

港湾経営の「理念」と問題性

北 見 俊 郎

(関東学院大学)

目 次

1. はしがき
2. 港湾経営の問題意識
3. 港湾経営の「理念」について
4. 港湾経営の基本的問題点

1. は し が き

わが国の港湾問題における焦点の一つは、港湾の経済・社会的性格を問い、そのあり方を検討をしてゆわねばならない段階に来ていることを示している。その意味では、港湾の建設・整備の問題以上に、今後、わが国の港湾が経済的・社会的に再編成されるべき時期をむかえつつあるといえよう。戦後におけるわが国の経済・社会がそうであるように、港湾も民主化と近代化を支柱にして、国民経済の中における正しい位置づけが要求されている。

しかし、港湾におけるこの時代的要求に応え、真に港湾を民主化し、近代化するためにどうしても考えておかねばならぬ問題に「港湾経営」をどのようにしてゆくかということがある。これは港湾管理、行政の問題ともからむ大きな問題でもある。しかも、この問題はそれだけに、かたてまに考えられるべきことではない。この小論はそのような意味から、港湾経営についてのごく基本点のみを概要的にふれ、一つの問題提起を試みようとするにとどまる。したがって、これはいずれ稿を改めると共に基礎概念のきめこまかいうらずけをされ直されるべき性質のものである。

2. 港湾経営の問題意識

わが国の港湾は、経済発展にしめるその役割が再認識されるにおよび、そ

の建設や整備と共に、経営、管理、行政の諸問題が大きくとりあげられ今後の主要課題になりつつある。国民経済の高度成長政策の中で、港湾建設はきわめて急テンポに進められてきたが、造成された港湾、施設等をどのように運営してゆくかという新たな段階をむかえている。その背景には、外国貿易に高い依存度をしめるわが国経済が、港湾をして貿易政策の重要な一環となし、いかに国民経済における流通過程の合理化に参劃せしめようかとするものがある。⁽¹⁾

さらに、現在おきあがっている港湾の諸問題、例えば港湾労働法の制定ならびに実施にともなう諸問題、港湾運送事業法の改正問題、ターミナルオペレーター問題、港湾事業団の設置問題等は、いづれも形の上では法制化にともなう港湾利用の再編成をねらったものであると思われるが、この根底にあるものは、港湾利用の際の港湾管理、行政をどのように制度化してゆくかということが横たわっている。しかも、この場合、港湾の管理、行政の体制変化が、現実的にはいづれも港湾投資事情、管理と財政事情、使用料金事情等が港湾の効率的利用化とむすびついてきている。例えば港湾事業団の設置構想のうち「事業団設置の必要性」（運輸省港湾局資料）によれば、「新港湾整備五箇年計画に基づく主要外航定船ふ頭の整備に当っては、国及び港湾管理者の財政負担の増大は不可避であり、これに対する為には、新たな長期低利の財政資金を導入する必要がある。また主要外航定期船ふ頭の整備にあわせてその効率的使用を確保することが特に必要となってくる。」とされている。⁽²⁾ ここでは、そのような港湾事業団の設置可否の問題にふれるものではなく、むしろ経済発展にともなう港湾管理、行政の問題が「港湾経営」という経済的問題を基盤にし、その経済の合理性が管理や行政に先行している事実を港湾の場合改めて認識すべきである。

このような港湾の管理、行政問題に対して、今さらに経済的な合理性を問いかねばならないということは、いかにもわが国港湾の特色であり、明治以降の近代的港湾といわれるものが、きわめて強い国家との関係において発展し、そこでは近代資本主義の経済的原則が行政という媒介物をともなって

港湾に及んでいたことをものがたる。いわば、欧米における港湾の内的発展とちがって、わが国の港湾は、外的な、港湾を必要とする経済体制が、高度に資本主義化しつつも、港湾の内的な経済体制がそれ以前にとどまっている。この両者のギャップというものが、経済成長にともなう港湾諸問題の基盤にあることも考えられる。

