

港湾經濟研究

日本港湾經濟学会年報

NO. 1

1963

日本港湾經濟学会編

序

日本港湾経済学会会長 矢野 剛

経済を通じて港湾をみる港湾経済の研究は、技術や行政などの面からの港湾研究に比べると非常に立ち遅れている。しかも外国貿易に高い依存度をもつわが国としては経済成長に伴う臨海工業ならびに工業地帯造成と絡んで日本経済と日本港湾との関係は、個別経済・国民経済・国際経済・等の広い視野から見直されなくてはならない段階にきていると思われる。そこで港湾の経済学的研究の完成をめざし、かつまた広範囲の隣接科学の各専門学者との間における協力・共同研究も願わしい。このような観点から1962年10月16日に日本港湾経済学会が多様の使命を担って誕生し、まず活動の第一着手として初の総会と研究発表会が行なわれた。そのときの研究発表と、会員によるその後の研究成果ならびに資料などを一纏めにして、ここに刊行をみるに至ったことは、まことによろこばしい。今後とも学会の任務を十分に果たすために、より一層努力して行かなければならないと思う。

目 次

序	矢 野 剛	
---------	-------	--

研 究

本邦戦時港湾施策

—主として民間港湾企画の推移—

.....	矢 野 剛	1 頁
-------	-------	-----

港湾財政の問題点	柴田 銀次郎	35 頁
----------------	--------	------

港湾設備の増強と地域開発	伊 坂 市 助	51 頁
--------------------	---------	------

港湾における新しい労働管理の概念	高見玄一郎	62 頁
------------------------	-------	------

港湾運送業の現状	松 本 清	72 頁
----------------	-------	------

衣浦港の交通	松 浦 茂 治	86 頁
--------------	---------	------

港湾経済の本質	北 見 俊 郎	107 頁
---------------	---------	-------

港湾施設に与えた損害に対する

船主の責任と海上保険	今 泉 敬 忠	122 頁
------------------	---------	-------

—ロンドン保険協会の P.I. クローズについて—

文 献 紹 介

「イギリス主要港湾に関する調査委員会

報告書」(ロッチデール報告書)	中 西 睦	143 頁
-----------------------	-------	-------

「神戸港における港湾荷役経済の研究」	寺 谷 武 明	151 頁
--------------------------	---------	-------

学 会 記 録

日本港湾経済学会設立趣意書	156頁
日本港湾経済学会会則・役員	158頁
学会記事（創立総会・第1回大会）	165頁
会 員 名 簿	170頁
編 集 後 記	178頁

文 献 集 介

本邦戦時港湾施策

－主として民間港湾企業の推移－

矢 野 剛

(日本港湾経済学会)

目 次

まえがき	3
第1 港運会社(港湾作業会社)	3
(1) 地区別団体と港湾作業会社の設立	3
(2) 一港一社主義の例外	4
(3) 港運会社の子会社	4
(4) 港運会社設立後の荷役実績	4
第2 日本港運業会	5
第3 日本港運業会の華工、半島人労務者移入	5
(1) 華工の移入	5
(2) 半島人労務者の移入	6
第4 日本港運検数業会	6
第5 船舶運営会、船舶貨物総揚制を実施	7
(1) 総揚制の意義	9
(2) 荷役河岸	9
(3) 仮揚	9
(4) 総揚制の実施範囲	10
(5) 料率	12
(6) 荷役責任量	12

(7) 総揚制採用後の実績	14
第 6 日本倉庫業会	15
(1) 日本倉庫業会の倉庫業統制確立に関する意見	15
(2) 日本倉庫業会の倉庫業統制要綱	16
(3) 日本倉庫業会の改組による中央統制機構の確立	18
第 7 日本倉庫統制株式会社	19
第 8 商工組合法による地区別倉庫統制組合	21
第 9 財団法人港湾改善協会	22
第10 終戦時における港湾運送事情	23
(1) 終戦直後から港湾運送業等統制令廃止直前までの期間における港湾運送事情	23
(2) 港湾運送業等統制令の廃止	26
(3) 港湾運送業等統制令廃止後における港湾運送事情	29
付録 1 太平洋戦争直前における本邦港湾態勢の関係目次	31
2 政府方針に基づく本邦戦時港湾施策関係目次	31

ま え が き

昭和16年12月8日太平洋戦争勃発以後、昭和20年8月15日ポツダム宣言受諾による終戦にいたるまでの期間における本邦戦時港湾施策は、これを(1)政府の方針に基づく各種施策と(2)この施策の影響を受けた民間港湾関係企業の推移とに分かつて論究し、さらにさかのぼつて(3)太平洋戦争直前における本邦港湾の態勢からも筆を起すべきであろう。けれどもここでは紙数の制約から上記のうちの(2)のみに限定し、(1)および(3)は項目のみを付録に収めた。

さて今次大戦における本邦戦時港湾施策を概観すれば戦局の緊迫化に伴い喪失船は増大し、造船の促進にもかかわらず船腹絶対量は激減し、ために海上輸送力は激減してきた。よつてこれが増強策としての国内輸送面における陸運転移、その他が講ぜられたというものの、かかる際における船腹の積極的創出策としては、船舶稼行率の向上にまつほかほとんど策の施しようもなかつた。言葉をいへば、港湾荷役力の劃期的増強に主力が注がれた。しかるにその実施にあつては、施設、労働、空襲、疎開などの隘路をみるようになったり、隘路打開困難裡に終戦を迎えた。そこで終戦時における港湾運送事情を最後に記述した。

才 1. 港運会社（港湾作業会社）

(1) 地区別団体と港湾作業会社の設立

港湾運送業等統制令により、政府は6大港につき、それぞれ6地区（東京、横浜、東海、大阪、神戸、関門）を指定し、まずこの地区別団体が昭和16年11月から12月にかけて設立され、この設立後に港湾作業会社の設立準備が進められた。（その後昭和18年5月、樺太にも地区別団体が設立された。）かくて従来の船舶荷役

業組合（昭和15年5月設立の船内荷役業者の統合同体）、海上運送業海運組合（海運組合法に基き昭和15年2月設立の舢舨船業者の統合同体）、海陸連絡同業会（昭和15年5月結成の荷捌業者の統制団体）はそれぞれ解散して、この地区別団体に再編された。

さて、港湾運送業等統制令制定後約1年3ヶ月の準備時代を経て、昭和17年末までに本令適用ある全国67港中主要なる6大港（東京、横浜、大阪、神戸、名古屋、関門）はじめ32地区、46社の港湾作業会社が設立完了し、その総資本金2億8678万円に達し、全国的にほぼ完成するの状況となり、さらに昭和18年設立のものを加え、昭和18年11月初めまでに総計65社の設立をみた。

(2) 一港一社主義の例外

港運会社は原則として一港一社主義が採られたが、例外として大阪においては大阪港運、大阪石炭運送、大阪河川運送の三社、函館においては函館港運、函館海陸作業の2社が、それぞれの特殊事情に鑑みて設立された。

(3) 港運会社の子会社

東京船舶荷役、東京筏、横浜船舶荷役、川崎船舶荷役（横浜地区）神戸船舶荷役、大阪船舶荷役、大阪筏、関門船舶荷役、小樽港筏運送の9社は、港運会社の子会社であつて、船舶荷役及び筏荷役等に従事するものである。

(4) 港運会社設立後の荷役実績

函館三割、伏木二割、名古屋五割の能率増強を示し、広島は従来 of 3 ないし 4 倍となつたと云われ、昭和17年12月中においては全国主要港平均標準荷役力に比し約二割五分の上昇を示し、戦時海

運能率増強に適切な統制施設であつたとみられた。(昭和18年2月1日、貴族院予算総会における寺島通相の説明参照)。

才 2. 日本港運業会

昭和17年末までに港湾運送業等統制令適用全国67港の中、6大港をはじめ32地区に作業会社47社の設立をみ、ついで昭和18年1月27日逓信省告示をもつて中央団体会員資格者の指定、中央団体の設立命令および設立委員の任命が行われ、引き続いて設立準備を終え、同年2月10日設立認可を受け、ここに地方港運会社、船舶荷役会社、沿岸荷役業者組合等を全国的に統制する中央団体たる日本港運業会が新発足した。本会には支部のほか、地区港湾運送業会がある。これは港湾運送業等統制令施行規則才30条によつて逓信大臣が指定した7地区(註)にあるものである。

(註) 港湾運送業等統制令施行規則ニ依り地区別団体ヲ設立セシムヘキ地区(昭和16年9月20日、逓信省告示第1991号)によれば、東京地区、横浜地区、東海地区、大阪地区、神戸地区、関門地区、樺太地区の7地区となっている。

才 3. 日本港運業会の華工、半島人労務者移入

(1) 華工の移入

昭和19年に入るや、港湾労務状況は、極度に逼迫してきたので、政府当局では前年度試験的に伏木港に配置した華工の稼働成績良好なるに鑑み、昭和19年2月28日次官会議で予算(19年度)2,263,000円をもつて実施方決定せる華工の本格的移入を促進することに決定したが、この華工の移入ならびに管理の一切は運輸逓信省から昭和18年2月10日創立の日本港運業会が、その移入な

らびに管理の主体となつた。もつとも華工移入の実施に際しては大東亜省、その他関係官庁、船舶運営会ならびに北京、上海および大使館等の協力があつた。この移入計画5500名に対し5455名を移入し、さらに函館の東日本造船株式会社からの転換による402名を加え、合計5855名に上つた。しかるに、昭和20年度については予算の決定を見なかつたので、日本港運業会の負担となつたが、これら華工は小樽、函館、室蘭、船川、酒田、新潟、伏木、七尾、東京、清水、大阪、神戸、広島、門司、八幡の15港に配置されたが、その機動的運用措置として博多に対しては門司より、敦賀に対しては神戸より、大阪に対しては伏木より、それぞれ1カ月ないし2カ月間の臨機増援配置が行われた。

(2) 半島人労務者の移入

右華人労務者の移入と併行的に半島人労務者の移入も行われたが、その移入は厚生省の斡旋と日本港運業会の活動とにより各港運会社において各自が費用を負担し、朝鮮総督府を通じて移入管理した。その予定数7000名に対して実際は3798名であつて、その配置された諸港は、東京、川崎、清水、名古屋、大阪、神戸、広島、広畑、徳山、関門、若松、八幡、博多、長崎、敦賀、伏木、八戸、室蘭の18港であつた。

才 4. 日本港運検数業会

港湾荷役力の劃期的増強を図らなぐための全国6大地区港運検数荷捌業の綜合統制機関が、昭和19年9月19日認可された。同業会々則才1条には「港湾荷役ノ重要部門タル各地港湾検数荷捌業ノ綜合統制機関ニシテ日本港運業会ノ下部組織トシテ業務ノ改善合理化ニ依リ国策遂行ニ協力スルヲ以テ目的トス」とある。

才 5. 船舶運営会、船舶貨物総揚制を実施

船舶運営会は戦時港湾荷役増強に関する閣議決定事項および船舶貨物総揚制実施要領（（甲）の才 4 参照）に基づき船舶貨物総揚制実施方針を決定し、日本港運業会荷主、その他の関係者と語り、昭和 18 年 6 月 22 日船舶貨物総揚制実施要領を次の通り決定した。

（昭和 18 年 6 月 22 日船舶運営会）

才 1. 総揚制の目的

戦時下港湾における計画荷役を実施し船舶運行能率の促進を図り以て国家の緊急要請たる海上輸送力の画期的増強を期するものとす。

才 2. 総揚制の内容

総揚制は従来の所謂「総揚」と異り左の如き制度的意味を有す。

1. 総揚制は運送の一貫制特に港湾作業系統の一元化を意味す。

船舶運営会が荷役に対し原則として貨物の積地荷受けより揚地荷渡迄の一貫せる運送上の責任を負う即ち計画荷役遂行の為運営会が荷主に対し貨物の揚積を含む一貫運送を引受くと共に港湾作業に付ては荷主の直積直取に依らずして総て港運会社をしてこれに当らしめ以て港湾作業系統の一元化を図るものとす。

2. 総揚制は所謂荷主河岸（元準ずる荷揚場所を含む以下同じ）を全面的に否定するものに非ず。

但し本制度の目的が計画荷役を実施し本船速発を図ることにその重点を置くを以つて之に支障を来すが如き遠隔僻地、不良非能率的なる荷主河岸は閣議決定事項に示せる通り必要に

応じ之が集約整理を行うものとす。

註 右実施に付ては成る可く荷主の自発的集約整理方を慫慂するものとする。

3. 総揚制は必要に応じ仮揚をも実施するものとす。運営会は荷主（荷送人および荷受人を含む以下同じ）の危険と費用とにおいて概ね左の場合仮揚を為すことを得るものとす。(433頁)

(イ) 荷主が貨物の受取りを怠りまたは之を拒みたる場合。

(ロ) 荷主河岸が荷主の責任に帰すべき事由または天災不可抗力に因る荷つかえ艀船込等の為 貨物の陸揚（水切）困難なりと認められたる場合。

(ハ) 荷主が自己の都合に依り荷主河岸に於て——日以上艀船の滞泊を生ぜしめたる場合。

(ニ) 荷主が河岸が甚しき遠隔地又は不良能率的なる場合にして本船速発に支障を来すが如き場合。

(ホ) 貨物の性質、状態等に依り仮揚の必要ありと認められたる場合。

(ヘ) 荷口少量（——屯 以下——）なる場合。

(ト) 其の他非常緊急の場合又は監督官庁より特に指示命令ありたる場合。

註 (1) 仮揚すべき場所は原則として港運会社が準備せる場所中より運営会之を指定す。

註 (2) 仮揚を為したる場合に於ける荷主に対する運営会の運送契約上の責任は仮揚完了の時を以て終了するものとす。但し運営会は荷主より右仮揚場所より港湾運送を依頼せられたるときは当該実情に応じ荷主の危険と費用とに於て之を引受くることを得るものとす。

註 (3) 仮揚に因りて生ずる貨物の損傷、減量、特殊費用等は荷主の負担とす。

(1) 総揚製の意義

本制度は従来の所謂総揚製（仮揚）とは異質のものであつて、運送の一貫性、特に港湾作業系統の一元化を意味するものである。すなわち本船才一主義の荷役体制を指し、計画配船即応の計画荷役を企図せるものである。

(1) 運送の一貫性

船舶運営会は、海上運送および積揚地における港湾運送の一貫輸送を行い、荷主に対しては積地荷役から揚地荷役までの運送上の責任を負うものである。

(2) 港湾作業系統の一元化

右の場合、港湾作業は港運会社に一括請負わしめるから、港運会社は船舶運営会の運送契約義務履行についての履行補助者の地位におかれる。もちろん船舶運営会の対荷主運送契約は積揚地に於ける船内人夫賃、斛賃、その他の諸掛を含むところの運送賃に変更された。

(2) 荷主河岸

総揚製では計画荷役、本船速発に重点がおかれるから、これに支障をきたすような遠隔地、不良非能率な荷主河岸は必要に応じて集約整理せんとするものである。けれども、従来の荷主河岸を全面的に否定せんとするものではない。すなわち優良河岸はむしろ積極的に新設の方針がとられた。

(3) 仮 揚

本船速発に支障をきたすが如き場合、船舶運営会は従来の意味の総揚すなわち仮揚を行うものである。これが実施される場合については実施要領才2に7つの場合が列举されている。（内容省略）

1. 仮揚の責任

船舶運管会は、仮揚完了時をもつて荷主に対する運送契約上の責任が終了する。ただ問題となるのは、仮揚後荷渡しまでの保管は、運送契約上の延長にあらざる民法上の善管注意をもつてすればよく、その保管費用は荷主の負担となる。

2. 仮揚後の貨物処理

仮揚された貨物の仮揚された場所から才二次輸送のために、その港湾運送を荷主から特に船舶運管会が依頼された場合には、港の実情に応じて荷主の危険、費用において引受ける。ただし、これは運送契約の延長ではなくして別個の附帯契約とみられる。

3. 仮揚貨物の損傷填補

仮揚貨物の損傷は、荷主負担である。ただし、荷主の責に帰すべからざる事由により仮揚した場合は、これに要した費用中、左に該当するものは船舶運管会の負担とした。

(イ) 仮揚場所における貨物の保管または監視に要する費用

(ロ) 仮揚場所より荷主河岸までの才二次港湾運送をなしたる場合、その港湾運送料（認可料率）と本舷船側から仮揚場所に陸揚げするまでの港湾運送料との合計が本舷船側から直接荷主河岸に陸揚げするまでの港湾運送料よりも超過したる場合はその超過額。

(4) 総揚制の実施範囲

1. 港湾運送の範囲

港湾運送の範囲につき、昭和18年4月14日、海務院、船舶運管会、日本港運業会、主要港運会社の合同懇談会は、船内荷役、舁廻漕、沿岸荷役を含む海陸連絡の一貫作業を目標として総揚制の作業は原則として荷捌を含む沿岸荷役までと結論した。ここに

沿岸荷役までの範囲というのは、港湾運送業等統制令才2条規定の範囲である。（註1）従つて陸上小運送は除外されたものである。要するに、総揚制では港湾運送業等統制令施行規則才3条の業種指定の才一種から才五種までの事業を含むものである。（註2）。

しかるに、工場河岸、営業倉庫河岸、日本通運倉庫等に在つては、港湾運送業等統制令施行規則才2条の除外規定により沿岸荷役作業を取扱い得るため、総揚制実施に当り船舶運管会が、港運会社以外にこれらとも下請契約をなすときは複雑となるからして、港運会社との契約一本建とした。その結果港運会社は船舶運管会に対し船内から沿岸までの作業を一貫して請負つた後、沿岸の面においては倉庫会社と寄託契約を結び、また右以外の他の面では委託または協定等の形態で一貫作業に対する責任を負うこととされた。

第2条 本令ニ於テ港湾運送業トハ海上運送ニ附随シテ貨物ノ船積又ハ陸揚ノ為荷捌、積卸又ハ艀船若ハ曳船ニ依ル運搬ヲ為ス事業及此等ノ作業ノ請負ヲ為ス事業ヲ謂フ

（註2） 港湾運送業等統制令施行規則第3条、業種指定（昭和16年9月20日通信省告示第1990号）

第一種 （海運業者ハ荷主トノ間ノ請負契約ニ基キ船積又ハ陸揚荷捌ノ作業ヲ為ス事業）

第二種 （海運業者又ハ荷主トノ間ノ請負契約ニ基キ船内荷役ノ作業ヲ為ス事業及其ノ下請ヲ為ス事業）

第三種 （艀船又ハ曳船ニ依ル運搬ヲ為ス事業）

第四種 （艀船ノ積卸又ハ上屋ヘノ搬出入ヲ為ス事業及其ノ下請ヲ為ス事業）

第五種 （木材ノ積卸、筏組及運搬ヲ為ス事業）

2. 港湾及び貨物の範囲

本制度実施の港湾及び貨物の範囲は、逐次増加することとし、とりあえず内地港湾中、港湾会社が確立されている所において揚荷の場合から実施に移された。すなわち昭和18年6月、横浜、名古屋、大阪、神戸、広島、関門における台湾米の総揚制実施から始められ、6大港以外にさらに、広島、長崎、伏木、新潟、清水、若松を加えた12港で実施された。また貨物は石炭、紙、パルプ、セメント、砂糖、台湾米、螢石、石灰石の8品目であつたが、後には23港、34品目に増加された。

3. 実施船舶

原則として汽船に実施するものとし、機帆船については才一次的には石炭積込のみに実施されたが、その他の貨物の機帆船積は実施にいたらなかつた。

(5) 料 率

港湾作業料は船舶運営会が荷主から受け取り、これを港運会社に支払われた。そして作業料は原則として認可料率を採用し、船舶運営会と荷主との運送契約の内容は、本船運賃と港湾作業料との二本建とされた。ただし船内人夫賃を含める公定又は認可の本船運賃はそのままとされた。

(6) 荷役責任量

1. 荷役責任量の必要性

総揚制実施により荷主は、従来負担せるランの責任を解除されることになつたので、これに代つて港運会社が一定荷役量の責任を負うことになつたわけである。

2. 貨物別標準荷役量の決定

前記ラン制度は、その後戦局の推移に伴い港湾荷役状態は、(1)労務者不足、(2)A舷、B舷とC舷との関係、(3)船団が一時にかたまつて入港するための作業量の波状性等のため激変をきたしたので、貨物別標準荷役量の設定が早急に望まれた。この問題について船舶運営会では昭和18年夏、すなわち総揚制実施の当初からすでに総揚制適正荷役責任量設定委員会を設け、対荷主海上運賃附条件としてラン制度とは全然その性質を異にせる、港湾自体の荷役能力を基準とせる標準荷役責任量ならびにこれが附帯条件の確立に努めた結果、ようやく昭和19年8月20日、運輸通信省海運管才2499号をもつて認可され、同年8月20日以降実施の運びとなつた。その内容は各港別、船型別(註)品目別に一日荷役責任量が定められたものである。それによると、船型は大小二種、港湾は東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門、若松、清水、広島、長崎、新潟、伏木、敦賀、舞鶴、七尾、富山、直江津、船川(秋田港を含む)酒田、八戸(鮫)、塩釜、青森、下北(大湊)の23港湾である。

また品目別では1.石炭、2.コークス(粉塊)、3.ピッチ及びビ
チコークス、4.コーライト、5.鉄鉱石、6.銑鉄(海綿鉄を含む)
7.鋼材(シート、バーブルーム、インゴット等)、8.屑鉄(プレス、撒)、9.銅、10.亜鉛、亜鉛鉱、11.硫化鉄鉱、12.銅鉱石、
満俺鉱、石灰石、13.螢石、黒鉛(土状、鱗状を含む)、14.珪
石、15.粘土、16.マグネシウム、マグネサイト、17.ボーキサイト、
18.耐火煉瓦、19.原鉄(粒鉄)其他鉄鉱石、20.曹達類、
21.塩、22.セメント、23.洋紙、パルプ類、24.飼料其他雑穀、
25.大豆、26.化学肥料、27.米、28.燐礦石、29.砂糖、30.枕木
類、31.綿花、32.生ゴム、33.工品、34.雑貨の計34品で、以

上三者が組み合わされて表示されているのが、「総揚制標準荷役責任量並ニ附随条件」(昭和19年8月2日、運輸省海運管才2499号認可、昭和19年8月20日以降実施である。

(註) 大型船は総屯数1500屯以上の港舷、小型は総屯数100屯以上1000屯未満の汽船

(7) 総揚制採用後の実績

総揚制は全貨に実施されず、しかも実施作業範囲は区々(或る貨物は沿岸着、或る貨物は陸揚まで等)であつたからして、予期の効果は挙がらなかつた。しかし石炭についてみれば好結果をもたらした。例えば、裏日本諸港、殊に酒田、船川、新潟、伏木千港では総揚制実施前は鉄道炭の荷役指揮系統が他炭のそれと異つていたので、石炭の総合的荷役作業上の支障をきたした点少なしとしなかつたが、鉄道炭、日本石炭の石炭ともに総揚制を実施するようになった昭和19年度においては、これが計画荷役には船舶運営会が当り、石炭の需給関係、労務、資材の事情等をにらみ合わせて総合的計画荷役が実施されたので、荷役力昂揚上相当効果を挙げた。参考のため石炭荷役積表(詳細は省略)についてみるに、総揚制実施後において荷役能率が標準荷役責任量を上廻つた諸港は、昭和19年度では舞鶴、敦賀、土尾、伏木、富山、直江津、新潟、酒田、秋田、青森、八戸、塩釜であり、昭和19年度では七尾、直江津、塩釜、秋田であつた。それは昭和19年は戦局悪化の影響が、まず太平洋岸に現われて来たので太平洋岸諸港は入貨減少しきたり、かつ労務不足のため港湾荷役能力が著しく低下したのであつた。これに反し、裏日本諸港にあつては当局の指示もあつて、北海道炭の仲継港としての入貨が増大し、一方諸港の港運会社は常に「デマ」支払の形となるに反し裏日本諸港の港運会社は「デマ」受取の形となり、前者は不

満を抱くようになってきたが、それにしても昭和20年になると空襲その他諸条件の悪化によつて港湾荷役能力は各港いずれも著しく低下するようになってきた。

才 6. 日本倉庫業会

(1) 日本倉庫業会の倉庫業統制確立に関する意見

日本倉庫業会は、昭和16年6月3日創立されたが、その前は明治33年12月結成の日本倉庫業聯合会が昭和7年7月に日本倉庫協会と改称されたものである。この日本倉庫業協会は任意団体である関係で企業者を必ずしも網羅しなかつた。もつともその後における改組後は商工組合法により倉庫統制組合たる地区組合のみならず日本倉庫統制株式会社をも統制するところの中央統制機関の性格に変更されたので、その段階においては全業者の統制団体となつた。昭和18年11月新設の軍需省の出現によつて従来倉庫業を所管していた商工省は廃止され、事後倉庫業の所管は運輸通信省に移つた。しかし倉庫業の所管は運輸通信省の中でも、海運総局と鉄道総局との双方で分離所管されるようになった。そこで日本倉庫業会では倉庫行政の一元化について官制上の問題たる臨時倉庫の意義を港湾のフロントを占むる接岸倉庫のごとく狭義に解せずして、港湾都市倉庫の意に広義解釈する者の臨時倉庫に係る意見書を昭和18年11月22日発表した。それよりさき昭和18年10月21日には、日本倉庫業会は「倉庫行政の確立並運用に関する陳情書」を当局に提出して港湾倉庫と奥地倉庫との二途に分かつて所管されざるよう進言したこともあつた。かくて運輸通信省企画局が新設され、その局内に一課（才四課）が設けられ、それが倉庫営業統制の企画に関する事項及び倉庫営業に関する事務の総合調整に関する事項を掌るよ

うになつた。これよりさき「倉庫荷役力増強ニ関スル件」が昭和
18年1月23日附をもつて商工省企業局長から日本倉庫業会々長
宛通牒された。

商工省企業局長豊田雅孝発、日本倉庫業会々長

三橋信三宛

最近ノ情勢ニ鑑ミ倉庫荷役力ノ増強ハ喫緊ノ問題ナルニ付差当リ
全国主要港湾都市ニ於テ倉庫業及之ガ附帯業務ニ関スル荷役ヲ引受
クル業者（下請業者ヲ含ム）等ヲ以テ荷役業ノ統制組合ヲ結成シ適
切ナル運営ヲ為サシメ度ト存候ニ就テハ之ガ結成ノ指導、斡旋方可
然御措置相成様致度此段及通牒候也

右に對シ日本倉庫業会では左のごへき倉庫の統制確立に関する意
見を政府当局に提出した。

(2) 日本倉庫業会の倉庫業統制要綱

倉庫業ノ統制確立ニ関スル意見（昭和19年1月25日
附日本倉庫業会より内閣総理大臣、運輸通信大臣、其の
他政府軍部等關係方面に提出）

從來政府ニ於テハ屢倉庫業ノ統制ヲ企図セラレタルニモ拘ラズ、
諸般ノ事情ニ妨ゲラレ未ダ其ノ実現ヲ見ルニ至ラザルハ吾人ノ甚ダ
遺憾トスル所ナリ、然ルニ現下苛烈ナル決戦段階ニ於テ戦力ノ飛躍
的増強ガ国家ノ至上命令トシテ叫バルル秋ニ當リ独リ倉庫業ノミガ
戦時統制經濟ノ埒外ニ立ツコトハ最早許サレズ、倉庫業ノ決戦化ノ
為メニハ速力ニ斯業ノ統制ヲ確立シ国家ノ要請ニ即応スル如キ態勢
ヲ整ヘザルベカラズ、倉庫企業ノ国家的使命ハ戦局ノ進展ニ伴ヒ愈
重大トナリ直接軍需其他戦力物資ノ海陸輸送ト密接不可分ノ関連ヲ

有シ又空襲必至ノ情勢下ニ於テハ重要物資或ハ非常用物資ノ分散貯蔵等公約機能ノ増大ヲ要求セラレツツアリ、政府ニ於テモ時局下倉庫業ノ重要性ヲ深く認識セラレ斯業ノ運輸通信省ヘノ移管ヲ契機トシ新タナル構想ヲ練リ倉庫ノ統制ニ付成案ヲ急ガレツツアルモノト思料スルモ、日本倉庫業会ニ於テハ業会ノ嚮フベキ方向決定ヲ念願スル全国五百有余ノ斯業者ノ総意ニ徴シ幾度カ理事会ヲ召集シ慎重審議ノ結果左記ノ如キ倉庫業統制要綱ニ関スル完全ナル意見ノ一致ヲ見タルヲ以テ爰ニ政府当局ニ対シ建議シ、倉庫企業ノ創意ト責任態勢ノ確立ヲ基調トシ速力ニ斯業ノ実情ニ即シタル統制ヲ実現セラレンコトヲ要望ス

1. 根本的ニハ全国倉庫業ノ一元の統制ノ実現ヲ目途トスルコト
1. 差当り東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門ノ六大港及之ニ密接ナル関連ヲ有スル近接地区ニ於ケル倉庫並附属設備ノ借上運営ヲ為ス一元の倉庫統制会社ヲ設置スルコト
1. 右倉庫統制会社ハ下部機トシテノ実務担当者ノ如キ代行機関ヲ置カズ直接自ラ強力ナル一元の運営ノ衝ニ当ルコト
1. 公共ノ倉庫、上屋及附属設備等ノ施設モ一体トシテ右倉庫統制会社ヲシテ綜合運営セシムルコト
1. 六大港及之ニ密接ナル関連ヲ有スル近接地区以外ノ地方ニ於ケル倉庫業統制ノタメニ地域別ノ倉庫統制体ヲ結成スルコト
1. 日本倉庫業会は之ヲ発展的ニ解消セシメ六大港中心ノ倉庫統制会社ト地域別ノ倉庫統制体トヲ以テ中央ニ法的根拠ヲ有スル簡素強力ナル全国的統制機関ヲ設ケ以テ全国倉庫業統制ノ完璧ヲ期スルコト
1. 以上ノ如キ倉庫業ノ全面的統制ヲ実現セシメ円滑ナル統制運営

ヲ期スル為メ倉庫統制令ノ如キ国家総動員法ニ基ク単行勅令ヲ公布セラレ度キコト

(3) 日本倉庫業会の改組による中央統制機構の確立

後述するごとく倉庫統制は、昭和19年中に急転直下の完成された。その才一段階は、日本倉庫統制株式会社（昭和19年4月24日登記、同年5月1日開業）の発足、才二段階は、地区別倉庫業統制組合（昭和19年6月中、各所に設立）の成立、才三段階は、右両者の中央統制機構の確立、すなわち日本倉庫業会の改組による新発足（昭和19年10月1日）である。運輸通信省では前二者の中央統制機構として最初は倉庫統制令の設置を考量したが、名目よりも実質の方針をとることとなり、既存の日本倉庫業会を改組強化して任意団体ではあるがそれに統制会的性格を持たしめることとした。よつて日本倉庫業会では、これに伴う定款変更（註）、機構の拡充強化、その他の改正を行い、昭和19年10月1日から新発足し、会長には日本倉庫統制株式会社々長清水光美が就任したが、同氏はまた日本港運業会々長も兼ねた。

（註） 日本倉庫業会新定款（昭和19年10月1日改正）

第5条 本会ハ倉庫業統制組合及日本倉庫統制株式会社其ノ他倉庫業ヲ営ム者ヲ以テ之ヲ組織ス支社支店又ハ出張所ハ独立シテ会員タルコトヲ得倉庫業ヲ営ミタル者ニシテ統制ノ為其ノ事業ヲ休止シ居ル者トモ本会ノ会員タルコトヲ得会員ハ其ノ代表者ヲ定メ本会ニ届出ヅルコトヲ要ス、其ノ変更アリタルトキ亦同ジ

第10条 会長ハ運輸通信大臣之ヲ命免ス

理事、監事及評議員ハ会員代表者（第5条第2項ノ規定ニ依ル会員ヲ除ク）又ハ学識経験アル者ノ中ヨリ会長之ヲ任命ス但シ監事ノ任命ハ評議員会ノ推薦ヲ經ルコトヲ要ス

第11条 理事、監事及評議員ノ任免ハ運輸通信大臣ノ認可ヲ受クルモノ

トス

才 7. 日本倉庫統制株式会社

昭和19年3月24日情報局発表の倉庫業統制要綱（（甲）才10の1参照）の大意は左の如くであつた。

1. 借上運営を目的とする統制会社令による統制会社の設立
2. 右と併行して、商工組合法による統制組合の設立
3. 以上による統制会社及び統制組合をもつて、さらに重要産業団体会による統制会の設立

であつたが、以上の三施策は相継いで進行し、3は前述したからここでは1の統制会社について述べる。（2については後述する。）それがすなわち日本倉庫統制株式会社である。

1. 54業者（註）に対する統制会社設立命令

昭和19年3月30日、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門の6大港都市において主たる営業をなす者（但し所管倉庫坪数500坪以上の者）及び他の土地において主たる営業をなすも6大港都市において所管坪数500坪以上を有する者は新会社で経営することとなつた。なお、6大港において主たる営業をなす者が他の土地において経営している倉庫については、便宜原則として切り離さず新会社で経営することとされた。

さて、昭和19年4月1日詮衡委員任命、同月4日設立委員選任即日認可、同月7日設立委員会、同月8日設立認可、同月24日設立登記、同年5月1日開業の運びとなつた日本倉庫統制株式会社は、統制会社令による戦時国策会社で、輸送力増強と計画保管の完遂を目的とし、左の2点が注目される。

1. 主要港湾の倉庫を借り上げて一元的に経営すること。これは、さきに日本倉庫業会が建議した業者の総意による統制方式が認められたものである。
2. 従来、普通のトンネル会社式統制会社と異なり、現実に業務、設備、人員の供出を受けて生産行為自体を直接に営むから、現業把握の点においては会社合併の場合と異なること。

なお、本会社の事業は次の通り定款に規定されている。すなわち
 (1)倉庫営業、(2)上屋業、(3)荷役及び荷捌業、(4)船舶破繫場業、(5)前各
 各号に掲ぐる事業のほか本会社の目的を達するため必要なる事業で
 ある。

次に本会社の営業所は、本社を東京に、支社を東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門におき、この6大港都市に主たる営業をなす業者の他の地方の営業所をも本会社が経営するので、四日市、一ノ宮、津島、鹿児島、若松等（5月1日）及び函館（7月16日）においても営業することになった。但し小樽は同地方で地区組合が進捗中という特殊事情で除外された。

