

港湾經濟研究

日本港湾經濟学会年報

NO. 2

1964

日本港湾經濟学会編

序

ここに、日本港湾経済学会機関誌「港湾経済研究」第2号が世に送り出されることは誠によろこばしい。会員諸君の貴重な研究成果が、現下のわが国港湾問題に貢献すると共に、港湾経済学の生成発展にも尽すところ大であると信ずる。

本学会も本年は創立以来第3回目の大会を開くにあたり、学会の基礎造りと、より一層の発展が望まれる。この夏、ヨーロッパ港湾労働調査の視察団に本学会からも3名の方々が参加された、その際各国主要港湾当局に本会よりのメッセージ（別掲）を携行依頼したが、これも本会の発展と斯学の学的形成を念じての故に他ならない。

また本年からは、懸案の関東、中京、関西、その他各地での部会活動の発足が考慮されているが、これもその健全な発展の行なわれるよう心から念ずる。

最後に会員諸君ならびに、とくに賛助会員の各位には本学会の諸活動の遂行に際して多大な御援助を賜っていることを想い、ここに厚く感謝の意を表すると共に、より一層今後の御指導御協力の程を乞う次第である。

昭和39年秋

日本港湾経済学会会長 矢野剛

目 次

序 矢 野 剛

研 究

共通論題（港湾投資の諸問題）

長期経済計画における港湾投資額の推計 加 納 治 郎 (1)
摩耶ふ頭の建設と運営 岸 孝 雄 (16)

公共投資と港湾経済 北 見 俊 郎 (28)

自由論題

イギリスにおける港湾諸料金の徵集制度と問題点 中 西 瞳 (42)
ヨーロッパの石油港湾 浮 穴 和 俊 (51)

港湾労働対策への一提案 柴 田 銀次郎 (78)
港湾労働の課題 河 越 重 任 (82)

船積み月末集中の原因とその対策 高 村 忠 也 (97)
国際コンテナの諸問題 宮 野 武 雄 (114)

文 献 紹 介

北見俊郎著

「アジア経済の発展と港湾」 中 西 瞳 (141)

北海道立総合経済研究所編

「北海道の港湾荷役労働」 寺 谷 武 明 (145)

同 上

「港湾労働」 北海道立総合経済研究所 (150)

学会記録

日本港湾経済学会会則・役員	(167)
学 会 記 事	(171)
会員業績リスト	(175)
会 員 名 簿	(188)

編 集 後 記 (197)

長期経済計画における湾港投資額の推計

加 納 治 郎
(経済企画庁)

は し が き

港湾の投資額を推計する方法は、凡そ次の三通りに区分できる。第一は、古くから行なはれていた積上げ方式である。各港別に将来の取扱貨物量などを推計し、その貨物を扱うのに必要な諸施設の必要量を物理的に計画し、それに必要な所要投資額を計算する方法である。必要によってこれを全国の港湾について集計すれば、国全体の所要投資額が求められる。この方法は将来の発展の見込み方が大きく喰い違ったり、不確定部分が累積的に加算される傾向があるので、しばしば問題とされるが、原理的にも実用上からも依然として将来とももっとも基本的な方法であることを見失ってはならないものである。

第二の方法は、現在第四港湾建設局長の宮崎茂一氏が経済企画庁計画官当時開拓し、国的新長期経済計画（計画期間昭和33年度よりの5ヶ年）以降採用されている原単位方式である。国全体の港湾取扱貨物量と投資額を対比して、将来の所要投資額を計算する方法である。

第三の方法は、多くを今後の研究にまたなければならないが、国全体の経済規模から投資額の全体または政府投資額をきめ、これを道路、鉄道、住宅、河川、港湾等に配分してゆく方法である。従来も、投資額の構成比は討議されていたが、さらにはすすめて将来は国の経済政策と投資の配分方式を結合することが望まれている。

ここでは、第二の方法を中心にして、その原理的な根拠と、将来の改善の方向を探ることとしたい。

1. 基本式の一般的背景

港湾原単位の問題に入るまえに、その一般的背景となった資本係数について、ごく概略ふれておきたい。

一般には資本存在量 (K) と、それを動かして生産した産出高 (Y) との比率 (K/Y) が平均資本係数で、通常平均産出係数の逆数にあたる。例えば、個人住宅資本係数 k_R は次式で与えられる。

$$k_R = \frac{K_R}{Y}$$

ここに、 K_R は個人住宅資産存在高、 Y は国民所得で、この k_R は国民所得倍増計画立案上フレーム・ワークのパラメーターの一つとして使用された。

また、下村論争を惹起して倍増計画の最大の問題点の一つとされた、企業固定設備の平均資本係数 k_P は

$$k_P = \frac{K_P}{Y}$$

ここに、 K_P は企業固定資産存在高である。倍増計画では、漸増傾向にある日本の実績および外国の例を参考として、 $k_P = 1.15$ とした。(1) しかし、下村博士は別途のアプローチからではあるが、資本係数がこのように高くなるはずがなく、したがって、倍増計画より遙に高い国民総生産の成長率を主張されたわけである。

なお、港湾を含む政府投資の推計方法の将来の改善と深い関係をもつ、民間、公共を含んだ固定投資全体の資本係数についてふれておく。篠原三代平教授の研究によれば、直接に生産能力を発揮する民間設備投資の産出係数を問題にするだけでは不十分で、間接に生産能力を支える政府投資を併せて検討することが必要であるばかりでなく、国際比較のためには、民間という定義を貫き通すことは困難であるとされる。

篠原教授は限界資本係数で国際比較を試みておられるが、一般に、新たに加えられる産出高一単位と、それを生み出すために必要とされる資本の追加量の比率を限界資本係数という。同教授の研究から、とくに主要国についてだけの表を作成すると、第一表が得られる。GDP (国内総生産) (又はGNP)、政府・民間を含む固定投資の実質値を基礎に、戦後 (1951-57年間) の限界粗固定資本係数と、その期間の実質GDP年成長率、および住宅、その他建設、機械設備に分けた限界粗資本係数を示している。

第1表 各国の成長率、限界粗固定資本係数、およびその内部構成

	G D P 年成長率	限界粗固定資本係数	同 左、内 部 構 成		
			住 宅	その他の建設	機械等設備
フ ラ ン ス	4.64	3.58	0.84	1.02	1.72
西 ド イ ツ	7.50	2.77		1.29	1.48
イ タ リ ヤ	5.35	3.65	0.83	0.48	2.33
日 本	7.76	2.53	0.21		2.32
イ ギ リ ス	2.45	5.61	1.24	1.47	2.90
ア メ リ カ	2.93	5.67	1.49	2.09	2.08

資料： 篠原三代平、日本経済の成長と循環、創文社 昭和36年刊 P.157~8 より

この表からも、成長率の高い場合に資本係数は低いという傾向はうかがえるが、これ以外に、資本係数は国毎に非常な差があること、および同一の国でも決して一定のものではなく、成長率の変化に伴なって一定の傾向で増減するものであること、日本の場合将来上昇する可能性のあることなどが主張されている。

いずれにせよ、資本係数に安定性のあること少なくとも一定の傾向のうかがえることを手掛りとして、これを与件またはパラメーターとして計画の立案、とくに投資規模の推計に利用されているわけである。

2. 港湾原単位の基本式

資本係数と同じ考え方方に立って、実用可能とするために工夫されたものが港湾原単位である。もちろん個人住宅資本係数と同じように港湾資本係数が利用できれば、それに越したことはないが、行政投資率あるいは政府投資率のように、なるべく大きく集計したものならばともかく、港湾、道路のような細分化された部門別には、安定した傾向を求めることが、原理的にも実用上にも困難であったため、より結合関係の強いと考えられる港湾取扱貨物量を産出高として、港湾原単位が導かれたわけである。

港湾原単位 U は下式で与えられる。

$$U = \frac{K_h}{C}$$

ここに、 K_h は港湾資産で、政府の決算報告書等から時系列が計算された。Cは港湾取扱貨物量で、外国貿易と内国貿易の合計を港湾統計から採用している。

港湾原単位作成上の統計的処理に関する事項、および計画立案への応用の事情については、新長期経済計画および国民所得倍増計画に関するそれぞれの文献に詳しいので、ここには省略する。(2)

基本的にはUが戦前約40年について、1円80銭～2円20銭（昭和9～11年価格）、戦後についても2円前後のところに、かなり安定的な推移を示していることを根拠として、計画立案に利用されたわけである。

注(1) 大来佐武郎、経済計画、至誠堂、昭和37年刊、P.209

(2) 経済企画庁総合計画局編、日本交通の現状と将来、交通協力会、昭和33年刊、同編
総合的交通体系、交通協力会、昭和36年刊

3. 港湾原単位の利用例

港湾原単位が、その法則性を立証される限り、いろいろと応用範囲が広がってゆくのは当然かも知れない。そのような見方からすれば、港湾原単位の利用はまだ極めて限られた範囲にとどまっている。

倍増計画の閣議決定に統いて作業に着手し、一年後に草案、さらに一年遅れてその修正案が閣議で決定をみた全国総合開発計画での港湾原単位の利用は、日本全体の国の経済計画以外への最初の応用となった。

丁度、国別の固定投資資本係数が大巾に相異していると同様に、全国を11地域に（決定された全国計画では9地方に集約された）分けた場合には、港湾原単位は地域別に非常に格差がある。全国平均の原単位は倍増計画と一致して結果的に1円85銭（昭和9～11年価格）であるが、この平均を1.00とする場合、地域別に次のような差を生ずる。昭和30年度からの5ヶ年の実績についてみると、例外的なものを除いても、東北1.92、北海道1.70などと未開発地域が高く、関東臨海0.50、近畿臨海0.84などと先進地域が低く、最高と最低の間には4倍に近い差がある。しかし、差があるからと言って投資を原単位の低いところにだけ集中すべきものではないので、このような実績を考慮した上で、種々の修正を行なっ

て、全国を1とした場合の原単位の倍率を決めている。例えば、同じ地域について、東北1.77、北海道1.55、また関東臨海0.57、近畿臨海0.88として投資の配分が先進港に集中するのを緩和している。ただし、これらの数字を使った計算結果をさらに修正しているから、最終結果の投資配分では、この原単位がさらに修正されたことになっている。(3)

ただこの場合注意を要するのは、原単位を使用した計算方法で直線的に投資の配分がきまるのではなくして、それを一方の目安とし、他方に運輸省港湾局関係の積上げ作業の結果と対比して、両者の接近を図ったことである。言いかえるならば、はしがきに述べた第一と第二の方法、積上げ方式と原単位方式の併用であると理解しなければならない。

また、このようにして計算された地域別投資額を、さらに貨物量の配分などを手掛りとして、各港別にブラック、ダウンした計算例もある。(4)

さらに、各港別に貨物量と投資の実績を用意することができれば、個別港湾の原単位を算出できるから、積上げ方式と併用して、十分にチェックの資料とすることができるはずである。実質的にそのように使用可能な富山県諸港の原単位計算例を次節に紹介しておきたい。

注(3) 詳細については下記を参照されたい。

第22回日本交通学会、研究報告資料(昭和38年)、全国計画草案については、前掲、総合的交通体系、P.148

(4) 国民経済研究協会内中部経済総合開発調査会、中部地域における港湾施設の現状と展望(研究資料-17) 昭和36年

4. 富山県の港湾低単位

経済企画庁で富山県および運輸省の協力を得て、富山県の伏木港、富山港の港湾貨物量と港湾投資実績を調査したことがある。その調査の主目的は、公共投資全体と地域経済の因果関係を追求することにあって、総体としてそれほど明瞭な関係は認められないという結果に終った。(5)

第2表 港湾資産計算表

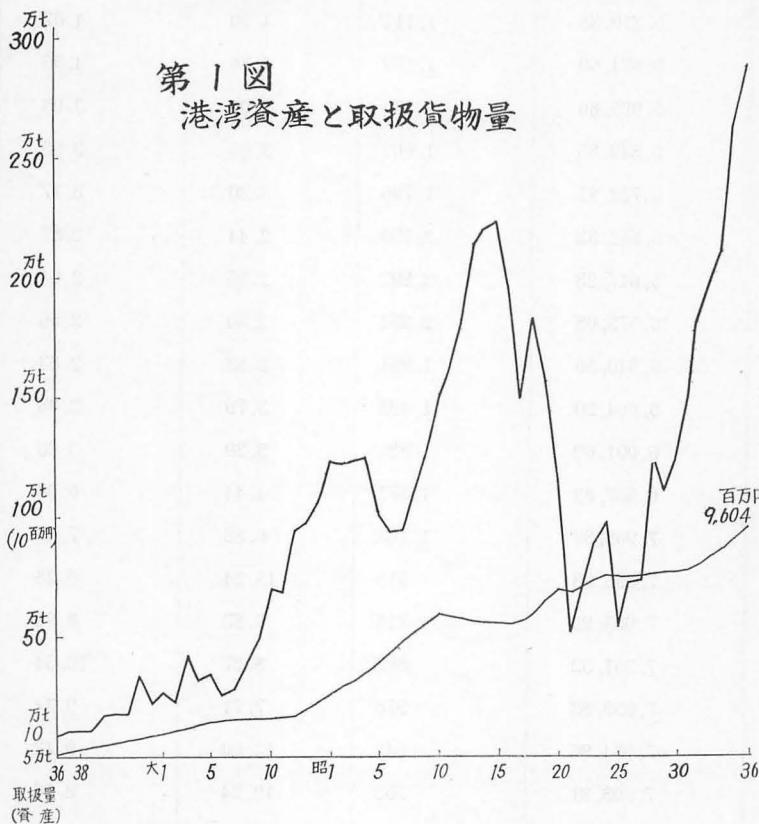
n	年次	名目投資額	昭9-10=100 デフレーター	実質投資額 I_n	$1/50 I_n$	$1/50(I_{n-1} + I_{n-2} + \dots + I_{n-50})$	資産額 S_n
1	明36	千円 46,1	51.4	千円 89,69	1.79	0	千円 89,69
2	37	46,1	51.7	89,17	1.79	1.79	177,07
3	38	46,1	53.8	85,69	1.71	3.58	259,18
4	39	63,9	56.1	113,90	2.28	5.29	367,79
5	40	63,9	62.6	102,88	2.04	7.57	452,30
6	41	63,9	61.7	103,57	2.07	9.61	556,26
7	42	63,9	60.9	104,93	2.10	11.68	649,51
8	43	63,9	60.7	105,23	2.10	13.78	740,96
9	44 大	63,9	61.9	98,92	1.99	15.88	824,00
10	1	63,9	64.9	98,46	1.97	17.87	904,59
11	2	100,3	63.7	157,46	3.15	19.84	1,042,21
12	3	100,3	62.3	161,00	3.22	22.99	1,180,22
13	4	100,3	66.8	150,15	3.00	26.21	1,304,16
14	5	100,3	64.6	155,26	3.11	29.21	1,430,21
15	6	100,3	130	77,15	1.54	32.32	1,475,04
16	7	100,3	160	62,69	1.25	33.86	1,503,87
17	8	100,3	151	66,42	1.33	35.11	1,535,18
18	9	100,3	171	57,64	1.15	36.44	1,556,38
19	10	100,3	151	65,56	1.31	37.59	1,584,35
20	11	136,7	153	89,35	1.79	38.90	1,634,80
21	12	136,7	156	87,63	1.75	40.69	1,681,74
22	13	136,7	144	345,90	6.92	47.61	1,982,03
23	14 昭1	498,1	133	374,51	6.15	53.76	2,300,78
24	1	498,1	131	380,23	7.60	59.91	1,621,10
25	2	502,0	126	398,41	7.87	67.51	2,952,00
26	3	405,3	131	309,39	6.02	75.38	3,186,01
27	4	488,6	122	400,49	8.00	81.40	3,505,10
28	5	488,6	96.2	507,90	10.16	89.40	3,923,60
29	6	488,6	87.4	559,03	11.18	99.56	4,383,07

		千円		千円		千円	
30	7	488, 6	86.5	564, 86	11.30	110, 74	4, 837, 19
31	8	488, 6	96.9	504, 23	10.85	122, 04	5, 219, 38
32	9	488, 6	100.1	488, 11	9.76	132, 89	5, 574, 60
33	10	488, 6	98.9	494, 03	9.88	142, 77	5, 925, 86
34	11	68, 8	101	68, 12	1.36	144, 13	5, 849, 85
35	12	68, 8	142	48, 45	0.97	145, 39	5, 752, 91
36	13	68, 8	150	45, 87	0.92	146, 46	5, 652, 32
37	14	175, 0	154	113, 64	2.27	148, 73	5, 617, 23
38	15	175, 0	164	106, 71	2.13	150, 86	5, 573, 08
39	16	206, 5	171	120, 76	2.42	153, 28	5, 540, 56
40	17	517, 1	183	282, 57	5.65	158, 93	5, 664, 20
41	18	987, 6	195	506, 46	10.13	169, 06	6, 001, 60
42	19	1, 559, 6	218	715, 41	14.30	179, 19	6, 537, 82
43	20	1, 842, 4	295	624, 54	12.49	193, 49	6, 968, 87
44	21	2, 173, 4	1670	130, 14	2.60	205, 98	6, 893, 03
45	22	7, 281	4470	162, 89	3.26	209, 24	7, 055, 92
46	23	56, 665	11, 000	515, 14	10.30	219, 54	7, 351, 52
47	24	70, 332	16, 900	416, 17	8.32	227, 86	7, 539, 83
48	25	50, 513	22, 200	227, 54	4.55	232, 41	7, 534, 96
49	26	69, 336	33, 200	208, 84	3.18	235, 59	7, 508, 21
50	27	88, 026	34, 000	258, 90	5.18	240, 77	7, 526, 34
51	28	134, 705	36, 300	367, 63	7.36	244, 16	7, 649, 81
52	29	108, 705	36, 200	300, 29	6.01	249, 73	7, 700, 37
53	30	98, 560	36, 300	271, 52	5.43	254, 03	7, 717, 86
54	31	145, 320	40, 700	357, 05	7.14	257, 18	7, 817, 73
55	32	230, 924	43, 400	532, 08	16.42	262, 28	8, 087, 53
56	33	246, 924	40, 900	603, 73	12.07	276, 63	8, 414, 63
57	34	266, 043	42, 400	627, 46	12.55	286, 60	8, 755, 49
58	35	271, 791	42, 400	641, 02	12.82	301, 25	9, 095, 26
59	36	348, 310	42, 400	821, 49	16.43	312, 28	9, 604, 67

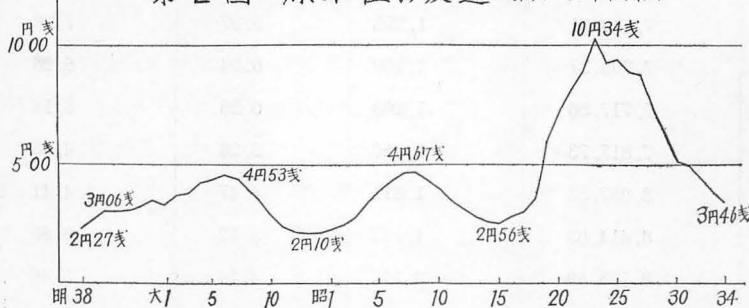
第3表 港湾資産、貨物取扱量及び原単位

年 次	港 湾 資 産 A (昭和9—11年価格)	貨物取扱量 B	原 単 位 A/B	5ヶ年移動平均値
明36	89,69	87	1.13	
37	177,07	106	1.67	
38	259,18	106	2.44	2.27
39	367,79	104	3.54	2.66
40	452,30	175	2.58	3.07
41	556,26	181	3.07	3.02
42	649,51	175	3.71	3.06
43	740,96	338	2.19	3.23
44	824,00	220	3.75	3.51
大1	904,59	265	3.41	3.32
2	1,042,21	231	4.51	3.70
3	1,180,22	429	2.75	3.78
4	1,304,16	321	4.06	4.23
5	1,430,21	343	4.17	4.33
6	1,475,04	261	5.65	4.53
7	1,503,87	281	5.01	4.42
8	1,535,18	379	4.05	4.04
9	1,556,38	481	3.24	3.52
10	1,584,35	699	2.27	2.87
11	1,634,80	687	2.38	2.34
12	181,74	937	1.79	2.13
13	1,980,03	972	2.04	2.10
14	2,300,78	1,062	2.17	2.10
昭1	2,621,10	1,240	2.11	2.26
2	2,952,00	1,226	2.41	2.42
3	3,186,01	1,240	2.57	2.75
4	3,505,10	1,254	2.82	3.37
5	3,923,60	1,016	3.86	3.91

6	4, 383, 07	1, 936	5, 17	4.33
7	4, 837, 19	944	5.12	4.64
8	5, 219, 38	1, 111	4.70	4.67
9	5, 574, 60	1, 279	4.36	4.35
10	5, 925, 86	1, 476	4.01	3.98
11	5, 849, 85	1, 602	3.65	3.53
12	5, 752, 91	1, 796	3.20	3.17
13	5, 652, 32	2, 139	2.44	2.87
14	5, 617, 23	2, 202	2.55	2.64
15	5, 573, 08	2, 231	2.50	2.56
16	5, 540, 56	1, 961	2.83	2.83
17	5, 664, 20	1, 493	3.79	2.98
18	6, 001, 60	1, 825	3.29	3.60
19	6, 537, 82	1, 571	4.44	6.08
20	7, 968, 87	1, 162	6.86	7.29
21	7, 893, 03	518	15.24	8.28
22	7, 055, 92	718	9.83	8.94
23	7, 351, 32	889	8.27	10.34
24	7, 539, 83	978	7.71	9.34
25	7, 534, 96	542	13.90	9.42
26	7, 508, 21	733	10.24	8.96
27	7, 526, 34	738	10.20	8.80
28	7, 649, 81	1, 252	5.97	7.28
29	7, 700, 37	1, 109	6.94	6.28
30	7, 717, 86	1, 203	6.26	5.14
31	7, 817, 73	1, 480	5.28	4.93
32	8, 087, 53	1, 811	4.47	4.41
33	8, 414, 63	1, 543	5.12	3.85
34	8, 755, 49	2, 117	4.14	3.46
35	9, 095, 26	2, 633	3.45	
36	9, 604, 67	2, 884	3.33	



第2図 原単位の変遷 (昭9~11年価格)



昭和34年の実績では両港の取扱貨物量は県内全港湾の貨物量の97%を占めていたから2港の実績とは言え、事実上県全体の港湾原単位とみてよいわけである。計算表とグラフは、第2表、第3表、第1図、第2図に示される。第2図にみると、戦中戦後の10年ほどを除けば、平均して3円20銭位（昭和9～11年価格）の水準を中心に2円から4円50銭ほどの間を上下し、50余年の間に3つの長期波動を繰り返している。経済企画庁総合開発局の高橋基次君を類はして、安定した原単位の算出に成功したわけであるが、現在のところそこまであって、その有効利用は今後の研究課題として残されている。

注 (5) 経済企画庁総合計画局、富山県における地域経済と公共投資の実態調査報告書、昭和37年

5. 港湾原単位の低減傾向

戦後、港湾の原単位は殆んど一貫して低減の傾向を続けている。昭和33年の新長期経済計画や倍増計画の交通体系小委員会では2円ないし2円40銭を採用していたが、倍増計画の答申で決った、港湾投資額5,300億円（昭和35年価格）は、昭和45年度の原単位1円85銭に当り、しかもその後の実績対比によると、経済の高度成長のため、昭和34年度に1円92銭であったものが、早くも昭和35年度に1円66銭、昭和36年度には1円55銭と低下を続けた。その後若干鈍化の傾向に入っているとは思はれるが、今回の景気後退の底の浅かったことや、現在審議中の中期計画における高度安定成長の見通しなどからすると、なお当分の間低下の傾向が終息するとは思はれない。

このような原単位の低減傾向はどのように考えたら良いであろうか。原単位が低いということは資本係数が小さいことに匹敵するわけで、投資の効率化とか経済の成長支持要因としては好ましいことに違いない。また相対的に開発投資や先行投資をあまりしていないことを意味するから、投資の重点化がある程度維持されることになる。したがって他に心配なことがなければ、好ましい傾向と言えるかも知れない。

ところが、慢性的潜在的な船混み現象は依然として解消せず、横浜神戸などでは新聞を騒がせるほど顕在化してこそいないが、逆に日本海方面の伏木港などで

しばしば沖待ちの事態が起ることなどからすると、潜在的にはむしろ深刻化しているのかも知れない。これは取扱能力一杯の活動が行なわれていることを意味し企業設備の場合なら操業率 100 %に近いことに匹敵するであろう。したがって災害とか木材の緊急輸入とかの僅の貨物増で忽ち滞船などの経済的損失を招く危険を、継続的にかかえていることになる。

戦前の最低大正 8 年の 1 円 66 銭を既に下回っていることが、今後の主要政策である経済の安定化、人口の大都市集中是正、地域格差是正の方向などを考えるに、原単位の低下もそろそろ限度に近づいているのかも知れない。富山県の港湾原単位にも記されていたような長期波動や経済全体との多角的な結合関係等について一層の研究を必要とするが、今後の重要な問題点ではないかと思はれる。

なお道路、鉄道などの他の政府投資部門についても、原単位の類似の低下傾向がみられるから、政府投資の全体を経済全体の中にいかに位置づけるかがさらに重要な検討側面となる。この点については、価格の変化を導入し、政府投資の間接的な生産能力にも着目した、現在審議中の中期計画における連立方程式モデルの検討手法に多くの期待が寄せられる。

以上のような、原単位の低減傾向の鈍化、上昇への転換を示唆する見方に対して、なお当分の間低減傾向の持続を支持する有力な視点のあることをつけ加えておかなければならない。それは、港湾を経由する貨物の輸送需要が、より集中的な動きを示すか否かと直接関係していることで、貨物の伸びが特定重要港湾や既成の大港湾において、地方港湾や後進地域の重要な港湾におけるよりも、相対的に大きいようであれば、既成大港湾の条件悪化と見合いの面があるとしても、どうしても原単位は低減する方向に動くはずである。

この点について、重要な手掛りとなる道路原単位の一検討結果を参考までにつけ加えておきたい。倍増計画のアフターケアの検討によれば、G N P の 4 %程度の道路投資を続けて行なっても、30 年ほど先になると、自動車台数の増加に伴なう所要道路資産の確保が可能になり、欧米先進国と同一水準の道路整備が可能になるという見通しが得られている。このような可能性のでてくるのは、一つには自動車台数の伸びが、アメリカ的水準へ向って鈍化してゆく Gomperz 曲線を想定したことにもよるが、もう一つには、原単位の低下を見込むことができたこと

に基づいている。

単位自動車台数当たりの道路舗装延長は自動車台数の増加につれて低下することが、国際的な資料から求められる。このことを手掛りとして、道路原単位のあるべき姿を求めてみると、次のようなことになる。すなわち、昭和35年現在の一台当たり99万円（昭和35年価格）という原単位は、国際的水準からみれば、明らかに過少で、278万円/台なければ国際的に妥当な水準とは言えない。しかし、これは166万台という昭和35年の少ない自動車台数を前提として言えることであって、経済規模の拡大に応じて自動車台数がふえれば、こんな大きな原単位は不要となる。所要原単位は遂次低下して、自動車台数が2,500万台位になる2～30年先には、現在の99万円/台位で間にあうことになる。

このことは、自動車台数や自動車輸送需要が大都市や主要幹線に集中し、6車線や8車線の高速道路、あるいは幹線街路が非常に輸送能率をあげている外国の傾向を適用したために可能となったことで、港湾についても、ある程度起り得ることではないかと思う。

注 経済審議会編、国民所得倍増計画中間検討報告、昭和39年、大蔵省印刷局刊、

P. 405 第22図

6. 推計方法改善の諸側面

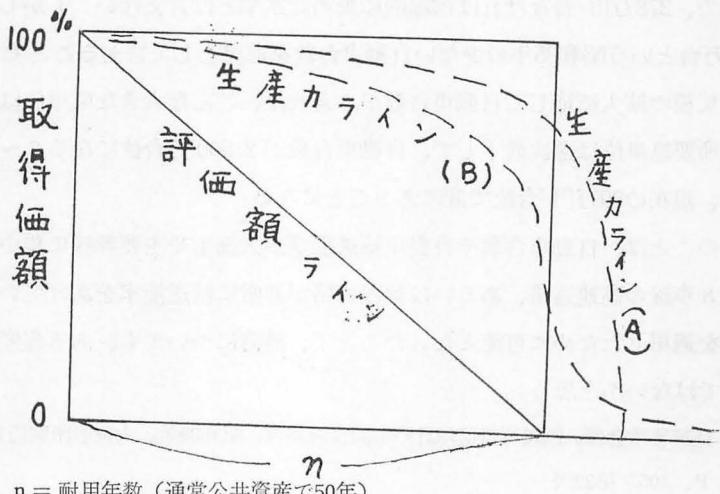
最後に推計方法の技術的側面の問題にふれておきたい。

とくに最近、資本ストックの推計方法として、グロス・ベースの資本ストック（粗資本ストック）を導入すべきであるという見解が有力である。⁽⁶⁾

従来、新長期および倍増の二つの政府計画に採用された公共資産の資本存在量の計算方法は、ネット・ベースの純資産ストックと呼ばれるもので、「年々の投資額をある基準年次の不変価格で評価しなおした累計額の合計から、資産の取得時次降各年次までの経過年数に応ずる減価償却費の累計額を控除した額」を求めていた。しかし、純資本ストックは各年次における財産価値の大きさをあらわすもので、時間の経過によって資産の財産価値が減少しても、生産能力がほとんど減少しない場合には、技術的視点あるいは生産力視点から将来の所要投資規模を求める目的のためには、不適当だということになる。

港湾ばかりでなく、道路、鉄道などもこれまでの計算方法としては、耐用年数を50年として年に1/50宛資産価値が減価するものとしていた。すなわち第3図の実線のように直線的に資産価値が減少するものと仮定していたわけである。しかし破線のAまたはBのように生産力ラインが推移するものと

第3図 資産の評価額と生産力の関係



(注) n = 耐用年数 (通常公共資産で50年)

なれば、直線ラインは不適当で、耐用年数期間内はむしろ減価償却費を控除しない方が実際の生産力に近いことになる。そこで粗資本ストックでは、耐用年数内では取得価額そのままを累計しておいて、期間後廃棄の年に取得価額の全額を落すことになる。耐用年数50年の資産なら、つねに過去50年間の粗投資額の累計を出しておけばよいわけである。

この主張は十分の根拠をもっているので、今後十分検討してゆかなければならぬが、その際とくに過去の取得時の断層が、そのまま廃棄の年に現れることになって、かえって実際に適合しない心配があるから、それをどのように工夫するかという問題が重要である。さらに生産力ラインの想定、したがって耐用年数の決定が非常に重要となる。個々の施設別に耐用年数が異なるであろうから、部門別に生産力ラインに関する実態調査を行なって、実際に近い想定を行い得るよう努めなければならないであろう。

以上のほか、デフレーターの改善、貨物量の推計方法、他部門の公共資産との計算方法の整合統一、さらにはしがきまでふれた第3の方法の開拓とそれとの利用上の調和等、今後の工夫を進めるべきことは多い。港湾を含む公共投資部門の将来に重大な関心がもたれている現在、これらの改善努力は積極的におし進められなければならないであろう。

注 (6) 経済企画庁経済研究所、研究シリーズ第11号、資本ストックと経済成長、大蔵省印刷局、昭和37年刊参照

〔後記〕学会への報告として、最低限の責を果したか否か甚だ疑はしいものにとどまった。4月の運輸省第一港湾建設局への転任のため、新潟地震復旧業務などで、十分な時間的自由がなかったことから、御諒恕が願えれば幸である。（昭和39年8月8日）

摩耶ふ頭の建設と運営

岸 孝雄
(神戸市港湾局)

1 建設計画の概要

1) 建設計画の樹立

摩耶ふ頭の建設は、新長期経済計画の目標達成のため、輸出振興の一施策として、昭和33年6月6日の「貿易伸長に対応する主要港湾の整備について」の閣議の諒解事項とされたことにより建設計画が決定されたものであります。

新長期経済計画によれば、37年度の輸出は31年に比し、(金額比82%の増、数量比80%の増加となり、輸入については、同じく金額比34%の増、数量比64%の増加が見込まれたのであります。

これにより港湾整備の方策として、取扱貨物の接岸機械化荷役を強力に推進するということで、神戸港においては輸出優先埠頭として摩耶ふ頭の建設計画が進められることになったのであります。

2) 建設費及び現在の進行状況は次のとおりでございます。(別紙資料(I)参照)

それでは摩耶ふ頭の運営について、ご説明申上げる前に、既存の施設の運営についてお話を申上げて理設を深めていただきたいと存じます。

2 神戸港の既存施設の運営の実態

1) 神戸港は、戦後、ほとんどの主要施設が米軍の接收下におかれました。その間21~22年に従来から市が管理していた内国貿易施設である兵庫突堤、中突堤を主にして、戦後の一時期をきり抜けて来ましたが、27年4月から外貿施設である新港突堤の施設が次第に接收解除になり、現在では、新港の第6突堤のW、Xの2バースおよびW上屋だけが提供施設として残され、それ以外はすべて日本側に返還されています。

2) これからお話を申上げる既存の港湾施設は、神戸港の新港突堤ということで

ご承知願いたいと思います。在来の新港突堤と申しますのは、第1突堤から第5突堤までと第9突堤のごく一部であります。

これらの施設は、20バースと上屋21棟（面積約23,000坪）であります。

3) バースの使用方法

けい船申請は、船会社又はその代理店から一週間前に、日時、希望バース等について出されますが、許可に当っては、申請内容、変更の有無等を調査し、さらに、

イ 在港船の出港予定

ロ バースを決定する日の出港予定

ハ 優先的にバースを指定する船の入港予定（観光船、移民船、穀類運搬船など）

等を考慮して、入港予定日の前日の午前中に決定するのが普通であります。

4) 上屋の使用目的

上屋の使用はいうまでもなく、荷捌施設として使用されるのが本来の目的であります。しかし、荷捌が終了して一時的に保管の目的で使用される必要があることもこれまた当然であります。この意味で、荷捌を主とするか、保管を主とするかによって、荷捌上屋といい、保管上屋というわけであります。

5) 神戸港の上屋の実態

さきほど一寸申上げましたように、27年から新港の上屋が返還されまして、使用開始されることになったわけでありますが、面積が23,000坪あり、27～8年当時はその使用実績は非常に少く、上屋はガラガラという状態であったのであります。

そのため、港湾管理者は使用の申込みがあれば、どんどん使用許可する。使用料を頂戴しなければ港湾管理者も財政的に困るわけでありますからそういうようにしたのであります。その結果、ある一業者で6,000坪の上屋を使用した記録が残っております。

ところで、その後日本の工業も次第に発展いたしまして輸出も盛んになり、神戸港の輸出量は、

27年 1,693,865トンから

32年 2,731,929トン

37年 5,241,209トン

というように非常な勢いで増加したわけであります。この結果、従来のような使用方法では、公共上屋が足りなくなるのが当然でございます。それで地元海運局と協議をいたしまして、現在実施しておりますのが、主として港湾運送事業法による第1種免許業者に使用許可する方法であります。神戸では通称乙仲と呼ばれるものであります。厳密に申上げますと乙仲業者というは港湾運送事業法でいう限定1種であります。ステベは、無限定1種でございまして、これらの差異はステベは船内、はしけ、沿岸と一貫して各種荷役が許されておりますが、乙仲といいますのは、はしけ回漕を主としまして沿岸通関手続等一貫した船積行為を行なうのであります。船内作業は許可されていないのであります。一般的に言いますと神戸港ではステベは輸入を主とし、乙仲は輸出を主として取扱っているという区別の方法もございますが、さきほど申上げました方が正確な区別の仕方であります。

6) 上屋の使用方法

上屋はこの港湾運送事業の1種業者に使用許可するわけであります。

1種業者から貨物の搬入願が提出されると貨物の内容を審査いたしまして搬入許可をする。船積するときは搬出許可をするというわけであります。

7) オープンと専用使用

一定の資格を持っている者にはだれにでも使用を許可する。これがオープン制であります。

一定の資格を持っていても実績があるとか、特別の理由があつて特定の者に使用許可を与えるのを専用制といつのであります。このように上屋の使用についても一時使用許可と専用使用許可と一寸意味が違います。

この意味におきまして、神戸港の新港突堤の公共上屋はオープン制であります。

ところがここに一寸問題があるであります。現在新港の上屋に貨物を搬入している業者は、86社でありますがこの業者の使用しているスペースがほぼ決っているところに問題があるのであります。

特定業者の使用するスペースが決っているのだったらそれはオープンでなく専用じゃないかというわけであります。これが神戸港の公共上屋はオープン的専用とか専用的オープンとか批判されたり悪口をいわれる点でございます。

この点につきまして、私たち港湾管理者側といたしましては、これから申上げるような見解を持っているわけであります。

つまり1種業者が上屋にA社の貨物を搬入したとき、この貨物は必ずしも仕向先が決っているわけではないであります。

それを仮りに1号という上屋に入れるとしましよう。次の日また同じ業者がA社の同じ貨物を搬入したいと申出ましたとき、港湾管理者が10号の上屋に搬入許可をするとします。こういたしますと港湾管理者は上屋の使用許可は与えますが、貨物の保管責任は1種業者にあります。こうなりますと業者はあちらこちらの上屋に搬入された貨物の保管責任をどのように全うしたら良いのでしょうか。5トンや10トンの貨物ではありません。何百トン何千トンの種々雑多な貨物の保管責任と上屋内作業のために何人人手があっても足りません。それで便宜上、港湾管理者はできるだけ同じ業者の貨物はできるだけ一定の場所に搬入を許可する方針をとらざるを得ないのであります。

それからもう1つ理由がございます。

1種業者に上屋の使用許可を与えるわけでありますが、この業者は何んでもすべて船積業務を自社で一貫して作業を行なうのではございません。下請業者を使用するのであります。特に沿岸作業であります。というよりも沿岸は下請を使用するのが圧倒的に多いのであります。

ここでもし完全オープン制で不特定の場所に貨物を蔵置するとなると、下請の沿岸はどこに目的の貨物があるかさっぱりわからないということになります。同時に同じ上屋の中で多数の沿岸業者が出入するとなりますと上屋内がお互いに邪魔になって混乱するばかりか、貨物の保管責任を全うするなどということは到底無理なこととなるのであります。

こういう意味で現在新港では1つの上屋には少数の特定の業者の貨物を搬入させるという方式が採用されているわけであります。

さて、新港突堤のバースに船が着岸しました。神戸港揚げの貨物を突堤に荷

揚げしようとしましたが前面の上屋は貨物で一杯です。岸壁上に陸揚げしても貨物を収容する上屋はありません。仕方なくはしけで他の水際線の上屋または営業倉庫を持って行かなければなりません。

また、前面のバースに着岸した船には、隣接した上屋に収容されている貨物で、その船に積込まれる貨物はほんの少しありません。確率からいいましても5%以下であることはわかっています。だから船への貨物の積込みははしけで方々から持って来なければなりません。こういうわけですから神戸港の経岸貨物は10%以下という数字を示しているのであります。

バースと上屋が直結していない形だけバースに隣接して上屋が形良く並んでいるが、水際線の上屋として役立っていない神戸港の上屋は荷捌上屋としてではなく保管上屋としてしか役立っていないということを批判される理由になるわけであります。

大へん話が長くなりましたが、以上が私がこれからお話ししようという摩耶ふ頭建設と運営についての前提としてのお話しであります。

こういう理由からバースと上屋が直結し、経岸荷役が促進され、本船の速発、港湾荷役費の軽減という3つのタイトルをかかげて摩耶ふ頭の建設が開始されたのであります。

ただ、一寸その前に横道にそれますが、色々な目的で港湾の運営の改善を目標に戦後第7突堤、第8突堤それから現在進行中の第6突堤の各種を建設しておりますが、これについても色々お話ししたいのですが、本日割愛させていただきまして、摩耶ふ頭へ一足飛びに入りたいと存じます。

3. 港湾施設に対する公共投資の目的

港湾施設の建設になぜ国費その他の公共投資が行なわれるか、これについては、歴史的な経緯もございますが、現在では、

- (イ) 輸出入貿易の附帯的経費の軽減
- (ロ) 公共性の保持
- (ハ) 港湾管理者の支出の軽減
- (ヘ) 使用料金の規制

等のほか色々の理由がございます。

この点につきましては、私はあまり自信を持ってご説明できません。のちほど関東学院大学の北見先生から丁寧なご説明があることと存じます。

私は、ただ実務的に摩耶埠頭の運営方法を決定する過程において繰返して説明したことは、単に従来の新港突堤と同じ運営方法を取るなれば、必ずしも摩耶の諸施設の計画を推進する必要はない、むしろ再検討すべきではないか。つまり、18バース、17棟の上屋と約4万坪の倉庫用地その他附帯施設のためならば埋立地の造成を行ない、臨水線は護岸で囲い、港内にブイを18個造る方法もある。18個のブイの建設費は、10億足らずですみ、埋立地は護岸も含めて坪3,4万円くらいの原価で売却できるので、その結果、港湾管理者は、ブイの建設負担金2～3億で目的を達することができるだろうと考えるのであります。

国および港湾管理者が、それぞれ150億、90億の建設の負担にも拘らず、摩耶ふ頭の建設に邁進している理由は、国民経済へ寄与するところが莫大な建設費の支出よりも、なお一層重要な意味を持っている。だから摩耶の建設を進めているのだ。こういう意味で、運営方法もその目標にそうようにしなければならないと考えて來たのであります。

それでは、それは一体何かというと

1. 経岸荷役の促進
2. 港湾荷役費の低減
3. 本船の速発

という大目標であります。

そういう意味では、この目的を達せられないような運営方法を採用するならば建設目標と異なることとなり、また、摩耶建設の意義も半減するだろうといふのであります。それでは具体的に摩耶ふ頭の運営方針はどうかということをご説明申上げたいと存じます。

4. 摩耶ふ頭運営方針

1) 第1次案

昨年はじめ港湾局で作成しました方針案は、バースの優先使用と上屋の船会

社に対する専用許可方式であります。つまり上屋は特定の船会社へ専用で貸付ける。前面のバースは希望のうち、優先順位をあらかじめつけておき、優先的に使用させるという方法であります。

しかし、これは国が港湾施設に対して建設費を負担している現状から、特定の船会社へ優先または専用で使用許可することは、到底許されないということで、計画を変更せざるを得なくなつたのであります。

私たちといたしましては、港湾施設の利用という点から考えますと、前期の3大目標を達成する一番近道は船会社に専用で貸すというのが良いと考えたのであります。しかし、これは今申しましたとおり現状では実行できないのであります。つまり国民経済目的の達成と公共性の保持には相矛盾するところがあるのであります。

そこで、どの点でこの2つを調和させたら良いかということから立案されたのが、

「摩耶ふ頭運営試案（昭和38年4月18日提示）」
であります。（別紙資料（II）参照）

2) 第2次案

38年1月以来再検討して第1次案に代わる案として、さきほど申上げた「摩耶ふ頭運営試案」が得られたのであります。これはバースの優先使用、上屋の専用をさけるが、一船ごとにバースと上屋を一括して船会社に使用許可するということで、形式的にはとも角、実質的には相当程度第1次案の効果が期待できるものと考えられるものであります。

その後、運輸省ご当局をはじめ、海運局、関係業界に対する説明を重ねた結果、大方の賛成を得たのですが、何分にも現在の港湾運営方式を大幅に変更することになりますので、業界の一部に反対意見が出たのであります。

すなわち

船会社、ステベ業者 賛成

乙仲、中小倉庫業者 反対

ということであります。

反対理由

I 乙仲 上屋内作業がバースの使用許可を受けた船会社の指定する港運業者が行なうという点であります。これは結果的には船会社の指定する港運業者がステベ一本にしほられる結果、限定1種の業者である乙仲業者は実質的に摩耶ふ頭から締出され、乙仲業者は単なるペーパーブローカーに後退せざるを得なくなるというのであります。

II 中小倉庫業 この案がそのまま実施されると結果的に輸入貨物はステベを兼業する大手倉庫業者に独占される恐れがあり、到底辛棒できるものでないという理由で、乙仲と手を組んで反対したのであります。

この結果、5月末以来船会社の指定する港運業者は、ステベとその他の中小業者の系列にするような案を考えざるを得なくなったのであります。

3) 公社案、埠頭会社案

この間、上屋付バース案について関係業界の賛成を得られないならば、何時までも待てないので、不本意ながら公社または埠頭会社による突堤の運営というターナミル・オペレーター案も考えましたが、検討段階で、再び上屋付バース案に戻ったのであります。

4) 神戸海運局の「摩耶ふ頭運営方針案」が7月に至りまして出され

「上屋の管理母体として中小企業者（海運貨物取扱業者、中小倉庫業者）の運営するものを確保するが、それ以外の上屋については、船会社の指定する港湾運送事業者の運営に委ねる。両者の分野の設定は、業者間協議により早急に調整をはかる。」

ということで、ステベ、乙仲・中小倉庫の2本建方針が打ち出され、海運局長を中心に業界の調整がはかられたのであります。

この結果、ほぼ業界の賛成を得たのでありますが、ここで船会社の側で、差し当りこの案で行くが、船会社としては、同一航路同一運営母体案を主張したのであります。同一航路同一運営母体案とは、たとえば、現在のところ摩耶A、Bは、ニューヨーク航路優先を考えておりますが、日本船のバース使用希望数は3バースであります。このため日本船としてはニューヨーク航路3バースにステベを指定するためには、39年3月にできるC、D上屋をステベ指定という

ことにしてA、C、Dのバースを使用し上屋内作業にはステベ業者を使用したい。これを条件とするということあります。反対から見ますと、日本船は、当分の間、乙仲系の上屋付バースを使用する意思がないということあります。

このような理由は、一方において業界で将来の摩耶ふ頭18バース17棟の使用配分の問題にも関連するわけであります。

このような経過をたどるうち、8月29日摩耶ふ頭第1突堤ならびにA、B上屋の竣工式が行なわれ、9月市会に上屋付バース使用料（岸壁使用料のほか72時間18万円、24時間増6万円）の提案時期が近づいて来た結果、神戸市では、お配りしております「摩耶ふ頭運営方針」を決定したのであります。（別紙資料（Ⅲ）参照）

5) その後の経過

その後の経過を申上げますと

(イ) 神戸港港湾審議会

これは港湾管理者の諮問機関であります。この審議会で船会社より「摩耶ふ頭運営方針について」が出され

I 運営方法において前記同一航路同一運営母体でなければ運営し難いこと。

II 上屋付バース使用料が、将来18万円についてはとも角、目下のところ10万以下にしてほしい。

という説明がありましたと、海運局長より現在としては、この運営方針以外の方針は考えられないと説明があり、使用料については、市側で考慮するということで全体として諒承されたのであります。その後使用料については、市として当分の間12万円、4万円と決定しました。

(ロ) 船会社

日本船の定航会としては、C、Dバースの方針決定まで当分の間、定A、Bのバースについては、上屋付バースとして使用の意思がないこと。12万円、4万円の使用料については今後検討の上返事をするということであります。

(ハ) この結果、今後A、Bバースの運営方針は、外国船について①ニューヨーク航路、②北米航路、③欧州インバ航路の順で上屋付バースとして使用せ

ざるを得ないと考えておりました。

万一、このような使用希望がない場合は、臨時使用ということで、ベースだけ使用許可し、上屋の使用は許さないというような運営方法も考えられたのであります。

資料(I)

