月末に芝浦へ処女航海を行っている（「チャータータンク船日発へ廻航」『宇部時報』1935年6月21日、「タンク船処女

36年9月には宇部市内の中小炭鉱業者で組織する十一会より石炭積出棧橋の建設について宇部市長へ陳情書が提出され<sup>261</sup>、宇部商事は重量貨物の積み降ろし効率化のために5トン級の起重機設置許可申請を山口県へ行うなど<sup>262</sup>、利用業者による港湾機能強化に向けた動きも確認される。

最後に、宇部港修築事業の効果について整理する<sup>263</sup>。修築前において宇部港（東側）に寄港する諸会社の汽船は、東防波堤付近に停泊し、舳によって乗降・荷役業務を遂行しており、波浪がある場合は乗客・貨物の積み下ろしは不可能であった。東防波堤が竣工すると、埋立地・護岸工事の進捗とあいまって、港内は「時化の際と雖も静穏にして船舶の碇繋並荷役に甚大の便宜」を与えることになった。また、浮棧橋の竣工とこれに接続する航路・船渡し場の浚渫により、「乗降に要する時間十五分を節減するを得」た。さらに物揚場における貨物の荷役量は「一ヶ年約十万噸にして、昔日の荷役費に於いて平均一噸当り二十五銭を節約する事を得」、[節約し得る荷役費は一年二万五千円に達す]ことになった。これらは多くの海運業者にビジネスチャンスを与え、地域の炭鉱業、関連産業の事業拡大を可能とすることになったのである。

#### 5-5 東見初炭鉱周辺の港湾整備

本節の最後に、東防波堤外側（東側）の港湾整備の状況を確認したい。

同地域の港湾整備において、地元新聞で最も早く記事が確認されるのは大正末年であり、東見初炭鉱が石炭積出場として築港工事に着手した記録が残っている。起工期は不明であるが、工事の一環として、同鉱は26年10月に浚渫船を利用して構内一帯の浚渫を行っている<sup>264</sup>。翌27年1月には突堤が完成へ近づき、同年3月には西風を防ぐことを目的とした防波堤工事へ移行している。この防波堤の形状は西方より沖へ直線に伸び、さらに、その突端を東へ曲げて工事中の築堤に相対する設計とするもので、その間に船舶の出入通路を築造する計画であったようである<sup>265</sup>。

この積出場の竣成後は、仲使70名の削減が出来るようになる見込みであった。報道によれば、港湾には「四十隻からの大小船舶が入港」しており、「浚渫工事終るの暁は千噸級の船舶が楽々と横付に」なり「汽船による遠隔の地への送炭は、安全率、経費並に時間の上において、極めて有利に展開されることになる」とされている<sup>266</sup>。築港工事は27年9月に完了したようであるが<sup>267</sup>、同年における正確な入港可能船舶の規模は不明である。

東見初炭鉱は、東防波堤の外側だけではなく内側の港湾整備にもたずさわった。30年になると同

航海」『宇部時報』1935年6月29日）。

<sup>261</sup> 「十一会から海岸使用を」『宇部時報』1936年9月8日。

<sup>262</sup> 「東海岸公衆荷揚場へ五噸級の起重機建設」『宇部時報』1938年3月31日。宇部商事のほか、一般事業者の使用も想定した。

<sup>263</sup> 以下、『宇部港修築工事誌』（山口県、1939年）56-57頁による。

<sup>264</sup> 「築港近く完成」『宇部時報』1926年10月14日。

<sup>265</sup> 宇部市史編纂委員会（1993）431-432頁、「次第に整ふ東見初の築港」『宇部時報』1927年1月22日。

<sup>266</sup> 「築港近く完成」『宇部時報』1926年10月14日。

<sup>267</sup> 以上、昭和石炭宇部支店（1937）77-80頁。

鉱は炭鉱廃土を利用して、東防波堤への連絡地帯と旧東沖ノ山炭鉱埋立地に接続する東海岸沿線の2か所の埋め立て工事を行っている<sup>268</sup>。このことは宇部港修築のほか、後述する第二種重要港湾の整備の資力負担候補として東見初の名が再三取りざたされる根拠となったように思われる。

東見初炭鉱の東側には非地元資本で経営された沖見初炭鉱があった。同鉱はもともと鈴木商店の系列にあったが、金融恐慌以降は大倉鉱業へ資本がかわっていた。鈴木商店の傘下時、沖見初炭鉱は沖山明神前地先1万6000坪の埋め立て工事を進め、この工事は28年1月時点でおよそ7割の完成度であった。大倉鉱業は埋め立て事業を引き継いで残余の埋め立て部分の継承を当局へ申請し、27年冬に許可指令を受け、築港計画の完成に向けて動き出した<sup>269</sup>。

大倉鉱業の築港計画はその後本格化した。報道では、「経費六十万円を投じ」るもので「築港に要する埋立面積は三万余坪」とされている。船溜り場も設置され「百十七間と百九十間の長方形二万二千余坪で」、「三千噸級の船は悠に横づけ出来るようになる」と書かれている<sup>270</sup>。しかし沖見初炭鉱は生産面に問題を抱えており、また市況も急速に悪化したことで30年秋に休業することになり、同年10月に同鉱による築港計画は「自然頓挫」となったようである<sup>271</sup>。

東見初に戻ろう。東見初は31年春の時点で積込港内に鉄筋コンクリートの棧橋を5條設けており、2條は汽船専用で機械によって1條あたり1時間150トンの石炭を積み込むことが可能となっていた。残り3條は帆船用で、選炭機から人力で積み込んでいた<sup>272</sup>。

32年2月になると、東見初の整備港湾の大型汽船入港に関する記事が宇部時報で確認されるようになる<sup>273</sup>。この2年後の34年2月、東見初は積み出しの合理化をはかるためにベルトコンベアーによる積出場を建築し、「沖ノ山の<sup>(ママ)</sup>ガンドリクレン同様の効果をあげる」ことを企図した<sup>274</sup>。当時の東見初炭鉱港湾内は2000トン級の汽船が入港しており<sup>275</sup>、これら船舶への石炭積込の合理化を推進したといえる。このベルトコンベアーの据付は同年夏の完成を目指していたが、10月にずれ込み<sup>276</sup>、使用開始は12月となった。報道ではコンベアーには自動監量機が据え付けられ、モーターが15機組み込まれ、投資費用は30万円であったとされている<sup>277</sup>。

当時の東見初の港湾設備の全体像はどのようなものであったのか。35年の宇部時報では「(東見

<sup>268</sup> 「近く彼岸に達する東部方面の築港」『宇部時報』1930年4月10日。

<sup>269</sup> 「懸案の築港計画近く実現か 明神地先埋立工事」『宇部時報』1928年1月6日。

<sup>270</sup> 「沖見初の築港計画 三千噸級が横付け」『宇部時報』1930年4月16日。

<sup>271</sup> 「築港計画許可の留保を申請」『宇部時報』1930年10月17日。

<sup>272</sup> 「帆船への積込もコムベア装置」『宇部時報』1931年4月22日。

<sup>273</sup> 「宇部市の東西両築港」『宇部時報』1932年2月12日。

<sup>274</sup> 「ベルトコンベア積出装置」『宇部時報』1934年2月21日。

<sup>275</sup> 「東見初の積出活況」『宇部時報』1934年3月10日。報道では「三千噸級一隻、二千噸級二隻」とされているが、昭和石炭宇部支店(1937)81頁の記述に配慮し、2000トンのみを残した。

<sup>276</sup> 「東見初の各種施設今月中旬完了」『宇部時報』1934年11月10日。

<sup>277</sup> 「東見初炭鉱積出の機械化」『宇部時報』1934年11月29日。東見初が石炭積込に計算器関係設備をつけた最初の資料は31年3月である。資料によれば、東見初は石炭積込については数取係によって1函ずつの「数取」をしていたが、これを装置によって計数するものであり、作業能率の向上がはかられたとされる(「石炭積込に自動の計数機」『宇部時報』1931年3月7日)。

初(筆者) 港内は三万五千坪、干潮面下十三尺満潮二十五尺と云ふ深水で、三千噸級の汽船を易々として入港せしめ確かに大港湾としての価値を具備<sup>278</sup>と記録されているけれども、東見初における貯炭場の規模や積込設備に関する網羅的な資料は残っていない。ただ、昭和石炭宇部支店(1937)によれば、37年時、港湾には2200-2300トン級までの汽船積が可能であったと記録され、同書の図面をみると積出場は9か所あり、2か所はベルトコンベアー、7か所は積出棧橋であったようである。

貯炭場面積は6100坪、貯炭能力5万トンで、いずれも沖ノ山炭鉱を上まわる規模である。積込設備はベルトコンベアー2機を備え付け、それぞれの1時間の処理能力は225トン(計450トン)を有していた。手積場は1時間の処理能力50トンの施設がそれぞれ6か所ある<sup>279</sup>。積込能力そのものは、沖ノ山の78.1%とやや低いものの、機械化部分は同鉱の積込能力の60.0%を占めていた<sup>280</sup>。36年9月の宇部時報では、東見初のベルトコンベアーの積出は「貯炭場の完璧により愈その能力を発揮するに至」ったとされ、さらに「沖ノ山、東見初両大炭鉱には積込作業の機械化が実現した」と報道されている<sup>281</sup>。

このように東見初炭鉱による東部沿岸の港湾整備が進むなか、1936年10月になると宇部曹達工業株式会社が同鉱付近に設立された。東見初系資本によるものである。曹達工業はその製品に対する原料の使用高が多く、「曹達灰一噸ニ対シマシテ、使フ原料八十倍、十噸ノ原料ヲ費ヤス」(宇部曹達常務・藤川喜太郎)性格があり、その原料輸送費の低減、荷揚の迅速化による工数の縮減が製品原価に対して大きな影響を与えた<sup>282</sup>。

宇部曹達で用いる原料は原塩、石灰石、石炭であり、このうち石炭は同資本系の東見初炭鉱から石炭の供給を受けた。そのほかは港湾利用が多く、海上輸送が必要であった。石灰石は元山運輸商事の手によって愛媛県高山からの供給を受けたが(第8節参照)、原塩については近隣地域では調達不可能であったため、供給を海外に求めなければならなかった。そのため、大型船舶の利用は不可避であった。

この文脈のもと、宇部曹達は東部沿岸地帯の港湾整備を進めるため、公有水面使用・海底浚渫を申請した。公有水面使用は製品積込棧橋架設と原塩アンローダー設置が目的である。海底浚渫は浚渫面積1972坪、浚渫坪数1775立方坪であり、36年11月の宇部市港湾委員会承認された<sup>283</sup>。37年5月の時点では沿岸の浚渫を進めており<sup>284</sup>、9月に入ると工事の大部分が完成し「原塩陸上用のベルトコンベアー、原石上げのクレーン、製品積出用のトランスポーターの基礎等々何れも活動を見せ」

<sup>278</sup> 「独自の港湾を修築し大船巨舶を浮べる東見初」『宇部時報』1935年5月4日。

<sup>279</sup> 棧橋そのものは7か所であるが、棧橋のうち1ヶ所は沈殿粉炭施設に接続しており、使用実績が少ない積出場でため、積出能力の算定対象にならなかった可能性がある。

<sup>280</sup> 以上、昭和石炭宇部支店(1937)77-80頁。

<sup>281</sup> 「積込作業の機械化実現」『宇部時報』1936年9月13日。なお、東見初炭鉱は、株式会社に改組の直前に港湾部新設の記録が残っている(「愈々実現する総合事務所」『宇部時報』1935年2月7日)。

<sup>282</sup> 『昭和十五年三月一日 於宇部市役所 宇部港振興座談会 速記』。

<sup>283</sup> 「宇部曹達出願の公有水面使用の件」『宇部時報』1936年11月28日。

<sup>284</sup> 「曹達沿岸浚渫」『宇部時報』1937年5月30日。

る段階に達した<sup>285</sup>。港湾機能の向上はこれと並行するかたちで顕在化した。37年8月末には光島丸（5000トン）が4400トンの原塩を積んで入港し、宇部曹達海岸で荷役を行っており<sup>286</sup>、原塩倉庫への入庫は進んでいった<sup>287</sup>。

その後、宇部曹達の原料移輸入と製品移輸出は増加し、とくに「大型商船の入出漸次増加」するようになった。しかし「海岸地先の水深小なるため運航及荷役上大なる支障を来しつゝ」あったため、宇部曹達はさらに38年3月、船舶繫留碇泊を目的として同社東岸壁沖合1万6500坪の浚渫を申請した。総工費は4万円（浚渫費2万3000円、船舶・機械費1万5000円、雑費2000円）で、その全額を宇部曹達が宇部市に寄付し、内務省土木出張所への委託事業とする方式が採られた<sup>288</sup>。浚渫深度は干潮面下約6mで、「五千噸の汽船を棧橋に横付けとし荷役ができる」と報道され<sup>289</sup>、同年秋頃工事に着手され<sup>290</sup>、翌39年1月末頃より機能しはじめたようである<sup>291</sup>。

