「海から見た愛媛の歴史

~ "戦いの海" から "平和と繁栄の海へ" ~」

作家・文芸評論家 株式会社いよぎん地域経済研究センター 主席研究員

岡山 典弘 氏



【略歷】

1981年~2016年 愛媛県庁。2016年 伊予銀行(審議役)、松山大学(非常勤講師)。2019年 いよぎん地 域経済研究センター(主席研究員)。

著書 『青いスクエア』(日本文学館2012年)・『三島由紀夫外伝』(彩流社2014年)・『三島由紀夫の源流』(新典社2016年)・『三島由紀夫が愛した美女たち』(啓文社書房2016年)編纂『伊予銀行140年史』(伊予銀行2019年)

連載 「文学って、おもしろい!」 (朝日新聞系列紙) ・「えひめ人風土記」 (愛媛ジャーナル) ・「トップは語る!」 (海南タイムズ) ほか

ただ今、ご案内いただきました岡山典弘と申します。どうかよろしくお願いいたします。私は、「海から見た愛媛の歴史~"戦いの海"から"平和と繁栄の海へ"~」と題してお話をさせていただきます。

1 小説に描かれた海

小説は「時代を映す鏡」とも「社会を映す鏡」ともいわれます。そこで、愛媛の海はどのように描かれているのか? また、愛媛の人の眼に海はどのように映ったのか? そして、愛媛の人が海とどのように関わったのか? それを見ていきたいと思います。

飛鳥期の額田王 井上靖の『額田女王』のヒロインであります。「『熟田津に 船乗りせむと 月待てば 潮もかなひぬ 今は 榜ぎ出でな』熟田津に出動の時を待っていたが、明るい月も出た。潮の加減も申し分ない。さあ、全船団よ、今こそ漕ぎ出せ」このように描かれております。名高い額田王の歌に詠まれたように熟田津は、百済救援のための軍港であり、兵站基地でありました。場所は邪馬台国と同様に諸説ありまして、古三津・三津浜、和気・堀江、御幸寺山麓、姫原、斎院、さらに「石湯」は、道後温泉ではなくて、道前の本谷温泉であるとして、西条や今治などの諸説あります。いずれにしても熟田津は、兵站基地でありました。

平安期の藤原純友 海音寺潮五郎の『海と風と虹と』の主人公であります。NHK 大河では、タイトルが『風と雲と虹と』で小説とは少し違っています。大河ドラマで は、藤原純友だけではなくて、同じ作者の『平将門』と併せて1本のドラマにしたか らでありますが、緒形拳が藤原純友、その恋人役が太地喜和子、加藤剛が平将門を演 じました。「大歓迎されて日振島についた。色様々な旗を立てた多数の船が途中の海 上まで出て、笛や太鼓ではやしながら迎え、島につくと三日の間大祝宴が張られたの だ」このように描かれております。藤原純友は、大三島の越智氏や藤原北家と繋がり が深くて、伊予の守(カミ)、介(スケ)に次ぐ、№3の掾(ジョウ)でありまし た。今日でいえば、愛媛県の出納長が海賊になったようなもので、大変な騒ぎになり ました。律令制の原則は「公地公民」。ところが貴族が荘園を作って土地と人を囲い 込む。そこから逃げ出した良民が、瀬戸内では海賊になりました。純友は政治を改革 しようとして立ち上がり、「海賊大将軍」に担がれたわけであります。つまり彼は、 暴虐な悪人ではなくて、政治改革者でありました。 鎌倉期の河野通有 同じ作者・海音寺潮五郎の『蒙古来たる』の主人公であります。「河野家だけが、塁壁を背にして陣をとった。波形三文字の定紋を打った幕を、上にだけ板をのべたように真直ぐに張り、四隅に『南無大三島大明神』としるした大幟を押立て、同勢三百、粛とひかえた。これを『河野の後ろ築垣』といって、当時有名な語り草になった」このように描かれております。元の大軍を防ぐための元寇防塁は、現在も九州大学農学部近くの海岸に残っていますが、高さが2メートルから3メートルの堅牢な石垣であります。日本の武士たちは、防塁の上に陣を構えました。あるいはもっと背後に構えました。ところが河野通有は、大胆にもこの防塁を背にして、砂浜に陣をとりました。敵が来たら、真っ先に戦えるように構えたのであります。日本の国難は、13世紀の元寇と20世紀のロシア・バルチック艦隊の来航ですが、弘安の役で最も勇敢に戦って、最も武功があったのが、河野通有。たった2艘の小さな船で、蒙古の大船団に斬り込んで、敵将を生け捕りにするといった大功を挙げました。こうして元軍の博多上陸を許さなかったことが、神風による敵船団の壊滅をもたらしたともいわれております。

戦国期の村上武吉 城山三郎の『秀吉と武吉』に描かれて、冒頭の小幡会長のお話にもあった村上水軍の総帥であります。「火船が二艘、三艘と能島に乗り上げ、炎が草や木に燃え移るところであった。武吉は思わず合掌して、目を閉じた。能島が滅びると、そのとき武吉ははじめて痛切に感じた。永く栄光に包まれてきた城が消えて行く」村上武吉は、毛利方に組して織田信長方の水軍と戦い、木津川口でこれを破りました。しかしながら秀吉の圧力によって能島の城を明け渡し、安芸の竹原に移されてしまいました。村上武吉が登場する小説は他にもありまして、1つは白石一郎の『海狼伝』、直木賞受賞作であります。近年の話題作が和田良の『村上海賊の娘』であります。どのように武吉が描かれているかと申しますと、「村上武吉は一国の大守とも見まがう風貌だった。骨格たくましい長身で」というように白石一郎の『海狼伝』には書かれています。ところが一方の和田竜の『村上海賊の娘』では、「小兵の武吉が、容貌魁偉な吉継と相対すると、大人と子供のようである」このように作家によって、人物のイメージは大きく異なって描かれるものであります。

幕末期の伊達宗城 司馬遼太郎の『伊達の黒船』は、作品集『酔って候』に収録されています。宇和島藩主の伊達宗城は、越前の松平春嶽、土佐の山内容堂、薩摩の島 津斉彬とともに「幕末の四賢候」と謳われた名君です。この名君が「わが藩も、黒船 を持ちたい」と考えたわけであります。そして伊達藩が黒船づくりを命じた相手は、 八幡浜生まれの提灯職人の嘉蔵でありました。嘉蔵は手先が器用であった。手先が器 用だということだけで、提灯張りに黒船づくりを命じる藩も藩ならば、引き受ける方 も引き受ける方だと思います。ところが彼は、見事に純国産の黒船をつくり上げまし た。「嘉蔵のつくった船は仔犬のように港をとびだしては城下の海をしきりと動きま わった。機罐は快調のようであった。ただ一時間も運航していると、船は疲れた老人 のように足が遅くなった。しかし藩士たちはそれが蒸気船の当然な癖だとおもい、こ の宇和島の黒船の声価はすこしも落ちなかった」このように司馬遼太郎は書いており ます。

明治期の秋山真之 ご存知のとおり司馬遼太郎の『坂の上の雲』であります。蒙古 の襲来を敢然と迎え討ったのが、先程お話しした河野通有。バルチック艦隊を敢然と 迎え撃ったのが、秋山真之であります。秋山の家は、松山藩の徒士になる前は水軍で ありました。「やがて飯田少佐が真之のところへやってきて、草稿をさし出した。 『敵艦見ユトノ警報ニ接シ、聯合艦隊ハ直ニ出動、之ヲ撃滅セントス』とあった。 『よろしい』真之は、うなずいた。飯田はすぐ動いた。加藤参謀長のもとにもってゆ くべく駈け出そうとした。そのとき真之は、『待て』ととめた。すでに鉛筆をにぎっ ていた。その草稿をとりもどすと、右の文章につづいて、『本日天気晴朗ナレドモ浪 高シ』と入れた」とあります。有名な一文で、これを書き加えたことによって、「電 信文が文学になった」ともいわれます。しかし真之は、文学的レトリック・修辞とし て書いたのではありません。旗艦「三笠」には、当然レーダーなんかはなくて、敵艦 を捕捉するのは眼でありました。「東郷平八郎はツァイスの8倍の双眼鏡を使った」 このように『坂の上の雲』には書いてあります。このツァイスの双眼鏡を持っていた のは、連合艦隊では、東郷平八郎と塚本中尉の2人だけでありました。ところが三笠 保存会によると、この双眼鏡はツァイスの5倍10倍変倍双眼鏡だそうであります。秋 山真之はどうかというと、双眼鏡を持っておりません。彼は裸眼・肉眼で敵艦を捉え ました。この外に艦備え付けの「一本眼鏡」と呼ばれる望遠鏡がありました。つまり 「天気晴朗」とは、敵艦を視認してとり逃がさないという意味であります。一方「浪 高し」とは、波が高くて、船が揺れて、大砲の照準が付け難い。したがって、訓練不 足のロシアの弾は当たらず、訓練十分の連合艦隊の弾が当たるので、わが方有利とい う意味であります。

わが国初の近代開戦は、戊辰戦争の**阿波沖海戦**、徳島沖で戦われた海戦であります。これは、幕府の軍艦「開陽丸」と薩摩の軍艦「春日丸」の戦いでした。「開陽丸」を率いたのが榎本武揚、「春日丸」の砲術士官が東郷平八郎。双方が数十発の大砲の弾を撃ち合います。結果はどうだったか? 結果は、お互いに1発も当たりませんでした。つまり命中率0%。船から撃つ大砲の弾は、なかなか当たらないものであります。

