

討 義

土木學會誌 第十五卷第五號 昭和四年五月

續 港 政 論

(第十五卷第一號及第四號所載)

准員 工學士 土 井 正 中

「續港政論」に於て井上範氏の有益なる御研究に接し、教へらるゝところ多大なるを喜ぶものでありますが、左記一二の點に就き御示教を得ば幸甚と存じます。

著者は「載貨率」を以て港の經濟を論ずるに都合のよい標準として各港の載貨率を算出して居られますが、其の表を見るに往々にして異常に大なる數字が出て居ます。例へば第一表外國貿易貨物の載貨率中に、徳山港の 3.58, 第四表内外貿易貨物に於て、東京港の 3.71, 尼ヶ崎港の 3.58, 網走港の 3.99 の如きものが夫である。かゝる異常なる載貨率に對して著者は次の如き説明を與へて居られる。即ち「諸港の中には載貨率の非常に大なるものもあれば又至つて小なるものもある。凡そ船舶の最大載貨噸數は登簿噸數の約 2 倍であるから、船が満載して入港し全部を卸し、更に貨物を満載して出港したならば、載貨率は凡そ 4 となるであらう。夫故に載貨率の最大値は凡そ 4 と見る事が出事」と。併しながら實際問題として一年中出入する船が悉く満載して入港し、更に新に満載して出港すると云ふ事は到底有り得べからざる事であるから、載貨率が 4 に近いと云ふ事は、著者の説明の如く考へる前に、其の統計の數字自身に何らかの缺陷があるものと考へる方が至當ではないかと思はれます。例へば東京港の載貨率 3.71 を割り出した數字を見ると、入港船登簿噸數 1 558 000 噸 (T) 輸出入噸數 5 788 000 噸 (C) であつて此の數字を調査して見ると、輸出入噸數は横濱港其他より出入する船に依つて運輸される貨物が約 3 700 000 噸計上されて居るに關らず、入港船の噸數は單に汽船の入港噸數のみで船の噸數は勘定に入れてない。其の結果載貨率として甚だしき不合理なる數字が出たばかりでなく、従つて其の噸貨の 509 圓も亦間違つた數字と云はねばなりません。他の徳山港、尼ヶ崎港、網走港の異常なる數字も多分此れと同じ様に統計上の數字に何らかの缺陷があるのではないかと想像し得るのであります。

又一概に載貨率と云つても、其の入港船舶、出入貨物の内容をよく考へると次の如き考察も必要だらうと思ひます。即ち港に依つては入港船舶噸數の中に船の噸數が其の主要なる部分を占めて居るものがある。船の載貨率は貨物船の載貨率より常に著しく大であつて、

例へば昭和元年度に於て東京港に出入する艇船の載貨率は、貨物船の載貨率の 1.29 に比して、2.08 と云ふ大なる値を示してゐます。依つて載貨率の上から船の種類を観察する場合には、旅客船、旅客貨物混合船及貨物船以外に艇船をも考慮の中に入れることも必要ではないかと思はれます。又或港に於ては出入貨物噸數の中に、船舶に依らないで筏で出入する木材の數量も可なり含まれて居る所があります。例へば東京、横濱の如きは筏で出入する木材の數量は昭和 2 年度に於て 70 萬噸以上に達してゐます。従つて載貨率もかゝる港に於ては可なり不合理なる數字が出るわけです。

以上載貨率は其の港の状態を知る上に於て極めて都合の良い數字なるが故に最も合理的なる數字を算出する必要があると思ふものであります。

尙商港經營の實例として本邦主要港灣に就いて其の收支の状態を示して戴くと甚だ有益と存じます。