摩耶埠頭建設費および進捗状況

事業種別	工種	単位	全体計画(34~42)			進捗状況(数量)	
			数量	事業費	国費	34~37	38~42
	泊地浚渫(-10m)	m ³	1,123,400	423,473	423,473	667,000	456,000
	第4防波堤除却	m	108	11,380	11,830	108	-
直轄	第5防波堤	〃	1,815	2,806,652	2,806,652	407	1,408
	岸壁(-12m)	〃	1,760	3,459,930	2,594,947 ⁵	687 ⁵	1,072 ⁵
	〃(-10m)	〃	1,800	3,185,834	2,389,375	686	1,114
	岸壁取付部(袖)	〃	248	413,010	311,010 ⁵	99 ⁵	148 ⁵
	〃(埠頭)	〃	734 ⁸	1,013,470	760,102 ⁵	247	487 ₈
	物揚場(-4m)①	〃	375 ²	346,880	260,160	128	247
	〃(-4m)②	〃	711	362,190	271,642 ⁵	706	5
	〃(-4m)③	〃	667	360,630	270,473	575	92
	〃(-4m)④	〃	745	372,500	279,375	-	745
	〃(-4m)⑤	〃	622	443,400	332,550	-	622
輔助	〃(取付部)	〃	140	70,000	52,500	-	140
	連絡橋梁	〃	200	530,000	397,550	-	200
	臨港道路	〃	8,640	340,000	255,000	-	8,640
	小計			14,139,349	11,416,141		
	道路舗装	m ²	239,129	1,135,869	567,934 ⁵	56,792	182,337
補助	臨港鉄道	m	16,500	1,408,000	704,000	-	16,500
	小計			2,543,869	1,271,934 ⁵		
	埠頭用地	m ²	445,000	2,045,798	(2,045,798)	112,000	333,000
起債	上屋	棟	17棟	2,275,000	(2,275,000)	1.5	15.5
	小計			4,320,798	4,320,798		
	合計			21,004,016	12,688,075 ⁵		

() は起債 進捗率31.1%

資料(II)

摩耶ふ頭運営試案

神戸市港湾局

38. 4. 18 提示

1 目標

- I パースと上屋を直結して経岸荷役を促進する。
- II 本船の速発を促進する。
- III 港湾荷役費の低減を図かる。

2 基本方針

- I パースは航路別に運営し、第1突堤A、Bは差し当たりニューヨーク航路とする。
- II パースとこれに接続する上屋は、一括して船舶に対し使用を許可する。
- III 船舶はパース使用料の外に上屋使用の対価として1船約18万円を納付する。

資料(III)

摩耶埠頭運営方針

(1963. 9. 10)

I 運営目標

- (1) 経岸荷役の促進
- (2) 本船の速発
- (3) 港湾荷役費の低減

II 基本方針

上記運営目標の達成をはかり、かつ各港湾関係事業者の公平な事業分野を確保するため、摩耶埠頭の運営は、次の基本方針によるものとする。

A 管理方式

- (1) 航路別指定パースとする。
- (2) パースに接続する上屋は、パース指定を受けた船舶の運航業者に一船毎に使用を許可する。
- (3) 第2項の上屋は、原則として接続するパースより経岸にて積込まれる輸出貨物の荷捌きのために使用するものとする。
- (4) 上屋内作業母体の形態については次の2種とする。

1 ステベ

2 乙仲等を中心とする新設作業会社

両者の担当分野は別途協議する。

(5) 新設作業会社の業務

1 上屋保管

2 沿岸荷役

5. む す び

摩耶ふ頭の新方式の実施にあたっては、以上のような迂余曲折をへたのであります。幸い去る1月31日に関係業界と基本的な話し合いが成立し、2月10日から使用が開始されることになりました。その後バース及び上屋の使用が継続され、今日に至っている。

一方、上屋作業母体の設立は、乙仲等を中心とする摩耶ふ頭企業株式会社および摩耶ふ頭作業株式会社が昨年11月2日に設立せられ、本年2月10日には港湾運送事業第4種の免許を受けて、即日業務を開始いたしました。

最後に、新らしい港湾運営のあり方として、全国の関係者および各方面の識者のご指導とご支援を得まして、摩耶ふ頭の建設目的が達成されるよう望む次第であります。

公共投資と港湾経済

北 見 俊 郎
(関東学院大学)

1. はしがき

経済発展の中で、わが国の港湾は周知のようにさまざまな問題をかかえている。その経済発展とは、主として工業生産力の異常な増大を中心にして押し進められつつあるが、それは、単に生産力の増大のみが国民経済の課題であるのではなく、全社会的な生産機構における近代化をも考えねばならぬ段階にきている。

わが国経済の急激な成長率の高さは、諸外国にとって驚異的であるが、その中にはわが国資本主義における半封建性が生産的機構を通じて「てこ」の作用をなしているためであるという見解も一般化しつつある。明治初年以降、わが国の近代化は、内包する前近代性を媒介することによって進められたという皮肉な構造性は、現代においても残されており、今後におけるより以上の経済発展は、残された前近代性を解決しないかぎりその発展をみることは困難であるといわれている。事実このことは、最近における労働力の絶体的不足に対する政策なり、中小企業対策の中にもそうした方向があらわれてきている。

さて、このような国民経済の発展の中で、逆にうきぼりにされつつある全社会的な生産機構の構造性は、港湾の場合にもまさしく符合しうるものがあるといわねばならない。現在、提起されているさまざまな港湾問題とは、いわば、従来国民経済の発展という名においてとられてきた港湾への諸政策が、なにか本質的に桎梏をきたしているのではないかという気持をもいだかせるに充分でもある。とりたててその例をあげるまでもなく、港湾労働問題、港湾経営・管理問題、港湾財政問題などをはじめ、従来考えられてこなかった港湾の社会・経済的問題が、いよいよ問題の本質を露呈しつつあり、いわば本格的な「港湾政策」の樹立なり、資本主義経済における港湾のあり方が根本的に問われる段階をむかえているといわねばならない。経済発展における大小無数の港湾問題は、一つにはすでにのべたように国民経済の再生産過程の中で位置づけられてきた港湾の旧い体制が、かつてはそうすることにより港湾を「てこ」として工業生産力や貿易量の増大を計

り得たであろうが、今後においてはそのこと自身も許されない段階をむかえてい
るということを示しているのを新しい認識として受けとめねばならない。いわば
「新しい酒は新しい革袋に入れなければならない」。すなわち、わが国経済の発
展と近代化がなされれば、それだけに、今後の港湾経済・社会の生産的機構につ
いて根本的に検討を加えねばならなくなってくるのは必須である。国民経済が資
本主義的な高度化にともない、港湾経済・社会もそれに適応しうるだけの機構な
り、体制変化を遂げてゆかねば両者の間の断層はますます矛盾を生み出してくる
ことは当然でもある。具体的に港湾経済・社会の内部的変革は、外部の経済の
構造的変化にともないどのようにすべきかを論ずるのは、もちろんこの稿の使命
でもない。しかし、ただいえることは、港湾の経営、管理、財政の諸問題をはじめ、
港湾関係企業などの生産ならびに再生産の過程に幾多の前近代性が残存し、
近代的資本主義化の整備が行なわれていないということである。このことは、ただ
だちに港湾をも資本主義的な経営にすべきであるというのではない。ただ近代的
な合理性が港湾経済・社会に貫徹されていない点を反省すべきであるとするので
ある。ともあれ、こうした面から港湾を見直した場合、当然「港湾法」の改正そ
の他、基本的に港湾の反省を以上の面からする必要があるということである。

ここで考えようとしている「公共投資」の問題も、以上のべてきたような経済
発展における港湾の問題意識から出発している。したがって、この稿ではただ問題
点を折出するにとどまるため、具体的な問題の解決方法をただちに得ようとする
ことは無理である。むしろ、問題は、港湾問題をそのように直接的に、あるいは
ある前提の上に立って、部分的な解決で問題を見送ろうとすることこそ問題で
あるということをあえてつけ加えておかねばならない。

2. 経済発展と港湾投資

以上にのべた問題意識の中で、「公共投資」と港湾との関係は問題の本質的な
性格を有している。それは改まるまでもなく、わが国における港湾の資本形成に
公共投資がきわめて重要な地位を占めているのみならず、「港湾経済」(Port
Economy)における生産的諸条件の基本的な要因である「資本」の存在形態を代
表的にものがたるがためである。(1)

とりあえず、わが国における港湾の公共投資事情をみてみると次のようである。この場合、公共投資とは主として港湾整備にかかる費用を意味するが、国と港湾管理者による費用の負担は第1表に示すとおりである。(2)この費用の負担(補助)率については港湾法の各条によるものであり、たとえば、特定重要港湾においては「一般公衆の利用に供する目的で、………港湾工事をする場合には、水域施設又は外かく施設については、その工事に要する費用の10分の10までを、

(第1表) 港湾建設における国の負担率

内 地 轄 行 施	国 の 負 担 (補 助) 率				港湾管 理者施 行	国 の 負 担 (補 助) 率			
	水 域 施 設	外かく施 設	けい 留施 設	臨 港 交 通 施 設		水 域 施 設	外かく施 設	けい 留施 設	臨 港 交 通 施 設
特 定 重 要 港 湾	① $\frac{5}{10} \sim \frac{10}{10}$	$\frac{5}{10} \sim \frac{10}{10}$	$\frac{5}{10} \sim \frac{7.5}{10}$	$\frac{7.5}{10}$	特 定 重 要 港 湾	④ $\frac{5}{10} \sim \frac{10}{10}$	$\frac{5}{10} \sim \frac{10}{10}$	$\frac{5}{10} \sim \frac{7.5}{10}$	$\frac{7.5}{10} \sim 0$
	② $\frac{2.5}{10} \sim 0$	$\frac{2.5}{10} \sim 0$	$\frac{2.5}{10} \sim 0$	—					
	③ $\frac{8}{10} \sim \frac{4}{10}$	$\frac{8}{10} \sim \frac{5}{10}$	$\frac{6}{10} \sim \frac{4}{10}$	—					
重 要 港 湾	① $\frac{5}{10}$	$\frac{5}{10}$	$\frac{5}{10}$	$\frac{5}{10}$	重 要 港 湾	⑤ $\frac{5}{10}$	$\frac{5}{10}$	$\frac{5}{10}$	$\frac{5}{10} \sim 0$
	② $\frac{2.5}{10} \sim 0$	$\frac{2.5}{10} \sim 0$	$\frac{2.5}{10} \sim 0$	—		⑥ $\frac{2.5}{10}$	$\frac{2.5}{10}$	$\frac{2.5}{10}$	—
	③ $\frac{4}{10}$	$\frac{4}{10}$	$\frac{4}{10}$	—					
避 難 港	⑦ $\frac{7.5}{10}$	$\frac{7.5}{10}$	—	—	避 難 港	⑦ $\frac{7.5}{10}$	$\frac{7.5}{10}$	—	—
地 方 港 湾					地 方 港 湾	⑧ $\frac{4}{10} \sim 0$	$\frac{4}{10}$	$\frac{4}{10} \sim 0$	$\frac{4}{10} \sim 0$

(注) (1) 表中①は港湾法、42、52条、②は特定港湾施設整備特別措置法4条1項、(受益者負担 $\frac{2}{10} \sim \frac{10}{10}$ ………企業合理化) ③は同措置法4条2項、3項(受益者負担 $\frac{2}{10}$ ………特別利用料) ④は港湾法42条2項、43条1号、⑤は港湾法42条1項、43条2号、⑥は港湾法42条1項(受益者負担 $\frac{5}{10}$) ⑦は港湾法42条3号、⑧は港湾法43条3号による。

(2) 北海道直轄施行、離島、など除く。

けい留施設については、その工事に要する費用の10分の7.5までを、国において負担することができる。」(3)とされている。重要港湾の場合においては $\frac{5}{10}$ 、さらに港湾管理者施行においては、 $\frac{5}{10}$ とそれぞれみるとができる。一方、こうした負担率による主要港湾事業費の推移をみてみると、第2表のようである。全国主要港湾（9大港）における事業費総額は昭和38年度の最終予算において19.633百万円にのぼっている。その事業費推移の傾向は昭和36年度以降において急激

（第2表） 9大港における事業費

（単位100万円）

港名	財源	昭和34年度	35	36	37	38	39	39/34
九大港	事業費	6,047	6,794	12,076	15,429	19,633	18,698	3,09
	国費	3,069	3,727	6,762	9,303	11,928	11,145	3,63
	管理者負担	2,384	2,587	4,284	5,497	7,591	7,134	2,99
	受益者負担	594	480	1,066	629	114	419	

（注）(1) 9大港とは東京、川崎、横浜、清水、名古屋、大阪、神戸、下関、北九州の諸港である。

(2) 昭和39年度のみは当初予算、他は最終予算を示す。

(3) 運輸省港湾局管理課資料による。

に上昇し、約二倍もの増加を示している。改まるまでもなくこうした傾向は、はげしい経済成長の時期にあって、国民経済の発展に即応すべき港湾の役割が再認識されたところからはじまっていることをものがたっている。この時期（昭和36年8月）にもたれた「港湾整備5ヶ年計画書」においても、港湾の桎梏を解決しようとする基本の方針にのっとり、「(1)外国貿易の発展に対応するための主要外国貿易港の整備、(2)二次産業の発展に対応するための産業港湾の整備、(3)地域格差の是正に貢献し、民生安定のための港湾整備」の三点を重点的に考慮している。(4)したがって、昭和35年末には、港湾事業（防災事業および災害復旧事業を除く）の昭和36年度以降10ヶ年間の行政投資額は、5,300億円と定められ、かつ別途、このような港湾事業を緊急かつ計画的に実施するために、「港湾整備緊急措置法」「港湾整備特別会計法」の制定をみている。こうした画期的な投資額の増大と、制度的な整備にたって、港湾整備の規模は、昭和40年度の取扱貨物量

は総計6億2千3百万トンの推定（このうち外国貿易貨物は、輸出2千万トン、輸入1億5千8百万トン、輸出入計1億5千8百万トンと推定された。これに対する行政投資額の規模は、昭和40年の取扱貨物量6億トンに対し、行政投資額として地方公共団体の行う単独事業をふくみ、昭和36年度より昭和40年度に至る5ヶ年間に2500億円を投資することに決定した。この行政投資額により、昭和40年における港湾原単位は1円86銭となっている。⑤）

以上の港湾整備5ヶ年計画は（昭和37年2月）に閣議決定をみたが、その後の高度経済成長とともに港湾取扱貨物量の予想外の伸びと、地域開発の諸施策などが積極的に推されるにおよび、政府は昭和39年度を初年度とする「新港湾整備5ヶ年計画」を策定することを決定した。これによると港湾整備計画はさらに拡大され、（第3表参照）昭和39～43年にいたる新計画の事業規模は、要求7,200億円に増大し、とくに貨物増大に対処する施設整備費が約2.5倍、新産業都市

（第3表） 新港湾整備5ヶ年計画案による投資額

（単位、億円）

整備目的	旧計画 (36～40)	新計画 (39～43)
1. 貨物量増大に対処するための港湾施設整備	1,547	3,784
2. 新産業都市等建設促進のための施設整備	361	1,309
3. 航行安全確保のための港湾設備	64	427
4. 港湾の広域的開発のための大規模防波堤整備	108	560
5. 調整項目	250	720
6. 地方単独	170	400
合計	2,500	7,200

（注）運輸省港湾局管理課資料により作製

にかかる港湾施設整備費が約3.6倍、港湾の広域的開発のための大規模防波堤整備費が約8.5倍等の比率をみせている。

以上は、わが国港湾基本施設、機能施設にかんする事業費の投資傾向ならびに投資額の大要にふれたのであるが、いづれも経済成長の中でしめるその投資比重の大きさがめだち、今後における港湾整備の新計画の中でますますその比重は大きさを加えつつある。これら比重の増大なり、投資額の画期的な増加はすでにの

べたように取扱貨物量の増大を見透しての施設整備や、港域拡大、入航船舶の量質の増加などにかんする施設整備、とくに新産業都市設定とともに港湾整備にかかわるものに焦点がある。いわばこのような港勢の拡大とともに港湾建設ならびに港湾整備による港湾投資の本格的な対策の中で、港湾経済がどのように展開され、どのような問題点をもつものであるかを考えてみたい。

- 注(1) 「港湾経済」にかんする概念規定については、拙著「国民経済と港湾」（日本港湾協会発行、1958年）第1章、ならびに拙著「アジア経済の発展と港湾」（東大出版会発行、1964年）第1章第1節「経済発展における港湾の役割」その他、拙稿「港湾経済の本質」（「港湾経済研究」No.1、1963年）「経済発展における港湾の一考察」（「埋立と浚渫」1963年、No.5）「港湾と地域開発（「経済政策学会年報」1964年）」「経済発展における港湾研究の方法論的考察」（海運系新論集刊行会編「新しい海運と港湾の発展のために」同文館1964年）等参照。
- (2) 港湾関係事業費負担率については、「港湾法」第42条、52などに示される。（第1表はその港湾種目別、施設別事業費負担率を示す。）
- (3) 「港湾法」第5章、港湾工事の費用（費用負担）第43条2項。
- (4) 運輸省「港湾整備5ヶ年計画書」（I. 港湾改修事業）昭和36年8月。
- (5) 同上資料。

3. 公共投資と港湾運送業

ここでは、前節でふれたように、主として港湾建設、整備を中心として港湾投資が国費、県費あるいは市費によりまかなわれつつあるということが、港湾経済にどのような影響と問題点を与えるかについて若干考えてみたい。しかしながら、それには前もって港湾経済にかんする一応の規定をみる必要もあるが、紙面の都合上とりあえず港湾経済を形成させる各要因についてみながら港湾投資との関係を考察してゆくことにしよう。(1)

「港湾」における経済的諸活動とは、あらたまるまでもなく港湾荷役作業を中心とする関連サービス業を意味するが、この場合、したがってそのような企業の存在が港湾における経済的諸活動の中心ともなる。したがって、そこでは企業の成立条件となる「資本と労働」、さらに企業における労働手段の形態などが各々港

港湾投資とどのような関係をもってくるかがとりあえず考察の対象となってくる。港勢の拡大を見通しての公共投資の増大は、もちろん港湾における基本施設や機能施設の近代的な整備を意味するわけであるが、これら諸施設の完備ということが企業の生産性とどのようなかかわり合いをもってくるのであろうか。理論的には、企業（港湾運送業）は貨幣資本による個別資本をもって生産手段を整備し、これによって現実の経済活動（荷役作業）を行なうわけである。しかし、企業における生産手段は周知のように、労働力と労働手段からなるもので、労働手段に投資すべき固定資本と、労働力に賃金として分配される流動資本からなる。しかしながら、自由主義経済にあっては、いつの世においても、企業は最少の資本投下をもって最大の利潤をあげようとする。したがって荷役作業にあっては、当然最少限度の労働手段と労働力をもってあたらしめようとする。この場合、現実に港湾運送業が必要する生産手段の全体系は業種によっても異なるが、一般に荷役用機械を中心とする倉庫、上屋、ふ頭用地、貯木場、その他、はしけ類をふくむ広範囲なものとなる。さらに、広い意味では、この生産手段の中には、港湾における基本設備としての防波堤、護岸、などの外かく施設やけい留施設も間接的なものとしてふくまれる。⁽²⁾しかしながら、これら港湾運送業にとっての直接、間接の生産手段は、前節においてみたように、特定重要港湾においては $\frac{5}{10} \sim \frac{10}{10}$ もしくは $\frac{5}{10} \sim \frac{7.5}{10}$ が国費もしくは港湾管理者によって補助されている。またとくに、倉庫、専用上屋、荷役機械（民間分）、はしけなどについても、日本開発銀行をはじめその他の金融機関を通じて財政投融資による助成が行なわれている。

一方、荷役作業を進めてゆく他の要素、港湾労働力については、周知のような労働力の絶体的不足の中で、目下労働力需給の問題が焦眉の急をつげているわけであるが、これについても、従来日雇労働力に代表されるようにはきわめて安価な低労働力を使用してきた。しかも、わが国における高度な日雇労働力の依存性は今後も数多くの問題点を残しているわけである。いわば、企業としての港湾運送業は以上概観したように、公共投資による国費または港湾管理者費出によって、自己の生産手段におけるかなりの比重を与えられており、一方においては日雇労働力にみられるような低賃金労働力によって資本投下の最少性を得ている。しかも、その経営においては、港湾業務における波動性を理由として日雇労働力

のなを高度の依存性をもたねばならないものとしている。(3)こうした経営内容にあっては、したがって業種によっては伝統的な「人入れ稼業」的性格を残すものが多くある。このことは港湾運送業の企業としての全般的な前近代性をものがたると共に、企業経営における前近代的な合理化対策でもある。(4)この前近代的な企業の合理化対策が、しいては産業資本ならびに海陸交通資本への隸属性を片面において残すとともに、他の片面においては、労働力に対する労働条件のいちじるしい低悪さや、厚生福利対策の立ちおくれを示すことにもなっている。

問題は、港湾運送業が企業として近代化することがのぞましいのはもちろんであるが、その場合、公共投資による施設その他の生産手段が実際に企業経営上どの程度の役割をしめているかを算出する必要がある。実はこの点が、運送業の乱立によって互いに港湾経営の近代化をはばんでいる一つの要因となっている。また公共投資が、前節でふれたように、今後の新港湾整備5ヶ年計画案にみられるような膨大な事業費支出を考えているが、それらの公共投資のうちにしめる港湾運送業への役割がどのようなものかを考えてゆかねばならない。港湾整備計画が一般に港湾建設にかかわる問題点のみに終始してしまうならば、いわゆる「港湾をつくって魂を入れず」の不安をも残すことになる。現在問題になりつつある港湾管理や経営問題とともに、公共投資が港湾運送業におよぼす影響をかなり厳密にみなければならない。このことが一つには、港湾経済の中核となる企業の近代化に役立つからである。

注(1) 「港湾経済」を規定しうることは分析の立場上各々異なるものがあるが、理論的な考察については前節注(1)にものべたが、とくに拙稿「港湾経済の本質」(日本港湾経済学会『港湾経済研究』No.1, 1963年) 参照。

(2) 運輸省港湾局管理課「港湾の概況」昭和39年8月参照。

(3) 昭和39年3月3日付港湾労働等対策審会の「答申」においても、港湾労働については広域港湾ごとの労働者の必要数を策定すると共に「港湾運送事業者は、港湾労働者の必要数に日雇労働者を含むことのないよう努めなければならない。ただし現在日雇労働者に依存する度合の高い港湾運送事業者にあっては、当面必要数の $\frac{1}{4}$ 以分の日雇労働者に依存することは、やむを得ない。」としている。(『答申』1条2項)

(4) こうした港湾労働問題の構造的な性格については、拙稿「港湾労働の問題点と将来」

（『国土産業経済』No.4, 1963年）「経済発展における港湾労働の基礎問題」（『経済系』No.58, 1963年）等参照。

4. 公共投資と湾港経済の問題点

以上は、主として港湾経済にしめる代表的な企業として、港湾運送業をみた場合、公共投資がどのような意味をもつものかという問題提起にとどまった。これとの関連において、実は当然、港湾都市財政なり、港湾投資と地或経済との関係を港湾経済の問題としてみてゆかねばならない。しかしこの小誌においてはそのゆとりもないので、港湾投資と臨海工業との問題を以上のもののうちの一つの問題意識としてとりあげてみよう。(1)

第4表は近年における港湾投資における公共投資（国費、県費、市費）と民間投資の比率を示したものである。これらの諸港は、いづれも臨海工業と密接な関係を有するか、または臨海工業の発展が予期されているものである。昭和30年以降の投資別比率は、臨海工業との関連で、新たな港湾建設が行なわれた苦小牧、八戸、小名浜などにおいては各年にわたり殆んど100%もしくはそれに近い公共投資で進められてきている。一方これに対して特徴的なものは、千葉のように民

（第4表）港湾投資区分

(%)

年 港湾名	昭. 3 0		昭. 3 3		昭. 3 6	
	投資別 公	共 民 間	公 共 民 間	公 共 民 間	公 共 民 間	公 共 民 間
室 蘭	52	48	43	58	9	91
苦 小 牧	100	—	100	—	94	6
八 戸	100	—	100	—	98.5	1.5
小 名 浜	98	2	100	—	100	—
千 葉	21	79	3	97	11	89
新 鴻	74	26	88	12	68	32
四 日 市	47	53	30	70	41	59
水 島	92	8	99	1	30	70

(注) 運輸省港湾局臨海工業地帶課「港湾投資の地域開発に及ぼす効果に関する調査報告書」(第1編) P. 1. による。

間投資が各年とも圧倒的な比重をしめているものもある。また昭和36年における室蘭の場合も91%を民間投資がしめている。この場合、民間投資の内容については明らかではないが、千葉における工業地費の全港湾投資にしめる比率は、昭和33年(71.3%) 34年(61.5%) 35年(69.5%)などとみられる。なおこれらは航路、泊地などの浚渫と用地造成を兼ねて投資している場合もあって以上の数値は明確なものではないとされる。(2)このような事情の中でいえることは、全港湾投資にふくめられる公共投資が、以上みたように場所によっては全く公共投資によって港湾造成が行なわれるということ、工業用地造成を中心とする民間投資がきわめて大きな役割をもっているということである。千葉の場合は、歴史的にも、従来港湾形成にしめる国家の比重はきわめてうすく、現在の千葉港の基盤は殆んど、県もしくは市の支出にかかわるものもっているところへ、千葉県の施策による臨海工業地帯の形成が行なわれたものとみてよい。(3)したがって民間投資の比率がきわめて高く示されてくる。しかしながら、問題は以上の公民投資の比重の問題を、港湾投資としてみる点にある。

臨海工業が、わが国の自然的諸条件の中で港湾機能を加味した立地条件を強く求めるのは、一つにはわが国経済の外国依存度の強いという構造的性格から来ている。したがって経済発展の中でわかつて発展してきた「工業港」の出現はわが国港湾政策の中では特別の重要性をもつものとされている。しかしながら、原理的にいって、工業港の経済・社会における意義は、港湾という交通的ターミナル経済の発展というより、いわば臨海地域における工業の発展にとって本質的なものをもっている。とくに港湾のしめる地域開発、もしくは地域経済の発展との関連からみると、港湾の経済的活動は第3次産業の発展を中心にするもので、第3次産業の発展を媒介にして地域開発もしくは地域経済と直接的なかかわり合いをもってくるものである。しかしながら工業港においては、部分的には、在來の港湾運送業の手をかりねば、現実の工業港の荷役ができない場合もあるが、本質的に工業港の経済活動による結果は、直接的には臨海工業の生産性の増大、したがってその資本の価値増殖を意味する。工業港は、荷役作業の現象的な面からすればたしかに港湾機能としての性格を有しているであろう。(4)しかし、われわれが問題としている港湾は、この場合、公共投資や港湾経済の立場からは、(ど

こまでも直接的には港湾運送業を主体とする第三次産業の展開)と、公共投資の対象となる公用港湾の問題もある。したがって港湾投資においても前表にかけた公共、民間投資別の内容では、とくに民間投資は、工業用地費にかなりの比重がくみ入れられると推定されるならば、これは港湾投資ではなくしてあきらかに臨海工業における投資に他ならない。臨海工業との関連で、「民間資金あるいは用地資産の占める比率の高い港湾は一般に自然条件が良好であるとか、あるいは石油精製業、鉄鋼一貫鉄鋼業等、専用施設のもつ臨海工業が立地している港湾である場合が多い」(5)とされている。これらは以上のように経済の価値観点からする港湾と臨海工業とが、荷役という現象的(素材的)、な側面からの視角によって峻別すべき両者の区別があいまいなものとなってしまっている。したがって第4表にかけたように、全港湾投資の比重を、公民と民間とに分類しているが、それの中にはいづれにおいても本来の港湾機能と、臨海工業のための機能への投資別は不明といわねばならない。

この本来の港湾機能と、臨海工業のための機能を何故に峻別すべきかは改まるまでもなく、それぞれの投資効果があらわれる資本の性格が全く異なるためである。この区別がはっきりされないかぎり港湾ならびに臨海工業に対する政策も混乱するのも当然といわねばならない。たとえ、その両者が現実的にきわめて密接な関係を有し、統一的な政策が必要であったとしても、その前提に以上のような認識がふくまれていなければならない。

この港湾と臨海工業への投資事情から、性格の点で区別されていないことが問題になるのは、さらに次のような例からも考えねばならない点がある。すなわち、わが国の経済発展にとって港湾のしめる役割がきわめて大きいとされる一つは、港湾機能を重要な立地因子とする臨海工業の発展のためでもあった。これはくりかえすまでもなく、いわば臨海工業資本の政策として、港湾機能を巨大産業資本が工業生産に併用せしめることで、そのこと自身は本質的(原理的)に港湾経済の発展をもたらす根本的な条件ではない。(現実的には相互関係がもちろんある。)しかも、そのような臨海工業については私の企業としての性格が明確である。しかし、第1節でみた港湾関係事業費の負担率ならびに、主要港湾事業費の推移、さらに新5ヶ年計画案にみられる公共投資は臨海工業の整備・発展を目指

している度合が大きい。一方第4表において示した各港のうち、工業港の性格がもっとも強く打ち出されている港湾として苫小牧港の港湾投資別構成比をみると第5表のようである。（これをやはり同様の意味からとりあげることのできる千葉港についてみると同表の（ ）内表示のようである。）この苫小牧港と千葉港とは、いづれもその形成事情や歴史的背景の差をもつが、投資構成は対蹠的でも

（第5表） 港湾投資構成比の推移

単位（%）

源泉	年度	昭28	29	30	31	32	33	34	35	36	37
		93 (3)	98 (4)	100 (5)	100 (1)	100 (1)	65 (1)	63 (2)	73 (5)	50 (6)	40 (7)
市費（は 縣費 前 の 場 合）	国 費	7 (17)	2 (18)	(8)	(2)	(2)	(1)	(1.5)	(4)	2 (4)	4.5 (10)
	一般管理								0.6		4.5
	起 債										
	その 他										
小 計		7 (17)	2 (18)	(8)	(2)	(2)	(1)	(1.5)	(4)	0.6 (4)	9 (10)
	国 鉄・公 社						35	37	25	35	48
市費（千葉港の場 合）		(17)	(18)	(8)	(2)	(2)	(1)	(0.5)	(4)	(1)	(1)
民 间 资 金		(63)	(60)	(79)	(95)	(95)	(97)	(96)		1.4 (87)	6 (89)
合 计		100 (100)									

1. 数字は苫小牧港の場合を示す。但し、（ ）内数字は千葉港の場合を示す。
2. 運輸省港湾局臨海工業地帯課「前出」（表-4-2）（表-4-5）により本表を作製。

ある。すなわち、近年の10年間においては、苫小牧港の建設にかかる圧倒的な国費と若干の市費に対して、千葉港のそれは逆に民間資金に圧倒的な比重を示している。この両者とも、いづれもその比重の殆んどは臨海工業地帯の造成、専用ふ頭など工業用生産手段の投資を示すものと推定される。

以上は表の上からすると、苫小牧港は国費負担による港湾建設、ならびに千葉港は民間投資による港湾建設が各行なわれているかのようにとれるが、それらの事実の投資目的は港湾機能を附与した工業地帯の造成にあると思われる。問題は工業港をふくめても、港湾そのものの建設ではなく、それに果している資本投下の主体が一方においては国費であり、他においては民間資本が主要な役割を果しているというきわめて異った二つの性格があるということである。とくに前者に

においては、北海道の地域開発計画の一環として、苫小牧のもつ工業港建設の役割も問われている。これに対する千葉港の場合は、京浜港との関係がありながら、（きわめて強度の資本の集積・集中が一方的になされてきた結果、後進的な地域経済化していた千葉県経済を発展せしむるための企業誘致政策の主要な役割として京葉工業地帯の造成をみた。）千葉港自身の発展・拡張よりも、県産業構造の高度化の一環として出現してきた工業港の展開でもある。このように、いづれも政策的目標は本来の港湾なり、港湾経済の展開を目指すための港湾投資であるよりは、工業開発に問題の焦点がある。このため、公共投資の名において行なう資本投資は、（港湾が公共性を有するというきわめて漠然とした前提的定義のために。後述参照。）事実は一般的に臨海工業資本への財政援助を意味している。

周知のように、わが国経済の発展の中で、公共投資のたちおくれということが指摘されてきた。しかしながら、いづれにおいても、公共投資なり社会資本の意義や性格を明確にされてはいないのが現状でもある。港湾の場合においても、道路、工業用水などと共に、それが「産業基盤の強化」もしくは港湾のもつ「社会的性格」という論点をして公共投資の対象とされてきている。しかしながら以上にみたように「産業基盤の強化」は事実は産業資本への財政援助を意味するとともに、「社会的性格」をもつという「公用埠頭」においても一例をすれば次のようにある。「しかしながら、港湾の生産物である倉庫諸料金を含む港湾諸料金の生産要素である港湾労働と生産手段『土地と資本（資本財）』に占める倉庫業の位置は、欧米諸国に較べて非常に独占的支配力を持っているといってよいようだ。…………大手倉庫業者は例外なく、主要港の岸壁、埠頭、棧橋の内部または背後にぼう大な倉庫地域を専有し、港運関係事業すなわち港湾労働に対して直接支配と間接支配とを問わず絶対の支配力を持っているという事実である。」(6)と。これは公用埠頭における倉庫業の場合であるが、一般に港湾の「公共性」という概念規定がされてないように、実際においても港湾における公共性そのものが港湾経済の混乱と桎梏を生んでいる。とくにすでにふれたように、臨海工業の発展によって産業資本が港湾地域へ進出するによんで、この問題は益々根本的に整理を試みなければならない段階をむかえている。いづれにおいても、自由主義経済における根本的な理念=私的利潤の追求と生産の社会性=が、港湾の場

合もっとも錯交しているところであり、臨海工業においても、港湾関係諸企業においても、各々の生産における社会性をもって公共性を主張し、背後における私的利潤の追求をもそれによって妥当化しようとする傾向がある。このことは、公共投資の概念が一般的「資本」の概念によって共有されている点に問題がある。(7)この点は明らかに「もともと資本は剩余価値をもたらす価値であり、貨幣・生産手段・商品という三つの形態をとる。道路や港湾は利潤を生む資本として機能していない。原則として一般に公開されている。つまり資本的経営の対象となっていない。道路公団の如く、経営主体をもち、収支計算が行なわれないかぎり、それを資本とよぶことはできない。」(8)

公共投資と港湾経済をめぐる問題点は、以上のべた範囲で決して要を得てはいない。しかし、わが国の経済発展が高度化すればするほど港湾における問題点を崇じさせてゆく要因を根強く根本にはらんでいるのは事実である。以上ふれた投資の事情や性格などはその基本的一因にすぎない。港湾経済の混乱と桎梏は、そのように一方において国民経済が資本主義的な高度成長をとげつつも、港湾経済においては大きな断層をもったまま、経済機構の点においても資本主義化されない体制を残している。この断層の橋渡しをしているものが一つには港湾における「公共投資」の役割とみることもできよう。

注(1) これらの問題については、別に拙稿「港湾と地域開発」(日本経済政策学会年報『地域開発の経済政策』1963年) または「港湾と地域経済・社会」(『日本交通学会年報』1964年) 参照。

(2) 運輸省港湾局臨海工業地帶課「港湾投資の地域開発に及ぼす効果に関する調査報告書」(第1編) 参照。

(3) 千葉港港湾管理者「千葉港港湾計画資料」(昭和36年3月) 参照。

(4) 拙著「国民経済と港湾」(日本港湾協会発行、1958年) 第3章「工業の発展と港湾」 拙著「アジア経済の発展と港湾」(東大出版会、1964年) P. 11以降および拙稿「経済成長と港湾」(日本交通学会年報『経済成長と交通』1963年) 参照。

(5) 運輸省港湾局臨海工業地帶課「前出」P. 2

(6) 日本港湾経済学会「公共埠頭の公共性」(1964年3月) P. 14

(7) 前田清著「公共投資論」(東洋経済新報社、1963年) P. 37

(8) 蔡闊進「交通における公共投資」(日本交通学会年報『交通における公共投資』1963年) P. 37

イギリスにおける港湾諸料金の徵集制度と問題点

中 西 ちかし
(早稲田大学) 脇

- 1 はじめに
- 2 イギリス港湾の現状
- 3 イギリス港湾料金制度の現状
 - 3-1 独立港湾諸料金の法的規制
 - 3-2 独立港湾諸料金の内容
 - 3-3 国営港湾諸料金の法的規制
- 4 イギリス港湾料金制度に対するロッチャード委員会の意見の勧告
- 5 むすび

1. はじめに

わが国の運輸省は38年度で36年度から始まった港湾整備ヶ年計画を打ち切り、39年度から55年度にわたる17カ年のわが国港湾整備の「長期ビジョン」をまとめた。これは、経済審議会が検討している中期経済計画の基礎資料となるものである。

この長期ビジョンの骨子は①55年の港湾取り扱い貨物量（36年=6億6千万屯）は20億屯に達する。②これに必要な港湾整備事業費は39年以降 2兆6千2百億円と見込む。③43年までに7千200百億円の規模で整備を進め、貨物をなんとかさばき、それ以後欧米諸国の水準を目標に港湾の混雑度を緩和する。④外航定期船用の施設についてはさしあたり横浜、名古屋、神戸、門司4港を整備するが、将来も東京湾、伊勢湾、大阪湾、門司地区に集約して整備する。⑤これと並行し新産業都市、工業整備特別地域など、地域開発、工業の地方分散の整備に重点をおく——などとなっている。

しかし、わが国の港湾整備は中央集権的に政府の特別会計によって行なわれ、ただ港湾埠頭用地、上屋、荷役機械などの施設の整備は港湾整備事業のワク外となつており、港湾管理者（地方自治体）が起債によって整備してきたのであつ

た。今度の長期ビジョンにおいてもこれら港湾管理者による起債は誠に重要であり無視できない。必要な投資額は、39年—43年で1千2百億円、44年—55年3千百億円、56年—65年で5千3百億円と見込まれている。

56年以降10年間で3兆2千億円の投資が必要で39年以降では5兆8千百億円の事業規模で港湾整備を進めなければならないとする今度の「長期ビジョン」達成のためには、いかに、これら整備に関する莫大な財政資金をどのようにして獲得するかにかかっている。その方法として現在ほとんど考慮の払われてない建設整備資金の原価回収という問題も熟慮しなければならないと思う。港湾施設の建設設備資金の原価は、今後必要とされるこれら莫大な資金の調達に絶対考慮されなければならないものである。また、国際収支改善のための努力として、港費・貨物費の問題が非常に重要な問題となってきている。この点に関する対策措置もまことに重大なことである。聞くところによれば、運輸省もこれら問題に注目し、港湾経営管理の直接費を回収することによってこれら資金にあて同時に国際収支改善に役立てようとしているようである。これは実に合理的な方法であるとともに実現可能なことでもあるので早急に実行されるよう心から希望するものである。

以上の問題に関する外国の資料として、わたくしが昭和38年度の日本港湾経済学会で紹介したイギリスのロッチャード報告書⁽¹⁾のうち港湾財政問題に関するものをここでとりまとめて見たいと思う。

注 (1) Report of the Committee of Inquiry into the
Major Ports of Great Britain, 1962

2. イギリス港湾の現状

財政問題に影響を与える一般的要素としてイギリス港湾の現状を要約して述べて見よう。

(1) 今すこし組織的なウワーク・スタディーがなされ、またシフト・ウワーク制を採用するならば港湾労働は改善され生産性が向上するにもかかわらず、労資協調の不足ならびに労働組合の機械化に対する反対と労働組合の特別な職種別構造によるストライキやサボタージュによって著しく港湾労働ならびに機能の生産性向上が阻害されている。

(2) 特定港湾を除き、特に小型中型の乾貨物取り扱い港湾の老朽化と近代化がおくれ、それが無駄な競争と非経済的な料率を招いている。特に石炭輸出が激減し、石油輸入が急増したため、港湾設備の改善が急務であるにもかかわらず、港湾運営の直接費用の増加、労働賃金の上昇、石油荷役による利益の損失をカバーするための使用などによって、港湾施設、設備の老朽化と近代化のおくれは重大な様相を帯びて来ている。その他港湾の老朽化と近代化をおくらせる要因として、自動車の発達による内航輸送の衰退、民間航空の発達による旅客輸送比率の激減、船舶の大型化、特殊化などがあげられる。

(3) 以上のような諸要因によって港湾の老朽化と近代化が遅れているため、設備取扱費が莫大な額にのぼっているのであるが、港湾収入がそれをまかなえない状態にあるため、原価償却さえできないのが現状である。また、金利の上昇が盛んで以前安い金利で借りた借入金の支払いを現在の高い金利で支払っていることによって資金の欠亡は更に過重されている。

3. イギリス港湾料金制度の現状

3—1 independent ports (独立港湾) 諸料金の法的規制

British Transport Docks以外の港湾を independent ports と呼ぶが、これら港湾は主要港湾と中小港湾とでは規制される法律が違う。

主要港湾は Private Acts of Parliament relating to the individual ports (独立港湾に関する議会私法)によって規制される。Dues on ships (船舶に対する使用料) Dues on goods (貨物に対する徴集金)などの主要料金については最高料金を規定しそれ以上の料金を課することを禁じ、また、利用者に対していかなる事態においても差別待遇にしてはいけないとする。状況の変化によって最高料金の値上げが認められる場合、常に将来をみこして25%の値上げがこの法律によって許されるのが普通であるが、実際には5%位しか値上げは行なわない。

設備ならびに用役に対する料金、例えば、クレーン使用料や倉庫搬出入料などは “resonable” (合理的なもの) とのみ規定する。

更に交通省が権限を拡大し、主要料金の最高料金の決定をする場合には議会の承認を受けなければならない。

中小港湾の諸料金は Transport charges, etc (Miscellaneous provision) Act, 1954 の第 6 条によって規制を受ける。この場合、港庁が値上げを行なおうとする場合、交通省に申請するが最高料金を規制するというよりも実際的な値上げを決めるようである。しかし、港庁は値上げの希望率ならびに理由を事前に公表しなければならない。もし反対があれば交通省はその料金の値上げが港湾効率の改善に適正なものであるかどうか、また利用者に平等なものであるかどうかを調査裁定しなければならない。一方、港湾利用者は諸料金の引き下げを希望するとき、同じ手続きを持って値下げを申請することができる。

3-2 independent ports 諸料金の内容

A. Dues on ships (船舶に対する使用料)

港湾、ドック、埠頭、河川管理料金またはこれらの組み合わせ料金からなる Dues on ships は、得た収入を水路のしゆんせつ、航路標識、ブイ、河川埠頭のベース、ドック、またある場合にはドック内の水先案内業務やタグボートの維持に要する費用をまかなうために使用される。これら諸料金は法規で定められた限界内で、船主（或いは傭船主）に対して、通常登録純トン数について課せられる。また航海の種類によって料金が変わるのが普通である。外航船は内航船よりも高い料金が課せられる。また、入港の条件によっても料金がちがってくる。例えば、悪天候のため入港を余儀なくされた場合、修理または燃料の補給のために入港した場合には低い料率が課せられる。料金を支払った本船は、定められた期間、すなわち30日以内に碇泊することができるが、この期間を超える場合、その超過碇泊日または週毎に多少の追加料金を支払わなければならない。船型、碇泊期間などを考慮した設備利用の程度、貨物の種類、港湾利用の頻度によって割引き料金が課せられる。しかし、現行の料金には数多くの例外規定割り引き、特典があるので合理的な計算制度を引き出すことは困難である。

B. Dues on goods (貨物に対する徴集金)

貨物に対する徴集金は、port rates, dock rates, wharfage rates, quay rates など各種の名称で知られている。これら徴集金は、重量、容積、数量の単位いくらという基準で船積、積卸し、中継貨物総てに対して徴集する。これらの料金は輸出入業者が港庁に支払い、得た収入は、貨物の運送に不可欠な固定施設（たと

えば、埠頭、道路、上屋など)を提供または維持する費用にあてられる。

諸料金率は貨物の価格によって決めるのは事実であるが、ある料率といまひとつの料率が絶対にこの基準に立って定められたという根拠はない。料率表は各港で長年月をかけて作られたもので、特定貨物を引き寄せる必要、特定の貨物の量、および現有貨物荷役施設を考慮に入れて作られている。また諸料金は出入港貨物または内外貿易貨物それぞれの料金を異にしている。

C. Passenger dues (旅客に対する徴集金)

この料金も法によって定められているが、大部分の港において旅客は港湾運輸量の小部分を占めるに過ぎない。出入港旅客に対して極く小額の料金を徴せられるが、旅客輸送が主要部分を占める港は、そうでない港に比べて旅客及びその手荷物に対して高い料金を徴する傾向がある。

D. 荷役業務

荷役業務料金は普通法律によって規制されていない。しかし“reasonable”(合理的)なものでなければならぬとされている。それゆえ、ある港では荷役業務を行い、ある港ではこれを行っていない。

例え、Manchester では積み荷、揚げ荷に対して独占権を持っている。Glasgow, Bristol, Leith および Tees and Tyne では港が荷役業務に従事できるが、その権限は時において制限される。制限の例としては、Glasgow の Meadowside 穀物倉庫だけに港が荷役権が許されているなどがある。Liverpool では、荷役は港によって行なわれず master porters, master stevedores および Master lumpers によって行なわれている。master porters の料金は Mersey Docks および Harbour Board (港務局) によって作られた条例によって定められ、交通省の認可を受けるすべての港において、船主あるいはステベ会社によって直接雇用される労務者に対する料金は統制されていない。

E. その他のサービスおよび施設の料金

ここでの諸料金はクレーン、グラブ、重量計機の使用、ドックのしゆんせつ、給水、倉庫保管など非常に広範囲のものを含む。これら諸料金の統制は非常に異っている。Leith 及び Newcastle においては、法定の最高限度が長文のサービスリストに書きこまれている。これと反対に Glasgow では、法定の最高限度

が船舶、貨物、旅客に関する通常料金以外のものについて鉄道およびフェリーに関する定められている。大部分の港において、法定料金以外のものでも一部またはその全部に対して料金が合理的であることを要求される。

3-3 国営港湾諸料金の法的規制

国営港である British Transport Docks に関する British Transport Commission (イギリス運輸委員会) の料金制定権は、港湾建設を定めた最初の法律に根源を持っている。このドックの拡張および最初の料金制定権を認めた法規を含めてこの種の法規は数百にのぼっている。

第二次大戦中の1939年8月1日から実施された改定料金の実質的増加率は国防条例 (the Defence Regulations) によって合法化され、1947年から1956年に至る同基礎の上に立った数回にわたる料金引き上げは、1947年の the Transport Act の第82条によって認められたものであった。

1947年および1953年の the Transport Act は、諸料金を公聴会にかけた後、運輸審判所 (Transport Tribunal) に提出し承認をへた料金制度によって統制すべしと規定している。この料金制度は、法定最高料金を決定し、これが実際的でないか好ましくないときは料金が“合理的”であることが要求される。なお料金が“合理的”であるかどうかは運輸審判所によって決定される。

1958年6月1日に実施された料金制度のもとに、運輸委員会に属する比較的大規模な34の港湾が、1957年9月1日現在の料率の25%を超えない範囲で、船舶、貨物および旅客に関する料金を引き上げる権限を与えられた。その他のサービスおよび施設に関する料金は合理的であることが要求され、その判定は運輸審判所が行なう。1960年に別の料金制度が Hull, Grimsby, Fleetwood と Lowestoft 港で施行されたが、Hull の料金制度は以前実施された制度と無関係の最高料金を内容とする全く新しい料金制度であった。