(註) 昭和19年4月1日附会社設立受命業者

〔主たる営業所在地〕	〔業者数〕	〔業者の名称〕
東 京	28	三菱、三井、渋沢、日本通運、日満、安田、帝国倉庫運輸、日本、東京、倉庫運輸、東京銅銑、岩友、乾、旭、王子、大信、深川、昭和、志水、近藤商事、神田川商事
横 浜	9	横浜、横浜新港、横浜共立、辰己、帝国、糸金港、横浜共同、横浜貿易、横浜商品
名 古 屋	4	東陽、四日市（本店四日市）、運搬合資、半田運送倉庫（本店半田）
大 阪	9	住友、杉村、東洋、天満、宮島組、鳥井組、谷川運送店、寺田組、大阪
神 戸	7	川西、森本、横山、鈴鹿（本店東京）、是則運送店、日本製米製粉、上組合資会社
関 門	2	下関、邑本
合 計	54	

才 8. 商工組合法による地区別倉庫統制組合

日本倉庫統制株式会社の設立と呼応し、これを補充する意味において考慮されていた商工組合法による倉庫業統制組合の設立について昭和19年5月24日、運輸通信省は告示をもつて商工組合法才12条才1項による設立命令を発した。かくのごとく任意設立の形式によらなかつたのは迅速を期したからである。そして設立認可申請日を同年6月15日とし、組合員たる資格は地区内において倉庫業を営む者（冷蔵倉庫業及び水面木材倉庫業を営む者は除く）とされ、地区は概ね地方行政協議会管轄地域別に定めるものとされた。そこで、各組合は同年6月中に定款等を定め、指定期日までに悉く設立を完了（登記の日）したが（註）商工組合法による地区別倉庫統制組合の設立により従来の都市又は府県単位の日本倉庫業会支部は解散すべきわけであるが、日本倉庫業会と本組合との間には連絡がない関係上、右支部と本組合とを表裏一体関係におくよう措置するとして、右支部は当分存続に決した。又日本倉庫統制株式会社の支社が存在する関東、東海、近畿、九州の本組合については日倉支社支店長が本組合理事長を兼務就任することとなつた。

（註） 商工組合法による地区別倉庫統制組合主要内容

〔 名 称 〕	〔 創立総会 〕	〔 事務所所在地 〕	〔 会員数 〕
北海倉庫業統制組合	6 . 10	小 樽	89
東北 " "	6 . 5	仙 台	96
関東 " "	6 . 5	東 京	83
北陸 " "	6 . 7	新 潟	83
東海 " "	6 . 8	名古屋	94
近畿 " "	6 . 10	大 阪	40
中国四国 " "	6 . 10	広 島	47
九州 " "	6 . 8	門 司	37

才 9. 財団法人港湾改善協会

財団法人港湾荷役改善協会の発端は、昭和16年海運統制令の改正に伴う船舶荷役賃率の一般的に正に当り差当り東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の各港に港湾中から一定歩合を右機関に醸出せしめ荷役労務の確保改善施設事業を行わしめるという政府の方針（昭和16年9月3日決定）に従つたものであつて、昭和17年以来左記の通り各地に設立をみた。同協会の目的及び事業は左の一例に示す通りである。

財団法人横浜港湾荷役改善協会寄附行為

才3条 本会ハ港湾荷役ノ改善ヲ図リ船舶運航能率増進ニ寄与スルヲ目的トス

才4条 本会ハ前条ノ目的ヲ達スル為左ノ事業ヲ行フ

1. 港湾荷役能率増進ニ関スル施設ニ対スル助成
2. 港湾労務者ノ確保ニ関スル施設及之ニ対スル助成
3. 港湾労務者ノ養成訓練其ノ他港湾労務者ノ素質向上ニ関スル施設
4. 其ノ他本会ノ目的ヲ達成スル為必要ナル事業

財団法人港湾荷役改善協会は、その主管海運局次長が理事長となり、所在関係官庁、港運会社、荷役会社、団体等よりそれぞれ代表を選出し、その内理事及び監事は評議員会の推薦により主務大臣が之を指名し、又評議員は理事長が主務大臣よりの認可を得て任命していたが、その後官公吏及び団体代表者たる役員の異動頻発するに及び共管官庁厚生省と協業の上、昭和19年4月19日からは寄附行為を改正し、主務大臣宛異動の届出のみですむようになった。

なお、昭和18年5月17日には鈴木貞一行政査察使一行は横浜

港湾荷役改善協会の査察を行つた。

財団法人港湾荷役改善協会設立状況（昭和19年7月末現在）

名	称	設立年月日
財団法人横浜	港湾荷役改善協会	昭和17年11月10日
〃	大阪	〃 18年 3月29日
〃	東京	〃 18年 4月15日
〃	神戸	〃 18年 8月10日
〃	名古屋	〃 18年 8月10日
〃	四日市	〃 18年10月21日
〃	関門	〃 19年 7月19日

才 10. 終戦時における港湾運送事情

戦災による全国港湾施設の能力損耗率（註）は、①雑貨にたいする施設約60%、②撤荷にたいする施設約30%といわれる。

（註） 戦災による能力損耗というのは、戦争による施設の破壊および戦時中の維持補修の放置による航路、泊地の埋没、施設の腐朽による損耗を戦前と比較したものである。

（1） 終戦直後から港湾運送業等統制令廃止直前までの期間における港湾運送事情

昭和20年9月28日附連合軍最高司令部覚書「日本非戦闘用船舶の利用」は、港湾荷役力の不足が終戦処理の円滑な遂行に支障をきたすことの著しいのに鑑みて発出されたものであるが、この覚書に接するや、政府は同年10月12日附厚生省、運輸省令才1号昭和20年勅令才542号に基く港湾荷役力及船舶等造修能力ノ確保昂上ニ関スル件を発令し、港湾荷役力の確保向上のため港湾運送業

者にたいし1日24時、1週7日間作業ならびに賃金その他を規定し、この省令にもとづいて荷役責任量ならびに24時間作業命令が49社に対して為せられた。(註1)

この場合荷役責任量に対応する荷役力維持の責任あると同時に、実際の取扱高が予定責任量に達しない場合には政府から損失が補償された。(註2)

(註1) 第一次指定会社は昭和20年10月12日東京港運等38社、第二次指定会社は同年11月宇部港運等11社、合計49社。

(註2) 昭和20年10月、11月、12月の3ヵ月分総額2932000円の損失補償金が46社にたいし昭和21年3月に交付された。なお21年1月以降は作業命令は出されなかつた。

かくて終戦の年の空白状態の危機は一応乗り切つたが翌昭和21年には連合軍の救済物資、ことに食料の輸入が開始されたので昭和21年7月25日次官会議で「食糧輸入外国船の荷役力増強について」をもつて措置要領が定められた(註)。なお、横浜港には最も多く船舶が集中するものとして本次官会議備考にもとづいて現場処理機関として「横浜輸入食糧輸送対策本部」が設置された。

- (註) 1. 海陸を通じ24時間荷役を実施し之がため舢舨船の修理を促進し之に必要な食糧の確保を図る。
2. 本船背後、舢舨回転率の増強を図るため上屋、物揚場、荷役機械の修理並びに必要な箇所の緊急浚渫を行う。又進駐軍占領の岸壁上屋の一部開放の懇請。
3. 近接港からの労務者、舢舨、曳船等の応援並びに機帆船、無動力船の動員
4. 輸入食糧仕向地の速かな決定、之に関連する鉄道輸送力の増強、荷役能力の増強、陸上小運送力の優先使用。
5. 労務者休息設備の整備。
6. 配船の一港集中をさけるため各港分散の懇請。

つぎに港運業と関係深い港湾倉庫についてみるに、6大港倉庫の羅災は45%で終戦時には約37万坪に減少したので横浜、名古屋、四日市、神戸、門司には全額国費をもつて12950坪の国立簡易倉庫が建設されたけれども、連合軍が接收した倉庫も少なくなかつた。のみならず、つぎの各社はそれぞれ閉鎖機関、制限会社、集中排除指定会社とされた。(註)

(註) 倉庫関係の閉鎖機関、制限会社、集中排除会社(本表中には昭和22,23年に指定のものを含む)

	会 社 名	指 定 年 月 日	備 考
閉鎖機関	全国冷凍商工業協同組合	昭和22年10月23日	
	日本倉庫業中央会	22年 9月16日	
制限会社	三井倉庫株式会社	20年12月 8日	
	三菱倉庫株式会社	"	
	住友倉庫株式会社	"	
	渋沢倉庫株式会社	20年12月11日	
	安田倉庫株式会社	"	
指定会社	三井倉庫株式会社	23年 2月22日	
	三菱倉庫株式会社	"	
	住友倉庫株式会社	"	
	渋沢倉庫株式会社	"	解 散
	東陽倉庫株式会社	"	解 散
	四日市港運株式会社	"	解 散
	京都倉庫株式会社	"	解 散
	中央倉庫株式会社	"	解 散
	川西倉庫株式会社	"	解 散
	日本通運株式会社	"	解 散
	日本冷凍株式会社	"	解 散
	五十嵐水産株式会社	"	解 散

企業再建整備会社および整備計画(省略)

(2) 港湾運送業等統制令の廃止

終戦翌年の昭和21年、戦時中一港一社主義であつた独占的経営形態では却つて荷役の非能率化をきたすことが問題となり、就中横浜港について強調されるようになったので、政府は昭和21年7月つぎの声明を發した。

「港湾運送業の運営形態は従来統制令における企業開始許可の運用において港運会社ならびにこれに準ずるもの以外は、これを認めない方針をとり一港一社を原則としてきたが、今後は信用経験あるものならばこれを許可することとする。また許可の際附したる地域、業種、取扱品目の制限も撤廃する。かくして競争による能率の向上を期することとしたい。」

この声明によつて港湾運送業の複数制復帰の途が開けた。かくて港湾運送業等統制令は、昭和20年法律才44号国家総動員法廃止法律および昭和21年勅令才181号国家総動員法の施行期日を定める件によつて昭和21年9月末日をもつて廃止となつた。しかし實際問題としては従前の港運会社、船舶荷役会社、沿岸荷役会社そのものは同令の廃止と同時に解散とはならなかつた。それというのは、これらには従来各業者所有の艀船、曳船その他の施設や、営業権などが現物資されていたので、同令は廃されたといつてもこれら施設の返還または譲渡を受けなければ事業の開始は不可能の状態であつたから、複数制を目標とする業界再編成の実現をみなかつた。しかるに、占領軍当局が京浜運輸株式会社の独占性にたいし強硬な意見を表明するにおよんで、昭和22年9月16日同社は閉鎖機関令才1条により閉鎖機関に指定された。そのうち同社事業の重要性に鑑み同社の従来業務はすべて指定業務として継続実行することが、閉鎖機関令才3条により許可され、昭和23年5月閉鎖機関整理委員会から、京浜運輸株式会社に対し自己所有の艀、曳船を供出

て株式を取得した同社の現株主及び旧株主に舁、曳船を返還譲渡するとの方針が発表された。かくて、京浜運輸株式会社の整理は昭和23年9月30日完了したので、同社の指定業務もまた取り消されて同社はここに完全に閉鎖された。この京浜運輸の解体と併行して、その他の主要港運会社、船舶会社にたいして業務活動の規制が発せられた。(註)それは京浜運輸の解体を知つた他の港運会社が自己資金を処分することのないように財産保金のための差押の措置であつた。この業務活動の規制を受けたものは13社におよぶが、これら会社の解体方法としては①京浜運輸と同様方式によるものと、②しからざる方法によるものとの二種とされ、前者については昭和23年12月10日大蔵省、運輸省が、また後者については昭和24年1月12日総司令部民間運輸局メモが発せられた。

(註) 昭和23年4月12日附総司令部経済科覚書

港運会社等の規制の件

1. 運輸大臣は本覚書別表に掲げる各会社に関し左の事項につき適切なる措置を直ちにとるべし。
 - (a) 当該会社は如何なる固定資産も処分してはならない。
 - (b) 当該会社の通常業務の一般的遂行に伴う支出を除き如何なる支出もなしてはならない。
 - (c) 当該会社は給料或は如何なる種類の報酬の支払も増加してはならない。
 - (d) 如何なる種類の記録、報告および文書を滅失または移動してはならない。
2. 当該各社は1948年4月1日現在の完全なる財産目録を運輸大臣に提出しなければならない。当該各社は1947年4月1日以降における一切の財産につきその取得若しくは処分を示す適当な記録を保存しなければならない。さらに当該各会社は一切の貸付金、配当、資本金変更その他一切の金融の処理に関する記録を保存しなければならない。

(別表) 制限港運会社名

東京港運株式会社	横浜船舶荷役会社
名古屋港運株式会社	東京船舶荷役会社
大阪港運株式会社	名古屋船舶荷役会社
大阪石炭運送株式会社	名古屋沿岸荷役会社
大阪河川運送株式会社	神戸船舶荷役会社
神戸港湾作業株式会社	神戸石炭作業会社
関門港運株式会社	大阪沿岸荷役会社

(註) 本表中大阪沿岸荷役株式会社は実現しない。

(1) 昭和23年12月10日大蔵省、運輸省告示。

閉鎖機関令第1条第2項の規定により次に掲げる会社を閉鎖機関とする。
同令第3条第3項の規定により同会社に関する一切の業務を指定業務に指定する。

昭和23年12月10日

大蔵大臣

運輸大臣

東京港運、名古屋港運、大阪港運、神戸港湾作業、大阪港石炭運送、
大阪河川運送、関門港運

(2) 昭和24年1月12日総司令部民間運輸局覚書

上記7社は京浜運輸と同様な原則により閉鎖機関整理委員会により整理解体されることとなり残りの6社の処理ならびに上記の経済科学局覚書とは無関係の6大港以外の港運会社の処理については昭和24年1月12日総司令部民間運輸局覚書(註)をもつて、つぎのごとく指示された。この覚書によつて港湾運送業等統制令第3条の規定による会社は(すでに閉鎖機関に指定のものを除き)すべて所定期日までに再編成計画の提出を要することとなつた。

(註) 昭和24年1月12日総司令部民間運輸局覚書

昭和24年1月12日

「制限ステベ会社」に関するコンファレンス・メモ

1～4（省略）

5. 「結論」 運輸省はつぎのごとく指令された。

- (1) 現に業務活動を制限されているすべてのステベ会社より計画を提出せしめ承認を求めしめること。
- (2) 旧港湾運送業等統制令の適用を受け、現に尙活動しつつある他の日本小港湾において要求せられた改革を実施するため適切な措置をとること。
- (3) その際労働ボス制度の再生を禁止するところの職業安定法および同法施行規則をとくに強く考慮すること。

6. 措 置

- (1) 制限ステベ会社は1カ月以内に計画を提出すべし。
- (2) 他の者については、4月1日までに検討を了すべし。

(3) 港湾運送業等統制令廃止後における港湾運送事情

昭和22年8月15日を期しての民間貿易再開に対処するため同年8月1日閣議了解「貿易物資増加に対処する重点港湾荷役緊急増強対策」（註1）が策定され、その対象港湾は京浜（横須賀を含む）阪神、名古屋、四日市、清水、小樽、函館、佐世保、長崎、三池、若松、八幡、室蘭とされた。

かくて昭和21年末には戦時中陸送転移となっていた石炭等大量貨物の海送転移の基本方針が閣議決定され、翌昭和22年秋からはこれが強行策として若松、唐津、荻田、等の各港の石炭積出荷役力と相俟つて揚地である阪神、京浜、伊勢湾諸港の荷役力の双方の整備対策が講ぜられた。また昭和23年12月28日から翌24年2月末日まで「冬期海上輸送力増強対策」が実施され、その対策中の港湾荷役部門として本対策実施要領、実施細目が定められた。（註2）

なお、神戸港における船内労務下請禁止が昭和24年5月総司令部覚書によつて実施されたが、その後、総司令部の監督が漸次廃止

されるに伴つて、この覚書もまた廃止となつた。

(註1) 貿易物資増加に対処する重点港湾荷役緊急増強対策(昭和21年8月1日閣議了解)

1. 外国船に対しては24時間作業を実施本船速発を確実に行うとともに舳水切能力を2割増強する。
2. 各地荷役改善協会等を活用し労務者厚生施設の整備強化を図る。
3. 労務加配米の確保、これがため政府直配の実施。
4. 港湾作業料の自由支払。
5. マニラロープ、麻布、その他荷役用資材の確保。
6. 貨車の配車充実と回転率増強並びに小運送力の充実。
7. 舳、曳船の維持補修の強力なる実施、これがため必要な資材、資金の手当。

なお特に横浜港に対しては輸入食糧輸送対策本部の強化、高島浅橋臨港地帯の倉庫、荷役機械等の整備舳水路の浚渫。

(註2) 実施要領の(4) 港湾荷役力を強化し滞船時間の短縮を図るため港湾労務者に労需物資の特配を実施し勤労意欲の昂揚を図り併せて作業用資材特にシート及び24時間作業を実施し得る電力の確保を図る。なお荷役機械、舳及び曳船の修理整備を促進するため所要資金の確保を図る。

実施細目の(6) 港湾作業会社、船舶、荷主、その他関係機関相互間の連絡を密接にするため必要に応じ各港毎に港湾荷役協議会等を設ける。なお右に準ずる既設機関はこれを活用する。

実施細目の(7) 各港において舳の回転率及び荷役労務者の荷扱量の向上等について月間又は旬間の具体的目標を掲げ作業の能率化運動を実施する。

(付) (A) 太平洋戦争直前における本邦港湾の態勢目次

1. 企画院の出現 (昭和12年10月)
2. 国家総動員法 (昭和13年4月法律才55号)
3. 昭和14年度交通電力動員計画
4. 自治統制としての海運組合法 (昭和14年4月法律才69号)、海運組合法施行令 (昭和14年12月勅令才845号) による舢舨および曳船業の海上小運送業指定
5. 海運統制令 (昭和15年2月、勅令才38号)
6. 基本国策要綱 (昭和15年8月21日閣議決定)
7. 海運統制国策要綱 (昭和15年9月27日閣議決定)
8. 交通政策要綱 (昭和16年2月14日閣議決定)
9. 日満支経済協議会 (昭和16年2月25日閣議決定)
10. 港湾運送業等統制方針要綱

(付) (B) 政府方針に基づく本邦戦時港湾施策関係目次

1. 戦時輸送委員会 (昭和17年1月11日設置)
2. 戦時港湾荷役力緊急増強策ニ関スル件 (昭和17年11月10日閣議決定)
3. 港湾荷役増強連絡組織ニ関スル件 (昭和17年11月16日閣議決定)
4. 海務官、港務監督、荷役指令所、荷役補助班の設置 (海務官は政府、海務監督は船舶運営会、荷役指令所は軍官民、荷役補助班は船舶運営会がそれぞれ設置した。)
5. 船舶貨物総揚制度実施要綱および海務院次長のラン制度採用声明 (昭和18年4月)
6. 港湾行政の運営に関する応急措置 (昭和18年3月10)

- 日閣議決定) 本() (A) (B)
7. 関税法戦時特例(昭和18年4月23日勅令才396号)
 8. 関税法戦時特例施行規則(昭和18年大蔵省才31号)
 9. 運輸通信省による港湾行政の一元化(昭和18年11月1日運輸通信省新設)
 10. 荷役機械動員実施要綱(昭和19年2月25日閣議決定)
 11. 海上輸送力非常動員実施方針要領(昭和19年2月29日閣議決定)
 12. 海上輸送力非常動員強調期間実施要綱(昭和19年3月9日運輸通信省発表)
 13. 海上輸送力非常動員推進本部設置要綱(昭和19年3月6日運輸通信省発表)
 14. 倉庫業統制要綱(昭和19年3月24日簡議決定)
 15. 統制会社設立命令(昭和19年4月1日運輸通信省告示才141号)
 16. 港湾工事の一時的中止(昭和19年3月30日閣議報告)
 17. 許可認可等臨時措置令(昭和19年5月19日勅令才351号)による港湾運送業等統制令関係事項の地方移譲。
 18. 行政査察(昭和19年4月山下龜三郎首班の南鮮中継輸送に関する査察)
 19. 貨物の疎開(昭和19年8月3日次官會議決定)
 20. 倉庫建物の疎開(昭和20年3月19日次官會議決定)
 21. 朝鮮人勞務者内地送出方法ノ強化ニ関スル件(昭和19年8月28日厚生省次官通牒)
 22. 港運会社及び倉庫会社の軍需充足会社指定(昭和20年1月27日勅令才36号軍需充足会社令、昭和18年10月法律才108号軍需会社令)

昭和20年2月1日港湾業者34社、日本倉庫株式会社の6大港支社が軍需充足会社に指定された。

23. 港運関係会社の事業場指定

昭和16年12月6日勅令才1063号労務調整会才2条適用事業場参照、昭和19年7月1日現在、港運関係会社の事業場指定、才一種事業場11社、才二種事業場10社、才三種事業場16社

24. 海運総監部（昭和20年5月1日設置）

25. 揚搭指揮官

26. 揚搭作業実施（昭和20年5月15日、船内荷役、沿岸荷役、倉入一貫作業）

港 湾 財 政 の 問 題 点

柴 田 銀 次 郎

(関 西 大 学)

I 港湾の経営形態

凡そ事業体の財政の現実、その経営形態に依存している。港湾のように国により又各港により経営の体系と方式とが著しく異っている事業体について、不用意にその一般的な財政の在り方を論ずることは危険である。

港湾のうち、貿易港はわが国の政治対象として国家的存在であると同時に国際的存在であるという考え方が支配的であつた。すなわち、わが国のような諸外国に遙かに遅れて経済的ならぬ政治的動機によつて港を開いた国にあつては、開港の当初から国の営造物としてのみこれを取扱い、教育施設や公道などと同じように、港湾の建設、運営についても、採算を無視した財政方針がとられて来た。従つて、政府のとつた港湾政策は終始一貫して船、貨、客三者の出入国上の保安取締りと徴税の場としてのみこれを見、その経済的機能については従属的にしか考慮されなかつた。

政府の支配力が民意を圧倒しており、従つてその行政力も国民の経済活動より強い時代にあつては、民間の業者は貿易港の直接の管理庁であつた税関の指示に従つてのみ港湾活動が許されていた。当時といへども港湾活動に従事していた業者は無数であつて、戦時には至上命令により作業会社一本に集約されて政府の統制に服していたけれども、それ以前は港内においてそれぞれ経済活動を行つており、税関はそれら活動の自由性を一定の規準に従つて拘束していた。このような経営形態にあつては、港湾は国営事業であり、しかもその経営は公益を目標として、財政は収支を超越した国家のサービス経費であるに過ぎなかつた。

しかるに、昭和25年港湾法が布かれてからは、各港湾には管理者が指定され、各港湾管理者は、その港湾の關係者をもつて組織した委員会を主体とする港務局か、又はその港湾を包摂する地方公共団体である。いずれにせよ、国の支配を離れて地方的に管理運営する体制となつた。これは主として当時の風潮であつた民主化急転換の思想に基盤を置く政治の現われではあつたけれども、今日から考へて見れば、その後における国民經濟の急ピッチの回復と外国貿易の未曾有の發展速度にマッチする措置であつたといわなければならない。すなわち、今日見るような各港の膨大な、かつ複雑化した輸出入貨物を円滑に処理し、又各港の經濟活動がそれぞれ特殊化して各港が区々の性格を帯びるようになって来たため、千遍一律の国家行政では到底これらを管理することは無理であると思われるからである。各港はそれぞれその特殊性に即した經營方法によることが、その港の發展を期し得る所以であり、又ひいては国民經濟の成長に順応する所以だからである。

財政の面から港湾を分類すると、部属港と独立港とに分たれる。部属港というのは、自治經營体の一部局として運営されている港湾であつて、都道府県市町村などの地方公共団体又は会社の一部局として運営され、経費は各自治經營体の一般財政によつて賄われている港湾である。わが国の港湾の大部分はこれに属する。独立港というのは、独立採算の建て前を以つて經營されている港であつて、たとへ地方公共団体の一部局であつても、多くの交通事業や水道事業のように、独立財政の下に独自の収支採算をとつているときはこれに属する。一応は独立財政の形式をとり、収支不均衡のとき当然の措置としてこれを包摂する自治經營体からの繰入金によつてこれを補填している港は、部属港と独立港との中間的性格であつて、わが国の重要港湾の多くはこれに属する。港湾法の規定による港務局管理の港湾は、法的には独立港であるけれども、わが国のそれは財政の面からいうと独立採算をとり得る段階には未だ達していない。經

費は関係自治体の分担金によつて賄われているのが実情である。わが国にはこの局営港は、新居浜港と洞海港との二つだけである。又、県市協同の管理組合によつて管理されている港（名古屋港）も矢張り法的には独立港といえるけれども、現段階では局営港と同じく、財政的にはまだ独立することは困難な立場にある。

港湾は既に完全なる経済的存在である。港湾活動の大部分は経済的性質のものであり、営利を目的とする各種の企業の収益の場となつており、管理者は純粋に経済的根拠による収入を主たる財源としてその管理する港湾の経営に当つている。税関、海運局その他の政府の出先機関は、今日は港湾経営における従属的存在であつて、船舶の発着、貨物の積卸、蔵置、輸送が港湾活動における根幹となつている。徴税、公安、調整等の公益事務は一切が根幹たる港湾作業あつての存在である。

このように現実を見て来ると、港湾が本来あるべき経営形態について考える必要がある。港湾、特に重要貿易港は既にその経費の財源として各種の港湾使用料、サービス料等の収入をもち、港によつては少くとも経常費をカバーする程度に達し、時には後者を超過するまでに至つている港湾もある。又、たとえ、経常収支はマイナスであつても、経営がよろしきを得ば収支均衡を保ち得る港湾も少ない。外国には収益を目的とする私営港もあるけれども、わが国では収支均衡を理想とする公企業乃至は公共企業としてこれを経営することが最も理想的な形態ではなかろうか。何時までも非企業的な存在では港湾そのものの開発、整備も十分でなく、かつ海運、貿易利益の半ば以上を収めている外国船会社と外国商社とに、徒らに奉仕することともなりかねない。わが国の港湾料金が外国に比べると著しく低い事実はこれを裏づけている。それならばもし、わが国の港湾が独立採算の建て前をとり、独立港として経営される場合、その財政はどのような性質であるべきであろうか。換言すれば、わが国の港湾がどのような財政措置をとつたならば、その独立性が実現

できるであろうか。現在の問題はこれである。

II 資本的経費と経常経費

凡そ港湾事業における経費は、他のあらゆる事業の場合と同じく、資本的経費又は臨時費と運営費又は経常経費とに分つことができる。資本的経費には不動産的な恒久施設に対するものと動産的な運営設備に対するものとがあり、更に前者には土地、突堤、岸壁、上屋、倉庫、鉄道、水道、ドック等のように、その利用者から直接に使用料を徴収できる施設と、防波堤、水路、橋、道路など無料公開されている施設とがある。後者は、これを例えばホテルにおけるロビー、廊下のようなものであつて、有料施設に附帯しており、それなくしては有料施設を円滑、便利に利用できない性質の施設である。運営設備はクレーン、エレベーター、曳船、ブイ、はしけなど主として荷役機械であつて、利用者自身の所有運営に属するものもあり、管理者が所有運営しているものもある。これを利用するものはその運営者に対して一定の使用料を支払わなければならない。

運営費又は経常経費には、一般経費と事業費とがある。一般経費は港によつては一般管理費なる名目にしているところもあり、管理事務費、人件費、募債費等を含み、事業費は港湾活動の主体たる諸事業を遂行する上の諸経費であるが、この中には港湾労務者に対する福祉厚生施設の運営費をも含んでいる。

これら経費に充つべき財源は、従来多くは資本的経費も経常経費も区別することなく、只支出総額に見合うよう歳入を計るというのが現実であつて、歳入には国庫からの補助金、管理母体である県市等の一般会計からの支出金、市債等のいわば臨時収入を多額に計上した予算を以つて充当するという、経営原則からいえば甚だ変則的な措置によつて毎年の収支均衡を計つている。ただし、港湾によつては上屋、はしけ等各事業毎に収支を明らかにし、又採算を計つているところもあるけれども、これも畢竟多くの場合は県市議会に対

する予決算報告の程度に止まり、港湾事業経済の総合採算を計り、更に進んで各事業において十分な余剰を得て港湾経済全般を支え、事業経済を港湾財政の支柱であると認識しているというように見られない。

凡そ港湾経営の自主性を確立しようとするならば、その経常費は港湾事業から得る収入を以つて十分に補い得る程度の財政状態でなければならない。この経常費には資本的経費に伴う利子、年賦償還金等をも含むべきである。海外における港湾、殊にアメリカ合衆国の港湾にはこの理論に叶う経営状態のものが決して少ない。特に、アメリカ合衆国における外国貿易地帯の設置には、設置後一定年限を経過後は独立採算ができるということを条件として始めて認可する方針をとつている。しかのみならず、アメリカ合衆国は主導権を握つている全米州の港湾に対して自治港庁 (Port Authority) の下に経営すべきことを勧告し、港湾財政の独立を強く要望している。すなわち、1959年6月22日から5日間に亘りウルグアイのモンテビデオで開催された「米州国際経済社会機構」(Inter-American Economic and Social Organization of American States) の総会において、各国の港湾に自治港庁を設置すべきことを決議し、その条件として、

1. 港庁の使命は能率性と経済性をもつて港湾利用者、すなわちその港を利用する荷受人、荷送人、船客および船舶に奉仕しなければならない。(註・公共事業として経営すべき意味。The mission of the Port Authority should be to serve with efficiency and economy the users of the terminal, that is the consignees, shippers, passengers and vessels which use the port.)
2. 港庁は独立採算たるべきである。(The Port Authority would be self-supporting.)
3. 港庁は独立採算を効果的に達し得るように使用料およびその他

の賦課を定めるべきである。(The Port Authority would make its tariffs and charges to enable it, efficiently, to be self-supporting.)

