港湾経済研究

日本港湾経済学会年報

NO. 3

1965

日本港湾経済学会編

序

想うに、わが国の港湾問題は、いよいよ経済・社会面からの研究を行なわなければ、その本格的な解決が計れない段階に当面してきている。ここに日本港湾経済学会会員諸兄の真摯な研究成果を1965年度の年報にして世に贈ることができるのはよろこばしいかぎりである。

これらの諸論文は、第1部として共通論題（港湾経営の諸問題）、第2部として自由論題をとりあげたが、いずれも第3回研究報告会での発表であり、また現下のわが国港湾の切実なる問題でもある。それらが各問題にとって貴重な貢献をするものであると信ずる。

本年報「港湾経済研究」も3号をむかえ、また、本年は「地域開発と港湾」なるテーマのもとに大会が開かれ、会員の増加とあいまって、その研究の歩調もますます高まりつつあることは心強き次第でもある。本学会と、この研究誌が、わが国港湾の発展と共にいつまでも盛んなることをこの機に改めて祈りたい。

最後に正会員諸兄、ならびに賛助会員の各位には本学会の諸活動の遂行に際し多大の御協力と御援助を賜っていることを念じ、厚く感謝の意を表すると共に尚今後の御尽力をも願う次第である。

昭和40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（経済発展と港湾経営）

港湾のもたらす経済的利益の分析……………………柴　田　銀次郎（ 1 ）

港湾経営の「理念」と問題性…………………………北　見　俊　郎（ 12 ）

自由論題

港湾機能の地域的問題点………………………………今　野　修　平（ 25 ）

国際収支における港湾経費改善のための
理論的考察……………中　西　　睦（ 37 ）

港湾資産評価とその問題点……………………………杉　沢　新　一（ 69 ）

文献紹介

矢野剛著
「港湾経済の研究」……………………………寺　谷　武　明（ 84 ）

海運系新論集刊行会編
「海運と港湾の新しい発展のために」………織　田　政　夫（ 90 ）

向井梅次著
「港湾の管理開発」……………………………喜多村　昌次郎（ 96 ）

喜多村昌次郎著
「港湾労働の構造と変動」……………………徳　田　欣　次（103）

宮崎茂一著
「港湾計画」……………………………………川　崎　芳　一（113）

P. C. Omtvedt;
Report on The Profitability of Port Investments
…………………………中　西　　睦（117）

J. Bird;
The Major Seaports of The United Kingdom
…………………………北　見　俊　郎（121）

学会記録

日本港湾経済学会会則・役員……………………………………………………（131）
学　会　記　事……………………………………………………………………（138）
会員業績リスト……………………………………………………………………（145）
会　員　名　簿……………………………………………………………………（151）
編　集　後　記……………………………………………………………………（164）

港湾のもたらす経済的利益の分析

柴 田 銀 次 郎
（関西大学）

この調査報告は昭和38年度において運輸省港湾局から本学会が委託を受けて、横浜・名古屋・神戸の三港において港湾の存在することによって幾何の経済的利益が生じているかを算定し、これを分析することとなったその中間報告である。

本調査を担当した会員は、横浜港については高見玄一郎、北見俊郎、寺谷武明の三名、名古屋港については前田一三、松浦茂治の二名、又神戸港については柴田銀次郎、岸孝雄、山本泰督の三名である。

港湾のもたらす経済的利益は、これを大別すると直接的なものと間接的なものとに分たれる。直接的利益は、港湾を利用する船舶、貨物、人をめぐって、国、地方公共団体、港湾管理者等の公的機関の徴収する租税、公課や施設使用料、ならびに港湾で営業する各種民間業者が利得する施設、サービス、作業、労働に対する報酬など、港湾活動により第一次的に獲得する貨幣的利益をいう。間接的利益は、この直接的利益の再分配によって港湾関係者のみならず一般国民が獲得する利益、および直接的利益には結びつかないけれども港湾の存在することによって経済活動が可能となっている商工業者や一般市民の獲得している利益を含んでいる。

現在報告するのは以上のうち直接的利益に関する部分だけであり、しかもその利益はグロスで計上したものである。又、調査期間は昭和37年４月乃至昭和38年３月の１ヵ年である。

調査の方法は、その対象が各港によってさまざまであり、或る港にある収入源が他にはないというものもあり、三港の細項目について完全に画一的な分類はできないけれども、大項目については略々共通的に分類した。その項目は次の通りである。但し、ここに揚げたのは神戸港のそれであり、名古屋

第 1 表

直接利益の調査対象

- 船舶
  - 入(出)港
    - 1 水洗料
    - 2 引船料
    - 3 綱取料
  - けい留
    - 4 {浮標 / 公共岸壁 / 私営岸壁} 使用量
    - 5 通船料 (岸壁けい留の場合不要)
    - 6 船舶給水料
    - 7 食料品代
    - 8 洗濯代その他
    - 9 船内消毒料
    - 10 船具購入料
  - 雑
    - 11 船舶・岸壁 電話料
    - 12 船舶動静通話料
    - 13 船渠料 (年1回約1ケ月の入渠)
    - 14 船舶修理代
    - 15 燃料代

- 船内荷役
  - 16 船内荷役料
  - 17 検数料
  - 18 検量料
  - 19 鑑定料
  - 20 鑑視員料
  - 21 荷直料
  - 22 船内大工料
  - 23 船内掃除料
  - 24 海上起重機使用料

- 国・市・検査協会・其他
  - 国及び検査協会
    - 40 税関収入
    - 41 海運局収入
    - 42 生糸検査所収入
    - 43 繊維製品検査所(協会を含む)収入
    - 44 輸出品検査所収入
    - 45 検疫所収入
    - 46 入国管理事務所収入
    - 47 工業品検査協会収入
  - 市
    - 48 管理者収入
  - 他
    - 49 厚生施設使用料

- 貨物
  - 荷役
    - 25 はしけ回漕料
    - 26 沿岸荷役料
    - 27 検数料
    - 28 検量料
    - 29 鑑定料
    - 30 荷直料
    - 31 神戸埠頭KKサイロ作業
    - 32 袋詰作業料
    - 33 筏作業料
  - 保管
    - 34 倉庫保管料
    - 35 普通倉庫荷役料
    - 35 冷蔵倉庫荷役料
  - 通関
    - 37 通関手数料
  - 雑
    - 38 乙・仲手数料
  - 通運
    - 39 通運事業運賃

港の分はこれと大体同じであるから省略し、横浜港については、打合せが不十分であったために一部分同一方法に乗ることができず、他の二港とは異る算定方式によった項目があった。しかし、その後同一方式によって再調査を行っているけれども、まだこの結果が得られずここに利用することができなかったので、現在は暫定数字として最初の調査の結果のままここに掲げることとした。

第1表の項目につき37年度における収入を一々計算したのであるが、算定方法の原則は、個々の施設又はサービスにつき年間の実際の稼働量に対し、単位当り平均又は基本料金を乗ずるという方法でこれを推算した。しかし、中には始めから一年間の収入額が明確なものもあれば（例えば関税、屯税等の国家収入や管理者収入、各検査協会の収入など）、稼働量そのものも推計せざるを得ない項目（例えば倉庫保管料収入は貨物平均回転率と平均在庫期間とを基とした。）もある。その一々をここに再掲することは煩わしいので、配布した報告書によってこれを知って貰いたい。ここには一二の例を示すに止める。

第2表 項目収入算定実例（神戸港）

1. 引船料（338,514千円）　　（神戸市港湾局資料）

船名	所属	作業隻数	作業時間	最初の1時間まで基本料金	金額
		隻	時間	千円	千円
布引丸	三井倉庫	380	439.5	13	
海鳳	日東運輸	531	687.5	13	
瑞鳳丸	〃	1,206	1,610.5	15	
高取丸	新丸菱海運	1,123	1,482.0	15	
月光丸	〃	1,043	1,348.5	15	
神陽丸	昭陽海運	1,151	1,529.5	15	
隆丸	三浦海運	1,142	1,489.0	17	
祥鳳丸	日東運輸	1,223	1,667.5	17	
銀星丸	新丸菱海運	1,200	1,654.0	17	
俊丸	三浦海運	364	469.5	17	
竜王丸（A）	神戸市	765	947.0	16	
竜王丸（B）	〃	113	141.5	16	
神竜丸	〃	379	429.5	14	
早竜丸	早駒運輸	1,396	1,637.5	10	
早雲丸	〃	1,325	1,535.5	9	
生駒丸	〃	448	476.0	11	
No.2 生駒丸	〃	246	281.5	11	
川重引船	川崎重工	5	6.0	13	
					市 30,514 民 308,000
合計		14,040	17,832.0		※ 338,514

※金額には、割増料金も含む。

神戸港に関し第1表に掲げた総べての項目につき第2表各項目の算定方法に準じて各収入額を推算し、これを総括した結果が第3表である。第3表に掲げた数字は、各項目において重複することのないように整理してあるため、例えば管理者収入であっても、引船料、浮標・岸壁使用料、船舶給水料、上

2. 船内荷役料（2,688,871千円）

上段：内貿　　下段：外貿　　　　　　　　　　　（神戸海運局資料）

	汽船 邦船 揚	汽船 邦船 積	汽船 外国船 揚	汽船 外国船 積	汽船 計 揚	汽船 計 積	機帆船 揚	機帆船 積	合計 揚 数量	合計 揚 単価	合計 揚 金額	合計 積 数量	合計 積 単価	合計 積 金額	金額合計
	トン	トン	トン	トン	トン	トン	トン	トン	トン	円	千円	トン	円	千円	千円
石炭・コークス類	60,378	—	—	—	60,378	—	632,627	631	870,323	135	117,494	2,358	160	318	
	8,285	1,727	169,033	—	177,318	1,727	—	—							
鉄鉱石	319,993	—	301,229	—	621,222	—	31,950	65,096	2,003,542	215	430,762	141,740	235	33,309	
	601,088	47,873	749,282	28,771	1,350,370	76,644	—	—							
銑鉄	74,739	5,276	2,000	2,001	76,739	7,277	248,563	670,995	508,545	140	71,196	1,874,072	165	309,222	
	43,067	765,360	140,176	430,440	183,243	1,195,800	—	—							
非鉄	556	—	—	—	556	—	184,284	785	386,155	350	135,154	109,507	420	45,993	
	72,669	63,210	128,646	45,512	201,315	108,722	—	—							
りん鉱石	—	—	—	—	—	—	6,155	230	24,539	145	3,558	230	160	37	
	6,531	—	11,853	—	18,384	—	—	—							
肥料	441	441	—	—	441	441	9,499	24,587	37,979	150	5,697	78,172	165	12,898	
	17,396	31,839	10,643	21,305	28,039	53,144	—	—							
セメント	—	—	—	—	—	—	70,882	—	70,968	185	13,129	47,012	220	10,343	
	86	21,320	—	25,692	86	47,012	—	—							
塩	—	1,642	—	—	—	1,642	8,754	—	8,754	120	1,050	1,642	130	213	
	—	—	—	—	—	—	—	—							
ソーダー類	—	—	—	—	—	—	57	245	493	185	91	3,161	220	695	
	—	1,029	436	1,887	436	2,916	—	—							
化学薬品	—	85	—	—	—	85	9,133	25,633	55,547	165	9,165	86,544	188	16,270	
	22,986	33,887	23,428	26,939	46,414	60,826	—	—							
木材	14,820	—	—	—	14,820	—	121,320	12,038	304,153	155	47,128	133,118	220	29,286	
	106,114	60,754	61,799	60,326	167,913	121,080	—	—							
薪炭	—	—	—	—	—	—	4,240	—	8,250	135	1,114	286	160	46	
	3,885	161	125	125	4,010	286	—	—							
紙・パルプ	78	—	—	—	78	—	7,371	9,315	222,797	165	36,762	167,140	195	32,592	
	177,464	89,677	37,884	68,148	215,348	157,825	373,173	—							
砂糖	1,082	400	—	—	1,082	400	5,595	45,545	282,381	155	43,769	45,945	185	8,500	
	79,008	—	196,696	—	275,704	—	—	—							
穀類	11,326	205	—	—	11,326	205	21,113	21,670	728,440	135	98,339	28,318	160	4,531	
	71,197	4,677	624,804	1,766	696,001	6,443	—	—							
農産物	1,950	—	—	—	1,950	—	23,013	40,693	1,181,917	125	147,740	225,112	150	33,787	
	257,121	90,331	899,833	94,088	1,156,954	184,419	—	—							
海産物	693	—	—	—	693	—	16,933	1,566	52,353	135	7,068	15,643	160	25,029	
	14,476	5,895	20,251	8,182	34,727	14,077	—	—							
わら工品	—	—	—	—	—	—	—	—	110	105	11	4.476	125	560	
	21	2,265	89	2,211	110	4,476	—	—							
棉花	3	1,619	—	1,208	3	2,827	153	39,594	711,543	135	96,058	46,760	160	7,482	
	369,108	3,160	342,279	1,179	711,387	4,339	—	—							
羊毛	—	59	—	—	—	59	—	—	47,156	135	6,366	1,192	160	191	
	21,087	271	26,069	862	47,156	1,133	—	—							
繊維類	—	20	—	—	—	20	34,920	66,383	192,434	165	31,752	1,096,653	188	206,171	
	56,575	613,572	100,939	416,678	157,514	1,030,250	—	—							
砂利・石材	—	—	—	—	—	—	207,529	25	209,314	145	30,350	171	260	27	
	1,148	78	637	68	1,785	146	—	—							
陶器・硝子製品	340	1	—	—	340	1	26,028	87	31,959	175	5,593	70,424	210	14,789	
	3,469	43,968	2,122	26,368	5,591	70,336	—	—							
石油	—	—	—	—	—	—	8,168	2,047	29,489	350	10,321	2,087	420	877	
	17,332	40	3,989	—	21,321	40	—	—							
機械・車両・舟艇	302	11,850	—	—	302	11,850	42,026	37,992	192,530	140	26,954	486,063	165	80,200	
	62,790	215,199	87,412	221,022	150,202	436,221	—	—							
雑貨	1,892	1,998	—	402	1,892	2,400	57,769	124,206	520,577	165	85,895	1,489,879	188	280,097	
	196,510	725,020	264,406	638,253	460,916	1,363,273	—	—							
その他	571	9	—	—	571	9	51,646	57,520	476,637	165	78,645	571,806	188	107,500	
	213,611	279,379	210,809	234,898	424,420	514,277	—	—							
計	489,164	23,605	303,229	3,611	792,393	27,216	1,829,728	1,246,883	9,158,785	—	1,541,161	6,729,511	—	1,260,943	※ 2,820,104
	2,423,024	3,100,692	4,113,640	2,354,720	6,536,664	5,455,412	—	—							

		汽船 邦船 揚	汽船 邦船 積	汽船 外国船 揚	汽船 外国船 積	汽船 合計 揚	汽船 合計 積	汽船 合計 計	機帆船 揚	機帆船 積	機帆船 計
接岸	隻数	1.353	1,949	1,691	2,100	3,044	4,049	7,093	16,123	10,716	26,839
	船舶トン数D/W	11,879,208	15,442,830	16,038.833	19,602,694	27,918,041	35,045,524	62,963,565	4,173,102	1,525,326	5,698,428
	貨物トン数FT	1,953,747	2,796,245	2,516,604	2,003,875	4,460,321	4,800,120	9,260,441	1,829,728	1,426,883	3,076,611
ていはく	隻数	676	318	842	468	1,518	786	2,304			
	船舶トン数D/W	5,284,639	2,368,663	8,017,858	3.763,984	13,302,497	6,127,647	19,430,144			
	貨物トン数FT	968,441	328,052	1,900,295	354,456	2,868,736	682,508	3,551,244			

※金額は、基本料金のみ単価の設定は、同品目の中位のものを採用した。
（はしけ回漕料、沿岸荷役料も同じ）

3. 海上起重機使用料（484,191千円）

寄神海事工業所、川崎重工、新三菱神戸造船所、押本海事工業、上組以上５社資料

能力	形式	稼働時間	単	価	金額
		時間		千円	千円
15トン吊	旋回式	415	最初の１時間まで	12	4,980
15 〃	旋回府仰式	1,503	〃	14	21,042
20 〃	府仰式	1,487	〃	14	20,818
30 〃	両脚回定式	1,220	〃	13	15,860
35 〃	〃	1,160	〃	14	16,240
40 〃	〃	2,006	〃	15	30,090
45 〃	〃	1,185	〃	15	17,775
50 〃	〃	1,255	〃	24	30,120
50 〃	〃	1,050	〃	20	21,000
60 〃	旋回府仰式	1,910	〃	27	51,570
70 〃	両脚固定式	1,130	〃	24	27,120
200 〃	府仰式	785	〃	67	52,595
250 〃	両脚固定式	1,143	〃	67	76,581
480 〃	〃	820	〃	120	98,400
合計		17,069			※ 484,191

※　金額は基本料金のみ。

屋使用料などはそれぞれの分類項目に入れ、従って管理者収入の中には含まれていない。これらを再整した数字については更に後に記して解説することとする。

名古屋港についての調査も神戸港と殆ど同じ方法を以ってこれを行い、その結果を総括したものが第４表である。更に、横浜港については前述のように調査方法が異り、かつ一部分調査未了のものもあるので、ここに掲げる数量は暫定であることを附記する。

第3表　神戸港における直接利益総括表

（単位：千円）

船舶運航関係

No.	項目	金額
	入（出）港	
1	水先料	287,738
2	引船料	338,514
3	綱取料	58,708
	小計	684,960
	けい留	
4	浮標・岸壁使用料	194,766
5	通船料	142,457
6	船舶給水料	88,091
7	食料品代	1,740,000
8	洗濯代その他	980,000
9	船内消毒料	1,879,400
10	船具購入料	2,874,714
	小計	
	雑	
11	船舶・岸壁電話料	76,357
12	船舶動静通話料	7,800
13	船渠料	51,170
14	船舶修理代	7,434,512
15	燃料代	7,687,987
	小計	15,257,987
	合計	23,817,500

船内荷役関係

No.	項目	金額
16	船内荷役料	2,820,104
17	検数料	216,514
18	検量料	197,437
19	鑑定料	100,063
20	鑑視員料	268,333
21	荷直料	68,430
22	船内大工料	96,700
23	船内掃除料	273,720
24	海上起重機使用料	484,191
	合計	4,525,492

貨物関係

No.	項目	金額
	荷役	
25	はしけ回漕料	2,414,014
26	沿岸荷役料	2,608,107
27	検数料	451,309
28	検量料	(18に含む)
29	鑑定料	(19に含む)
30	荷直料	72,525
31	神戸埠頭サイロ作業料	37,941
32	袋詰作業料	50,085
33	筏作業料	65,188
	小計	5,699,169
	保管	
34	倉庫保管料	2,999,144
35	通普倉庫荷役料	897,820
36	冷蔵　〃	96,078
	小計	3,993,042
	通関	
37	通関手数料	1,274,405
	雑	
38	乙仲手数料	3,578,565
	通運	
39	通運事業運賃	1,176,481
	合計	14,721,662

国・市・検査協会・その他

No.	項目	金額
	国及び検査協会	
40	税関収入	28,467,455
41	海運局収入	20,242
42	生糸検査所収入	19,288
43	繊維製品検査所及び協会収入	57,699
44	輸出品検査所収入	5,901
45	検疫所収入	3,792
46	入国管理事務所収入	4,798
47	工業品検査協会収入	124,707
	小計	28,703,882
	市	
48	管理者収入	398,780
	（浮標、岸壁、引船、給水を除く）	
	その他	
	厚生施設使用料	22,569
	合計	29,125,231
	総計	72,189,885

第4表　名古屋港における直接利益総括表

（単位：千円）

船舶運航関係

		金額
	入（出）港	
1	水先料	91,353
2	引船料	182,015
3	綱取料	43,849
	小計	317,217
	けい留	
4	浮標・岸壁使用料	56,724
5	通船料	52,550
6	船舶給水料	38,132
7	食料品代	820,000
8	洗濯その他	7,920
9	船内消毒料	1,282
10	船具購入料	1,034,850
	小計	2,011,458
	雑	
11	船舶・岸壁電話料	5,332
12	船舶動静通話料	322
13	船渠料	16,994
14	船舶修理代	539,259
15	燃料代	683,437
	小計	1,245,344
	合計	3,574,019

船内荷役関係

		金額
16	船内荷役料	1,734,899
17	検数料	121,323
18	検量料	68,750
19	検査料	8,913
20	監視員料	22,713
21	荷直料	
22	船内大工料	35,346
23	船内掃除料	15,804
24	海上起重機使用料	5,524
	合計	2,013,272

貨物関係

		金額
	荷役	
25	はしけ回漕料	1,209,955
26	沿岸荷役料	2,027,638
27	検数料	200,457
28	検量料	155,577
29	検査料	20に含む
30	荷直料	—
31	穀物検定料率	10,864
32	国営サイロ	114,954
33	ニューマチックコンベア使用料	6,728
34	袋詰作業料	—
35	筏作業料	381,730
36	10号地埠頭作業料	172,954
37	名古屋港取起重機使用料	4,269
	小計	4,285,125
	保管	
38	タンククリーニング料	1,204
39	倉庫保管料	2,044,903
40	マーク刷その他	—
41	冷蔵倉庫保管料	56,645
42	普通倉庫荷役料	953,570
43	冷蔵倉庫荷役料	11,406
44	くん蒸作業料	41,960
	小計	3,109,688
	通関	
45	通関手数料	445,674
46	乙仲手数料	712,080
	小計	1,157,754
	陸運	
47	通運事業運賃	77,389
48	側線使用料	3,184
	小計	80,573
	雑	
49	厚生施設使用料	24,872
	合計	8,658,013

官公庁関係

		金額
	国	
50	税関	3,668,124
51	海運局	2,358
52	繊維製品検査所	17,811
53	静岡輸出検査所	354
54	検疫所	1,822
55	入国管理事務所	—
56	工業品検査所	15,467
57	電波管理局	235
	小計	3,706,171
	管理局	
58	管理者（浮標・岸壁・引船浮艇式起重機を除く）	263,268
	合計	3,969,439
	総計	18,214,743

第 5 表　横浜港における直接利益総括表（要再調）

Ⅰ　船舶運航関係（項目不明）………11,921,338千円

Ⅱ　貨物関係

1. はしけ　1,924千円
2. 船内荷役　1,910,804 〃
3. 沿岸荷役　170,500 〃
4. 通運事業　199 〃
5. 自動車事業　1,570,992 〃
6. 倉庫及び上屋　1,262,565 〃
7. 乙仲収入　4,758,000 〃
8. 袋詰作業　202,285 〃
9. 燻蒸作業　56,284 〃
10. 引船、検数　不　明

合　計…………………… 9,933,553千円

Ⅲ　厚生施設関係………… 143,275 〃

Ⅳ　国の収入

1. 税　関　51,262,394千円
2. 海運局　14,036 〃
3. 生糸検査所　46,763 〃
4. 入国管理事務所　5,027 〃
5. 検疫所　3,667 〃
6. 輸出検査所　6,772 〃

合　計………………51,338,659千円

Ⅴ　管理者収入

1. 桟　橋　96,331千円
2. 浮　標　14,761 〃
3. 物揚場　2,985 〃
4. 野　積　13,027 〃
5. 閘　門　274 〃
6. 貯木場　1,099 〃
7. 貯炭場　420 〃
8. 土　地　31,480 〃
9. 事務所　2,355 〃
10. 専用上屋　17,239 〃
11. 一般上屋　85,272 〃
12. 引　船　10,378 〃
13. 荷役専用　1,083 〃
14. 荷役一般　11,290 〃
15. 船舶給水　86,115 〃

16.　ヨットハーバー使用料　　341　〃

合　計………………… 374,410千円

以上が一次報告の結果であるが、二次以下の調査は、先ず横浜港についての同調査を神戸、名古屋港のそれと同一歩調のものとするための再調査と、間接利益の調査分析である。いずれも近い将来これに着手し、今日報告した調査に附加する筈である。

第3、第4、第5表を観察することにより種々の結論を求めることができるが、ここにはその一として、国、管理者、民間が各港湾にあって得ている収入は如何なる割合になっているかを見ることとする。前述したように、第3、第4、第5表は項目の重複を避けるため、例えば神戸港における引船料収入338,514千円のうちには管理者収入30,514千円が含まれており、浮標・岸壁使用料194,766千円のうち180,122千円、船舶給水料88,091千円の金額は管理者収入である。このような項目を調整して国、管理者、民間業者の分類に引直して再計してその割合を見ると次の如き結果となる。

第6表　神戸・名古屋・横浜3港比較　昭和37年度　　（単位：億円）

			%
1.	総　額		
	神戸港	722	100.0
	名古屋港	182	100.0
	横浜港	772（仮）	100.0
2.	国の収入		
	神戸港	287（関 285）	39.8
	名古屋港	38（〃 36）	21.0
	横浜港	513（〃 388）	66.5
3.	管理者収入		
	神戸港	7	1.0
	名古屋港	5	2.9
	横浜港	4	0.5
4.	民間収入		
	(1) 船舶関係収入		
	神戸港	238	33.1
	名古屋港	36	19.6
	横浜港	119	15.4

(2) 船内荷役収入

神 戸 港	45	6.2
名古屋港	20	11.1
横 浜 港	19	2.5

(3) 貨物関係収入

神 戸 港	147	20.4
名古屋港	86	47.4
横 浜 港	117 (仮)	15.1

第6表によると、神戸港では国の収入が、39.8%、管理者収入1.0%、民間収入59.7%となり、名古屋港では国の収入21.0%(関税が極めて少い)、管理者収入2.9%、民間収入78.1%(最も多い)、横浜港(資料に不備があるが)では国の収入66.5%(最も多い。これは民間収入の過少見積による)、管理者収入0.5%、民間収入33.0%となる。

資料不備のため決定的な断を下すことはできないけれども、全体を通じていえることは、港湾経済活動で最も多くの収入を得ている者は民間業者であり、次には国である。管理者は極めて少い収入しか得ていないということである。民間収入の多いことは当然であるとしても、国が港湾においてかくも大きな収入を得ているということは驚異であって、各港の管理者がその財政面で常に赤字で悩んでいる事実に照して、これは国としても一考を要することではないかと思う。

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、現実的にはいずれも港湾投資事情、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、行政的問題が「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け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。この両者のギヤップというものが、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ず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、論理的な筋道をもっ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. ウエーバー (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の方法としている。(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、「日本的風土における経営哲学」の確立と、それが「平和主義とヒユマニ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. ウエーバーとW. ゾンバンルト (Werner Sombart) による「資本主義精神」の問題も、単に「ヨーロッパ的風土にお

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.ウエバーと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、「ウエ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、「ウエ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。

わが国における湾湾の形成は、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、車輛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、本格的な築湾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してきた。

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

以上に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ろう。「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、スミス的な「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エ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、これはスミス的「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、こそく的な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物語るわけでもある。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 Sozialwissenshaftlicher und Sozial Politisher 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「資本家的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」の誤りをみとめ、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提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. 賤民資木主義（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-Kapitalsmus)

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、ヒュマニズムに立脚するものと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うる構想をもっていたと考えられる。しかしながら、現実に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も説明される。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りうることができる。

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ろう。

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「ポートオーソリテイー」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ろう。

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とがある。」（昭26、法196 本項改正）

⑵ この場合、少なくも「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たっことは勿論である。

港湾機能の地域的問題点

今野修平
（東京都港湾局）

はしがき

港湾とは船舶ならびに航空機が出入碇繋する地域における水・陸・空運のための通路利用の提供、ならびに人および貨物の水・陸・空運連絡役務の提供が行なわれる交通機関である[(1)]という定義に従えば、港湾は明らかに物的流通活動 (Physical Distribution)[(2)] の行なわれる経済地域であるといえるから、当然経済地理的観点よりすれば、港湾とは地域経済活動と密接な関連を有する一種の機能地域であるともいえ、その機能とは当然港湾の定義に従うところの機能、つまり港湾機能[(3)]であることはいうまでもない。この様に考えると港湾の地域的範囲は、拡張計画に基ずく地域的拡大や、港湾の周辺地域の地域的経済構造の変化、輸送手段の変化等を反映して、極めて動態的であり、しかもその定量的把握は難かしい場合が多かつたことも手伝つて、現在までほとんど明らかにされず、それに附随する問題についても概念的抽象的に論じられてきたきらいがある。特にこのような問題は施設的にも船種的にも多種多様であり、しかも背後の運河・河川網と結びついている東京港の場合は、我国における他の港湾に類例をみない程複雑な港湾となつており、港湾の地域的範囲とそれに附随する問題を内在している典型的な港湾であるといい得る。

そこで本稿では東京港を例として、経済活動の場である港湾の地域的範囲の究明を行ない、そこに介在する問題を整理して、港湾の本質について考えていくことへの一助とするのを目的としている。

1. 東京港の発展過程

東京に港湾機能が芽生えたのは大田道灌による江戸築城期に求められ、長

禄元年（1457）といわれている。これは江戸湊と称せられているものであるが、これが本格化したのはやはり徳川家康の江戸入府（1590））以来であるとされている。徳川家康による江戸の市街地建設の一部として、道三堀・小名木川が開さくされ、さらに浜町から日比谷の入江を埋立てて、慶長17年（1612）南八丁堀・三十間堀の両水路が整備され、江戸湊は大巾に改築されて第二期を迎える。これによると日本橋川・楓川筋を内港とし、芝浦から両国周辺までを外港としたと記されているが、はやくもこの時期において運河・河川筋の開発と利用が行なわれていたのが注目される。

その後明暦の大火（1657）と、その復興事業は隅田川左岸の開発を中心に進められ、江戸湊も日本橋・京橋・箱崎・神田・亀島の各川筋（隅田川右岸）を食料・雑貨取扱地区とし、小名木川・竪川・源森川・大横川・十間川の各川筋（隅田川左岸）を木材・土石等のバラ荷取扱地区として、江戸湊内部における地域特性を明らかにして、新しい形態として再生したが、これはまた運河・河川筋の利用がますます拡大され、運河・河川筋の港湾としての利用という形態で港湾が発展していったことを物語っている。

その後幕末の開国・産業革命に伴なう帆船から汽船への変遷・鉄道の敷設等による港湾の立地条件の大巾な変化と、江戸幕府および明治政府の港湾政策も手伝って、江戸湊は船舶の汽船化・大型化に適応出来ない港湾として、完全に従来の性格を変えていった。すなわち、開国に伴なって横浜港は、新しい時代に即応した港湾の建設がなされ、帆船が汽船に転移すると共に、東京湾内での主港湾は、江戸湊から横浜港へと移動していった。一方帆船時代に築かれた東京の港湾機能は新しい時代の海運に適応しない港湾と化したにもかかわらず、消滅することなく、横浜港からのはしけを受入れることになって、帆船時代における港湾の性格を大きく変えて、はしけ回漕港として、いわば河川港的性格の港湾として、海上輸送の二次的港湾となって従来の港湾機能が再生したのである。

かくして東京港の発展史上第4の時期を迎えることになるが、この時期において一部から築港計画が種々の形で提出されることになり、[4] 新しい息吹

きを感じさせもするが、いずれも日の目をみないままに、僅かに隅田川改良工事[5]が東京市により細々と続けられていた。一方早くもはしけに依存する工場が江東の運河筋に立地し、[6] 運河・河川筋に工業港的機能も芽生えていった。

