

港 湾 経 済 の 本 質

北 見 俊 郎

(関 東 学 院 大 学)

(1) 港湾研究と港湾経済 (問題の所在)

わが国経済の高度成長にともなつて、港湾問題がさまざまな形でとりあげられているのは周知のとおりである。とりわけ、工業生産力の発展、貿易量の増大に即応しうる港湾能力の拡大を、経済発展との関係でどのようにとりあげてゆくかが問題の中核となつている。(1) このように港湾への要請が国民経済的な規模をもつておきあがり、一方では、港湾労働力の絶体的不足と、港湾労働問題の発生を頂点とする港湾における労資関係、あるいは、とくに港湾への財政投資という形で示される国家と港湾との関係等々にある諸問題とその構造化は、いわば全社会的規模を背後に秘めている。とくにわが国にあつては、国民経済の自然的条件からして、港湾が、単にターミナル (Terminal) 機能としてのみでなく、臨海工業の発展なり、地域経済の展開との関係で、きわめて重要な比重をもつて、国民経済に有機的關係を附与せしめている。(2)

こうした意味を有するわが国経済における「港湾問題」が、しがつてその規模、内容にわたつて経済学、もしくは社会科学の研究対象としてとりあげられうるだけのことは充分にあるとしなければならない。このことは、また科学なり学問なりにとつても、そのような時代的な問題の解決を迫られることにより、理論的な発展なり、学問形成の場をみてきたことは、科学の歴史においても、またその

論理からも自明の理である。しかしながら、この現実の港湾問題に対して、それが国民経済的、全社会的規模をもつ故に科学の対象になるということは、港湾が科学的な研究方法にもどづいた分析と意義の解釈がなされるべき対象となることを意味する。このことは、現実的港湾問題の解決を迫られていると同じように、果して港湾が何んであるのかという港湾の「性格規定」を試みるべきことをも要求されていることを示す。社会科学が担う役割には、そうした問題の解決を一定の目的意識に関連した立場から検討すること、研究対象の本質を規定するという二面がある。後者の場合における分析を進めてゆくのにともつとも有力となる手段は歴史的考察にもとづくが、いずれの場合においても、歴史と理論が両者の役割を支える基盤になることは当然である。このような問題解決の前提的操作に、いわば科学や、学問はみづからの任務を有してはいるが、問題解決の直接的な担当者ではあり得ない。なんとならば、問題解決の直接の決定権は、実践につらなる「意志」の主体者であり、問題につらなる直接行動と責任をもちうる具体的な存在者であるためである。港湾問題が科学における研究対象たりうべきことと、したがって、科学的な方法のもとに分析さるべきことであると同時に、それらに対しては、一定の限界が、政策的な実践との関連でもたれるべきものでもある。(3)

しかしながら、経済成長にともなう港湾の問題に対して、一般にそうした「科学」からの全体的なとらえ方は、あまり進んでいない。従来においても、港湾にかんする研究は港湾建設を中心とする工学的視角以外には、素材的な分析のものが多く、とくに社会科学的な方法論を具備した研究になされなかつた。(4) このことは、一つには港湾の問題意識をものがたるものでもあり、従来、港湾が素材的な研究、もしくは形態的なものにとどまり得たことのおかげには、港

湾が全社会的な規模をもつ問題としてたちあられなかつたためでもある。その意味においては、今後における港湾研究には、問題意識の点のみならず、実質的に従来の枠をこえてあらわれている諸問題に対して総合的な研究態度なり、社会科学における方法論的適用をもつてしなければ問題の本質的究明と解決はなされ得ない。

この小誌を題して「港湾経済の本質」としたのは、少なくとも以上のべた方法論的な意味をふくめてのことであり、さしあつての港湾における分析の前提とすべきものでもある。港湾における研究分野が、歴史・理論・政策の経済学のカテゴリーから、それぞれ検討されるべきであろうが、こゝでは、一般的にいわれる「港湾経済」(Port Economy)⁽⁵⁾の意味を若干にわたつてみるとともに、こうした本質規定の操作が、研究対象の問題解決にさきだつて必要なことであるということを従来の港湾研究への一つの反省としてとりあげる次才である。

(注)