後述するが、38年4月は宇部港が開港場になった時期であり、その第一船としてデンマーク船籍の大型汽船がチェニス（アフリカ中海岸）から原塩3559トンを積んで宇部港へ入港している<sup>292</sup>。宇部曹達は宇部税関支署設置の恩恵を特に受ける立場にあり、同社による浚渫拡張工事完成は、これらと相まって大きな経済効果をもたらしたと思われる。

## 6. 第二種重要港湾への昇格運動と港湾整備

### 6-1 第二種重要港湾指定までの動き

前節で述べたように、33年11月、34年度予算編成における港湾修築予算の削減方針がもたらされ<sup>293</sup>、対策を協議するために築港委員会が宇部市で開催された。この時の築港委員メンバーは、渡邊祐策、藤本閑作、高良宗七、俵田明、庄晋太郎の5名であったようである<sup>294</sup>。会議では西田助役から34年度の国庫補助が半額となる見込みであること、西田自身による中央官庁訪問の顛末について説明がされた。協議では削減要因は修築事業が時局匡救事業として補助を受けることになっていることにあり、「かくては将来安心して工事を進めることが出来ない」と結論づけられた。そしてこれを解消するために、第二種重要港湾としての指定を受けることによって経常的に半額の国庫補助を受けることができるよう運動を起こすことを決定した。これまでに情報提供を受けてきた港湾

<sup>285</sup> 「岸壁施設大体終了す」『宇部時報』1937年9月2日。

<sup>286</sup> 「原塩を積んで光島丸入港」『宇部時報』1937年8月31日。

<sup>287</sup> 「完成近きに在る宇部曹達工業」『宇部時報』1937年9月8日。

<sup>288</sup> 「工費四万円を投じて浚渫」『宇部時報』1938年3月31日。

<sup>289</sup> 「曹達東沿岸浚渫工事」『宇部時報』1938年5月25日、「事業寸心」『宇部時報』1939年1月29日。

<sup>290</sup> 「事業寸心」『宇部時報』1938年10月25日。

<sup>291</sup> 「事業寸心」『宇部時報』1939年1月29日。

<sup>292</sup> 「デンマーク国汽船入港 曹達の原塩を積んで」『宇部時報』1938年4月8日。

<sup>293</sup> 「宇部港修築国庫補助削減」『宇部時報』1933年11月21日。

<sup>294</sup> 「起工式を控えて九年度補助削減」『宇部時報』1933年11月24日。

協会からの感触も踏まえたようである<sup>295</sup>。

33年11月、庄衆議院議員、渡邊祐策は第二種重要港湾指定を関係各所へ働きかけるために上京した。これとあわせる形で翌12月、宇部達聴会で第二種重要港湾指定の要望が決議され、高良市議会議長、西村秀兵衛達聴会長代理、西田宇部市助役は達聴会の決議書および請願書類を持って上京し、山口県選出代議士へ協力を懇請した<sup>296</sup>。西田は内務省事務次官、土木局長、港湾課長、技師と面談している<sup>297</sup>。翌12月の山口県会において、山口県会議長土屋基雄名による宇部港を第二種港湾指定とする内閣総理大臣齋藤実、内務大臣山本達雄あての意見書が可決された。提出者は小河虎彦、渡邊剛二、眞宅正一であり、渡邊、眞宅は宇部人であった<sup>298</sup>。

翌34年1月、内務省土木局港湾課長が来宇し、宇部港を視察した。この視察には国吉宇部市長、西田助役のほか、渡邊、庄、俵田の各港湾委員が対応した<sup>299</sup>。同年4月にも土木局課長を含む内務省関係者が来宇し、宇部市役所楼上において市況展望後、ランチに乗じて修築途上の宇部港湾を横断し、沖ノ山、宇部セメントを視察している<sup>300</sup>。

宇部市では第二種港湾建議案が作成され、山口県へ具申されたのち、34年5月の第7回港湾協会総会へ「宇部港第二種重要港湾指定方政府へ建議の件」として提出された<sup>301</sup>。総会において国吉市長は、宇部港の輸出入貨物トン数と全国港湾における順位、日満マグネシウム、安来製鋼所、日本発動油、宇部紡績、宇部鉄工所、山口県営火力発電所等の創立・拡張、後方地帯の陸運設備の概況を述べたのち、現時点の港湾修築計画は「水深四米半程度に浚渫し、東防波堤や陸上棧橋物揚場等の設備に過ぎないので本港の使命に合致せるものとは申されませぬ」と説明した<sup>302</sup>。総会において当該議案は総会で可決され、政府へ建議されることになった<sup>303</sup>。

この第7回港湾協会総会は広島市で開催されたことから、会期中に港湾協会員による宇部市視察も行われた。このなかには港湾協会理事で会計検査院顧問官丹羽鋤彦も含まれ、国吉市長などの宇部市関係者と港湾内外をランチで視察し、宇部市築港委員（渡邊、庄、高良、藤本、俵田）と晩餐をともにした。丹羽は、宇部は「聞きしに勝る盛んさ」で「地勢なり資源なり工業都市として頗る有望で、市将来の発展のためには出来るだけ遠大な港湾施設計画が必要」と述べている<sup>304</sup>。

以上の経過ののち、34年12月、内務省土木会議港湾部会において宇部港は第二種重要港湾に八戸

<sup>295</sup> 「第二種重要港指定猛運動」『宇部時報』1933年11月26日。

<sup>296</sup> 「第二種重要港編入猛運動」「庄代議士と渡邊翁上京」『宇部時報』1933年11月29日、「宇部市の輿論機関けふ達聴会総会」『宇部時報』1933年12月3日。

<sup>297</sup> 「第二種港指定で歴訪陳情」『宇部時報』1933年12月9日。

<sup>298</sup> 「通常県会」『宇部時報』1933年12月7日。

<sup>299</sup> 「雪澤港湾課長宇部港初視察」『宇部時報』1934年1月18日。

<sup>300</sup> 「内務省土木局港湾課員視察」『宇部時報』1934年4月12日。

<sup>301</sup> 「二種重要港建議案」『宇部時報』1934年4月8日。

<sup>302</sup> 「宇部港の重要港湾指定建議」『宇部時報』1934年5月18日。

<sup>303</sup> 「挙市一致で歓迎したい」『宇部時報』1934年5月20日。

<sup>304</sup> 「宇部は聞きしに勝るところ」『宇部時報』1934年5月24日。

港、播磨港とあわせて選定された<sup>305</sup>。選定理由では、出入貨物量を基準とした港勢に順応する港湾設備となっていないこと、後方地域の人口が32万人おり、陸運インフラが充実していること、産炭量が豊富で各種工業が発展し、将来的にも飛躍の趨勢にあることをあげられている<sup>306</sup>。宇部港の第二種重要港湾指定は35年2月に正式決定した<sup>307</sup>。

## 6-2 第二種重要港湾指定後の工事・予算計画

宇部市会は、港内の浚渫にともなう諸設備、管理問題等の調査に充てるため、港湾調査費1000円の予算計上を承認した。当初提案の500円を増額修正したものであった<sup>308</sup>。他方、宇部商工会議所交通部会は播磨、尾道、神戸などの有力諸港に視察員を派遣・調査を行った。同部会は、港湾修築工事、利用方法に直接関係を有する主体で構成され、官民合同による港湾研究機関設置の要望をとりまとめ、35年7月、高良会頭名で国吉宇部市長あてに陳情書が提出された。陳情書では「港湾の改善貨客の誘致に対する各都市の競争益々激甚を加へ、為めに従来殷盛を極めたる都市港湾も他港湾の利便増進に伴ひ次第に衰微するの例少なしとせず」市港湾委員会を拡大し「港湾修築計画の完璧を期」する必要性が強調された<sup>309</sup>。

官民共同の港湾調査委員会設置要望がどのように結実したのかは不明である。しかし、行政単体(宇部市)による港湾委員会は35年11月に港湾視察を行うなど、具体的な機能を果たしている。視察期間は6日間、視察先は尾道港、今治港、高松港、小松島港、徳島港、神戸港、四日市港、名古屋港の8港に及んだ。視察員は渡邊剛二、高良宗七、村田義夫、中安閑一、高木勇蔵、西田文次、植田定一、山本喜一郎である<sup>310</sup>。宇部財界人は自治体(宇部市)の公職を兼務する傾向にあったことから、実施主体が産官どちらで設計されたとしても、産業界のニーズを的確に把握する体制を整えることは容易であったとみられる。

港湾修築工事は徐々に計画案のブラッシュアップがなされた。技術のやり取りは橋川保・山口県技師が中心となった。橋川と内務省との事前協議では修築費を500万円、工期を5～7年とし、当初案では3000トン級船舶による桟橋横付けを計画していたが、のちに船舶規模は5000-6000トン級に変更された。修築費については、最終的に要求総額430万円へ収れんした(後述)。橋川と内務省の協議を受け、35年7月、国吉信義、高良宗七が上京し、内務・大蔵両省と折衝することになった<sup>311</sup>。

重要港湾指定に伴う港湾修築は、現在施行中の修築工事と並行しながら36年度よりの着工を予定

<sup>305</sup> 「第二種重要港湾選定」『宇部時報』1934年12月19日。

<sup>306</sup> 「港湾部総会でも第二種港選定」『宇部時報』1934年12月22日。

<sup>307</sup> 「八戸、播磨、宇部第二種重要港指定」『宇部時報』1935年2月16日。

<sup>308</sup> 「港湾調査費修正意見出て動議成立す」『宇部時報』1935年3月1日。

<sup>309</sup> 「宇部港百年の大計樹立で港湾研究機関」『宇部時報』1935年7月11日。

<sup>310</sup> 「港湾視察日程決定」『宇部時報』1935年11月1日、「大宇部港建設視察員出発」『宇部時報』1935年11月5日。

<sup>311</sup> 「中央方面に認識された宇部港の重大性」『宇部時報』1935年7月16日、「現在施設計画の十倍を目指す宇部港」『宇部時報』1935年7月18日。

した<sup>312</sup>。重複工事を避けるためである。ところが、国からの予算措置は同年度には実現しなかった。37年度の予算編成に宇部港修築事業をいれこむため、宇部市は第9回港湾協会総会の議題として取り扱うように手続きを進め、6月総会の場で宇部市提出の議題は通過した<sup>313</sup>。これと並行して、宇部市は36年の特別議会開会中に内務、大蔵両大臣に対して再度の陳情書を作成した<sup>314</sup>。陳情書には常時2500-2600トン級の船舶出入を可能としなければ「荷役その他に多大の冗費と時間を要する」ことから、現在の宇部の発展度に相応しいインフラを整える必要性がしたためられた<sup>315</sup>。

当時宇部側が作成した修築計画書は、総工費430万円、工期7年としていた。表14の左辺（大蔵省査定前）がその内訳である。工事は埋立地前面2万3000㎡を平均干潮面以下8.2m、同9000平米を平均干潮面以下4.5m、防波堤外31万1000㎡および防波堤内48万7000㎡を平均干潮面以下7.3mに浚渫することで、「三千噸級汽船ノ出入ヲ自由ナラシムル」ほか、5000トン級汽船2隻が繫留可能な繫船岸壁の築造、埋立地の拡充、物揚場の増築が盛り込まれた<sup>316</sup>。

とくに重点を置いたのは浚渫である。計画書の浚渫容量256万3400㎡は、33年の港湾修築にあたって港湾協会が作成した最も理想とする浚渫量（第1號案、70万6000㎡）の3.6倍、同修築工事最終実績（14万6950㎡）の17.4倍に達するものである（表12、表14参照）。

### 6-3 大蔵省による査定と工事予算の変遷

36年6月、宇部港は大蔵省事務官による港湾・国道事業の実地踏査対象となり、同省事務官が内務省事務官とともに来宇した<sup>317</sup>。同年夏、内務省から大蔵省へ37年度予算が廻付された<sup>318</sup>。「国策決定までには不安が横たはつてゐる」ことを考慮し、9月、10月の2回にわたって高良衆院議員、西田助役が上京し、主務省・関係各所へ予算獲得運動を試みている<sup>319</sup>。このようなやり取りののち36年11月、大蔵省の省議において8か年継続、317万9800円の宇部港改修費が認められた<sup>320</sup>。要求総額は430万円であるため、その73.9%の査定である。岸壁費、物揚場費、護岸費、埋立費の項目が消える一方、港内、防波堤外の航路浚渫は予算を確保することになった<sup>321</sup>。表14によれば、査定後の浚渫費は査定前よりも18.1%、浚渫容量も18.4%増えており、浚渫については当初計画よりも拡充して認定されたことがうかがえる。

