

James Bird; The Major Seaports of The United Kingdom.

北 見 俊 郎
(関東学院大学)

(1)

本書の著者は、University of London King's College にて1954年以来地理学講師 (Lecturer in Geography) をしている。最近 (1963年) Visiting Lecturer として University New England N. S. W., Australia に行っていたが、わが国に知られてる他の著作としては The Geography of the Port of London, 1957 (Hutchison University Library) などがある。

本書の内容は、いわば Rochdale Report として、わが国にも紹介された (London Her Majesty's Stationery Office; Report of the Committee of Inquiry into the Major Ports of Great Britain) の結論の原理的役割をなしているようと思われる。本書は、きわめて広い問題意識をもっており、Appendix, その他をふくめて454頁 (大版) からなる大書である。その内容は、イギリスの主要港湾の殆んどについて、下記のようにより分析を行っている。(参考地図・参照)

(序)

1. 接近方法

(河口における産業および貿易港)

2. Newcastle 港と Tyne 河畔

3. Glasgow 港と Clyd 河畔

4. Belfast 港と Lagan 河

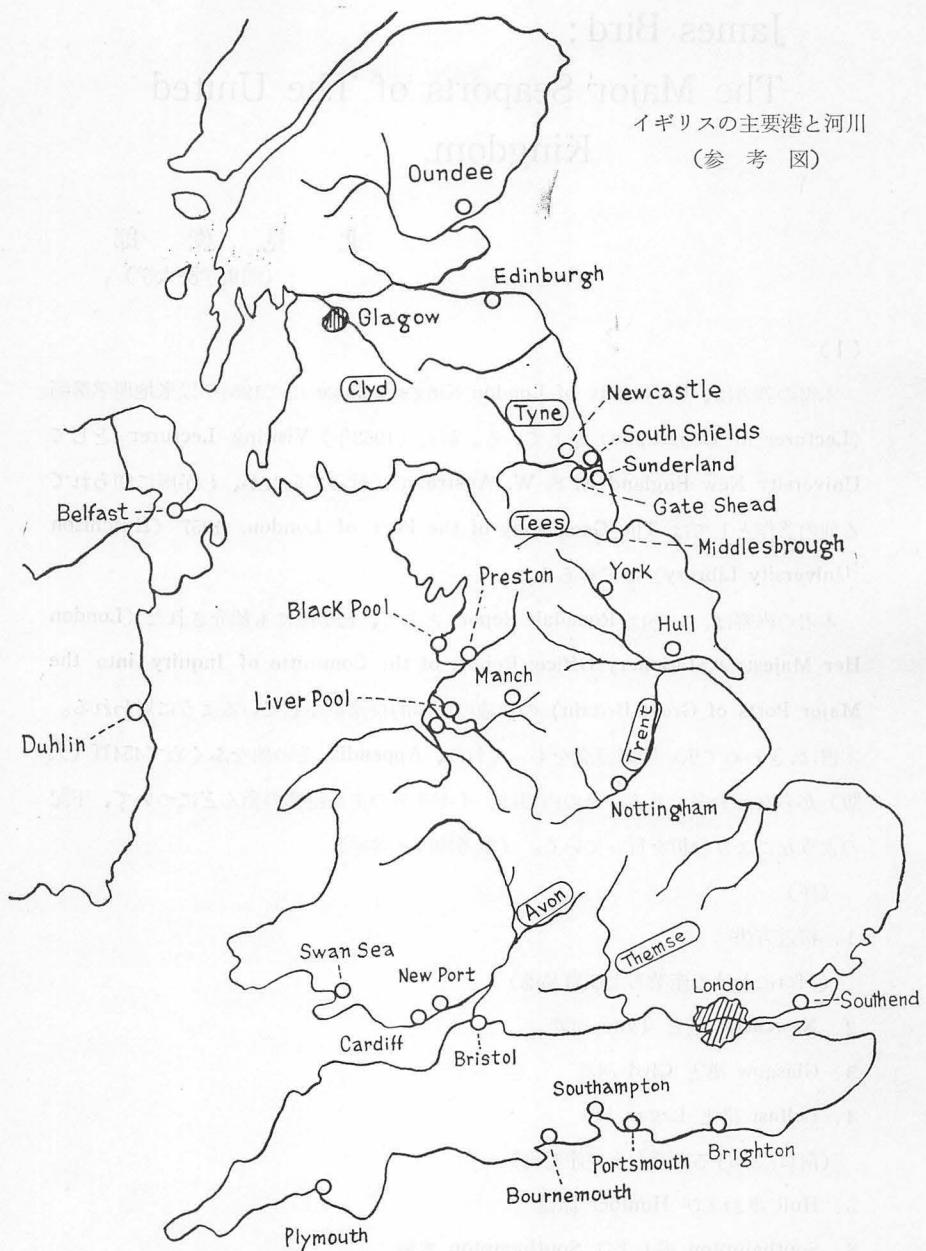
(河口における商業および産業港)

