

研究叢書 19

日本・オセアニア間の海上輸送と
オセアニア主要港の現況

佐々木 誠 治 著

神戸大学
経済経営研究所

1978

日本・オセアニア間の海上輸送と
オセアニア主要港の現況

佐々木 誠 治 著

神戸大学経済経営研究所

1 9 7 8

目 次

第1章 日本・オセアニア間定期航路のコンテナ化	
——その特色と問題点——	1
第1節 日本・オセアニア間定期航路事業の特性	1
第2節 コンテナ輸送化の進展と問題点	1
I コンテナ船の投入と問題点	6
II 内陸輸送の鉄道中心性	8
III 対象貨物の特異性と特殊コンテナの開発	11
IV コンテナ埠頭ならびに荷役の特色と問題点	17
第2章 オセアニアの主要港	23
I 考察対象とする諸港	23
II オーストラリアの港とニュージーランドの港との比較	24
第1節 オーストラリアの港	29
I シドニー港	29
II メルボルン港	43
III アデレード港	51
IV フリマントル港	55
V ホバート港 (Hobart-タスマニア)	64
(補) ブリスベン港	68
第2節 ニュージーランドの港	69
序 言	69
I オークランド港	71
II ウェリントン港	76
III リッテルトン港 (Lyttelton-クライストチャーチ)	82
(補) ダニーディン港とポートチャルマース港	87

〔附録〕	日濠交流の沿革	89
I	オーストラリア大陸の発見と開拓	90
II	日濠交流の先駆とその輸送	94
III	日濠交流の本格化と日本船の登場	98
IV	日濠間航路の展開	102

附 図

1. シドニー港とポートジャクソン湾	25
2. メルボルン港とポートフィリップ湾	25
3. ブリスベン港（全体）	26
4. アデレード港（全体）	26
5. シドニー港	30
6. メルボルン港	45
7. アデレード港（主要部）	51
8. フリマントル港	56
9. タスマニア島南東部	64
10. ホバート港（全体）	65
11. ブリスベン港（主要部）	67
12. オークランド港	73
13. ウェリントン港	77
14. リッテルトン港	83
15. ダニーディン港とポートチャルマース港（オタゴ湾）	87

第1章 日本・オセアニア間定期航路 のコンテナ化

—その特色と問題点—

第1節 日本・オセアニア間定期航路事業の特性

日本とオセアニアなかんずくオーストラリアとの間の交通往来は、その地理的乃至心理的な隔絶さ・疎遠さが感じられる割には、比較的早く、かつかなり密接な形で行なわれてきた。それは、当然、海路すなわち船舶を利用して開始され、発展してきたものであるが、そうした海上交通・船舶往来の最中心的具体例である定期航路＝規則的の海上輸送サービスは、実に、明治中期（19世紀末）における日本近代海運業の確立・興隆のシンボル・証拠とされる三大遠洋定期航路——北米航路・欧州航路・濠洲航路——の開設の一環として、明治29年（1896年）にはじめられている。

しかも、この時期に本航路が開設される前提・基盤ともなり、その歴史的先駆でもあったクイーンズランド（オーストラリア）やニューカレドニア等への移民輸送にからまる日本船の就航はもとより、より早い時期、おそらくは外国船によって営まれたであろう木曜島の真珠貝採取などを目的とした日本人の出稼ぎ移住や彼我物産の貿易輸送等もあった。さらには、輸送の方法・ルートの不分明な日本人のオーストラリア・木曜島到達・居住の事実が、いくつか史書に記されてもいる。（附録の「日濠交流の沿革」⁽¹⁾参照）

このような歴史・由緒があったが故か、最近急速裡に進展しはじめたコンテナ輸送＝コンテナ船による定期航路——裏からいえば定期航路・輸送の改善と

(1) 経済経営研究年報第28号（I）に発表

現代化——に關しても、日濠間のそれは又最先頭グループに屬せしめられる。日本海運各社がいよいよコンテナ化にふみ出した昭和44年（1969年）秋に、早くも日本・オーストラリア航路にもコンテナ船が登場しているからである。本書後半部分で指摘するような問題点をもつにせよ、わが国とオセアニア（オーストラリアおよびニュージーランド）との間の海上交通が、現代日本海運活動の代表・寵兒的存在であるコンテナ船によるコンテナ輸送時代に入っており、しかも、その先陣組であるという事実は、まず第一に記憶しておくべきであろう。それは、日本とオーストラリアとの経済的、少なくとも交通経済的つながりの古さ・深さと、同時に将来の発展可能性を意味するものかもしれない。他面、開設後なお1年そこそこの日時しか経過していないにせよ、今日最高発展レベルのコンテナ船をもってははじめられた日本・ニュージーランドのコンテナ航路には、それだけの将来的希望が宿されてもいよう。

ところで、同じく定期航路或いはコンテナ航路と呼ばれていても、各航路には、もしくは、或る地域向けの若干の航路には、それぞれの個別特性や他とは違う特殊な事情・条件があるものである。オーストラリア航路・ニュージーランド航路もしくはオセアニア向けの航路・コンテナ輸送には、それぞれの、又オセアニア共通的な、特色と事情があることもとよりである。上記のごとく、明治29年という日本海運史上の画期的な年に三大遠洋航路のひとつとして開始された日本郵船の濠洲航路⁽²⁾には、他の北米航路や歐洲航路とちがう目的があり、異なる航路事情・取扱貨物もしくは港湾条件があったことは何びとにも容易に

(2) 開始時「特定助成航路」として命じられたのは“毎月1回横浜、アデレード双方発船、ただし当分は横浜、メルボルン間の航海”であった。寄港地はしばしば変動もあるけれど、昭和初期において次のとおりであった。（「日本郵船株式会社五十年史」p.151, pp. 426～8.）

往航…横浜→名古屋→大阪→神戸→三池→長崎→香港→マニラ→ダバオ→メナド→木曜島→ブリスベン→シドニー→メルボルン

復航…メルボルン→シドニー→ブリスベン→木曜島→ダバオ→マニラ→香港→長崎→神戸→大阪→名古屋→横浜

理解されよう。又、昭和44和秋にわが国2番目のコンテナ航路として脱皮発展した日本・オーストラリア間コンテナ輸送——横浜→名古屋（四日市）→大阪→シドニー→メルボルン→ブリスベン→横浜——には、その前年開始の北米太平洋岸向け航路（カリフォルニア航路）や、ほぼ同時期に着手されたヨーロッパ向けコンテナ輸送やニューヨーク向けコンテナ航路と異なる事情・条件があった訳である。こうしたオーストラリアと日本との間の貿易・海運もしくは定期航路・コンテナ輸送と幾らかちがう面＝ものをもちながらも、一面共通類似のオセアニア的特色・特殊事情というものをもって、昭和51年11月に、日本・ニュージーランド間のコンテナ航路がスタートした。

わが国とオーストラリアまたはニュージーランド——つまりはオセアニア地域——との間の定期航路、もしくはその発展であるコンテナ航路がもつ特色・特殊性については次節の中でより詳述するつもりであるが、なかんずく指摘・強調さるべきは次ぎの諸点であろう。

- ① 対象貨物、殊に復航貨物の特殊性ないし限定性
- ② オセアニアにおける内陸＝国内輸送の鉄道中心性
- ③ オセアニア港湾事情の特異性

これらについてごく簡単な説明・補足を試みれば、第1点は、オーストラリアおよびニュージーランドから日本へ向けて船積みされ得る貨物自体が、いわば限定的で特殊な品目であり、しかも、それ以外に船荷＝コンテナ貨物とすべきものがないために、止むなくコンテナ化がはかられたということ、そして、その関係から、コンテナの構造或いはコンテナ輸送の在り方に新機軸、革命的ともいい得る開発・変化も生れたということである。周知のごとく、コンテナ輸送は、本来、定期船・定期航路における専用船化現象——革命的技術革新ともいわれるが——として登場したものであり、その故、従来における定期船貨物のうちなかんずくコンテナ〔ばん〕詰めに適した貨物——中心は工業製品——が対象に考えられていた。そのことは裏からいえば、コンテナ化に不適切

な貨物もあり得るということでもあった訳である。

明治中期の航路開設のときから第2次大戦前までの濠洲航路の日本船は、一部の旅客輸送を別にすれば、羊毛と皮革などの日本向け輸入貨物の積取りを主使命としてきた。⁽³⁾同戦後から最近においては、この外にバター・チーズ・粉ミルク等の食料品や若干の畜産加工品が輸入品目としてのウェイトをたかめてきたようでもあるが、それを考慮しても、コンテナ時代を迎えた段階で、わが国のコンテナ船の返り荷となり得るのは、ほとんどすべて農畜産物だとみてよかったであろう。このうちチーズや粉ミルク等の食料品はコンテナ化に適したものであろうが、すでに一定の規格・大きさ＝形状に梱包されている筈の羊毛を更にコンテナという容れものに詰める必要性等が認められるかどうか問題であり、さらには、ひどい悪臭を放ち、当然に取り出し後の船艙清掃にひと苦労のある筈の皮革、とりわけ生皮にいたっては、明らかにコンテナ詰め不適という判断もあったほどである。

だが、このようなコンテナ化には問題があるとされた貨物であれ、それを除外しては航路＝運送業務の運営・遂行に支障を生じることになると、何とかそのコンテナ化・コンテナ詰めを考究し、実施しようということにもなる。空っぽの状態、したがって1円の運賃収入もない形であっても、コンテナ〔ばん〕は日本に運びかえらねばならないのである。そこで、たとえ若干の経費を要するとしても、それを上廻る運賃が得られるならば敢えて取扱おうという考え方が生れ、やがては、よい知恵も生れる。これがオーストラリア・コンテナ航路をはじめた日本船各社がひき出した結論であったようだ。その末に、小麦のバラ詰めもできる構造のコンテナや、生肉その他冷凍ものを入れる「冷凍コンテナ」といった一種革命的な新コンテナを創出させ、更には、羊毛や皮革（生皮）までコンテナ〔ばん〕の中に敢えて詰め込み、コンテナ輸送に含ま

(3) 本航路開始当初に計画・実行された日本産の生糸・絹布および雑貨等の輸出は、オーストラリアの関税政策のため次第に狭められたとされる。前掲「日本郵船株式会社五十年史」p.428.

しめることとなったのである。

第2点のオーストラリアおよびニュージーランドの国内におけるコンテナ陸送が、トラック乃至トレーラーによる道路＝自動車方式——わが国或いは欧米諸国で主流をなす——を採らず、鉄道方式を中心としていることは、両国の特殊事情に基くことである。そして、この鉄道方式の内陸コンテナ輸送とコンテナ船とのつながりを港頭＝コンテナ岸壁で効果的ならしめることが、オセアニア各港のコンテナ岸壁の形成・建設上の重要課題となる筈だということは比較的考え易い点であろう。

最後、第3点に挙げたオセアニア各港の特殊な事情・条件はあとで詳述するごとくであるが、それが、現実のコンテナ輸送、特に日本のコンテナ船の運航もしくはコンテナ・サービス経営に直接かつ甚大に影響するものである点は改めて述べるまでもないことであろう。殊に、オセアニア諸港共通の港湾労働争議の頻発と荷役作業の緩慢さは、コンテナ船の本来のクイック・デイスパッチを阻害するおそれが極めて大きい。甚しいときには、日本をはなれる日時は確定できるが、帰国する日時、オセアニア各港のスケジュールは全く出たとこ勝負というコンテナ船運航ぶりが発生することになるわけである。

さて、いまやコンテナ(船)時代に入った日本とオセアニア間の定期航路——より厳密には「日本船乃至日本海運企業が経営・従事しているそれ」——は、具体的には、日本とオーストラリア間のそれと日本とニュージーランド間のそれとにわかれる。前者は歴史や経過がより古く・長く、後者はごく新しいことは前述した。ちなみに、日本と濠洲との間には、新時代且つ中心的なコンテナ航路の外に、在来貨物船による古い型の定期航路も少数残っている。⁽⁴⁾うち最も重

(4) コンテナ化してしまっている筈であるが、形式上は、在来貨物定期船による東オーストラリア／日本航路もなお残っているようだし、濠洲／南太平洋航路(大和海運経営)・香港／ニューギニア／ニュージーランド航路(商船三井経営)・濠洲／マラヤ航路(日本郵船経営)等においても時々配船があるらしい。ただし、1977年現在現実に配船・運航がなされているのは日本／北西濠洲航路(日本郵船・商船三井・川崎汽船)で、主な寄港ルートは、大阪一名古屋一横浜一四日市一門司→ポートヘッドランド→フリマントル→バンバリー→アルバーニーである。

要なのは日本と西オーストラリア間の航路であるが、同航路の実際上の拠点港フリマントル（パースの外港）には、すでにヨーロッパからのコンテナ船が出入し、小規模だが最新式なコンテナ岸壁・コンテナ積卸機械も認められ、今すぐにわが国のコンテナ船の就航が実現しそうにはないが、遠い将来には、或いは、コンテナ化に向うかもしれない。（78年度にコンテナ化された。）

第2節 コンテナ輸送化の進展と問題点

I コンテナ船の投入と問題点

時速33ノットという曾っての軍艦なみの超高速の大型コンテナ船は、現代海運界なかんずくわが国海運界における時代の寵児であり、花形的船舶である。そして、こうした超高速大型コンテナ船による定期航路・迅速貨物輸送が現代海運活動の最新流行＝ヒット版だということもできる。まさに見境もなく熱を入れすぎた巨大タンカーと大型専用船が、船腹過剰の当然のむくいとして厳しい不況沈滞にさらされていることもあって、わが国の指導的・海運グループ・代表的航路定期船企業は、いま、コンテナ船にのみ望みを托し、力瘤を入れて、あわよくばそれをテコに、再浮揚・隆盛への機をつかもうとしているようでもある。この一環として、オセアニアへのコンテナ輸送は、思いの外早く、又力強く展開されてきてもいる。

けれども、わが国のコンテナ船・コンテナ輸送には、いわゆる泣きどころがいくつかあるし、他方、現在開設・経営されているコンテナ航路には、皆、それぞれの歴史と事情ならびに特色がある。オーストラリア航路およびニュージーランド航路におけるわが国コンテナ船が、それ自体の特徴と問題点をもつこともち論であろう。

わが国のコンテナ船・コンテナ輸送の弱点・泣きどころ——とりわけオセア

ニア関係航路に関連した——というものについて今少し説明・具体的指示をすれば、まず第1に、その前身である在来貨物定期船がそうであったとおり、超高速大型化したコンテナ船も、往航でこそわが国輸出貿易貨物の中核をなす各種工業製品を積み取るけれども、その復航にあっては、同様かつ適当な工業製品を返り荷とすることができず、ほとんどの場合、原材料品つまり不定期船向きの諸貨物を運ぶという事実、換言すれば、行きはライナー・サービス戻りはトランパー・サービスの在り方を余儀なくされていることが指摘できる。往航の積荷と復航の積荷とが不同一であること、したがって、量的にも質的にもアンバランスな状態であることが、一般的且つ最大の泣きどころである。第2には、わが国および先進海運国の港では、いわゆるコンテナ専用埠頭の新設で代表されよう新しいコンテナ輸送用の港湾設備ならびに荷役態勢が整備されている反面、後進的海運国・発展途上国の港ではそうしたものがなお甚だしく未熟不整備な状況であること、すなわち、コンテナ船を受け入れる各国・各港の条件の違い・不揃いが、やはりひとつの大きな、又顕著な弱点・泣きどころだということができる。

そして、わが国コンテナ船・コンテナ輸送に関して一般的・全体的・共通的に指摘できる上記ふたつの泣きどころが、別示した各国各港の特色・特殊事情とからまり合って、たとえばオーストラリア航路ではオーストラリア航路独得の、ニュージーランド航路では又ニュージーランド航路特別の、在り方と問題点を抱えさせ、生み出さしめているわけである。さらには、オーストラリアおよびニュージーランドを含めたオセアニア的な事情・問題を存在させているのである。けだし、たとえば、往航ライナー・復航トランパーの二重性格的行動をとるという点では同様であっても、北米もしくはヨーロッパとの航路に就役するわが国コンテナ船——或いは従前の定期貨物船——は、復航において、コンテナ貨物に適切な工業製品とりわけ機械器具類乃至繊維製品が皆無もしくは僅少なるが故に積み取れないのでは決してない——ヨーロッパ船や合衆国船は

現にそれを積荷としている事実！——の比較して、オセアニア地域にあっては、日本船であれ、欧米船であれ、はたまたオセアニア船であれ、コンテナに詰めるべき工業製品そのものを余り期待できない状況であるからである。またコンテナ専用埠頭を等しく設けてはいても、日本の主要港或いは欧米主要港とオーストラリアあるいはニュージーランドの主要港との間には——オーストラリア乃至ニュージーランドの各港の間においてさえ——荷役作業のスピードや実行の仕方にかかなりの懸隔・相違が見出されるからである。

かくて、われわれは、各国・各航路におけるコンテナ船・コンテナ輸送の現実と差等について、可能なかぎり実態を知り、問題点とその解決策を求める必要がある。3週間余のごく短い期間ではあったが、1976年秋のオセアニア主要港のコンテナ埠頭現地調査の結果をまとめて、参考に資する所以である。

Ⅱ 内 陸 運 送 の 鉄 道 中 心 性

コンテナ船で輸入・陸揚げされたコンテナ貨物もしくはコンテナ（ばん）を港頭から国内の仕向先（目的地）へ送りどける輸送、および、コンテナ船に積んで輸出しようとする貨物・コンテナ（ばん）を産地・工場（発送元）からコンテナ岸壁まで運んでくる輸送を、一般に内陸輸送といっているが、実際問題として、それは、鉄道・トラック・内航船舶のいずれかの輸送手段を利用して行なわれる。このコンテナ（貨物）の国内輸送の方法が、オセアニアにおいてはもっぱら鉄道中心となっているのであり、いたのである。

些かおかしな表現を試みたが、このオーストラリアおよびニュージーランドにおけるコンテナ内陸輸送の鉄道中心性は、まず第一に指摘すべきオセアニアの特徴である。というのは、それは、わが国あるいは欧米主要国におけるコンテナ（貨物）の内陸輸送の主要形態と甚だ対照的なものである。わが国における主要コンテナ輸送基地であり、同時に最重要な貿易港である東京・横浜・名

古屋・大阪・神戸などの市内および周辺部において、われわれは、日夜、トラックもしくはトレーラーにのせて運ばれているコンテナ（ばん）を眼にする。換言すれば、コンテナの道路輸送＝自動車（トラック）輸送がきわめて活潑であること、支配的な在り方であることを実見し、理解している。もち論、こうした諸港湾において、鉄道で運ばれるコンテナや船或いは内航船で海上輸送されるコンテナが無いわけでも、少ないわけでも決してない。けれども、一般市民の感じとして、又日常体験として道路を走っている大きなコンテナ（ばん）はやけに多いのである。しかも、いくつかの港湾・大都市附近のみにとどまらず全国各地、どこに行ってもコンテナを運ぶトラック・トレーラーの姿はしょっしゅうお目にかかる状態である。歴史的にわが国よりも早く「くるま社会」化したヨーロッパ・北アメリカ諸国にあっても、コンテナの内陸輸送が道路・トラックに依存するところはきわめて大きい。

船舶・海上ルートを一応別とすれば、わが国におけるトラック・道路輸送されるコンテナ（貨物）が甚だ多いということは、最近ますます明瞭化して行く「鉄道からトラック（道路）へ」の転換傾向の明白な証左であろうし、また、輸送方法・輸送手段の基本的発展過程としては、まずはじめに鉄道の時代があり、次いで自動車（トラック）の時代へ移るとというのが一般的かつ正当な見方でもあろう。そして、この意味で、わが国あるいは先進諸国において盛んなトラックによるコンテナ陸送こそ現代風で、より進化した在り方だとみることも可能である。他面、鉄道輸送されるコンテナ（ばん）の方が中心であり・活潑であるという在り方は、より未発達・前段階的だと考えることも許され、その限り、オーストラリア・ニュージーランドで国内輸送されるコンテナ（ばん）が鉄道中心であるという現実には、未熟・後発の部類だと解釈できるものであるかもしれない。

さらに、アジアやアフリカの場合とは異なり、オーストラリア大陸およびニュージーランドでは植民者である白人が国民・人口の多数を占め、その国家を

支配指導し且つ発展の主力を形成しているということは、一面ではわが国になお根強い白人崇拜熱をやり起させながら、地理的・歴史的隔絶性にもとづく無知・無理解も手伝って、むしろ、わが国あるいはアジア・アフリカよりは進んだ国・機械文明の発達したところのような判断にも導き、当然に「くるま（自動車）中心の社会」であろうといった観念も生みやすい。特に、国土の広大さと鉄道網の未発達が余りにも明瞭なオーストラリアにおいては、コンテナ乃至コンテナ貨物はトラックに依存するところ大きかろうという考えに傾かせがちである。少なくとも、筆者自身には、オーストラリアにおけるコンテナの鉄道輸送中心の在り方は、予想外のことであり、現地に行ってみて、しかも、説明をうけて、はじめて了解したところであった。

オーストラリアおよびニュージーランドの国内を、飛行機はもち論だが、港湾都市の近郊においてはできる限り自動車を用いて旅行した際、時には鉄道レールを認め、又それに沿って走ったりしたのだけれども、そのレールの上を列車なканずく貨物列車が通るのはほとんど見かけなかった。それ程に鉄道貨物輸送も決して頻ぱん活潑ではないようである。しかも、オーストラリアなどは州営の鉄道で、州によって貨車・車輛のサイズ・規格もちがうこともあるといわれる。之に比べれば、道路はある程度よく整備されており、少なくとも混雑にもとづく交通渋滞は、市内一部を除きほぼ起らない。郊外もしくは奥地への物資輸送に大型のトラックやトレーラーがあたったとしても、他の車などの邪魔になったり、交通公害現象を生起させることはなく、いわゆるコンテナによる戸口から戸口への輸送サービスは、それの方が有効有利に達成されるように印象づけられた。

しかし、オーストラリアでも、ニュージーランドでも、国内におけるコンテナの輸送は鉄道が中心であり、建前とされている由である。殊に、ニュージーランドでは、コンテナはもとより、貨物の輸送そのものにつき一定距離(40Km)以上の輸送は鉄道によるべしという法規制までできているそうである。

こうした鉄道利用を強制する法規があり、又、わが国と同様な島国であり、当然に国土面積も狭小、地形の変化も多いニュージーランドならば、しかも、明治時代のわが国を想わず開発段階であれば、コンテナ（貨物）の鉄道輸送依存の在り方を是認し、理解できるところではあるが、わが国とは比べものにならないような広大な国であり、その故に必ずしも鉄道網の整備が充分でないオーストラリアで、何故鉄道中心のコンテナ陸送が支配的であるのか、その理由についてはなお詳かならず、了解しがたい面もない訳ではない。コンテナを鉄道輸送する場合の所要人員数とトラック輸送の場合のそれとの差が、人口数のなお甚だ少ないオセアニアで前者の道を選ばしめているのかとも考えたりするが、これら両国における労働事情・失業者数などをみれば、理由とし得るかどうか疑問でもある。こうした人員の問題とも関連しながら、輸入されたコンテナ（貨物）の国内の届け先（受取人）と輸出するコンテナ貨物の送り主との場所的隔離性も、トラック利用を制限する条件にはちがいないが、どの程度まで有力理由たりうるかは問題であろう。ただし、オーストラリアの国土の広大さがコンテナ国内輸送の鉄道中心性を余儀なくせしめている一理由であることだけはたしかなようである。港＝コンテナ埠頭と奥地との間が余りにも遠距離で長時間を要するという場合・条件でのトラック輸送は、当該トラック運転手の肉体的負担限度を超えるといわれる。相対的に強力なこの国の労働運動が、そうした苛酷な就労条件を拒否せしめるであろうこと、また、それを解決するための交替制とか、多人数の雇用確保とかも容易にとりがたいであろうこと、等を考えるとトラックよりは鉄道ということになるのであろう。もっとも、これを含めて、今後の研究課題として残る事項である。

Ⅲ 対象貨物の特異性と特殊コンテナの開発

オセアニアの場合、コンテナに入れて外国から持ち込む貨物とそれにつめて

外国へ送り出そうとする貨物とは、内容も形状もかなり違うということは前述もしたし、容易に理解され得る点であろう。簡単化していえば、輸入コンテナ貨物は大部分先進諸国で製造された機械器具類を中核とする各種工業製品であり、対して輸出コンテナ貨物として期待できるものは農牧畜業関係の産物だけである。前者は、他の先進諸国さしあたりヨーロッパ各国・アメリカ合衆国および日本などで急発達を遂げたコンテナ輸送の主対象貨物となったものでありオーストラリア向けあるいはニュージーランド向けのわが国コンテナ船が積取ること自体、至極もったもてであり、何等奇異の念を抱かせるところはない。後者は、實際上やむなくコンテナ詰めされた貨物というべく、従来——少なくとも当初——考えられてきたコンテナ貨物の枠外に位置するものといってもよからう。なる程、後者の範囲に入る筈のバター・チーズ・コナミルク等々の食料品は食品工業という「工業」の製品であり、かつコンテナ化に適した貨物であることもたしかであるが、オーストラリアおよびニュージーランドからわが国へ輸入される周知の主要貨物、小麦・小麦粉や羊毛、あるいは、生皮・生肉がコンテナ貨物として適切だと考え得る人々はどれ位いるであろうか。また、適切な対象貨物だと説明・予言し得た人、それを聞いた人は一体何人いるだろうか。実務にうといわれわれ研究者の常識・一般理解とはかなりかけはなれた貨物が、現実にオセアニアからコンテナ船で運びかえられつつある。

ほぼすべてがいわゆる専用船で運ばれる礦石類および木材を別にして、オーストラリアの古来からの輸出品の大宗である農牧関係品は、定期船であれ・不定期船であれ、在来型貨物船の積荷とされ、それで充分と考えられてきた筈である。大きな特別製の二重包装箱だと表現できようコンテナ（ばん）にわざわざバラの小麦や梱包した羊毛を詰める必要や、さらには悪臭を放つ生皮や特別の保蔵装置を要する生肉を大事そうに入れる理由については、ほとんど説明しがたく、むしろ、その分だけ余計なコスト・アップを招く不利・不経済性が充分に予測されもした。オーストラリア程の輸出資源もなく、わが国との貿易・

海運上のつながりと歴史も浅いニュージーランドでは、ごく最近までわが国コンテナ船の就役をみなかったという事実の中にも、そのコンテナ適性貨物の乏しさが語られていたのである。

曾っての定期船サービスの実態として、本船ホールド内のみならず船外周辺にまで異様な悪臭をただよわせる生皮類の陸揚げ作業をみたり、特別な配慮と特殊な保蔵スペースを必要とする冷凍マグロや生もの類の積付のむつかしさを学んだりした体験があり、それがなお脳裏に残っていてもする筆者には、そうした貨物が特別製のコンテナに入れられ、現代最優秀の快速船であるコンテナ船の積荷になっていようとは、正直、些か想像外のことであった。こうした貨物がコンテナ輸送されるようになったこと、又そのための特別なコンテナの案出がなされていること——オセアニア関係航路ではじまったものであるかどうかは必ずしも断言できがたいけれど——は、筆者がなお多分に未知の新大陸と思って訪問したオーストラリアおよびニュージーランドの港で、自分の眼でとらえた「新発見」のできごとであった。