<sup>312</sup> 「重要港湾問題で上京した国吉市長の帰来談」『宇部時報』1935年7月23日。

<sup>313</sup> 「宇部港第二期拡張 満場一致で通過」『宇部時報』1936年6月10日。

<sup>314</sup> 「大宇部港建設猛運動」『宇部時報』1936年4月25日。

<sup>315</sup> 「宇部港第二期計画国庫補助金交付陳情書発送」『宇部時報』1936年5月3日。

<sup>316</sup> 『第二種重要港湾トシテノ宇部港修築計画』（戦前戦後土木部209、山口県文書館所蔵）。

<sup>317</sup> 「本県港湾、国道事業視察」『宇部時報』1936年6月19日。

<sup>318</sup> 「修築第二期計画内務省から大蔵省へ」『宇部時報』1936年8月15日。

<sup>319</sup> 「第二期計画促進運動樂觀を許さず」『宇部時報』1936年9月2日、「二大問題を掲げて東都に奔走する高良代議士と西田助役」『宇部時報』1936年10月17日。

<sup>320</sup> 「宇部港改修費は三百七十九万円」『宇部時報』1936年12月25日、「港湾修築第二期工事明年度から着工」『宇部時報』1936年12月16日。

<sup>321</sup> 「宇部港湾完備促進意見台頭」『宇部時報』1937年1月13日、「宇部港国営修築費宇部市分担金」『宇部時報』1937年4月15日。新聞報道では440万円とされているが、一次資料の表記に準拠し、本稿では430万円とする。

表14 宇部港修築費内訳と変遷（第二種重要港湾指定）

費目	大蔵省査定前			大蔵省査定後			増減率
	数量	単価	金額	数量	単価	金額	
波除堤費	200m	300.00	60,000	0	-	0	-100.0
岸壁費	400m	900.00	360,000	0	-	0	-100.0
物揚場	280m	280.00	78,306	0	-	0	-100.0
護岸費	1,399m	271.00	378,700	0	-	0	-100.0
浚渫費	2,563,400m <sup>3</sup>	0.74	1,892,747	3,140,000m <sup>3</sup>	0.71	2,236,000	18.1
埋立費	2,362,300m <sup>3</sup>	0.12	289,010	0	-	0	-100.0
道路費	27,600m <sup>2</sup>	3.65	100,740	0	-	0	-100.0
上屋費	2,450m <sup>2</sup>	45.00	110,250	0	-	0	-100.0
鉄道費	1,500m	22.00	33,000	0	-	0	-100.0
機械設備費	-	-	650,000	-	-	570,000	-12.3
その他	-	-	347,247	-	-	373,800	7.6
総計			4,300,000			3,179,800	-26.1

出所：『第二種重要港湾トシテノ宇部港修築計画』（戦前戦後土木部209，山口県文書館所蔵），『宇部港修築計画概要』（内務省下関土木出張所，1937年）に記載された数値を筆者が入力・整理して作成。

注）その他の内訳は，事務費，雑工事費，補償費，買収費，測量調査費，航路標識費，営繕費，共済組合費，雑費。

一方『宇部港修築工事誌』（山口県，1939年）に記述されている工事内容によれば——もちろんその規模は縮小していることがうかがえるけれども——岸壁，物揚場，埋立も併記されている<sup>322</sup>。これらが修築工事全体のどこに位置づけられたのか，費用がどこからねん出されたのかは明らかにしえない。いずれにしても，大蔵省の査定について高良宗七は，「削られ過ぎると思ふ」としつつも「当局側でも今年は難しいと断じてゐた程だからパスしたことは奇跡的」と評した<sup>323</sup>。

表15は修築費の財源をあらわしたものである。前述のように，大蔵省査定を経る前の工費総額は430万円であった。このうち50%の国庫補助金算定基準対象の工費は380万円で，残り50万円は補助対象外の工費ではなかった。補助対象外工費の財源はどこが主体となってねん出されたのかは不明であるが，地方自治体などであった可能性が考えられる。全体をみると，37-43年の7年間のうち

<sup>322</sup> 『宇部港修築工事誌』（山口県，1939年）（1930年代，経済6，山口県文書館所蔵）60-61頁。

<sup>323</sup> 「高良代議士帰来談」『宇部時報』1936年11月22日。港湾修築事業の功勞により，36年12月の賞与について，西田助役は特別賞与をあわせて2000円が支給され，宇部市長の1800円を上回った（「市長より多い西田助役の賞与」『宇部時報』1936年12月16日）。

表15 宇部港修築における国庫補助額予定（第二種重要港湾）

年度	大蔵省査定前				大蔵省査定後(37年9月)	
	工費総額	内訳			国庫補助 基本額 (修築費)	国庫補助
		国庫補助 基本額	補助外 工事費	国庫補助		
	円	円	円	円	円	円
1937	650,000	630,000	20,000	315,000	222,000	111,000
38	650,000	620,000	30,000	310,000	420,000	210,000
39	600,000	550,000	50,000	275,000	420,000	210,000
40	600,000	500,000	100,000	250,000	420,000	210,000
41	600,000	500,000	100,000	250,000	420,000	210,000
42	600,000	500,000	100,000	250,000	420,000	210,000
43	600,000	500,000	100,000	250,000	420,000	210,000
44	-	-	-	-	437,800	218,900
計	4,300,000	3,800,000	500,000	1,900,000	3,179,800	1,589,900

出所：表14に同じ。

37・38年度の2年間は年65万円の公費を支出し、残期間は60万円を費やすことになっていた。また、40年までは年度を経るごとに国庫補助算金定基準対象部分が減少し、補助外工事費が増加することを想定した。

大蔵省査定後の宇部港修築費は317万9800円となったが、この金額に国庫補助対象外工費は含まれていなかった。そのため総工費は26.1%の減額であったが、国庫補助金算定対象工費は16.3%の減額にとどまったため、宇部港修築に対する国の役割は重みを増すかたちになっていた。改修費の支出計画は37年度が23万9800円で、残期間は42万円を7ヶ年となっており、改修費総額317万9800円の半額にあたる158万5900円を国が負担し、残りを県と市が4分の1の79万4950円ずつ負担支出するものであった<sup>324</sup>。

ところが、37年2月に林銑十郎内閣が成立すると、前内閣が作成した予算の見直しに着手されることになった。高良宗七は「港湾補助についてはたとへ予算の再検討に於ても議会会期中の短期日間ではあるし」「閣議でも未だ予算内部の検討は充分行はず、港湾補助問題まではとても再検討の手は届くまい」<sup>325</sup>と予想した。最終的に37年度の宇部港湾修築費は22万2000円（国庫補助は11万1000円）と7.4%の減額となったが、手続きは交付年度割の変更にとどまり、差額の1万7800円は最終年度（44年度）に加算され、修築費総額そのものは維持する着地となった（表15参照）<sup>326</sup>。

<sup>324</sup> 「危服助かった宇部港の改修費」『宇部時報』1937年2月14日。

<sup>325</sup> 「多少の不安はあるが港湾予算はよかろう」『宇部時報』1937年2月7日。

<sup>326</sup> 「宇部港修築費並に補助年度割表」『宇部時報』1937年7月3日。

しかしながら、戦時経済への移行は宇部港修築事業を不安定なものにした。港湾修築費において宇部市が負担する部分は起債を仰ぐ見込みであり、宇部市は当初、8年間の負担額すべて（約79万円）について一時に起債の認可を取り付けようとしていた。ところが37年9月以降、地方債の抑制方針が日本政府から打ち出されたことで1年ごとに起債認可を取らなければならなくなった<sup>327</sup>。さらに修築事業費も削減されていった。37年度は22万1000円から18万7000円に、38年度は42万円がおよそ22万5000円に減額査定となった<sup>328</sup>。

宇部市および宇部側はこれに危機感を覚えた。効果をどこまで見込んでいたのかは不明だが、38年に開催される第11回港湾協会総会に「重要時局に再開し国費多端の折柄なるも港湾修築費国庫補助は既定計画により交付せらるゝ様政府に建議するの件」と、36年11月の査定結果で削られた「宇部港修築岸壁工事追加施工方政府へ建議するの件」を提出した<sup>329</sup>。この議案は同年6月の港湾協会総会で可決した<sup>330</sup>。しかし、時世の流れに逆らうことは難しく、38年度の宇部港湾修築費はさらに減額査定されることが決まり、減額分は当初の予定になかった45年度に繰り延べされ、竣工期は1年延期となった<sup>331</sup>。38年度は最終的に18万4455円（国庫補助8万7612円）で着地している<sup>332</sup>。

翌39年度については認可されている修築費42万円を獲得するために宇部市長、土木課長のほか、国吉市会議長、高良前市会議長との連携によって予算獲得運動が行われたが、38年11月に修築事業費は21万円（国庫補助10万5000円）へ半減の措置となることが決定した<sup>333</sup>。宇部市は第11回港湾協会総会へ提出した2つの議案について、後述する宇部開港の機能を十分に発揮するためという文脈から加筆・修正し、第12回港湾協会総会へ議案を提出した<sup>334</sup>。40年の国庫補助は15万円と、39年度（10万5000円）と比較して4万5000円の増額となったようである<sup>335</sup>。

#### 6-4 修築工事の諸過程

以上の資金面でのやり取りをふまえ、修築工事の経過を検討したい。37年5月23日付で内務省より施工命令がもたらされ<sup>336</sup>、翌6月よりボーリングによる地質調査が開始された<sup>337</sup>。起工式は7月3

<sup>327</sup> 「宇部港の開港 今年内には決定」『宇部時報』1937年7月17日、「宇部市申請の土木起債に憂色」『宇部時報』1937年9月25日。

<sup>328</sup> 「大宇部港改修工事に一台暗影投ぜられる」『宇部時報』1938年1月23日。

<sup>329</sup> 「宇部港湾の整備時局対策の上から見て極めて緊要事」『宇部時報』1938年2月25日。

<sup>330</sup> 「宇部の両県議案満場一致で通過」『宇部時報』1938年6月19日。

<sup>331</sup> 「ミナト・宇部の完成が一年遅れる」『宇部時報』1938年5月11日。

<sup>332</sup> 「宇部港修築市負担額既定額変更」『宇部時報』1938年10月13日。

<sup>333</sup> 「必死の運動空しく遂に半減の極印」『宇部時報』1938年12月4日、「公布された宇部港修築費」『宇部時報』1939年3月22日。

<sup>334</sup> 「宇部市から港協会へ建議案提出」『宇部時報』1939年2月3日、「港湾協会総会へ宇部から二大案件提出」『宇部時報』1939年10月15日。

<sup>335</sup> 「宇部港修築国補十五万円と決定」『宇部時報』1939年12月17日、「十四年市政の巨跡（2）」『宇部時報』1939年12月29日。

<sup>336</sup> 「国営改修の告示に凱歌の波は踊る」『宇部時報』1937年5月23日。

<sup>337</sup> 「宇部港修築工事地質調査近く開始」『宇部時報』1937年6月6日。

日に開催され、多くの関係者が出席している<sup>338</sup>。

港湾整備の要諦は浚渫であり、修築事業の実施のためには十分な性能を有する浚渫船の確保が必要であった。これを受け、37年10月に浚渫船「椿號」が横浜から廻航した<sup>339</sup>。同船は内務省横浜土木出張所管内清水港の修築工事の従事実績を有するバケット式浚渫船であった<sup>340</sup>。ところが、宇部港は部分的に岩盤となっている箇所があり、内務省の当該浚渫船では十分な修築機能を発揮できない可能があった。

この問題を解消するためには、専用の浚渫船新造が理想的な選択肢であった。しかし、この建造費用は37年9月の時点で約60万円と見積もられ<sup>341</sup>、37年度の国庫補助では岩盤浚渫船の建造を認めていなかった。36年における宇部市の歳入規模155万3267円を考慮すれば<sup>342</sup>、宇部市で負担することも難しかった。とはいえ、十分な性能を有する浚渫船が使用できない場合、浚渫工事に数年単位の遅延を来す可能性が憂慮されたため、宇部市の「最高幹部会」では、建造費を一時的に立て替え、利子を地元が負担することで港湾整備の速成を来すことで意見の一致をみることになった<sup>343</sup>。この立て替えを行う「地元」の主体は自治体ではなく、宇部市の事業団体が想定された<sup>344</sup>。浚渫船の建造費総額は79万1200円とされる<sup>345</sup>。

浚渫船建造は38年3月の宇部市会に提案され、契約関係の記録が残っている。建造者は高良宗七、渡辺剛二、国吉信義、俵田明で、いずれも宇部市議会議員であるとともに、主要鉱工業企業の経営者、大株主、商工会議所関係者である。そのうち宇部側の建造費負担は70万円以内とされ、竣工と同時に同船は宇部市の所有となし、建造費は建造者において利子を加算し宇部市が毎年度受ける貸付料、売却代金と同額の金額を宇部港修築工事最終年度までに建造者に対して清算する仕組みが採られた。浚渫船は宇部港修築工事とその付帯事業の専用とされ、建造および購入品の選定計画等は、港湾修築事業の施工者である内務省下関土木出張所所長に一任された<sup>346</sup>。