すなわち、港湾は独立採算を旨とする公共事業体である港庁によつて経営さるべきことを要請し、このためにはその財源をこの方針に適合するように設定さるべきものと決議している。

わが国の港湾法においても、本来の港湾管理者として営利を目的としない公共事業体である港務局を規定している。そして、港務局がその業務を行うために要する経費（港湾工事に要する経費を除く）は、その管理する港湾施設等の使用料及び賃貸料並びに港務局の提供する給水等の役務の料金その他港湾の管理運営に伴う収入をもつてまかなわなければならない（港湾法才29条）と規定して、独立採算を要請しているように見える。しかし又、損失を生じたときはその港務局を組織する地方公共団体がこれを補填すべきことも定めているので（才31条）、必ずしも純粹に独立採算の自主経営体とも思われぬ。殊に現実には、港務局を設けている港湾は前記のように二つしかなく、他はすべて港湾法才33条乃至才36条に規定する経過的な管理者としての地方公共団体自身によつて管理運営されている。そのため、益々自主自営制から遠ざかつた港湾の経営形態となつている。

わが国の各港湾の財政実態から見ると、次に掲げるように、港湾法才29条の規定する程度の収支均衡（港湾料金等の經常収入を以つて經常費を賄ふこと）を期待することは、必ずしも不可能ではない状態を示している港もある。故に、どの港も経営方法さえ宜しきを得ば、この意味の収支均衡を達することはさして困難なことではない。

港 湾 の 財 政 (昭和36年度決算・但し横浜は34年・大阪は35年決算)

単位 1,000円

	1 函館(市)	2 青森(市)	3 新潟(県)	4 川崎(市)	5 横浜(市)	6 名古屋(組)	7 大阪(市)	8 神戸(市)	9 下関(市)	10 門司(組)	11 博多(市)	12 洞海(局)
支 出												
1. 一般港湾費	31,988	21,227	23,819	94,056	457,412	545,042	211,536	359,138	25,558	43,121	79,840	54,402
2. 港湾事業費	14,763	90,347	143,229	49,498	91,427	270,807	465,161	274,124	6,565	7,493	74,235	
3. 港湾整備費	63,155	1,587	477,784	67,539	—	2,204,496	—	109,719	36,201	152,865	61,063	463,186
4. 建設費	—	29,161	—	483,349	740,689	8,594,063	—	11,523,21	186,824	318,201	435,720	
5. その他	30,206	27,318	—	412,827	158,066	421,161	—	211,821	58,066	148,428	138,640	51,151
支出合計	140,112	169,640	644,832	1,107,269	1,447,594	12,551,569	676,697	21,071,23	313,214	670,108	789,498	568,739
収 入												
1. 使用料・手数料	35,289	21,125	28,329	123,584	238,028	447,580	517,628	727,083	23,949	45,728	98,669	66,089
2. 財産収入	0	12,854	2,812	389,585	—	2,989,000	184,321	—	126,521	81,000	308,082	0
3. 国庫支出金	18,618	10,853	153,814	35,513	83,155	537,649	—	120,271	12,233	62,678	36,316	61,049
4. 市債	34,000	94,200	0	70,000	615,233	2,915,000	—	623,962	149,000	116,000	168,000	0
5. 繰入金	51,498	30,055	8,000	291,802	175,035	738,479	—	200,374	497	0	55,000	417,995
6. 寄附金・負担金	—	—	590,342	34,781	110,857	6,485,855	460	78,752	6,415	112,617	6,169	13,961
7. 雑収入	706	—	—	49,443	122,399	49,743	7,296	48,036	1,618	279,732	69,305	17,192
8. 繰越金	0	—	—	218,511	—	1,856,067	—	308,645	16,889	0	56,559	0
9. その他	—	553	47,280	39,639	1,832	—	105,489	—	—	—	—	—
収入合計	140,112	169,640	830,577	1,252,858	1,346,539	16,019,373	709,705	21,071,23	337,122	697,755	798,100	576,286
港湾運営費に対する 経常収入の比率(%)												
I $\frac{\text{収入}}{\text{支出}} \times 100$ $\frac{1.}{1. + 2.}$	75.5	18.9	17.0	86.1	43.4	54.9	76.5	114.8	74.6	90.3	64.0	121.5 [×]
II $\frac{\text{収入}}{\text{支出}} \times 100$ $\frac{1.}{1. + 2. + 3.}$	32.1	18.6	4.4	58.5	43.4	12.6	67.6	97.8	35.0	22.5	45.8	—

(註) 一印は他項目に含む、又は不明。

(市)は市管理、(県)は県管理、(組)は組管理、(局)は港務局管理。

×印は支出一般港湾費のみ計上。

大阪は埋立費を含まず。新潟は整備費(3)の中に建設費(4)を含む。

Ⅲ 港湾の自主経営への途

問題は資本的経費の財源についてである。資本的経費には巨額の資本を要して到底經常収入では賄えないものと、經濟ベースに乗り經常収入で賄い得るものとがある。前者の例としては、防波堤、水路、橋、道路のような無収入施設の建設費が典型的なものであり、突堤、上屋、倉庫等も有収入施設であつても、一時に巨額の資本を要するものの建設費は、經常収入だけを以つてしては賄い得ないのが普通である。このため、港湾法においては、港務局および地方公共団体にこのための債券の発行を認めている（才30条）外に、重要港湾（政令で指定）の一般公衆のための港湾工事については、その建設費は国と管理者とが折半負担することとなつており、避難港はこの比率が国75%、管理者25%の負担と定めている（才42条）。この外、重要港湾の臨港交通施設、地方港湾の港湾工事については国が予算の範囲で補助金を支出することもできる旨の規定もある（才43条）。すなわち、港湾の資本的経費（但し、無収入施設と突堤、岸壁のような外かく施設および繫留施設の建設改良費）は、国と管理者とで負担する建前となつている。

しかし、前にも述べたように、港湾特に貿易港は經濟的存在であるから、これを利用して営利を得ている業者が無数にある。これら港湾の直接受益者は、事業税を都道府県に支払っているけれども、港湾管理者は必ずしも都道府県ではなく、重要港湾の管理者には多くの市が含まれている。市は事業税からは何等の恩恵に浴していない。又、たとえ府県が管理者である場合も他府県又は外国の業者でその港湾を利用するものからは事業税を取ることはできない。故に、港湾の直接受益者も、国税、普通地方税の形で支払う間接負担の外に、直接に建設費の一部分を負担することが妥当であろう。この直接負担の形式は、港湾料金の構成要素として經常経費と共に資本的

経費の一部を配分することである。しかも、それは各種料金の対象である個々の施設に直接関係する個別建設費償却の意味においてではなく、防波堤、橋、道路等の所謂無収入施設の建設費の管理者負担額をも償却し得る程度において、受益者にこれを負担させることは決して不合理ではあるまい。問題はこの負担配分率であるが、これは現実に基づいて算出すべきである。

かくて、港湾における建設改良費の負担者は、国（すなわち国税支払者）、管理者（地方税負担者）および直接受益者の三者となる。前二者については既に述べたように港湾法において一定基準が設けられており、実際には国と管理者との交渉により、法規定の分担率通りにはなっていないけれども、兎に角二者分担は実現されて来ている。しかし、各地方公共団体の財政は、この分担額の支払にはいずれも苦悩しており、況んや港湾経営に自主性をもたせ、完全な独立採算を実現するには程速い実情にある。ここに港湾経営の理想の形態として自治独立を期するためには、或る程度の抜本的施策が必要である。現状の港湾経営の下において、もし独立採算の体制に移ろうとするならば、現在の財政事情について次のような措置をとる必要があろう。

1. 資本的経費のうち、港湾の建設改良費は国と管理者と原則的には50%ずつ分担することになっているけれども、現実には4対6、又は3対7のように、多くの場合管理者負担の方が多くなっている。この分担率は工事に対する要望が地方に強いのか、国に強いのかで定まるようであるが、貿易港の場合は地方の要望即ち国の要望と見るべきであるから、この現実の比率は逆に国に重くして管理者の負担を軽減すべきであろう。無収入施設については特にこの必要がある。
2. 港湾管理者の分担額は、多く公債又は借入金を以つてこれに当

て、国が指定する期間および利率によつてこれを償還することになつてゐる。償還期間は多くの場合に一律に20年であるが、突堤、防波堤などの建設には時には100億を超え、又耐用年限も50年以上にも及ぶものがあるから、20年の償還期間は短きに失し、もしも独立採算の自主自営ならばこれを少くとも40年に延長する必要がある。原則的には、その港湾の年間經常収入の10%の範囲に償還金を止め得るよう、分担金、償還期間、利率を定めることが望ましい。

3. 港湾経費の財源の主たるものは、管理者が運営する諸施設の使用料および諸サービス料である。凡そ、港湾料金はその大部分が民間会社の収入となるものであつて、管理者収入となるものは管理者が設置し運営している施設だけである。これに関する神戸港における実情は次表の示す通りである。

故に、管理者収入の増加を計らんとするならば、先ず管理者は有収入施設を増設し、又は新たな事業を興すに如くはない。しかし、港湾法才13条により、私企業の公正な活動を妨げるような事業を営むことは禁止されているから、新規事業については自ら制限がある。有料倉庫の建設の如きは最もこの法に触れ易い事業であるが、特に不況であるときを除き、多くの場合に各港湾では倉庫不足に悩み、この結果として神戸港のように「上屋の倉庫化」という現象さえ生じて來てゐる。故に、営業倉庫と競争しない範囲での倉庫の運営ならば許さるべきであつて、この点は研究を要する。しかし、この法規に関係のない施設、特に突堤、岸壁、上屋、野積場、荷役機械、ブイ等の施設は大に増設して、その収入を計るべきである。

船 積 関 係 主 要 料 金

(神戸港・経岸荷役雑貨1トン当り) (註)

種 別		料 金	左のうち管理者 の徴収するもの
貨 物 関 係 料 金	倉 入 れ 料	140円	一 円
	上 屋 保 管 料	10日保管と仮定 220	28
	検 量 料	55	—
	倉 出 し 料	140	—
	横 持 料	割増 42 105	—
	突 堤 積 料	530	—
	船積貨物取扱手数料	250	—
	船 内 荷 役 料	168	—
	フオアマン・ウオッチマン料等	若 干	—
	通関(包括)手数料	(1回 1,500)	—
	計	1,650	28
船 舶 関 係 料 金 (貨物一トンに換算)	水 先 料	5	—
	綱 取 料	2	—
	岸 壁 使 用 料	15	15
	引 船 料	18	18
	ト ン 税	20	—
	特 別 ト ン 税	25	—
	計	85	33
合 計		(100%) 1,735 円	(3.5%) 61 円

(註) 本表は神戸市港湾総局管理部にて調査したもの。

管理者の徴収する上屋使用料は平均在庫日数が長いため、実績は80円程度である。

船舶関係料金は下記の仮定のもとに算定した。

船舶総トン数(平均) 7,000トン 船舶純トン数(平均) 4,550トン

積 卸 貨 物 (平均) 1,800トン 繫 留 日 数 (平均) 2.5日

入出港とも曳船各1隻使用

4. 屯税はわが国では国税となつている。これには、従来から設けられている屯税の外に、近年は「特別屯税」を課することになつている。前者即ちいわば普通屯税は、国の歳入として関税と共に一般会計に入るけれども、特別屯税は目的税の一種で、港湾の開発改善のために使われる税である。しかし、屯税なるものはもともと入港税であつて、その港湾だけに關する公課であるから、外国ではその港の重要な財源となしているところが少くない。特別屯税はいずれ港湾事業に還元されるとしても、屯税そのものが昔日の「国の営造物」時代の遺物的觀念に基づくものであるから、現在の意識からすれば当然に各港の専属収入とすべき性質の公課であろう。
5. 事業税が都道府県税になつているため、港湾を収益の場として営んでいる業者の事業税は直接に港湾の財政に寄与することにならない場合がある。すなわち、市が管理する港湾における場合がこれである。業者は管理者施設に対する使用料支払という形では寄与してはいるが、管理者施設を使用しない業者も甚だ多い。故に、港湾諸企業に対する事業税は一般事業税から分離してこれを管理者歳入とすべきではなからうか。
6. わが国の全港湾を通じ、使用料、サービス料等の港湾料金が海外に比べて著しく低いということは世界に知れ亘つている事実である。個々の使用料についての比較は、その内容が多少異るところから困難な点もあるが、大まかな点はこゝに掲げた表で知ることがを得るであろう。

港 湾 料 金 比

		香 港	シンガポール	マニラ	コロombo
1.入港税(屯税) Port dues (英) Harbour dues (カナダ) Tonnage dues (マニラ) (オースト) (ラリア) Tonnage tax (米)	1 n.r.t.	なし	なし	45-	—
2.碇泊料 Mooring rates } (香港) Anchorage Side wharfage } (カナダ) Ber thage Dockage (ハワイ) Harbour service charge (ハワイ) Tonnage rates (豪) wharfage (シンガポール)	5000ton 級船24時 間につき	2,000-	35,000-	3,600-	37,044-
3.岸壁使用料 Top wharfage (カナダ) Wharfage (その他)	貨物1ton につき (普通貨物)		140.17	(出)594- (入)882- (通)720- 但積卸料 を含む	料金表
4.曳船料	本船5000 ton級1隻 1 tugにつ き執務時 間内		11.681-		
5.ブイ使用料	5000ton 級 24時間				

較 表 (1 9 6 1 年)

メルボルン	シドニー	シアトル	サンフランシスコ	ロスアンゼルス	ホノルル	バンクーバー	神戸
20.16	20.16	なし	21.60	21.60	21.60	10.92	18.00
			外に1隻につき税関手数料 1,800.00			年5回まで有効	3回分にて1年有効
18,500-	23,600-	21,276-	19,620-	13,500-	39,600-	長1ftにつき109.20 43,025- 5000g r.t. =120m と仮定	7,500-
(出) free (入) 336.24	料金表 (出) 2016-147.92 (入) 4035-336.24	163.80	288.00	料金表 平均 190.00	216.00	163.80	1.50
26,230-		27,000-		21,600- 但1時間		36,400- 11,375-	17,000- 但1時間 2,250-

凡そ、港湾料金の如き公課は、低いからといって貿易の促進になるというほどのものではなく、又高いからといって輸出を妨げるほどのものでもない。それほどに商品原価に対しても、海上運賃に対しても軽微な負担であるに過ぎない。故に、これを或る合理的な線まで引上げて港湾経営に寄与させることは、政策としてあながち無理ではなからう。抑々、現行の使用料の多くは、概ね非合理的要素で形成されている。すなわち、伝統で定まっているもの、国内他港を真似て定めたもの、或いは業者の圧力によつて定まっているものなどがこれであつて、一として港湾の自主経営を目標に定めたものはない。たまたま原価計算方式で定めた使用料があつても、その目標は単に個々の施設の原価償却にあつて、港湾一般の管理費や無収入施設の建設費までも分担させる意義は含まれていない。これをどの点まで引上げ得るかということは、その最低の線としては新設原価ではあるが、次の諸点を考慮の上定めるべきである。

(1) 貨物の輸出入価格と海上運賃に対する影響度

この点については既に「港湾の経営とその財政問題」(昭和36年3月・国際経済研究才11号)、および「神戸港における荷役経済の研究」(昭和38年1月・神戸大学経済経営研究所発行)において具体的に論じているのでこゝでは省略する。

(2) 港運業者の経営維持力

これを測定することは極めて困難である。港湾公課の引上げに対しては、程度の如何にかかわらず、常に一斉に反対の声を揚げるけれども、これは業者として当然のことであつて、何時如何なるときでも、又誰でも課金引上げについては反対の意をもつことは当り前である。殊に、業者の経営状態は千差萬別であつて、十分余裕のある経営を行つている会社、然らざるものなど雑多であり、どれを標準経営とすべきかを見定めることは全く困難である。しかし、凡そ

公共料金なるものは業者の経費のうち優先をなすべき性質のものであり、荷役料その他の収入料率を定める場合に、その原価として常数的地位を占める経費であるべきである。前表に示した船積関係主要料金に関する数字を見ればわかるように、民間業者に入る荷役料、サービス料に比して管理者収入となる部分が如何に低いものかは明瞭であろう。公課、使用料を或る程度引上げ、これを荷役料に織込んで、しかも経営維持困難を訴える業者がありとすれば、その業者は他の経営面において不備な点があるものと見られても仕方がない。実際には、折衝によつて業者の納得する線を出すより外に途がないということになる。

(3) 貿易港が国際的存在である以上、港湾料金について国際的に考慮すべきことは重要である。実際料金の国際比較表を前に示したが、このようにわが国のみが低率であることは、一面からいえば船会社や荷主が同一の条件にあるに拘わらず、外国港では高率の港湾料金を甘んじて払い、わが国港湾では低率の料金しか支払わないことになり、わが国の業者に対してはこれでも貿易海運の振興策の一として考えられないこともないが、これと競争相手である外国の業者をも同じように保護している事実を指摘しなければならない。各国とも航海通商友好条約においては常に相手国の船と貨物とに対する無差別待遇を規定しており、又港湾法でも不平等取扱禁止を規定（港湾法才13条2項）しているから外国船、外国貨物に対して差別ある料金を課することはできない。故に、一般的に少くとも外国の港湾料金に近い線まで引上げることは、国際経済の立場から見れば不当とは思われない。

港湾設備の増強と地域開発

伊 坂 市 助

(関 東 学 院 大 学)

1. 港湾設備投資増強の重要性

経済成長に対応する重要課題の一つとして、わが国では特に立ち遅れのいちぢるしい港湾整備問題のあることは周知のごとくである。ところで、この問題は、(一)社会資本、ないしは公共設備投資の充実として、道路・公団住宅・治水などと共に喫緊事とされる公共埠頭・荷揚場の増設や、水路の深化・防波堤の拡充など港湾の公共施設に関する面とともに、(二)民間資本、ないし民間設備投資のうちでも、近来きわめて重要部門を占めている臨海工業地帯の造成にともなう民間専用埠頭の増設の面を併せて検討することにより、はじめて全般的な見とおしを可能とするものである。

しかしながら、その将来の拡充程度の想定については、両者ともに多くの困難がともない、なかんずく、実際の拡充推進に際しては、前者は国の長期予算計画により一応の安定ある継続施行が可能となるのに、後者は景気波動の影響下に、民間設備投資の抑制をうけ、工事の中絶・延期などを余儀なくされる場合も起り（昭和36～38年の実例にも見られたように）、目標達成については仲々の困難が横たわるものである。しかも、この港湾造成には、他の建設事業に比し長年月を必要とされ、速応的な需給のバランスの見合いがとれ

にくい側面をとめない易いのである。

しかも、かような一般的条件下にあるにもかかわらず、実際には現下、わが国のような国情のものにあつては経済成長の円滑な進行のためには、輸出促進、したがつてまたその前提となる原燃料の輸入増量を賄うためにも、さらには、公共投資の増大による国内需要誘発の一助に資するためにも、港湾設備投資の拡充は、公共、民間のいづれを問わず、極力促進に努むべき事態にあるとする判定は至当のように思われる。運輸省港湾局が公共埠頭等設備増強を急ぐために、さきに、国民所得倍增計画に見合う「港湾設備5ケ年計画」（予算総額2,500億円、昭和36年6月制定の「港湾整備緊急措置法」に基く）を4ケ年で予算使用の完了方針に改め、さらにまた、その一層の促進を企図して、昭和38年7月に至り、「新港湾整備5ケ年計画」（予算総額7,200億円、昭和39年度より同43年度までに施行）を提案するにいたつたことなども、全く上述のような理由に基いているのであろう。ことに、この新5ケ年計画にあつては、新産業都市建設促進法に基く新産業都市13箇所の指定が決定（昭和38年7月12日閣議）にともない、これに対応すべき新事情のためにも必要の生じたものと解せられる。

2. 公共埠頭の増設計画と臨海埋立計画の概況

港湾設備の増強目標の想定が、公共・民間の双方ともに困難の多いことは、さきに一言したところであるが、とくに民間専用埠頭の場合は、各地域に招致せらるべき工場の予測がつかぬ限り、吞吐貨物の種類・数量の予定がいかにとも想定しがたいことであるから、極めて概約的に船舶着埠可能予想を想定しえるにとどまる。たゞし、前述の新産業都市建設促進法などにより、従来、わが国土計画なり、

地域開発なりに確然たる方針・秩序を欠いていた欠陥に対して、一応の基幹的方向づけができ、したがって、その実行案の具体化につれて各地域の今後の発展予想についての略図的青写真だけでも作成可能になるであろうから、次才に誘致臨海工場の内容・規模、それにとともなう専用埠頭に関するヨリ明確な想定にも道が開かれてきたといえるであろう。

(a) 公共埠頭の増強計画

現行の全国的な港湾の公共投資目標は、「国民所得倍增計画」に土台を置いている。同計画における算定によると、10年間の港湾投資総額は6,000億円～7,000億円を一応の適正目標とし、そのうち、約30%に当る2,000億円が特定重要港湾および重要港湾の増強に引当てらるべきだとしている。（参考：港湾投資については、港湾資産と産出高としての港湾取扱貨物トン数の過去の関係から、今後の原単位トン当たり2円～2円40銭……昭和9～11年価格……とし、昭和45年度の港湾取扱トン数予想高に、この原単位を乗じて所要資産額をもとめ、これから得られる資産純増額と年々の補填投資額の和をもつて10年間の投資額としたものである。）たゞし、これはもとより大まかな一応の目標にすぎぬものであるから、この目標とは別途に、かつ実行案としての「港湾整備5ヶ年計画」なるものを、全国の各港湾管理者から提出せられた具体的算定案に基づいて設定し、昭和37年度以降、各港はそれによる予算配布により施工を進めることになつたものである。

右によると、昭和40年度までに、全国総計で2,300億円、うち、外国貿易港641億円、内国貿易港469.7億円で、（この両者計1,110.7億円）さらに産業港湾として大量貨物荷さばきに対処すべきものに881.4億円、その他に337.9億円となつている。この公共投資により、最も中心をなすバースの増設数をみると、外

貿用（1～1.5重量吨型船舶の接岸用）63、同改造分9、内貿用37、産業港湾用105、同改造4、となつている。そして、右のうち外貿用増設では、横浜が15、神戸が13、名古屋が5、東京・大阪が各4、清水・門司が各3とされている。

ちなみに、このような増設を需要するところの吞吐貨物量の算定は、所得倍增計画によると、目標年次である昭和45年度には、（以下カッコ内は34年度の実績）外貿では輸出2,260万トン（960万トン）、輸入20,260万トン（7,210万トン）で、輸入のうち、一般貨物は11,960万トン（4,650万トン）、石油が8,400万トン（2,660万トン）とされ、輸出入合計約2.25億（0.82億）トンとされる。また、内貿では荷動き量860億トンキロ（392億トンキロ）と予想され、海上荷動き実量で約3.45億トン（1.45億トン）、以上、いずれも荷動き量が10年間に2～3倍の著増が算出されていたのであるが、内貿の港湾取扱量は出し入れ双方があるから、実際には上記荷動き実量の倍量の約6.9億トンとなる。そしてまた、「港湾整備5ケ年計画」でも目標の昭和40年の港湾内外貿易貨物取扱量の全国総計を62,000万トンと推定していたのであるが、その後の海上荷動きの推移は意外に伸び率が高く、実績は35年45,500万トン、36年54,000万トンと上昇し、39年度には早くも65,000万トンを越える見透しにさえなつてきた。

「新港湾整備5ケ年計画」（昭和39～43年度）が38年7月にいたり運輸省から打ち出されることになつたのも、現行の5ケ年計画を38年度で打ち切つて（目標の55%を達成）、そうした海上荷動きの急増や、新産法に基づく地域開発の推進に対応するための革新的措置として解せられる。本計画は5ケ年間予算総額7,200億円の規模をもつて大蔵省に予算折衝が行われるのであるが、内

訳は(1)外国貿易港湾の整備に約1,000億円、(2)内国貿易港湾の整備に約1,000億円、(3)産業港湾の整備に約2,000億円、(4)新産業都市港湾の整備に約1,500億円、(5)広域港湾の整備に約600億円、(6)航行安全確保のための水路浚渫、避難港の整備に約400億円、その他となつている。これらの予算額を現行5ヶ年計画と対比してみると、外貿・内貿・産業の各港湾ともに2～3倍程度に当り、新産業都市港湾・広域港湾など新情勢に対応する新規の予算請求が多額に計上されている。そして、才1年度予算は800億円。果してこの予算請求がどのように結着するかは別として、欧米先進国に比して立ち遅れの著しいわが港湾設備の整備促進のために歓迎すべき措置としなければならない。

この新5ヶ年計画の目論む主要内容を概括すると次のごとくである。

- (1) 外国貿易港湾の整備……現状では滞船滞貨をひき起し易い状況にあるから、36年に経験したような輸入貨殺到による異常な船混みなどは別問題としても、貿易促進政策を推進する以上は、それに相応した外貿港の整備を促進する必要がある、六大港のうちでも、横浜・神戸について、とくに名古屋・川崎に力点がおかれることになつている。もちろん整備内容としては、バースの増強を主とする。
- (2) 内貿港湾の整備……その整備計画の立案上、重要な参考基礎資料となるべき「全国物資流動の長期予測」(運輸省38年6月発表)があるが、この調査は、所得倍增計画、全国総合開発計画、産業適正配置構想など45年を目標年次として想定されている諸経済計画の実現に際して起るであろうところの諸物資の全国的な流動予測で、そのうち海上荷動き量は、さきに掲出されたように、実量3.45億トン、したがつて、その港湾での出入取扱量は倍数の6.9億トンということになつているが、

早くも実績は35年3.48億トン、36年4.03億トン、というような伸びを示している。内貿海運は45年の国内地域間（12地域に区分して）全輸送予定量3.99億トンの過半である55%（33年には47%）を占めるのであるから、その増勢に対しては大いに意を払う必要がある。

- (3) 産業港湾の整備……次掲の新産業都市関係以外の港湾でも、工業活動の大規模化にともない、各地の鉄鉱石・石油など原燃料輸入のための工業用港湾の拡充として重視される。
- (4) 新産業都市港湾の整備・開発……新産法による指定13都市のうち、松本・諏訪地域を除く12ヶ所が臨海地域であり、その工業開発には港湾の整備・開発が必須条件となる。たゞし、これらの諸都市の多くは、すでに港湾建設に大なり小なりの発足をしているから、断続工事が中心となる。道央（苫小牧・室蘭・小樽）、八戸、仙台湾（仙台・塩釜・石巻）常磐・郡山（小名浜）、新潟、富山・高岡（富山新港）、岡山県南（水島・宇野）、徳島・小松島、東予（西条・壬生川）、大分・鶴崎、日向・延岡（細島）、不知火・有明、大牟田（八代）などの12の新産業都市指定地が、いまや、国家的助成のもとに急速な工業的發展を推進されるにつれて、それに応しい港湾の整備・開発が併行しなければならない。なおまた、その他にも「工業整備特別地域」なるものが別途に指定せらるゝことになり、鹿島（茨城）、東三河、播磨、備後（広島）の4地区の開発も促進されることになった。これらの新興臨海工業都市地域に対して、明確かつ多額の公共投資の新規投入が特に予算化されることは、特筆に値すべきことであろう。
- (5) 広域港湾の整備……既存の港湾地帯で背後地に大工業地域をもっているものについては、同地帯にあるいくつかの港湾を包括

して、相互を有機的結合に導き、有無相通じて共存共栄を可能ならしめるような大規模化した港域の形成を目指すにはない。これに値すべきものとして近來調査を進められている東京湾横断堤（千葉・神奈川兩県を結ぶ、たとえば木更津・川崎または横浜間、宮津岬・横須賀市走水間のごとき）、大阪湾大防波堤（大阪・尼ヶ崎・神戸を結ぶ沖合線）、関門海峡仕切り堤（海峡兩端に築堤）など。ただし、これらはなおいずれも厳密な調査を先行させねばならぬので事業費予想の約三分の一程度の予算計上にとどめられ、かつ着工予定も40年以降とされている。

- (6) 航行安全の確保に関する事業……船舶の大型化に対応するための航路水深の増大、愛媛県沖の備讃瀬戸航路の浚渫など。ならびに避難港の整備促進。

(b) 臨海埋立計画

港湾建設のいま一つの面である民間専用埠頭については、上記の公共港湾設備のような明確な測定の把握が至難なること既述のとおりである。したがって、これは一応、臨海工業用埋立計画の各個検討により、その概貌をうかがい出すより仕方がない。もちろん、それとてその埋立計画地にいかなる工場が誘致されるのか、また、その規模がどの程度のものになるかが明かにされぬ限りは、設定すべき専用埠頭の推定は不可能である。それゆえ、現下一応測定されている各港湾管理者算出の民間専用埠頭の増設予想は、いずれも鉄鉱石・屑鉄・石炭・石油などの特定大量貨物の、当該港湾地域の工業発展の概勢と、所得倍增計画に依る生産伸長度の予測に見合うその港湾地帯の原燃料需要量の推算とを仮定して、その推定量を年間の当該貨種の概約1バース当り荷役可能量で除して割出したもので

ある。たとえば、既往の実績を加味した平均値で割り出して、大型貨物船（1～1.5重量トン型）着埠の1バース当り年間荷役可能量は、バラ荷20万トン、雑貨15万トンと概算されたとすれば、その平均値で推定専用埠頭貨物量を除せば所要バース数を一応推算しえることになる。

通産省の算定によると、現在の全国工業用地面積は大約1.8億坪（6億平方米）であるが、所得倍增計画の目標年次である45年度末までには、さらに約2.1億坪（7億平方米）の工業用土地造成が必要と推算されているが、そのうち最近までに国内諸地域で計画され、かつすでに一部施行済みの昭和36～45年（10ケ年間）の予定臨海埋立面積は総計、約1.1億坪（3.64億平方米）と推算されている。（ただし、この面積のうちには一部掘込み式造成の分をふくむ）

そして、この臨海埋立10ケ年予定量約1.1億坪のうち、北海道400万坪、（うち、掘込み式の苫小牧370万坪）、東北660万坪（うち、八戸160万坪、仙台湾230万坪、以下単位名略）、関東・信越2,360万坪（うち、千葉1,000、鹿島の掘込み造成360、横浜200）、東海・北陸2,330万坪（うち、名古屋920、衣浦300、三河180、四日市130、清水280、富山・伏木240）、近畿1,600万坪（うち、大阪・堺・泉北660、姫路620、下津130、神戸80）、中国1,700万坪（うち、水島570、福山・笹岡320、呉・広島110、宇部・小野田120、下関130）、四国580万坪（うち、西条・壬生川250）、九州1,400万坪（うち、大分・鶴崎410、八代160、苅田150、博多130、門司・小倉100）、という概約の予定量が運輸省港湾局でも計出されている。

上記の臨海埋立計画規模の数字は、従来のわが6大貿易港や、16

の新産業都市ならびに工業整備特別地域における開発スケールの大
局を察するための手がかりを与えはするが、それと不可離の關係に
ありながら、民間専用埠頭の将来図の割出しにこれを結びつけるこ
とにはなお幾多の困難が介在している。

3. 地域開発と民間専用埠頭の造成

新産業都市や工業整備特別地域の開発を中核とする今後のわが地
域開発に、幾多の困難がともなうであろうことは申すまでもないが、
長い年月にわたる論議を経て、あえて国法の設定までして、このよ
うな地方的拠点式開発方式を選ぶに至つたのは、それらの諸困難を
上廻るメリットを世論が確認したからにほかならない。すなわち、
①既存大都市の過度集中の抑制、②所得の地域格差の是正、を主軸
として、国民経済の安定成長をはかろうというのであるから、資本
制的無秩序に放任されてきた現状からすれば、確かに協力を惜んで
はならない企図に相違ない。

そこでまず、右の観点に立つて、及ぶ限り現実的に判定すると、
各地域の開発上の大綱が次のような輪郭をもつて描き出されるであ
ろう。

(一) 鉄鋼工業の新設適地

臨海埋立地帯は、それぞれ個有の立地条件に応じて開発さるべ
きで、したがつて、各地帯が猫も杓子も重工業化を目指したり、
また、既存の国内過剰の工業や、自域附近の消費市場に無縁な商
品の工業誘致などに傾倒すべきでない。そのような観点から、た
とえば、今後、鉄鋼業の誘致に適當なのは、次の4地域であろう
と経済企画庁などが構想しているという。

(イ) 八戸、不知火・有明・大牟田…… 砂鉄精錬の電気炉

(ロ) 岡山南・大分…… 高 炉

(ニ) 石油精製・石油化学工業

原油輸入のタンカー船の大型化は年とともに度合いを増すこと必定であるから、水深上無理があつたり、掘込み式の臨海埋立地域に、この業種の大工場なり、石油コンビナートを企図することは、もとより避けねばならないことである。適者適存からするこの選択要件と、国内既存設備の状況とからおして、適地は必ずしも多くはないように思われる。

(三) 大量貨物を原料とする工業

しかしながら、鉄鋼業や石油工業のほかにも、原燃料に大量貨物を使用する工業は他に多数あり、それらのうちで地元の諸条件に適したものを選んで誘致に力めることが、臨海埋立造成地の活用には最適の方法なのであるから、たとえば水産加工、製粉、飼料、化学肥料、化学製品、非鉄金属、造船造機、木材加工、火力発電、その他、工業立地上有利なものゝ招致育成を計るのがよい。

かくして、臨海埋立造成地域に設定せらるべき民間専用埠頭は、各地域開発の進捗につれて次第にその規模や、基数の予測を可能とするにいたるであろうし、ことにわが国の埋立造成方式が、公共埠頭用以外は、いずれも各地域の港湾管理者が主体となつて設計・施工を進めつゝ、民間へ移譲するのであるから、公共埠頭との関連・調整なども比較的計画的に具体化しえる可能性があり、今後ますますしく時をかすならば、民間専用埠頭の造成予測も間もなく、全国的な概況予測が現在より、はるかに明確になしえるものと考えられ

る。

そしてまた、この民間専用埠頭の造成計画が、さきに述べた公共埠頭の造成計画とともに、適切に推進されるのでなければ、多くが臨海工業地帯の造成に土台をおくわが地域開発にも、はたまた、経済の安定成長にも、いずれにも一大挫折の生ずることも戒心せねばならぬところである。

港湾における新しい労働管理の概念

高 見 玄 一 郎

(横 浜 市 立 大 学)

〔 港 湾 に お け る 労 働 管 理 の 重 要 性 〕

1. 港湾を研究する場合、時とすると、その物的側面に終始するきらいがあるが、人的要素の研究が決定的に重要であることが、特に注目されなければならない。特にわが国の港湾計画において、数年前から、経済の高度成長に際会して、港湾および道路に対する公共投資の不足が叫ばれ、埠頭の建設と、これに伴う各般の施設、輸送手段の建設は、かなりの程度に、急速に進展しつつあるが、今や、港湾における労働管理の問題が、これらの埠頭建設のネックになりつつある。この見地から、われわれは、近代的埠頭における労働組織および労働管理の概急を確立することが急務である。

2. 〔 労 務 雇 用 形 態 の 特 殊 性 〕

2. われわれは先ず、港湾における労務の雇用形態の理解からはじめよう。その極めて特徴的な点は、港湾労働の大部分が、日傭労務者に依存していることである。運輸省港湾局の統計によれば、わが国の6大港の日傭労務者への依存度は

船 内	63.5 %
沿 岸	44.0 %
その他	15.2 %

となつている。港湾統計における日傭労務者の数は延数で表わされ、1ヶ月の稼働日数を25日として計算されているので、延数から逆算して常用労務者数と比較しているわけであるが、日傭労務者の比率は、港によつて異なっている。このように、港湾労働者の大半が日

傭労働に依存していることが、他の産業部門に見られない注目すべき性格である。

3. さらに、この港湾労働力の大部分を占める日傭労働者が、数種の異つた雇用形態を持つていることである。たとえば、横浜港においては、次の3種類である。

- a 優先班 = 身分的には日傭であるが1つの作業班を構成し、作業に対する技術と経験を持つている。
- b 顔付 = 特定の作業会社に個人的に結びついている日傭労働者。
- c 日傭 = 職業安定所のあつせんにより募集される純然たる日傭労働者。または職安を通さなくて、作業会社が門前募集を行う日傭。この後者を1つの部門と考えることもできるので、正確には4種類である。

港湾作業は、作業会社が常用している作業の幹部要員の下に、実質的な労働力は、上記のような、日傭労働者の労働力の組合せによつて行われている。

4. このような雇用の形態が何故に発生したかということをこゝで詳細に論ずることは不必要であると思われるが、通常それは港湾貨物の波動性によつて生じるものと説明されている。確かに波動性の問題はその1つの重要な理由であることは間違い無いとしても、本質的理由は今少し経済の基本的な部分にあるものと思われる。わが国においてはばかりでなく、外国においても、このような雇用形態が行われている。昨年9月ロンドンで出版されたロッテデール委員会の報告書 (Report of the Committee of Inquiry into the Major Ports of Great Britain: London, Her Majesty's Stationery Office, Sep. 1962.)

でもこの制度にふれて、

「この制度から生じる様々な悪を軽減する目的のもとに、19世紀に、古いロンドンのドック会社が週給の常用労働者 (the Weekly workers), 優先雇用者 (the Preference men), および日雇労働者 (the casual residue) の3部からなる港湾労働の組織を定め、いくらかの改善を試みた。この制度は、基本的に、今日まで存続している。」 (Para. 367., P. 132.)