前述したとおり、コンテナ船があらわれる前のわが国定期船サービスにおいて「行きはライナー（定期船）・帰りはトランパー（不定期船）」と評される往復積荷の不等不一致性があった。この特性はコンテナ時代になっても継承されており、アメリカ合衆国やヨーロッパとの間のコンテナ航路にあってさえ彼地で空になったコンテナ（ばん）をどうするか、荷物をつめるのか、それとも空箱のまま返送するかが難問のひとつであった。だが、合衆国やヨーロッパとのコンテナ輸送については「からばん」——空になったコンテナ——の処理は、そこにコンテナ化に適した各種工業製品が存在するかぎり、対策の立てやすいものであった。事実、日本の輸出工業品を主対象とする日本のコンテナ船コンテナ海運企業と同様な、当該国輸出工業品の積取りを基盤とすり当該国のコンテナ船・海運企業が存在する限り、相互のコンテナ（ばん）の融通のしあい、つまりコンテナの共同使用を協定することでほぼ対応できたのである。

だが、オーストラリアやニュージーランドとのコンテナ航路・コンテナ輸送については事情が異なっていた。繰り返すようだが、日本のコンテナ船が積んで行ったコンテナ（ばん）が向うで空になったとき、わが国にもち帰える貨物として空コンテナに詰めるのに適したものは甚だ少なかった。一部あったとしても、わが国から出す量＝コンテナ貨物量乃至貨物の入ったコンテナの数と釣り合うような量ではなかった。また、そうしたオセアニアからの輸出コンテナ（貨物）の日本向け輸送をよりどころ・主任務とするオーストラリアもしくはニュージーランドのコンテナ船・コンテナ海運企業もほとんど存在せず、彼等とコンテナ（ばん）の相互利用を協定する道もない有様であった。オセアニア以外のヨーロッパ・アメリカ乃至アジアのコンテナ船とて、オセアニア向けはとも角、オセアニアから日本向けあるいは他の国々向けのコンテナ貨物を探しにくいことは、日本船の場合とほぼ同じであった。これを要するに、工業国日本と農牧畜業国オーストラリアおよびニュージーランドとの間のコンテナ航路においては、彼地からコンテナに入れてもち帰える貨物の在り方が限定されており、独得特殊な事情であったわけである。

そして、この特異なオセアニアからの積出貨物の実情を前提とし、之に対処する方策を考えることなくしては、日濠間あるいは日本・ニュージーランド間のコンテナ・サービスを成功に導くことは到底不可能であった。このために関係者とりわけわが国のコンテナ航路経営者——それは同時にわが国のトップレベルの海運企業であったが——が懸命な苦心と工夫を重ねた。その結果が、上記、われわれ研究者の予測しがたかったような改善・進化を遂げしめたといっておく。簡明に言えば、特定貨物のための特殊なコンテナもしくはコンテナ詰め方法の開発がそれである。

以下、筆者にはなかなしく印象の深かった3つの特殊コンテナの創出もしくは特定貨物のコンテナ化の工夫について簡単に紹介しておく。改めて述べるまでもなく、いずれの貨物もオセアニアからの復航積荷としては、歴史的にも現

状においても重要なものばかりである。

① 羊毛のコンテナ輸送

オーストラリアおよびニュージーランド両国の代表的輸出貨物である羊毛はこれまでもわが国定期貨物船の主要積荷であったが、すでに一定の容積・形状・大きさに圧縮された羊毛——同様な商品として他に棉花もあるが——を、その上さらに、大きな容器であるコンテナ（ばん）に詰め込んだ形をとらせて船艙内に積付けるといふ、いわば二重の包装もしくは積み込み方式をとるといふことは、われわれ海運研究者の予想外のことであった。けだし、経済性乃至コストの面から、その必要性や有利性が考えがたかったからである。

けれども、羊毛それ自体が歴史的にオセアニアからの最重要輸出貨物でありわが国定期船が従前より主要積荷としてきたこと、また、これを積荷としないとして他に代替物がある訳ではないことが明らかであったし、他方、コンテナ船を投入している現段階において、わが国から貨物を詰めてオセアニアへ送られたコンテナ（ばん）は、空のままであろうと日本へ送るかえされなければならない必要があった。こうなると、経済的合理性や採算・コストの問題ではなくなる。また、空のコンテナをコンテナ船で運び、羊毛のために在来型定期船を別に配船するという場合の合計総コストに比較すれば、羊毛を空のコンテナに入れ、その羊毛入りコンテナを積む船（コンテナ船）だけを動かす場合の費用の方が少なくてすむということにもなる。二重手間のかたちであれ、空っぽのコンテナでは1銭の運賃もとれないのだから、羊毛をコンテナ（ばん）に入れよう、それでいくらかの運賃をあげようという考えになったのであろう。あるいは又、コンテナに石炭や屑鉄などを詰め入れるのよりはまだ羊毛の方がましであろう、あとの掃除の手間や費用は少なくてすむといった思考が働いたのかもしれない。何はあれ、現在、オーストラリアから羊毛をコンテナに詰めて帰えるということが現実の姿になっているのである。

② 小麦用のコンテナ

上述羊毛のコンテナ輸送の場合には格別な構造にコンテナ（ばん）をつくりかえる必要は生まれない。今までのコンテナに羊毛をできるだけうまく詰めればいいのである。しかし、矢張りオセアニア、殊にオーストラリアの重要輸出貨物である小麦となると、今までの形状のコンテナでは積み入れ・取り出しに問題が生じる。少なくとも、バラ荷としてのコンテナ詰めやコンテナからの取り出しは、従来形の構造のコンテナ（ばん）では旨く行なわれない。

このバラ荷状態の小麦の船積みおよび陸揚げが最も効率的に行なわれ得るのは、いわゆる小麦専用船乃至準専用船と岸壁設置のサイロとの間の管（パイプ）による自動吸込み・吸出し方法の場合である。これをヒントとしてコンテナ（ばん）への小麦の積み込み・取り出しの工夫が重ねられ、結果として、上天井の一隅にホース乃至パイプの差込みができるような穴を装置したコンテナを案出した。小麦以外の普通雑貨が対象である時は、この穴をふさいでおき、従来同様の横向き扉を通じて詰込み・取り出しを行なえばよいわけであり、小麦のときは逆に出入口の横扉をしめ、小麦のコンテナ（ばん）外へのこぼれを防ぐ「めばり」などをすれば足りるわけで、改良・改装とはいえ、装置は、ごく簡単に行なえるようである。

③ 冷凍コンテナ

バター・チーズ等も収容できるのであろうが、主として、牛肉または羊肉などの生肉を積込むために、特別な冷凍装置をもったコンテナが開発された。その具体的在りようは、コンテナの外側に家庭用エアコンに近い形の冷凍装置をとりつけてあり、電線（コード）で船舶もしくはトラック等の電源に結びつけられればよいようになっている。もしも冷凍しなくてもよい貨物がコンテナの中身である時は、この電源との連絡を切り、冷凍機能をゼロにしておけばよいわけであるが、この特殊コンテナの弱点は、冷凍装置の外枠分だけ、コンテナ（ば

ん)の容量・容積乃至大きさが減少変化するという点であろう。もっとも陸送時の冷凍も比較的ラクに処理され得るといのでこの冷凍装置づきのコンテナ＝冷凍コンテナは仲々ユニークな存在であり・将来性も大きいと思われる。オーストラリア乃至オセアニアにおいて多量に産出され、価格もきわめて低廉な果物類が、将来輸入許可・拡大されるならば、この利用価値は倍加しよう。

Ⅳ コンテナ埠頭ならびに荷役の特色と問題点

わが国の有力海運企業＝主要定期船会社がコンテナ輸送に本腰を入れ、着手しはじめた時期、すなわち昭和44年秋に早くも開始されているオーストラリア向けのコンテナ航路と、ごく最近・昭和51年11月から始めてコンテナ船が投入されたニュージーランド航路とでは、おのずから事情の相違があることももとより当然であるが、いまここではこの問題にはふれず、むしろ、両航路の共通的な、もしくはオセアニアにおけるコンテナ輸送の一般的・全体的な特色・傾向ならびに問題点という観点から、各港各埠頭ないし各岸壁の状況・荷役の在り方を紹介し、私見を述べてみることにする。

コンテナ埠頭(岸壁)の広さや形状あるいは立地条件が、国毎に、又港別に各種各様であり、埠頭の数についても決して同一・類似的ではないのだけれども、オーストラリアの⁽⁵⁾主要港およびニュージーランドの⁽⁶⁾主要港に現存するコンテナ埠頭のすべてに共通して、およそ次ぎのような在り方の特色が見出せる。

①いわゆるコンテナ埠頭(の設備)がきわめてコンパクトにまとまっているこ

(5) シドニー・メルボルン・アデレード・フリマントルの4港。日本のコンテナ船が出入するオーストラリアの港としては、シドニー・メルボルン・ブリスベンの3港があるが、このうち未訪問のブリスベン港は除く。アデレード港は、現在フィーダー・サーヴィスのコンテナ取扱いがなされる程度であるが、将来のためにコンテナ埠頭を建設中。フリマントル港にはヨーロッパのコンテナ船が出入し、かなり活潑な動きがみられる。

(6) オークランドおよびウエリントンの2港。両港の外、最近ではポート・チャールマース(南島)にも日本のコンテナ船が出入するようになった。

と、②岸壁上に設置されている荷役機械類なかんずくクレーンは甚だ最新式であり、わが国でもいまだみられないほどの高い性能をもっていること、③岸壁一帯に鉄道レールが敷設されており、船舶輸送と鉄道輸送の連結性ははかられていること、④反面、実際の荷役作業は甚だしく低能率であり、しかも、しばしばストライキ行為でストップしがちであること、⑤港湾作業に従事する労働者の組合組織がきわめて細分化されているとともに、彼等の老令化傾向がますますみつつあること、等。

より詳細については第2章で述べる各港毎の実情紹介などを参照願うこととし、以下ごく簡単に説明しておこう。まず最初のこじんまりとまとまったコンテナ埠頭の在り方というのは、まずほとんどすべての港について、コンテナ輸送・荷役専用の埠頭・岸壁乃至ターミナルが、ひとつの小さな単位または規模⁽⁷⁾で設けられている事実であり、当然、コンテナ船の着岸するバースの数も少数である。すなわち最も多いメルボルン港のスワンソン・ドッグおよびウェブ・ドッグで4つのバースにすぎないのであって、そのコンテナ埠頭が満船状態となったとしても4隻のコンテナ船が碇泊しているだけである。次ぎに、上記スワンソン・ドッグにおいて各バース専用の1個積卸型クレーン2基と2バース共用の移動式大型クレーン1基が設備されているのをむしろ例外的現象として他の諸港では、当該埠頭にある各バース共用の移動式大型クレーン1基のみをもっていることも、コンテナ埠頭のコンパクトな在り方を物語っている。すなわち、各バースもしくは各コンテナ船の着岸場所と積卸作業の行なわれるところならびに岸壁上のコンテナ置場もしくは集配操作場所等の位置関係・びっしりと相接近した在りようが容易に推測できるであろう。スワンソン・ドッグにおけるヨーロッパ航路乃至ヨーロッパ船用・アメリカ航路乃至アメリカ船用

(7) メルボルン港においては、外国船専用コンテナ埠頭とオーストラリア船用の2つがやや離れてある。またシドニー港では、隣接した形でふたつの埠頭があるほか、やや離れた所に1~2個所の準コンテナ用埠頭がつくられているが、すべてごく小さい。

・日本航路乃至日本船用という3区分・3バース——専用乃至共用のクレーンあり——の在り方が小規模特定化のより徹底したものであること言うまでもなからうが、たとえば、西オーストラリアのフリマントル港あるいはニュージーランドのウェリントン港の整備されたコンテナ埠頭を一べつすれば、だれでも、オセアニア的な小じんまりした在り方を即座に理解できるに違いない。

第2の最新型コンテナ用ガントリ・クレーンで代表される進歩した荷役機械の採用についていえば、わが国の神戸港・大阪港等のコンテナ埠頭のそれは、大型コンテナ1個を揚げ卸しする設計のものだが、シドニー・メルボルン・フリマントルのオーストラリア諸港やニュージーランドの首府でもあるウェリントンに新建設されたコンテナ埠頭に聳えているのは、大型コンテナ2個を同時に取扱える設計・能力のクレーンである。単純に考えて2倍大きな能力をもつ新型のものである。クレーン以外のものとしては、シドニー港およびフリマントル港のコンテナ埠頭では、船の着岸場所に近接・平行して——より詳しくいえば船乃至船との積卸作業用のスペースを中にかかえた形で——屋根つきのコンテナ置場兼荷捌場が設置されており、雨天でも荷役作業が充分行なえる態勢がとられていた点も印象に深い。わが国の港ではなお見かけられない設備といえよう。

第3点としてあげた鉄道レール網の整備ぶりは、既述したコンテナの内陸＝国内用輸送の鉄道中心性となつてつながることがらであり、それ自体最早補足して説明することもない。第4の現実の荷役作業の低能率とスト多発性に関しては、筆者がシドニーのコンテナ埠頭で体験した事実から語ることにしよう。

着岸中のヨーロッパのコンテナ船に対する船積み率が約80パーセント済んだ状態であったが、われわれの車が岸壁際に着いた時、折よくクレーンが2個のコンテナを吊上げはじめた。やがて横持ち作業に移り、船上から艀内への吊下げ、続いてハメ込み作業と多小の調整作業が行なわれ、割合と簡単かつ早急にクレーンは岸壁上に復帰した。この間2～3分か4～5分

かかったろうか。2個のコンテナがサイズと形が同一であっても、もし中身即ち貨物の種類と数量等を異にするならば重量が相違すべく、そうした重さのちがう2個のコンテナの場合とほぼ同じ重さのもの2個の場合とでは取扱・操作に差等を生じるのかどうかといった素朴な疑問と興味を覚えはしたものの、とも角、眼前の作業は意外にスムーズであり、これならば荷役作業もはかどるかと思われもした。だが、このあとが問題であった。

外国のコンテナ船であるから乗船して船内での作業状況を見学することは困難である。しかし、岸壁でのトラック乃至トレーラーとクレーンとの間の吊上げ作業やその前後の働きは自由に目撃できることなので、次のトラックがくるのをしばらく待つことにした。5分たった。10分たった。15分たった。トラックは一向に來ない。來る気配もない。クレーンの脚部車輪の所に腰かけてタバコを吸っていた男＝トラックの誘導停止係をする人は、立上って船首の方にブラブラ歩いて行ったのち、その辺の箱にもたれて海の向うを所在なげに眺めている。クレーン上部の運転室では運転手が窓外に出した片腕に頭をのせて居ねむりしているようだし、船の甲板上に先程まで認められたウォッチマン等何人かの作業要員たちも、甲板上に坐ってでもいるのかもの静かである。やってくる筈のトラックの運転手やトラックへコンテナ貨物を積む作業に従事するであろう何人かの人たちがどうしているかは、遂に知るよしもなかったが、大雑把にみても上にあげた数人の人たちは、一回の船積作業が終ったあと次の作業まで、一体どれ位待たされるのであろうか。又、一日の作業している時間と遊休ないし待機している時間とはどちらの方が多いのだろうか。それ以上長く岸壁で待っているわけには行かず、われわれはそこをはなれた。作業に従事している時間の何倍かの遊休時間、それは決してこの時だけのことではなく、いつもの事なのだという案内者——同港駐在の日本海運会社々員——の説明が記憶につよい。

筆者の体験した船積作業の低能率ぶりが例外的なのか、経常的なのかは別にして、オーストラリアの港はもち論、幾分労働意欲があるように感じられたニュージーランドの港でも、最新式・優秀な機械設備と対照的な荷役作業の緩慢・不規則ぶりは、ほとんど公然かつ周知の事実であるようだ。そして、これに一般周知の港湾ストの頻発がプラスされる。このストライキは、もち論組合が計画し指導するものであり、オセアニア両国の港湾関係労働組合の力は甚だ強く、又、スト指令は極めて多いといわれている。

ストの多発性も、荷役作業の低能率も、ともに、最後にあげた労働組合の細分化性および港湾労働者の老令化現象と密接な関係をもっている。オーストラリアの場合、港湾関係労働者は9つの組合に分れて組織されているようだ。要は、各職種別に港湾労働者の組合がある形であり、重要なことは、その中のいずれかひとつの組合（だけ）がストライキをしても、他に累が及び、結果として、全荷役作業がストップすることになるという点である。全部の組合、もしくは大多数の組合が、一緒にストライキを行なうということはむしろ少なく、同じ要求事項であっても、ひとつの組合がストをうって、それが終わったら、次ぎの・他の組合がストに入るというのがこれまでの情況だと説明された。

他面、オーストラリアも、ニュージーランドも、いわゆる人口過少の国であるとともに、必ずしも働く職場が広くも多くもない。又、各職場ともかなり閉鎖的傾向がつよく、新人の組合加入は困難だといわれる。この結果として、港湾労働者たちは、各組合ともに、老令化の道をたどる。そして、それは、自然に作業の緩慢化を生み、惰性的・慢性的な休業思想をはびこらせる。

そうなると、オセアニアの港に入る日本乃至各国のコンテナ船は、いくら自らの高速力で早く到着しても、又、最新型優秀な機械力の利用に期待しても、いつ荷役が始まるか、いつ荷役が終了し、いつ出港できるかがほぼ全く予想しがたいこととなる。実際、現地に駐在勤務しているわが国海運会社員は、本船出帆のスケジュールは行きあたりばったりと詰めるほかない時が多いとなげい

ている。まさに、これこそ、わが国とオセアニヤとの間のコンテナ輸送にとっての最大の難問であり、課題というべきことがらかもしれない。

第2章 オセアニアの主要港

I 考察対象とする諸港

実質世界第一の海運国となったわが国の商船は、全世界の主要港に、さしあたってオセアニアの主要貿易港のほほすべてに出入するといつてよからうが、ここでは、現代日本の定期（貨物）船が寄港しつつある港を中心とし、一部これに準ずる重要貿易港と思われるものに限定したい。より言えば、そうしたオセアニアの主要港のうち、筆者が訪問・視察したものについて解説と印象を述べるのが主目的である。

この故に、西オーストラリアの著名な鉄礦石積取港ダンピア（Dampier）およびポートヘッドランド（Port Headland）の両港とかクイーンズランドのグラッドストーン（Gladstone）港とか、ある意味では隣接のメルボルン港とは独立・別個な港ギーロング（Geelong）とかのオーストラリア諸港は、ニュージーランド南島南端のインバーカーギル（Invercargill）港、同島西岸の Westport 港乃至 Greymouth 港などとともに対象外に置かれる。オーストラリアのタスマニア島北部の木材積出港や歴史上有意味な木曜島の港なども同様である。他方、広義のオセアニア地域に含まれるニューカレドニアやフィジー島の港も考察範囲に入れられていない。ただし、訪問はしなかったけれども、好意によって入手することのできたブリスベン港（オーストラリア）やポートチャルマース港（ニュージーランド）の港湾関係図は、見取り図化して、日本の定期船乃至コンテナ船の寄港はないが偶々筆者が視察したホバート港（オーストラリアのタスマニア島）およびリッテルトン港（ニュージーランド南島）に関する若干の考察ならびに関係資料とともに、収録することとした。

Ⅱ オーストラリアの港とニュージーランドの港との比較

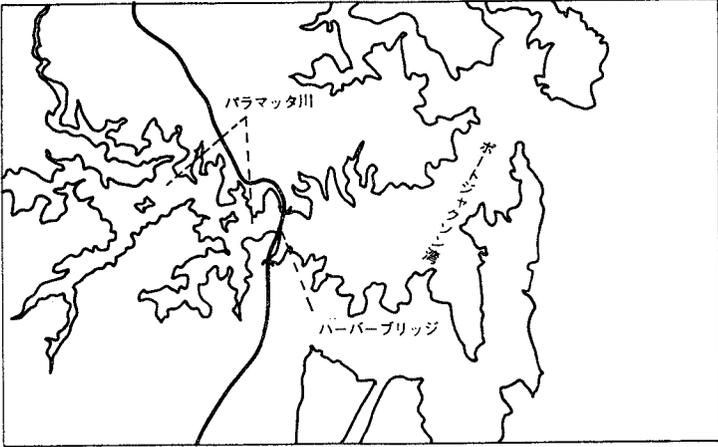
いわゆる大陸の名称で呼ばれる広大な国土のオーストラリアと、「北島」と「南島」のふたつの島を中心にその他大小多数の島々から構成されるニュージーランドとでは、その都市も港湾も、規模の点で明白な差が認められる。人口200万人をこえるといわれるシドニー市や200万人にほぼ近いメルボルン市の港と、40万人のオークランド市、20数万人のウェリントン市の港とでは、まさに大港と小港のちがいである。シドニー・メルボルンは別格と考えるにしても、クィーンズランド州の首府ブリスベンも、南オーストラリア州の首都アデレードも双方50万をこえる人口の都会・港湾都市であるから、さしづめ、オーストラリアの、州の港よりもなお小さい規模の港が、ニュージーランドという国では、最大級の港だといってもよからう。

大陸国の大きな港と島国らしいこじんまりとした港のちがいは、もち論、両国の経済力・生産量、より言えば、貨物量・商品量の差を背景にするものであるが、一面では、川の港（河川港）といわゆる入江状・天然良港型の海港という地形的な相違に基因し、関連したものでもあるようだ。

すなわち、オーストラリアの主要港はいずれも、決して大河ではないけれども海に流れ込む川の流域、とりわけ平坦で広大な河岸陸地に築かれた河川港である。将来はおそらく、いわゆる河口部分——川と海との接点——へ伸展することであろうが、今の段階では、オーストラリアの港はほぼすべて、より川の上流部分、換言すれば流域乃至河岸と呼ばれるところに港湾諸設備を構築している。少なくとも港湾の中心部分を置いている。⁽⁸⁾そして、それらの川は、いず

(8) メルボルン港の場合は、ヤラ川沿岸の貨物岸壁の外、その河口の右側にタスマニア
 その他国内各港との間の貨物輸送用のロール・オン・オフ方式乃至コンテナ方式の岸壁
 及びANL用の対外コンテナ埠頭があり、更に幾分はなれて旅客船用の岸壁等もある。
 そして、同港のこれら港湾施設部分は、それ自身が広大な内海状のポート・フィリップ
 湾の最奥部にあたるホブソン湾 (Hobson Bay) に面した形でもある。

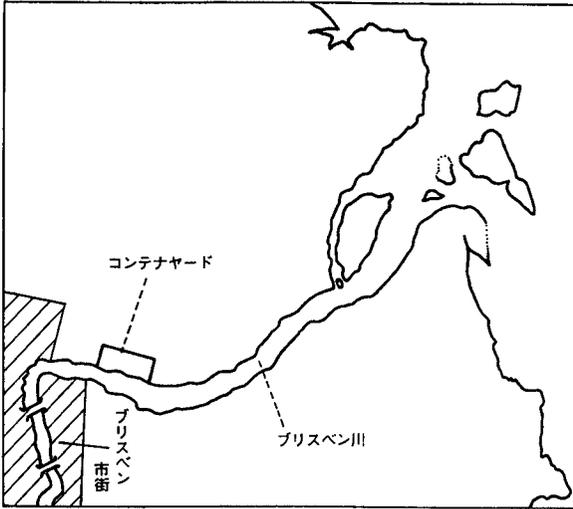
第1図 シドニー港とポートジャクソン湾



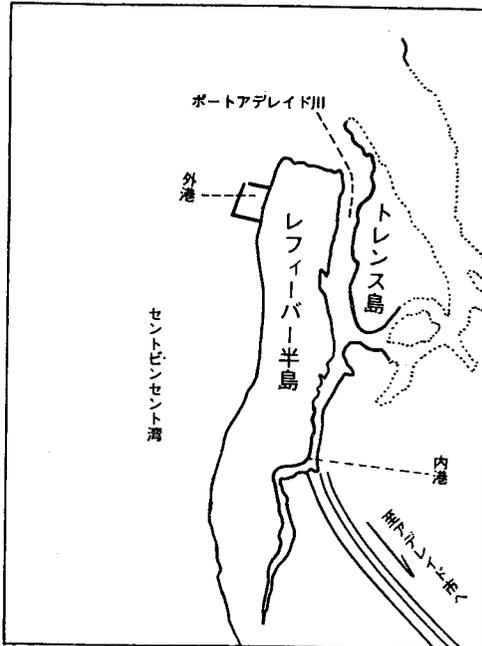
第2図 メルボルン港とポートフィリップ湾



第3図 ブリスベン港



第4図 アデレード港



れも、当該都市の市街地中心部を貫流しており、その都市名が語られるときには必ず川の名も出る程に密着し、親しまれている。シドニーのパラマッタ川〔Parramatta River〕、メルボルンのヤラ川〔Yarra River〕、アデレイドのトレンス川〔Torrens River〕又は Port Adelaide River、フリマントル——西オーストラリア州都パースの外港——のスワン川〔Swan River〕、ブリスベンのブリスベン川〔Brisbane River〕、さらにはタスマニア島ホバート市（港）のダーウェント川〔Derwent River〕等々。

之に対して、ニュージーランドの主要港——北島のオークランド港およびウェリントン港と南島のリッテルトン港（クライストチャーチ市の外港）及びポートチャルマース港乃至ダニーディン港に——は、すべて、入江・フィヨルド状のいわゆる天然の良港型の海港である。太平洋の波濤＝荒浪が滅多に入り込まないような奥深い入江の最奥部に位置し、しかも、何人の眼にもよく整備整頓されていること、如何にも良港らしい港のつくりであることが一目瞭然とする港である。もっとも、この中でも、港のまわりを囲むような形で山が海に迫っているウェリントン港およびリッテルトン港の在り方と一見河岸・川港を思わすようなオークランド港の在り方との差があることも指摘されようが。

そして、一目瞭然と良港だと感じさせるということは、同時に、それだけ港の広さには限りのあること、直截に言って、こじんまりした小規模な港であり港都であることを物語っている。実際、ニュージーランド最大の港都であるオークランドの人口が約40万人、首都でもあるウェリントンが20数万人、第3の都市クライストチャーチが20万人強——その市街から山ひとつ裏側のリッテルトン港それ自体の住民ということになれば、おそらく数千人をかぞえる位にすぎなからう——という事実から港の大きさの程が推測できよう。また、より古くからこの国の代表的な貿易港として繁栄し、人口数や平坦地面積などが明らかに最大のオークランドのまち・その港が、もはや新時代のコンテナ港として発展し得る余地・余裕面積がないと判断され、この国の中心的コンテナ埠頭を

ウェリントン港に建設する方針がえらばれたという動きからも、この国の良港の規模が想像され得るであろう。これらの港都の中に近代的大工場の姿がほとんど認められず、国全体としても、もっぱら農業・牧畜業の国にとどまるという現実が、ニュージーランドの港の現況を規定しているとみてよかろう。