- (1) 拙稿「経済成長と港湾」(日本交通学会編『交通学研究』1962年)掲載参照。
- (2) 拙稿「経済発展における港湾への一考察」(『埋立と浚渫』No. 5, 1963年)掲載参照。
- (3) 「歴史」が事実の個別的記述を行うのに対し、「理論」は何らかの普遍的認識を目指す。これらに対して政策は「価値判断」の問題性(Max Weber: Die Objektivität der Sozialwissenschaftlicher und Sozialpolitischer Erkenntnis. 1904)をかゝえている。(拙稿『経済発展と港湾の基本的関係』(上・下)、『貨物』Vol. 12. No. 11~12 掲載参照。)
- (4) 研究の面においても、かなり重要なことは、科学が全社会的立場から、ある一つの研究対象に出会うまで、その研究対象は、(科学の対象として研究の視界にあらわれ以前は)資本の利潤にともなうものである場合が多いということである。
- (5) 'Port Economy' についての表現は、分析の立場上多くの意味に解せ

られる可能性がある。しかし一般的に 'Port Economy' とは、港湾における個々の経済的かつ具体的意味内容を示すものに用いられてきたことがあつても「港湾経済」としての一定の Terminology として用いられてきたことは、代表的な文献とされているもの（例えば、M.L. Fair: Port Administration in the U.S., 1954., A.H.J. Bown: Port Economics. 1953., R.S. MacElwee: Port Development. 1926. など）についても見受けられない。したがつて、ここにおいては「港湾経済」についての定義的用法をさけた上でこの言葉を使用する。

(2) 港湾経済の形成と矛盾

「港湾経済」が学問的に何んであるかということについての討議は、わが国においてはもちろん、諸外国においてもあまりその例をみしていない。(1) 港湾が経済との関連で問題意識をもつにいたつたのは、前節においてのべたように、まさしくわが国経済の特性からくるものであり、その意味においては、わが国のそれは欧米諸国よりはるかに切実なものを有している。しかしその切実性は、わが国経済の自然的、地理的環境からくるものではない。経済の社会的諸条件から港湾を把握しようとするところに実は港湾経済における分析上の本質的な問題意識があり、その切実性も秘められている。(2)

「港湾経済」が何んであるか、という問題は、わが国港湾の問題意識が高まるととも当然おきてこなければならない点であり、さらに港湾の諸問題を解決するために必須な条件でもあるはずである。しかしながら、一般的にはすでにおぎあがつた1960年前後の「船ごみ問題」なり、1962年春の「港湾ゼネスト」問題などのかなり大きな問題点があらわれていても、港湾ならびに港湾問題の本

質的なあり方や、原因などの追究が、総合的かつ基本的な立場から、どの程度わが国経済社会との関係で問われてきたかについては甚だ疑問とするところである。これは一つには港湾にかんする従来の研究がきわめて技術的な分野にとどまつて来たために、理論的な蓄積をもち得ず、したがつて、港湾問題が技術的な考察をこえてたちあらわれてきただけに、そこでは方法論的にも役に立ちえない点があつたのではないと思われる。こうした方法論的に無反省な焦点が、実はそのまゝ今後の港湾問題対策にも適応されてゆくとするならば、問題の本質的解明はいつも背後にかくされて、一時的な、しかも技術的な対策として終るであろうことは当然でもあろう。「港湾経済」の本質を究明する前に、順序としては「港湾」の本質が検討されるべきであろうが、こゝでは両者を兼ねながら、わが国経済・社会における港湾の性格を若干にわたつてみてみよう。

「港湾」や「港湾経済」の性格規定を試みる分析それみづからの必要性は、もちろん科学や学問のオ一の任務とするところにあるが、現実的意味では、政策上の基盤としてである。つまり、こゝでは港湾対策上の基盤を設定しなければならない必要性が、従来の港湾対策上の基盤を否定しようとしていることを示すに他ならない。この場合、その従来の港湾対策上の基盤を否定しようとしている者とは、もちろん論者ではなく、いわば港湾がおかれている経済社会そのものにある。つまり経済成長という現象的側面によつて示されているわが国経済社会の内的な「構造的変化」は今後における港湾対策が、従来のようなあり方を否定することを示しており、根本的な反省を要求しているわけで、その具体的なあらわれの一例として、港湾労働力の絶対的不足をとりあげることができる。(3) 経済の発展が経済社会の内的な構造変化をももたらすような場合には、したがつて研究の視角なり、方法論的な反省をも必要とするわけで、そこに