しかし大正12年（1923）関東大震災の発生は東京の大部分を焦土と化し、これによる陸上交通施設の壊滅的被害により、船舶による救援物資の緊急輸送の必要が生じて、これが契機となって大正13年（1924）本格的な港湾施設の建設にとりかかり、日の出桟橋・竹芝桟橋・芝浦岸壁の相つぐ完成をみて、大型船の入港接岸が可能となり、東京港は新しい時期を迎えるに至った。かくして昭和16年（1941）制限付開港をみて本格的港湾として生れ変ったが、続く戦争・敗戦・占領軍による港湾施設の接収と、東京港の本格的経済活動は短期間しか続かず、港湾の使用は僅かに泊地における沖荷役のみという状態で、再びはしけに全面的に依存せざるを得なくなった。ここで注目すべきことは、戦前新しい港湾施設という東京港史上画期的な時期を迎えたにもかかわらず、京浜運河構想が強く打出されて、依然としてはしけ依存の考え方が強く存在していたし、新しい埠頭地帯の背後の運河筋には、早くもはしけに依存する倉庫・工場等の集積地域が形成せられていた[7]点であろう。しかも江東の運河・河川の利用は極めて盛んであった[8]のである。

戦後東京港は晴海・豊洲両埠頭を中心に開発が進められ、接収された港湾施設も漸次返還されてきて、さらに建設計画は品川埠頭から昭和45年目標の改訂港湾計画に移行するに従い、その規模と性格は本質的に変化してきたとみて差支えない。すなわち、はしけを含む二次輸送の合理化を計画の基本方針の一つとして打出して[9]、さらに他港に先駆けて専門埠頭建設に熱意を示していることは、新しい時代を迎えたものといってよいであろう。

以上のように東京港は幾多の変遷期を経て発展してきたが、明治以降は江戸湊の港湾機能を母胎にして、一貫してはしけに依存して発展してきており、特に江戸時代以来の遺産である江東地区の運河・河川と、埋立の進行に伴なう運河網の拡大という地理的条件も手伝って、複雑かつ広範囲な港湾機能地

域の形成をみながら、現在の改訂港湾計画をむかえるに至ったとみることが出来るが、このような発展の歴史的過程は、東京港の本質的特性に強く影響しているのは当然で、東京港の地域的範囲や性格の把握、さらにその問題点の理解にも欠かせない事実であろう。

2. 東京における港湾機能の地域的分布

東京における港湾機能の地域的範囲を把握する場合、はしけによる貨物取扱箇所の地域的分布より求めるのが最も妥当であると思われる。東京における港湾の発展過程が、施設的には運河・河川筋を中心に発展し、船種的にははしけに依存して発展してきたことは、比較的新しい本船の接岸施設に対して、古くからのはしけによる貨物取扱箇所が、運河・河川筋に水際線を断続的に利用して多数存在しており、いずれも貨物の水・陸連絡役務の提供を行なっているといえるから、明らかに港湾機能を有しているといえる。そのはしけによる貨物取扱箇所の抽出が、港湾機能の地域的把握の一方法であることに問題はないと思われる。その方法による抽出の結果、東京におけるはしけによる貨物取扱箇所の分布は、地域的に凝集傾向を示し、地域としての把握が可能であり、しかもそれは隣接する背後地域と関係しあって、かなり特徴的に把握出来ることが判った。(10)それを以下整理すると次の如くなる。

運河・河川筋の港湾機能の地域的分布

地区名	主要貨物	形成期	主な施設	備考
1 永代橋・小名木川地区	雑貨	明治以降	倉庫	規模大
2 芝浦地区	雑貨・鉄	戦前	倉庫	〃
3 豊洲・枝川地区	鉄・石油	戦後	倉庫・油槽所	規模大・一部本船出入
4 千住地区	鉄・石油	戦前	工場・臨水駅	その後臨水駅は機能喪失
5 旧中川沿岸地区	鉄	戦前	工場	
6 隅田川上流地区	石油・鉄	戦後・一部戦前	油槽所・工場	油槽所は殆んど昭和35年以後
7 南砂町地区	鉄	戦前	工場	

このような地域的な分布と特性は、地理的には地域として取上げられ、特にその性格からはしけ依存地域といえようが、港湾の立場よりみる時は港湾

機能の地域的分布ということが出来よう。

一方戦前における運河・河川筋の交通路としての利用形態(11)と比較してみると、本所・深川地区における中小運河および日本橋周辺の運河利用が衰微していることがうかがえ、現在においてはこの地域で大巾な利用をされているのは小名木川のみであるといっても過言ではない。これは戦後の急速なる地盤沈下による橋桁の低下等がはしけの溯行を困難にしてきていることと、都市内部の地域構造の変化が大きく影響しているものと考えられるが、いずれにせよ江戸湊以来の港湾機能地域の一部が衰微していることを物語っている。これに対し戦後において発展が行なわれた主な地域は豊洲・枝川地区と新河岸川を含む隅田川上流部であり、前者は芝浦地区、あるいは永代橋・小名木川地区と同様、その時代における東京港の中心地域、つまりここでは晴海・豊洲の両埠頭地域に隣接して発展したものと思われるが、後者については戦前の本所・深川あるいは日本橋の中小運河の利用が障害を生じると共に、必然的に東京における運河・河川筋の利用は、新規埋立地間の運河および隅田川筋へと変化した一つの典型例でないかと考えられるが、その性格は後の章にゆずりたい。

いずれにしても戦後本船接岸施設の建設が本格化し、さらに中小運河が交通路としての機能を喪失してきたことにより、東京における港湾機能の地域的範囲は飛躍的に拡大し、現在最も上流へ溯行するはしけは、はるか埼玉県北足立郡大和町まで溯っていて、地域的にはかなりの大きさになっているのである。

3. 東京における港湾の性格

東京港は昭和39年3,049万トンの貨物を取扱ったが、その内、主な貨物は、内貿の鋼材移入を主体とする金属類、湾内からの機付はしけによる石油製品の移入を主とする油類、原木(南洋材)輸入を主とする木材類、北海道炭を主とする石炭類、鉱物類、その他等が大きな数値を示しているが、これを船種・荷役・貨物の最終取扱箇所(施設)等より東京港の港湾貨物の水・陸連絡形

態には次の5形態を基本的に考えることが出来る。

	船　種	荷役形態	最終取扱箇所
1.	東京港けい留本船	経岸荷役	埠頭施設
2.	東京港けい留本船	はしけ荷役	運河・河川筋
3.	湾内他港けい留本船	はしけ荷役	〃　〃
4.	湾内臨水施設	はしけ輸送	〃　〃
5.	東京港内臨水施設	はしけ輸送	〃　〃

1の形態については、明らかにいかなる種類の船舶の貨物でも、けい留した施設にて直接陸上への積卸しが可能であり、しかも海港である以上その施設は海上航行用船舶の利用を第一義に考えてあるが、2以下の4形態の連絡役務については、はしけのみが利用可能であり、1の形態とは基本的に異なる点が多い。

このことは単なる自然地理的な港湾の形状という類型化(12)ではなく、輸送形態・荷役形態・施設・経済性等根本的に港湾の性格が異なるものであるから、その意味からの類型化が必要であり、明らかに海または運河・河川等の内水路に面して、そのための特性を有してはいるために、沿岸港（または海港）・河口港・河港という立地点からの分類がある(13)が、接岸荷役港とはしけ荷役港(14)という分類がより妥当なものであるといえよう。ただし、この場合の接岸荷港およびはしけ荷役港は、あくまで本船対称港についての分類と考えられるから、はしけだけしか入出港出来ない港湾と、本船の入出港を目的とした港湾とを一率に取扱うよりは、むしろ対称船舶の相異と目的的見地から、本船港（または大型船港）とはしけ港とに分けて考える必要があろう。

以上の様な分類によれば、東京港は明らかに本船接岸およびそれに附随する施設よりなる本船港と、内水路のはしけ港の二つの性格を有しており、それが地域的に相隣接しているといえる。前者の場合は施設規模が大きくなる点からも、明らかに地域的範囲の把握は可能であるが、後者の場合はなお若干の問題を残している。

すなわち、はしけによる水陸連絡形態に4形態を分類したが、その中で2

および3のはしけ荷役の形態と4および5のはしけ輸送の形態を考える必要がある。東京港の場合、はしけ荷役を行なった貨物を、さらに他の本船接岸施設へ輸送するという純粋の港運的性格の利用は意外に少なく、(15)その主体は接岸施設と内水路のはしけ港の間の輸送であり、明らかに他港でみられる一般的なはしけ荷役港と異なる性格を有していると考えられる。すなわち、はしけ荷役港の場合は、本船が適合な埠頭へ接岸すれば解決するのに対し、東京港の場合は、はしけ依存の倉庫・工場の立地を変えるか、陸上輸送への転換がなければ、はしけ荷役が本質的に消滅しないという点があげられる。

このような性格はむしろ我国の他の港湾に類似性を求めるより、内水路の利用が著しい欧米の河港に求める方がより近いのではなかろうか。

4および5の形態については、本船とは何らの関係もない純粋の輸送形態の一種であり、その比較対称は、経岸荷役や本船けい留施設に求めるのではなく、むしろ自動車あるいは鉄道に求めるべきであるから、海運の一種とみる必要がある。

以上のように、東京における内水路のはしけ港は、東京における港湾の発展の主役として今日に至り、東京の本船港とも極めて密接な関係を有しながらも、二つの性格を共有しており、しかも近年は本船との結びつきよりも、湾内の臨海工業地との結びつきが強くなってきつつあり(16)、 その性格を変えようとしてきているといえよう。

一方、以上のような外面的性格よりの証明の他に、内面的性格からの証明も行なう必要があろう。内水路のはしけ港の中で、その性格を最も特徴的に持っているものに、隅田川上流部の石油の油槽所がある。元来内水路における貨物の取扱箇所は、公共企業体の管理する物揚場は極めて少なく、民間企業の工場・倉庫または野積場の専用河岸となっており、これらが主体となって港湾機能が形成されてきたといえる。その地域構造は、東京の都市構造を反映して、周辺部で工場・中心部で倉庫が立地しているのを原則としており、機能的に商港的機能と工業港的機能に分けて考察することが出来る。その意味で商港的機能を持つ地域としては、永代橋・小名木川地区と、芝浦地区

があり、いずれも晴海・竹芝・日の出・芝浦の公共雑貨埠頭と至近距離の地域であり、他には豊洲・枝川地区の一部に鉄鋼を主とする倉庫がある以外、他の地域には例外的にしか認められず、ほとんどが工場の専用河岸で、貨物の広範な流動機能を受持つには至らなかった。ところが昭和35年以降、隅田川上流部に続々と立地した石油の油槽所は、同様地点に一ヶ所進出したセメントの基地と共に、明らかにその機能は配分基地であり、商港的機能の進出であるといえるから、従来みられなかった新しい傾向といえるが、同時に隅田川上流という最も奥深くに立地したという点に大きな意義を認めざるを得ない。工場立地の場合、本来的には湾外からの原材料供給によるから、本船依存が基本形であり、その意味からは港頭立地企業であるのに対し、配分基地の場合は、港頭から市場への経済的距離に立地因子を求めることが出来るから、その意味で本来的な内水路利用といえるであろう。

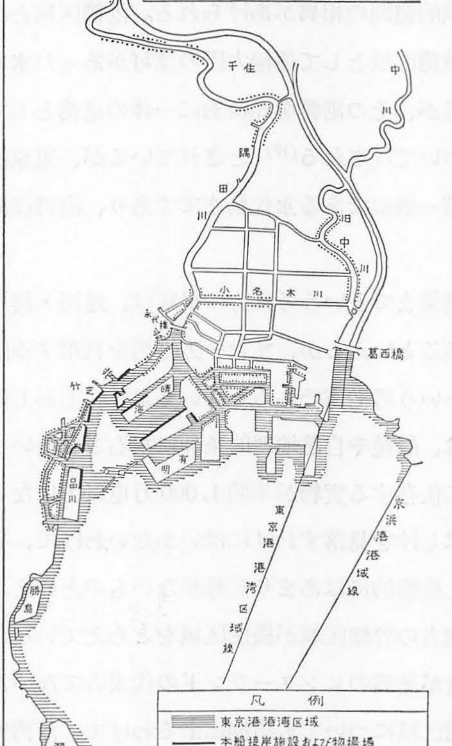
最近立地した石油配分基地について、その一例を某社の油槽所を例にとると、その供給範囲を東京都区部の北半分、埼玉県南部とし、従来鶴見から直接または熊谷の油槽所経由の供給体系であったものを、昭和39年から新体系に切り替えることにより、陸送費の節減から、全輸送経費を従来の55.7%に切下げることになり、利益率の低い石油販売において、大きな利益をあげる事に成功した。

この社の場合でも判る通り、基本的には隅田川上流部への立地は、陸上輸送との競合の上で成立するものであり、単なる本船港の港湾機能の地域的拡大とはいい難いのではなかろうか。このことは他の社の場合も、港頭地区に油槽所を持ちながら、新たに上流部に油槽所を新設している例があることからも明らかに出来よう。

このような立地条件の基本的な差異は、油槽所からの供給圏にも表われてくる。港頭の油槽所からの供給は、江東地区・都心地区を中心とする地域に行なわれ、上流部からは城北地区・埼玉県南部地区を中心に供給されている。特に港頭と上流部とに二ヶ所以上の油槽所を有する会社では、その地域的範囲を明確に定めている。

以上のように隅田川上流部のはしけ港は、晴海・芝浦に代表される本船港とは、その立地条件から結びつく背後地域まで本質的に異なっており、明らかに他の港湾であるということが出来よう。特に石油取扱いの多い隅田川上流部は、東京港の本船港との結びつきは、石油に限れば極めて関係が薄く、むしろ川崎港・横浜港または千葉港という海港と、河川により結びついたはしけ港であるという関係で成立しているといえよう。それ以外の地域、例えば本船港に最も隣接している永代橋・小名木川地区にしても、本船港とは極めて密接な関係を有していながらも、発達史的にも機能的にも、むしろ別の港湾であると考えた方が妥当ではないかと考えられる。

東京における港湾機能の地域的分布



4. 港湾区域と港湾機能の地域的範囲の関係

以上のような観点から、港湾機能の地域的範囲を東京港の場合求めると、経済的活動としての場としての港湾の地域的範囲（これを港湾法に基ずく港湾区域と混同しないために、ここでは仮りに港湾経済地域と呼ぶことにする）は遠く隅田川上流埼玉県下にまで求めることが出来る。さらにこの広大な地域を港湾機能の点から本船港とはしけ港とに分けて考え、さらにはしけ港についてその性格を明らかにしてきたが、さらにこの港湾経済地域が持っている諸問題について考察を進めたい。

この問題の主体は港湾区域との問題が大きいが、その第1は港湾区域と港湾経済地域の地域的範囲の相異があげられる。港湾区域とは、港湾法の定めるところにより港湾区域として運輸大臣の認可があった水域であり、この認可は、港湾管理者が、その港湾を経済的に一体の港湾として管理運営する上に必要な水域についてなされる(17) とされているが、東京港の場合港湾区域は、隅田川では第一橋梁である永代橋までであり、港湾経済地域とは著しく異なっている。

港湾区域が第一橋梁までという考え方の根底は、運河・河川を交通路として認めない原則であるといえるが、また一方港湾を利用する船舶はマストを有する本船であるという考え方であるともいえよう。しかし港湾を経済機能的に把握する場合は、船種や自然地理的条件に左右されないことは明らかであり、特にはしけに依存する貨物が年間1,000万屯以上になると推定される東京港の場合は、はしけを見落すわけにはいかないわけで、その意味から東京港の港湾区域は、機能的にはあまり意味がないものといえよう。

第2に港湾管理者の管轄区域が機能区域をとらえていないところに問題がある。港湾管理者が港湾のヒンターランドの代表者でないという経済と行政の不一致は、港湾区域についても指摘出来るわけで、港湾管理上大きな問題を残している。

第3に臨港地区指定上にも問題が残る。特にこの場合は地域を機能的に把

握することが必要であり、港湾区域が地域的に適正でない場合においては、当然臨港地区の指定も適正ではなく、さらにこれは港湾およびその隣接地域の地域開発計画や地域行政にも何らかの影響を及ぼすことが考えられる。

以上の他に東京港の場合は性格的に明らかに本船港と異なるはしけ港が存在しているが、その地域は殆んど港湾区域外であり、港湾区域としての指定を行なう必要がある。ただその場合、現在の東京港と一括して一つの港湾とみるか、別個の港湾としてみるかは、はしけ港の性格からして後者の場合が妥当であると思われる。

しかしその管理者は、ロンドン港の例[18]にみるまでもなく、一貫した運営管理の必要性からも、同一管理者であることが望ましいのはいうまでもない。

結　び

以上の結果、今まで東京港といわれていた地域概念は、極めてあいまいな点が多く、港湾法に基ずく港湾域区も適正なる区域指定でないことが明らかにされた。

港湾を機能地域とみるならば、その経済活動の場は極めて動態的有機的であり、その点を考慮しての区域設定の必要があると思われ、その点で、どちらかというと静態的な港湾区域との間に幾多の問題点をかかえている。

東京港の場合、江戸時代以来の発展史はいわば内水路のはしけ港の歴史であり、性格的にも機能的にも晴海・芝浦で代表される本船港とは異なると考えるべきである。

この様に港湾経済地域は、その内部をみれば性格の異なる港湾がそれぞれに発展して、地域的にも拡大されつつあり、さらに港湾区域との間に問題を残していることは、本質的に港湾管理のあり方や港湾管理者の組織・権限にも連なる問題が潜在していることを物語っているといえよう。

港湾は経済活動の一つの場である以上、あくまでもその把握は機能地域として行なうべきであることが、根底に存在していることを特に強調したいと

考えているものである。

（註および参考）

1） 矢野　剛　港湾経済の研究（1964）　日本港湾協会　pp43～47

2） 原田義彦　物的流通の概念　運輸調査月報　7巻2号　pp2～6

3） 註1に同じ　pp47～48

4） 明治13年（1880）　時の東京府知事松田道之氏による提案に続き、数度に亘る計画が立案された。特に明治36年（1903）直木倫太郎の意見書は画期的見解であった。

5） 明治39年（1906）の第1期工事より、昭和5年（1930）の東京港修築事業に続く第3期工事まで続いた。

6） 菊地一郎（1958）江東工業の地域構造　地理学評論　31巻　pp555～565　ほか

7） 拙　稿（1965）東京におけるはしけ依存地域　東北地理　17巻　pp19～23

8） 河田四郎（1931）東京市内河川交通　地理学評論　7巻　278～287

9） 東京都港湾局　東京港改訂港湾計画書（1961）　§2　計画改訂の基本方針

10） 註7に同じ

11） 註8に同じ

12） 佐々木誠治（1964）　港湾の類型　海運と港湾の新しい発展のために　海運系新論集刊行会　pp372～387

13） 宮崎茂一（1964）　港湾計画　海文堂　pp4

14） 註12に同じ

15） 東京都港湾局（1965）　昭和39年度東京港物資流動調査報告書―実態調査―

16） 拙　稿（1964）東京港におけるはしけ輸送　東北地理　16巻　pp114～120

17） 山口真弘・住田正二　港湾行政　（1955）　日本港湾協会　pp23

18） 昭和34年度第3回海外研修報告No．4　ロンドン港（1961）東京都職員研修所　pp17～18

なお§1東京港の発展過程については「東京都　東京港史(1962)」を全面的に参考とした。

国際収支における港湾経費収支改善のための理論的考察

中　西　睦（ちかし）
（早稲田大学）

1. はじめに

わが国は昨年4月からＩＭＦ協定の14条国から８条国に移行することによって、為替制限を廃棄せざるを得なくなり、国際収支の長期均衡を図ることの重要性が強調されてきたのであった。その中でも国際収支改善対策の一環として、貿易外収支の赤字６億2,400万ドルの大半を占める海運収支の赤字（3億9,300万ドル）対策が問題となり、海運造船合理化審議会が運輸大臣の諮問により現在その対策を慎重に検討し、ある程度の結論を出している。一方、海運会社と運輸省は、昭和36年の港湾における船ごみ問題以来、港湾改善対策を熱心に研究し、整備５年計画の実施にふみ切り、また労働省によって原案の作られた港湾労働法案の施行にあたり意慾的な活動を行ってきている。

しかしながら、私の考察するところでは、新船建造という点に、海運局ならびに船主側は中心を置き、港湾局は５ヶ年計画において特定重要港湾の改善をうたいながらも、工業港、新産都市港湾計画に重点を置き、労働省は港湾労働の特殊構造を完全に認識したとは思われない労働法を施行しようとしているように思われる。このような港湾関係当事者の間における不調和と考え方の相違があるにもかかわらず、海運の収益性、物的流通費のボトル・ネックとしての港湾物資流通過程の改善と商品国際意争力の増強に、非常に因果的関係を有する港湾問題に現在強く焦点の向けられていることはまことに

喜ばしいことと言わなければならない。

港湾経費収支の改善すなわち国際収支の改善を物理的にかつ単純にはかるには、港湾経費関係諸料金の値上げということになるのであるが、これは海運会社の実質運賃収入の減少を意味し、また物資流通、商品の物的流通費の増加を意味し、ひいてはわが国商品の国際競争力を弱めることになると一般に考えられている。確かにこれらの論義は正しい。しかし、これらの見方はミクロ的または静的な眺め方であって、個別経済の現状分析と問題点を把握するために必要欠くべからざるものであることはその説明を待つまでもない。とはいえ物資流通という生産地から消費地までのいくつもの個別経済を接続する過程においては、マクロ的、有機的かつ動的な分析を行わなければ、真実の状態と現状を分析することはできないのである。このようなマクロ的かつ動的な分析と考察をしてこそ、個別経済のミクロ的かつ静的な分析も生きてきて真の経済現象を摑むことができるのである。われわれの研究すべき国際収支問題、特にこれを港湾というひとつの個別経済であり海陸空のターミナルであるものを中心として考える場合には、一層ミクロ的な考察とマクロ的な見方の調和が必要であると思われる。

海運局ならびに海運会社においては、港湾の重要性を強調しながらも、貿易外収支の改善は船腹の増加によって積取比率を改善し、運賃収入を増加することが大切であるという考え方を取り、造船計画によって今迄にない規模において船腹の拡充をはかろうとしている。これは正しい。船舶のより大型化、より高速化とより専用化をすすめることによって、より経済的な運用化の要請が高まって、戦後の造船および推進技術における進歩は著しいものがある。さらに、これら船舶の技術革新とあいまって、著しく市場構造を変革しながら拡大している世界貿易の増加という新しい条件が与えられているにもかかわらす、適合する港湾施設の整備は遅れ、はなはだしきアンバランスを作り出しているのである。もし積出し港および荷揚げ港において数週間を費したとすれば、たとえ高速化により海上で数日稼いだとしても、長い努力と莫大な費用をかけて達成した船舶の経済的運用と技術改新はなんの役にも立たな

いのではなかろうか。

造船建造による船舶の増加によって積取比率を改善することは、海運の運賃収入を増大する第一の方法であるが、船舶の収益性が究極的には船舶の回転率によって決定することを忘れてははらない。すでに航海中における回転率の改善は、より高速化より大型化とより専用化という船舶性能自体の改善によってある程度達成されているといってもよいであろう。いま以上船舶の回転率を高めるには船舶それ自体の技術革新とともに港湾における積込み、荷揚げの碇泊期間をどれだけ節約して短縮するかである。しかし、ここに港湾設備の最近規模の決定という難かしい問題が生じる。それは海上運送貨物量には波動性と季節的変動が相当烈しいためである。

以上のように考えてくると、いよいよ港湾の重要性と港湾経費の海運ひいては国際収支に占める重要な位置がはっきりしてくるのである。これらの問題に対する統計的な考察と研究は正しく深く研究されているので、私はここで港湾の国際的物資流通に占める位置を中心に、港湾経費が国際収支にどのような影響力を持っか。港湾収支を規定する条件はなにか。港湾管理制度ならびに投資はどのように行われるべきかを理論的に分析を試み、同時にできるだけ外国の事情や文献も参考にして考察して見たいと思う。

2. 港湾経費（貨物費および港費）収支の構造

2-1 収支構造が問題となる理由

港湾経費（貨物費および港費）収支が国際収支上問題となるのは、貿易外収支の赤字6億2,400万ドルの大半を占める海運収支の赤字（3億9,300万ドル）の中で、港湾経費の赤字を占める割合が50%近くに達するからである。運賃ならびに用船料など実際の船舶運航による邦船と外船の収支バランスの向上は、船舶の優秀なものを建造することによって船腹量を増加し、積取り比率を改善することによって達成することができる。一方、港湾経費の収支改善は、港湾諸料金の値上げにより、外国港湾諸料金との格差をできるだけなくすことによって物理的な改善を計ることができる。

しかしながら、昭和39年度の「海運白書」でも指摘されているように、貿易依存度の高いわが国経済にあって、港湾諸料金の値上げは国際競争力を弱めて商品輸出の振興ならびに国内物価の安定に影響を与える場合は、港湾諸料金の値上げだけで港湾機能率に変化のない場合であり、港湾機能と能率が値上げに相応する向上を示す場合は影響を与えないのである。また、この港湾機能と能率は、港湾経費収支と非常な関連を有するのであって、港湾料金の値上げを行わなくとも、港湾機能と能率が悪ければデマレージをはじめとして港湾経費収支に大きな影響を与えるのである。この例は、新興国などにおける港湾設備や労働力の不足するところにおいて、碇泊を長期間せざるをえない場合によく示されるのである。すなわち、このようなとき、わが国港湾の場合において港湾経費収入の増加となり、外国港湾においては港湾経費支出の増加となる。しかし、港湾機能や能力および効率の劣悪性による港湾経費収入の増加は、船舶の収益性を規定する船舶回転率の悪化を導き、また長期的に見れば、その港湾流動貨物の減少を招来することになって、国際収支全体からみるときマイナスの面が多いのである。

つぎに、わが国港湾の港湾経費収支は本質的に赤字となる運命と性格を持っている点に注目しなければならない。これは海運国のもつ宿命ともいうべきものであって、わが国だけの持つ性格ではない。外航船舶において寄港する内外の港湾数を比較する場合、タンカーをはじめとする専用船を除いて外国港湾に寄港する数が圧倒的に多いのが普通である。この場合当然のことながら、港湾経費収支は赤字となる。この点をI.M.F統計によってわが国、アメリカ、イギリスの例を引いて比較してみよう。

第1表は上記3ヶ国の海運国際収支表であるが、この表から面白い現象を発見できる。イギリスやわが国のような海運国は恒常的な港湾収支の赤字を示している。しかし、1962年度においてイギリスはわが国に比べて3倍強の港湾収支の赤字を出しているにもかかわらず、運賃収入では9億400万ドルの黒字を出し、積取比率のバランスならびに三国間輸送(9億7,400万ドル)の大きさを示しているのに対して、わが国においては、積取比率のアンバラン

第1表　日・英・米海運国際収支表　　　　　　　　　　　　　　　　（単位：百万ドル）

		1959			1960			1961			1962		
		受	払	尻	受	払	尻	受	払	尻	受	払	尻
英国	貨物運賃	1,346	412	934	1,360	515	845	1,389	467	922	1,352	448	904
	輸出	414			414			417			378		
	輸入		412			515			467			448	
	三国間	932			946			972			974		
	旅客運賃	146	20	126	148	17	131	134	20	114	140	17	123
	用船料	64	417	△ 353	73	482	△ 409	76	504	△ 428	90	504	△ 414
	港湾経費	184	837	△ 653	203	851	△ 648	207	876	△ 669	230	876	△ 646
	計	1,740	1,686	54	1,784	1,865	△ 81	1,806	1,867	△ 61	1,812	1,845	△ 33
日本	貨物運賃	1,346	412	934	1,360	515	845	1,389	467	922	1,352	420	△ 183
	輸出	414			414			417			378		
	輸入		412			515			467			420	
	三国間	932			946			972			974		
	旅客運賃	146	20	126	148	17	131	134	20	114	140	3	△ 1
	用船料	64	417	△ 353	73	482	△ 409	76	504	△ 428	90	41	△ 40
	港湾経費	184	837	△ 653	203	851	△ 648	247	876	△ 669	230	218	△ 159
	計	1,740	1,686	54	1,784	1,865	△ 81	1,806	1,867	△ 61	1,812	682	△ 383
米国	貨物運賃	498	813	△ 315	564	910	△ 346	585	971	△ 206	588	817	△ 229
	輸出	358			428			424			405		
	輸入		813			910			791			817	
	Other Ocean Freight												
	三国間	140			136			161			183		
	旅客運賃	20	183	△ 163	20	212	△ 192	18	207	△ 189	14	201	△ 187
	用船料	8	149	△ 141	8	117	△ 109	8	159	△ 151	10	165	△ 155
	港湾経費	822	337	485	834	370	464	812	402	410	874	429	445
	計	1,348	1,482	△ 134	1,426	1,609	△ 183	1,423	1,559	△ 136	1,486	1,612	△ 126

（注）資料：I.M.F月報

スと三国間輸送の規模が少ないため1億8,300万ドルの運賃収支における赤字を計上している。更に両国の海運収支を見ると、イギリスは港湾収支の赤字がわが国の3倍強であるにもかかわらず、海運収支全体の赤字はわが国の13分の1にしかすぎない。この事からも、海運国ほど港湾経費の赤字は恒常的となり、海運収支改善は船腹の増強によって運賃収支を改善すべきことがはっきりと判明する。アメリカは、港湾経費収支が大巾な黒字を示しているが、これは、アメリカ諸港における港湾施設利用率が国際的に割高であり、港湾諸料金、例えば、水先料、曳船料なども人件費の点から相対的に高く、港湾関係タリフの適用にあたって自国船優遇措置を取っている点は注目しなければならない。ただアメリカの例から見て、港湾経費収支は物理的なタリフの値上げと、差別自国船優遇によって相当程度改善できることを知ることができる。

2-2　港湾経費収支を規定する諸条件

港湾経費収支を規定する諸条件は、(1)内外船の寄港数、(2)港湾諸料金の高低、(3)貿易構造、(4)港湾能力ならびに機能、(5)港湾の立地条件などである。

(1)内外船の寄港数は、セーリング数の多少、外航船舶の寄港する内外港湾の数の多少、定期船やタンカー、不定期船のような船積別また航路別によって港湾経費収支は変動する。

(2)港湾諸料金は、また国における価格水準の差、港湾管理経営制度、港湾労働制度、港湾能力と立地などによってきまり港湾経費収支に影響を与える。

(3)貿易構造は、輸出入貿易量、貨物の港湾流通の物理的数量、重量、価格などによって、また商品の種類によって、船種、出入港船舶数ならびにセーリング数が決定するので、港湾経費収支構造に影響を与えるところが多い。

(4)港湾能力ならびに機能は、船舶回転率ならびに港湾流通貨物量の増減を決定する主要な条件となる。すなわち、港湾の能力や機能が増大することによって、積込み荷卸しならびに沖待ちの時間、碇泊時間が短縮して船舶回転率が増大し、船舶運航の収益性は著しく改善され、船ごみによってその港湾を流通する貨物商品のうち回避されていたものが流通するようになり貨物量は増大することになる。

(5)港湾の立地条件は、例えば、河港であるか海港であるか、河港の場合はそれが内陸深く立地するかによって、港湾諸料金は大きく異なるのである。

2-2-1　内外船の寄港数

セーリングの多少は、セーリング数が増加すればそれだけ港湾出入港数が増加するので、港湾経費の収入と支出がそれぞれ増加することは自然現象である。ただここで注意しなければならない点は、ある国で外航船舶が運航される場合、自国において寄港する港湾数と外国において寄港すろ港湾数とがバランスがとれているかどうかである。自国の港湾に寄港する回数が外国に寄港する港湾の数より多い場合、その国の港湾経費収支は黒字となり、その逆の場合は赤字となる。もちろんこの場合は、自国と外国とを問わず港湾経費が同値のときであるが、わが国の場合は一般に定期船の場合、不定期船も含めて、国内に寄港する港湾数より外国に寄港する港湾数の方が多く、しかも港害経費も外国港湾の方が相当高いので、外航セーリング数が増加すればする程、わが国の港湾経費収支は本質的に赤字が増大する性向を持っている。