秋山真之は、アメリカに派遣されて**米西戦争**を、日本海海戦の7年前に観戦しました。アメリカ海軍とスペイン海軍の戦いですが、真之の調査によりますと、スペイン海軍は大砲の弾を100発撃って命中したのが1発の割合、命中率1%。アメリカ海軍は大砲の弾を100発撃って命中したのが2発の割合、命中率2%。

このように軍艦の大砲から撃つ弾は、なかなか当たらないものであります。東郷平 八郎も秋山真之も、軍艦から撃つ弾は当たらないということを身をもって知っていた わけであります。日本海海戦において東郷平八郎は、バルチック艦隊を前に「**敵前大** 回頭」いわゆる「東郷ターン」を行います。その時の敵艦との距離は、8,000メートル でありました。6,000メートルになれば大砲の弾はぼつぼつ当たりますが、8,000メートルの距離では稀にしか当たりません。「東郷ターン」とは、このように相手との 「間合い」を見切った英断でありました。大胆不敵なだけではなくて、冷静沈着な計 算に基づく東郷平八郎の見事な決断だと思います。

ところが最近「浪高し」とは、「**連携水雷**を使えないという意味ではないか?」という新説が出てきました。連携水雷とは何かと申しますと、「当時、日本海軍は秋山の着想になる連携水雷(4個の機雷をマニラ索で100メートル間隔につなぎ、敵艦の進路上に横切って投入する)を兵器に採用した」とあります。これはロープに機雷を繋いで、敵の艦首がロープを引っ掛けたら、その機雷が船腹で爆発するという秘密兵器でありました。「この秘密兵器を使えないという意味ではないか?」という説。司馬遼太郎が『坂の上の雲』を書いた時点では、その存在すら知られていなかった海軍の『極秘明治三十七八年海戦史』が、宮内庁から防衛省に返還されて、その研究が進んでおります。そこで野村實などが、この連携水雷に着目したわけであります。

秋山真之は、アメリカ留学中に「シーパワー」の概念の提唱者であるアルフレッド・マハンに学びました。また彼は、村上水軍の兵法を研究してバルチック艦隊を撃滅する作戦を考えました。「丁字戦法」「T字戦法」といわれる戦法も、その源流は

村上水軍の兵法ではないかという説もあります。

戦時中の帝国海軍 イ号第33潜水艦のことが、吉村昭の『総員起シ』に描かれています。「百四名の乗組員たちは、『伊号第三十三潜水艦』を誇りに思ってきたが、今になっては、ただ人間たちを閉じ込める頑丈な容器と化してしまっている」とあります。イ号第33潜水艦は、昭和19年に由利島付近の水深60メートルの海底に沈んでしまいました。それを戦後の昭和28年になって、興居島沖の水深10メートルの浅瀬に引っ張ってきて、引き揚げたのであります。「3」という数字は、潜水艦にとって不吉な数といわれております。伊33は「3」が2つ並んでいます。伊33は、昭和17年にトラック島で1回目の沈没をします。沈没した水深が33メートル、死者が33人でありました。トラック島で浮揚して、日本に引っ張ってきて、呉の海軍工廠で修理を行います。昭和19年6月13日、呉を出港して、訓練中に木片が弁に挟まって沈没しました。その時に艦から脱出したのは3人でありました。先程の吉村昭の描写は、潜水艦に閉じ込められた乗組員の苦悩を描いております。再び浮揚して、昭和28年に日立造船因島工場で解体する際、元海軍技術士官がガス中毒で亡くなりました。その数が3人でありました。

終戦直後の旧制松山高校 早坂暁の『ダウンタウン・ヒーローズ』は、自伝的小説といわれております。「U丸はわが町の五キロ沖合いの海底に沈んだ。船内には約二百人余りの遺体が閉じこめられている。『…死体の引き揚げは、恐ろしいぜ』潜水夫の一人は、話してくれた。天井近くに逆毛を立てて浮んでいる遺体群に近づくと、遺体たちは一せいに、ズ、ズッと後ろにさがる。『厭だ、というみたいに、さがるんだ…』もちろん、近づく潜水夫の水圧でうしろへさがるのだけれど、何十体の遺体が一せいにズ、ズッとさがると、さすがに気味が悪い」このように描かれております。ここでU丸と書いてある船は、「浦戸丸」であります。昭和18年7月15日、北条(現・松山市)の沖合で、関西汽船の「浦戸丸」が、貨物船と衝突して沈没しました。死者・行方不明者が323人。この船のなかに閉じこめられた遺体を引き揚げる様子を描いたのが、先程の一説であります。

海難事故といいますと、この昭和18年の事故より少し前、昭和10年には神戸一別府 航路の大阪商船の「みどり丸」が、やはり貨物船と衝突して沈没しました。その時の 死者は107人でありました。「みどり丸」に乗っていて九死に一生を得たのが、井関邦 三郎氏。農機メーカーのイセキを松山で創業した井関邦三郎氏であります。 瀬戸内の海難事故では、宇高連絡船の「紫雲丸」の沈没事故が、今もなお大惨事として語り継がれています。昭和25年3月25日、「鷲羽丸」と衝突・沈没。4月に浮揚、7月に再就航。26年8月に「第二ゆす丸」と衝突、27年9月には「福浦丸」と接触。30年5月11日、「第三宇高丸」と衝突・沈没。死者168人、折悪しく船には修学旅行中の児童生徒が乗っていて、児童100人が亡くなりました。そのなかには愛媛県の小学生も含まれていて、29人が犠牲になりました。さらに30年7月に浮揚、11月に再々就航。昭和35年9月12日、「中央栄丸」と衝突。今度は「中央栄丸」の方が沈没してしまいました。このように5年おきに衝突・沈没を繰り返す不運というより、不吉な船でありました。昭和30年には、レーダーを装備していたにも関わらず、見張りが不十分で宇高連絡船同士の事故を起こしてしまいました。海上保安部では、事故処理に大変な苦労をされたと聞いております。この悲惨な事故が契機となって、瀬戸内海大橋建設の機運が一気に高まりました。

今まで不運、不幸な船をお話してきましたが、船が素晴らしいのは車や飛行機と違って、1隻1隻に名前が付いていることであります。そして名前が付いていることによって、人間と同様に運命が辿れます。「強運船」の例としては、「信濃丸」が挙げられると思います。日本郵船のシアトル航路に就航して、この船に乗って永井荷風が渡米しました。日露戦争では、仮装巡洋艦として、バルチック艦隊を発見するという大功績を挙げています。太平洋戦争では、輸送船として使われて、「ゲゲゲの鬼太郎」で知られる水木しげるをラバウルに送りました。さらに終戦後は、復員船として、大岡昇平がレイテ島からこの船に乗って帰国しております。つまり「信濃丸」は日露戦争、太平洋戦争という2度の大戦を乗り越え、半世紀(50年)以上も現役で活躍いた「強運船」でありました。

昭和期の松山東高校女子ボート部 敷村良子の『がんばっていきまっしょい』は、映画・テレビで映像化されて、いずれも話題になりました。「興居島へ渡る定期船がゆっくりと海の上を滑っていった。海岸の向こうは遊園地のある梅津寺である。護岸壁に沿って桜が嬉しそうに咲いていた。その護岸壁の前から、細長い四人漕ぎのボートが悦子の方に向かってきた」このように描かれています。「興居島へ渡る定期船」、これは興居島フェリーであります。「遊園地のある梅津寺」、これは伊予鉄の梅津寺パークであります。桜は、戦時中の散華・戦死の象徴ではなくて、「嬉しそうに咲いて」おります。「四人漕ぎのボート」は、競技用のボートであります。このよ

うに平和な風景が描かれています。そこにあるのは、「スポーツの海」であります。

平成期の宇和島東高校(?) 片山恭一の『世界の中心で、愛をさけぶ』は、「セカチュー」という言葉で話題になり、映画もテレビドラマも、いずれも人気を呼びました。「家の前はすぐに海で、テニスコートくらいの広さの養殖筏が浮んでいる」この「養殖筏」は、南予特有の真珠の養殖筏であります。「ぼくたちはゆっくり沖へ向かって泳いでいった。アキは泳ぎが巧かった。顔を水面に出して、横向きにすいすい泳いでいく」このように描かれております。『がんばっていきまっしょい』の「スポーツの海」から『世界の中心で、愛をさけぶ』では、「デートの海」が描かれております。今や海は、デートの場所なのでありましょうか?

2 海を拓いた偉大なる土佐人

目を隣の高知県に展じますと、海を拓いた偉大なる土佐人がそこにいます。

幕末期のジョン万次郎 井伏鱒二の『ジョン万次郎漂流記』に描かれておりますが、太平洋を股にかけて活躍した通訳であり外交官であります。元は、土佐の漁師。漁に出て、難破して、無人島に漂着して、アメリカの捕鯨船に助けられるという数奇な運命を辿った人でありました。

幕末期の坂本龍馬 ご案内のとおり司馬遼太郎の『竜馬がゆく』。とにかくスケールが大きい。好きな歴史上の人物アンケートでは、常に織田信長と坂本龍馬が首位争いをしております。龍馬は、近眼で目を細めておりましたが、それが水平線の彼方に「日本の未来」を見据えているように思えてくるほどであります。

明治期の岩崎弥太郎 嶋岡晨の小説『岩崎弥太郎』に描かれております。弥太郎は、龍馬の暗殺後、「海援隊」の構想を継承いたしました。この本のサブタイトルは「三菱を創った男」となっていて、スリーダイヤモンドが描かれておりますが、三菱を創っただけではなくて、日本の資本主義を創った男だと思います。岩崎弥太郎と渋沢栄一の2人は、生き方・行き方が全く違っていても、日本の資本主義の骨格を創ったといえるのではないでしょうか。写真を見ても迫力が違います。パワー、カリスマ性、スケールの大きさを感じさせる人であります。

さて、大河ドラマの主役でありますが、土佐の場合は『竜馬がゆく』で1人であります。それに対して、伊予の方は3人一秋山真之、秋山好古、正岡子規と3人掛り。 3人でも足らず、子規の妹の律まで引っ張り出してきております。穏やかな瀬戸内海 に育まれた伊予人は、太平洋の荒波に揉まれた土佐人には敵わないのでありましょうか?