において、研究対象の性格を基び検討する必要性がでゝ来るとともに、政策上の基盤に反省を与えねばならなくなるわけである。

われわれの問題は、どこまでも「港湾の経済・社会的存在」であり「港湾の経済・社会的形成や発展」でもある。したがつてその場合、「経済・社会」的背景に港湾問題の本質があり、その本質は「経済・社会」の本質でもなければならぬ。この港湾のおかれてゐる経済・社会の本質をどこに求めるかは、改まるまでもなく、わが国「資本主義」の発展と構造的性を意味する。すなわち、科学や学問の側から問題にしうる港湾は、資本主義の歴史と理論との関連でみてゆかねばならず、これらの仕事はその殆んどが今後に残されているというのが現状であろう。(4) もちろん、こゝにおいてはそのような面からの考察にふれるゆとりもないので、若干の点をのぞいては、ほとんど今後の稿にゆづらざるを得ない。

経済成長にともなう「港湾問題」は、単なる問題として提起されているのではなく、港湾の国民経済における「桎梏」として提起されているところに問題の本質があることに注意すべきである。もともと「交通論」の立場からは、港湾の存在は理想的な交通路線を遮断するターミナルでもあり、その遮断にともなう交通能力の阻害程度はできうるかぎり縮少することが港湾を利用するところの産業資本なり、交通資本を中心とする企業主体にとつてはのぞましいことである。(5) わが国の港湾は形成のはじめから、実はこのような大前提を背負つてゐる。おくれで資本主義に参加したわが国は、急速な産業革命をなしとげ、「富国強兵策」にみちびかれた経済政策によつて、短時日のうちに国民経済の一応の発展をみてきた。明治初年より才二次世界大戦に至るそのような急速な資本主義の発展は、周知のような特殊日本的と類型化される性格を生み出して来た。農・工業における「発展の不平等性」をはじめ、軍事的生産を中心とする生産財生産部門の発展、貿

易構造における特殊性、交通における保護育成などは一連の中央集権的政策によつて、国家独占資本主義的色採の強い国民経済の形成をみたところである。港湾の形成と発展も、したがつて国家との多面的な関係の中でみられたのは周知のところである。近代的な交通業の形成が明治政府の重要な課題であつたと同様に、近代的港湾の整備も、展開しつゝあつた外国貿易の要請に応えることが急がれていた。しかしながら、交通業にあてては一般的に資本の蓄積は未熟であり、資本動員の機構は整備されず、技術的にも、経営的にも私的資本がのりだす可能性はなく、また政治的にも当然国家が積極的な態度をもつてあたらざるをえなかつた。(6) この傾向は、単に交通業のみならず、港湾においてもより国家に依存する必然性があつたのは、資本主義における交通部門の国家への依存性という特殊性ではなく、資本主義そのものの形成が国家権力によらざるをえなかつたわが国資本主義の特殊性から来ているわけである。資本による生産と再生産を基軸とする経済体制、つまり資本主義経済の形成諸条件（資本蓄積、労働力、生産手段、さらに市場）はいづれも国家の手によつて作られたところに、交通業なり港湾の形成基盤がある。とくに港湾の場合は、周知のように港湾建設から、経営管理の全般が国家権力のもとに進められてきた度合いは交通業のそれよりはるかに強いものがあつた。この傾向は、戦後における港湾法施行後でも、本質的に港湾という公共性と、建設のための財政投資の線は変わらない。このような港湾における国家的性格の強さは、先進諸国においても、同様な点もあり、とくに港湾の建設面における資本投資は私的資本の可能性も少い上に、公共的性格のために当然なものでもあるとされる。(7) しかしながら、一方港湾における運営、管理の面においては富国強兵策の反映を現在においても強く残している点は先進諸国に比してわが国の特徴ともされる。港湾における運営、

管理面での特徴的な性格は、一つには港湾運送業に対するもろもろの制約なり、港湾における主要行政機関とその業務の複雑性となつて残されている。一般に資本主義における産業部門中、交通運輸にかんする産業は、他の生産部門より独立した産業部門の形成期がおくれるものであるが、とくに港湾における運輸部門は、内部資本の零細性、従属性がその当初より本質化されており、きわめて前近代的な性格を強く残しているのも周知の通りである。とくにわが国における優勢産業としての工業の展開に主力をそそいできた経済政策にあつては、農業がたえず工業の進展のために担え手となつたと同様に、運輸における港湾の役割も、たえず原料輸入、製品輸出の場において、また、かつての封建的農業生産物の輸出と先進資本主義工業製品の輸入から現在までのわが国貿易構造の発展の中で、それらの具体的な支え手となつてきた。後れて資本主義国に参加したわが国が、海外市場に伸びるためにしばしば行つてきたダンピング方策のかげには、国家の保護、独占利潤による補強材があつたにせよ、港湾部門における徹底的な合理化が大きな役割をしめていたことは想像にかたくない。