定期船、不定期船やタンカーなどでどのように船種別に港湾経費を考えなければならない。ゼネラル・カーゴーであるか、専用船またはタンカーであるかによって、港湾経費のうち港費はそれ程でないが貨物費が大きく変動するのである。これは専用船やタンカーなどにおいては、専用埠頭や専用荷役設備が高度に機械化自動化していて、貨物費は、定期船や不定期船の雑貨荷役の場合と違って港湾労務費ならびに荷役費を大きく節約できるからである。戦後世界海運における船舶め大型化、専用化、タンカーの増大という著しい海運の構造変化は、船舶運航それ自体の経済性向上に著しい効果を与えたのであるが、他方この投資を促進せしめて、荷役の機械化も進み、大きく船舶運航における港湾経費を節約している点をわれわれは注目しなければならない。

定期船と不定期船（ここでは専用船やタンカーを含める）では船内荷役費を中心とする貨物費に関して運賃の建て方が違い、後者の場合港湾経費収支、すなわち海運国際収支に計上されないのが普通である。定期船貨物は通常バ

ース・ターム (Berth Terms) を原則とするため、積揚げの船内荷役費および積付費用一切が船主負担となり、運賃の中に織り込まれているが、不定期船運賃はほとんどF・I・O条件 (Free in and out) で船内荷役費は船主無関係となっており、運賃の構成要素となっていない。他方、船主負担の場合のみ港湾経費収支として計上されるが、運賃の構成要素となっていない不定期船の貨物費は港湾経費として計上されず、その結果、海運の国際収支にも計上されないのである。

第2表は、これら港湾経費率(運賃収入に対する)を船種別に眺めたものである。

第2表　港湾経費率(運賃収入に対する)

		運賃収入	港湾経費	港湾経費
		千ドル	%	千ドル
邦船(支払)	定期船	487,240	40	194,390
	不定期船	254,760	30	76,430
	鉱石専用船	104,100	16	16,660
	石炭専用船	23,560	16	3,770
	油送船	345,180	16	55,230
	計			346,980
外船(受取)		871,230	20	174,250

(注) 1. 経済企画庁国際経済分科会資料より
2. 昭和38年度積取比率(外国用船を含む)の実績から多少の努力目標を加えて(たとえば1年当り160万総トンの新造船建造)昭和43年度における数値を仮定推算したものである。

この表からわかるように、定期船、不定期船はわが国海運国際収支に直接関係を有する運賃収入分担率の面においても大きな役割を果しているのであるが、その運賃収入のそれぞれ40%、30%を港湾経費のために使っている。これに反じてタンカーを始めとする鉱石専用船、石炭専用船など運賃収入に占める港湾経費はそれぞれ16%である点から見ても、専用船、タンカーの荷役設備の機械化の現実と経済性を認識できるのである。

また第3表は、船種別港湾経費の輸出・輸入別分担比率表であるが、この表と第1表を相関させるとき、海上運賃収支に対してわが国海運における真

の運賃収入がどの位であるか、判断することができる。しかしこの論文ではこの相関関係は指摘にとどめて深く観察を行わない。

最後に、港湾経費収支は航路によって相当変動する点を指摘したい。港湾経費は港湾能力によって決定されるものである。港湾能力は、基本施設設備、機能施設設備、港湾労働力、土地、資源を生産要素として、交通量の規模、交通の性格、交通のパターンの構造によって決定されるものである。それゆえ、地域により、国によって、また各港ごとに必要な港湾能力は相違し、港湾諸料金も違ってくる。例えば、北米航路、ヨーロッパ航路、また世界一周

第 3 表　船種別港湾経費の輸出・輸入別分担比率

			本邦港		外国港		
			輸出(積)	輸入(揚)	輸出(積)	輸入(揚)	三国間(積・揚)
邦船	A・定期船	1. 港費（除く2）	5/10	5/10	3.9/10	3.9/10	2.2/10
		2. 運河通行税	—		3.9/10	3.9/10	2.2/10
		3. 貨物費	7/10	3/10	5.5/10	2.3/10	2.2/10
		4. その他(含む需品)	5/10	5/10	3.9/10	3.9/10	2.2/10
	B・不定期船	1. 港費（除く2）	1/10	9/10	1/10	9/10	
		2. 運河通行税	—	—	1/10	9/10	—
		3. 貨物費	1/10	9/10	1/10	9/10	—
		4. その他(含む需品)	1/10	9/10	1/10	9/10	
	C・専用船	1. 港費（除く2）	—	10—10	—	10/10	—
		2. 運河通行税	—	—	—	—	—
		3. 貨物費	—	10/10	—	10/10	—
		4. その他(含む需品)	—	10/10	—	10/10	—

（注） 1. 海運研究所が、昭和37年度の日銀・国際収支表にもとづき、それを修正した数値によって推計したものてある。

航路など、船舶運航の単位航海日数当り港湾経費を算出して見ると相当の差があることがはっきりと判明する。第6表は、航路別に港湾経費を合計し、それを港費と貨物費にわけてその比率を出したものであるが、この表を見てもはっきりと航路別に港湾経費の異なることがわかる。

2-2-2　港湾諸料金

港湾経費収支は、各港における港湾諸料金の高低によって影響を受ける。

第4表　港湾経費支払額・定期船航路別構成比（%）

船　路	港湾経費合計		港　費		貨物費		その他	
合　計	100.0	100,0	100.0	16.9	100.0	79.2	100.0	3.9
世界一周（東廻り）	3.2	100.0	4.7	25.1	2.8	71.1	3.0	3.8
〃　（西廻り）	1.9	100.0	2.8	25.0	1.6	66.4	4.1	8.6
欧　州	2.6	100.0	4.8	31.1	2.2	67.4	1.0	1.5
ニューヨーク	27.7	100.0	27.7	16.9	27.9	79.8	23.5	3.3
ガルフ	7.7	100.0	7.8	17.0	7.8	80.7	4.5	2.3
北米太平洋岸	8.4	100.0	5.6	11.2	9.4	88.4	0.8	0.4
カリブ	7.8	100.0	8.2	17.5	7.9	80.1	4.9	2.4
南米東岸	3.8	100.0	3.4	15.1	3.7	77.0	7.8	7.9
中南米西岸	3.1	100.0	2.0	10.6	3.1	77.5	9.5	11.9
西アフリカ	2.3	100.0	2.9	21.4	2.0	66.7	7.0	11.9
東南アフリカ	1.3	100.0	1.8	24.5	1.2	72.5	1.0	3.0
豪　州	6.7	100.0	4.3	10.8	4.2	85.5	6.3	3.7
印・ペルシャ湾	3.5	100.0	4.3	20.9	3.3	74.6	4.0	4.5
ベルガン湾	4.5	100.0	3.9	14.8	4.5	78.7	7.4	6.5
インドネシア	0.4	100.0	0.8	33.0	0.3	65.5	0.2	1.5
その他（含む三国間）	15.1	100.0	15.0	16.9	15.1	79.2	15.0	3.9

（注）1. 海運研究所において作成
2. 昭和37年度におけるわが国海運収支実績より計算

わが国におけるそれぞれの港の港湾諸料金も相当相違があるのであるが、国が異なる場合、価格水準の差や為替レートの差などを考慮に入れて比較をしない限り、真実の港湾料金の比較はできない。しかし、物理的には、そのような価格水準の差とか為替レートの差とかに関係なく港湾経費収支は、その実際の収入と支出によって決定されるのである。

港湾諸料金は港湾基本施設設備と機能施設設備の、建設維持に必要な資本資金のコストに充分反映するように徴集されているか、また、わが国のようにほとんど地方または国家の社会資本投資によって行われているかによって相当異なってくることは確かである。当然のことながら、施設設備の維持建設を原価主義によって港湾諸料金でまかなおうとする場合は、相当高くなるであろう。

現在世界各国がどのような港湾管理経営制度を持ち、どのような基準にお

いて港湾諸料金を徴集しているかを考察することは、このような観点に立つとき無駄ではないであろう。世界全部の港湾を考察することは紙面の都合上許されないので、ここでは、わが国とポート•オーソリテイー経営港として世界に較ぶべくもないロンドン港ならびにポート•オーソリテイー経営である一方、市営港として最大規模を誇るニューヨーク港をとりあげ、これらの港湾管理経営制度ならびに港湾諸料金徴集制度を考察するに止めたい。

2-2-2-1　わが国の港湾管理経営制度と港湾諸料金徴集制度

わが国の港湾は全国に1,048存在する。(漁港を除く）これらは6大港を含む特定重要港湾11、重要港湾82と地方港湾からなっている。港湾の管理は、港湾法によって港湾管理者が行なうこととなっており、港湾管理者たる資格としては、(1)現に施設を管理している地方公共団体、(2)従来、港湾の費用を負担してきた地方公共団体、(3)その港湾区域を地先水面とする地方公共団体のいづれかが要求され、この資格に該当する地方公共団体は、(1)単独で、自身が港湾管理者となるか、または港務局を作ってこれを港湾管理者とする。(2)共同で、一部事務組合または港務局をつくつてこれを港湾管理者とする。のいづれかの方法により港湾管理者を設立することとなっている。どの方法によるかは地方公共団体の自由に委されており、現状では都府県または市町村が単独で港湾管理者となっている場合がほとんどであって、港務局は、新居浜港1港のみ、一部事務組合は、名古屋港、北九州港ならびに境港などがある。

港湾管理者の主な業務としては、港湾施設の建設、改良計画の作成、港湾工事の施行、港湾施設の管理運営、臨海工業用地の造成、関係統計資料の作成などがあげられる。

ところが、港湾の整備がどのようになされているかを考察してみると、そこに財政がひどく逼迫しており、絶対に補修を必要とする施設設備でさえやむをえず放置されているのが現状である。この補修の不完全さについては、昭和38年10月に行政管理庁から強く指摘を受けている。

港湾の整備がどのように行なわれるか、いま少し詳わしく考察して見よう。

港湾には基本施設と機能施設があるが、それぞれ異った方法で整備しているのである。

まず基本施設の整備を考えて見ると、水域施設（航路、泊地など）、外かく施設（防波堤、護岸など）、けい留施設（岸壁、ブイなど）などの基本施設は、国が建設し港湾管理者に管理委託するか、あるいは港湾管理者が建設するかのいづれかの方法で整備され、その建設資金は、その港の格と施設の種類に応じて、国と港湾管理者が一定率の分担でそれぞれまかなうこととなっている。特定重要港湾についてのみその負担率を眺めて見るとつぎのごとくなる。第5表）

次に機能施設の整備は、上屋、荷役機械、埠頭用地、貯木場などになるのであるが、これらの整備は、港湾整備促進法に基づき、国が毎年整備計画をたて、その計画に従って、港湾管理者が事業を実施するが、これに要する資金については、国があつ旋を行い、事業の促進を図っている。あつ旋する資金は、毎年度の地方債計画の中で、準公営企業の港湾整備事業債のため準備されるもので、政府資金（簡易生命保険及び郵便年金積立金、その他の資金、縁故募集資金など利子7～7.3%）であり、発行条件は政府資金については年利6.5％償還年限は5～15年（外国においては年利2.2～6.25％償還年限25～90年）、その他の資金については年利7.3～7.8％、償還年限は7年（うち2年据置）である。

また、倉庫、専用上屋、荷役機械（民間分）、はしけなどは、民間事業者によって整備されている。これらに対しては、日本開発銀行、北海道東北開発公庫、中小企業金融公庫、特定船舶整備公団を通じての財政投融資による助成が行われている。

このように資金繰りの問題は管理者にとって非常に切実な問題であるが、収入の面でも多くの問題を抱えているのである。

第8表、第9表は八大港（東京、川崎、横浜、名古屋、大阪、神戸、下関、門司）についての企業会計方式による損益計算表であり、また重要港湾の財政状況を示す表なのであるが、これらの表を見てもわかるように、港湾収入

第5表　特定重要港湾における港湾関係事業負担率一覧表

	国の負担（補助）率				根拠法令
	水域施設	外かく施設	けい留施設	臨港交通施設	
内地直接施行	5/10~10/10	5/10~10/10	5/10~7.5/10	7.5/10	港湾法42条その他
特定重要港湾	2.5/10~0	2.5/10~0	2.5/10~0	—	特定港湾施設整備特別措置法4条1項（受益者負担5/10~10/10…企業合理化）
	8/10~4/10	8/10~4/10	6/10~4/10	—	同措置法4条2項、3項（受益者負担2/10…特別利用料）
港湾管理者施行					
特定重要港湾	5/10~10/10	5/10~10/10	5/10~7.5/10	7.5/10~0	港湾法42条2項、43条1項

（注）運輸省港湾局資料昭和39年8月「港湾の概況」より作成

はようやく管理費を賄なうに足るものであって、減価償却のための積立金はもとより、維持補修費、借入金利子はすべて赤字勘定となっているのである。しかもこの収入の中には、埋立免許料、水域占用料、土砂採取料などが年平均1割程度含まれている。これは港湾管理者の収入というよりもむしろ国からの機関委任事務に伴なう行政官庁としての手数料であって、港湾収入として計上するのは問題があるものであるから、これらを除けば使用料収入は管理費さえも賄なうに足りないのである。ただし、この集計には、昭和38年と昭和39年9月の2回にわたって行われた、岸壁およびブイの使用料値上げ（それぞれ2倍および2倍半）の結果は含まれていないので現在では収支関係はやや好転している点に注意されたい。(1)

以上のようにわが国の港湾は財政面ばかりでなく、収支の面においても、港湾収入がやっと管理費をまかなう程度のものでしかないことを指摘し、港湾管理者がぜんぜん港湾施設設備の新設補修の分

第 6 表　企業会計方式による八大港収支表　　（単位：百万円）

項目＼年度	37 年	38 年
収入	3,256	3,638
管理費	3,223	4,134
維持補修費	493	525
公債利子	1,106	1,504
減価償却費	980	1,104
計	5,802	7,267
差引	△ 2,546	△ 3,629

（注） 1. 各港管理者の報告にもとづき運輸省港湾局管理課において集計したものである。
2. 減価償却は定額法による。

第 7 表　重要港湾の財政状況　　（昭和37年度）

項目	金額	支出に対する構成比
支出	13,827（百万円）	（100）（%）
収入	822	5.9
差引	13,005	（94.1）
（受益者国庫 地方負担金）	7,284	52.7
両差引	5,721	（41.4）
地方公共団体一般財源	3,244	23.5
公債	2,477	17.9

（注） 1. 六大港を除く特定重要港湾を加えた84港中44港について港湾局管理課が集計したものである。
2. 支出は管理費、施設運営費、建設費などをいう。
3. 収入とは、施設使用料、役務使用料、占用料などをいう。

担金までまかなえない状態にあることを説明した。

果してまかなえないのであろうか。わが国港湾においては、港湾法44条2項によって、水域施設（航路、泊地など）、外かく施設（防波堤、護岸など）、および臨港鉄道を除く臨港交通施設（すなわち臨港道路）は全く使用料を徴収することを禁止されているのである。そして第8表を参考にしていただければわかるが、これら3つの施設の赤字のみで赤字（施設別収支における）総額の54%を占めているのである。これは国家投資によってできた基礎施設

であるため使用料を取ってはならないというのであろうが、わが国船舶ならびに交通機関を別としても、外国船舶に対しては使用料を取る権限は絶対にあるのであり、この施策は外国船舶に対する差別待遇にはならない。このような料金の徴集方法は外国において一般に見られることなのである。国際収支を改善するばかりでなく、港湾財政資金の獲得にもなることであるので、この問題は真剣に考えられるべき問題点である。

(注 1)「海運」May, 1965—相良英明「港湾の管理運営の諸問題」pp. 26～31

2-2-2-2　ロンドン港の港湾管理経営制度と港湾諸料金徴集制度

ロレドン港はニューヨーク港、ロツテルダム港につぐ世界第3番目の大港で、P. L. A. (The Port of London Authority) の管轄区域内にある5大ドッグ群、リージェンツ運河ドッグ、B. T. C. (British Transport Docks) の行政権下にあるポプラー・ドックのほか、数百にのぼる個人所有の河岸波止場によってロンドン港は構成されている。P. L. A. は世界中で最も幅そうする水路のひとつであるテームズ河口から上流までの69マイルを管理し、36マイルにも及ぶ深水埠頭をもつ700エーカーを含む全面積4, 141エーカーの区域の保守と運営にあたっている。

イギリスの港湾は Board, Trust, Authority または Commission など色々の名前で呼ばれる独立自治体、もしくは、イギリス運輸委員会直属の British Transport Docks のように国家公共機関によって所有かつ運営されているもの、および、少数ではあるが地方自治体または私企業によって所有されているものがある。ロンドン港は Trust Port のひとつである。Trust Port は、議会条令によって設立され利益利潤を生まないで、普通は、港湾利用者と政府、地方自治体ならびに投資者以外の利益団体によって選出された委員会によって経営されている。この運営委員会の大きさと構成は、イギリスの主要六港庁を眺めてみても、それぞれ第8表のごとく異なる。

これら運営委員会は、普通は相当数、時には過平数が港湾を利用する船舶や、貨物に地方税、料金を支払っている人々によって占められている。なおこれらの人々は港湾所在地に住み、彼等の関係する企業がなんらかの形で港

第 8 表　主要八港湾における38年度の施設別収支　（単位：百万円）

	収入	費用	差引	総赤字に占める比率
水域施設	0	328.9	△ 328.9	15.7
外かく施設	0	617.8	△ 617.8	29.5
けい留施設	718.0	1,313.7	△ 595.7	28.4
岩壁、さん橋	572.4	972.8	△ 400.4	19.0
けい船浮標	105.9	126.6	△ 20.7	1.1
物揚場等	39.7	214.3	△ 174.6	8.3
臨港交通施設	76.4	487.3	△ 410.6	19.6
臨港鉄道	47.6	230.7	△ 183.1	8.8
その他	28.8	256.6	△ 227.8	10.8
保管施設	327.0	259.5	67.5	—
荷さばき施設	823.6	1,075.4	△ 251.8	12.0
上屋	628.3	598.1	30.2	—
その他	195.3	477.3	△ 282.0	13.4
その他	1,303.8	1,176.0	127.8	—
計	3,248.8	5,258.6	△ 2,009.8	100.0

（注 ）港湾局管理課の集計したもの

第 9 表　イギリス主要六港庁の運営委員会の構成　（単位：人）

	任命される者 自治庁	任命される者 その他	選挙される者	総計
Port of London Authority	6	4	18	28
Mersey Docks and Harbour Board	—	4	24	28
Clyde Navigation Trust	18	6	18	42
Leith Dock Commission	3	3	9	15
Tyne Improvement Commission	17	9	10	36
Tees Conservancy Commission	12	8	10	30

資料：ロッチデール港湾調査委員会調査

湾に関係寄与しているのが普通である。一方、運営委員の一部は、交通省、海軍省、地方自治体など政府公共機関によって任命された人々によって占められている。運営委員は原則として報酬を受取らない。

イギリス港湾諸料金徴集制度は、国有の British Transport Docks とそれ以外の Independent Ports では規制する法律が違うし、また Independ-

ent Ports でもロンドンのような主要港と中小港湾では現制する法律が違う。

Independent Ports の主要港湾は、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（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してはならないと規定する。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、将来をみこして25％常にこの法律によって値上げが許されるのが普通であるが、実際には5％位しか値上げを行わないようである。

設備ならびにサーヴイスに対する料金、例えば、クレーン使用料や倉庫搬出料などは "reasonable"（合理的なもの）とのみ規定する。

さらに交通省が主要料金の最高料金を値上げをする場合、その妥当性あるいはこれらの法律が規定しようとする値上げ率に関して議会に交通大臣は報告する義務を持っている。

Independent Ports の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。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、交通省は最高料金を規制するというよりも実際的な値上げ率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調査裁定しなければならない。さらに、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。

港湾諸料金は大きく分けて、(1) Dues on Ships（船舶に対する使用料）、(2) Dues on Goods（貨物に対する徴集金）、(3)水先料、(4)曳船料とはしけ料、(5)その他の諸費用からなる。

(1)船舶に対する使用料は、港湾施設、船舶、ドック、埠頭、河川管理、またはこれらを組合わせた料金からなるが、得た収入は、水路のしゆんせつ、

航路標識、ブイ、河川埠頭のバース、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（または用船主）に対して、通常登録純トン数について課せられる。また入港の条件によっても料金は異なってくる。例えば、悪天候のため入港を余儀なくされた場合には低い料率が課せられる。料金を支払つた本船は、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。

われわれの注目すべきは、この割引料金、例外規定割き料金や特典のある点である。Private Acts of Parliament relating to the Individual PortsやTransport Charges, etc (Miscellaneous Prevision (Act, 1954 など港湾諸料金を規定する法律で、利用者に対していかなる事態においても差別待遇をしてはならないと規定していながら、このような割引きや特典を設けているのは、実に巧妙な方法で、自国海運を保護し実際には外国船舶と利用者に対して差別をしていることを意味する。なぜなら、一般的に言って設備利用の頻度の多いのは自国船であり、貨物の種類による特典や割引きも自国船運送の主要貨物について考慮を払うことができるからである。

(2) 貨物に対する徴集金

貨物に対する徴集金は、port rates, dock rate, 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、数量の単位につきいくらという基準で船積、荷卸し、中継ぎ貨物総てに対して徴集される。これらの料金は輸出入業者が港庁に支払い、得た収入は、貨物の運送に不可決な固定施設（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。

これら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、それぞれ

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。料率表はロンドンだけでなく他の港でも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。また移出入貨物、輸出入貨物で料金は異なる。

(3) 水 先 料

海上水先料ならびに河川水先料は、ほとんどどのような船級の船舶にも課せられるが、これは The Corporation of Trinity House の収入となる。The Corporation of Trinity House は、イギリス最大の水先案内の権威として知られ、その勢力圏はロンドンならびにサザンプトン港を含み、それ以外に相当多数の港湾に水先案内免許を与えた人々を送っている。

(4) 曳船料とはしけ料

テームズ河における船舶曳船に課せられる曳船料は作業を受託する曳船会社と船主間の協定事項である。

ドック内の曳船は P. L. A の所管である。ロンドンでは P. L. A がはしけを多数持ち、ロンドン・ドック、西インド・ドック、東西インド・ドックでの荷卸し作業は P. L. A で行う。その他のドックおよび港内の他の施設では、荷卸し作業と輸出貨物の積込み作業は、船主と料率を契約した荷役会社によって行われるので、それらの場合のはしけ荷役はこれら荷役会社のもの、またはその関係会社によって行われる。ロッチデール報告書によると P. L. A の監督下にあるドックで、艀による積込み、荷卸しは輸入では70%、輸出では40%以上になっている。

(5) その他の諸費用

水代、電気ガス料金、荷役機能設備使用、貸付料、水夫雇傭料、領事証明料、荷役労務費、作業監督料および調査手数料などがある。

第10表は、ロンドン港の収支表である。

ロンドンは61年度においてほぼ55万ポンドの利益を挙げたにもかかわらず、債権償還基金、機械施設更新準備金などの積立金を差引きほぼ70万ポンドの赤字となった。

第10表 ロンドン港の収支　（単位：ポンド）

	1962年度	1961年度
営業損益		
営業収入	23,478,091	20,689,386
営業支出	19,867,518	19,091,303
営業利益	3,610,573	1,598,083
営業外損益		
営業外収入	616,200	321,641
営業外費用	1,765,944	1,374,208
経常利益	2,460,829	545,516
債権償還基金	441,444	424,898
機械・施設更新準備金	950,000	750,000
保険料積立金繰入れ	101,755	89,145
所得税	11,108	—
当期末処分利益	956,522	△ 718,527

（注）R. L. A. 発表の損益計算書より

そこで62年秋、次のごとく使用料の値上げを行った。

	値上げ率
1. 船舶関係	
ドック使用料	17.5%
係船料	17.5
クレーン賃貸料	19.4
乾ドック料	19.3
2. 貨物関係	
陸揚料金	11.3%
直渡し料金	11.4
貨物港税（石油類を除く）	10.0
運河通航料	11.1

この結果、62年度には経常利益で246万ポンド、準備金、積立金など差引いても96万ポンドの利益を得るに至っている。このように使用料収入で経常費を十分に賄ない、今後の港湾開発のため建設費の一部を積立て、さらに借入金の償還に充当しうる余力を残した経営を行っているのである。この結果、ロッチデール委員会も指摘しているように欧州大陸に較べて割高の港湾諸料

金となっている。

しかし、ロッチデール委員会は、港湾それ自体本質的に独占性を持つものであるので、港湾のサーヴイスと効率がよければ、諸料金がある程度高くともやむを得ないとしている点は注目に値する。しかも、まだこれでも諸料金は原価主義に立っていると断定しえないので原価主義を確立すべぎだともいっているのである。これは現在以上の値上げをすることを意味する。

さらに、船舶が定期的に港に出入する場合は、appropriated berth seystem という、同じ碇泊場所を使えるように許可する特典を与え、その賃貸料を P.L.A が取るが、その碇泊地が空いているときは自由に使用する権利を保持する方法を採用しているなどわれわれも参考にすべき点が多い。このようにすれば、船会社は専従の港湾労働力を養成できるとともに荷役スピードを増すことができるからである。

第11表は、イギリス主要港湾の港庁によって行われるサーヴイスの一覧表である。これは、ロッチデル港湾調査委員会の調査報告書（1962年9月発表）の中からとり出したものである。

2-2-2-3　ニューヨーク港の港湾管理経営制度と港湾諸料金徴集制度

ニューヨーク港は、港庁経営港の代表的なものとして知られているが、港庁以外に公機関としてニューヨーク市もまた港湾を所有経営している点は、ロンドン港と趣を異にしている。別名 New York-New Jersey Port と呼ばれるように New York 州と New Jersey 州の2州にまたがるアメリカ最大港であり、港湾地区（Port District）といわれる地域がある。

ニューヨーク港とニューヨーク港湾地区との間にはっきりとした基準的境界線はないが(1)陸軍工兵隊と商務省海事局の規定、(2)ニューヨーク港庁の規定、(3)ニューヨーク港水際委員会の規定、(4)アメリカ州際商業委員会の規定、(5)大蔵省税関部の規定、(6)ニューヨーク港長、沿岸警傷隊、大蔵省などの規定によって、それら機関の活動範囲に応じて規定されている。しかし、一応 Port Compact（港湾協定）によって、Port of New York と Port District との合計面積は1,500平方マイルだと規定されている。

第 11 表　港庁によつて行われるサービス

サービス／港庁名	水先案内	曳船	航海灯標式ブイ	波止場ドックの提供	倉庫上屋の提供	河川監理	積荷 船内	積荷 岸壁	荷卸 船内	荷卸 岸壁
Port of London Authority		━		—	—	—		—	━	━
London Wharfingers		(1)		—	—		━	—	━	—
Southampton Harbour Board			—	—	—	—		—		—
Southampton–B. T. C				—	—			—		—
Port of Bristol Authority	—		—	—	—	(2) —	━	━	━	━
Newport 〔Mon〕–B. T. C		(3) ━		—	—		━	━	━	━
Cardiff–B. T. C		(4) ━	—	—	—		━	━	━	━
Swansea–B. T. C			—	—	—		━	━	━	━
Mersey Docks and Harbour Board	—		—	—	—	—				
Manchester Ship Canal Co	—	—	—	—	—	(5) —	—	—	—	—
Clyde Navigation Trust			—	—	—	—	(6) ━	(6) ━	(6) ━	(6) ━
Leith Dock Commission		—		—	—		(7) ━	(7) ━	(7) ━	(7) ━
Grangemouth–B. T. C				—	—		━	(8) ━		
Tyne Improvement Commission			—	(9) —	(9) —	—	━	━	━	━
Middlesbrough–B. T. C				—	—			—	━	━
Tees Conservancy Commission			—	(10) —	(10) —	—	(10) —	(10) —	(10) —	(10) —
Hull–B. T. C				—	—			━	━	━
Immingham–B. T. C				—	—			━		━

━━━ 責任の分割（共同責任）
——— 港庁の責任

（注 1）

ノート；

(1) P. L. T. によってドック曳船のみが行われる。

(2) Bristol Authority は港の或る限度内において完全な監理者を持つ。

(3) B. T. C. によってドック曳船のみが行われる。

(4) B. T. C. によってドック曳船のみが行われる。

(5) 船舶水路の維持に関して。
(6) Trust の荷役権は Meadowside granary の穀物に限定される。
(7) この点に関する港庁の機能は非常に制限されている。
(8) ここにおける B. T. C. の行う積荷荷役は昇降機やコンベヤーを通じて行う、石炭と他のバラ積み貨物に限定される。
(9) 若干の設備は Newcastle Corporation Quay において提供される。
(10) これは Lackenby Dock で提案されている運営に関係がある。

（注2） Hull は北部イングランドの工業地帯 York, Leed などを背後地とする港湾で、正式には Kingston upon Hull と呼ぶ。港湾監理機関は Humber である。

ニューヨーク港庁は、独立採算性と非政治性を基本として、港域内の終端施設、運送施設、商業施設の完備をはかる法人である。しかし、つぎの4項目はニューヨーク港の主管外にあるといわれる。

(1) マンハッタン島の前面にあるドック経営はニューヨーク市に属する。

(2) 水先案内は、両州の選任した委員会によって監督される。

(3) 港内の水面を保全し、かつ塵芥の投棄を監督防止するのは、大統領によって特に任命され、陸軍大臣の管理下に置かれている監督官である。

(4) 係船場の指定、爆発物取扱監督、船内仲仕取締りは、連邦官吏である水上警察官があたる。

ニューヨーク港庁の事業は、非常に広範囲にわたり、港湾都市として必要と見られる交通機関はほとんどその事業の中に含まれている。図表化すると第1図のごとくなる。

第1図 ニユーヨーク港庁の事業図

ニューヨーク港の事業
- (1)運送施設事業——州際水上障害の除去を目的とする貨車航走に関するもの
- (2)終端施設事業
  - 鉄道ターミナル事業
  - 貨物自動車ターミナル事業
  - バス・ターミナル事業
  - 海港ターミナル事業
  - 生鮮食品ターミナル事業

運送施設と終端施設にどのような施設があるか眺めてみよう。1921年両州協定（第22条）の定義によると終端施設は次の通りである。

「埠題、桟橋、スリップ、渡船、船渠、乾船渠、バルクヘッド、岸壁、ベ

イスン、貨車航送[1)]、浮桟橋、穀物エレベーター、倉庫、冷蔵庫、鉄道線路、操車場、上屋、転轍器、連結器、架空機械、その他船舶・鉄道・貨物各ターミナルにおける貨物の取扱・貯蔵・積荷・荷卸のために用いられ、または将来用いられるべきターミナルまたは貯蔵の施設である。」

また運送施設というのは、同協定第22条の定義によると次の通りである。

鉄道、貨物自動車、道路上運搬車、トンネル、橋梁、ボート、渡船、貨車航送[(2)]、船舶、曳船、浮エレベーター、小舟、港内用小舟、港内用航突機、その他現在および将来にわたって貨客運送に使用されるあらゆる種類の運送施設を含む。」

（注１・注２）貨車航送は、終端施設と運送施設との双方に現らわれるが、前者は終端施設としての面を、後者は運送施設としての面をみたものと思われる。一矢野剛「港湾経済の研究」、1964、港湾協会。

このような事業を行うばかりでなく、ニューヨーク港庁は、港湾ならびに空港を兼営し、そのうえ陸上運送のための諸設備を整え、多角的な経営を行

第 12 表　ニューヨーク港の収支　　（単位：千ドル）

	１９６２年	１９６１年
総運営収入	135,059	123,267
総営営支出	65,742	56,018
純運営収入	69,317	67,249
財産収入		
投資収入	4,806	4,339
債券評価修正損(−)益	2,310	(−) 1,943
収入総計	76,434	69,645
償還		
負債利子	16,280	14,807
減債基金所要金	20,777	19,002
短期債償還	31,000	32,000
繰上償還	2,038	489
償還総合計	70,095	66,298
差引準備金増加額	6,338	3,346
既留保金総額	82,112	79,065
当年度末留保金総額	88,751	82,412