なお、筆者の訪問した時期（1976年11月）とごく短い期間の体験だけから結論を引き出すのは危険と思われはするが、筆者の印象として、オーストラリアの諸港とニュージーランド各港との間には、港としての活況・活気或いは港湾作業の行なわれ方に、かなり明瞭な差があるように感じられる。後者即ちニュージーランドの港の方が港らしい活気も感じられ、労務者たちの働きぶりにもよりきびきびしたところがある。対して、オーストラリアの諸港にあっては、岸壁に船影少なく、繫岸する船あれど荷役ほとんどなしとさえ表現できる状態であり、岸壁に出入するトラック等にもメルボルン港を除いてほぼ出逢わなかったし、鉄道中心の岸壁・陸上輸送の国といわれるにしても、貨物を積んだ貨車（貨物列車）としては僅かフリマントル港で「羊輸送列車」を認めただけであった。加えて、シドニー港およびフリマントル港の両港でコンテナ・バースに着岸して船積み作業段階にあった各々1隻ずつのヨーロッパ・コンテナ船はともに作業をしているのか・いないのかが疑われるような無活気と静寂さを感じさせていた。シドニー港の場合、最も忙しく・動いている筈のコンテナ岸壁がそうであるから、その他の定期船棧橋や貨物埠頭にいたっては、ゴースト・ポートを想わせるほどのひと気なさであった。

オーストラリアも、ニュージーランドも、両方とも、労働運動の盛んな国であり、なかならず、港湾争議の有名なところであるが、それでいて、オーストラリアの港湾における機械・車輛の動き、ならびに人の働きぶりは一層緩慢であり、卒直にいて勤労意欲が感じられがたい。ニュージーランドの港では、手順手筈の都合とか作業要員の絶対数の少なさとかがあり、また、港湾荷役機械類の整備・近代化がむしろ、より遅れているようにさえ思われるにもかかわ

らず、或いは、それを補う意欲からであろうか、働く人たちは、よりきびきびと動作しており、貨物や車輛は次から次へと動いて行く状況が目撃できた。

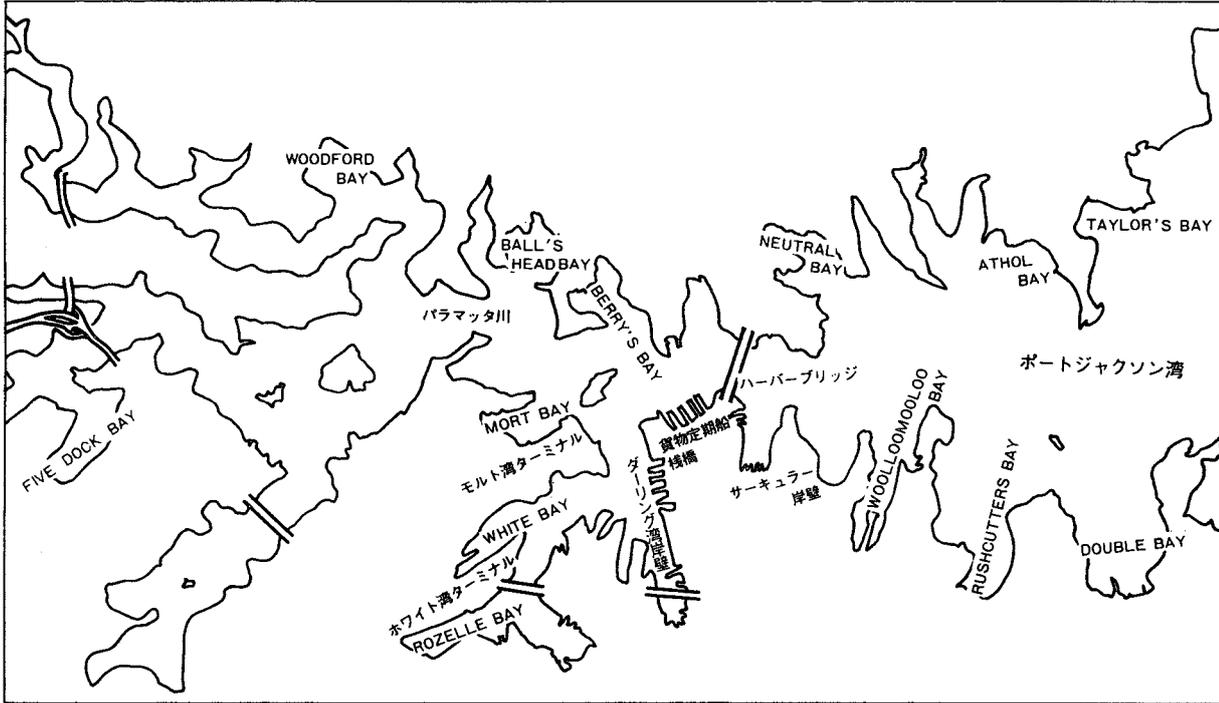
第1節 オーストラリアの港

I シドニー港

「オーストラリアの揺籃地」という呼び方が今なお用いられていることから判然とするように、シドニーのまちは、約200年前イギリス人がはじめたこの国の植民・開拓活動の基地—起点であり、それ故、イギリスの船或いはヨーロッパの船が大洋を横断したのち最初に、且つ最も頻繁に出入した港である。この国・この大陸の最古にして最大の都市であるとともに又、最重要・最著名の良港として、世界中にその名を知られてきたのもごく当然である。実際にも、南太平洋に面しながらその荒波にさらされる危険のない、海岸線から深く入りこんだ Port Jackson 湾（シドニー湾とも呼ばれることあり）の奥の方、他のいい方——しばしば見落し乃至思いちがいされることもあるが——をすれば、その湾に注ぎ込むパラマッタ川〔Parramatta River〕の両岸・流域に位置し、およそ20平方マイルにも達するといわれる広大な港内面積をもつ風光明媚なこの港は、つい最近まで、ブラジルのリオデジャネイロおよび中国の香港とともに世界三大美港の⁽⁹⁾評判をとっていた。わが国との関係、とりわけ日本の船舶・海運活動とのつながりという面から眺めたときも、シドニーは最も深くて長い馴染みのある港であったし、現在、いわゆるコンテナ・シッピング化をとげた段階のわが国定期船活動にとっても、依然最重要・最密接な関連をもち続けている

(9) 香港のかわりに、イタリアのナポリ港を世界三大美港の構成分子とするいい方もあるようだが。

第5図 シドニー港
PORT OF SYDNEY



この国、むしろオセアニア切っの大港である。

ただし、コンテナ船・コンテナ輸送の大発達・急進歩は、一面シドニー港の在り方、なかんずく、同港現在のコンテナ用埠頭の機能・役割に関して大きな問題を投げかけている。いくつかの過去に盛名をさせた世界的名港が同様な批判を受け、局面打開に苦慮しつつあるところでもあるが、作業能率の向上・迅速航海を主目標とする現代海上輸送、とりわけコンテナ海運がこの港におけるストライキの多発性と荷役能率の劣悪さに悩まされた結果、いまや、世界の三大美港の名声変じて世界三大悪港⁽¹⁰⁾という酷評をさえ生ぜしめているのである。筆者が見残しの最後三番目の美港として期待していた夢も、まことに無惨に打ちくだかれたことであった。コンテナ輸送の目的は一体何であったかという疑念をすらおぼえたそのコンテナ埠頭の実情はもち論、船影はおろか人影だになく Ghost Town 乃至 Ghost Pier を想わせられた旧定期貨物船棧橋その他同港全体の沈滞と無動・無活気的印象はすこぶるつよいものがある。

1) 市街区域に急造されたコンテナ埠頭

各国主要港のほとんどすべてが、最近10年余のコンテナ輸送の急激な展開にあおられ、それ自体、かなり広大な土地面積といくつかの特別な機械設備類を必要とするコンテナ埠頭・コンテナ岸壁を作るべきか否か、作るとすれば何処に、又どういう形態・規模・構造で計画するかに甚だ苦心し、多大の努力・検討をついやしたものである。また、現になお苦勞を重ね努力をつづけてもいる。

特に、コンテナ輸送専用の埠頭・岸壁もしくは港を何処に作るかという点に関しては、現在既存の港・港湾区域の中で行なうか、それともその外で行なうかが具体的な大問題となり、各港は色々と思案し様々な選択が行なわれたといっておく。わが国の場合、この問題すなわち新規コンテナ埠頭の建設問題

(10) 日本の船員（船長）たちの間には、New YorkとGenoaとSydneyの3港をもって荷役の極めて悪い世界三大悪港という評判がある由。

は、各港の既存の領域（いわゆる港内区域）のなかにおいてではあるけれどもそのために一定面積の特別な埋立・造成工事を行ない、いわば新しく築造され・出現した部分＝土地をこれにあてるという方法が採られた。それは、根本的には狭小な島国における各港の港湾面積ないし都市面積の限定性を背景としながら、又、10数年前から行なわれた石油基地とか石油コンビナートといった臨海工業地＝新港湾部分を建設した経験や教訓等を生かす形で考え出された甚だ日本的な方法といつてよからうが、この方法では、新しいコンテナ埠頭部分と既存の港湾部分もしくは港湾都市部分とは一応明白に区別されるので、双方の間に、混在や競合の関係を発生せしめない。とりわけ、いわゆる市街地や居住区域の中に入り混じるといった状態は全く生じないので、新しいコンテナ埠頭の建設が、当該都市の社会経済環境、殊に市民の生活環境に直接的な好ましからざる影響をもたらすといったことはほとんどない。

このような日本風のコンテナ埠頭の作り方がオーストラリアの港にも適用できるとか、適していようとかがいうつもりは毛頭ない。むしろ、両国の自然環境・社会条件は相当にちがっているのだから、オーストラリアにはオーストラリア向きの作り方があり得る筈である。また、オーストラリアの中でも各港それぞれの事情なканずく個別特性があることでもあろう。さしあたって、シドニー港におけるコンテナ埠頭——現存の最⁽¹¹⁾主要な——が上述日本的な作られ方と異なっている、それ自体、何等不可思議なこととすべきではない。

ひとくちにシドニー港といつても、パラマツタ川の兩岸各地に甚だ多数の岸壁・棧橋が分散している。貨物により、船の種類により、或いは外国貿易と内国貿易の別などによって、あちこちに沢山の岸壁やターミナルが形成されている。そうしたこれまでの港の形状・構造をそのままにしつつ、更に新しくコンテナ輸送専用のターミナル、俗にいうコンテナ埠頭・岸壁を割り込ます形、

(11) 補完的な、或いは国内のフィーダー・サービス用のコンテナ岸壁は他に1～2存在するようである。

むしろ既存の岸壁を無理に改造した形で配置しているのが現実である。且つ、その場合、十分に広大な面積がとれないために、コンテナ埠頭・岸壁それ自体が、いくつかの場所に、はなればなれにつくられているのである。その中心的なもの、なかんずく、わが国とのコンテナ輸送にあてられているのが、ホワイト湾コンテナ・ターミナル〔White Bay Container Terminal〕およびモルト湾ターミナル〔Mort Bay Terminal〕であり、筆者自身が訪れたのは前者であった。⁽¹²⁾それがここでの主対象でもある。

現実のシドニー港コンテナ埠頭の作られ方・在りようは、他のいわゆる客観的意味乃至常識の感覚からみても、余りにも異常であり、合理性に乏しい。それは、立地上、まず第一に、既存の港——既存の主要港湾設備——のど真ん中に無理矢理に作られた形である。その結果、同港の多数且つ主要な岸壁・棧橋が周囲を十重二十重にとり囲んだ形であり、コンテナ船は、出入発着の都度、まわりに気兼ねし、コンテナの積卸作業等も隣近所から苦情の出ないように留意して行なう必要があるかの観・情況が生み出されている。

第二に、コンテナ埠頭として必要な広さ、つまり敷地面積が甚だ狭小でありしかも、拡張の可能性が全くないのが特徴のひとつである。おそらく、必要に迫られて急造した、従って、まに合せ式に作られたコンテナ埠頭であるからであろうが、シドニー港現在の(主)コンテナ埠頭の面積、なかんずく、いわゆる岸壁の巾乃至作業面積は、在来の岸壁・棧橋のそれとほとんど変わらない。そして、他の主要岸壁がそうであると同様、岸壁の奥(陸上)は崖であり、崖上には多数の人家が立ち並び、そこに岸壁部分を拡張する余地・可能性等は全

(12) ホワイト湾コンテナ・ターミナルの東側に「グリーブ島コンテナ・ターミナル」というのがあり、主としてアメリカ航路のコンテナ船用である。なお、「モルト湾ターミナル」はオーストラリア・ナショナルライン(The Australian National Line—国営—略称ANL)の専用となっているが、同社と提携している日本コンテナ船も出入碇泊することもある由。「ホワイト湾コンテナ・ターミナル」は日本及び東南アジアとヨーロッパ向けのコンテナ輸送用であり、日本のコンテナ船の多くが利用し、碇泊する。

く残されていないという立地条件・状況が附加される。コンテナ船から陸揚げされるコンテナも、コンテナ船に積込むために運ばれてきたコンテナも、ともに岸壁で一時積置きさえも許されがたい状態だといっても、そう言いすぎでない。コンテナ・ターミナル内でのコンテナの移動も、又、岸壁附近の作業場におけるコンテナへの貨物の詰め込み・区分け作業実施等もほとんど不可能であり、認められもしなかった。

第三に、一応最後に、シドニー港のコンテナ埠頭は、上述の如く同港既存の岸壁・棧橋にとり囲まれ、いわゆる同港諸施設の中央部に作られている状態であるだけでなく、又、陸地・市街区域との関連においても既存の居住地域・市街というものにとり囲まれており、同市の中央部はもち論、より以遠の周辺乃至背後地域との通行往来が甚だ制限されている。このためコンテナ船によって外国から運び入れられたコンテナ輸入貨物の内陸部への輸送、或いは、輸出すべく内陸部より搬入されてくるコンテナ（貨物）の輸送は、埠頭・岸壁から出るとき・入るときに当然著しい制約を受けざるを得ない。しかも、これを一層円滑ならしめ・改善しようにも、上述のごとき岸壁頭上及び周囲に多数の住宅・諸建物が存在している現実一環境事情は、その可能性をほとんど否定してしまっている。海においても、陸においても、周囲をかこまれ、発展拡大の途を絶たれているのがシドニーのコンテナ埠頭である。

2) 埠頭上の荷役作業

上述したシドニー港の現存コンテナ埠頭の地理地形的・場所的な弱点を埋め合せしようという意図からでもあろうか、同埠頭（ホワイト湾コンテナ・ターミナル——以下もほとんど同埠頭に限って述べる——）の岸壁際には、わが国の代表的優秀コンテナ埠頭でもいまだみられないほど進歩的・高性能な作業用機械、すなわちコンテナ・クレーンが設備されている。それは、一度に2個のコンテナを吊り上げ、横持ち——たとえば岸壁上から船の甲板上へ——し、し

かるのち、その2個を一べんに船艙内乃至甲板上へ、もしくは岸壁のトラック荷台へ吊り降して、積付けるといふ能力・構造のコンテナ・クレーンである。普通一般には、(船積みの場合)トレーラー乃至トラックで岸壁・舷側まで運ばれてきた1個のコンテナを吊り上げて船へ積み込むという構造のコンテナ・クレーンで、それでさえ革命的に進歩した荷役機械だとされてきた。だが、その倍の能力・効率をもったより大きく・より進んだ型式のクレーンが、シドニー港——その外メルボルン港やウェリントン港でも目撃した——に設備されていたのである。それが、設計・能力どおりに稼動するならば、コンテナ(貨物)の船積み・陸揚げ作業が一段と迅速に行なわれ、したがって又、コンテナ船の碇泊時間も一層短縮されて、いわゆるクイック・ディスパッチができ、船舶の運航計画乃至輸送所要時間の上で格段と改善が可能となろうと考えられることであつた。

そして、もしも、陸上・岸壁におけるトラック乃至鉄道貨車が円滑に流動して、コンテナ船から荷揚げされた輸入コンテナ或いは内陸部から運ばれてきた輸出コンテナがみるみるうちに処理されるのであれば、シドニー港の狭小なコンテナ埠頭面積でも何とか対応でき、同港なりにコンテナ輸送の目的を達し得るかも推測された。理論的には計画可能なことであり、シドニー港のコンテナ埠頭設計者たちの頭の中では、そうも考えられたにちがいない。だが、現実には、常に、余りにもちがすぎる。それが問題点でもある。

さきに紹介したように、⁽¹³⁾一回の船積み作業が行なわれたのち15分経っても次ぎの作業が始まらないほどの間の抜けた荷役が、同港の通常な在り方だといわれる。見たかぎり、クレーン下に運ばれてきた2個のコンテナを吊り上げ・横持ちし、船上に吊り下げて積付けを終了する迄のクレーン操作・作業時間はかなりスムーズで早いようである。コンテナ1個づつ2回の積込み作業時間よりは明らかに速いといつてよい。けれども、こうしたクレーンの稼動する間隔、直

(13) 前章第2節 (pp. 19~20) 参照。

言すれば、機械の遊休している時間が甚だ長いのである。それは、当該機械・クレーンが優秀高性能なものであればあるだけに、非経済であり、ロスが大きいといわざるを得ない。しかも、それほど優秀・高性能なコンテナ・クレーンが用いられている割には、関係作業員の数は少なくないようである。むしろ、クレーン真下へのコンテナ積みトラック乃至トレーラーの誘導、2個のコンテナの吊揚げ状況の調整乃至確認、船艙内乃至甲板上における正常位置へのコンテナ2個の積付け時の合図および確認、等々のために、コンテナ1個を取扱うクレーンの場合よりはより多い作業員が必要とされているのかもしれない。そして、実に、このようになり多数の作業員の就業体制の下での明白な遊休時間の発生という損失・マイナスも亦看過できぬことがらである。

折角きわめて優秀な機械設備をもっていながら、それを充分活用し・効果的に稼働させることができないというかたちで表われるシドニー港の有名な港湾荷役の低能率は、もち論、色々な条件・原因をもち、又、様々な事情とつながり合っている。岸壁・埠頭にコンテナ置場用のスペースをごく少ししかとれないために敢えて行なわれているコンテナ〔ばん〕の5段積み重ね方法もそのひとつであるし、既述のコンテナ埠頭の立地条件などもそうである。けれども、なかならず、同港の、もしくはオーストラリア諸港——或る意味ではより広くオセアニア諸港——共通の、港湾労働事情の特異性こそが最重要であり、看過されてはならないことだと現地では力説されている。

その詳細な点についてまでここで述べる用意はないが、オーストラリア（シドニー）の港にあって港湾労働者たちは、甚だ強力な組合組織（Union）に統御・指導され、しばしば、組合指令によって争議行為、俗にいう港湾ストライキを敢行し、船舶・海上輸送に重大な影響をあたえている。しかも、組合はひとつの組織体でなく、彼等は、おおむね職種別に、9つの組合に分れている。そのそれぞれが強大であるのか、それとも相互に連帯・共同行為して強大となるのかは些か不分明であるけれども、港湾当局はもち論、海運業者が、シドニ

一乃至オーストラリアの港湾労働組合を恐れること大である。職種別に9つもの組合に分れていることは、一面では、どれかひとつの組合だけがストをやっても、他の諸組合の作業・労働に影響をあたえ、結果として、全体の港湾荷役作業が遂行されない関係を生み出している。ために、もしもこれら9つの組合が順番にストを行なうならば、年中少なくとも一定期間港湾荷役がストップするという事態が発生する。同じような要求事項——たとえば賃金引上げ——を掲げて輪番的にストを行なうとしても、優に数十日・数ヶ月はかかることが考えられるという。さらに加えて、ストライキ・争議行為に入る段階では声明・スト宣言が行なわれるので、当局や企業はそれなりの対応もなし得るが、ほとんどの場合、且ついずれの組合の場合にも、争議終結の過程や時期は甚だ不鮮明であり——妥結の条件・内容もしかり——船舶・海運業者は、荷役再開乃至開始の手續・準備に戸惑うことから又ロスを蒙るといわれる。

港湾ストの多発と荷役作業の緩慢・非能率がすでに「呼びもの」となってきている状態では、よし労働争議もなく、搬出入する貨物も多い時期にあっても、労働者たちの勤労意欲はおのずから低い。労働力を売っている時間＝勤労・作業時間内の働き、すなわち労働力の消費は最少限にとどめ、余力は家庭内のサーヴィスや楽しみにあてよう・残そうとしているのがオーストラリア国民大多数の思考のようだが、シドニー港の港湾労働者の働きぶりは、まさにその最好例とってよかろう。

最後に、いまひとつ印象に残った情景は、コンテナ船甲板上の4段積み方式であった。既述のとおり、埠頭・岸壁上の面積が甚だ狭隘なために、いわゆるコンテナ置場（コンテナ・ヤード）でコンテナ〔ばん〕が5段に積み重ねられざるを得ない港ではあったが、だからといって、同港に出入する各国コンテナ船まで、甲板上にコンテナを4段も積み重ねる必要・理由があるのかどうか。そのコンテナ船が航行する海域・航路の条件が、甲板上に4段積んでも大丈夫というのなら、それもうなづけないことではないし、同港コンテナ埠頭の狭

さは、不必要になったコンテナを極力もち帰ることを希望・期待しているためかもしれないが、他面、他の国々の港乃至他のコンテナ航路では、3段積みさえ例外稀少というべき状態であり、4段にも積み上げるときの積付け方——殊に固定・緊縛する仕方とその費用——に関する苦心と経費を考えるならば、果してシドニー港或いはオーストラリア諸港におけるコンテナ船甲板上4段積みが経済的な有利性・妥当性をもつものかどうか、やや冒険的・試験的な不安を包蔵しているともみられる。

3) コンテナ化への対応ぶりの背景について

上述のごときかなりな弱点・問題個所をもったコンテナ埠頭がシドニー港で建設・実現されるにいたった事情、なにかんづく背景は何か。もう少しましな形・場所・条件のものが考案され得なかったオーストラリア乃至シドニーの政治的・社会的・経済的な事情・理由は一応別にして、このようなコンテナ埠頭が——むしろそれしか——考えられ・出現するようになったのは一体だれの発想なのか。どういう人たちがこれを企画・指導したのであろうか。これを少し取扱ってみたい。多分に推測・推量の分野とならざるを得ないことだけれども、こうした背景の事情を検討することも、現状乃至問題点の理解のためには有益であり、少なくとも全然無意味なこととはいえないだろう。

本書冒頭で述べたとおり、日本とオーストラリア（シドニー）との間にコンテナ船が就役したのは1969年（昭44）であり、それ自体、比較的早い時期に属するといつてよかろう。この時のコンテナ船は当然日本船であったが、当時のわが国において、コンテナ船或いはコンテナ輸送の将来性はなお多分に不明確なものとされており、むしろ、相当に疑念も抱かれていた。ヨーロッパの海運諸国においても事情はほぼ同様であった。すぐれて工業製品を対象とし、したがって、いわゆる先進工業国相互間における定期貨物輸送の面では有利性や発展可能性が考えられるとしても、コンテナ輸送・コンテナ船が、なお発展途上

の諸国や農牧畜主力国とみてよかろうオーストラリア等において、果たして適用性をもち得るものかどうかは疑問視される時期・段階であった。このような時代・状況の下では、オーストラリアの諸港、さし当ってシドニー港において、これに対応するための施設＝コンテナ埠頭をどこに、又どういうように作るべきかは、端的に言って、わが国のコンテナ海運業者の間においてさえ、そう真剣な検討課題たり得なかった筈だと推測してそう誤りなかりやう。いわんや、オーストラリアの港や海運企業或いは政府等が、コンテナ埠頭の在り方・作り方について十分な知識と適切な判断をもち合せていなかったとしても、充分首肯されうるところである。

実際、この頃、シドニー港のどこに、どのような形状と内容のコンテナ埠頭を作るのが好いかに関して、当面の当事者である日本船・日本海運企業の意見を徴したことはなかったようだし、わが国の関係企業が偶にそれに関する情報等を求めたり、可能ならば利用者としての希望などを申し入れようと思ったとしても、ただ“わが方（オーストラリア）に委せておけ”“悪いようにはしない筈だから”といわれるのみであったと伝えられている。オーストラリア〔の港〕側にコンテナ輸送の経験もなく、十分な知識も有り得ないのに、オーストラリアの政府或いは関係当局が“委せてくれれば自分たちの手で作る”といい、事実、今のようなコンテナ埠頭をシドニー港で建設・実現することができたのは彼等のうしろに、英連邦時代の盟主・本国であると同時に近代海運業の母国でもあったところのイギリス・その海運関係者がいたからだとみてよかろう。シドニー港はじめオーストラリア諸港のコンテナ埠頭の立案・建設の指導者は、P.O.汽船以来の歴史的伝統を受けつぐイギリス乃至オーストラリアの海運関係者もしくは港湾関係人ではないかという筆者の推理的質問に対して、そのような人たちがシドニーに多勢いること、および彼等がコンテナ埠頭の立案・実現のリーダー兼当事者であったという回答が現地でも与えられた。

イギリスとの、もしくはイギリスを中心とするヨーロッパとの海上輸送業務

に従事し、又はそのような海運企業・船舶とつながりのある海運・港湾関係人として活動してきた〔オーストラリアの〕人たちが、コンテナ輸送時代のはじまりに際して、イギリスもしくはヨーロッパ的な思考、端的には日本以上に慎重な考えと行動に傾くのは当然なことであろう。また、オーストラリアが、近時イギリス・ヨーロッパとのつながり以上にわが国との通商・海運関係を深め、その限り、日本の商社・海運会社関連の仕事・業務にたずさわるオーストラリア国民が増大し、勢力を強めつつあるといい得るとしても、彼等も、上記コンテナ船の就航当初の時期において、今日のごときコンテナ輸送の急展開を予知し得る筈はなかった。結果的にコンテナ化に熱を入れ、又現段階のシドニー港のコンテナ埠頭の弱点・欠陥を批判するようになったわが国海運業界自身が、当時は前途に懐疑的であり、十分な見透しをもち得なかったのであるから。

コンテナ埠頭の建設に指導的役割を演じた人たちが、コンテナ船・コンテナ輸送一般に関する先き行きの見透しをもって、何処に、どの程度の規模・構造の埠頭を作るべきかを考えにくかったという点のみならず、オーストラリアを中心とする貿易・海上荷動き、さし当って日濠間のその実績や見透しに基いてそのコンテナ輸送の発展程度を予想し、それに応じた埠頭の規模・条件を考えたのだとしても、おそらく、最初から十分な広さの埠頭をつくろうという判断には到達しなかった筈だということも指摘・推論できよう。けだし、日本からオーストラリアへ運ばれるコンテナの中味は日本で作られた機械・器具その他の工業製品であろうし、その積出し・輸送には季節性もないけれども、オーストラリアから日本へ輸出する貨物といえば、羊毛その他の農牧畜業産物ばかりであって、多分に季節的であり、しかも一体コンテナに詰めるのが適切妥当であるのかどうか疑問だとする議論が、きっとあったにちがいないからである。コンテナ埠頭を作っても、高価な日本からの輸入品の陸揚げには有用たり得るがオーストラリアの輸出品の船積み・輸送にどれ丈利するところありやという考え方があったとしても、決して不思議でなかつただろう。