1962年のTranspot Act は料金の統制に関する限り国有港と独立港を同列に置いた。現在では、船舶、貨物および旅客に関するもののみ法定最高料率を定め、荷役料金や他のサービスおよび施設に関する料金は、ただ“合理的”であるべきことが要求されているだけである。

4. イギリス港湾料金制度に対するロッチデール委員会の意見と勧告

A. 現行の料金制度は不完全である。港湾がその料金に関して、国会または大臣の承認を必要とする現在の制度は、港湾事業が独占に近い性質であるために、船主あるいは貿易業者そして間接的には消費者を保護する必要があるという原理に主として由来するものと考えられる。ある特定の貨物について、船主および貿易業者は、実際上特定の港湾を利用し他の港湾をもってこれに変えることができないことは明らかである。それゆえ、the Traders Dock and Harbour Co-ordinating Committee は、諸料金に対して引き続き法統制を受けるべきとした。

ロッチデール委員会は、港湾能率の向上と内陸交通の弾力性のゆえに港湾間の競争が激化してくるので、料金を合理的な水準に保つことは、港庁に利用者団体から役員を送りこむのと同様に利用者の利益を保護するのに役立つと考えている。しかし、委員会は現在のイギリス港湾料金統制制度がつじつまの合わない不完全な不合理なものとなって来ていると見ている。それは、港によって料率の取り扱いが異っているからだと考えている。また、港湾料金が施設の更新あるいは改良のためのコストに見合うものであるという何等の証拠もないともいっている。更に最高料率の25%引き上げの認可が数年間は有効なものであり、港湾利用者の地位を高めると予期したのであるが一般的効果以上のものを期待しえないので不完全なものである。港湾利用者の利益は他の色々な方法によって保護されているからであると現行の実態に疑問をなげかけている。

B. 今後料金制度はどのように統制されるべきか。ロッチデール委員会は現在の港湾料金統制制度を廃止するよう勧告している。しかし料金の引き下げ改訂に対する港湾利用者の権利を留保するため、既設またはこれから設けられようとする船舶、貨物および旅客に対する港湾料金に対して異議を持つ場合、委員会の提案するイギリス全港湾の管理機関である National Ports Authority に申立てを行なうことができるようになり、それが好ましい事態であると考えられる場合には公聴会を開催して申立ての内容を聞き、関連するサービスのコストに対して高すぎるか安すぎるかを決定すべきである。なお、この National Port Authority の決定を上訴するべきでもなければ、また現実の料率と異った最高料率を統制すべきでない。それ他のサービス料金などは合理的でありさえすればよい。もしこ

これら料金に不満足な港湾利用者は一般の裁判所に訴えればよいとしている。

港湾利用者の保護とともに、the National Port Authority が港湾料率を制御するための許可権 (permissive powers) を持つべきである。これらの権限は年々の会計や開発計画などに不満であるとしても、料率が経済的かつ合理的な基礎に立って定められていると考えられるときのみ与えられるべきである。しかしロッチデール委員会は以上のように主張しながらも、この権限が行使されるとき、National Port Authority と港湾事業体との間でこの種の問題は非公式に討議されるべきであると主張している。更に港湾事業体は、N.P.A のこれら権限行使に対して交通大臣に訴える権限を与えられれば、交通大臣が個別的に問題を検討することができるとのべている。

C. 料率の決定は、諸港湾の経済的支出をまかなう以上に、その収入の中から借款利子の支払い、再建価格基準による資産の消却引当て、税金の支払、緊急事態に対処する若干の積立て、および部分的改修に必要な積立てを準備するよう心がけるべきである。勿論、諸港湾は能率の増進を通じてあらゆる角度から支出の縮少をはかると同時にその港湾料率の水準を再検討しなければならない。

収入は特定の港湾事業体の必要に関連性を持たすべきである。大きな河口、または地方のグループ港湾がひとつの単位として運営されている場合にはその単位の必要に応じて定められるべきである。British Transport Docks の場合、利子その他の中央のチャージの適当な配分を含みその港各自の必要に応じて定められるべきで規一料金を徴してはならない。

特定のサービス料金は実行できる限りその活動コストを基礎として定めなければならない。料率政策はイギリスの大部分の港において、損益が形づくられているコスト体系が満足なものでないので、必要かつ確実な基礎を提供することができない状態にある。一般的に言って料金は経済的であるべきであり港湾が通過施設として有効に利用されうるよう懲罰金、奨励金ないし制止措置を適切に盛りこんだ財政原則を設けるべきである。勿論コストの研究、原価計算制度を確立しなければならない。

D. 料金の単純化ができるだけ行なわなければならない。主要港湾のように大規模な事業の場合、その料率および料金表が細かく長々と示されるのはやむを得

ない。しかし、料金表の単純化は原価計算会計監査にとって必要である。それゆえ書式の標準化が平行して必要となってくる。

E. 委員会は調査の結果、イギリスの港湾料金がヨーロッパ大陸諸港湾の料金よりも全般的に高いことを発見し、又国内港湾の料金が非常に格差のあることを発見した。しかし、委員会は、外国港湾に対して港湾諸料金が高いことよりも港湾の能率向上、サービス向上が重要であることを強調している。例えば、すみやかで効果的なサービス、スピーディーなタン・ラウンド、労働紛争のために生じた遅延に対する超過追徴金の支払をなくすなどの努力である。すなわち、信頼できるサービスの確立が重要なのである。

(5) む す び

港湾財政問題の中でも港湾料金問題を中心にイギリス港湾の現状をのべ、これに対するロッチデール委員会の調査、勧告を考慮して見た。日本港湾料金の抱えている問題と共通の悩みのあることを発見できたのは非常に興味がある。中でも港湾諸料金の徴集、その決定は港湾単位、それも港湾利用者の必要に応じて決定されるべきことを強調している点、また港湾料金の原価計算制度を確立しそれに一定積立金を加えたものをもって料金基準とすべきと主張する点はわれわれの学ばなければならない点である。また、料金が諸外国に較べて高いものであっても、それは絶対的なものでなく、出入港船舶の港湾に対する信用すなわち港湾サービスの向上と迅速化に中心を置いた点も注目しなければならない。

この論文では港湾料金に焦点を合せたが、港湾財政問題を分析するにあたって料金以外に、資本投資、財政援助、管理会計の分析も必要であることはいうまでもない。しかし残念ながら紙面の都合でこの問題には論及できなかった点をここに附記する。

ヨーロッパの石油港湾

浮 穴 和 俊
(東京都港湾局)

I ヨーロッパの港湾とそのヒンターランド

II 重要国石油政策の概要

III 重要港湾の石油施設の現況と将来計画

(1) ハンブルグ港

(2) ロッテルダム港

(3) アントワープ港

(4) マルセーヌ港

(5) ゼノア港

IV その他の石油港湾の計画

V ヨーロッパ中央部の内陸水路計画

VI パイプ、ラインの計画

VII 石油港湾の問題点

I ヨーロッパの港湾とそのヒンターランド

港湾の発展に最も重要な要素は、ヒンターランドの大きさとその地域に居住する人口である。ヒンターランドに大生産地帯を持つことは同時に大人口を持ってすることになる。従ってそこは工鉱業及び商業が集中し而も交通が便利でなければならない。

このことからヨーロッパ大陸の中央内陸部には、17,000万人の人口を有し、ルール、ラインランド、ザール、アルサス、ローレンス、リール地方、スットガルト、ミュンヘン、リヨン地方、イタリヤのトリノ、ミラノ地方、があるこれらの地方は重工業、その他の商工業地帯として過去においても、現在も、将来も、引き続きヨーロッパの重要な地位を維持し続けるものと思われる。これらの工業地帯への原料の供給、製品の輸出手段としては、安価に多量に貨物を輸送することの出来る機関が必要である。この手段としては、第一に直接本船が接岸出来る岸

壁を持つことである。次に貨物の仲継地として積換えに便利な河川、運河、鉄道、道路である。大陸中央部と海岸線を結ぶ最も重要な水路としては河川が最上のものであることは今も昔も変わらない。

外洋から輸送された原材料をターミナルとしての港湾で積換え、二次輸送として、工業地帯へ送る必要がある。この港湾の発展は外洋貨物の積換えの量によって内陸部の工業との関係の深さを知ることが出来る。即ち外洋港の到達範囲内に、重要な工業地域や、原材料供給地域があればさらに有利な地位をしめることが出来る。これが外洋港としての拡張の基礎をなすものである。外洋港が広く内陸に入り込み河川から更に有力な運河網で結ばれておればそのヒンターランドのすみずみまでも毛細管のように貨物を輸送することが出来る。又それと同時に外洋港がヒンターランドの奥深くまで入りこんで鉄道網と連絡しておれば港湾の重要度はさらに高まる。最近特に重要なのは道路輸送である。貨物を安全、迅速に“戸口から戸口へ”と言う、キャッチフレーズに見るような輸送の近代化にともない、トラック、トレーラトラック、ビキニバッグ等の大型化による輸送量の増大、高速道路による輸送の迅速化、輸送距離の中長距離化による輸送コストの低下、等の観点から高速道路網と結ばれることは今後の外洋港としての地位をより増大することになる。又船舶がますます大型化している時、外洋からの巨船が直接自由に出入出来る様な位置にあって、而も以上述べた大河川に直結し、運河網、鉄道網、道路網と結ばれている港湾が最も重要な地位を占めることになる。

ヨーロッパ中央部に至る港湾を南北グループと、4つの地区別のグループに分けると次の通りである。

I 北部港湾グループ

① 独逸北海港湾グループ

リュベック、キール

エルベ河港湾、クックスハーフエンス～ハンブルグ

ウエーゼル河港湾、ブレーメン～ブレーメンハーフェン

ヴィルヘルムスハーフェン

エムデン

② ライン～シェルデ港湾グループ

アムステルダム～ロッテルダム～ドルトレヒト

アントワープ

③ 海峡沿岸大西洋港湾グループ

ブリッケ～ダンケルク～カレー

ルアーヴル～ルーアン～ケーヌ

サン、ナザール～ナント～ポルドー

II 南部港湾グループ

④ 地中海港湾グループ

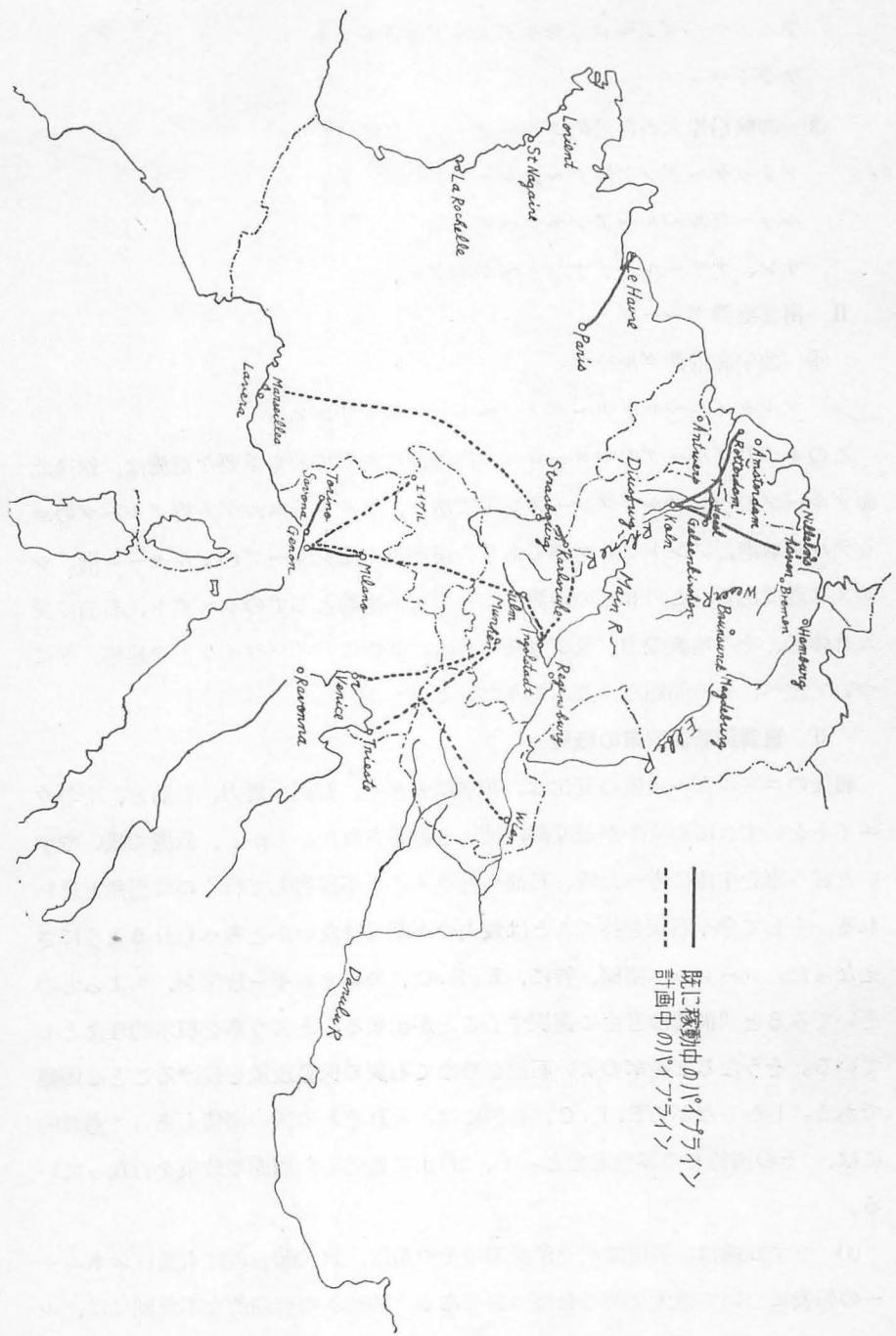
マルセイユ～サボナ～ゼノア～ペニス～トリエスト

この4つのグループの中ヨーロッパ内陸部に対して最も重要な港湾は、独逸北海グループのハンブルグブレーメン港であり、ラインシエルデ港湾グループのロッテルダム港、アントワープ港であり、南部地中海グループのマルセーユ港、ゼノア港である。この6つの港湾について石油港湾としてのウエイト、石油の受入れ体勢、その精製能力、及び今後の計画、並びにパイプラインとの連絡、等について述べ、その問題点に及んでみたいと思う。

II 重要国石油政策の概要

戦後のエネルギー政策の変化は、非常に大きく、石炭、電力、石油と、そのウエイトをいすれにおくかが短期間に種々と論議された。しかし、低廉で扱いやすいと言う事を主体に考へた時、石油へとウエイトが移行して行くのは当然と思われる。そして今や石炭を持つことは最大の不幸ではないかと考へられるようにさえなった。ヨーロッパ諸国、特に、E. E. C. のエネルギー政策を、ちょっとのぞいてみると“消費は自由に選択することが出来る”と言う事を根本的理念としている。そうなると能率のよい石油をやめて石炭の保護政策を続けることは困難である。しかしながらE. E. C. 、各国には、それぞれの国の事情もあって過渡的には、その国特有の調整策をとって、自由に適応した当面の政策を行なっている。

(1) まず独逸は、英國に次ぐ産炭国でその量は、14,000万屯にも及びエネルギーの転換について重大な関心を持つ国である。1958年の周期的な不況期には、ルール地方の石炭の消費量が相当減少して、コストの安い輸入炭や石油の消費量が



既に稼動中のパイプライン
計画中のパイプライン

増加して來た。このため政府は石炭業保護の見地からも、政治的にも、良質炭を確保する必要があるので外国炭の輸入を1958年中止した。しかしながら、独の發展のためのエネルギー政策としては「自由市場の原則」に従って、国内炭業者を保護するのは好ましくないが、石炭業者が危機を克服して、自立を計る必要から過渡的な政策として、1959年に、安い石炭及び石油の輸入に対しては相当重い課税をすることにした。これは1963年迄には、廃止されることになっている。独の今後の石炭の消費量は、横這いか、減少の道をたどり、今後のエネルギー需要の増加に対しては、石油が年々増加することになると思われる。

(2) フランスは石油貿易を国家管理として、全面的に、石油業の国家統制を行なっている。そこでE. E. C. に対しても現在の政策を続けることを通告している。又国際石油会社に対しては資本参加をすることによって、原油の供給を確保している。一方自国内でも、石油資源の開発と發展を考へている。サハラの開発においてもその採掘権を所有し、資本的には過半数を保持することを原則として外国の参加も認めている。フランスは石油の一部を再輸出することによって、外国原油の輸入をみとめている。フランスの原油の輸入量は1960年には、2,949万屯であった。

(3) イタリーは、石炭資源に乏しく、それが後進性の大きかった理由になっていたのであるが、戦後のエネルギー革命にともない石油の利用度が高まった。しかしながら、石炭資源が少なく、石油資源のないイタリーでは、石炭と石油の競合と言う問題は英國や独逸のように起らなかった。そして都合のよいことに、豊富で低廉な石油資源の供給地である中近東を近くにひかえているので、最も有利な地位にある。その他低廉なソビエト石油を輸入するなど安いエネルギー供給確保の政策を行なっている。石油の消費量は1950年には、425万屯にすぎなかったが、製品需要の重質化は他のヨーロッパの主要国と同様に、重油の消費量がガソリンの2倍以上になっており、その消費量は、1960年には、1817万屯と3、4倍にのびている。

(4) イギリスのエネルギー政策の基本方針は、「エネルギー源の選択は消費者の自由に任せるべきである。」として、低廉なエネルギーを長期に安定させ、供給量を確保することである。ヨーロッパ第1の産炭国で23,000万屯の石炭を産し

国営として、石炭を供給している。そこで如何にして石炭から石油に転換する速度をおくらせるかが重要な課題となっているこれは石炭産業を保護しつつ漸次石油に変えて行かなければならないと言うことである。1960年には、その精製能力は、4,900万屯で4472万屯の原油を輸入している。

III 重要港湾の石油施設の現況と将来計画

(1) ハンブルグ港

ハンブルグ港は、独逸の港湾グループばかりでなく、ヨーロッパにとっても大港湾である。戦前には内陸に広く入り込んだエルベ川沿岸のブルスピック及び、マグデブルグの工業地帯を持ち、その他、ザクセンや、チェコスロバキアに至る広大な流域をヒンターランドとして、1938年には、2760万屯の貨物を取り扱っていた。しかし、ハンブルグ港にとって最大の不幸は、そのヒンターランドが東独或は、共産圏にぞくするため、その大部分を失った。その境界線は政治的にも不安定な状態となり、エルベ川の船舶航行にも不利であるばかりでなく、戦争のため、ハンブルグ港は、港湾施設の90%を破壊され、その再建には非常な時間と費用を要した。又中部エルベ川改修工事も戦争のため中止され、中部独逸の運河網は、新しいヒンターランドとの水路連絡が悪く、そのうえ、アウトバンも工業地帯との連絡が、不充分であるなどの悪い条件が重って、戦後10年以上を経て1956年にやっと、戦前の扱い貨物量に復帰したに過ぎなかった。ハンブルグ港に出入する貨物量は次の通りである。

ハンブルグ港の扱い貨物量

1938年	2,770万屯
1946年	420万屯
1950年	1,100万屯
1956年	2,750万屯
1959年	2,860万屯

ハンブルグ港扱い内陸水路貨物量

1938年	92万屯（入貨）	70万屯（出貨）
1958年	197万屯（入貨）	170万屯（出貨）

ハンブルグ港の輸出入貨物の独逸においてしめる割合は

	輸出	輸入
1938年	39.7%	26.1%
1958年	23.2%	20.0%

(ハンブルグ統計による)

ハンブルグ港の石油は港湾全扱い貨物量の30%と言う大きさを占めている。独逸では石炭と競合する特殊事情にあるとは言へ、上昇の一途を辿っている。1938年に445万屯の扱い量から1958年には870万屯と2倍になっている。これは独逸の石油扱い量の30%に当る。

石油	輸入	輸出	計
1938年	368万屯	77万屯	445万屯
1957年	586万屯	88万屯	474万屯
1958年	724万屯	146万屯	870万屯

ハンブルグ港の石油ふ頭は、3ヶ所に分かれている。自由港区の工業港に2ヶ所とハーブルグの工業港に1ヶ所である。

ハンブルグ港の入口のカドヴィクには、ハーブルグ工業港があつて、水深9米の第4ジーハーフェンには、独逸シェル、エッソの5専用バースの施設と精油所がある。自由港区の工業港には水深10米のペトロリウムハーフェンがあり、7つの荷役施設を持っている。そこにはB・P・ベンジンウントペトリウム、独逸シェルジオーラン・ハルテルマ・ンビイケニルエルス、独逸ガソリン、等の広大なタンクヤードがあり能率的で、且安全な吸い上げ施設によって、タンクに貯蔵される。その貯蔵能力は、276万立方メートルである。ここからライヘルステグにある夫々の精油工場にパイプラインで送られる。ハンブルグ港の精油能力は1959年に年間750万屯で1938年の2倍に達し、又タンカー用泊地も3倍に拡張された。ハンブルグ港の石油も独逸の石油の消費量の増加につれて取り扱い貨物量が増大するのは当然と思われる。

ハンブルグ港の計画は、ハンブルグ港がヒンターランド関係を改善することに常に努力し実施をして來たのであるが、さらに次の様な改善計画を推進している。

- a) 北方及び南方の国境のアウトバーンの路線の改良を1961年迄に完成する予定である。
- b) 北から南への鉄道の電化は実質的には交通機関の能率の改善になる。
- c) ハンブルグの東方にあるエルベ川をブルンスピッガのミッテルラント、カナールとノード、ソース、カナールとに結ぶ建設工事の調査をする団体を設立した。
- d) ローウエル、エルベの水路の水深を平均低水位下12米に浚渫することが考慮されており、そうすれば、65,000屯級の船舶も充分に入港することが出来るようになる。この問題はハンブルグ港がエルベ川の河口から110杆上った所に立地するため非常に困難で多額の費用を要する。

道路に於ては、1965年にはハンザ、アウトバーンが完成するが、その時でも、ラインランドのケルン迄の輸送時間は5時間要する。これはアントワープから3時間の区域内、ロッテルダムから4時間、ブレーメンから4時間以内の、輸送距離にあるのにくらべると、相当の不利はまぬかれない。

② ロッテルダム港

ロッテルダム港の石油港湾については、第二次大戦中、石油及び石油製品が重要物資として製造に消費に著るしく、増大しロッテルダムはヨーロッパの代表的な石油港としてその発展の最初の基礎を作ることになった。

1900年にローヤルダッチシェルがその製品の西ヨーロッパ特に独逸、スイスへの主要な配分基地としてロッテルダムを選んだ。

1902年にシェルは石油精製工場をワールハーベンの入口に建設し活動したのが最初であった。その後最初の石油ドックがペルニスに1929～33年にかけて建設され続いて第2石油ドックが出来た。1936年にはローヤルダッチシェルは近代的な石油精製工場をペルニスに増設し年間70万屯の精製能力、60万立方米の貯蔵能力を持った、タンク施設を拡充した。1938年にはロッテルダム港の石油取扱量は290万屯に達した。その後戦争のためロッテルダムの貿易はバックボーンとなっていた、ラインランド、ルール地方の崩壊により仲絶貿易に対する見通しがたたなかつた。その上ロッテルダム港自体は2度まで空襲を受け都市の9割及び港湾施設の大部分が破壊された。この困難な時代にロッテルダム港湾当局は、将来の需

要の根本的变化に対する港湾管理運営方針、技術、経営、貿易の各分野の再検討によって、能率的な新しい構想で再建計画をたてて、岸壁、水深、荷役施設、クレーン、水道、電気、電話の連絡、等に種々の改良を加え、ドックの能力を増大し、荷役コストを軽減する近代的建設工事を徐々に行なって、新しい発展への好機を待った。然しその努力が着々と実現されたのは、ドイツの奇跡とさえ云われた、西独逸の経済の驚異的復興にまつことが大きかったのである。

輸送貨物量は次の通りである。（港湾統計）

年	1938	1950	1954	1955
ばら荷	29.5	12.9	18.3	30.4
雑貨	7.8	7.1	9.6	10.4
計	37.3	20.0	27.9	40.8
石油	2.9	9.0	19.8	23.8
合計	40.2	29.0	47.7	64.6

年	1956	1957	1958	1959
ばら荷	33.4	34.0	26.7	24.7
雑貨	9.6	11.0	11.2	13.3
計	43.0	45.0	37.9	38.0
石油	27.4	28.5	34.3	36.0
合計	70.4	73.5	72.2	74.0

（単位100万屯）

この表から明らかなように、石油が、1938年に290万屯と全貨物量の8%に過ぎなかつたものが、1954年には7倍、1957年には10倍、1959年には、12倍に伸びている。これは実に扱い貨物量3,600万屯で全体の49%にあたり、戦後のエネルギー構造の変化が如何に急激であったかそしてこれがロッテルダム港の繁栄に如何に寄与しているかがわかる。

ロッテルダム港が独逸の繁栄と共に栄えるのはよいとしても、経済の転換期に入れば、又その被害をまともに受けるオランダとしてはそれが宿命とは言ってお

られない。この被害を少なくするためには、新しい工業港を建設して輸送貿易の安定を計る必要がある。

ロッテルダム港は新水路の川口に近いため、大型船が自由に出入することができ、積換えによる2次輸送をすることなく、荷役出来る、臨海工業港建設によって貨物の輸送構造の改善と工業立国により、増加する雇用の吸収、等の目標にむかって、戦後の港湾計画がたてられた。

戦後の自動車の発達、その他工業燃料としての石油の利用度の向上、石油資源の新しい開発による増大、石油のコスト安、輸送上の便利、単位カロリーの高いこと等から石炭から石油へと消費の変化は、石油精製工業のいちじるしい拡大をロッテルダムにもたらした。

かくして新しいポートレックの工業港計画は石油及び石油精製品を主体とするコンビナートの開発から始められた。

戦前には工業立地からは、石油は原産地に精油所を立地させることが、最も有利な生産手段と考へられ世界最大の精油所が豊かなペルシャ石油原産地に原産地立地主義として設立された。しかしながら戦後の中近東の民族主義的な思想の勃興、政治的・社会情勢の不安定な事情や、消費量の増大、石油の諸製品の高度利用、それによる石油化学技術の高度の開発、等の理由から戦後は消費地立地主義に変って、早急に西ヨーロッパに精製能力を増大しなければならない結果となつた。この傾向がロッテルダム港の石油港湾開発に大きい意味を生じて來た。かくしてロッテルダムには Royal-Dutch Shell, Coltex, Esso, 等の大精油所が戦前戦後を通じてすばらしい発展をとげた。

Rohal-Dutch Shell は第2石油港を専用して戦前より引き続き戦後かけて、ロッテルダムは石油輸送と石油工業においても、西ヨーロッパの代表的な地位を保っている。ペルニスにある精油工場、貯蔵能力、及び輸送施設の拡張によりその精製能力は年間1500万屯以上となり、現在西ヨーロッパの最大の工場となっている。その他石油コンビナート工業として、石油化学、年産5万屯の合成ゴム工場も完成した。

Coltex 精油所カルテックスは、1938年に始めて、ペルニスの第2石油港湾近くに建設した。この会社は戦後さらに拡張して現在では、240万屯の精油能力を

持ち、戦前の2倍になった。そしてカルテックスは、米国をのぞく、全カルテックス会社の中央調査研究所を此々に設けるなど、ロッテルダムを石油製品の世界の供給の中心地と考へるようになった。

Esso は現在の精製工場の拡張の外、ポートレック地域に大精油所の建設を決定した。年間精製能力は500万屯で原油は中近東から輸送される。70万立方米以上の貯蔵用原油及び製品タンクが1960年に完全して、現在稼動中である。

かくしてロッテルダム港の石油精製能力は年間2500万屯にのぼり、貯蔵タンク施設の能力は580万立方米となった。さらにロッテルダムには、アメリカ大陸の石油会社がヨーロッパ向けの子会社を新設することになっている。

第3の石油港湾ポートレック。

原油の輸入と精製及び製品石油の輸出の急激な増大のためポートレックに第3の石油港を建設することになった。これは、オランダ自体の消費量に対するよりもヨーロッパにおける石油精製基地であり配給基地としての重要性のためである。1956年の実績では、シェルだけでも700万屯の精製石油がイギリス東岸、スカンジナビヤ、北アフリカ、その他の市場へ再輸出された。カルテックス、エッソと増設された精油工場によりさらに再輸出は実質的に増大していると思われる。なおここには最大47,000屯級のタンカーが、荷役することの出来る岸壁を持っている。

ロッテルダムの立派さは、経済的な要請が起る前に予測が正確で、計画が実施の段階にうつる前に細部にわたって調査されていることである。これはオランダの戦後の人口の急増、技術の発展、社会関係の変遷及び新しい工業分野の出現、等によって特色づけられ、近代的多種多様の需要をもたらして来た。この発展の結果は、生産と消費の急増にささえられ、輸送量の拡大となった。経済の発展力は周期的に来る不況変動によって、下降或は横這ひの時期はあっても長期を見通せば必ず上昇傾向をたどるものである。従って西ヨーロッパの工業と貿易とは今後さらに発展をするであろうと言う信念に基いて立てられた計画である。特にエネルギーに関して“ヨーロッポート”計画についてタイセイ教授は「この計画を打ち出した最大の理由は、エジプトのナセル政権がスエズ運河を閉鎖し、中近東の石油が遠く南アを廻わらなければならなくなつたこと。ヨーロッパのエネルギー革

命の結果、石油の需要が年々高まり、これにつれてタンカーの大型化が盛になって来ているが、スエズ運河はわずかに37,000屯級しか通れないと言う実状では輸送量の多いマンモスタンカーで中近東から南アを迂回してもなお利益があると言うことから大型タンカーを受け入れる港湾施設が必要になった」と云っている。

このヨーロッポート計画はポートレック計画と密接な関係を持ち、その建設計画は3期に分かれている。第1期としては製鉄所の施設、石炭、礦石の置場、石油精製、石油化学施設を中心として港湾建設である。第2期は既存の港湾地域とも連絡させるため運河建設を行ない。第3期は海中に突出した防波堤、及び泊地の建設、埋立地等の港湾施設を持つ水深15米～16米として10万屯級の超大型タンカーを接岸することの出来るバースの建設とに分かれている。

第4の石油港

“ヨーロッポート”は主として石油の輸入と積み換に利用することになっており、マンモスタンカー用石油ふ頭に接岸してパイプラインで精油所に送られる。ポートレック港に入ることの出来る最大船は4.7万屯であるが、ここは6.5万屯級の12.50米の吃水のタンカー用である。ヨーロッポートの石油ふ頭は石油貯蔵施設をカルテックスが建設しペルニスの精油所とパイプラインで連絡することになっている。

(3) アントワープ港

北海からオランダを通り、シェルデー川を上って90糠の所にあるアントワープは、ナポレオン時代にボナパルトドックを作つて以来ベルギーの中央部に位し、相当の水深と豊かな水運に恵まれ戦略的にも非常に重要な拠点とみなされ、将来は一大発展をすると考へられた。アントワープは150年前に内水の航行の自由権をオランダから得た。それはベルギーが独立宣言をし、産業革命の始った時であった。1870年には200万屯程度の貨物を扱う港であったが、戦争のつど貨物輸送の重要な拠点として、発展を重ね第I次世界大戦頃にはその有利な地理的位置を活用して1900万屯を取り扱う港にまで大発展をとげた。アントワープの扱い貨物料は、次の通りである。

年次	総貨物量	内水路	ライン方面
1938	1,998万屯	1,496万屯	648万屯

1956	3,763		
1957	3,640	2,396	713
1958	3,521	2,335	678
1959	3,522	2,222	593

アントワープ港が石油を初めて扱ったのは、1861年にアメリカ石油が樽詰で輸入された時である。これがヨーロッパでの最初の石油輸入でもあった。石油は火災や爆発を起す危険物として、荷役作業は非常に困難であった。そこで1881年には石油積み降し用の特定ドックを作ることにした。わずか10年後には10万屯を扱い1893年から1903年にはキール石油施設として30万坪の石油ふ頭を建設した。その後1930年迄は絶えず石油ふ頭は増設され、3つの精油工場がキールシーターミナル内に建設され、更に1933年には英國のB.P.が精製工場及びふ頭用地を、第4ドックの近くに獲得し、1938年には石油扱い量は34万屯にも達した。第2次大戦後はハーベンハンディング及びノーブト、ナターの2社が更に増設され、戦後のエネルギー革命とあいまって低廉な石油の消費量は急増し1950年には、再び戦前の状態に復し、1951年には、輸入原油は85万屯、精油能力は、177万屯となつた。石油製品の消費量の増加、石油化学工業の急激な発展、精製石油の再輸出によるタンカーの合理的利用、等によって更に石油の精製工場の増設が必要となつた。

ベルギー石油はシェルデー川のクルイスシャン近くに年間66万屯の精製所を持ち更に新しい石油ドック、超近代的精油施設と、5バースの大型船用ふ頭、及び船、小型タンカー用ふ頭を併せ持ち、その年間精油能力は300万屯にも及ぶ、又エッソ精油所は、ハンスドックに、170万屯の精製能力のある施設を持っている。これでベルギーの精油能力は、年間600万屯以上に達し、ベルギーの消費量の2倍にも及ぶのである。1959年には、アントワープ港は、精油能力を900万屯に引き上げることを決定した。これは石油精製、並びに石油に関連した工業の拡大となり、港湾の将来の規模を決定する、大きな要因となるのである。アントワープ港にとって、更に重要なことは、4.5万屯～5万屯級の巨船を入港せしめるためにシェルデ川河の改修工事用の起債が認められたことで、これによって石油の荷揚港として又積換港としてよりその地位を高めることになった。又陸上輸送路と

して、アントワープ～ケルン間の新しいアウドバーンが開通して輸送時間が3時間に短縮された。これはラインランド工業地帯への大きな威力である。

アントワープの石油扱い量は次の通りである。

年次	移輸入	移輸出	総計
1938			34万屯
1957	761万屯	83万屯	775万屯
1958	761万屯	92万屯	853万屯
1959	767万屯	97万屯	864万屯

1960年にアントワープの石油貯蔵能力は270万立方メートル、その精油能力は770万屯に達した。

次にアントワープが切望している大きな問題は直接ライン川と運河で結ぶことである。アントワープのヒンターランドとして、フランス第1の工業地帯リール地方と接して、ベルギー工業地帯を開発したいと考へており、ライン河との連絡運河が出来ることは、更に大きなライン川のヒンターランドを加えることになる。しかしこれには、オランダの領土を横切って、ライン川に通ずる運河を作らなければならない。この計画は、モエールディアイク、カナール計画として知られているが、ライン川の2次輸送によって現在の大をなし得た、ロッテルダム港を持つオランダとしては大きな損害を蒙るおそれがあるので、現在の所オランダの協力が得られない。しかしながら、E. E. C. の経済一体化の動きは、共通運輸政策に沿って運河道路開発整備の点にはっきり表はされており、ヨーロッパ中央部に対する第2の門戸としてその重要性から早晚再考され遠からず解決されると思う。

(4) マルセーユ港

マルセーユ港は地中海第1の古くからの港湾で運河によりローヌ川と結ばれ、鉄道、道路が発達し、リヨン及びスイスの工業地帯、その他をヒンターランドに持っている。その上バール湖の工業港、ラベラ石油港を包括する大港湾である。

マルセーユ港には、石油工業、化学工業、油脂工業、造船工業、等が発達して同時に石油関連工業も非常に進歩を示した。これはバール湖の地域が中近東の原油産地に、対して地理的に有利な位置を占め、その産油量が著しく増加したこと

に基くものである。石油の輸入の増加は石炭取引きの減少を來した。

フランス南東地方の石油製品使用の機運は、1944年に工業の大部分が破壊され、石油製品を必要とする新設備と代ったため一層進められた。その他石油が燃料、動力に使われるようになったためさらに消費量が増加し、石油港及び精製施設の拡張が必要となって來た。したがって船舶の大きさが急激に進んで4.7万屯級の吃水11.4米、5万屯級、11.7米ということになると吃水7.8米では水深の不足を來し、又カロント運河の巾員水深の拡大は工事の困難と莫大の費用を必要とするので、ポール、ド、ブック港の入口に接するラベラ石油港の建設を決定し、パイプラインで工場と結ぶことにした。ラベラ港は原油の輸入の殆んど全部と石油製品の再輸出の大部分を扱うように計画された。

将来フランス石油会社のラ、メド精製工場の拡張工事が完成すると、ラベラ港は輸出入、1400万屯から1500万屯の量を取り扱はなければならなくなる。そしてカロント運河はペール湖のシエル及びフランス石油の二大工場の製品300万屯を積出すことになるだろう。現在完成した、この計画は、1937年、海運部で立案した地域総合開発計画に極めて近いものである。1944年マルセーヌ商業会議所はこの石油港の建設と運営の委託を受けた。

ポール、ト、ブック港の入口の航路浚渫とラベラ石油港の建設は1947年に着手した。これ等の第1段階の工事として、吃水10.3米の船舶が出入出来る水深11.8米まで掘さくする工事で始めた。しかしスエズ運河会社が11米の船舶の航行を可能とする工事に着手したので、それに対応した水深にするために、12.4米の水深にして吃水11米の船舶が自由に入出港出来る様に1955年に改修された。

ラベラ石油港は1,000万屯の原油を、フランスB.P.が受け入れるための港湾施設と5バースと、各石油会社が専用の仲縫貯油タンクを建設した。そしてパイプラインで月間、45万屯取り扱うことが出来る。フランス石油会社は、2万立方1.1米、5基、3万立方米、1基、計13万立方米のタンクを持ち、ペール、シエルは万立方米、3基、1.5万立方米、2基計6.3万立方米の貯蔵施設を完成した。輸入はこのラベラ港の5バースで原油を扱い、輸出はラベラ港及び精油工場専用の中型タンカー施設を使用している。

1959年にはラベラで受け入れた原油は、1100万屯であった。1934年当時、ラ、

メドの精油所の原油処理能力は350万屯であったが、1959年にはフランス石油は500万屯に、ポール、ド、ボックのフランスB.P.が247万屯、ペール、シェルが390万屯の製油能力を有し生産量は合せて1,400万屯となっている。フランス各港の扱い量は次の如し。

	荷揚げ石油			積出し	
	1938	1958	1954	1954	バンカーリング 1954
ルアーブル	311万屯	853万屯	872万屯	86万屯	50万屯
マルセーユ及補助港	183	804	893	414	54
ルアン及び補助港	96	45	60	88	6
ボルドー補助港	83	137	148	40	8
ナントサンナゼール	49	151	188	52	9
ダンケルク	81	188	198	32	12
セツト	32	113	112	51	4
フランス港湾 統計	835	2,291	2,466	763	133

マルセーユ港(ラベラの石油取り扱い量)

	輸入	出貨	計	全貨物量
1952	万屯 800	万屯 527	万屯 1,327	万屯 1,653
1953	863	567	1,430	1,756
1954	885	556	1,441	1,790
1955	900	541	1,441	1,815
1956	962	578	1,540	1,995
1957	948	485	1,433	1,868
1958	1,126	658	1,784	2,224
1959	1,145	627	1,772	2,277

これによればマルセーユ港は石油の港湾といつてもよい程石油の扱い量は多く1959年には実に77%に達しているこれが、ストラスブルグ、独逸へとパイプラインが完成すればさらに急上昇で扱い量が増加することが予想される

(5) ジェノア港

地中海に面したジェノア港は、マルセーユ港に次ぐ大港湾でヒンターランドに

は、トリノ、ミラノ、と北イタリヤ工業地帯を持って常にマルセーユ港と競争意識をもって対している港で、マルセーユが大ドックを作れば、ジェノアも続いて作ると言う風である。1959年の扱い貨物量は1,663万屯とマルセーユに劣っているが、現在ではジェノアが凌駕しているようである。

荷 揚	1 9 5 9		1 9 5 8		1 9 5 3	
ば ら 荷	1,055万屯	76.6%	993万屯	74.6%	553万屯	71.7%
油	658万屯	47.7%	656万屯	44.5%	335万屯	34.2%
雜 貨	325万屯	23.4%	337万屯	25.4%	218万屯	28.3%
計	1,380万屯	100%	1,330万屯	100%	772万屯	100%
船 積	283万屯		260万屯		124万屯	
總 計	1,663万屯		1,590万屯		896万屯	

ジェノア港の石油ふ頭は工事中で原油は港湾区域内外にある貯蔵タンクに、パイプラインで送られ1960年の貯蔵能力は85万立方米で、更に17万立方米の貯蔵施設を建設中である。輸入荷役は臨時の施設であるリビアふ頭で行っている。そして原油はポルセベラ川の護岸を利用して施設した、ポルゼベラ及びロオにある、精油所に送られる。そしてここでの製品は、135糠のパイplineでミラノに輸送される。将来計画としては、石油ふ頭は西部の空港西側の工業港に建設される予定である。ジェノアは海岸に山がせまり、急に海が深く、天然の良港で今建設中の石油ふ頭は水深が8メートルで4メートル浚渫すれば、スエズ運河を通航する、37,000屯級船舶の水深を得ることが出来る。先に述べたように石油資源も石炭資源も持たないイタリーでは、容易に油に切り換えることが出来、輸入石油の殆どが国内で消費され、再輸出するのは1959年に40万屯に過ぎない。表でも分るように石油の扱い量は年々増加し1959年には47.7%の658万屯にも上っている。今後ジェノアからイス、独逸にパイplineで原油を輸送する計画がすすめられ実施に移っている。

IV その他の石油港湾の計画

現在のように、年々石油タンカーが大型化して行くと、国際級港湾の中でもほとんど施設がついて行けなくなる。したがって大消費地や大輸送地迄直接本船が

入港出来なくなり、最近では油の取り扱う港湾は海に直面した港湾で而も、15米～17米の水深を得る所でないと、増加する油を捌くことが出来ない。既設の大港湾は河口から100秆以上も河川を上った所に位置するため、現在以上の水深をとるには河川改修を必要とする。これには大きな投資と維持浚渫に大変な資金を要する。その観点から各國は大港湾の外港としての立地を持つ河口付近に十分な水深がとれて、地盤のよい場所に石油ふ頭を計画して10万屯級タンカーの接岸出来る原油基地を作っている。大港湾の精油所との連絡はパイプラインで行う。かくしてヨーロッパ諸国では、マンモスタンカー用沿岸港湾の建設設計画が立てられ、或は実施に移している所もある。

(1) 独逸。独逸では現在ウイルヘルムスハーベンに8万屯から10万屯級のマンモスタンカー用の大施設を建設中である。この施設は先づ始めに700米のL. W. L. 以下の15米の水深の荷役棧橋を建設してパイプラインをとりつけるもので、1959年に完成し現在稼動中である。次にブルン、ビュッテルコーフは、水門の後方に2.5万屯級のタンカー用石油ふ頭があるがさらに4.5万屯級のタンカー港湾に拡張する予定である。しかし運河水門があるのでこれを改良しない以上制限を受けることになる。

(2) オランダ。ロッテルダム港のヨーロッポートに6.5万屯級のマンモスタンカーの入港出来る13米～14.5米の施設を建設中であり将来は10万屯級のタンカーも接岸出来るように北海に直接面した所に計画を進めている。

(3) イギリス。南イギリスの石油港、フォーレー（エッソ）、やスコットランドのフィンノート（B. P.）は天然の良港で、10万屯のタンカーが自由に出入出来る。イギリス最大の石油消費地であり、製油業の中心地として、精油所の集中している、テームズ川下流は、吃水の点で、マンモスタンカーの出入が無理であるので、テームズ川河口の東、約50秆を隔てた所にある、マーケイトに新しい10万屯タンカーの石油港を作りテームズ川の製油所とパイプラインで結びつけようとしている。

又ウエールズのプリストル運河の入口にある、ミルフォード、ヘブン石油港は当初10万屯級を目標として作られた。こことB. P. の製油所にあるランダーシーはパイプラインで連絡されている。又ここでは十分の水深をとることが出来るの

で中近東石油をアフリカ廻りで持って来て、ここを石油配分基地として、英国内及びヨーロッパ大陸に小さなタンカーで積み換へ輸送する計画をたて、建設期間を3ヶ年と考へている。

(4) ベルギー。ベルギーはウエプリッヂ港の拡張計画を考へ、10万屯級のマンモスタンカー用施設を建設しパイプラインでアントワープの精油所と連絡する。

(5) フランス。ロリアン港に浮石油港を建設する計画は10万屯以上のタンカー荷役を考へている。サン、ナゼール港は、マンモスタンカー用石油積み換え施設を計画している。ヲ、ロシユル港は、石油港湾施設と250米のドックを作る計画である。マルセーユ港は石油タンカー用大ドック長さ320米、巾50米、深さ13.5米を計画し現在すでに完成した。それからラベラ石油港を吃水13.5米船舶が入出港出来るように改修することになっている。

(6) イタリー。ファルコナラ港はマリチマから3糸はなれたアドリヤ海の中にコンクリートの島を作り6万屯級のマンモスタンカーの荷役を考へている。又、ラベンナにある「サロメ」精油所は12米の水深に鋼管柱の基礎を持った人工島に4.5万屯のタンカーを接岸させパイプラインで精油所に送る計画をたてている。

V ヨーロッパ中央部の内陸水路計画

内陸水路用船舶の大きさは、除々に発達して、1900年頃は、300屯—600屯の河
船であったが、現在ライン川ではその水深が3米～5米で、1,500屯から4,200屯
の船が利用されている。内陸船でロッテルダムに集まる船は20万隻で、総船屯数
は4,000万屯にも及んでいる。

ロッテルダムから各地区迄の船の大きさは

ドウイスブルグ	まで3,000	屯
ストラスブルグ	まで3,000	屯
バーセル	まで2,000	屯
マイン川フランクフルト	まで3,000	屯
ブルツブルグ	まで1,000	屯
ネッカー川のシュットガルト	まで1,200	屯
中流の運河へは	1,000	屯

以上のような大きさの船が航行している。フランス迄は4ヶ所の閘門を通過し、

又、スイスのバーゼルまでは6ヶ所の閘門を通らなければならない。ライ川の標準船は1,300屯で巾9.5米、長さ80米、吃水4米である。ロッテルダムからスイスのバーゼルまで、840杆で自航船で上り10日、下り3日の行程であり、曳船式は打し船によると上り3週間、下り1週間である。

アムステルダムでは新しいライン運河の巾員水深を拡張して、ライン川に連絡したため、急激に積換へ貨物が増大した。

アントワープは同様にライン川への連絡運河を計画しているが、オランダの強い反対にあって、実現出来ないが、E.E.C. とし運河問題を考へる場合には今後急速に実現するのではないかと思われる。この運河が出来ればアントワープ港の積み換へ能力は充分増大されることはうなづけるのである。以上のラインシェルデの3つの港湾は、ライン川マイン川ドナウ運河を通って、ドナウ川と連絡しており、ドナウ川に沿った工業地帯と結びついている。一方ソ連はドナウ川の運河化とドナウ黒海間の改修計画を立てている。独逸ではエムデン港が、ラインラント、ルール地方と結びついている有力な、トルトムントテムス運河を持っている。ブレーメン港は、ペーセル川、ペーセル運河の完成によりそのヒンターラントを拡大した。ハンブルグ港もエルベ川を1,000屯の船が航行出来る水路に改修する計画を持っている。そしてハンブルグ港が将来内陸水路交通の点で疲弊しないためには、是非とも水路連絡をヒンターランドにつけなければならない。ソ連側では、バルト海と黒海を結ぶ、オーデルードナウ川を運河で連絡し、1,000屯船で利用出来る水路の建設計画を持ちすでに10年前からその工事を始めている。これ等が完成すると、ライン川ドナウ川と連絡させ、又オデル川をドナウ川と結ぶことを考へると、改修されたエルベ川も同様にドナウ川に連絡することになる。これは、東西両陣営の連絡動脈となって将来の重要な問題をはらむことになり、興味深いものがある。