5. Hull 港および Humber 諸港

6. Southampton 港および Southampton 水域

7. Bristol, Avon, および Avonmouth 港

イギリスの主要港と河川
(参考図)



注. () 内は河川名を示す。

(南部 Wales の諸港)

8. Swansea 港および Milford Haven, Port Talbot, Cardife, Barry, New Port の諸港

(積出港)

9. Dover 港および Harwich, Holyhead 港

(内陸港)

10. Manchester 港

(一般貨物港)

11. Liverpool 港の形成期

12. Liverpool 港本域としての Mersey 河

13. Morsey ドックと Mersey 河畔

14. London 港の形成期

15. Thames 水路

16. London 港のドック組織

17. 潮川としての Thames 河の交通と貿易

(結論)

18. イギリス港湾への展望

資料、その他

以上に示した目次の概要によってもわかるように、いかにも地理学者らしい発想による問題意識をみせているが、周知のように、イギリスは、全土にわたって実に河川が豊富であり、図に示すように、そのような河川と河口港、もしくは流域港、ならびに地方都市の発展がめざましい。London 港にしても典型的な河口港である。この点は、同じ島国でもわが国のそれとは大いに事情を異にする。アメリカ、ヨーロッパ、もしくはアジア地域のいわゆる大陸における主要港は、それぞれ主流河川が港湾や都市の発展をうながしてきたし、アジアにみられる单一主要港を生んでいる場合もある。（拙著『アジア経済の発展と港湾』東大出版会、参照）しかしイギリスにおける河川と港湾がこのような関係にあることはきわめて特徴的なものとみなければならず、したがって著者の分析過程もそこから出発している。

全体を通じ、きわめて広い Topics をふくめ、現在における主要港湾の発展の事情

と、問題点を各章にわたってのべ、さらにそれらの事情を歴史的考察にし、それらを体系化しようとなつてゐる。しかも、そのために豊富な写真、図、資料を用い、解説の方法を立体化せしめようとしている。内容にわたる要点は次にのべるが、著者は各港をつぶさに調査し、そうした問題設定のあとで、港湾管理、労働、財政、資本投資等の問題にも及んでゐる。

(2)

ここでは、以上にのべた概要の中から、とくにわれわれが問題としている諸点を中心にながら、要点のみをえがいてみたいと思う。

すでにふれたように、接近方法は地理学的方法の範囲は脱していない。したがって、港湾、河川、都市、産業等の相貫関係は、各河川と港湾形成の歴史的考察においても立地的視角が重要な分析方法になっているように感じられる。

著者は、全体を18章にわけ、(目次、参照)さらに、それらを「河口における産業および、貿易港」として Newcastle 港と Tyne 河、Glasgow 港と Clyd 河、Belfast 港と Lagan 河との関係をとりあげ、各々港湾形成の初期から、現代におよぶ発展の経路をつぶさにみている。これらの発展にしめる諸産業と河川との関係、したがって港湾機能の展開、港湾地域、施設の充実などが当然大きなものとして示されている。たとえば、Newcastie 港の場合は、Tyne 河との関係で、造船業、石炭産業が大きな意味をもってくる。

こうした手法において、さらに「河口における商業および産業港」としては、Hull 港をはじめ、週辺の諸港、Southampton 港、Bristol 港、Avon 港の諸港が代表的な例として実証的分析を進めている。また南部 Walse の諸港としては、当然 Swansea 港および、Milbord, Havon, Port Talbot, Cardife, Barry, New Port 等がとりあげられるわけであるが、この中には漁港と漁業、冷凍施設の問題等もふくめられる。さらに「積出港」としての分類においては、Dover 港をはじめ Harwich, Holyhead 港等、主として Dover 海峡に面した港湾が対象とされている。「内陸港」としては、Manchester 港であるが、代表港としての同港の現代的港湾機能が大きくとりあげられている。

また、「一般貨物港」としては、まず Liverpool 港の歴史的発展が詳細に示されており、とくに産業の展開と、Liverpool 港水域と Mersey 河との関係、ついで

London 港における事情と Thames 河、London 港のドック組織等が、広範囲にわたって示され、さらに、潮川としての Thames 河のもつてゐる役割が London 港を Terminal として、交通、貿易にかかわる重要性が豊富な資料によって浮ぼりにされている。