（注）港湾局管理課調べ

っているにもかかわらず、十分な償還を行ない、なお留保金を多額に積立てている。ここで空港まで経営を延ばしている点は、都市交通という面を考えるとき、非常に合理的であるし、われわれも参考にしなければならない。

第12表はニューヨーク港の収支状況を示したものである。この表は減価償却の代りに償還ベースで記述されているが、1961、62年両年度とも経営収入で7,000万ドル弱の黒字を出し、留保金も過去からの蓄積した総額が 8,000万ドルにのぼるという素晴らしい経営内容を示しているのである。

2-2-3　貿易構造と港湾経費収支構造

2-1 においてアメリカを例にとり、貿易構造が港湾経費収支の構造に与える影響を考えて見た。この場合、輸出入貿易の貿易構造とともに、海上運送を行う船舶が、自国船か、外国船かということ、すなわち積取比率が問題となるのである。

輸出の場合邦船によって運送されるときは、わが国の港湾における港湾経費は国際収支上の収入となるが、外国港における港湾経費は国際収支上の支出となる。外船がわが国港湾に入港する場合は収入となる。それゆえ、輸出の積取比率が大きい場合は、運賃の収入は増えるが、港湾経費支出は積取比率の増大に応じて増大し、国際収支上の後献度においては相反する性格を待つ。輸出の場合、もし外船によって運送される場合が多くなれば、海上運賃国際収支はマイナスになり、港湾経費収入が多くなり、輸出を邦船で行なう場合と全く逆となる。

反対に、輸入輸送を眺めて見ると、邦船による輸送は港湾経費収支が支出になるが海上運賃国際収支はプラスになる。外船となると、港湾経費収支は収入となるが運賃が支出となって、輸出輸送の場合と全く逆の現象を呈する。

また、三国間輸送はわが港湾経費収支には関係ないが、海上運賃国際収支がプラスになり、寄港数によって港湾経費の支出が増減する。すなわち、寄港湾が多ければ支出が多くなる。

邦船の積取り比率は、わが国の貿易量と外港船腹量との相関において定まるものであり、輸出積取り比率は定期船船腹量、輸入積取り比率は不定期船

とりわけタンカーや専用船の船腹量と密接な関係にあることが以上の説明から明らかである。

これは2-2で前述したことであるが、貿易商品ならびに貨物の港湾流通量、重量、価格などによって、また商品の種類によって、船種、出入港船舶数ならびにセーリング数が決定し、このことによって港湾経費収支構造が変化することに注意しなければならない。

2-2-4 港湾能力ならびに機能港湾経費収支構造

港湾能力と機能は、船舶回転率と港湾流通貨物量の増減を決定する主要条件となる。港湾の能力や機能が増大することによって、積込み荷卸しに要する時間ならびに沖待ちの時間が短縮、すなわち港湾時間が短縮して、船舶回転率が増大し、船舶運港の収益性は改善され、船混みによってその港湾を流通すべき貨物で回避されていたものが流通するようになり貨物量が増大する。船舶回転率の増大と流通貨物量の増加は、自然に港湾経費収入の増大となるのである。

港湾能力は、交通量の規模、交通の性格、交通のパターンにもとづいて決定されるものであるが、効率と能力の意義に相違があるので明確にしておく必要がある。

港湾能力（port capacity）は、単位時間あたり貨物の可能流動量で測定される絶対的なもので、基本ならびに機能施設設備、労働力、土地と資本で決定される。すなわち港湾の生産要素で決定される。

港湾効率（port efficiency）は、一定能力を得るために要する費用の尺度といえる。例えば、同一能力を持つ二つの港があって、そのひとつが少ない費用で、その港湾能力の水準に達することができるならば、その港は他の港より効率的であるというのである。

また、ある港に必要な港湾能力は、港を流通する貨物量の直接的函数であるので、流通貨物量によって決まる。なぜなら、貨物の流れとその結果としての交通量は季節的変動を受けるのが通常であり、単位時間あたり貨物流動が一定する港はほとんどないからである。

季節変動は貨物流動を生み出す諸要因をもって説明しうる。とにかく港を流通する貨物は、便宜的または必要にせめられて当該港を流通するのである。それゆえ、ときとして、港湾経費のある程度の値上げは、その港湾の貨物流動量にほとんど影響しないという議論も出てくるのである。それゆえ港のヒンターランドならびにヒンターランドに結びついている市場地域の交通を生み出す諸要因を把握しなければならない。この問題は代替港を考えると一層複離となる。しかし一般原則を考えるときには考慮に入れる必要はないであろう。

また、港のヒンターランドにおける土地資源がどのように利用されているかが、港湾流動貨物の構成ならびに数量を決定する際、重要な役割を演じ、貨物流通にとっても重要である。

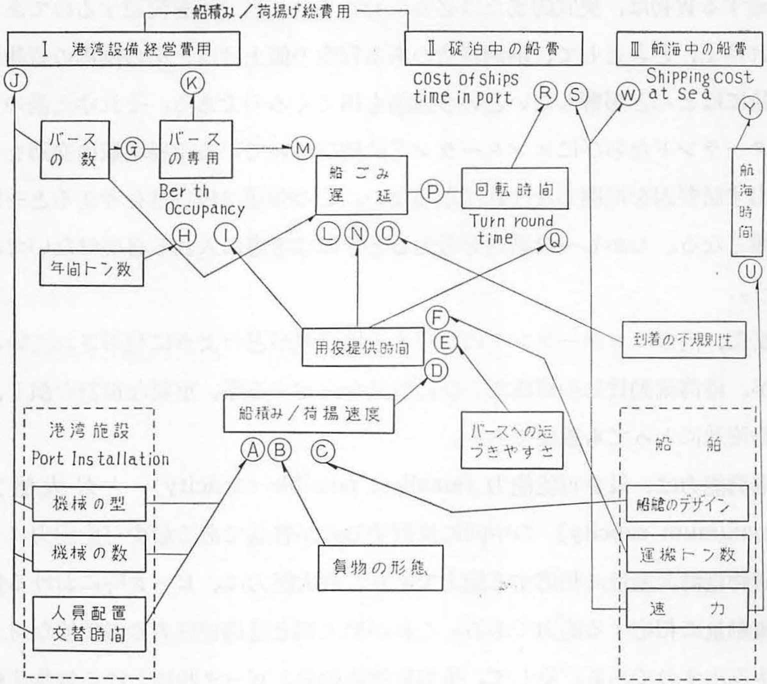
港湾能力は、最少可能能力（smallest possible capacity）と最大能力（maximum capcity）の中間に位置するのが普通である最少可能能力は平均貨物港湾流動量に相応する能力であり、最大能力は、ピーク時における貨物流動量に相応する能力である。これが船主側と港湾管理者の必然的な対立を生み出すのである。そして、平均貨物流動量とピーク時における貨物流動量のギヤップは、その港湾のヒンターランドの経済的構成によって直接に決まるであろう。

第２図は、船積みおよび港湾の経営貨用に影響する要因を図表化したものである。

では港湾能力と港湾経費の関連図を第３図で示して見よう。港湾能力の増加によって、Ａ曲線は碇泊中の船費がどのように変るかを見たものであり、Ｂ曲線は貨物費の変化を眺めたものであり、Ｃ曲線はＡ・Ｂ曲線の和である。すなわち港湾経費を示している。また、Ｋは、Ｃ曲線の最少費用の点、すなわちその港湾の最適投資点を示している。ただし、この図は貨物の流れが一定の場合であるとした場合である。

Ｋは右に後動する。なぜなら、⑴貨物の流れを一定にすることはできない。⑵港湾能力を増すことによって船ごみによって失っていた貨物量は回復する

第 2 図　船積みおよび経営費用に影響する要因



(注)（Ⅰ）

(a)　港湾設備経営費用（Ⅰ）は、港湾の施設(J)とバースの占用即ち施設の使用(K)できまる。

(b)　バースの専用はパースの数(G)と年間取扱トン数(H)及びサービス（Ⅰ）できまる。

(c)　用役提供時間は、船積み／荷揚げ速度(D)　バースへの近づきやすさ(E)及び船の運搬トン数(F)で決まる。

(d)　船積み／荷揚げ速度は港湾施設の特徴(A)　貨物の形態(B)及び船の船艙の設計(C)できまる。

（Ⅱ）　港における船費は、回転時間(R)と船の大きさ(S)で決まる。

(a)　船混み遅延は、バースの数(L)　バースの占用(M)　平型サービス時間(N)及び船の到着の不規則性(O)できまる。

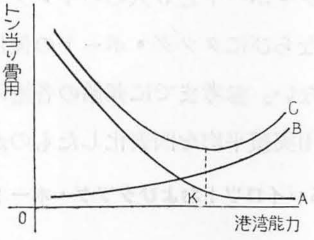
(b)　回転時間は船ごみ遅延(P)とサービス時間(Q)の合計である。（Ⅰ)+(Ⅱ）＝港内における船積み／荷揚げのたあに費やされる時間に対する総貨物費用である。

（Ⅲ）　航海中の船費は船の大きさ(W)と航海時間(Q)で決まる。

航海時間は船の速力(U)で決まる。

港湾運営費用の主要要素は、①船舶はらびに②それに相応する港湾施設の能力と費用と流通貨物の構造と規模の間の関係にある。

第 3 図　港湾能力と港湾経費の関連



であろう。(3)港湾能率の上昇によって貨物量が増大するであろう。以上三つの理由によってKは右に移動する傾向にあると考えてよい。

港湾投資による開発が、たとえ貨物取扱費用の上昇を意味しても、貨物費の上昇が船費の減少より小さいならば、港湾施設能力の開発をしてはならないという根拠はない。ただしこの場合、他に更によい投資分野（代替的）がなく、投資資金の不足が充分に利益率に反映することを条件とする。

2-2-5　港湾の立地条件と港湾経費収支構造

港湾経費は、港湾が臨海港であるか、河港であるかによっても相当異なる。たとえば、水先案内料をとりあげてみると世界の主要港湾のほとんどは河川港であり、ロンドン、ハンブルクなどは河口からほぼ100キロメートルの地点に、ドック停泊地域があるのである。日本の主要外貿易港である、神戸、横浜、門司などは臨海港であるため、これらの日本の主要港湾と外国の主要河川港湾とにおける水先案内料を比べるさいに、ただ支出した経費を比べて高い安いを決定するとしたら大きな比較上のまちがいが生じてくるのではなかろうか。

たとえば、ロンドンの場合は、水先案内の権限を持つ機関が二つに分れていて、ドーヴァ海峡上のダンジネスの水先案内所から停泊地までは、The Corporation of Trinity House 所属のパイロットによって水先案内が行な

われ、これがまた海上パイロットとテームズ河のパイロットに分かれて、テームズ河中途のグローセンドで両者の交代が行なわれる。一方、停泊ドックの中には、ドック専門のパイロットが強制的ではないが慣習的に雇われる。すなわち、3隻のタッグ・ボートと3人のパイロットが入港完了まで雇われるので、パイロット、ならびにタッグ・ボートの使用時間、使用日数ともわが国と比べものにならない。参考までに邦船の各港におけるパイロットおよびタッグ・ボートの使用実績平均を図表化したものが次の第13表である。

第 13 表　各港におけるパイロツトおよびタツグ・ボートの邦船による使用実績平均

港　　　名	パイロット使用時間	タッグ・ボート使用時	曳船の使用形態
横　　　浜	50分	40分	Tug IP 1,100～2,000
神　　　戸	45	40	〃　600～1,500
New York	150	67	〃　1,200～3,500 通常2隻
Los Angeles	56	55	
London	470	160	通常3隻
Hamburg	380	50	Tug　2／4隻使用
Rotterdam	163	53	〃　2／3　〃
Bombay	127	90	〃　2隻必要
Bangkok	190	25	
Singapore	80	30	
Hong Kong	75	—	
Sydney	60	22	Tug　2隻使用

（注）　船主協会　37年調査

3. "The Economic Value of the U. S. Merchant marine" by the Transportation Center at Northwestern University, 1961 における港費の計量的研究について

この本の中で Walter Y. Oi がアメリカ海運のコストを計量的に取扱っているが、The Determinants of the Costs of a Single Voyage（一航海コストの決定要素）と題する論文の中で、一航海のコストを決定する他のコスト計量式とともに港費（port dues and charges）の計量式を発表してい

る。そして、港費は船舶の大きさによって終極的には決定するが、その一部は碇泊日数、寄港港の数によって決まると論じているのでここに紹介しておこう。

CB＝T（32＋0.0065R）＋B（227＋0.0197R）

CBは港費、Tは碇泊日数、Bは寄港港の数、Rは船舶の貨物積載容積である。

4. むすび

わが国がIMF協定の14条国から8条国に移行することによって、為替制限を廃棄せざるを得なくなり、国際収支の長期均衡を図るため、その貿易外収支の一番の赤字をしめる海運収支の主要部分として港湾収支が問題になっているのである。港湾収支をいかにするか。物理的には港湾諸料金の値上げであるが、船舶の収益性、物的流通費、商品国際競争力への影響は相当にあるといわれている。その影響力はどの位あるのであろうか。港湾収支は果して改善可能なのであろうか。これを理論的に解明しようとしたのがこの研究である。

それでまづ港湾収支構造がなぜ問題になるかを考えて見た。つぎに、港湾収支を規定する条件はなにかを考えて見た。その結果五つの条件が浮かびあがってきた。すなわち、(1)内外船の寄港数、(2)港湾諸料金、(3)貿易構造、(4)港湾能力と機能、(4)港湾の立地条件である。これら諸条件がなぜ港湾収支を規定するか。どこに問題点があるか。これらの問題点は改善できるのか。ではその方法はどうすればよいかを理論的にまたできるだけ実証しようと試みた。港湾料金の考察のときには、わが国港湾管理経営制度と港湾諸料金徴集制度を、最大の港庁経営港であるロンドン港と港庁であると同時に市営港であるニューヨーク港とを比較してみた。最後に Walter Y. Oi の港費計量式を紹介し、私の分析の正しいかどうかをテエックしてみた。

その結果、結論としてつぎのような考えを持つに至った。(1)わが国の貿易、海運構造において港湾の国際収支における赤字は患運国であるので本質的で

さけられないものではなかろうか。(2)港湾諸料金の値上げは物理的な港湾収支の改善となり、ある程度の値上げがあっても港湾には影響を与えないであろう。また、港湾の流通機構が改善され、港湾関連事業の近代化がすすめば、値上げは、消費者にとっては高いものにならないであろう。なぜなら港湾において物的流通費の節約はもっとも可能性をかかえているからである。それゆえ港湾能率と効率と料率の平型したバランスを取ることがもっとも大切である。また、もし料率をあげるとするならば、港湾利用頻度数などによって割引き、特典などを与えているロンドンやニューヨークにならい、合法的な差別料率を外国船に対して制定すべきである。また、(3)港湾料金は原価主義を今以上にとり入れてはどうだろうか。(4)わが国港湾行政は国際海運に関係する特定重要港湾よりも、国内物資流通と工業港に加重を置きすぎているのではあるまいか。(5)港湾労働問題と港湾投資問題は長期的な計画のもとに、港湾経営の独立採算性を今少し考えて真剣にとりくむ重大時機に至っているなどである。

最後に外国文献に現われたものを引用し、外国におけるこの問題の研究方法とその結果を眺めて見た。そして海運の収益性向上、物的流通費用の節約をするために今後ますます考察研究すべき問題が港湾問題に多くあるのを痛感したのであった。

港湾資産評価とその問題点

——昭和38年度港湾調査「港湾投資と地域経済」を終って——

杉　澤　新　一
（日本女子経済短大助教授）

目　　次

1.　はしがき
2.　港湾資産の概念と分類
3.　港湾資産の評価
4.　港湾資産評価の問題点

1.　はしがき

運輸省港湾局から日本港湾経済学会へつぎの研究課題が与えられた。すなわち「港湾投資の地域開発に及ぼす効果に関する調査」のうち「港湾投資と地域経済」についての研究である。この研究は、臨海工業地帯に毎年投ぜられる港湾投資およびその蓄積である港湾資産が、その地域の経済とどのような相関々係をもっているのかを究明することにあり、昭和38年度は(1)、つぎの8港を調査対象にして実施された。すなわち室蘭、苫小牧、八戸、小名浜、千葉、新潟、四日市および水島の各港について、昭和28年から昭和37年までの港湾投資、資産、および主要地域経済指標を時系列的に調査し、それらの間の相関々係を分析、検討して報告書(2)を作成したものである。

調査研究は学会員3名(3)で行ったが、筆者は港湾資産の評価について主として立論したので、本稿でも前記報告書のなかから、港湾資産評価に関する要点を示して、そこに若干の私見を加え、かつ残された問題について検討を加えてみたいと思う。

2.　港湾資産の概念と分類

(1)　港湾資産の概念

港湾資産の概念を明確に規定することは、なかなか困難なことである。港湾資産に限らず、企業会計上の資産概念についても、不明確な意義において使用されている場合が多い。すなわち、西垣富治教授が指摘するように「それは会計学が日常経済生活において実際に使用されている概念をそのままとりきたって、直ちに学問上の術語として用いようとするからである。これらの日常語は1個の概念を多くの異なった目的に対して使用せんとするために、それを使用する時と場合により、多くの異なる意義を示すのである。資産概念の如きはその1例である(4)。」と。

そこで、われわれは港湾資産概念を形成するにあたって、ひとつの仮定的立場を設けてすすめることにした。すなわち港湾資産は港湾における貨物運送機能を遂行するために必要な、諸施設をすべて包含するものとして理解し、結局、港湾の機能主義的資産概念を採用することにした。この考え方を導入するにあたっては、以下若干の検討を試み、そして港湾法(5)とのかねあいを考慮して定めたのである。

港湾資産の内容を何に求めるかという点では、土地を除く有形固定資産と考えるか、土地あるいは航路、泊地等の水域施設を資産に繰入れるかどうかという点で議論の分れるところであるが、われわれは次のような考え方をとった。第一に、水域施設についてはこれを資産に含めることにした、何故ならば港湾投資における水域施設投資は非常に大きな割合を占め、資産額から控除すれば、港湾機能における水域施設の重要性を無視することになるからである。第二に、土地について土地価額の評価に多くの問題があるため、旧来からの土地評価は考慮外として、土地を新しく造成した部分についてだけ、それを取得原価主義に基づいて評価することとした。この用地造成費を無視することは、それを行うことによって港湾機能の効率化が行われた場合を無視するばかりでなく、港湾に対する投資額と考えるべきものの中に占める用地費の比率が非常に大きいことによるものである。

さてわが国の港湾法について調べてみると、そこには港湾資産の文言は見当らない。しかし、われわれのいう港湾資産にほぼ該当するものとして「港

湾施設」の規定がある。港湾法第二条第五項にはつぎのように記されている。

「この法律で『港湾施設』とは、港湾区域及び臨港地区内における左に掲げる施設をいう。

1. 水域施設　航路、泊地及び船だまり
2. 外かく施設　防波堤、防砂堤、防潮堤、導流堤、水門、こう門、護岸、堤防、突堤及び胸壁
3. けい留施設　岩壁、けい船浮標、けい船くい、さん橋、浮さん橋、物揚場及び船揚場
4. 臨港交通施設　道路、橋りょう、鉄道、軌道及び運河
5. 航行補助施設　航路標識並びに船舶の入出港のための信号施設、照明施設及び港務通信施設
6. 荷さばき施設　固定式荷役機械、軌道走行式荷役機械及び上屋
7. 旅客施設　旅客乗降用固定施設、手荷物取扱所及び待合所
8. 保管施設　倉庫、野積場、貯木場、貯炭場、危険物置場及び貯油施設
9. 船舶補給施設　船舶のための給水施設、給油施設及び給炭施設
10. 港湾施設用地　前各号の施設の敷地

さらに同条第六項には、

前項各号に掲げる施設で、港湾区域及び臨港地区内にないものについても、運輸大臣が港湾管理者の申請によって認定したものは、港湾施設とみなす。と定められている。

そこで、われわれはこの港湾法でいう「港湾施設」を港湾における貨物運送機能を遂行するために必要な施設であると考え、これに工業用地造成分を加えて、港湾資産概念を形成したのである。

(2) 港湾資産の分類

前述のように、港湾資産概念を規定して、われわれは第1表に示すような資産分類を行った。この分類は、港湾法に準拠して作成したものを、港湾調査のために一部要約整理したものである。

第1表　港湾資産分類表

港湾資産		
施設別	工種別	内訳
水域	航路	
	泊地	船溜を含む
外かく	防波・砂・潮堤 突堤・導流堤	
	その他	水門・閘門・護岸・堤防・胸壁等
けい留	岸壁	
	物揚場	
	桟橋・浮桟橋	
	その他	けい船浮標・けい船くい・船揚場等
臨港交通	道路	
	鉄道	軌道を含む
	その他	橋梁・運河等
荷さばき	荷役機械	固定式・可動式いずれも含む
	上屋	荷さばき地を含む
保管	倉庫	
	野積場	
	貯木炭場	
	その他	危険物置場・貯油施設等
船舶	引船	
	その他	補給船等
用地	埠頭用地	
	工業用地	
	その他	
その他		航行補助施設（航路標識）船舶補給施設・港湾厚生施設

3.　港湾資産の評価

(1)　評価方法

港湾資産の評価にあたっては、資産評価の方法を何に求めるかによって、いくつかの方法を考えることができる。これまでの評価では、過去の投資額の集計値をもって現在資産と考えるいわゆるインベントリー・メソッド(Inventory method) が採用されることが多かった。(6) ところが最近、国民経済研究協会による「社会資本存在量の推計」(7) において採用した方法は、キャパシティ・メソッド (Capacity method) による資産推計であった。同協会の見解は概要つぎのとおりである。(傍点筆者)

今後における地域開発の立場からする社会資本の最重点部門として交通・通信部門(道路・鉄道・港湾・電信・電話)をとりあげて推計を行なうこととした。そして、これら部門の資本の評価ということについても、それぞれの社会資本のもっている機能的役割を重要視し、いわゆるキャパシティー・ベースで測れる方法論を基準にして推計を行なった点は、これまでのインベントリー・メソッドによる推計方法と比較して、一つの特徴点であろうと思うし、また、それを反映してか推計値自体も既存の数値よりも全体的に大きな資産額となってあらわれている。

社会資本のみならず、企業資産についてもある程度妥当すると思うが、それが現在および将来の経済成長の物的な担い手であるという対応関係の立場を重視するならば、その資本なり、資産のもつ機能的評価、つまりアクティビィティ・ベースで考えるのが適当であろう。したがって、資産の利用により資産の価値が減価銷却費担当額だけ消耗したとする(純資産)減耗の考え方は、企業会計学的資金対価としての価値をあらわすもので、アウトプットとの関係においては資産のキャパシティーの関係を適格に示すものではない。むしろ能力的関係においては、減価銷却費を控除しない数量的な評価により考察されるべきであろう。それは、たとえば機械10台の産み出す能力価値、または巾員100米の道路の産み出す能力価値ということで、一般的に資本効率が考えられるべきであることを意味する。(8)」と述べている。

たしかに資産をキャパシティーの関係でとらえようとする場合は、施設の数量的把握が優先されようが、問題は、その数量的把握した施設の価額(金

額）調査である。前記協会も、この点を特につぎのように云っている。

「物的施設を評価するとしてもおのおのの施設投資の原単位をどうするかが、すでに問題となる。それ故、ここでは現在各方面（主として官庁関係）で使用している新設乃至改良工事単価を使用した。したがってそれらの推計値は厳密には既存の物的施設を現在造ったらどの位かかるかといった再取得価額ではなく、むしろ現在の政府で予算のさい使用する工事費単価の平均的なもので評価したら、どの位のストック分布になるかをみたものである。(9)」

さらに、アクティビィティ・ベースで考える場合、資産の減価償却を考慮に入れないが、果してこれでよいものか、形あるものは必ず、その使用と時の経過により物理的に機能的に、減価しているのである。われわれは、けっして企業会計学的資金対価としての価値を考える立場でのみ、減価償却必要論を唱えているのではなく、資産の能力関係を考察する場合でも、ある方法による減価償却は考慮のうちに入れなければならないと思う。

以上の検討を経て、われわれは港湾資産の評価にあたり、インベントリー・メソッドを採用することとした。この方法にもそれなりの欠点があるが、われわれは次のような順序により資産評価をすすめることにした。

① 昭和27年度末の現有資産の評価

昭和27年度末における港湾資産を評価し、これを昭和30年価額に修正した。この場合、昭和27年度末の現有資産をいかに評価するかが問題であるが、われわれは必らずしも統一的方法に固執することなく、ある場合には港湾原簿における昭和27年度末現在の現有施設について、その建設費と建設年次の明らかなものについては、その物価修正を行い、かつ減価償却を考慮しながら、昭和27年度末の現有資産額を算定し、またある場合には建設費が明らかでないため、原簿における施設を昭和37年価格で評価し、それの減価率修正を行い、さらに、昭和27年度価額に修正するという方法をとった。

② 昭和27年度末資産額の昭和30年度価格による修正

昭和27年度の資産現有額（施設別・工種別）が得られると、これに対して後述のデフレーターによる修正を施し、昭和30年度資産額とした。

③ 実質投資額の累加

以上の工種別実質資産額が得られたら、それに昭和28年以降の各年次別実質投資額（各年次別資金投下額をデフレーター処理して、昭和30年基準に修正したもの）から減価償却額を控除したものを累加した。その場合、災害復旧工事費の資産繰入れについては議論があり得るけれども、われわれはこれを全額繰入れることとした。

④ 減価償却額の控除

資産の減価償却については、後述のとおり、施設別の耐用年数を設定して、定額法による控除方式を採用した。その場合残存価額は考慮しないものとして計算した。この定額法の採用と残存価額の無視は、何れも計算の簡素化の立場からの要請である。

(2) 評価基準

資産評価における資産の価値については、従来極めて多くの異見があり、その価値の認識、従って価値基準の採り方如何によっては、評価額にかなり相違がある。そこで評価基準の二三を例示して、その特長を検討しわれわれが採用した基準の根拠を探ってみることにしよう。

① 原価主義（Cost Basis）

これは、実際原価主義取得原価主義、ともいわれ、資産評価基準を取得原価におくもので、今日支配的に用いられている評価法である。ここに取得原価とは評価する時点において市場価額や時価相場に関係なく、その資産の取得価額に、取得を要する諸掛を加えた実際購入原価を指し、自ら資産を製作した場合は製作価額を意味する。また固定資産については減価償却費を控除した価額で評価することを認めている。

原価主義の最大の長所は、計算の確実性である。すなわち、それは実際購入原価または製作価額を基礎とするのであるから、見積や予測といった不確実な要素の介入する余地がなく、従って、評価人の恣意的な見解によって左右されることがないのである。

しかしながら、この原価主義は資産の現在価値を表わさないという重大な

欠点をもっている。すなわち、物価が変動すれば、原価は単に過去の調達額を示すのみで、資産の現在価値とは無関係となってしまう。

② 時価主義 (Market Price Basis)

時価主義は、資産評価基準を評価時点における時価すなわち市場価額におくものである。市場価額とは、取引所相場のあるものはその取引価額により、またそれがない場合はこれに準じて推算した価額である。

時価主義は、このように現在の市場価額を基準として資産評価を行なうものであるから、それは最も正確に資産の現在価値を表示することができる。この点は他の評価基準の追随し得ない長所である。

しかしながら、時価主義にあっては原価主義と丁度逆に、計算の不確実性という極めて重大な欠点がある。すなわち評価すべき資産については、取引所相場があるものは比較的容易に時価を算定することが可能であるが、相場が立たない資産項目の場合、そこに評価人の主観による推算が行われる場合があることである。

③ 低価主義 (Cost or Market Rule)

これは原価と時価を比較し、両者のいずれか低い方をもって評価基準とするものである。要するに資産を内輪に評価しようとする立場で企業会計における堅実主義、保守主義の考え方によるものである。

④ 時価以下主義 (Value less than Market Price Basis)

これは時価を最高限度とするものである、時価が原価を上廻るときは時価にまで評価引上げを行い、遂に時価が原価以下に低落した場合には、この時価まで評価を行うのである。

以上四つの評価基準を説明したが、理論的には時価主義を最も妥当とするが、その実践的な困難を考えるとき、理論的な一貫性を有し、なおかつ計算確実な原価主義を採用せざるを得ず、われわれ港湾資産の評価にあたっても、この原価主義を採用したのである。

(3) 減価償却

われわれが港湾資産の評価基準として、基本的に採用したものは原価主義

であったが、港湾資産が港湾機能を十分に発揮するように、資産管理するためには港湾資産評価にあたってまず減価償却を考慮する必要がある。

減価償却を考慮する場合、港湾を利用する船舶の大型化という実状に照して、また諸施設の近代化という点に注目して、陳腐化をどの程度考慮に入れるかという問題が特に重視されなければならない。この陳腐化に対応する減価償却計算法には何があるか、いくつかの計算法のなかから、妥当な方法を採りあげなければならない。

一般こ減価償却の計算法には、①定額法、②定率法、③稼働時間比例法、④生産高比例法、⑤取替法さらに上記諸法を各資産について物件別に適用してゆく①個別償却法、資産の群別・組別に適用してゆく②種類別償却法等々があるが、われわれは港湾資産の評価にあたり、計算の単純化、簡素化の立場から、定額法償却を群別に採用することとした。また耐用年数は港湾資産の総合的機能維持を考慮する立場から、施設別に異なった次に示すような耐用年数を採用することとした。

施設	水域	外かく	けい留	臨港交通	荷さばき	保管	船舶	用地	その他
耐用年数	永久	50年	50年	20年	20年	30年	10年	永久	30年

(4) デフレーターによる修正

港湾資産の年次比較を試みるためには、年々の資産額をデフレーター (deflater) によって修正することにより、実質資産額を算定する必要がある。その場合に、デフレーターとしていかなる数字を採用するかという問題は、資産評価上最も重要な問題の一つである。従来、港湾投資のデフレーターは港湾建設工事に必要な資材費、労務費を加重平均することによって作成されてきた。その場合、資材についてはいかなる資材費と労務費をいかなるウエイトで加重するかによって、デフレーターの内容も変化する。また、それぞれの物価指数はいかなるものに依存するかという問題もある。

従来用いられていたデフレーターは港湾工事使用資材として、鋼材(40%)、木材(20%)、セメント(20%)、石炭(20%)、を採用してきたが、石炭の

減少、石材の増大という最近の港湾工事の内容に照して、石炭と石材を置換えた、新しいウエイト（石材45%、鋼材20%、セメント20%、木材15%）による資材価格指数（卸売物価指数による）が算定され、これを賃金指数と対比して、従来通り資材費60%、労務費40%の割合で加重された試算指数、さらにこれに若干の修正を加えた「今後使用するデフレーター」が運輸省港湾局計画課において作成されているので、これを昭和30年基準に修正して採用することとした。それは次に示すとおりである。

年　次	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37
デフレーター	93.7	100.0	99.7	100.0	110.7	122.3	116.3	120.7	123.7	136.9	144.1

⑸　結果の吟味

港湾資産の評価にあたり、われわれはすでに述べてきたように港湾投資額の積上げ方式を採用した。このこの方式により算定した各港湾の資産額の伸び率を指数化して示すと第1図のようになる。この図から、資産増加の割合に応じて次のように港をブルーピングすることができよう。