VII パイプラインの計画

戦後のエネルギー革命により、1938年と比較すると10倍以上の消費量に達し、1955年にはヨーロッパの石油消費量は15,000万屯にもなり、更に10年後の1965年には2倍の30,000万屯になるであろうといはれている。これに対する大きな問題

は輸送方法と精製地の立地にかかっている。

ヨーロッパの石油の原産地は中近東、その他アフリカ北部等である。かつては米国からも輸送されていたが、今では大資本によって、中近東の新しい石油資源が次々に開発された。原油の大生産、石油カルテルによる原油高の製品安と云う大資本攻勢がエネルギー革命を助長した。石炭と比較して製品及び輸送費も安く、人件費がかからないため安価に消費者に提供出来る様になった。ヨーロッパでは石炭産地が近く液体燃料に対する依存度が少なかった。又石炭産業は、各国内の小規模な企業で行なわれ国産の産業保護の立場からも油に対する課税、或は石炭に対する助成金の交付、等によってカバーされて来たが、先にも述べた、自由消費の原則からその保護政策は廃止しなければならなくなつた。石油と云う国際大資本の攻勢からも、コストが安く、消費者にとっては非常に有利で、今後増加するエネルギーは石油資源に切り換える必要が生じて來た。これ等のことから外洋港頭にある石油精製工場から船輸送が増大して、3,000屯或は4,000屯のオイルバージが運航されている。今やヨーロッパの中央部には500万屯以上の石油を消費する地域が数ヶ所も現われ近い将来にはこれが2倍にも伸びることは明らかとなつて來た。もし多量に石油を輸送するならば既に米国では60年前からパイプラインと云う第4の輸送路を開発して輸送費の軽減を計っているように、ヨーロッパでも一定量以上の輸送量に対して、パイplineが考へられて來た。そこで研究の結果500万屯以上の需要があれば船輸送するより、大口径のパイplineで原油を送り消費地で精製配給した方が經濟的であり能率的であることから原油輸送用のパイplineの敷設がようやくヨーロッパでも取りあげられるようになった。かくしてヨーロッパの内陸工業地帯にでんと精油所を建設するか或は運河、鉄道、道路等の交通に便利な位置に精製基地を作つてそこから2次輸送するかの方法が計画された。

次に北海海岸、地中海海岸から内陸部の大消費地域は大精油基地へとびたパイplineの既に完成したものや現在建設中、或は計画しているものについて述べると。

① 独逸においてはルール、ラインラント工業地帯に到る最も重要な2本のパイplineが完成した。独逸の北海第一の石油港湾、ウイルヘルムハーベンから

大口径の原油用パイプラインがケルンを通ってベッセリングを結ぶ、全長385秆口経90種のもので、1959年に完成した。これは年間さしあたっては900万屯であるが最高2,200万屯の輸送能力を持っている。もう一つは1960年に完成した。ロッテルダム～ラインパイプライン会社のロッテルダムからケルンへと、途中で分かれてゲルゼンキルヘンに到る支線とを持った、口経60種延長290秆のものである。このパイプラインは、ケルンにあるドイツシェル及びカルテックスタンクパワー2社の精油所に給油するものである。能力は年間最高2,000万屯であるが1960年には750万屯、1963年には1,000万屯を輸送することになっている。ルール、ラインランドの工業地帯には既に5つの石油精製工場が稼働しており3つの精油工場はパイプラインでデュイスブルグ港に接続し、もう一つウェーゼル港からゲルゼンキルヘンの精油工場に延びているのと合せて6つの精製工場がパイプラインで結ばれている。かくしてルールラインランドは近代的な精油工業が発達し石炭中心の石炭化学から石油化学へと進み、今後独逸の化学工業の中心をなすものと思う。

② 次にフランスでは既に小型ではあるが、ルアーブルからパリの工業地帯に300秆の製品パイプラインが稼動している。しかし新しい大計画としては、マルセーユから、フランスの重工業の中心地ローランス地方のストラスブルグまでと、更に延びてカールスルーエまで口経70種～90種延長750秆のパイプラインが南ヨーロッパパイプライン会社によって建設中であり、1963年に完成する予定である。年間輸送能力は1,000万屯最大能力は3,000万屯となっている。このパイプラインはカールスルーエからインゴルスタット迄延長されることになっている。現在の所は中近東の石油であるが将来はサハラの石油が輸送されるであろう。現在サハラの原油の生産量は700万屯であるが、1965年には3,000万屯の生産量になり、ヨーロッパのエネルギー供給に安全性を与へることになる。

③ 次はセントラル、ユーロッピアン、パイプラインと言うイタリヤを起点としたものである。現在イタリヤには、ジェノアからトリノ、ミラノに到る製品用のパイプラインがあるが、まだ4つのパイプラインが計画され、その中の1つは建設中である。その2本はジェノアからスイスのエイグルに通ずるもので、他の1つはゼノアからサン、ベルナルド自動車トンネルを通って独逸ウルムに出て、そ

とで、2本に分かれその1本はstattカルト、他の1本はインゴールstattに延びるものである。このパイプラインの延長は1,000秆、パイプの口径は30釐～70釐、原油の輸送能力は年間1,800万屯である。インゴールstattへは400万屯stattカルトへ600万屯、エイグルへ200万屯、イタリヤの精油所へ600万屯となっている。その他ベニスからブレンスルを経てミュンヘンに行く線と、トリエステからワインを経てミュンヘンに到るパイプラインが計画されている。特にここで新しい石油の町インゴールstattについて述べると、ここには、エネルギー革命と、E.E.C.の石油需要の急増とによって、マルセーユ及びジェノア両港から2本のパイプラインで輸送される原油を精製する5つの精油所が建設されることになった。ジェノアからの給油による精製会社は、ジート、ペトロールであり、マルセーユからの給油によるのは、ドイツシエル、独逸エッソ、グルゼンペルグ、及びモービルオイルの4社である。インゴールstattが何故石油工業地に選ばれたか、それはミュンヘンを中心とする南独工業地帯は、ルールの炭鉱地帯から遠く、石炭に依存するとコストが高くなる。しかしながら一方地中海、イタリヤ方面からパイプラインで多量に原油が輸送されることになれば、消費面からコストを下げることが出来る。アルプスをトンネルで越えてパイプラインを敷設することは大変な難事業であるが、その建設を行なってもなおかつ採算上有利なだけの消費量があり、将来さらに延びる見通しがあること、及びインゴールstatt周辺が未開発で土地を安く得られること、それに加えて交通面からは、ドナウ川沿岸にあり、その支流を通じて、ラインの支流であるマイン川と、運河で連絡され、製品の船輸送が可能であり、ワインへはドナウ川を下って輸送が出来る。又アウトバーン、鉄道の陸上輸送網も発達し交通も便利である。こうした理由でインゴールstattは、E.E.C.の石油コンビナートの南独の1つの拠点とみなされるようになった。

VII 石油港湾の問題点

以上のべたことから、石油港湾の問題点も色々あるが、3～4の問題点について述べると。

(1) 石油及び礦石の積み、下し、積み換へ、陸地経由のデリバリー等が、大港

湾に集中する傾向があり、又石油専門港湾のような、港湾としての新しい形態が現われて來た。

かって石油輸送については、2万屯級のタンカーで13~14ノットが、経済ベースと考えられていたが、今では4万、5万屯級と増大して、2万屯級タンカーは不経済船の代表的なものと言はれるようになった。そしてさらに10万屯、13万屯級で高速度のものが現はれ、将来は20万屯、30屯、或は50万屯のタンカーの出現もないとは言えない勢である。吃水の点においても、14米~16、5米どころか20米それ以上になるかも知れない。こうなるとごく少數の港湾がこれ等に対して入港出来る水深を持つだけで、大消費地、精油工場、或は石油パイプラインの基地にも入港出来なくなる。極端に言えば、水深20米~30米の所に人工島を作つて、石油積み換へ基地とし、そこで積み換えて、中基地に入らなければならぬ。しかしながらこの建設にはさらに高度の建設技術を要し、建設期間も長期になり、投資資金もかさんでくるので、無限に拡大出来るとは考へられない。少なくともコマーシャルベースに乗つてのみ考へられるものである。

今かりに水深9米のベースを作る工費を1とすると、10米では1.5倍、11米では、2.5倍と建設費は深さを増すにつれて、急激に増大する。又土木技術もそれに応じて高度さを増し、困難も増加する。そしてこれに関連した種々の技術の開発が必要になってくる。もし技術的に開発されて施設が出来ても、常時使用しなければ施設の遊休を生じる。これをなくするためには、待合せの問題としてそれに応ずる船舶数を考へる必要がある。

ここで中近東ヨーロッパ間の2つの輸送路について考へると、先づ製油所の規模の拡大というよりもスエズ運河のエジプト国有化による中近東の政治情勢の変化を見通して、輸送上の不安をなくなるために、アフリカ迂回に最も適した経済船として10万屯級以上のマンモスタンカーを、輸送距離22,000軒にあてる時、常時稼動船舶を何隻配船しなければならないか、港湾施設は如何にあるべきか、又一方スエズ運河経由を考へると、将来水深14.5米にするにしても時間的にはかなり先であり、現在通航可能船舶は3.7万屯級である。現在は中近東からヨーロッパに輸送され石油はもっと多いと、思はれるが、1955年には、パイプラインで、東地中海の積出港に運ばれるのが4,000万屯、スエズ運河を通つて輸送されるの

が6,900万屯である。スエズ運河を通過する貨物量の7割を油が占めている点からその重要性を無視することは出来ない。この12,000軒の輸送距離に3.7万屯級の船舶を何隻配船すればヨーロッパの消費量を経済的に輸送できるか、この2つの問題を考へる時にどちらが最も経済的であるかを、輸送費、輸送量、港湾施設費製油所の規模、パイプラインの大きさと耐用年数、消費地の大きさ、消費量の将来への予測、船舶の大きさ隻数、原油の生産量とその開発費、等のファクターから総合的に決める必要がある。以上の事から考へると、船舶の大きさはある一定の規準に到達するのではないかと思う。それにはごく直感的ではあるが、ヨーロッパ向けには、スエズ運河の将来も考慮に入れて4万屯から6万屯位が有効に利用出来るのではないかだろうか。6万屯は、満船の時には南アを迂回し空船ではスエズ運河を通ることが出来る船舶容量である。こういうことになれば港湾の規模及び、バース数も自ずから決定することになる。

(2) 中近東の原油価格はペルシャ湾岸渡して決められており、中近東石油が、パイプラインで東地中海に送られ、そこで引き渡される価格は、ペルシャ湾岸渡の価格にアラビア半島を廻って、東地中海岸に至るタンカー運賃とスエズ運河の通航料を加へたものに等しくなっている。大口経のパイプラインの輸送費は同じ距離をタンカーで運ぶ場合の3倍といわれているのでパイプラインの距離はタンカー輸送距離の3分1に当る。タンカー運賃の時期的な変動を考えればタンカー輸送の方が安くなるかも知れない。

今後ヨーロッパの石油消費量の飛躍的な増大を考えると、パイプラインの経過する国々の了解が出来るなら、中近東から超大口経のパイプラインでヨーロッパの中央心臓部に輸送した方が、コストが安くなるかも知れない。

(3) 現在、E.E.C. の中で工業地帯が一定の場所に過度に集中していることは、将来に種々の弊害を生じるから、ドイツ、オランダの港湾の強化というより、さらに広域な計画を立てるべきである。特にE.E.C. が1975年の完全実施を目標としている。現在過渡的であるとはいえ、6ヶ国が個々に港湾計画をするよりも、E.E.C. としての特質を持った、港湾開発が必要である。今後石油港湾を建設拡大する場合でも、現在考えられている以外にもっと分散して工業港との関連において、各国の特長ある工業立地と同様に石油港湾立地を考えて、1国

に過剰投資の起らないよう E. E. C. 全体として、バランスのとれた配置を考慮すべきである。原料輸入の依存度の大きい、E. E. C. では今後、臨海工業地帯の開発というような工業的性格を強めると思はれるからそれに即応した沿岸を考える必要がある。

(4) 最後にポリウジョンの問題、ヨーロッパの内陸部に建設され、或は、される予定の精油所は殆どライン川、その支流とこれに連絡する運河沿いにあるその油の2次輸送の大部分は、河川運河で行なわれることから河川運河の水が油によって汚染を受けることになる。これについては相当厳しい規制を加えているが、工業地帯から排出する汚濁が最近相当多くなっているということである。その上、さらに石油精製によって生ずる排液の処理問題が大きくクローズアップされて来た。その被害の大きいのはライン川の下流に位するオランダである。石油精製には多量のクーリングの水が必要で、これにまじって排出される油のために汚染されるので、これを強制沈澱池に薬品を用いて沈澱さすことが各国で研究され或は実施されつつある。又或る港では条例によって港内の油、排液を回収船で集めこれを分離している港もあるが、何等かの強い国際的な規制が必要である。ライン川は国際的なライン川水質汚濁防止委員会が出来ているが、まだ、法的規制までにいたっていないようである。

参 考 文 献

Hamburg Chamber of Commerce

Informationssitzung der Bremischen Bruderschaft

Professor Dr.-Ing. Agatz

Von See Auf Hanburg

Überreicht Durch der

Hafen Hamburg

The modern port. (It facilities and cargo handling problems)

H. Fugl-meyer 1957

The Delta plan

Netherland goverment Information

Europort (The gate was to Europe)

The Largest port of Europe builds for its future.

Rotterdamsche Bank N. V.

Antwerp Collection "Belgique Exposition 1958"

Antwerp's ten Years plan. Stad Antwerpen

Hanenbedrijf Algemene Diretie.

The Port of Antwerp.

Port Administration

Economic Information Bureau.

Hinterland of Antwerp.

Rotterdam Facilities of the port 1959.

Port de Maruseiue

Le port del Maruseiue (Equipement et Traffic)

Port de Maruseiue et Annexes. 1959

(monuvements et Traffics Statistiques Compare'es)

Port petrolier de Lavera 1959

The port of Genoa.

Consorzio Autonomo

del porto die Genoa 1960

エネルギー政策の新段階

ダイアモン社

この目で見たE. E. C.

増田 末治

中東の石油

脇村義太郎

朝日新聞

日本経済新聞

中部ヨーロッパ大陸の港湾の発達

名誉教授アガット博士

港湾労働対策への一提案

柴 田 銀 次 郎
(関 西 大 学)

1. 港湾労働雇用における特質

港湾作業が日雇労働者によって支えられているということは別の機会に詳しく述べたが、これは要するに、港湾作業は非常に夥多な労働量を要することと、日により月により繁閑の差が甚だ激しく、かつ業者の大部分は零細企業であるために、所要労働者数を常用することが経営上困難であって、勢い所要労働量の過半数を日雇労働者に俟たざるを得ないからである。しかし又、純然たる日雇であっては、作業繁忙時に所要労働量を確保し得ない恐れがあるために、日雇ではあるけれども、これを自社に釘付けするため、公共職業安定所には「月間指名」して少くとも1カ月は——多くは数カ月、時には1年以上も継続する——特定の日雇労働者を確保することが広く行なわれている。いわば準常用である。解雇の自由、退職金等の無補償という経営者としては極めて好都合の条件で、労働者を常備していることとなる。しかし又、これあるがため港湾活動が円滑に行なわれている事実は否定できない。凡そ、港湾労働界はかかる事情が基盤となって、すべての問題がこれから簇生するといって差支えない。

港湾における労働雇用関係は極めて非現代的であって、伝統的な非合理的な風習のままに営まれている部分が多分に残っている。荷役の下請業者が常用にせよ日雇にせよこれを雇用しようとするときは、法の原則に従えば必ず公共職業安定所を通さなければならぬ筈であるに拘わらず、実際には従業員又は日常出入りしている手配師が直接にその斡旋を行ない、形式的に公共職業安定所の窓口を通した恰好にすることが多い、殊に、従業員でない手配師は配下の労働者を擁するものとあり、又街の浮動労働者群とも連繫があるため、下請荷役業者としては一々公共職業安定所を通じるよりは手配師に依頼する方が、賃銀は多少高くても急に応じ得るという便宜があり、このためこれら手配師はあたかも特定業者の専属の如き地位を得て、労働市場における勢力を恣にしている観がある。往時の口入稼業はかかる形態でまだ港湾労働界にその名残りをとどめている。

2. 労働の不足と過剰

近年問題となった荷役の月末月初の集中現象は、最近は大分変貌して月央に集中する月もあるようになった。しかし、1ヶ月のうち毎日の荷役量が均等化されたわけではなく、又将来もこのような均等化を期待することはできない。いずこの港も荷役の繁閑は、日によって著しく差があり、これが港湾労働の需給調節に大なる支障となっている。殊に、輸出入の季節的変動はこの困難に迫車を加え、労働者の不足が急を告げ、各公共職業安定所は広域紹介に手を伸ばして遠隔の地の労働者をも吸収するに努めており、又この機会に街の手配師の跳梁もあって、労働市場は混乱に陥ることが屢々起る。しかるに、輸出入貨物の少い日には、求人も少く、月間指名の日雇労働者も仕事にあぶれるのは毎々のことである。後者に対しては「あぶれ賃」と称してなにがしかの支給を行っている会社もあり、又他の作業への就労も許されるのが通常であるが、その他の港湾労働者はあぶれ賃もなく、失業対策事業への就労資格者はその方へ行ける見込みがあるとしても、その資格なき者は他へ就労斡旋を依頼するか或は多くは失業ということになる。不景気に伴う一般失業ならば、別の問題として対策を練るべきであるが、この種の失業は「あぶれ」すなわち不就労であって、日雇労働者の稼働日数が少くなるという意味である。

工場においても日により繁閑は多少あるけれども、港湾事業はこの繁閑の差が遙かに激越であり、ここに遊軍である非指名労働者すなわち一般日雇労働者の存在の意義がある。一般日雇労働者あるがため港湾作業が円滑に行なわれ、貿易が支障なく継続されているといつてよい。従って、浮動労働者である日雇が或る程度の数存在することは、労働需給調節の上から必要である。

3. 港湾労働者の定職化

凡そ、港湾労働者には、たとえ日雇であっても、作業技能を十分に身につけていて、これを専業と心得ている者が頗る多く、これらの者は港湾作業のためには常時確保して置く必要がある。彼等が自由労働者に止まっているのは、或は彼等自身の個人的理由——例えは放浪習癖があるとか、常用となって拘束生活することを嫌うとかいうような——による場合もあるだろうけれども、多くは業者側

の経営上の理由によるものである。少数の例外を除いては、日雇労働者は常用となることを強く望んでおり、港湾作業の能率の上からいっも労働者は常用に如くはない。しかし、常用化が経営者の現実から見て困難とすれば、常用化の前に日雇労働者の定職化ということに努力して見る必要がある。工場の各種労働者は勿論のこと、大工、左官、ブリキ職、運転手等のように、その身につけた職によって独立生計を営む健実な労働者たらしめる必要がある。失業者の一時的労働や無職渡世の稼ぎ場であってはならない。港湾労働の職種によっては相当高度の技能を要するし、今後港湾作業の合理化が進めば一層に技能と知識とが必要になって来る。のみならず、日雇労働者の大部分を占めている「月間指名労働者」は、労働そのものの内容からいえば、実質的には常用労働者と変りはなく、既に定職化されている。月間労働者を先ず確保し、この定職化を拡大して行くこそ港湾労働問題解決の第一歩である。

4. 公共雇用機関の構想

公共職業安定所を通じて雇用されている日雇港湾労働者の大半は月間指名によるものである。船内荷役労働者で約85%沿岸荷役労働者で約30%、総平均で約65%が月間指名労働者であるというのが神戸港の状況である。前にこれらが準常用労働者であるといったのは、當時港湾労働の職にあるが故であって、必ずしも一定業者の下で常に勤務しているというわけではない。数ヵ月経れば他の業者の下で働くことになるのであって、従って指名労働者といえどもその雇用主は不特定である。雇用主が不特定であるということが他の一般浮動労働者と混同され勝ちであり、彼等の労働階層における地位が低く、又社会的地位が如何にも低いかのような感を世人に与えている。彼等には公共厚生福祉施設の利用は許されているけれども、退職の補償もなく、団体交渉権は組合を通じてあるにはあるが、団結力は極めて弱い。これら港湾労働者の雇用を定職させ、彼等の就労を確保し、かつ彼等の地位を向上せしめるためには、これら定職者を常用化することが最良策である。個々の業者にその能力なしとすれば、これら定職者を総括的に雇用する一公共機関を設けるべきである。

現在、紹介機関として活動している労働省所管の都道府県設置の「公共職業安

定所」は単なる紹介機関であって、求人と求職との投合を計るだけの仕事であり、稀れに求職者不足のときに広域紹介を行うなどの積極に出ることもあるけれども、常にはその活動は受動的であり消極的である。故に、労働の需給調節には関係せず、又労働者の福祉厚生の施策もせず、労働問題にも関与しない。これらの問題と正面から取組み、港湾労働問題の総括的責任者として、茲に公共事業としての「公共雇用機関」の設立を提案したい。

ここに提案する公共雇用機関は、定職者に対しては雇用機関として彼等を一括雇用する雇用主の地位にあり、その他の日雇労働者に対しては紹介機関として現在の公共職業安定所と同様の仕事を行なうものとする。いいかえれば、定職者は悉くこの機関の雇用労働者となり、就労賃銀はこの機関から支払われる。この機関は就労先である業者から賃銀を受取るという仕組みである。機関が業者から受取る賃銀は、不就労の日の賃銀をも保険し、かつ福祉厚生施設のための積立てをもなし得る幅の率を以って公定することとする。機関の設立費、および運営費は国、地方公共団体および受益者の共同負担とする。又、雇用労働者の補充としての不定職労働者の紹介に当っては、業者からなにがしかの公定紹介手数料を徴収して経費の一部に当てる事とする。

この機関の経営上、毎年収支予算を組む必要があり、このためには各港につき雇用労働者数を確定する必要がある。それぞれの港では経験によって定職者の概数をつかみ得る筈であるから、これを基礎として予算定数を決定し得るであろう。

以上提案した公共雇用機関の設置、機構、運営等に関しては、今はこれ以上詳細に亘って述べる用意がない。この設置に要する立法の具体的措置が必要となつた場合に、おのずから一層に詳細な研究が要求されるであろう。問題は、むしろそれ以前にあるのであって、現存の複雑な雇用機構——完全に合法的に行なわれているのならば懸念の必要はないけれども——を如何に解消せしめるかということである。圧力を以って問題解決の武器としている一部の労働指導者を抑制するだけの覚悟と力とがなければ、如何なる計画も彼等の圧力の前に阻止されてしまうであろう。現実には、このことこそ港湾経営の合理化のために最も重要な事柄なのである。

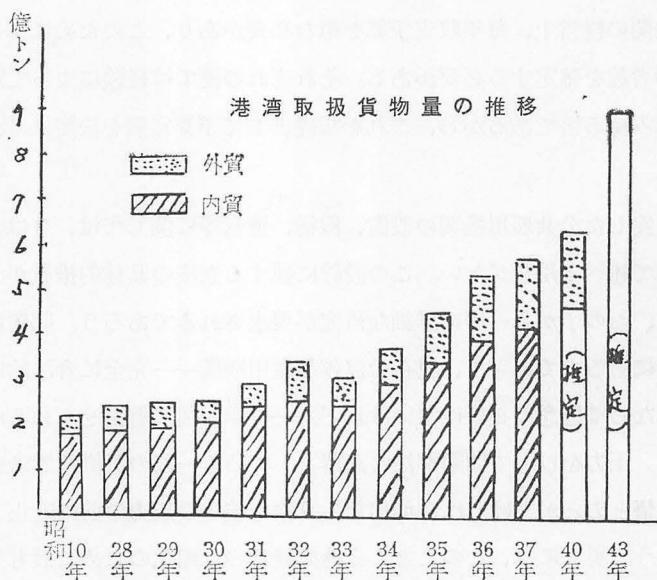
港湾労働の課題

河越重任
(国会図書館)

はしがき

経済の高度成長に伴う輸出入貿易の拡大により、港湾取扱貨物量は著しく増大し、昭和37年には戦前最盛期（昭和14年）の2倍を超えるに至った。しかしこうした取扱貨物量の増大に港湾施設は追いつかず、そのパロメーターたる原単位（取扱貨物トン当たり設備資産）は、戦前（昭和9～11年）平均の約2円が戦後は低下の一途を辿り昭和36年には1円51銭にまで下った。そのため港湾の滞船・滞貨現象はいまや慢性化の傾向にあるという。

従来より港湾の機能を専ら労働力就中日雇のそれに依存してきたわが国の港湾産業において、このような取扱貨物量の増大は、直ちに労働力需要の増大とならざるを得なかつたが、常用ないし常備労働力は横ばいないし微増に止まり、多くは日雇によりその場を渋いできた。しかし、一般的な低賃金労働力の不足傾向を



港 湾 荷 役 指 標

年	項目	船 内 荷 役 量						はしけ 運送量		労 働 者 数			
		汽 船			機 帆 船					常用労働者		日雇労働者	
		荷役量計	荷役量小計	指 数	内 輸出入貨物	指 数	荷役量	指 数	運送量	指 数	保有人員	指 数	延雇入数
昭和	万フレート・トン	万フレート・トン	万フレート・トン	万フレート・トン	万フレート・トン	万フレート・トン	万フレート・トン	千人	千人				
28年	8,515	6,218	93.5	2,768	86.1	2,298	72.1	5,104	112.8	72.6	103.0	7,830	106.7
29年	8,740	6,208	93.3	2,942	91.5	2,532	79.4	4,550	100.5	71.8	101.9	7,333	69.0
30年	9,940	6,653	100.0	3,214	100.0	3,288	100.0	4,526	100.0	70.5	100.0	7,338	100.0
31年	11,160	7,947	119.5	3,893	121.1	3,213	116.5	5,062	111.9	70.8	100.3	8,382	114.2
32年	13,935	9,453	142.1	4,736	147.3	4,482	140.6	5,617	124.1	74.5	105.7	9,915	135.1
33年	12,170	8,270	124.3	4,125	128.3	3,900	122.4	4,432	97.9	76.8	108.7	7,881	107.1
34年	15,103	10,401	156.3	5,356	166.6	4,702	147.6	5,405	119.4	77.3	107.8	9,681	131.9
35年	18,781	13,307	199.9	6,764	210.3	5,474	171.7	6,147	135.7	79.6	112.9	11,743	159.9
36年	22,692	16,488	247.8	8,815	274.2	6,204	188.7	6,917	152.8	84.7	120.1	13,501	184.0
37年	23,027	17,210	258.6	9,033	280.9	5,817	182.5	6,218	137.3	87.9	124.6	11,226	152.1
38年8月	(2,083)	(1,660)	299.3	(915)	341.3	(424)	159.6	(497)	131.7	(88.1)	125.0	(903)	147.7

註) 港運統計資料より作成

よそに、港湾にはいまだお少なからぬ過剰労働力が滞留するとはいへ、荷役作業に隨時投入できしかもその日限りの使い棄てすら可能な労働力には自から限度がある。而して、港湾機能の拡充は荷役能力就中労働力に俟つところが少なくない以上、施設の整備も労働力の裏付けなくしてはそれに充分な効果を期待するによしない。いうまでもなく、港湾機能の停滞は経済成長を阻害するばかりでなく、より直接的には本船運航能率の低下による海運・産業資本への影響を免かれず、これが対策は焦眉の課題ではある。当面港湾労働等対策審議会の答申（昭和39年3月3日）を軸に港湾運送事業の体質改善による雇用の安定が考慮に上るとはいへ、港湾労働を港湾運送事業なるこの海商下請企業における雇用・労働問題に局限視するは、わが国独特的対症的手法に他ならないのであって、とかく港湾労働が港湾産業における労働問題なることは没却され、港湾経済学の場においてすらその異同が明確には認識されていないきらいがあった。

いま問題を港湾産業中港湾運送事業にのみ限定してみても、海運集約化、工業専用港の発展から更には公正取引委員会の勧告（昭和38年9月18日）等への港運業の対処にもかかわるところであるが、ともあれ、ここでは諸外国における港湾労働近代化、就中いわゆる港湾労働法、の事例に照らしてわが国港湾産業における雇用・労働関係改善への基本的課題を指摘しておくにとどめる。

1. 荷役需要の波動性と雇用

船舶により運送する物品の船積・積付・荷揚等〃伝統的な船舶業務〃を行なうべき港湾産業において、〃伝統的な船舶乗組員の作業〃たる船舶荷役作業に従事する労働力中港湾労働者の就労機会が荷役需要との関連である程度の制約を免かれることはいうまでもない。しかしながら、本船速発を身上として的確に荷役作業を行なう上でその生産手段たる所要労働力は荷役需要に応じて過不足なく隨時調達することをもって経営上の理想となすにせよ、その波動性は港湾産業特有の不安定雇用制度を容認するに足る必然的理由たり得ないことは従前から指摘してきたところであるが*、この点ではロッヂディール報告また波動性が〃極めて不可解な眩惑を与える傾向〃があると論難している**。

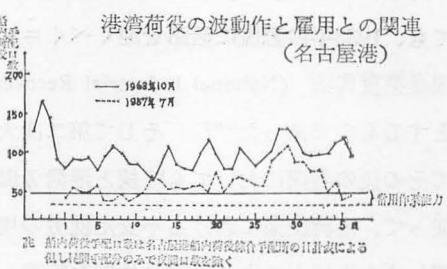
要するに、問題は、いわゆる波動性にあるというよりもむしろ次のような点に

あった。即ち第1に船積・荷揚は元来海上運送人—船主・荷主（備船者）一の固有の義務であり船員の作業であるが、貨物量の増大に伴い競争上これを下請荷役業者（いわゆる元請も含む）の手に委ねて運航能率の向上を図る一方責任就中雇用への、転稼が行なわれるに至ったこと。そして第2に、かかる荷役業者の存在理由が他ならぬ労務供給にあり、斯業の經營上身軽さを身上として日雇の動員力を争うのであるが、それがまたよりも直さず需要の増大に際しては世話役・組頭等を核に離合集散をくり返し易い体質を内包しているところから業者の乱立・競争の激化に終始し日雇依存を固執することであった。それは我が国において荷役需要が大量且つより経常的である6大港の方が需要の間歇的な地方港より異常に日雇依存が高いという矛盾した事実の中に端的に示されているところであり、また港運業における労務配置上の問題にせよ既定の配船予定、既定の下請関係が、海運・港運間では直前の発註しか行なわれないというコミュニケーションの欠陥に大きく左右されざるを得ないのも否めない事実である。

* 拙稿：港湾労働の雇用実態（社会政策学会編・労働市場と賃金、有斐閣、1961年 所収）pp. 166～参照。

** Ministry of Transport: Report of the Committee of Inquiry into the Major Ports of Great Britain (Cmd. 1824), 1962, pars. 356, 366. なお、本報告書のコメントについては、拙稿：イギリスの港湾労働事情とその問題点、レファレンス No. 158, pp. 45～参照。

〔補論〕港湾労働における常用労働力の過少と日雇依存の過大という事実は、ここ数年の荷役量の増加に伴い更に顕著なものとなっている。ここでは港湾産業の典型たる船内荷役について6大港中比較的常用比率の高いとされる名古屋港の例を図示するにとどめるが、その常用作業能力の増加分についても料金算定基準の修正による稼働日数の増加に負うところが少なくない。かかる状態が、日雇利



用をある程度前提とする現行港運料率に徴しても妥当性を欠くことは明らかであろう。なおこの点については、拙稿：港湾労働の雇用実態、前掲 pp. 170～ 及び名古屋港湾労働事情寸描、レファレンスNo.82, pp. 101～、等を参照されたい。

2. 不安定就労規制の主旨

港湾産業における不安定就労が、本船運航能率はもとより、国民経済の発展を阻害するものとして認識され、諸外国においてはそのため港湾労働者の雇用を規制せんとする措置—いわゆる港湾労働法—が制定されるに到っている。かかる港湾労働法については、今日世上一般に港湾労働者の就労を安定化しその地位を改善することを目的とするが如くに喧伝されているようであるが、少なくともその規制の経緯に照らしてみる限り、かかる俗説には信憑性が乏しい。否むしろその主眼は、再言するまでもなく、1つに船舶回航能率の向上と経済・貿易の維持・発展にあり、そのための所要労働力の確保措置に他ならないのであって、港湾労働者の就労安定化等はその副産物に過ぎないものであった。即ち、いまイギリスの例をみると、現行港湾労働法 [The Dock Workers (Regulation of Employment) Act, 1946] は、1920年のショウ審問委員会の勧告にみる如き社会正義の視点 *から生まれたものではなく、ひとえに国家の戦時輸送の確保のためにする港湾荷役の増強の必要による港湾労働施策の転換に伴う妥協の帰結であった。なお、かかる傾向は、オーストラリアやイタリア等の立法例にも共通するところである**。また一方アメリカ太平洋岸における太平洋海運協会(Pacific Maritime Association)と国際港湾・倉庫労働組合 (International Longshoremen's and Warehousemen's Union) 間の労働協約 (Pacific Coast Longshore Agreement) による就労配置についても、1933年の恐慌に活路を開くべくニュー・ディールの柱として制定された全国産業復興法 (National Industrial Recovery Act) による組合組織の確認を転機とするものであった***。そして第二次大戦後には、経済復興・発展の基礎としてその他の諸国においても陸続と港湾労働法の制定をみている****。

従って、港湾産業における不安定就労の規制こそは、資本主義経済が好・不況を問わず市場拡大により自己の体制を維持して行くために国家が総資本の立場か

ら海運・貿易資本をして妥協せしめた最低要件に他ならなかった。

* The Shaw Enquiry (Cmd. 936), 1920, para 17.

** 摘稿：オーストラリアの港湾労働法、労働研究、No.176, pp. 19～；摘稿：イタリアの港湾労働法制、1963 参照。

*** なおこの世界恐慌期（1929—33）においてはアントワープ港における登録制の事例もある。

**** その中主要なものを例示すれば、フランス（1947年）〔摘稿：フランスの港湾労働法、労働研究、No.177, pp. 37～〕、ビルマ（1948年）〔摘稿：ビルマの港湾労働法、労働研究、No.181, pp. 25～〕、インド（1948年）〔摘稿：インドの港湾労働法制、労働研究、No.179, pp. 21～〕、中国（1950年）〔各地運搬事業内の封建的「把持制度」廃止に関する暫定処理規則〕、西ドイツ（1950年）〔港湾労働者の特別使用者（全港湾経営体）創設に関する法律〕、キプロス（1952年）、ニューヨーク港（1953年）〔摘稿：ニューヨーク港の港湾労働法制、1961〕等があるが、その他ベルギー、スエーデン、ギリシャ、ニュージーランド、キュラソー、ノールウェイ等の事例もある。

なお、港湾労働法としてつとに注目されるのはオランダの立法例（1914年）〔神戸港湾労働研究会：オランダ船舶荷役法、労働研究、No.171, pp. 31～〕であり、またブラジルでは労働統合法（1943年）中に特に船舶荷役業に関する規定を設けていることを付記しておく。

3. 集団的労使関係の確認

こうした諸外国の港湾労働法における就労安定化の規制措置については、一般に先ず港湾労働者の雇用がいわゆる日雇であるか常用であるかを問題としたがる。これを日本的に個別企業との雇用関係に限定してみれば、一面日雇でもあります常用ともいえるが、さりとて指名直行等の常用的日雇ではないわけで、その本質は通俗的先入観をもってしては容易に納得し難い。

しかしながら、港湾産業に主たる生計の資を仰いでいる労働者の実態をみると、その雇用関係は、一般産業にみる如く、個別企業に特定化されてはいないが、その就労範囲は極めて限定的で且つ港湾産業の域を出るものではない。従って、この使用者と労働者との関係を個別企業に限ってみるとすれば、日雇として

その日限りの使い棄ても企業経営上容認されるうる余地が全くない訳ではない。しかしこれらの労働力は、前述の如く港湾産業の所要労働力に他ならぬものである以上、少なくともショウ勧告の示す如く、"港湾産業自体がアブレや不完全就労の際にも登録労働者（通常港湾に就労している労働者一筆者）の労働力保全に責任を負うという原則を認めなければならない"ことが漸次認識されるに到った。そこにこの港湾の使用者群ないし複数使用者と労働者集団との間における雇用実態を個別企業の枠にのみとらわれず虚心にみるならば、その集団的労使対向関係ないし支配従属関係の存続はもとより、その雇用の継続性をも否定すべき合理的根拠に乏しい。むしろ港湾労働の特殊性とは、いわゆる波動性それ自体ではなく、斯業の経営上波動性は当然に前提とされるが故にかかる集団的な労使対向関係の存在する事実認識を要請するものに他ならない。

而して港湾労働法にいう登録制は、単に港湾使用者と港湾労働者とを所管官庁の記録に留めないしは登録手帳や免許等を付与したり、未登録者の就労・経営を規制することが主眼ではなく、港湾産業においてこの労使関係を維持すべき労使当事者の範囲を確定するための1手法たるにとどまるものである。なお、この労使当事者の範囲を取極めるについて、イタリアやオーストラリア等労働組合に労働者供給権の独占を原則として認めているところでは使用者数を特に問題とするまでもないが、組合側にかかる独占的力もなく荷役作業のテコとしてことさら下請の機構と雇用上の差別が活用されてきたところでは、責任の所在を明確化するためにも、使用者数に大巾な制約を加え少数精銳主義をとるを要することイギリスの例をみるとまでもなく明らかである。

4. 労働力の保全措置

以上の視点から、個別企業にとつてはいわゆる日雇という雇用関係にあるものであっても、港湾の複数使用者との間に支配従属関係の認められる労働者に対しては、少なくとも一般産業における常用労働者程度の労働条件を付与し、その労働力の保全を図ることについて使用者が連帶責任を負わなければならないこととなる。けだし、前述のショウ勧告の如く、ないしはフランスの海港法典に保証手当 (indemnité de garantie) は失業手当と併給ぜず (第93条第2項) と明記するが

如く、アブレや不完全就労は、通常の失業とは本質的に異なるものであり、かかる業務を行なう使用者の責に帰すべきことが既に自明であるからである。

さて、港湾労働力の保全の具体的措置としては、出頭手当の支給と週間所得の最低保障がその主たる柱となっている。この中出頭手当は、就労紹介を受けるべく定時に出頭しても就労できなかつた際の当座の最低保障であるが、勿論これのみでは一応の生活水準を維持し難い場合が少なくなつたため、更に一定期間（通常週）ごとに製造業における常用労働者の稼得賃金水準並みないしはそれを若干上廻る程度の額を港湾労働者の最低所得保証額と定め、稼得賃金と出頭手当の合計額がこの水準に満たなかつた際には所得安定給付をもつてその差額を補正することとしている例が多い。なお雇用関係の特殊性から有給休暇・病休等については別に手当を支給し有給化措置を講じているこというまでもない。

以上港湾労働者の労働条件、就中稼得賃金水準の一般産業との対比における同位性は、これを港湾の重筋肉労働に鑑みて労働時間との関連においてみなければ一面的に過ぎよう。即ち、前記賃金水準は、一般産業において週48時間ないし月25間日就労をとる場合港湾では通常週40時間、月間20ないし21日就労を前提とする相当額であり、一般産業において週40時間制を原則とするところでは港湾の労働時間が週35時間程度にとどめられているのが一般的傾向とみられる。

この他港湾産業の労働時間に関連する問題として、わが国では船舶荷役作業が365日否3ガ日を除き362日間は46時中稼行体制をとっているのに反し、オランダ等ではとくに日曜日の就業を法律上原則として禁止し*、またオーストラリア等の事例では平日でも午後11時から翌朝7時30分までの早朝・深夜業については通常賃率の2倍、土曜・休祭日には2ないし3倍の賃率というpenalty payを課すことによって公正な労働基準を超える作業の実質的な禁止効果を図っている**。それがひいては日々の荷役需要の波の減殺効果をもある程度併せもつのを認めることができよう。

* オランダ船舶荷役法、第10条第1項参照。

** Australia, The Waterside Workers' Award, 1960, cl. 7. ;

5. 雇用安定制度の運営

このような港湾労働者の就労配置には、多数の労働者を一定の使用者にその都度一時に反復紹介する点で一般の職業安定機関の業務とは本質的になじまないものであり、これを一般職業安定機構のベルトに同列にのせるとすればその混乱は避けられない。港湾労働制度が独自の管理機関を設けることとしているのはそのためである。従って、これら管理機関の運営や各種給付の所要経費がすべて使用者の負担すべきものであることはもはや多言を要しない。それ故ここでは、イギリスの如く個別企業による雇用形態に拘泥し、常用・日雇の併存する場合には、日雇利用にかかる分担金が常用の場合より極めて高率となっていることを当然のことながら指摘しておくにとどめる。

なお、いわゆる門前募集がかかる港湾労働者の就労安定化にそぐわないこと、またいうまでもない。

6. 港湾労働者の使用者

ところで問題は、港湾使用者 (port employer) 、より正確にいえば港湾労働者の使用者の認識如何にある。先にもふれた通り、この使用者を即港湾運営事業者とみるは余りに日本的に過ぎるからである。

港湾労働制度に対する批判に妥協し、これに極めて曖昧な定義を下さざるを得なかったイギリス法では、『港湾労働者を雇用し又は雇用するべき者』と包括的に規定し (第6条) 明示を避けてはいるが、1951年のレジェット報告書によれば、かかる使用者とは、外航船主、近海航路の使用者、埠頭所有者、船内荷役下請親方、石炭荷役組織と軽親方の6類型の他港湾管理者 (港庁) をも加えたものであると指摘している*。これがニューヨーク港の港湾委員会協定においては法文上やや具体化され使用者を水上運送事業者と船舶荷役事業者であると定義するに至る (第2条)。また船舶荷役作業を船主と港湾管理者のそれに限定するブルジル労働統合法もかかる使用者の並列的規定に類するものではあるが、ここでは更に1歩を進めて雇用責任に関する限り船主は間接的雇用形式をとる場合にも連帯責任を負うものと定めている (第255条第2項、第261条、第263条、第2条第2項)

次でアメリカ西海岸における太平洋沿岸港湾協約の1方の当事者が前述の通り太平洋海運協会であることは周知のところであるが、この使用者団体は内・外航船会社を主体としてこれに船舶荷役業者やターミナル経営者をも含む組織形態をとっているのである**。同様の形態はロッチャディール報告の激賞するオランダの場合にもみられるが、ここでは船員以外のいわゆる港湾労働者も船舶荷役法によりすべて雇用労働者に限る（第2条）と規制されて以来やはり船主を中心とする海運協会が港湾作業協同基金設けて個別企業の被用者以外の者の共同雇用を行っている***ことに留意すれば、使用者の姿は明らかであろう。

更にイタリアの場合をみると港湾労働審議会の使用者代表を商・工業者及び船主となし、懲戒罰の対象として港湾企業と港湾使用者とを特に明記している点で（海上航行規則第143条、法第1249条）、使用者の認識をより明確化しているやにうかがえるところがある。最後にオーストラリアの場合について述べれば、港湾労働者を雇い入れる者、船主、船長、高級船員の他それらの代理人等も使用者としているが就中その代表に指定されているものが船主団体等に他ならない（第7条）ことは銘記さるべきであろう。

* The Leggett Report (Cmd, 8236), para. 8.