ここにおいて、今後のわが国港湾問題にとって、港湾の管理、行政問題が重要視されるのは、港湾の経営的基盤——港湾の内的発展と資本主義経済化——をどのように形成せしめてゆくかにある。従来わが国港湾は、いわば国家との強いつながりの中で、管理が保たれるような体制にり、地方自治体を母体とする港湾管理者に移行しつつも、管理の実態は必ずしも管理者に属してはいない。むしろ現実には港湾管理のために地方財政の圧迫を感じるような傾向をもち、今後益々管理のための経済的基盤を問われると共に、従来の国の管理行政というかかわり合いの中であるべき港湾の近代化の姿が深く求められなければならない段階をむかえている。こうした中で、公共港湾におけるふ頭経営上、バースの優先利用方式や、専用利用方式が問題視され、また一方においては、港湾への企業会計方式の導入、独立採算制の採用などが、欧米先進諸港の例からも検討を加えられつつある次第である。

以上のような概状の中で、ともあれわれわれは、そのような具体的問題を論ずる前に、きわめて基本的な「港湾における経営」の概念なり、「理念」といった点のみをとりあげて考えてみたいと思う。管理や行政の基盤にある経済性が、以上の諸問題にも示されるようにあらわになっている現段階において、経済性の原則による「経営」が港湾に貫徹されないかぎり、管理や行政における近代化も仮空なものになってしまう恐れがある。

注

- (1) 国民経済もしくは、わが国経済政策の中における港湾の役割については、拙稿「経済発展における港湾の役割と問題点」（日本経済政策学会編『日本経済の構造変化』勁草書房、1965年）参照。
- (2) 運輸省港湾局資料「定期船埠頭事業団（仮称）の構想について」（昭和40年7月）。

3. 港湾経営の「理念」について

さしあたり、港湾における経営の概念的な基礎づけを試みてみたいと思う。この概念的な基礎づけのために「理念」という用語が必ずしも適当であるとは思えないが、言葉のもつ原義を検討しつつ、若干の分析を試みる必要がある。語源的に考えられる「理念」の「理」が、理性で想像する目的意識をふくみ、論理的な筋道をもつものであるのに対し、「念」においては、むしろ(an idea)、や(die Idee)に表現される意味内容をもっている。いずれにしても、この両者の意味内容が、経済学においては政策にかかわる一つの「理念型」(der Idealtypus)の問題と共通するものがある。このような根本的な概念規定を社会科学が行なおうとする場合、それは多かれ少なかれ、背後には政策論における「理論と実践の問題」があるとせねばならない。周知のように、この問題を提起したM. ウェーバー(Max Weber)が現実の(Sein)と今後の(Sollen)の問題を提出することによって、文化科学を自然科学から区別するための何よりも方法としている。⁽¹⁾ここでは、この問題——理論と実践——が、「価値判断」「価値理念」などの主体的な条件をふくむので、港湾経営の基本的概念を問題にする場合でも、当然そのかげには港湾全体の政策の場と何らかの関連があることになる。港湾がきわめて国民経済の中に大きな役割をもっているかぎり、以上のことは容易に理解されるところでもある。

また一方、わが国資本主義の発展の中で、「経営理念」の展開がどのようなになされているかについても、「港湾経営」を問題にする場合に検討をしておく必要もある。この点について、土屋喬雄教授は、わが国における新経営理念が実践綱領となることを期待し、「日本の風土における経営哲学」の確立と、それが「平和主義とヒューマンイズムを統合したものをバックボーンとして確立されなければ、前向きの役割を果すものとは、決してなり得ない」⁽²⁾とされている。さらに土屋教授は、M. ウェーバーとW. ゾンパント(Werner Sombart)による「資本主義精神」の問題も、単に「ヨーロッパの風土にお

ける経営哲学」において逆に再検討されるべき点を指摘されている。さらにM. ウェバーとW. ゾンバルトにおける資本家精神の比較検討を行い、一つの問題提起をされている。このような前提の上で、土屋教授は、わが国における資本主義発展の過程の中で、日本的な経済政策——富国強兵、殖産興業＝＝に秘められる資本家精神に及び、「企業経営により利潤を追求し、資本増殖をはかることは、祖国日本の国富を増進し、国家・社会の発展に貢献するための一手段だとの意識もあったのである。」⁽³⁾とされる。