浚渫船は大阪市の名村造船所で建造され、艀装は宇部港内で施された。艀装には70万円を要したとされる<sup>347</sup>。宇部側が抛出した浚渫船の建造費は高良宗七、渡辺剛二、国吉信義、俵田明による宇部銀行からの借入金によって調達した。38年4月23日の宇部銀行重役会で高良、渡辺、国吉、俵田からの70万円の貸出申込について「条件相整ヒタル場合ハ之ニ応ズルモノトス」との議案が承認され、同年12月24日付で、上記4者から高良宗七（当時宇部銀行頭取）を除いた三者を借主とする借

<sup>338</sup> 「晴れの起工式」『宇部時報』1937年7月4日。

<sup>339</sup> 「浚渫船『椿丸』」『宇部時報』1937年7月31日、「浚渫船『椿號』」『宇部時報』1937年10月2日。

<sup>340</sup> 「浚渫船『椿號』の雄姿」『宇部時報』1937年10月10日。

<sup>341</sup> 「宇部港内の浚渫工事」『宇部時報』1937年9月2日。

<sup>342</sup> 宇部市総合政策部財政課作成資料（2012年9月19日受信）。

<sup>343</sup> 「海底征服費は立替」『宇部時報』1937年9月3日。

<sup>344</sup> 「大宇部港改修工事に一台暗影投ぜられる」『宇部時報』1938年1月23日。

<sup>345</sup> 「宇部港修築用の大浚渫船建造資金」『宇部時報』1938年5月4日。

<sup>346</sup> 「立替建造と決した宇部港修築浚渫船」『宇部時報』1938年3月27日。

<sup>347</sup> 「宇部港修築用新鋭浚渫船」『宇部時報』1938年11月5日。

用金証書が作成され、借款が成立している<sup>348</sup>。

しかしながら統制経済が深まり、資材の入手難が生じたことで、竣工期は延期が繰り返された<sup>349</sup>。1か月の運転経費は1万5000-1万6000円と見込まれているため、港湾修築費の減額・繰延が繰り返され、竣工後の運用見通しが立ちづらかったことも影響していると考えられる。最終的に船体が完成したのは39年12月であり、1時間の浚渫能力（深度10m）50坪と報道されている<sup>350</sup>。前述のように、40年度の港湾修築費が39年度よりも増額されたことは、同船の運用を後押ししたものと考えられる。一方、浚渫船の所要電力は1日の最大所要量は2万kwと大きく、40年2月には、戦時経済の進展にともない浚渫船の電力確保に苦心していることを示唆する記事もあるため<sup>351</sup>、現時点でその評価を下すことは難しい。

## 7. 開港場指定

34年になると、宇部に税関支署の設置要望が各方面で起きていることが報道されている。生産額の80-90%が海運経由で遂行されていることに加え、宇部で大規模製造業の創業・拡張が相次いでおり、それらの企業が海外市場・企業と取引をしていることが要因であった。地元新聞では「宇部港を積み出して門司で検査を受け一航海も二航海も遅れて門司を出帆するやうでは他の生産都市を凌いで産業の覇権を握ることは出来ない」と報道されている<sup>352</sup>。

表16によれば、33年に宇部市の主要企業が他地域の開港場を利用して輸出入した生産財、消費財の数量は7万9737トン、金額は639万1535円であった。31年は4万1488トン、130万1056円、32年は4666トン、202万4439円である。景気回復期以降、宇部の諸企業と海外との取引は、数量・金額ともに急伸していた。近隣地域（小野田町）をあわせると、他開港場を経由した輸出入は13万7492トン、788万8774円に及んだ。

そのため、税関支署設置は宇部港開港とパッケージした要望となった。34年9月、宇部では開港場指定申請のために、宇部港の調査書類を作成したようである。調査書には宇部の戸数・人口、主要工場の資本金・設備概要・原料供給地・主要な移輸出地・過去五年間の生産額のほか、港湾設備、積込・荷役能力、陸上の小運送機関・運送賃が記載された。移輸出入貨物品の細目も、数量・金額・仕向地別に添付されている。開港の影響については、宇部だけではなく、小野田町で小野田セメント、大日本人造肥料小野田工場の製造品・原料品の移入出にも効果が波及するほか、日満マグネシ

<sup>348</sup> 『重役会決議録 第六号』（やまぎん史料館所蔵）、「浚渫船建造費七十万円借款成立」『宇部時報』1938年12月22日。

<sup>349</sup> 「強大浚渫船本月中に艤装完了」『宇部時報』1939年11月19日。

<sup>350</sup> 「東洋一の強力浚渫船」『宇部時報』1939年12月26日。

<sup>351</sup> 「減電に祟る東洋一の浚渫船」『宇部時報』1940年2月16日、「浚渫船の電力」『宇部時報』1940年2月17日、「東洋一が動く笑顔」『宇部時報』1940年2月20日。

<sup>352</sup> 「宇部に税関支署設置の要望各方面に起る」『宇部時報』1934年2月7日。

表16 開港申請直前年次における他の開港地経由で輸出入される宇部市・近接地関係貨物見込数（1933年）

地域	品名	開港申請直前年次				過去実績				
		1933		仕向地	仕出地	会社名	1931		1932	
		数量 トン	金額 円				数量 トン	金額 円	数量 トン	金額 円
宇部市	セメント	61,331	1,018,552	満州・南洋	-	宇部セメント	252	5,040	672	14,246
	石灰	9,327	37,981	上海	-	沖ノ山炭鉱	38,212	267,484	-	-
	機械油	533	117,804	満州	-	日本発動機油	-	-	-	-
	珪礬鉄器	684	240,084	満州・支那・南洋・ アフリカ	-	宇部珪礬鉄器	-	-	-	-
	鉱油	95	38,860		-	沖ノ山炭鉱	-	-	-	-
	機械類	1,603	2,083,700		-	米国	-	-	-	-
	耐火煉瓦	1,687	30,813		-	ドイツ	-	-	14	1,025
	原油	1,320	176,080		-	大連	-	-	680	23,168
	原綿	3,157	2,647,661		-	カナダ	1,000	118,532	900	90,000
					-	米国・インド	2,024	910,000	2,400	1,896,000
近接地	セメント	56,195	1,372,439	満州・アフリカ・ 北米・フィリピン・ インド・支那	-	小野田セメント	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	過燐酸石灰	1,560	124,800	マドロス・インドネ シア・スリランカ・ その他	-	大日本人造肥料 小野田工場	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

出所：『宇部港開港指定調査』（戦前戦後土木部208、山口県文書館所蔵）。

ウム建設途中であることや、重要港湾指定申請中であることも明記された<sup>353</sup>。

34年10月、宇部市は大蔵大臣、通信大臣、門司税関長宛に宇部港開港指定に関する請願書を提出した。請願書ではセメント、石炭、フルゴール油、綿糸、珧瑯鉄器の輸出品が著増していること、原料の輸入が漸増していること、吉敷郡、美祢郡、阿武郡、大津郡、島根県など後方地帯の物資集散と相まって港湾の利用範囲が拡大していることが強調された<sup>354</sup>。宇部商工会議所においても速やかな開港を目指すため、高良会頭名で大蔵・通信大臣および門司税関長へ開港に関する建議書を提出した<sup>355</sup>。

35年1月、宇部市は同年5月に開催される第8回港湾委員会総会へ附議するため「宇部港を開港にせられむることを政府に建議するの件」を山口県へ発送した<sup>356</sup>。同件は港湾協会総会で可決された<sup>357</sup>。総会には国吉市長、高良市議会議長のほか、新田宇一東見初炭鉱重役、古川政道宇部鉄工所支配人、三井雄吉宇部紡績支配人、松本和三郎元山商会社長、右田惣吉、笠井良介、西村宇吉、重富常一、秋富久太郎などが参加している<sup>358</sup>。

この間の企業側の動きをみると、35年に日満マグネシウム宇部工場で使用するマグネサイト鉱石が中国東北部の大石橋より営口を経て門司に到着し、帆船に積み替えて宇部港に運ばれることになっている。この際、同社関係者は「一日も早く宇部の開港を運動したい」と述べている<sup>359</sup>。しかしながら、この時は開港に関する行政面での進捗はみられなかった。

動きが加速したのは2年後の37年である。宇部市は同年に名古屋市で開催される第10回港湾協会総会へ「宇部港開港に指定促進方を政府に建議するの件」を再提出することを決定した。提案理由には、宇部市の鉱工業生産物の多くが宇部港を通じて移輸出され海外との取引が増加していること、国庫補助金の交付による整備によって港湾機能・能力が拡大していること、海外貿易品は大阪、神戸、門司港で積み降ろしをなさざるを得ず「不利不便実に甚大なる」ことが記述され<sup>360</sup>、同年4月にはほぼ同じ内容の陳情書を宇部市長名で大蔵・通信両大臣、門司税関長、熊本通信局海事部長へ提出している<sup>361</sup>。

37年5月の港湾協会総会においてこの宇部側の提案は可決し、並行して大蔵省でも宇部港湾の重要性を認める方向であったことで西田助役は門司税関と調整作業に入った<sup>362</sup>。大蔵省からは、西田に対して税関支署、署長官舎、監視所、発動機船の設置に応じるか否かを宇部市が決定したのち、

<sup>353</sup> 『宇部港開港指定調査』（戦前戦後土木部208、山口県文書館所蔵）。

<sup>354</sup> 「港・宇部の開港請願」『宇部時報』1934年10月3日。

<sup>355</sup> 「将来の飛躍を目指し開港指定建議」『宇部時報』1934年12月2日。

<sup>356</sup> 「産業飛躍の宇部港を開港に指定運動」『宇部時報』1935年1月13日。

<sup>357</sup> 「横浜で開いた港湾協会総会」『宇部時報』1935年5月15日。

<sup>358</sup> 「港湾協会総会本市出席者決定」『宇部時報』1935年5月2日。

<sup>359</sup> 「一日も早く宇部港の開港」『宇部時報』1935年8月16日。35年10月に、原鉱石の輸送はコストが見合わず、現マグネシアに加工し、その塊を宇部に送ることになった（『日満マグ原鉱石』1935年10月2日）。

<sup>360</sup> 「宇部港開港指定促進陳情」『宇部時報』1937年1月28日。

<sup>361</sup> 「宇部開港指定を大蔵、通信両大臣其他関係当局へ実現促進猛運動」『宇部時報』1937年4月25日。

<sup>362</sup> 「大蔵省では既に開港実施と決定」『宇部時報』1937年5月18日。

表17 宇部税関支署建設費寄付金額

企業名	金額	企業名	金額	集計項目	金額
	円		円		円
沖ノ山炭鉱	14,450	宇部紡績	100	地元資本	34,720
東見初炭鉱	11,550	チタン工業宇部工場	100	非地元資本	1,210
宇部窒素	3,000	日本硫酸宇部工場	100	沖ノ山系	20,110
宇部セメント	2,500	日立製作所宇部工場	100	東見初系	14,050
宇部曹達	2,500	宇部電気鉄道	60	合計	35,930
理研金属	600	沖宇部炭鉱	50		
元山運輸商事	250	日産化学工業宇部工場	30		
宇部瑠瑯鉄器	250	西沖ノ山製剤	30		
日本発動機油	100	日本苦汁	30		
宇部鉄道	100	宇部海陸運送	30		

出所：『宇部時報』1938年5月15日。

注）報道では寄付総額を36,530円としている。本表の合計値は明細に記載されているものの集計値である。

省議を開催し、内定後に宇部市への通牒というシナリオが示された<sup>363</sup>。この路線のもとに37年末、権利義務関係がまとまり、税関支署に関わる建物敷地は宇部市が無償貸し付けとし、建物・附属設備は宇部市が建造後、国へ寄付することになった<sup>364</sup>。税関支署建設費用はその後、市内事業会社の寄付でまかなうこととなった。これを示した表17によれば、地元資本による支出を基盤とし、沖ノ山系・東見初系の海外交易から恩恵を受ける企業を中心に寄付が行われたことが読み取れる。

以上の過程を経たのち、38年3月の枢密院本会議で宇部港開港が認められ、同年4月、宇部港は開港場となった<sup>365</sup>。開港最初の外国船入港・宇部税関の取り扱いは宇部曹達向け原塩を積載したデンマーク船であった<sup>366</sup>。

## 8. 海運業者の動向：元山運輸商事（元山商会）の事例

### 8-1 主要企業の保有船舶数と宇部海運業

以上みてきたように、港湾整備と宇部炭田の炭鉱業・製造業は双発的な関係を持ちながら展開し、第2節で確認したように宇部港の取引量・金額は増増することになった（表1）。本節ではこのよ