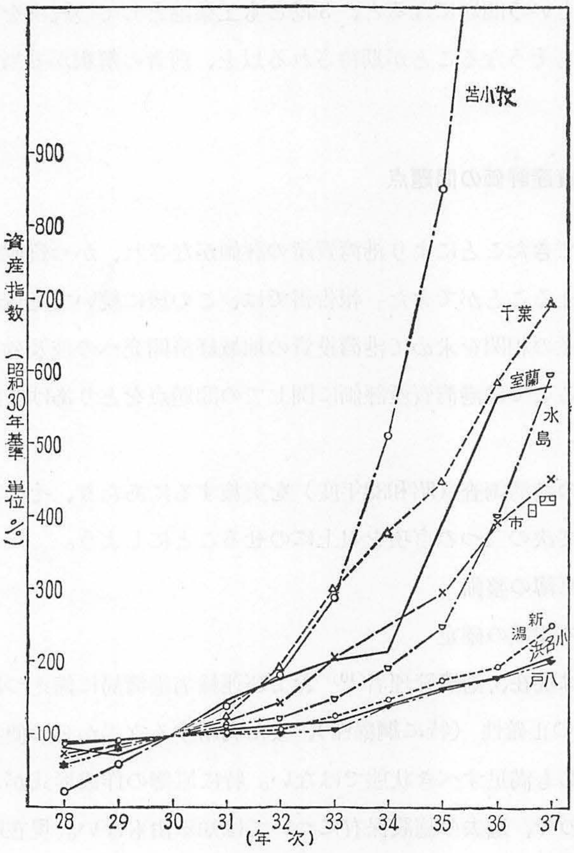
①　超高度成長港　苫小牧港

②　高度成長港　千葉、室蘭、水島、四日市港

③　低成長港　新潟、小名浜、八戸港

このようなブルーピングの適否は別としても、超高度成長港である苫小牧は次の二点から、そのことが証明されうる。第一には昭和30年より後の急速な成長のために指数的には驚くべき数字が現われたこと。第二には昭和34年以後戦略的政策的開発港としての性格が明確に現われていること。この二つの条件が超高度、かつ急速成長港としての苫小牧港を規定しているものと考えることができる。次に高度成長港である千葉、室蘭、四日市、水島の各港は次の二つの条件を具備しているという特徴がある。すなわち、第一には石油港湾、鉄鉱港湾として臨海性装置工業を港湾の内部にあるいは周辺に擁し

第1図　港湾資産指数の推移



ているため、それに関連した資産の増加があったこと。第二には第一の条件と関連して工業地の造成が大規模に実施されたこと。この二つの条件に支えられて臨海工業地帯としての港湾資産の伸びが顕著であったと考えられるのである。

低成長港にグルーピングした新潟、小名浜、八戸の３港も図から読みとれるように、過去10年の間に倍増しているという意味においては、伸びが低いといいきることには問題があるが、相対的に低位にあることは否定できない。問題は何が相対的低位にとどめた原因であるかである。考えられる第一点は、港湾が性格変化を行いそれぞれの特性をもちつつも規模の変化が大であった

か、あるいは第二に、性格変化もなく、したがって規模の変化も余り大きくなかったかという問題になると、3港とも工業港としての脱皮をはかってきたし、今後もそうなることが期待される以上、前者の解釈が妥当であると云えよう。

4. 港湾資産評価の問題点

以上述べてきたことにより港湾資産の評価がなされ、かつ資産の年次別推移の姿を把えることができた。報告書では、この後に続いて地域経済指標とこの港湾資産の相関を求めて港湾投資の地域経済開発への波及効果を論究しているが、ここでは港湾資産評価に関しての問題点をとりあげて論じてみよう。

まず今回の港湾調査（昭和38年度）を実施するにあたり、その前提ともなる問題として次の二つの事項を俎上にのせることにしよう。

① 港湾原簿の整備

② 港湾の陸域の確定

港湾原簿は現在、港湾管理者(10) および運輸省港湾局に備えつけられているが、事実の正確性（特に網羅性）、また利用する立場からの便益性という点で必らずしも満足すべき状態ではない。特に原簿の作成形式が、加除式になっているので、過去の施設保有については知る由もない。現在時点における施設の情報のみならず、各年度末の保有施設を記録しておくことが統計調査上必要なことであろう。

次に港湾の陸域の問題であるが、これが必らずしも各港湾について確定されていない。陸域の確定がないと、われわれの港湾資産調査も非常に困難を極めるのである。この陸域については、港湾法に臨港地区の規定がある(11)がそれは港湾管理者が運輸大臣に認可を受けて定めることができるとしてあり、全部の各港湾が現在、この認可を受けていない。早急に認可を受けて陸域の確定が望まれるところである。

次に問題になるのは、港湾調査における基本問題の解釈である。たとえば

港湾公共投資とは何か、公共投資概念について堀下げなければならない。港湾資産概念についても全く同様である。さらに資産評価基準の選択にあたり、より一層の吟味と減価償却における資産の耐用年数の厳密な確定、さらに妥当な減価償却計算方法の選択と、残された問題は深く、おおきい。

また、この調査実施中における重要問題であるにも拘らず調査困難であった事項としては、まず全般的に年次別の港湾工事（施設別）の数量把握と金額把握が適格になされなかったこと。すなわち数量的把握は主として土木技術担当者の関心事であり、金額的把握は財政事務担当者がそれに当っているが、両者の間に必らずしも統一が保たれているとは云えない面があることである。ここに港湾における物量計算と金額計算の融合化を図る、いうところの港湾原価計算の必要性を強く認むべきであろう。

さらに調査中の困難な問題としては、民間投資額、資産額把握の問題がある。われわれの調査は港湾法に立脚する調査項目をもってあたったが、民間会社における投資、資産の計算項目（勘定科目）はすべて企業会計方式によるため、それらの調整のためかなりの手数がかかることである。

最後に将来の問題として港湾の管理の問題について一言しておきたい。ここに港湾の管理とは、ポート・マネジメントのことであり、まず第一に各港湾に対する総額投資計画と統制が行われるべきであると思う。総額投資とは、港湾への国・地方公共団体・民間会社等全体の投資を意味するが、実際に港湾建設計画にあたり、国・地方公共団体・民間会社等が、それぞれ思い思いの考えで投資するのではなく、そこに調和ある計画立案がなされることが望ましい。そこには当然、各港湾の総資産の一元的な管理（administration）ないし経営（management）がなされなければならない。港湾に関する国有財産と地方公共団体の資産さらに、民間所有の港湾資産を統一的な立場で管理ないし経営することが、港湾の発展のために重要なことであると思う。

もちろん、以上述べた港湾個々の管理・経営という、いわば個別経済的な考察のみで足るというのではなく、その基礎にあるいはその総括としての国民経済的な港湾の考察もなされなくてはならない。

（註）

⑴ 昭和38年度調査対象港湾は次の8港：室蘭、苫小牧、八戸、小名浜、千葉、新潟、四日市、水島の諸港であり、昭和39年度の調査対象港湾は上記8港の継続調査に以下の13港が加えられ40．3．31に調査報告を済している。小樽、秋田、塩釜、鹿島、伏木富山、清水、姫路、広島、宇部、小野田、新居浜、博多、長崎の諸港

⑵ 運輸省港湾局臨海工業地帯課「港湾投資の地域開発に及ぼす効果に関する調査報告書」第一編「港湾投資と地域経済」昭和39年3月31日発行

⑶ 昭和38年度港湾調査の主査は、日本港湾経済学会々長　矢野剛氏、調査研究者は会員岡田清氏（成城大学助教授）と筆者の2名

⑷ 西垣富治著「会計学提要」113頁

⑸ 港湾法　昭和25年、法律第218号、26年改正法第63号・第196号

⑹ 財団法人国民経済研究協会　社会資本研究委員会「交通通信部門における社会資本存在量の地域別推計」昭和38年3月、231頁

⑺ 宮崎茂一稿「インベントリー・システムによる公共資産の推計」、中山伊知郎編、「日本の国富構造」所収、東洋経済新報社、昭和34年、pp. 145～159.

⑻ 国民経済研究協会　前掲書　3頁

⑼ 同上　　　　　　　同　上　4〃

⑽ 港湾の管理は、港湾法により港湾管理者が行なうこととなっており、港湾管理者たる資格としては、①現に施設を管理している地方公共団体、②従来、港湾の費用を負担してきた地方公共団体、③その港湾区域を地先水面とする地方公共団体、のいづれかが要求され、この資格に該当する地方公共団体は、①単独で、自身が港湾管理者となるか、又は港務局をつくってこれを港湾管理者とする。②共同で、一部事務組合又は港務局をつくってこれを港湾管理者とする。のいづれかの方法により港湾管理者を設立することとなっている。どの方法によるかは地方公共団体の自由に委されており、現状では、都府県又は市町村が単独で港湾管理者となっている場合が大部分であって、港務局は全国で1例、一部事務組合は全国で3例にすぎない（次表参照)。

港湾管理者の主な業務としては、港湾施設の建設、改良の計画の作成、港湾工事の施行、港湾施設の管理運営、臨海工業用地の造成、関係統計資料の作成等があげられる。

港湾と港湾管理者一覧（39.8.1.現在）

区分	総数	港湾管理者					公告水域
		都府県	市町村	港務局	一部事務組合	計	
特定重要港湾	11	4	5	0	2	11	0
重要港湾	82	65	14	1	1	81	1
地方港湾	955	443	350	0	0	793	162
合計	1,034	512	369	1	3	885	163

（運輸省港湾局管理課編　港湾の概況より）

公告水域とは、港湾管理者の設立はないが、一定水域について都道府県知事が施設の建設、水域の占用等について規則を行っているものである。

⑾ 港湾法第2条第4項　この法律で「臨港地区」とは都市計画法第10条第3項によって臨港地区として指定された地区又は第38条の規定により港湾管理者が認可を受けて定めた地区をいう。

港湾法第38条第1項　港湾管理者は、都市計画法第2条の規定により決定された都市計画区域以外の地域について運輸大臣の認可を受けて臨港地区を定めることができる。第2項　前項の臨港地区は、当該港湾区域を地先水面とする地域において、当該港湾の管理運営に必要な最小限度のものでなければならない。

(40. 7.15)

矢野　剛著
『港湾経済の研究』

寺谷武明
（横浜市立大学）

矢野剛氏は、紹介するまでもなく、日本港湾経済学会の現会長であり、港湾経済学の開拓者として、30有余年にわたる長い期間にわたって、自らもいわれるように、この道に生き甲斐を感じてきた人である。年譜によれば著者はすでに、齢（よわい）70を越え、なお、かくしやくとして、おびただしい論稿を発表しつづけていることは、まことに偉とするものがある。

さて、本書『港湾経済の研究』刊行の動機ならびに内容について、矢野氏は序文につぎのように述べている。「経済を通じて港湾をみる港湾経済の研究は、技術や行政などの面からの港湾研究にくらべると、ひじように立ち遅れている。しかも、外国貿易に高い依存度をもつわが国としては、経済成長にともなう臨海工業ならびに臨海工業地帯と絡んで、日本経済と日本港湾との関係は、個別経済、国民経済、国際経済の広い視野から見直されなくてはならない段階にきていると思われる。しかるに技術に先行すべき港湾学は、未だ成立していないのみならず、港湾の経済学的研究の発表されたものも、きわめて少ないのがわが国の現状である。そこで、港湾経済学の急速な生成発展を期待するのあまり、昭和18年全訂増補商港論の刊行以後、今日にいたるまでの22年間に発表した約40編のうちから20篇をとりあげて、これを(1)史的、(2)経済理論的、(3)経営理論的、(4)政策的視点から考察して4項目に分類配列し、結論として港湾経済学のあり方の項を加えて本書を出版することにした」と。

ここに、著者の問題のとらえ方と、本書の成立の事情がつきているといってよい。そして、このような著者の考え方にしたがって、本書は、(1)港湾経済の史的考察と認識、(2)港湾経済の理論的考察、(3)港湾経営の理論的考察、(4)港湾政策の諸問題、(5)港湾経済学のあり方、という5つの部分と付章からできあがっている。

本書の輪廓を知るために、目次にしたがって、少しくわしく、主要項目を列挙すると、つぎのとおりである。

(1)の内容は、日本港湾の史的考察、ロンドン港の史的考察、ニューヨーク港の史的考察である。

(2)では、港湾経済学の研究対象、港湾の定義の機能、港湾の類型、港湾立地論、港湾の後方地域等を収めてある。

(3)では、港湾経営の序説として、企業経営の概念、港湾企業形態、港湾経営主体の複数制と港庁制への移行を論じ、ついでロンドン港とニューヨーク港の経営について述べている。

(4)では、港湾政策の理論的基礎、イギリス港湾の国有化、セントローレンス・シーウェイと港湾問題、港湾の後方地域と海港特別表定運賃との関係等について論じてある。

(5)では、港湾の重要性、国民経済としての港湾、個別経済としての港湾、港湾企業、港湾投下資本、港湾投資額の算定におよぼす港湾施設費、港務局の諸問題等を述べている。

付章では、港湾と国際法、定期船港を論じ、その他港湾関係の付表が数葉添付されている。このほか矢野氏の年譜と著書目録が収録されている。

以上のごとく、どの論題をとりあげても、一つで、ゆうに大きな論文ともなるべきものであるが、このようにきわめて多岐広範にわたるテーマを総花的に、僅々175頁の書物にもりこんだため、どの項目についても、記述は簡単になされ、しかも、各々の項目が、さらに、いくつかの小項目に分類記述してあるので、間口が広すぎて、内容をすべてにわたって紹介することは困難である。それゆえ、本書の読後感を若干記して、紹介の責めをはたしたいと思うのである。

矢野氏は、ロンドン港とニューヨーク港に力を入れ、両港の史的考察と経営で、55頁をさき、本文の3分の1をあてている。世界的なポート・オーソリティ経営下にある両港の記述に重点が置かれているのが、本書の特色である。それはそれとして、意味はあるが、これにひきかえわが国における港湾の意置づけが、きわめて薄弱である印象をうける。

矢野氏は「日本港湾の史的考察」と題して、本書のはじめの部分（2頁～8頁）で、幕末より、敗戦後の港湾計画までを述べている。内容は、伊井大老の開港より筆をおこして、和親条約による開港、修好条約による開港、沿岸貿易と開港、朝鮮との貿易

港、条件付開港、特殊開港制度の再現、開港の閉鎖、税関空港の登場、主要港湾の重要性と港湾計画にいたっている。そして、氏は「港湾経済の歴史的認識として、日本港湾の経済的発展の過程を摑むために、開国以来今日に至るまでの簡単な考察をまず行な」(36頁)ったと言われる。

矢野氏は、日本港湾の発達を、開港を中心として、年代的考察に終始する。しかし、何時、何処の港が、どの条約により開港し、どのような開港の種類があるかを述べただけで、それがそのまま港湾史になるのであろうか。評者は、大いに疑問に思うところである。開港の制度史と港湾史とは、それぞれ異なる対象分野ではあるまいか。

矢野氏は、「港湾経済の理論的考察」のところで、港湾を定義され、「船舶ならびに航空機が出入、碇繋する地域における水・陸・空運のための通路利用の提供ならびに人および貨物の水・陸・空運連絡役務が行なわれる交通機関である」(45頁)という。そして、氏の考える港湾は、港湾界の一般的用法である「港湾」に荷役設備を加えた「港」と同義であると述べ、連絡役務ないし荷役設備を重視されているのである。

しかるに、その定義を実際に適用されるはずの「史的考察」では、それらについては、述べず、もっぱら行政的側面からのみ記述されているのはなぜであろうか。「港湾は資本主義の発展にともなう交通機関の発達、ことに船型の大型化、航路の開拓、産業の発達により取扱貨物が激増してくると……水・陸・空運の接合点として重要視されるようになる」(45頁)というような観点からの考察は、まったくなされていない。これでは氏のいうごとくには、読者は「簡単な日本港湾の経済的発展の過程」すら、把握することはできないのである。

矢野氏が、いみじくも「理論的考察」で述べているごとく、資本主義の発展にともなって、港湾がターミナルとしてどのように重視されてきたのかを、氏が分析しなくては、港湾の「史的考察」とは、みなされないことになるのである。

読者が、もっとも知りたいことは、日本の資本主義の成立展開が、どのような港湾を必要として、つくりだしてきたか、そしてどのように日本の港湾が拡充発展したかであろう。さらには、日本の港湾は、戦前は、どのようなものであったのか、そして、戦後はどのように変化したのか、もしくは変らなかったのか、日本資本主義のいわゆる後進性が、日本の「港湾」をどのように性格づけたのか、外国の港湾とは出発点からどのように異っていたのか等についてであろう。このようなことを、論述するのが、

「日本港湾の史的考察」なのではなかろうか。矢野氏は、長い研究歴をもち、しかも、日本欧米をいとわず世界の港湾事情に明るい人であるから、氏の生涯の成果を見せてもらいたかったと願うのは、評者のみではあるまい。

もっとも、本書は多くの論文を集成したゆえ、関連性・統一性がないのかもしれない。しかし、著者には、日本資本主義の発展のなかで港湾の「史的考察」をおこなうという姿勢の欠如していることが、まことに奇異におもわれるのである。矢野氏自身も、年表的な事項の羅列が、そのまま「史的考察」になるとは思われてはいないであろう。日本資本主義の発展段階が異なれば、要請される港湾の型も異なってくる。それらの背景を無視して、突然に、戦後の港湾計画や、主要港湾の重要性（8頁）について述べても、前の説明となんら脈絡がないゆえに、理解しにくいのである。戦後のそれらだけについて述べても、相当の説明を必要とするものであるだけに、もう少し突つこんだ分析が必要なのである。もしくは、問題をしぼって、記述された方がよかったのではあるまいか。

日本港湾の姿が、明らかにされてこそ、外国港湾との比較も生きてくる。おそらく、港湾経済学者は、日本港湾の生成発展、現状認識をふんまえて、外国港湾の沿革、現状を比較・参照・検討して、今後の日本の港湾問題に資する、よすがにせんとしているのが、共通認識となっていると思われる。しかるに、その前提である日本港湾の認識把握が不十分では、外国港湾との比較も、その意味が減じてくるのである。

矢野氏は、同じ「史的考察」といいながら、ロンドン、ニューヨーク両港を語るときは、日本のごとく開港史的叙述は避けていられるが、そのさい、ロンドン港庁設立までの推移や、ニューヨーク港の港勢についは述べても、一体なぜ、1908年の時点においてロンドン港庁が、1921年にニューヨーク港庁が設立されたのかについては、深く分析されない。両港の社会経済的背景と港庁設立の関連が明らかにされないと、両港とは成立の地盤がことなるわが国港庁の指針とはならないのである。なぜなら、それぞれの港湾には、独自の国家ないし地域の社会経済的土壌があり、土壌を異にすれば、当然そこに成立する港湾形態も異なってくる。その土壌をぬきにして、港湾形態の優劣を論じても無意味であり、ただ形態だけを模放しても、わが国の港庁が発展することは考えられないのである。日本の港湾だけではなく、欧米の港湾についても、経済や社会を規定している諸条件を十分に認識しないと、とおりいっぺんの制度的な

平板な理解におわるおそれが生じてくる。その意味からも、著者は、もっと長年のうんちくを傾けて、日本、イギリス、アメリカの港湾分析をされてもよかったのではないか。そうしてこそ、港湾がひとり港湾問題にのみ局限されず、氏のいうごとく「個別経済・国民経済・国際経済の広い視野から見直」（序文）すことになり、大きく展開していくことになるのではあるまいか。それによって、また港湾のよって立つ地盤をなしている各国資本主義の差異というものも、明らかにされてこよう。そして、まさしくこのようなものこそ、「港湾経済の研究」という名前に値するはずである。余人をもってかえがたい著者のような長老が、かかる問題意識を少しでも、投影したら、さらに本書は奥行きのある立派なものになったであろう。しかし、この希望は、さながら望蜀の観があり、むしろ、われわれの今後の研究課題となるべきものであろう。

さて、まえに述べたごとく、本書は、ニューヨーク、ロンドン両港の記述に、かなりなスペースをさいているので、読者にとって益するところがある。設立当時の、ロンドン港庁の独立採算制を支える港湾財源を、詳細に、入手困難な貴重な文献である Hubert Le Mesurier "The Law relating to the Port of London Authority" 1934年版を基礎として紹介しているので、財源についての主体性が自主的に確立していることを知りうる。しかし、資料がないためか、以後のロンドン港庁が順調に推移したか否かは不明であり、本文に紹介されている1960年３月末の一般貸借対照表へいたるまでの長期間が知り得ないことは残念である。

わが国の港庁問題の考察の手懸りとなるロンドン、ニューヨーク港の研究は、もっと精力的に、しかも構造的になされねばならないが、矢野氏の研究は、その第一歩となるものであろう。

本書で述べられている方法論や定義、類型等は、矢野氏の独自の思索の結晶であるが、必ずしも学界の定説をなしているとは思われない部分もあるので、本書を土台にして、今後の港湾経済学発展のために、より詳細な検討が要請されると思われる。

本書は、現在の日本における港湾経済学の水準がどの程度かを知りうる好個の文献であり、この学問の内容はどのようなものかを知るのにも、便利な著である。この書のなかに、われわれは、多くの問題を発見し、将来の港湾経済学発展への指針となすことができるところに、本書刊行の意義があると思われる。

Ａ５判　175頁　昭和39年11月15日発行
定　価　900円
発行者　矢野　剛
発売所　日本港湾協会

海運系新論集刊行会編

『海運と港湾の新しい発展のために』

織　田　政　夫
（東京商船大学）

本書は関東学院大学の伊坂教授の還暦を記念して編さんされたものである。その規模を見ると、斯学の最長老であった伊藤重治郎先生の「日本海運の世界的躍出」をはじめとして、わが国海運及び港湾関係の各権威者、新進学研究者二十数名の論文から成るきわめて内容の豊富なかつ広範囲にわたるもので、従来の「記念号」型論文集には見られない集大成された論集である。編集者も指摘しているように、おそらくこの論集は斯学にあっては初めての試みと思われる。各論の内容は海運、港湾、造船及び海上保険の各部門にわたりそれぞれ現在もっとも関心をもたれている問題を採り上げ、限られた枚数にもかかわらずその問題点を網らし、対象となった事象や問題点の分析が非常に詳しく為されている。

なお、この論集は「第一部」と「第二部」に大別され、前者には造船と海上保険を含めた海運一般に属する論文が収録され、後者には港湾に関する論文が掲載されている。第一部の各論で注目されたことは、これら論文の書かれたと思われる時期がたまたまわが国海運業界に世界海運史上ほとんどその例を見ないような合併集約という画期的措置をもたらした「海運業の再建整備に関する臨時措置法」が公布制定された前後で、業界はもとより学界でもいろいろな論議をよび起こした頃だけに、この再建整備法を採り上げ、その問題点を指摘し、あるいは批判を加えている幾つかの論文が見受けられ、その他の論文も多くはこの再建整備法に問題意識をもって論説を展開していることである。他方、第二部の港湾問題については、執筆者の一人である神戸大学の佐々木教授が指摘しているように，他の研究部門に比べて数少ない港湾研究の中にあって、七名の学究者が現在もっと関心を寄せられている問題を取り扱い、実際的な分析やかなり詳しく事象や問題点を解説した諸論を一堂に集めていることはそれだけでも貴重なものであり、これが本書の特徴の一つでもあろう。紙数の都合により収録された諸論のすべてを詳しく紹介し得ないが、その一部のアウトラインを紹介すると次の通り。

第一部

伊藤重治郎「日本海運の世界的躍出」――1900年代の初頭から第一次大戦終結時までの、いわゆる日本海運が幾つかの起伏を示しながら急速に拡大発展し、世界有数の海運国にのし上がるまでの日本海運の量と質両面における発展過程を評論したものである。主なる内容：Ⅰ．1903年における日本海運　Ⅱ．第一次世界大戦えの飛び石。

松本一郎「紐育定期航路経営十年小史」――戦後わが国がニューヨーク航路を再開したのは昭和26年、そして翌27年4月の対日平和条約で同航路は本格的に運営されるようになり今日にいたっている。しかし、この間同航路は経営内部または外部事情に影響され、いろいろな変遷があった。これまで外部事情については種々報導されているが、経営内部事情に関してはあまり論及されていない。本論はこの内部的事情から見た同航路の過去十年にわたる経営史を論じたものである。
主なる内容：外航船舶増大と紐育定期船、日米間貿易の発展（海上荷動量)、海運同盟における諸問題と対策経緯、紐育航路の収支概況及び米国船経費、紐育航路経営合理化問題の推移。

佐波宜平「海運再建整備法における減価償却不足の解消」――今回の海運再建整備法における助成強化の二大条件である合併集約と集約完了後5年以内の減価償却不足の解消の内、ここでは後者の問題が採り上げられている。そして戦後のわが国海運業界で圧倒的多数の会社により採用されている定率法によるのと、定額法によるのとでは償却の内容に大きな差異あり、金利徴収猶予を受けてもなお相当数の海運会社が集約後5年以内に減価償却不足の解消という条件を満たすのは至難であるとし、したがってこのままでは専属オーナーがこの集約の犠牲を受けることも考えられると論じている。

伊坂市助「わが国海運政策の一層の前進を望む」――本論も同じく海運再建整備法の問題を採り上げ、冒頭にわが国海運政策の樹立に当たり配慮さるべる要素として大要次の4つの項目を揚げこれを論じている。すなわち①戦時補償を打切られた被災海運企業に他の社会的、経済的戦災ケースとの厳密な対比計量の上で公正なる補償またはそれに匹敵すべき助成を与うべきである。②そのためには今回の海運再建整備法による助成以上の抜本的な助成措置が必要である。また③政府政策は企業の主体性及び企業家精神の昂揚を損うことなく、かつ国際海運同盟における発言権の縮小をきたす

ことのないよう考慮されるべきである。そして④海運政策の推進のためには官・政・業・学各界の一層の精進により叡智を結集して新しい真正な政策を樹立しなければならない、と。

麻生平八郎「英米海運政策批判」——英国海運は1381～1854年にわたる473年間の保護政策の時代、そして1854年以来今日まで110年間の自由政策の時代を経ている。1935年代の英国海運の敵はもっぱら国家主義を背景とする日本海運であった。これが第二次大戦後の今日では補助から保護に向う米国海運政策を批判の対象としてきた。本編はこの英米両海運政策の相対立する根拠を解明したもので、その結論として英国海運が自由主義を主張しているのはそれが今日の国際海運市場においても伝統的な自国海運の優位を保つ上にもっとも有利だからであり、他方商業ベースに乗らない条件を有する米国海運は国防上及び自国経済上の必要性から保護主義を採ることも止むを得ないものであるとし、結局両国の海運政策の対立は先進海運国のイデオロギーと非海運国より新海運国に変る段階のイデオロギーとの対立であると述べている。

岡庭　博「海運業の収益について」——ここでは海運収益に関する企業成績、海運業収益、船舶採算の三つの概念を明らかにし、海運業の収益を検討するには会社業績と切り離した純粋の海運業の収益、すなわち個々の船舶採算の基礎の上に形成されるものと考えるべきであると述べられている。そして、これに関し過去の資料によって実際に海運業の収益率を算定し、これに基づいて個々に船舶採算としては必ずしも全部の船舶が採算に合わないわけではないが、採算に合わない船舶もかなりあり、また採算計画から外れる場合も少なくないので、海運業の収益率となると決して高くはない。むしろ低いといえる。こうした業績の悪さと以前からの業績の集積としての企業成績となると比較にならぬほど劣る結果を示すのであると指摘している。すなわち海運業は必ずしも採算に合わないとは限らない。長期契約によるタンカー用船の経営や、カルテルの強い部門でも一応採算圏を保持している。それが海運業全体として収益性が劣るのは投機性の強い不安定部門の収益率が低いことによるものであると結論している。

増井健一「海運市場構造変化の方向について（附、経済統合と海運市場）」——表題に示されるごとく、世界海運市場の構造に関する今後の動向について考慮を加えたものである。その前半では戦後の海運市場に現われた各種の構造変化について論説を展

開し、後半ではＥＥＣをはじめとし近年発展を示している各地域の経済統合が海運市場にどのような影響を持ち、また今後どのような影響をもたらすであろうかという問題について検討を加えている。

蔵園　進「海運企業の基盤強化について」——1.　現代海運政策の性格、2.　海運企業発展のための諸要因、3.　海運市場について、4.　むすび。

東海林　滋「国際競争下における適船の選択（Sturmey と Oi の所論をめぐって)」——1.　開題、2.　Sturmey における「適船」の論議、3.　Oi のコスト分析と自国船最適速力の議論、4.　わが国のあり方について。

山本泰督「定期船企業の最適規模」——1.　はじめに、2.　定期船企業の最適企業規模（経済船と企業規模、定期船企業の企業規模の経済——水平的統合のばあい、定期船企業の垂直的統合 3 . Oi による最適企業規模の推定とその吟味（横断面分析、生存者原則、Oi の方法・結論に対する吟味)。

柴田悦子「Open Conference についての一研究」——1.　日本北米間航路の問題点、2.　米国におけるオープン・コンファレンス主張の基礎、3.　海運同盟のカルテル的特質、4.　オープン・コンファレンスのもつ矛盾。

葛城照三「船舶と保険」——船員保険がわが国の現行社会保険のうちもっとも完備した社会保険であるように、船舶関係の保険はわが国現行の損害保険のうちもっとも完備した損害保険であるが、それでもなお船舶所有者の被る損害で保険保護を受けないものと、他船の過失によって衝突して滅失した船舶の所有者が被る損害で他船から賠償されないものとがある。本論はこの二つの損害について論じたものである。主なる内容：曳船契約における被曳船の無過失損害賠償責任、他船の過失によって船舶が衝突して全損となった場合の被害船舶の不稼働損失の賠償。

今泉敬忠「英国における最近の船底穿孔事件について（S/S "Tropaioforos" 号事件)」——世界的な海運不況を反映してか近年、保険金詐欺を目的とする船底穿孔事件が発生しているという。本論はこの種の事件中もっとも新しい事件である Compania Naviera Santi; S. A. v. Indemnity Marine Assurance Company, Ltd. (The "Tropaioforos") 事件を取り上げて、この事件の内害を解明したものである。

恒成　勲「わが国造船業設備投資の推移と問題点」——1.　造船工業設備の特徴、2.　戦後の設備動向混乱期の造船業、再建期の設備動向、飛躍期の設備動向と問題、

転換期の設備動向と問題)。

第二部

矢野　剛「独立採算制とロンドン港庁の港湾財源」――本論は主として Hubert Le Mesurier; The Law relating to the Port of London Authority, 1934 を基にロンドン港庁の港湾財源を明らかにし、これに検討は加えたものである。ロンドン港庁の財源には①貸借対照表上の財産の源泉項目と②損益計算上の収入項目との二つがあり、日本の場合とは異なり財源についての主体性が自主的に確立されていることが指摘され、このことは独立採算えの移行について示唆することが多いと述べられている。

佐々木誠治「港湾の類型―欧米主要港に即して―」――指摘されているように、現代の世界的一流港を分類的に把握するひとつの仕方・便宜を提供するのが本論の狙いとされ、従来とはやや異なった港湾の分類方法が試みられている。特にここでは欧米主要港の実態に即して海港型と河港型とをかなり詳細に類型化している。

中西　睦「イギリス主要港湾の管理・組織ならびに経営」――去る1962年9月、英国の Ministry of Transport の組織した調査委員会から英国港湾の現状及び今後の改善方法に対する勧告案から成る報告書 (Report of the Committee of Inquiry into the major Ports of Great Britain) が発表された。本論はこの中で特に関心がもたれる英国主要港湾の管理、組織ならびに経営問題を扱っている第二章をピック・アップして、これら問題における英国港湾の実状とこれに対する調査委員会の結論及び勧告案を紹介したものである。論説で指摘されているように、この報告書は英国港湾と一部類似した性質の問題を抱えているわが国の港湾にとっても有益な多くの示唆と反省を与えるものであり、興味深いものがある。

柴田銀次郎「港湾労働問題の焦点」――本論は港湾経営の立場から、すなわち港湾行政あるいは港湾運営の視点から港湾労働問題を考察したもので、特に現在のわが国でもっとも複雑な事情を秘めている神戸港を中心にして論説が展開され、その実状を浮彫りにし、現在わが国の港湾が直面している港湾労働の面における幾つかの問題点を指摘している。