以上のような近代資本主義経済の育成のための、殖産興業政策の時期が終る頃（明治27、28年）以降から日中戦争の時期以前（昭和10年頃）までは、日本資本主義が大体において自由放任・自由競争を基本とする社会があったとされる。したがってこの時代には、A. スミス（Adam Smith）的な「予定調和説」が多くの資本家的経営者に受け入れられていたことになる。こうした時代の経営者中の多くの人々の意識は、「ウェバーやゾムバルトらによって『資本主義精神』として説明されたものに類似しているといい得るかも知れない。」⁽⁴⁾しかし厳密な意味では、「ウェーバーやゾムバルトらは『自己目的』として利潤追求・資本増殖をなすものだとし、より上位の目的のためにする意識はないとする。これに反してアダム・スミスらの見解は、……………窮極目的として『公益』を念頭においているが『公益』の増進という目的をとくに意識しなくても、私利追求に専心する行為は、結果として「公益」の増進をもたらすというのであるから、両者の間に差異あることは否定し得ない。」「しかし、右のごとき『公益』を忘れ去ったような精神をもって、こうした段階における経営者すべての精神、あるいは支配的精神とすることはできない。」とし、「自由放任主義がいまだ支配した時代であったとしても、人道主義的精神をもつ経営者の中に、資本主義のそのような暗黒面に良心の悩みを感じ、懐疑的となり、その修正や改良に心を砕いた人々が現われたとしても、不思議はないわけである。と。

さて、第一次世界大戦後（大正9年）の恐慌につぐ慢性的不況、金融恐慌、の中で、「資本家的経営者の中には、この間、社会問題に関心を深めた人々

が少なくなかったことは否定できない。」満州事変以降、統制理念も強くなり、昭和12年、日中戦争より敗戦までの戦時統制が急速に強化され、「公益優先」のスローガンがかかげられてくる。この過程の中では、「思うに、『公益優先』が唱えられたことは、資本主義的自由主義・理念に対する批判の精神がおこったことを物語るものである。そしてこれは戦時統制理念の中に吸収された形となったが、元来『公益優先』の理念は、戦時統制のみに特有のものではない。明治初年、『富国強兵』『殖産興業』のスローガンの下に近代資本主義の育成が盛んに行なわれた時代にも、『国益優先』の理念があった。また大正末年から昭和初頭にかけて産業合理化理念の中にも、経済の健全な発展のため自由競争を抑え、協調を尊重すべしとする理念があった。」⁽⁵⁾とされ、敗戦後においても「彼らの資本主義制度に対する考察をいつそう深からしめ……………『社会保証』や『完全雇傭』や『福祉国家』の理念も唱えられ『経営者の社会的責任の自覚と実践』や『経営者の良心』等々が真剣に取り上げられつつある。」とされている。

きて、以上のような、わが国資本主義の展開の中で考えられる経営の「資本家精神」に対する土屋教授の見解については幾多の賛否両論がありうるであろう。われわれはここで、その可否についてふれる紙面もないので、一応以上を背景にして、わが国における港湾政策の中で経営の（Idealtipus）がありえたかどうか、そしてまた、以上にふれたような『公益』理念と港湾がどのような関係にありえたかをみるために先を急がねばならない。

わが国における港湾の形成は、明治初年以降、急速な資本主義の確立のために必須とされた「近代的交通業の形成」の一環としてとりあげられた。しかし近代的交通業の形成のためには、一方において早急な産業革命と資本蓄積が必要であった。しかし後進的なわが国にあっては、一般的に資本の蓄積は未熟であり、資本動員の機構は整備されず、技術的にも、私的資本のり出す可能性はなかった。したがって当然国家が、自から積極的な態度をもってあたるという交通業形成の一般性は、港湾の場合最も典型的な例として考えられるものである。⁽⁶⁾

1870年（明治3年）代からはじめられた港湾計画、調査、築港等は、いづれも明治初年の国家機関としての地方県知事が当り、一部は税関施設として大蔵省が工事を施行したりしている。⁽⁷⁾ 1918年（大正7年）以降は内務省、さらに1943年（昭和18年）以降は運輸省にひきつがれている。すでにふれたように、わが国の産業資本の確立は日清戦争以降徐々にみられ、とくに機械製造部門の軍需への依存がふかめられてきている。中でも造船、車輦関係の発展が鉄道と海運事情の飛躍的な発展をよび、一方では、外国貿易は1890年（明治23年）から1900年（明治33年）の間に貿易総額においては3.5倍に増進している。とくに戦争を契機とする急増は1868年（明治元年）からすると約20倍近いものがある。