<sup>363</sup> 「愈々実現近き宇部港開港問題」『宇部時報』1937年5月27日。

<sup>364</sup> 「待望の税関支署明春実現と決定」『宇部時報』1937年12月26日。

<sup>365</sup> 「一躍世界の宇部だ」『宇部時報』1938年4月1日。

<sup>366</sup> 「デンマーク国汽船入港」『宇部時報』1938年4月8日。

うな経済環境の変化のなか、宇部地域の物流を担う海運業の経営はいかなる推移を辿ったのかを宇部資本系の子会社である元山運輸商事（以下、元山運輸と略記する）を事例として検討する。この作業を通じて、個別の子会社の営業実績を明らかにするとともに、地域社会と経済に紐づく宇部資本の特質を考察したい。

元山運輸の子会社海運界における位置づけを確認するため、まずは宇部市の主要諸企業が保有する船舶はどのような状態にあったのかを確認する（表18）。『船名録』（1942年度）に宇部市の企業・個人が保有する船舶として掲載された船舶は総数138隻、総トン数2万5179トンで、このうち鋼船は19隻である。表18で抽出されている船舶総数は48隻、総トン数1万6052トンで、うち鋼船は17隻であることから、宇部港を拠点とする船舶数の34.8%、総トン数の63.8%、鋼船の89.5%を宇部の主要企業とその関係者が保有したといえるだろう。

これらの主要企業が保有する船舶はそれぞれに特色を有した。沖ノ山炭鉱は汽船のみを保有し、そのうち3隻（沖ノ山丸）はそれなりの大きさがあったが、小規模船舶も2隻保有していた。宇部セメントは11隻もの船舶を保有したが、大型汽船（清忠丸）は1隻のみで、そのほかは50トン以下の小規模船舶をすそ野が広いかたちで保有していた。宇部窒素は大型汽船（大裕丸）のみ、東見初は小型汽船・機帆船のみの保有である。

以上をまとめれば、沖ノ山系の諸企業は大型船舶（1000-3000トン）を各社1隻以上は所有し、一部は小型汽船、帆船を事業の特色にあわせて保有する状況であり、東見初は大型の自家用汽船は保有しなかったといえる。

他方、本節の分析対象である元山運輸商事（元山商会）は、大型汽船は保有していないが、中小規模の機帆船を数多く揃えており、船数31隻、総トン数5252トンにのぼっている。船数はいうまでもなく、総トン数ベースで比較しても沖ノ山炭鉱が3483トン、宇部セメントが3538トン、宇部窒素は1873トンであることから、宇部屈指の子会社業者であることが読み取れる。また中小あわせてこれだけの数の機帆船を揃えている企業は元山運輸だけであり、海上輸送にあたっては企業間で運輸機能のすみ分けが存在したことを推測させる。

表19に『船名録』に記載された元山運輸（元山商会）の保有船舶の集計値を示した。後述するが、『船名録』に掲載されていない船舶を元山運輸は保有した可能性がある。この点に配慮しながら、船舶数・総トン数の推移を検討すれば、増資を分水嶺として船舶数が急激に変動すること、増資までも船舶数が伸びていることが読み取れる。後者は資本金の払い込みが段階的にされることで船舶の増備がされていることを推測させる。また、数値の伸びは景気回復期、戦時体制への移行と強い相関を示している。

船種では機帆船、汽船が伸びており、特に機帆船のそれは顕著である。帆船は34年までは伸びていくけれども、それ以降は縮小しており、帆船に費やすリソースを機帆船、汽船に振り向けたようにみえる。これらを道標としつつ、以下、宇部資本系における最大の子会社業者の実相を追うことにしたい。

産炭地における産業インフラの整備と海運業

表18 太平洋戦争開戦時における主要な宇部資本系企業の保有船舶

所有者	種目	船名	素材	総トン数	製造地	製造年月日	所有者	種目	船名	素材	総トン数	製造地	製造年月日
沖ノ山炭鉱	汽船	沖ノ山丸	銅	984	大阪	大正6年12月	元山運輸商社 (元山商会)	汽船	第三元山丸	木	36	長府	不詳
	汽船	第七鷗丸	木	35	大阪	大正7年7月		汽船	寶安丸	木	37	大阪	大正元年9月
	汽船	うしわ丸	銅	50	宇部	昭和2年8月		機帆船	第十六號神力丸	木	83	宇部	昭和3年12月
	汽船	第三沖ノ山丸	銅	871	大阪	昭和5年4月		機帆船	第十七號神力丸	木	64	宇部	昭和4年1月
	汽船	第五沖ノ山丸	銅	1,543	大阪	昭和7年3月		機帆船	第一德豊丸	鋼	183	下関	昭和9年3月
東見初炭鉱	汽船	郷丸	木	32	大阪	明治39年7月	機帆船	第二德豊丸	鋼	187	下関	昭和9年5月	
	汽船	見嶋丸	木	39	宇部	大正15年1月	機帆船	第三德豊丸	鋼	187	下関	昭和9年7月	
東見初系個人	機帆船	菅栄丸	木	58	今治	昭和14年10月8日	機帆船	第六德豊丸	鋼	266	下関	昭和9年9月	
	汽船	第一せめんと丸	鋼	45	下関	昭和7年6月	汽船	第七德豊丸	鋼	266	下関	昭和9年10月	
宇部セメント	汽船	清忠丸	鋼	3,079	神戸	昭和11年1月	機帆船	第八德豊丸	鋼	262	宇部	昭和10年1月	
	帆船	第十七號千房丸		32	-	-	機帆船	第五元山丸	木	59	宇部	昭和10年1月	
	帆船	第二十號千房丸		40	-	-	機帆船	第六元山丸	木	66	宇部	昭和10年2月	
	帆船	第二十一號千房丸		41	-	-	機帆船	第七元山丸	木	69	宇部	昭和10年2月	
	帆船	第三十五號千房丸		39	-	-	汽船	第十德豊丸	鋼	353	下関	昭和10年5月	
	帆船	第三十七號千房丸		32	-	-	機帆船	第十一元山丸	鋼	133	下関	昭和11年3月	
	帆船	第三十八號千房丸		35	-	-	機帆船	第十元山丸	木	105	宇部	昭和11年4月	
	帆船	第三十九號千房丸		39	-	-	機帆船	第二十一元山丸	木	120	姫戸	昭和12年11月	
	帆船	第五十三號千房丸		98	-	-	機帆船	第八富士丸	木	137	宇部	昭和13年12月	
	帆船	第五十五號千房丸		58	-	-	機帆船	第一壽丸	木	197	宇部	昭和13年5月	
宇部窒素	汽船	大裕丸	鋼	1,873	大阪	昭和13年6月	機帆船	第二壽丸	木	172	宇部	昭和13年7月	
理研金属	機帆船	長栄丸	木	61	東伯方	昭和9年2月	機帆船	第三十神力丸	木	187	姫戸	昭和13年7月	
	機帆船	東亜丸	木	68	東生口	昭和16年5月	機帆船	第六富士丸	木	228	宇部	昭和13年9月	
	機帆船	興亜丸	木	85	田熊	昭和14年4月	機帆船	第十三富士丸	木	140	八代	昭和14年10月	
	機帆船	豊隆丸	木	69	防府	昭和14年10月	機帆船	第十富士丸	木	139	宇部	昭和14年3月	
出所：逓信省管船局編『日本船名録』（帝國海事協会）昭和17年。 注）データは1941年12月末日時点のもの。							機帆船	第十一富士丸	木	135	宇部	昭和14年5月	
							機帆船	第十二富士丸	木	204	宇部	昭和14年9月	
							機帆船	第十五富士丸	木	138	宇部	昭和14年11月	
							機帆船	第二十一富士丸	木	193	宇部	昭和15年5月	
							機帆船	第四射陽丸	木	168	宇部	昭和16年10月	
							機帆船	第十七富士丸	木	164	八代	昭和16年1月	
							機帆船	第二十五元山丸	木	108	宇部	昭和16年1月	
							帆船	第九神力丸		43	-	-	
							帆船	第八號神力丸		39	-	-	
							帆船	第二十六号神力丸		168	-	-	
							帆船	三十一號神力丸		180	-	-	
							帆船	壽寶丸		36	-	-	
							機帆船	第一東曹丸	鋼	292	下関	昭和11年6月	
							機帆船	第三東曹丸	木	167	倉橋島	昭和11年6月	
							機帆船	第一富士丸	木	305	下関	昭和11年7月	
							汽船	元山丸	鋼	371	下関	昭和11年9月	
							機帆船	第二富士丸	木	170	下関	昭和12年9月	
							帆船	第二十五號神力丸		189	-	-	

8-2 原材料運輸と業績の拡大

現時点における筆者の調査の限り、宇部時報で最も早く元山商会が確認されるのは1927年8月である。船具部と運送部にわかれ、前者は西区朝日町にあり、後者は宇部セメント構内に所在している<sup>367</sup>。そのため、遅くとも27年時には宇部セメントの運送業務を請け負っていたことが推測される。元山商会は28年10月に株式会社へ改組した。前身の組織形態は不明であるが<sup>368</sup>、改組後の公称資本金は20万円であり、営業品目は①炭坑用品及び船具類の販売、②船舶運送業、③代理店業務、④これらに附帯する業務の統括であった<sup>369</sup>。

元山商会の役員が網羅的に判明するのは30年6月である。社長は濱田久七、取締役は松本和二郎、

<sup>367</sup> 「暑中御見舞」『宇部時報』1927年8月11日。なお、1919年12月に元山商会（東新川本町）の開店広告がある。営業品目は綿帆布類、ロープのほか和洋船舶附属品と炭鉱用具一式である。これが本稿の元山商会と連続性がある経営体か否かは明確な資料がない。しかし、船具を取り扱っているという事業内容の同一性がある（「開店御披露」『宇部時報』1919年12月14日）。

<sup>368</sup> 宇部鉄工所、宇部自動車は組合組織から株式会社へ改組している。

<sup>369</sup> 「元山商会組織変更」『宇部時報』1928年10月7日。

表19 元山運輸商事と役員関係者の保有船舶

	汽船		機帆船		帆船		計	
	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数
1927	0	0	0	0	5	398	5	398
28	0	0	0	0	6	437	6	437
29	0	0	0	0	10	677	10	677
30	0	0	0	0	9	631	9	631
31	0	0	0	0	9	584	9	584
32	0	0	0	0	11	806	11	806
33	1	36	0	0	11	947	12	983
34	1	36	6	1,273	11	1,079	18	2,388
35	2	389	14	1,902	6	664	22	2,955
36	4	797	19	2,252	6	651	29	3,700
37	5	875	24	3,786	6	655	35	5,316
38	5	873	29	4,691	6	655	40	6,219
39	5	873	29	4,836	6	655	40	6,364
40	4	797	31	5,169	6	655	41	6,621
41	5	1,063	31	5,028	6	655	42	6,746

出所：各年度『船名録』の記載を筆者が集計・整理して作成。

注1) 役員関係者は濱田久七、濱田三左衛門、松重善兵衛、大石常一、大石栄作、三隅壮平。

注2) 表中の横線は公称資本金の変更新年次。

濱田三左衛門、竹中雪蔵、大石栄作、監査役は新造竹松、品田善四郎、大石常一である<sup>370</sup>。株主に  
関する資料は残っていない。しかし、役員陣容からみると沖ノ山炭鉱、東見初炭鉱系列の株主が  
中心であったと思われる。

元山商会の営業状況は創業期より安定し、さらに拡大基調にあった。29年上期の営業状況は「財  
界の小波乱ありしも別に影響を受けず船具炭鉱用品並に運送部を通じ順調に進展し」「比較的良好  
の成績を挙げ<sup>371</sup>、30年4月には三菱へ委託製造した鋼鉄製運送船（400トン級）5隻を進水してい  
る。「主としてセメントの石灰石運搬に使用する目的」であった。貸借対照表上の船舶勘定の内訳  
は、29年11月末は鉄船が5万7123円、帆船が5万9508円と両社は拮抗しているが、30年5月末は鉄

<sup>370</sup> 「決算公告」『宇部時報』1930年6月18日。

<sup>371</sup> 「元山商会株主総会」『宇部時報』1929年6月28日。

船が15万9960円、帆船が5万7008円と鉄船が大きく引き離しており、運送能力の強化が鮮明となっている<sup>372</sup>。

昭和恐慌の影響は、元山商会の主要取引先である宇部セメントにも影響を与えた。宇部セメントの30年上期の払込資本金利益率は償却前利益ベースで1.5%、償却金控除後は0.0%となり、同年下期のそれも3.8%、1.8%であった。同社の29年下期利益率は14.5%、10.0%であり、創業以来の利潤の増加サイクルに切断が加えられたかのような落ち込みである<sup>373</sup>。それと比較すると、30年上期の元山商会の営業成績は、29年上期よりは落ち込んではいないものの、痛手は少なく、同年下期も悪いものではないようにみえる（表20）。