高村忠也「貨物岸壁直積の促進化をめぐる諸問題」――現在わが国の主要港における市営公共上屋の専用使用化が荷役の遅延、ひいては本船の速発を妨げている。大き

な要素になっている。この問題につき本論は主として神戸港を中心にその原因を探ぐり、その解決方法を提案している。すなわち本船維繋上屋より維繋本船えの直積を促進するには、現在海運貨物取扱業者等によって専用使用されている市営公共上屋を本来の姿に戻してオープン化し、併せて突提直積料金を是正することが肝要である。しかし、これにより過渡期の混乱を避けるために差しあたり現在使用されている公共上屋には手をつけず、今後新設される岸壁上の公共上屋についてはあくまでもオープン制を採択し、逐次この範囲を拡張し、バース不足が解消した暁には現在専用使用されている公共上屋にもオープン制を及ぼすとともに、突提直積料金を合理化する方法を採るべきであると結論している。

柾　幸雄「清水港要史」――本編は明治以降から大正・昭和年代（戦前）にいたる間の清水港の発展経過をわが国資本主義発達史と対比しながらその概要と問題点を論述し、特に同港の有する特性を浮彫りにしたものである。

北見俊郎「経済発展における『港湾研究』の方法論的考察」――本論はその冒頭で港湾問題と経済政策的背景を論じ、わが国における港湾の発展を史的に見ると、何時の時代においても港湾は外国貿易の発展と工業生産力の発展に役立つ限りにおいてのみ取り扱われてきた感がする。つまり現実に港湾がその方向を計画され規制されるのは、この流通面における資本の合理化過程の影響を強く受けるためである。このことは、いいかえれば経済発展に伴なう港湾の諸問題が単に一時的な現象として生じたものではなく、資本主義経済のもつ内部的必然性なり、経済のもつ法則的な運動の結果的なものとして現象化されてきたものであると述べている。

したがって論説はこうした性質を有する港湾の諸問題を研究対象とする場合は、経済成長に伴なうわが国港湾の問題性は単に港湾のみに注意を向けるよりは、その根底にある資本主義自らの性格や動きに目をみはらなければ正しい解答は与えられないとし、特に従来研究対象としても分析視角からも一つの盲点であった「港湾経済」を少なくとも国民経済の本質的な場から検討を要する必要があるとともに、研究の方法論的考察もまた経済的政策論の一環として考え直さねばならないと論じている。

Ａ５版　524頁
定価　1,500円
発行所　同文館
昭和39年11月発行

向井梅次著
『港湾の管理開発』

喜多村昌次郎
（原田港湾作業株）

わが国経済の高度な成長発展の過程は、工業生産諸力の高度化に支えられて、貿易構造の質的変化とともに、量的にもまた、港湾における取扱貨物を増大させている。

これまで、港湾はその地理的、自然的な形態的諸条件よりして、人や物の転換移行にかかる「公共的」場所としての目的で管理開発されてきたが、経済成長下、海外交貿との関係、さらに、貿易依存度との関連において、ターミナル輸送用役の生産そのものが、広くわが国国民経済の再生産過程にくみ入れられてくる。このような、港湾の経済性と構造的変化は、さきの港湾機能の麻痺現象を契機として、しだいに明らかになってきた。しかしながら、港湾機能を構成する主体的な基礎条件、港湾施設の計画的な整備拡充と港湾の管理運営問題、および港湾産業とその労働関係の近代化等が、これまで著るしく立遅れていたため、港湾機能の隘路的現状が露呈される結果ともなった。港湾機能の果たす経済性が再認識されてくるに及んで、その機能の総合的発揮が、あらためて国民経済の側からする強い「要請」を表現してくる。すなわち、昨年3月3日に内閣総理大臣の諮問に応えた港湾労働等対策審議会のいわゆる3・3答申も、港湾の近代的秩序を確立し、その効率的な利用をはかることが、現在緊急な要請であるとして、周知のとおり、

1. 港湾労働対策の基盤確立
2. 港湾の管理運営の改善
3. 港湾運送事業の近代化とその育成

を中心的課題におき、港湾関係各産業並びに金融機関の自主的な協力体制の確立と、国および地方公共団体の緊密な協力によって、これを実現せしめるような、社会的、経済的基盤を強化育成すべきである、とその意見判断を答申している。このうち、港湾労働にかかる対策の具体化は、主として日雇港湾労働者の登録制に基づく必要労働力の確保と、不就労手当、退職金支給制度の確立による所得保証――雇ようの安定、を

骨子とする港湾労働法（昭和40年6月3日公布、法律第102号）として法制化されている。のこる港湾の管理運営の改善と、港湾運送事業の近代化とその育成の課題については、近時港湾法に規定する公共規制を脱して、港湾経営に接近しようとする各種のこころみが、港湾事業団構想、埠頭運送事業法の制定や、港湾運送事業法改正に基づく企業の集約などを軸とする、運輸政策の展開となって現われている。

このような時期にあたって上梓された「港湾の管理開発」は、港湾の中核的問題の管理運営に焦点をあわせて、現代的課題にこたえたものであり、まことに好個の一大研究ということができよう。

本書の内容を要約紹介すれば、おおむねつぎのとおりである。

第1章　港湾の種別と格付

　　—日本港湾の現状と問題点

第2章　（続）港湾の種別と格付

　　—日本港湾の現状と問題点

第3章　港湾管理と諸行政機関との関連

　　—日米双方の比較対照

第4章　ロンドン港務局

　　ロンドン港務局の成立よりロッチデール報告まで

第5章　ニューヨーク港務局

第6章　ニューオーリンズ港務局

第7章　ヒューストン港務局

　　—工業港管理の一例として

第8章　米国における港湾管理

第9章　日本諸港の近代埠頭（港湾開発その1）

第10章　専門埠頭の開発（港湾開発その2）

第11章　ターミナル、オペレーター（ポート、オペレーションその1）

第12章　上屋および倉庫、並びに港湾運送（ポート、オペレーションその2）

第13章　輸出入貨物の受渡と港湾倉庫（ポート、オペレーションその3）

第14章　外国貿易地帯の開発（港湾関発その3）

第15章　バース指定の諸問題（ポート、オペレーションその4）

第16章　港湾諸係り（Port charges）とその構成（ポート、オペレーションその５）

第17章　欧米港湾荷役方法の比較について一埠頭起重機か本船ギヤかの基礎的研究（港湾開発その４）

第18章　港湾の開発計画

第19章　港湾管轄権と所管区域

第20章　港湾財務

第21章　日本の港湾労働

第22章　港湾労働海外諸国の施策

第23章　（続）港湾労働海外諸国の施策）

第24章　ニューヨーク港湾労働の改革

第１章、第２章で述べられている港湾の種別と格付は、ともにわが国港湾の現状認識から引き出される港湾の問題点と、その発展の方向が示されている。すなわち、「港湾はわれわれの生活とは密接な関係があり、わが国経済の発展成長にとって重要な意味をもちながらも、施設は概して貧弱であり、経済成長に伴う貨物増加に追随できなくなっている。戦後のわが貿易が、戦前に比して著るしく遠距離となり、航続能力の増大をはかるうえから、船舶の大型化、専用化が進んだのは、アメリカ、中近東、東南アジア貿易が中心となったからである。このために、港湾の航路、泊地の浚渫のほか、港湾の施設を整備拡充して本線輸送（Line haul）ならびにターミナル輸送の負担を軽減しなければならない。それとともに、工業生産力の増大とその質的変化は、海上輸送やターミナル輸送に多大の用地を必要とし、これが臨海工業地帯造成の必要と結びついていく。従来は港として価値少なかった遠浅のところに、大規模な築港工事の施工をみており、経済成長と建設技術の進歩にしたがって、天然の地形にこだわることなく、人工的に通商産業の中心地を目的とする、港湾造成が急速に進展して、港湾機能の経済性に質的変化が起りつつある」ことが指摘されている。

第３章～第８章では、港湾管理の現状と諸行政機関との関連が、米英港務局の実情との比較において祥述されている。「港湾には港湾管理者のほか、多数の官公署があるが、その複雑な活動を総称して、港湾行政といわれているもので、米国においても連邦ではなく、地方の公私機関が港港管理者となっている場合においても、連邦政府の諸機関が港湾に多数存在し、その行政活動は港湾の発展上重要であり、地方港湾管理

者においても、これらと常時密接な連絡の下に業務が行なわれている」という。わが国における港湾管理は、周知のとおりその形成の歴史的経緯から、国家権力の介入が強く行なわれてきた。戦後港湾法の制定により、港湾の管理開発はすべて地方公共団体の港湾管理者に委ねられたが、港湾施設の工事費については、在来の沿革を引継ぎ、港湾法その他によって国の負担または補助する工事の種類、助成率とその条件を定めているが、「運輸省において久しく港湾施設を基本施設と機能施設とに区分し、国の負担または補助は防波堤、泊地、岸壁、物揚場のような基本施設に限り、爾余の陸上施設等については、港湾管理者に対して起債の斡旋、民間倉庫等に対し開銀融資の斡旋を行なうに止まる。港湾は上記の基本施設ならびに機能施設が、有機的に結合して初めて完きをうるものである」と問題の基本を提起する。さらに、これとの関連において、港湾における近代的な埠頭の形成とその運営の実態（第9章〜第13章、および第15章、第16章）が展開される。すなわち、港湾管理において近代的雑貨埠頭（modernfacilities for handling general Cargo）の発展如何は、開発上における中枢問題であり、港湾管理者は雑貨埠頭について、入港船舶の特性、貿易の性格、内陸輸送の変遷や、資材運搬荷役方法の推移と対応しつつ研究を進めるべきものとされ、雑貨埠頭の機能的要素をつぎの諸点にあげられている。

1. その埠頭を使用する船型の大小と特性
2. 予測せらるべき出入貨物の数量とその種類
3. この埠頭の用に供される内陸輸送手段の種類
4. それに接続した倉庫施設の利用可能性
5. 貨物荷役に用いられる機械装置

もとより、これらは埠頭機能の基礎条件とする、安全（Safety)、機動伸縮性（flexibility)、速度（Speed)、能率経済（economy)、が前提とならなければならないという。埠頭施設の基本的問題の設定に始まり、埠頭の運営問題の節では、横浜港における山下埠頭、神戸港における摩耶埠頭と、米国主要港すなわち、ニューヨーク、ボストン、ロスアンゼルス、ミルウォーキー、ニューオーリンス、サンフランシスコ港の形成過程と制度的相違に説明を加えながら、その運営の実態比較が行なわれている。横浜港においては、主要航路ならびに山下埠頭につき、バース指定が行なわれており、神戸においても摩耶埠頭の若干バースはとりあえず、ニューヨーク航路の日本の船会社に優

先割当をしている。「バースの上屋は特定船の船積貨物に限定されるから、一見公平を欠くようにもとれるが、米国の主要港の実施しているバースの指定およびターミナル、オペレーターの形成に倣ったものであり、せっかくの埠頭の機能化に努めたしだいで、英国においてロッチデール報告の推奨する、バース貸与の方式とも根本において合致する」といわれる。このように、ターミナル輸送は港湾の管理運営上の焦点でもあり、バース指定をいかに調整するかは、港湾全体の利用促進の観点から、重要な問題の一つでもある。「米国においてはこのバース調整の方法として、(1)貸与（リース）(2)優先割当、(3)非優先（不特定）割当の三種類があって、各港の採用している調整の方法は、それぞれ区々であるといわれている。

英国においては、さきのロッチデール報告（Report of the Committee of Inquiry into the Major Ports of Great Britain. 1962）において、バースの貸与を全面的に英国諸港に採用することを奨め、これを阻害する港湾規則等は、改正すべきであるとして、バースの貸与方法の採用に基づく効果を次ぎのとおり指摘している。

1）港務局の資金調達の責務が除かれる

2）ポート、オペレーションの効率について、船主に財務上の関心を抱かせる。

3）バースの規則的使用者をして、起械機その他の機重装置につき、最も必要とする種類のものを用意させるようになる。また、熟練常よう労働者を育成することになり、これがとくに肝要である」という。バース、上屋の連繋にもとづく一貫的な経岸ターミナル輸送の体系は〝米国においては民営として発生し、何よりも業務処理の迅速をその目的としたものであるが、第一次大戦中、米国軍需品基地として、このターミナル形態を採用したことが、全米港湾にターミナルの普及する一因ともなり、当初の民間ターミナルだけでなく、港務局の手によってターミナルを建設し、その運営を民間に委託するところの、リース契約による公私共同のターミナルの形成をみた。なお、著者は米国におけるターミナルを次ぎのように定義されている。すなわち、そこに貨物を荷受けし、貯蔵保管し、迅速に積出すところの、一大荷捌場（Depots, in which goods can be received, stored and dispatched）であると。

ところで、最近におけるわが国港湾の管理開発の方向として、さきに運輸省の政策表明にもみられるとおり、新港湾整備5ヶ年計画に基づく主要外貿定期船埠頭の整備にあたっては、国および港湾管理者の財政負担の増大が不可避であるため、新たに港

湾事業団を設置する、という港湾管理運営の基本方針が具体化しつつある問題がある。これは港湾法に規定する「公共規制」を排除して、港湾事業団が施設を建設整備のうえ、ターミナル・オペレーター、または特定外貿定期船会社に専用貸しようとするもので、港湾施設の効率利用を目的とした対策であるといわれているが、あきらかに欧米諸港の組織制度の影響がうかがえる。

しかしながら、欧米諸港の歴史的な港湾の形成過程、ならびに経済社会的事情の相異からへる違和感が、現在港湾各産業と対立する結果ともなっている。この意味からして、この各章に展開される欧米諸港の制度的実態の叙述は、きわめて、義深いものがあり、また、サジエスティブな論旨をも提供してくれる。

第13章港湾の開発計画および第19章にとりあげられる要旨は、港湾の開発業務と臨海工業地域の管轄、臨海鉄道および道路の組織とその実態である。これらのほか、近代港湾開発の要諦として、米国における実情を叙説し、港湾開発の計画実施にあたっての警告とされている。「米国においても、港は大部分盲目的に成長しただけで当該港湾の整然たる開発を企図し、促進するようなことは、これまた港市側でも試みなかったところだといわれる。臨港地帯一帯は自由放任の民間企業の好餌となった区域であって、そこには早い者勝ちが適用せられ、鉄道その他の民間企業は、社会の一般的利害とは無関係にその要求を主張した。したがって、臨港地域にできた資産は、それぞれ独立の持主があり、相互に競合し、その錯綜振りはとうてい一定の企画に入れられたしだいではなかった」そして、近代港湾とは、限られた地域に相互に依存し合う諸施設が縺れ合った配置を遂げ、個々の事業主や公衆に対し、それらを全体として、同一時期において、最善の利益をもたらすことを図るものである、という一語をもってこの章の結びとされている。

第20章の港湾財務の主要論点を、港湾自営自活主義に対する両説に焦点をあてられている。すなわち、米国においても港湾は果してセルフ、サポーテング（独立採算制）的なものか、またこれまでのわが国港湾管理の理念にみられる営造物と一般に認めながらも、港湾財政の独立制について、利用者負担の原則の導入、経常費用を償うことの可否が、港湾投資と社会費用との関係で問題がある、ときわめて示唆的な表現である。

第21章～第24章は、港湾労働の章にあてられており、わが国港湾労働の現状と問題

点が随所にとりあげられている。

問題の中心的課題を、港湾労働者の訓練と福利厚生の拡充において、港湾作業の能率如何は、雇用者側で行なう雇ようの制度と労働条件いかんに著るしく依存するものであるとの判断は、まことに当をえたものである。そして、港湾労働においても、他の一般労働に比べ、より以上の専門的知識、熟練を要するものがあるから、港湾労働者学校、または講座等を開講し、一定期間の職業訓練、指導を行ない、経験をつんで、社会的地位の向上を図るとともに、一方では福利厚生施設の充実や、労働条件の完備を軸とする労務管理の刷新が、とくに必要であると結ばれている。

以上全24章、397頁にわたる「港湾の管理開発」の一大研究は、フェア教授の″米国における港湾運営〃 M. L. Fair, Port administration in the United States, Cambridge 1954）の港湾分析の手法をとり入れ、著者が大学教授として、学生向きに平易に編集された、港湾の管理運営と開発問題の集大成である。また、編さんにあたっては、図版写真等を多数集録し、随所に引用文献を挿入して、読者の理解を容易ならしめるよう配慮されているほか、巻末には百数十編におよぶ内外港湾関係文献資料を整理して載録されていることも、この労作の学問的価値を一そう深めている。わが国高度経済成長下における港湾の諸問題が、社会的領野で関心を集めている今日、港湾関係実務家はもとより、港湾経済の理論的研究者にとっても、必読の文献であろうことを疑わない。

A 5 判	397 頁
定　価	2, 400 円
発行所	日本ポートシリーズ
発売所	荷影舎（東京都文京区小日向台町1の48）
発行日	昭和40年5月15日

喜多村昌次郎著

「港湾労働の構造と変動」

徳　田　欣　次
（北海道立総合経済研究所）

1.　戦後における港湾労働研究と「港湾労働の構造と変動」

港湾労働を直接研究対象とした文献は、どちらかといえば余り多くはない。(1)　しかし、最近その調査研究は、比較的広汎な分野で行なわれ、その文献・資料の集積も港湾労働に関する研究書の刊行も若干活発化している。(2)

このような現象・傾向は果して偶然のことであろうか。

成長経済の進行の過程で港湾施設・荷役機械の変革、質変化を内包した荷役の量的増加その他によって、港湾労働は従前と同じ場に留まり得ない状態が生じてきた。

事実、港湾マヒの現出、労働力の不足現象の抬頭、労働問題の生起などの現像は、成長経済過程における港湾労働の矛盾を端的に露呈したものであった。これは、港湾労働に何等かの現状打開・変革の必要を警告するものであった。

すなわち、港湾荷役生産は、貯蔵のまかない、かつ波動性を内包した性格を持ち、港湾運送業の従属的な地位と、資本力の脆弱ならびに蓄積の貧困とも相俟って、伝統的に相対的過剰人口の大量的存在を背景とした不安定雇用をその蓄積の重要な挺子とした。

この結果、前期性の残滓を内包する職人的技術・技能を基礎にした手工的労働が劣悪な労働条件のもとで展開された。（これは、わが国資本主義の独特な発展過程とは無縁ではない。）

しかし、経済の発展は、港湾荷役生産の分野にもその労働生産性の飛躍的増大を要請し、この動きが従来の遅れた港湾労働関係と真向からぶつかり、その矛盾が露呈したともいえる。

港湾労働における古い労働関係は労働生産性拡大の重しとなり、何等かの形で港湾労働が変革する必要が生じてきた。また「全港湾」「日港労連」などをはじめとする労働運動の展開はさらにこの動向を促進した。

このようななかで、港湾労働の実態と問題点を明らかにし、その変革の方向を示唆しようとする、いわば実践的な課題問題、意識に立つ調査研究が諸所で試みられたのは当然ともいえることである。

港湾労働のもつ矛盾の摘出は単なる港湾労働の実態分析だけですむものではなく、港湾労働の古い労働関係の諸条件を構造的に究明する必要がある。

この間の諸研究は、分析視角、方法に夫々差異もあり、構造の概念規定に巾があるにしても、体制的な問題点の発掘に特徴がある。

ここに紹介する「港湾労働の構造と変動」は前記のような問題意識に立つ調査研究の一つであるが、港湾労働の実態を細部に亘り究明し、問題点を追求した実証的研究成果であり、最近の港湾労働研究のなかでも重要な地位を占めるものであろう。以下、若干その内容についてふれよう。

注(1) 戦後の港湾労働研究の草分け的なものは、兵庫県立労働研究所における大山吉雄氏による諸研究であろう。

ついで国立国会図書館調査立法考査局による諸研究、向井梅次氏、大島藤太郎氏、北見俊郎氏、河越重任氏（前記国会図書館における研究にも参加）等の諸研究があるが、これらが戦後の港湾労働研究の魁けをなす重要な文献といえよう。

大山吉雄「神戸港における港湾労働事情」（1952）、同「港湾運送事業およびその労働関係の当面する諸問題」（1954）、同「港湾労働ボス制度をめぐる諸問題」（1957）、同「神戸港における日雇労働者の雇用関係と労働条件」（1961）、国立国会図書館調査立法考査局編「本邦港湾労働事情」(1953)、河越重任編「港湾労働に関する諸問題」(1958)、同「港湾労働の雇用実態」(1961)、向井梅次「港湾労務管理の研究」(1957)、大島藤太郎「封建的労働組織の研究」(1961)、北見俊郎「港湾労働の実態と性格」(1957)、柴田銀次郎「港湾労働における日雇労働者の地位」(1959)

注(2) 高度成長経済の過程で抬頭した港湾労働の諸問題に当面して、いわば港湾労働近代化の実践的課題を問題意識とした研究の成果が刊行されるに至った。この間における文献な主なものを示すと次の通りである。

北海道立総合経済研究所編「港湾労働」(1964.3)、高見玄一郎著「港湾労務管理の実務」(1964.9)、喜多村昌次郎著「港湾労働の構造と変動」（1964.11)、神奈川県労働部編「横浜港における港湾労働青給調査」(1962)

以上図書の他主要な論文としては次のものがある。

北見俊郎「港湾労働の問題点と将来」(国土産業経済 No.4 1963)、河越重任「港湾労働対策への一提案」(港湾経済研究 No.2 1964)、北見俊郎「港湾における労働の生産性と問題点」(海運 No.446 1964)、徳田欣次「港湾労働の現状と近代化」(海運 No.446 1964)、藤川種男「港湾労働の当面の諸問題」(海運 No.446 1964)、高村忠也「神戸港における日雇労働問題」(海運 No.446 1964)、河越重任「不安定就

労規制と使用者」季刊労働法 No.56 1965)、北見俊郎「港湾輸送体系の近代化」(海運 No.454. No.455 1965)、喜多村昌次郎「港湾労働近代化の過程」(海運 No.456 1965)、伊地智正一「港湾近代化への諸問題」(海運 No.456 1965)。

2. 「港湾労働の構造と変動」の究明態度とその主な内容

港湾労働は、前期的な労働関係を内包し、不安定な雇用、超長時間労働、低賃金という劣悪な労働条件下に推移し、社会の底辺の問題として取り扱れて来たことが支配的である。

このような〃港湾労働〃に焦点をあて、その近代化への条件を究明するには、矢張り強い問題意識を必要としよう。

港運会社で永年労務を担当している著者にとって、「臨海工業地帯の増設と発展とが、港湾設備計画の巨大な財政投資と併行して、迅速に進行しているなかで、港湾運送業を構成する資本、設備、労働関係の体系が、港湾機能の向上拡大の社会的要請のまえに、隘路的性格を露呈している」(6頁)と、現実に卒直な問題点を見出している。

「急速に変貌をとげつつある港湾施設に専従して日夜働きつづけている労働関係のみがひとり残され……」「港湾における設備投資が専ら、国または地方公共団体である反面、労働関係が主として中小企業の現業会社の責任にまかされている」(5頁)このような矛盾した実態に当面して、何等かの改善の必要を警告し、その方向を示唆しようというのが、著者の問題意識と思われる。

このような問題意識は、おのずとその分析視角を、いわば構造的問頭把握に向け、港湾労働を今なお古い労働関係の枠内におしとどあている諸条件の究明へと展開している。

著者には「港湾労働問題に対する理解は、その特殊性と複雑性および労働関係を規定する港湾運送企業のもつ後進性を指摘するのにとどまる」(5頁)では意味がないのである。

そこで、「港湾のもつ資本構造と、港湾運送企業の性格、需要の波動性のゆえに特異な制度を形成している雇用慣行、港湾施設と荷役の実態等々の内容を解明するとともに、これに対極する労働供給関係、主として職種別労働市場の複合により、成立している労働市場構成の実態と、その流動過程、労働力再生産の過程および労働条件等の総合的かつ実証的分析を試みなければ問題点に接近しない」(5頁)ことになり、ここに、港湾運送業の構造を皮切りに多岐的分析が行なわれる。

なお、この書の一つの特徴として、具体的な解明問題に対する刻明な実態分析（個別実態調査を含む）がある。その個々の方法とその調査内容の充実とによってこの書の価値が深められている。さらに調査の裡付から発した各種の卒直な提言が示唆にとんでいる。

具体的問題意識の中心は、いかに港湾労働において、その労働力を合理的に発現させ、生産に結びつけるかという点である。このことを基礎にふまえ、その阻止要因・条件・実態を明らかにしている。

その内容は、まず港湾労働の範囲と区分ならびに港湾運送事業の概要の考察からはじまり、港湾荷役作業の分析、労働時間、賃金事情、労働災害、日雇労働および労働力の需給関係、港湾労働者の生活構造とその意見願望等について刻明な調査をもとに考察を加えている。

「港湾運送事業の概要」は港湾労働の究明に欠き得ないところである。刻明に業務内容、業態概構・作業組織・仕組を明らかにしている。基礎的な業態の仕組・構成が重点であり、現時点の動態的考察は若干少いが、例えば艀運送需要の要因分析にもおよび、複雑な業態構造の存立条件にふれるなど貴重な分析が多い。

この分析を前段とし、以下港湾労働の主要な問題点について考察する。

港湾労働をめぐる諸問題・矛盾は、この著者の問題意識からすると、いわゆる直接的生産過程で具体化し、顕在化する訳であり、この間の追究に重点がおかれる。

港運業は、「事業の後進性と、制度的多様性に加えて、天候、潮流等の自然現象による影響などきわめて非生産的な要素を数多く包蔵している。」「さらに全般的な港湾荷役能率の隘路として、地理的条件の欠陥、地形や経済的要求に合致しない港湾の諸形態、岸壁と錨地との関係、バース、錨地の配分と指定の行政機構の問題等、荷役能率阻害の要因およびその範囲は多岐にわたる。」（31頁）従って「主に現業の実態を測定する技術的視角から、具体的損失量（時間的区分）を明らかにすることにより、夫々関係者の認識と考察に必要な素材を提供する」（31頁）作業分析がなされている。その具体的な目的は、(1)荷役作業の過程で、どのような原因で遊休（ロスタイム）状態が発生するのか、その量的損失はどのくらいか、(2)港湾運送の基本的部門である船内、沿岸および艀の荷役業務は現在それぞれ独立に機能している。有機的結合を策定するには当面何を問題とすべきか。(3)港湾運送の利害関係者は、港湾荷役の実効を挙

げるためにどのような協力を必要とするか。この三点である。

この分析で次の結論を導び出している。

Ⓐ作業上にかなり多くのロスタイムがある。最も能率の高いと考えられてきた埠頭接岸荷役にロスが多く、業者間の不備と上屋施設の運営に問題がある。これは「港湾における経営の欠如が、港湾全体の管理機構の確立を妨げ、分断独立した形で労務管理が行なわれていることの現れである。」(72頁)

Ⓑ沿岸荷役の機械化が、夫々の作業でバランスのとれた結合を示していない。沿岸荷役作業の標準化が必要である。

さて、この作業分析と密接に関連して労働時間の制度と実態が具体的調査の裏付で分析検討されている。(特に実態調査は刻明に行なわれ、港湾労働という特異な労働を対象としてその実態を余すところなく把握している点は極めて貴重な成果である。)

なお、港湾労働における特異性の一つと挙げられる波動性と労働日との関係、艀労働の労働時間分析は、この面における当面の具体的対策に重要な足掛りを提供している。

港湾労働における制度的な特殊な内容をもつ長時間労働、これが与える生産能率の阻害等の問題は、港湾運送の諸企業の有機的結合を密にすることによって改善されるであろうと結論されている。

労働日・労働時間の分析につづいて、賃金の実態分析が行なわれている。特異な賃金形態を内包する港湾労働賃金の実態を明らかにし、広く賃金問題の解明にとって未開拓の分野の究明の足掛りを与えている。

このなかで特に注目されるのは、港湾運送事業の運賃料金と賃金の関係についてふれている点である。

「公示料金(荷主および船主の経済的優位性によって確定料金もしばしば割引されている。)の原価構成上の人件費が、港湾労働者の賃金の上限を制約する現行制度は、結果として労働者の長時間労働と無理な就労をもたらし、これが、労働移動と、日雇依存のより一層の増加を誘発する」(191頁)ことを指摘し、機械化や、労働条件の整備拡充を軸とする能率的な港湾経済活動を展開するため、運賃料金に対する国の思い切った施策の必要を訴えている。

港湾労働が内包する諸矛盾が具体的に露呈するものの一つに労働災害がある。著者

はこの点を焦点から外す筈もなく、緻密な検討を加えている。

その結論として、港湾労働では「労働の態様は変動し、自律的作業計画にしたがって荷役が行なわれないという性格的従属性が労働災害の発生原因に大きな影響を与えている。」「近年災害防止対策の技術的側面について、その関心と高まりと共に、徹底した活動がなされているが横浜、名古屋、神戸、大阪の各主要港では、前年対比災害度数率は横這が逆に増加している。これは港湾労働災害防止策につき、今後の労働安全管理の対象をより広範囲に、港湾労働の制度的構造的側面について改善する方向に意を用いるべき」（224頁）であるとし、港湾労働災害は「荷主、船舶運航業者、一般港湾運送事業者のほか、港湾運送関係者の理解と協力がない限り、労働関係の範囲で改善しがたい内容をもっている」（225頁）としている。

次に「日雇労働および労働の需給関係」ならびに港湾労働者の生活構造等についてふれている。これらも貴重な分析であるが紙幅の都合もあって内容紹介を省略する。

以上、主な部分の紹介をしたが、このような詳細な実証的分析による諸問題の摘出の後で、その解決の具体的方向と展望を第8章で行なっている。

著者の問題意識である近代的な港湾労働諸関係の確立は、業態構造の変革と密接に関連している。すなわち、「港湾労働の問題点の多くは、雇用関係を決定する制度的なものではなく、作業の段階的請負を前提として存立する港運業の構造的形態にある」（283頁）としている。

「港湾荷役は系列関係を中心に段階的な下請制度によって行なわれ、この段階的請負契約は雇用と請負との混合したもので、雇用における監督命令権と請負における指図権とが入りまじっている。」(286頁）したがって、「港湾産業の発展段階に対応する労働関係は、これを規定する契約関係、つまり下請制度の否定から発足しなければならない。このためには、港湾運送を一貫して遂行し得るまでに、荷役作業会社の経営規模の拡大と強固なものへ育成しなければならない」(287頁）と港運業における重層的な下請構造の廃絶と業界の再編成に関する重大な提言をしている。

次に著者は、港湾労働における基本的問題として雇用の安定の策定をあげ、その解決の方向を示す。

すなわち、わが国、国民経済の発展段階における産業規模の拡大と産業構造のいちじるしい変化のなかで、港湾の生産諸関係の再編成が必要である。このために、第1

に港湾特有な荷役需要の月間波動性を解消する関係者の努力から出発し、労働者の計画雇用を現実のものとして近代的港湾秩序を確立しなければならない。第2に港湾運送事業の近代化について改善が必要である。現行の下請系列関係は、下請契約面、作業遂行過程でも矛盾と非合理性を含んでいる。このため、あらたに、船内荷役・沿岸荷役、艀運送と港湾運送を一貫して遂行する現業企業の育成が計られなければならず、このため、港湾荷役料率の改善もまた必要である。またこの現業企業体は港湾施設に対応した荷役の効率化のための機械化や、艀、曳船等を整備拡充して能率的な港湾運送機能を発揮することになろうと主張している。