さて、以上のような推測にほぼ近く、シドニーのコンテナ埠頭が今の形と場所・状態で作られたとして、その後におけるコンテナ輸送の急速な発達は、現存の埠頭の欠陥を余りにも明白に暴露するにいたった。メルボルン港やフリマントル港では、少なくとも当分の拡張余地があり得るというのに比較して、シドニー港では、その余裕と可能性が全くないそうである。そうなると、現在のみままで我慢するか、それとも全く別なところに新しくコンテナ埠頭を作り、それをシドニー港のコンテナ埠頭として機能させる外なくなる。まだまだ、そのための資金調達などの財政設画や具体的な建設予定が確定せず、果して実現するかどうかも疑問なしとしないということであるが、計画としては、現在のシドニー港或いはそれを含むポートジャクソン湾の外側・南太平洋に面したより南方に位置するボタニー湾に「ボタニー港」〔Port Botany〕をつくり、本格的コンテナ・ターミナルたらしめようという考えがある。相当大きな規模の2つのコンテナ・ターミナルで、各ターミナルには3つずつのバースを設けるといふ目標までできているともいわれる。これが実現してシドニー港のコンテナ埠頭にとってかわるとなれば、時勢の必然を想わせることとなろう。

4) シドニー港に対する全般的印象

シドニー港を訪門したのが11月であったという時期・季節的な事情がそうした印象を強からしめたことは否定できないが、上述コンテナ埠頭に関する印象・所見とは別に、筆者は、今日のシドニー港の全体としての無活気と衰退の気配・危険を特に感じさせられた。訪問時、コンテナ埠頭には2隻の外国コンテナ船が着岸しており、緩慢であれ積卸荷役作業が行なわれていたし、港内に分散している他の若干の岸壁にも貨物船の姿が散見された。港内遊覧というか、パラマッタ川遊覧というか、2~300人もの旅客を乗せる観光ボートも午前と午後各1回ずつ運航されているようだ。何よりも、川を横断するフェリー・ボートが多数往来しており、港らしい船の動きと、港としての景観というものはあ

ったわけである。しかし、俗にオーストラリア第一の・最有名な大港だという予見乃至理解をもって訪れ・眺めた場合に、何と静かで動きの少ない港、より言えば、さびれた感じのする港だことかと思わずにおられなかった。

観光シーズンでないためかヨーロッパ乃至アメリカからの豪華客船の姿がみられず、もっぱら、港内観光用のボートおよびフェリーの発着場に使われている「サーキューラー・キー」〔Circular Quay〕と称される旅客船岸壁では、それでも、まだ船の出入、したがって、動きというものはあり得た。この岸壁を見下すようにその上流にかかっている「ハーバー・ブリッジ」をくぐったところ、つまり、ブリッジを境界・まじ切りに使った形で、ライナー棧橋＝定期貨物船岸壁が並んでいるが、これを含みながらその奥の方に入江状に広がったかなりの規模の岸壁・埠頭地域があり、「ダーリング・ハーバー」という呼称がつけられている。ここがシドニー港の曾っての心臓部・中心区域である。いわゆる櫛歯のような形で川に向かって突出したライナー棧橋のいずれにも、訪問時一隻の定期船の姿もみとめられなかったが、それは、筆者の偶々訪れた時だけの現象ではないように思える。少なくとも案内役の日本郵船の在勤船長は、曾って同社々船をふくめ日本或いは諸国のライナーが着岸したところだが今はほとんど繋留することなしと語っていた。これらの岸壁一帯には上屋・倉庫が立ちならび、一見よく整備された港風景でもある。ただし車で廻ってみて、これらの岸壁上にひとりの人間の姿すら見かけられなかったのが筆者の体験であった。船もなければ人間もいないということ、従って荷役作業なども全く行なわれていないということは、そこがまるでゴースト・ポートに化したのではないかという想いを起させるに充分であった、といっってはややオーバーであろうか。

曾ってシドニー港繁栄のシンボルでもあったろうこの附近の異様なさびれ方が、既述したコンテナ岸壁における甚だ緩慢な作業ぶり、ならびに、その他の諸岸壁・入江における碇泊船の少なさと相まって、シドニー港全体に、何かうらさびしい風を流れさせ、港らしい活気というものがほとんど感じられない情

況を生んでいるようである。こうしたさびれた感じ・港勢を想わせるようになった主原因は、改めて指摘するまでもなく、コンテナ船＝コンテナ輸送が急速に発達して、定期船はもち論、その他一般貨物船の働き場が奪われ・狭小化したためである。従来はライナーやトランパーで積載輸送されたオーストラリア（シドニー港）の輸出入貨物がだんだんコンテナに詰められ・コンテナ船によって運ばれることになったためであり、同時に、そうしたコンテナ船の出入碇泊、なかんずく荷役に関して、従前の岸壁・棧橋では用が足りず、別個独立的にコンテナ埠頭・ターミナルを用意しなければならなくなったためでもある。しかも、シドニー港の場合、そのコンテナ埠頭の立地条件及び作業状況が良好といえず、そこで作業活動や船舶出入に活気を生み出させることもできないという特殊な現実条件が加わって、港全体に活力や生気を及ぼし、促進するということもできないままに推移しつつあるとみてよかろう。

新時代のコンテナ輸送・コンテナ船の就航がこの港に一種の戸惑いを生じさせているのだとみることもできようし、同港の歴史のおよび現実的な発展性と重要性を考えれば、やがては、コンテナ輸送に対応しつつ再発展・再繁栄する努力がなされ、それが実現することもあるかとも思う。しかし、同国の他の重要貿易港、メルボルン港・フリマントル港と比較しても、又、ウェリントン港などのニュージーランドの貿易港と比べても、シドニー港は、港としての活気が感じられること最も薄かったというのが筆者の偽りのない印象である。

Ⅰ メ ル ボ ル ン 港

1) 港の位置・形状

メルボルン港は、いわば二重づくり・二段構えの河川港である。主としてその下流部分と河口地域に港湾設備、すなわちドックや埠頭乃至パース等が構築されているヤラ川〔Yarra River〕は、直接外洋に注いでいる川ではなく、外

海＝バス海峡から入江状に入り込んだ広大な^{ワタクシ}内海型のポート・フィリップ湾の奥部で海と接しているからである。必ずしも類似性がなく適切な比較とも言いがたいけれども、その在り方は、東京湾という大きな湾の奥に位置する東京港や横浜港、もしくは大阪湾の奥部にある大阪港や神戸港の場合に近い。

オーストラリア大陸の東南端とタスマニア島との間にあるバス海峡〔Bass Strait〕を通りポート・フィリップ湾に入る船ならば、その狭い入口において陸地を眺め、湾口を確認できるのであろうが、筆者が便乗した港内艇（タグボート）では、ヤラ川の入り口から先（ポート・フィリップ湾の湾口）の方は、ただ広々とした静かな海・波であって、同湾の広さを想像するめどさえ全く感じ得なかった。

外海に対して二段構え・間接的に接するかたちではあるが、メルボルン港はすでに述べたごとく、明白な河川港＝川みなどである。そして、その河口の外側部分にも現在コンテナ輸送用に一部使用している新しい埠頭・岸壁が建設されているけれども、いわゆるメルボルン港の中心部分・最主要区域は河口より数軒上流であり、かつ、メルボルンの繁華街・市街地中心にもごく近い位置において、ヤラ川の両岸、主としては北岸地域に形成されている。全部ではないが、いわゆる掘込み型の埠頭・岸壁が、なにかんづく中核であり、ドック〔Dock〕の名称で呼ばれているのもイギリス本国流である。

市の中心部に最も近い——港としては一番川の上流部分——川の両岸は、いわゆる国内輸送用の岸壁であって、北岸には、平屋の低い倉庫が立ち並んでいるとはいえ、エプロン部分が極めて狭小であり、対岸の南岸は、ほとんど建物のない空地ばかりで、ところどころが通勤用自動車のパーキング場に転用されている状態である。もっとも、南岸の一番上流部分にドライ・ドックがあって船舶修理用にあてられ、その下の部分が主としてタスマニア航路用の岸壁で、ロールオン・ロールオフ方式の荷役がなされるそうである。

第6図 メルボルン港
PORT OF MELBOURNE



北岸の下の方、倉庫の列の切れたところに掘込み型の「ヴィクトリア・ドック」〔Victoria Dock〕があり、同ドックの対岸にあたる川の南岸突端部にコントロール・タワーが聳えている。この辺はコンテナ時代以前におけるメルボルン港の心臓部といってもよく、20以上のバースには多数の内

外の大型貨物船が碇泊したところである。

ヴィクトリア・ドックに接続したかたちで、その川下に「アップルトン・ドック」〔Appleton Dock〕があるが、必ずしも明確な堀込型ドックではなく、むしろ川沿いの岸壁といった方がわかり易い恰好のものである。これも、上掲ヴィクトリア・ドックとともに対外定期貨物船用の岸壁として機能している。

アップルトン・ドックよりさらに川下に下ったところに、明瞭な堀込型の「スワンソン・ドック」〔Swanson Dock〕が、最も新しい且つ外国コンテナ船専用のコンテナ埠頭として建造され、現在は左岸に2バース・右岸に1バースの計3バースが利用されつつある。また、既に出来上がっているドック部分のさらに奥に、なお両岸各1バース分程度の堀込み・拡張が可能であり、部分的には工事が進められつつあるような光景に思われた。

これらヤラ川の北岸に位置する3つのドックの向う岸即ちヤラ川南岸一帯にも岸壁と呼ぶる護岸工事と若干の港湾設備がなされており、部分的に、対外的＝外国航路関係のロールオン・ロールオフ方式の、もしくは、バルク・カーゴ積卸の荷役作業と、従ってそうした外国貨物船の着岸繫留もみられるそうである。ただし、その他の部分は港湾関係の労務者乃至業務来訪者などのためのパーキング場となっているところもある。

他方、スワンソン・ドックより下流の両岸は不定期貨物船または専用船の繫留・荷役にあてられており、そうしたヤラ川のほぼ河口近くに「ウェストゲイト橋」〔West Gate Bridge〕が数年ごとに建設中である。(この橋は後述のヤラ川河口東側にあるウェブ・ドックや旅客船岸壁などと市街・内陸部との交通路として計画されたものだが、その工事はすこぶる遅々たるものだといわれていた。)

建設工事中の同橋をくぐって2～3軒下ると、ようやくこの川の河口だということが確認できる。「ホブソンス湾」〔Hobsons Bay〕という名称

が地図上に示されてはいても、ここは、上述したとおり、広大な湾・入り海であるポート・フィリップ湾の最奥部にすぎない。外洋＝バス海峡はなお遙か彼方である。湾口に向って右手〔ヤラ川の北岸の続き〕に陸地がのびており、その先端には Williamstown 市およびゲリブランド・ピア〔Gellibrand Pier〕・ブレイクウォーター・ピア〔Break Water Pier〕等がある由だが、肉眼では到底とらえることはできない。

ヤラ川の河口部東側（河口へ下る場合は川の左岸になる）——川の沿岸というよりはむしろ河口横の湾奥部の海岸——に矢張り掘込型の「ウェブ・ドック」〔Webb Dock〕があり、そこから更に数軒東にはなれたところに旅客船の出入する「ステーション・ピア」〔Station Pier〕および「プリンセス・ピア」〔Princes Pier〕が所在する。このうちウェブ・ドックは、オーストラリア船（ANL）用のコンテナ埠頭であると同時に、国内用のロールオン・ロールオフ及びリフトオン・リフトオフ方式の貨物船岸壁として機能する。もっとも、スワンソン・ドックその他の外国船用バースが満船状態となっているときなどは、外国コンテナ船（主として小型の乃至セミコンと称されるコンテナ船）もここに着岸し、荷役を行なうこともあるようである。

上述したヤラ川の河岸々壁・ドック・ピア等を総称したものが「メルボルン港」〔Port of Melbourne〕とされる。

コンテナ船輸送時代になるまでは、ヴィクトリア・ドックおよびアップルトン・ドックを中心・主舞台として展開されたメルボルン港の港として活動——船舶ならびに輸出入貨物の動き——は、いまや、より下流に新築造されたスワンソン・ドックとウェブ・ドックに主役の座をゆずり渡しつつあるといってもよかろう。筆者の訪問時にはスワンソン・ドックに1隻の外国コンテナ船の姿もなく、その荷役作業の実況を見る機会を得なかったが、ウェブ・ドックでは2隻程の小型船に対するコンテナの積込みおよび陸揚げがリフトオン・リフトオ

フ方式なかんづくフォークリフトによってかなり活潑に行なわれていた。ANLのコンテナ船のフィーダー・サービスの⁽¹⁴⁾ように思われもしたが、メルボルン港の特別な地理的条件などから、今後もこのドック乃至スワンソン・ドックの役割はより拡大されるかもしれない。そして、現在のメルボルン港の規模・形状でも或る程度の拡張の余裕があるうえに、もしもヤラ川河口の前面に広がる円形の広大な入江乃至湾であるポート・フィリップ湾の沿岸を含めて考えるならば、相当大きな将来性を蔵しているとみてよかろう。

もち論、問題もないわけではない。ヤラ川の河口東部区域の岸壁・埠頭と市中心部乃至背後地との間の輸送ルートが不充分・不整備なことはその最たるものである。この輸送を鉄道と道路（自動車）のいずれを主力として考えるかについてさえ、いまだ決定がなされていない由であった。

2) スワンソン・ドックについて

コンテナ輸送の進展に対応するものとしてメルボルン港内に新設・整備されたスワンソン・ドックとウェブ・ドックのうち、後者はほぼオーストラリア自国船（ANL）用であり、外国コンテナ船は主としてスワンソン・ドックに出入する。例外的な出入・利用を除いて、わが国コンテナ船にとっても関心事はスワンソン・ドックの在り方だといってよかろう。このドックは、現在4バース（両岸各2バースが向いあった形）分の広さがあるが、左岸の2バースと右岸の1バースの3つが目下利用されている。その内訳は、左岸入口部分のバースがヨーロッパ船（航路）用、その奥の部分のバースが日本船（航路）用、右岸入口部分（ヨーロッパ船用の向い）のバースがアメリカ船（航路）用である。計画上は、左右両岸に、各2バースの共用を建前とした大型コンテナ・クレー

(14) メルボルン港はタスマニア島との貨客交流の基地であるとともに、又アデレイド港はじめ南オーストラリア州各地各港との交通も盛んである。殊にアデレイド港がコンテナ埠頭建設中の現在、同港等とのコンテナのフィーダー・サービスが活潑である。

ン1基と小型のコンテナ・クレーン2基が設置されているといわれるが、一見したところでは、各バースに専用の1個積みコンテナ・クレーン1基ずつと2バース共用の2個積み大型クレーン1基が置かれている恰好である。⁽¹⁵⁾

現在の状況でも、アメリカ船用バースの隣、日本船用バースの向い側に1バース分があいているし、これら現存部分の奥にも1～2バース分の掘込み・岸壁拡張の可能性があること前述したとおりで、その限り、このスワンソン・ドック自体になお多少の拡大余地が残されている。なる程、わが国主要港たとえば神戸港のコンテナ埠頭と比べれば、メルボルン港の現在のスワンソン・ドックおよびウェブ・ドックの規模は明白に小さい。スワンソン・ドックが拡張されたからといって事情はほとんど変わるまい。とはいえ、シドニー港のコンテナ埠頭とりわけホワイト湾コンテナ・ターミナル乃至モルト湾ターミナルと比較した場合、メルボルン港のそれはずーっと大きく感じられるし、事実より広大である。もち論、西オーストラリアのフリマントル港のコンテナ岸壁よりは遙かに大きいし、より一層充分に整備され・まとまったコンテナ輸送基地の感が深い。そして、こうした印象を受けるのは、メルボルンのコンテナ埠頭がふたつとも、いわゆるドック式の掘込型であること、および次に述べる空地・新しい土地に新築造されたということに起因するものであろう。なお敢えて附言すれば、同港のそれは、隣国ニュージーランドのコンテナ埠頭——その最大・最新のものがウェリントン港のもの——と比べても明白に大規模であり、且つよりよく整備されている。

この大規模で且つ整備・まとまりのある埠頭という点が、メルボルンのコンテナ埠頭の第一・最大の特徴であろうが、第二には、それがいわゆる応急の間に合せ方式乃至改良型のつくり方ではなく、新しい観点から新しい場所に新造するというやり方がとられた点が指摘できよう。(第一の特徴との関連がある

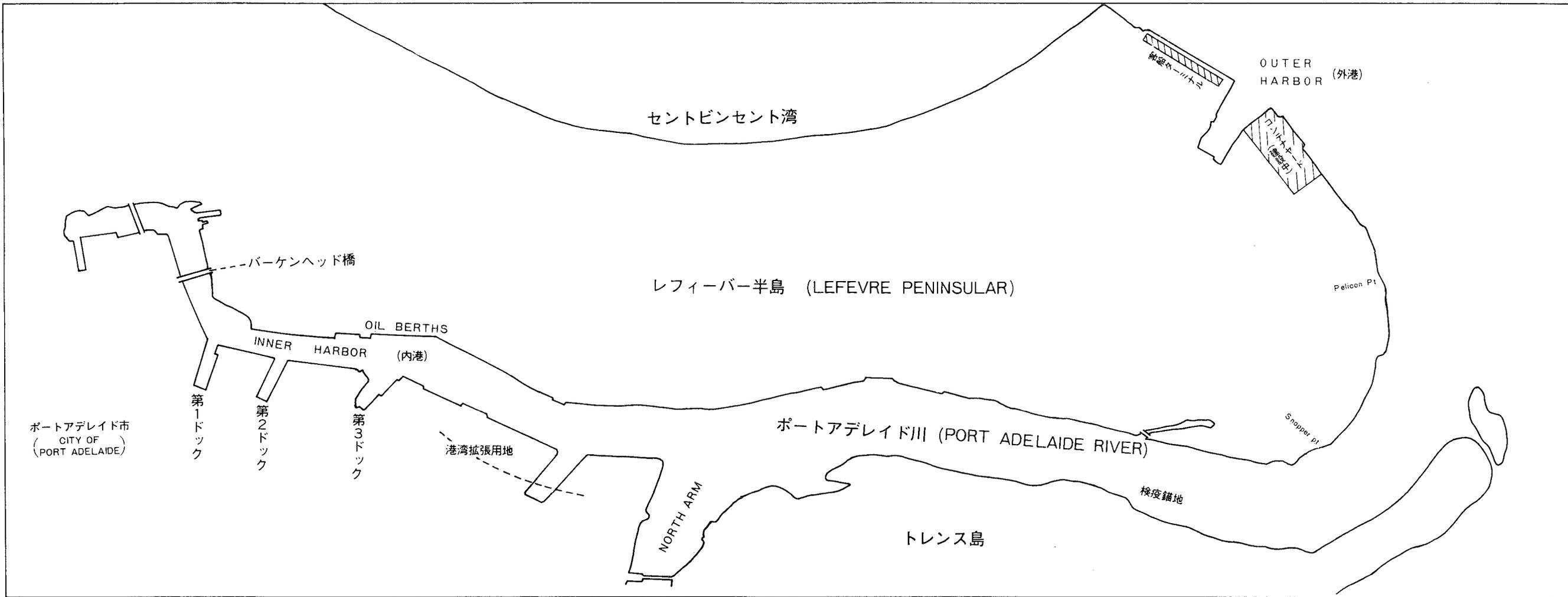
(15) 大型クレーンは、コンテナ1個を吊る場合の装置と2個を吊るときのを両方もっているともいわれるが、定かでない。

ことは前述した。) シドニー港とメルボルン港のコンテナ埠頭を比較したとき後者に一步も二歩もの進歩・優位が認められる所以でもあろう。具体的には、従前最もよく使用され、現在でもなおかなりの定期貨物船が出入繋岸するヴィクトリア・ドックならびにアップルトン・ドックはもとより、それ以外のヤラ川河岸の岸壁・着船場よりも下(下流)の方、つまり河口により近く、したがって、船舶の出港・入港がそれだけ素早く行ない得る場所に、コンテナ船用の埠頭・バースが新建設されたのであり、しかも、いわゆる港内であいていた土地・未利用区域であって、新しいものを思いどおりに造るとができる条件にも恵まれていたわけである。

上記のごとき良好有利な条件を有することも確かではあるが、スワンソン・ドックの現況が万事OKということではもち論ない。なかならず日本船用のバースについて、次ぎのような場所的不利益性が指摘される。

前述のごとく、スワンソン・ドックの内部の利用区分は、まずドック入口部分の両岸バースがヨーロッパ船・航路用とアメリカ船・航路用であり、左側のヨーロッパ船バースの隣＝奥のバースが日本船・航路用ということになっている。俗言すれば、ドックの入口部分がヨーロッパ船とアメリカ船とによって占拠・占用され、日本のコンテナ船は、その真ん中を分け入って着岸したり、出入したりしなければならない状況である。その結果として、日本船は相対的に不利な条件を免れない。すなわち、着岸したのちコンテナの積卸作業を実施する段階においては他バース・他国のコンテナ船とはほぼ同条件ではあるが、ドック入口部とコンテナ・バースとの間の往復航行・操縦に関して、とりわけ出港時にもしヨーロッパ船またはアメリカ船が着岸中である場合、それと接触等することなく河流中央に進み、次いで右転回する必要と配慮が生じるなど、技術的・時間的に余分な負担を余儀なくされているわけである。

第7図 アデレード港
PORT OF ADELAIDE



Ⅲ ア デ レ イ ド 港

1) 概 況

南オーストラリア州の首都アデレイドの港は、明治期における日濠定期航路開設の当初より同航路の終端港とされ、現実にこの港を訪れたわが国定期船の数こそシドニー港およびメルボルン港に比して少数であったにせよ、その港名・市名乃至地名はわが国に古くから知られた馴染の深いものである。もっとも現在、いわゆるアデレイド市とアデレイド港とは、地理的区劃として別々の市・場所とされているようで、後者は、人口85万のアデレイド市の市街からやや離れた港町「テデレイド港市」(City of Port Adelaide)という独立の都市を構成し、それに所属しているらしい。その限り、後述のフリマントル港とパース市との関係と同様、アデレイドという州都(都市)の外港が「アデレイド港」という名の港都であると考えの方が適切かもしれない。〔東京都の三鷹市や府中市などの場合と同じような関係が「アデレイド(市)」と「アデレイド港(市)」と間にあるのかもしれないけれども。〕

また、地図上などからは、一見、アデレイド(市)の市内を緩やかなカーブをえがきつつ美しく流れる有名なトレンス川(Torrens River)とは別個な、⁽¹⁶⁾内海か入江とも思われるような「アデレイド港川」(Port Adelaide River)のかなり上流乃至中流の沿岸——主として北岸——に往年の港が築かれており、現在は「内港」(Inner Harbor)と称されている。そして同川の河口部に「外港」(Outer Harbor)が、一応旅客船ターミナルを主目的・主内容として新築造され、且つ目下はさらにその隣接地域に「コンテナ・ターミナル」の建設が予定されているのが、この港の概略・在りようである。

(16) アデレイド港川の河口部分に、Lefevre半島と向い合う形でト「トレンス島」(Torrens Island)という島がある。この関連からいえば同川の上流部分がトレンス川につながっているようにも解されるが、やや定かでない。

最後にあげたコンテナ・ターミナルはまだ工事に着手だけはしたといった段階であり、いつそれが完成するかなかなか予想できかねるようだ。そのことから、アデレードを中心に集散する輸出入貨物のコンテナ輸送は、今のところメルボルン港との間のフィーダー・サービスという形で行なわれているにすぎず、わが国のコンテナ船はもとより、ヨーロッパ諸国のそれも同港に出入するにいたっていない。他面、過去においても、いわゆる在来定期貨物船が、積荷事情から、同港に寄港しないこともしばしばあり得た。折角、港もこじんまりとよく整備されており、その周辺部やアデレード市が甚だ風光明媚なところであり、この港から積み出される輸出貨物も敢えて少なからぬ筈でありながら外国船を引きよせる力が何故か弱い印象を受ける。現在の段階については、同港及びアデレード市附近の工業化がまだ充分発達していないということが最大・最主要的な弱点であること改めていうまでもない。

2) 内 港 (Inner Harbor)

レヒーブル半島 (Lefevre Peninsula) の北側の入江・うち海だということもできよう「アデレード港川」は、全長10数軒にもならぬ短い川であり、かつその河口すなわちセント・ヴィンセント湾(Gulf St. Vincent)からは巾の狭い・水深も概して浅い——9.2～10.1m——通路＝水路を10軒余も遡ったかなり上流部分に、いわゆる港湾設備がつくられている。当初は、同川の一番奥の方しかもその北岸(レヒーブル半島の向い側)に港の中心部・心臓部が築造されそれがアデレード港と呼ばれたとみてよかるべく、目下は、「内港」といういい方で表現されている。

上記アデレード港川の一歩奥に当たるところにバーケンヘッド橋 (Birkenhead Bridge) という名の開閉橋があるが、この橋より上流の南岸(半島のつけ根部分)には若干の造船所設備がある。その対岸即ち北岸は North Parade と呼ばれ、少なくとも昔は、岸壁・船着場として大いに利用されたに違いないことを

充分うかがわせるところである。もっとも、現段階の港の在りよう、つまり港の現況から見れば、この橋から下（下流）の方が主要・中心的な岸壁・埠頭部分であり、いわゆる港湾諸設備がつくられている。しかも、北岸の方が明らかにより中心であり、よく整備されている。

完成された第1・第2の両ドックおよび建造途中の第3ドックの3つのドックを基軸にしながら、丁度20のバース・繫船岸壁がつながっている。この外、少しはなれた形ではあるが、上掲建設途中の第3ドックとその下流部分には、更に3乃至4のバースもあり、又、いわゆるサイロ（穀物輸送用）やロールオン・ロールオフ用のターミナル設備も散見できる。第2ドックの向う側＝対岸（川の南岸）にも5つあまりのバースが設けられ、それにつづく下流部分にタンカー用のオイル・バースがみられるが、このあたりがバーケンヘッドの岸壁地帯の中心部である。

各岸壁乃至各バースには、大体1棟ずつの平家即ち1階づくりの比較的小さな倉庫・上屋が適宜に——むしろキッチンとした配列で——建っているとともに、又他港の場合と同様、鉄道レール網が十分に張りめぐらされていて、貨物の貨車輸送中心ぶりが明瞭に認められる。ただし、この港の一带は概して広大な平地であり、しかも、いわゆる空閑地部分も多く、道路もよく発達しているので、鉄道輸送のみならず、道路輸送・トラック輸送の便も大きく期待することができる。各岸壁にはかなり広い平坦地があり、トラックによる荷役・荷捌きも充分可能と思われる。他方、又、この港と南オーストラリア州の各市・各港との間の、わが国でいう「内航」に相当する船舶輸送も古来活潑に行なわれてきたようであり、最近では、それがロールオン・ロールオフ方式と称される車輛＝自動車つき海上輸送として進展をみつつあるようだ。実物の該当船はみることができず、したがって、実際の船積み・陸揚げの状況を確認し得なかったけれども、同港の内航のロールオン・ロールオフの在りようは、いわゆるフェリー・ボートよりはむしろ舢（鋼製・モーター付の）に近い船舶を対象に行なわれ