この合理化とは、産業資本の成長過程で形成された都市窮乏者階層を給源とする港湾労働力に対応した労働手段の不備、非体系化でもあつた。加うるに前近代的な労資関係、労務管理を、産業資本と交通資本に従属する港湾運送業の中に残存させることにより、港湾運送業の支配と従属はより安定化し、港湾は産業資本にとつてよりのぞましい交通路線上のターミナルとしての阻害事項を最少限度にとどめ得るとともに、貿易の展開を可能ならしめうる要因を手中に収め得た。

したがつて港湾に要請される発展の指標は、どこまでも産業資本の流通過程における合理化、または交通資本の回転率を高めるため

のものであり、港湾運送業は、この両者の谷間に埋没されることによつて自からの展開を計つてきた。わが国における最もおくれた港湾労働のミ・ゼラブルな事情は、こうした各桟橋を末端でうけとめてきた結果でもある。

経済成長にともなう「港湾問題」の発生とは、いわばこのような桟橋が底をついたことを意味するものであり、わが国資本主義経済の発展の中に秘められてきた港湾への矛盾が、みづからの発展によつておゝいかくされなくなつたものでもある。

(注)

- (1) 前節注(5)参照
- (2) 拙著「国民経済と港湾」(第1章、港湾経済にかんする方法論の問題) P. P 1~10. 1958年
- (3) 拙稿「港湾労働の問題点と将来」(『国土産業経済』1963年 №4) 掲載参照。
- (4) 港湾の歴史的考察は、D. J. Owen: The Port of London yesterday and Today. 1927.、R. S. MacElwee: Port Development. 1926. をはじめ、J. I. Grittin: The Port of New York. 1959. などにも若干みられるが、ここにおける問題意識のもとでは、高見玄一郎著「近代港湾の成立と発展」1962年、をあげることができる。
- (5) 拙稿「ターミナルにおける技術と経済 — 港湾と関連して — 」 'Handling Management' 1962. №9~10. 掲載参照。
- (6) 富永祐治著「資本主義における交通の発展 — 日本交通の近代化過程 — 」参照。
- (7) 拙著「前出」(第2章、国民経済の発展と港湾の形成) P. P 11~35 参照。

(3) 港湾経済の構造的な問題点

以上はわが国経済の発展過程のうちにつくられた国民経済と港湾との関係についてであるが、それは今後の港湾政策に際して前者と後者との矛盾を改めて認識すべきであることを告げている。その「矛盾の認識」こそが、「港湾経済」なるものを再び改めて認識させる契機となるものであるからである。

一般に国民経済の発展に港湾が重要であり、港湾の発展がわが国経済の展開に必須であるとされている。この港湾へ期待は両者の矛盾が底をついた経済成長の時期にもつとも大きなものとなつて港湾に対するもろもろの対策がうたれようとしている。しかしながら、それら対策の本質的基盤が、両者の矛盾関係をそのままにして、より高い立場から国民経済の合理化過程に港湾をおかせしめようとするのならば、よしんば一時的に港湾問題が影をひそめたとしても、それらは少くも本質的な解決にはならないことは当然でもあろう。たしかに国民経済の発展が、港湾発展の条件をもたらすことには変りない。しかしながら前節にみたように、国民経済の発展にかゝる港湾への期待が、産業資本ならびに交通資本の立場のみに結果的にも固執されるようであつては「港湾経済」を形成する要因をそだてあげることにはならない。それでは「港湾経済」の形成要因とは何を意味するものであるのか。改まるまでもなく、こゝでは、港湾における生産力と生産関係——資本と労働——の順当な発展をうながすものでなければならない。港湾における「資本と労働」の関係とは、とりあえず港湾運送業を中心とする港湾関係諸企業を意味するもので、資本主義の発展が広汎な社会的分業の成立と交通業の独立を示すものである以上、港湾における港湾運送業の成立が論理的にもありうる。(1) しかしながらわが国の港湾運送業の存在は、歴