「近代的な経営のもとにおける近代的な雇用関係は、当然に職業教育や技能訓練によって労働災害を減少させ、賃金を中心とする労働条件を改善し、労働生産性を向上させる」(292頁) であろう。「これらを目的とした港湾全体の経営は、必然的に統一的な管理運営機構を必要とし、港湾の総合的秩序を確立して民主的運営の方向を確定するだろうとの展望を行なっている。また、この発想の実現のため、港湾管理運営の経営を目的とする資本の導入とその形成のため、国・公共団体は再び計画される港湾整備5カ年計画のなかで、改めて検討する必要がある」(292頁) と提言している。

著者は港湾労働に関する問題点の多くはこのような制度的かつ構造改革を前提とする広い視角からはじめて抜本的解決が期待されることを強調してむすびとしている。

3, むすび

「港湾労働の構造と変動」について、その問題意識と具体的な究明手続き、内容をみた。

港湾労働という比較的社会の底辺の問題として置き去られた分野に、かくも詳細にわたる究明のメスを揮い、その問題点を港湾運送企業の構造のなかに把える分析視角とその態度に改めて敬意を表するものである。

戦後労働問題の分野に実証的な調査研究方法が導入され、その成果はわが国における労働問題に関連する研究領域の発展を促進した。

この紹介する著書はたんに港湾労働関係の限られた範囲を超えてわが国労働問題の研究の分野での空白を埋める貴重な業績と思われる。停滞的過剰人口の大量的存在を背景に伝統的に役成された前期性の残滓を内包する港湾における労働関係の変化の実態とその進路とを明らかにすることは、港湾労働者、港運企業者その他関連するもの

にとって重要なばかりでなく、労働問題追究における概念の整序と新な発展に不可欠の領域でもあろう。

また港湾労働の諸問題はかなり根深いところにその源がある。その究明には多岐的な分析が必要である。この著書はそのワンステップでもあり、未開拓の分野に投じた石は今後の研究にとって多岐的な波紋と示唆を与えている。

紹介者の今後の研究視点や願望などを加えて本当の蛇足に終るのであるが、最後に若干の思いつくままを書くこととしよう。

港湾労働の遅れた労働関係の展開は、港湾運送業の従属的な企業の地位に原因することが少なくない。独占荷主・船会社—乙仲—倉庫—ステベ（ステベもさらに重層的下請関係を内包している。)の序列による港運業の従属的地位が港湾労働の非近代性と密接に関連している。著者の視野もこの点に向い、この関係より発する具体的問題を指摘し、特に下請制度の否定と荷役作業会社の経営規模の拡大を提言している。経営規模の拡大は流通部門の機能の包摂拡大を含むものであれば妥当な提言といえよう。しかし、重層的な下請構造が高度成長経済のなかでどのような矛盾となって現われているかの具体的究明が必要なのではなかろうか。港湾運送業をめぐる業態の仕組み・構造の骨格を明瞭に知り得、この内容が確固としたものだけに貪欲に次の段階の分析を希望したくなる。重層的な下請構造といった企業構造では、その矛盾の現われ方にも企業別階層性が予測される。この実態とその改変の方向の究明を今後に望みたい。（例えば荷役量・質、ならびにその波動実態の階層分析など……）また、荷主、船会社とステベの関係におげる変化・矛盾点の解明なども加わろう。これらの究明によって、港運企業今後の在り方の具体的展望が開けるものと思われる。

作業分析、労働時間、賃金、労働災害、労働力需給実態ならびに労働者の生活構造等におよぶ具体的労働面における分析は、前項でふれたように精密な実態調査と資料整備によってその問題点が摘出され、明解な対策に関する提言がなされている。具体的な実態を基礎にしているだけに、諸種の提言には迫力があり啓蒙されることが極めて大きい。労働における諸問題も帰するところ港湾業の従属的地位とその下請構造に原因する点が強調されている。この労働における問題も企業別に格差をもち、重層的下請構造の底辺へすべてのしわよせが強く現われると思われる。この不均等的な現われ方の実態の究明が今後必要となるのではなかろうか。

港湾労働における日雇を主とする不安定雇用の比重の大きい実態の原因を荷役波動性に主としておいている。この点は、ただに労働力の需要側面の分析だけに終り得ない。労働力の供給源である都市停滞層の堆積がどのようなメカニズムで構成され、港運企業がその労働力の集積過程でどんな地位にあるのかといった本来的な構造的視点に立つ分析も要しよう。

港湾労働にとって欠き得ないことに荷役波動性の問題がある。この波動性の企業階層別の実態とその創出要因の分析（景気変動と関連させつつ、流通過程における創出要因の摘出など）を期待したい。この分析が企業の機能を含めた拡大の必要と具体的に結びつこう。

港湾労働のかかわる非近代的実態と諸矛盾は単にその労働者にとっての問題ばかりでなく、資本にとってもマイナスにしか作用しない。この港湾労働の遅れた現実（この書で明解にその実態が示されている）は、いわば独占資本主義段階における矛盾の典形的な形態ともいえようし、国家を先頭とする諸対策が構ぜられ、それへの期待が一部でも持たれよう。しかし、実際に非近代的な労働関係を廃絶し、近代的な労働関係を存立させるその大きな力は、その労働者の主体的条件に属するものと思われる。港湾における重層的な下請構造といった仕組みのなかにおける前期性の残滓を含む労働関係とそれを構成する労働力の内容とその組織化動向・運動の形態の分析が企業階層別に行なわれる必要があろう。（労働者の生活構造と意識については実態調査による考察がある。しかし、労働運動の考察はその組織化の概要についての資料が集録されているだけである。）港湾労働法の設定をめぐる労働運動の動きその他、港湾労働の変革における労働運動の役割は大きい。港湾労働の近代化を考える場合、この点の考察が重要となろう。近代的な雇用関係は単に企業の努力だけで召来されるものではないと思われる。

以上本当に蛇足を加えた。しかし、これは港湾労働について若干の考察を行なったものとして、この著によってさらに多岐的な視野を深めた結果、自己のなし得なかった点も併せ今後に期待するところを述べる必要を感じたからである。

港湾労働の研究がこの考察をはじめとした実証的研究へと向い、その前進がなされている時、さらにこの発展をねがう故に敢えて拙ふれたものである。

ともあれ、この「港湾労働の構造と変動は」含蓄の多い研究成果である。この研究

の上にさらに研究の前進がなされていくであろう。港湾関係者ばかりでなく、労働問題の研究分野をはじめその他広く一般に読まれることを願わずにはいられない。

未開拓の分野に輝々しい業績をきずいた著者に対し心からなる敬意を重ねて表すると共に今後の研究の一層の発展を期待して筆を擱く。

(1965.9)

(A5判　359頁、昭和39年11月20日発行
定　価　1,800円
発行所　海文堂（東京都千代田区神田神保町2の48）)

宮崎茂一著『港湾計画』

川崎芳一
（運輸省港湾局）

1　著者宮崎氏は、運輸省港湾局において、主として港湾計画の実務に長くたずさわり、現に第三港湾建設局長と云う要職にあり、港湾計画の第一任者である。また氏は経済企画庁総合計画局に一時奉職され、単に港湾のみならず、建設交通部門一般の経済計画を手がけられた。国民経済全体に占める道路、鉄道、港湾などの社会資本の規模のあり方に関して当時氏が考案した巨視的投資論は今月においても極めて深い意義をもっている。

このように、氏は単に、土木工学的な港湾の専門家ではなく、広く国民経済に占める社会資本の役割及び交通経済における港湾の位置といった広い視野に立脚した総合的な意味での真の港湾計画の権威者である。しかも氏が長く第一線の実務的な仕事にたずさわってきたため、その理論は豊富な経験に裏付けられており、抽象的な理論展開にはとても期待できない力強さが感じられる。この点が氏の港湾計画論のなによりの強みとなっている。

氏の港湾計画のこの特色、すなわち広い視野に立脚していること、及び多年の経験に裏付けされた理論展開であることが、同時に本書の特色である。また著述の仕方も平易であり、肩のこるような難解な単語はほとんどみあたらない、親しみのもてる文章である。

2　港湾計画に関する文献に秀れたものが少なくはない。しかしながら、その多くは土木工学的な点に力点が置かれているものである。このことは、港湾の適正な計画の必要性を先ず第一に肌身で感じるのが土木技術者であったところから、やむをえなかったばかりではなく、むしろそれなりの意義があったわけであり、現にその意義を有している。しかし、それがあまりにも強調されているため、港湾の持つ経済的な意義に関しては抽象的にふれるに過ぎなかった。また記述の内容も港湾全体の計画というよりもむしろ施設単位の計画論に終ったものが多い。

また、港湾を経済的な側面からとられ、また交通論的な観点から把握した類書もな

いわけではない。しかし、それらはあまりにも抽象的な理論展開で、およそ現実問題を処理するに応用できないものや、あるいは極めて基本的なものの考え方を羅列したに過ぎないものであったり、それに続くべき応用編の欠けているものであったりするのが現状である。念のために附言しておくが、これらの文献が全く意味がないわけではない。港湾の計画を冷静に考えるに際して、少なからず役立つとともに、現実には応用しがたい理論ではあるが、その進む方向を指すものとしては意義がないわけではない。ただ、あまりにも港湾計画の全プロセスの極く第一歩にすぎず、それから先きの肝心の応用編まで程遠いところでストップしているため、港湾計画の文献としての意義が大きく割引きされているわけである。

3　以上概述した既存の文献と比較して本書は広い視野から、しかも現実的な理論展開を試みており、その意味で特異な存在となろう、その内容は

第1章　総論

第2章　海上輸送の動向

第3章　全国港湾整備計画

第4章　各港の港湾計画

第5章　広域的港湾計画

の5章からなっている。

第一章総論では、①港湾計画の意味づけ及びこの意味づけから見た、②わが国港湾関係法律の解説、ならびに③計画の目的と必要性にふれている。

総論において著者は、港湾計画について種々の考え方を述べたあと続けて『港湾事業に対する投資計画と考えた方がよい、つまり、どの程度の資金を港湾事業に投資すべきであるか、またその投資のあり方はどうあるべきか、どんな性格の港に対して、どのような目的で、どの程度の資金を確保すべきであるか。…………識者によっては、このような計画を〃全国港湾整備計画〃として、前述の狭義の港湾計画と明確に分離して考えるむきもある。しかし私は後述するように、この両者の中間的性格の計画も出てきているので、この二つだけを計画として確然と分けることには賛成しない。本書はむしろこのような新しい概念の港湾計画に相当な力点を置いて書く。……』と述べており、新しい計画の考え方の必要性を力説し、関係法律もこのような観点から面白く解説している。

またわが国の港湾の現実を『……したがって、港湾管理者が計画をたてても、この運輸省の立案する整備計画に組入れられない限り実際は不可能である。実現に移されない計画は絵に書いた餅と同様無意味である。……』とわが国の港湾整備の現実の姿をもののみごとに云っている

第2章海上輸送の動向では①国内輸送に占める海運の役割、②外航海運の動向、及び③船舶の近代化、専門化、大型化にふれている。

第3章全国港湾整備計画においては、①全国的な経済計画との関連、②港湾資産の推計、及び具体例として③港湾整備5ヶ年計画の内容を述べている。ここでは具体的に、国民所得倍増計画及びそれに伴なって作成した港湾整備5ヶ年計画を取り上げ、国の経済計画と港湾整備の関係、その作成方法を評述している。国民経済の動き関連ずけて社会資本の投資規模を研究する上で一読を進めたいところである。

第4章各港の港湾計画では、従来の類書とほぼ同様の事項が取扱われているが、その観点はあくまでも国民経済的な立場である。

たとえば、施設計画の考え方という一項を設けて、その中で『一般的に、貨物量と投資額という関係からみれば、貨物量の増加に対応する投資は、新規投資として屯当り1,000円程度を考えればよい。』と、その考え方を具体的に述べているが、このような態度は港湾を論じるものがたえず念頭におくべきことであろう。

同様のことが防波堤計画以下すべての事項にうかがわれ、しかも具体的にわかりやすく書かれている。

第5章広域的港湾計画では、東京湾における港湾計画を例に引き、その考え方、計画手法を述べているが、広域港湾の考え方は近年とみに重要性を帯びてきているので一読を進めたい。

この他、附録として3編ばかりつけ加えられているが、なかでも附録1の『港湾資産の推計について』は著者の考案した『社会資本に対する投資額の巨視的決定法』の基礎となったものであって力作である。また附録2の『アメリカの交通と港湾事情』も米国における交通問題を知る上で適当な文章である。また附録3の『印度パラディープ港の開発計画』も著者の考え方をより一層具体的に把握する上で一読すすめたいものである。

以上極く簡単に、本書の内容、その特色にふれたが、冒頭にも述べたように、力作

であり、単に港湾に関心あるもののみならず、少なくとも社会資本のあり方に関して興味ある方々に是非とも一読されるに値する名著であると思う。

（海文堂発行　1964年　1,000円）

P. C. Omtvedt; Report on the Profitability of Port Investments.

中　西　睦（ちかし）
（早稲田大学）

本報告書は、ノルウェー船主協会の Petter. C. Omtvedt 氏によって1963年オスローで発表されたもので、O. E. C. D. 海運委員会1963年年次報告書においても高く評価きれている報告書である。

1951年、O. E. E. C. 理事会は、海運委員会の提議にもとづき、

(1) 世界海運の増大しつつある輸送力を確保し、船舶の一層の効果的使用を図るため、それぞれの領土内の港湾における船舶の回転率を高めるため、できる限りの措置を講ずべきこと。

(2) 船舶の回転率の低い原因を除去するための措置が必要なことを、国連の当該機関の代表に指示し、非加盟国の注意を喚起すること。

という二つの事項につき加盟諸国に勧告を行なったのであった。この線に従って、ノルウェー船主協会が行った研究がこの報告書である。

「港湾投資の収益性に関する報告書」というこの題名が示すように、本報告書は、戦後、船舶のより大型化、より高速化、より経済的運用化にもとづく、戦後の造船および推進技術における現実の非常な進歩に比して、拡大しつつある世界貿易の新しい条件へ、港湾施設を適合する努力がはなはだ不充分であることを指適し、さらに、海上輸送組織（就航能力を持つ船舶、港湾、内陸輸送）の調和と経済性を協調して、現在における一番の隘路である、港湾の最適投資点を計量的に把握しようと努力している。

本報告書は、序章を加え4章、227 頁からなっているが、研究分析の新しさと有効性は、戦後数多く出た港湾関係論文の中でも類を見ない示唆と含蓄をもったものである。以下本報告書の内容を目次を追って簡単に紹介してみよう。

「結論」と題する「はしがき」においてぱ、社会資本投資の対称として、港湾がい

づれの国においても重要であることをのべ、その投資の効果は投資に伴なう輸送費用の低減、いいかえれば、ひとつの経済社会から他の経済社会への経済的距離の減少する度合によって測定できると説明している。

また、輸送費用は長期的に見れば、すべて輸送された商品の消費者によって負担されるが、多くの場合ターミナル費用が一番大きい部分を占めるので、この費用（港では港費と貨物費、保管料）の節約、特に船舶の碇泊時間の短縮による船舶回転率の向上と、港湾関係諸費用の節約によってこの目的は一番達成されやすいとも述べている。そして、航洋輸送の投資の最良の機会は、一般的な交通量の需要に相対する港湾能力を確定する方法をうることによって見出されると結論している。この見方は、あくまで船主側よりのものであるが、港湾投資の最適点決定理論として、実に意味のある秀れた観察ということができよう。

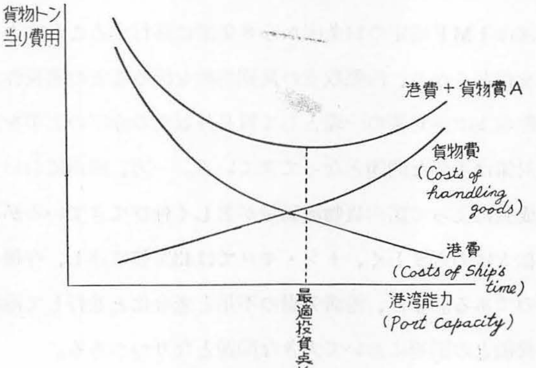
１章、「序章」においては、まづ、問題を提起し、続いて資本の配分、貿易の変動するパターン、航洋輸送系の能力、港の費用の低減から利益を受けるのは誰か、報告書の大要など、本研究の一般的外部ならびに内部要因などについて説明している。

２章、「港湾の運営および管理の一般的分析」――系のシミュレーション――は、本報告書の中心を占め、数々の新しい見方と理論が展開されている。

まづ、港湾の直接利害関係当時者である輸送サービスの供給者、ならびに船舶所有者の利害は、一致しないものでなかろうかと疑問を提起し、その疑問を理論づけようとしている。すなわち、船舶所有者が運航する船舶の回転率を増大するため、滞船のない港湾設備、能力と効率を要求するのに対して、港湾所有者は、投下資本が最大の収益性をもたらすよう要求する。それゆえ、港湾所有者は貨物の流れが一定の場合、設備の可能な最高の利用に関心を持ち、もし貨物の流れに対して設備のバランスが取れている場合、新しい設備投資を渋るであろう。これはかかる投資が結果として設備使用の度合を少くする懸念があるからである。万一貨物流通量が増加するようなことがあっても、利益追求所有者ならば、もっぱら同じ割合でのみ資本投下を増やすことに関心を持つであろう。その結果、港湾当事者は、船舶の平均到着隻数と必要最大能力の中間に適合する設備投資を行なおうとするであろうし、船舶所有者は港湾の必要最大能力（船舶出入ピーク時に必要な能力）をうる投資を求め、両者の間には利害の衝点が起るであろう。しかし、輸送サービスの消費者のただひとつの関心事は、輸送

総費用の可能な最低のものをうることであり、最っとも広い意味で消費者といえる国家の関心も、当然の事ながら船舶と港湾設備施設間の費用均衡の最適条件を求めて、もっとも低い輸送費用をえようとするであろう。これこそまた本研究の主眼とするところであると述べている。

この輸送総費用の可能な最低点をうるため、港湾における物的流通費（ターミナル費用）の貨物トン当り費用と港湾能力の関連図を画き、トン当り費用の最底点における港湾能力が、港湾投資最適点であると結論している。



上図は港湾能力と港湾経費の関連図であるが、港費は右下り、貨物費は右上りの曲線になることがわかる。曲線Aは港費と貨物費の和であり、この曲線において貨物トン当り費用の最底点になる点における港湾能力が、その港湾の最適投資点になるというのである。ただし、この図は貨物流動量を一定とした場合である。しかし、ひとつには、貨物流動量を一定にすることはできないし、二つには、港湾能力を増すことによって、船ごみによって失っていた貨物量を回復するだろうし、三つには、港湾能率の上昇によって貨率の上昇によって貨物流動量が増大するであろう。それゆえKは右に移動する。港湾の開発投資は、たとえ貨物取扱い費用の上昇を意味しても、貨物量の上昇が港費の減少より小さいならば、港湾施設能力の開発投資をしてはならないという根拠はないのである。ただし、他に更によい代替的投資分野がなく、投資資金の不足が充分に利益率に反映することを条件とすると言っている。

Omtvedt 氏は、以上述べてきた理論を頭の中に入れ、数港の実態調査を中心に計量的に把握するため、実に綿密なオペレーション・リサーチを行い、数多くの実験式

を作り出している。たとえば港湾管理のシミュレーション、交通パターンのシミュレーション、定期船・不定期船の碇泊中の費用の数式化、滞船関連式、荷役能率など数多くの有益な分析と数式化が行われている。

3章では、「テストケース、データーおよび結果」と題し、実態調査を行ったナイジェリヤの Harcoust 港、インドの Cochin 港とノルウェーの Oslo 港に対して、2章で求めたオペレーション・リサーチの手法と数式を適用して、その成果結論を出している。

昭和36年の船ごみ以来、港湾の重要性が国民一般に改めて再認識され、さらに昨年4月からわが国はＩＭＦ協定の14条国から８条国に移行することによって、為替制限を廃棄せざるを得なくなり、国際収支の長期均衡を図ることの重要性が強調されてきた。中でも国際収支改善対策の一環として貿易外収支の赤字の大半を占める海運収支、特に港湾収支対策は主要な問題となってきている。一方、国内においては、素晴らしい経済の高度成長によって国内貨物流動量が著しく伸びてきているが、中でも国内海運のシェヤー拡大はめざましく、トン・キロでは43％強に達し、今後もその増大が期待されているのである。また、港湾労働の不足と老令化と並行して港湾効率の減退が、港湾施設設備機能との関連において大きな問題となりつつある。

このため、政府ならびに港湾管理者は、港湾５ヶ年計画によって、鋭意港湾の能力不足を充足して、港湾流通貨物の増大ならびに船舶の回転率を増大するため、日夜努力を続けているのであるが、港湾投資財源、特に社会資本の不足は大きな隘路となっている。

このようなとき、本報告書は、港湾投資の最適点を決定するための理論形成に、また港湾実態調査の手法発見のために、非常に貴重な資料と理論を提供するものである。しかし、わが国港湾に適用する場合には、わが国港湾投資の特殊式性格、港湾管理経営の実際を考慮に入れて、注意深く修正した後用いなければならない。

(Petter C. Omtvedt,
M. A., Oslo, 1936)

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 Committe 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に思われる。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、下記のような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

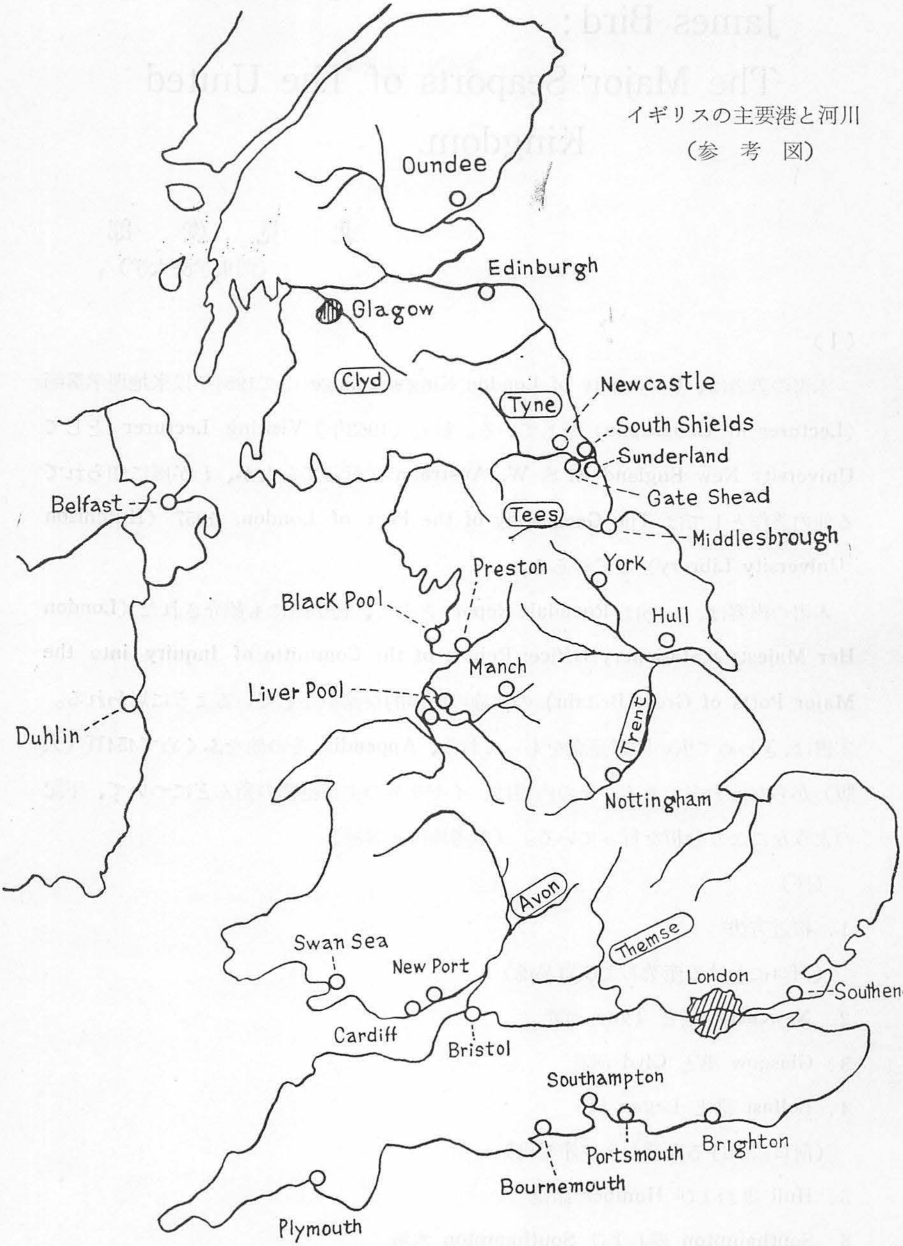
（河口における商業および産業港）

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 港木域としての 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、アジアにみられる単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つとめている。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いる。

（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しながら、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、Southanpton 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 河のもっている役割が 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) などがのべられている。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大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、本書の焦点をみることにしたいと思う。

著者は、本書のまとめとしてイギリス主要港湾の綜括を、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、実証的なうなずけをもち、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っ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 に特別のパタンは考えられないとし、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。その他ポーチャーヂの点、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

をもうらずけて、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、陸送の雑踏か輸出をおくらせ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に。」(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 Bock の例)、さらに、検数、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 Industy）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であるので、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 Authrity は、管理上 Conservancy Authrity（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 Efficency 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、新しいバースを考えねばならない。さらに、港湾にかかわ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 Authrity 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巾も広く、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劃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ぜざるを得ない。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に思われる。

綜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礎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もある。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のべたように、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ろう。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あ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、Rochdael 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れ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きらいがある。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 Efficency Committee の重要性が全体を貫ぬく問題性でもあり、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もよいのであろうか。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臓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)

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) 学会報告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。

4. 総 会

第 15 条 総会 総会は本学会の最高機関とし、年1回定期的に開催する。

会長が必要と認めるときあるいは会員過半数の要望があるときは、臨時総会を開催することが出来る。

総会は会長が招集する。

第 16 条 議案 総会の議案は前も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) 学会年報の発行その他理事会において委任された事項

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

7. 顧問及び参与

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

8. 会　　　計

第 24 条　会費　本学会の会費を次のように定める。

(1) 正会員の会費　　年額1千円（一率）

(2) 賛助会員の会費　　年額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

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)
〃	伊 坂 市 助	(関東学院大学)
〃	上 原 轍三郎	(北海学園大学)
〃	植 村 福 七	(香 川 大 学)
〃	岡 野 鑑 記	(神奈川大学)
〃	奥 村 武 正	(東京都港湾局)
〃	加賀美 文 一	(横浜経済同友会)
〃	加 地 照 義	(神 戸 商 大)
〃	越 村 信三郎	(横浜国立大学)
〃	四方田 耕 三	(神戸市港湾局)
〃	佐々木 誠 治	(神 戸 大 学)
〃	佐 波 宣 平	(京 都 大 学)
〃	酒 井 正三郎	(名古屋大学)
〃	柴 田 銀次郎	(関 西 大 学)
〃	白 山 源三郎	(関東学院大学)
〃	鈴 木 要 二	(清水市前市会)
〃	左右田 俊 夫	(神奈川県経済調査会)
〃	高 見 玄一郎	(港湾経済研究所)
〃	田 中 文 信	(富 山 大 学)
〃	富 永 祐 治	(大阪市立大学)
〃	土 橋 宣 夫	(横浜市港湾局)
〃	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)
〃	橋 本 英 三	(名 城 大 学)
〃	原 田 三 郎	(東 北 大 学)
〃	松 浦 茂 治	(大 分 大 学)
〃	松 本 一 郎	(新日本汽船)

〃	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)
〃	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)
〃	小島昌太郎	(桃山大学)
〃	斎藤武雄	(神奈川大学)
〃	住田正二	(運輸省船員局)
〃	高村忠也	(神戸大学)
〃	土井智喜	(日本船主協会内海運研究所)
〃	中西　睦	(早稲田大学)
〃	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)
〃	柾　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)
〃	山本泰督	(神戸大学)
〃	米田富士雄	(日本船主協会)
監査	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3回年次大会について

昭和39年11月25、26、27日の3日間に亘り、第3回年次大会が神戸市港湾局のご尽力によって開かれた。同大会のプログラム、ならびびに研究報告会の様子は次のようであった。

大会プログラム

（日・時）	（各　　会）	（会　場）
（第1日） 11月25日（水） P.M 4.30より	理事・役員会	神戸市役所9階、オリエンタルにて
（第2日） 11月26日（木） A.M 9.30より	研究報告会（A.M 9.30より） （神戸市長・原口忠次郎氏特別講演『瀬戸内海について』をふくむ 総　　会 記念撮影 懇 親 会（P.M 6.30より）	相楽園会館にて （上同） （上同） 新オリエンタルホテルにて
（第3日） 11月27日（金） A.M10.00より	神戸港見学会	集合場所 中央突提の船客待合所にて

研究報告会プログラム

11月26日　A.M.9.30より……………………………（司会）是　常　福　治

各位報告時間25分、質問5分

開　会　の　辞…………………………………………（会長）矢　野　　剛

特別講演

「瀬戸内海について」……………………………（神戸市長）原　口　忠次郎

A.M 10.30～11.30

（下記報告会午前の部内に行なわれる）

（午前の部）（A.M 9.30より）

共通論題（経済発展における港湾経営の諸問題……（司会）伊　坂　市　助

(1)　港湾経営の理念と問題性………………（関東学院大学）北　見　俊　郎

(2)　港湾財政はいかにあるべきか…………（大阪市港湾局）松　宮　　　斌

(3)　港湾における直接収入に関する調査報告…（関西大学）柴　田　銀次郎

(4)　共通討論（約30分）………………（司会）………………岡　庭　　　博

昼　　食　　　P.M 1.00より　2.00まで

（午後の部）　P.M 2.00より（各位報告時間30分　質問10分）

自由論題……………………………（司会）………………野　村　寅三郎

(1)　港湾機能の内陸への拡大とその性格…（東京都港湾局）今　野　修　平

(2)　港湾資産評価の問題点……………（日本女子経済短大）杉　沢　新　一

（司会）……………加　地　照　義

(3)　海運国際収支改善と港湾経費の関連性…（早稲田大学）中　西　　　睦

(4)　港湾の類型……………………………（神戸大学）佐々木　誠　治

閉会の辞……………………………………（副会長）白　山　源三郎

なお、総会においては、新たに正会員33名、賛助会員８名が正式に入会された。懇親会においては四方田神戸局長の司会で、多数の来賓もまじえ、席上、欧米港湾、海運事情視察よりかえられた松本、伊坂、高見の各氏会員の視察談が披露された。常時大会の各会出席者は60余名をこえ、次回第４回年次大会は名古屋港において行なわれる旨発表された。