こうした資本主義の確立期における貿易と交通の発展は、当然港湾整備を急務とし、港湾調査の早期完了と、本格的な築港工事の進行が相次いで行なわれた。日露戦争以降には、全国の鉄道国有化が果され、一方における貿易構造の変化、貿易量のより一層の増加の中で、地方港湾の展開、全国重要港湾の選定、施設の増強、修築等がなされている。こうした傾向は、さらに1920年代における世界大戦の時期にはよりはっきりした形を示している。

以上の事情は、一方で交通資本が、近代化の道を歩みつつ、産業資本的性格と自立の過程をもっているのに対して、港湾の場合は、国家の積極的な行政的施策と、国家（もしくは地方公共団体）の財政投資によっていた。したがってここでは、港湾における資本の産業資本への転化がみられず、一方ではきわめて零細な港運資本に、前近代的な構造を温存せしめた。このようにして、港湾は近代資本主義的資本の確立がみられないままに現在におよんでいる。

そのような戦前における港湾の形成事情は、わが国の資本主義の形態の中から容易に見出されるものであり、資本主義の日本的な類型化の中で、港湾と国家との関係は最もその特徴を示しているものとも考えられる。したがって、資本主義がそうであったように、港湾もまた強度な中央集権的機構にうらづけられた国家的政策にもとづく港湾行政がきわめて大きな役割を果たしてきた。

そのような歴史的事情は、欧米港湾に比較するまでもなく、きわめて日本的な性格をもったものであることを今更に認識させられるところでもある。

以上のべたような港湾の形成は、すでにふれた Idealtipus や、「資本家精神」、または「経営理念」等というものと、どのような関係があるのかということを考えることを求めている。

まず、わが国における港湾政策は、すでに明らかなように国家のもつ政策の中に完全にふくめられ、したがって政策遂行の支点は行政にあったことが確認されたわけである。そのため国家のもつ港湾政策においては、一方では港湾経済にかかわる理論体系もなく、科学における「理論と実践」の前提がもち得なかったといえる。さらにそのことは資本主義的経済性を原則とする「経営概念」もなく、またここには「資本家精神」の場もなかったことは当然である。そこでは、富国強兵策に即応する港湾計画や整備でありえたわけでもある。ただ港湾資本の確立が「資本家精神」との関係でやみられたものは、弱少にして前近代的な「港運資本」でもあったわけであるが、ここにおける「資本主義精神」がありえたか、どうかについては大きな疑問すら残されるところであらう。「港運企業」そのものが、制度的にも国家の行政指導や指揮監督のもとにすすめられた範囲においては、スミスの「公益」理念が確立されるまでにはゆかず、絶対主義的な権力構内におけるウェーバーもしくはゾンバルト的な「自己目的」があるにすぎなかったとも考えられる。「港運企業」においては、港湾そのものが「公共性」という概念をもっているものの、これはスミスの「公益」と性格を異にするすのであることも指摘しておかねはならない。

このようにやや変形された内容において個々の「港運企業」に「経営的理念」があったとしても、資本主義における「交通部門」としての港湾には、一般交通業のような産業資本の近代的転化が計られなかっただけに、こそくの経営が各港運企業内にあったのにとどまる。したがって、明治から、大正・昭和にいたる資本主義の発展の中で、さきにみたような資本家的経営における「公益優先」のスローガンはある意味でも無用でもあり、前提でもあ

り得た。戦時統制における港運企業の「一港一社」はもっともその辺の事情を雄弁に語るわけでもある。個々の「港運企業」に私的利潤の追求があっても、そこでは、私的利潤追求の社会的影響もミ・ゼラブルな港湾労働力に対してであり、他は港湾における交通用役の生産は、まさしく「国益優先」でもありえた。このことは、港湾全体の問題としてもいえることで、改まる必要もない程であろう。