最後には結論として、「イギリス港湾への展望」(p. 411) として、(Port Hinterland,) (The Development of Major Ports) (The Port of Future) (Dock Labour) (Port Administration and Finance) (Port-Astanding Committee) などが述べられている。われわれとしては、いわばイギリス主要港湾の各港の事情もまたそれぞれ興味深く、とくに歴史的形成の内容と現在の諸事情から、わが国港湾の現状と今後の諸題につききわめて有益な示唆を与えてくれるものであることを知らしめられるものである。しかし、ここでは、きわめて紙面がかぎられているので、以上のように各港の内容はきわめて概的なものに終らざるを得なかった。そのため、ここで、その結論にされた諸節をできるだけ詳細にみながら、各章の要項を補うと共に、本書の焦点をみるとしたいと思う。

著者は、本書のまとめとしてイギリス主要港湾の総括を、まず Port Hinterland の問題からはじめている。著者の方法論からすれば、17章までの全体的な各港の分析内容の中でもっとも一貫し、実証的なうなづけをもち、各港分析のうちで努力されると共に、みづからも最も興味をもつとなされた問題意識でもあると思われる。この Hinterland の問題点というか、一つの定見として、著者は、まず、イギリスにおける Hinterland に特別のパターンは考えられないし、さらに、イギリス港湾への貨物輸送が主として陸送依存のために輸出がおくれる点を指摘している。(p. p. 411～416)

前者の点について、Hinterland というものが、とくに問題視されるのは、生産性の低い産業構造の地域、またその地域が海面（港）より遠距離にある場合であるが、イギリスの場合にはそれは見当らないとしている。さらにそれ以上の復雑な要素があるとして、取扱貨物が高価な船舶の時間的制限から、2～3 の特定港湾に入港する。その他ポーチャーデの点、貨物のかえり、その他の理由から、大型船舶は——内陸交通が高価な取扱貨物の集荷配達、内陸水路と沿岸輸送が低価原材料、バラ荷、肥料等の集荷配達——ができる主要港にゆくとし、さらに St. Lawrence Scaway の例など

をもうらざけて、主要港でも、ドライドックをはじめとする修理施設、荷役施設の整備された港湾の重要性を今更にのべている。こうした点から Hinterland の概念および、事実上の範囲の決定は、貨物の内容からもわかりがたく、復雑であるとしている。ただ単位重量あたりの低価格貨物の場合と、高価格貨物との比較において、後者の場合は陸送の場合、Hinterland の制限がきわめてはっきりしている点を指摘している。さらに、陸送の難踏か輸出をおくらせてている点については、(30~35%の貨物が荷物受領の前日に着く、)として、その問題性の大きいことをとくにとりあげており、この点については The Third Report of the Ports Efficiency Committee (H. M. S. O., 1956) が、輸出貨物の鉄道による強化の勧告をしている点を強調している。諸港における Hinterland の実態から、いわば効率の高い港湾施設への Hinterland の推移を著者は背景的に考えているようであり、この考えが、これ以後の各問題の中にも流れているようにうけとられる。すなわち、その後の「主要港湾の発展事情」の中でも、次のようにのべている。港湾発展の各新しい時期は、海運における商品輸送の増大と、技術的革新によってもたらせられており、船舶設計は、港湾設計より技術者にとって容易である。しかも技術上の変化のテンポは船舶の方が速く、港湾はそうした船舶の影響に対して、たえず努力を重ねてゆかねばならず、また投資のパタンをもたねばならない。したがって港湾は船舶の変化する毎に、また荷役の変化がある毎に、それらに適合するようにしなければならない。(p. p. 417—418)

こうした考え方からして次の項における「港湾の将来」では、くりかえすまでもなく「新しい船型と荷役形態に合せて投資を行い、もって新しい使用に適するよう。」(p. 419) としている。この考え方の一例としてコンテナー輸送が1960年に大西洋輸送に用いられ、また水深の深い港が要求されてきたこと (No. 4. Berth, Royal Victoria Dock の例)、さらに、検査、検量の方法が問題視され、こうした点から、港湾の組織、管理上の問題も提出されてきた点をとりあげている。とくに大量海上輸送、船舶大型化、がなされてくる場合の、埠頭の広さ、交通上の合理化、荷役の機械化が必須である点をくりかえしている。

また「港湾労働、港湾管理、港湾財政」等の項においては、港湾労働者のストライキ問題をめぐり、港湾労働者は “Isolated Masses” であり、さらに “Race Apart” であるため労資のコミュニケーションに欠けている点をあげ、Seaman, Miners となら