** P. M. A. By-Laws, art. IV. ; The Maritime Story, 1958. p.134.

*** Vanhonteghem, A.J. : L'organisation du travail dans le port d' Amsterdam, Revue du Travail, Avril 1963, pp. 433～, 及び拙稿：オランダ港湾における雇用事情、レフアレンスNo.104, pp. 119～等参照。

7. 労働災害の保護

ここで港湾産業における労働災害についても多少付言しておく必要があろう。船舶荷役作業がいわゆる港運業者の手に委ねられる場合その作業場所や荷役設備は一般にかかる荷役業者の所有・管理に属せざるものであるところから、安全・衛生上特に問題が少くない。それ故 I L O の船舶の荷積及び荷卸に使用される労働者の災害に対する保護に関する（改正）条約（第32号条約）では、港湾作業における労使関係の特殊性に対応して、港湾労働者の使用者たる船主、荷主、船長や荷役業者等の安全保持義務を統一的に規定している訳である。

ところで不幸にして労働災害の発生をみた場合、かかる使用者の責任が問題となろう。いまアメリカの事例をみるに、港湾労働者災害補償法上の補償責任は一応船舶荷役業者が負う* といふもののその責任は極めて制約される一方、近年の判例では海事業務の危険性就中船舶の不堪航による港湾労働者の災害に対しては別に「人道主義的政策」の立場から堪航能力担保義務に関する法理を漸時拡張適用し、船主は荷役業者の雇入れた港湾労働者に対しても、換言すれば直接の雇用責任はないとの前提に拘泥しつつも、これに無過失責任を負うに到っている事実**に、かかる使用者責任の帰趨をもうかがうべきことを指摘しておく。

* The Longshoremen's and Harbor Workers' Compensation Act, 1927, 44 Stat. 1424~, 33 U.S.C. § 901~, なお、Safety and Health Regulation for Longshoring, 29 C.F.R. A, part 9 をも参照。

** かかる判例の系譜をたどると連邦最高裁は、先ず1946年の Seas Shipping Co., Inc. v. Sieracki, 328 U.S. 85, において船主の堪航能力担保が船積作業中負傷した荷役業者の使用者たる港湾労働者にも拡張適用される、換言すれば港湾労働者は無過失の船主から自己の傷害に対する賠償を回収しうると判決している。次で1951年の Strika v. Netherlands Ministry of Traffic, 185 F. 2d. 555 (C.A. 2d. Cir) では、かかる船主責任が沿岸の港湾労働者にも及ぶものとされ、1954年の Alaska Steamship Co. v. Petterson, 347 U.S. 396, では、荷役業者の持込んだ荷役用具の破損によるその被災労働者に対しても船主がその責を負うものとされた。そしてかかる裁判所の態度は、その後も Mitchell v. Trawler Racer, Inc., 362 U.S. 539 (1960) から、Italia Societá Per Azioni di Navigazione v. Oregon Stevedoring Co., Inc. (C.A. 1962) へと展開されている。なおかかる補償に関する船主と荷役業者間の関係については、その間1956年の Ryan Stevedoring Co., v. Pan-Atlantic Steamship Corp., 350 U.S. 124 によって、船主は、船舶荷役業者の workmanlike service の履行が標準以下の怠慢なものであった場合に限り、その作業契約違反を理由に港湾労働者に支払った賠償額について別途荷役業者に対し求償権を行使しうることが認められている。

8. 港湾労働の近代化

諸外国の港湾産業における不安定就労の規制を中心とする港湾労働近代化の布

石の経緯をみると、概ね労働協約による部分的・任意的なものから、漸次国家による法的・強制的な規制の段階まで移行してきており、こうした港湾労働法が海運国の多くに現存している。とはいっても、雇用・労働条件はもとより労使の自主交渉に俟つべきものではある。しかるに国家がこの様な形で介入するについては、イギリスの港湾労働法に関しあるいはニューヨーク港の協定においても、これが港湾産業に健全な雇用慣行・正常な労使関係を創出・確立するまでの暫定的措置であるとされている所以にある*。要するに、港湾労働法はややもすればその労使関係はもとより組合組織すら否認し兼ねない港湾産業の使用者に、当面使用者たるの責任を自覚せしむことが少なくとも港湾労働近代化の前提であるとする立場からの公権力による矯正に他ならず、やがてその危惧が払拭された暁には一般労働法のもとで再び労使の交渉力が注目されることとなろう。因に社会経済体制に相異はあれ、中国の事例はかかる特別法による労働関係の近代化と一般労働法への移行の1典型とも目されようか。

* The Leggett Report, paras. 6 (c) , 39. ; ニューヨーク港港湾委員会協定 第4条第1項第13号。

翻ってわが国の現状をみると、港運業による船舶荷役作業の常態化から、その海運下請性就中その労務供給的經營の下における労働者と海上運送人との間の使用・従属関係が捨象され、港湾労働を先にもふれた通り単に港運業限りの問題としても疑問視されないまでに到っている。しかしながらその就労態様は歴史的にも現実的にも正に海運のそれに他ならないのであるが、その雇用関係の間接的なを以て、港湾利用者という隠れ蓑をまとい得るものがあるとすれば、この問題を海運業のいわゆる社外工問題として究明し労働関係を単純明確化一直接的労働関係の創出一する以外に改善の途はあるまい。

かって、後藤清教授は、一般産業における社外工の親会社に対する労働関係について直接雇用されている者でないという法形式がそのまま通用するとしても、これに転貸借等の法理を類推適用して直接関係の存在することを論証せられた*のであるが、港湾労働に関する限りは、なおその上に次の論拠もあった。ただここでは港湾経済からの属目であるので詳論は割愛し以下要点のみを記すにとどめる。即ち、船舶による運送物品の積込・荷揚等いわゆる船舶荷役は、海上運送人

一船主・荷主（傭船者）一がこれを行なうというのが現行法の一貫したたてまえであり（商法第766条、第577条、国際海上物品運送法第3条第1項）、港運業者、港湾労働者等はいずれもその履行補助者ないしは使用人に他ならない。しかも運送人はその運送債務履行に当たり善良な管理者の注意を以て臨むことを要し、これに使用した一切の者の行為について任責しなければならないから、その監督の事実いわば使用・従属関係を否定するを得ない**。これに対し港湾運送事業法はかかる船舶荷役を海上運送人から下請した場合の当該企業の単なる行政監督法規に過ぎず、その免許基準に保有労働者数に言及することあるも、これをもって港湾の労働関係をすべて律するものと即断し得ないこと論をまつまでもない。

ともあれ、その労働関係において前世紀的様相を呈するわが国港湾産業の現状は、荷役料率の面に如実に反映され、1961年の船協6社平均実積にも就労安定化措置を行っている国に比しその料金は極めて低位にあったのである。この事実は、わが国の海運資本が諸外国の港湾労働者に対しては唯唯諾諾として就労安定化の経費をも負担する一方、自国においてその責を免かれている何よりの証左に他ならない。それはまた自国民なるが故に如上の労働関係の存在を否認するに足る合理的論拠に乏しいことを裏書きするものでもあった。

最後に〃港湾の労働問題を解決するために……、港湾労働者の労働組合と港湾使用者の団体との間で完全な相互の尊敬と信頼とが進展され維持されなければならない。……信頼を確立するに当って最も重要なことは、失業の不安を除去することである。……〃***との提言をもって一応の結びに代える。本稿また先ずこの点を筆者なりに多少なりとも布延したに過ぎず、意に満たざる点の少なくないことをおことわりしておく。

* 後藤清：社外工の労働法上の地位、季刊労働法、No.26, pp.2～参照。

** 例えば大審院判例昭和16年（オ）第843号、民集 Vol. 20, pp. 1479～等。

*** I. L. O., Inland Transport Committee : Methods of improving organization of work and output in ports (6th session report), 1957.

質問

只今のお話の中で故意に回避されたのか、気付かれなかったのかわかりませんが、港湾料金（作業料）について、私たちは考え方を及ぼすべきでないか。柴田氏の論では、ことに港湾労働定職化・安定化を図るにつき、メーカー・商社の犠牲を避けて、公の機関の費用を求めるることは、合点がいかない。

答

先ず初めの荷役料金の点からお答致します。御質問の趣旨は恐らく公共料金据置きとの関連を問題にされているのではないかと考えますが、従前より港湾の運賃・料金が低物価・低荷役料金ということで抑えられてきたことは御承知の通りです。こうした荷役料金について私共は特にその60ないし80%が労務費であるという点から留意してきたつもりでおりますが、現行料金をもってしても常用保有量はまだ可成り大巾に引上げる余地があるというものが第1の問題点です。第2点は、料金のたて方と申しますか、港運業法で業種ごとに定めるとされているのに現実には作業料金のみで元請料金を定めていないということ。現在のように作業料には1部元請料金を含むということでは極めて不明朗であり、その労務費への影響もまた否定できないでしよう。元請が業種の1である以上その料金は別だてとし明確化すべきです。第3に料金体系と申しますか主として原価算出上の問題ですが、はたしてそこに示された様な標準企業が現存するものかどうか、より端的に申しますと労働者1人1日の作業量が13トンというようなことで算定されておりますが、逆に請取りなどの場合から推定しますと倍の作業量位見込まれているのではないか、とすると少なくとも賃金・労働条件という面から問題なしとしない。

ともかくこれらの点を留保した上で、なお労働力を保全するための料金改訂が不可避であるとは考えます、これはしかし従来の如き安い値上げを許容する意味ではない。例えば、労働条件の向上を理由とした1961年の料金改定が、その実原価算出基準において月間就労日数を1挙に3日間増加して25日に引上げ、日雇依存率を強化すると共に1口の構成人員を縮小し（雑貨を例とすると常用：日雇の構成を13：5から11：6とした）、更に常用賃金は月額2,000円増とはしたものとの日額においては逆に切下げてしまった。しかもそれすら利害関係人の異議で運輸

審議会から変更（切下げ）を余儀なくされている訳ですが、少なくともこうした事実に対し先ずいわゆるドンブリ勘定的経営を業界は猛省すべきであった。のみならず港湾労働協議会の「労務費等の算定に関する意見」や参議院運輸委員会の港運業法改正法附帯決議もこの運賃改訂段階で業者、船主・荷主、監督官庁が何れもさして意に介しなかった点は、明かにその姿勢を物語るものというべく看過し難いところであろう。

更には最近の海運収支の赤字増大にせよ、過半は港湾経費の払超就中荷役費の極端な低さにあることについて、わが国のみが各国海運資本にかかる低賃金労働によるサービスを提供し続けなければならない理由はみあたらない。一応の国際水準を維持する程度のナショナリズムは出してしかるべきではないか。而して、その鞘で業者のふところをあたためるいわれはないこというまでもない……。

次に、港湾労働制度いわゆる雇用安定化の経費支弁の点についての問題ですが、この所要経費はさきに述べた通り全額使用者負担です。とかくわが国では国家・地方財政に肩代りさせれば事成れりとする風潮がありますが、港湾の運営自体国家が行なうべきものとは限らない、ましてそこにおける労働力についてまで公的負担を行なう必然性はない。（特にわが国の如き給与所得中心の税制において、このことはより明確なはずである。）にもかかわらずこれを安易に財政負担に走るというのは、なまじ登録制の形骸のみをまねていわばその魂をなおざりにしているからに他ならない。もしこれを財政負担するとすれば、使用者に対しやはり日雇は使い棄てにできるもの、労働力の保有・保全は不可能なものとの陋習をそのままに黙過し、使用者としての責任を如何程自覚し且つ自覚せしめるかというこの制度そのものを没却することにもなり兼ねない。その費用は荷役料という形で一部些少なりとメーカー・商社に影響を及ぼすことになるとはいえ、それは当然に負担すべきものをこれまで国内分について免かれ得たに過ぎないのであって、とりわけ犠牲を伴うとはいい難いというほかない。

船積み月末集中の原因とその対策

高 村 忠 也
(神 戸 大 学)

I 36年の船混み対策

これまでわが国の一主要港湾では国際商慣習にもとづく輸出貨物の月末集中により一時的な船混み現象がみられたが、昭和36年7月頃より、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸および門司の6大港においては船混みが慢性化し、しかも急激に増大した。それは10月にいたり最高潮に達し、バース待ち船は6大港合計して1日平均139隻にも及んだ。

そこで日本商工会議所は、貿易の促進という観点から、船混み問題を積極的に取り上げ、7月17日に全国の商工会議所と関係業界が参集し、これに関係団体が参加して、打開策についての懇談会が開催された。その結果、日本商工会議所、日本貿易会、日本船主協会、日本港運協会、日本倉庫協会、全国税関貨物取扱人連合会、鉄道貨物協会、鉄鋼連盟、石油連盟および日本木材輸入協会の11団体は共同して、7月24日付で、次のとき「船混み緩和ならびに港湾諸施設の整備促進に関する要望書」(1)を政府に提出した。

最近経済の発展にともない、内外輸送貨物が急激に増大しつつあるにもかかわらず、主要港湾においては、バース、艤、上屋、労務者の不足と、これら諸施設の回転率低下、機械力の不足が錯綜して船混みが激化し、その機能は極度に低下して激増する貨物を円滑に処理しえず、憂慮すべき事態となっている。これは一般産業の設備投資増大にもかかわらず、港湾施設に対する設備投資が、これに照応しないためであって、早急に解決をはからなければ、貿易の伸長はもちろん、国民所得倍増計画も港湾荷役の面から、その実現が阻害されるおそれなしとしない。政府において次の事項を実施するため、関係各省を網羅する港湾対策連絡協議会を至急設置し、当面の危機打開のため緊急対策を早急に樹立実施するとともに、あわせて根本対策として港湾整備5カ年計画に再検討を加え、その繰上げ実施と資金の大幅増額をはかるよう切望する。

(1) 緊 急 対 策

- (イ) 艦の緊急増強
- (ロ) 仮設上屋、臨時水切り場所の設置
- (ハ) 荷役労務者の住宅ならびに厚生施設の建設促進
- (ニ) 港湾に対する貨車の重点的配車
- (ホ) 港湾機能向上のための関係官庁ならびに港湾管理者の積極的配慮

(2) 根本対策

- (イ) 港湾5カ年計画の再検討
- (ロ) 倉庫の整備
- (ハ) 荷役業務の機械化
- (ニ) 関連輸送力の増強

一方、運輸省も主要港における滞船・滞貨問題を検討していたが、応急対策と恒久対策の2本立てで解決をはかることとし、8月2日の省議で次の対策(2)を決定した。

(1) 応急の対策

各港によってその状況が異なる結果、これが対策も画一的な方策(2)をとることが困難なので、次の措置をとることにする。

- i 各港ごとに総合的な緊急対策を実施するため、関係官民を合わせて港湾緊急対策協議会（仮称）を開催して、現状の把握と対策の実施に当たる。
- ii 運輸省において港湾緊急対策打合会を催し、地方において措置することが困難な事項の解決、その他全国画一的に処理すべき対策を検討する。

なお、以上で措置しうる事項として予想されることは、現在の港湾能力をフルに活用するため、

- (イ) 荷役調整会議の活用
- (ロ) 艦の共同配船
- (ハ) 港湾労務者の確保
- (ニ) 公共上屋の利用の合理化
- (ホ) 臨時野積場の整備
- (ヘ) 港頭貨物の早期引取
- (リ) 出荷調整、配船調整の実施

(イ) 関税手続上の措置

(ロ) 係船浮標の臨時の移設、増設

等の対策をとることである。

(2) 恒久的な対策

恒久的な対策として次のような措置をとる。

(イ) 港湾整備 5 カ年計画の早期実施

(ロ) 港湾整備 5 カ年計画に対応する艤、引船、上屋、倉庫および荷役機械の整備計画の設定とその推進

(ハ) 艤の緊急増強を図るため、長期低利資金の融資その他の方策の検討

(ニ) 労務者の確保のための簡易宿泊所、住宅および厚生施設の整備

(ホ) 港湾料金の完全収受の方策の検討

(ヘ) 月末集中配船の緩和の方策の検討

運輸省は前記の対策を決定するとともに、中央に港湾緊急対策打合連絡会を設置することになり、各港ごとに地方海運局と港湾管理者による港湾緊急対策協議会を設け、早急に現状の把握と対策を行なうよう、運輸大臣の指令を出した。

運輸省はまた 8 月 24 日省議を開き、緊急対策として、次のような具体策⁽³⁾を決定した。

(1) 港湾基本施設

応急対策として、係船浮標 45 基およびドルフィン 6 基の整備に努めるとともに、これと並行して、東京、横浜、神戸、大阪港等の整備計画を繰り上げ施行する。

(2) 艤、艤引船および荷役機械

i 特定船舶整備公団の業務を拡充して、艤、艤引船および荷役機械を、業者 3、公団 7 の割合で資金を支出して新造する。

昭和 36 年度内には、艤 57 万トン、艤引船 3,200 馬力、荷役機械 40 台を整備する。

なお、艤造船能力の確保および建造価格低減のため、艤標準船型の作成について検討する。

ii 港湾管理者が起債事業として行なう荷役機械の整備については、36 年度

の既定計画のすみやかな実施を図るほか、神戸港の荷役機械12基(6,000万円)の整備について、必要な資金の斡旋を行なう。

(3) 上 屋

i 公 共 上 屋

36年度既定計画のすみやかな実施を図るほか、横浜、名古屋港の港湾管理者が起債事業として行なう上屋3棟2億1,000万円の整備に必要な資金の斡旋を行なう。

ii 民 営 上 屋

36年度日本開発銀行に対して推薦した事業について、すみやかな融資の実施を図るほか、追加として4社4棟の上屋に対する融資(1億5,700万円)の推薦を行なう。

(4) 倉 庫

36年度日本開発銀行に対して推薦した事業について、すみやかな融資の実施を図るほか、追加として16社2万8,000坪の倉庫に対する融資(1億1,000万円)の推薦を行なう。

(5) 労務者住宅

i 港湾福利厚生協会に対して補助金1億9,600万円を交付し、労務者住宅(1,400人分)および簡易宿泊所(600人分)を新設する。

ii 住宅金融公庫における産業労務者向け住宅融資の資金を業者が借り受け、住宅の建築を行なうよう指導する。

(6) 木材輸入の施設

木材輸入の主要港(東京他8港)の波除堤、防波堤および護岸等の木材輸入施設を整備する。

(7) 臨港交通機関の輸送力強化

秋冬繁忙期をひかえ、陸揚げ後の円滑な運送を期するため、臨港線における貨車の重点的配車等輸送力の強化について、対策を講ずる。

9月2日には、東京都、横浜市、名古屋港管理組合、大阪市、神戸市、下関市および門司港管理組合によって構成されている6大港湾都市協議会は滞船滞貨解消に関する要望書⁽⁴⁾を関係官庁と政党に提出し、また東京商工会議所は、運輸交通部

会に小委員会を設けて、東京港の滞船滞貨対策を検討していたが、緊急対策と恒久対策とからなる船混み対策⁽⁵⁾を取りまとめ、9月14日、運輸省、大蔵省、通産省などの関係官庁および東京都に要望し、さらにまた日本貿易会は、海運保険委員会において船混み対策を検討していたが、10月10日開催の同委員会で、港湾機能麻痺対策に関する要望事項⁽⁶⁾を決定し、関係各省に要望するなど、船混み対策は俄然重大問題として関係各方面の脚光を浴びるにいたった。

- (1) 「日本商工会議所、港湾対策を政府に要望」「船協月報」第2巻第9号(1961.9)
11~12頁。
- (2) 「運輸省も滞船問題解決に乗り出す」「船協月報」第2巻第9号、12~14頁。
- (3) 「運輸省の主要港の船混み緊急対策と予備費使用に関する閣議決定」「船協月報」
第2巻第10号(1961.10)35~36頁。
- (4) 「滞船滞貨解消に関する要望」横浜市港湾局編「船混みについて現在までに港湾管理者の処理した事項」14~15頁。
- (5) 「東京商工会議所の東京港の船混み対策に関する要望」「船協月報」第2巻第10号
44~46頁。
- (6) 「日本貿易会の港湾機能麻痺対策に関する要望」「船協月報」第2巻第11号
(1961.11)42~44頁。

II 船混み発生の要因

このような異常な船混みが発生した要因はいったい何であろうか。これは根本的には輸出入貨物および内航貨物の増加に対し、港湾の諸施設、すなわち岸壁、係船浮標、船、船引船、荷役機械、上屋、倉庫、労務者等の増加が伴なわないことから起きたものと考えられるが、なかんずくその直接の動機となったのは、春以来の輸入物資、特にスクラップ、木材等の飛躍的増加にあるとみられる。

昭和36年の輸入は、通関額でみると、前年を29.4%上回る58.1億ドルの巨額に達した。かかる輸入の飛躍的増加の原因を、昭和37年の通商白書は次のような諸点⁽⁷⁾に求めている。

その第一は旺盛な設備投資である。企業の長期的な需要拡大の期待、根強いシ

エー拡大意欲、貿易自由化を控えた合理化意欲の向上等がこのように旺盛な設備投資の拡大を招いたものとみられる。36年の輸入に直接の影響を及ぼしたと考えられるのは機械輸入の増加である。同年の機械類の輸入は、前年に比べて49%増、商品類別でみれば最高の伸びを示した。特に、設備投資の主流をなす一般機械の増加率は62%にも達し、なかでも工作機械、金属加工機械、事務機械、発電機、重電機等の増加が著しい。

その第二は鉱工業生産の目覚しい上昇である。36年の鉱工業生産は着実に上昇を続け、年間で前年を21%も上回った。鉱工業生産の目覚しい上昇に伴って、原材料の輸入は大幅に増大し、その増加率は28%と著しい伸びを示している。設備投資の活況を反映して、特に鉄鋼屑、鉄鉱石、粘結炭、銑鉄等鉄鋼原材料の増加率がおしなべて高かった。

その第三は根強い消費需要である。所得水準の向上に伴う根強い消費需要の動向が、36年の輸入に与えた影響も見逃せない。すなわち、コーヒー、ココア、果実、砂糖等の高級食品、とうもろこし、ふすま等の飼料、香料、化粧品、時計、運動用具等の高級雑貨類は高い増加率を示している。

その第四は貿易自由化の進展である。貿易の自由化は36年にも引き続いて促進され、その結果、わが国の自由化率は、60年末の44%から、61年末には70%まで高められた。このような貿易自由化の進展が輸入の動向にどのような影響を及ぼしたかを数量的に把握することはきわめて難しいが、しかし過去の事例からみれば、確かに自由化品目の輸入は自由化の実施に伴って一時的に増加するという傾向が目立っている。36年においても、4月、10月、12月の自由化実施に伴って、その品目の輸入が増勢を示しているものが少なくない。

こんどは目を転じて輸出について眺めてみよう。35年の輸出が前年に對し17.3%増加したのに比べれば、確かに36年の輸出は伸び悩んでいるけれども、前年を4.5%も上回っている。

かような輸出入特に輸入物資の著しい増大が今次の異常な船混みの主因をなしていることは確かであるが、しかしこれだけがその原因のすべてであるとみるのは当たらない。というのは、このほかに、見過しえない根本的要因があるからである。それは平素月末・月初にかなりの船混みが存在することである。かかる根

本的要因のうえに、輸出入物資の飛躍的な増加が積み重なって、異常な船混みが惹起されたとみるのが至当である。したがって、たとえ輸出入物資が大幅に増大したとしても、もし平素輸出入物資が月間平均して船積みまたは陸揚げされていなければ、おそらくあのような船混みは発生しなかったであろう。こうみてくると、こんどのような異常な船混みを回避するには、輸出入物資の増大に直接対処する方策が立案されることが必要であるのはもちろんであるが、なんといっても、平素月末・月初に発生する船混みの緩和を図ることがより肝要である。

ところで、岸壁等の港湾基本施設ならびに上屋、艤、引船、荷役機械等の港湾機能施設の整備と港湾労働者の充足以外には、月末・月初における船混み解消または緩和の適策はないとして、もっぱらこれに期待せんとする動向が貿易業界に強くうかがわれる。なるほど、もし月末・月初の最高潮時における荷役を基準にして港湾諸施設を整備し、かつ港湾労働者の充足を行なうならば、かかる船混みも解消することは必ずしも不可能ではないが、しかし港湾荷役の月間波動性の解消または緩和に適切な手が打たれないかぎり、これは月間荷役閑散時に港湾諸施設と港湾労働者の遊休状態を発生し、これにより港湾施設使用料金の引上げと賃金の高騰、ひいては貿易の振興を妨げる港湾荷役料金の値上げという別の事態を招来しかねない。そこで、月末・月初における船混みを解消または緩和する方途として考えられるのは、かような船混みの発生するゆえんを現行取引面から究明し、それに対し適切な措置を講ずることである。

月末・月初における船混み原因については、海運業者による配船が月末に集中しているためであるとする貿易業界の主張と貿易特に輸出業者が月末に集中的に出荷するにあるとする海運業界の見解とまったく対立する二つの見方があるが、しかしこれは配船に従って輸出業者が出荷するというよりもむしろ出荷の多寡に応じて海運業者が配船するという方が実情に即した妥当な見方である。かくして、平素の月末・月初における船混みは主として輸出業者による月末集中出荷に起因するということになる。

なお、輸入がかのような船混みに及ぼす影響は決して少なくないが、本稿では便宜上もっぱら輸出面に焦点を合わせて論及する。

(7) 通商産業省編「昭和37年通商白書—総論—」8~11頁。

III 船積み月末集中の原因

昨年神戸税関が実施した、輸出申告の月末・月初集中について、関係業界に対するアンケートによる調査⁽⁸⁾と筆者自身が関係業界の担当者より直接聴取したところよりすれば、輸出業者の船積みが月末に集中する主たるゆえんは次の諸点に求めることができる。

その第一は、国際取引においては長年の商慣習により、商品の積出条件が大部分何年何月積というふうに取り決められていることである。例えば売買契約が10月積となっている場合には、商品は10月中に輸出国の港を積み出されることを要する。実際をみると、商品が月初または月央に船積みされることは比較的少なく、その大半は月末に積み出されている。これは10月積すなわち10月末積というふうな考え方が輸出業者の間に一般化しているためのようである。

その第二は信用状の開設が遅延することである。現在の国際取引においては、輸出業者は、輸出代金の回収を確保せんがため、普通、信用状特に取消不能信用状による支払方法を用いている。輸入業者は、売買契約が成立して、その条件のなかに支払が信用状によってなされることが規定してあるときは、自己の取引銀行に信用状の開設を依頼する。かような依頼を受けた銀行は同業者の業態、支払能力、信用等を勘案するとともに、商品転売先の業態等も併せ考慮し、かつ輸入貨物自体の市況等をも検討して、信用状開設の諾否を決定し、もし必要ならば適宜担保を徴して開設の依頼に応ずるのが普通である⁽⁹⁾。たとえ輸入業者は早期に信用状を開設せんとする意思を持っていても、このような事情に制約されて、信用状の開設は遅延する場合もある。また、信用状開設の遅延は輸入業者の作為によっても発生している。輸入業者は、できるだけ最近の相手国の市況および国内の相場にもとづいて取引するのが有利であるので、信用状の開設をできるだけ遅くしようとする。信用状を開設しない間は、同業者はすでに成立した契約内容を自己に有利なように改め、ときには解約することもできるからである。また、信用状開設にあたり銀行より金銭担保を徴される場合には、輸入業者は資金繰りの都合上信用状の開設をできだけ繰り下げようとする。さらにまた輸入業者は支払うべき信用状開設手数料の負担を少なくするために、短期の信用状開設を意図する。ちなみに信用状開設手数料は長期の場合よりも短期の場合の方が低率である。通

信費を節約し、間違いの発生を防止するため、輸入業者は、信用状の開設を輸出業者に通知するのに、多く電信を使用しないで、航空郵便を用いている。これもまた信用状の接受を遅延せしめる一因をなしている。

その第三は、輸出業者が製造業者より商品を受け取るのが月末に片寄っていることである。輸出商品のなかには、商品生産によるものと注文生産によるものとがあるが、注文生産がこれに関係する。注文生産の典型であり、かつわが輸出商品のなかで重きをなしている繊維製品を引例して、この問題を考察してみよう。海外の輸入業者と綿糸布の二次製品——晒、染、捺染等の加工品や変り織等の織物——についての売買契約が成立しても、輸出業者は、さしあたり生地綿布を仕入れるにとどまり、晒し、染め、捺染、織布の作業には入らず、これらの作業は輸入業者から信用状を接受して始めて開始される。それは、これらの注文品は色柄、織り方等が特殊性をおびているので、万一輸入業者が解約を申し入れてきたならば、これを他に転売することは至難であり、たとえ運よく転売できたとしても大幅の値引をよぎなくされて、大きな痛手をこうむるためである。このような生産方式がとられても、信用状が早期に開設されるならば、月末にかかるないように作業は企画・実施されるはずである。ところが実際に信用状が開設されるのは、前述のごとき理由で、一般的に遅く、船積期限の月末2週間ないし20日前というものが普通である。これから作業に着手すれば、商品の出来上りと輸出業者への引渡しが月末になるのはあたりまえである。

また、輸出業者に対する商品の引渡しが月末になりがちな製造業者側の事由は次の諸点に求められる。

(1) 製造業者は前もって生産能力に応じた月間生産計画を作成するが、薄利を数量でカバーするために追加注文——輸出商品が多くこれに該当する——もできるだけ引き受けようとし、時には生産能力を超えることもあるって、その結果商品の完成はおのずから月末になる。

(2) 国内向け商品については、毎月10日締切り、20日支払というふうに、早く納品すれば、それだけ早く代金の支払を受けられるのに反し、輸出品にあっては、早く納品しても、月末にならないと支払は行なわれない。すなわち月末払が多い——中小専門商社のごとく、商品と引替えに代金の支払が行なわれる場合も

ある——ので、製造業者は早期生産の意欲を阻害されがちである。またある種の鉄鋼製品のごとく、かような打算とは関係なく、月の前半には主として国内向け商品を、その後半には主として輸出品を製造するという方式が慣習的にとられているものもある。

(3) 概して利潤は輸出品よりも国内向け商品の方が大きいので、製造業者は自然国内向け商品に重点をおいて生産に従事することになる。

(4) 製造業者は、月末には原材料や賃金の支払を要するので、商品を輸出業者に引き渡して代金を入手すべく、月末を目途として、生産に拍車をかける。

その第四は、輸出業者は月末には是非とも船積みしなければならない事情にあることである。すでに述べたごとく、国際取引においては船積期限は各月末となっており、かつそれを裏づける信用状の有効期限も月末となっている。もし月末までに船積みが行なわれなかつたならば、信用状にもとづく代金の支払を受けえないことはもちろん、時によっては輸入業者より値引を要求され、最悪の場合には売買契約が破棄されるおそれもあるので、輸出業者は月末には万難を排して船積みせんと努力する。

その第五は、月末の船便は輸出業者にとって好適であることである。月央に比べ、月末には、多くの船が就航し、しかも優秀船が配船されているというのがそのゆえんである。

船積みが月末に集中する原因は複雑・多岐であつて、以上によって尽されたわけでは決してなく、しかも論及した事項についても例外のあることは、いうまでもない。

(8) 神戸税関業務部編「輸出申告の月末月初集中について——関係各業界のアンケート回答——」。

(9) 「貿易手続全解」全訂第12版 211～212頁。

IV その緩和策

以上考察したごとき船積みの月末集中原因を中心とし、かつその他の事項も加えて、いかにすれば船積みの月末集中化を緩和しうるかについて考究してみよう。このためには次のような諸方策が考えられる。

その第一は、輸出業者は輸出商品を月初、月央および月末に平均して船積みすべく、諸般の準備をととのえるよう計画実施することである。確かに国際取引では、商慣習により、商品の積出条件は大部分何年何月積というふうに取り決められてはいるが、しかしこれは船積みの極限を定めたものであって、輸出業者は、月初または月央に船積みしても契約条件にはいささかも抵触しない。

その第二は、商品の積出条件を何年何月上旬、中旬または下旬積というふうに取り決めることがある。実際にも、現在、ある方面的取引においては、船積み期限および信用状の有効期限を売買契約が成立した日から数えて何ヵ月後とするような取決め方式がとられている。こうすれば、現在のごとく、月間に船積みさるべき商品が月末に集中する度合はかなり緩和されるであろう。

これは長年の商慣習を改変することになるから、輸入業者側の十分な了解と協力をうる努力が必要である。

その第三は、輸入業者に対して、早期に信用状を開設するように、極力働きかけることである。すでに述べたように、輸入業者は信用状の開設をできるだけ遅くらせんとしているが、これには諸種の利益が伴うからである。輸入業者からかのような利益を多少とも奪うおそれのあるこのような試みを成功させるには、信用状開設の遅延が船積みの主因たることを同業者に訴えて、その協力を求めることが必要不可欠であるのは、いうまでもない。なお、一部の輸出業者のみによってこの運動が推進されるならば、その場合これら関係業者だけが取引上不利をこうむることが懸念されるので、これについての折衝は日本貿易会のごとき貿易業者の団体を通じて行なうことが無難である。

その第四は、輸出入業者間の話し合いのうえで信用状の開設時期が決められるような場合には、商品の船積みが月末にかからないように配慮して、その開設時期を決めることである。ある種の鉄鋼製品の取引においては、輸出業者と輸入業者は、信用状はいつ開設するかについてあらかじめ話し合い、そして決定している由である。もしこのような仕方が拡張されるならば、現在みられるがごとき船積みの月末集中はある程度緩和されることは疑いない。

その第五は、信用状の開設を待たずに生産に着手しうるような場合には、輸出業者は、商品の船積みが月末に遭遇しないように生産を調整することである。大

手の総合貿易業者のなかには、海外に支店または系列法人をもっておるものがあり、それらを通じて注文を受けることもある。この場合には、売買契約の破棄等の危険はこれらの海外支店または海外法人が負担することになっている関係上、この総合貿易業者は、信用状の開設はなくても、受注と同時に生産を開始しうるわけである。これとは別に、長年の取引経験にもとづいて、輸入業者に対し十分な信頼をおきうる場合にも、輸出業者は、信用状の開設を待つことなく、売買契約成立後直ちに生産に着手することができる。

その第六は、輸出前貸手形制度を活用して資金の斡旋を行ない、それによって製造業者の早期生産意欲を高めることである。製造業者がややもすれば輸出商品の生産に熱意を欠く理由の一つは、月初また月央に納品しても、月末にならねば代金の支払は受けられないという不満にあることは、すでにみた通りである。このような不満を緩和する方法としては、輸出前貸手形制度の利用が示唆される。

この輸出前貸手形制度の骨子⁽¹⁰⁾は次の通りである。

(1) 対象となる取引形態

輸出前貸手形は、融資対象業者が輸出業者である輸出業者関係輸出前貸手形と融資対象業者が製造・集荷・加工業者である製造業者関係輸出前貸手形とに分れる。

i 輸出業者関係輸出前貸手形

これは、輸入業者と商品の売買契約を締結した輸出業者が、次のような場合に必要とする資金を調達するために振り出した手形である。

- (i) 輸出商品の発注先製造業者に対し、商品を引き取る前に、生産、集荷、加工等のために要する資金を前渡しする場合
- (ii) 輸出商品の発注先製造業者に対し、商品を引き取る際に、その代金を支払う場合

ii 製造業者関係輸出前貸手形

これは、輸出業者から輸出商品の製造、集荷または仕上・加工につき直接発注を受けた製造業者が、その製造、集荷、仕上・加工に必要な資金を調達するため振り出した手形である。

(2) 輸出前貸手形の要件

i 実質的要件

売買契約が締結すべきであることを必要とするほか、輸出前貸手形は、船積み前または船積み後直ちに支払われる、(イ)輸出外貨、代金またはその代り円貨、あるいは(ロ)輸出円貨代金により決済されることが確実であることを必要とする。

なお、本制度による融資資金は、直接の融資対象業者が輸出業者の場合——輸出業者関係前貸手形の場合——であっても、究極的には必ず輸出商品の製造、加工等を行なう製造業者の手に渡るものであることを必要とする。

ii 形式的要件

① 手 形 形 式

輸出業者関係輸出前貸手形——輸出業者を支払人、製造業者を受取人とし、製造業者の輸出業者あて戻し裏書形式による手形、または輸出業者の融資金融機関あて単名手形

製造業者関係輸出前貸手形——製造業者の融資金融機関あて単名手形、または輸出業者を支払人、製造業者を受取人とする手形

② 手 形 金 額

輸出業者関係輸出前貸手形——輸出商品調達のため前貸、買取りその他諸掛り支払に要する資金（通常輸出商品のFOB価額から輸出業者の利潤相当分を差し引き、船積みまでに当然必要と認められる金額）の範囲内、製造業者関係輸出前貸手形——輸出商品またはその原材料の製造、集荷または加工に要する資金（通常輸出商品または原材料の受注金額から製造業者の利潤相当分を差し引き、当然必要と認められる金額）の範囲内

③ 手 形 期 間

原則として6カ月（車輌関係の場合は8カ月）以内の必要期間

④ 確 認 資 料

確認資料としては、(イ)輸出契約書（但し、正式の輸出契約書のない場合は、取引成立までの往復文書等でもよい）、(ロ)製造業者に対する発注書、(ハ)融資金融機関が製造業者に対して送金もしくは振込手配の旨を証した書類または製造業者の受領書の提出を必要とする。もっとも、製造業者関係輸出前貸手形においては、(ハ)は提出の要がない。

(3) 輸出前貸手形の取扱金融機関

日本銀行に対し本制度により輸出前貸手形の適格確認を請求しうる金融機関は、日本銀行の取引先である銀行、農林中央金庫および商工組合中央金庫である。

(4) 日本銀行における輸出前貸手形の取扱

i スタンプの押捺

日本銀行は、融資金融機関から輸出前貸手形の適格確認の請求を受けた場合は、要件を確認のうえ、手形面上に所定のスタンプを押捺する。

ii 輸出前貸手形による貸出

スタンプ押捺のみの輸出前貸手形は、日本銀行の手形貸付適格担保として取り扱われるほか、次の要件をそなえるものは日本銀行の割引適格手形として取り扱われる。

(イ) 取消不能信用状が開設抹消であること

確認資料として、信用状（電信の場合は通知書）またはその写しの提出を要する。

(ロ) 日本銀行が割り引く日から3ヵ月以内に満期日の到来するものであることなお、輸出前貸手形が手形貸付適格担保として取り扱われる場合の貸出金利は日歩1銭3厘であり、他方、それが割引適格手形として取り扱われる場合の割引金利は日歩1銭2厘である。

ところで、信用状到着後における輸出前貸金融については、その回収は保証されかつ短期であるので、金融機関には不安を惹起しないのに反し、輸出契約成立後信用状到着までにおける輸出前貸金融については、輸出代金回収の保証がないので、金融機関にとっては不安を免れない。このような金融機関の不安を払拭する方途としては現行輸出金融保険制度(II)の活用が示唆される。

その第七は、船積船荷証券(Shipped or On board B/L)のほか、受取船荷証券(Received B/L)によっても、荷為替手形を振り出せるように信用状の条件を改訂することである。現行の信用状は、荷為替手形の発行に船積船荷証券を必要としているので、輸出商品はすでに完成し、臨港地区に持ち込まれて、いつも船積みされうるような状態にありながらも、船積みが完了するまでは船積船荷

証券は発行されず、よって輸出業者は荷為替手形を振り出して輸出代金を回収することができず、その結果製造業者に商品代金を支払いえないで、同業者の生産意欲をそこなうことになる。もし、輸出商品を海運業者の倉庫またはその指定する場所に持ち込めば受取船荷証券が発行され、それによって荷為替手形を発行することを信用状が認めるようになれば、ここに輸出業者はより早期に輸出代金を回収する道が開かれ、さらにこれを製造業者の支払に充てることによって、多少なりとも同業者の生産意欲の高揚をはかることができる。

もっとも、受取船荷証券によって荷為替手形の発行を認めることにはかなりの危険が伴うので、信用状開設銀行がこれを承引することは多大の困難が予想される。

その第八は、船積みの輻輳する月末に出荷される輸出商品については、正規の運賃のほかに割増料金を徴収し、他方、船積みの閑散な月央に出荷される商品については、奨励金を支払って、月末における船積みを抑制するとともに月央における船積みを促進することである。この際、奨励金の支払は徴収される割増料金によって行なうことが考えられている。

実際、かって貿易業界が率先してこの種の制度を採用したことがある。それは日本綿糸布輸出組合の船積合理化促進協議会である。その概要は次のとくである。

(1) 目的

本会は、綿糸または綿織物（以下貨物という）の輸出について、会員共同して船積みの合理化を図り、もって綿糸布輸出貿易の健全な発展に資することを目的とする。

(2) 名称

本会は船積合理化促進協議会と称する。

(3) 会員の資格

本会の会員たる資格を有する者は、その者が本会に加入しようとするときの過去2年間における貨物の船積個数が平均300個以上の実績を有する輸出業者とする

(4) 事業

本会は次の事業を行なう。

- i 貨物の船積みについて一定期間における過度の集中を排除すること
- ii その他本会の目的を達成するに必要な事業

(5) 出 資 金

会員は事業を行なうため出資金1口10万円を払い込まねばならない。

(6) 賦 課 金

本会は事業を行なうについて必要な経費を支弁するため会員から賦課金を徴することができる。

また船積合理化促進協議会事業規約の大綱は次の通りである。

(1) 船積時期の規制

- i 会員は全地域向けに輸出する貨物の輸出契約については、その船積みが月初または月末に著しく集中しないようにこれを締結しなければならない。
- ii 会員は全地域向けに名古屋、大阪、神戸のいずれかの港から輸出される貨物の船積量については、月初または月末に著しく集中して船積みしないものとする。

(2) 調整金の受払

会員は、名古屋、大阪、神戸のいずれかの港から貨物を輸出したときは、毎月の貨物の船積量（個数）に応じて、本会と翌月末日までに別表に定める算式により算出した調整金の受払を行なうものとする。

（別 表）

- i 第1調整点数をPとする

$$P = m \times \left(\frac{n}{m} - \frac{N}{M} \right)$$

- ii 第2調整点数をQとする

$$Q = m \times \left(\frac{0.25a + 0.5b + 0.75c + d + 1.5e + 2f}{m} - \frac{0.25A + 0.5B + 0.75C + D + 1.5E + 2F}{M} \right)$$

$$iii \text{ 調整金 (円)} = 20 \text{ 円} \times \left\{ \left(P \times \frac{1}{3} \right) + \left(Q \times \frac{2}{3} \right) \right\}$$

但し

① Mは全協定者、mは当該協定者の当該月間における船積貨物の個数

② N, A, B……Fは全協定者、n, a, b……fは当該協定者の税関に対する輸出申告年月日を基準とした当該月間の5日から25日までにおけるそれぞれ次に掲げる貨物の船

積個数

(イ) N, n : すべての貨物

(ロ) A, a : 編糸

(ハ) B, b : 生地綿布

(ヘ) C, c : 晒綿布

(ホ) D, d : 浸染綿布

(ヘ) E, e : 摺染綿布

(ト) F, f : 糸染綿布

③ 調整金額は、正数（負数）の場合は当該協定者の受領（支払）金額を示すものとする。

この制度は昭和32年2月に始まり、3カ年余り続いたが、35年5月にいたって廃止された。それは(イ)これによる船積月末集中排除の効果が具体的につかめないことと、(ロ)日本綿糸布輸出組合のみの実施に終わり、他の組合は従来のままであったことなどからしだいに熱がさめたためである。

最後にその第九は、海運業者による配船を月初、月央、月末に平均化して行なうことである。船積みが月末に集中する現状のもとでは、海運業者が集荷の多い月末に配船を集中することは自然の理である。したがって、これを実施するには、あらかじめ運賃プール制を採用するなど、関係海運業者相互間の利害を調整する配慮が必要である。もっとも、その航路に有力な盟外定期船業者が就航している場合には、この実施にかなり困難が伴うことは、もちろんである。

以上船積みの月末集中を緩和するための方策について私見を披瀝したが、しかし、それらが内外関係者に及ぼす影響には大きなものがあるので、これらが容易に陽の目をみるともうとう考えていない。その成否はひとえに、貿易業界が船混みの実態を正しく認識し、その実現に努力するかどうかにかかっている。確かにこれは当面貿易業界にとってはある程度負担になるであろうが、しかし最終的には同業界に対し利益をもたらすことは疑いない。

(10) 日本銀行「日本銀行輸出貿易手形制度概要」4~10頁。

(11) 「貿易手続全解」437~438頁。

国際コンテナの諸問題

宮 野 武 雄
(鉄道貨物協会)

1. コンテナの定義
2. 国際コンテナはどのように使われているか
3. 荷主側の利点
4. 海運会社側の利点
5. こうした利点にかかるわらす何故飛躍的に伸びないか
6. それではどうすればよいのか

1. Container の定義

International Container Bureau では次の如く規程している

- (1) 貨物がバラのまま、または簡単な包装で荷役が容易にでき、損害、汚損の発生をなくすように十分に保護することを目的とし
- (2) 繰りかえし使用できるように造られ
- (3) 中味に触れず、あらゆる輸送手段で輸送ができ、輸送機関相互の積換えが容易であるように工夫された
- (4) 少くとも 1 立方米 (35 立方呎) 以上の容量がある補助的な輸送手段であるとされている

また“日本 / 北太平洋運賃同盟及び日本 / 北大西洋岸及びガルフ沿岸運賃同盟 コンテナ規定第50項 コンテナ化された貨物”では“コンテナとは、箱型の個々独立した車輪、若は車台のついていない (トレーラバン)、1 回ぎりで取捨てるとのない (バンパック) 堅牢な、密閉でき、永久に変形せず、繰返しの輸送に耐え得る、既に組立てられた、内容積が 135 立方呎以上の輸送容器である”としている。

これらからコンテナの意義は (未だ不明確な点はあるが) 推知し得られるであろう。

2. 国際コンテナはどのように使われているか

国際コンテナの使用実績については、昭和38年3月、横浜、名古屋、神戸の三港で結成されている Container 調査委員会の調査報告書が最も詳細である。この調査は昭和37年8月から10月までの3ヶ月間で、やや古い感があるが、その当時と今日では、余り実情には変りがないとのことであるので、その実情を基にして述べることとしよう。（その後もこうした調査は続けられていると思われるが未だ公表されていないようである。）

2-1 総箇数及びトン数

種別	港別	箇数	%	内空	%	トン数	%
輸出	横浜	4,729	57	173	4	32,766	65
	名古屋	1,272	15	53	4	8,106	16
	神戸	2,254	28	437	19	9,040	19
	計	7,592	100	663		49,912	100
輸入	横浜	3,553	61	2,305	65	9,872	83
	名古屋	253	4	241	95	44	—
	神戸	2,002	35	1,569	78	2,031	17
	計	5,808	100	4,115		11,947	100

一輸入が輸出に較べて少いのは、本船上から取卸されない（本船上ではコンテナ積にするもの）1,535 箇を加えてないことが大きな理由である。

一これで見ても理解されることは、日本発は6,929 箇が“積”で出るが着では“積”は1,693箇に上まり、100対27、非常に大きなは行である。積コンテナ1箇当たりトン数は、輸出7.3輸入7.0である。

2-2 輸出コンテナの荷重別箇数

種別	3 ト ン	4	5	6	7	8	10	15	20	25	30	40	50	60	不明	計
邦 船	73	3	467	74	1,093	2.218	434	83	5	1	5					4,456
% ←			3 8%	→		50 9.7	1.9 ←	—	—	0.4 ←	—	—	—	—	—	100.0
外 船	63	266	19	304	74	288 121.4	901	166	361	82	1	13	11	36	3,799	
% ←	—	—	17	—	—	7.6 32.0	24.0 ←	—	—	17.0 ←	—	—	—	—	2.4	100.0
合 計	136	269	639	266	1,126	2,506 1.648	984	171	362	87	1	13	11	36	8,255	
横 浜	35	242	256	166	652	1,446	880	677	5	338	19		12	1		4,729
名古屋	9	8	177	41	79	144	591	7	159		47			7	3	1,272
神 戸	92	19	206	59	395	916	177	300	7	24	21	1	1	3	33	2,254

一この表でみると、利用は

個 数 邦船 54% 外船 46%

トン数 // 48% % 52%

となり、個数では邦船が54%を占めるに対し、トン数では48%に過ぎない。

これは邦船は20トン以上の大型が皆無に近いのに対し、外船は17%を占めることからみても、当然である。

即ち邦船は50%が8トンで7トン以下が38%を占め合せて8トン以下が88%を占める。8トンは7ft × 7 × 7が標準で、これが主体であるが、当初は、もっと小型のものが多かった。現在では、大同、三井など10トン、15トンのものを運用して、漸次大型化の傾向にある。

外船は10トン(8 × 8 × 8)が32%、次には15トン(8 × 8 × 17)が24%を占めている。20トン以上は、外国船の独壇場で17%ある。A P L (アメリカン・プレデントン、ライン)は25トン = 8 × 8 × 17を多数使っている。

2-3 仕向地とコンテナ形式別箇数

仕向地の主な米国について太平洋岸、太西洋岸に区別してみると次の通りとなる。

地 域		3—7トン	8	10	15	20—60	他	計
太西洋岸	箇	941	1,193	854	19	37	34	3,078
	トン	4,032	6,032	5,652	62	843	467	17,092
太平洋岸	箇	1,248	985	669	846	569	—	4,317
	トン	4,492	5,448	4,728	6,120	10,396	—	31,190

即ち太西洋岸と太平洋岸では箇数においては太西洋岸を100とし太平洋141トン、トン数では182となって、太平洋岸の諸港が太西洋岸諸港に比し、遙かに大きい。また20—60トンの大形コンテナは殆んで太平洋岸に限られていることは注目に値する。これに対して8、10トンのコンテナが太西洋岸に多いのは、日本からの陶器、玩具、雑貨がニューヨーク着のものが多かったためと思われる。

一輸出の仕向港は49港で、最も多いのはニューヨークで772箇、34,830トンでこれにサンフランシスコ、ロスアンゼルスを加えた三港の合計で全体の76%を占める。なお全輸出に対する北米の%は89で殆んどが米国向である。

一輸入の仕出港は44で、ニューヨークが箇数でサンフランシスコがトン数で各最も多い。東南アジアが輸出より多いのは、米国→東南アジア→日本→米国への廻輸送があるためである、また最近は米本国よりアラスカへ（積）アラスカ→日本（空）日本→米国（積）の輸送も行なわれる。

一これを日本三港別にみると。

種 別	横 浜		名 古 屋		神 戸	
	ト ン 数	%	ト ン 数	%	ト ン 数	%
輸 出	32,767	100	8,106	100	9,040	100
北米 太西洋岸	10,651	32.5	2,531	31.2	3,911	43.1
北米 太平洋岸	20,981	64.1	5,567	68.7	4,642	51.2
そ の 他	1,135	3.4	8	—	487	5.7
輸 入	9,872	100	44	100	2,031	100
北米 太西洋岸	2,061	21	18	41	513	26
北米 太平洋岸	7,692	78	26	59	1,341	69
そ の 他	119	1	—	—	177	5