3 どっこい、海を拓いた愛媛の先人たち!

明治期の吉田亀三郎 吉田亀三郎は、川之石(現・八幡浜市)の漁師でしたが、明治45年に「打瀬船」と呼ばれる小さな漁船で、太平洋横断に成功しました。この明治45年(1912)に何があったかというと、海事史上最大の惨事、先程の宮武審議官のお話にも出て参りましたが、タイタニック号が沈没した年であります。タイタニック号は、4万6千トン、全長269メートル、乗員700人、レシプロエンジン2と蒸気タービン1を持つ最新鋭の客船でありました。一方、打瀬船「住吉丸」は、全長10メートル、乗員5人の帆船。吉田亀三郎は、太平洋の帆船横断に成功した初めての日本人であります。そして彼の壮挙は、「新たな海洋」の時代を切り拓きました。明治45年(1912)、「不沈」を謳われた豪華客船タイタニック号はあっけなく大西洋に沈み、宇和海の小さな漁船「住吉丸」は、亀三郎が舵をとって太平洋の帆走横断に成功しました。要するに、船を生かすも殺すも船長・リーダー次第であるということ。また「不沈」を謳うのは、海神(ワダツミの神)に対する人間の奢りなのかもしれません。

大正期の柳沢秋三郎 柳沢秋三郎は、真穴村(現・八幡浜市)の生まれで、トロール漁業の先駆者。愛媛県は、産出額が全国3位の水産県なのであります。山口県に赴き、トロール船に乗り込んで実地調査した秋三郎は、「これからの漁業は、トロール漁だ!」と確信しました。早速一口2,100円の頼母子出資により、5万円の資本金を集めて「宇和漁業組合」を設立。1艘びき19トンの船を建造し、26馬力の発動機を備えて操業を開始しました。これが愛媛のトロール漁業の嚆矢で、大正7年のことでした。こうした秋三郎の成功に刺激を向けて、各地でトロール漁業が急速に普及しました。

大正期の山下亀三郎 海運王・山下汽船を創業した山下亀三郎は、河内村(現・宇和島市吉田)の出身です。先の吉田亀三郎、この山下亀三郎と、「亀」という字は縁起が良い。浦島太郎を竜宮城に連れて行ったのも亀でありました。大正3年、第一次世界大戦が勃発しました。山下汽船は社有船7隻、傭船・受託船5隻の計12隻に増強されていました。亀三郎は、社有船全てをヨーロッパの海運業者に貸して、その傭船

料によって莫大な利益を上げました。大正5年、亀三郎は東南アジア海運の中心地シンガポールに目をつけました。それまで三井物産が独占してきた香港以南に進出しようと考えたのであります。シンガポール支店に精鋭二十余人を送り込んで、東南アジア各地から遠くアレクサンドリアにまで出張員を派遣して、他社を圧倒しました。大正5年にシンガポールに目をつけた山下亀三郎は、さすがです。

大正期の勝田銀次郎 海運王・勝田汽船を創業した勝田銀次郎は、松山市の生まれです。ユダヤ難民を救った「東洋のシンドラー」が杉原千畝であるならば、ロシア難民を救った「もう1人のシンドラー」は勝田銀次郎であります。ロシア革命で混乱する首都のサンクトペテルブルグを脱出した900人の子供たちは、米国赤十字社のもとでシベリアに1年以上も足止めされておりました。その話を聞いた銀次郎は、すぐさま任に当たることを申し出て、貨物船「陽明丸」に客室などの改装工事を施しました。「陽明丸」は、ウラジオストク〜室蘭〜サンフランシスコ〜パナマ運河〜ニューヨーク〜ブレスト〜ヘルシングホルスの3カ月に及ぶ航海を遂行して、子供たちの命を救いました。「陽明丸」の改装工事の費用は、全て勝田銀次郎のポケットマネーで賄われました。勝田銀次郎は、後に神戸市長・貴族院議員・衆議院議員を歴任した人であります。ロシア難民を救った「陽明丸」の航路でありますが、ウラジオストク、函館、サンフランシスコ、パナマ運河、ニューヨーク、ブレスト、キール運河、そしてフィンランドに着いております。

このように日本とヨーロッパとの航海には、日数がかかります。「陽明丸」は3ヶ月かかりました。明治37年から38年にかけてのロシアのバルチック艦隊の来航は、リバウを出て対馬にやってくるまで7ヶ月の航海でありました。そうした長い航海でありますので、途中で忽然と消えてしまう船も出てきます。忽然と消えた**巡洋艦「畝 傍」**。この船は、フランスのル・アーブル造船所に明治17年に発注されました。19年6月に進水して、同年10月にル・アーブルを出港。12月3日、寄港地のシンガポールを出港。それ以降、失踪しました。巡洋艦「畝傍」の失踪は、「海事ミステリー」の1つといわれます。

昭和期の高畑誠一 高畑誠一は、内子町の生まれで、総合商社日商→日商岩井→双日を創設した人であります。食料品の注文が殺到すると、誠一は北海道の豆類、澱粉、雑穀を満載した船もろとも売り渡すという「一船売り」の離れ業を演じました。彼が英国政府に売り込んだ小麦や小麦粉は膨大な量に達して、欧州の戦場では鈴木の商標

(SZK・イン・ダイヤモンド)が描かれた麻袋が、連合軍の土嚢として利用された程であります。昭和2年に鈴木商店の経営が破綻すると、翌3年に鈴木商店の子会社であった日本商業を「日商」と改め、40歳にして再出発を図りました。

愛媛は、岩崎弥太郎のようなスケールの大きな人材は輩出しませんが、山下亀三郎、勝田銀次郎、高畑誠一のように粒揃いであります。そして彼らは、アジアやアメリカや欧州を睨んでいました。土佐人は、龍馬と岩崎弥太郎との間を繋いだ後藤象二郎のように「大風呂敷」は広げるが、実務能力に欠けるきらいがある。具体例を挙げますと、高島炭鉱は後藤象二郎が手掛けてうまくいかなかった。三菱に譲渡して、三菱の経営によってわが国のエネルギーを支える炭坑になりました。さて、バルチック艦隊を撃滅した秋山真之、コサック騎兵を破った秋山好古、日本語の革新を成し遂げた正岡子規。伊予人は、「不可能」といわれた責務を命がけで達成しました。粘り強くやり遂げるのが伊予人、愛媛の人であります。

4 海事産業クラスター

わが国の「海事産業クラスター」は、海運や造船、船舶工業。渦潮電機からコーポレートブランドを変更したBEMACに代表される船舶工業など、中核的海事産業を中心に構成されています。

「海事産業クラスターの規模」でありますが、付加価値額でいうと4兆円強、売上高となりますと14兆円強、従事者数では30万人に達しております。

海事産業クラスターの規模

わが国海事クラスター全体の付加価値額は4兆2,200億円(GDPの約1%)

	中核的海事 産業	中核的海事 産業以外	関連産業	隣接産業等	海事クラス ター全体
付加価値額 (億円)	32,000	7,000	3,000	200	42,200
売上高 (億円)	108,000	23,000	10,000	700	141,700
従事者数 (人)	230,000	52,000	15,000	3,000	300,000

資料:日本海事広報協会 注:付加価値額、売上高は2010年、従事者数は2009年

IRC *****

Copyright D (FOSIO) RESIGNAL PROBLEDS CENTER/INC. ALL Right Reservat.

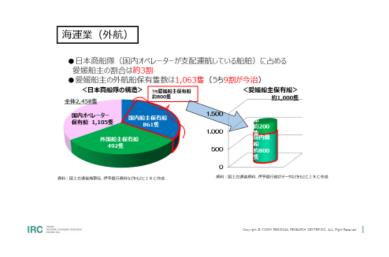
「世界の海上荷動き量の推移」につきましては、1989年の海上荷動き量は約40億トンで、2019年の海上荷動き量は120億トン。つまり平成の30年間に40億トンから120億トンと3倍に増加しております。ずっと右肩上がりで、例外は、リーマンショックの影響。やはり石油とか鉄鉱石とか石炭、こうしたものは船でないと大量に運ぶことが出来ません。今後、インドやブラジルの経済成長が続けば、さらに海上荷動き量は増加していくものと見込まれます。





「世界に誇れる愛媛船主」の状況でありますが、日本商船隊に占める愛媛船主の割合は、約3割であります。そして愛媛船主の外航船の保有隻数は1,000隻を超えております。そのうち9割が今治であります。

世界に誇れる「愛媛船主」



「愛媛船主の実力」で、2000年から2018年の数字を示しております。隻数でいいますと、東京が1,849隻、構成比が51.7%。東京は、日本郵船、商船三井、川崎汽船の海運3社があるので、1位は当然のことだと思います。そして2位の県はどこかといいますと、愛媛県1,063隻、構成比29.8%。3位の広島、4位の大阪、そして5位の兵庫とは、ケタが違います。圧倒的な2位であります。3位以下の船の数を全部足しても660隻ほどにしかなりません。他の県全てを合わせても、愛媛県の足元にも及ばないのが現状であります。龍馬の「海援隊」構想―商船隊による貿易立国を具体化したのは、土佐ではなく、伊予であります。また、言葉を変えますと、龍馬の夢を実現したのは、愛媛船主であります。

「愛媛船主」の実力

船主の所在地(都道府県)別外航船保有隻数・構成比の推移

	200	0年	200	4年	200	8年	201	4年	2018年		
	隻 数	構成比	隻 数	構成比							
東京	1,355	59.0	1,423	58.3	1,764	57.6	1,781	53.7	1,849	51.7	
委領	465	20.3	527	21.6	767	25.0	1,035	31.2	1,063	29.8	
広島	137	6.0	111	4.5	145	4.7	155	4.7	201	5.6	
大阪	65	2.8	63	2.6	84	2.7	94	2.8	127	3.6	
兵庫	125	5.4	135	5.5	135	4.4	82	2.5	101	2.8	
その他	149	6.5	182	7.5	169	5.5	169	5.1	232	6.5	
合計	2,296		2,441					100.0	3,573	100.0	

資料: IHS Markit 「World Shipping Encyclopedia」をもとにIRC作成

IRC #1004.10040# 11040#

Commission DIFFORM WISIGARD, PROBLEMS CONTRACT, 411, Plate Secured.

