

蜀兩面的政策であるといえる。

☆ 現下の問題

今の政策は粗いが両方に跨っており、方法としても統制的なもの助長的なもの、普及奨励指導まである。日本在来の考え方も新しい考え方も、それにアメリカ式まで入って多彩である。出揃った一応の施策を理論と実行の両観点から総合し体係づけるのが現下の仕事である。その場合造林の計画化は必要であり、「森林計画」の一部として他の造林関係法規や造林十ヶ年計画と喰い違いの無い統一貫せねばならぬ。

土地については所有権の絶対性を緩和し、所有者以外からも資本と労力と造林意欲とを集中して造林出来る制度を汎行することで、パルミの如き産業資本の参加も拒むべきでない。補助金の多いことは望まれるが、従格式を避け格差の合理化など科学的分配法を研究し漸進的採用の要がある。普及活動も学校植林受林週間等何れも効果が多い。

考えるべきことが多いので目標を誤らぬ様に造林政策体系の樹立と推進が望ましい。

(本稿は文部省科学研究費による研究の一部である)

対馬の林業構造

—採取技術—

九大 倉澤 博

長崎県林務課並かに対馬支庁の助力なる御支援により、私達は今夏対馬島の林業構造調査を実施して目下取纏中である。この調査は昨年夏から実施している北九州林業構造調査の一環である。今回は一応の中間報告として、対馬林業の骨組とも言うべき問題について少し述べる。それはこの島がその独特の自然的条件や社会経済的條件に支配されて、先づ林業採取の生産手段の粗立(体系)即ち採取技術が、かなり遅れていることである。こうした遅れた生産手段で生産されていること及び、この遅れを支えている諸条件の分析が、対馬林業問題の中心点であろう。

対馬の林業特に採取手段の発達に強い影響を有する主なる条件をあげると次の様である。先づ島島対馬の姿を決定している基本的な条件は、その海岸が断崖状をなして、船の寄港地に恵まれず且つ島内地形急峻で平坦地の乏しいことである。かくして社会経済的には次の様な諸条件となつて来る。

1. 島内陸上交通及び沿岸交通共に不便で多くの部落や村は、狭い流域の封鎖的な経済に於いて来て居り、特に重量物や大形の物財が大市場を形成することは極めて大きな制約を受けている。
2. 米麦自給は僅かに需垂量の5%という低くさである。而も動力源に制約されて、工鉱業の発展は望めないため、人口の消費力極めて低い。従つてまた島内経済力は低く、林産物の需要は主として島外(かつては朝鮮、現在では本土)にある。

3. 農業經營用地は平坦地のみにては勿論不足し、里山傾斜地の大部分に於て木庭作を行つてゐる。かくして農經營のみでは一家の生計維持困難で、普通農率は女手に委され、男は製炭、伐木、木伐運搬等、山藪賃等に主として従事して、むしろ労賃所得が生計維持の主なる基礎となつてゐる。

具体的には林産物の小量生産と住民の経済が労賃所得に強く依存しているという二点に集約される。

斯くして、小量づつの取引と住民の賃労化は林産採取技術に重大なる影響を有す。製炭を見ると、戦前は朝鮮人による専業製炭或は企業製炭も多かったが現在では殆んど農家の副業であり、搬出も対州馬の背で一回々依りて搬出程度を以て、或は自宅まで搬出して置いて買取業者の船の来るのを待つ。用材についても天然更新依存の松材でパル材、坑木材等の小型の材が大部分である、伐削、皮剥、造材は大した変りはないが集材、運材は極めておくれであり、牛土曳或は対州馬の背という方法によつて、浜まで小量(2~3石)づつ運び出す。時々業者の汽船がまわつて来て、これらの小市場の荷を積み集め大量化して本土との取引をする。

こう言う状態であるから先づ島内林業の採取手段の最大のもの是对州牛であり対州馬である。前者は牽引、後者は駄載用である。林道或は農道又は一般道路もこの生産手段に応じて、極めて狭いもので山林から市場まで系統的に一貫して、車を通ずるものは数少い。従つてトラックは全然活動してゐないと言つてよい。

一般的に見て対馬林業は、生産物の沖積—港頭の狭隘—小量取引—原始的採取(牛土曳、馬駄載)—道路の狭隘未開発—小量生産—生産資本の貧困—住民の半賃労化の一列と、船舶輸送—大量取引(本土との)—集荷商資本の参透と優勢という一列との間の断片を基本的な構造としてゐる。

参考迄に本年8月佐須村での林産物の生産費構成の一例を、11月多良山麓の佐賀県多良村での一例と、比較表示すれば次の様である。

対馬 佐須村
坑木集材石当り生産費

対馬 佐須村				藤津郡 多良村		
立木代	120円	30%	主として 地代所得	立木代	400円	65%
伐木 皮剥 造材	90			伐木 皮剥 造材	50	
集材 (牛土曳)	70	280	70	集材 (鉄索土曳)	80	220
運材 (馬背 牛車)	100		主として 労賃所得	運材 (馬車 トラック)		35

船 艙 20						
小 計	400	100			620	100
伐木業者利潤	70		推 定	業者利潤	80	
甲板渡価格	470			駅土場価格	700	
船 運 賃	100		福岡長崎まで			
運荷業者利潤	130					
本土着価格	700					

木炭ノ依(4×)当り生産費

白 炭

黒 炭

対馬 佐須村			豊津郡 多良村		
立木代	30円	13%		64円	36%
運 搬 費 炭	200	87		166	64
小 計	230	100		230	100
渡 渡 価 格	230		炭 揚 渡 価 格	230	
博多港卸価格	330				

本土林業と比較して幾つかの弱点を有する対馬林業の採取技術の発展のため、先づ日程にあがって来るのは林道開発であろう。併しこの場合生産流通^程の中で現状を支えている社会経済的諸条件が、林道開発によって如何なる変更を受けるかの分析は極めて重要なことである。これの詳しい論議は別に発表するとして、今回は単に、対馬林業の採取技術の現段階の説明ということに止めておいた

(1952. 11. 16)