となっている。

2-4 コンテナ利用貨物の品種別

コンテナ利用貨物の主要な品種別と、米国に輸出される貨物中に占める割合を見ると次の通りである。

品種	横浜		名古屋		神戸		合計	
	米国へ輸送される同品種トントン数	に対する%	米国へ輸送される同品種トントン数	に対する%	米国へ輸送される同品種トントン数	に対する%	合計に	に対する%
飲食物	1,833	2.7			586	3.2	2,419	4.0
金属製品	761	0.9					761	1.2
車両	1,186	3.0					1,186	2.0
機械	16,497	23.8	223	8.4	2,536	10.3	19,256	32.1
木製品	1,208	5.7	905	3.1			2,113	3.5
織物			482	55.5	915	2.4	1,397	2.3
せんい製品	2,642	7.5			1,645	3.1	4,287	7.1
脂樹類					815	3.0	815	1.3
紙類			9	2.3			9	0
陶磁器類			4,944	4.6			4,944	8.2
ガラス類			13	5.0			13	0
玩具	4,617	10.9	44	1.0			4,661	7.7
雑品	11,886	10.5	1,487	16.7			13,372	22.1
其他とも計	41,560	4.9	8,150	1.5	10,406	1.4	60,116	100.0
輸出	31,807	9.0	8,106	4.3	8,552	1.8	48,465	80.5
輸入	9,753	2.0	44	0.0	1,854	0.6	11,651	19.5

この品種別の実績は米国への発着についてであるが、これでみると、その合計では、機械類が最も多く、32%を占めている。これについては、雑品の22%で、更に陶磁器の8.2%玩具の7.7%、せんい製品7.1%のとなり、その他の品目、何れも高価な雑貨貨物である。また横浜発送の機械類中24%はコンテナ利用を行なっていることが解る。カメラ、トランジスターラジオなどがこの分類としてコンテナを利用することが理解されよう。

2-5 コンテナを利用する理由

何故コンテナを利用するかをまとめると

理由別	横浜	名古屋	神戸	合計
受荷主の要請	1,143	770	1,044	39.0) 2,957
出荷主の要請	2,879	427	739	(53.0) 4,043
Van Line の勧誘	41	5	0	(1.0) 46
船会社の都合	145	17	21	(2.4) 183
その他の	348	0	0	(4.6) 348
計	4,556	1,219	1,804	(100.0) 7,579

利用の最も大きな理由は“出荷主の要請”で53%を占めている。ことに横浜発が出荷主の要請が非常に強いことは注目すべきである（受荷主の要請は米国側の希望であろう）何れにしても、コンテナ使用の92%までは荷主の要請なのである。それだけにコンテナ使用について（少くとも一部荷主は）目ざめていると言えるであろう。

2-6 荷物をコンテナ積にする場所

何処でコンテナ積にするかは、戸口から戸口までを一貫輸送が行なわれているか否かである。この三港の実績を見ると

コンテナ積の場所	横浜	名古屋	神戸	計	%
工場	409	0	93	502	6.6
倉庫	300	0	159	459	6.0
野積場	644	78	384	1,289	17.0
上屋	183	0			
エプロン	1,591	21	0	1,612	21.0
ハシケ	6	0	3	9	0
本船	1,409	1,096	1,163	3,668	48.8
その他	0	24	0	24	0.6
船移し	14	0	15	29	0.6
計	4,556	1,219	1,817	7,592	100.0

ここで最も注目すべきは工場での詰込み作業が殆んど実施されていないことで

ある。全コンテナ化の実績中、工場で作業される分は6.6%にしか過ぎず、倉庫の6.0%を加えてもコンテナの本質に即応した体制は僅かに12.6%にしか当らない。本船上の積込はコンテナを卸さないで、荷物を船中にもち込んで、船内のコンテナに積込んでいるのであって、コンテナの特質を全く失っていると言えよう。これが全体の48.3%と5割に近い実績である。しかもエプロン積もコンテナを卸して殆んど移動させないのだから本船内での作業と五十歩百歩で、コンテナの特性を生かしていないし、流動費の節約は期待し得ない。これ等は今後の国際輸送上、十分の関心を払い改善に努めねばならないのである。

2-7 最近の実情

横浜市港湾局山下ふ頭事務所の昭和38年の“山下ふ頭概況”によると、同ふ頭における野積場のVAN使用状況は

年別	搬入			搬出		
	件数	個数	トン数	件数	個数	トン数
38年	1,197	10,364	126,105	2,545	9,919	123,945
37年	726	6,525	93,452	1,496	6,510	91,268
増加率	57	64	35	68	51	25

でこの1年間相当の増加を示している。これは恐らく各地のコンテナでも同様であろうと思われる。

3. 荷主側の利点

コンテナ使用、とくに完全使用によって荷主側の利点とする点は率ね次の通りである。

- (イ) 荷造包装費の節約
- (ロ) 海上運賃の低減
- (ハ) 荷物事故の防止
- (ヲ) 海上保険料の低減

これを検討すると次の如くなろう。

3-1 荷造包装費の節約

コンテナ使用の最も大きな利益は、荷造包装の簡素化による荷造包装費の節約である。コンテナは、言わば外装に当るのであるから発荷主の戸口から、着荷主の戸口までの一貫コンテナリゼーションが実施される場合においては

- (1) 積卸、荷役作業中の衝撃防止により
- (2) 積輸送中の圧力、摩擦などが直接貨物に与えられない。
- (3) 湿気が防止される
- (4) 鎖錠封印が完全である。

などによって、事故が防止されるので、荷造包装は、極めて簡易化され、また木箱を使用のものはダンボールに、また同じダンボールでもその強度を落し包装費の節約を図ることができる。

ある電機製品についてジャパン、バン、ライズ株式会社菅野恒雄氏の試算されたところを引用させていただくと次の通りとなる。これはコンテナ使用によって、木箱を廃止し、ダンボール箱のみとしたものである。

従来、1セット宛、複ダンボールに入れこれを12セットにまとめ0.5インチ松板材輸出包装とする。重量334ポンド、容積145呎³ (23×40×23インチ)、包装費用、個数セット当り160円、外装210円1呎³ 当り、(内装は変化しないものとする) 使用コンテナ300セット、外容積380呎³ (内容積320呎³) のもの1個

経済比較

種別	木箱	コンテナ
個装包装費	160円×300セット=48,000円	48,000
外装費	210円×362.5呎 ³ =76,125円	—
コンテナ回送費	—	トラック 雑費 1,000円+873円=1,873円
コンテナ借料	—	3,700円×4期=10,800円
引取費(含積込料)	トラック 入野費 2,500円+400円=2,900円	2,500円+400=2,900円
合計	127,025	62,573

(コンテナ借料は9トンコンテナ1期(15日)2,700円を往復とも4期として計算)

これによると300セットで荷造包装費は127,025円-62,573円=64,452円の節減となる。即ち49.3%である。

これを1セットにつき計算すると14円84となる。

この外にコンテナとすれば、宛名標記の必要が無くなるから、その手数の節約も大きいであろう。

通産省のF O B価格に対する包装費の割合は3.3%（1957年調査）となっている。その後もこの割合はそんなに変わらないようであるから一応この割合によると、昭和36年の米国への主要品目の輸出金額は611,672千ドルであるから、その荷造包装費は一応20,186千ドルとなる。仮りに前例の49.3%の1/2、25%を節約し得たとすれば5,047千ドル（1,817百万円）の節約となる。これは価格の0.9%にあたる。自由貿易下の今日0.9%といっても重要な問題であろうと思われる。

3—2 海上運賃の低減

海上運賃は容積（40呎³=1トン）として計算される。従って従来木箱包装で輸送したものをダンボール化すれば、それだけ容積は少くなる。例えば2尺×尺1××1尺=2才の内容物を包装した場合その容積は

ダンボール包装 2.14才

ワイヤバンドボックス 2.27

5分板木箱 2.54

仮りに5分板木箱をダンボール化したとすればその容積は16%の節約となる。仮りに10%減としてもその運賃上に及ぼす影響は大きいであろう。

コンテナ使用の場合の運賃比較をジャパン、バン、ライン株式会社菅野恒雄氏の推算によると次の通りである。即ちある電機製品300セットの横浜、ロスアンゼルス間にについて

	従来の方法	荷主所有コンテナ	船会社所有コンテナ
海上運賃率 (1トン当たり)	17,640円	17,640円	17,640円
重量 (ポンド)	8,350	6,600	6,600
容積	362.5呎 ³	320呎 ³ ×0.8=256呎 ³	0.8呎 ³ ×300セット 240呎 ³
(換算)	9.0625トン	6.4トン	6.0トン
海上運賃	158,231円	111,744円	104,760円
1セット当たり	527円44	372円48	349円20

これにより、従来方法と較べて荷主所有コンテナの場合は154円96（527円44-

372円48) また船会社所有のコンテナの場合は178円24 (527円44-349円20) を節減される。これは主として荷造の容積節減による節減である。こうした節減は、荷主について利益となることが大きい。

次に“海上コンテナー輸送の現況と問題点”(運輸省第二港湾建設局企画課)は、昭和36年11月の刊行であるが、これに電気器具類と玩具類の各50M Tが“従来の方法”と“コンテナ”的各諸掛が詳細に検討されている今その輸出を見ると次の通りである。

諸掛費目	電気器具類		玩具類		備考
	従来	コンテナ	従来	コンテナ	
荷造費	309,270	—	286,000	—	荷造は木枠梱包とし、そのための容積増加を20%とする
普通倉庫入庫料金	11,690	9,730	9,886	8,243	
倉庫保管料金	30,218	28,050	22,210	21,000	
普通倉庫出庫料金	11,690	9,730	9,886	8,243	
通関手数料金	1,500	1,500	1,500	1,500	
上屋搬入料金	13,200	11,000	11,100	9,250	沿岸荷役料
検数料金	2,400	2,400	2,400	2,400	
上屋保管料金	2,940	2,450	2,340	1,950	1週間
上屋搬出料金	13,200	11,000	11,000	9,250	沿岸荷役料
検数料金	2,400	2,400	2,400	2,400	
貨物経費小計	398,508	78,260	358,822	64,236	
プール搬出料金		8,120		8,120	
検数料金		1,260		1,260	
仮陸揚VAN船積申請料		1,500		1,500	
陸上運送料金		4,000		4,000	横浜地区の例
検数料金		1,260		1,260	
VAN卸し料金		8,120		8,120	
沿岸荷役料金		8,120		8,120	
VAN償却費		58,330		58,330	製作費を70,000円とする
VAN経費小計		90,710		90,710	

諸掛費目	電気器具類		玩具類		備考
	従来	コンテナ	従来	コンテナ	
VAN詰め料金		11,000		9,250	
船積手数料	26,640	22,200	24,000	20,000	
船内荷役料金	12,600	9,100	11,280	6,500	
海上運送料金	1,269,000	1,057,500	588,600	490,500	
船内経費小計	1,308,240	1,099,800	623,880	526,250	
総計	1,706,748	1,268,770	982,702	681,196	
従来方法=100	100	74	100	69	

各種料金を総合して工場出しそり着港までが電気機具で26%、玩具類で31%の節約となる。（着港より着荷主の窓口までの節減は更に大きであらう）

3-3 荷物事故の防止

1. 荷物の破損、減量事故の原因は、積卸の荷役作業における衝撃が最も大きいと言われる。コンテナ使用の場合は（理想的な形態においては貨物の検量及び税関検査を除いては、荷受人の戸口で開封取卸されるまで）貨物には手が触れないし、鉄道トラック船、船の積換え作業は何れも機械作業で衝撃を与えた重圧を与えることは殆んどない。これに反して従来の方法では、荷送人の戸口でトラックに積む、乙仲倉庫でトラックより卸し搬入する。本船持込のためのトラックまたは艀積、本船側におけるトラックまたは艀よりの取卸、ワインチによる本船積本船内積付、ワインチによる本船卸し、本船側におけるトラックまたは艀積、乙仲倉庫におけるトラックまたは艀よりの取卸搬入、配達のためのトラック積、荷受人戸口におけるトラック卸しの各作業、通算11回の積換は必要とする。その種の衝撃は何れも非常に大きなものが予測される、コンテナは“大形”のために積替作業は全部“機械化”され、衝撃は殆んど考えられない。また船倉内の積載は底に置かれると、高さ6M位まで高積みされるので、1平方米に6トンもの圧力がかかり、船の動搖によって、その貨物の受ける圧力は更に増加する。これでは普通のダンボール包装では荷痛みするのは当然である。また船積の際湿気を受けることも少くなかった、日本のような雨の多い国では雨中荷役がやむを

得ないのであるから、これらも湿気を招来する恐が十分にある。これはコンテナ（完全に防湿の）によって防止できる。

2. 盗難事故の防止

盗難事故は

A 貨物の外部損傷によって、容易に内部に手を触れることがある。

B 容易に開梱できる。

などの場合に起り易い。とくに日本から米国へ輸出される高価な雑貨については、こうした事故を惹起し易いのも当然であろう。コンテナの使用によって、鎖錠及び封印は完全であるので、こうした盗難事故は十分に防止できるものと思われる。

3. 濡損、湿気及び汚損の減少

正常なコンテナ輸送によれば、貨物は“一回の戸口から他国の戸口まで”コンテナに収められたままで輸送されるので雨中荷役や甲板積とされても濡損や湿気による損害及び汚損はさけられる。

3-4 海上保険料の低減

貨物の海上保険料は、輸送の安全性に対し着港価格を基準として計算されるのが普通であって、コンテナ貨物の荷物事故減少に伴い安全性が確保されるのでその保険料は当然に安くなる。また一方、荷造包装費や海上運賃の節減によって、着港価格は低廉となるのでこの面でも保険料金は減少する。この両方を加算すると、保険料の低減は当相額となると思われる。

この点については、未だ各社とも、それ程には考えられていないが、例えば内航の例でも、本土北海道間では普通貨物が30%の割増が、コンテナとなれば15%位の割増となろうということであることを考えると、その低減額が相当荷主側に有利であることが想像される。

4. 海運会社側の利点

一方海運会社側においても、コンテナ、その完全使用を理想として、次の如き利点が考えられる。

イ 荷主側の利点に伴い、集貨力が強化される。

ロ コンテナ専用船の使用は、従来船よりも有利である。

ハ 荷役費が節減される。雨中荷役が可能である。

ニ 貨物事故が減少する。

ホ 甲板積ができる。

ヘ 船内清掃費などを節減できる。

これを細目すると次の通りである。

4-1 荷主側の利点に伴い、集貨力が強化される。

この点については、わが国の海運業者が米国の業者に較べて、著しく立ち遅れた感があり、第三者的に見れば、やむを得ず追随しているように思われる。

4-2 コンテナ専用船の使用

従来の海上輸送方法とコンテナ方法を船舶の面より見ると次のように算定される。（海運403号、土井進一氏による）横浜ニューヨーク間について。

種 別	従 来 船	コンテナ船	備 考
資 本 費	千ドル	千ドル	
船 値 (隻)	13,100	14,400	
船 団 所 要 隻	5	3	
所 要 資 金	65,500	43,200	
同 上 償 却 費	4,647	3,065	
コ ン テ ナ 所 要 数	0	3,500	700×5
〃 資 本 費	0	7,000	
〃 償 却 費	0	1,190	
陸 上 荷 役 諸 設 備	0	1,600	
〃 償 却 費	0	195	
総 所 要 資 本 費	65,500	51,800	79%
船 舶 諸 経 費			
船 舶 償 却 費	4,647	4,450	
船 員 費	2,760	1,656	
食 員 船 粧 費 な ど	200	120	
修 繕 費	500	300	

種 別	従 来 船	コンテナ船	備 考
船 用 品 費	240	156	
保 險 料	1,075	702	
店 費	1,500	1,500	
小 計	10,922	8,884	81%
運 搬 経 費			
荷 役 費	13,630	4,930	
タ ー ミ ナ ル 費	1,000	1,000	
燃 料 費	1,155	1,170	
港 費	360	249	
そ の 他	125	75	
小 計	16,270	7,424	46%
総 計	27,190	16,300	60%
運 貨 収 入	23,610	23,610	
利 益	— 3,580	7,310	
利 益 率	— 5.5%	14.1%	

即ち従来方式によれば 5.5% の赤字であるがコンテナ専用船方式によると 14.1% の利益を計上することができる。その最も大きな差は荷役方式の差異によって、一運般の日数を短縮することができて従来方式では 5 隻を要した船団を 3 隻で輸送をなし得るためである。従って、1 隻当たりの船価はもと論コンテナ専用船は高いが、総体では専用船の方が安いのである。しかし一方においては、コンテナ荷役設備など 8,600 千円の投資を要する。しかしこれによって 13,630 千円の荷役費は 4,900 千円に節減し得られるのである。

4-3 荷役費の節減

コンテナ船と従来方式による荷役能率の比較を見ると次の通りである。（海運 403号 土井進一氏による）

種 別	従 来 船	コ ン テ ナ 船
荷 役 貨 物 米 国	往9千トン復7千トン	コンテナは往80% 復65%
1トン当たり平均荷役費	9.0ドル	普通 8.28ドル コンテナ 2.90
全荷役費用(ドル)	144,000	69,530
コンテナ詰込取出費	0	14,600
ターミナル取扱費	0	400
コンテナ貨物補償費	0	11,700
合 計	ドル 千円 144,000 (51,800)	ドル 千円 96,230 (34,600)
日 本		
1トン当たり、平均荷役費	積 荷 230円 揚 荷 205	〃 168 〃 147
全 荷 役 費 用	3,500千円	2,540千円
荷 待、荷 繩 な ど	700	130
コンテナ取扱費用	0	2,560
合 計	4,200	5,230
総 計(米、日)	56,000千円	39,830千円
同 上 比 率	100	71.2

即ち日本、ニューヨーク間航路において、従来船ならば、56,000円を要した荷役費が専用船ではなくても、往路で80%、復路で65%をコンテナ化した場合の経費率総額の比率は、28.8%を減少している。しかし、これを細目に見ると、荷役費が大きく節減されるのは、労務費の非常に高い米国においてあって（それ故にこそ米国ではコンテナの使用の増進がすすめられるのであるが）日本においてのみでは、コンテナ扱費用を加えると若干事情を異にしよう。

“海上コンテナー輸送の現況と問題点”によると船内荷役労務者1人当たりの荷役量を米国側の例によって見ると、普通雑貨の場合、従来の荷役方法によると1ギヤング12人1組として組で、1時間当たり平均荷役量270Mtであるに対し、コンテナ船では、4人1組、4組で1,380Mtの荷役ができるということであるから、1人当たりの荷役量は

従来船の荷役 1.9トン (270トン ÷ (12×12))

コンテナ船 86.3トン (1,380 ÷ (4×4))

これは、自動化したガントリー、クレーンの使用に依るものであるが、1人当たりの能率は倍となる。従って労務者数は大いに減少することができる。労務者不足の著しい米国としては、この点が大きな魅力であろう。日本においては、普通雜貨荷役の構成人員は、米国よりも約50%方多いということであるから1人当たりの能率向上はもっと大きいものと推定されよう。

また、従来の荷役作業では、1個宛トラックから運んでパレットに積み、フォークリフトで扱うこととなる。ジャパン、バン、ライン会社菅野恒雄氏の計算によると、電機器具300個240呎³ (6トン換算) の貨物を本船積卸には30分を要する。今フォークリフト1時間当たりの経費を800円、労務者1人1時間当たりを200円としてみると

A 荷役費

3人の労務者、荷役時間30分とする (200円×3人) ×0.5時間 300円

B パレット作業

2人の労務者、フォークリフト15分を要するとすれば

(200円×2×15/60) + (800円×15/60) 300円

C コンテナ荷役

これに対し、コンテナ荷役はフォークリフトのみ5分にて足りる

800円×5/60) 67円

即ち従来の荷役ではA+Bの合計600円を要するに対して67円で足りる訳である。人件費の高い米国における荷役費が更に大きな差があることは想像にかたくない。

一方において荷役時間はA P Lの実情を見ても、25トンコンテナの積込、取卸は2分30秒から3分程度で終っている。

4-4 貨物事故が減少し、損害賠償費が節減されることは、荷主側の利点とするところと同じである。

4-5 甲板積ができる。

これも、コンテナにより雜貨にあっても甲板積が実施できる。

しかし、木製の日本型コンテナでは無理だとされている。

4-6 艣内清掃費などの節減

土井進一氏によるとニューヨーク航路では一航海当たり従来船では800千円が200千円に低減され得るものと推定されている。

4-7 総合経済性

このように、コンテナ船は従来船に比して有利と想定されるが、この有利性は碇泊日数の削減と荷役費の節減に負うところが多いのである。従って極めて長距離の航路を運航するとき、または荷役労務の安い港にのみ寄港する場合は却って従来船より不経済となることもあり得る。

米国の海上貨物輸送会議では、片道7,000浬以上の航路を14ノットで運航する場合は、却って従来船の方が採算上よいと発表されているそうである。

5. こうした利点にかかわらず何故飛躍的に伸びないか

こうしてみると、コンテナを使用することが、荷主にとっても、船会社にとってともに利用が大きいと思われる。しかしながら現実には、余りはなばなしく伸びていないのは何処に原因があるのかを考究してみる必要がある。

5-1 荷主側における原因

コンテナが荷主側にとって有利な点は、逆にこれを制御する面ともなる。

A 貨物量がまとまらないもの。

コンテナはある程度貨物量がまとまっていることを要する。1口当たりの量が少なければ、他の荷物との混載も必要となるがこれではその分離、配達また通関の手続も面倒であるから、荷主もこれを好まない。また荷役料金などは、3トンのコンテナも10トン、20トンのものも大した差がないから割高となるのは当然であろう。もしまだ満載とならなくても料金などはそう変りがないので、好ましい輸送とは言いえないであろう。

B 海上運賃が安いもの。

コンテナを船会社が所有する場合、空コンテナの回送は船会社の負担となる。また荷主所有の場合は荷主の負担となる。現在のようにコンテナが復路が空廻であるならば、往路の運賃または節約額に空廻の経費を負担計上する必要がある。従ってコンテナ輸送では運賃上採算のとれるのは、ニューヨーク航路では1トン当たり20ドル、サンフランシスコ航路では35ドルを越える貨物でなけれ

ば、好ましくないとされている。

一 8トンコンテナ1個をニューヨーク航路に使用する場合の1トン当たり経費は“海上コンテナー輸送の現況と問題”(25P)によると次の通り推算されている。

船舶諸経費	9.66 ドル
運航経費	5.28
荷役費	10.53
	米国での解装費を含む
償却費	3.36
計	28.83

従ってその利用は一応40ドル以上の運賃負担貨物とされる(コンテナ内容積を十分に利用し得ない場合も考えられよう)米国での解装費を含まないとすれば、荷役費は8.45ドルとなり、合計では26.75ドルとなる。

C 荷造包装費が余り節約とならないもの

コンテナ輸送で大きな節約となるのは、荷造包装費(外装費)が不用となるためである。従って、コンテナを利用しても、包装費を節約できない貨物にはコンテナの意味は少い。一方今日のように、船内まで商品を運びそこでコンテナ詰をするのでは、荷造包装費の節約はその余地に乏しい。従ってコンテナ化は進まない。

D 開装が容易であるもの

わが国のコンテナ貨物の輸送対手国である米国では、労働賃が高く、一方包装貨物、とくに木箱の開装には人手を要することが多くまた開装後の包装材料の処理上、軽易なダンボールを要請し、そのためにコンテナ使用を要望されることが多い。

E 盗難や損傷などの事故のおそれがないもの

コンテナが盗難や破損濡損などの事故を防止するために有効であるが一方こうした事故を惹起しない性質の貨物については、コンテナのこの特性はない。

F 荷役作業上コンテナとする要のないもの

コンテナは一つのユニット方式である。従って粉末などこうした方式を必要としない貨物は希望されない。

5—2 コンテナ輸送は、片道型となるのが殆んどである。

現在、コンテナ輸送は日本と米国間に殆んど限定されていると言っても差支はない。その場合日本から米国に使用されるものは多いが、米国から日本への使用は少い。

地 域	輸 出		輸 入		輸 出=100	
	個 数	ト ン 数	個 数	ト ン 数	輸 入 個 数	輸 入 ト ン 数
北米 太西 洋 岸	3,078	17,093	2,200	3,078	71	18
北米 太平 洋 岸	4,317	31,190	2,643	9,059	61	18
計	7,397	48,283	4,843	12,137	68	18

—北米太西洋岸、太平洋岸とも日本よりのコンテナ使用に対し、日本への使用は18%、5分1のに満たない（個数は空廻送があるために平均68%となっている）日本よりの輸出が雑貨など高価な盗難や事故防止などコンテナ利用の適品が多いのに対し、輸入には適品が少いためである。この片道が“空であること”がコンテナのこれ以上の発表を抑制する大きなブレーキである。

—輸入品目をみると非鉄金属類のスクラップといった一寸コンテナ貨物としては、考え得ない貨物までも含められているのは返路を何とか利用しようとする苦悶の現れであると思われる、またこれに対して空コンテナを折たたみ式として、船内のスペース占有を少くする方法もないではないが、そのために余分な“折たたみ技術及び労力”を必要とし、また折たたみ及びその組立の際損傷する懼れがあり、反って好ましい方法ではないとされている。

5—3 海運業者側としてはコンテナ専用船には進み切れない。

コンテナの効果が十分に發揮できるためにはコンテナ専用船の建造が必要である。しかしこうしたコンテナ専用船については、海運会社としては、決して積極的ではない。

5—3—1 建造費が膨大であること。

米国のA P L会社のコンテナ船 P. LINCOIN 及び P. TAYIOR は建造費が67億円と云われている。これはまことに膨大な建造費で、わが国海運界の採算ベースに合う最大限の建造費は1万トン級で20億と見られる（海上コンテナ

一輸送の現況と問題点59P) このように巨額な経費を要するのは大きな誤りと言わねばならない。

土井進一氏(海運403号)によると“米国の試算では、コンテナ船の建造費は、同型船より増加とされている”として単価を“従来船1隻13,000千ドル(47億円)、コンテナ船1隻14,000千ドル(52億円)として計算しておられる(前掲海運会社側の利益参照)、ただその場合従来船が5隻を1単位とするに対し、同量の貨物を輸送するためには3隻をもって足りるとするので、従来船5隻の新造費65,500千ドルに対し、1隻宛700個のコンテナ、その1個の製作費2,000ドル、これを3,500個として、7,000千ドル、更に陸上荷役諸設備として1,600千ドル、計51,800千ドルとなり、従来船の建造に対し13,700千ドルの減少となるのである。これ等は荷役費の節減により、これを償却できる訳であるが、その必要な投資額は余りにも大きい。

5-3-2 それだけの貨物があるかどうか。

コンテナ貨物は漸次増加しているが、現実においては、全く急激な増加は無理と見られる。

一最近の実績は未詳であるが、横浜港湾関係者の話では、漸次増加しつつある程度とのことであった。

従って海運関係としては急激に大きな投資を必要とする新しい設備を積極的に進めることは現状よりしては困難と思われるのが業界の考え方である。

5-3-3 建造しても米国以外には使えない。

現在は全く米国に対するのみである。今後歐州関係で増加はあるにしても未だそれは遠いのではないか。米国の貿易が今後どう推移するかであるが、雑貨貿易が飛躍的に増加するのでなければコンテナ船建設などには積極的にはなり得ないのが現実である。

5-4 海運業者としては現状では失う方が大きい。

海運業者にとっては、米国における荷役料金の節減は別にして、当面において大きな利益は考えられない。反って失う方が大きい輸出貨物における主要諸掛りと従来輸送との増減を見ると(電気器具類50トン)(前3-2掲の推算より計算)

諸 掛	荷主要請コンテナ		船主によるコンテナ		備考 -は節約を +は負担増を示す
	船主負担	荷主負担	船主負担	荷主負担	
荷 造 包 装 費		- 309,270		- 309,270	
港 頭 で の 諸 掛		- 10,978		- 10,978	
港頭及での J A N 諸掛		+ 32,380	+ 32,380		
船 積 手 数 料		- 4,440		- 4,440	
船 内 荷 役	- 3,500		- 3,500		
V A N 詰 費		+ 11,000	+ 11,000		
港 湾 諸 掛 計	- 3,500	+ 27,962	+ 39,880	- 15,418	
海 上 運 貨	+ 211,500	- 211,500	+ 211,500	- 211,500	
V A N 償 却 費	+ 58,330		+ 58,330		
合 計	+ 234,830	- 492,808	+ 309,710	- 536,188	

即ち荷造包装費の節減を加味すると荷主側の利益は50万円前後で大きいが、海運業者としては運賃減収を考えると損失である。

一運賃は中味の容積及び重量で計算されるが、普通コンテナの全容積を利用するることは難かしく（貨物は内容積の85%を利用するのが最高で外容積の75%となり、普通60%と言われる）それだけ運賃が減収となろう。

一利益は荷主に多く、本格的にコンテナ専用船を造り全面的に荷役費が節約されるのでなければ、海運業者には大して得られるところがない。従って現在では単に“荷主の利益のため”であり当初荷主に対して余りサービスし過ぎたという考えが一部にあるようである。

一荷主がコンテナ詰めを要請する場合には港頭におけるVAN経費及びVAN詰め料金を負担する。その額は50トンで44千円程度である。

5-5 混載ではコンテナは延びない。

従って、当面は海運業界としては大きなリスクを犯して、コンテナ専用船を建造することには踏切れないのが現状と言える。

コンテナ専用船が近い将来なお見込ないとすれば、大型コンテナは外国船に依る外ない。日本船は小型のコンテナを船艤積にして一般貨物と混載するか。せいぜい一部をコンテナ使用に当てるセミ、コンテナ方式でとする外はないであろ

う。

一般貨物を混載するためにはコンテナは船舶の中央部の最も良いところにしか積めない。これは船艤利用、荷役などから見て好ましいことではない。一本船の従来の積込に較べて50—60%位のデッドスペースを生ずる（コンテナの数などにもよるが）と言われ、それだけ荷積ができない訳である。例えば舷積はだ円形となっているから、従来の積み方ならば、それに適した貨物を配置すれば良いが、直線的なコンテナでは、どうしても利用し得ない隙間を生ずる。

甲板積は、日本の木製コンテナでは無理だと言われている。

荷役については、僅かのコンテナ積込のために特別なギヤングを編成することもできないので、殆んど人員的にも時間的にも節減は考えられない。従って、こうした従来積と混載する限りコンテナ輸送は海運事業に寄与するところが少く、この面からも自発的な発展は期待し得ないものと思われる。

5—6 コンテナ自体の問題

コンテナ輸送の発展をチェックする問題と一つに、その所有がある。陸上輸送では、鉄道、自動車を問わず、コンテナは輸送業者の所有である。従って、“空廻送”は業者の当然の負担である。海上場合も同様であるのが原則であろう。従って海運業者としてはその所有をちゆうちよしたようであるが、この制度を進めてきた米国では海運業者が所有し、そのサービスとして実施されてきたので日本でもこれに伴はざるを得なかった。その運用が著しく片荷となり、復路は殆んど“空廻送”とならざるを得ない実情では、これを海運業者のサービスに委ねることは“辛い”と言えよう。しかし一方においては、米国業者の推進に刺激され、他方荷主側からの圧し上げによって、コンテナを所有し、取扱ざるを得ない立場にあるものと思われる。従って、

- 1 米国業者の所有は大型で60トンなどの大きなものがあり、その外測も大体8呎×8呎に幅、高さが一定しているに対し、日本船は7.8トンが中心であることは、前掲実績の通りである。しかも日本海運業者所有のものは、その寸法がマチマチであって、何の統一もないのは余りに対照的である。
- 2 米国コンテナがこのように大きいことは、その荷役が全く機械による一貫

作業であり、船内の設備も整っているに対し、日本船では船内は混載であり、その作業も一部は手荷役と言われる。大型と小型では内容物の利用度によって異なるがその単位当たりの経費は大型の方が小型よりも少く有利であるのは当然である。

3 米国コンテナはその96%までが鉄鋼、アルミ製であるに対して、日本コンテナは95%までが木製（合板製）である。アルミ製が木製の10倍、鉄鋼製は2倍と言われることを考えると。この両者間の対照も大きい。これ等は資本力の差というよりはコンテナに対する考え方の相違を明らかに示すものと思われる。

一業者の話では7.8枚をハリ合せた合板製コンテナは、鉄製に劣らない強度があり、また一部が破損したときは“クリヌイ”修理することができ便利だそうである。

4 貸コンテナ会社が各地に造られつつあり、この制度は漸次その利用が増加しつつある。

5 現在荷主自らが所有するコンテナは殆んどない。

5-7 港湾設備の問題

現在日本の港湾設備は著しく遅れている。コンテナ輸送のためには、将来は“コンテナ”専用埠頭を必要とするであろうが、それまでにも

イ 大型コンテナを十分扱いし得るクレーンの設備（20—30トンの吊上能力をもち船舶舷側をこえて十分荷役のできるもの）を必要とする。現在は大型はもち論、小型コンテナも船舶のクレーンを使用している。

ロ 上屋は大型コンテナ二段積のできる位の高さと大型フォークリットの運転可能なスペースを必要とする。

ハ 岸壁と上屋の間は相当の広さを必要とする。現在はその間隔が狭いところが多く、大型コンテナの操作に支障しているところが多い。

ニ コンテナ集積場所として思い切った広さが必要である。現在はその場所が狭くこれを移動するにも困難であり、且雨ざらしのため、腐蝕、錆などを生じ損害を多くしている。

5-8 通関の問題

コンテナの開扉、貨物の詰込が、本船の舷側、野積場、とくに半数近くが本船内にて行なわれることは、全く“戸口から戸口へ”の一貫輸送を特性とするコンテナを“殺す”ものと考えられる。その理由にはいろいろとあるが、最も大きなものの一つは通関であろう通関については、私は全くの門外漢であるが“コンテナ”自体の通関と、中味の通関との二つにわけて考える必要があるようである。コンテナ自体、ことに一度外国へ行って返ってきたもの、更にこれを使用して輸送する場合にも、いろいろと複雑な手続が必要であるようだが、これは相当簡易化されようである。しかし中味の通関となるとなかなか多くの困難があり、これを発工場で通関手続や検査を受け、コンテナは施錠したままで着港に送られるることは容易でないと思われる。現在は発工場から発港に運び、手続や検査を受け、ここで、または荷役を終えて船内で詰込作業をしているのでその間の荷役中破損濡損、などの事故を生ずる場合も少くはあるまい。これを防止するためには“相当強度のある荷造包装を必要”とする。それではコンテナの利点である荷造包装費の節約、運賃の節減は全く得られず、コンテナ積のために船内スペースを使用できないという欠点ばかりが露呈する。

5-9 国内輸送もチェックする。

コンテナを本船内、エプロンなどで開扉、荷詰めする今一つの大きな理由は、背後の陸送とコンテナとがうまく結ばれない。つまりコンテナ（特に米式の大型コンテナ）をそのままでは鉄道、道路または内国航路で運べないためである。

コンテナの国際標準化を決定するための国際標準化機構（I.S.O）からの照会に対し日本の輸送について許されているコンテナの最大寸法を回答している。
(工業技術院標準部木歩士一郎氏論文包装技術) 64年2月号

道 路

トラック、トレーラー積の場合

	長さ (米)	幅 (米)	高さ (米)
外 测	3.24	2.3	2.3
内 测	3.14	2.2	2.05
容 積	14.15立米		
荷 重	5トン		

コンテナと道路台車とが着脱できる構造の場合

	長さ（米）	幅（米）	高さ（米）
外測	6.5	2,459	2,254
内測	6,406	2,296	2.076
容積	30.1立米		
荷重	10トン		

鉄道

	一般貨車	コンテナ専用貨車
幅（米）	2.4	2.3
高さ（米）	2.1	2.3
長さ（米）	7.1	3.24

船舶

幅（米） 2.2 高さ 2.1 長さ 2.3

となっている。これでは日本の小型コンテナは問題はないとしても8呎×8呎の米国の大型コンテナは2.44米であるから、日本のトラック、鉄道、船舶（はしけなど）ともに直通輸送には若干問題となる訳である。

6. それではどうすればよいのか。

コンテナ輸送の現状、その利害などを検討すると、わが国の海運事業が自らコンテナを専用船し、これを運用することは、このままの状態を以てしては困難であろう。従って、

- 1 当分はコンテナ利用は漸次増加する。大型コンテナについては米国船にまかず他ない。（そんなに急激に増加はしない）
- 2 そのためには、セミ、コンテナ方式によって輸送する。
- 3 港湾においても、コンテナ基地などの建設は行なわないが、荷役機械などを整備する。
- 4 鉄道、道路、自動車についても大型コンテナの直通輸送を実施し得るよう漸次設備を改善する。
- 5 コンテナの直通輸送を実施し得るよう通関手続を改正することが当面必要

であろう。

しかし、荷主の利益とするところは、貿易増進のため、国としても最も必要とするところである。また一方日本の海運事業確保のため将来好むと好まざるにかかわらず“雑貨はコンテナ専用船による時代”が来ることと思われる所以

- 1 コンテナ専用船をどのような型式とするか。
- 2 コンテナ専用船をどの航路に使用するか。
- 3 コンテナ専用船を何隻必要とするか。
- 4 コンテナ利用の貨物とその量の想定。

一将来の雑貨貿易の推移に大きな関係を有するのであるが、“海上コンテナ輸送の現況と問題点”の推定によると昭和35年度の横浜港より米国向貨物1,039千トン中425千トンがコンテナ化し得る貨物（同港よりの全輸出トン数についてみると1,176千トン）である。

- 5 日本におけるコンテナ基地をいくつどこにおくか。またどのような設備とするか。

- 6 コンテナ基地と国内主要部都市、工業地域とを如何に結ぶか。

一道路、鉄道などの整備と輸送施設の改善。

- 7 コンテナ規格の国際的統合。

- 8 国際コンテナの使用目的に即応する通関制度の改正。

などを研究し、その実現を促進するために各関係方面を網羅する審議会を設ける必要があろう。

こうした制度の実施は“私企業”の到底実施し得ることではないので、政府においては、その公共施設の整備を実施することはもち論、コンテナ専用船の建造（少くとも1船団）に対しては、補助的措置を講ずることが必要である。さらに進んでは、国際コンテナ方式実施のための国際会議の開催、国際協定の締結を必要とし、国際的な規格の制定を実現するよう努力する必要があろう。

こうして国際間にコンテナ規格が制定実施されるならば、国際コンテナのブル制度実施も決して夢ではないであろう。このためにはコンテナの管理機構も創立され、その計画に従ってコンテナの集配が実施され、コンテナの合理的な運用が行なわれることとなろう。（今日の国有鉄道の配車制度のように）また運賃料

金の精算などもこの機構によって実施され、全世界を結ぶ国際コンテナ網により各国間の経済の発展と平和増進に資するところお多大であろう。

なお日本の現実の問題として、ソ連のシベリヤ鉄道を経由するソ連及び欧洲各国との直通輸送もその実現は決して夢ではないと思われる。これは戦前、広く実施され、敦賀港がその港として繁栄したのである。そしてこれが実現するならば、その輸送は日本国鉄、ソ連鉄道を直通するコンテナとなるであろう。私達はその準備を今日からはじめても遅くはないと考える。そのためには幾多の問題があろうが、敦賀ナホトカ間のコンテナ専用船の就航、米原—敦賀間に新幹線鉄道の建設も必要となるであろう。

北見俊郎著

「アジア経済の発展と港湾」

中 西

ちかし
陸

(早稲田大学)

本書の著者、北見俊郎氏は関東学院大学助教授であり、日本交通学会ならびに日本港湾経済学会における港湾経済研究者の若手第一人者として自他共に許されている学究である。

著者は生粋の横浜人で、港横浜の国際的成長とともに成人となり、関東学院大学を卒業後、立教大学大学院で更に経済政策の研究をすすめ、母校に「港湾論」を担当されて今日に至っている。北見氏の港湾経済研究には今まで二つの大きなエポックがある。そのひとつは、港湾経済の研究を始められてから「国民経済と港湾」（1958年、日本港湾協会発行）を出版されるまでの期間であり、いまひとつは、この本を出版された直後より1962年にかけてアメリカを中心とする欧米留学と、帰朝後における積極的な論文発表の期間である。本書は氏のこの港湾経済研究の第二期におけるひとつの結晶であり、留学によって国際的視野を拡げた港湾経済のあり方、考え方の発表であると考えてよいと思う。

北見氏は、経済における港湾の研究が未開拓な分野であり、一般的に交通経済論においてこれがひとつの盲点となっている点に注目し、港湾経済の現状を総括的に国民経済との関聯において把握しようと努力され、その把握の方法において、経済発展に占める港湾の意義や役割を掘み、港湾経済理論の確立をめざしておられる。

この研究態度は本書においてもつらぬかれている。北見氏もこのことを本書の「まえがき」ではっきりと書かれている。すなわち、「ここでとりあげようとするアジア諸国の経済と港湾に関する考察も、経済における港湾の問題意識がどのようなものであるかをみるとともに、アジア諸国における港湾の現状をまずもって知ることが先決問題ともなる。そしてさらに、港湾がアジア諸国の経済発展の中でもつところの意義や役割について考察しなければならない。この書はそのようなことを中心としながらさらに経済発展の中でもつ港湾の問題点をみるとともに、アジア経済における港湾の性格にも及びたいと思う。さらにそれらを通じて、港湾研究における方法論のことについてもなんらかの基礎付けを与えるとするものである」と本書著作の目的を明確にしている。

本書は、9章、189頁からなり立っているが、著者の港湾経済研究の方法論を展開し、

前書「国民経済と港湾」の考え方を更に一步前進させて理論を展開させている。第1章、経済発展における港湾の役割ならびに第2章、マニラにおける経済と港湾から、第3章、シンガポールにおける経済と港湾、第4章、ベトナムにおける経済と港湾、第5章、タイにおける経済と港湾、第6章、ビルマにおける経済と港湾、第7章、セイロンにおける経済と港湾、第8章、インドにおける経済と港湾に至る合計7カ国の大貴重な「アジア諸国の港湾事情」と第9章最終章の「アジア諸国における経済発展と港湾」が本書の主要三部門を構成している。以下本書の内容を目次に従って簡単に紹介することとする。

第1章、「経済発展における港湾の役割」は三節からなり、第1節は「経済における港湾の本質」、第2節は「経済発展における港湾の役割」第3節は、「資本主義における港湾経済」からなっている。

第1節、「経済における港湾の本質」では、海運貿易と密接な関聯性と、日本における港湾の性格の特異化について述べている。海運貿易と港湾の関聯について、港湾問題が重要問題として研究の対象となり、活発な研究論文著書の発表がなされたのは、海運企業貿易の不況時ならびにその期待期と関聯がある点を指摘している。すなわち、1920～30年代における世界的恐慌の背景、1950年代以降における第二次大戦後の経済、国際貿易の発展と資本主義の本質的問題の提起が港湾関係文献の出版集中の時期であった。日本港湾の性格については、従来の交通ならびに経済地理における港湾の定義である海陸二面にわたる交通の連絡点ならびに結節点から発展し、海運の重要な Distributing Center または Shipping Center としての重要な性格を持っている点を強調し、自由港の問題を考察している。

第2節、「経済発展における港湾の役割」では、わが国における最近10ヶ年間における臨海工業地帯の造成問題と臨海工業地帯発生の経済的自然的必然性について論ずるとともに、資本主義の再生産過程と外国貿易の発展ならびに工業生産力の増大傾向を生む点を指摘している。さらにわが国の港湾が、港湾建設において資本を国家財政に依存することならびに、国家経済政策によって左右されるため、地域的格差を持つわが国地域経済をますます不均等にして行く働きを港湾が持つ点に注目している。

第3節、「資本主義における港湾経済」で著者は「海陸交通の結節点または連絡地」であるという従来の港湾に対する定義を原則的に認めながらも、常に港湾が国民経済の再生産過程においてどのような役割を占めるかという観点に中心を置くべき点を強調している。そして、港湾が商業港であっても、工業港であってもそのような港湾における取扱貨物の差や、取引形態の差からくる港湾の外的的概念にこだわることなく、現実の港湾にお

いてみられる経済活動が、ヒンターランドにおける経済構造の如何によって決定づけられる傾向をもつものである点を認識しなければならないとのべている。さらに、港湾は独立の産業部門であってよいとしてその理論づけを行っている。港湾は、港湾施設ならびに設備および港湾労働を生産要素として、「港湾用役」を生産し、その代価として港湾諸料金を取るものであるから完全に独立した経済生産部門としてよいのであるが、北見助教授は種々の疑問点や問題点を提起して、その確信を抱いているように見受けられるがはっきりと独立生産部門とすることに躊躇している。以上各節において、著者はわれわれの直面する経済機構内の港湾の諸問題から、経済発展と港湾基本的関係について考え、経済発展における港湾の役割また資本主義経済のもとでの港湾の性格、その意義を解明しようとして、立派な成果をあげている。このように港湾を把握しようとする著者の努力と理論の進展には尊敬の念を抱かされる。ただ、完璧のものを絶対的なものとするため、港湾経済を国民経済における重要なひとつの独立した個別経済として定義し、工業港の発展によって変化するわが国港湾の性格を今すこし浮彫りにすることが出来たならどのように他の港湾研究者に役立つかわからぬと思う。

第二の部門として、第2章から第8章に至る合計7ヶ国の「アジア諸国の港湾事情」は、文献、資料が皆無であったにもかかわらず、著者の常に変わぬ不撓不屈の努力によって、現段階における最大限の資料の入手と分析がなされ、多くの統計資料ならびに港湾の図による解明が克明になされている。今までアジアの中の隣国でありながら曖昧としてその実情を知ることの困難であったアジア諸国の港湾をこれ程理論的にまたはっきりと紹介した文献は他にない。今後アジア港湾の研究調査に欠くことのできない貴重な文献になることは間違ひなく、交通研究者はいうに及ばず経済政策の研究者にとっても重要なものとなろう。

第三部門にあたる、第9章、「アジア諸国における経済発展と港湾」は、第1章と同じく三節からなっている。第一節「港湾の発展と経済条件」第二節に「アジア諸国における港湾の植民地性」、第三節に「アジア諸国における港湾の問題性」を考察している。

まづ、第一節では、交通における港湾の意味と経済との関係を原理的に見るとともに、これをアジア諸国の場合について、港湾の役割がどの程度経済発展に占めるかについて考察し、また、アジア経済、社会の特殊性の中でもたれる経済開発計画が、従属的な貿易と工業化との関聯のうえで港湾にのぞんでいるものは何かを眺めている。

第二節では、アジア諸国港湾をもっとも特徴づける植民地的性格について、G. ミュルダールならびに J. H. ブーケを引用し、港湾都市と農村を構造的背景として、アジア諸

国の港湾都市の限界をながめ、ヨーロッパ勢力がアジアの主要港湾を保持するのは、アジア諸国の港湾、特に主要港湾が植民地的性格を残す港湾だからと結論している。

第三節では、第1章で提起した前提的事項との関係を再びとりあげ、わが国の港湾の問題性と、アジア諸国のそれを対比させ港湾の概念規定および問題点を指摘している。

以上本書の内容を簡単に述べて見たのであるが、この本の中には絶えず、経済機構、特に資本主義自由経済機構の中で、港湾がどのような役割を果たすかということを中心に、港湾の概念と定義を決定しようとする努力が払われている。港湾と言えば、すぐ港湾労働、荷役実務と考える従来の港湾経済の中で、湾湾をただ海陸交通の通路または結節点とする交通ならびに経済地理の概念を更に分析して、港湾を個別交通機関または個別生産部門として独立して考えようとする理論のうらづけがなされているが、そのように結論づけることにはある種の躊躇が見られる。しかし、著者の胸中には、その確信がはっきりと画かれていることは容易に推察できる。