30年12月の報道によれば、商品の販売については「購買力乏しく幾多の対策も遂に余り香ばしき効果をもたらすに至らなかつた」が、運輸については「運賃二割下を余儀なくされたが大なる打撃もなく配船等比較的順調に運んで運送部としては可成りの成績を得た」とされている<sup>374</sup>。そのため宇部事業界では、製造業は需要の収縮によってかなりの苦戦を強いられていたけれども、同業に使用される原材料輸送部門については、少なくない利ザヤの獲得に成功していたといえるだろう。

この流れのもとに、元山商会は取引先を地域外企業にも広げた。31年春になると、山口県徳山町で操業する日本曹達工業と原材料運搬の特約を結び、同社の原石運搬用船舶2隻を建造している。この運搬船の規模は700トン級であり、30年に建造した船舶よりも大型であった<sup>375</sup>。地元新聞によれば、建造資金は「二隻で八万円」とされ、「鉄材下落の底」であったため「廉価」で建造できたことが記述されている<sup>376</sup>。表21で建造資金の原資をみると、株金払込と借入金を基盤としたことが読み取れ、借入先の拠出元は下関に本店を有する百十銀行であったようである。彦島造船所が下関であったことが関係しているものであろう。

これらの船舶名は、第一・第二・第三・第五博愛丸<sup>377</sup>、第八・第十万歳丸<sup>378</sup>とされている。万歳丸については、33年以降、第十一号、第十二号も建造されたようである。博愛丸・万歳丸は宇部時報で製造・進水・運用にかんする具体的な情報が報道されているだけでなく、複数の記事が確認され、総計トン数も整合的に報道されており<sup>379</sup>、貸借対照表とも連動していることから、実在したものと考えられる。他方、表19の原典である『船名録』には博愛丸・万歳丸ともに記載がない。中安閑一伝編纂委員会（1984）によれば、万歳丸は鉄製の舢舨であり、数隻を一組として汽船による曳航がなされたことに言及されていることから<sup>380</sup>、これが『船名録』不記載の原因となった可能性があ

<sup>372</sup> 「決算公告」『宇部時報』1929年12月22日、1930年6月18日。

<sup>373</sup> 各年度『事業報告書』（宇部セメント）に記載された数値から筆者が算出。

<sup>374</sup> 「元山商会の本期営業概要」『宇部時報』1930年12月23日。

<sup>375</sup> 「更に雄飛を画す株式会社元山商会」『宇部時報』1931年3月11日。

<sup>376</sup> 「宇部の万歳丸」『宇部時報』1931年4月5日。

<sup>377</sup> 「更に雄飛を画す株式会社元山商会」『宇部時報』1931年3月11日。

<sup>378</sup> 「宇部の万歳丸」『宇部時報』1931年4月5日。

<sup>379</sup> 以上、「更に雄飛を画す株式会社元山商会」『宇部時報』1931年3月11日、「更にあと一隻ライター新造」『宇部時報』1933年3月3日。

<sup>380</sup> 中安閑一伝編纂委員会（1984）89頁。

表20 元山運輸商事（元山商会）の資産・収支・経営指標

		資産							収支			
		総資産	自己資本	払込 資本金	他人資本	固定資産	船舶	原石山	流動資産	総収入	総支出	利益金 (償却前)
		円	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円
1929	上	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	11,488
	下	208,682	158,384	145,925	50,298	124,615	116,636		84,067	n.a.	n.a.	8,871
30	上	261,807	186,336	175,370	75,471	223,499	216,967		38,309	20,369	12,562	7,807
	下	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	6,862
31	上	349,328	210,332	192,005	138,996	299,037	285,402		50,291	53,773	41,442	12,331
	下	338,353	221,705	197,175	116,648	296,070	280,758		42,283	113,561	96,058	17,503
32	上	337,207	250,220	225,000	86,987	288,094	273,258		49,113	n.a.	n.a.	17,190
	下	336,620	258,052	225,000	78,568	280,349	265,258		56,271	n.a.	n.a.	24,092
33	上	411,335	276,187	234,725	135,148	288,115	273,793		123,220	144,016	113,407	30,610
	下	438,040	302,517	245,000	135,523	322,179	306,033		115,861	175,077	133,452	41,624
34	上	563,125	361,755	280,000	201,370	403,211	392,140		159,914	359,818	296,960	62,858
	下	744,919	585,666	475,000	159,253	512,041	503,720		232,877	376,143	296,077	80,066
35	上	762,507	598,179	475,000	164,328	516,012	508,795		246,495	373,217	295,829	77,389
	下	819,279	682,946	544,975	136,333	585,513	578,397		233,765	359,473	278,806	80,667
36	上	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	下	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	85,496
37	上	1,430,253	1,065,386	900,000	364,867	1,108,981	894,009	50,558	321,272	523,941	384,502	139,439
	下	1,581,678	1,308,916	1,100,000	272,762	1,241,488	1,032,053	118,546	340,191	631,831	494,932	136,899
38	上	1,772,812	1,537,405	1,250,000	235,407	1,287,208	1,031,459	158,829	485,604	1,055,182	844,142	211,040
	下	1,951,599	1,616,579	1,250,000	335,019	1,405,295	1,103,683	176,181	546,304	1,118,752	906,521	212,230
39	上	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	下	2,299,136	2,103,543	1,520,000	195,593	1,534,394	1,173,253	168,940	764,742	1,903,386	1,671,379	232,007
40	上	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	下	2,621,766	2,269,016	1,520,000	352,750	1,511,674	1,125,275	12,437	1,118,192	n.a.	n.a.	258,226

出所：「決算公告」『宇部時報』1929年6月28日・12月22日，1930年6月18日・12月23日，1931年6月21日・12月20日，1932年6月25日・12月21日，1936年6月20日・12月21日，1937年6月20日・6月22日・12月21日，1938年6月21日・12月20日・12月21日，1939年12月21日，1940年12月24日。

注1) 利益率・配当率は年率。

注2) 内部留保率は(利益金(償却前)-配当金)/利益金(償却前)。

注3) 払込資本金利益金・配当金の元商は元山運輸商事(元山商会)，宇セは宇部セメントを意味する。

注4) 太字は元山運送商事(元山商会)の数値が宇部セメントの数値を上回っている年次。

産炭地における産業インフラの整備と海運業

収支			経営指標															
償却金	純益金	配当金	自己資本比率	固定比率	総資産利益率				払込資本金利益率				配当率		内部留保率			
					利益金		純益金		利益金		純益金		元商	宇七	元商	宇七	元商	宇七
					元商	宇七	元商	宇七	元商	宇七	元商	宇七						
円	円	円	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
3,500	7,988	3,600	-	-	-	10.6	-	7.5	-	15.8	-	11.2	-	8.7	<b>68.7</b>	45.1		
3,500	5,371	5,000	75.9	78.7	8.5	8.8	5.1	6.0	12.2	14.5	7.4	10.0	6.9	9.0	<b>43.6</b>	38.1		
2,500	5,307	3,400	71.2	119.9	<b>6.0</b>	0.9	<b>4.1</b>	0.0	<b>8.9</b>	1.5	<b>6.1</b>	0.0	3.9	0.0	56.5	100.0		
2,500	4,362	2,000	-	-	-	2.3	-	1.1	-	3.8	-	1.8	-	3.0	<b>70.9</b>	20.3		
5,500	6,831	5,000	60.2	142.2	7.1	7.2	3.9	4.4	<b>12.8</b>	12.0	7.1	7.3	5.2	6.0	<b>59.5</b>	50.1		
8,000	9,503	7,000	65.5	133.5	<b>10.3</b>	9.5	5.6	5.7	<b>17.8</b>	15.9	9.6	9.6	7.1	8.0	<b>60.0</b>	49.6		
8,000	9,190	7,260	74.2	115.1	10.2	14.5	5.5	6.1	15.3	23.7	8.2	10.1	6.5	7.8	57.8	67.0		
12,500	11,592	8,500	76.7	108.6	14.3	16.6	<b>6.9</b>	6.2	21.4	26.8	<b>10.3</b>	10.0	7.6	8.0	64.7	70.2		
15,000	15,610	8,800	67.1	104.3	14.9	22.6	7.6	7.8	26.1	38.1	<b>13.3</b>	13.1	7.5	10.0	71.3	73.7		
24,500	17,124	12,020	69.1	106.5	19.0	20.7	7.8	10.0	<b>34.0</b>	33.9	14.0	16.4	9.8	13.7	<b>71.1</b>	59.6		
32,000	30,858	15,756	64.2	111.5	<b>22.3</b>	21.2	<b>11.0</b>	10.9	<b>44.9</b>	35.8	<b>22.0</b>	18.3	11.3	15.0	<b>74.9</b>	58.1		
33,000	47,066	31,876	78.6	87.4	<b>21.5</b>	20.0	12.6	12.7	<b>33.7</b>	32.0	19.8	20.3	13.4	14.8	<b>60.2</b>	53.7		
35,000	42,389	30,875	78.4	86.3	<b>20.3</b>	20.1	11.1	11.8	32.6	34.9	17.8	20.6	13.0	15.0	<b>60.1</b>	57.0		
40,000	40,667	33,908	83.4	85.7	<b>19.7</b>	17.0	<b>9.9</b>	9.5	<b>29.6</b>	25.8	<b>14.9</b>	14.4	<b>12.4</b>	12.0	<b>58.0</b>	53.6		
n.a.	38,255	28,250	-	-	-	11.0	-	5.5	-	22.9	-	11.5	-	10.0	-	56.4		
45,000	40,496	31,076	-	-	-	9.5	-	5.0	-	22.0	-	11.7	-	10.0	<b>63.7</b>	54.5		
60,000	79,439	34,583	74.5	104.1	<b>19.5</b>	11.2	<b>11.1</b>	5.4	<b>31.0</b>	22.2	<b>17.7</b>	10.7	7.7	8.9	<b>75.2</b>	59.9		
60,000	76,899	53,033	82.8	94.8	<b>17.3</b>	8.9	<b>9.7</b>	5.1	<b>24.9</b>	17.9	<b>14.0</b>	10.2	<b>9.6</b>	9.0	<b>61.3</b>	49.6		
80,000	131,040	58,750	86.7	83.7	<b>23.8</b>	7.3	<b>14.8</b>	4.5	<b>33.8</b>	14.8	<b>21.0</b>	9.1	<b>9.4</b>	8.0	<b>72.2</b>	46.0		
70,000	142,230	62,500	82.8	86.9	<b>21.7</b>	7.6	<b>14.6</b>	4.5	<b>34.0</b>	15.4	<b>22.8</b>	9.2	<b>10.0</b>	8.0	<b>70.6</b>	48.2		
n.a.	n.a.	n.a.	-	-	-	7.5	-	4.6	-	14.8	-	9.1	-	8.0	-	46.0		
80,000	152,007	74,538	91.5	72.9	<b>20.2</b>	7.1	<b>13.2</b>	4.7	<b>30.5</b>	13.8	<b>20.0</b>	9.1	<b>9.8</b>	8.0	<b>67.9</b>	42.2		
n.a.	n.a.	n.a.	-	-	-	7.0	-	4.6	-	13.8	-	9.1	-	8.0	-	42.2		
103,000	155,226	76,000	86.5	66.6	<b>19.7</b>	6.0	<b>11.8</b>	4.1	<b>34.0</b>	11.9	<b>13.7</b>	8.1	<b>6.7</b>	6.0	<b>70.6</b>	49.8		

1933年6月21日・12月21日・12月22日, 1934年6月21日・6月22日・12月21日, 1935年6月20日・12月21日,

表21 元山運輸商事(元山商会)の資金調達

	29年	30年	31年	32年	33年	34年	35年	37年	38年	39年	40年
資産											
地所・建物	116,636	100,331	63,791	-15,500	40,776	197,686	74,677	74,826	-1,558	42,981	7,772
船舶	7,274	-1,447	9,486	-221	1,054	-7,824	-1,205	453,656	71,630	69,570	-47,978
什器・諸機械・工場								290	2,081	41,952	144,494
原石山・採石設備								118,546	57,636	-7,241	-156,504
建設・建造勘定	705	0	0	0	0	0	0	0	27,713	-12,619	10,471
店舗・出張所勘定			-705	0	0	0	0	8,657	6,305	-5,544	19,024
商品・貯蔵物品	15,350	-294	-1,655	4,437	7,190	-1,080	13,397	44,087	29,180	16,289	238,265
売上債権	15,058	-325	4,142	2,038	6,413	16,307	4,167	2,031	940	-17,713	47,108
未収入金	2,684	-428	840	1,209	11,905	3,548	11,507	58,118	68,996	-5,917	-152,463
仮払・立替金	3,203	-1,512	264	691	14,490	-1,329	16,006	30,633	-15,914	-1,913	87,821
金融資産	47,772	-43,200	383	5,612	19,593	99,571	-44,189	-28,443	122,911	227,692	132,719
払込資本金	145,925	29,445	21,805	27,825	20,000	230,000	69,975	555,025	150,000	270,000	0
積立金	1,200	1,200	3,390	1,900	4,031	9,800	14,000	46,174	45,676	121,258	114,892
借入金	30,000	20,000	0	0	26,500	-6,000	-39,000	82,000	-109,000	-4,500	0
百十銀行			30,190	-30,190	0	0	0	0	0	0	0
買掛金	12,815	-7,494	949	3,321	12,725	8,421	1,629	3,799	-13,063	-2,340	-16,626
支払手形	814	2,022	4,598	2,102	4,408	4,587	6,357	8,735	51,122	-54,688	26,568
未払金	6,634	6,923	8,394	-14,232	9,055	22,014	7,641	42,126	132,814	-78,487	138,981
借受・預り金、委託品	35	3,723	-2,954	918	4,267	-5,292	453	-231	385	588	8,234
前期繰越金	2,388	-1,629	478	33	2,902	4,907	12,704	28,539	46,656	85,929	47,362
当期純益金	8,871	-1,064	9,696	6,589	17,532	38,442	601	-3,768	65,332	9,776	3,220
合計	208,682	53,126	76,546	-1,733	101,420	306,878	74,360	762,399	369,921	347,537	322,630
償却金	7,000	5,000	13,500	20,500	39,500	65,000	75,000	(165,000)	150,000	(80,000)	(103,000)
(年次)	1929年	30年	31年	32年	33年	34年	35年	36-37年	38年	39年	40年
参考資料											