わが国において現在行われている制度もまさにこれであり、ロンドンにおいて19世紀におこなわれた「若干の改革」がわが国では20世紀の50年代に行われたのであつた。

〔港湾における資本と労働との背離〕

5. 資本主義社会において労働の問題を論ずる場合に、これを資本との関連においてとらえないならば、ナンセンスである。周知のように、資本と労働との関係は、労働力の供与に対する労働資金という相互の自由な契約を基礎とするものであるが、ここでわれわれは港湾資本の問題について検討しなければならない。

特にわが国において顕著な事実は、わが国の主要港湾が、明治20年代以降、国の財政資金によつて築造され、国によつて管理されて来たということである。この結果、港湾は道路と同じように、「公共の営造物」として考えられて来た。しかしながら、国民経済の発達によつて、海運および外国貿易の面から港湾における諸経費が問題となり、港湾が1つの経営体でなければならないという考え方を生じている。たとえば、前記のロツチデール報告書もこれを次のように述べている。

「主要港湾に関する限り、われわれは公共事業 (Public Service) の概念を完全に返上しないのである。…… 主要港湾がこの目的のために、何故に商業的企業 (commercial undertakings) として取扱われてはならないかという理由はない。」 (Para. 155., P. 60)

ロッチデール卿 (The Viscount Rochdale) は、港湾財政の問題を扱うにあたって「固い信念をもつて」、港湾を1つの企業体として扱わなければならないことを主張しているが、われわれは、港湾労働問題の解決のためにも、この考え方をとるのである。これがわれわれの基本的な前提である。この見地から問題をつきつめてゆくと極めて明瞭に、港湾における資本と労働との背離という現実に当面するのである。

6. 今日1つの埠頭をつくるのに投下される資金は数十億、時として数百億に達するであろう。しかしながらすべてこれは「公共投資」であつて、港湾の労働とは何等の関係をも持っていない。したがつて港湾の労働力の維持、管理は、極めて弱体な多数の中小企業にまかせられているのが現状である。これが、近代的埠頭が続々と建設されるにも拘らず、その作業は極めて非近代的であり、労働力の雇用形態も、まさに19世紀のそれであるということの本質的な理由である。言葉をかえていえば、今日の港湾経営は、ばく大な額の公共的資金と、若干の民間資金との混合様式であつて、公共の資金部分が、港湾の「経営に対して責任を持たない」という、全体として見た港湾資本の性格的な背反が存在する。それ故に労働力の管理についても、「誰が責任を持つか」という点 (Who is responsible for the cost of providing these services) が、極めて不明確である。ロッチデール報告書も、そこまでは述べていないが、その本質的問題については触れていない。

〔港湾における労働管理の概念〕

7. 通常「労務管理」という概念は、1つの企業の内部における人間管理 (Administration of Human Relation) として、高度の生産様式の中において働らく人々の採用、訓練、作業条件、能力、

賃金、安全、衛生、労資関係その他各方面にわたつての管理をさしている。企業の資本が大きくなればなるほど、管理も複雑となり、管理に要する経費も大きな額にのぼっている。これが近代企業の姿である。

港湾においては、国は、ばく大な投資は行つてゐるが、その管理経営、つまりマネージメントについては責任を持つていない。労働部門においても、常用労務者については、作業会社が労務管理上の責任を持つが、労働力の大半を占める日傭いについては、誰が責任を持つか明確でない。こゝに、手配師、あるいは部屋制度による組の親方という、前時代的機構がなお生存している理由があり、その1部は暴力と魔薬に連なる社会悪の存在を許しているのである。それ故に、われわれは、港湾の労働力を誰が管理するかという考え方から確立して行かなければならない。同時に

(a) 私企業の労務管理分野 — 主として常用労務者を対象とする

(b) 公的な労務管理 分野 — 主として日傭い労務者を対象とする

この2つの分野が明確に規定されなければならないであろう。この2つの分野を総称して港湾の労働管理と呼ぶことにする。

〔港湾労働行政の混乱〕

8. 誰が管理をするかということに関連して最初に、港湾における労働行政の問題をとりあげる必要がある。横浜港に関して、われわれがさきに調べたところによると、これは、次のようになつてゐる。

神奈川県

(1) 港湾労働の需給安定

(2) 労働者住宅の建設

(3) その他福利厚生施設（港湾病院、海員会館等）

(4) 労働運動の調査（労使の指導をも含む）

横浜市

(1) 港湾管理者としての立場からの港湾施設（労働場所）、水面の維持管理

- (2) 厚生施設（休けい所その他）の維持管理
 - (3) その他福利厚生施設（港湾病院、海員会館、労働者住宅等）
- 労働基準局

- (1) 労働基準法関係の賃金、労働条件の監督

関東海運局

- (1) 港湾運送事業法関係で労使の争議の仲裁等を行い、労働統計の作成もしているが、労働行政に関する官制上の規定はない。

その他の多くの港湾関係官公署においても、その所管事項の中で労働行政との関連を生じるが、上記のように、労働行政上の権限が極めて多方面に分散して居り多くの矛盾を持っている。（参照・「港湾における労働運動の分析」神奈川県経済調査会発行、Economic Survey No.6. 37年6月）

したがって港湾の労働行政を一体化する必要がある。

〔新規労務者の募集問題〕

9. 現在わが国の港湾が当面している問題は新らしい大規模の埠頭が続々と造られつつあるが、ここで働らく人々、すなわち近代埠頭の労働組織をいかにするかという問題である。特に若い青年層が、港湾労働力として這入つて来ないという現実を、どのように解決するかという問題である。この理由として考えられることは

- (a) 就業の不安定
- (b) 賃金の低さ
- (c) 作業の強度と安全の問題
- (d) 港湾労働者の社会的地位の低さ

等々の問題である。外国においても同様であるが、わが国においても、港湾労務者の年令構成は、他産業にくらべて非常に高くなつて居り、青年層が非常に少いことである。しかも港湾施設は年と共に

近代化しつつあり、機械の導入も著しいが、これらの事態にそなえた若い技術労働者の導入が今後の大きな問題となるであろう。

また船内業者の一部には、港湾労働は、はげしい肉体労働であつて、一種の職人風なところがある、したがつて「若い者、若い者とさわぐ必要はない、現状でけつこうやつてゆける」という意見はあるが、これは青年を訓練することによつて、現状よりもつと能率的な作業が行われるということを考えると、やはり問題である。

〔港湾専門学校〕

10. それ故に、外国の港湾でも実施されている Training School あるいは Harbor School が、わが国でも早急に研究されて、設けられるべきである。この学校を設けることによつて得る利益は

- a 卒業者を作業の幹部に配置し、その生活を保証することによつて、港湾労働者の社会的地位を向上させる1つの手段とすることができる。
- b 作業能率の向上と、港湾労働に対する労務者の気分を一新することができる。
- c 作業会社から見ても、荷主あるいは船会社の立場から見ても、作業能率の向上ということが、採算的に有利な条件となる。

このような学校の設立および維持の経費は国および港湾管理者、港湾利用者、作業会社のそれぞれの立場からの出資によつて行ふべきであろう。またこの学校に多数の宿舍を設けることによつて、港湾労働者の住宅問題の解決にもなり、これに娯楽、慰安施設を設け、福利厚生の上にもなるのである。

〔賃金と料率問題〕

11. 昨年春の港湾関係労働組合の春闘争議以来、賃金と料率の問題が、新らしい緊急な問題として登場して来た。試みに、過去におい

てわれわれが調べた船内労務者の賃金上昇と料率の上昇との比較をすれば、次のようになっている。

賃金改定年月日	2級作業員	同指数	4級作業員	同指数	荷役書類別 平均単価	同指数
昭和 26	16,153	100	13,111	100	167.22	100
28(12. 1)	16,703	103.4	13,661	104.1	—	—
29(4. 1)	17,812	110.2	14,036	107.0	—	—
31(8. 1)	21,559	133.4	17,781	135.6	164.34	98.2
32(4. 1)	24,597	152.2	21,744	166.0	168.68	100.8
34(10.21)	29,037	179.7	25,468	194.2	—	—
35(7. 1)	31,119	192.6	27,550	210.1	171.23	102.3
36(5. 1)	34,093	211.0	30,524	232.8	—	—
36(10. 1)	37,089	229.6	33,390	254.6	190.26	113.7

- (註) (1)賃金額は1日10時間、1ヶ月25日でデイトタイム13日、ナイトタイム12日で計算、諸手当を含む理論賃金である。
- (2)荷役料金単価は、類別料金の全体の算術平均で算出した。
- (3)2級作業員は2級Aをとり、4級作業員は4級のBをとつた。船内労働者の職階別賃金のうち2級のA(以前の小頭)が大体において平均値に近い位置を占めている。また4級のBは以前の平人でギャング構成の中で一番人数の多い部門である。
- (4)この表は、船内作業会社の中で大体において平均的地位にある会社の実際に支払われた賃金の額を基礎として計算した。

この結果、賃金はその結費の60%ないし80%を占める作業会社では、当然に経営の問題に当面しなければならなくなっている。

この結果、新らしい料率決定の問題が常に作業会社側から

要求されて来るが、これは港湾全体の経営、とくに荷主と船主の立場から反対されている。国民経済全般から見ると、港湾の諸掛りは、輸出コストの問題であつて、ここに1つの条件を附されるであろう。それ故に、賃金は引上げねばならず、港湾の輸出諸経費は引上げねばならないという矛盾した局面に立たされて居り、これを如何に合理的に解決するというのが、わが国の港湾当面している問題である。

〔ポートオーソリテイ問題〕

12. 今日のわが国の港湾を混乱させている問題の1つは、港湾行政の乱雑さである。そして港湾管理者の権限及び能力が、あまりにも弱少で、権限が多数の官庁とわかれて甚だしくはんざつである。これを今少し統一し、港湾管理者の権限および特にその財務能力をもつと強化しなければならないのが現状である。

次に、戦後、わが国民経済の高度成長によつて、政府の港湾投資が不足し、敗政資金だけでは不十分であるという意見が現われている。現実に大企業は、自己の工場岸壁に本船を横づけしている現状で、民間の港湾投資が強化されて来た。

最後に、民間の専用埠頭が大規模に進出したということは、公共の港湾においても、その経営問題が、民間ベースで行われるか、あるいはこれに接近することを余儀なくされつつある。

この3つの主要な理由によつて、わが国においても、強力なポートオーソリテイが設けられるべきであると考えられる。そしてこの有力なポートオーソリテイが、港湾労働管理の公共的分野を巾広く担当するのが最も好ましいのである。特に雇用については、各国でいま問題になつている安定雇用 (decasualisation) の解決手段として、一部ポートオーソリテイの雇用形式をとるなり、あるいは **employment company** を組織することによつて大巾に解決される筈である。

それ故に、港湾における労働行政の統一とポートオーソリテイの設立とが、港湾における新らしい労働管理の基礎的問題の1つであると考えられる。

〔当面の措置としての港湾経営委員会の設置〕

13. ポートオーソリテイを今すぐ設置することが困難であるならば、われわれは港湾経営委員会の設置を要望する。

この経営委員会の当面の仕事は、

- a 港湾労働者の確保および社会的地位の向上に努力すること。
- b 適正な港湾料率と労働賃金を策定すること。
- c 港湾全体の経営問題について、適切な措置を構ずること。

この最後の項目については、過去において横浜港の船内労働時間の調査において、33%のロスタイムのうち全体の26.9%が本船待ち、24.5%がはしけ待ちという数字が出ているが、これは港湾の作業において、多数の業界と業界とが関係する場面に非常に大きなロスがあるということを示している。つまり、港湾全体としての経営的体系、マネジメントが無いということである。近代港湾において港が1つ経営体であると考えられる場合、このようなロスは極限にまで縮められなければならないであろう。

この委員会は、現行行政及び管理機構はそのまゝ存続させるが、港湾管理者、行政官庁、民間の主要業界代表者、学識経験者からなり、法律上の権限を一部委託されることが好ましいのである。すなわちこの委員会の最も重要な仕事として、港湾における新らしい労働管理機構の設置、運営が行われることになるのである。

港 湾 運 送 業 の 現 状

松 本 清

(日本倉庫協会)

1.

コーウン(港運)、またはコーワン・ウンソー(港湾運送)の語は、邦語としては新しい造語に属し、「港湾運送業等統制令」の勅令名称で初めて熟した成語である。同勅令は、「国家総動員法」(昭和13年4月1日公布、法律第55号、5月5日施行)に基づき公布され(昭和16年9月16日、勅令第860号)、同年9月20日に施行された。

この勅令は、昭和20年9月29日に戦時諸法令の廃止が決定することにより、国家総動員法が廃止された結果、一応は根拠がないものとなつたのであるが、連合軍総司令部GHQは、占領政策を遂行する必要上、同勅令を事実上に生かしていた。そののち、6カ年を経た昭和26年5月29日に、政府は「港湾運送事業法」を公布(法律第161号)し、同年6月20日に施行して、昭和21年9月に「公式」に廃止した前掲の勅令の不存在による不便を補うに至つた。昭和21年9月の「公式的廃止」は、米軍の輸送司令部(Second Major Port)の強い要求のため、昭和26年までは「法律に基づかない行政」を港運業のうえに行なつていたことになる。

港湾運送業等統制令は、その名の通りに、港湾運送業(戦前のこの勅令公布までは、海陸連絡業、または水陸連絡業と呼んでいた)を戦争目的に合わせるために、国家の力により統制することを法の目的とした。当時までは、港湾運送業は自由営業に属し、そのために、全国での正確な統計は作られていないので推計の域を脱しないが、約6,000店社ないし7,500店社とされていた業者の施設と営業権との出資により、125社の統制会社に取りまとめた。

この統制令の後身として現われた事業法の公布目的は、統制解除後の港運業界に群小企業が統出して無秩序状態を出現することを防

止せんとするものであり、目的達成のために、要件充足主義による登録制を設け、営業者を拘束するのみでなく、営利のためではない自家用の事業にも規制の手を伸ばすことにした。法律名称が港湾運送「業法」とならず、「事業法」となつたのは、このためである。事業の登録制は、昭和34年10月1日から免許制に代るに至つた。

2.

港運業とは、どのような内容を有するものであるかについては、学界の興味を得ていない分野であるために、現在では、範囲を単に港湾運送事業法が示すところに限定するのを常とする。

統制令が規制の対象としたところを、まず示すと、次のとおりであつた（同勅令第2条）。

「海上運送ニ附随シテ貨物ノ船積又ハ陸揚ノ為、荷捌、積卸又ハ舢舨若ハ曳船ニ依ル運搬ヲ為ス事業及此等ノ作業ノ請負ヲ為ス事業」

というのであり、事業種類を、次のように区分して指定した（同令施行規則第3条）。

「第一種 海運業者又ハ荷主トノ間ノ請負契約ニ基キ船積又ハ陸揚荷捌ノ作業ヲナス事業

第二種 海運業者又ハ荷主トノ間ノ請負契約ニ基キ船内作業ヲナス事業及ビ其ノ下請ヲナス事業

第三種 舢舨又ハ曳船ニヨル運搬ヲナス事業

第四種 舢舨ノ積卸又ハ上屋ヘノ搬出入ヲナス事業及ビ其ノ下請ヲナス事業

第五種 木材ノ積卸筏組及ビ運搬ヲナス事業」

当時までの港運業界の用語をもつてすれば、次のように区分されたことになる。

第 1 種業務とは、「荷捌き業務」つまり

Landing and Shipping Agency, つまり Broking の 1 種となる。

第 2 種業務とは、「船内荷役業務」つまり

Stevedoring

第 3 種業務とは、「舁運送業務」つまり

Lightering

第 4 種業務とは、「浜荷役（関東地方での河岸—カシー荷役業務）」

つまり Longshoremen

第 5 種業務とは、「筏業務」つまり Rafting 統制令の施行により、逆に「荷捌き業務」を「第一種業」の如く第号で呼び慣すようになり、その余波は今日に及んでいる。

現在では、検数業 Tallying、検量業 Measuring、検数業 Surveying（法文では『鑑定業』をも規制の対象にしている。）

以上によつて明らかになることは、港運業とは陸運と海運とを接着させる事業であるということであり、海運業の一部としか見られていなかった事業が正しい認識を得てその独立を得たものとすべきである。

3.

旧くから「ミナトの発展」の表現がありながら、「コーウンの発展」という表現はない。コーウンの語が新しいこと、港湾に対する発言が港湾工学界から強く発せられていたこと、実業界の要人が官界的発言を真似ての発言に陶醉し、何ら自主性のある態度を取らないでいたこと、本邦諸港湾の盛衰史に注目をした人がないこと、などにユガミの原因が在ると言える。もつとも、港運論を体系付けようとする努力が全く行なわれていなかったと言うわけではなく、旧く実業界では山本五郎（『港湾経済論』）学界

では石川文吾（『商業理論』）の諸氏の研究があり、また中島時雄氏（『港運論は如何にして可能であるか』—『港湾』第25巻、第2号所載）も戦後この方面に着眼して、港運論樹立を叫んだ。拙著「港湾運送」（昭和25年刊、五島書店）もその一つに加わり得た。

私見をもつてすれば、一般に港湾の盛衰とする事実は港運業の盛衰を指すに外ならない。この経済活動の量の変化は、陸岸については後方地域（背後地 Hinterland）、つまりその港に依存する陸域における生産または消費される物資量の変化により、水面については船型の増大に因るを原則とする。これに加わるものが政治的理由である。

優勢な後方地域を与えられたり、船型増大への適応性を持つに至ると、その土地の港運業は急速に発展して他の港湾の港運業を圧倒するに至る。鳥羽・津が四日市と名古屋とに、堺が大阪に、平戸・唐津・国ノ津・坊ノ津が門司に勢力を奪われた事実は好例である。政治的理由を示すものとしては、開国と横浜、鎖国と長崎の関連がそれに応えることになると思われる。

「後方地域」に対照し得る語としては「前方地域 Vorderland」がある。この語の示す関係に注目した人としては後藤憲一（工学博士、現在は大阪埠頭倉庫社長）がある。前方地域とは、A港と関連の深いB・C……の諸港をA港から見た場合を指す。港運業に対する関心が薄いことは、港運業の性質が認識されていないに近いことを示すと言える。その性質を大きく補えるとすれば、次のようになる。

a) 港運業は交通現象の一つである。

港運業の目的が物の移動に資する能力を有しようとする事に在るから、交通の持つ広狭いずれの解釈に従うとしても、交通現象の一つに属することは明らかである。

b) 港運業は価値のバ(場、Sphere)の転換を図る経済活動である。

港運業は、すでに述べたように、海運と陸運とを接着させる。換言すれば、水貨を迎えて陸貨とし、陸貨を送つて水貨とする。運送が価値の空間移行、倉庫が時間的移行を目的とすることに対比し、港運は価値の場の転換を図っている。

c) 港運業は動態を持つ。

運送であれ、倉庫であれ、ともに物を静態において取扱うのに対し、港運は場の転換をする関係で常に動態である。転換はさらに物群の集合と分割とを行なう。

4.

昭和 36 年末現在で、日本には次記の如くに港湾が存在する。

a) 特定重要港湾	7
b) 重要港湾	73
c) 地方港湾	965
d) 避難港	35
e) 漁港法での漁港	2,725
合 計	3,805

港運業的に見た場合には(a)(b)(c)の三つが関与すると言える。(a)の 7 港とは、京浜・清水・名古屋・四日市・大阪・神戸・関門をいう。

港運業は、既述した事業法によりその内容を区分されているが、理論的な検討が行なわれていないために、業界として大きく不利益を受けている。区分の順に従い、かつ主なものについて、以下若干の紹介を行ない、学界の注目を要請したい。

第一種業について、まず述べたい。

「充分な労務者と、充分な艀船とを用意すること」、これが第一種業者と船会社との間で契約される荷捌きの業務のキー・ポイントで

ある。請負業者は、だから、船内荷役業者（第2種業者）と契約して十分な労務者を手配し、自家舁・借舁（第3種業者）を掻き集めての十分な舁船腹を準備する義務を負担するのであるが、この義務を裏打ちするのに何があるのかとなると、イキナリ「対価」があるとの考え方が、今まで一般に行なわれて来ている。

現在の荷捌き（荷揚げについて）の区分は、次のとおりである。

- (ケ) 総 揚 げ Shed delivery
- (イ) 浜 渡 し Special delivery
- (ウ) 直 渡 し Alongside delivery

荷捌契約は、一般各社の個々の航路別に契約されるのみでなく、往航・復航別さえにも細分され、しかも荷捌業者はその船会社の競争航路になる他の船会社と荷捌契約を締結することを禁止される状態にあるから、契約自体は完全に排他的である。排他的であり、独占的であるということは、契約の上から「荷捌権」というものを設定しない限り、理論的には説明できない。

ところが、実際では、前記の荷捌き方法の区分が示すように、直渡しが盛んに行なわれるから、(ケ)と(イ)とに充当する舁船腹以上の船腹充当の要と不要とは不確定事項になるのみでなく、当然に(イ)項として処理すべきであろう利益が侵害されることにもなる。(ケ)が完全に排他的、(イ)は半ば排他的、(ウ)は完全に「容他の」である事実が、港運業に対する理論の不足、研究の不足から、何らの疑問も抱かれないで併存している。こうしたことは、荷積みについても同じように言うことができる。

荷積みについては、荷捌権が確立していないことにより、輸出貿易の金融面に障害を招いていることを指摘する必要がある。それは Received B/L 制度が荷捌権と密着するからである。

第二種について、次に述べたい。

船内荷役とは読んで字の如く、船艙内に在つて、荷揚げ・荷積みのための作業をすることである。なお「荷役」はニエキ（-e-）と読むのが正しいはずながら、ニヤク（-ya-）と旧くから読んでいる（註、役員・世話役の如く職責を示すときは -yaku、懲役・苦役・使役の如く労務を示すときは -eki である。）

船内荷役は付加価値の塊りであると言うことができるから、外国船に関する限り、外貨手取率が100%に近い産業である。この点に関しては、次の数字が注目を要する（前掲、要覧参照）。

貿易貨物船舶積取比率（邦船）

昭和歴年	輸 出	輸 入	合 計
21	93.6%	20.2%	51.6%
25	17.3	26.8	24.6
30	43.6	52.1	50.6
31	44.8	47.5	47.1
32	49.2	42.8	43.6
33	56.6	57.4	57.2
34	54.6	53.8	53.9
35	52.4	47.5	48.0
36	49.3	41.3	42.0

外国貿易は、原料代プラス付加価値の和と付加価値との比が問題になり、この比が大きいほど好ましいとされるのであるのに、日本産業のうちで、外貨手取率が相当高位に在るはずの船内荷役については、政府は低物価政策ないし公共料金の故をもつて、できる限りに低く押さえることに努力をしている。それでいて、船内荷役料の流通経費の大きさについては研究することがない。

邦船の手取率は、昭和33年の57.2%をピークとして、そののちは漸次に減少しつつある。

換言すれば、外船の比率が増加しつつある。船内荷役料の低いことで日本はすでに定評があるのに加えて、外船の比率が増加しつつあることは、日本の船内荷役料の低いことが外船の利益を年々扶助することを意味する。

昭和36年度という会計年度に前表の数字を修正すれば、次のようになる。

昭和	輸出(千トン)	邦船(千トン)	邦船率
36	11.829	6.028	51.0%

輸入(千トン)	邦船(千トン)	邦船率
121.109	48.872	40.4%

合計(千トン)	邦船(千トン)	邦船率
132.938	54.900	41.3%

昭和36年度の外国貿易高は、通関ベースで輸出4,322百万ドル、輸入6,008万ドル、合計10,330百万ドルであるから、貨物1トン当りは、132,938千トンで割ることにより、77.7ドルとなる。雑貨率をもつてすれば、船内荷役料はトン当り70セントであろうから、流通経費率は0.9%である。この比率を大きいと見るか、それとも小さいと見るかは客観性がないだけに困難であるが、政府は船内荷役の原価の査定にあたり、あらゆる項目に及んで削除と減額とをするのが常である。

労働市場の賃金水準からだけで政府は割り出しているのであろうが、船内荷役労務者の作業環境の悪いこと、危険度の高いこと、労働者の知的水準が外国に比して相当に高いことなどを考慮に入れると、外国のそれに比して低きに過ぎることを容易に知ることができる。原価査定に狂いがあるために、港湾労働者に対する福祉向上が業者の自主性において行なわれず、削った部分だけは、

廻わり廻わつて社会政策の形で国家費用としての拠出になる。

船内荷役料の低いことが、本邦の港湾活動に別の形で不要に近い負担を与えていることが看過されている。それは、海運業の国際性に基づくところであるが、本邦の港湾は日本の地理的位置とは無関係に接続作業と徹夜作業とが多いことである。

6.

第三種の舢舨船 Lighter, Barge については、次の問題がある。荷捌権の不確立が原因の一部を作っているが、船腹確保の方法に乏しいことである。昭和 35 年から昭和 36 年にかけて港湾活動のマヒ状態を生じたのも、屑鉄の輸入を除けば、船腹確保の乏しかつたことが大きく作用していたと言える。

荷捌きの区分で述べたように、荷捌きの契約が独占性を持つとは言いながら、浜渡しとしても請負契約の内容として当然に成立しているのではなく、その請負契約者が舢舨運送業者として貨主と結ぶ契約として成り立っているに過ぎないのであるから、利益の点では「半ば排他的」であるけれども、実質面では直渡しにあたつて運送に従事する他の業者と同一の立場に立つ点でその排他性のウエイトが小さい。「充分な舢舨船腹の配置」という負担は単純に負担として残る。

また、舢舨運送自体の輸送量にも注意を要する点がある。昭和 36 年度の営業用トラックが輸送した量は、路線運送が 19,315 千トン、区域運送が 420,581 千トン、合計 439,896 千トンである。舢舨の陸一陸 Land to land の輸送が 9,929 千トンで、陸送を 2% だけ緩和させていると見ることができる。

第四種の沿岸荷役は浜荷役のことである。浜荷役に大きく関連するのが、上屋（ウヤ、Transit shed）であり、最も誤解された施設である。

上屋とは、構造が倉庫に比して簡略であり、その任務は貨物の一

時蔵置、つまり仮置きに在るとするけれども、構造の簡略は上屋の本来の姿ではなく、単に歴史的なものであるに留まる。仮置きとは、現象的な把握であるに留まり、本質を捉えたものではない。上屋の本質は、陸上に在る擬制された船舶でなければならない。

港運業の介在により、自然の地形に支配されている運送、つまり海運と陸運とが、地形の支配の打破というものを前提にするのでなければ、その接続はあり得ない。上屋によつて接続されるということは、上屋が打破していることを意味する。

そうした機能がある上屋の設置、または運営について、明治・大正に及んで広く設けられた官設・公設上屋の存在が、民間上屋の運営を狂わせるに至つた。上屋料の算定として「シキリヨ（敷料）」観念、つまり従量率観念が支配的になつて、そこには管理事務への報酬の軽視、さらには資本維持の原則否定をも招くに至つた。これが、上屋貨物は運送途上に在る貨物であつて、寄託貨物ではないとの説を生み出すにも至つた。商法第597条の否定でもあることになつた。

港 湾 運 送 事 業 諸 統 計

(第1表) 港 運 事 業 者 数

		一般港運 事 業 者	個別港運 事 業 者	曳 船 (隻)	(千HP)
5 大 港	昭和 32	360	1,540	590	38
	36	380	1,520	730	51
其 他 港	32	310	1,140	330	21
	36	340	1,140	320	22
合 計	32	670	2,680	920	59
	36	720	2,660	1,050	73

(註) 5大港：京浜・名古屋・大阪・神戸・関門

(第2表) 86指定港の荷役業者実数

(昭和36年)

資本金による区分	社数	比率
個人と1,000万円以下	1,262	80.3%
1,000万円～1億円	239	15.2
1億円以上	70	4.5
合 計	1,571	100.0

(第3表・A) 全国港湾取扱貨物量

(単位 千トン)

昭和	外国貿易	内国貿易	合 計	合計比 (昭和30=100)
10	38,050	178,121	216,171	84
20	—	32,450	32,450	13
25	17,828	100,726	118,554	46
28	43,315	189,097	232,411	90
29	46,013	192,902	238,916	93
30	50,028	207,293	257,320	100
31	61,474	236,416	297,890	116
32	71,773	264,868	336,642	131
33	63,366	250,150	313,516	122
34	82,739	290,014	372,753	145
35	107,031	348,337	455,369	177
36	136,964	388,462	525,426	204

(註、昭和36年分は暫定)

(第3表・B)

全国港湾主要品目別取扱量

(単位 千トン)

品 目 別	昭和32年 (A)	昭和35年 (B)	B/A
米 穀 類	7,440	9,460	125%
飲 食 物	15,928	11,463	72
塩	4,150	5,583	135
鉱 油	50,678	83,296	164
石 炭	74,120	79,550	107
鉱 石	19,337	23,448	121
石 灰 石	10,970	14,924	136
セ メ ン ト	11,508	16,815	146
肥 料	4,871	7,836	161
薬 品	5,494	6,590	120
材 木	17,271	20,809	120
鉄	25,000	30,518	123
金 属 製 品	4,924	5,516	112
機 械	4,997	2,444	49
漁 獲 物	6,920	7,864	114
其 他 共 計	336,642	455,369	135

(第4表) 汽船船内荷役量

(単位 千フレート・トン)

昭和	5 大 港	其 他 港	合 計	合 計 比 (昭和=100)
28	35,761	27,066	62,827	94
29	34,362	26,521	60,883	92
30	37,482	29,044	66,526	100
31	44,241	35,233	79,474	119
32	51,189	43,336	94,525	142
33	45,011	37,686	82,697	124
34	57,464	46,546	104,010	156
35	69,590	63,477	133,067	200
36	81,340	83,538	164,878	248

(第5表・A) 解 船 保 有 量

	昭和	(隻)	(千トン)
5 大 港	32	5,490	727
	36	6,280	876
	(36/32)	(115%)	(121%)
其 他 港	32	2,600	349
	36	2,300	336
	(36/32)	(88%)	(96%)
合 計	32	8,090	1,076
	36	8,580	1,212
	(36/32)	(106%)	(113%)

(第5表・B) 船 船 運 送 量

(単位 千トン)

	昭 和	船 - 陸 船 - 船	陸 - 陸 相 互 間	合 計
5 大 港	3 2	3 6,5 3 9	4,2 5 6	4 0,7 9 5
	3 6	4 6,3 6 1	6,9 6 7	5 3,3 2 8
	(36/32)	(127%)	(164%)	(131%)
其 他 港	3 2	1 2,0 0 8	3,3 6 2	1 5,3 7 0
	3 6	1 2,8 8 1	2,9 6 2	1 5,8 4 3
	(36/32)	(107%)	(88%)	(103%)
合 計	3 2	4 8,5 4 7	7,6 1 8	5 6,1 6 5
	3 6	5 9,2 4 2	9,9 2 9	6 9,1 7 1
	(36/32)	(122%)	(130%)	(123%)

統計について：

第1.2.5.表は、昭和37年の港湾博覧会（東京）展示による。

第3.4.表は「運輸経済統計要覧」（昭和37年度版、交通統計研究所）

による。

衣 浦 港 の 交 通

— 主として知多側についての考察 —

松 浦 茂 治

(愛知学芸大学教授)

1、は し が き

ここに取上げた衣浦港は、愛知県の知多半島および三河平野に囲まれた周囲約 70Km 水面積約 57Km² の西北に細長い知多湾に点在する武豊、半田、龜崎、刈谷、高浜、新川、平坂並に大浜漁港の 8 港を統合し、昭和 32 年に重要港湾に指定されたもので、知多半島をはさみ名古屋港に隣接している。この港の開港指定(武豊港と湾内諸港となつている)は遠く明治 32 年にさかのぼることが出来るのであるが、之の後の発展は比較的に停滞がちで今日に及んだ。

昭和 34 年より特定港湾施設石炭埠頭(水深—7.5 m)1 バースが武豊地区に建設されることになり工事が進行中であるが、昭和 36 年末現在の港湾施設としては、繫留施設としての小型船対象の荷揚場 3,147 m、船舶接岸用岸壁は全部で水深—4.5 m、3 バース(294 m)に過ぎないのである。

しかしこの度、名古屋、四日市等を中心とする中部経済圏の飛躍的发展と、国民所得倍增計画によつて、昭和 45 年を目途として海面埋立により 1,700 万 m² (510 万坪)の臨海工業用地造成と、本港の接岸施設の増加を計るため、港の中央部に東西兩岸より埠頭を突出させ、15,000 D/W 級の水深 10 m 岸壁を西埠頭南側に 2 バース、延長 370 m、東埠頭に 1 バース、延長 185 m を建設し、米穀類、飼料等の外貿貨物 100 万屯を取扱う計画が実施されることになつた。なおこの東西両埠頭間に橋梁を架設して、湾の東西を結ぶ道路を建設することにもなつている。またこの両埠頭の北側(湾奥側)に内貿用 2,000 D/W 級、水深 5.5 m 岸壁 16 バース延長 1,440 m を建設し、

主として金属、鉱石、雑貨等 130 万屯（既存のものと合せて、300 万屯を目標とする）の取扱を可能ならしめようとしている（図 1）以下このような衣浦港の現状の実態について、問題点を摘出し、将来計画に資せしめようと思うのである。

1) 税関行政上では、昭和 34 年から武豊港を衣浦港と改称した。なお、武豊港開港指定の明治 32 年 8 月は、わが国開港場の中でも古い歴史を持つもので、昭和 38 年には開港 75 周年を迎えるわけである。

この明治 32 年という時期は、日清戦争を契機としてわが国産業革命が漸く結につき、国民経済が漸く発展期に入つた時期である。これに呼応して、貿易面でも、之れまでの横浜・長崎・函館・神戸・新潟・大阪の 6 開港場にたいし、一挙に 18 開港場が追加指定され、積極的貿易政策がとられた一転機であつた。武豊港は、姉妹港四日市港と共にこの 18 開港のなかにあり、伊勢湾をへだてた対岸にある四日市港とともに伊勢湾港口を把し、漸く中京工業都市として発展態勢を示してきた名古屋の外港としての役割が意図されていたのである。

すなわち今日の名古屋港発祥の地ともいうべき熱田の港は、幕末まで東海道通路の桑名（江戸末期には四日市がこれにとつて代りつつあつた）への渡航地として、また参勤交代の舟着にも利用され繁栄したが、この港に出入した舟は 500 石未満の小型和船であつた。明治維新以降は和船に代つて汽船が多く使用されるようになり、船型もまた漸次大型化されるに及んで、熱田の港は漸次沈滞していつた。こうして明治 13 年より熱田港から保田沖（現在の名古屋港の位置）へ通ずる滞筋の浚渫を行い、僅かに 200 屯程度までの船舶の航行が維持されていたにすぎない。このため名古屋の海外への窓口は主として、明治 22 年より開通した東海道線により神戸港にのみ開かれていた。

しかし、この明治 32 年 8 月を転機として、武豊および四日市の二港をその外港として確保することになつた。武豊港は、これよりさき、すでに明治 19 年 3 月に熱田から鉄道武豊線が開通により、また港近くまで水深 5 m の等深線を持つ天然の良港であつた。四日市港もまた稲葉三右衛門など先覚者の非常な努力により港湾設備の修築が行われていた。こうして名古屋は自らの港を持たず、鉄道を通じて武豊港に、また舩を通じて四日市港に接続し、外国との接触を始めることになつたのである。

しかし、名古屋はその後ますます産業が発達するに伴い、自らの港を造成する（人造港）に至るのである。すなわち明治 29～43 年にかけて、名古屋港第 1 期築港事業が推進され、この工事半ばの明治 40 年 11 月開港場の指定を受けるに至るが、これにつれて武豊港の外港としての役割は薄くなつていく。この間の事情は四日市港も同じであるが、四日市港が棉花、少し遅れて羊毛、その後は原油輸入港としても港勢の発展を維持し得たのに対し、武豊港は玉蜀黍輸入港として特色を示した以外にみるべきものの少く、沈滞の途を辿つてきた。