史的な側面によつて、すでにふれたように、論理的に自立化しえても、支配と従属の現実性をそなえている。

港湾運送業存立の諸条件は、交通資本における循環表式、 $(G-W < \frac{A}{P_m} \dots P \dots G')$ をたしかにみたす存在であるが、それらの各要素は、産業資本ならびに一般交通資本のそれとは若干の事情を異にする。(2) たとえば貨幣資本 (G) の存在は、港湾運送業それ自身にとつては、たしかに個別資本をもつてするが、港運事業の生産活動 (荷役) にかゝわる港湾への財政投資が生産手段 (P m) の条件を決定的ならしめている。したがつて港湾の主産活動 (P) が、財政投資 [G] との総合、もしくは P m の部分との相互関係においてなされるという点の特徴的なものとしている。この港湾運送資本 (G)、財政投資による [G]、さらに両者による (P m) の関係が (P) を通じて、どのように (G') に配分されているのかが港湾運送経済を性格的に明白化せしめる上での問題点ともなる。

さらに、労働力 (A) の存在は、すでにのべたようにわが国資本主義の形成過程において都市に沈澱された最下層の労働者に強い依存度を示してきた。そのために、経済成長期における一般産業の労働力需要の増大は、いちはやく港湾におけるこの (A) の存在を固渇しようとしてきている。港湾運送業資本 (G)、財政投資による資本 [G] とが、いづれにおいても十分な生産手段 (P m) の存在を与えずして現実に荷役活動 (P) を遂行せしめてくることのできた理由は、(A) の低賃金労働がゆたかであつたことゝ、前近代的構造的なためでもあつた。このように港湾における資本の循環、すなわち資本による生産および再生産が可能であるための以上のような条件の存在が論理的にありうるかげにも、(G) と [G] との関係、さらに (A) と (P m) との関係、そしてそれら両者の間における経済外的強制をともなう諸条件が、現実の生産を

可能ならしめているところに港湾運送業の前近代性と特質とがある。それらは (G) と [G] の表式のかげにある運送業者対荷主、船主の前近代的関係であり、(G) と (A) との封建的な構造的性はそれの桎梏化したものの反映ともなるものであり、さらに、P の G' への転化には港湾経済の構造的性がかくされている。P の G' への過程には、当然、交通用役の生産として、 $(G - W \dots P \dots W' - G')$ の W' が省略されるが、 $P - G'$ への「実現」の可能性（産業資本における生産物市場の存在、）には、国民経済における港湾の発展（一般に言われる『港勢』の発展。）と港湾運送業者における荷主と船主による運送市場が考えられる。すなわち、 $P - G'$ への「実現」の可能性における「港勢」は、一般に特定港湾における取扱貨物量、出入港船舶トン数、ヒンターランド (Hinterland) の広狭などで示され、それらの可能性を現実にしうるものとして港湾設備、港域面積などが問われてくる。わが国における港湾形成が、きわめて国家的色採が色濃くつけられ、港湾の発展が国民経済のために重要であるとされ、そのことが、港湾の発展にもなるとされているのは、事實は、以上のことから「港勢」に示される取扱貨物量、出入港船舶トン数、ヒンターランドの問題などを意味する。すなわち、それらにかゝわる交通用役生産上の市場性の拡大にある。しかしながら、問題は $P - G'$ への「実現」の可能性は「港勢」に示される市場性の拡大によつてたしかに与えられるものでありながら、そのみが港湾運送業の展開を現実には意味しない。港湾経済の中核をなす港湾運送資本による生産と再生産、およびその再生産に必要な条件からすれば、より以上に $P - G'$ への他の契機（主として運送費比率決定）が経済外的諸事情によつて決定されるということがある。いゝかえれば、市場における可能性は工業生産力の上昇、したがつて貿易量の増大によつて与えられつゝも、港湾荷役の料率

が運送業者をして支配、隷属せしめている両端の力関係によつて決定せしめられうる傾向をもつという点である。

以上の諸点から港湾経済にかゝわる資本の循環は、いわば財政投資にかゝわる〔G〕ならびに、港湾建設にかゝわる〔G〕をふくめれば $(G+G) - W < \frac{A}{(P_m + G)} \dots P \dots G'$ の形によつて示されつゝ、行政機関の複雑さと経済外的諸関係は国家との多面的な関係を強く示していることをものがたつてゐる。こうした港湾運送業資本が、一方においては行政機関のいわゆる「縦割り」支配と監督のもとで、さまざまな問題点をもつことは、結極、一方においては、運送業者は私的資本の循環過程において国家の財政投資に依存している強さを示すものである。すでにのべたように、わが国港湾における生産手段とその体系の貧しさは、港湾運送業が「人いれ稼業」として考えられていることによつてもわかるように、その資本循環の場における合理化過程を、もつばら最下層の低賃金労働力にむけることによつてなしとげてこられた反面、貧しいながらも、国家投資にかゝわる〔P_m〕依存をも行つてきたところに存続の理由がある。経済成長をめぐる港湾問題の中で、港湾運送業は乱立をきわめ、それぞれの経営課題をもちながら、現状としては一般的に倒産のうきめもみづに、零細性と従属性の中で存立をつとけているのは、港湾における特殊な資本の循環表式と、したがつて表式化し得ない面での前近代的相互関係依存によるところが大きい。(3)