出所：表20に同じ。

注1) 計算方法は前年下期の貸借対照表との差額。ただし、37年については36年の資料がないため、35年下期の数値との差額。用いたデータの会計期は下期であるが、資料の関係から30年のみ上期のデータを使用している。

注2) 36年、39年、40年の償却金は資料の関係から半期のみしか反映できていない。当該数値が含まれる箇所は ( ) で示している。

る。したがって、表19の数値よりも元山商会在自社船として運用した船舶の隻数・トン数は多かった可能性には配慮が必要と思われる。

元山商会の業績拡大は継続した。31年末には「宇部セメント会社の仕事にみでなく徳山曹達会社の原石運搬の仕事が次から次とあり余つて大多忙を極め」「ほかの会社では仕事のないことが苦しみの種になつて居るにも拘はらず、同社では引っ張りダコの好況を示し、自社船舶の不足を来たすことになった<sup>381</sup>。これに加えて、政権交代による経済面の影響も考慮され、32年1月に臨時株主総会を開催して資本金を20万円から30万円へ増資することが決定した<sup>382</sup>。ただし、増資後ただちの船舶建造は行わず、しばらくはチャーター帆船を増やす方向で調整したようである<sup>383</sup>。

表20によれば、32年上期の利益は31年下期よりやや減少したが、32年下期になると「運送部は益々好調で前期を凌ぐ好成績を得」て<sup>384</sup>、利益水準（償却前）は同年上期よりも40.2%の増加となった。これに対して償却金は56.3%増の金額を積み、内部留保率は57.8%から64.7%となる一方、配当率は6.5%から7.6%への増配となり、財務健全化と株主還元増加を両立することになった<sup>385</sup>。

### 8-3 景気回復期における取扱量の増加と船舶新造、業績の急伸

好調な業績を背景として、元山商会は32年12月の重役会で自社船舶の新造を決め<sup>386</sup>、翌33年3月には追加の船舶新造を決定した<sup>387</sup>。前述の第十一・第十二万歳丸であり、それぞれ33年5月、6月に進水したが<sup>388</sup>、なお船舶は不足し、同年7月にはライター2隻の新造手続き（34年1月引渡見込）が進められている<sup>389</sup>。

当時の元山商会は、宇部港の整備にともなう船舶用品の需要増加による商事部の活況もみられたが<sup>390</sup>、基本的には「主体を海運部に置き商品部は附属と云ふ」（松本和三郎社長）<sup>391</sup>の状況であり、この趨勢は年を経るごとに加速していた。マクロ経済の改善にともなう瀬戸内海沿岸工業地帯の設備投資拡大が原因である。日本曹達向けの石灰石輸送量は、33年10月以降「毎月一万噸宛増加」することになった。宇部セメントも生産拡大へ向かい、第4節で述べたように、物流上の障壁を除去

<sup>381</sup> 「不況時代に珍しい元山商会の活況振り」『宇部時報』1931年12月6日。

<sup>382</sup> 「愈々増資を断行」『宇部時報』1931年1月27日。「一躍三十万円に増資確定」『宇部時報』1931年2月3日。増資方法は、旧株2株に新株1株を割り当てた。

<sup>383</sup> 「ライター建造計画」『宇部時報』1932年5月20日。

<sup>384</sup> 「運送部商品部相俟って好調」『宇部時報』1932年12月21日。

<sup>385</sup> 33年5月の『宇部時報』で元山商会の松本和三郎社長は「堅実に事業を遂行し、株主に対しては利益配当八朱を目標として進み、より以上の利益を見たる時は償却金に繰り入れる方針である」と述べている（「好調を辿る元山商会」『宇部時報』1933年5月19日）。

<sup>386</sup> 「元山商会が万歳丸新造」『宇部時報』1932年12月8日。

<sup>387</sup> 「元山商会のライター」『宇部時報』1933年3月12日。

<sup>388</sup> 「第十二號万歳丸」『宇部時報』1933年5月10日。

<sup>389</sup> 「ライター二隻またも注文」『宇部時報』1933年7月1日。この建造は「宇部セメントや徳山の日本曹達会社の拡張により」「海運部は益々多忙を極める」ことが予想されたためであった（「ライター更に二隻」『宇部時報』1933年6月10日）。

<sup>390</sup> 「元山商会の商事部活況」『宇部時報』1934年2月18日。

<sup>391</sup> 「好調を辿る元山商会」『宇部時報』1933年5月19日

するために33年5月以降、県営宇部第二発電所との境界に運河を開鑿することで海岸線を延長して船溜まりを造成しており（図1参照）、元山商会は石灰石の搬入経路としてこれを利用することになった。

既存の取引先の輸送量増加だけではない。景気回復期である33年以降、新規取引先も増加した。33年7月、沖ノ山炭鉱が帝人岩国工場へ自家発電用炭の納炭契約を締結し、元山商会は石炭輸送にあたることになった<sup>392</sup>。34年夏には宇部窒素工業による硫安製造が開始され、硫安輸送業者の選定交渉が開始された。元山商会と関西運輸の2社との委託交渉となったが、関西運輸が撤退し<sup>393</sup>、当初想定されていた元山商会の取扱量は増加することになった。33年11月には、美祢郡から宇部港へ石炭を輸送していた山陽無煙炭鉱と石炭輸送契約を締結している<sup>394</sup>。

これと近い時期に、元山商会は九州地区とのつながりも出来た。35年3月、元山商会は大分セメントとの間に石炭・石灰石の輸送契約を締結した。石炭輸送は若松より同社工場と接続する各港湾（徳津、津久見、由良工場行）まで、石灰石輸送は津久見より八幡までの経路であり、同年4月より鉱物輸送が開始された<sup>395</sup>。輸送開始期における大分セメントとの石炭・石灰石の平均輸送量は月1万2000トンと報道されている<sup>396</sup>。自治体とのつながりも記録が残っており、35年夏には宮崎県細島町の依頼によって細島港と大連間の貨物汽船航路を開拓している<sup>397</sup>。

元山商会（元山運輸商事）の輸送量については明確な資料がない。断片的な情報を収集すれば、32年5月は「一年間の原料運搬料は五十万トンを下らぬ」<sup>398</sup>と報道されている。これに対して36年5月の報道では、輸送契約数量について「宇部セメント、徳山曹達の原石毎月十二万噸、大分セメントの八千噸、沖ノ山の八千噸、宇部硫安三千噸、宇部セメント石灰一万噸」<sup>399</sup>とされており、逆算すれば年間180万トン弱となる。これはあくまで概算であり、仮定も含まれる数値であるが景気回復期以降、輸送量が急伸したことは間違いなさだろう。金額換算した数値で評価すれば、総収入は31年16.7万円、33年31.9万円、34年73.6万円となっている（表20）。

ところが、急拡大する備船市場に対して、元山商会は需要を満たすだけの自社船を用意できなかった。帝人岩国工場向け石炭輸送については130トン級のライター3隻をチャーターすることに

<sup>392</sup> 「人絹納炭の運搬一手引受け計画」『宇部時報』1933年7月18日。

<sup>393</sup> 「宇部硫安輸送元山商会一手引受」『宇部時報』1934年10月19日。

<sup>394</sup> 「山陽無煙輸送を元山商会で引き受ける」『宇部時報』1934年11月24日。36年1月になると宇部窒素は自家発電用石炭の運送契約も元山運輸商事（元山商会）と結んでいる（「元山運輸の昨今」『宇部時報』1936年1月16日）。

<sup>395</sup> 「元山商会海運部好況を呈す」『宇部時報』1935年3月10日。交渉は34年12月より開始された（「大分洋灰原石輸送」『宇部時報』1934年12月29日）。35年には若松出張所を設けている（「元山商会海の躍進」『宇部時報』1935年10月23日）。

<sup>396</sup> 「元山商会原石輸送」『宇部時報』1935年4月7日。

<sup>397</sup> 「元山汽船部の大連－細島運輸航路」『宇部時報』1935年7月24日。

<sup>398</sup> 「ライター建造計画暫く見合わせ」『宇部時報』1932年5月20日。

<sup>399</sup> 「元山運輸活況」『宇部時報』1936年5月1日。

なり<sup>400</sup>、宇部セメント、日本曹達向け石灰石運搬にも汽船4隻のチャーターを行った報道がある<sup>401</sup>。34年春には同社重役である松重善兵衛が新造した第二神力丸を借り受けた記録も残っており<sup>402</sup>、さらに同時期に宇部市内で創立された元山汽船組合（組合長・瀬戸正啓）との間に長期チャーター契約も締結したようである<sup>403</sup>。

この間元山商会は、未払資本金の徴収によって船舶新造をはかり（仮表17, 18）、34年3月には鋼製機帆船である第一徳豊丸を進水している<sup>404</sup>。34年5月末の時点で、公称資本金30万円のうち払込資本金は28万円に達しており、備船需要の拡大に対応する自社船新造を行うために株式増資は不可避となった。34年4月の元山商会重役会では小型汽船2隻の建造（経費15万円、第六、第七徳豊丸）とともに、具体的な手続きの成案ではないものの、大幅増資の方向で意見の一致をみている<sup>405</sup>。同年6月の重役会で増資方法が協議され<sup>406</sup>、7月の臨時株主総会で資本金を30万円（6000株）から100万円（2万株）とすること、旧株1株に対し新株2株を割り当てること、残余株2000株（10万円）は重役一任とすることが承認された<sup>407</sup>。

表20でも確認されるように、この措置によって37年上期まで徐々に資本金の払い込みが継続するようになった。財源の裏付けを持ったことで、元山商会は機帆船・汽船の建造に力を入れ始めた（表19参照）。『船名録』で元山商会の所有船の推移をみるだけでも、増資が決定した34年7月以降36年12月までに7隻の機帆船（うち鋼製4隻）、1隻の汽船（鋼製）、3隻の帆船を建造している<sup>408</sup>。表21によれば、建造資金の主軸は払込資本金であったことが読み取れるであろう。船舶運用にあたっては資本効率も重視され、宇部窒素向け船舶が建造された際には「宇部を出るときは硫安を、帰港は片上港より硫化鉍石を積むことになつて居る」<sup>409</sup>との記事がある。

投資資金が集まった背景には、好調な企業業績があったとみられる。表20によれば、景気の回復傾向が鮮明になった33年上期以降35年下期にいたるまで、6期連続で増益（償却前利益ベース）が継続している。決算シーズンになると「関係各社の生産増加に伴ふ荷動き激増、加ふるに運賃値上げに依り創業以来稀に見る好成績」（33年上期）<sup>410</sup>、「セメント、徳山日本曹達会社送り原石の輸送及

<sup>400</sup> 「元山商会 ライター備船」『宇部時報』1933年9月20日。

<sup>401</sup> 「大型汽船四隻備船」『宇部時報』1933年12月23日。元山商会は汽船チャーターの増加に伴い、燃料炭貯蔵庫として、沖ノ山本坑付近敷地の借用を沖ノ山炭鉍へ願ひ出ている（「元山商会貯炭用地」『宇部時報』1934年6月14日）。

<sup>402</sup> 「第二神力丸」『宇部時報』1934年4月8日。

<sup>403</sup> 「元山汽船組合設立」『宇部時報』1934年5月4日、「元山商会昨今業績」『宇部時報』1934年5月19日。

<sup>404</sup> 「元山商会の徳豊丸進水」『宇部時報』1934年3月14日、『船名録』（1935年度）。

<sup>405</sup> 「船舶不足を補ひ汽船二隻を新造」『宇部時報』1934年4月28日。

<sup>406</sup> 「元山商会増資募株方法」『宇部時報』1934年6月16日。

<sup>407</sup> 「株式会社元山商会増資本ぎまり」『宇部時報』1934年7月31日。

<sup>408</sup> 『船名録』（1935年度、36年度、37年度）。船名は第六・第七徳豊丸、第五・第六・第七・第十・第十一元山丸（以上機帆船）、第九神力丸、三十一神力丸、壽寶丸（以上帆船）、第十徳豊丸（汽船）である。