「愛媛船主が持っている船種」は、どんな船なのかということでありますが、ばら積み船(バルクキャリア)の40%は、愛媛の船であります。ケミカルタンカーの31.9%は、愛媛の船。コンテナ船の27.3%は、愛媛の船であります。つまりタンカー・バルクキャリア・コンテナ、いわゆる「タバコ船」の3分の1は、愛媛の船ということであります。

		1	船種別	の外部	油保	有隻数	および	型煙	カシェ	アの推	移			(単位:	2. %
	国内全体					更規					更振のシェア				
	2000年	2004年	2008年	2014年	2018年	2000年	2004年	2008年	2014年	2018年	2000年	2004年	2008年	2014年	2018年
ばら横の船	577	701	1,042	1,508	1,638	123	187	344	505	635	21.3	26.7	33.0	40.2	40.0
ケミカルダンカー	268	317	379	342	423	75	106	144	151	135	29.5	33.4	38.0	44.2	31.5
コンテナ船	179	212	329	298	311	104	71	91	76	85	58.1	33.5	28.0	25.5	27.1
日射車運搬船	238	243	254	277	306	26	39	52	58	52	10.9	16.0	19.7	20.9	17.0
一般貨柜包	419	272	269	246	299	23	33	26	30	37	5.5	12.1	9.8	12.2	12.4
LPG 88	113	127	115	121	130	22	16	26	30	35	20.4	12.6	22.6	24.8	26.1
ウッドチップ船	83	80	109	93	92	23	20	22	24	25	27.7	25.0	21.0	25.8	27.3
LNG#3	- 6	10	71	91	109	-	0	- 2	3	- 4	0.0	0.0	2.8	3.3	
水連転	144	123	90	57	38	40	25	22	16	10	27.8	20.3	24.4	28.1	26.
その他	269	356	408	283	227	24	30	38	41	25	8.9	8.4	9.3	14.5	11.0
승 타	2,296	2,441	3,064	3,316	3,573	465	527	767	1,035	1,063	20.3	21.6	25.0	31.2	29.

資料:IHS Markit 「World Shipping Encyclopedia」をもとにIRC作成

汎用性があり市場ニーズが高く、かつ、 管理しやすいバルカーの隻数が増加 船腹過剰でタンカーやコンテナ船へシフトする動きも

IRC HOLLOW HARM

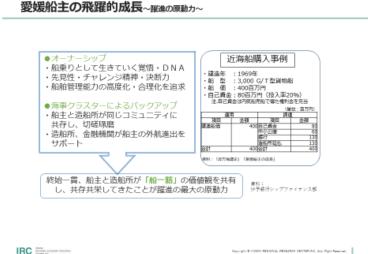
Copyright & POSIN RESIDALL RESELECT CENTERING ALL Right Reservoir.

愛媛の外航船主の分布につきましては、伯方島船主が約20先、波方船主が約40先、 今治その他が約10先であります。

愛媛船主は飛躍的に成長してきましたが、「発展の歴史」を振り返ってみますと、愛媛の機帆船は、先の大戦で南方に持っていかれてほぼ壊滅的な被害を受けました。復興した機帆船は、主に宇部や北九州の石炭を運びました。当時は現金取引で、正月に帰港して千円札を積み重ねて1尺(約30センチ)を超えると、「尺祭り」という飲めや歌えやの大盤振舞をしたと聞いております。20年代の後半からぼつぼつ鋼船が現れます。坪内寿夫氏の来島ドックは、499トンの「標準型船」を開発して、船主の自己資金が3分の1、延べ払いが3分の1、金融機関借入が3分の1で鋼船を持てるようにしました。鋼船になれば、保険がかけられて担保価値が出てきます。この3分の1の延べ払いにつきましては、『波方海運史』に詳しく書いてありますが、一般には月賦販売と呼ばれます。昭和39年になりますと「内航二法」によって、船をスクラップ&ビルドしなければ新しいものが出来ない。そこで愛媛の船主たちは、近海に進出してゆく。瀬野汽船や東慶海運、瑞穂産業などが、近海船でフィリピンのラワン材などの南洋材を運びました。

「愛媛船主の飛躍的成長〜躍進の原動力」でありますが、まずはオーナーシップとして、船乗りとして生きていく覚悟。DNA、これは水軍のDNAであります。さらに先見性、チャレンジ精神、決断力。船舶管理能力の高度化・合理化を一貫して追求してきたこと。さらには海事クラスターによるバックアップがありました。船主と造船所が同じコミュニティに共存し、切磋琢磨してきたこと。造船所、金融機関が船主

の外航進出をサポートしたこと。こうして終始一貫、船主と造船所が「船一筋」の価値観を共有し、共存共栄してきたことが躍進の最大の原動力ではなかろうかと思います。



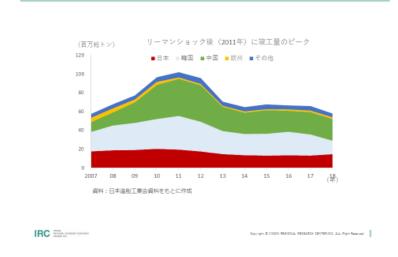
「愛媛の海運業の現状」でありますが、外航は、事業所が約80グループ、保有隻数が1,063隻。内航は、事業所数が234業者、保有隻数が437隻。内航においても、愛媛のシェアは高いのであります。事業所数ベースでいいますと、12%が愛媛。船保有隻数ベースでは、8%が愛媛の船であります。

愛媛の海運を象徴するような人が、作家の黒川博行氏であります。彼は『破門』で直木賞を受賞しましたが、今治の出身で、父親が一杯船主であったと聞いています。 一家は機帆船の中で暮らして、父ちゃんがいわゆる船主であり船長、母ちゃんも子供たちもこの船の手伝いをする。昔は、今治地方でよく見られた情景でありました。

次に造船に話を移します。「造船の地域別竣工量の推移」でありますが、赤は日本、ライトブルーは韓国、緑は中国、オレンジが欧州(ヨーロッパ)であります。かつて戦艦「三笠」や「信濃丸」を建造して造船王国であったイギリスは、今やこのオレンジの一部でしかありません。19世紀から20世紀にかけて、7つの海にユニオンジャックを翻したイギリスは、造船業が衰退してしまった。現在は、EUの離脱で迷走しております。イギリスと違って、日本の造船業はこのように頑張っております。白物家電の洗濯機や冷蔵庫は、韓国や中国に譲っても仕方がないのでありましょうが、

「海洋国家日本」は、造船を基幹産業として守り抜いていただきたいと思います。

造船の地域別竣工量の推移



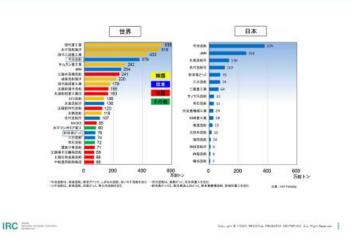
「世界の造船会社の地位」は、竣工量ベースであります。世界では、今治造船、そ して新来島どっく。日本では、今治造船、新来島どっく、檜垣造船。

今治造船の創業は、明治34年(1901)つまり20世紀の初年度でありました。三菱重工の長崎造船所が戦艦「武蔵」(7万2,809トン)を建造していた時、今治造船が何を造っていたかといいますと、100トンの「戦時標準船」と上陸用舟艇でありました。上陸用舟艇も木造船で、前の開口部にだけ金属が使われておりました。今治造船が鋼船に乗り出すのは、昭和30年以降のことで、当時は「クレーンがないので、木の柱を立てて鋼材を持ち上げた」と檜垣俊幸社主は語っておられます。昭和34年、瀬野汽船の「第十五長久丸」(495トン)が、「F型標準船」の第1船となりました。昭和39年、瀬野汽船の「長久丸」(1,999トン)。こうして船を徐々に大きくして、「IS-6型」シリーズでヒットを飛ばします。この頃の今治造船の船は、シャープで、魚のような、あるいは大山祇神社に奉納された太刀のような形状をしています。

今治造船は、来島どっく、波止浜造船に次ぐ3番手でありましたが、いよいよ大型船に乗り出していきます。昭和48年、丸亀に5万3千総トンのドックを建設。これは、戦艦「大和」を建造した呉の海軍工廠のドックと同じ寸法であります。2000年つまり20世紀最後の年、国内では25年ぶりとなる大型ドックを西条に建設。2001年つまり21世紀の幕開けには、VLCC船「最上川」(30万トン)を竣工いたしました。30万トンという大きさは、戦艦「大和」「武蔵」の約4倍であります。さらに2017年、丸亀に1,330トンクレーン3基を備えた610メートルのドックが完成。21世紀になっ

てこのような大型ドックを建設したのは、今治造船だけであります。

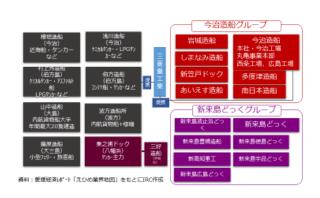




「愛媛の主な造船会社・グループ」でありますが、これまでお話ししてきたように 愛媛の造船界をリードしてきた今治造船グループ、新来島どっくグループ。そして高い技術力を有する造船各社であります。浅川造船は、主にケミカルタンカーを建造している会社ですが、工作が難しいされるステンレスタンクを三十数年前から採用して、ノウハウを蓄積してきました。また、浅川造船は「フレンドフィン」を開発しました。この「フレンドフィン」は、船のプロペラ後方に発生する回転流を減少させて、6から8%の省エネを実現した優れモノであります。

このような今治造船グループ、新来島どっくグループ、そして高い技術力を誇る造船各社は、まさに愛媛の誇りであります。そして愛媛の造船会社の経営理念は、「船主とともに伸びる」であります。

愛媛の主な造船会社・グループ



IRC

Copyright C-17000N RESIDABL RESELECT CENTER, N.C. all. Right Reserved.