んで、いわば一般的機械熟練がないので労働市場がせまく、Horizontally な、一つの緊密社会 (closely-knit Communities) を形成し問題を内臓するとしている。またこの社会は、したがって数々の不法な条件が多いので、いわばこうした「スト可能産業」(Strike-Prone Industry) は次の 3 点に注意することが必要であるとする。(1)異った熟練を与える。(2)その熟練を他産業に適用できるものにする。(3)機械化による肉体的効果。) さらに港湾のような特殊な Terminal における恒久的な雇用は、実際にストライキをおこさせる大きな要因があるので、この点を充分考えるべきであるとしている。1947年の National Dock Labour Scheme, では、季節的な理由による規則は労働荷重、波動性による労働変動等の問題に直面し、これの解決策として週単位制度をとったとのべている。こうした港湾労働問題の対策、その成果と共に港湾管理上の問題にもふれている。ここでは、各港の管理形態の差や内容をとりあげ、とくにそれらの歴史的分析の結果、各地の港湾が個々に発展した地域事情、交通、産業の事情から各港湾の独自性をみとめているが、とくに河口にある主要港において、各 Port Authority は、管理上 Conservancy Authority (管理局) という形で各々合併する方向をとるべきであることをのべている。こうした河口における主要港の管理局への合併案の背後には、Terminal の占める重要性や、港湾規模の増大と相まって、国民経済的立場より、あるいは国家目的の面から見直すべきであるという著者の意向がうかがいとれる。これとの点について、さらに港湾投資の問題をとりあげ、Rotterdam, Hamburg の各港が国庫依存であり、アメリカの場合も陸軍依存によって投資がなされているので、イギリスの場合も、港湾投資は国家が保証すべきとしている。(勿論これには、現在の事情が充分加味される必要があり、多くの問題が残るとしている。)

最後には、港湾の調査研究についての意見がのべられており、A Standing Committee として、いわば Port's Efficiency Committee の必要性を主張している。これについて著者はこう言っている。「船主は最新にして最良の Ocean Terminal を切望する。しかし、ポート・オペレーターは、誰が施設の使用料を払ってくれるのかを気にしている。」(p. 425) 港湾が建設や施設を問題にする時期はすぎたので今後は船主とオペレーターが協同して、新しいベースを考えねばならない。さらに、港湾にかかる新しい技術や施設等は世界の主要港の共通の責任でもあり、一つの Authority が、各国の港湾事情について知ることもできないので、世界中の船舶港湾の事

情、もしくは問題点などを知り、場合によっては法的制度（例えば、To Act as adviser to the Minister of Transportation）をも考慮しうるような調査研究の Committee が必要であるとむすんでいる。

(3)

以上は、本書の概要ならびに意とする点をのべたにすぎない。1節においてふれたように、分析手法の基礎は地理学的方法論によっている。したがって問題意識の幅も広く、イギリス主要港湾のおかれる自然的条件を無視することなく、その上に歴史的考察を加えかつ経済、社会的条件を考慮している。各主要港の個別事情についての紹介は一部にとどめたが、実は、これら各港の分析内容にこそ本書の特徴と意義がふくめられていると考えられるほどである。したがって、全般を通じて問題提起の作業はきわめてきめがこまかく、いたずらに理論形成にとらわれることなく、実態的な分析内容それ自体に問題点を語らせている点はわれわれにとって貴重な研究態度であると思える。各港の分析事情が、そしてそれを通じて析出されている諸点を、われわれがより深く理解しようとするには、わが国における港湾形成のされ方との差、あるいは基本的に国民経済の歴史的事情の差や、現時点の構造的内容の差を充分前もって知っておく必要もある。とくにイギリスにあっては、最も早くから典型的な資本主義経済の展開をみており、港湾の展開もわが国のそれと質的に全く異なる歴史を背後にもっている。イギリスは戦後においても早くから港湾問題と、これの対策のために幾度かの調査報告書をもっており、Port Efficiency Committeeにおいても1952年に2回、1956年に1回、計3回の報告書が発表されている。1961年以来もたれた Rochdale Committee の活躍とその報告書も、イギリスにおいては創期的な本格的調査であるが、それらが生れてくる背景と、報告書の内容は、われわれの場からそう簡単に理解しきれるものでないとも思える。（中西睦『イギリス主要港湾に関する調査委員会報告書』港湾経済研究No.1 参照）

実は、本書の内容も事実上 Rochdale Report にのべられている点としばしば同一の結論が見られ、われわれにとって、とくに目新しいものと考えられる点は一般的に少ないようである。しかし本書の生れてくる背景には、Rochdale Report と同じように長いイギリス港湾の歴史に耐えてきたなにかを感じざるを得ない。論理的な展開よりも、ここでは現実のイギリス主要港湾の形成と問題点を語るという点で、今後の