それゆえ、本書はただアジア諸国における港湾の貴重な文献となるばかりでなく、港湾経済の理論組立てに尽力している港湾研究者にとって、常に欠くことのできない文献となることであろう。

（A5判 196頁 1964年3月25日発行
（定価 650円
発行所 アジア経済研究所（東京、都新宿区市ヶ谷本村町42）
発売所 東京大学出版会（東京都文京区本富士町1））

「北海道の港湾荷役労働」

寺 谷 武 明

(横浜市立大学)

日本経済の高度成長は、在来の労働力過剰の現象を解消はじめ、豊富な過剰労働人口に依存していた港湾運送業も、急増する労働力需要に対応できず、労働不足を露呈し、昭和36年の船ごみ現象を機に、一挙に社会問題化したことは周知のとおりである。一般産業のはなやかな繁栄のかけにかくれて、とかく社会の片隅におきわすれられた港湾労働問題が、経済成長の大きな隘路となり、その変革、諸対策の検討を必要とするようになった。港湾労働は、一般的に、封建的・前近代的な古い身分関係を濃厚にもつものとして、特徴づけられてきたが、いまや、その近代化、体質改善を促進することは、港湾運送業にとって必須条件となり、また労働組合側の切実な要求であり、根本的には、日本経済の要請するところである。

かくのごとく重要な港湾労働の現状把握や認識も、歴史的分析に支えられてこそ、完全のものとなる。しかるに、港湾労働者は社会の底辺として抑圧され、港湾運送業界は、特殊な伝統と因習にとざされてきたから、基礎的な資料の整備、蓄積にいちじるしく欠け、歴史的な資料もきわめてとぼしい。このような空白を少しでもうずめ、研究者の期待にこたえようとしたのが、道立総合経済研究所の刊行による本書である。本書は、同研究所が、北海道の港湾労働事情について、戦前戦後の推移を会社側関係者と労働組合関係者とにわけて、昭和37年9月より11月にわたって、別個に座談会を開催した記録をタイプ印刷に付したものである。いわば、資料が新しくつくりだされたのである。

北海道の港湾のうち、具体的には、小樽、室蘭、釧路の港をとりあげ、港湾運送業者、労組責任者、職業安定所等の関係者を集めて、各自の体験談を通じて、往時と現在との問題のつながりを、それぞれの立場から語らしめている。このような企画は、きわめてユニークであり、その実現は、各関係完公庁、業者の協力を得られやすい有力な地方自治体の直属研究所にして、はじめて可能であるといえよう。

本書の内容目次は、つぎの7項目より成り、頁数は2段組244頁である。

1 小樽港における港湾労働の回顧（長老座談会）

- 2 小樽港における港湾荷役業とその労働事情の今昔（会社関係座談会）
- 3 小樽港における港湾労働実態と労働組合運動の展開（労組関係座談会）
- 4 室蘭港における港湾労働事情のうつりかわりと現在の問題（会社関係座談会）
- 5 室蘭港における港湾労働事情のうつりかわり（労組関係座談会）
- 6 釧路港における港湾労働の今昔と問題点（会社関係座談会）
- 7 釧路港における港湾労働の実態と現在の問題を語る（労組関係座談会）

以上の目次のごとく、港湾労働問題について、逆の立場にある経営者と労組の二つのグループにわかつち、座談会を開いているのは、大きな特色である。これに、本道でもっとも港湾労働の歴史の古い小樽について、長老の座談会をくわえている。

座談会のテーマは、石炭・雜貨荷役業者の変遷、業態の概要、港湾労働の実情、賃金支払の方法、労働力の充足状況、港湾労働者の社会評価・気質・生活慣行、戦後の労働運動の展開、現在直面する港湾労働問題等々であり、それぞれの港の具体的な姿が、多くのエピソードとともに、生き生きと述べられている。以下、内容の若干を紹介して参考に供したいと思う。

戦前の六大港で、日雇の雇入れにさいしてみられた、人権抑圧的なタコ部屋的なものは、北海道ではなかったようである。内地のごときボス、手配師は存在しないが、室蘭ではボースンと呼ばれる監督が就労者を指名する権限をもつため、相当なにらみをもち、労働者を酷使した。暴力は用いないがこのような生活にひびく指名権を武器にしたのである（149頁、151頁）。飯場は会社で雇用するという承諾があつて、はじめてそこへ入る仕組なので、タコ部屋とは異なるという（121頁）。飯場（「部屋」ともいう）へはいると、「丸番号」がつき、常用化されないが、日雇いの直行形式になる。賃金は現金でなく切符でもらい、それが市内の商店に現金同様に通用したから、飯場の親方から前借りをもらう必要はなかったのである（122頁）。親方は、一日いくらの飯場賃を徴収するのである。小樽では、ボスの介入は昔からない。なん人か手先をもつ者はいても、便宜上つながっている仲間にすぎないという（53頁）。釧路では、組の親方が、今の職安の役割をして、賃金を支払って人を集め、自分の飯場へ入れ品物代などでピンハネをしていた（193、195頁）という。小樽の特色は、港湾作業に従事する日雇群のほかに存在した木材積取人夫である。樺太、沿海州に木材の積取りにいく人夫をいうが、その溜り場がいわゆる「下宿屋」である。「下宿屋」の親爺が、人夫を下宿させ、積取船に周旋する。ピンハネとともに下宿料も入る、品物も売れる。下宿人が積取船に乗ると布団を貸し、布団代をとることができる。こうして、仕事のない間は、下宿させて、夏の積取船から帰ってくるまでは、前貸

しのようなかっこうである。積取人夫はからだは拘束されていないが、風太郎の存在であった。冬になり仕事がなくなると、この連中が小樽の下宿屋に居つき、港湾作業の日雇の雇入れを圧迫した（16—7頁、22頁）のである。

北海道では、暴力団、やくざとの結び付きが、比較的弱く、タコ部屋、土方部屋のごとく、逃散防止に暴圧拘置策を用いて、労働者を暴力的につなぎとめておく親方制度がなかったことを、3港の関係者が発言している。

もちろん、組や部屋、飯場の存在は否定していないが、暴力的ではなかったようだ。港湾労働者は、「けがと弁当は自分持ち」といわれ、朝は5時より制限なく働かされ、残業手当もつかず、過酷な労働条件のもとで極端な長時間労働を、強いられていたのは、内地諸港と同様である。低賃金のため、共稼ぎが多く、未亡人など、女子労働者は軽作業に多数働き、大きな役割を占めていた。小樽では、戦後労働基準法で禁止されるまで女子のウインチマンもみられた（56頁）。女子の賃金は男子に比して、3割から5割安かったのである。

戦後、各港湾に労働組合が結成されて、港湾労働者の発言力は強まり、労働条件は改善されてきたがまだ十分とはいえない。各港湾の労働組合が現下の問題としているのは、長時間労働の短縮、夜荷役の廃止等の労働力の保全を目的とする労働条件の向上と、タイムの賃金で生活可能な待遇の要求である。これらの条件が、積極的に改善されないと、いっそう港湾労働は魅力のない仕事として、新規労働力が確保されなくなる。現在の港湾労働者自身が、肉体をやすりにかける労働体験から、ほとんど子弟は、自分のあとを継がさぬと、一致して発言しているのは悲痛である。

なぜ、長時間労働が行なわれるのか。それは船主の圧力で、ステベ業者は採算がとれなくて、夜荷役を強行せざるをえない。船主は、早く荷役をすませ、船の回転を速めたいのである。労働者側にも、低賃金のため長時間労働の残業手当をあてにする傾向があり、この面からも、時間外労働の短縮は賃金の改革へとつながっていく。

低労働条件の原因是、ステベ業者が荷役料の公示料金を守らぬからであり、料金のダンピングのしわよせが、低賃金、オーバータイムの作業という形で労働者へかかってくる。さらに、業者間の過当競争がはげしいため、ダンピングに追いつまれ公示料金も有名無実化している。それゆえ、業者が公示料金を守ることが、港湾労働者の生活向上と密接に関係がある。しかし、港湾運送業界では、力関係においてステベ業者は対等の立場になく弱小であり、船主、荷主の圧力がひじょうに強く、そのため労働条件はよくならないのであり、この仕組みを改めねばならない（177頁）という。港湾運業機構の根本的改革をまた

ねばならない。この実行はきわめて困難であるから、対策としては、過当競争をさけるため、港湾作業を一港一社もしくは数社に統合して、荷主への力を強めることや、料金ダンピング止を防ぐため、集金窓口を海運局等の適当な官庁にするのも一案である（179頁）と。

労働環境の劣悪なことと低賃金のため、新規学卒者は港湾労働者にはなりたがらず、労働力の補充がむずかしくなっており、労働者の平均年令が高くなっている。労働力の充足のためにも、賃金の大幅なベースアップが必要であるが、弱小ステベ業者相手では、それも必ずしも可能ではない。たとえば、室蘭の富士製鉄の下請作業会社の場合、物価の上昇にもかかわらず、仕事の請負単価が一銭もあがらないだけでなく、逆に単価の切下げを要求されている。労組も、こういう状態がつづくと、会社は賃上げを認めることができなくると懸念している（175頁）。これを裏書きするように会社側でも、同様な心配をしている。急速に拡大発展する鉄鋼業と、旧態依然のステベ業者との格差は開く一方である。労働条件を改善するにも、作業単価はあがらないから、毎年確実に上昇する原価の大部分をしめる労務費を、いつかは受けとめられない時が来る（171頁）。したがって、魅力ある職場をつくり、新規労働者を吸引するにしても、労使共に対荷主の圧力という壁にぶつかるから、一業者内の努力には限界があると思われ、深刻な問題を投げかけている。労組が指摘するように解決には、ステベ業者一社では不可能であり、全体がまとまって協力同調し、労働者の統一団結が必要であり、これなくしては、残業の廃止等の労働条件改善も、賃金上昇も望めないことがわかる。

関係官庁への希望としておもしろい例がある。釧路のある組合委員長の発言に組合に関係して16年間、一度も労働基準監督署の偉い人と話し合いをしたことはない。おそらく各社の労務担当者と話し合いをしているのであろう。日本の監督官庁は業者のための監督官庁であって、われわれの実際の声を聞いてくれるものではないと思う（236頁）と。手しきりらしい官庁への不信表明である。業者も、釧路で求人する場合、門前雇用が多く、職安を通じることはほとんどない。職安紹介では人を集めるのがむずかしい（205頁）とすら断言している。日本の官庁も末端では、業者、労働者両方から期待されることではなく、あまり効果的な役割をはたしていないようで、寒心にたえない。

以上、北海道の主要港湾についての興味ある座談会から、筆者が関心をもった箇所を、若干ひきだして紹介したが、内容は豊富であり、これに尽きるものではない。片言隻語に、価値のある発想や評価がみられるのである。本州の六大港と比較して、北海道の港湾労働事情が、封建的労働関係の色彩が稀薄であることや、石炭荷役が戦前大きな比重をも

ち、厳冬という内地とは異なる自然的悪条件にあるため波動性が強いこと、石炭が斜陽化して、北海道の対象荷役も変化し、それに対応して労働者の性格も変らざるをえないことなど、有益な指摘が多い。われわれは、六大港を中心として、「港湾」を考えがちであるが、本州の大港とは成立事情を異にする北海道港湾について、知識を深めることは、「港湾」の内容を豊かにする意味で、大きな意義があるとおもう。このような地味で真摯な努力を惜しまない道立総合経済研究所に敬意を表する次第である。

(A 5 判 244頁 1963年3月28日発行
定 價 非製品
発行所 札幌市北3条西6丁目¹
北海道立総合経済研究所)

北海道立総合経済研究所編

「港 湾 労 働」

北海道立総合経済研究所

刊 行 の い き さ つ

(1) 経済的課題

経済学を研究する日本の学者に与えられた課題のうち最も重要なものの一つは、日本資本主義の性格分析、とくにチープ・レーバーと資本蓄積との現況分析であろう。理論的には資本蓄積法則と窮乏化法則、労働生産力向上と完全・不完全失業との相互関係の分析である。しかも、経済学が経験科学である限り、その実証的検討こそがとらるべき唯一の方法である。日本の場合、失業乃至不完全就業者のたまり場であり、かつこの「過剰人口」の存在によって始めて成立するという「港湾」、さらには又、日本経済の成長、資本蓄積をシンボライズする「港湾」の実証的研究は、長い間、我々北海道労働問題研究グループの間の課題の一つであった。

(2) 現実的政策課題

半封建的労働、前近代的労働関係が港湾労働に於て支配的であるとするならば、その近代化への手がかりを発見し、港湾労働者、ひいては日本の労働諸階層の生活、労働の向上安定に資することは、大きな意義があるというべきである。そのためには実証的にして正確な現実描写が必要である。

(3) 研究開始の契機

昭和37年4月、北海道労働部長を通じ、「北海道港湾労働審議会」より、港湾労働の実態調査の依頼をうけたのが契機である。依頼内容は、とくに労働者不足、日雇依存度の高位性等の労働市場関係、賃金・労働時間を中心とする労働諸条件、高い災害率に注目しての災害疲労関係の3点が中心であった。我々は、これを取上げる場合、かかる現象が偶然的1時的局部的現象でなく、ヨリ深く日本資本主義の基本的性格に根ざす一般的性格をもつとの見地から、資本労働の史的分析を併せ行う事にした。対象地域は小樽、室蘭、釧路という北海道を代表する港である。

第I 港運資本の分析

和 泉 雄 三

(1) 前近代的労働関係と資本基盤の強弱

半封建的、乃至は近代的労働関係の存在する部面では、一般に資本基盤が問題とされる。時にそれらを是正し近代的労使関係に改造しようと試みる人に対しては、こういう難問が投げかけられる。即ち、なる程、チーブ・レーバーで親分子分関係があるかもしれない、しかしそれは資本力が弱く小さいために起ることである。もし、これを改造するためにはまず資本基盤を充実せねばならない。それをするためには、弱少資本の整理が必要で従って又失業をも生ぜしめると。更にいう、この資本基盤の弱少こそ、又、過当競争を生む経済的基礎条件であったのであり、その過当競争の結果、更に労働条件を悪化せしめたのである、と。更に……。資本基盤が弱少のため、予備的労働力を保有せしめえず、かくして港湾の波動性に対処するための予備的常用労働者をストックしえず、故に日雇に依存することになると。

かくして資本分析の中心課題は、港運資本の基盤、強弱の判定にあった。第2章第2節「港運企業の性格・分析」は、この課題究明のためにあてられている。

(2) 資本力判定の第1段階=非資本家即ち労働者供給業者の有無と析出

「資本」基盤を云々する場合、最初に問題となるのは、表面上「資本」と称し労働者を雇用する形をとりながら、実質的には何らの資本を所有・支配することなく、単なる中間搾取者にすぎない労働者供給業者（職業安定法第44条に規定せられている）の有無である。最近迄アメリカ農業問題になっていた移動労働者 Migratory Labor に介在する仲介者 Middleman、これら移動する季節的日雇に附隨する私的職業あっせん者 Labor Contractor（日本では手配師として旧兵庫労研の大山吉雄氏が問題化した(1)）も又同じ性格のものである。

日本では戦前人夫供給業として、特に北海道の監獄部屋を現出せしめた(2)。

これらは資本家として取り扱わるべきではないから、まずそれらの有無から調査の手を差しのべなければならなかった。このことは、現在「港運資本」として現存する処の、名実共に「資本」として認定できる企業にも関している。というのは、現在はとも角、かつては人夫請負業者であったものがあり、その影響、伝統が社風として残っていることが考えられるからである。第2章「港運企業の分析」はかくして書かれざるをえなかった。

注 (1) 兵庫県労働研究所「労働研究」1月号その他、昭和32年

(2) 「炭鉱下請の研究」北海道立労働秋学研究所、和泉雄三 昭和34年

(3) 港運資本成立条件の有無とその成長性の検討

港運資本の資本力を云々する前に研究を要することは、「資本」として成立する経済的条件は存在するのかどうか、ということである。これは「港湾」の設立、発展史研究の必要性、更には、地域経済及び日本経済総体の資本主義的経済形態の成立、発展の歴史を研究する必要を生む。この中には、経済発展史の核心として技術発展史、即ち、労働生産性の発展史=機械化運送の成立史研究を据えつけはならないのであった。これが、第1章「港湾における海上貨物輸送の史的概説」の書かれた所以である。

(4) 港湾資本基盤の検討方法とその結果

(イ) 労働者供給業者との関係

戦前の北海道（室蘭・小樽・釧路3港の調査）の港運業者は、人夫請負業が数多く存在した。船内、沿岸共に然りである。しかし戦後職業安定法施行及び労働組合（北海道港運労働者の主要部分——船内、沿岸、はしけ——は約3000人の総評系全港湾に統一されている。この組合は戦後直ちに成立）の力量により消滅している。即ち、社会政策と労働組合の力が、人夫請負業を一掃したのである。

(ロ) 港運資本成立の客観的条件の成立・成熟

既の人夫請負業全盛の戦前、北海道産業は、その新開地的性格より、道外商品流通を基礎として成立、成長した。数少い良港、函館・小樽・室蘭・釧路等では、大量貨物移出入が計画的に行なわれていた。当初は人海戦術で……。昭和中期には、最主要大量貨物たる石炭運送のために港湾及び運送機械化が実現している。資本は政府及び独占資本（北炭、三井）より出ている。即ち、港運業が資本主義的形態の下で成立、成長する経済的客観的条件は、当初より存在していた。

(ハ) 資本基盤充実の方法、過程

昭和17年の戦時1港1社制（経済外的強制トラストの成立）の実施により、従来の人夫供給業者は、はしけ業者（小資本家=はしけなる生産手段所有者）を中心に企業合同が強制された。しかし、これにより「資本」が形成され、将来飛躍する前提条件を作った。尤も、栗林等既に中堅資本として成立していた企業、北炭等独占資本系列下の運送下請企業は、既に「資本」として存在していたわけで、これらは、企業合同のワク外におかれている。

(ニ) 資本力の強弱

現在は、中小企業が主力である。中堅企業も又存在する。それは次の指標により確められた。

- (A) 財務分析——会計学を応用した財務分析では、昭和36年1社当たり資産は、総合雑貨平均（6社）11億円、1貫雑貨（3社）2億3千万円、1貫石炭（5社）1億2800万円、単独沿岸（12社）1億2千万円、単独木材（3社）2千万円で、無資本的労働者供給業者ではもちろんなく、中堅、中小企業として立派に成立している。
- (B) 経営形態——資本力が大になるに従って多角経営化すると想定すれば、調査事業所32のうち、多角経営型3、副業型16、専業型12の構成で、かなり多角経営化している。
- (C) 資本の社会化——資本力が大なるに従って、株主が分散化し、即ち、社会化すると仮定すれば現経営者が総持数の過半数を所有するものは、調査企業数23の中、僅かに2。かなり社会化している。
- (D) 6大港との比較——6大港の月間取扱トン数を、石炭、一般雑貨2品目につき比較すると、総合雑貨、石炭等北海道の地元業者は充分6大港なみの扱いトン数をもっている。
- (E) 専属下請化——荷主の圧力にたえうる程の資本力をもっていない典型が専属下請である。かかる例は、石炭系列会社を除いては、必ずしも明確に存在しているとはいえない。

(5) 結論

- (1) 北海道の港運業者は十分資本力を有する。少く共前近代的労働関係生起の基礎条件たる過少資本の過当競争なる事実はない。
- (2) かかる結果を生み出した原因は、第1に戦時中のトラスト実現と戦後その維持、第2に職業安定法を中心とする社会政策の強力な実施、乍らに労働組合の圧力である。
- (3) 過当競争はないが無風状態ではない。今や道内資本対日通（全国的大独占運輸資本）との市場斗争が、潜在的にあるいは題在的に行なわれている。

第Ⅱ 港湾労働の近代化条件

徳 田 欣 次

成長経済下、荷役作業の量ならびに質的な変化、流通費用節減の要請＝荷主・船会社の圧力の増大、業界内の競争の激化、労働組合運動の発展という諸事情の下で、港湾運送部門が一つの隘路的な姿を露呈し、その体質改善近代化が日程にのぼっている。

港湾労働は従前から前期的な労働関係を内包し、不安定な雇用、超長時間労働、低賃金といった劣悪な労働条件で推移し、社会の底辺の問題として扱われてきたのも、それを存続させる体制・条件が歴史的に形成された結果である。したがって、その労働問題の解明

には、具体的に資本主義・資本蓄積の進展のなかにおける企業構造、労働体系変化、労働力供給構造、労働者階層の主体的条件の変化等……の統一的考察が必要となる。この視点で考察を加え、港湾労働近代化の要因と阻止要因とを究明し、港湾労働の問題点を提出する。以下余白の関係で、その大略を述べるに留める。

1. 北海道にかける港運業の性格と実態

港運業は人夫供給業的性格の業態より出発し、その生成発展をみたが、わが国資本主義の発展過程における北海道の特殊的な地位の影響もあって、独特な企業構造が生れている。すなわち、6大港等にみられる独占荷主・船会社を頂点とした系列下のなかで多数の専業々種の下請企業を幾重にも重層的に従属させるといった典型的な下請系列は存在しない。

石炭荷役と雑貨荷役とは大略分離し、前者は、炭鉱独占資本と関連の深い系列企業と中小地場資本の中小経営ならびに若干の雑貨総合荷役業者といった構成をもつ。(石炭荷役新設備の増大に伴い雑貨業者のこの部門への進出が行なわれている。)

雑貨荷役部門では、船内・沿岸・艤その他各種港運事業を兼営する「総合」業態の企業が各港で独占的な地位を占め、荷役の大宗を抑え、これに若干の地場資本の中小零細経営が附隨している。「総合」業態のものは陸運・海運・倉庫・商事等を兼営するものが多い。夫々荷主の性格によって工業独占資本やまた商業資本的な荷主の貨物を扱うものは船会社や日本通運への従属度を深めている。

2. 港湾労働の体系の変化

(1) 労働体系

港運業の人夫供給業的な創生の性格は、企業を荷主・船会社等に従属する地位に押しこめ、その結果蓄積拡大が比較的に抑制され、企業の有機的構成度合が低位に推移した。また荷役の波動性は資本回転上のロスの補填を労働集約作業を以て行ない、相対的過剰人口の大量的な創出、停滯堆積の条件のもとで、日雇にその労働の多くを依存する労働集約的労働体系が形成された。

ここに前期性を内包する職人的熟練技能を基礎とする手工的重労働、ギャング編成による協業的な労働が、前期的な労働統括組織の支えの上で、超長時間の低賃金労働として展開された。しかし、港湾施設の整備拡大、荷役貨物の量・質の変化、港運業自体の蓄積の拡大によって、その労働体系が変革している。まず、石炭部門では、棚上げ荷役から始る原始的な人力作業が[・][・][・][・][・]ペイスケ[・]かます荷役と推移する。北海道拓殖計画による港湾の整備・岩壁造成により、接岸機械荷役が漸次行なわれるが、昭和27年頃までは、機械荷役と

人力荷役とが併存していた。その後機械体系を主軸とした荷役体制が確立し、船沖荷役の需要減に伴う手工労働の後退等も進み、一貫した機械荷役が作業の大宗を占め、さらに新規石炭荷役施設の設置と共にその装置作業的性格が強まっている。雑貨荷役部門も、戦前・戦時の荷役形態の主流は肩荷役であり、前期性を内包した労働関係の下で職人的熟練技能の手工的重筋肉労働が展開した。（ワインチ、クレーン等の導入も手工労働の強度促進の役割にすぎなかった。）この体系が、沿岸荷役部門への運搬車輌やベルト・システムの導入により大きく転換した。荷役労働における伝統的な肩作業は後退したが、機械荷役を主体とした作業体系は樹立せず、船内、貨車積卸庫内作業等作業の流れの両極は従前と変わらぬ労働である。つまり機械労働と手工労働との結合する労働体系がすすめられ、機械化は全作業に均等的に普及せず、古い労働を必要とする体制が一方で放置されている。

次に荷役波動性についてみる。石炭部門では波動性現象は比較的少い。雑貨部門は波動性は前者に比べ高い。しかし、北海道の港運業の支配的企業の「総合」業態という形態は波動性の緩和要素を含み、労働体系変化の一つの要因となっている。すなわち、「総合」業態が各港で、荷役の大宗を独占的に支配し、下請系列の形成が稀薄であるなかで、異なる波動を描く、各種作業が同一企業内に包摂されている結果、波動性の緩和条件も進み、この結果労働力の機動的配置がなされ、労働の内容も変化している。

（2）労働力の性格変化と労働力構成

前項で述べた労働体系の変化のなかで、機械職種と職人的労働とが併存し、沿岸の機械化は機械作業の比重を増すと同時に、他方では手工労働の労働密度を増大させた。労働力の機動配置により各種の作業に対応できる資質の具備が必要となり、さらに労働の密度がこの部分でも生じている。常用化が進んでいるが臨時・日雇・季節労務者等の不安定雇用の比重は少なくなく、特に手工的重筋肉労働の作業分野では不安定雇用の比重が高い。労働力の構成上ではその老令化が顕著で労働内容と雇用形態、さらに年令構成等にかなりのアンバランスが生じている。

常用・臨時・日雇共に労働者階層の意識をもち、職人的意識の脱却が日雇等でもかなり前進し、季節労務者を除きその労働組合の組織化は進んでいる。

3. 港湾労働と相対的過剰人口ならびに労働力の需給動向

港運業の蓄積の主要な挺子は相対的過剰人口である。港湾労働の伝統的とも云える日雇を主とする不安定雇用の体制は、この相対的過剰人口の大量的存在がその背景となっている。戦前では、東北地方、道南の農漁村より停滞的過剰人口の不断の供給を受け、北海道の諸産業部門周辺に堆積された過剰人口が不安定雇用の給源プールであった。戦後、労働

組合の出現という新しい階級関係の成立のなかで、農地改革の推進、ドッジ・プランによる経済再編成という一連の過程で、労働力供給のメカニズムは変化した。北海道の鉱工業の合理化は、都市・炭鉱等に相対的過剰人口を創出させ、東北農村における農地改革の影響により、季節出稼から通年出稼に形態がかわり、北海道の産業分野に不安定雇用を求めて流動する半プロ滞停層、道南および道北日本海沿岸の漁業の衰退に伴う季節的出稼労働力、これらを合した停滞層の部厚い堆積が北海道の不安定雇用の給源プールとなった。港運業の労働力需要がこれと結びついたのは勿論で、前期性の残滓を含む労働関係を底辺とした位階性的な労務序列が港湾労働部門に形成された。しかし、港湾労働体系の変貌のなかで労働力需要の内容も変業し、その需要に対応する労働力の集積は薄く、その供給条件は弾力性を欠いている。従って手配師的な機能の介入による顔は直行日雇や東北ならびに道南・北道の農漁村がかかえる停滞層の導入が計られているが、これらの労働者の意識の向上、労働運動の発展の中では問題をはらむと思われる。従前のような相対的過剰人口を蓄積の挺子とする体制の再検討が必要となっている。

4. 港湾労働の近代化をめぐる諸問題

(むすびにかえて)

種々考察を加えてくると、資本主義・資本蓄積の発展の中で、港湾労働の近代化要因・条件がかなり前進している。

港運業における荷役の波動性現象は、日雇等の不安定な雇用形態の採用を促した一つの要因であった。しかしこの波動性現象の企業に与える影響度合が変化する条件が生れている。

(イ)労働生産性の向上は波動現象の企業に与えるマイナス要因を漸次稀薄化する条件が生れている。(ロ)企業経営の多角化、多種作業部門の併存は、その労働の互換性の増大によって労働力の機動的配置が行なわれ、労働力需要の波動性の緩和が進められようとしている。

労働体系の変化、労働の性格の変化によって、不安定雇用に多くを依存することが労働の生産性の増大とも逆行することになっている。

荷役生産における労働力は、資本の労務等によって常用・臨時・季節的臨時・日雇等の雇用形態に区分され、それが位階制的な労務序列を形成し、雇用形態と労働の性格変化との間にギャップが生じている。また夫々、近代的な労働者階層としての形成がすすみ、これらに対応した生産体制、雇用対策（特に常用化の推進）労働条件の確立が必要である。労働内容の変化は労働密度の増大、機械操作職種の拡大その他大きな変化をみているが、労働力構成との間にまたギャップがある。

港運業における新たな労働力需要に対する労働市場の現状では、単なる相対的過剰人口の集積を背景とした不安定雇用の充足という雇用対策では問題がある。港湾労働力の供給条件の底は浅くなり、労働力の充足はその困難性を更に増大するであろう。若年労働力の充足、港湾労働の近代化の推進は、港湾労働における雇用対策の根本的な変革、新しい労務体制の確立なしには解決しない。

以上の考察から、港湾労働関係の近代化条件は進み、その条件をさらに拡大発展させることが、労働者はもとより資本の側にとっても、その生産性の向上の見地からも重要といえる。

しかし、その近代化の促進は容易ではない。種々の角度からする歴史的考察で、港湾労働の遅れた労働関係の展開が従属的な企業地位に原因することも少くないことは明かである。この独占荷主・船会社——乙仲——倉庫——ステベの序列による港運業の従属的地位それに加える最近の独占荷主・船会社への従属の深化は、港運業の近代化と逆行する条件の強化を、客観的に強いることも少くない。港湾労働の近代化は、港運業の関連業界の協力なくしては進まないし、また関連諸官庁の施策もまた必要となってくるであろう。

第Ⅲ 港湾における労働条件

北海道労働部職業安定課

及 川 満

港湾労働は、従前から港湾の有する諸種の特殊性のゆえに、前期的な労働関係に支えられ、極めて不安定な雇用、超過時間さらに低賃金と言う低劣な条件の下におかれており、戦後において、港湾における総合的な諸機能の発揮のために港湾労働の近代化は緊急に解決を要すべき課題として取りあげられ、特に労務の充足確保とあわせ労働諸条件の改善向上は最も大きな問題要件として検討を迫られていると言えよう。

港湾産業労働において代名詞的と言われてきた *cheep Lalour*— 低賃金・強制労働—の意義について、本稿では特に賃金面と労働時間を主として取り上げてみたい。

1. 港湾労働と賃金事情

戦前における港湾の賃金は、単的に言うならば歩合給的な性格を有しており、経験と年功による割当配当が行なわれる一方、個数出来高給が実施されており、これらは、あくま

でも職制支配に立脚した制度体系に特徴付けられてきた。いわゆるギャンギ編成においても労務序列が極度に維持され、職制支配と労務統轄が賃金体系に反映する一方、この賃金体系が極端な労働強度をもたらしたとも言えよう。

戦後においては、港湾産業、企業自体の変革とともに労働者の組織化、地位の向上と併行して、賃金面の変革、賃金体系の統一化が行なわれ、常用労働者を中心とした体系が徐々に確立された。

すなわち、労働組合運動の発展により、複雑多種な雇用形態、技術水準、性別格差等は古い労働組織における職制支配体制が、形を変えて導入されはしたが、あくまでも常・雇用一常用労働者を中心とした賃金体系に改善されてきた。

これは、昭和22年3月31日に全日本港湾労働組合同盟が賃金中央統一交渉においてその基礎作りをした、六大港の賃金実態調査を基礎に、日通労務者の約一割増を港湾船内労働者の賃金標準とする調停案がその基礎として体系作りがなされ、その後の数多くの交渉の積み重ねにより現行賃金体系が確立され今日に及んでいる。

現行の賃金体系をみると、船内沿岸ともに日雇労働者は別として、基準内、基準外賃金の二本建制となっており、

基準内賃金は、本人給（基本給）、能力給、役付給の4要素がその主体となっており、基準外賃金は、残業手当（時間外割増賃金）、通勤手当、住宅手当、寒冷地手当、特殊作業手当（特殊勤務手当）、休日出勤手当、石炭手当等の7要素がその主体となって、基準外のいわば副次的な諸手当の組合せが中心となり補給的な要因が強くなっている。

この基準内賃金特に本人給の決定に関しては、労使の協定に基くもので、普通能力（健康な身体、能力）のある満20才以上55才までの男子について、そのベースは、37年度においては石炭関係22,000円（本人給、能力給）、雑貨関係23,900円（本人給、能力給）となっている。

本人給以外の賃金要素決定のウエイトは、就労経験、技術能力、年令、家族構成、職制勤勉の5点が基準となっているが、役付給については、戦前のいわゆる組組織、班制度の職制役付を踏襲したものにより相応の給付をしている。

一方、日雇については、日給制がとられているものの、港湾労務の都合上、月末集中配船時又は秋冬繁忙期の一定時期に緊急大量の荷扱を要する場合は、必要に応じ請負給、出来高給も併給されるケースもあるが、労使間の紛争或いは中間搾取的なケースは表面上指摘され得ない状況と言えよう。

勿論、港湾賃金を考える場合、労務の需供関係、取扱作業の種別内容、雇用形態、労使

関係、企業間の格差等の諸種の要因がとりあげられるが、地域別、部門別に異なる事情に加え、港湾企業の持つ特殊性——港運料金（公示料金）が極めて大きな要因も見逃し得ない。長期間に亘る公示料金改訂に関する港湾労使の追求も港湾企業全体の在り方を左右する問題として意義の大きいものがある。

2. 港湾労働と稼働日数、時間

労使における協議の段階においても労働日数は23日載労保障なり、労働時間の所定コースを8時間とする体制の在り方をめぐって検討が重ねられてきた。

戦前におけるような時間の定めのない超長時間労働は、少くとも労働協約なり規約の中には労働基準法の定めるところに基き明文化されてはいるが、その実態は長時間労働と言い得る。

本道の場合、稼働日数は主要3港（小樽、釧路、室蘭）を総合平均して常用24.2日、常用臨時23.7日、顔付直行17.2日、指名直行17.3日その他8.0日となっているが、常用及び常用臨時にについては両者平均23.9日と月間完全就労に近い状況であるもののいわゆる日雇労働者は何れも17日以下となって低減しそのため1人1日当たりの労働時間はかなり長時間となっている。

所定労働時間以外の労働時間（残業時間）は季節臨時及び顔付、指名直行等において長くなっている、雇用形態が不安定になる従って労働時間が長くなっている。

港湾において最も特徴的な時期的な貨荷物の変動一波動性は、本道の季節的要因である秋冬繁忙期の影響を顕著に示しており、この期間における就労日数及び稼働時間は年間を通して極めて高率となって特徴的である。

休日、休暇、休憩時間も労働協約等に明示はされているが、荷役の波動性に伴う取扱貨荷物の処理の関係上、予定の変更、代替就労、交替休業の形が普通となっている。

港湾施設、荷役設備の近代化、機械化に伴なって、肩荷役労働の後退は否定できないが、機械的な労働と手的な労働との結合した労働体系の中で旧来の必要不可欠な体制が残され、特に秋冬繁忙期においては、旧来の古い労働関係において就労日数、稼働時間の増大とあわせて低賃金雇用の面で労務対策上に検討すべき問題を残している。

3. 今後の課題

港湾企業そのものあり方、港湾労働の形態自体の附加条件として、古い因襲が残存し、雇用の不安定性とともに労働条件においても未解決のまま残されたものが多い。

名目賃金と実質賃金との格差及び常用と日雇の賃金保障面においても賃金体系から改善すべきであろうし、所定時間外の就労による割増賃金——超過労働による諸手当の賃金収

入による表面的な賃金の増収も解決を要すべき大きな問題であろう。

秋冬繁忙期、月末、月始の集中配船・いわゆる波動性に起因する就労日数、稼働時間の変動差異についても労務対策上で改善を要すべき問題としてあげられる。

前記の問題は港湾企業独自において解決すべきものであると同時に荷主、船主との関係の調整に関連すべき問題であり、早急な解決がなされない限り、"魅力ある港湾"としての面目は保たれ得ないと言えよう。

第Ⅳ 港湾荷役災害の問題点

方 波 見 雅 夫

港湾荷役作業における労働災害多発の理由は数多く挙げられるが、基本的にみて、作業場が常に他人の管理する場所であることから荷役の安全確保と労働保護に著しい拘束が加わっていることと、船主荷主の要請によって作業の強行を強いられることが、災害多発の基底をなすとみられる。これを言いかえれば、港運業が船主荷主に対して従属的地位におかれ、産業としての独立性を主張しがたいところに問題があるといえるが、この従属性が労働組織の不安定化と労働条件の劣悪化をもたらしている。

一般に産業の近代化に伴い労働はますます単純化・分業化及び定型化し、それにつれて労働者の個々バラバラな技能水準や体力・注意力等の不安定要素が平準化の方向を辿ってくる。この過程で生産と作業の恒常性が高まり、企業経営の高度化が実現されることは、いうまでもない。しかし港湾荷役部門では、過去に支配的であった原始的労働依存の経営が作業機械化へ向いつつある現在においても、なお昔日の残滓を内部に膠着させ、生産と作業の恒常化をはばむ作用を果している。常用労務者、常用臨時労務者、季節労務者、顔付直行、門前雇用の日雇労務者等きわめて多種な雇用形態にみられるような、複雑なそれ故に定常性を欠いた労働組織と、労働者の頗るまちまちな技術水準に災害多発の根底がある。労働者の雑多な経験や作業経験に加えて、健康度も安全知識も年令と区々さまざま不安定就業者の差を無視して作業集団をつくり、協同作業に当らせること自体、災害増加の母胎であるといわざるをえない。また不安定就業者にほぼ共通する要素としては、特に出稼ぎの半農型労務者にみられるところの、「星から星へ」の長時間労働を休日なしで強行する傾向、それに伴う疲労や睡眠不足を補うための居住環境、摂取栄養の不備、日雇労務者の高令化現象等身体的不適応化が傾向的にみられる。

本稿においては、以上の観点から、雇用形態と連続作業日数、作業時間数、災害程度及び疲労度の側面から、港湾荷役災害の原因探求を試みたい。

第1表は37年1~12月の室蘭、釧路両港8事業所に関する雇用形態別災害であるが、常用労働者の就労延人員構成比に対する災害件数構成比は65%対31%であったが、臨時労働者のそれは20%対32%、日雇は15%対37%と災害発生率が著しく高い。

第1表 雇用形態別の災害

種別	雇用形別	室蘭 (%)	釧路 (%)	平均 (%)
災害件数比	常用	30.2	32.7	31.2
	臨時	26.1	41.3	32.1
	日雇	43.7	26.0	36.7
	計	100.0	100.0	100.0
就労延人員比	常用	60.4	74.3	64.9
	臨時	21.8	16.4	20.0
	日雇	17.8	9.3	15.1
	計	100.0	100.0	100.0

37年は港湾荷役部門を含め殆どの産業分野で災害発生率の低下がみられた年であるが、本調査にみられる限り港湾荷役災害の平均値を引下げたのは常用労働者の著しい災害減少であって、臨時、日雇労働者層の災害は逆に増加を示している。紙幅の都合で資料は省略するが、労働者1人当たりの年間労働時間数をみると、常用労働者のそれは36年対比で減少したのに対して、臨時、日雇ではむしろ増加しており、「労働災害の下請け」現象が強まっていると見ることができよう。

つぎに第2表によって連続作業日数と被災の関係をみると、常用労働者の殆どが連続作業7日間以内の災害発生に対して、臨時、季節、日雇労働者の場合8日以上の連続作業の結果被災した者が少くない(23.3%)。

港湾荷役作業における災害程度については、休業8日以上の重傷が本調査の場合約50%できわめて高いが、常用労働者は一般に軽く、臨時、日雇等の不安定就業者層ではより傷害が重い。すなわち常用労働者の不休災害は室蘭・釧路共約30%なのにに対して、不安定就業者層では15~20%であり、傷害程度が重篤化するにつれて、常用労働者の比率が低下し不安定就業者が増勢を示す(休業8日以上者60%に達する)。

第2表 雇用形態と作業日からみた災害

(室蘭・鈴鹿計)

連続作業日数	構成比	常用労務者	臨時労務者	季節労務者	日雇労務者
7日以下	69.8	94.0	74.4	76.0	52.3
8日以上	17.9	6.0	25.6	24.0	13.9
不明	12.3	0	0	0	33.8
計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

つぎに作業時間数と災害程度との関係をみると、不休災害を含め7日以下の軽傷の構成比は、連続作業時間数の増加につれて減少の傾向があるが、休業日数1カ月以上の重傷は明らかに作業時間数の増加につれて着実に増加している。

労働災害原因の人的側面を連続作業時間数との関連でみると、所謂不安全行為といわれるものの中、「不安全な位置・姿勢」「危険な動作」「共同動作の欠陥」等は作業7~8時間目から急増を示し、しかも不安定就業者層においてその傾向が著明である。また人的要素としての「身体的不適応」「誤解、錯誤」による災害は作業8時間目頃から増勢に転じ、「精神的不適応」を原因とする災害は11時間目から急増を示す。一方、労働疲労度の労働医学的測定結果によると、船内半夜作業時には25%の者が、船内全夜作業では70%の者がそれ強度の疲労に陥っており、しかも船内作業疲災者の70~75%が不安定就業者によって占められている事実からも推察される如く、危険度の高い船内作業（特に夜間）に臨時、日雇労務者をより多く投入する傾向がある。

以上港湾荷役災害の一端にふれたが、その大宗をなす臨時、日雇労務者の災害防止に当って、安全技術対策上に社会経済的視角からする適切な配慮が望まれるしたいである。

「港湾労働」総目次

第1章 港湾における海上貨物輸送の史的概説（和泉雄三）

第1章 北海道港湾運送史的概説

第2節 機械化運送の実現過程 一近代港湾の造成一

第2章 港運企業の史的分析（和泉雄三）

第1節 港運企業史 一市場競争を中心として一

第2節 港運企業の性格・分析

第3章 港湾荷役の労働実態（徳田欣次）

第1節 北海道における港湾運送業の性格と実態

第2節 港湾荷役労働の変遷の概要

第3節 港湾荷役労働実態の現状

第4節 雇用の動向と労働力の構成

第5節 港湾労働の現状と近代化（むすび）

第4章 港湾荷役労働力の需給（徳田欣次）

第1節 労働力需要の基礎性格

第2節 労働力需要の量的・質的推移

第3節 港湾労働力の供給構造

第4節 北海道における港湾労働力の需給をめぐる諸問題

第5章 港湾における労働諸条件の実態（松下昌雄・及川 満）

第1節 港湾労働における賃金制度と賃金水準の推移

第2節 港湾における労働日数及び労働時間

第3節 雇用形態とその就労条件

第4節 福利厚生の現状

第5節 港湾の労働諸条件の問題とその改善

第6章 港湾労働災害の現状と問題点（方波見雅夫）

第1節 港湾荷役災害の背景と位置

第2節 港湾荷役災害の実態

第3節 労働災害原因の探求

第4節 灾害原因の人的側面

第5節 労働力の維持培養と港湾荷役労働 一健康と疾病をめぐって一

第7章 港湾労働近代化の課題（むすび）（林茂司）

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ヶ年とし、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ヶ年とし、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ヶ年とする。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ヶ年とする。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。

3. 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 総会の議案は前もっ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って行なう。

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なう。

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、本学会の運営に關し会長の諮詢に応ずる。

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 3万円以上

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、文書をもっ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	(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)

理 事	加賀 美 文	一 (横浜經濟同友会)
"	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	(清水市前市會議長)
"	左 右 田 俊 夫	(神 奈 川 県 経 濟 調 査 会)
"	高 見 玄 一 郎	(神 奈 川 県 経 濟 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 湾 局)
"	矢 野 剛	(前 早 稲 田 大 学)
評 議 員	井 関 弘 太 郎	(名 古 屋 大 学)
"	江 端 正 義	(東 京 都 港 湾 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)

員 議 評	齊 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)	
〃 杠 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)	
〃 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 查	左 右 田 俊 雄	(横 浜)
〃	米 花 稔	(神 戸)
事 務 局 長	伊 坂 市 助	(横 浜)

学 会 記 事

1. 第2回港湾経済学会大会について

昭和38年11月7日から8日にかけて第2回大会が東京都庁において開かれた。7日は主として会員の東京港見学が、東京都港湾局のご尽力によって行なわれると共に理事役員会がもたれた。

ついで8日には、第2回研究報告会が下記プログラムによって行なわれた。

第2回大会からは、共通論題、自由論題と報告内容の整理がみられ、共通論題「港湾投資の諸問題」はシンポジュームをも開かれ盛会であった。

第2回研究報告会プログラム（昭和38年11月8日）

I 共通論題（港湾投資の諸問題）（午前の部）

- | | | |
|------------------------|----------|-------|
| (1) 長期経済計画における港湾投資額の推計 | (経済企画庁) | 加納 治郎 |
| (2) 摩耶埠頭の建設と運営 | (神戸港湾局) | 岸 孝雄 |
| (3) 公共投資と港湾経済 | (関東学院大学) | 北見 俊郎 |

共通討論

II 自由論題（午後の部）

- | | | |
|-------------------|----------|-------|
| (1) イギリス港湾財政の諸問題 | (早稲田大学) | 中西 瞳 |
| (2) 国際コンテナ輸送について | (鉄道貨物協会) | 宮野 武雄 |
| (3) 月末集中出荷をめぐる諸問題 | (神戸大学) | 高村 忠也 |
| (4) 港湾労働の課題 | (国会図書館) | 河越 重任 |
| (5) 港湾労働対策への一提案 | (関西大学) | 柴田銀次郎 |

以上のうち「公共投資と港湾経済」（北見）の報告は時間の都合により行なわれなかったが、加納、岸の両氏による報告要旨は次のようであった。前者は長期経済計画における港湾投資額の推定における基本式の策定と、これの港湾原単位の利用ならびに推計方策の改善についてであり、後者は神戸港における摩耶埠頭の建設と運営をめぐる具体的な諸問題、とくに公共投資額、建設の進行状況、運営実態ならびに問題点等々についてであった。

自由論題における各氏の報告は、いづれも現下のわが国港湾のはらんでいる重要問題と思われる輸送、港湾経済の波動性、労働力、港湾財政の各問題にきわめて有意義な示唆を与えるに充分であった。

研究報告会終了後、一同丸の内東商スカイルームに会して懇親会をもったが、これは

東京都庁をはじめ、東京都港湾振興協会有志の方々によるご厚意にあづかることが大きかった。またこの会には官公庁の各港湾関係の代表者をはじめ、業界の責任者多数の出席者もまじえた。

2. 運輸省委託研究調査について

運輸省港湾局より昭和38年度研究調査事項として、(1) 港湾のもたらす経済的利益について (2) 港湾投資の地域開発に及ぼす効果 (3) 公共埠頭の公共性についての委託研究依頼があり、理事会においてこれをおひきうけし、下記のように各調査報告を行なった。 () 内は研究調査関係者および報告執筆者を示す。

(1) 「港湾のもたらす経済的利益の分析」

運輸省港湾局計画課刊・昭和39年3月、120頁。

調査主査、柴田銀次郎

(神戸港関係、主査・柴田銀次郎、岸孝雄、山本泰督)

(名古屋港関係、主査・前田一三、松浦茂治)

(横浜港関係、主査・高見玄一郎、北見俊郎、寺谷武明)

(2) 「港湾投資の地域開発に及ぼす効果に関する調査報告書」

(第1編、港湾投資と地域経済)

運輸省港湾局臨海工業地帯課刊・昭和39年3月、295頁。

(主査・矢野剛、岡田清、杉沢新一)

(3) 「公共埠頭の公共性」

日本港湾経済学会刊・昭和39年3月、23頁。

(主査・細野日出男、矢野剛、中西睦)

3. その他

- (1) 本会々員、評議員であった伊藤重治郎氏（国士館大学）は、昭和39年2月86才のご高令をもって逝去なされた。つつしんで哀悼の意を表する次第である。
- (2) 本会々員、松本一郎、伊坂市助、高見玄一郎の各氏は昭和39年8月20日より約35日間の予定をもって、生産性本部の欧州港湾労働調査のチームに参加された。理事会においては各国港湾関係官公庁その他に下記のような英文の会長メッセージおよび会則、その他をおとどけ願うことを依頼した。（以下省略）
- (3) 第2回総会以降の本会賛助会員、正会員の新入会員も多きにのぼりつつあるが、その方々の手続については、（二、三の退会希望者と共に）正式に大会時理事・役員

会ならびに第3回総会においてなされる予定である。

- (4) 懸案であった各地の部会活動も、とりあえず関東部会の発足が準備されつつあり、第3回大会までには東京において第1回の部会が開かれる予定である。
- (5) 会則第3条により、本会では、学会年報その他の刊行物を参考資料として今まで下記のものを会員に配布してきたが、これについては、賛助会員一同の経済的支援によるところが大であり、改めて感謝の意を表する次第である。なを、今後、会員の方々で論文・資料などを発送される場合、事務局にご連絡があり次第できうるかぎり買上げて（実費）会員一同に発送する予定である。
- (1)学会年報 (No.1) (2)柴田銀次郎「港湾労働問題の焦点」 (3)高見玄一郎訳「ロッヂデイール報告書」 (4)北見俊郎訳「港湾運営の研究」、「ロッテルダム港と港湾労働」（神奈川経済調査会寄贈） (5)高見玄一郎「港湾問題講演要旨」（寄贈）
北見俊郎「地域開発と港湾」（但し、部数不足にて、主として実務関係の方々に発送） (6)佐々木誠治「港湾の類型」（部数不足のため一部発送一部保存） (7)学会年報 (No.2) (第3回大会時配布)

THE JAPAN PORT ECONOMICS ASSOCIATION

Secretariat Office : Kanto Gakuin University
Mutsuura-machi, Kanazawa-ku
Yokohama, Japan

A Message from the President.