「造船所の全国的な配置の状況」でありますが、造船所は西日本、特に瀬戸内に集積しております。日本海側では、舞鶴1ヶ所しかありません。

「愛媛で海運業・造船業が発達した理由」につきましては、今治周辺の桜井漆器、 菊間瓦、大島石、波止浜の塩など、こうした産物を運ぶ船の需要がありました。そし て、家業・生業としての海運業が発達。海運業の発展とともに、造船業がそれにつれ て発展いたします。この土地は、造船に適した地形や気候、気象条件を備えておりま した。これまで今治を中心にお話をしてきましたが、当然に住友の別子銅山の輸送需 要もありました。住友の総理人・広瀬幸平は、大阪と新居浜を頻繁に行き来してお り、住友は汽船を購入いたしました。

愛媛で海運業・造船業が発達した理由

瀬戸内海=古くから船による貨客輸送が盛ん

地元産物 (重量物) の輸送需要

今治周辺の産物 (桜井漆器、菊間瓦、大島石、波止浜の塩など) を運ぶ船の需要

家業・生業としての海運業

海運業の発展とともに造船業が発展 造船に適した地形や気候・気象条件

瀬戸内海沿岸に製鉄所が多数立地

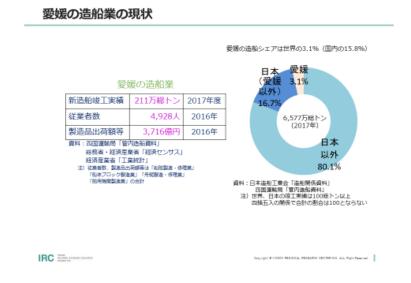


波止浜湾

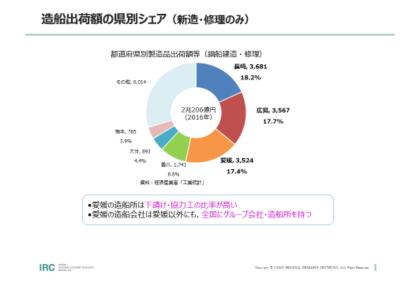
IRC =

Copyright & Pricing Resident, Residency Controlling, All. Right Reservoir.

「愛媛の造船業の現状」でありますが、新造船の竣工実績が211万総トン、従事者数が約5000人、出荷額が3700億。今では、この数字は変わってきております。



「造船出荷額の県別シェア」でありますが、この時点では、長崎、広島、愛媛、大体3県が同じような数字でありました。4番手に香川がつけています。



次に港湾に話を移しますと、愛媛県の6つ**重要港湾**のうち、輸出の貨物量が1番多いのは、東予港の150万トンであります。松山港が28万トン、三島川之江港が21万トン、新居浜港が18万トン、今治港が13万。なぜ東予港が多いのかというと、東予港は、松山、今治、新居浜・西条の結節点だからであります。

この東予港一大阪、新居浜一神戸を結ぶ四国開発フェリー。松山一呉一広島を南北

に結ぶ石崎汽船。明治6年に愛媛県下初の汽船を所有したのが石崎商店で、石崎汽船の前身であります。松山―小倉を結ぶ松山・小倉フェリー。八幡浜―別府、八幡浜― 臼杵を結ぶ宇和島運輸。同じく八幡浜―臼杵を結ぶ九四オレンジフェリー。瀬戸内海には橋が3本かかりましたが、やはりこうした「海の大動脈」は必要であり重要であります。

港湾整備につきましては、東予港複合一貫輸送ターミナルの整備や、コンテナ航路 を有している松山港外港地区国際物流ターミナルの整備をはじめ、6港とも整備が進 んでおります。

さて、伊予銀行でありますが、2017年にシップファイナンス部を松山から今治に移転しました。その前年の2016年には、山下亀三郎が目をつけたシンガポールに支店を開設するなど、海事の振興のお手伝いをしております。

結び 海が拓く愛媛の未来

ここで、「海事立国を考えるため」の参考文献を2冊ご紹介いたします。1冊は、柳田國男の『海上の道』。昭和36年、柳田國男晩年の大作であります。稲を携えて、南方から黒潮に乗ってやってきた日本人の起源を探る壮大なロマンであります。もう1冊は、高坂正堯の『海洋国家日本の構想』。昭和40年、気鋭の政治学者・高坂正堯は「島国の日本は、海洋国家として戦略的・平和的発展を目指せ」と唱えました。

結びになりますが、飛鳥期から戦前・戦中は、熟田津、日振島の藤原純友、元寇、村上水軍、日本海海戦、太平洋戦争など、そこは"戦いの海"でありました。戦後から平成は、世界に誇れる「愛媛船主」、世界に誇れる「愛媛造船」、世界有数の「海事都市・今治」、そこは"平和と繁栄の海"であります。平成から令和へと、海が拓く愛媛の未来。愛媛の造船・海運は、今後いっそうの飛躍・発展に向けて、前進を続けてゆくことでありましょう。

以上で私の講演「海から見た愛媛の歴史~"戦いの海"から"平和と繁栄の海"へ ~」を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。



海から見た愛媛の歴史 "戦いの海、から"平和と繁栄の海、へ

2019.10.29



主席研究員 岡山 典弘

目 次

- 1 小説に描かれた海
- 2 海を拓いた偉大なる土佐人 (伊予人との対比)
- 3 どっこい、海を拓いた愛媛の先人たち!
- 4 海事産業クラスター 結び 海が拓く愛媛の未来

1 小説に描かれた海

1 (1) 飛鳥期の額田王

井上靖『額田女王』

儀式は月の出を待って行われた。その席には中大兄、大海人、鎌足を初めとして、主な朝臣 たちの尽くが居並んでいた。中央に祭壇が祀られ、神に出陣を告げる儀式は厳かに営まれた。

熟田津に 船乗りせむと 月待てば 潮もかなひぬ 今は 榜ぎ出でな

熟田津に出動の時を待っていたが、明るい月も 出た。潮の加減も申し分ない。さあ、全船団よ、 今こそ漕ぎ出せ。

1 (2) 平安期の藤原純友

海音寺潮五郎『海と風と虹と』

大歓迎されて日振島についた。色様々な旗を立てた多数の船が途中の海上まで出て、笛や太鼓ではやしながら迎え、島につくと三日の間大祝宴が張られたのだ。

全部の船が旗を立てた。黒、白、青、赤、黄、それぞれの好みの色の長旒と、その所属団をわかつしるしをつけた四角な旗が林立して、朝の潮風にひるがえっている景観は、意図していた通り、一つ一つの祭礼の時の船渡御のようににぎやかな華麗さを持ち……

1 (3)鎌倉期の河野通有

海音寺潮五郎『蒙古来たる』

河野家だけが、塁壁を背にして陣をとった。波形三文字の定紋を打った幕を、上にだけ板をのべたように真直ぐに張り、四隅に「南無大三島大明神」としるした大幟を押立て、同勢三百、粛とひかえた。

全軍、水天一碧の湾口を、真直ぐににらんだまま、身動き一つしない。聞こえるものは、ゆるやかな波の音と、 幟のはためきだけだ。

「敵をたやすく引入れて戦い、一人も生けて帰すまじ、 と思い定めているのであります」

これを「河野の後ろ築垣」といって、当時有名な語り 草になった……

1 (4) 戦国期の村上武吉

城山三郎『秀吉と武吉』

火船が二艘、三艘と能島に乗り上げ、炎が草や木に燃 え移るところであった。

武吉は思わず合掌して、目を閉じた。

能島が滅びると、そのとき武吉ははじめて痛切に感じた。永く栄光に包まれてきた城が消えて行く。

「やがて能島は島本来の姿に戻ろう。草が萌え、花が咲き、虫や鳥の住処となる。ただ、それだけのこと」

村上武吉の外貌

村上武吉は、一国の太守とも見まがう風貌だった。 骨格たくましい長身で、鼻下と顎にひげをたくわえ、 若い頃はさぞ見る者を畏怖させたろうと思える荒削 りな顔だ。

(白石一郎『海狼伝』)

小兵の武吉が、容貌魁偉な吉継と相対すると、大人と子供のようである……。能島村上家の当主にして、三島村上の筆頭、村上武吉は家臣たちにとってほとんど神であった。

(和田竜『村上海賊の娘』)