注

- (1) Max Weber “Die Objektivität Sozialwissenschaftlicher und Sozial Politischer Erkenntnis” 1904.
- (2) 土屋喬雄著「日本経営理念史」（日本経済新聞社発行）昭和39年、（p. p. 4-6）尚この点については「一国の社会経済社会なり、その中にある国情や歴史、伝統、風土、当該国民のものの考え方の相異等、そのおかれた社会情況や発展段階を異にする。その意味で、わが国の企業経営体……………経営学のみならず……………如何なる科学の一般理論でも……………わが国の特質を無視することはできない……………」（山田一郎著「経営管理論」（世界書院発行）昭和35年 p. 20. 参照。
- (3) 土屋喬雄著「同上」p. 72
また、土屋教授は上書において、ウエーバーの見解とゾンバルトのそれとの共通点を、資本主義の発展段階に分け、各段階での「資本家の経営者の精神を一色に塗りつぶし、あるいは一つの型にはめ込んで考える点」の誤りをまとめ、いずれの段階でも二つ以上の類型を認めなければ正しい把握でないとされている。さらにウエーバーの資本主義精神の発展過程の三つの段階別把握をあげ次のような見解をのべられる。
 1. 賤民資本主義（Paria-Kapitalismus）これについては、ヨーロッパの場合はともかく、江戸時代商人については、この見解は妥当せず、ウエーバー説をそのまた江戸時代の商人精神にあてはめるのを誤りとする。
 2. 産業資本主義成立期の精神
いわゆるウエーバー的なプロテスタンチズムは、日本については当てはめえず、「江戸時代の商業資本家も、立派な道徳的理念を持ち、産業資本家がはじめてそのような理念を持ったと考えることは妥当を欠く。」とされる。
 3. ゾンバルトの「資本主義精神」との関連については、
 - (1) 早期資本主義（Früh-Kapitalismus）の段階の精神、
この点については土屋教授は、「商業資本家の精神は、何らかの人間的目的、たとえば老後の安楽、子孫の幸福といった目的を達するための手段として、利潤追求・資本増殖に努力する精神だ、とする。」しかし、それだけではなく、当時の商人のなかにも「利潤追求・資本増殖を最高・至上の目的、すなわち『自己目的』として為し、しかも手段を選ばないような精

神をもつ者もいた。」とされる。

(2) 高度資本主義 (Hoch-Kapitalismus)

ここにおける資本家的経営者の精神は、ゾンバルトが、「自己目的」を最高目的として、利潤追求・資本増殖をなす精神だとして「一色に塗りつぶす」ことに土屋教授は反対される。したがって、ゾンバルトのように、もしも今日の資本家的経営者の指導層の精神が、「栄利至上主義であり、栄利が最高・至上の『自己目的』であり、エゴイズムの何物でもないものだとすれば、ヒューニズムに立脚するものとししか考えられない社会保障なり福祉国家なりの理念が現代の資本主義国の指導理念となり得るはずはないのである。」とされている。(p.p.6～9. およびp.24. 94 以降参照)

(4) 同上、p. 73

(5) 同上、p. 75

(6) 拙著「国民経済と港湾」（日本港湾協会発行）1958、（第2章『国民経済の発展と港湾の形成』p. 11 以降）参照。

(7) 詳細については拙著「同上」（近代的港湾の形成事情）p. 18以降、及び運輸省港湾局「日本港湾修築史」参照。

4. 港湾経営の基本的問題点

1950年（昭和25年）における「港湾法」の施行は、当時のわが国の港湾にあってはかなり劃期的なものであったと考えられる。これは周知のように「港務局」の設立を企図したものであり、地方自治団を主体とする港湾管理者による港湾管理を意味したものであった。⁽¹⁾ しかし、現実には、この「港湾法」は幾多の改正すべき点を現在もっており、港湾法の精神が、どの程度実施されているかについては疑わしい点も多い。しかし、この「港湾法」の精神にもられたものは、戦後におけるわが国地方分権制度や、経済の民主化に即しうる要素をもおびていることはたしかである。

とくに港湾は地域的な特色が強く、実際の管理については、各港湾管理者がその実情を知る立場にあるわけで、港湾をもつ自治体の政策に港湾のもつ役割が大きい関係上、それなりに時代的要請に応える構想をもっていたと考えられる。しかしながら、現実には港務局の設立は新居浜一港にとどまり、港湾管理が一部事務組織によるもの、港地方自治体によるもの4港、地方自治体によるもの89港で、地方自治体による港湾管理も、多くは管理の主体性

がもてず、本来の港湾管理権の確立はないとみてよい状態である。この港湾管理権の確立がない点は、管理権の実体となる「経営的基盤」を「港湾法」はおとしており、実際に各港湾管理者においても「経営的条件」をそなえていないことから説明される。とくに伝統的な港湾行政の機構と権限が戦後においても変るところが少く、そのような上に制定された港湾法であってみれば、港湾法における港務局の性格もうかがい知ることができる。