<sup>409</sup> 「元山商会汽船建造」『宇部時報』1935年11月14日。

<sup>410</sup> 「創業以来稀れな好績」『宇部時報』1933年6月21日。

石炭の運航等々日を逐ふて増加」(34年上期)<sup>411</sup>など華々しい事業報告が地元新聞へ列記され、元山商会の業績はまさに「旭日昇天の勢い」(宇部時報)をみせた。

このような文脈のもとに35年12月、元山商会は元山運輸商事へ社名変更した<sup>412</sup>。社名の変更は、運輸事業の肥大化を如実に表しているようにみえる。

#### 8-4 準戦時期以降の元山運輸商事

第5節(5-5)で述べたとおり、1936年10月、宇部曹達工業が設立された。設立から日を置かず、宇部曹達は元山運輸に原石輸送を依頼し<sup>413</sup>、同年11月の元山運輸株主総会において汽船の増備、原石山買取による砕石事業計画が可決した<sup>414</sup>。原石山については愛媛県東宇和郡高山の原石山を買取し、宇部曹達へは工場渡し値段で納入することになった<sup>415</sup>。

この原石山は高山採石工場と命名され<sup>416</sup>、36年冬より施設整備が開始された。採石工場の能力は1日1000トン、毎月3万トンの採石量を予定した<sup>417</sup>。起工当初の計画において作業開始は37年5月の予定であったが<sup>418</sup>、竣工は遅れ、工場設備の完成は37年10月にずれこんだ。おそらくこの頃から採石と取引先への供給が開始されたと思われる。

38年3月になると石灰石積出用コンベアーの設置が開始され、採石から船積みまでの輸送ライン整備が進んだ<sup>419</sup>。採石場が高所に位置したことで機械の据付は多くの工数を必要としたが、運用が始まれば石灰石を港湾へ積み出す作業は容易であった。さらに高山側の港湾は干潮面下12尺の深さが確保され、重量貨物の移出に対しては良好な条件を持っていた<sup>420</sup>。原石の買取引き合いは順調で、採石工場の建設期から「微粉に至るまで契約を迫られ」る状況であり<sup>421</sup>、採石開始後は工場建設時に予定した供給先のほか、ジャミ(石灰石粉)を大阪窯業セメントに売却するなどの報道も確認される<sup>422</sup>。39年2月の採石業は月産1万トンで、同年中にこれを3万トンへ引き上げることが企図されている<sup>423</sup>。

高山採石所の設置後、元山運輸は船舶の追加建造を進めた。『船名録』によれば、1937年10月から41年10月までの間に18隻の機帆船を新造しており、うち13隻が37年から39年の3年間に集中して

<sup>411</sup> 「上半期各社業績展望」『宇部時報』1934年5月31日。

<sup>412</sup> 「総会 元山商会」『宇部時報』1935年12月20日。

<sup>413</sup> 「元山運輸の積極営業策」『宇部時報』1936年11月6日、「元山運輸で汽船増備」『宇部時報』1936年11月18日。

<sup>414</sup> 「元山運輸商事汽船建造発注」『宇部時報』1936年11月26日。

<sup>415</sup> 「本山運宇諸重要案件で重役会開催」『宇部時報』1936年11月25日。

<sup>416</sup> 「第二元山」『宇部時報』1936年12月11日。

<sup>417</sup> 「高山砕石工場」『宇部時報』1937年3月16日。

<sup>418</sup> 「砕石作業は明年五月から」『宇部時報』1936年12月16日。

<sup>419</sup> 「事業界寸心」『宇部時報』1938年3月10日、「施設充備し作業活況」『宇部時報』1938年7月27日、「高山採石所設備整ふ」『宇部時報』1938年9月21日。

<sup>420</sup> 「工事順調に運ぶ高山砕石工場」『宇部時報』1937年5月30日。

<sup>421</sup> 「元山運輸の高山砕石工場近況」『宇部時報』1937年2月10日。

<sup>422</sup> 「事業界寸心」『宇部時報』1938年3月4日。

<sup>423</sup> 「事業界寸心」『宇部時報』1939年2月28日。

いる<sup>424</sup>。すべて木造船であり、戦時体制への移行にともなう鉄材の入手難を反映しているが<sup>425</sup>、鋼製のものよりも船舶トン数当たりの建造費は安価であった可能性がある。船舶新造を加速した37年は「各地造船所共注文満腹の状態」であり、一部の船舶については元山運輸が自ら船舶の建造を行った<sup>426</sup>。

これらの投資資金を調達するため、元山運輸は増資を行った。36年12月の重役会とそれに続く株主総会で、公称資本金100万円を200万円へ倍額増資すること、増資方法は第二元山運輸商事（以下、第二元山運輸と略記）の設立・合併による変態増資とすることが決定した<sup>427</sup>。元山運輸株1株につき第二元山運輸株1株の割当であったが、報道では「成績頗る良好で予約申込者にして申込なきものは一名もなかつた」とされている<sup>428</sup>。これを額面通り受け止めることには慎重であらねばならないが、増資手続きは順調に推移したとみられる。第二元山運輸の創立総会は37年2月に開催され<sup>429</sup>、翌3月に合併手続きが完了し<sup>430</sup>、元山運輸の公称資本金は200万円となった。

さらに37年5月に、元山運輸は元山汽船と合併し資本金を220万円とした。元山汽船はもともと汽船貸元事業を営んでおり、前項でみたように同社の所有船舶については元山運輸も利用実績を有していた。ところが37年になると、元山汽船の「組合幹部間には昨今海運界の活況と造船界の繁忙の折柄、此の好機に所有汽船を全部処分してはとの意見が台頭し、相当根強く主張され」ることになり<sup>431</sup>、この文脈のもとに、元山運輸と元山汽船間で所有船先引き受け協議がおこなわれた<sup>432</sup>。その結果、元山汽船組合の所有資産を20万円と見積り、株式会社へ改組したのち、元山運輸が4000株の株式を元山汽船側へ交付する合併シナリオの合意がなされることになった<sup>433</sup>。

表21によれば、この間の資産増加要因は船舶が主因、原石山・採石設備が副因をなしている。この投資資金は株式払込と積立金によって調達している。償却金の存在も見逃せない。借入金は35-37年には膨らむものの、翌年にはその金額以上の借入金を返済している。このように自己資金が主軸となって事業の拡張が遂行されたことで、固定資産が大きく膨らむ一方、固定比率は低下の趨勢となり、37年上期の104.1%は39年下期には記録に残る範囲では最低の72.9%となり、40年下期

<sup>424</sup> 『船名録』（1938年度、39年度、40年度、41年度、42年度）。船名は第十六・第二十一・第二十二・第二十三・第二十五元山丸、第一・第二壽丸、第三十神力丸、第六・第八・第十・第十一・第十二・第十三・第十五・第十七・第二十一富士丸、第四射陽丸である。

<sup>425</sup> 37年1月には「鉄材騰貴に依り高価の上に材料なく」、元山運輸は「汽船建造は一時保留する」ことになっている（「元山運輸の汽船建造保留」『宇部時報』1月29日）。

<sup>426</sup> 「元山運輸自社で造船」『宇部時報』1937年6月13日。なお、表18では宇部を建造地とする船舶が増えていることがうかがえる。

<sup>427</sup> 「元山運輸商事倍額増資実現」『宇部時報』1936年12月6日、「宇部鉄工所元山運輸両会社変態増資決定」『宇部時報』1936年12月23日。

<sup>428</sup> 「第二元山運輸証拠金払込み締切」『宇部時報』1937年1月19日。

<sup>429</sup> 「第二元山運輸商事創立総会開催」『宇部時報』1937年2月16日。

<sup>430</sup> 「元山運輸臨時株主総会」『宇部時報』1937年3月2日。

<sup>431</sup> 「海運界活況を機会に持船を処分か」『宇部時報』1937年2月12日。

<sup>432</sup> 「船舶引受下相談」『宇部時報』1937年2月17日。

<sup>433</sup> 「問題の元山汽船組合」『宇部時報』1937年3月4日。

にはさらに66.6%へ低下している。

これを支えたのは、いうまでもなく優れた営業成績である。利益は拡大傾向を維持しており、利益率は主要取引先である宇部セメントを37年以降大きく上回っている。29年からの数値を俯瞰する限りでは、要因としてつぎの2点が考えられる。第一に、生産制限が行われたセメント産業に対して、原材料運搬業者である元山運輸は企業そのものとしては生産制限を受けなかったため、資産を効率的に運用できたことである。第二に、セメント産業以外の業種、具体的には曹達をはじめとする化学工業やその関係企業へ取引先を広げたことである。

地域の製造業を取引先としてノウハウや資金を蓄積し、地域外企業および他業種へ納入先を増やしたことは、汎用性の高いサービスを主体とする元山運輸商事だからこそ可能であったといえよう。これを裏返せば、宇部地域の投資主体は地域のなかに多様な業種が派生したことで、特定の業種が伸び悩んでも、総体としてみれば利益獲得機会をほかの業種で得ることができることができたことになる。また、製造業が展開する中で自然発生する原材料・製品輸送の一部を宇部資本自らがつかむことによって他地域への利益の流出を防ぎ、地域の資本蓄積へつなげることになったともいえるだろう。

最後に、元山運輸の公称資本金は220万円まで拡大したが、払込資本金は38年が125万円、39年には152万円にとどまった(表21)。この原因を明確にする直接的な資料は持ち合わせていない。しかし、戦時体制の深化にともなうセメント産業の停滞や、資金調達上の制約が影響した可能性もあると考えられる。

## 9. おわりに

以上のように、宇部港の修築は当初は沖ノ山炭鉱が中心となった民間資本で整備され、のちに公的資本が導入されて、徐々に港湾機能の向上をみた。いずれの整備の過程においても地域の人的ネットワークが構成されていることが前提であり、前者は地域の内部で整備計画の継続的なブラッシュアップが施され、後者は地域が一体となっていることで政府への働きかけが有効に機能し得るものであった。港湾整備と並行しながら入港船舶は大型化し、さらに船舶数も増加することになり、炭鉱・関連企業による鉱工業生産額の増加を支えることにつながった。

また、炭鉱業の発展とそれに伴う工業化のプロセスにおいて、港湾を利用した自社船舶の運用、もしくは地元資本による海運会社の設立が行われた。その成績は確認できる範囲では優れたものであった。すべての部分ではないにしても、鉱工業生産額の増加によって生み出された事業機会を他地域の資本ではなく地元資本がつかみとり、地域に利潤を集積するという戦前期の宇部で広く観察される現象は運輸業・運輸機能にも適用できることになる。これは直接的にも間接的にも、それぞれの主体が遂行した港湾整備の恩恵といえる。

宇部港修築を通じた産業インフラの整備は、地域経済圏を構成する幅広い業種・主体に対して、事業拡大に対するボトルネックの解消と、企業間取引における双発的な効果を高める機能を持った

と考えられる。

## 付記

文献の引用部分は、固有名詞以外は原則として旧字を新字に改め、引用文には適宜句読点・改行を補った。執筆に際しては渡邊裕志氏および新川歴史研究会のメンバーからご助言をいただいた。この場を借りまして深く感謝申し上げます。本研究は、令和5年度科学研究費補助金（課題番号：21K01600）による成果の一部である。

（2023年11月6日脱稿）

## 参考文献

- 宇部市史編纂委員会（1993）『宇部市史 通史編』下巻，宇部市  
運輸省第四港湾建設局宇部港工事事務所（1993）『宇部港直営作業船の歴史』  
第四港湾建設局宇部港工事事務所（1987）『宇部港工事事務所50年の歩み』  
依田翁伝記編纂委員会（1962）『依田明伝』，宇部興産株式会社  
依田明編（1953）『宇部産業史』，渡邊翁記念文化協会  
中安閑一伝編纂委員会（1984）『中安閑一伝』宇部興産株式会社  
百年史編纂委員会（1998）『宇部興産創業百年史』宇部興産株式会社  
三浦社（2023a）「産炭地における鉄道産業の経営と物流・人流網の形成：宇部鉄道の事例」『経済学論集』第  
101号，19-59頁  
三浦社（2023b）「産炭地における石炭輸送鉄道の経営と貨客事業：宇部電気鉄道の事例」『経済学論集』第101号，  
60-90頁  
三木理史（1999）「商品流通と地域交通体系：山口県宇部炭鉱業地域の事例から」『近代日本の地域交通体系』，  
大明堂，179-216頁  
弓削達勝（1936a）『素行渡邊祐策翁』乾，渡邊翁記念事業委員会  
弓削達勝（1936b）『素行渡邊祐策翁』坤，渡邊翁記念事業委員会