ているらしく、如何にも時代色・歴史的記念性の感じられる車輛用可動橋の装置が、バーケンヘッド橋に近い北岸々壁で目撃された。

いわゆる貨物の破境期であったためか、港内に碇白する船舶は1～2隻あったかどうかの状況であり、岸壁上にも積荷や貨車・トラック等の姿をほとんど認め得ず、このため、港らしさや港の活気は感じられなかったけれども、上述したような小規模な、且つまとまった姿の港であるためか、シドニー港におけるようなさびれた感じはほとんど受けなかった。指さされてようやく認めることのできる程度の工場設備乃至建造物しかない周辺の景観も、むしろ将来そこが工場化・工業基地化乃至開発されたならば、この港に一層の活気と繁栄がもたらされることであろうといった明かるい展望へみちびかれたものであった。さりとして、では、このアデレード港が今後に確実な大発達を約束されているかという点になると、又別の問題だといわざるを得ないものもある。それは、ひっきょう、短く且つ小さい川の上流沿岸に築かれた「内港」の現在の立地条件の物理的制約を主に、附随して、河口部にすでに一部は建設され・一部は築造中の「外港」の場所的条件、および、将来近代的な工業基地もしくは貿易基地ともなり得べき広大且つ平坦な空地があるにせよいつ・どのようにして実現するかの見透しが仲々立てにくい現実の政治・経済・社会的諸条件が考えられるからであった。

3) 外港 (Outer Harbor)

「アデレード港川」の河口南側、セント・ヴィンセント湾の大海原に直面した半島の先端部に「外港」が新しく建設され、なお建設されつつある。すでに出来あがっているのは、いわゆる旅客船ターミナルであり、一部バンカー用施設 (Bunkering Facilities) を含んでいる。海岸線に沿う形で4つのバース (繫船岸壁) が並んでおり、陸側には旅客船ターミナル固有の諸設備・建物ならびに広場があり、電車であったか、バスであったか些か記憶不十分ながら、何等

かの都心部との交通機関・車輛の乗降場もあったようだ。

この旅客船ターミナルの西側に若干の入海乃至川があり、それをへだててより西の方の空地にコンテナ・ターミナルを建設すべく、目下は掘削試験工事といったものがぼちぼち始まっているらしい。望見したかぎり、小さな工事現場の建物らしきものが見えただけだが。そして、このコンテナ用地のずーっと西側に「アデレード港川」の河口が位置するようである。

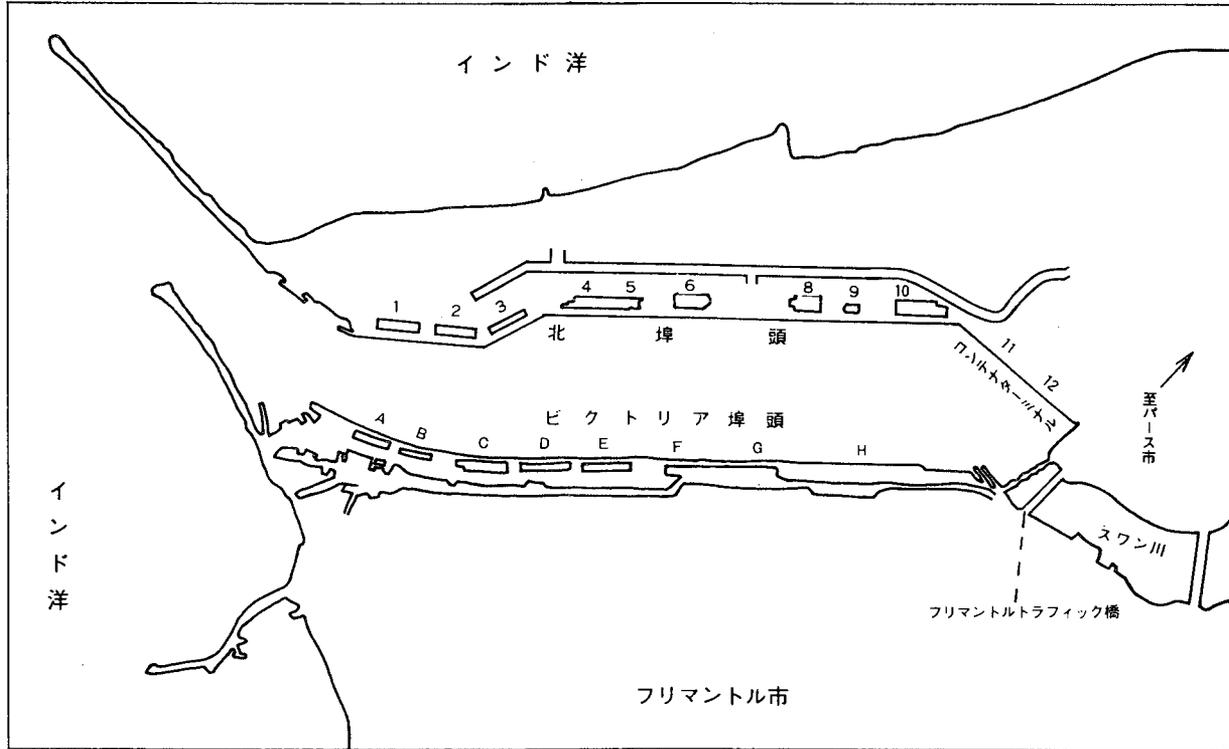
「内港」がいわゆる在来貨物船用のバース・岸壁でありながら、他の世界の有名貿易港の貨物船岸壁の風景と異なり、ほとんどクレーンも見当らず、低い上屋・倉庫とだだっ広い感じの平坦な積荷置場用空地（積荷貨物が少ないときであったためであろう）が眺められるだけで、港ではなく、何かの催物・公園といっても通用しそうな静かな・のんびりした景色であったが、ここ、旅客船ターミナルになると一層明白に「公休日の公園」といった感じが強かった。設備や広さからは、数隻の豪華客船が一度に訪れても充分と思われるが、実際に、どの程度の客船が、又どの位多数の観光客が乗降するのか、したのか、むしろ否定的・消極的な印象を受けた。悪口ではなく、静かに残された南国の旅客船ターミナルという形容が妥当しよう。

Ⅳ フ リ マ ン ト ル 港

① 概 観

オーストラリアの西の玄関口として知られているフリマントル港 (Port of Fremantle) は、同時に、西オーストラリア州の州都パース (Perth) の「外港」という機能を果たしている。普通の地図上では、オーストラリア大陸の西南端にあってインド洋に面した港であるが、パース市を貫流する有名な「スワン川」 (Swan River) の河口部両岸に築造されたいわゆる河川港の典型でもある。しかして、アデレード市とアデレード港との関係の場合とはほぼ同様、大都会でも

第8図 フリマントル港
PORT OF FREMANTLE



ある州都パースに接続しつつも、港それ自体を中心に形成されたフリマントル市(City of Fremantle)に属する港といった在り方をとっている。ちなみに、フリマントルの名は、1829年5月この地の上陸してイギリス国旗を掲揚したチャールズ・H、フリマントル船長(Captain Charles H. Fremantle)に由来するものである。

スワン川は、パースの市街地に接するあたりの中流乃至上流附近の川幅が広く、川の中に島があったり、一見湖水を想わす広がりをもっているが、河口部分、すなわちフリマントル(港)のあたりは、概して幅の狭い河川である。パース市中へ到達する幹線道路でもあるが、さしあたってはフリマントル市の中心部と北フリマントル地区との間を結ぶ橋であり、道路である“Fremantle Traffic Bridge”という橋およびStirling Highwayのつけ根——より厳密には、同橋に接続・並行した形で下手の方＝下流側に架かっている「鉄道橋」のつけ根というべきであるが——から河口へかけて、川の両岸に、外国貿易用の港湾設備(岸壁・埠頭乃至ターミナル)が築かれている。パンフレット類等には「内港」(Inner Harbour)という表現が使われたりしている⁽¹⁷⁾ようだが、普通「フリマントル港」と称され・知られているのはここである。

南岸の岸壁・埠頭を「ヴィクトリア埠頭」(Victoria Quay)、北岸のそれを「北埠頭」(North Quay)といい、前者にはAからHまでの8バース、後者には1から12までの12バース、合計20のバースが設けられている。コンテナ・サービスは、北埠頭の一番上流・橋際の2バースが割当てられ、いわゆるコンテナ・ターミナルの規模としては小さいけれども、同港・同地方の現況にはそれで間に合っているようである。

後でも触れるつもりだが、実際にはヴィクトリア埠頭・北埠頭の両方とも、

(18) 将来計画としてスワン川河口から外の印度洋に面した海岸線および沖合の島々や中洲等を含めた広大な「外港」(Outer Harbour)の建設構想があり、その場合に現在のものを「内港」と呼ぶ予定のようである。

充分な鉄道レールの敷設があり、港頭と背後地との間の陸送は、他のオーストラリア諸港同様、鉄道中心で行なわれているのだけれども、一見した感じ——自動車で埠頭・岸壁を視察した印象——では、ヴィクトリア埠頭はより鉄道中心色が明白であり、北埠頭は、鉄道とトラック両用、むしろトラック依存性が大きいように思われる。同時にまた、ヴィクトリア埠頭には羊毛倉庫が林立状態であって、当然、羊毛の積出しが主機能であるようであるのに対して、北埠頭の方は、定期船乃至コンテナ船による雑貨輸送と専用船・特殊船による特定貨物の積み揚げが行なわれ、それ用の広大な平地スペースがあり、トラック並びに鉄道貨車の進入・退出もしくはそれに連なる荷役作業が機能的・有効的に遂行できるよう配慮がなされているように思われる。

② 埠頭の特徴

上述した南岸のヴィクトリア埠頭の鉄道中心的な、或いは又、羊毛荷役重点的な在り方に対して、北岸埠頭の鉄道・トラック併用的乃至トラック重点的な在り方ならびに定期船・コンテナ船その他による諸雑貨の輸送・取扱という傾向という対照的な特色の指摘は、もとより、筆者のたった一度の、しかも短時間且つ素人眼的な感じにすぎず、また、同港事情について殆んど無知識なわが日本国民大多数に対して要点理解がし易からうかと考えた大雑把な比較説明である。実際は必ずしもそう単純ではない。概括的なとらえ方としても、より正確・詳細に眺める必要が大いにある。

たとえば、ヴィクトリア埠頭の特徴に羊毛船積みの重点・中心性を指摘したけれども、それは、同埠頭がその専用埠頭であるとか、羊毛を最優先的・排他的に取扱っているとかいう意味では決してない。羊毛の保管・船積み为中心的な、又明白な特徴に挙げ得るにせよ、この埠頭では、それ以外の貨物の積み揚げや保管ももち論行なわれている。しかも、この埠頭で認められ・実行されている木材の輸送と保管、ならびに、外航旅客船の発着、いわゆるパッセンジャ

一・ターミナルの機能こそは、他の埠頭・岸壁で一切行なわれていない専門排他的な港灣機能であり、したがって、より明白な独自の特色だというべきである。北埠頭の内情や特色点についても事情同様である。よって、両埠頭別に今少し詳細な実情説明を追加し、それを通じて各埠頭の、又港全体としての特色・個性をより明らかならしめることとしよう。

(イ) ヴィクトリア埠頭のあらましと特色

著名な大企業 Elder 社の赤レンガづくりの大羊毛倉庫群を背景にしたヴィクトリア埠頭には、既述のごとくAからHまでの8バースが設けられ、最後のHバースを除いて各バースの岸壁には1階乃至2階の上屋倉庫が並んでいる。Hバースの背後とその上流岸は木材の野積み場でもあり、同時に亦、このバースでは、重量貨物の取扱——なかんずく陸揚げ——がなされるので、そのための大型起重機設備が最近おかれた由である。

FバースとGバースが2階建の設備で、その2階がパッセンジャー・ターミナルとなっている。もっとも、1960年代中頃までは年間20万人をこえた旅客数は半分以下に減少し、10万人を割っている(1973/74年 97,000人)とされ、同港にも、空への転移による旅客海上輸送の減退・旅客船入港数の減少傾向があらわれてきているそうである。

この埠頭を自動車で一巡した際に着岸していた船がなく、陸上での荷役等諸作業もなかったため、既述したとおりの羊毛倉庫群の偉容ぶりと、それと岸壁上屋との間の広い空間・地面に敷かれている多数の鉄道レールとがやけに印象づけられたが、かといって、わが国主要港や他国(オーストラリアを含む)の港の風景・状況と格別に変った点も感じなかった。それが、対岸の北埠頭に移ると、同様な港の姿態というものもありながら、同埠頭乃至フリマントル港独自の特色があることに気づき、感銘も深かった。

(四) 北埠頭のあらましと特色

図面をみても、又、いわゆる面積や長さの数字を比べても、ヴィクトリア埠頭と北埠頭とは余り差がなく、ただバースの数だけが8と12の違いになっているようであるが、両埠頭を実地に眺めたり・自動車で一巡したかぎりでは、北埠頭の方が余程広大である感じがする。或いは、ヴィクトリア埠頭が後方(陸)をエルダー社の羊毛倉庫の列で劃然と区切られているのに対して、北埠頭の陸・背後地には未だほとんど建物のない平地が広がっているという地形的相違が人間の眼に錯覚的影響をもたらしているのかもしれないが。

北埠頭の各バース・岸壁にも大体上屋倉庫が立ち並んでおり、その後方(陸側)にはコンクリートの広い平坦な空間がある。実際には必要な鉄道レールも敷かれ、その上を貨物列車が進行・停車するさまを目撃して後述のごとき特色・興味を感じたところではあるが、第一印象的には、鉄道輸送の利用・効果乃至発達ということよりか、むしろわが国主要港におけるコンテナ・ヤードに近い感じ、つまり、コンテナ・トラックやコンテナ・トレーラーなどの大型貨物自動車可以自由に進入退出でき、且つ方向転換や荷物の積卸・積替え作業も円滑になされ得るに十分な広さと余裕と便利さ等を感じさせるものであった。

もっとも、岸壁際に立っているクレーンや上屋倉庫などは、相当に旧式・老朽なものという印象がつよく、又、数隻の外国貨物船の繫岸姿態も何かうら淋しげに感じられた。それは、時期的事情によるところでもあろうが、入港中船舶の老朽性および積込み貨物の事情と関連していたことも歪めない。

北埠頭の一番川上の11番バースと12番バースが最新型船舶であるコンテナ船用の岸壁である。もっとも、現在日本のコンテナ船は同港に寄港するに至らず、もっぱらヨーロッパのコンテナ船のための岸壁として使われ、したがって、ヨーロッパと西オーストラリア間のコンテナ貨物輸送にのみ限定されている。そ

(18) 筆者のフリマントル港訪問時に入港していた船の中に船令20年をこえた「有田丸」(日本郵船所属、1953年建造、7589総トン)があった。

の結果、このコンテナ埠頭・コンテナ・ターミナルの規模は、そう大きくはない。けれども、上記地形的様相にも関連してか、コンテナ・ヤードとして狭すぎるという感じはほとんどない。他方、岸壁部分とは一応金網で区劃した形の内陸部のコンテナ・ターミナルには、屋根つきのコンテナ積替場があり、そこにはシドニー港のそれと同様なコンテナ2個取扱い用の移動式大型クレーンも備えられていた。

ヨーロッパのコンテナ船への積込み作業が行なわれつつあったが、荷役作業は、シドニー港に劣らず甚だ緩慢であり、視察1時間余の間はもち論、その前後2～3日にわたって宿泊したホテルの窓から望見したり、同バース真上の橋から見下したりする度に、コンテナの船積み作業は一向に行なわれている様子が感じられなかった。上述屋根つきの積替場の中ではコンテナの移動が若干認められ、何人かの労務者が働いているようであったが、それ以外、岸壁上にも又船上にも作業員の姿は全く発見できなかった。それでも、そのヨーロッパ・コンテナ船の姿が3日目の朝にはいなくなっていたから、同船への船積みはいつかしら行なわれていたのであろう。ちなみに、そのコンテナ船においては甲板上に4段重ねのコンテナ搭載が目撃できたし、それが通常の在り方のようであった。

③ 羊の船舶輸送および港頭の荷役作業風景

北埠頭において偶々実際に目撃する機会にも恵まれ、最も興味深く感じたのは、生きている羊のむれの輸出・輸送とそれに関連する港頭作業である。そして、少なくとも、その大半は、この埠頭乃至フリマントル港そのものの独得の開発・工夫によるものだという説明を受けた。これらの羊は、羊毛刈取り期の終了したいわば老令の羊であって、食用のために中近東諸国に輸出・船舶輸送されるものである。西オーストラリア州において飼われている羊のうち、すでに何年間にわたる羊毛刈取りがなされてあとは食肉用にまわすはかなくな

ったものが、生きたままで輸出・輸送されるという点に特色があるのであってそれは、中近東の回教徒諸国の宗教上の慣習・必要に由来する。

正確・詳細なことは知らないが、回教徒の人たちは、羊肉を常食としているにせよ、その羊肉は、宗教上、当然にまず神に供え・所定の手続・儀式をとってからでなければ口に入れることができないものらしい。むしろ、生きている羊を祭壇前に引き出し、一定の儀式・手順を経ないと屠殺すること自体も許されず、また、そうした手続・処理がなされていない羊肉は食べることを禁じられているようでもある。このため、回教国でないオーストラリアにおいて宗教上必要な儀式・手順なしに生命を断たれ、いわゆる食肉・冷凍肉の形で運び出される羊肉であっては、回教諸国がこれを輸入し食べることができない。自らの手で、原則上自国内において、所定の手続コースで「生きている羊」を「羊肉」に変えなければならぬわけであって、ここに、生きたままの羊をオーストラリア、差当って西オーストラリア州のフリマントル港から船積みするという必要が生じ、そうした現実・事象が起きるのである。かつ、そうした船舶輸送——フリマントル港から中近東の港への——や、より前段にあたるフリマントル港での船積みもしくは岸壁上の諸荷役作業や、同港頭までの国内輸送およびそれに関連した諸手配・諸作業の合理化問題、そのための工夫努力が重ねられ、すでにある程度の進展がとげられてきているのである。

もっとも、目下のところ、この生きている羊の輸出・輸送の合理化といても、内陸部の牧場から港頭までのいわゆる陸上輸送と、港頭での積卸し過程で試みられている改善・合理化に限られているようである。貨車もしくはトラックから卸され、囲い場の中に入れられた羊を船（船艙）の中へどうやって積込むのかは、その実際を見ることができず、合理化の有無乃至程度は不明白である。また、こうした生きている羊の輸送・塔載に適した一種の専用船や特殊な荷役器具乃至荷役方式などはいまだ存在せず、むしろ、アジア地域の港でみられる生きている牛や豚等の船舶輸送と同様、もしくは、より以下の老朽貨物

船が用いられている限り、ほとんど船積み作業（船舶荷役）については、格別の工夫改善は行なわれていないものと解すべきであろう。

目撃したかぎりでは、こうした中近東向けに船積みさるべくフリマントル港北埠頭の4番・5番バース附近に運ばれてきた羊は、専用の鉄道貨車もしくは専用の大型トラックに乗せられていた。前車の鉄道貨車は数輛連結されたものであったが、大きさはわが国鉄の30トン有蓋車位のもので、ただ外側は鉄柵の貨車である。特徴は、この貨車が2段積み型であって、上下2段にそれぞれ数十頭の羊が積まれる仕組みとなっている。牛ほど大きくもないためか、羊は上段にも下段にもギュウギュウ——牛々でなく羊々？ ——つめ込まれている。他方、後者の専用トラックは、貨車と同様外側は鉄柵がこいであるが、わが国の大型観光バスに近い大型車であって、筆者が目撃したのは2段積みであった。

（3段積みのももあるそうである。）充分100頭以上を積む能力があるようである。ひとつの牧羊場から運び出される輸出羊の数は必ずしも多数ではないが、あちこちに分散した場所（牧場）から港頭に集めてくる必要があるという事情がこうした羊専用輸送トラックを開発させた主理由である。

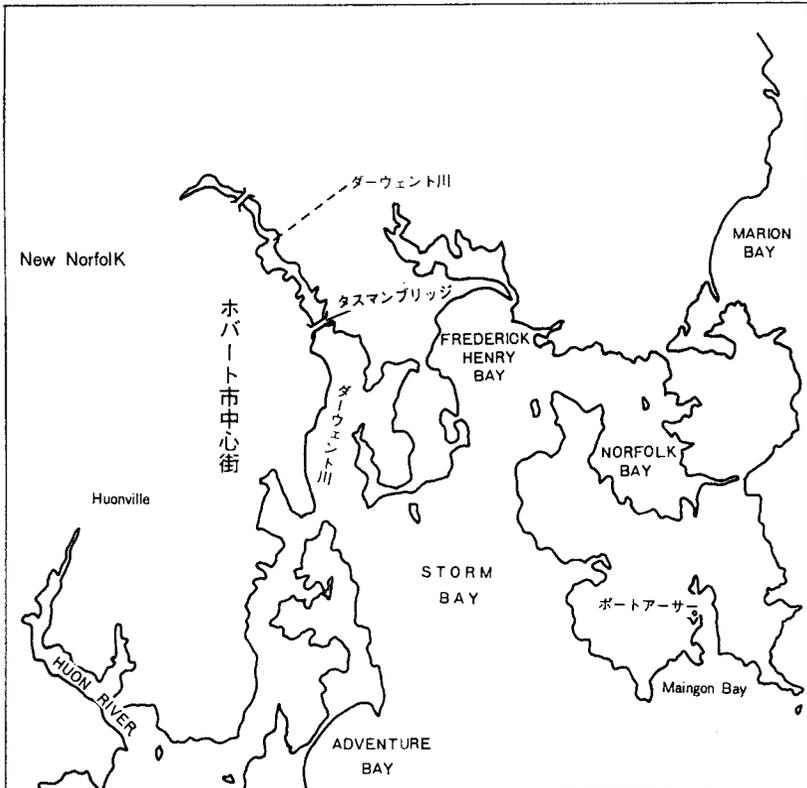
なお、鉄道貨車数輛に積まれてきた羊——上下2段積みの——が、岸壁上に設けられた囲いの中に卸される状況は如何にも牧歌的合理化が感じられた。囲い一番近い車両の羊たちから、まず扉をひらき通路風の板囲いの中を走りおろさせるのであるが、次の貨車の羊は、車両と車両の間に、ハネ板式というか連結囲い式というか移動通路が設けられて、空になった貨車へまず渡り、しかるのち囲い場へと導びかれる。もち論、上段の羊は上段を、下段の羊は下段を通路として移動し、おろされる。重要な点は、この羊の貨車から囲い場へ、ある貨車から次ぎの貨車への移動の指揮者は、人間ではなくて犬である。賢い牧羊犬が導き、追い立てるのであって、人間——おそらく羊飼いの青年——は、ただ車両と車両の間の扉を開閉する仕事と、その車両乃至段に残っている羊がいまいかどうかを念のためたしかめる仕事にのみ従事しているといつてよい程で

ある。主役は全く犬である。人間労働力の見事な省力効果でもある。

V ホバート港 (Hobart—タスマニア)

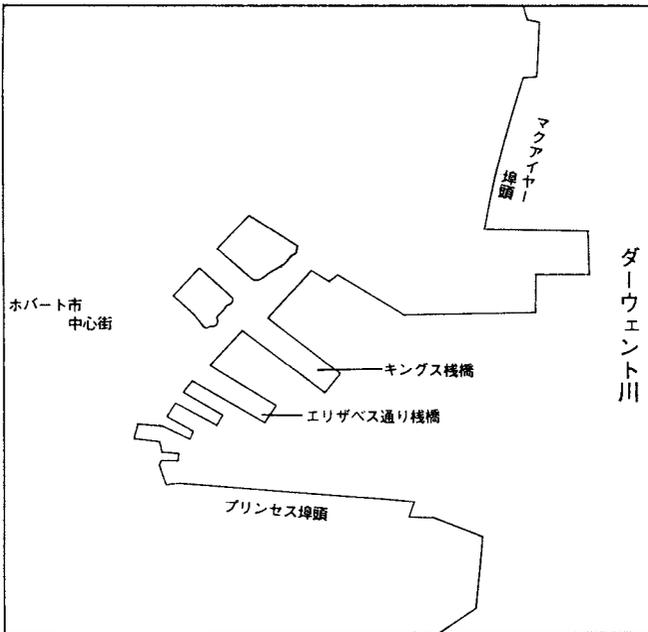
大陸と呼ぶには些か小さいという感じがなきにしもあらずだが、島と称するには余りにも広大な陸地・国土でありすぎる等といわれるオーストラリア本土の東南方の海上にはなれた明白な島タスマニア (Tasmania) は、面積約6万8千平方キロで、オーストラリアを構成する6つの州の中ではケタはずれに一

第9図 タスマニア島南東部



番小さい州である。とはいえ、わが国の北海道（面積およそ7万8千平方キロ）より僅かに狭小といったところで、いわゆる小島・離島として軽視しきことは適切でない。しかも、オーストラリア大陸・本土に劣らぬ未知の魅力と発展可能性が感じられるところでもある。このタスマニアは、周知のごとく、バス海峡という海峡をへだてて本土と対面しているわけで、その地理的形狀からは当然同島の北部・北側の港乃至都市こそが、いわゆる入口・玄関部を形成しておりそうに見られ、考えられる。そして、實際上、この北岸地方にも若干の港と都市の現存が認められもするし、その中には、わが国の木材専用船などが度々訪れる港もあるようである。

第10図 ホバート港
PORT OF HOBART



けれども、現実には、また歴史的に、タスマニアの玄関口は反対側、すなわち島南東部にあるホバートという港・都市とされきたっている。タスマニア州の首府であるとともに、島内随一の大都会であり、また、商港・貿易基地としてその名を内外に知られてきている。このホバート港乃至ホバート市の実際の地形・構造・位置を詳しく吟味しようとすれば、決して単純明快なことではなく若干の小島・離島を点在せしめながら、かなり内深く入り込んだフィヨールド型の湾の奥部に形成された港のようにも見え、また、川の港だといってもわかかに信じがたい想いを訪門者に抱かせることであろう。もっとも、通常且つ公的には、Storm 湾に注ぐ「ダーウェント川」(Derwent River)の河口港として築造され、発展してきた港・都市であると説明されてきている。

いわゆるホバート港、換言すればホバート市の、主要岸壁・港湾施設は、ほぼすべて川の西岸に位置する。そして、同市の中心部すなわち政治・経済・社会・文化の中心設備も亦西岸に集中している。しかし、川の東岸地域も、次第に住宅街として開発され“Eastern suburbs”の人口は市全人口のほぼ3分の1、約5～7万人に達しているともいわれ、ホバート空港の所在とともに重要性をたかめつつある模様である。

ただし、ダーウェント川東岸地域の開発と同区域の住民たちの日常生活とは、1975年1月に突発した「タスマニア橋」(Tasman Bridge)の崩壊によって重大打撃を蒙り、その傷痕はいまだに快感し得ていない。それは、同年1月15日、折しも日曜日の夜9時半頃に、大型鉸石専用船 *Lake Ihawarra*号が、同橋々脚に激突して、一部崩壊による通行不能という事態が生じたためである。しかも、オーストラリア本土の橋梁工事等の遅々たる進行と同様、このタスマニア橋の修復工事も、實際上約2年放置され、筆者が訪れた77年11月頃において、どうにかぼつぼつ工事中という状況であって、もとより、その完工時期は予測しがたいということであった。