2、棉花輸入港としての適格性

ここではまず、棉花の衣浦港直輸入の可能性について考察したい。また衣浦港勢力圏として、知多半島の西側の常滑から阿久比・東浦・大府を経て、北は刈谷・豊田まで、東は岡崎・額田郡から南方浦郡まで引いた線に囲まれた地域を考えることにする。これは大体、衣浦港湾管理者の考えられているものに従ったのである。

この地域内で消費される棉花の量に関連して表1の(イ)を作製してみた。ここで注意しなければならないことは、衣浦港勢力圏内で消費される棉花のうち、名古屋港揚と推定されるものは80%程度であるということで、残余の20%程度は四日市港・阪神港などで陸揚・通関手続されて、そこからトラックまたは鉄道で輸送されてくるのである。たとえば昭和35年度K紡績安城工場では、消費棉花の40.9%が名古屋港揚げで、そこからトラックで搬入され、34.7%の四日市港揚と22.4%の神戸港揚は、いずれも鉄道で搬入されている。同年度K紡績碧海郡桜井工場では、70%は名古屋港揚げでトラックで搬入されたが、残余30%は神戸港揚げで、そのうち80%は鉄道で、残余の20%はトラック便で搬入されている。

同年度のK紡績碧海郡知立工場では100%名古屋・四日市港(この両港間の分類不明)で陸揚げされ、全部がトラックで搬入されている。また同年度のM紡績刈谷工場では98%が名古屋陸揚げ後トラック輸送により、残余の2%の半分ずつが四日市港揚と神戸港揚であり、いずれも鉄道輸送によつて搬入されている。さらに半田のI紡績乙川工場では、81.5%が名古屋・四日市港(この間の分類不明)で陸揚げされてトラックで搬入され、残りの18.5%が神戸港で陸揚げされ鉄道で搬入されている。ところで以上は、それぞれの陸揚港で通関手続を経たものを考えたわけだが、これとは別に、名古屋港貨物駅の調査によれば、毎年阪・神港特に神戸

棉花輸入量と県内・衣浦港勢力圏消費量

表 1 の(イ)

(KG・%)

年	日本全輸入	名古屋港輸入	愛知県内消費	衣浦港勢力圏 内消費
昭和31	601,089,158 100.0	142,746,575 23.7 100.0	105,761,303 17.6 74.1 100.0	65,918,301 11.0 46.2 62.3
昭和32	588,556,915 100.0	145,605,077 24.7 100.0	122,660,374 22.0 84.2 100.0	77,183,119 13.1 46.2 62.9
昭和33	509,861,708 100.0	129,291,298 25.4 100.0	114,227,249 22.4 88.3 100.0	55,365,382 10.9 42.8 48.5
昭和34	607,378,073 100.0	141,592,718 23.3 100.0	98,060,004 16.1 69.3 100.0	58,268,388 9.6 41.2 59.4
昭和35	701,394,030 100.0	176,108,054 25.1 100.0	147,228,768 21.0 83.6 100.0	70,995,936 10.1 40.3 48.2

注1. 全輸入および名古屋港輸入は通関統計による。

注2. 県内および衣浦港勢力圏内消費量は、各年とも7月における地域内消費量（日本紡績協会調査）に12を乗じて算出した。

注3. 県内で消費される棉花の80%前後が名古屋港揚げのものと推定される。

港より2,000 MT程度が鉄道で名古屋港まで回送され通関手続きされている（名古屋港輸入分の1～1.5%に当たる）。これは名古屋

屋港陸揚予定のものが、積載してきた本船の荷役の都合等で、西廻り航路最終港の神戸港まで送られてしまう場合等に発生する事例のようである（西廻り航路船は、北・中米綿を積載してくる。

表 1 の(ロ参照)。

表 1 表の(ロ) 名古屋港輸入棉花主要仕出国別比率

	昭和 3 1	昭和 3 2	昭和 3 3	昭和 3 4	昭和 3 5
アメリカ合衆国	31.5	52.6	36.0	17.2	45.9
メ キ シ コ	27.4	17.2	25.6	37.9	24.7
サルバドル	4.1	2.3	5.3	8.6	5.6
ニカラガ	1.5	1.1	2.2	5.4	1.1
ブラジル	9.6	5.5	4.5	3.6	1.2
西パキスタン	10.8	10.0	7.8	5.4	4.2
ウガンダ	1.1	2.3	5.3	6.3	1.8
エジプト	3.5	5.7	2.2	3.3	1.9
その他の	10.5	3.3	11.1	12.3	13.6
計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注 1. 名古屋税関外国貿易年表（数量）により算出。

注 2. アメリカ合衆国・中南米等よりの西廻り航路によるものが大きな比率を占めている。

名古屋港から鉄道で発送される棉花量は、表 2 によつて考察されるように、名古屋港輸入量の 20～30%で、この比率は漸減傾向を読みとることが出来る。これはトラック輸送比率の漸増に対応するものと見てよからう。

表 2 名古屋港輸入棉花の鉄道による発送先

(MT・%)

年	名古屋港 輸入量	発 送 駅	発 送 量	静岡県向	富山県向	愛知県向	その他向
昭和 32	145805	名古屋港駅 東名古屋港駅 西名古屋港駅	48110	12682	6689	10051	18688
	100.0		33.0 100.0	26.4	13.9	20.9	38.8
" 33	129291	名古屋港駅 東名古屋港駅 西名古屋港駅	39069	11779	5330	3498	18462
	100.0		30.2 100.0	30.1	13.6	9.0	47.3
" 34	141593	名古屋港駅	30241	8325	5660	3497	12759
	100.0		21.4 100.0	27.5	18.7	11.6	42.2
" 35	176108	名古屋港駅 堀川口駅	32309	10285	6373	2438	13213
	100.0		18.3 100.0	31.8	19.7	7.5	41.0

注 1. 名古屋港駅の資料により算出。

注 2. 名古屋港駅が主要な発送駅 (70～80%)である。

注 3. 年により発送駅に差異があるが、資料の関係で不揃のまま表を作製した。

なおこの遞減傾向は県内向について一層顕著に認められる。発送先を府県別にみれば、東方の静岡が最も多く、北陸の富山がこれに次ぐ。北陸向が比較的に多いのは、裏日本海岸に棉花陸揚港が存在し

表 3 名古屋港棉花移出入 (トン)
移入(仕出港) (仕向港)移出

昭和 31

横 浜	16,955	四 日 市	18,606
神 戸	15,729	横 浜	1,109
四 日 市	4,369	神 戸	692
大 阪	3	大 阪	197
合 計	37,056	合 計	20,604

昭和 32

神 戸	24,339	四 日 市	31,872
横 浜	19,229	神 戸	1,247
四 日 市	13,621	横 浜	334
大 阪	5	大 阪	39
合 計	57,194	合 計	33,492

昭和 33

神 戸	19,780	四 日 市	24,564
横 浜	17,151	横 浜	197
四 日 市	6,300	神 戸	98
大 阪	569	大 阪	10
合 計	43,800	合 計	24,869

昭和 34

神 戸	15,001	四 日 市	37,741
横 浜	13,110	横 浜	935
四 日 市	9,147	神 戸	555
大 阪	777	大 阪	199
合 計	38,035	合 計	39,430

昭和 35

神 戸	26,683	四 日 市	62,724
横 浜	23,556	横 浜	1,434
四 日 市	11,972	大 阪	584
大 阪	486	神 戸	561
そ の 他 諸 港	232		
合 計	62,929	合 計	65,303

注 1. 名古屋港管理組合の資料による。

ないためである。

なお名古屋港の機帆船による、棉花移出入は表3の通りで、荷揚・積出はほぼバランスがとれており、西の神戸港と東の横浜港から受入れて、南に隣接する四日市港へ出していると言つた動きが見られる。すなわち近年は、羊毛輸入が四日市港へ集中していくのに対し、この地域へ輸入される棉花の相当量が、四日市港沖を素通りして名古屋港まで入つて来る（陸揚港の東漸傾向とも言えよう）という現象がみられる。これは専門化と大量取扱化の利益によるものと言つてもよい。

さきの表1の(1)については、一層の分析と研究が必要である。すなわち、名古屋港の棉花輸入は、わが国棉花全輸入の28～25%前後で、最近5カ年間この比率はほぼ安定したものである。名古屋港輸入量に対する愛知県内消費量（この愛知県内消費棉花の20%程度は、名古屋港以外の港で陸揚げされたものと推定される）の比率は75～85%で、これも最近5カ年間は比較的に安定している。名古屋港輸入量に対する衣浦港勢力圏内消費量（この場合も、愛知県内消費の場合に考えたと同じように、その20%程度は名古屋港以外の港で陸揚げされたものを含むと推定される）の比率は40～45%で、これもほぼ安定的と言つてよい。なお圏内消費量のわが国棉花輸入量に対する比率は10%程度に安定している。

次に棉花輸入、それに関連して綿糸・綿織物生産の中心が、第二次大戦後のわが国綿業復興期を一つの転機として、阪神地域から東海地域へ車漸したことについて分析してみよう。まず棉花輸入については、表1.4.5.6.にみるように、戦前は80～90%が阪神両港経由であつたが、昭和28年にまず名古屋港が一躍対全国比12%に進出した。四日市港は、すでに大正時代から3～5%の比率を維持して来たのであるが、この名古屋港の躍進に歩調を合わせ、同じ年に7%を超えるに至つた。以来両港ともじりじり

表4 大正末・昭和期における棉花の主要輸入港全国比

(金額比・%)

港 別	大正9	大正10	昭和4	昭和5	昭和6	昭和7	昭和8	昭和9	昭和10	昭和11	昭和12
神 戸	63.5	72.7	68.4	66.5	63.3	62.5	55.7	59.7	60.7	62.5	60.3
大 阪	8.0	4.7	14.4	18.3	21.6	25.8	31.7	28.5	26.7	27.2	28.0
横 浜	14.3	14.1	8.4	7.0	7.4	7.1	6.9	6.6	7.3	6.6	1.9
名古屋	0.02	0.08	0.7	0.9	0.3	0.5	0.7	0.2	0.4	0.4	0.4
四日市	9.4	4.6	4.3	3.5	3.1	1.0	1.9	2.2	2.4	1.6	2.4
その他	4.78	3.82	3.8	3.8	4.3	3.1	3.1	2.8	2.5	1.7	7.0

注 1. 日本外国貿易年表による。

注 2. その他のうちでは門司港が主要なものである。

表5 戦後における名・四
港棉花輸入量全国比
(MT・%)

	全 国	名古屋	四日市
昭和26	379,657	1.4	4.8
" 27	427,910	1.5	1.3
" 28	483,834	12.0	7.4
" 29	489,334	16.7	10.6
" 30	440,920	22.0	11.0

注 1. 名古屋税関月表、日本外国貿易年表による。

表6 わが国港別棉花輸入量全国比

(数量比・%)

	名古屋	四日市	横浜	大阪	神戸
昭和31	23.7	10.8	5.0	15.9	48.3
" 32	24.7	9.3	5.4	15.1	52.6
" 33	25.4	7.8	5.1	15.4	55.1
" 34	23.3	9.4	4.5	14.9	53.3
" 35	25.1	10.9	5.1	14.1	54.0

注 1. 名古屋税関、横浜税関、大阪税関、神戸税関の各外国貿易月表による。

注 2. 全国輸入量は昭和31年大蔵省告示第7号「輸出入統計品目に関する告示」第263-01棉花により名古屋・四日市・大阪の各港については、263-012繰綿(263-01よりも極く僅か少なくなる)による。横浜については、263繰花(これはコットンリンター・綿糸くず等も含み、263-01よりも相当多くなる)。神戸については棉花(これは、横浜の場合と同様のものと推定される)による。

注 3. 前項のように各税関月表の統計が統一されていないが、ここでは調整統一する余裕がなかつた。したがつて、全国を100として年により4~9の超過となるが、横浜および神戸の比率が水ましされているものと考えてよい。

と比率を高め、最近では名古屋港は25%に達し、四日市港を合せれば35%を確実に維持している。神戸港は今日もなお50%程度を占め、棉花輸入量は神戸・名古屋・大阪・四日市の順になっている。

綿糸生産については、表7.8.9 12.13.14. にみるように、大阪時代は、東京地域、東海地域、阪神地域、岡山・広島地域等に生産地が分散していたが、阪神が第一位にあり東海は第二位にあつた。この大阪優位の態勢は、昭和八年頃よりすでに調落のきざしはみられたが、とに角第三次大戦勃発時まで堅持された。ところが戦後の綿業復興期に愛知がぐんぐん伸びて、大阪と殆んど拮抗するに至り、両府県は、それぞれ20%前後を占めている。しかし大阪はその隣接県である兵庫・和歌山が伸びなやみ、むしろ比率低下の傾向にあるのに反し、愛知はその西隣接県の岐阜・三重特に岐阜が確実に上昇の勢を示し、さらに東隣接県の静岡も僅かながら成長の動きをみせているので、東海四県は全国生産の36%余を占め、阪神三県の29%余を押えて全国第一位に立つに至つた。

綿織物生産についても、表10.11.12.14 にみるように、ほぼ綿糸生産におけると同じ傾向を示すが、阪神地域より東海地域への重心移動傾向は一層強く、東海地域四県は綿糸の場合のそれよりもさらに3~4%高い比率を占め、しかもこの高い比率は東の静岡の高い成長率によつて支えられている。このように、棉花輸入港、綿糸生産地、綿織物生産地が、まず阪神および東海の二つの中心に集中して行つたが、その後になつて西の中心地であつた阪神から東の中心地の東海へ重心が移動しつつある。しかして、棉花輸入港よりも綿糸生産地の方が、さらに綿糸生産地よりも綿織物生産地の方が一層早い速度で東へ移りつつある（東漸運動の最も遅れているのは、棉花輸入港よりも綿製品輸出港で、今日でも95%以上が阪神港より輸出されている）。ところで、東へ移動すると言つても、横

表 11

戦前における綿織物の主要府県生産額全国比

千円(%)

	全 国	愛 知	三 重	岐 阜	静 岡	左記 4 県 の 計	大 阪	兵 庫	和歌山	左記 3 県 の 計
昭和 4	637.546 (100.0)	21.6	3.9	1.6	5.1	32.2	31.7	7.0	2.4	41.1
" 5	416.256 (100.0)	18.5	3.8	1.8	8.0	32.1	29.8	7.2	1.8	38.8
" 6	376.379 (100.0)	17.6	3.2	1.7	7.8	30.3	33.0	7.6	1.4	42.0
" 7	434.099 (100.0)	20.4	3.1	1.5	5.9	30.9	31.2	7.8	1.6	40.6
" 8	609.484 (100.0)	19.6	3.4	1.5	7.6	32.1	31.2	7.3	2.6	41.1
" 9	689.009 (100.0)	19.9	3.6	1.3	7.6	32.4	29.6	8.0	2.1	39.7
" 10	686.843 (100.0)	19.5	3.7	2.0	7.9	33.1	28.1	8.6	1.8	38.5
" 11	716.009 (100.0)	19.3	4.4	1.9	8.5	34.1	27.2	8.3	1.9	37.4
" 12	876.983 (100.0)	18.0	5.2	1.7	7.6	32.5	27.8	9.6	1.7	39.1

注 1. 工業統計表による。

表 12

東海 4 県における綿糸・綿織物生産高

(糸 : 1,000 MT)

(織物 : 100 万 M²)

品名		全 国	三 重 (全国比)	岐 阜 (全国比)	愛 知 (全国比)	静 岡 (全国比)	4 県計 (全国比)
綿 糸	昭和 31	475(100.0)	20(4.3)	33(7.0)	93(19.6)	27(5.6)	173(36.5)
	" 32	513(100.0)	20(3.9)	33(6.4)	106(20.7)	26(5.2)	186(36.2)
	" 33	423(100.0)	16(3.8)	28(6.7)	87(20.6)	23(5.4)	154(36.4)
	" 34	463(100.0)	20(4.2)	32(7.0)	90(19.5)	26(5.5)	168(36.3)
	" 35	544(100.0)	27(4.9)	36(6.6)	106(19.5)	32(5.9)	201(36.9)
綿 織 物	昭和 31	2,910(100.0)	66(2.3)	16(0.5)	723(24.9)	360(12.4)	1,165(40.1)
	" 32	3,212(100.0)	69(2.1)	16(0.5)	821(25.6)	398(12.4)	1,304(40.6)
	" 33	2,646(100.0)	59(2.2)	13(0.5)	668(25.3)	305(11.5)	1,045(39.5)
	" 34	2,757(100.0)	55(2.0)	17(0.6)	652(23.7)	316(11.5)	1,039(37.7)
	" 35	3,222(100.0)	67(2.1)	21(0.7)	821(25.5)	367(11.4)	1,256(39.0)

注 1. 繊維統計年報による。

表 13 東海3県(三重・岐阜・愛知)綿糸生産高

(MT)

		生産高 (全国比%)	指数
昭和	28	120,830(30.4)	100
"	29	133,657(30.6)	111
"	30	120,234(31.0)	100
"	31	146,579(30.9)	121
"	32	159,246(31.1)	132
"	33	131,104(31.0)	109
"	34	142,430(30.8)	118
"	35	168,793(31.0)	140

注 1. 繊維統計年報による。

表 14 関西3県における綿糸・綿織物生産高の全国比

(数量比)

品名	年	大 阪	兵 庫	和 歌 山	3 県 計
綿 糸	昭和 31	19.3	4.4	2.8	26.5
	" 32	21.8	4.2	2.7	28.7
	" 33	22.2	4.2	2.7	29.1
	" 34	22.4	4.5	3.0	29.9
	" 35	22.0	4.6	3.0	29.6
綿 織 物	昭和 31	20.5	4.9	1.5	26.9
	" 32	20.6	4.5	1.5	26.6
	" 33	21.3	6.8	1.3	29.4
	" 34	22.4	7.5	1.3	31.2
	" 35	22.7	6.7	1.3	30.7

注 1. 繊維統計年報による。

浜港の棉花輸入、東京・神奈川の綿糸・綿織物生産は成長というよりも、むしろ衰退傾向を示し、東海地域(北陸の富山等も成長傾向

を示している) という一つの中心地域に向つて重心が集中しつつあるとみることが出来る。

棉花輸入に関連して行つた以上の分析により導出し得た一つの結論は、わが国綿業の中心地域である東海地域で消費される棉花(東海四県に北陸を合せれば、わが国棉花輸入量の49%ほどになろう)を、衣浦港経由で輸入することが、経済的合理性という見地から見て最適であるということである。現在東海地域への棉花輸入の大部分を担当している名古屋港は、入出港船舶が輻輳して、沖待船が続出している。名古屋港は、伊勢湾口から、外港航路(延長7,500m・巾員22.0m・水深9.0m)および内港航路(延長4,470m・巾員16.0m・水深9.0m)を通過して、漸く岸壁のある船溜に到達し得る港である。容積・重量ともにかさばる棉花輸入は東の衣浦(羊毛輸入は西の四日市港)に委譲し、綿製品(および毛製品)輸出港の東漸を促進し、これらの輸出港となるべきである。すなわち繊維原料は、伊勢湾口の両端にある衣浦・四日市両港より輸入し、之れらを原料として得られた製品を、伊勢湾奥の名古屋港より輸出するという港湾利用態勢を確立することが、専門化と大量取扱化による能率向上をもたらすと考えられるのである。しかし現在は商慣習上から、棉花輸入は西から神戸・大阪・四日市・名古屋・横浜の五港に、また輸入棉花取扱倉庫業者は、三菱・三井・東陽・名港・四日市の五社にそれぞれ限定されているので、経済的条件からは衣浦港輸入が勝れていても、その実現には相当の努力が必要であらう。

以上の衣浦港棉花輸入の有利性を要約すれば、次のようになる。

1) 綿糸・綿織物の生産地がすでに阪神から東海へ移動しているのに、神戸・大阪などで陸揚され、鉄道・トラックで東へ輸送され、今日の交通難を激化しているから、輸入港の東漸を行つた方がよい。東海地域でも東の静岡県の綿業成長率が高い。したがつ

て棉花輸入は名古屋港よりさらに東の衣浦港に集中させて、大量取扱化の利益が得られるようにした方がよい。 Ⅲ) 名古屋港は将来修築されるとしても、南部臨海工業地帯の発展により、依然として入出港大型船が輻輳するのであろう。名古屋港よりも外洋に近く、岸壁近くまで水深の深い衣浦港入荷揚した方がよい。²⁾

Ⅳ) 西で陸揚げして、東海地域まで輸送する費用を節約することが出来、それだけコスト・ダウンに貢献できる。

なお以上の最後の項目の運賃について、表 15. 16. 17. 18 により計算してみると、東海地域の地理的中心地として、刈谷市の紡績工場について計算すれば、IMT 当たり、神戸港陸揚後鉄道で搬入するとすれば 2,873 円、名古屋港陸揚後トラックで搬入するとすれば 1,873 円となり、その差額は 1,023 円にもおよぶ。衣浦港陸揚トラックで搬入する場合は、表にはないが距離的に名古屋港からとはほぼ等しいので矢張り、1,873 円程度になると考えてよい。名古屋または四日市港から汽帆船により衣浦まで海上輸送し、さらにトラックで搬入する場合は、衣浦での陸揚費とさらにトラック輸送費も加算され、割高になるだろう。

表 15 各港別棉花陸揚賃
(1トン)

港 別	陸揚賃(円)
神 戸	820
大 阪	770
名 古 屋	759
四 日 市	740
横 浜	828

表 16 鉄道による棉花輸送運賃
(MT)

区 間	距離(KM)	運 賃 (円)
名古屋-半田	42.1	391
名古屋-刈谷	32.4	332
神 戸-半田	250.6	1,267
神 戸-刈谷	241.0	1,233

注 1. 昭和 36 年 10 月 1 日改訂のものである。

注 2. 1 トンは 40 才で、約 0.5MT である。

注 3. 陸揚は、本船入港より、上屋入・仕訳・拼付までとする。

注 4. 日本紡績協会の調べによる。

注 1. 米綿の場合、1 貨車に 50 俵積み、この重量は約 11.25MT であるが、これを 13MT として計算している。

注 2. 日通名古屋港支店調べ。

表 17 トラックによる棉花輸送運賃

(MT)		
区 間	距離 (KM)	運 賃 円
名古屋 - 半田	44	970
名古屋 - 刈谷	32	752
四日市 - 半田	84	1,626
四日市 - 刈谷	72	1,462

注 1. 米綿の場合、1 車に 25 俵積み、
この重量は約 5.625 MT である
が、これを 6 MT として計算し
ている。

注 2. 日通名古屋港支店調べ。

表 18 機帆船による棉花輸送運賃

(MT)		
区 間	距離 (KM)	運 賃 円
名古屋 - 半田	81	650
四日市 - 半田	35	650

注 1. 40 才を 1 トン (容積トン) とするが、
これを MT に換算すると約 0.5 MT と
なる。したがって 1 MT は約 2 トン
(容積トン) となる。

注 2. 半田における機帆船よりの陸揚費は、
1 MT 当り 450 円程度と推定される。

注 3. 日通名古屋港支店調べ。

1) 昭和 31 年に、名古屋商工会議所の行なつた調査結果によれば、県内紡績工場
の受入棉花陸揚港のうち、名古屋港は 66.2 % となつている (拙稿 四日市港の研
究 昭和 34 愛学大研稿 Viii)。しかし、最近の傾向は 80% 近くまでに達してい
るものと推定したのである。これは抽出調査書の結果と、関係業界の意見によつ
て推定したものである。十大紡工場の名古屋港經由比率は特に小さいが、これは
これ等の工場が東海道沿線に多く、阪神港で陸揚し鉄道で各工場向に発送される
ことになり易いという理由による。

2) なお臨海工業地帯でビニロン (6 号地)、レーヨン (13 号地) も生産される
計画になつているので、輸入棉花と必要とされる比率をもつて、共に発送するこ
とが出来る (図 1 参照)。

図 1 衣浦臨海工業地帯工場配置計画図

- 1 号地 (43 万 m²) = 機械造船
- 3 号地 (112 万 m²) = 中山製鋼
- 5 号地 (53 万 m²) = 東海電極
- 7 号地 (20 万 m²) = 川崎電気
- 9 号地 (235 万 m²) = 川崎製鉄
- 11 号地 (40 万 m²) = 食 品
- 13 号地 (251 万 m²) = 南から工作機械・自動車・車輛
- 15 号地 (27 万 m²) = ゴム・化学

注 1. 衣浦港務所の資料による。

注 2. この他衣浦干拓地を横河橋梁が希望。

矢作製鉄・豊年製油・味の素なども予定地を物
色中である。



3. 衣浦港地域における輸送の現状と将来

i 海陸輸送の概観 貨物輸送に関し、輸送機関別輸送量統計の正確な把握は困難である。一般的に言えば陸上輸送においては、現在なお鉄道が相当重要な役割を果たしているが、近年営業用トラックが年々輸送量を増し、さらに自家用トラックの進出も目覚しく、この衣浦地域の西岸については、すでに産業用に関する限り、トラック輸送が鉄道輸送を凌駕している。海上輸送については、埋立工業用地造成前の今日において、すでに港湾施設不備のため、この地区より発着する相当量の貨物量が、名古屋港を利用している状態である。

ii 陸上輸送の現状と問題点「昭和35年衣浦地区工場適地調査および知多中央道物資流動調査の主要工場実績」のうち、知多地区¹⁾だけを衣浦港務所で分離集計してもらったものによると、次のように言うことが出来る。まず、発送量の方が到着量より58%ほど多い。これはA地元産原料若しくは、之れの加工品が発送される。B海上輸送により搬入されてそのまま、あるいはそれに加工されたものが陸路発送される、等の理由による。これを鉄道輸送だけについて言えば、発送は到着の3.9倍という開きを示す。これは4台の貨車で貨物を発送しようとして、貨車を回送して貰う場合、4台のうち3台は空車で到着することを意味する。これが、現在の発送用貨車不足をもたらす一つの原因になっていると考えられる(国鉄側の資料によると、到着・発送の開きはそれほど大きくはない。それは産業用以外の小口扱等が加算されるためである)。

上記資料について発送をみるに、55.1%はトラック、残余44.9%が鉄道によっている。陸上輸送仕向先で、発送量の最も多いのは県内向で全発送量の47.7%(県内向の内訳についてみれば、トラック便がその90.9%で、鉄道便は9.1%を占めるに過ぎない)を占め、第二位は関東向で全発送量の30.8%(関東向の内訳についてみれば、鉄道便が

96.6%、トラック便は3.4%となつており、県内向の場合とは鉄道とトラックの利用別が逆転している)を占める。第三位は近畿向で全発送量の12.9%(近畿向の内訳についてみれば、鉄道便59.0%、トラック便41.0%で、鉄道にやや比重がかかるが、ほぼ折半している)を占め、第四位は三重県向で100%トラック便により、第五位は長野県向で鉄道トラックがほぼ折半しており、第六位は静岡県向で、100%鉄道によつてゐる。三重県向には鉱産石が多く、長野県向には金属及び同製品が、静岡県向には鉱産石および雑貨が多い。陸上輸送発送貨物で最も大きな比率を占めるのは、鉱産石及び同製品(土石・その他の鉱物製品等)で全発送量の42.0%を占め、第二位はその他雑貨(塩・飲食物・塗料・糸纒繩索及び同材料・陶磁器類硝子及び同製品・飼料・綿品等)で全発送量の31.9%を占める。第三位は金属及び同製品(鉄・金属製品等)で19.3%を占め、その他肥料、木材等の発送が多い。到着についてみれば、前述のように発送に比べれば量は少いが、この81.6%はトラックにより、鉄道によるものは18.4%となつており、トラック利用量は発送の場合よりも一層大である。陸上輸送到着量のうち最も多いのは県内仕出で、全到着量の79.0%(県内発の内訳についてみれば、トラック便は97.5%と圧倒的に多く、鉄道便は2.5%を占めるに過ぎない)を占め、第二位は発送の場合とは順位が変わり、近畿仕出によつて占められるが全到着量の5.7%(近畿発の内訳についてみれば、鉄道便65.7%、トラック便34.3%となり、鉄道便の比重がやや大きくなつてゐる)であり、比較的比重は小さい。第三位は関東仕出で全到着量の4.6%(関東発の内訳についてみれば、鉄道便が98.4%と大半を占め、トラック便は1.6%にすぎない)を占め、第四位は中国よりで全部鉄道便により、第五位は九州でこれは55.8%が鉄道便で、残余はトラック便によつてゐる。第六位は岐阜県仕出、第七位は長野県仕出であり、静岡県仕出は第八位の四国に次いで第九位を占めるに過ぎない。中国仕出が比較的が多いのは、肥料・薬品・木材の到着

により、九州仕出の多いのは石炭及びコークスの到着により、岐阜県からは鉱石が到着している。陸上到着貨物で最も大きな比率を占めるのは、金属及び同製品で全到着量の 24.2%、第二位は棉花で 18.8%、第三位は米穀で 12.5%、第四位は鉄鉱石及び同製品で 11.8% を占める。陸上輸送の動きとしては、西から受入れて東へ発送する傾向にあること、到着に比し発送の方が鉄道利用率が大であること等を指摘できる。

iii 海上輸送の現状と問題点 現在の港湾施設は前述の通りであつて、大型の外国航路船はすべて沖荷役を行つている。船舶の大型化につれ浚渫等も十分行われないう奥の龜崎、半田と順次に港勢衰退し、湾口に近く最も大きな水深を持つ武豊港沖も今日においては不便となり、入港大型船はせいぜい 5 千吨どまりで、輸送需要はありながらも外航船の一部は名古屋港を中継港とする比率が増大しつつある。衣浦港全計の外国貿易についてみるに、輸出は車輛・火薬・大豆油に限られ、金額・数量とも微少である。輸入は玉蜀黍が相当量あるほかは、大豆・高粱等であるが玉蜀黍を除けば僅少である。以上は通関統計によつて考察したのであるが、このなかには、本船の積込・荷卸は名古屋港で行い、通関手続だけを衣浦税関支署で行つたものが相当量含まれている。浦港全計における内外貿易の伸びをみるに(表19)、昭和 32 年に一寸したピークはみられるが、6 年間の伸びは僅少で、ほぼ横這いといつてよい。昭和 31 年を 100 とした 36 年の指数は 107 で、6 年間に 7% の伸びということになる。

これを知多側最北の龜崎港についてみるに、昭和 35 年に土石の移入があつて、やや盛返しているが、昔の繁榮²⁾をしのぶようではない。龜崎港の南の半田港についてみるに、その港勢の周落は明らかで、かつ陸上輸送の場合とは逆に、到着が発送をオーバーする片荷輸送となつている。半田港をしてこのような港勢をとら

表 19 衣浦・半田・亀崎・武豊各港内外貿易量

(トン)

港	輸移出入別	昭和 31	昭和 32	昭和 33	昭和 34	昭和 35	昭和 36
衣浦全計	輸 出	3,390	90	—	—	—	—
	輸 入	97,960	1,390	4,199	17,362	20,318	42,074
	外 貿 計	101,352	1,480	4,199	17,362	20,318	42,074
	移 出	374,912	555,883	440,275	401,430	434,717	471,797
	移 入	1,313,868	1,568,102	1,332,374	1,298,865	1,392,214	1,405,950
	内 貿 計	1,688,780	2,123,985	1,772,649	1,700,295	1,826,931	1,877,747
	内外貿計	1,790,132	2,125,465	1,776,848	1,717,657	1,847,249	1,919,821
半田港	輸 出	—	—	—	—	—	—
	輸 入	97,955	1,390	686	9,581	3,564	5,714
	外 貿 計	97,955	1,390	686	9,581	3,564	5,714
	移 出	162,982	215,866	174,473	106,315	11,160	16,487
	移 入	525,161	601,556	561,977	500,299	317,313	286,288
	内 貿 計	688,143	817,422	736,450	606,614	328,473	302,775
	内外貿計	786,098	818,812	737,136	616,195	332,037	308,489
亀崎港	移 出	124,231	3,055	287	581	—	—
	移 入	4,444	5,293	27,417	33,272	65,635	41,199
	内 貿 計	128,675	8,348	27,704	33,853	65,635	41,199
	内外貿計	128,675	8,348	27,704	33,853	65,635	41,199
武豊港	輸 出	3,390	90	—	—	—	—
	輸 入	7	—	3,513	7,781	16,754	36,360
	外 貿 計	3,397	90	3,513	7,781	16,754	36,360
	移 出	92,767	115,333	86,326	83,111	112,200	197,693
	移 入	228,560	390,403	279,716	324,850	563,490	667,635
	内 貿 計	321,327	505,736	366,045	412,961	675,690	865,328
	内外貿計	324,724	505,826	369,558	420,742	692,444	901,688

注 1. 港湾統計による。

注 2. 衣浦全計を除く、港別統計については三河側の 5 港については省略。

せた実態を分析してみると、それは土石・石炭の集散港、鉄類の搬出入港としての役割に変化がおこつたことによるものであつた。土石は鳥羽・東幡豆・宮川（千葉県）・平坂・田原等より搬入し、地元消費のほかは主として広島・尼ヶ崎・川崎・横浜等広く積送してきた。また一部は北隣港の亀崎へ転送している。しかしこのような役割を最近では武豊港へ委譲してきた。石炭についても北海道炭・北九州炭を移入し、近隣の高浜・大浜・新川・平坂・亀崎・河和等へ

積出してきたのであつた。以上に次いで輸移入量の多いのは米穀であるが、その大半は玉蜀黍で直接バンコック、ブノンペン、カンボジア等より輸入されるほか、名古屋・四日市港を中継港として輸入されるものも相当ある。この大半は地元で飼料・コーンスターチ製造の原料とされる。また金属及び同製品（大部分は鉄）が千葉・神戸より搬入され、また同方面へ搬出されている。人造肥料の積出も昭和34年頃より社絶したが、これは陸路輸送に切替えられたためである。その他比較的少量ではあるが、陶磁器・硝子等が県内・三重・九州の諸港へ積出されている。知多側最南端の武豊港のみが、取扱量に増加が見られるが、この港勢の発展は土石移入と鉄類移出入増加に負うところが多い。輸移入が輸移出を大きく超過することは、半田港の場合と同じである。土石・鉄類取扱量の増加については、すでに半田港に関連してみた。この鉄類関係移出入および輸出入増大こそは、将来の新衣浦港発展の推進力となるものであろう。玉蜀黍輸入は、武豊港の場合は直輸入が大部分である。