As the realm of science is without boundaries, so the ports of every country have international pattern. This we feel acutely when we engage in the study of port as an object of social science.

The Association is, unlike those existing international port organizations which are concerned with technical speciality, or practical business, or friendly relations, a scientific research body, pursuing the creation and formation of port economics as a division of economic science, hence no coincidence with the various causes for which those organizations are established.

Taking this opportunity of the members of the Association making an inspection visit of your port, we cordially solicit your good understanding toward them for the very cause of the advancement of port economics, and also sincerely wish you an ever-growing prosperity of your port.

Takeshi Yano
President

National Dock Labour Board
LONDON DOCK LABOUR BOARD
Telephone: MINcing Lane 8501/6

29th August, 1964.

Dear President,

When Members of the Port Labour Study Team visited this Port some days ago they left with me a message from you together with the document outlining the objects of your Association.

I hope that the Study Team will feel able to report that they found the visit to London of interest and benefit to them.

Yours sincerely,

President Takeshi Yano,
The Japan Port Economics Association,
Kanto Gakuin University,
Mutsuura-machi, Kanazawa-ku,
Yokohama,
JAPAN.

会員業績リスト

- 注 (1) このリストは過去10年間における会員の業績をアンケートし、それをアルファベット順にまとめたものである。
- (2) アンケートは港湾関係についてであったが、回答にあらわれたもののうち港湾関係以外のものについても、何かしら港湾と関係あるものとし、回答のすべてをそのまま、収録した。
- (3) 回答中「とくに港湾関係なし」とされるものについても、回答者氏名のみを収録した。
- (4) 会員中、海外出張その他の理由で解答の得られないものは、もちろんふくまれていない。
- (5) 欄中「区分」の文字は各著書、訳書、論文、資料、書評の別を示す。

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
東寿	著書	港湾計画論		1956
	資料	米国港湾経営調査報告		1959
荒木直	著書	経営立地		1958
米花穂	著書	経営立地政策		1961
江端正義	論文	各国港湾に於ける港費の比較研究	海外海事研究	1964
古川哲次郎	論文	各港に於ける港費の比較研究	海外海事研究	1964
林実	著書	観光統計のとり方	日本観光協会	1961
	報告書	愛媛県・松山・道後観光診断	日本観光協会	1962
	"	群馬県 経済開発報告書	国土計画協会	1962
	"	愛媛県 中央都市園建設計画	国土計画協会	1962
	"	奈良県 総合開発	"	1963
	"	山梨県 下部温泉観光診断	山梨県観光連盟	1963
	"	三重県 伊賀地区観光診断	三重県	1963
本間幸作				
浜谷源蔵				
岩崎重男	論文	社会生態学の生成基盤に関する一考察	横浜大学論叢	1956
	"	戦後横浜の社会教育	経済と貿易	1957

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
伊藤善市 小島昌太郎 是常福治	著書	都市コミュニティの把握について	横浜大学論叢	1957
	論文	社会諸科学の全体的歩み コミュニティ近代化への志向	「社会科学の展開」所収、関書院 横浜大学論叢	1958 1959
	著書	最近横浜の社会	経済と貿易	1959
	著書	社会学と社会政策との接点	「社会政策の基本問題」	1960
	論文	都市の発展と交通体系	所収、千倉書房 横浜市大論叢	1963
	著書	横浜市の交通事業	経済と貿易	1964
	論文	港湾財政確立の問題点	單冊	1960
	著書	バース、上屋、倉庫、船	(神戸港)	1961
	資料	港湾、サービスコストの分析	單冊	1962
	紹介	アメリカの港	(神戸港)	1964
岸孝雄	翻訳	外国貿易地帯	神戸市港湾部	1949
	紹介	外国貿易地帯利用方法	兵庫県	1950
	論文	神戸港と棉花	雑誌神戸港	1954
	著作	神戸港史概説 (1部協力者あり)	同名発行 神戸港振興協会	1961
加地照義 河村宜介 河越重任	紹介	神戸 (7人共著)	ライプラリーシリーズ 有斐局	1962
	編著	港湾労働に関する諸問題—港湾労働者の実態(未定稿)	贅写	1958
	論文	港湾労働の雇用実態	社会政策学会年報10集「労働市場と賃金」	1961
	資料	ニューヨーク港の港湾労働法制	国会図書館調査 立法考査局調査 資料61—8	1961
	紹介	イタリアの港湾労働法制	同上調査資料62—6	1963
	紹介	オーストラリアの港湾労働法 〔世界の港湾労働事情(VII)〕	労働研究No.176	1962
	紹介	インドの港湾労働法制 〔世界の港湾労働事情(IX)〕	労働研究No.179	1963
	紹介	イギリスの港湾労働事情とその問題点	レフアレンス No.158	1964
	紹介	港湾労働等対策審議会の答申とその問題点	職業安定 No.66	1964 (予定)

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
喜多村 昌次郎 小泉 信一	著書	港湾労働の構造と変動	海文堂	1964 (予定)
	著書	為替清算協定概論	千倉書房	1938
	著書 (翻訳)	現代の都市交通	丸善株式会社	1960
	資料	ニューヨーク・ポート、オソリティの事業概要	首都高速研究資料 No.8	1960
	論文	都市高速道路の必要性	「エコノミスト」誌1958・7・19号	1958
	紹介	ニューヨーク・ニュージャージー都市地域の幹線道路共同開発計画の展望	「道路建設」誌	1960
	紹介	シカゴ市の都市高速道路網計画の概要	「道路建設」誌 1961・6月 No. 161号	1961
	著書	国民経済と港湾	日本港湾協会	1958
	"	アジア経済の発展と港湾	東京大学出版会	1964
	訳書	港湾運営に関する研究	港湾都市協議会	1963
北見俊郎	論文	自由港設置の可否をめぐる基礎問題	「経済系29」号	1956
	"	港湾労働の実態と性格	「経済系」32号	1956
	"	港湾における「技術」と合理化の問題	「」37号	1957
	"	商港論に関する覚書 —Terminalの意義—	「フェリス論集」3号	1957
	"	経済の不均等的発展と港湾	「経済系」33・4号	1957
	"	The Degree of Dependency of Industrial Machinery upon Import in Japan.	Ferris College Journal. No.14	1958
	"	臨海工業の港湾	「経済系」39号	1958
	"	港湾の新しい考え方	日本港湾協会 「港湾」	1958
	"	港湾における「技術」と経済	「」Vol 35 No. 7	1958
	"	日本経済の不均等性と港湾問題	日本経済政策年報 No.4	1958
	"	労働費の上昇が港湾荷費に及ぼす影響について(共同研究)	横浜港湾荷役研究会	1961
	"	ターミナルにおける「技術」と経済(上)	Handling Management. Vol. 11. No. 9	1962
	"	" " (下)	" "	1962
	"	経済発展と港湾の基本的関係(上)	「貨物」No.11	1962
	"	" " (下)	「」No.12	1962
	"	経済成長と「港湾」	「交通学研究」	1962

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
前田一三 宮崎茂一	論文 書評 資料	港湾と貿易における基本問題 St. ローレンスシーウエイの経済的効果と港湾 港湾労働の問題点と将来 港湾経済の意義と諸問題 港湾経済の本質 経済発展における港湾への一考察 ロッテルダル港と港湾労働 経済発展における港湾労働 港湾と地域開発 港湾と地域経済・社会 「自由港研究」 「横浜港における港湾労働需給」 新しい港湾労働者の形成 欧米の港湾事情とロッテルダム港問題 欧米の港湾と経済	日本貿易学会年報 No. 1 「経済系」55・56号 「国土産業経済」No. 4 「港湾」 「港湾経済研究」No. 1 「埋立と浚渫」No. 5 Economic Survey. No 7 「経済系」 日本経済政策学会年報 「交通学研究」 「経済系」27号 「労働神奈川」No. 174 「荷役と機械」Vol. 7 No. 7 「貨物」No. 3 「地理」Vol. 7 No. 9	1963 1963 1963 1963 1963 1963 1962 1963 1964 1964 1964 1964 1962 1962 1963
松浦茂治	著書 資料	「日本交通の現状と将来」 「日本の国富構造」 「港湾計画」 港湾資産の推計(前編・後編) 経企庁総合計画局および運輸省港湾局資料として発表し、その後、雑誌「港湾」に要旨を発表した。 近著の港湾計画に雑誌「港湾」の全文を掲載してある。	共著(経企庁) 共著(中山伊知郎編) 「海文堂発行」	1958 1959 1964 1957
	論文 研究 論文	一宮市毛織物工業の将来について(羊毛輸入港・毛製品輸出港についての内容を含む) 四日市港の研究 中部経済圏の貿易にみられる変動と成長(中部経済圏港別研究を含む) わが国主要貿易港発展形態の研究 わが国主要貿易港発展形態の分析	中部都市学会 一宮市調査報告書 愛知学大研究報告VIII 愛知学大研究報告IX 一橋論叢44の1 日本経済政策学会年報IX	1958 1959 1960 1960 1961

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
宮野武雄 樋幸雄	論文	四日市市の外国貿易・倉庫業・交通通信 衣浦港の交通	四日市市中央 中部都市学会 半田市将来計画調査報告 中部都市学会 一宮市第2次調査報告書	1961 1962 1963 1964
		一宮市毛織工業の体質改善 (羊毛輸入港、毛製品輸出港についての内容を含む)	日本経済政策学会年報XII	
		地域開発政策の実証的研究 (羊毛輸入港、毛製品輸出港についての内容を含む)	日本経済政策学会年報XII	
		横浜港	経済地理学年報	1956
		臨海工業地帯における港湾機能	貨物	1954
		産業港湾の形成	横浜市立大学論叢	1958
		日本の港湾	地理	1958
		わが国の埋立事業と埋立地域	地理	1959
		最近のわが国貿易港の重要課題	地理	1962
		石油化学工業の計画配置	地理	1964
	資料論文	港ヨコハマ	地理	1959
		港湾研究法	人文地理学研究法	1957
		横浜港と貿易都市	日本地誌セミナー	1960
		京浜工業地帯と横浜港	岩波・日本の地理	1961
		根岸湾の埋立事業と周辺地域への影響	経済と貿易	1962
松井潤 森本三男 野田早苗	著書	伊勢湾臨海地帯工業開発計画書(日本工業立地センター)		1963
		三重県低開発地域工業開発計画書(同上)		1963
		米ソ比較経済論	ミネルヴァ書房	1957
		世界の食糧	白水社クセジュ文庫	1953 1954 1954
	翻訳	世界の工業原料	"	1954
		共同市場	"	1959
		低開発諸国	"	1962
		改訳共同市場	"	1963
西部徹一	論文	消費の地理学	"	近刊予定
		船員の労働力の構成について	労働科学 Vol.30 No.2	1954

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
中 西 瞳	著書 論文	船舶の色彩調節に関する研究	Vol.31 No.2	1955
		船員の労働と傷病に関する研究第1報～第5報	// Vol.35 No.7 ～No.9	1959
		船員設備の傾向について	// Vol.35 No.9	1959
		船員の健康教育について	// Vol.39 No.6	1963
		日本の船員	労働科学叢書 No. 16	1961
		船積の時期とそれの持つ意味に関する考察—貿易、海上保険、海運よりみて—	商経論集(早大)	1957
		日本港湾の性格について 一港湾経済論組立てのための考察—	交通学研究	1958
		イギリス港湾労働の現状と問題点	海運研究所報 19号	1963
		イギリス港湾の管理・経営制度とその問題点	伊坂市助教授 還歴論文集	1964
		イギリス港湾の財政問題	港湾経済研究	1964
岡 庭 博	紹介 著書	イギリス主要港湾に関する調査委員会報告書(ロッチャーデール報告書1962年)	//	1963
		北見俊郎「アジア経済の発展と港湾」を読んで	//	1964
		鉄鉱石輸送と鉱石専用船	五島書店	1958
		海運の概要	成山堂	1959
		日本海運金融発達史	私刊	1959
		海運面よりみた資源輸送	科学技術庁	1960
		資源輸送と海運経営	科学技術庁	1961
		世界の鉄鋼資源問題に関する基本統計資料(監集)	科学技術庁	1961
		現代日本海運史(監集)	日刊海事通信社	1961
		オーナーと呼ばれる海運企業	五島書房	1961
論文	論文	海運の経営	海文堂	1963
		海運産業構造の研究	海文堂	1964
		海運金融機関の構想	運輸と経済	1955
		第二次大戦後の遠洋不定期船の性格とその変化について	運輸と経済	1956
		海運金融の特殊性と今後の方向	海運	1957
		我国海運企業における株式資本	マリタイムレビュー	1958
		景気変動と海運経営について	海運	1958
		海上運賃変動の法則と今後の市況観測	海事経済	1959

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
大山吉雄	研究叢書	「世界経済総覧」ノ中 徳川時代の海運金融機関、 三橋会所について	世界の海運 海事経済	1959 1959
		日本における海運金融の発 達	「海事研究」39号	1959
		国際汽船における海運金融 の教訓	海事経済	1960
		長期契約に関する一考察	海運	1960
		低開発国海運の現状	三光汽船調査 資料	1960
		海運金融における融資の法 則	日本交通学会 1960年研究年報	1950
		インダストリアルキャリー の発達とその本質について	海運	1960
		船舶共有制度について	海運叢書4	1961
		海運経済の成長と船腹拡充	マリタイムレ ビュー	1961
		わが国オーナーの実態と本 質	海事研究45号	1961
		日本海運における独占形態	立命館経済学 10巻3号	1961
		海運における長期契約の運 賃	日本交通学会 1961年年報	1961
		如何にして高金利に対処す るか	海運	1962
		海運金融問題について	パンキング 170号	1962
		海運における経営構造の変 化	海運7月号	1962
		海運企業の合同の意義	海運9月号	1962
		経済成長と海運	交通学会1962 年研究年報	1962
		海運補助政策の限界と市場 構造の再検討	海運1月～2 月号	1963
		海運業の収益	海運研究所報 12号14号	1963
		海運における経営の転換	海運10月11月	1963
		観光事業のあり方	観光学会研究 年報2号	1963
		地域開発と海運	交通学会1963 年研究年報	1963
		国際収支と造船金融	海運3月号	1964
		海運業に現われた経営転換 について	大阪交通短大 記要3号	1964
		海運経営講座	海運1月～12 月号	1964
		海運業の収益性	伊坂教授還歴 記念論文集	1964
		神戸港における港湾労働事 情	兵庫県立労働 研究所「調査 研究叢書」No.1	1952

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
柴田銀次郎	翻訳	港湾労働者の収入の安定策 (A.A.P.DAWSON)	労働研究	1952
	論文	港湾運送事業及びその労働 関係の当面する諸問題(1)(2) (3)	〃	1954
	資料	港湾労働の実態	〃	1956
	論文	港湾の労働ボス制度をめぐ る諸問題	〃	1957
	資料	神戸港の「手配師問題」に 関する資料	〃	1957
	論文	下請制の発展と社外工制度	日本労働法学会 「労働法」No.12	1958
	〃	転換期をむかえた港湾労務 対策	「労働研究」	1960
	〃	港湾労働対策関係資料	〃	1960
	〃	神戸港における港湾労働対 策の現況	〃	1960
	著書	兵庫県労働運動史(兵庫県 発行)	(共同執筆)	1961
	論文	神戸港における日雇労働者 の雇用慣行と労働条件	「労働研究」	1961
	著書	恐るべき労働第2巻	(共同執筆)	1961
	翻訳	ILO第7回国内運輸委員 会の一般報告	「労働研究」	1961
	著書	自由港の研究	同文館	1954
	〃	「貿易実務」共著	山川出版社	1956
	〃	ブラジルの経済構造	アジア経済研 究所	1962
	論文	自由港の起源とその史的発 展	国際経済研究 年報第4号	1954
	〃	世界に於ける自由港の経営 実態	国際経済研究 年報第5号	1954
	〃	Movement for the Estab lishment of Free Port in Japan.	Kobe Economic & Business Review, No. 2	1954
	〃	アメリカ貿易政策の基調と しての互恵通商協定法	国民経済雑誌 第91巻第1号	1955
	〃	アメリカ合衆国の貿易政策 に於ける動向	国際経済研究 年報第6号	1956
	〃	Present Status of Japan's Shipping.	Kobe Economic & Business Review, No. 3	1956
	〃	カナダの経済構造と外国貿 易	国際経済研究 年報第7号	1957
	〃	海上運賃と外国貿易の相関 性	国民経済雑誌 第96巻第2号	1957
	〃	港湾労働に於ける日傭労働 者の地位	国民経済雑誌 第100巻第5号	1959

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
酒井正三郎	著書	Port Labor Conditions in Japan—Particularly in Kobe Port—.	Kobe Economic & Business Review, No. 6	1959
		わが国の南米移民と国際収支	神戸大学経済経営研究所、中南米研究叢書Ⅱ『対南米経済政策』	1960
		平均概念について	国民経済雑誌第102巻第2号	1960
		Japanese Emigration and its Effect on International Payments.	Kobe Economic & Business Review, No. 7	1960
		港湾の経営とその財政問題	国際経済研究年報第11号	1961
		都市港湾財政確立の問題点について	第4回港湾都市協議会総会講演集(全国市長会)	1961
		神戸港における荷役作業の実態	国際経済研究年報第12号	1962
		Problems in Port Administration and Finance in Japan.	Kobe Economic & Business Review, No. 9	1962
		港湾使用料のあり方	第5回港湾都市協議会総会講演集(全国市長会)	1962
		港湾労働問題の焦点	(全国市長会)	1955
	論文	The Theorg of Structural change of National Economy	Economic Series No. 12 (the Science council of Japan)	
		ロストウ著拙訛経済成長の過程	東洋経済新報社	1955
		経済構造変動の理論	森山書店	1956
		中部産業戦後十年史	東洋経済新報社	1959
		日本経済の成長と循環	"	1960
		社会科学一般理論	同文館	1962
		成長理論と構造理論	ダイヤモンド社	1963
		中部経済圏の圈域画定作業に関する調査研究	中部都市学会	1964
		地域開発の理論	名古屋市日本経済政策学会年報XII	1936
勝呂弘 鈴木要二 佐々木誠治	論文	海運業と港湾荷役 —神戸港の実情に即して—	海事研究49号	1962
		海上輸送におけるターミナル・コストの問題	海運	1962

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
齊藤公助 嶋文雄	共著	神戸港における港湾荷役経済の研究 第3章 神戸港の船内荷役	研究叢書5	1962
	論文	欧米の海運・港湾事情	海運436	1964
	"	港湾の類型—欧米主要港に即して	国民経済雑誌109-3	1964
	著書	各国港湾行政の実態 (主査 布施 敏一郎) (総括 嶋文雄)	日本港湾協会よりの単行本	1960
	論文	統計からみた港湾の姿	(印刷物)	1964
	北	港湾取扱貨物量の変動要素について	運輸調査月報第6巻第2号	1964
	桜井正	倉庫営業者の先取特権と留置権	倉庫研究昭和30年	1955
	"	撤易荷役サイロを利用した簡穀類倉庫荷役の合理化に就て	大阪倉庫協会蒼光別冊	1961
	沢田清	報告書 (共著)	日本産業構造研究所(刊行)	1959
	"	日本横断運河計画地域の輸送構造とその経済的基礎に関する調査研究(1)	"	1959
杉沢新一	日本横断運河計画地域に於ける輸送構造とその経済的基礎に関する調査研究(Ⅲ)			
	論文	事業部制	経済往来	1961
	書評	監査証拠論	監査	1961
	ターミノロジー	経理規定	"	1961
	論文	現場管理による原価管理	富士論叢	1961
	著書	コスト解析(共著)	日本生産性本部	1962
	論文	原価管理図表	女子大研究論集	1962
	"	コスト・マネジメント	富士論叢	1962
	"	原価管理グラフ	工場管理	1963
	資料	棉スフ織物業のコスト解析	日本中小企業指導センター	1963
田中文信	"	プラスチック工学	"	1963
	論文	近代的原価管理の概念と領域	女子大論集	1964
	資料	機械靴・家具工学のコスト解析	中小企業センター	1964
	"	港湾投資と地域経済	運輸省港湾局	1964
	論文	港湾資産の推計と課題	富士論叢	1964
田中文信	著書	富山市高度工業化の基礎条件としての交通および電力の実証的研究(上・下)		{1958 1959}

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
竹中竜雄	論文	地域的工業化計画における公益事業の機能および任務	公益事業研究	1960
	〃	工業の地方分散と運輸政策	運輸調査月報	1960
	〃	富山県総合開発計画における交通部門検討	北陸経済季報	1961
	著書	富山・直江津間鉄道の輸送力増強(複線・電化)に関する調査		1961
	〃	同調書(改版)		1964
	著書	公益企業料金論(初版)	東洋経済新報社	1963
	〃	公益企業の経営(初版)	日本経済新聞社	1959
	〃	公企業経営(初版)	タイヤモンド社	1954
	〃	公企業研究の世界的動向 港湾に限定したものはないで関連したもののみをあげた論文でも同様港湾にふれている一例をあげると	森山書店	1954
	著書の一部をなす論文	「総合的経済開発の基本問題」「総合開発の一前提条件」	日本学術振興会 四国開発問題委員会著「四国の産業開発」の一部	1961
高村忠也	〃	公経営論の見地よりみたる北海道開発行政の批判的考察	日本学術振興会 「北海道開発に関する経済学的研究」の一部	
	論文	港湾労働の確保と福利施設の充足	大阪港	1964
	〃	港湾費値上げについての一考察——神戸港に重点を置いて——	海運	1964
田原栄一 寺中啓一郎 寺谷武明	著書	石川島重工業株式会社108年史 地方銀行小史	石川島重工K.K. 全国地方銀行協会	1961 1961
	〃	戦時下港湾対策の意義	横浜市立大学論叢14巻2号	1963
	論文	東北野蒜築港覚え書 —明治前期港湾研究序説—	横浜市立大学論叢15巻1号	1963
	〃	港湾(「横浜の経済と社会」所収)	横浜市立大学経済研究所「経済と貿易」84号	1964
	書評	神戸港における港湾荷役経済の研究	日本港湾経済学会年報第1号	1963

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
植福七村	調査報告	昭和30年四国産業連関表報告書	単独	1962
	"	" 35年四国産業連関表報告書	"	1963
	"	本州四国間輸送需要予測	"	1964
	"	四国海運の現況と分析	"	1962
	論文	道路建設の経済効果	香大経済論叢	1961
	調査報告	瀬戸大橋の経済調査	単独	1962
	"	"	"	1963
	"	"	"	1964
	論文	地域産業連関分析の理論的実証的研究	香大経済論叢	1961
	"	その他		
渡辺輝一	論文	東ドイツ新経済構造とその内国商業組織化——および、新『内国商業経済学』計画の成立・発展(I)	『徳増教授還暦記念論文集』	1955
	"	港湾の後方地域	東京港	1955
矢野剛	論文	定期船港についての若干の考察	"	1955
	"	港湾というもの	"	1955
	"	海港の性格	海の世界	1958
	"	港湾の昔と今	"	1958
	"	セントローレンスシーウエイと港湾問題	海事研究	1959
	著書	港湾企業経営主体の自主化	海運叢書 5	1961
	論文	船混み対策問題の根底にあるもの	鯨言欧語第1号	1961
	"	本邦戦時港湾施策	日本港湾経済学会年報No.1	1963
	"	港湾経済について	日本海事新聞	1963
	資料	ニューヨーク港庁が経営する空港	東京港	1955
	"	ニューヨーク港庁とその事業(上)	"	1955
	"	" (下)	"	1956
	"	ニューオリンズ港	国土産業経済	1963
	"	シンガポール港	"	1963
	"	ボルチモア港	"	1963
	"	ロングビーチ港	"	1963
	"	ロッテルダム港	"	1964
	"	シドニー港	"	1964
	"	ロンドン港(1)	"	1964
	"	" (2)	"	1964

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
山本泰督	著書	ニューヨーク港(1)	〃	1964
		〃 (2)	〃	1964
		独立採算制とロンドン港庁の港湾財政	海運と港湾の新しい発展のために	1964
	論文	神戸港における港湾荷役経済の研究(共著)	神戸大学経済経営研究所研究叢書5	1962
		港湾労働者の組合ハイヤリング・ホール制度—海員組合との対比	経済経営研究第14号(1)	1963

会員名簿 (A・B・C……順)

(注) この名簿は昭和39年11月現在にて前名簿を訂正して作製しましたが、なを訂正もれその他誤記につきましてはよろしく御指摘の上名簿整理に御協力下さいますようおねがい申します。

賛助会員

氏名	代表者名	住所	TEL
原田湾湾作業 KK	原田 幸次郎	横浜市中区海岸通4の23	(20) 2661
日吉回漕店	加賀美 文一	横浜市中区住吉町6の66	(64) 5661
海事文化研究所	山県 勝見	東京都中央区八重洲 大和ビル	(241) 5686
神奈川県 経済調査会	沖山 明一	横浜市中区南仲通り5の60 東京銀行内	(20) 3131 (内) 334
関東運輸 KK	串田 可一	横浜市中区海岸通5の26	(20) 1936
関東学院大学	白山 源三郎	横浜市金沢区六浦町	(70) 8281-3
川崎重工業 KK	砂野 仁	神戸市生田区東川崎町2-14	
川崎汽船 KK	服部 元三	東京都千代田区丸の内1-6	(20) 5951
上組合資会社	松尾 市松	神戸市葺合区浜辺通4の5の1	(22) 4151
神戸倉庫協会	筒井 迪男	神戸市生田区浪花町59 朝日ビル5階507号室	(3) 0714
睦海運 KK	伊藤 孝三	横浜市中区本町 本町ビル	(20) 7731
名港海運 KK	鳥居 市松	名古屋市港区海岸通6	(66) 8111
名古屋港管理組合	桑原 幹根	名古屋市港区港本町6の7	(66) 4111(代)
日本郵船 KK	鈴木 重嘉	東京都千代田区丸の内2の20 の1	(20) 5721
日本船主協会	米田 富士雄	東京都千代田区霞ヶ関3の4	(50) 1251
大阪商船 三井船舶 KK	秋元 達雄	東京都千代田区内幸町2の4	(50) 9111
大阪市港湾局	橋 好茂	大阪市港区条通1-10	
三光汽船 KK	岡庭 博	大阪市西区江戸堀上通1	(44) 4471-6
鈴与 KK	鈴木 与平	清水市入船町3の12	清水 (2) 3111
住友商事 東京支社 (総務部長経由)	本多 英二	東京都千代田区丸の内1の8	(20) 0111

氏名	大表者名	住所	TEL
帝蚕倉庫 KK	堀内重忠	横浜市中区北仲通り5の57	(20) 1731-6
東陽海運 KK	加藤謙二	名古屋市中区堅三ツ茂町3の1の1	(23) 6306
横浜市埋立事業局	永堀豊	横浜市中区港町1の1	(64) 1441 (内) 461
横浜新港倉庫 KK	左右田俊夫	横浜浜中区新港税関港内	(20) 8971
全日本検数協会	横田一男	東京都千代田区神田司町1の19 コハラビル内	(23) 5101-9

正 会 員

	氏 名	勤務先 (TEL)	住 所	自宅住所 (TEL)
A	東 寿	日本デトラポット㈱ 2879	東京都中央区銀座東1 の10銀友ビル6 静	下 田
	青島 茂一	静岡県土木部港湾課	岡市静岡県庁内	青
	荒木 直	神奈川大学 (49) 9541	横浜市神奈川区六角橋	山
	秋山 一郎	神戸大学 (86) 1~6	神戸市灘区六甲台町	通
	浅葉 尚一	日本交通技術 KK		3
	麻生平八郎	明治大学 (29) 1181~88	東京都千代田区神田駿河台	設
B	米花 稔	神戸大学 (86) 1~6	神戸市灘区六甲台	西 西
E	江端 正義	東京都港湾局工務部設 計課第二課 (212) 5111 内3273	東京都千代田区丸の内 1	東 3
	胡井 啓作	年徳汽船㈱ 下関 (22) 6231	下関市岬之町3の21島 津海運ビル内	島
	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) 3511	町 5 4
F	藤井 邦和	運輸省第三港湾建設企 画課	神戸市生田区	神 3
	布藤 豊路	東京商船大学 (64) 8364	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	東 3

	氏名	勤務先(TEL)	住所	自宅住所(TEL)
H	林 実	経済企画庁 1530	東京都千代田区霞ヶ関 3~2	東京都千代田区霞ヶ関 3~2
	早瀬 利雄	横浜市立大学 (3) 6486	横浜市金沢区六浦町	横浜市金沢区六浦町
	原田 三郎	東北大学 (3) 5111	仙台市片平町75	仙台市片平町75
	浜谷 源蔵	丸紅飯田 ^株 支社 (20) 6211	東京都千代田区大手町 1の4	東京都千代田区大手町 1の4
	細野日出男	中央大学 (20) 7211~9	東京都千代田区神田駿河台3の9	東京都千代田区神田駿河台3の9
	本間 幸作	東京都立短期商科大学 (60) 9504	東京都江東区越中島	東京都江東区越中島
	方 輝生	復新運輸公司 (50) 0672	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
	浜谷 弘	姫路港管理事務所 (35) 176	兵庫県姫路市	兵庫県姫路市
	橋本 英三	名城大学 (85) 7151	名古屋市	名古屋市
	伊坂 市助	関東学院大学 (70) 8281	横浜市金沢区六浦町	横浜市金沢区六浦町
I	石井 常雄	明治大学 (20) 1181	東京都千代田区神田駿河台	東京都千代田区神田駿河台
	井関弘太郎	名古屋大学 (94) 1711	名古屋市瑞穂区瑞穂町	名古屋市瑞穂区瑞穂町
	井手 滋	東京都港湾局 内 3264	東京都千代田区丸の内	東京都千代田区丸の内
	井上 昭三	兵庫県土木部港湾課 (4) 7431	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
	今泉 敬忠	関東学院大学 (70) 8281	横浜市金沢区六浦町	横浜市金沢区六浦町
	岩崎 重男	横浜市立大学 (70) 8151	横浜市金沢区六浦町	横浜市金沢区六浦町
	伊藤 善市	東京女子大学 (99) 2251	東京都杉並区井荻3丁目	東京都杉並区井荻3丁目
	和泉 雄三	北海道立総合経済研究所 (25) 9111 内 788	札幌市北3西6	札幌市北3西6
	加藤 千松	神港商船 ^株 神戸 (3) 688~9	神戸市	神戸市
	加納 治郎	運輸省第一港湾建設局長	新潟市白山浦1-332 (6) 0111	新潟市白山浦1-332 (6) 0111
K	上河辺 順	中部日本産業能率研究所 (40) 5101 内 256	東京都渋谷区穂田1の90 セントラルアパート563	東京都渋谷区穂田1の90 セントラルアパート563
	川上 親澄	日本開發銀行 (20) 2531~9	東京都千代田区丸の内 1の8の1	東京都千代田区丸の内 1の8の1

	氏名	勤務先(TEL)	住所	自宅住所(TEL)
K	川崎 芳一	運輸省港湾局計画課 (211) 4211 内867	東京都千代田区丸の内	東京都千代田区霞会館 3 0
	河越 重任	国会図書館調査立法考 査局 (50) 2331	東京都千代田区永田町 1の14	東京都千代田区霞会館 3 1
	加地 照義	神戸商科大学 (垂水) 2144	神戸市垂水区西垂水町 高丸陸2252の10	神戸市垂水区西垂水町 高丸陸2252の10
	河村 宣介	関西大学 (37) 123	大阪府吹田市千里山	大阪府吹田市千里山
	勝屋 利雄	東京海上保険KK		東京海上保険KK
	岸 孝雄	神戸市土木局 神戸 (3) 8181	神戸市生田区加納町6 の7	神戸市生田区加納町6 の7
	北見 俊郎	関東学院大学 (70) 8281	横浜市金沢区六浦町	横浜市金沢区六浦町
	喜多村昌次郎	原田港湾作業場	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	東北大學 仙台 (3) 5111	仙台市片平町	仙台市片平町
	木村 恵一			東北
	小泉 信一	首都高速道路公団 (408) 6211 内 274	東京都渋谷区美竹町41 6	東京都渋谷区美竹町41 6
	越村信三郎	横浜国立大学 (3) 5255~7	横浜市南区清水ヶ丘14 2	横浜市南区清水ヶ丘14 2
	小林 良久	東京都港湾局計画部 (20) 5411 内3264	東京都千代田区丸の内	東京都千代田区丸の内
	小門和之助	東京商船大学 (641) 8364・8454	東京都江東区深川越中 島町2丁目	東京都江東区深川越中 島町2丁目
	是常 福治	神戸市港湾局 神戸 (3) 8181	神戸市生田区加納町6 の7	神戸市生田区加納町6 の7
	小島昌太郎	桃山学院大学 (65) 5101	大阪市阿倍野区昭和町 中3の5	大阪市阿倍野区昭和町 中3の5
	今野 修平	東京都港湾局 (212) 5111	東京都千代田区丸の内	東京都千代田区丸の内
	腰越 栄治	東京港運協会 (942) 0619	東京都中央区築地1の 18	東京都中央区築地1の 18
	河野 茂	全港港湾横浜支部 (44) 6747・7436	横浜市西区高島通り2 の36	横浜市西区高島通り2 の36
M	前田 義信	甲南大学 (85) 0541	神戸市東灘区山本町岡 本字長子70	神戸市東灘区山本町岡 本字長子70
	前田 一三	名古屋港管理組合 (66) 4111	名古屋市港区港本町	名古屋市港区港本町
	柾 幸雄	横浜市立大学 (70) 8151	横浜市金沢区六浦町	横浜市金沢区六浦町

	氏名	勤務先 (TEL)	住所	自宅住所 (TEL)
M	松井 潤	兵庫県土木建築部港湾課 神戸(4)7431	神戸市生田区下山手5の1	神戸市生田区下山手5の1
	松浦 茂治	愛知県学芸大学 岡崎 1830	岡崎市明大寺町	愛知県岡崎市明大寺町
	松本 一郎	新日本汽船	東京都中央区八重洲・大和ビル	東京都中央区八重洲・大和ビル
	松本 清	日本倉庫協会 5006	東京都中央区日本橋小網2の1	東京都中央区日本橋小網2の1
	松坂兵三郎	成城大学 2181~4	東京都世田ヶ谷区成城町708	東京都世田ヶ谷区成城町708
	宮崎 茂一	第三港湾建設局長	神戸市生田区海岸通16	神戸市生田区海岸通16
	宮野 武雄	鉄道貨物協会 0604	東京都千代田区丸の内国際観光会館	東京都千代田区丸の内国際観光会館
	宮川 武雄	神奈川大学 9541~3	横浜市神奈川区六角橋1	横浜市神奈川区六角橋1
	武藤 正平	横浜国立大学 8151	横浜市南区清水ヶ丘41	横浜市南区清水ヶ丘41
	森本 三男	横浜市立大学	横浜市金沢区六浦町	横浜市金沢区六浦町
N	中西 瞳	早稲田大学 (342) 2141~9	東京都新宿区戸塚町	東京都新宿区戸塚町
	永島 敬識	関東学院大学 (70) 8281	横浜市金沢区六浦町	横浜市金沢区六浦町
	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 YKKビル	東京都港区芝西久保明舟町9の6 YKKビル
	西部 徹一	労働科学研究所 3141	東京都世田ヶ谷区祖師谷2の1226	東京都世田ヶ谷区祖師谷2の1226
	西原峯次郎	久留米大学 (久留米) 3408	久留米市旭町67	久留米市旭町67
	沼田 昭夫	関西大学 (360) 1953	吹田市千里山	吹田市千里山
	野田 早苗	福岡大学 (82) 4966~9	福岡市七隈字前牟田11	福岡市七隈字前牟田11
	野村寅三郎	神戸大学 (86) 1~7	神戸市灘区六甲台	神戸市灘区六甲台
	納賀 顯豊	新潟臨港海陸運送 (4) 4111	新潟市流作場1711	新潟市流作場1711
	西本 華爾	尼崎港管理事務所 大阪 (40) 2461	兵庫県尼崎市	兵庫県尼崎市
	西川 勉	兵庫県土木部港湾課 神戸 (34) 7711	兵庫県神戸市	兵庫県神戸市
	乗竹 挺三	港湾労働防止協会	東京都中央区築地1の18 (542) 3671	東京都中央区築地1の18 (542) 3671

	氏名	勤務先(TEL)	住所	自宅住所(TEL)
O	岡庭 博	三光汽船㈱ (44) 4471~6	大阪市西区江戸堀上通1	西宮市新田町2-2 1
	歐 捷雄	千代田グラビア 印 刷 社 ㈱		長
	岡野 鑑記	神奈川大学 (49) 9541~3	横浜市神奈川区六角橋	近
	小原三佑嘉	国際商業会議所 (271) 5683	東京都千代田区丸ノ内1の6 海上ビル新館	東 6
	歐陽 正宅	招商局東京分公司 (51) 6391	東京都銀座7の5 銀座第一ビル26号室	東 4
	岡田 清	成城大学 (40) 2181~4	東京都世田谷区成城町708	北 丁
	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	北 2
	奥村 武正	東京都港湾局 (21) 5111	東京都千代田区丸の内	東 1
	大森 一二	青山学院大学 (40) 2181	東京都渋谷区緑岡町221	北 1
	織田 政夫	海事文化研究所 (23) 0211	東京都中央区八重洲 大和ビル	東 3
	大石 信二	東京港湾協会 (541) 2861	東京都中央区築地1の 18	東 9
	及川 满	北海道労働部 (25) 9111	札幌市北3西6	札 北
S	桜井 正	横浜新港倉庫㈱ (20) 8971	横浜市中区新港税関構 内	横 北
	佐藤 佳年	運輸調査局 (43) 5953	東京都国分寺市泉町2 5の6	東 目
	沢田 清	東京教育大学 (84) 0181	東京都文京区大塚窪町1	東 丁
	佐々木誠治	神戸大学 (86) 1~6	神戸市灘区六甲台町	神 2
	佐波 宣平	京都大学 (7) 4111	京都市左京区吉田本町3	京 1
	齋藤 武雄	神奈川大学 (49) 9541	横浜市神奈川区六角橋 町590	横 8
	住田 正二	運輸省海運局 (23) 1131	東京都千代田区丸の内	東 5
	鈴木 要二	鈴与株式会社 (2) 3111	清水市入船町3の12	清 北
	齋藤 公助	日通総合研究所 (253) 1111	東京都千代田区神田旅 籠町1の1	東 1
	酒井正三郎	名古屋大学 (78) 2111	名古屋市瑞穂区瑞穂町	名 北
	沙 栄存	復新運輸公司 (50) 0674	東京都千代田区内幸町 飯野ビル	東 8

氏名		勤務先(TEL)	住所	自宅住所(TEL)
S	白山源三郎	関東学院大学 (70) 8281	横浜市金沢区六浦町	横浜市金沢区六浦町
	嶋文雄	川崎製鉄KK 建設資材研究室	東京都千代田区丸ノ内 2の3 東京ビル3階 (03) 4511	東京都千代田区丸ノ内 2の3 東京ビル3階 (03) 4511
	柴田銀次郎	関西大学 大阪 (30) 0123	吹田市千里山	吹田市千里山
	杉沢新一	日本女子経済短期大学 (33) 5655~6	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
	勝呂弘	神戸大学 神戸 (86) 1~6	神戸市灘区六甲台町	神戸市灘区六甲台町
	関谷義男	東京港運協会 (541) 2861	東京都中央区築地1の 18	東京都中央区築地1の 18
	白石国彦	東陽倉庫株式会社 (23) 6306		
T	田村達夫	神戸市港湾局 神戸 (3) 8181	神戸市生田区加納町6 の9 (33) 8181	神戸市生田区加納町6 の9 (33) 8181
	高橋淳二	下関第四港湾建設局 下関 (22) 3341	下関市阿弥陀寺町	下関市阿弥陀寺町
	高見玄一郎	神奈川県経済調査会 (20) 3131 内 334	横浜市中区南仲通り5 の60 東京銀行内	横浜市中区南仲通り5 の60 東京銀行内
	田中文信	富山大学 (3) 9286~7	富山市蓮22	富山市蓮22
	田原栄一	大分大学 (2) 7181	大分市上野83	大分市上野83
	高橋栄	茨城大学 水戸 (2) 4171	茨城県赤堀岡田	茨城県赤堀岡田
	鷹取稠	日本大学 (301) 2271	東京都千代田区神田三 崎町	東京都千代田区神田三 崎町
	高村忠也	神戸大学 神戸 (86) 1~6	神戸市灘区六甲台町	神戸市灘区六甲台町
	竹中竜雄	神戸大学 (86) 0001	神戸市灘区六甲台町	神戸市灘区六甲台町
	谷川義文	運輸省港湾局 (211) 4211	東京都千代田区丸の内 9	東京都千代田区丸の内 9
	寺谷武明	横浜市立大学 (70) 8151	横浜市金沢区六浦町	横浜市金沢区六浦町
	寺中啓一郎	東京都港湾局 (212) 5111	東京都千代田区丸の内 1	東京都千代田区丸の内 1
	土井智喜	海運研究所 (581) 1251		
	富永祐治	大阪市立大学 (67) 6671	大阪市住吉区杉本町 191	大阪市住吉区杉本町 191
	武山弘	北海道立総合経済研究所 (25) 912	札幌市北3西6	札幌市北3西6
	徳田欣次	北海道立総合経済研究所 (25) 912	札幌市北3西6	札幌市北3西6

	氏名	勤務先(TEL)	住所	自宅住所(TEL)
T	田中 敬仁	大洋商運 KK 神戸 0711~5	神戸市生田区海岸通5 の28	神7
U	植田 定治	大阪市総合計画局 調査部	大阪市北区中ノ島1-4	大42
	植村 福七	香川大学 (3) 4141	高松市宮脇町162	高4
	浮穴 和俊	東京都港湾局 201 3990	東京都千代田区丸の内 3の1	東50
	上原轍三郎	北海学園大学 (2) 4218	札幌市旭町8の60	札
	宇山 音吉	神奈川県議員 (20) 4921	横浜市 神奈川県庁内	横の3
	内井 健二	民主党神奈川県連 (20) 1780		横4
W	渡辺 輝一	横浜国立大学 (3) 5255	横浜市南区清水ヶ丘41	横
	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	
Y	矢野 剛	日本港湾経済学会	横浜市金沢区 関東学院大学 (70) 8281	東1
	四方田耕造	神戸市港湾局 神戸 (3) 8181	神戸市生田区加納町6 の7 88 8181	神本
	米田富士雄	船主協会		東
	吉川 貫二	同志社大学 (23) 1131	京都市上京区今出川通 烏丸東入	大
	山田 浩之	京都大学 (7) 4111	京都市左京区吉田本町	京公
	山本 泰督	神戸大学 (86) 0001~6	神戸市灘区六甲台町	兵安
	吉本 正人	東京港運協会 (541) 2861	東京都中央区築地1の 18	横
	吉田圭四郎	兵庫県姫路港管理事務所 88 176	姫路市市之郷町1の2 の14	
Z	造作 修	兵庫県土木部港湾課 神戸 07711	神戸市	兵 (兵庫) 405

編集後記

Portの原意は「城門」であるとのこと。そういえばマルセイユやジェノアの港にはそういう中世紀の面影がただよっている。この学会も門を開いてから3年目。それが一つの岐路であるならば、この Japan Port Economics Association は大いに門戸を開いて国際的な発展を考えるのも夢ではない。

さて、この年報もNo.2をむかえた。これは昨年度の研究報告を中心にして編集したが、ご多忙の中に玉稿をよせて下さった各位にお礼を申し上げたい。とくに浮名和俊氏ならびに北海道立総合経済研究所の方々からご労作「港湾労働」についての玉稿をいただいたことを心から感謝せねばならない。この年報の門も開かれているはずなので原稿についてのご希望なり、ご批判なりをおよせ下さることを心から念じている。

今回は会員業績リストのアンケートをもって港湾その他文献目録の作製を試みたが、これは毎年行なって補なわなければならない。名簿整理も試みたが、おそらく整理もれか、誤記があると思われるので、今後のためにも会員の方々のご協力ををおねがいしたい。

いろいろ想うこと多くして成せること少く、とくにこの年報も、所得倍増計画の影響のためか、編集上極度の人手不足に悩まされ通しであった。したがっていろいろお読みづらい点や編集上の欠点などにつき、ご海容の程を乞う次第である。年報も来年で3号目。3号雑誌にならぬよう「力を尽して狭き門より入れ、栄えにいなる門はせまく、亡びにいたる門は広し。」

Oct. 1963 (北見)

港湾経済研究

(日本港湾経済学会年報・No. 2)

1964年11月20日 印刷

1964年11月25日 発行

¥ 1,000

編者および
発行者 日本港湾経済学会
印刷者 横浜市南区上大岡町
文化印刷株式会社

日本港湾経済学会

(横浜市金沢区六浦町・関東学院大学)

経済研究所 気付 TEL (70) 8281番