対策についての方策とそのたて方は手堅いものがあるようと思われる。

総括的な一つの結論は、したがって具体的な形で示されており、この点 *Rochdale Report* との示し方の差をとくに感じ得ないが、本質は、その意味がやはり各港の客観的な実態分析にあるように思われる。わが国の港湾との差は、すでにふれたようにそれのおかれている環境の差から多分に大きいが、しかしそれでも、現在におけるわが国港湾の諸問題とその傾向からして、数多くの教えられる項目にみちているといわねばならない。*Hinterland* についての内容は、島国における同一条件からかなり同意しうるものがあり、とくに海運側の構造変化に即応させようとする港湾のあり方も、むしろ今後のわが国港湾の姿を映しているように思われる。したがって「港湾の将来」についても、コンテナー輸送問題、交通事情の強化、荷役の機械化等に基盤をおく港湾管理態勢のうごきも、わが国と現象的にはきわめて近い問題である。港湾管理の合併、もしくは合同問題の示唆も、わが国における港湾事業団問題、広域港湾の管理体制化等と似ている。しかしながらすでに述べたように、港湾と自由主義経済との関係を、われわれがイギリスの例から直ちに理解しようとするのはきわめて危険でもある。なぜなら、港湾問題の本質は彼と我々との歴史性の差にたっているからである。例えば投資と国家の関係などについては、むしろ在来のわが国の形に逆に近くなりつつかるようなイギリスの事情も、歴史的に幾度かのアウフヘーベンを経ていることを深いところで知らねばならない。労働問題、とくにストライキの点は、上記の最も代表的な性質を示すものであるだけに、その対策についての意見はきわめて興味深く思われるところである。また今後の港湾調査研究についての著者独特の見解も、港湾が国際経済の場にあって、現実にその一環を支えている点から大いにうなずける点であり、わが国にとってもきわめて意味深いことでもある。

本書が、分析を通じて表明している結論的な諸点については、*Rochdale Report*において、あるいは、それとの関係で、わが国でもそれに近い諸対策がもたらようとしていることから、（例えば、資本投資、合併問題、中央計画、管理、ポートチャージ、埠頭近代化等）問題解決の劃期的見解と思えないくらいがある。しかしこれらは、資本主義経済の交通部門、とくに海運を中心とする交通体系の一環として、港湾が合理化の道を急がざるを得ない様子を実に良く表現している。著者がいう Port Efficiency Committee の重要性が全体を貫く問題性でもあり、これはまたイギリス港湾その

ものの問題意識に他ならない。国民経済の展開のなかで、港湾がうけもつ役割は、全交通体系の一環としてつつがない海陸 Terminal の機能を果たすことであることには、イギリスもわが国も変りない。しかし、他面、わが国においては港湾機能のもつ他の役割、つまり臨海工業の発展や、地域開発、都市の再開発等の、経済の生産部門への基礎条件を与える分野がきわめて重要視されてきている。この点については、著者は各港分析の中で、とくに河口における産業港等においてかなりとりあげているが、分析の焦点はやはり経済の流通部門の意識を脱していないようである。これは一つには、イギリスにおける港湾問題の性格からでもあろうが、やはり方法論的立場の限界を示しているようである。他の面から考えるならば、本書の分析手法には社会科学的理論性が乏しく、またその分析に理論的根拠がみられず、いわば平面的な分析にとどまっている。しかし、これはそのような解明の方法において、問題の解決が計りうるイギリスの港湾問題の順当性というものを考えてよいのであろうか。この点は、早急な資本主義の展開を余技なくされたわが国経済が、現段階においても前近代的要素を深く内蔵している事情と異なるためであろうか。わが国における港湾問題は、少なくとも、日本における資本主義経済の本質的な理論的メスをもたねば、どれをとりあげてみても本格的な問題解決に役立たないといっても過言ではない。イギリス主要港湾の分析の成果が、結論における各項目に、どの位参加しているかについては幾多の疑問が残されるし、また結論的内容の各項における問題意識もきわめて技術的なものである点も疑問とされる。この疑問とは、そのような問題意識や、技術的分析において問題解決が計られるイギリスの港湾問題であるがためなのか、あるいは方法論的限界性か、または、ペタンチックなくせをもつ日本人や筆者の常なのか、ともあれこの点に依然として問題は残されるようである。

Hutchison and Co. Ltd.
First Published 1963
p. 454
£5 5S net (in U. K. only)