このことが、運送業における労資関係ならびに労務管理の封建性や、日雇労働力への多大な依存となつてあらわれてくるわけでもある。

ともあれ、港湾におけるそのような構造的性は、経済成長の中で港湾問題が桎梏となつてあらわれているものの焦点となつてゐる。国民経済と港湾経済が一つの矛盾を生み出しているながら、港湾経済内部における運送業による資本循環の複合性（財政投資に依存しつ

つも、一面それ故に国家的色採の強い規制と、産業資本や交通資本の従属的支配のもとで存続しているのは、それらの桎梏を日雇労働力への転稼にあることをくりかえさねばならない。というのは、産業資本から港湾運送業資本にいたる桎梏を、最終的にうけもたされてきた港湾労働力の絶体的不足という現象が、最上層の産業資本による異常な工業生産力の増大という契機のために生じ、運送業資本は従来の桎梏転稼の場を失いつゝあるからである。この桎梏の最後の支え手の消失傾向は、一方においては新しい港湾労働者の組織化をはやめ、港湾統一ストライキという形を生んでいる。こうした港湾運送業労資関係のうごきは、いよいよ運送業経営のより上層支配層への依存と隷属という二面的関係に対し一つの反省を与えるとともに、料率問題および、その他もろもろの従来の支配的關係から離脱して、自からの近代的経営の主体性をもつことを要求されているといわねばならない。(4)

さらに、このことは国民経済と港湾経済の間における断層を再認識せしめ、産業資本、交通資本の港湾支配から、港湾経済の主体性を確立せしむる方向への歩みを期待するものでなければならない。港湾における経済活動をもつとも阻害させるものとされている「波動性」問題も、それが港湾の宿命的な性格をもちそなえているにしても、港湾経済の何んらかの主体的確立によつて多分な是正がもたらしめられることも確かである。

港湾経済の本質が、港湾運送業を中核とする港湾関係諸企業にあるというのは、以上のべたような論理的側面にのみ理由があるばかりではなく、経済成長にともなつて当面した「港湾の問題意識」からもいえることである。なぜならば、経済成長にともなう「港湾問題」を、以上にわたつてのべたような、産業資本から港湾労働力につらなる幾段階かの構造的な関係においてとらえることなく、技術的な形

で解決を計るようなことがあるとしたら解決の方向は、それ自身本質的なものとはなり得ないからである。

(注)

- (1) 拙著「国民経済と港湾」1958年． P. 5
- (2) $G-W < \frac{A}{P_m} \dots P \dots W' - G'$ (K. Marx: Das Kapital. Bd. II Erstes Kapitel. Der Kreislauf des Geldkapitals. s. 23~58.) (長谷部訳2巻1分冊 P. 58 以下)
 における W' は交通業においては即時的に G' を意味する。
- (3) $P - G'$ の「実現」の可能性は、それにつらなる港湾運送業 (P_m の不変資本にかゝわる依存度は、一般産業に比して小さい。) の資本の技術的構成は、当然、資本の価値構成の低さとなつて現われている。しかしながら実際には、 $W < \frac{A}{P_m}$ において、公共施設 (財政投資) の利用度を換算すれば、資本の有機的構成度はきわめて高いものと思われる。経済成長にとりなり港湾施設の増加によつて、港湾運送業における可変資本部分が相対的にどの程度減少しているか (換算することによつて) をみることはきわめて重要である。これは施設使用料の合計をもつて資本の有機的構成度を知りうるほど単純なものではなく、このあたりに港湾運送業の性格を究める上での盲点が残されているように思える。
 この点、工業港においては、工場の専用埠頭ならびに工場従業員による荷役作業が行れる場合には、 $W < \frac{A}{P_m}$ における構成比率は当然明確であり、資本の有機的構成度も明らかである。
- (4) 港湾労働力の絶体的不足と港湾運送業の構造的な性格との関係については、拙稿「経済発展における港湾労働問題の基礎」(『経済系』関東学院大学経済学研究論集第58号掲載) 参照。