- 1) 武豊町・半田市・東浦町のほか、都築紡績工場については美浜・阿久比両町所在のものも含み、またいずれも従業員100人以上の工場についての集計である。なお数字は昭和34年の1年間の集計について分析した。
- 2) 永祿年間と、江戸末期は、一時湾内第一の港勢を誇つた。伊勢の若松から知多半島西岸大野に航し、大野街道を亀崎に出、ここから対岸大浜に渡るコースは、東海道の間道として利用された。

【質疑応答】

（質問1.）柴田教授：貿易商社・金融業者などの衣浦港への進出が伴わなければ、棉花直輸入は困難ではないか。

（答） たしかに輸入商社・金融業者・倉庫業者・荷役業者等の他、産業道路の整備が不可欠であるが、かつて名古屋港がこれ等を整備した如く、衣浦港地区の関係業者の協力によつてこれ等の事も可能である。

（質問2.）米花教授：東海地域が現在わが国第一の綿業地帯になつているが、この産業構造は永続すると考えてよいか。

（答） 名古屋港周辺、特に南部工業地帯の造成により、愛知県の重化学工業

化は進むものと考えられるが、愛知・岐阜・静岡・三重を含めた東海地域の繊維産業は相当期間にわたり成長産業たり得るだろう。

(質問3.) 氏名不詳：知多地区の陸上輸送において、トラックが鉄道にとって代つた時期と理由についてはどうか。

(答) 時期については自家用トラックも含めて考えているので、明確には言えないが昭和30年代に入つた直後ではなかろうか。理由は鉄道の貨車が不足し、急な輸送を要する場合は相当遠距離でもトラックを利用するに至つたものである。なお、国鉄側の配車不足の事実もあるが、鉄道輸送難をもたらすより直接の原因としては、武豊線より東海道線への貨車流出入が困難化してきていることをあげねばならない。すなわち東海道線には昼夜をわかつず上下線ともに、比較的短い間隔で絶えず列車が走っており、そこへ武豊線からの列車を割込ませることが困難化してきている。

特に上り線への割込みは、下り線を横切つて行かねばならないので、一層技術的にも難しくなっている。東海道新幹線の完成は昭和39年に予定されているが、これが竣工のあかつきは旅行用列車の多くはそちらへ切替えられ、現在の東海道線の運行には余裕が出来るであろう。衣浦地区の工業化が進むにつれ、鉄道輸送需要は一層増加すると考えられるので、新幹線完成前の昭和38年頃が鉄道輸送難のピークをなすであろう。なお新幹線の竣工と前後して武豊線の複線・電化も予定されているので、この期を契機として鉄道輸送の比率は相当復活増大するものと考えられる。

(付記) 本報告の詳細については、中部都市学会編 半田市将来計画調査報告書 半田市役所を参照され度い。

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、したがつてその規模、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』45.1963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. 45. 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ある経済・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っている。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けには、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] との綜合、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まなう諸条件が、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) $G-W < \frac{A}{P_m} \dots P \dots W^I - G^I$ (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^I は交通業においては即時的に G^I を意味する。
- (3) $P - G^I$ 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。

港湾施設に与えた損害に対する 船主の賠償責任と海上保険

— ロンドン保険協会の P. I. クローズ

について —

今 泉 敬 忠

(関東学院大学)

一、は し が き

最近の船ごみおよび港の諸施設の狭小とこれに反する船舶の大型化にともない、船舶が港の諸施設に与える損害が激増している。このように船舶が港の施設に与えた損害のために船主が支払わなければならない損害賠償金は船舶保険証券中の通常の衝突約款 (Collision Clause または Running Down Clause) (注1) では担保されず、主として船主責任相互保険組合 (Protection and Indemnity Association または Club) (注2) がその保険を引き受けている。しかし船舶に関して被保険利益がありながら、こういつた組合に加入できないものがある (注3)。例えば造船業者とか船舶の修繕業者などである。また船主でも所有船を組合に加入したがない場合もありうる。こういつた場合に対処するために、イギリスではロイズ保険者が被保険者の希望によってこの種の危険を引き受け、またロンドン保険協会 (Institute of London Underwriters) の協会造船危険約款 (The Institute Clauses for Builders' Risks) や協会係船危険約款 (The Institute Port Risks Clauses) には船主責任保険約款 (Protection and Indemnity Clause) (注4) が挿入されており、ときには通常の協会期間約款 (船舶) (The Institute Time Clauses (Hulls)) にも挿入されることがある。わ

が国では昭和24年(1949年)まで船主責任相互保険組合は存在せず、従つてこの種の危険を担保する保険は行われていなかった。ただ第二次世界大戦前ある船会社と二、三の保険会社との間に船舶保険の特約として超過責任額(Excess Liability)と船員の死亡および傷害の危険が契約されていたことがあるらしい。しかし残念ながらこのことから船主責任相互保険組合の設立とか、海上保険会社による船主責任保険約款の制定という段階には発展しなかった。大戦後弱体化した海運界の保護育成手段の一つとして船主責任相互保険組合の設立の必要性が強調され、昭和24年(1949年)7月1日から日本船主相互補償組合が発足し、更に翌年5月船主相互保険組合法が施行された結果、この組合は現在の日本船主責任相互保険組合に生れ変つた。一方海上保険会社側は組合にこの種の危険の担保責任を委ね、現在の和文船舶保険証券には船主責任保険約款に類するものが存在していない。そこでこの時期に當つてロンドン保険協会制定の船主責任保険約款に関する紹介を試みることにする。

(注1) 今村有博士・海上損害論301頁以下、葛城照三博士・イギリス船舶保険契約論193頁以下、加藤由作博士・損害保険実務講座第三巻147頁以下、勝呂弘博士・海上保険390頁以下、Arnould ; On The Law Of Marine Insurance And Average (葛城博士訳10項以下)、Dover; A Handbook To Marine Insurance p. 527 ; Analysis Of Marine Insurance Clauses pp. 35, 99, 225, Templeman ; Marine Insurance (葛城博士訳469頁以下)、Hurd; The Law And Practice Of Marine Insurance (旧版には勝呂博士の訳がある) p. 93等 参照。

(注2) 他の保険の分野と同様にこの分野でもイギリスが発祥地であり、De Vaux V. Salvador(1836) 事件(後出)の結果制定された $\frac{3}{4}$ 衡

突約款で担保されない残額の $\frac{1}{4}$ を負担するためにいわゆる船主責任保険組合ができたといわれている。その後 1862 年の会社法に基づいて商事会社の一種として船舶に関する保険を行うことが認められて今日にいたっている。わが国では前述のごとく船主相互保険組合法（昭和 25 年法律第 177 号）に基づいて設立された日本船主責任相互保険組合がある。アメリカではこういった組合の設立は比較的新しく、それまではもっぱらイギリスの組合を利用していたが、第一次世界大戦中イギリス政府が戦争目的遂行のためイギリスの組合に対して中立国（当時アメリカは中立国であつた）に不利な規定を挿入させたため、アメリカ国内でも組合設立の要望が起り、1917 年に始めて設立された。しかし現在では営業保険者がこの分野に相当進出している。またヨーロッパでは、イギリスの活動に刺激されて、ノールウェイ、スウェーデン、デンマークの北歐三国が 1897 年に共同して Assurance Forenningen Skuld を設立している。— Winter; Marine Insurance p. 306, Mullins; Marine Insurance Digest p. 199, Dover; Handbook p. 505, Hurd p. 94 etc., 勝呂博士・206 頁、東京海上・海上保険の解説 106 頁以下、駒田行雄氏・P. I. 保険の概要（海運 320 号 26 頁以下）参照。

（注 3） 船主責任相互保険組合に加入できるのは船舶所有者（裸用船者を含む）、用船者、回航請負業者などである。なお日本船主責任相互保険組法定款第 2 条、第 9 条参照。

（注 4） Protection and Indemnity Clause を船主責任保険約款と訳したが、これは内容から判断した訳であつて、対象となるのはもちろん船主ばかりではないが、この約款で負担される危険は船主責任危険（いわゆる P. I. Risks）ともいいうるものであり、また、船主責任相互保険組合という名称とも合致すると思う。これには昔から種々の訳が行われて来たが、定訳はなく、^{ピー・アイ・クローズ} 実際界では P. I. Clause といっている。なおイギリスでは Protection と Indemnity という二つの言葉がそれぞれ担保範囲を異にするといわれており、現にイギリスの船主責任相互保険組

合では Protection の部門と Indemnity の部門に分けて引受けをしている。例えば、Dover は前者は船舶の所有権から生じる責任に関するものを担保し、後者は船舶の使用から生じる責任に関するものを担保する (Handbook p. 512) としており、また前者は船員旅客の死傷に対する責任、衝突以外の原因に因り他船および他船の積荷等に損害を与えた場合の責任、衝突損害賠償金中保険会社がその $\frac{3}{4}$ しか填補しない場合の残りの $\frac{1}{4}$ 、港湾施設等に損害を与えた場合の責任、船骸除去費、異常検疫等に関するものであり、後者は大体自船の積荷に損害を与えた場合の責任であるとする説もある (東京海上・海上保険の解説 107 頁) が、これらの点ははつきりしていない。ただもともとは Protection とは船主の利益の保護を意味し、船主が船舶の運航にともなつて生じる第三者に対する責任および船員に対する保護の責任を表わし、Indemnity とは賠償を意味し、船主が運送人という立場上荷主に対し運送人としての過失に対する責任を表わしたもののらしい。イギリス以外の国ではこういつた区別は存在せず、例えばアメリカではこの保険のことを Catch all (何でもとれる保険) と称している (前掲・駒田氏論文参照)。

二、船主責任保険約款の主な目的

船主責任保険約款いわゆる P. I. クローズの主な目的は、船舶の所有者またはその他の利害関係者が当該船舶の過失ある航海または過失ある管理 (negligent navigation or management (注1) の結果、支払う責めを負わされた損害賠償金のうち、通常の衝突約款 (注2) では回収されない部分を填補することである (注3)。

(注1) ここにいう管理 (management) とは船長および海員の船上における器具、例えばポンプ、海水弁等の操作を意味する。—Hurd p. 142 参照。

(注2) 協会期間約款 (船舶) 中の衝突約款は次の通りである。なお協会造船危険約款および協会係船危険約款中の衝突約款は若干これと異つている

が、この点に関してはあとで触れる。

"It is further agreed that if the Vessel hereby insured shall come into collision with any other vessel and the Assured shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums in respect of such collision, the Underwriters will pay the Assured such proportion of three-fourths of such sum or sums so paid as their respective subscriptions hereto bear to the value of the Vessel hereby insured, provided always that their liability in respect of any one such collision shall not exceed their proportionate part of three-fourths of the value of the vessel hereby insured, and in cases in which the liability of the Vessel has been contested, or proceedings have been taken to limit liability with the consent in writing of the Underwriters, they will also pay a like proportion of three-fourths of the costs which the Assured shall thereby incur or be compelled to pay; but when both vessels are to blame, then unless the liability of the Owners of one or both of such vessels becomes limited by law, claims under this clause shall be settled on the principle of cross-liabilities as if the Owners of each vessel had been compelled to pay to the Owners of the other of such vessels such one-half or other proportion of the latter's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the

Assured in consequence of such Collision.

Provided always that this Clause shall in no case extend to any sum which the Assured may become liable to pay or shall pay for removal of obstructions under statutory powers, for injury to harbours, wharves, piers, stages and similar structures, or any goods or property thereon or on land, consequent upon such collision; or in respect of the cargo or engagements of the insured Vessel, or for loss of life or personal injury."

(注3) Hurd p. 142, Magee; General Insurance p. 266, Dover; Analysis p. 79, なお Winter p. 306, Mullins p. 199 参照。

協会期間約款(船舶)中の通常の衝突約款で填補されるのは、現実には被保険船舶が他船と接触した(注1)ことに因つて生じた他船の滅失または損傷、他船上の積荷またはその他の財産、他船の運送貨、旅客運送貨および雇用契約、他船上の旅客および船員の身廻品の滅失または損傷等に関して支払われた損害賠償金の $\frac{3}{4}$ と、被保険船舶が全部または一部責任のある衝突に巻き込まれたその他の船舶上の上記とどのような損害に関して支払われた損害賠償金の $\frac{3}{4}$ に限られている(注2)。

従つて填補されないのは、上記の残額である $\frac{1}{4}$ 、死亡または傷害に対する求償、固定施設、すなわち港の施設等に加えた損害、衝突の結果生じた障害物を除去する費用および被保険船舶の他船との現実の接触はなかつたが当該船舶の過失ある航海または過失ある管理から生じた損害等である(注3)。これら衝突約款で填補されないものは、当該船舶が船主責任相互保険組合に加入していれば当然組合から回収することができるものである(注4)。そし

て当該船舶が組合に加入していない場合に被保険者を組合に加入しているのとどのような地位におくのがこの船主責任保険約款の目的なのである。

(注1) 衝突約款における衝突の構成要件として、被保険船舶が他船(an other ship or vessel)と現実接触した(actual contact)ことが必要である。これらの点に関しては、勝呂博士204頁以下、

葛城博士・船舶198頁以下、Hurd p. 102参照。

(注2) これを「 $\frac{3}{4}$ 衝突約款」(Three-Fourths Running Down Clause: $\frac{3}{4}$ R. D. C.)といい、残りの $\frac{1}{4}$ を被保険者に負担させて船舶の航海を慎重にさせようとしたのである。従つて前にのべたようにこれが船主責任保険を発生させた要因なのであるが、現在ではロイズあるいはその他の会社保険者がこの $\frac{3}{4}$ という言葉をも $\frac{4}{4}$ に変えるか抹消し、または船主責任保険約款で引き受けるか、船主責任相互保険組合が引き受けるのが慣行となつており、従つて初期に $\frac{3}{4}$ に制限した意味はなくなつてゐる。勝呂博士206頁、葛城博士・船舶198頁等参照。

(注3) Hurd p. 142.

(注4) イギリスの船主責任相互保険組合の担保範囲に関しては後述する。

しかしながら、船舶を所有したまたはこれに利害関係あるいは責任があつて、当該船舶の過失ある航海または過失ある管理から損害賠償責任を負いながら、船主責任相互保険組合に加入する資格がないか、加入したがないものがある。例えば造船業者や船舶の修繕業者などであるが、造船業者に関しては、船舶がその管理下にあつて船主に引き渡される前、特に進水後は他船と衝突することもあるし、また試運転中使用人の過失で第三者に損害を与えることもある。船舶の修繕業者についてもどうようである。しかし造船業者や船舶の修繕業者は組合に加入する資格がなく、そのために協会造船危険約款や協会係船危険約款には船主責任保険約款が挿入されているのである。それからこの協会係船危険約款は

船舶が相当の期間港内で休航し、通常の期間保険証券や航海保険証券が失効し、しかも当該船舶が組合に加入していない場合にも船主を保護するために使用される。更に船主が当該船舶につき組合に加入する資格がないか、加入したがないような場合、例えばイギリス船以外の船舶であるとか特殊な貿易に従事している場合には、通常の船舶保険証券にもこの約款が挿入されることがある（注1）。しかし協会期間約款（船舶）の場合には協会係船危険約款や協会造船危険約款中の船主責任保険約款のように正式に制定されたものではなく、これらの中の約款を必要に応じて若干変更して使用するらしい（注2）。また衝突約款に関しても協会係船危険約款および協会造船危険約款中の衝突約款は協会期間約款（船舶）中のものとは異り、末尾に但し書きあるいは除外条項を排除する条項が付加されている（注3）。だから同じ船主責任保険約款を使用した場合には、その填補する範囲に相違を生じてくる。

（注1） Hurd p. 143.

（注2） Hurd p. 150 参照。

（注3） 末尾に付加される条項は次の通りである。

This clause shall also extend to any sum which the Assured may become liable to pay or shall pay for removal of obstructions under statutory powers, for injury to harbours, Wharves, piers, stages, and similar structures or for loss of life or personal injury consequent on such collision.

三、協会船主責任保険約款の本文

協会係船危険約款では第11条ないし第13条、協会造船危険約款では第15条および第16条が船主責任保険約款となつているが、両者の相違は死亡または傷害に関する一条項だけで他の点ではま

つたく同旨同文である。この点に関しては解説のところで触れることにする。下記のものが協会係船危険約款中の船主責任保険約款で 1942 年 8 月 1 日施行されたものである。

11. It is further agreed that if the Assured shall by reason of his interest in the insured ship become liable to pay and shall pay any sum or sums in respect of any responsibility, claim, demand, damages, and/or expenses arising from or occasioned by any of the following matters or things during the currency of this policy, that is to say —

Loss of or damage to any other ship or goods, merchandise, freight, or other things or interests whatsoever, on board such other ship, caused proximately or otherwise by the ship insured in so far as the same is not covered by the running down clause set out above:

Loss of or damage to any goods, merchandise, freight, or other things or interest whatsoever, other than as aforesaid (not being builders' gear or material or cargo on the insured ship), whether on board the insured ship or not, which may arise from any cause whatsoever:

Loss of or damage to any harbour, dock (graving or otherwise), slipway, way, gridiron, pontoon, pier, quay, jetty, stage, buoy, telegraph cable or other fixed or moveable thing what-

soever, or to any goods or property in or on the same howsoever caused;

Any attempted or actual raising, removal, or destruction of the wreck of the insured ship or the cargo thereof, or any neglect or failure to raise, remove, or destroy the same:

Any sum or sums for which the Assured may become liable or incur from causes not hereinbefore specified, but which are absolutely or conditionally recoverable from or undertaken by the Liverpool and London Steamship Protection and Indemnity Association, Limited, and/or North of England Protecting and Indemnity Association:

Loss of life or personal injury or payments made on account of salvage, whether of life or property:

the Underwriters will pay the Assured such proportion of such sum or sums so paid, or which may be required to indemnify the Assured for such loss, as their respective subscriptions bear to the insured value of the vessel hereby insured, provided always that the liability under this clause, together with any liability there may be under Clause 12, in respect of any one accident or series of accidents arising out of the same event, shall be limited to the sum hereby insured, but when the liability of the Assured has

been contested with the consent in writing of the Underwriters, the Underwriters will also pay a like proportion of the costs which the Assured shall thereby incur or be compelled to pay.

12. This insurance also to pay the expenses, after deduction of the proceeds of the salvage, not recoverable under Clause 11, of the removal of the wreck of the insured vessel from any place owned, leased or occupied by the Assured.

Underwriters' liability under this clause is subject to the limitations in amount provided in Clause 11. The provisions of that clause regarding the payment of legal costs shall apply also hereto.

13. Notwithstanding the provisions of Clauses 11 and 12, this Policy is warranted free from any claim arising,

(a) directly or indirectly under Workmen's Compensation or Employers' Liability Acts and any other Statute or under Common Law in respect of accidents to or illness of workmen or any other person employed in any capacity whatsoever by the assured or others in on or about or in connection with the insured ship or her cargo materials or repairs.

(b) in connection with an occurrence resulting from the operation of a peril excepted by,

(i) the Free of Capture and Seizure Warranty.

(ii) the Free of Strikes, Riots and Civil Com-
motions Warranty.

なお、私訳は次の通りである。

第11条 更に次の通り約束する。被保険者が被保険船舶について有する彼の利害関係のために、本保険期間中、次の事由に因つて生じた一切の責任、求償、要求、損害賠償金および／もしくは費用に関し、ある金額を支払う責めを負わされて支払わねばならない場合、すなわち ——

上記衝突約款によつて担保されない限度で、被保険船舶に近因または遠因して生じた一切の他船または他船上の貨物、商品、運送賃あるいはその他一切の他物もしくは利益の滅失または損傷

原因の如何をとわず、被保険船舶上にあると否とをとわず、上記以外の（被保険船舶上にある造船業者の施設または材料もしくは積荷を除く）一切の貨物、商品、運送賃あるいはその他一切の他物もしくは利益の滅失または損傷

原因の如何をとわず、一切の港、船渠（乾船渠たると否とをとわず）船架、通路、船棚、船橋、埠頭、防波堤、突堤、足場、浮標、海底電線またはその他一切の固定あるいは可動物体、もしくは上記の物の中あるいは上にある一切の貨物または財産の滅失または損傷

被保険船舶の船骸または同船の積荷に関する一切の企図されたあるいは現実の引揚げ、除去または破壊、もしくは上記の物を引揚げ、除去または破壊するに当つての過失あるいは失敗

被保険者が上に特に記載しない原因から責めを負ひまたは支出した一切の金額で、絶対的にあるいは条件つきで the Liverpool and London Steamship Protection and Indem-

nity Association, Limited および／もしくは North of England Protecting and Indemnity Association から回収することができまたは上記二組合によつて引き受けられるもの

死亡または傷害もしくは人命たると財産たるとをとわず救助のためになされた支払い

保険者等は各自の引受額の被保険船舶の協定保険価額に対する割合で、この種の支払われた金額またはこの種の損害に対し被保険者を填補するのに必要な金額を支払うものとする。但し常に本条に基づく責任は第12条に基づく一切の責任と合計して、同一事由から生じた一個または一連の事故に関して保険金額を限度とする。しかし被保険者の責任が保険者等の書面による同意を得て係争される場合には、保険者等はこのために被保険者が支出しまたは支払われた費用のどのような割合をも支払う。

第12条 本保険契約はまた被保険者により所有され、賃借されまたは占有されている一切の場所から被保険船舶の船骸を除去するに当つて、救助物の売上げ金を控除した後、第11条に基づき回収されない費用をも支払う。本条に基づく保険者等の責任は第11条に定められた金額の制限に従うものである。訴訟費用の支払いに関する同条の規定は本条にも適用するものである。

第13条 第11条および第12条の規定にもかかわらず、本保険契約は下記の事由に因つて生じる一切の求償を担保しない。

(a) 直接なると間接なるとをとわず、如何なる資格によるとをとわず、被保険船舶またはその積荷、材料あるいは修繕につきもしくはこれに関連して被保険者またはその他の人々に使用される労働者あるいはその他一切の人々の事故または疾病に関し労働者災害補償法または雇用者責任法およびその他一切の制定

法あるいは普通法に基づいて生じた求償

(b) 下記免責約款によつて除外された危険の作用に起因する事故に関連して生じた求償

(i) 捕獲拿捕不担保約款

(ii) 同盟罷業、一揆暴動不担保約款

四、船主責任保険約款の解説

船主責任保険約款を解説すれば大体次の通りであるが、この約款はもともと衝突約款に関連をもつものであり、従つて衝突約款から始めるのが本当であるが、これについては過去に多くの研究が行われているので、ここでは最小限にとどめることにする。

1. 第 11 条の前文は同条の適用範囲の概略を定めている。まず "It is further agreed" (更に次の通り約束する) という言葉はこの約款が船舶自体の保険契約および衝突約款に含まれる保険契約と異なる別の契約であることを示している。従つてこの約款が含まれている場合には、保険者は保険証券自体および衝突約款に基づき填補するのに加えて更にこの約款に基づき填補することになる (注 1)。場合によつては一つの事故に関連して被保険船舶自体の全損または分損と、衝突約款によつて被保険船舶が相手船に加えた損害の賠償金を填補し、その上この約款に基づき衝突約款で除外された損害も填補しなければならないことになり保険金額の限度をはるかに超えた金額を填補しなければならないこともある (注 2)。

"by reason of his interest in the insured ship" (被保険船舶に関して被保険者が有する利害関係のために) という言葉は、被保険者が必ずしも当該船舶の船主でなくてもよく、当該船舶に契約上のまたはその他の関係を有するものであればよいことを示している (注 3)。

" become liable to pay and shall pay any sum or sums " (ある金額を支払う責めを負わされて支払わねばならない) という言葉は第三者に対する責任を意味し、被保険者自身に属する財産の損害は除かれる (注4)。この場合第三者とは衝突の結果、相手船が更に第三船に損害を与えた場合には、この第三船も含むのである (注5)。更にこの言葉は、保険者の填補責任を被保険者が衝突損害賠償金支払いの責めを負うだけでなく、現実に支払うことにも懸らせている。だから被保険者が、衝突の結果損害賠償をする法律上の責めを負い、実際にそれを支払った場合に限り、保険者の填補責任が生じるのである。この点は衝突約款とどうようである (注6)。

(注1) この約款に基づく契約は衝突約款とどうよう責任保険契約であつて本来の海上保険契約ではない。

(注2) Hurd p. 145, 葛城博士、船舶196頁。なお *Adelaide S. Co. v. Attorney General on behalf of the King (The Warilda)*, [1923] A. C. 292; 28 Com. Cas. 315; 16 Asp. M. C. 178; L. L. Rep. 549 事件参照。

(注3) Hurd p. 145.

(注4) Hurd p. 145.

(注5) 被保険船舶が自船の過失で他船に衝突し、その衝突の結果他船が更に第三船に衝突した事件で、他船ばかりでなく第三船に対する損害賠償金も衝突約款に基づいて回収することができるという判例がある。——
France, Fenwick & Co. V. Marine Insurance Co. (1915), 3K. B. 290; 19 Com. Cas. 446; 20 Com. Cas. 227; 12 Asp. M. L. C. 544; 13 Asp. M. L. C. 106.

(注6) 葛城博士・船舶210頁参照。なお *Dover; Analysis* p. 80 参照。

2. 第11条1号は、被保険船舶が他船と現実に接触した場合、他船および他船上の財産あるいは利益の滅失または損傷に関して

$\frac{3}{4}$ 衝突約款に基づき回収できない部分である $\frac{1}{4}$ と、現実に被保険船舶が他船と接触はしなかつたが、同船の過失ある航海または過失ある管理のために他船および他船上の財産または利益に損害を与えた場合、その損害賠償金の全額を支払う旨を規定している(注1)。

衝突約款では原則として保険者の填補責任を生じさせるためには、被保険船舶が現実に他船と接触したことが必要であり、例外として、衝突の相手船が第三船に損害を与えた場合に、被保険船舶との接触がなくてもこの第三船に対する損害賠償金を填補するのであるが、この船主責任保険約款によれば、被保険船舶が何ら現実に接触することなく、ただ過失ある航海または過失ある管理の結果他船相互間に衝突を生じさせた場合にまで保険者の填補責任を拡大している。従つていわゆる Wash damage (注2) や Crowding damage (注3) も担保されることになる。

(注1) Hurd p. 145.

(注2) 船舶の起した波浪に因る損害。

(注3) 衝突によらずに船舶の不当な航海のために他船間に衝突を生じさせた場合の損害。

3. 2号は、被保険船舶の船種と用途によつてその適用範囲が違つてくる。例えば通常の航路に就航している船舶もあるし、建造中、修繕中あるいは解体中の船舶のこともある。通常の航路に就航している船舶の保険証券にこの約款が挿入されている場合には括弧内の除外事項は大した意味をもたないが、船舶が修繕業者か造船業者の手にある場合には重大な意味をもつことになる(注)。

(注) Hurd p. 145, Dover; Analysis p. 80.

4. 3号では列举された物件の損害が、必ずしも被保険船舶に

因つて直接に生じたことを必要としていない。” however caused”（原因の如何をとわず）という言葉は、被保険船舶の衝突、過失ある航海または過失ある管理の結果他船に損害を与えた場合はもちろん、1847年港湾法（The Harbours, Docks and Piers Clauses Act, 1847）やその他同種の諸法によつて被保険船舶に過失がないにもかかわらず、港の諸構造物に加えた損害に対して船主が責めを負う場合も保険者によつて担保されることを明らかにしているのである（注1）（注2）。

（注1） Hurd p. 146, Dover; Analysis p. 80.

（注2） 本号に列举された物件は訳し分けることのできるものもあるが、判別のつかないものもある。これも英法の並列主義の現われと思われる。衝突約款の但し書き中に列举された物件よりずっと多く、港内にあると考えられるほとんどすべてのものをあげている。

5. 4号では、その適用が被保険船舶または同船上の積荷に限られている。この限定は前述したように、協会係船危険約款および協会造船危険約款では衝突約款の末尾に付加された条項で、被保険船舶の過失で衝突して沈没した他船の船骸を除去する費用を担保しているために生じたのであり（注1）、従つてもし通常の協会期間約款（船舶）にこの約款が挿入される場合には、この点を考慮する必要がある（注2）。

（注1） Hurd p. 146, Dover; Analysis p. 80.

（注2） 前掲衝突約款参照。

6. 5号では、被保険者が以上に明記されない原因から支払う責めを負わされあるいは支払つた金額の中、列举された二組合の一方または双方から回収できる金額にも適用することを明らかにしている（注1）。イギリスには現在多数の船主責任相互保険組合

があるが、その中で上記二組合をあげていることはこれらが代表的な存在であることを示しているものと思われる(注2)。そこでこの約款の適用範囲を明確にするためにも必要であるので、この種の組合が負担する危険の中第三者に対する責任に関するものを取りあげてみると次の通りである。なお前にものべたようにイギリスの組合では Protection と Indemnity の二部門に分けて引き受けをしているのであるが、この分け方が一定していないので一括して取り扱うことにする。

イ、死亡または傷害 船員、旅客、荷役人夫またはその他の人々の死亡および傷害に対する責任を担保する。

ロ、衝突危険 衝突約款で担保されない衝突の結果に対する責任を担保する。この中には衝突の結果生じた他船の船骸または同船上の積荷の難破物の引き揚げ、除去または破壊に要する費用、更に他船が港の諸施設に加えた損害を含む。

ハ、衝突以外の原因から生じる責任 いわゆる Wash damage や Crowding damage 等が含まれる。

ニ、積荷危険 自船の積荷の滅失または損傷に対する責任を担保する。もちろんこの場合事故が組合員の現実の過失に因りまたは黙認のもとで生じたものでないことが条件である。

ホ、港湾被害の危険 港の諸施設の滅失または損傷に対する責任を担保する。

ヘ、難破危険 自船の船骸および同船上の積荷の難破物の引き揚げまたは移動の費用を担保する。

ト、人命およびその他の救助と共同海損の危険 人命救助に対する組合員の責任と組合員が支出しなければならない救助料、共同海損費用および特別費用で航海の開始の際に船舶を堪航にするために相当な努力をはらうことを怠つたため積荷の利害関係者から回収できない部分を担保する。

チ、船員の求償 船員の病院に入院する費用、医療費または葬祭費およびこれらの結果である送還費は担保される(注3)。

以上簡単にイギリスにおける船主責任相互保険組合の担保危険に触れたがもちろんこれは十分なものではなく、アメリカと異り各組合によつて相当な相異が存在する。

(注1) Hurd p. 146.

(注2) Dover; Analysis p. 80. イギリスにおける最大の組合は United Kingdom Mutual Steamship Association Ltd. であるが、この二組合も代表的なもので前者は1881年、後者は1860年に設立されている。なお、日本船主責任相互保険組合の定款は後者の規約を模範として作成されたのである。

(注3) Hurd p. 147, Dover; Handbook p. 515 et seqq., Mullins p. 199 et seqq.

7. 6号は協会造船危険約款では" but excluding loss of life and personal injury" (但し死亡または傷害を除く)となつており、この協会係船危険約款より狭くなつている。

" Or payments made On account of salvage, whether of life or property" (あるいは人命または財産のいずれのたるとをとわず、救助のためになされた支払い)という言葉は恐らく、人命救助の報酬としてあるいは人命および財産の救助の報酬としてなされた支払いであつて、通常の船舶および積荷保険証券では回収されないもののことを指しているものと思われる(注)。

(注) Hurd p. 146, Dover; Analysis p. 80.

8. 第11条の後文は、前半で保険者の填補の限度を示し、保険者の引受額の被保険船舶の協定保険価額に対する割合で被保険者の支払つた金額あるいは損害を填補することを規定している。また後半では訴訟費用に関し、被保険者の責任が係争された場合に、

保険者の書面による同意があればこれも上記の割合で支払うことを定めている(注)。

(注) 一時この約款に基づく保険者の責任に制限のない時代も存在した

(Dover; Analysis p. 80)。

9. 第12条では難破物の除去に関し、第11条で与えられた保護の範囲を、その難破物が被保険者により所有され、または占有された財産の上に横たわっている場合にまで拡張している(注)。

(注) Hurd p. 146, Dover; Analysis p. 80.

10. 第13条はA号では直接なると間接なるとをとわず雇傭者責任法等に基づいて生じる一切の求償を除外している。更にB号では捕獲拿捕不担保約款(注1)および同盟罷業一揆暴動不担保約款(注2)で除外された危険に関連のある求償を除外している(注3)。

B号はこの約款の初期の様式には存在しなかつたもので *Adelaide Steamship Co. v. The Crown (The Warilda)* 事件(注4)の結果挿入されたものである。同事件では衝突約款は保険証券中の主たる契約を補足する契約であるから、捕獲拿捕不担保約款は衝突約款には適用しないと判決された。この約款は衝突約款とどうよう補足的な契約であるため、捕獲拿捕不担保約款および同盟罷業一揆暴動不担保約款を適用するためには、特別に挿入することが必要なのである。

(注1) 葛城博士・船舶323頁以下参照。

(注2) 葛城博士・船舶406頁以下参照。

(注3) Hurd p. 146.

(注4) [1923] A. C. 292; 16 Asp. M. L. C. 178.