橋梁崩壊事件が生じて以後、同橋にはほぼ近接した地点・ルートで、フェリー

・ボートが運航されるようになり、若干の貨物と人間の渡河輸送はいとなまれている。また、同橋のかかっている場所からはかなり上流・奥部に、Balley Bridge という一種の臨時架橋のごとき渡河橋が架設され、車の迂回路の用を果たしてはいる。けれども、前者のフェリー輸送の利用は、それだけの費用負担増と物理的諸制約を余儀なくしているし、後者の迂回ルートは、きわめて長時間の時間的ロスを強い、市民はもち論同市・同港訪問者たちは、明白な交通上の不便に泣かされている。

さて、ホバート港そのものは極めて小規模な港である。俗にいう島の港乃至田舎の港という表現がぴったりするといってもよかろう。如何にもイギリス系らしく、Kings Piers とか Princes Wharf とかいう格式ばった名称の岸壁・棧橋もあるけれども、一番港口に近い且つ新築造の Princes Wharf と中心部よりやや上流に位置する Macquarie Wharf とが、外航用大型船の接岸できる岸壁で、他は、ほとんど沿岸用・島内用のフェリー及び小型船の棧橋・突堤であり、かつ全体を通じて、岸壁クレーンなど荷役機械設備は見当らない。また Macquarie Wharf には鉄道設備が幾分あるが、他では、それすらない。

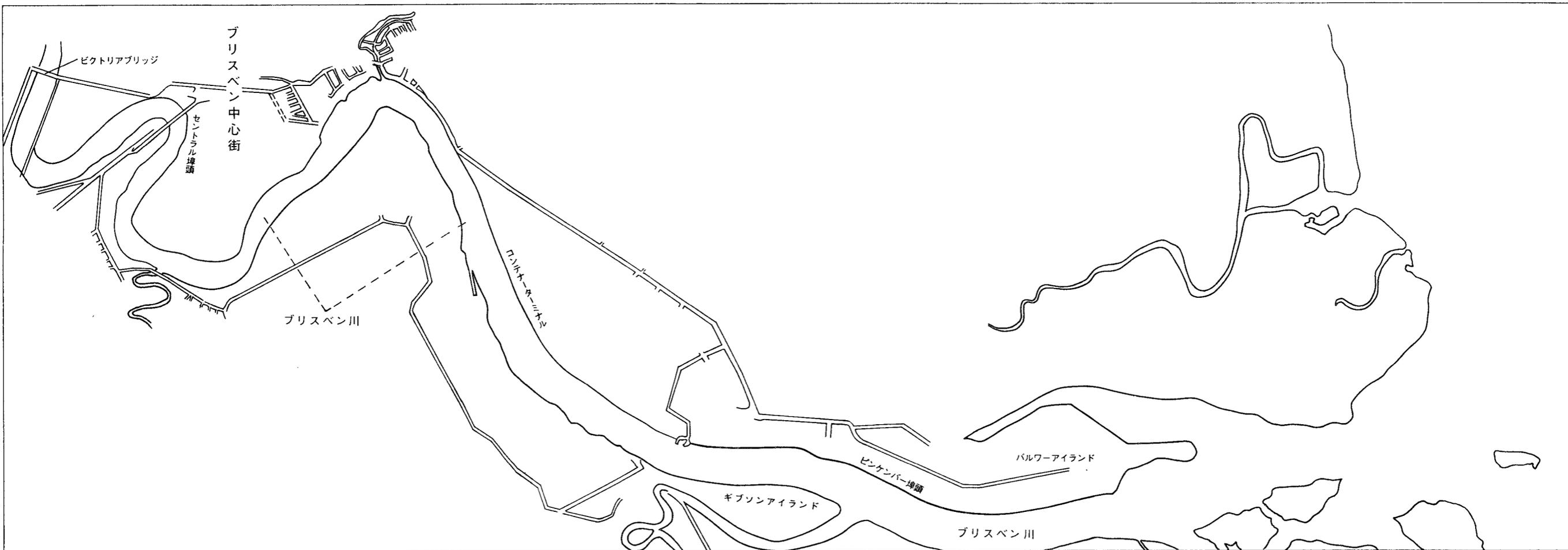
偶々目撃・見学することを得た Princes Wharf の外国船の陸揚げ荷役も、もっぱら本船デリックを利用し、岸壁上でも数台のフォーク・リフトが用いられているだけであった。同時に、この荷役作業に従事している港湾労働者たちの働きぶり・作業ぶりも、オーストラリア本土の諸港と同様、甚だ緩慢・低効率であった。

この島・この都市自身にまだその必要性が痛感されないためであろうが、いわゆるコンテナ埠頭など全く存在しない。コンテナ（ぼん）乃至コンテナ貨物は絶無ではないけれども、それらの積卸しは、もっぱら本船デリックによって果たされるわけで、筆者の見たかぎりでは、極めて小型のコンテナばかりであった。

(補) ブ リ ス ベ ン 港

日本・オーストラリア間コンテナ航路に就役しているコンテナ船——特にわが国船舶——が寄港するクィーンズランド州のブリスベン港の様を、見取り図風に示して参考に供することとする。

第11図　ブリスベン港
PORT OF BRISBANE



第2節 ニュージーランドの港

序 言

ニュージーランドは、周知のとおり、北島と南島というふたつの大きな島を基軸に構成された国であるが、地形・地理の面からも、また国土開発の進展順序の面からも、前者の北島が先進であり・優位にあるようだ。このことは、この両島にある重要貿易港の規模乃至ウエイトについても妥当するといえよう。すなわち、両島とも、いたるところ良港となるべき入江や海岸線に恵まれてはいるけれども、輸送基地なканずく国際的海運活動の中心・拠点として使用され、したがって、海外にまでその名を知られているような港は、ほぼ北島の港ばかりである。規模や取扱貨物量の上でも、北島に位置するものが圧倒的に大きく、明白により重要な港として機能し、活動しているようだ。

その筆頭は、北島の中でも北の方に位置し、歴史上最も早くから開発されており、諸外国船の訪れも一番頻繁であったオークランド港である。古来、都市としても港としても最も有名であり、ニュージーランドの玄関・入口と考えられてきた。ただし、最近にいたり、同国の首都であるウェリントンの港が、北島の南端部にあたり、それ故、南島との交通・往来の便にもすぐれているのみならず、港としての拡張発達の余地・可能性をもつことから、その評価を大幅にたかめるにいたっている。

上記北島の2港の役割と規模乃至施設状況に比べると格段の差ありといわざるを得ないものではあるが、南島にも、貿易港として内外の船舶の訪れのあるところが皆無ではない。その港名乃至都市名について、わが国などでは、あまり知られていないけれども、南島の東海岸にクライストチャーチ〔Christchurch〕乃至リッテルトン港〔Lyttelton〕およびダニーディン〔Dunedin〕乃至ポート

チャルマース〔Port Chalmers〕の2市乃至両港があるし、同島最高端にあるインヴァカーギル〔Invercargill〕という港都なども、ある程度の繁栄を示しているといわれる。これら南島の諸港は、いずれも天然良港型のものであるが小規模であり、いわゆる国際定期船サービスにどの程度まで応じ得るものか疑問なしとしない。コンテナ輸送、殊にわが国コンテナ船の進展に伴ない、ポートチャルマースに寄港するようになったようだが、当初の時期には予定されていなかった。（筆者はこのため訪問の予定外においた。些か残念である。）

北島と南島とでは地形・風土がかなり違っており、当然のこととして、両島の主産物乃至主産業の差も生まれ、その輸送問題や港の構造・在り方にも異なったものが認められる。同じ島に属する貿易港のなかでも、事情の差があることは前にふれたところである。だが、また一面で、北島の港・南島の港を通じてニュージーランド的な港の特徴を共にしている点も否定できない。それ自体既述オーストラリアの主要港や国内輸送事情と同軌・同質のことではあってもニュージーランドの港において、或いは、港までの乃至港からの陸上輸送面において、道路・トラックよりか鉄道が最中心であり、むしろ圧倒的に優勢・支配的であるという事実は、わが国の港・国内輸送の場合に比載すれば明白な違いであり、特徴であるといえる。また、同国の開拓・植民も、オーストラリアと同様、イギリス人によって行なわれた処であり、両国とも現在も農牧畜業の盛んな国である。その限り、ニュージーランドの輸出入貿易構造はオーストラリアのそれと相似してもいよう。港の運営管理や荷役作業の在り方、なかんずく港湾労働における組合（Union）の強力性なども両国共通だといわれる。このような類似性・近似性もちながらも、他方、ニュージーランドの港の雰囲気・一般的印象とオーストラリアのそれとの間には、明らかな違いもあった。少なくとも、筆者には明白な違いとして印象づけられたことが少なくはない。たとえば、いわゆる大きな国乃至大陸という受け入れられ方のするオーストラリアの港と、わが国よりも小さい島国であるニュージーランドの港という

もの間には、当然、相当な形状的な差があった。また、オーストラリアでもニュージーランドでも同じように、港湾労働者の組合組織の力が強く、港湾ストが多発し、そのため、海運企業は船舶の配船・運航スケジュールに甚だ苦勞し、サービスの安定性を欠くおそれが大きいという点が指摘されるけれども両国主要港において現実に行なわれていた荷役作業の情況、とりわけ、機械や車輛の動きふりと作業者の仕事ぶりを見くらべた場合、或いはそれを通じて感得される港としての活気を考えくらべた場合、ニュージーランドの方が明らかに生き生きとし、活動的であると感じた。小さい島国であるが故に、また、より一層農牧業中心の国であるが故に、ニュージーランドの国民たちは、より勤勉であり、勤勞意欲がつよいのかもしれない。そして、その奥には、自由な農業移民としてのスタートと、そのためのガンバリ精神とか、彼等および先住民族マオリ族との共存協力ぶりに示される協調性・相互協力といったことが秘められているのかもしれない。

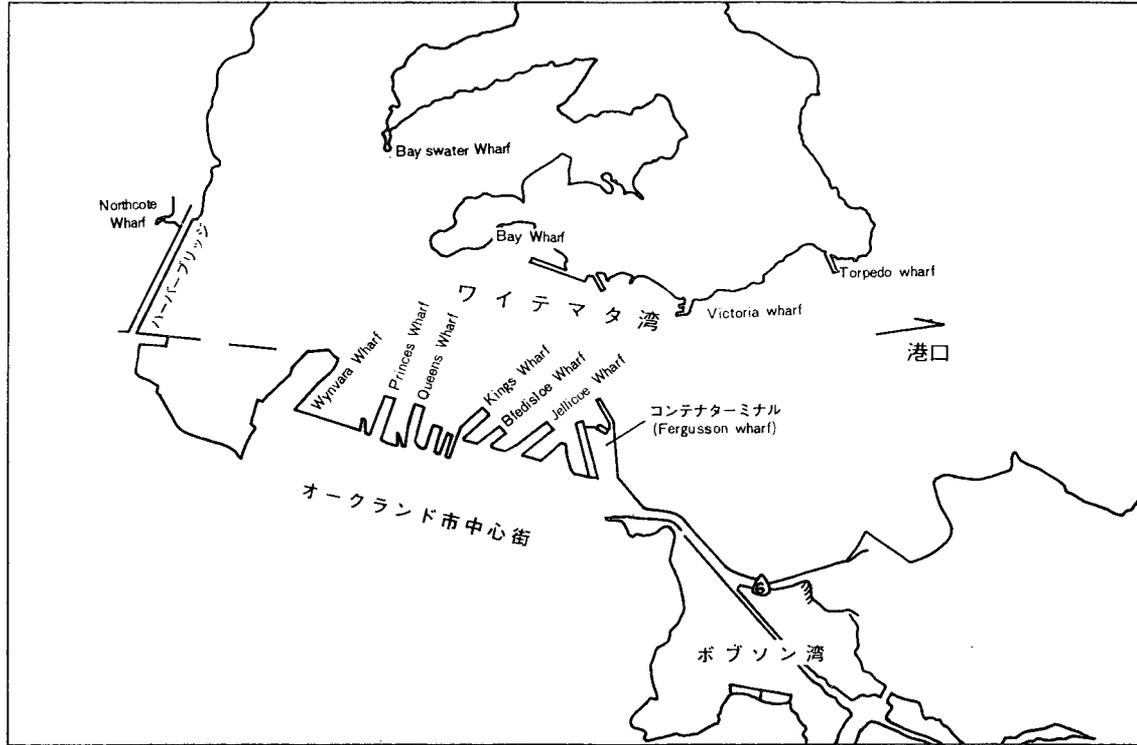
I オークランド港

この港は、ニュージーランドの北島の北部・北岸?に位置する有名な、最も規模も大きく・一番古くから開かれ、栄えてきた貿易港として知られている。都市としても、同島、呑同国第一位の大きさである。一面、わが国その他諸外国からの定期船・コンテナ船が最初に到達・入港する港であり、首都ウェリントン(港)よりも有名かつ繁栄せる港だといっても過言でない。もっとも、一般市販の地図はもち論、若干の入手し得た詳細・専門的な地図等によっても、この港の現実的な所在・位置は些か不明白である。なかんずく、この港(の中心部)がその島の西側(左岸)の港なのか、それとも東側(右岸)の港なのか甚だ判りにくい。実際のところ、一応現地を訪れた筆者が、今なお必ずしもはっきりとしない程である。

市販の地図類でたしかめた場合、オークランドという都市＝港は、北島の広々とした南部の土地（国土）が急に狭ばまり北々西の方向に向って細長い半島の形でつくその境域のあたりで、一見、広い土地と細長い半島とがちぎれそうな恰好になったところに所在している。そのことから、オークランドの港と市街地が島の東（右）側の海と西（左）側の海の両方に面しているかもしれないという推測・見方は比較的とり易いかもしい。だが、では、この港湾都市の正面・中心部は一体どちらの側向きなのか。いわゆるオークランド港は東向きか西向きかとなると、確定的に知りにくいのが通常であろう。筆者が目撃し、入手した港図・市図からたしかめ得たかぎりでは、いわゆるオークランドの港——岸壁乃至棧橋等の主要な港湾設備——は、東岸から大きく且つ相当複雑に入り込んだ形の湾の西南方の奥隅の部分で「ワイテマタ・ハーバー」(Waitemata Harbour) という名がつけられているところに築かれているようである。

この中心岸壁地域乃至それに連なる「ホブソン湾」(Hobson Bay) の背後に広がる市街地数軒先のところには、もう、島の反対側(西岸)の「マヌカウ・ハーバー」(Manukau Harbour) がある。中心岸壁附近の東7～8軒のところにある「タマキ川」(Tamaki River) ——むしろ入江とみるべきようなところ——の深奥部、たとえば「オタフフ・クリーク」(Otahuhu Creek) と呼ばれている部分になると、1軒有るなしの陸地でマヌカウ・ハーバーとへだてられているにすぎない。タマキ川とは反対の、中心岸壁附近の西数軒にあるワイテマタ・ハーバー側の「ウハウ川」(Whau River) の深奥部「レワレワ・クリーク」(Rewarewa Creek) とマヌカウ・ハーバー側の「ブロックハウス湾」(Blockhouse Bay) との間の陸地も、その幅3～4軒のものであろう。ひょきょう、島の東岸のワイテマタ・ハーバーと西岸のマヌカウ・ハーバーとは、やろうと思えば、ごく短い運河・水路を掘ることによって容易に接続できる情況・地理的条件である。

第12図 オークランド港
PORT OF AUCKLAND



この国最大の大港ではあっても、オークランド港の現況は、わが国の主要貿易港の規模とはなお比すべくもない。身近な神戸港と対比・例証するかたちで説明するとせば、オークランドの港は、神戸港の「中突堤」附近から「四突半」乃至せいぜい広くみて「七突」か「八突」にいたる海岸ぞいの港湾区域に近い規模のものである。しかも、岸壁や荷役機械その他現実の港湾設備の配置状況のうえでは明白な違いはあるけれども、いわゆる市街地域——ダウタウン乃至市中心部——と港湾部分との在りよう・つながり状態及び主要岸壁や港湾設備のひろがり方としては、神戸港のそれら部分の在りようとかなり類似している。少なくとも、オークランド港に入港した船舶・乗組員は甚だ容易にオークランド市の中心街に行き来することができる点で、曾っての神戸港——現在でも上掲部分ならば——の場合と同様であり、それだけに、出入船舶なかんずく訪れてきた外国船（員）に、甚だ親しみ易さを覚えさせる都市であり、港であるといひ得よう。

市中心部（City Central）のほぼ真前面に、ほぼ3～4 kmの幅員に亘って築造されているオークランドの主要岸壁、すなわちオークランド港の最基幹部分は、Kings Wharf, Queens Wharf, Princes Wharf といったイギリス風の名称の付された諸岸壁であろう。歴史的にもこのあたりから港づくりが着手されたことが容易に理解できるし、現在でも市民や訪問者の眼に一番港の中心・代表部分と映ずるであろう。「客船棧橋」(Passenger Terminal—Princes Wharfの一部)もここに存在している。

しかし、これらの伝統・歴史乃至由緒をもった岸壁部分よりは東側、つまり港の入口（港口）よりに増設された港湾部分なかんずくその最右端（最東部）の「ファーガッソン埠頭」(Fergusson Wharf)こそ、次第に、同港のより現代的・実質的な中心部をとなりつつあることは、神戸港における第七突堤・第八突堤・摩耶埠頭の建設当時と同傾向である。けだし、このファーガッソン埠頭が現在まさにオークランド港におけるコンテナ埠頭・コンテナターミナルと

して最新の機能を果たしつつあるからである。素人眼には、それが港入口から最も近いところに新造された専用埠頭という好位置を占めるように思われることもなしとしなないけれども、規模・面積の点で甚だ制約されていること、および、埠頭から背後地への(又は逆方向の)陸上交通ルートが市街・住宅地で阻まれてしまっていることなど、欠点・弱点も明白である。筆者が訪れた時期、又眺望したかぎりでは、ウェリントン港或いはオーストラリア諸港に設置されていたごとき最新式の大型コンテナ・クレーンは見当らず、この点でも、「ポート・アイランド」の新コンテナ基地建設前の段階の神戸港の摩耶埠頭乃至第七・第八突埠の在り方に類似したものが感じられた。

いわゆる折たたみ型のコンテナ用クレーン2基が建っている岸壁から内側のコンテナ・ターミナル部分が狭小なため、コンテナ(ばん)は3段積みとされていたようだが、同港現段階のコンテナ貨物の輸送・荷役の実情としては、2段積みでも充分であり、従って、この程度の広さでこなし得るようにも感じられた。もっとも、この印象は、同港全体を通じて岸壁区域への鉄道レール網の敷設が完備している事実・景況から影響を受けたのかもしれない。筆者のこのような印象とは違って、ニュージーランドは、将来一層のコンテナ輸送化を見込み、且つ、そのためには、オークランド港或いは同港のコンテナ埠頭の限界性を認識して、敢えて、ウェリントン港をコンテナ輸送用の新港湾たらしめようとしていることは前にもふれたとおりである。

時間の都合で、港湾作業の実況等を検分することはできなかったが、同港での荷役作業はウェリントン港とほぼ変りなく、労働組合活動の活潑さはあるものの、作業員たちの働きぶりそのものは勤勉派であるそうである。

I ウェリントン港

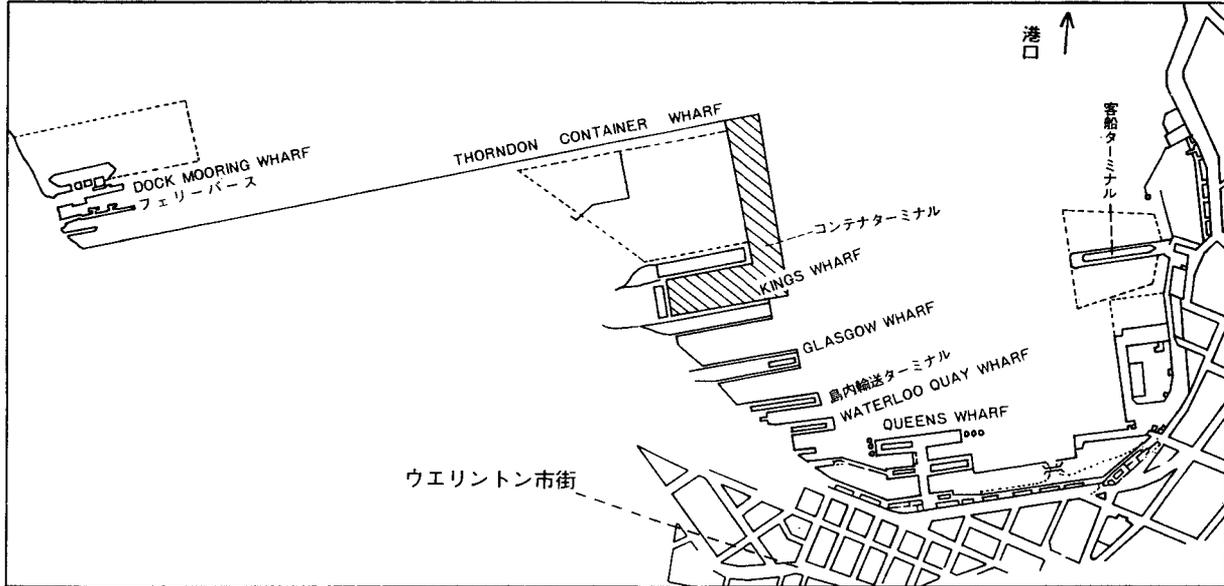
(1)概観的印象

ニューゼーランドの港は、いずれもが、いわゆる天然の良港型のものだとい
ってよかろうが、なかんずくウェリントン港はそのピカーだといってよいであ
らう。この都市・港を訪れて何処か小高いところに登り、街なみと港を見おろ
した人ならば、だれでも、まさに絵にかいたような港の美景に感嘆の声をあげ
るにちがいない。一望の下に見渡せるのだから、その規模は決して大きいとは
いえない。また、わが国巨大港の港頭・海岸地域でみられるような各種車
輛や船舶の騒々しい往来もなく、黒煙・白煙をたなびかせる工場の煙突なども
ほとんど見当らない。静かに、美しく、きちんと整理された港湾都市であり、
おとぎ話にでてくるような港だといってもそう誇張ではない。港内の水も綺麗
で、よく澄んでいる。それでいて、何隻かの大型船が着岸しているし、いわゆ
る岸壁の設備・荷役機械等も近代的にととのっている。岸壁じゅうに鉄道レ
ールがしかれてもいる。

この港の唯一的欠点は風が強いことだとされる。実際、2段重ね——それ以
上に積重ねることは困難といわれる——の空コンテナ〔ばん〕のいくつかがゆ
がんだり、落ちそうになって隣のコンテナにもたれかかっていたりしているのをこ
の眼で目撃した。とはいえ、それは船の出入港・着岸に困難をあたえ、積卸
作業を妨げるほどの暴風的な強風ではない。天候も割に変わり易いところだと案
内書に書かれてはいるものの、少なくとも筆者の訪れた時（76年の11月中旬）
は、晴天つづきでもあり、全くよごれ気を感じられない稀な美港と思われた。
公害や汚濁が常に云為される現代世界の主要港の在り方からすれば、極めて例
外的な港でもあり、世の中に、この港ひとつくらいはこのままの永遠の美を保
ちつづかせたいものだという気持ちさえ覚えたものだ。

主要な港湾施設——いわゆる岸壁・埠頭——の在りようも甚だ単純明快型で

第13図 ウェリントン港
PORT OF WELLINGTON



ある。まず、港入口より左手のやや奥部に海外旅客船用のバース・ターミナルがあり、幾分空間を置いて、市街地の前面——いわゆる港頭——の海岸一帯に数多くの岸壁(Wharf)が左から右へ連らなっている。右側に行くにつれてやや奥深く入り込んだ形であり、その一番右奥に「石炭バース」と「浮ドック」が設けられている。そして、これら諸岸壁の中央部に、追加埋立て風に一際広大なコンテナ・ターミナルが新営されつつあった。Thorndon Container Wharfがそれで、バースはふたつである。既存港湾設備の一部をつおしながら、海中に埋立地を突き出す恰好で相当広いスペースのものが、ほぼ完成に近くつくられ、両バース共用の大型移動式のコンテナ・クレーンが1基真新しく聳えていた。わが国の代表的海運会社である大阪商船三井船舶㈱とジャパンライン㈱が共有共営方式で所有・運航する日本・ニュージーランド間コンテナ・サービスの第一船 *Good-wit* 号がウェリントン港に初入港した日の早朝でもあっただけに、このコンテナ岸壁とクレーンの新しさと明るさがやけに目にしみたことであった。

新設のコンテナ専用埠頭を例外として、他の岸壁は概して狭小なものであり、また、市街海岸通りに接した諸岸壁のいわゆる奥行きも至って僅かであるが、そこには甚だ多数の鉄道レールが岸壁の先端にまで敷かれていた。オーストラリアの港と同様、否むしろ一層強く、国内貨物輸送は鉄道(国営)中心の方策がとられているためでもあったが、それは、一面、港の美しさを保ち、騒音と粉塵・大気汚染を防ぐのに有効的であるとも感じられた。

また、岸壁内の荷役作業は、オーストラリアに比べると格段の活気があり、スピーディであった。働く人々の顔や動作に勤労の意欲と勤勉さがにじみ出たともいってよかろう。かくて、港の形・物理的な在り方のみならず、人が働く港の生態の点においても、好感のもてるウェリントン港というのが、筆者のお世辞ぬきの全般的な印象であった。

2) コンテナ輸送・コンテナ岸壁について

オーストラリア向けのコンテナ・サービスの開始は、むしろ驚くに値する程早期に行なわれたが、ニュージーランドへのそれは、不思議と遅かった。猫も杓子ものたえのごとく、わが国海運企業——少なくとも外航主力の——のほぼすべてが、競ってコンテナ船・コンテナ輸送に関心を寄せ、あらゆる航路にコンテナ船を走らそうと腐心している中で、しかも、ごく近隣で且つ相似的な面の強いオーストラリア航路のコンテナ化がいち早く行なわれているという現実の中で、日本とニュージーランドとの間のコンテナ・サービスが、ごく最近、1976年の秋にやっととはじまったのはどうしてかという問題も、或いは取扱ってしかるべきことかもしれないけれども、さしあたっては、このように約7年おくれて開設された日本船のニュージーランド向けコンテナ輸送を迎え入れるニュージーランド側の事情、なかんずくコンテナ専用埠頭の状況を今少し、ただし、ウェリントン港に限って一べつしておくこととしたい。

ウェリントンを訪れる船舶はもち論、その港を眺望する機会をもつ人々は、すべて、上述絵になるような美しい港のど真ん中に、偉容あたりを圧するかたちで、新しい埠頭・岸壁がつくられているのに眼を見はるにちがいない。他の諸岸壁とはケタ違いに広大な広場をもち、〔私の訪問時には、なお真っさらな・ペンキの塗り立ての〕巨大なコンテナ積卸クレーンが突っ立っている。

日本とニュージーランドとの間のコンテナ航路・輸送の開始——もしくは両国間定期航路のコンテナ化——が、このコンテナ埠頭を建設した唯一又は最大の理由というわけではなからうが、わが国からのコンテナ第一船（この船自身も本航路用に新造され、且つその処女航海としての訪れであったことは前述）*Good-wit* 号が着岸した1976年11月16日の早朝、この埠頭・岸壁には、同日午前中に荷役を終了して出帆する予定のかなり小型の外国コンテナ船1隻が先客として錨をおろしている姿と、又、いわゆるコンテナ置場——空ばんの野積場というべきであろうか——に100~200個のコンテナが2段積みされているのと