1 (5) 幕末期の伊達宗城

司馬遼太郎『伊達の黒船』

嘉蔵のつくった船は仔犬のように港をとびだしては城下の海をしきりと動きまわった。機罐は快調のようであった。ただ一時間も運行していると、船は疲れた老人のように足が遅くなった。しかし藩士たちはそれが蒸気船の当然な癖だとおもい、この宇和島の黒船の声価はすこしも落ちなかった。

嘉蔵はただそのことだけが不満であった。できれば大きな馬力の機罐をもう一度作らせてもらいたいと思い、愚痴まじりに 船体を設計した御抱医師の村田蔵六にいうと、この長州人は、

「石高相応の機罐でござる」

と不愛想に答え、それっきりぶすりとしてなにもいわなかった。

1 (6) 明治期の秋山真之

司馬遼太郎『坂の上の雲』

やがて飯田少佐が真之のところへやってきて、草稿をさし出した。 「敵艦見ユトノ警報二接シ、聯合艦隊ハ直二出動、之ヲ撃滅セント ス」

とあった。

「よろしい」

真之は、うなずいた。飯田はすぐ動いた。加藤参謀長のもとに もってゆくべく駈け出そうとした。そのとき真之は、「待て」とと めた。

すでに鉛筆をにぎっていた。その草稿をとりもどすと、右の文章 につづいて、

「本日天気晴朗ナレドモ浪高シ」 と入れた。

1 (7) 戦時中の帝国海軍

吉村昭『総員起シ』

百四名の乗組員たちは、「伊号第三十三潜水艦」を誇りに思ってきたが、今になっては、ただ人間たちを閉じ込める頑丈な容器と化してしまっている。

艦首が、徐々に海水を押しのけて浮上してきた。錆びた鉄だった。緑色や白色のものがついているのは、雑貝の類いなのか。

「潜望鏡だ」

という叫び声がした。

艦首から五〇メートルほど後方の海面に、棒状のものが突き出てきていた。その先端が、閃くように光った。楕円形のレンズの輝きだった。

1 (8) 戦中から戦後 旧制松山高校

早坂暁『ダウンタウン・ヒーローズ』

U丸はわが町の五キロ沖合いの海底に沈んだ。船内には約二百人余りの遺体が閉じこめられている。

「……死体の引き揚げは、恐ろしいぜ」

潜水夫の一人は、話してくれた。

天井近くに逆毛を立てて浮んでいる遺体群に近づくと、遺体 たちは一せいに、ズ、ズッと後ろにさがる。

「厭だ、というみたいに、さがるんだ……」

もちろん、近づく潜水夫の水圧でうしろへさがるのだけれど、 何十体の遺体が一せいにズ、ズッとさがると、さすがに気味が 悪い。

1 (9) 昭和期の松山東高校女子ボート部 敷村良子『がんばっていきまっしょい』

興居島へ渡る定期船がゆっくりと海の上を滑っていった。 海岸の向こうは遊園地のある梅津寺である。護岸壁に沿っ て桜が嬉しそうに咲いていた。その護岸壁の前から、細長 い四人漕ぎのボートが悦子の方に向かってきた。先の赤い オールが海面をはねて白い飛沫があがる。悦子は進むボー トから目が離せなかった。ボートは悦子の前を通り過ぎた。 逆光になってボートと人が溶けてシルエットになった。そ れは自分も溶けてみたくなるような濃いセピアの影だった。

1 (10) 平成期の宇和島東高校(?)

片山恭一『世界の中心で、愛をさけぶ』

家の前はすぐに海で、テニスコートくらいの広さの養殖筏が浮んでいる。そこでぼくたちは泳がせてもらったのだ。筏の先端は、岸から十メートル以上離れているので、底はまったく見えない。

ぼくたちはゆっくり沖へ向かって泳いでいった。アキは泳ぎが巧かった。顔を水面に出して、横向きにすいすい泳いでいく。ゴーグルで水のなかを覗くと、色とりどりの小さな魚たちが泳ぎまわっているのが見えた。ヒトデやウニもたくさんいる。

2 海を拓いた偉大なる土佐人 (伊予人との対比)

2 (1) 幕末期のジョン万次郎

井伏鱒二『ジョン万次郎漂流記』





2 (2)幕末期の坂本龍馬

司馬遼太郎『竜馬がゆく』

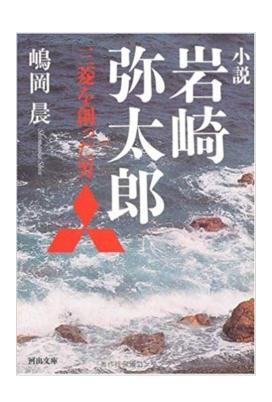




2 (3) 明治期の岩崎弥太郎

嶋岡晨『岩崎弥太郎』





3 どっこい、海を拓いた 愛媛の先人たち!

3 (1) 明治期の吉田亀三郎

川之石の漁師・明治45年に打瀬船で太平洋の横断に成功





岡山典弘「えひめ人風土記 吉田亀三郎」

吉田亀三郎は、太平洋の帆走横断に成功した初めての日本人である。そして彼の壮挙は、新たな「海洋の時代」を切り拓いた。

「亀やんに舵い持たせたら、打瀬船が生き返る、ってぇくらいのもんで、誰も真似できん乗り回しを平気でやりおった」 亀三郎の操船は、神業と称された。

明治四十五年(一九一二)、「不沈」を謳われた豪華客船タイタニック号はあっけなく大西洋に沈み、宇和海の小さな漁船「住吉丸」は、亀三郎が舵をとって太平洋の帆走横断に成功した。

3 (2) 大正期の柳沢秋三郎

トロール漁業の先駆者





岡山典弘「えひめ人風土記 柳沢秋三郎」

山口県に赴き、トロール船に乗り込んで実地調査した秋三郎は、「これからの漁業は、トロール漁だ!」と確信した。

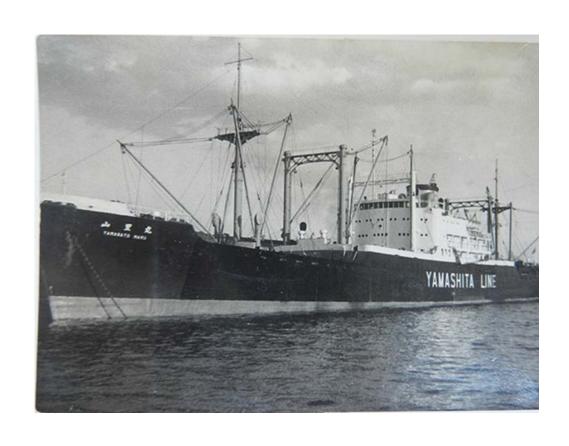
早速、一口二千百円の頼母子出資により五万円の資本金を 集めて、「宇和漁業組合」を設立した。一艘びき十九 t の船 を建造し、二十六馬力の発動機を備えて操業を開始した。愛 媛のトロール漁業の嚆矢で、大正七年のことであった。

翌年には、農商務大臣から奨励金を下付された。こうした 秋三郎の成功に刺激を受けて、各地でトロール漁法が急速に 普及した。

3 (3) 大正期の山下亀三郎

海運王・山下汽船を創業





岡山典弘「えひめ人風土記 山下亀三郎」

明治四十二年以降、運賃が漸騰した。亀三郎は、「生き甲斐を船に見出したかのように」大胆かつ積極的に船腹の拡充を図った。大正三年、第一次世界大戦が勃発した。山下汽船は、社有船七隻、傭船・受託船五隻の計十二隻に増強されていた。亀三郎は、社有船全てをヨーロッパの海運業者に貸船し、その傭船料によって莫大な利益を上げた。

大正五年、亀三郎は東南アジア海運の中心地シンガポールに目をつけた。それまで三井物産が独占してきた香港以南に進出しようと考えたのである。シンガポール支店に精鋭二十余人を送り込み、東南アジア各地から遠くアレクサンドリアにまで出張員を派遣して、他社を圧倒した。

3 (4) 大正期の勝田銀次郎

海運王・勝田汽船を創業「もう一人のシンドラー」





岡山典弘「えひめ人風土記 勝田銀次郎」

ユダヤ難民を救った「東洋のシンドラー」が杉浦千畝であるならば、ロシア難民を救った「もう一人のシンドラー」は勝田銀次郎である。

大暴動の首都サンクトペテルブルクを脱出した九百人の子供たちは、米国赤十字社のもとでシベリアに一年以上も足止めされていた。その話を聞いた銀次郎は、すぐさま任に当たることを申し出て、貨物船「陽明丸」に客室などの改装工事を施した。「陽明丸」は、ウラジオストク〜室蘭〜サンフランシスコ〜パナマ運河〜ニューヨーク〜ブレスト〜ヘルシングホルスの三カ月に及ぶ航海を遂行して、子供たちの命を救った。

3 (5) 昭和期の高畑誠一

総合商社日商→日商岩井→双日を創設





岡山典弘「えひめ人風土記 高畑誠一」

大英帝国の首都を舞台にして、誠一は目覚ましい活躍を見せた。 第三国貿易に手をつけ、情報収集活動に力を入れたことが、第一次 世界大戦において大きな威力を発揮した。

食料品の注文が殺到すると、誠一は北海道の豆類、澱粉、雑穀を満載した船もろとも売り渡すという「一船売り」の離れ業を演じた。彼が英国政府に売り込んだ小麦や小麦粉は膨大な量に達し、欧州の戦場では鈴木の商標(SZK・イン・ダイヤモンド)が描かれた麻袋が、連合軍の土嚢として利用された。