以上が船主責任保険約款の概略であるが、協会係船危険約款の

船主責任保険約款であるが、協会造船危険約款中のこの約款とは前に指摘したように大きな相違はないが、これが協会期間約款（船舶）に挿入された場合にはその適用範囲が異つてくる。すなわち、第11条 前文 1号は" in so far as the same is not covered by the running down clause set out above "（上記衝突約款によつて担保されない限度で）適用されるからである。衝突約款の広狭の差がここに現われるのである。従つて協会期間約款（船舶）にこの約款が挿入される場合には、この点も考慮する必要がある。

五、む す び

以上、述べてきた船主責任保険約款はほんの一例にすぎず、他にも種々存在する。例えば第13条B号の効果を排除するものも使用されることがある。アメリカではこの分野ですでに一つの約款としてではなく、一つの保険契約として通常の船舶保険証券と別個の保険証券となつている場合が多い。また組合と営業保険者で使用される保険証券も賦課徴集の部分が異なるだけといつてよく、むしろイギリスよりも整理されているように思われる。わが国でこの種の保険を行えるのは、現在の日本船主責任相互保険組合のような船主相互保険組合法によつて設立された相互組合か、保険業法により免許を受けた相互会社または株式会社か、あるいは外国保険事業者に関する法律により免許を受けたものに限定されている。これからの外国保険者の進出を考え、また経済社会が急速に進歩発達するにつれて、更に社会的な立法の制定に従い、これからも船主が船舶の運航にともなつて生じる責任の範囲は拡大してゆくのであるから、この際にわが国の営業保険者もこの種の保険あるいは約款を制定使用することを考えてもよいのではないかと思う。

イギリス主要港湾に関する調査委員会報告書

(ロツチデール報告書 1962年)

中 西 睦

(早稲田大学)

1961年3月29日、イギリス下院で、マープル交通相は、『イギリス主要港湾がどの程度、現在ならびに将来の国家的要請にこたえるに充分であるかどうかを検討し、改善されるべきものあればその改善の方法を発見また勧告を行う』調査委員会を設けると発表した。その後直ちにロツチデール郷を委員長とする委員会が作られ、報告書が出来るまで正式な会合を34回、ロンドンで行い、実際の港湾視察に18日を費やした。調査の初期にあつては、資料を集めるため、主要港の担当者を招待したり、また、この調査に興味を持つ個人団体と会つて、豊富な資料を集めることに成功すると共に、調査目的に役立つ、文献の解説分析を行つた。次いで、実際に主要港湾のみならず、地方港湾にもでかけて視察調査し、併せて、ヨーロッパの主要港湾であるアントワープ、ロッテルダム、ハンブルグを視察、それら各港湾の当事者と情報意見の交換を行つた。一方、港湾の財政面での調査に対しては、専門の会計事務所を数社専任して、その助言を受けて萬全を期した。関係官庁があらゆる援助、資料の提供を惜まなかつたのは言うまでもない。

このようにして、約一年半にわたり広範かつ綿密な調査を行い、1962年7月26日に報告書の作成を完了、9月末日に一般に発表した。同報告書は、全文264頁、9編44章からなるほう大なものであるが、ロツチデール委員長をはじめとする各委員は、『日常の港湾業務行政の細目について論議すれば、報告書の作成発表が遅れわれわれが緊急を要すると見ている行動の開始を遅らせることになるので、むしろ広範囲にわたる全般的政策について、勧告することを中心に置いている。

これまで戦前戦後を通じて、港湾に焦点を置き、調査研究がなされた事は、イギリスにおいて数多く有り、その主なものを挙げて見ると次のようなものがある。

第二次大戦前には、リヴァプールならびにロンドン港の紛争問題に助言を与えるため1853年及び1902年に任命された Royal Commission、

1924年ならびに1929年に二度報告書を発表した Chamber of Shipping 任命のイギリス港湾設備調査委員会、更に、1930年にその最終報告書の一章をさいて港湾問題を論じた Royal Commission on Transportがある。第二次大戦後は、港湾一般に関するものとして、1948年の海運の構造変化に関する報告書、1950年の機械化の増大に関する報告書などが労働組合側から発

表され、Port Efficiency Committee は1952年に二度、1956年に一度、計三度の報告書を発表した。港湾の特定分野に関するものとしては、1945年のClyde Estuaryに関するクーバー委員会報告書、1951年のBritish Transport Commission の管理港湾に関する報告書などがある。猶また労働関係のものとしては、1920年のショウ委員会を忘れてはならぬが、港湾労働の困難に対する分析を行つたものとしてレゲット・デヴィリン委員会報告書があり、ごく最近では、港湾労働機構の効果に関する調査を行つたホースター郷の研究がある。以上述べた委員会ならびに、報告書は、港湾に関する研究調査分析の過程において、重要な資料であるが、ロッチデール報告書のように、イギリス主要港湾全般にわたり、しかも、詳細かつ綿密で、完全な報告書は今迄見られないものであつた。それ故、港湾関係者、関係各方面ならびに、イギリス以外の港湾関係者にとつて、今後、イギリスは勿論のこと、諸外国の港湾調査の指針となり、基礎となることは間違いない。イギリス政府ならびに港湾関係者が、いかに、ロッチデール委員会の成果を重要視したかは、この調査費用として約8,900ポンド邦貨にして890万円が支出されている点からも理解出来る。

ロッチデール報告書は、前述したように、全文264頁、9編44章からなつてゐる。

第一編では、イギリス主要港湾の取扱い貨物量ならびに、それが港湾が、国家の現在ならびに将来の要請にこたえるに充分なものであるかどうかを、概略的に観察している。主要港湾としては、イギリスに三百以上ある港湾の中から、(1)外国貿易に関係のある、ドライ・カーゴがイギリスにとつてどれだけ重要性を持つか、(2)委員会の目的に対して、どれだけ有効な資料を提供してくれるかによつて、15港湾を選んでいる。すなわち、ロンドン、サザンプトン、ブリストル、ニューポート、カーデフ、スオンジー、リヴァプール、マンチエスター、グラスゴー、グレンジマウス、リース、ニューカースル、アボン、タイン、ミドルスバラ、ハル、イミンガムの15港湾である。第二編から第六編までは、港湾産業の五つの基本的問題について述べている。第二編は、管理、組織及び経営、第三編は財政問題、第四編、入港通路、港湾地域(Working space)と地域開発計画、第五編、工場ならびに設備、第六編、労働問題の五つの基本問題である。第七編では、重要港湾取扱い貨物のいくつかを選んで、海運の将来の方向を貨物取扱い量の時代的变化から占うと共に、イギリス港湾の現状、将来の開発の必要点などについて論じている。第八編は、港湾を個別的にとりあげて論及している。第九編は、委員会の主要な結論と勧告を

要約している。ロッチデール報告書は、以上のような構成を持つてなり立つてゐるのであるが、報告書の中に常に考慮が払われているひとつの問題があるようである。言いかえれば、ロッチデール郷ならびに各委員はひとつの信念と確心を持つて、調査を進め、報告書を作成している。この点では、調査の弾力性に欠けているのではないかと云う疑問も生ずるが、しかし、ぼう大な資料を集め、関係者多数の意見を聞いて撰択し、最後に実地見学も充分に行つてこの信念と確信を得たことは、種々の統計資料の扱い方、その利用した資料文献の非常に広範囲にわたること、更に、意見を聞いた関係機関、団体の数（同報告書の末尾に列挙されている）の大きさから見て杞憂にしか過ぎないように思われる。

委員会が、主要港湾を調査している途中において抱き、遂に、最終的に信念となつたものは、『イギリス港湾を改善し、発展させる手段として、一度限りの単純な近道はなく、全関係機関の絶え間なき努力によつてのみ達成されるもので、しかもこれらの努力はある中央機関のもとに統一的行われるべきであると確信している。つまり、現状では、資源を最大限に利用し、一定期間内にその成果を期待するためには、ある種の国家的計画の樹立および統一の方法がとられるべきである。過去、イギリス港湾は、その時々々の要請に辛うじて見合う程度の断片的な発展を示してきたが、近年急激な変化を見せている貿易や海運需要を満たすには、全く不十分なものである。イギリス港湾が多くに関連産業から要求されている港湾業務の高標準化には、単なる現状施設の改善だけでは足らず、ある種の根本的な対策を必要とする』というものであつた。その具体的な策として、『イギリス港湾の総合的發展をはかるために、資本投資のコントロール、港湾諸経費に対する監督、港湾合同の計画、全般的な港湾の効果、効率の向上などを実施出来る法的権限を持つた、経営主体としてでなく監督機関の性格を持つ National Port Authority を設立するべきである』と主張している。

ロッチデール報告書は、どの編、どの章を取りあげてみても、興味深く、多くの示唆を与えてくれる。しかし、このぼう大な報告書を完全に伝えるには、全報告書を完訳する以外に方法がない。ここでは、報告書の中で重要な点を伝えるだけに止めよう。

第一編では、先ず委員会の目的と調査の方向を示し、次いで、主要港の交通量について多くの統計を示し、過去、現在及び将来の傾向を調査している。貨物取扱量の面で、委員会の選んだ15主要港湾は、イギリス輸出入貨物のほど70パーセントを取扱い、ロンドンとリヴァプール両港のみで三分の一のドライ・カーゴ、

ロンドンだけで全体の20パーセントを取扱っている。旅客運送の面では、ロンドン・サザンプトンならびにリヴァプール三港以外の主要港湾ではそれ程重要ではない。しかし、1938年以来、港湾交通量のパターンに大きな変化が生じている。第一に工業立地、工業地区の中心の変化移転、第二に石油貨物の急激な増加、第三はイギリス輸出入貿易の性格の変化、第四はEEC諸国との貿易拡大が予測されるEEC加盟によつて更に拡大するなどの諸原因によつて、パターンの変化が生じたと見ている。更に、これらの諸原因に加えて、船舶の船型の大型化、航空輸送の拡大などが、大きな影響をパターンの変化に強く与えて来ていることを指摘している。殊に航空輸送の拡大は、旅客運送量の増加だけでなく、比較的高価な商品である一般雑貨の依存度まで増大して来る。また、港湾諸経費は、将来、従価ベースで決定される傾向にあるので、港湾財政における影響は、扱い貨物の重量と容積に比例しないようになると予測している。しかし、イギリス港湾の現状は、全般的にその大半がすたれかゝつており、取扱い貨物の質のみならず、サービスの質の面で、国家の要請に応じるに充分であるためには、現在の港湾の設備を使つてもある程度、効率と生産性をあげることは出来るが、これは、今後二三年の要求にこたえる最も実際的かつ安易な方法であつて、これのみで近代的港湾として要求される条件を完全に満たすことは難しく、とくに長期的観点から根本的かつ大規模な改善が要求される。特に石油や鉱石運送に要求される特殊港を除いては、現在の主要港を重点的に改善発展させ、その際水深の深い大型船埠頭を建設しなければならないとしている。

第二編の管理、組織及び経営では、先づ港湾機能について調査し、その責任所在が複雑な点を、ひとつひとつ実例をあげて指摘し次のように勧告している。(1)港庁、監督機関ならびに水先案内機能は、実践的だと思われるときはいつでも、単一のオーソリテイの中に結合されるべきである。(2)港庁は、トランジット・シード建設費用を支払う意図を持ち、クレーンや他の必要設備を提供する意志を有する船主または倉庫荷役業者に一般貨物バースを賃貸することを考慮するべきである。若し、賃貸を許すために必要なら、法律を変えるべきである。(3)港庁は大量貨物を輸入し、重量貨物を輸出する諸産業を魅するために、あらゆる機会を掴み、港湾資産の長期賃貸契約に興味を持ち、ビルディング、工場ならびに機械の投資にも興味を持つべきである。(4)一般的に見て、港湾における荷役は、大規模の港湾関係企業主の少数によつて行われるべきであり、その際港庁は必ず、その一人でなければならない。これを可能にするために、法律を変えるべきである。(5)港庁は、港

湾経営に関する総ての団体と、いかに密接な関係を保ち連絡するかについて考慮を払うべきである。第二に港湾管理の点では、board, trust, authority もしくは Commission と色々な名称で呼ばれる自治体によつて管理されるか、または経営される港湾と、British Transport Commissionによつて公的に所有または運営される British Transport Dock の二つに大きくイギリスの港湾は分けられるとして、それぞれを考察し、次のように結論している。(1)個々の場合実践的であれば、主要港湾の私法律 (Private Acts) の一般改正をするべきである。その際、特に、港庁の活動、財政協定、ならびに Board の定員、代表利益団体の範囲、年令の制限、給与、就任期限などに関する規定に中心を置くべきである。(2)新しい British Transport Docks Board は、その港湾が普通財政面で自立し、若し自立出来なければ、その港湾を維持するはつきりとした理由がない限り、港湾を閉鎖するべきであるということを心に止めるべきである。(3)新しい British Transport Docks Board が発表する会計報告は、個々の港湾の完全な財政状況を別個に示すべきである。(4)新しい British Transport Docks Board は、港湾の利用者利益団体に対して考慮する方法について再検討するべきである。

ここで注目を払う点は、港湾関係企業主の数を縮小することである。大巾な縮小が行われることによつて、最も望ましい労働者の常備制を経済的に達成することも、また最も能率的な労働管理方法を達成することも可能となるからである。第三に港湾の合併問題について述べ、過去から現在まで払われた合併の努力を再検討し、合併の長所欠点を考察すると共に、委員会としての結論を出している。続いて、港湾経営の面では、組織的な改良はさることながら、秀れた人材が他産業に逃れまた新しい有能な人材を得るのに、港湾は魅力にかけているので、給料、昇進、その他の労働条件将来の見透しを明るくすることによつて人材を出来るだけ集めなければならないと強く主張している。

ロッチデール委員会は以上の諸点をすくなく観察批判しながら彼等の目的とする National Port Authority の必要性を主張する。すなわち、「イギリス港湾業務は全く中央計画に欠けており、これがイギリス港湾計画の基礎的な欠陥となつてゐることに気づいた。したがつて、イギリス港湾の総合的な発展をはかるため、官、公、私有、大小などの区別なく、全港湾に管轄権を持つ監理機関としての National Port Authority の必要性が痛感される。

同オーソリティーの目的は、将来におけるイギリス港湾の発展について計画することにある。これには資本投資および各種チャージに対する統制、港湾合同の計画、統計および経済情報センターの設置、各種研究の促進、港湾施設の利用促進などが含まれる。

しかし、最初の数年は、特に、外国貿易貨物を扱う主要港の改善に集中すべきである。この **National Port Authority** のメンバーは交通大臣によつて指名された小委員会によつて構成され、一定期間の任期をつとめるものとする。このオーソリティーの所要費用は、当然港湾企業からの徴集金によつて賄われるべきであるが、設立当初は、研究費用を除いては、公資金から支出されるのが妥当と考える』と **National Port Authority** の構成、性格、業務ならびに財政方面まで具体的に述べて、いかに、ロッチデール委員会が、この **National Port Authority** に、イギリス港湾将来の夢を託しているかはつきり知ることが出来るのである。

第三編は、財政問題であるが、ここでは、先づ主要港の財政状況について述べている。委員会、港湾の経営はあくまで、商業的な線に沿つて行われるべきである。それ故、港湾の開発計画は、ポート・チャージの引上げか、または、一時的に市中銀行から融資を受けることで資金を確保し、政府貸出しはあくまで最終的手段として考えられるべきである。ヨーロッパ大陸諸港は、サービスの改善及び、港湾作業のスピード化はさる事ながら、ポート・チャージを著しく低率にして船主の負担をすくなくしたので、貿易貨物の誘引に成功、これを促進せしめているが、イギリスの場合、ポート・チャージの引上げはイギリス港湾取扱貨物をヨーロッパ大陸の各港に転換させるおそれがあるとの見方もあるが、イギリス港湾扱い貨物にはほとんど積換えものがなく、大半がイギリスを起点としているので、ポート・チャージの引上げによつてこれら扱い貨物を他国に逃すことはないとの見解をロッチデール委員会は持つている。更に、委員会は、イギリス港湾の諸経費が割高な点を指摘し、この問題について非常に憂慮している。ポート・チャージは、イギリスとヨーロッパ各港を比較すると、各種船舶および貨物を通じ、イギリスの港湾の最も安い所で、ヨーロッパ大陸の最低水準にくらべて平均二倍、高いところでは三倍半という高率を示していることに気づき、更にまた、イギリス国内で、ポート・チャージの高低の差が著しく大きく、加えて、イギリス港湾は船舶に対する迅速かつ有効なサービス、スピーディな作業能率、労働問題の正常化、明瞭かつ簡単な計算方式および書類などに著しく欠けている点を発見した。これらの諸問題の解決が急務で

あると考えたロッチデール委員会は、現実的には競争的な低いポート・チャージの設定が重要であるが、港における能率的かつ信頼性のあるサービスの提供も非常に重要であることを忘れてはならないと強くこの点を要望している。何故なら荷役回転率のスピード化は、それだけ船舶の航海数を増し、ひいては、運賃コストをそれだけ低くすることが出来るからである。船会社も自ら利用する港湾を対外的に同一の競争レベルに置くため、コンフワレンス政策と密接な関係を持つ荷役費の配分問題について再検討する必要があるとも述べている。

イギリスの港湾投資は戦後総計1億5,000万ポンド、1,500億 しかなく非常に少ないことに委員会は驚いている。そして、港湾の近代化が遅れ、老朽化が明らかになつて来ている点とにらみ合せて、港湾投資の必要性を強く感じている。しかし、特殊なケースを除いて、『国家補助を必要とするケースは考えられない』と結論し、今後の資本調達、あくまで、市中銀行に依存するべきであるとした。また、浚渫その他の管理費を政府が負担するという考え方は、ポート・チャージのあり方や港湾の正常な発達を妨げるものだと理由から否定した。そして、港湾企業の課税および評価にも特別有利な扱いをする必要がないとしている。

第四編は出入港の通路、港湾地域ならびに地方開発計画全般の実情を伝えているが、現状把握に役立つとしても、それ程目新しいものはない。第五編の工場ならびに港湾設備についても、機械化、荷役の発達、重量貨物取扱いの問題を述べて、興味ある点が多く、世界貿易貨物の著しい戦後の変革を知ることが出来るが、それ程革新的な意見も見当らない。唯、浚渫、運営計画の促進、クレーンの新設、入渠中の船舶不労コスト、現存施設および労働力の生産性向上の方法、新設備による生産性向上の程度、コンテナ・システムの採用による新たな問題などを専門に調査研究する機関、港湾業界の設立する Port Industry Research Association が一日も早く設立されるよう希望している。

第六編は 港湾労働問題である。イギリスの港湾労働問題は、戦後の労働争議の過程を眺めればはつきりするが、イギリス港湾のガンとなつてゐる。港湾労働者のストはイギリス港湾サービスのスピード化、能率ならびに信頼性の多くを失わしめた。ロッチデール委員会は、本編でこの微妙な問題をとりあげ、労働組合の背景、港湾労働制度・構成、労働安全制度の確立、港湾労働の直面している諸問題について、非常に神経を使い、港湾労働組合を刺激しないように観察調査を行つてゐる。そして、港湾労働問題に関しては、労働者の常傭制を採用することが唯一の長期的かつ確実な問題解決となる。これを実現するためには、まず港湾運送業者の数を縮小し、労

働の生産性を引上げ、くわえて機械設備の利用拡大をはからねばならない。さらに一步進んで、もし港湾労働状態を完全に満足出来る状態まで高めようとするなら、労働者に作業訓練および作業の快適さを与えることによつて達成出来るであろうと注意深く述べている。

第七編では港湾取扱い重要貨物を観察して、港湾のそれら貨物に対する適応性を述べ、同時に海運の船舶構造ならびに今後の方向について多くの示唆を与えている。第八編では、主要港湾のひとつひとつをとりあげて、現状を分析し、将来の発展開発計画について示唆を与えている。

イギリス港湾の取扱い重要貨物は石油、鉱石、穀物、木材などであるが、全般的に、世界船腹の大型化、スピード化にマッチする港湾の近代化が遅れ、港湾の老朽化が目立つて来ている。その上、船舶の大型化に対して、水深の深い大型船ドックに不足しているので、その開発建造をすみやかに行わなければならない。（なお詳細については、拙著 雑誌『海運』7月号 EECとイギリス海運を参照されたい。）

以上、ロッチデール報告書、すなわちイギリス主要港湾に関する調査委員会報告書の最も重要な点を中心にその概要を述べて見た。とにかくこの報告書を読んでいる間、私の頭に浮かんだものは日本港湾の現状であつた。日本港湾の現状とイギリス港湾の現状を比較して見ると、実に面白い対象的な事実が両国の港湾の間にあることが発見された。例えば港湾労働者の登録のように、既にイギリスではほとんど登録されているが、日本の場合はそうでない。一方、ロッチデール委員会の勧告事項を既に日本で実施して効果をあげているものが沢山あることであつた。これら両国港湾の実務と現状に、類似性と共に、日本が先鞭をつけたもの、イギリスが先進的であつたものなど比較して見て実に教えられるところが多かつた。恐らく、このロッチデール報告書のように、莫大な費用を費やし、用意萬全で完全な報告書は、今まで類例のないものであろう。日本の港湾経済学は、まだ方法論においてさえ、種々の考え方があり、絶対的な方法論の確立は、今後益々努力を尽さなければならない問題であると思う。しかし、港湾経済学の成立に対して、このロッチデール報告書は一字一句が、意義のある内容深い報告書であるので、この報告書を更に分析研究を進めて行けば、必ずや、港湾経済学成立のひとつの道標となることは間違いない。

ロッチデール報告書は、また、私の第二回目のイギリス留学（1959 - 1963年）と期を一にしていただけに、その調査経路がイギリスの新聞、雑誌に報告されて、その跡をたどることは誠に思い入れのあるものがある。それで、私自身にとつても、この報告書は一生忘れ得ぬものとなることは間違いない。

「神戸港における港湾荷役経済の研究」

神戸大学経済経営研究所

1962年

寺谷 武 明

(横浜市立大学)

周知のごとく、わが国経済の高度成長にともなつて、予想以上に貿易量が増大し、港湾取り扱い貨物量は、いちじるしく増加した。昭和36年に生じた異常な船ごみは解消したものの、滞船滞貨はいまや慢性化しており、円滑な経済成長を阻害するおそれを生じてきた。それにつれて、「港湾問題」が、近年ジャーナリズムを賑わすようになったが、まだ一般人の「港湾」についての認識はとぼしく、学界にあつても、「港湾問題」は、交通論・海運論の一隅にとどめおかれ、「港湾」を正面から体系的に、学問的に取り扱つた文献は、きわめてとぼしいのが現状である。

かゝる時、神戸大学経済経営研究所の交通・海事経済研究スタッフの共同成果として、港湾作業のうち、もつとも把握しにくい港湾荷役を神戸港において実証的に分析された本書が公刊されたことは、「港湾問題」に関心をもつものに、大きな刺激を与え、まことに意義深いものがある。

執筆分担は下記のとおりである。

第1章総説	柴田 銀次郎
第2章神戸港の沿岸荷役	山本 泰 督
第3章神戸港の船内荷役	佐々木 誠 治
第4章神戸港の廻回漕	秋山 一 郎
補論	佐々木 誠 治

I 海運業と港湾荷役

II 海上輸送におけるターミナル・コスト問題

以上のごとく、本論4章266頁と補論288頁、計554頁から成る。各章毎に、内容を要約、紹介したいと思う。

〔第1章〕

港湾荷役作業は、常に貿易の軌道の上において行われる。売買契約の成立した商品を港の中に入れたときから船舶に積み込みを終るまでまたは船舶が着港してバッチをあけてから陸揚げし

た貨物が関税区域に出るまでの作業一切を含んでいる。荷役業、回漕業、乙仲、沿岸荷役業、はしけ業、港湾運送業、船内荷役業、荷直し業等が、こゝでいう港湾荷役であり、貿易業者は、これらの作業を一手で引受ける元請業者が、一切の荷役を委任するのが普通である。

荷役元請業者の収入は、荷主または船会社が港費もしくは港湾荷役費として、その商品価格もしくは、運賃に計上される金額であり、元請業者は一部は自己の作業力を使つて、請負事業を果たし、一部は一定のマージンを取つてこれを下請業者に請負わせ、下請業者はさらにこの中から労賃、荷役器具等の使用料、その他のコストを差引いてマージンを得る。

港湾労働は、内容・重量・形態が極端に異なる貨物を取扱うから機械化にも限度があり、多数の労働者を必要としている。神戸港では、一日の労働量に約2万人、常用労働者は1万2千人、日雇労働者8千人を使用している。内訳は、船内荷役6,500人、沿岸荷役5,500人、その他労働7,500人である。

業者は、作業の繁閑に応じて増減しうる日雇労働者により、港湾労働の需要を充足し、経営上の利益を得ている。これらの日雇労働者が、実際は業者からの指名により、長期化、常備化する者が多数である。しかも、彼等は、強力な組織力をもたないので、労働需要の波動性をことごとくしわよせされる、という弊害を生ずる。こゝに、日雇労働者の常備化が問題になる。

神戸港の荷役量は、年間1,000万トンを超え、輸出では雑貨、繊維が主要なものであり、この2種類で、船積貨物総量の半分以上を占めている。輸入では農産物、穀物が重要である。

荷役料は、業者間の協定による基本料率と複雑な割増料率などの諸条件によつて、荷役元請業者が、荷主または、船会社から徴収するが、貨物の種類、荷造り、荷役作業の種類・内容・難易などにより、多種多様であり、かつ料率の改訂がしばしば行われるため、荷役量の実状を把握しがたい。それゆゑ、類型的傾向を把握するには、貨物の種類を神戸港としてもつとも典型的で、かつ捕捉しやすい品目に限定して推論せねばならぬ。

そこで、神戸港のもつとも重要な船積貨物は雑貨と繊維製品であり、陸揚貨物は食料品、ことに穀物であるから、これらの価格を荷役費ないし港費と対比して、その負担力を検討する。

神戸の典型的な某商社より実際資料を求めた関係上、多年一貫して多く取扱ひ、かつ品質がもつとも単純で、価格も平均に近い品種をえらんだ。すなわち雑貨はイースター・バスケット、竹製のすだれと熊手、履物であり、繊維製品としては、綿布のう

ち、白綿ポプリンである。輸入貨物については、玉蜀黍、大豆、小麦を選び、主要商社から資料をもとめた。

輸出入貨物の原価にたいする港費の割合をみるに、一貫荷役料が比較的差が少ない関係上、原価の高低によつて、一般荷役料の割合にいちじるしい差異を生じている。

価格の高いものほど負担能力があり、綿ポプリンでは、荷役料は0.3%台にすぎぬが、原価のもつとも安いイースター・バスケットでは、9%から10%近い。しかも、荷役費のもつとも高率なイースター・バスケットですら、そのほかに原価の70%をこえる運賃を支払つて、なお毎年莫大な数量が海外に輸出されているのである。それゆえ、たんに、諸掛りの大小をもつて、負担能力を論ずるのは認識不足といわれるべきである。輸出業者から見ると、原価は景気に左右されるとしても、諸掛りは安定しているにしくはなく、原価にたいする割合よりは運賃、港費の諸掛りが急激に上昇しない方が望ましい。たとえば、荷役費は、運賃にくらべれば、はるかに軽微な支出であるが、これが急激に増加することは、取引基準を揺がす。一方、荷役業は、景気や労賃の上昇により、荷役料を賃上げをせねば経営が困難となる問題をかゝえ、港湾経済の上からは軽視できないのである。

〔第2章〕

神戸港の沿岸荷役専業者は、企業規模が零細であり、元請業者の下に系列化され、多くは大業者の荷役量変動に伴う危険の調節弁としての機能を果す。日傭は40%～50%ときわめて高い。こうして、多数の零細企業と多数の日雇労働者の存在が、封建的な人間関係とあいまつて、荷役業の系列、下請関係を形成し、下への犠牲転化を容易にしている。神戸港の港運業の波動性は、交通業の一般的性格より生ずるほかに、港運業をめぐる社会経済的環境によつてはげしくなっている。

沿岸荷役の機械化も、近年顕著であるが、荷役業の日本の特質が阻害因として働いている。それは荷役機械設備の購入、保有は、従来の日雇労働者への強度の依存、あるいは、下請業者の利用によつて、回避してきた作業量変動の企業危険を、直接に当該業者に負担せしめるゆえ、当該企業が恒常的に確保しうる最低荷役量に見合った機械設備にすぎず、一定の限界がある。それを上廻る荷役作業は、依然として、日雇労働者、または下請依存にならう。また零細業者は資金の面からも、荷役機械の保有がすゝむことは期待しにくい。したがつて、この方からも、労務請負業の性格を強める。

現行の荷役料金の認可の基礎となつた沿岸荷役作業の原価計算を、雑貨はしけ揚積について示すと、原価152円70銭(作業費114円97銭+一般管理費37円73銭)利潤9円75銭、トン当り原価162円45銭である。沿岸荷役料の原価が

以上のごときでも、現実の荷役料金の収受状態は、公示料金どおり収受されているか疑問である。それは沿岸荷役業界の機構が、巨大な一貫元請業者とその系列下にある大手下請業者が存在し、他方多数の海運貨物取扱業者の濫立と、その下請関係にある多数の零細沿岸荷役業者の存在があり、系列関係による圧力、過当競争等が、料金低下へ導くからである。業態が機構的に料金引下げの可能性を含んでいるのである。

〔 第 3 章 〕

神戸港における船内荷役は、海運会社→元請→第一次下請の段階的委託システムを通じて遂行される。そして現実の船内荷役は、第一次下請が雇傭する船内荷役労働者によつて遂行される。神戸港船内荷役労働者の最重要の問題点は、二つである。

1. 就労がはなはだしく変動的である。 2. 日雇労働者依存性の大きい点である。日雇依存率は、90%にたつし、沿岸荷役労働は50%以下、その他荷役労働では20%以下であることゝ対照的である。

現行の船内荷役料の原価計算資料により、船内荷役費の雑貨1トン単価167円87銭、利潤をのぞいた総原価157円80銭、このうち作業費原価118円23銭の数字が算定されている。

〔 第 4 章 〕

わが国のごとく、接岸荷役が少なく、沖荷役が多い港湾では、艀は港湾運送で重要な地位を占め、神戸港もその例外ではない。艀回漕は船内荷役業とは反対に専業独立業者が多く、勢力も旺盛である。

艀船夫の場合、日雇労働者は通常見うけられない。艀船夫は、昼夜を分たず、艀を守り、貨物を保護する責任を有するからであり、艀所有者に直傭されている。そのため船内労務者、沿岸荷役労務者に比すと、きわめて安定的である。

艀回漕業者は、資本構成・労働者構成からみて、零細企業が多く、個人企業的色彩が濃厚であり、大会社の下請となるが、兼業、多角経営により景気変動にともなう荷動き量に適応している。長期、短期傭船の場合でも、系列化が定まつている。しかし、需要の増減による変動はさけられず、経営も不安定で、資本蓄積は不十分である。

神戸港の艀船夫の供給源は、広島、香川、兵庫、岡山県出身者に限定され、陸上のごとく、雇傭人員の急激な増減現象を示さず、補充は大量を要しない。

艀回漕料の原価計算を雑貨について、考察すると、運航原価トン当り269円46銭、(運航費総額216円68銭+一般管理費52円78銭)に、利潤6%を加え、1トン当り286円66銭が最終原価となる。

雑貨の輸出貨物の沖荷役と本船直積の場合を比較すると、舁回漕料は沖荷役のコストの約30%を占め、両者の差額の主たるものとなっている。

むすびとして、沖懸り荷役に大きく依存するため、荷役能率の低下は、労力不足ひいては舁不足に帰せられるから荷役能率改善のための諸施設の充実とともに、舁に対する港湾施設の改善が必要である。さらに、労働力確保の手段が望まれる。従来、水上の労働条件と生活の劣悪さが指摘されながら、本質的に改善されていない。そのため、舁船夫希望者は少なく、他産業へ流出するのを免れず、新規補充も困難になる傾向にある。

〔 補 論 〕

(I) 昭和36年、本邦主要港で問題化した港湾マヒ船混みに対する海運業者の対応の仕方は、いたって消極的、傍観的であつた。この問題を熱心にとりあげ、政府を動かす原動力となつたのは、海運業者、港湾業者でなく、一般財界、とくに主要都市の商工会議所であつた。それには、それなりの理由もあるが、海運業者は、海上輸送の実質上の主役として、みずからの船舶運航能率向上のため、本問題にもつと積極的に取りくみ、接近する必要がある。

(II) 理論的、实际的に、港湾荷役作業を抜きにして、海運活動は考えられず、港湾マヒ現象を機として、ターミナル・コスト(港における船舶の直接的積卸作業の費用)の重要意義に着目したい。

ターミナル・コストの大部分は、港湾運送業事業者がいとなむ、ターミナル作業に対する代価である。

海上輸送におけるふたつの段階、すなわち船舶の海上航行と港におけるターミナル作業を前提とし、前者に海上運賃、後者に港湾作業料金が対応するものとすれば、元請一貫料金に船内荷役料金額を加算したものが、積出港のターミナル・コストである。

神戸港の雑貨1トンのターミナル・コストは、沖荷役 1,800円、接岸荷役1,500円となる。神戸港の代表的輸出雑貨の運賃と積出しターミナル・コストの割合を見ると、サンフランシスコ扱いについて、高運賃の綿織物で14.2%、最低の穀物で24.7%、もつとも比較に適する運動靴で20%という高比率である。もつて港湾ターミナル・コストの重要性を知りうる。

さて、以上の内容でわかるごとく、わが国でもつとも典型的な国際港である神戸港を舞台に、港湾荷役作業を、沿岸荷役、船内荷役、舁回漕の三過程にわたり、総合的に、それぞれの荷役業の特徴にふれながら、分析し、神戸港を通じて、わが国の港湾荷役業の実態、ならびに問題点を明らかにしたことは、学界にとつて、きわめて益するところが多い。本文中に見られる幾多の付表、統計表、ならびに原価計算例や、料金表は、この種資料が、一般人には入手しがたいだけに貴重である。

このような研究が、ひとり神戸港のみならず、東京・横浜・名古屋・関門等その他主要港で行われ、総合化・体系化されるならば、わが国の若い「港湾学」の発展は、期して待つべきものがあるであろう。

日本港湾経済学会設立趣意書

今日わが国が当面している港湾及びこれに関する輸送事情は、極めて重要な問題を各方面に提起している。入港船舶の増減あるいは港湾貨物の増減は、もとより景気の動向に支配されるものであり、波動性に富むことは周知の事実であるが、これを長期的に観察するならば、港湾の整備に対する公共投資の不足、あるいは港湾運送事業の組織及び機能の立後れ、港湾行政及び管理上の矛盾等のため、時として甚だしく困難な事態を招来している。このことは、わが国の港湾経済の体系そのものを、学問的に深く掘り下げて検討しなければならない時期に際会していることを意味するものである。

わが国における港湾の経済学的研究は、可なり古くから行われて居り、それは交通論や海運論の一部として、あるいは倉庫論に附随する問題として、さらに経済地理学上の問題等として研究されて来た。しかし今日、われわれは港湾に関する経済の法則性、港湾の将来の発展の必然的方向、あるいは港湾機能及び活動に関連する経済的、社会的諸問題の研究、これを基礎にした港湾経済の総合的研究が必要であることを痛切に感ずるものである。

すなわち、このような基本的研究は、現在わが国が当面している港湾問題の解決と、その将来の合理的発展のため寄与することが極めて大であると確信するので、ここに広く各大学、官庁、業界の専門家を糾合して「日本港湾経済学会」を設立し目的に向つて努力したい考えである。