巨大な最新型コンテナ・クレーン1基が上記外国船の傍に静止している様子がみられただけで、まだまだ、コンテナ埠頭としての活動が活潑・本格化してはいなかった。それどころか、この埠頭の基部などでは、なお埋立乃至地ならしのブルドーザーが作業していた。この限り、同港のコンテナ埠頭は、いわば完成寸前の段階であり、すべてが将来の利用・発展にかかっているという時期であった。

わが国の東京・横浜・大阪・神戸における最新のコンテナ埠頭の在り方を見知っているわれわれの感覚からすれば、なお、小型・小規模なものというべきであったが、同港同埠頭を訪れる前に視察してきたシドニー・メルボルン・フリマントル等のオーストラリア主要港のコンテナ埠頭が、いずれも限定性・限界の感じられるものであったことから、筆者には、ウェリントン港のコンテナ埠頭は何か広さを覚えしめるところもあった。同時に、コンテナ時代を迎えて既存のオークランド港では物理的対応力が少なく、同国を代表し、又将来の拡大にも応じ得るところとして、この埠頭の建設・整備がすすめられたのだという現地の事情説明をきいたことが、ウェリントン港のコンテナ埠頭づくりの意気込みや、出来たての新しさならびにだだっ広さを印象づけたのであるかもしれない。さらには、同港荷役等にも影響をあたえるといわれる程強い名物の風がなかったことも、この埠頭的美観を過大評価させているのかもしれない。ただ現実には、オークランドのコンテナ埠頭・岸壁と比較して、ウェリントンのそれが格段と優秀・大規模だということは明確であり、他方、オーストラリア現存のコンテナ埠頭にまさるものありといっても、そう過言でもあるまい。

もっとも、作りたて・なお建設中のコンテナ埠頭であり、コンテナの積卸荷役自身もやはりはじめの状態であるから、ここでのコンテナの取扱・輸送やコンテナ船の発着に関して、その実績・効果を云為することは、ほぼ不可能事に属する。又はじめから万事旨く行くとは限らないことでもある。

日本からの第一船 *Good-wit* 号は、空ばんを含めて700個のコンテナを揚げ

300個を積込む予定で、この荷役作業に2日半をあてていると聞いたが、その予定・計画どおりにことが運んだか否かは不明である。むしろ、前夜港外に到着してバース待ちまでした同船は、早朝7時頃繫留した後も荷役は午前中全く行なわれず、この時すでに予定おくれが現実となっていた。又、同港での予定計画とは無関係であるが、同船は、ニュージーランド訪問第一港であるオークランドにおいて、新型船入港に係わるパイロット料金（水先き案内料）の割増金要求という組合闘争の影響で、相当時間の「沖待ち」をすでに余儀なくされていた。22ノットの高速で走る3万トンの新造コンテナ船の必要性・適合性に、当初から疑問符がつく恰好の処女航海・初訪問であったわけであり、この点、既述日本・オーストラリア間コンテナ航路の配船事情・スケジュールと相似の弱点が感じられる。

日本からニュージーランド（ウェリントン港）へ運ぶ揚荷の主なものは鋼材と車であり、ともにコンテナ貨物化もすすんでいるといわれるが、外に、機械類・ケミカル製品等も考えられるとともに、ニュージーランドからの返り荷との関連から「空ばん」——殊に冷凍コンテナの空ばん——が一定数必要とされるそうである。けだし、冷凍された肉類や野菜・⁽¹⁹⁾果物を日本へもちかえるために、空の冷凍コンテナを日本からニュージーランドへ運ばなければならないからである。ひとつの特徴であろう。

日本へのコンテナ貨物としては、上記冷凍貨物の外、羊毛・牛皮・羊皮・羊骨（飼料用）およびミルク・パウダーなどの酪農製品等が対象に考えられており、特に羊毛は、およそ積荷の $\frac{1}{3}$ 程度の比重になることが予想されている。

コンテナ船以外の一般貨物船乃至専用船による日本・ニュージーランド間の貨物輸送量乃至輸出入貿易量は、昔は日本に対して出超傾向であったとされ、

(19) ただし、もっぱら「キウイ」に限定され、オレンジその他生鮮果物は、わが国農業団体の反対・圧力で一切輸入禁止となっている。

その後2～3年間専用船などの投入で日本からの輸入の方がふえたこともあったが、現在は入出ほぼ半々だといわれる。もっとも、このうちのコンテナ貨物に限ると、又ちがった動向が考えられるかもしれない由である。

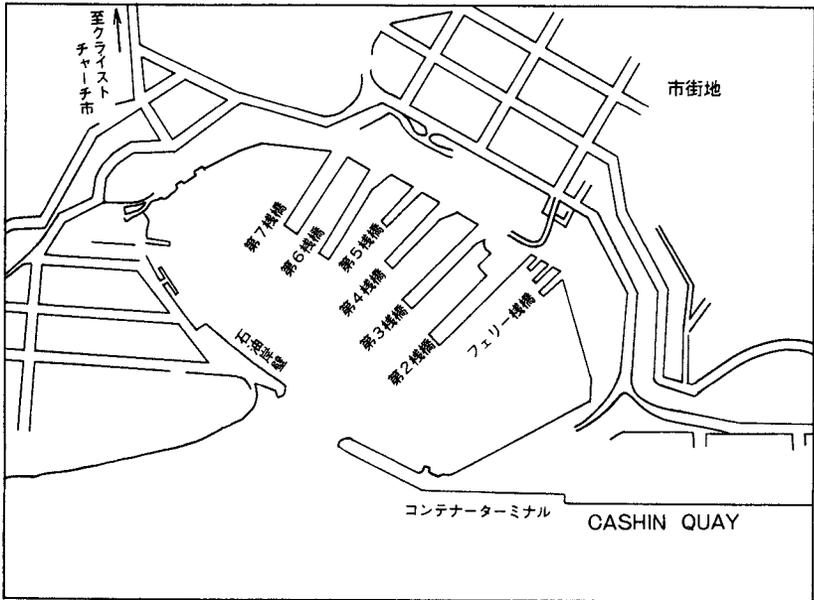
最後に、オーストラリア諸港ではじまっていたコンテナ船の甲板上4段積みの方は、ニュージーランドではなお例外的で、むしろ3段積みが常態といわれていた。ウェリントン港の場合、有名な強風がこれに関係をもつものかもしれない。筆者が視察した日は偶々無風に近かったが、それでも、埠頭の置場では2段以上に積重ねることは無理——殊に「空ばん」では——と考えられているようで、2段重ねの状態であっても、上段のコンテナのいくつかがゆがんだり・落ちそうになったりしている実例を目撃した。この限り、コンテナ船と岸壁との間の積卸作業などは風によって影響を受けること無しとしても、コンテナの野積み・保管などの点で強風の影響のあることは否定できない。そして、このために、オーストラリア諸港の概して狭いコンテナ埠頭面積に比べてはるかに広い埠頭面積・コンテナ置場も必要とされ、かつ、3段重ね以上の積み重ねは避けられているのであろう。

Ⅲ リ ッ テ ル ト ン 港 (Lyttelton —クライストチャーチ)

ニュージーランドの南島のほぼ中央、より詳細に言えば、同島東海岸のほぼ中央部にある島内随一・最大の都市クライストチャーチ (Christchurch) の、いわゆる外港として栄えつつあるのがリッテルトン港である。平和で本当に美しい都会——実際世界中になおこんな美麗で平和に満ちた都市が残っていたのかと想う程に——であるクライストチャーチの街並み＝中心部とは、数百メートルの高さの山なみひとつで隔てられ・区劃されただけであり、素人眼にも都市

(20) 日本ハム㈱や伊藤ハム㈱等のハム・ソーセージ製造企業が自社船を配船したり、砂鉄及びアルミ・インゴット等を積取る専用船を配する本邦鉱業会社もあるといわれる。

第14図 リッテルトン港
PORT OF LYTTELTON



・都心とその外港という地理・地形上の関係が明白に理解されるとともに、また、ときに、クライストチャーチ港といった表現を用いられる意味もごく自然に容認される在り方である。

海を渡ってこの島・この地域に到達した人たちが、この港に船をつけ・上陸し、しかも、永住の住み場所は山向うの平地に求めたのが起源であるのか、或いは逆に、この平和な楽園・地域の住民たちが海の彼方の国々・人々と往来するために、山向うの入江・海辺に港を築いたのが発端であるのかは別にして、クライストチャーチのまちおよびその市民が、市外乃至島外・国外との交通のための出入口即ち港と考え、その機能を負わしているのがリッテルトンである。もっとも、そう高い山ではないといってもゴツゴツした岩山であり、この

山を登り降りしてクライストチャーチの都心部とリッテルトン港との間を往来・連絡するのは相当に難儀である。人とはも角、物資の輸送は、いわゆる牛馬の背を藉りてもはかばかしくは行なわれがたい。現在では、この山のほぼ中腹に近代的なトンネルが完成し、30分もかからずにクライストチャーチの都心部とリッテルトンの岸壁とが自動車で結ばれるようになっている。このトンネルが出来ない以前は、海岸沿いおよび山すそ沿いに、かなり迂回した道路および鉄道で両地間の連絡・輸送がいとなまれてきたようである。

ところで、リッテルトン港そのものは、すでに触れたように、決して大きな港ではない。岸壁に、いわゆる優秀・最新式の機械設備等が認められる港でもない。本小書が主題としたコンテナ輸送施設に限ってみる場合、この港に専門のコンテナ埠頭ができたのは筆者の訪問後のことで、しかも、なおごく初歩的且つ小規模なものである。すなわち、同港のコンテナバースは、1977年5月によく港内 Cashin Quay に完成して、コンテナ輸送に対応する港湾設備がととのえられたといわれる。40トンのシングル型クレーン1基が設置され、若干の上屋とともにコンテナ(ばん)置場用スペースも確保されているそうだが、その規模はごく小さく、荷役機械等にせよ、格別の新味・優秀性があるわけでもなさそうである。ちなみに、このようなコンテナ埠頭の一応の完成はあっても、リッテルトン港にはわが国コンテナ船の寄港はない。その限りわが国海運業にとっては無縁なコンテナ基地であり、その良否について云為すべき事情はまだないようだ。

なお、筆者が同港を訪問した76年11月にあっては、こうしたコンテナ輸送基地は確認もされず、建設工事の実行それ自体に関してもほとんど不明な状況であった。現在できあがったといわれるコンテナバースは、当時、木材専用船か鉾石船かの岸壁として利用されていたところのように記憶する。

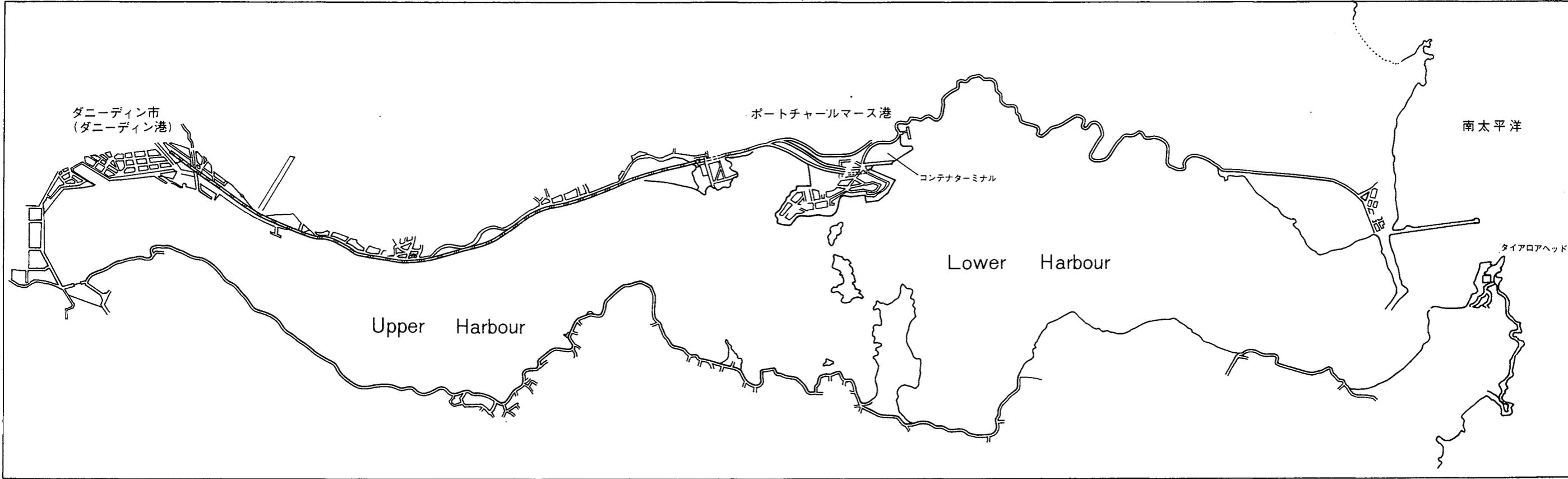
わが国海運業、とりわけ日本のコンテナ海上輸送活動との無縁性もしくは関

連の稀薄さや、港としての小規模性等々といったリッテルトン港の弱点・短所にもかかわらず、筆者には、この港の印象、なかならずその思い出の展望——トンネル・山の真下にひろがる美しくも整った小さな港のあり姿——は甚だ鮮烈であり、一生消え去ることあるまい。これまで、筆者はかなり多数の世界の港を訪問・視察した。その場合、自らの願望と判断により、原則として、それら各港に出入する船舶——大部分は日本の貨物船のブリッジ上——から港の形状・景観を眺望し、船にとって入り易く、又碇泊・作業に便利な港であるかどうかを判定するという見方を選んできた。それとは違って、今回のオセアニア諸港訪問は、むしろ、船や海・港口からの訪問でなく、ほとんど陸路、換言すれば港・都市の奥から岸壁を見る方法を採らざるを得なかった。リッテルトン港もまさに陸地からの訪問であり、陸上からの一瞥つであった。しかも、他のオセアニア諸港の場合とも異なって、この港は、平面・平地的に観察するのではなく、かなり高いところ、すなわち港の背景ともなっている岩山の中腹部にくり抜かれたトンネルの出(入)口から見下し・見渡たすというかたちで、始めて筆者の眼にふれたのである。長いトンネル内のクラ闇から突然解放された瞬間に、眼下にあらわれた美しい港として、それは、前述ウェリントン港の美しさとは又ちがう、まるでおとぎ話にでてくる港でないかとさえ想われた。全貌が一望の下に眺められるのだから、当然港の規模は大きくはない。だが、港が大きいとか小さいとか、旧式な港か近代的な港かといったことがらは、一切頭の中からとび去り、ただただ美しい港だなア・こんな美しい港がまだこの世にあるのだなアと讃嘆せずにおれなかった。

現在はコンテナバースに転換している Cashin Quay のあたりは、港の外側に属し、いわゆるリッテルトンの港は、天然の良港のように地形的に囲われた水域及び港湾設備として人の眼に映る。狭い港口から入ると、右側の Gladston Pier とこれにつづく No. 1 Breastwork という名の岸壁地帯、および左手奥にある Graving Dock という造船所乃至ドックにはさまれた形で大小6

つの岸壁が海上に突出している。奥行きが平らな陸地が狭小であるだけに、各岸壁の荷役活動、特に船舶接岸中の岸壁のそれが活気を示していた。Graving Dock につづく港口部の左手から港外区域にかけての石油タンク群も、港としての景観をほとんど損なうことなく、むしろ、港全体の活気・活動のエネルギー・熱源としてマッチした在りように眺められる。また、港全体の小規模性の故か、港内の船舶・各岸壁・各倉庫等々での人びとの働きぶりも何か活潑であり、勤勉であるように感じられた。

第15図 ダニーディン港とポートチャールマス港 (オタゴ湾)
DUNEDIN AND PORT CHALMERS (OTAGO HARBOUR)



(補) ダニーデン港とポートチャルマース港

日本とニュージーランドとの間のコンテナ航路が開始された当初には、その就役コンテナ船の出入・寄港がなく、むしろ、その港そのものもなかったといえるものにポートチャルマース港 (Port Chalmers) がある。それは、むしろ従前ダニーデン (Dunedin) という都市乃至港として知られていたところに、隣接して、新しくコンテナ輸送用の港湾ターミナルが作られたものだというべく、俗にいう新港であり、或いは外港というべき立場のものでもある。ニュージーランドの南島のほぼ南端に近い南太平洋岸の独得のフィヨールド型入江を深く入ったところに所在し、ダニーデン港が一番奥の古くからある内港、ポートチャルマース港はもっと入口に近い入江・湾のほぼ中央部に新設された外港というかたちである。両方を合せて Otago Harbour とも称されているようで、管理は統一的になされているらしい。

入手し得た地図から、その大要を見取り図化したのが第15図である。

〔附 録〕

日 濠 交 流 の 沿 革

は じ め に

徳川時代二百数十年間にわたる鎖国政策すなわち海外との交流禁止方針を改め、遅ればせながら資本主義政治経済体制に転換して先進列強の列に伍すべくまた遅れた分だけ急いでとり戻そうという勢いで、懸命に新しい海外進出を企図するにいたったわが国が、南太平洋はるか彼方の巨大な国オーストラリアとの交流・往來に着手し、それに強い関心をよせ、さらにはそれに本腰を入れるようになったのは、必ずしも、早い時期であったとはいえない。日本人又は日本船の朝鮮半島や中国大陸或いはロシアの日本海沿岸各地への進出・交流より遅かったのはもちろんのこと、いわゆる東南アジア諸国や太平洋の対岸北アメリカとの交流・往來がすでに行なわれたあとの段階・時期において、日本の船舶は、オーストラリア大陸もしくはその近隣諸島、いわゆるオセアニア方面へ接近し進出して行ったものである。他方、徳川期の厳しい鎖国下において例外的に來航が許されていたオランダ船および中国船は別格として、開国・開港後の日本を訪れるようになった諸外国の船の中で、オーストラリアから日本にやってきた船は、實際上、きわめて後代になるまで見出されなかった。

いうまでもなく、わが国の船乃至わが国海運企業として、はじめてオーストラリアへの航海を試み且つ成功したのは日本郵船会社であり、歴史上に著名なその「濠州航路」は明治29年10月に開始されたことになっている。同社は、この濠州航路の外に、欧州航路（明治29年3月15日横浜出帆の「土佐丸」を第一船とす）および米国航路（同29年8月1日神戸出帆の「三池丸」を第一船とす）と、三つの遠洋定期航路をほぼ同時期に開始して、本格的な発展を遂げることとなったわけであるが、こうした大事業そのものが、日清戦争の勝利とわが国

における産業革命の成立—資本制経済社会の確立，ならびに，わが国海運保護立法の代表とされる「航海奨励法」の制定を基礎あるいは背景として，可能になり，実現されたものであることは，改めて指摘する必要はあるまい。同時にこの時期にはじめられた遠洋三大定期航路の中では一番おそく開始された形となつてはいるが，一面，「本航路は当社が遠洋航路中第一に着眼し夙に臨時配船を試みた⁽¹⁾」という表現で，日本郵船会社社史は，この濠州航路の淵源や由来について，その古きを強調している事実も忘れてはならない。

いわんや，日本郵船会社をしてこのように早期にオーストラリア方面へ進出することを意図せしめた裏には，当然，それに先き立つ何等かの動き，端的にいて，日濠間交流のはしり・萌芽というものがいくつかあった筈である。これらについて概述するのが以下の主目的である。

I オーストラリア大陸の発見と開拓

オーストラリアは，南極および北極を別にすれば，最もおそく発見された大陸，したがって，開拓の鍬が入れられるのも最もおくれた大陸だといえる。15世紀以降スペインとポルトガルが先駆者となって推進したいわゆる新天地・新大陸・新大洋航路の発見と開発の活動の中でも，オーストラリアは，最後まで取り残されており，ようやく17世紀に入ってから，オランダ人・オランダ船によって，その北部（北岸）と西部（西岸）が発見されて「新オランダ」の名称で，はじめて，世界地図の中に書きこまれたとされる。⁽²⁾

オーストラリアの発見と初期の探検は，上述のごとくオランダによってな

(1) 「日本郵船株式会社五十年史」 p. 150.

(2) オーストラリアの海岸をはじめて訪問し，従って確認したのは，1606年3月のオランダ帆船「ドゥイフケン号 (Duyfken)」——小鳩の意——であったとされ，その指揮者はウィレム・ヤンス (Willem Jansz) といわれる。E.スコット著・山川敏夫訳「オーストラリア史」，昭和18，東華堂 (Ernest Scott; *A Short History Australia*, 1916) pp. 8~11, pp. 22~33.

れたものであるけれども、オランダ人は、オーストラリアの開拓——よりいえば、オーストラリア大陸の植民地的開発——の主役とはならなかった。その役割は、遅れて同大陸へ到達したイギリスによって担当されたのである。

後年、オランダ、特にその東方進出の推進主体であった「オランダ東インド会社」を激烈な競争の末に打ち負かしたイギリスの代表的商人で「イギリス東インド会社」の総裁にもなった⁽³⁾J. チャイルドをして「オランダの内外貿易・国富・船舶量におけるものすごい躍進ぶりは、ただに、現代人にとって羨望的たるのみならず、今後永きにわたる将来の各世代の人にとって感嘆的となる⁽⁴⁾。」といわしめるほど東に西に進出していたオランダは、17世紀に入るまでに、すでにニュージーランドに進出し、自国の植民地化につとめていた。そして、この植民地活動の主体であったオランダ東インド会社が、1606年、本来はニューギニアの海岸および島の調査を任務・目的として派遣した探検船「ドゥイフケン号」—ウィレム・ヤンス船長—が、トーレス海峡を通り、ヨーク岬半島に上陸・探検したのであって、これがヨーロッパ人によるオーストラリア大陸への最初の接近・足跡となったわけである。⁽⁵⁾

食糧が不足するとともに乗組員9名が原住民に殺されるという不幸に見舞われて引きかえした最初の探検帆船「ドゥイフケン号」の訪問のあと、約10年して、1616年には「エンドラハト (*Eendragt*) 号」—ディルク・ハルトック (Dirk Hartog) 船長—がオーストラリアの西岸を発見し、また1627年には「グルデン・ゼーパルト (*Gulden Seepaart*) 号」がオーストラリアの南岸を

(3) Sir Josiah Child (1630 ~ 1699) 東インド会社の総裁であるとともに、*A New Discourse of Trade*, 1668の著者でもある。

(4) C. E. フェイル著、拙訳「世界海運業小史」p. 175.

(5) もっとも、この時オランダの探検隊は、ヨーク岬をオーストラリア大陸の北部の岬として発見し、認めていたのではなく、ニューギニアとオーストラリアとは陸続きであるように錯覚し、そうした誤りの地図を作っていたといわれる。上掲「オーストラリア史」p. 23.

発見している。以後、オランダの著名な探検者であり、航海者であるアベル・タスマン (Abel Tasman) やヴァン・ディーメン (Van Diemen) によるオーストラリア探検も行なわれた。いずれも、オランダの利益、よりいえば、その東インド会社の利益拡大を目的とするものであり、その線に沿った新植民地の建設・獲得としていとなまれたといつてよい。ただし、その探検地が主に北部および西部のいわゆるオーストラリア大陸の不毛地域であって、オランダにもち帰り、或いは他国に販売して、巨大な利益を収めうる高価で貴重な産物を産出する土地ではなかった。「アンボイナの肉荳蔻、セイロンの丁字香、インドの米、モルッカの胡椒、ジャワの肉柱、中国の絹」のごとき利益多き東方産の⁽⁶⁾商品は、この大陸北・西岸から入手できなかった。そうなると、オーストラリアへの探検は、きわめて多くの船舶と船員を必要とするのみならず、航海のための莫大な経費のみを会社に負担させる厄介な行為とみられるようになる。ここに、後年一部のオランダ人たちをして「オランダにとって真に痛恨に堪えないこと」⁽⁷⁾だと嘆かせるオーストラリアからの撤退もしくはオーストラリア軽視があらわれ、折角の探検も、部分的な植民地化も、すべて、ストップ状態となってしまったのである。

オーストラリアの発見者となり、同大陸への最初の接近・植民を試みた国民として歴史に名を記される立場にあるとはいえ、オランダ人は、オーストラリア大陸の一部・西岸および北岸を、部分的になでただけで手を引っ込めてしまった。そして、以後約四分の三世紀の間、ヨーロッパ人のオーストラリアへの接近・進出はほとんど中絶状態となった。1770年に有名なイギリスの探検家ジェームス・クックによってオーストラリア大陸の東岸全域が発見・探検されて再び、同大陸への接近がはじまり、その約20年後の1789年に、今日のシドニー附近に、最初のイギリス植民地が建設され、以後、イギリスによるオーストラ

(6), (7)上掲「オーストラリア史」p. 36.

リアの本格的な開拓・開発と植民地領有乃至植民地域拡大の歴史がくりひろげられることになる。

イギリスの植民地が、当初の段階、少なくとも起源的には、同国からの囚人すなわちイギリス人流刑者たちの血と汗によって築きあげられていったという側面史的特徴はさておくとして、オーストラリア大陸が、もっぱらイギリスによって開拓され、今日の状態・発達段階にまでいたっている事実は、当然のこととして、オーストラリアへの交通ルートの開設と発展が、主として、イギリス人によって担当され・達成されたということの意味する。

イギリスとして最初のオーストラリア探検・遠征は、上に述べたように、J クックの指揮下2回にわたり行なわれた。第1回目は、「エンディヴァー・パーク (Endeavour Bark) 号」⁽⁸⁾ という船で1768年から1770年にかけて行なわれたものであり、2回目は、「レゾリュション (Resolution) 号」による1772年から1774年にいたる航海であった。最初の遠征の終末期1770年夏に彼が到達・発見したオーストラリア大陸の東海岸一帯——ニュー・ウェールズまたはニュー・サウス・ウェールズと名付けられた地域——に、1788年、イギリス植民地がはじめて建設されたのは、いわば当然の成り行きだったとみてよからう。

この頃はまだ、「新オランダ」と「ニュー・サウス・ウェールズ」とは、ひとつの陸地＝大きな島の中に含まれている、いわば陸つづきの状態であるとは考えられず、両方の間には「海峡が存在する」ものと信じられていたといわれるが、⁽⁹⁾ニュー・サウス・ウェールズの初代知事に選ばれた海軍大佐アーサー・フィリップ (Arthur Phillip) に率いられた2隻の護衛軍艦——「シリウス (Sirius) 号」および「サプライ (Supply) 号」——と3隻の輸送船、および囚

(8) もとの船名は「ペンブローク伯 (Earl of Pembroke) 号」といい、370トンの石炭輸送船であった。また「エンディヴァー号」というイギリス軍艦と区別するため「エンディヴァー・パーク号」と公的に記録・呼称されるが、普通は、ただの「エンディヴァー号」という言い方で呼ばれることが多い。

(9) 上掲「オーストラリア史」p. 57.