昭和二年に「鈴木商店」の経営が破綻すると、翌三年、「鈴木商店」の子会社であった日本商業を「日商」と改め、四十歳にして再出発を図る。

4 海事産業クラスター

わが国の海事産業クラスター



海事産業クラスターの規模

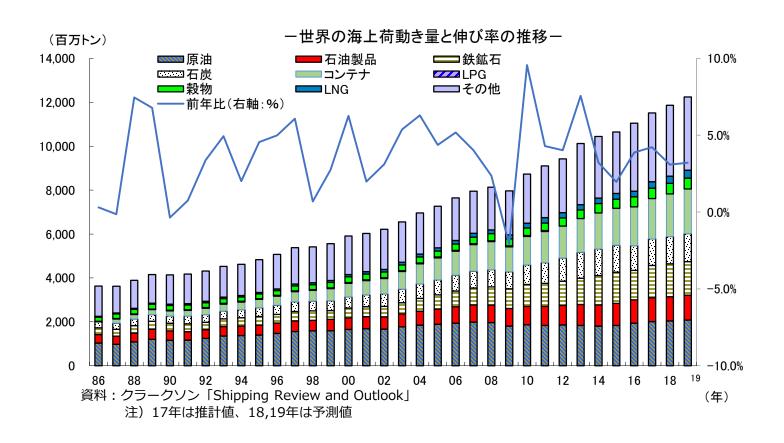
わが国海事クラスター全体の付加価値額は4兆2,200億円(GDPの約1%)

	中核的海事 産業	中核的海事 産業以外	関連産業	隣接産業等	海事クラス ター全体
付加価値額 (億円)	32,000	7,000	3,000	200	42,200
売上高 (億円)	108,000	23,000	10,000	700	141,700
従事者数 (人)	230,000	52,000	15,000	3,000	300,000

資料:日本海事広報協会

注:付加価値額、売上高は2010年、従事者数は2009年

世界の海上荷動き量の推移





世界に誇れる「愛媛船主」

海運業 (外航)

- ●日本商船隊(国内オペレーターが支配運航している船舶)に占める 愛媛船主の割合は約3割
- ●愛媛船主の外航船保有隻数は1,063隻(うち9割が今治)



資料: 国土交通省海事局、伊予銀行資料などをもとに I R C 作成

資料:国土交通省資料、伊予銀行推計データなどをもとにIRC作成

「愛媛船主」の実力

船主の所在地(都道府県)別外航船保有隻数・構成比の推移

	2000年 2004年		2008年		201	4年	2018年			
	隻 数	構成比	隻 数	構成比	隻 数	構成比	隻 数	構成比	隻 数	構成比
東京	1,355	59.0	1,423	58.3	1,764	57.6	1,781	53.7	1,849	51.7
愛媛	465	20.3	527	21.6	767	25.0	1,035	31.2	1,063	29.8
広島	137	6.0	111	4.5	145	4.7	155	4.7	201	5.6
大阪	65	2.8	63	2.6	84	2.7	94	2.8	127	3.6
兵庫	125	5.4	135	5.5	135	4.4	82	2.5	101	2.8
その他	149	6.5	182	7.5	169	5.5	169	5.1	232	6.5
合計	2,296	100.0	2,441	100.0	3,064	100.0	,	100.0	3,573	100.0

資料: IHS Markit 「World Shipping Encyclopedia」をもとにIRC作成

バルカー、ケミカルタンカー、コンテナ船で高いシェア

船種別の外航船保有隻数および愛媛のシェアの推移

(単位:隻、%)

	国内全体			愛媛				愛媛のシェア							
	2000年	2004年	2008年	2014年	2018年	2000年	2004年	2008年	2014年	2018年	2000年	2004年	2008年	2014年	2018年
ばら積み船	577	701	1,042	1,508	1,638	123	187	344	606	655	21.3	26.7	33.0	40.2	40.0
ケミカルタンカー	268	317	379	342	423	79	106	144	151	135	29.5	33.4	38.0	44.2	31.9
コンテナ船	179	212	325	298	311	104	71	91	76	85	58.1	33.5	28.0	25.5	27.3
自動車運搬船	238	243	264	277	306	26	39	52	58	52	10.9	16.0	19.7	20.9	17.0
一般貨物船	419	272	265	246	299	23	33	26	30	37	5.5	12.1	9.8	12.2	12.4
LPG船	113	127	115	121	130	23	16	26	30	35	20.4	12.6	22.6	24.8	26.9
ウッドチップ船	83	80	105	93	92	23	20	22	24	25	27.7	25.0	21.0	25.8	27.2
LNG船	6	10	71	91	109	0	0	2	3	4	0.0	0.0	2.8	3.3	3.7
冷凍船	144	123	90	57	38	40	25	22	16	10	27.8	20.3	24.4	28.1	26.3
その他	269	356	408	283	227	24	30	38	41	25	8.9	8.4	9.3	14.5	11.0
合 計	2,296	2,441	3,064	3,316	3,573	465	527	767	1,035	1,063	20.3	21.6	25.0	31.2	29.8

資料: IHS Markit 「World Shipping Encyclopedia」をもとにIRC作成

汎用性があり市場ニーズが高く、かつ、 管理しやすいバルカーの隻数が増加 船腹過剰でタンカーやコンテナ船へシフトする動きも



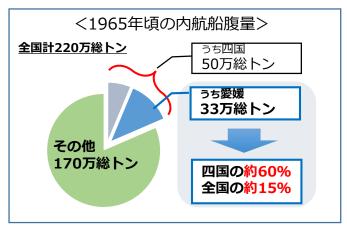
瀬戸内・今治地区の外航船主分布





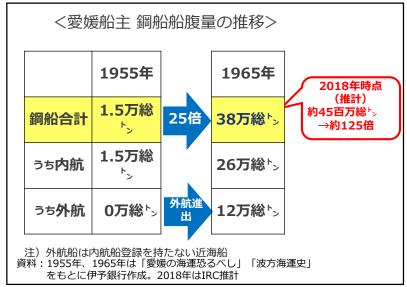
愛媛船主の飛躍的成長〜発展の歴史〜

- ●1950年代後半 木船から鋼船へ
- ●1965年頃 四国のリーダーに成長(東京・大阪・兵庫に次ぐ) 同時に保有船の大型化を図り近海へ進出



内航船33万総トン+近海船12万総トン=45万総トン

資料:伊予銀行シップファイナンス部



愛媛船主の飛躍的成長〜躍進の原動力〜

●オーナーシップ

- ・船乗りとして生きていく覚悟・DNA
- ・先見性・チャレンジ精神・決断力
- ・船舶管理能力の高度化・合理化を追求

●海事クラスターによるバックアップ

- ・船主と造船所が同じコミュニティに 共存し、切磋琢磨
- ・造船所、金融機関が船主の外航進出を サポート

近海船購入事例

・建造年 : 1969年

·船型:3,000 G/T型貨物船

·船 価 : 400百万円

・自己資金:80百万円(投入率20%) 注,自己資金は内航船売船で得た権利金を充当

(単位:百万円)

		(単位:日万円)				
運用	Ŧ	調達				
項目	金額	項目	金額			
建造船価	400	自己資金	80			
		中小公庫	60			
		銀行	130			
		造船所延払	130			
合計	400	合計	400			

| 資料:「波方海運史」「愛媛船主の成長」

終始一貫、船主と造船所が**「船一筋」**の価値観を共有 し、共存共栄してきたことが躍進の最大の原動力

資料:

伊予銀行シップファイナンス部

愛媛の海運業の現状

主要データ						
外航(2018	年 IRC調べ)	内航(2018年	F 国土交通省)			
事業所数	約80グループ	事業所数	234業者			
保有隻数	1,063 隻	保有隻数	437 隻			
年間 傭船料収入	約 5,000 億円 (IRC推計)	年間 傭船料収入	約 620 億円 (IRC推計)			

愛媛の海事産業は造船・舶用(約5,000億円) と合わせて1兆円産業!



内航でも愛媛のシェアは高い

海運業 (内航)

うちいずれも今治が5割以上

愛媛のシェア 事業所数ベース12% 保有隻数ベース8%

〈事業所数の全国シェア〉

<保有隻数の全国シェア>



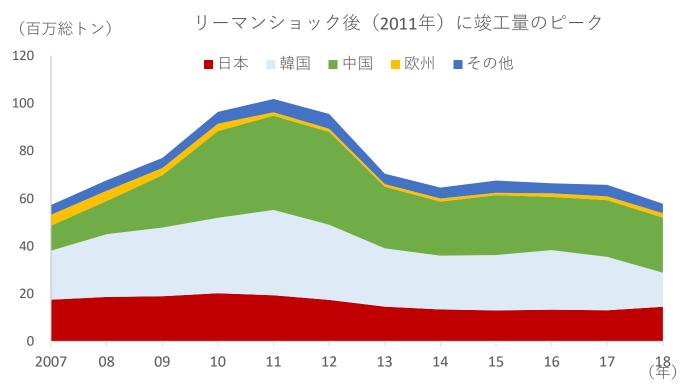
全国計**5,223隻** (2018年) **愛媛437隻** 県外 4,786隻