各界の有識者が如上の港湾問題について、深い理解と協力を賜わり、本学会が意義ある事業を遂行出来るよう、御賛同あらんことを切望してやまない次第である。

昭和37年10月12日

日本港湾経済学会発起人

代 表 矢 野 剛

同 柴 田 銀 次 郎

日本港湾経済学会会則

1. 総 会

- 第 1 条 名称 本学会を日本港湾経済学会という。
- 第 2 条 目的 本学会は港湾に関する一切の社会的・経済的学術研究を行い、わが国港湾の合理的発達に寄与することを目的とする。
- 第 3 条 事業 本学会の目的を達成するために次の諸事業を行う。
- (1) 年次大会及び定期的研究会の開催。
 - (2) 内外文献及び資料の収集、整理。
 - (3) 内外港湾の視察及び調査研究。
 - (4) 港湾経営の調査研究・コンサルタント事業。
 - (5) 学会報その他刊行物の発行。
 - (6) 講演会、講座等本学会の目的達成に必要な事業。
- 第 4 条 事務所 本学会の事務所を横浜市に置く。

2. 役 員

- 第 5 条 本学会に次の役員を置く。
- (1) 会 長 1 名
 - (2) 副 会 長 2 名
 - (3) 常任理事 若干名
 - (4) 理 事 若干名
 - (5) 評 議 員 若干名
 - (6) 監 査 2 名
- 第 6 条 会長 会長は本学会を代表し、会務を総理する。
会長は理事会が推せんし、総会において承認するものとする。
会長の任期は2ケ年とし、再任をさまたげない。
- 第 7 条 副会長 本学会に副会長2名を置く。
副会長は会長を補佐し会長事故あるときはこれを代理する。
副会長は理事会で推せんし、総会において承認するものとする。
副会長の任期は2ケ年とし、再任をさまたげない。

- 第 8 条 常任理事 本学会に常任理事若干名を置く。常任理事は理事会の互選により選出し、常任理事会を構成し、常時会務を運営する。
- 第 9 条 理事 本学会に理事若干名を置く。
理事は理事会を構成し、本学会の基本的問題について協議する。
理事は総会において選出し、任期は 2 ケ年とする。但し再任をさまたげない。
理事会は会長が招集し、会長が主宰する。
- 第 10 条 評議員 本学会に評議員若干名を置く。評議員は会長が委嘱し、会長及び理事会の諮問に応ずる。
- 第 11 条 監査 本学会に監査 2 名を置く。
監査は本学会の会計を監査し、総会に報告する。
監査は総会において選出し、任期は 2 ケ年とする。但し再任をさまたげない。

3. 会 員

- 第 12 条 本学会の会員は次の 2 種類とする。
- (1) 正 会 員
 - (2) 賛 助 会 員
- 第 13 条 正会員 本学会の正会員になろうとするものは、会員 2 名が推せんし理事会の承認を得なければならない。
正会員は、定められた会費を負担し、総会に出席し、選ばれて役員になることができる。また正会員は本学会の主催する会合に出席し、印刷物の配布を受け、学会の事業に参加することができる。
- 第 14 条 賛助会員 本学会の趣旨に賛同し特別の会費を負担せる者は、常任理事会の承認を経て賛助会員となる事が出来る。
賛助会員は、本学会の印刷物の配布を受け、会合に出席し、また必要な調査研究を本学会に委嘱することが出来る。

4. 総 会

- 第 15 条 総会 総会は本学会の最高機関とし、年 1 回定期的に開催する。会長が必要と認めるときあるいは会員過半数の要望があるときは、臨時総会を開催することが出来る。

総会は会長が招集する。

第 16 条 議案 総会の議案は前もつて理事会の承認を必要とする。

次の事項は理事会の承認を経て、総会で決定しなければならない。

- (1) 事業計画及び事業報告
- (2) 予算及び決算
- (3) 役員の選任
- (4) その他本学会の重要事項で、理事会が総会の承認を必要と認めた事項

第 17 条 決議 総会における決議は、出席者の過半数をもつて行う。

可否同数のときは議長の判断で決定する。

5. 支部及び部会

第 18 条 支部 本学会に支部を設けることが出来る。支部を設置しようとするときは、理事会の承認を経なければならない。

支部に関する規定は別に定める。

第 19 条 部会 本学会に、理事会の承認を経て研究部会を設けることができる。

研究部会に関する規定は別に定める。

6. 事務局

第 20 条 本学会に事務局を置く。事務局は事務局長主宰のもとに、常時本学会の事務を行う。

第 21 条 事務局に事務局長及び幹事若干名を置く。事務局長及び幹事は会長がこれを委嘱し、常任理事会に出席する。

事務局長は事務局を統轄し、次の事項について責任を持つ。

- (1) 本学会の経常事務
- (2) 総会その他本学会の会議の準備
- (3) 理事会及び常任理事会で決定した各種事業の準備及び遂行
- (4) 本学会の会計事務
- (5) 学会報の発行その他理事会において委任された事項

第 22 条 事務規程 本学会の事務に関する規程は別に定める事務規程による。

7. 顧問及び参与

- 第 23 条 本学会に顧問及び参与を置くことが出来る。顧問及び参与は、理事会が推せんし、会長が委嘱する。顧問及び参与は、本学会の運営に関し会長の諮問に応ずる。

8. 会 計

- 第 24 条 会費 本学会の会費を次のように定める。
(1) 正会員の会費 年額 1 千円 (一率)
(2) 賛助会員の会費 年額 8 万円以上
- 第 25 条 収支 本学会の収入は会費、寄附金、及び事業収入とし、本学会の事業目的のため支出する。
- 第 26 条 予算及び決算 本学会の予算及び決算は理事会において作成し、総会の承認を得なければならない。
- 第 27 条 会計年度 本学会の会計年度は、4 月 1 日にはじまり、翌年の 3 月 31 日に終る。

9. 加入及び脱退

- 第 28 条 本学会に加入しようとする者は、会員 2 名の推せんを得て、所定用紙に必要事項を記入し、会長あて申込むものとする。
本学会を脱退しようとする者は、文書をもつて会長あて届出なければならない。
年度会費を納入しない者は会員の資格を失う。

10. 本会則の改正

- 第 29 条 本会則を改正しようとするときは、総会出席者 3 分の 2 以上の承認を必要とする。

附 則

- 1 本会則は昭和 37 年 10 月 12 日より効力を発生する。

日本港湾経済学会役員（敬称略 創立総会にて選出された氏名）

会 長	矢 野 剛	
副 会 長	柴 田 銀 次 郎	
"	白 山 源 三 郎	
常任理事	東 寿	（東京）
"	伊 坂 市 助	（横浜）
"	高 見 玄 一 郎	（横浜）
"	前 田 一 三	（名古屋）
"	富 永 祐 治	（関西）
"	佐々木 誠 治	（関西）
理 事	東 寿	（工学博士 前第三港湾建設局長）
"	伊 坂 市 助	（関東学院大学）
"	上 原 轍 三 郎	（北海学園大学）
"	植 村 福 七	（香川大学）
"	岡 野 鑑 記	（神奈川大学）
"	奥 村 武 正	（東京都港湾局）
"	加 賀 美 文 一	（横浜経済同友会）
"	加 地 照 義	（神戸商大）
"	越 村 信 三 郎	（横浜国立大学）
"	佐々木 誠 治	（神戸大学）
"	佐 波 宣 平	（京都大学）
"	酒 井 正 三 郎	（名古屋大学）
"	柴 田 銀 次 郎	（関西大学）
"	白 山 源 三 郎	（関東学院大学）
"	鈴 木 要 二	（清水市前市会議長）
"	左 右 田 俊 夫	（神奈川県経済調査会）

理 事	高 見 玄 一 郎	(神奈川 県 経 済 調 査 会)
"	田 中 文 信	(富 山 大 学)
"	富 永 祐 治	(大 阪 市 立 大 学)
"	西 原 峯 次 郎	(久 留 米 大 学)
"	野 村 寅 三 郎	(神 戸 大 学)
"	早 瀬 利 雄	(横 浜 市 立 大 学)
"	原 田 三 郎	(東 北 大 学)
"	松 浦 茂 治	(愛 知 学 芸 大 学)
"	前 田 一 三	(名 古 屋 港 管 理 組 合)
"	松 本 清	(日 本 倉 庫 協 会)
"	宮 崎 茂 一	(運 輸 省 港 灣 局)
"	矢 野 剛	(前 早 稻 田 大 学)
評 議 員	伊 藤 重 次 郎	(東 洋 大 学)
"	井 関 弘 太 郎	(名 古 屋 大 学)
"	江 端 正 義	(東 京 都 港 灣 局)
"	大 森 一 二	(青 山 学 院 大 学)
"	河 村 宣 介	(関 西 大 学)
"	北 見 俊 郎	(関 東 学 院 大 学)
"	斎 藤 武 雄	(神 奈 川 大 学)
"	住 田 正 二	(運 輸 省 船 員 局)
"	土 井 智 喜	(日 本 船 主 協 会 内 海 運 研 究 所)
"	野 田 早 苗	(福 岡 大 学)
"	米 花 稔	(神 戸 大 学)
"	細 野 日 出 男	(中 央 大 学)
"	前 田 義 信	(甲 南 大 学)
"	柗 幸 雄	(横 浜 市 立 大 学)
"	武 藤 正 平	(横 浜 国 立 大 学)
"	布 藤 豊 路	(東 京 商 船 大 学)

評議員	吉川貫二	(同志社大学)
"	小島昌太郎	(桃山大学)
"	米田富士雄	(日本船主協会)
監査	左右田俊夫	(横浜)
"	米花稔	(神戸)
事務局長	高見玄一郎	(横浜)

学 会 記 事

1962年10月16日、17日の両日にわたって、日本港湾経済学会の創立総会、第一回年次大会（研究報告会）が横浜のシルクホテルにおいて開かれた。まず創立総会は、学会発起人（後述参照）代表の挨拶にはじまり、設立までの経過報告が詳細に行なわれ、議事にうつった。議事は学会設立趣意書（前述参照）、会則決定（前述参照）、事業計画、予算案についての検討が行なわれた。次いで各種役員の選定（前述参照）がみられた。

この間、横浜市長、神奈川県々知事、運輸省港湾局長の祝辞と挨拶があった。議事終了後、学会役員を代表して会長の挨拶、横浜四大学の代表挨拶、その他をもって創立総会を終了した。

また、第一回研究報告会は、16日（午後）と17日（午前）にわたり、6名の報告者によって行なわれた。（後述研究報告会次第参照）

日本港湾経済学会設立発起人

（昭和37年8月15日現在）

代 表（関東） 矢 野 剛

同（関西） 柴 田 銀 次 郎

発 起 人（五十音順）

東	寿	（前運輸省第三港湾建設局長）
伊 坂 市 助	（工 学 博 士）	
伊 藤 重 治 郎	（関 東 学 院 大 学）	
上 原 徹 三 郎	（東 洋 大 学）	
	（北 海 道 国 大）	
	交 渉 中	
大 森 一 二	（青 山 学 院 大 学）	
岡 野 鑑 記	（神 奈 川 大 学）	
奥 村 武 正	（東 京 都 港 湾 局）	
加 賀 美 文 一	（横 浜 経 済 同 友 会）	
加 地 照 義	（神 戸 商 大）	
河 村 宣 介	（関 西 大 学）	

北	見	俊	郎	(関	東	学	院	大	学)				
越	村	信三	郎	(横	浜	国	立	大	学)				
斎	藤	武	雄	(神	奈	川	大	学)					
佐女	木	誠	治	(神	戸	大	学)						
佐	波	宣	平	(京	都	大	学)						
柴	田	銀次	郎	(前	神	戸	大	学)					
住	田	正	二	(運	輸	省	船	員	局)				
左	右	田	俊	夫	(神	奈	川	県	経	済	調	査	会)
高	見	玄	一	郎	(神	奈	川	県	経	済	調	査	会)
富	永	祐	治	(大	阪	市	立	大	学)				
西	原	峯	次	郎	(久	留	米	大	学)				
野	田	早	苗	(福	岡	大	学)						
野	村	寅	三	郎	(神	戸	大	学)					
早	瀬	利	雄	(横	浜	市	立	大	学)				
原	田	三	郎	(東	北	大	学)						
米	花		稔	(神	戸	大	学)						
細	野	日	出	男	(中	央	大	学)					
松	浦	茂	治	(愛	知	学	芸	大	学)				
前	田	義	信	(甲	南	大	学)						
桤		幸	雄	(横	浜	市	立	大	学)				
松	本		清	(日	本	倉	庫	協	会)				
武	藤	正	平	(横	浜	国	立	大	学)				
宮	崎	茂	一	(運	輸	省	港	湾	局)				
布	藤	豊	治	(東	京	商	船	大	学)				
矢	野		剛	(前	早	稲	田	大	学)				
吉	川	貫	二	(同	志	社	大	学)					

日本港湾経済学会設立準備委員会
同 発起人会次第

1. 日 時 昭和37年5月7日(月)午後2時～5時

(準備委員会を午後2時～3時、発起人会を午後3時～5時

に予定して居ります。)

1. 場 所 東京都千代田区大手町パレスホテル隣接
パレスビル内
経 済 同 友 ク ラ ブ

1. 設立準備委員会次第 (2~3時)

- (1) 経 過 報 告
(2) 発 起 人 会 打 合 せ

1. 発 起 人 会 次 第

- (1) 開会挨拶 (関東代表挨拶)
(関西代表挨拶)
(2) 座長選出 (挨 拶)
(3) 経過報告
(4) 審議事項 (a)設立趣意書案
(b)会 則 案
(c)役員 (発起人代表その他) 選定に就て
(d)総会および大会の準備に就て
(e)其 の 他
(5) 閉会挨拶

1. 懇 親 会 (午後5時半~7時) 但し会食費500円 当日御持参下さい。

以 上

第 1 回 研 究 報 告 会 次 第

第 1 日 (10月16日午後1時半~5時)

- | | | |
|------------------------|--------|---------|
| ① 「港湾経済の本質」 | 関東学院大学 | 北 見 俊 郎 |
| ② 「港 運 業 の 実 際」 | 日本倉庫協会 | 松 本 清 |
| ③ 「高見氏の新著について」 | 横浜市立大学 | 早 瀬 利 雄 |
| ④ 「本邦主要港湾における造成の現状と将来」 | 関東学院大学 | 伊 坂 市 助 |

第 2 日 (10月17日午前9時より)

- | | | |
|--------------|---------|---------|
| ① 「衣浦港の問題点」 | 愛知学芸大学 | 松 浦 茂 治 |
| ② 「港湾財政の問題点」 | 関 西 大 学 | 柴 田 銀次郎 |

日 本 港 湾 経 済 学 会
昭 和 3 7 年 度 決 算 書

昭和38年3月31日

(収入の部)		(支出の部)	
経 常 会 費		印 刷 費	109,395 円
正会員会費(58名分)	58,000 円	通 信 費	16,246
賛助会員会費(14口分)	420,000	交 通 費	58,130
		事 務 所 費	10,709
臨 時 収 入		(文具, 用紙ほか一式)	
設立準備会(5月4日)		人 件 費	67,000
出席者懇親会費	5,000	(事務手伝謝礼など)	
大会への寄附金		会 議 費	43,964
(日通, 鈴与の2件)	60,000	(借席料, 弁当代など)	
雑 収 入	750	調 査 費	41,670
		大会補助費	124,460
		(借席料・弁当代など)	
		雑 費	1,400
		(写真用品など)	
		次年度繰越剰余金 ※	70,776
(合 計)	543,750	(合 計)	543,750

※ 次年度繰越剰余金内訳(昭和38年3月31日現在)

普通預金残高	39,554 円
振替貯金残高	29,956
手元現金残高	1,266
(合 計)	70,776

以 上

日 本 港 湾 經 済 学 会

昭 和 3 8 年 度 予 算 案

自 昭和38年4月 1日

至 昭和39年3月31日

(収入の部)		(支出の部)	
経 常 会 費		年 報 刊 行 費	300,000 ^円
正会員会費 (100名分)	100,000 ^円	一 般 印 刷 費	80,000
賛助会員会費 (24口分)	720,000	通 信 費	50,000
		交 通 費	70,000
前年度繰越剰余金	70,776	事 務 所 費	20,000
		人 件 費	60,000
		会 議 費	50,000
		調 査 費	50,000
		大 会 準 備 費	50,000
		大 会 補 助 費	50,000
		雑 費	20,000
		予 備 費	90,776
(合 計)	890,776	(合 計)	890,776

賛 助 会 員

氏 名	代 表 者 名	住 所	t e l
日 本 郵 船 ㈱	児 玉 忠 康	東 2	
大 阪 商 船 ㈱	秋 元 達 雄	東 2	
飯 野 海 運 ㈱	俣 野 健 輔	東 2	代
三 光 汽 船 ㈱	岡 庭 博	大 1	6
日 本 船 主 協 会 (社 団 法 人)	米 田 富 士 雄	東 3	
横 浜 市 埋 立 事 業 局	永 堀 豊	横	
名 古 屋 港 管 理 組 合	前 田 一 三	名 6	
神 奈 川 県 経 済 調 査 会	沖 山 明 一	横 の	
関 東 学 院 大 学	学 長 源 三 郎 白 山 源 三 郎	横	3
鈴 与 ㈱	鈴 木 与 平	清	
上 組 合 資 会 社	松 尾 市 松	神 4	
帝 蚕 倉 庫 ㈱	堀 内 重 忠	横 の	5
日 吉 回 漕 店	加 賀 美 文 一	横 6	
横 浜 新 港 倉 庫 ㈱	左 右 田 俊 夫	横 内	
関 東 運 輸 ㈱	串 田 可 一	横 2	
原 田 港 湾 作 業 ㈱	原 田 幸 次 郎	横 2	
住 友 商 事 ㈱ 東 京 支 店	本 田 英 二	東 1	

正 会 員

	氏 名	勤 務 先 (Tel)	住 所	自宅住所 (Tel)
あ	東 寿	日本テトラポット(株) (535) 2,879	東京都中央区銀座東1 の10 銀友ビル6階	横浜市神奈川区一ツ木 7-1-1 1
	青 島 茂 一	静岡県土木部港湾課	静岡市静岡県庁内	青 島 茂 一 2
	荒 木 直	神 奈 川 大 学 (49) 9,541	横浜市神奈川区 六角橋	横浜市神奈川区一ツ木 7-1-1 1
	秋 山 一 郎	神 戸 大 学 (86) 1 ~ 6	神戸市灘区六甲台 町	神戸市灘区六甲台 町 通宅
	浅 葉 尚 一	国 鉄 中 央 学 園 0425 (2) 3,667	東京都北多摩郡国 分寺町	東京都北多摩郡国 分寺町 04
	麻 生 平 八 郎	明 治 大 学 (291) 1,181~88	東京都千代田区神 田駿河台	東京都千代田区神 田駿河台 東町
い	伊 坂 市 助	関 東 学 院 大 学 (70) 8,281	横浜市金沢区六浦 町	横浜市金沢区六浦 町 2
	石 井 常 雄	明 治 大 学 (291) 1,181	東京都千代田区神 田駿河台	東京都千代田区神 田駿河台 8
	井 関 弘 太 郎	名 古 屋 大 学 (94) 1,711	名古屋市瑞穂区瑞 穂町	名古屋市瑞穂区瑞 穂町 2
	井 手 滋	東京都港湾局 (212) 5,111 内 3,264	東京都千代田区丸 の内	東京都千代田区丸 の内 2 6
	伊 藤 重 治 郎	国 士 館 大 学 (421) 1,145	東京都世田谷区世 田谷1の1006	東京都世田谷区世 田谷1の1006 2
	今 泉 敬 忠	関 東 学 院 大 学 (70) 8,281	横浜市金沢区六浦 町	横浜市金沢区六浦 町 1
	岩 崎 重 男	横 浜 市 立 大 学 (70) 8,151	横浜市金沢区六浦 町	横浜市金沢区六浦 町 1
	伊 藤 善 市	東 京 女 子 大 学 (398) 2,251	東京都杉並区井荻 3丁目	東京都杉並区井荻 3丁目 1-1-1 (398) 2,251
う	植 田 定 治	大 阪 市 港 湾 局	大阪市港区三条通 1の10	大阪市港区四条通4の 42 港住宅3の7

	氏 名	勤 務 先	住 所	自 宅 住 所
う	植 村 福 七	香 川 大 学 (3) 4,141	高松市宮脇町162	高松市宮脇町162
	浮 穴 和 俊	東 京 都 港 湾 局 (201) 3,990	東 京 都 千 代 田 区 丸 の内3の1	東 京 都 千 代 田 区 丸 の内3の1
え	江 端 正 義	東 京 都 港 湾 局 工 務 部 設 計 課 第 二 課 (212) 5,111 内 3,273	東 京 都 千 代 田 区 丸 の内	東 京 都 千 代 田 区 丸 の内
	胡 井 啓 作	年 德 汽 船 株 下 関 (22) 6,231	下 関 市 岬 之 町 3 の 21 島 津 海 運 ビル 内	下 関 市 岬 之 町 3 の 21 島 津 海 運 ビル 内
	枝 吉 正 保	ホ ン コ ン ・ エ ン ド ・ イ ー ス タ ン 海 運	東 京 都 千 代 田 区 丸 の内 3 の 10 富 士 製 鉄 ビル 203 (212) 3,511	東 京 都 千 代 田 区 丸 の内 3 の 10 富 士 製 鉄 ビル 203 (212) 3,511
お	岡 庭 博	三 光 汽 船 株 (441) 4,471~6	大 阪 市 西 区 江 戸 堀 上 通 1	大 阪 市 西 区 江 戸 堀 上 通 1
	欧 捷 雄	招 商 局 東 京 公 司 (571) 6,391	東 京 都 銀 座 7 の 5	東 京 都 銀 座 7 の 5
	岡 野 鑑 記	神 奈 川 大 学 (49) 9541~3	横 浜 市 神 奈 川 区 六 角 橋	横 浜 市 神 奈 川 区 六 角 橋
	小 原 三 佑 嘉	国 際 商 業 会 議 所	東 京 都	東 京 都
	欧 陽 啓	招 商 局 東 京 分 公 司 (571) 6,391	東 京 都 銀 座 7 の 5	東 京 都 銀 座 7 の 5
	岡 田 清	成 ・ 城 大 学 (416) 2,181~4	東 京 都 世 田 谷 区 成 城 町 708	東 京 都 世 田 谷 区 成 城 町 708
	大 山 吉 雄	兵 庫 県 企 画 部 総 合 開 発 課	神 戸 市 生 田 区 下 山 手 通 5 の 1	神 戸 市 生 田 区 下 山 手 通 5 の 1
か	加 藤 千 松	神 港 商 船 株 神 戸 (3) 688-9	神 戸 市	神 戸 市
	加 納 治 郎	経 済 企 画 庁 計 画 課 (581) 0261 内 5165	東 京 都 千 代 田 区 霞 ヶ 関	東 京 都 千 代 田 区 霞 ヶ 関
	上 河 辺 順	中 部 日 本 産 業 能 率 研 究 所 (401) 5,101 内 2 5 6	東 京 都 澁 谷 区 穂 田 1 の 90 セ ン ト ラ ル ア ー ト 5 6 3	東 京 都 澁 谷 区 穂 田 1 の 90 セ ン ト ラ ル ア ー ト 5 6 3

	氏 名	勤 務 先	住 所	自 宅 住 所
か	川 上 親 澄	日 本 開 発 銀 行 (281) 2,531~9	東京 都千代田区丸 の内1の8の1	東京 都世田谷区中根 町
	川 崎 芳 一	運輸省港湾局臨海工 業地帯課 (211) 4,211 内 923	東京 都千代田区丸 の内	東京 都世田谷区中根 町
	河 越 重 任	国会図書館調査立法 考査局 (58) 2,331	東京 都千代田区永 田町1の14	東京 都世田谷区中根 町
き	岸 孝 雄	神 戸 市 港 湾 局 神戸 (3) 8,181	神戸 市生田区加納 町6の7	西 京 都世田谷区中根 町
	北 見 俊 郎	関 東 学 院 大 学 (70) 8,281	横 浜 市 金 沢 区 六 浦 町	横 浜 市 金 沢 区 六 浦 町
	喜多村 昌次郎	原 田 港 湾 作 業 協 会	横 浜 市 中 区 海 岸 通 り4の23	横 浜 市 中 区 海 岸 通 り4の23
	木 下 彰	東 北 大 学 仙台 (3) 5,111	仙 台 市 片 平 町	仙 台 市 片 平 町
	木 村 恵 一			東 京 都 世 田 谷 区 中 根 町
こ	小 泉 信 一	首都高速道路公団 (402) 0172~3	東京 都渋谷区美竹 町41	三 重 県 津 市 津 町 6
	越 村 信 三 郎	横 浜 国 立 大 学 (3) 5,255~7	横 浜 市 南 区 清 水 ケ 丘14	横 浜 市 南 区 清 水 ケ 丘2
	小 林 良 久	東京 都港湾局計画部 (201) 5,411 内 3,264	東京 都千代田区丸 の内	東 京 都 世 田 谷 区 中 根 町
	小 門 和 之 助			
さ	酒 井 正 三 郎	名 古 屋 大 学 (78) 2,111	名 古 屋 市 瑞 穂 区 瑞穂町	名 古 屋 市 昭 和 区 川 名 本 町 3の79 (75) 7,695

	氏 名	勤 務 先	住 所	自 宅 住 所
さ	桜井 正	横浜新港倉庫 ㈱ (20) 8,971	横浜市中区新港税 関構内	横 濱 市 中 区 新 港 税 関 構 内 尾 1
	佐藤 佳年	運 輸 調 査 局 (431) 5,953	東京都港区芝	東 京 都 港 区 芝 用
	沢田 清	東 京 教 育 大 学 (941) 0181	東京都文京区大塚 窪町	東 京 都 文 京 区 大 塚 窪 町 1
	佐々木 誠治	神 戸 大 学 (86) 1 ~ 6	神戸市垂水区	神 戸 市 垂 水 区 2
	佐波 宣平	京 都 大 学 (7) 4,111	京都市左京区吉田 本町	京 都 市 左 京 区 吉 田 本 町 3
し	沙 栄存	復新運輸公 司 (501) 0674	東京都千代田区内 幸町飯野ビル	東 京 都 千 代 田 区 内 幸 町 飯 野 ビ ル 4
	白山 源三郎	関 東 学 院 大 学 (70) 8,281	横浜市金沢区六浦 町	横 濱 市 金 沢 区 六 浦 町 4
	嶋 文雄	運輸省大臣官 房 統 計 調 査 部	東京都千代田区丸 の内	東 京 都 千 代 田 区 丸 の 内 3
	柴田 銀次郎	関 西 大 学 (381) 19,53	吹田市千里山	吹 田 市 千 里 山 4 鬼
す	杉沢 新一	日本女子経済短期大 学 (332) 5,655~6	東京都千代田区富 士見町3の1	東 京 都 千 代 田 区 富 士 見 町 3 の 1 3
	勝呂 弘	神 戸 大 学 神戸 (86) 1~6	神戸市灘区六甲台	神 戸 市 灘 区 六 甲 台 大
た	高橋 淳二	下関第四港湾建設局 下関 (22) 3,341	下関市阿彌陀寺町	下 関 市 阿 彌 陀 寺 町 南
	高見 玄一郎	神奈川県経済調査会 (20) 3,131内334	横浜市中区南仲通 り5の60東京銀行内	横 濱 市 中 区 南 仲 通 り 5 の 6 0 東 京 銀 行 内 南
	田中文 信	富 山 大 学 (3) 9,286~7	富山市蓮2 2	富 山 市 蓮 2 2 富 山
	田原 栄一	大 分 大 学 (2) 7,181	大分市上野83	大 分 市 上 野 8 3 大 分

	氏 名	勤 務 先	住 所	自 宅 住 所
た	高 橋 栄	茨 城 大 学 水戸 (2) 4,171	茨城県赤塚岡田	〒265-0111
	鷹 取 稠	日 本 大 学 (301) 2,271	東京都千代田区神田三崎町	〒100-0048
	高 村 忠 也	神 戸 大 学 神戸 (86) 1~6	神戸市灘区六甲台	〒258-0101 住
て	寺 谷 武 明	横 浜 市 立 大 学 (70) 8,151	横浜市金沢区六浦町	〒223-0290
と	土 井 智 喜	海 運 研 究 所 (581) 1,251	東京都千代田区霞ヶ関	〒100-0001 丁3
な	中 西 睦	早 稲 田 大 学 (342) 2141~9	東京都新宿区戸塚町	〒162-0843 アバ
に	仁 科 哲	仁 科 法 律 事 務 所	東京都港区芝西久保明舟町9の6 Y.K.K.ビル	〒106-0034 倉田
	西 部 徹 一	労 働 科 学 研 究 所 (416) 3,141	東京都世田ヶ谷区祖師谷2の1226	〒158-0095 祖師
	西 原 峯次郎	久 留 米 大 学 (久留米) 3408	久留米市旭町67	〒840-0104 福
ぬ	沼 田 昭 夫	関 西 大 学 (381) 1,953	吹田市千里山	〒565-0811
の	野 田 早 苗	福 岡 大 学 (82) 4,966~9	福岡市七隈字前牟田11	〒812-0161 有
	野 村 寅三郎	神 戸 大 学 (86) 1~7	神戸市灘区六甲台	〒258-0106 有
	納 賀 義 衛	新潟臨港海陸運送株式会社 (4) 4,111	新潟市流作場 1,711	〒951-8511 糸
は	浜 谷 源 蔵	丸 紅 飯 田 ㈱ 支 社 (201) 6,211	東京都千代田区大手町1の4	〒100-0002 有 の 30

	氏 名	勤 務 先	住 所	自 宅 住 所
は	林 実	経 済 企 画 庁 (581) 1,530	東京都千代田区霞 ヶ関3〜2	東 の
	早 瀬 利 雄	横 浜 市 立 大 学 (3) 6,486	横浜市金沢区六浦 町	横 策
ふ	藤 井 邦 和	運輸省第二港湾建設 局京浜港工事事務所 (44) 4,736	横浜市西区表高島 町4	横 ()
	布 藤 豊 路	東 京 商 船 大 学 (641) 8,364	東京都江東区深川 越中島2の2	東 3
	古 川 哲次郎	海 事 文 化 研 究 所 (231) 0211	東京都中央区八重 洲・大和ビル	三 ()
へ	米 花 稔	神 戸 大 学 神戸(86) 1-6	神戸市灘区六甲台	西 西
ほ	細 野 日出男	中 央 大 学 (291) 7,211〜9	東京都千代田区神 田駿河台3の9	東 の
	本 間 幸 作	東京都立短期商科大 学(641) 9,504	東京都江東区越中 島	東 3
	方 輝 生	復 新 運 輸 公 司 (501) 0672	東京都千代田区内 幸町飯野ビル	東 3
ま	前 田 一 三	名 古 屋 港 管 理 組 合 (66) 4,111	名古屋市港区港本 町	名 の
	梶 幸 雄	横 浜 市 立 大 学 (70) 8,151	横浜市金沢区六浦 町	東 谷
	松 井 潤	兵庫県土木建築部港 湾課神戸(4) 7,431	神戸市生田区下山 手5の1	明
	松 浦 茂 治	愛 知 学 芸 大 学 岡崎 1,830	岡崎市明大寺町	愛 知
	松 本 一 郎	新 日 本 汽 船 株 式 会 社	東京都中央区八重 洲・大和ビル	東 1
	松 本 清	日 本 倉 庫 協 会 (671) 5,006	東京都中央区日本 橋小網2の1	東 1

	氏 名	勤 務 先	住 所	自 宅 住 所
ま	松 坂 兵三郎	成 城 大 学 (416) 2,181~4	東京都世田ヶ谷区 成城町708	東京都品川区豊町2の 12
み	宮 崎 茂 一	運 輸 省 港 湾 局 (211) 4,211	東京都千代田区丸 の内	東京 奥7 (7)
	宮 野 武 雄	鉄 道 貨 物 協 会 (231) 0604	東京都千代田区丸の 内 国際観光会館	東京 の2
	宮 川 武 雄	神 奈 川 大 学 (49) 9,541~3	横浜市神奈川区六 角橋	横浜 1,0
む	武 藤 正 平	横 浜 国 立 大 学 (70) 8,151	横浜市南区清水ヶ 丘41	横浜
や	矢 野 剛			東京 1の (7)
	山 田 浩 之	京 都 大 学 (7) 4,111	京都市左京区吉田 本町	京 公
よ	吉 川 貫 二	同 志 社 大 学 (23) 1,131	京都市上京区今出 川通烏丸東入	大
わ	渡 辺 輝 一	横 浜 国 立 大 学 (3) 5,255	横浜市南区清水ヶ 丘41	横浜
	渡 辺 一 孝	東京港湾振興協会 (531) 0261内29	東京都中央区晴海 町4の7 東京港湾建設事務 所内	

編 集 後 記

第1回大会における研究報告と、他に論説の寄稿を願つて、さゝやかながら年報 No. 1 の誕生をみた。学会創設の期なるをもつて、編集の上でも数多くの不行届きの点があつたり、記事の取扱い方にも反省を要する点があるようにも思われる。これらについては、今後、「年報編集規約」なり「年報編集方針」なりをはっきり定めてゆかなければならないと思う。

「記録」は、主として創立總會・研究報告会を中心としたものの資料の収録にとどめたが、今後は学会活動の活潑化にともなつて、さらに要を得たものにしなければならない。

当初の計画では、活版印刷の予定であつたが、経費の都合でタイプ印刷になてしまつた。このため原稿を願つた方々に執筆者校正をしていたことができず、この点、御海容の与えられんことを念ずる。

尚、末巻に会員名簿を附したが、これも不備の点があるので、いづれ別の形で名簿作製を試みたいと思っているので、名簿整理に御協力賜らんことをお願いしたい。

ともあれ、このように意に満たない恨みが残されているが、大方の御高説、御叱正により、もつとよい「年報」にそだててゆきたい。編集ならびに、印刷にかんしては、その都度編集会議をもつたが、とくに寺谷・今泉両先生の御努力にあづかつてゐる。（北見）

港 湾 経 済 研 究

(日本港湾経済学会年報 No. 1)

1963年10月30日印刷

[非 売 品]

1963年11月 7日発行

編 者 日 本 港 湾 経 済 学 会

発 行 者 横 浜 市 金 沢 区 六 浦 町
関 東 学 院 大 学 経 済 研 究 所 内

印 刷 社 釧 関 内 タ イ プ 印 刷 社
横 浜 市 中 区 太 田 町 5 の 6 2