改まるまでもなく、この場合「経営」(Management, Betriebs Wirtschaft)はBusiness Unit を対象にし、独立の経営組織、生産活動を目的とし、経済性原則に従うもの等の性格をもっているものである。⁽²⁾ 欧米における「港湾経営」は若干の差異があっても、ほぼこの実体を備えうる内容をもっている。しかしわが国にあっては、独立の経済組織としての資本主義経済における自由活動と、組織の意志がもちうるものでないことは前節において明らかでもある。さらに、その単独経済組織が港湾の場合(流通過程における交通事業として)生産活動を行い、利潤をうける体制が全体的に確立していない。したがって、経済性原則という経済の「出入価値」関係(費用及び収益の関係)は、港湾全体に見られていない。

以上の Business Unit は資本主義的経済生活においては、片方に財産所有関係を示すものであり、この関係者は個人であるのが原則である。しかもこの個人が、国家、地方自治体に属す公共的企業であっても経済生活にあっては一般私人と同一である。しかも Business Unit の目的は「利潤」にあり、企業は手段に属すとされている。いわゆるこのような現代的な「経営」の概念との関係で、港湾を考察しなおした時、それらの各条件が充実してはじめて本格的な管理が実現しうることも考えられる。ただ現実には、わが国にあっては、港湾における「公共性」の概念が、きわめてあいまいなままに、港湾管理の雑用的なもののみが各港湾管理者にゆだねられ、依然として実質的管理は国家による港湾行政を媒介にしている。したがって前節においてのべたように、わが国の港湾には、本来的な「経営」概念はなく、またそれによる本来的な「管理」も見られていないことになる。したがって一般的に用

いられる「港湾運営」もしくは「港湾運用」とする行政用語に依存せざるを得なくなるわけでもあろう。したがって2節においてのべたような、港湾管理の財政的逼迫とともに、ふ頭の優先制、専用制問題がおきあがり、使用料体系を検討したり、独立採算制、企業会計方式の導入、採用を必然的に考えなければ港湾の運営をすすめることが不可能な状態となってきたのは、わが国港湾の運営・管理の限界が、経済発展によって露呈されたことを示すものである。現行港湾法の改正すべき基本点と、有効限界点もここにあるわけであらう。

すなわち、わが国特有の「港湾運営」は、戦前における資本主義体制の中で形成され、その使命を果してきたものであるとするならば、戦後のわが国経済なり、資本主義の性格の変化が、当然、基本的に新しい港湾の社会的存在を位置づけてゆかねばならないことになる。そのものが、欧米諸港における「ポートオーソリティー」であるかどうかはしばしの検討を必要とする。が、それこそ、日本における「風土的な経営哲学」の形成と相まって、どのような「資本家精神」が生れてくるのかもわからないし、この面での問題も大きく残されるというものである。しかしながら、われわれは、港湾をそのような一般産業における企業と同一視したり、港湾内部の資本主義化に腐心するものでないのは当然である。問題はいつも前提であるところの港湾の近代化について考える時には、資本主義的経済性の原則を無視し得ないことと、それにしたがうところの「港湾経営」の理念を根本的に考える必要があるのではないだろうかとする一つの問題提起にすぎない。今後においても、とくに港湾建設にかかわる資本投資は国家資本に依存しなくてはならない。しかし、そのことが、港湾の管理形態をして、わが国特有のものにしておくことの必然性にはならない。ましてや「港湾経営」の理念を今後のわが国経済の発展と港湾の近代化のために、根本的に考えてゆかねばならないということを否定できるものではないであらう。

注

- (1) 「この法律は、港湾管理者の設立による港湾の開発、利用及び管理の方法を定

めることを目的とする」(港湾法、第一章、第一条)昭和25年5月31日、法律第218号。

「現に当該港湾において港湾の施設を管理する地方公共団体、従来当該港湾において港湾の施設の設置若しくは維持管理の費用を負担した地方公共団体または予定港湾区域を地先水面とする地域を区域とする地方公共団体は、単独で又は共同して定款を定め、港務局を設立するかがある。」(昭26、法196 本項改正)

- (2) この場合、少なくとも「経営」をとりあげる方法としては「資本主義制度の下で、その剰余価値法則の貫徹に奉仕する利潤学 (profitslehre) として生成発展しめられてきた」(山田一郎著『経営管理論』前出、p.p. 9~11参照) いわゆる技術論 (Kunstlehre) 的経営学ではなく、したがって港湾経営の問題意識も2節にふれたように科学としての体系化と論理化の場になっことは勿論である。