資料:四国運輸局「四国運輸局業務要

臣仁 |

資料:四国運輸局「四国運輸局業務要覧」

造船の地域別竣工量の推移







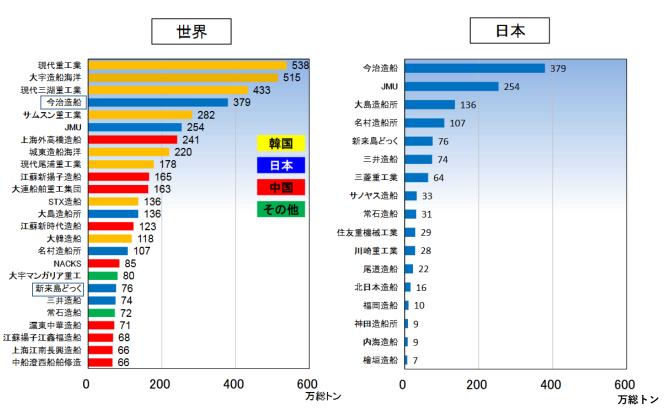
2018年の造船主要3カ国指標

		日本	韓国	中国	世界
受注	隻数	320	253	399	1,467
	万総トン	995	2,334	1,307	5,143
	前年比	+352%	+26%	▲1 4%	+19%
	シェア	19.4%	45.4%	25.4%	
竣工	隻数	454	211	793	2,361
	万総トン	1,453	1,432	2,314	5,781
	前年比	+11%	▲37 %	▲2.9%	▲12.1 %
	シェア	25.1%	24.8%	40.0%	
受注残	隻数	783	469	1,664	4,665
	万総トン	3,127	4,493	5,414	15,097
	前年比	+2.8%	+26.8%	+4.2%	+5.1%
	シェア	20.7%	29.8%	35.9%	

資料:海事プレス社 注)前年比、シェアは総トンについて



世界の造船会社の地位(竣工量ベース)



・今治造船は、岩城造船、新笠戸ドック、しまなみ造船、あいえす造船を含む ・名村造船は、函館どつく、佐世保重工を含む

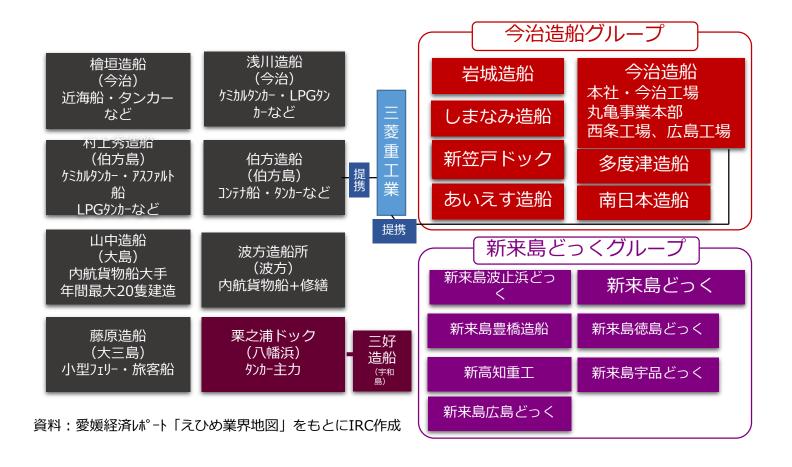
・三井造船は、新潟造船、四国どっく、南日本造船を含む

・新来島どつくは、新来島波止浜どつく、新来島豊橋造船、新高知重工を含む

出典: IHS Fairplay



愛媛の主な造船会社・グループ

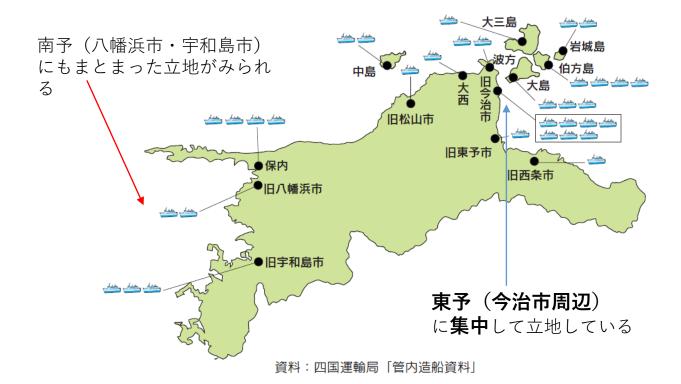


造船所は西日本・特に瀬戸内に集積





愛媛に立地している造船所



愛媛で海運業・造船業が発達した理由

瀬戸内海=古くから船による貨客輸送が盛ん

地元産物(重量物)の輸送需要

今治周辺の産物(桜井漆器、菊間瓦、大島石、波止浜の塩など)を運ぶ船の需要

家業・生業としての海運業

海運業の発展とともに造船業が発展

造船に適した地形や気候・気象条件

瀬戸内海沿岸に製鉄所が多数立地



波止浜湾

愛媛の造船業の現状

愛媛の造船シェアは世界の3.1% (国内の15.8%)

愛媛の造船業

新造船竣工実績	211万総トン	2017年度
従業者数	4,928人	2016年
製造品出荷額等	3,716億円	2016年

資料:四国運輸局「管内造船資料」

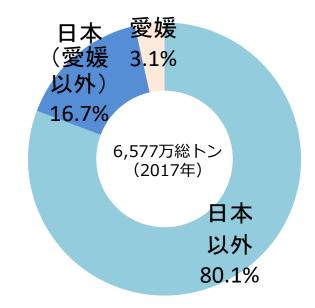
総務省・経済産業省「経済センサス」

経済産業省「工業統計」

注) 従業者数、製造品出荷額等は「船舶製造・修理業」

「船体ブロック製造業」「舟艇製造・修理業」

「舶用機関製造業」の合計



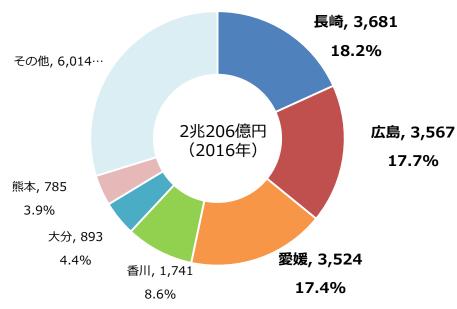
資料:日本造船工業会「造船関係資料」 四国運輸局「管内造船資料」

注)世界、日本の竣工実績は100総トン以上

四捨五入の関係で合計の割合は100とならない

造船出荷額の県別シェア(新造・修理のみ)

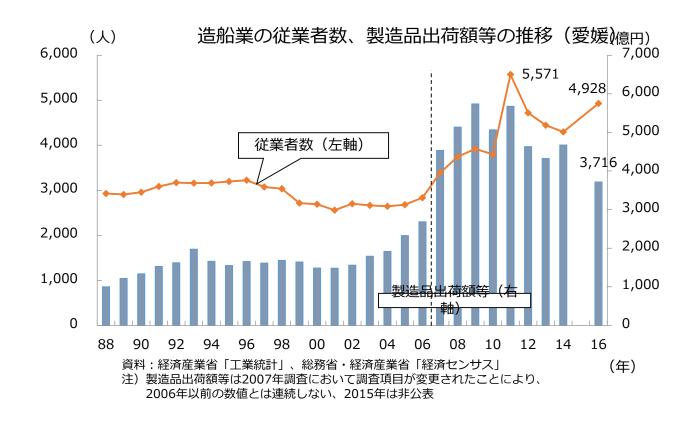
都道府県別製造品出荷額等(鋼船建造・修理)



資料:経済産業省「工業統計」

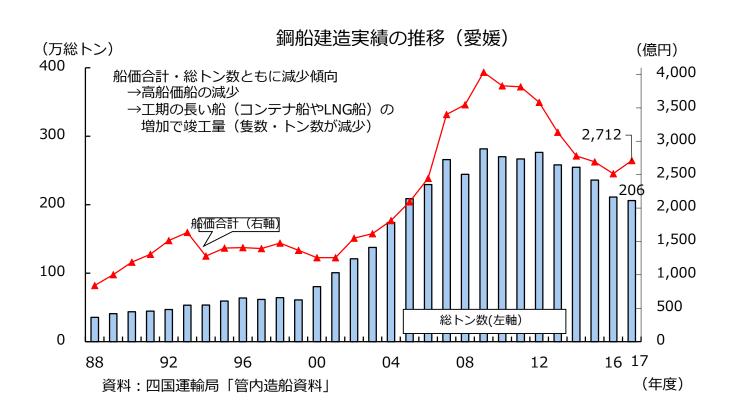
- ●愛媛の造船所は下請け・協力工の比率が高い
- ●愛媛の造船会社は愛媛以外にも、全国にグループ会社・造船所を持つ

従業者数、製造品出荷額等の推移





船舶(鋼船)建造実績の推移





👛 港 湾整備事業

データでみる県内重要港湾の取扱貨物量



東予港複合一貫輸送ターミナルの整備

東予港は、周辺に非鉄金属、 化学、機械などの企業・工場 が集積するとともに、中央地 区には、四国で唯一、阪神方 面(大阪港)へのフェリーが 就航している。

貨物需要の増大や船舶の大型化への対応はもとより、大規模地震発生時の緊急物資輸送拠点を確保するため、複合輸送一貫ターミナルを整備。



松山港外港地区国際物流ターミナルの整備

松山港は、釜山・上海・基隆・高雄・香港などとの定期コンテナ航路を有する。



伊予銀行

シップファイナンス部(今治)・シンガポール支店





結び 海が拓く愛媛の未来

飛鳥期から戦前・戦中

熟田津、日振島の藤原純友、元寇、村上水軍、日本海 海戦、太平洋戦争など そこは "戦いの海、

戦後から平成

世界に誇れる「愛媛船主」、世界に誇れる「愛媛造船」、世界有数の「海事都市・今治」 そこは "平和と繁栄の海。

平成から令和へ

海が拓く愛媛の未来——

愛媛の造船・海運は、今後いっそうの飛躍・発展に向けて前進を続ける