人 717 名を塔載した 6 隻の船の合計 11 隻のイギリス艦隊は、1787 年 5 月 13 日にイギリスを出て、翌 1788 年 1 月 18 日ボタニー湾に到達・投錨した。その後、同湾が地理的に植民地建設に不適當なところと判断され、さきに、クックが海図に記入することはしたものの入港しなかったより北方の「ポート・ジャクソン」——のちのシドニー——に、1 月 26 日イギリス国旗がかかげられ、正式に植民地建設が開始・実現されることとなった。この時、イギリスからオーストラリアへ到着したのは総数 1,000 名をこえる人たちであって、内訳は、士官・水夫および一般市民（婦人子供を含む）290 名と、囚人が前記のとおり 717 名（うち男子 520 名）ということであった。

Ⅱ 日濠交流の先駆とその輸送

——木曜島への出稼ぎ——

オーストラリアは、既述のごとく、18 世紀末葉にイギリスの植民活動が始まって以後、ようやくその東部海岸地方において開拓・開発がすすむこととなったのであり、それ以外の地域、殊に大陸内部や西部・北部の広大な土地は、なお長く、知られざる未墾の大地としてせいぜい探検家たちの興味をひく程度の状況であった。その限り、ごく少数の人間（入植者）しかいない広大な未開発地（大陸）の状態が、100 年、150 年たっても、時には現代においてさえ、なお続いているということができ、少なくとも、わが国が、幕末期に鎖国政策を改め、明治期以降は進んで諸外国との交際・往来を復活もしくは開始しようとする頃には、日本から出かけるならばともかく、オーストラリア大陸の人たちが、積極的・主導的に日本との交通・交流を企図・実行するというような可能性は、まだ全くなかったとみてよい。

このことは、日本とオーストラリアとの間に交流往来や通商貿易がはじまり発展して行く時期・過程において、実際に、接近をはかり、訪れる立場に立っ

たのは、もっぱら、日本・日本人であるということ予測せしめ、又意味していた。事実、日濠間における人間の移動は、初期的に、かつ主として、わが国民の出稼ぎ活動もしくは移住行動として開始されたものであったし、本格的な日濠間の貿易ならびに海運活動もまた、日本人・日本の企業によって先鞭がつけられ、発展軌道に乗せられたものであった。

ところで、このことから、オーストラリアもしくはオセアニア（オーストラリア大陸と附近の島嶼を含めたもの）に出かけて行った最初の日本人たちが、日本の船で行ったとまで即断することはあやまりである。同様にまた、当初の時期に日本へ輸入乃至輸送されたオーストラリア産の品物、或いは、日本からオーストラリアへ運ばれた貨物が、日本船に積まれたと解するのも妥当ではない。日本からの最初の訪問者たち、ならびに、オーストラリアから日本へ、もしくは日本からオーストラリアへ運び込まれた初期の物品は、ともに、しばしば、途中で幾度か中継されながら、外国船によって輸送されたものである。日本船でオーストラリア方面へ行った最初の船は、おそらく、明治24年頃ニューカレドニア向け日本人出稼者を輸送した「三池丸」なるべく、また日本とオーストラリアとの間の定期的航海が開始・確立されたのは、はじめにふれたとおり、明治29年の日本郵船会社による欧州・北米・濠州三大定期航路の開設以来のことである。それ以前にあっては、定期もしくは不定期に日濠間輸送に従事していた外国船を利用してのみ、貨客の移動が実現されたのである。

日本人にしてオーストラリアもしくはオセアニアと呼ばれるオーストラリア大陸及びその近隣諸島一帯へ渡った最初は一体誰で、幾時の頃かは全く不明である。難破・漂流もしくは拉致・強制などの特殊なケースとしてオーストラリアへ行ったものは別にして、日本人で何等か明白な目的をもって、もしくは、ある人数がまとまって、オーストラリア方面を訪れるようになったのは、明治10年代も半ばをすぎたからのことのようなのである。そして、この歴史的起源をなす事例として、明治16年秋、木曜島での真珠貝採取に就役する目的ならびに契

約で増田万吉ら37人が同島へ渡航したという事実が記録に残されている。⁽¹⁰⁾

史上に有名な明治初・中期のハワイ向け日本移民の盛況が機縁となって、その他各地・各国への日本人の移住乃至出稼ぎが次第に活発化して行ったが、こうしたハワイ以外乃至アメリカ合衆国以外の国・地域への移住・出稼ぎ活動の中でも、オーストラリア方面へのそれは、明治15年代後半から20年代にかけて甚だ盛んであり、注目すべき勢いのものであった。このオーストラリア乃至オセアニア方面への日本人進出の嚆矢ともいふべきものが、上記明治16年の増田等37人の木曜島渡航であるが、これは、同島で採貝業をいとなんでいたイギリス人ジョン・ミラーが明治16年春頃横浜にやってきて、同地駐在のイギリス領事を通じて、約30人の採貝人を2年契約で募集することの許可を日本政府に要請したことから生じたもので、これに応募して横浜の増田万吉等37人が明治16年10月18日横浜を出帆し、11月14日木曜島に到着したとされている。

記録上、もしくは公的には、これが、わが国民でオーストラリア方面（オセアニア）へ出掛けた発端をなすものであるが、実は、この公的な日本人の訪問・渡航よりも前に、すでに、かなりの数の日本人が同地へつれてこられていたことも資料によって明らかである。すなわち、内密・私的にオーストラリア方面に渡った日本人が、より早くから木曜島などに住んでいたのである。それはいわゆるもぐりの渡航者たちであり、しかも、よりいえば、不法乃至詐欺的につれ込まれたものたちであった。

増田等が木曜島に着いて発見し且つ驚いたのは、同島に先住している日本人が約100人もいるということであった。日本から木曜島もしくはオーストラリアへやって来たのは自分たちが最初と思っていたのに、あにはからんや、先輩というか、先着者がいたわけである。このことを彼等が日本の家族親戚等への便りの中に書いたことから知れ渡ることになったのか、それとも、政府・市役

(10) 「移民九十年史」外務省移住局第一課，1958，p. 18.

所などへの何等かの届け出等からわかったものか定かでないが、いずれにせよわが国において、こうした多数の日本人が木曜島にいるという事実が公然となったために、日本政府もほっておかず、当時メルボルンに在住し日本の名誉領事をつとめていたA. マークスに事情調査を依頼した結果、同氏の調べで⁽¹¹⁾おおむね以下のことが判明した。

- (1) これら 100名余りの日本人は、神戸または香港から木曜島へ送り込まれてきたもので、多くは船員あがりのものたちであること。そこで解雇されたり、ブラブラしていた日本人船員たちが、言葉たくみにだまされるか、時には強制・拉致されて木曜島へつれてこられたものらしい。
- (2) こうした一種の不法国的な日本人の木曜島送り込みには、神戸・香港或いは木曜島で何等かの商業活動をいとなんでいた外国人商社が関係しており、神戸では、フィーゾン・ロウ商会、木曜島ではバーンズ・フィリップ商会がその中心・代表的なものであったこと。前者は神戸から約50人を周旋・渡航させたといわれる。

これら 100人余の先駆的な日本人の木曜島渡航が、その後、どういう外交的処理を受けたか、特に彼等が約束乃至契約条件どおりに解雇され、日本へ帰ることができたかどうかは、不分明である。この点、正式契約の下に出かけて行った増田等37人も、約定どおりに木曜島で働き、その後無事帰国したのかどうかについても同様である。

木曜島における真珠貝採取を主目的とした先駆的且つ闇的な日本人の渡航、ならびに明治16年秋の正式・公認の出稼ぎ開始の事実は上述のごとくであり、これがいわゆる日濠間乃至日本とオセアニア間交流の起源・端緒をなすものであるが、オーストラリア大陸そのものとの交流、よりいえば、日本からオーストラリア大陸への接近は、次項で述べるとおり、数年遅れて明治20年代以後に

(11) マークスの日本外務省に対する調査報告は、明治17年1月18日付の書簡でなされた。上掲「移民九十年史」

実現している。その発端は、明治21年11月の100名の日本農民のクインズランド甘蔗栽培従事であり、25年頃からそれは一段と拡大し、盛況を示した。

本格的なオーストラリア大陸への接近即ち日本農民のオーストラリア出稼ぎ・渡航について言及する前に、木曜島乃至オーストラリア大陸への日本人の初期的な接近・出稼ぎが、一体どういう輸送方法・輸送用具即ち船舶を利用したものであるかについて簡単に考察しておこう。

まず、闊的・先駆的な木曜島への日本人の渡航・出稼ぎについていえば、それが不法・詐欺的なにおいの強いものであるということ、さらには、神戸から船に乗せて送り込む方法ばかりでなく、むしろ、香港などで雇い入れ、もしくは強制拉致して送り込むことも少なくなかったらしいということ等から判断すると、彼等の輸送は、日濠間の何等か正常・正規の且つ直航便的な通商船によったものではなかったかもしれない。「奴隸船」ほどひどいものでなかったとしても、多分に「苦力(クーリー)輸送船」的な条件・方法下に、香港その他アジア諸港通いの外国船を利用して送られたとみる方が現実に近かろう。

増田等37人の木曜島渡航についても、便乗した船名や輸送ルート乃至関係海運企業名等を知ることは今日困難であるが、彼等も、また、香港乃至アジア諸港寄港の外国船で運ばれたろうことは断定してほぼ誤りあるまい。そして、最後に、この時期まで、日本とオーストラリア(オセアニア)との間を直接結ぶ航路——定期航路としてのみならず不定期航路としても——は、たとえ外国船・外国海運会社の手によってであれ、いまだ開かれていなかったといえるのではなかろうか。

Ⅲ 日濠交流の本格化と日本船の登場

木曜島での採貝業に雇用された日本人の出稼ぎ渡航が日濠間交流の発端と思われるが、それが、上記明治16年秋以来、引きつづいて・いつ頃まで・どの程

度にまで発展・拡大したものかは不明である。他方、こうしたオーストラリア大陸近辺の島への接近・渡航は別として、大陸そのものとの往来・接触、或いは日本人のオーストラリア大陸への渡航・移住が、いつ・誰により・どのようにはじめられたかも、資料的に云々しがたい状況である。もっとも、木曜島における先駆的な日本人出稼者の実情調査を依頼されたA. マークスという人が、すでに「日本の名誉領事」であったという事実から、われわれは、彼或いは他のイギリス人乃至オーストラリア居住者であって、この頃以前に日本へきたものがあり得たこと、さもなくば、だれか日本人にしてオーストラリア（殊にメルボルン）を訪門しA. マークスに名誉領事を委嘱するものがいたのかもしれないことなどを推察することができる。とはいえ、確たる資料的保証の下に論ずることを得ない。明治16年秋頃から明治20年までの間に、日本人の出稼ぎグループ等がオーストラリア大陸へ渡ったかどうかについても、事情は同様である。ただ、次ぎのことから、明治20年以前の時期にはオーストラリア大陸への日本人の何等か公的な、または、まとまった形での渡航・移住は、おそらくなかったであろうこと、仮にあったとしても、ごく限られたものであろうこと、同時に、オーストラリア大陸への日本人の接近・交流は、明治21年秋に、明白に、おそらくは歴史的起源として実現したこと等を知り得る。

幾度もくり返すようであるが、さきに述べた木曜島の不法出国的な日本人出稼者問題の実情調査を頼まれたメルボルン在住の日本名誉領事マークスは、同島への調査旅行の途次、明治18年1月初旬に、ニュー・サウス・ウェールズ（オーストラリア大陸におけるイギリス最初の植民地）の北西方に新しく建設されつつあった植民地「クインスランド」の首府ブリスベンを訪門・滞在したが、その時に、クインスランドの植民地長官等が日本からの移民誘致について彼の援助・協力を要請したといわれている。⁽¹²⁾

(12) 上掲「移民九十年史」p. 37.

クインスランドが日本人の移民・出稼ぎを強く要望するにいたった理由は、同地の主産業であった甘蔗栽培が労働力不足から危機状態に陥入ったため、これを日本農民の誘致で切り抜けようとしたのである。クインスランド植民地では、マークスへの援助要請とは別に、この頃、W. J. シャンドという人を日本へ派遣し、イギリス領事の口添えの下に 500人の日本人移民を募集すべく交渉・努力させていたともいわれる。⁽¹³⁾

この時のマークス乃至駐日イギリス領事を介する要望・交渉が実ったものかどうか定かではないが、このように需要されるにいたったクインスランドでの甘蔗栽培に一定期間従事する契約条件で、出稼ぎを決意した日本人（農民）の渡航は、ようやく、明治21年11月の 100人を皮切りとして実現した。そして、しばらくの間途切れたものの、明治25年前後から甚だ活潑となり、もって、日濠交流の主役的役割を担当することになった。この間の日本人渡航事情を「移民九十年史」の記録から抽出してうかがうと、次ぎのごとくである。⁽¹⁴⁾

明21.11	クインスランドへ	100人	3年契約	甘蔗耕地労働
25. 1	仏領ニューカレドニアへ	50人	5年契約	ニッケル鉱山労働
25.11	クインスランドへ	50人	3年契約	甘蔗耕地労働
26. 5	〃	520人	〃	〃
27. 4	〃	425人	〃	〃
〃	フィジー島へ	305人	〃	〃
27. 8	クインスランドへ	310人	〃	〃

ニューカレドニアのニッケル鉱山労働を除いて甘蔗栽培ばかりであり、しかも後者の中でも、オーストラリア（クインスランド）への移住が圧倒的多数である。もって、この時期・この形態ならびに内容で、わが国民がオーストラリア開発に積極的に参加・協力していた事実をまず第一に知ることができる。

(13) 上掲「移民九十年史」p. 37.

(14) 同書 pp. 35~36.

第二に指摘すべきことは、上掲のオーストラリア及び太平洋上諸島への日本人の移住・出稼ぎのうち、最初の明治21年のクインズランド行 100人を除いて、他は明治24年11月に設立された「日本吉佐移民合名会社」⁽¹⁵⁾——わが国最初の移民取扱会社——が世話したとされるが、この会社は、日本郵船会社の副社長吉川泰二郎と印刷会社「秀英舎」の社長佐久間貞一とによって設立されたものであるから、当然、その背後には、わが国最大の海運会社日本郵船の支援があり、その思惑が働いていた筈だといえることができる。改めて述べるまでもなく、日本郵船は、わが国汽船事業乃至海運業の盟主として、丁度この頃より、外航増強・新航路開拓に熱心となっており、オーストラリアもしくはオセアニア向けの移住・渡航は、恰好の対象となるものであった。この出稼ぎ・移住の諸手続や援助事務を扱う「移民会社」を設立するとともに、現実の移住者の輸送業務を担当し、それを通じて、未進出の外国諸港の事情・同地域における外国船の動向等をさぐり、新しい航路開設の準備をすすめることが、当時の日本郵船の最大の狙いであった。そして、最後第三番目に、われわれは、このような現われ方をもって、オーストラリア乃至オセアニアと日本との交流・交通に日本船が参加したということ、しかも、きわめて当然な成り行きとして、その運送業務には「社船」の中核である日本郵船とその船舶が、主役となっていたことを再確認的に知ることができる。

上掲明治25年1月のニューカレドニアのニッケル鉱山労働に従事する 600名は、日本郵船の「三池丸」(3,308総トン)によって輸送されたようであり、⁽¹⁷⁾

(15) 「日本郵船株式会社五十年史」には、単に「吉佐移民会社」(後の「東洋移民会社」と記されている。いずれにせよ、社名の「吉佐」は、吉川の「吉」と佐久間の「佐」とったものである。

(16) 吉川泰二郎は明治21年7月26日～27年8月21日日本郵船の副社長、明治27年3月21日～28年11月12日同社社長に就任し、最後の年月日に死去した。なお「吉佐移民会社」は明治28年「東洋移民会」社と改称した。

(17) 「日本海運論」日本経済会、1894、所載の斎藤和太郎論文。(なお、当論文では「三池丸」のトン数を3,312総トンと記している。)

この船こそ、さきに指摘したように、オーストラリア大陸そのものではないにせよ、いわゆる同大陸周辺のオセアニア地域に出入したわが国最初の汽船ということができよう。

大陸への到達については若干複雑に思える。けだし、上掲「移民九十年史」の記録によれば、明治25年11月に50人の甘蔗栽培移民がクインズランドに渡航し、翌26年5月同地へ同じような契約条件で520人の日本移民が渡ったことになっているのだが、ある論者は、船名はもちろん、日本船であるか否かも明示せずに「クインズランド州タウンズベルに始めて数百の移住民を送りしか、之を嚆矢として……⁽¹⁸⁾」と述べて、この時期の日本人のオーストラリア大陸移住熱のたかまり、或いは当該日本人移民のオーストラリア到着そのものが、明治26年春からであるように記述し、他の論者は「……昨年は酒田丸を送り、本年は『クインズランド』への出稼人五百人許を載せて相模丸を発したり⁽¹⁹⁾」と述べて明治25年度における50人の移民のより早期の渡航があったことも裏書きしながら、翌26年の520人のそれが「相模丸」（1,885総トン）によって運ばれたことを明らかにしているからである。後者の説をとるならば、明治25年の50人余の輸送に関係したと思われる「酒田丸」（1,955総トン）こそがオーストラリア（クインズランド）へ航海した日本最初の船舶ということになり、前者の説に従えば、「相模丸」が第一船となるであろう。微妙な問題点である。

IV 日濠間航路の展開

——日本船による濠州航路の開設——

前項に述べたごとく、オーストラリア方面向けの日本人移民・出稼者を日本船によって輸送するようになったのは、明治24～5年頃以降のことであり、そ

(18) 上掲「日本海運論」に所載の寺島成信論文、p. 104.

(19) 同書に所載の斎藤論文、p. 130.

れまでは外国船を利用する外に方法はなかった。このことは、一面、わが国からの濠州・オセアニアへの接近、端的には日本人の移民・出稼ぎ活動を遅滞させた主理由でもあろうが、又、一面では、わが国における近代化、特に近代海運業発展の特殊事情と密接にかかわりあったものである。すなわち、長年月の鎖国政策に基因する船舶・海運業の発達・進化の停滞、なかならず外航活動・航洋大型船の欠如は、わが国大多数の船主たちに対してオーストラリア方面はもちろん、海外遠国への航海・進出意欲をかなり強くはばむ働きをしていたし他面、取り急いだ富国強兵策的に育成された特定海運企業（日本郵船又はその前身）といえども、そう急には、オーストラリア方面にまで経営航路を拡大することはできなかった。唯一・特別の保護汽船会社として成長発展した日本郵船が、明治20年代前半期に、中国ないし東南アジアまでの航海、今日のいわゆる近海区域での活動から遠洋方面への進出・一大躍進を企図し、一部試行するにいたったのは、考えようによっては「早かった」といふべきかもしれない。

それはともかく、日本郵船の画期的行動がはじまるまでは、わが国からオーストラリア方面に出稼ぎに行こうとする人たち、あるいは、オセアニアの情況調査等をしようという人たちは、外国船に乗ってのみその目的を達することができたのである。この場合、一体どのような外国船が利用できたであろうか。

明治20年代の中頃まで、もしくは、いわゆる日清戦争前の時期にあって、オーストラリア方面への定期的・規則的な配船活動を行い、いわゆるオーストラリア向けの定期航路を経営していたのは、ヨーロッパのいくつかの著名汽船会社と、ごく少数の北米の汽船会社、ならびに中国乃至極東方面の航海を専業としていとなむべく設立されたイギリス系の現地企業であって、おおよそ、以下のごとき活動内容のものであったとされる。

(20) 上掲「日本海運論」所載の寺島論文・齋藤論文および八木太一郎論文、なかならず最終の論文参照。

合衆国

ユニオン・スチームシップ・オブ・ニューゼーランド社

オークランド・サンフランシスコ——ホノルル

——サモア——オークランド——シドニー 月1回
(ニューゼーランド)

中国系

チャイナ・ナビゲーション社

メルボルン——香港——日本 月1回

イースタン・エンド・オーストラリア社⁽²²⁾

同 上 月1回

最後に示したチャイナ・ナビゲーション社およびイースタン・エンド・オーストラリア社の2社の船が、オーストラリアと日本との間を定期もしくは不定期に航海していたとされるけれども、各々が、いつ・どのようにしてわが国へ到達するようになったのかはほとんど不明である。後者に関して、寺島成信氏は、同じ頃わが国からオーストラリアへ向かうとして、わずかに「香港より濠州に通ずる『イースタン・エンド・オーストラリアン』会社の未盛の航路あるのみ⁽²³⁾」とっており、又、斎藤和太郎氏も、同社の活動につき「三艘の汽船を以って香港アデレート間を航し、時宜に因り本邦まで来り云々⁽²⁴⁾」という表現を用いており、それが、果たして日本とオーストラリアとの間の定期航路であったか否かがすでに多少問題である。斎藤氏が「汽船四艘を以って『メルボル

(22) オリエント・オーストラリア・スチームシップ会社（東洋濠州汽船会社）という説もあり。Eastern & Australian Steamship Company は、P.O. 汽船系の会社であった。他方、チャイナ・ナビゲーション会社（China Navigation Company）はイギリスの Butterfield & Swire 会社——中国名「太古洋行」——の現地小会社で福州・香港とオーストラリア間の定期航路をいとなんでいた。

(23) 上掲「日本海運論」所載の寺島論文 p. 105.

(24) 同書所載の斎藤論文 p. 130.

ン』日本間を航し、時々香港に止まることあり」とやや難解な表現——けだし、時に香港に寄港するという意なりや、メルボルンから香港までの航海で終了し香港から日本への航海が中止されるという意なりや不明白——をしている前者のチャイナ・ナヴィゲーション社は、後述のごとく、時には、むしろより多くの日濠間輸送サービスを遂行・担当していたのかもしれないが、これまた、いつ頃から日本に來航するようになったのかは明らかでない。

いずれにせよ、日本・オーストラリア間の貿易がなお極めて僅少・不活潑な時代にあつては、チャイナ・ナヴィゲーション社およびイースタン・エンド・オーストラリア社両社とも「其勢力微々として振はず⁽²⁵⁾」というのがむしろ当然の状況であつたらう。

ヨーロッパとオーストラリアとの間に多数の汽船が就航し、貨客の往来も盛んになりつつあつたということは別として、オーストラリアと北アメリカとの交通がようやく開始された時期であり、それ以外では、「目下東洋貿易の中心にして、歐亞濠三大州の物貨集散の枢区⁽²⁶⁾」であつた香港との間においてのみ、「貨物の運漕甚盛⁽²⁷⁾」という時期では、香港經由ルートによつてのみ、日本からオーストラリアへの、あるいは、オセアニアと日本との間の輸送・交流が実現され得たわけである。

ただし、明治22、23年頃において、上記イースタン・エンド・オーストラリア社およびチャイナ・ナヴィゲーション社の船を利用して、日本からオーストラリアへ向けて貨物約12,000～13,000トンが輸出されており、他方オーストラリアから日本への輸入羊毛は、1889年（明22）491捆、1890年1,523捆を算えたことも事実である。⁽²⁸⁾

(25) 上掲「日本海運論」所載の齋藤論文 p. 137.

(26), (27) 同書pp. 134～135.

(28) 同書 pp. 132～2. なお、1889～1890年の1年間の両者別主要輸出貨物（日本からの内訳は次のとおりとされる。（以下次ページ脚注へ。）

日本からは日本米および雑貨を輸出し、オーストラリアから羊毛を輸入するというのが、当時＝初期の貿易貨物構造であったようだが、輸出雑貨の内容としては、絹布手布（絹製ハンカチーフ）・竹器類・磁器および陶器などであったようだ。なお至って少量・小規模であるにせよ、両国間の貿易は発展の可能性がなかったわけではない。

今日、日本・オーストラリア間貿易の開拓者として自他ともに認められている兼松房次郎は、実に明治20年（1887）11月にオーストラリアのシドニー目指して出発しているし、それ以前に日濠間貿易に着手したのもも幾人かいる。明治16年、池田清右衛門・浜田篤三郎・堀内清らによって設立された「真商会」は、神戸における日濠貿易の開拓者と目され、視察員をオーストラリアに派遣し、18年には実際の貨物直輸出を行なったといわれる。⁽³⁰⁾

堂島米商会所（のちの堂島米穀取引所）に勤めた経験・知識を生かした「米の輸出」と、ようやくわが国に育成しはじめた紡績業につづく毛織業の原料となるべき「羊毛の輸入」が、兼松房次郎のオーストラリア貿易着想の根源・端緒であったようだが、彼は、第1回のオーストラリア視察から帰って、明治22

	イースタン& オーストラリア社	チャイナ・ナヴィゲーション社
精米	2,240トン	1,578トン
玄米	2,307トン	2,680トン
雑貨	1,021トン	1,305トン
籐	159トン	558トン
茶	37トン	28トン
魚油	21トン	25トン
蔴蔴	85トン	108トン
硫化銅	52トン	102トン

(29) 兼松房次郎の第1回目の渡濠は、明治20年11月1日神戸を出帆したイギリスP.O.汽船「テヘラン号」(Teheran—2,622総トン)で香港まで行き、11月19日香港出帆のチャイナ・ナヴィゲーション社「チナン号」(Tsinan—2,269総トン)でシドニー(12月13日入港)に渡っている。

(30) 「神戸開港百年史」(港勢編)所載の井上忠勝教授の論文、同書 pp. 878~9.

年8月神戸栄町5丁目に「日濠貿易兼松房次郎商店」の看板を掲げるにいたっている。そして、翌明治23年、神戸から「チナン号」に乗って2度目の渡濠に出発し、シドニー支店を開くとともに、ただちに、牛脂29樽・牛皮321枚の初荷を積出し、次いで「大阪毛糸紡績会社」の注文による洗上羊毛187俵をはじめ、羊皮・馬具・牛革・羊革・パークといった輸入貨物を日本へ送り出し、他方、同年中に、陶器・漆器・竹器その他のオーストラリア向け輸出貨物を扱ったのである。その後になお多少の曲折はあったにせよ、兼松商店（今日の兼松江商船）による本格的な日濠貿易の基礎は、まさにこの時期、明治20年代中頃に築かれつつあったといつてよかろう。

これに加えて前述したオーストラリア乃至オセアニア向けの日本人の移住・出稼ぎが活況化した。これらを前提・基盤として日本郵船がオーストラリア航路の開設を企図したのは、いわば、当然事でもあり、時宜に叶った計画であったろう。その具体的且つ試験的な試みが、24～5年頃の「三池丸」・「酒田丸」・「相模丸」の前述航海であった。

このような試航によって港や海域の状況・現地の事情を調査するとともに、わが国の経済基盤・貿易活動の興隆ならびに世論の援助や政府保護政策の結実をまけて敢行・実施されたのが、日清戦争後の濠州定期航路であり、その第一船「山城丸」（2,528総トン・船長ジェームス・ジョンズ）は、明治29年10月3日に横浜港を出帆した。同船につづいて「近江丸」（2,473総トン）・「東京丸」（2,117総トン）が就航し、明治31年11月からは、イギリスで新造した3,800総トン型の「春日丸」（3,797総トン）・「二見丸」（3,841総トン）・「八幡丸」（3,818総トン）3隻を配船し、毎月1回、年12航海の定期便を確立するにいたって、日本船による日本・オーストラリア間の輸送が本格的軌道に乗ったといつてよかろう。

日本・オセアニア間の海上輸送とオセアニア主要港の現況

昭和53年12月15日 印刷

昭和53年12月25日 発行

(非売品)

神戸大学教授・経済学博士

著者 佐々木 誠治

神戸市灘区六甲台町

発行者 神戸大学経済経営研究所

神戸市生田区中山手通7-66

印刷所 有限会社 興文社