2.　運輸省委託研究調査について

昨年にひきつづき、昭和40年度にも、運輸省港湾局よりの下記による委託研究が行なわれている。（　）内氏名は研究調査担当者を示す。

(1)　港湾の地域経済に及ぼす効果にかんする調査

（伊坂市助、山口辰夫、久保村隆祐、河西稔）

(2)　港湾投資の地域開発に及ぼす効果に関する調査（矢野　剛、中西　睦、杉沢新一、岡田　清）

(3)　なお、昭和39年度分までの委託研究にて提出した報告書は次のとおりである。

・港湾投資と地域経済（Ａ５版 295頁）。

・港湾のもたらす経済的利益の分析（A 5版 120頁）。

・公共埠頭の公共性（A 5版　25頁）。

（以上は昭和38年度分）

・港湾投資の地域開発におよぼす効果に関する調査報告書（A 5版 294頁）。

・同上別冊資料篇（A 5版 527頁）。

・港湾の経済効果に関する調査報告書（A 5版 154頁）。

3. 理事・役員会・大会準備会開催状況

（昨年度大会後、本年9月まで下記のように理事・役員会がもたれた。（　）内はその内容事項を示す。（尚これは、直接事務局が関係したもののみを示す。）

(1) 昭和40年3月6日（於、横浜）

（決算報告、予算案の件、第3回大会終了後の処理の件、年報配布事情、委託研究の件、昭和40年度事業計画の件。）

(2) 昭和40年3月22日（於、名古屋）

（予算、決算、その他の諸報告事項、委託研究の件、昭和40年度事業計画の件、大会準備の件）

(3) 昭和40年5月28日（於、横浜）

（名古屋港管理組合より一木氏をむかえ、大会準備の件）

(4) 昭和40年6月12日（於、横浜）

（大会準備の件、名古屋地区大会準備会の事情を中心にして、年報の件、委託研究の件、その他）

(5) 昭和40年9月6日（於横浜）

大会準備の件、——名古屋港管理組合より野々部、石黒氏をむかえて、とくに大会準備の具体的な詳細について——

4. 学会事務局の資料整備状況

学会が従来入手した文献資料を中心にし、また各位の寄贈されたものを併せ、またできれば予算の許す範囲において、事務局は港湾関係の文献資料を少しでも整備し、会員の便に供しうるよう努めている。なお一方会員その他よりの寄贈をも念じているので、大方のご協力をも願う次第である。目下のところ、その整備状況はささやかなものであるが、これの充実とあいまって会員のご希望にそえるようにした

いとのぞんでいる。

昭和40年9月現在の資料目録を示すと次のようである。（ ）内氏名はその資料の寄贈者を示す。

（単行本）

海運系新論集刊行会編「海運と港湾の新しい発展のために」（伊坂氏寄贈）

喜多村昌次郎著「港湾労働の構造と変動」（喜多村氏寄贈）

矢野　剛著「港湾経済の研究」（矢野氏寄贈）

北見俊郎著「国民経済と港湾」（北見氏寄贈）

岡庭　博著「海運産業構造の研究」

北見俊郎著「アジア経済の発展と港湾」

（資　料）

運輸省港湾局「港湾投資と地域経済」

〃　　　　「工業立地と港湾」

〃　　　　「工業港建設による工業開発と地域開発」

日本港湾経済学会「公共埠頭の公共性」

柴田銀次郎「港湾労働問題の焦点」（柴田氏寄贈）

高見玄一郎著「世界の港湾」(1)（高見氏寄贈）

佐々木誠治「港湾の類型」（佐々木氏寄贈）

北見俊郎「地域開発と港湾」

運輸省港湾局「港湾のもたらす経済的利益の分析」

〃　　　　「港湾構造物の耐用年数」（北見氏寄贈）

北見ゼミ著「経済発展と港湾の諸問題」(1)（北見ゼミ寄贈）

〃　　「　〃　〃　」(2)（　〃　）

北見俊郎「経済発展における『港湾研究』の方法論的考察」（北見氏寄贈）

横浜市「横浜港便覧」（横浜市寄贈）

運輸省港湾局「港湾投資の地域開発に及ぼす効果に関する調査報告書」

〃　「臨海工業地帯における土地利用および発生貨物量に関する調査」

〃　「大規模地方開発都市における港湾整備のあり方に関する調査報告書」

〃　「港湾投資の地域開発に及ぼす効果に関する調査報告書（資料編）」

日本港湾経済学会「港湾の経済効果に関する調査報告書」

（雑　誌）

東京都「東京港」（東京港運協会寄贈）

神奈川県「労働神奈川」

日本港湾協会「港　　湾」（40年１月以降）

4. その他

(1) 第３回総会以降、本年10月15日現在までのところ、入会申込者は正会員19名、賛助会員３名をかぞえている。これらの方々の入会については、正式には（２、３の退会希望者と共に）大会理事・役員会において決められるはずである。下記各位は入会申込希望者および退会届者を示す。

賛助会員

横浜市港湾局（代表者、土橋宣夫）新潟臨港海陸運送株式会社（代表者、大久保修次郎）伏木海陸運送株式会社（代表者、橘　直治）

正会員

秋山徹郎（横浜市従）池　　要（紐育航路運営・株）河西　稔（横浜市政調査会）蟹江　猛（名古屋港管理組合）久保村隆祐（横浜国立大学）日比野光伸（名古屋港管理組合）工藤和男（総理府）松木俊武（日本埠頭倉庫・株）宮地光之（本間船舶作業・株）森　光夫（函館大学）竹内良夫（経済企画庁）塚原博（慶応大学）山本　清（原田港湾作業・株）山口辰夫（横浜市立大学）犬飼護郎（三菱倉庫・株）菊地喜三治（三菱倉庫・株）大島藤太郎（中央大学）新宮志郎（長崎県立短大）大森秀雄（神奈川県労働部）

退会届

（賛助会員）川崎重工業株式会社、関東運輸株式会社

（正会員）木下　彰（東北大）

(2) かねてより、理事・役員会において本学会の日本学術会議事務局への（登録）が課題となっていたが、今春同事務局への前提的な連絡をし、次いで８月５日の「学協会の最近の活動状況調査について」本学会の内容の届出を行なった。

なお、ご参考までに同調査の趣旨をあげると次のようである。「日本学術会議では科学の向上発達を図るため、研究の連絡に力を注いでおり、中でも学術交流

の基礎となっている学会活動の充実について特に関心を払っております。

さて、このたび、本会議では内外の研究連絡の一端に資するため国内諸学協会の活動の現状について調査を行ない、これをとりまとめ「全国学協会総覧として刊行することにしました。つきましては……………本調査に御協力くださるようお願い申し上げます。……………この調査は文部省および科学技術庁と緊密な連絡のもとに行なわれるものであって、御回答いただいた事項については三者の間で相互に資料交換を行なって活用させていただく所存であります。」(後略)。

(3) 去る6月、イギリス港湾の「ロッチディール報告書」でわが国にも知られている。ロッチディール郷 (The Viscount Rochdale) がオーストラリアからの帰途わが国にたちよられた。在日中、運輸省をはじめ横浜、神戸港などの見学、その他の会合をもった。事務局より北見俊郎氏が出席し、とくに学会年報その他資料を提供し、その事情を説明すると共に、今後何らかの形で国際的な交流を計ることを約した。

(4) 本学会創設以来、各地区での部会活動がのぞまれており、今年度の予算には若干の部会活動費も計上されているが、現実にはまだ具体的にうごき出すまでにいっていない。昨年関東部会結成の集りがあり、北海道地区においてもその意向がみられたが、会員各位の多忙のためかまだその機熟さずの感がする。できれば、各地での主体的な部会活動の具体化がのぞまれる。さらに各地での部会結成の際には部会費の件もあるので事務局に御一報下さるよう念ずる。

(5) 事務局においては、たえず会員名簿の訂正を行なっているので、住所変更その他の場合にはできるだけ御連絡の頂けるように希望している。また、会員拡充についても、事務局に申込用紙その他若干の資料もあるので、会員各位の御協力の乞う次第でもある。その他、大会、年報などの学会諸般についての御意見、御希望などでもある場合、事務局へよせられることを期待している。

(6) 学会では、従来会員への研究資料の配布につとめてきたが、今後も予算の許すかぎりこれを行う予定である。したがって会員各位のうち、論文・資料等発表された場合には別刷等を実費にて購入させて頂くことができるよう前もってご連絡を下されば幸である。なお、寄贈して頂ければさらに幸である。

(7) 本年報編集委員は本年度より次の各氏が担当しているので、編集上の点につい

てご高説の頂けるよう乞う次第である。

今泉敬忠、山本泰督、中西睦、北見俊郎

会員業績リスト

注 (1) このリストは過去約1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収録したものである。

(2) 1964年度の「港湾経済研究」No. 2には、過去約10年の同上を収録してある。

(3) 会員中、海外出張その他の理由でアンケートの得らそなかった者についてはふくまれていない。

(4) リスト中「区分」の文字は大体、著書、訳書、論文、資料、書評、紹介などの別を示す。

会員業績アンケート集計

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
米花　稔	論文	地域開発へのマネジメント的接近	「地域開発」高瀬萩太郎編	1965
	〃	瀬戸内開発のビジョン	市政	1964. 7
	〃	近圏整備の課題	都市問題研究	1964. 1
	〃	近圏整備の問題点	市政	1965. 7
古川　哲次郎	〃	各国港湾に於ける港費の比較研究	海外海事研究 No. 1	1964. 7
	〃	各産業に於ける企業の金利負担状況	〃 No. 2	1964. 10
	〃	クローズアップされた三国間輸送助成制度	海運No.440	1964. 5
	〃	仕組み船の問題	〃 No.443	1964. 8
	〃	自社船問題について	〃 No.444	1964. 9
	〃	スポット輸送対策	〃 No.446	1964. 11
	書評	港湾労働	〃 No.447	1964. 12
橋本　英三	論文	1962年改訂荷為替信用状統一規則と信用状取引	名城商学 No.14～49	1965. 5
和泉　雄三	〃	港湾における海上貨物輸送の史的概説	港湾労働	1964. 3
	〃	港運企業の史的分析	〃 No. 96	〃
	〃	トラック資本の現況分析	北海道労働研究	1964. 3
河越　重任	〃	アメリカ太平洋岸における港湾労使関係について	輸入食糧協議会報 No.194	1964. 11

氏　　名	区　分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
	〃	港湾労働の課題	港湾経済研究 No. 2	1964.11
	〃	豪州の港湾労働事情	輸入食糧協議会報 No.197	1965. 2
河村宜介	著書	京都市における観光事業の現状と将来	京都市観光局	1964. 3
	資料	枚方市観光診断報告書	枚方市	1965. 3
喜多村 昌太郎	著書	港湾労働の構造と変動	海文堂	1964.11
	論文	港湾労働法制化の回顧と展望	港湾	1965. 4
	〃	港湾労働近代化の過程	海運	1965. 9
北見俊郎	論文	経済発展における「港湾研究」の方法論的考察	同文館発行「海運と港湾の新しい発展のために」	1964.11
	〃	公共投資と港湾	「港湾経済研究」 No. 2	1964.11
	〃	港湾における労働の生産性と問題点	「海運」 No.446	1964.11
	〃	港湾経済学体系・試論	「港湾」 Vol. 41 No.12	1964.12
	〃	経済発展における港湾の役割と問題点	経済政策学会年報 No. 12	1965. 5
	〃	工業化と港湾（上）―その資本主義的性格―	「経済系」 No. 65	1965. 6
	〃	港湾輸送体系の近代化(上)―港湾運送業の経営的試論―	「海運」 No.454	1965. 7
	〃	同上　（下）	「海運」 No.455	1965. 8
	〃	港湾都市への構想（上）―港湾都市の基本的性格―	「港湾」 Vol. 42 No. 9	1965. 9
	資料	「港湾労働等対策審議会」の答申をめぐって	「労働神奈川」 No.193	1965. 1
	〃	「港湾のもたらす経済的利益の分析」	運輸省港湾局	1964. 3
	〃	「港湾投資の地域開発に及ぼす効果」（分担調査）	運輸省港湾局	1965. 3
	紹介	喜多村昌次郎「港湾労働の構造と変動」	「港湾」 Vol. 41 No. 8	1965.8
	〃	海運系新論集刊行会「海運と港湾の新しい発展のために」	「港湾」 Vol. 4 No. 8	1965.8
是常福治	紹介	ロス・アンゼルス港におけるバース優先割当制とふ頭料	港湾	1965.2

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
柾　幸雄	共著	現代の地理学（交通・通信・観光事業）	広文社	1963.4
	〃	都市と交通（都市と港湾）	有斐閣	1965.1
	論文	清水港要史	新しい海運と港湾の発展のために	1964.11
	〃	横浜の観光事業	経済と貿易	1964. 7
	〃	工業地域の形成と工業開発計画	横浜市立大学論叢	1964.12
	資料	下北臨海地区工業開発計画調査報告書	日本工業立地センター	1964. 2
	〃	川内市臨海地区工業開発計画調査報告書	〃	1965. 3
	〃	東京港物資流動調査報告書	〃	1965. 3
	〃	筑後・有明臨海地域工業開発計画調査報告書	〃	1964. 3
松浦茂治	論文	瀬戸市陶磁器業需要・市場（国内・国外）分析	瀬戸市開発計画調査報告	1964.12
松本一郎	〃	ロンドン港経営及び港湾労働	海運	1964.11
	〃	ロンドン港湾労務管理と其の問題	神戸港	1965. 4
	〃	ロッテルダム港の発展と港湾労働	日本船主協会月報	1964.10
	〃	欧州港湾労働事情概観	海運研究所報	1964.10
	〃	海運経営の回観と展望	外航労務協会叢書	1965. 1
	〃	ドイツ海運近況概観	海運	1965. 2
	〃	外国新興船主の経営及び収益	〃	1965. 2
	〃	国際荷役協調協会の活動	〃	1964. 9
宮崎茂一	著書	港湾計画	海文堂	1964.10
中西　睦	共著	海運と港湾の新しい発展のために	同文館	1964.11
	〃	海運国際収支特に港湾経費の分析	船主協会海運研究所	1965. 6
	論文	公共埠頭の公共性について	早稲田商学 No.173	1964. 5
	〃	海運の特殊費用研究 (1) oppartunity costs について	〃 174/175	1964. 9
	〃	イギリスにおける港湾諸料金の徴集制度と問題点	港湾経済学研究 No. 2	1964.11
	〃	海運の特殊費用研究 (2) out-of-pocketcostについて	交通学年報 1964	1964.10

氏　名	区　分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
	論　文	港湾経費の海運経営に占める位置と国際収支に及ぼす効果	船主協会月報 No. 9	1964. 9
	〃	港湾倉庫の現状と問題点	早稲田商学 No.178	1965. 3
	〃	流通過程におけるわが国港湾の役割	早大社研誌 Vol. 10 No. 2	1965. 5
	書　評	北見俊郎著「アジア経済の発展と港湾」	港湾経済研究 No. 2	1964. 11
	〃	天野　剛著「港湾経済の研究」	早稲田商学 No.179	1965. 4
岡庭　博	著　書	海運産業構造の研究	海　文　堂	1964. 11
	論　文	「日本海運における特殊政策と一般政策」	海　運	1965.
	〃	海運業の国際競争力	世界経済評論	1965. 4
	〃	海運業に現われた経営転換	大阪交通大学紀要	1964. 5
	〃	海運業の収益	海運と港湾の新しい発展のために	1964. 9
	〃	三光汽船発展史論	三光汽船34年論文集	1964. 9
	書　評	日本海運業の収益性	海運研究所報 No. 26	1964. 8
岡野鑑記	論　文	輸出振興と租税政策	経済貿易研究 Vol. 14 No. 2	1964. 4
	〃	イギリスの産業国有化	商経法論叢	1964. 9
	〃	国家経費の国民経済的機能論	経済貿易研究	1965. 3
岡田　清	〃	公企業の経済学的考察	運輸と経済	1965. 3
	共　著	港湾労働	北海道立総合経済研究所	1964. 3
及川　満	論　文	本道における港湾労働の諸問題	職業安定 No. 48	1961. 1
	〃	本道における冬期の雇用事情	経研時報 No. 5	1964. 1
	〃	北海道港運・企業・労働の現状	「職業安定」 No. 61	1963. 1
	〃	本道港湾労働対策の推進	職業安定予定 No. 71	1965. 6
酒井正三郎	〃	中京圏整備の課題	都市問題研究 Vol. 17 No.1	1965. 1
	〃	中部経済圏の圏域画定に関する調査研究	名古屋市調査報告書	1964. 3
桜井　正	〃	無包装による包装の合理化	新しい包装	1965. 5
杉沢新一	資　料	港湾投資と地域経済	国土産業経済 No. 11	1964. 11

氏　　名	区　分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
	論　文	港湾資産の推計と課題	富士論叢	1964. 11
	資　料	コスト解析（歯車工業）	日本中小企業指導センター	1965. 3
	〃	港湾投資の地域開発に及ぼす効果に関する調査報告書	運輸省港湾局	1965. 3
関谷義男	論　文	東京港における小型鋼船の荷役	港湾荷役No.6	1964. 11
	〃	東京都の内水路の利用問題	港　湾 No. 3	1965. 3
鷹取　稠	〃	わが国における最近の港湾計画の発展	商学集志 No. 34	1964. 10
	研究発表	交通の発展基準について	日大学術研究発表会	1964. 11
竹中竜雄	著　書	公益企業料金論	東洋経済新報社	1959.
	〃	大都市と公益事業	〃	1960.
	〃	公益企業の経営	日本経済新聞社	1963.
	論　文	行政と経営との交錯	年報行政研究 No. 8	1964. 9
	〃	公益企業の社会的責任	経営教室	1964. 3
	〃	インドの公企業の経営	神戸大、研究年報	1964. 9
	〃	インドの公共企業体の経営	国民経済雑誌	1964. 10
	〃	地方公営企業論	自活論集 No. 22	1964. 12
	〃	公営交通企業料金論	都市問題研究	1964. 12
寺谷武明	〃	野蒜築港論	交通学研究年報	1964. 10
	〃	海運国際収支と港湾経費	港　湾	1965. 2
	資　料	港湾のもたらす経済的利益の分析	運輸省港湾局	1964. 3
	書　評	北海道の港湾荷役労働	港湾経済研究	1964. 11
徳田欽次	共　著	港湾労働	港湾労働所収	1964. 3
	論　文	港湾運送業における労働力の需給実態	職業安定 No. 60	1963. 9
	〃	港湾運送業における労働力需給	北海道の港運企業労働の現状	1963. 3
	〃	港湾労働の現状と近代化	海　運No.446	1964. 11
	資　料	北海道の港湾荷役労働	北海道総研研究資料 No. 8	1963. 3
	〃	曲り角に来た港湾荷役労働	総研時報 No. 2	1963. 2
植村福七	論　文	地域開発と交通計画	交通学会年報	1964.

氏　　名	区　分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
	〃	地域学研究のすう勢	土木学会誌	1964. 9
	資　料	浦の内港経済調査報告書	第3港湾局	1964. 3
	〃	本邦、四国間輸送需要量予測	建設省	1964. 3
矢野　剛	著　書	港湾経済の研究	日本港湾協会	1964. 11
	論　文	セントローレンスのシーウエイと港湾問題	国土産業経済	1965. 5
	〃	港湾の重要性	城西経済雑誌	1965. 4
	〃	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. 10

会員名簿（A・B・C……順）

（注）この名簿は昭和40年10月現在にて前名簿を訂正して作製しましたが、なお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します。

賛助会員

氏名	代表者名	住所	TEL
伏木海陸運送 KK	橘 直治	富山県高岡市湊町43	高岡(4) 1300
原田港湾作業 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	(65) 1441
海事文化研究所	古川 哲次郎	東京都中央区日本橋室町1の5 興和火災海上保険KK気付	(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) 3133 （内）334
関東学院大学	白山 源三郎	横浜市金沢区六浦町	(70) 8281—4
川崎汽船 KK	服部 元三	東京都千代田区丸の内1—6	(281) 5951
KK上組	村尾 市松	神戸市葺合区浜辺通り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り6	(661) 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	(661) 4111(代)
日本郵船 KK	児玉 忠康	東京都千代田区丸の内2の20の1	(212) 4211
日本船主協会	児玉 忠康	東京都千代田区内幸町2の1 大阪ビル2号館	(502) 4651
新潟臨港海陸運送 KK	大久保 賢治郎	新潟市流作場1,711の6	(4) 4111
大阪商船三井船舶 KK	秋元 達雄	東京都港区赤坂一ツ木町36	(584) 5111
大阪市港湾局	橘 好茂	大阪市港区三条通り1—10	
三光汽船 KK	岡庭 博	大阪市西区江戸堀上通り1	(441) 4471—6

氏　名	代表者名	住　所	TEL
鈴与KK	鈴木与平	清水市入船町3の12	清水(2) 3111
住友商事KK 東京支社 （総務部長経由）	本多英二	東京都千代田町丸の内1の8	(211) 0111
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	名古屋市中区堅三ッ茂町3の1の1	(23) 6306
横浜市港湾局	土橋宣夫	横浜市中区港町1の1	(64) 1441
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	横浜市中区新港税関港内	(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	(231) 5101—9

正会員

	氏名	勤務先（LEL）	住所	自宅住所（TEL）
A	東　寿	日本テトラポット㈱ (535) 2879	東京都中央区銀座東1の10銀友ビル6階	[redacted]
	青島　茂一	静岡県土木部港湾課	静岡市静岡県庁内	[redacted]
	荒木　直	神奈川大学 (49) 9541	横浜市神奈川区六角橋	[redacted]
	秋山　一郎	神戸大学 (86) 1〜6	神戸市灘区六甲台町	[redacted]
	浅葉　尚一	日本交通技術KK (262) 5171		[redacted]
	麻生平八郎	明治大学 (291) 1181〜88	東京都千代田区神田駿河台	[redacted]
	秋山　徹	横浜市従業員労働組合 (64) 0422	横浜市港区1の1	[redacted]
B	米花　稔	神戸大学 神戸 (86) 1〜6	神戸市灘区六甲台	[redacted]
E	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	[redacted]
	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	[redacted]
F	藤井　邦和	運輸省第三港湾建設企画課	神戸市生田区	[redacted]
	布藤　豊路	東京商船大学 (641) 8364	東京都江東区深川越中島2の2	[redacted]
	古川哲次郎	海事文化研究所 (241) 5686	東京都中央区日本橋室町1の5 興和火災海上保険KK気付	[redacted]

	氏　　名	勤務先（TEL）	住　　所	自宅住所（TEL）
H	林　　実	経済企画庁 (581) 1530 調査局	東京都千代田区霞ヶ関3－2	[redacted]
	早瀬　利雄	横浜市立大学 (3) 6486	横浜市金沢区六浦町	[redacted]
	原田　三郎	東北大学 (3) 5111	仙台市片平町75	[redacted]
	浜谷　源蔵	丸紅飯田㈱支社 (201) 6211	東京都千代田区大手町1の4	[redacted]
	細野日出男	中央大学 (291) 7211～9	東京都千代田区神田駿河台3の9	[redacted]
	本間　幸作	東京都立短期商科大学 (641) 9504	東京都江東区越中島	[redacted]
	方　　輝生	復新運輸公司 (501) 0672	東京都千代田区内幸町飯野ビル	[redacted]
	浜谷　　弘	兵庫県土木部土木総務課 (34) 7711		[redacted]
	橋本　英三	名城大学 (85) 7151	名古屋市	[redacted]
	日比野光伸	名古屋港管理組合 (661) 4111	名古屋市港区港本町	[redacted]
I	伊坂　市助	関東学院大学 (70) 8281	横浜市金沢区六浦町	[redacted]
	石井　常雄	明治大学 (291) 1181	東京都千代田区神田駿河台	[redacted]
	井関弘太郎	名古屋大学 (941) 1711	名古屋市瑞穂区瑞穂町	[redacted]
	井手　　滋	東京都港湾局 (212) 5111　内3264	東京都千代田区丸の内	[redacted]
	池　　　要	紐育航路運営㈱ (212) 7930	東京都千代田区丸の内　郵船ビル	[redacted]
	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	[redacted]
	今泉　敬忠	関東学院大学 (70) 8281	横浜市金沢区六浦町	[redacted]
	岩崎　重男	横浜市立大学 (70) 8151	横浜市金沢区六浦町	[redacted]
	伊藤　善市	東京女子大学 (399) 1151	東京都杉並区井荻3丁目	[redacted]
	和泉　雄三	北海道立総合経済研究所 (24) 8984 内788	札幌市南11条西4	[redacted]

	氏　名	勤務先（TEL）	住　所	自宅住所（TEL
I	犬飼　護郎	三菱倉庫㈱ 横浜支店 (20) 8831	横浜市中区海岸通り2の4	[redacted]
K	加藤　千松	神港商船㈱ 神戸 (3) 688-9	戸神市	[redacted]
	加納　治郎	経済企画庁	東京都千代田区霞ヶ関	[redacted]
	上河辺　順	中部日本農業能率研究所 (401) 5101 内256	東京都渋谷区穏田1の90　セントラルアパート563	[redacted]
	川上　親澄	日本開発銀行 (281) 2531～9	東京都千代田区丸の内1の8の1	[redacted]
	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	[redacted]
	河越　重任	国会図書館調査立法考査局 (581) 2331	東京都千代田区永田町1の14	[redacted]
	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	[redacted]
	河村　宣介	関西大学 (371) 123	大阪府吹田市千里山	[redacted]
	河野　茂	全港湾労組横浜支部 (44) 6747・7436	横浜市西区高島通り2の36	[redacted]
	勝屋　利雄	東京海上保険　KK		[redacted]
	蟹江　猛	名古屋港管理組合 (66) 4111	名古屋市港区港本町	[redacted]
	河西　稔	横浜市政誰査会 (20) 4867	横浜市中区開港記念会館内	[redacted]
	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	[redacted]
	北見　俊郎	関東学院大学 (70) 8281	横浜市金沢区六浦町	[redacted]
	喜多村昌次郎	原田港湾作業㈱	横浜市中区海岸通り4の23 (20) 2661	[redacted]
	木村　恵一			[redacted]
	久保村隆祐	横浜国立大学 (23) 5255	横浜市南区清水ケ丘41	[redacted]
	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	[redacted]
	越村信三郎	横浜国立大学 (23) 5255～7	横浜市南区清水ケ丘14	[redacted]
	小林　良久	東京都港湾局計画部 (201) 5411 内 3264	東京都千代田区丸の内	[redacted]

	氏　　名	勤務先（TEL）	住　　所	自宅住所（TEL）
K	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	[redacted]
	是常　福治	神戸市港湾局 神戸 (33) 8181	神戸市生田区加納町６の７	[redacted]
	小島昌太郎	挑山学院大学 (65) 5101	大阪市阿倍野区昭和町中３の５	[redacted]
	今野　修平	東京都港湾局 (212) 5111　内 3264	東京都千代田区丸の内	[redacted]
	菊地喜三治	三菱倉庫㈱ 横浜支店 (20) 8831	横浜市中区海岸通２の４	[redacted]
	腰越　粂治	東京港運協会 (542) 0619	東京都中央区築地１の18	[redacted]
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	[redacted]
	前田　一三	名古屋港管理組合 (66) 4111	名古屋市港区港本町	[redacted]
	柾　　幸雄	横浜市立大学 (70) 8151	横浜市金沢区六浦町	[redacted]
	松井　　潤	兵庫県商工労働部商工労働総務課 神戸 (34) 7711	神戸市生田区下山手５の１	[redacted]
	松浦　茂治	大分大学	大分市上野丘東１の11	[redacted]
	松本　一郎	新日本汽船㈱	東京都中央区八重洲・大和ビル	[redacted]
	松本　　清	日本倉庫協会 (671) 5006	東京都中央区日本橋小網２の１	[redacted]
	松木　俊武	日本埠頭倉庫㈱ (20) 1631	横浜市中区北仲通り２の17	[redacted]
	松坂兵三郎	成城大学 (416) 2181～4	東京都世田ヶ谷区成城町708	[redacted]
	宮崎　茂一	第三港湾建設局長 (33) 0643	神戸市生田区海岸通16	[redacted]
	宮野　武雄	鉄道貨物協会 (231) 0604	東京都千代田区丸の内国際観光会館	[redacted]
	宮川　武雄	神奈川大学 (49) 9541～3	横浜市神奈川区六角橋	[redacted]
	武藤　正平	横浜国立大学 (23) 5255～7	横浜市南区清水ケ丘41	[redacted]
	森本　三男	横浜市立大学 (70) 8151	横浜市金沢区六浦町	[redacted]
	森　　光夫	函館大学 (2) 5457	北海道函館市	[redacted]

	氏　　名	勤務先（TEL）	住　　所	自宅住所（TEL）
N	宮地　光之	本間船舶作業　KK (20)　1023		[redacted]
O	中西　　睦	早稲田大学 (342)　2141～9	東京都新宿区戸塚町	[redacted]
	永島　敬識	関東学院大学 (70)　8281	横浜市金沢区六浦町	[redacted]
	仁科　　哲	仁科法律事務所	東京都港区芝西久保明舟町９の６ＹＫＫビル	[redacted]
	西部　徹一	労働科学研究所 (416)　3141	東京都世田ヶ谷区祖師谷２の1226	[redacted]
	西原峯次郎	久留米大学 （久留米）3408	久留米市旭町67	[redacted]
	沼田　昭夫	関西大学 (381)　1953	吹田市千里山	[redacted]
	野田　早苗	福岡大学 (82)　4966～９	福岡市七隈字前牟田11	[redacted]
	野村寅三郎	神戸大学 (86)　１～７	神戸市灘区六甲台	[redacted]
	納賀　顕豊	新潟臨港海陸運送㈱ (4)　4111	新潟市流作場1711	[redacted]
	西本　莞爾	尼崎港管理事務所 大阪 (411) 2461	兵庫県尼崎市	[redacted]
	西川　　勉	兵庫県土木部港湾課 神戸 (34) 7711	兵庫県神戸市	[redacted]
	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	[redacted]
S	岡庭　　博	三光汽船㈱ (441)　4471～６	大阪市西区江戸堀上通１	[redacted]
	欧　　捷雄	千代田グラビア印刷社㈱		[redacted]
	岡野　鑑記	神奈川大学 (49)　9541～３	横浜市神奈川区六角橋	[redacted]
	小原三佑嘉	国際商業会議所 (271)　5683	東京都千代田区丸の内1の6海上ビル新館	[redacted]
	欧陽　正宅	招商局　東京分公司 (571)　6391	東京都銀座７の５銀座第一ビル26号室	[redacted]

	氏　名	勤務先（TEL）	住　所	自宅住所（TEL）
O	岡田　清	成城大学 (416) 2181～4	東京都世田ケ谷区成城町 708	[redacted]
	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	[redacted]
	奥村　武正	東京都港湾局 (212) 5111	東京都千代田区丸の内	[redacted]
	大森　一二	青山学院大学 (402) 8111	東京都渋谷区緑岡町22	[redacted]
	大森　秀雄	神奈川県労働部職業安定課 (20) 4921	横浜市中区日本大通	[redacted]
	織田　政夫	海事文化研究所 (241) 5686	東京都中央区日本橋室町1の5　興和火災保険ＫＫ気付	[redacted]
	大島藤太郎	中央大学 (291) 7211	東京都千代田区神田駿河台3の9	[redacted]
	大石　信二	東京港湾協会 (541) 2861	東京都中央区築地1の18	[redacted]
	及川　満	北海道労働部 (25) 9111	札幌市北3西6	[redacted]
S	桜井　正	横浜新港倉庫㈱ (20) 8971	横浜市中区新港税関構内	[redacted]
	佐藤　佳年	運輸調査局 0423 (21) 5543	東京都国分寺市泉町25の6	[redacted]
	沢田　清	東京教育大学 (946) 2151	東京都文京区大塚窪町	[redacted]
	佐々木誠治	神戸大学 (86) 1～6	神戸市灘区六甲台町	[redacted]
	佐波　宣平	京都大学 (7) 4111	京都市左京区吉田本町	[redacted]
	斉藤　武雄	神奈川大学 (49) 9541	横浜市神奈川区六角橋町590	[redacted]
	住田　正二	運輸省海運局 (231) 1131	東京都千代田区丸の内	[redacted]
	鈴木　要二	鈴与株式会社 (2) 3111	清水市入船町3の12	
	斉藤　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	[redacted]
	酒井正三郎	名古屋大学 (78) 3111	名古屋市瑞穂区瑞穂町	[redacted]
	沙　栄存	復新運輸公司 (501) 0674	東京都千代田区内幸町飯野ビル	[redacted]
	白山源三郎	関東学院大学 (70) 8281	横浜市金沢区六浦町	[redacted]

	氏　　名	勤務先（TEL）	住　　所	自宅住所（TEL）
S	嶋　文雄	川崎製鉄ＫＫ建設資材研究室 (212) 4511	東京都千代田区丸の内2の3 東京ビル3階	[redacted]
	柴田銀次郎	関西大学 大阪 (381) 0123	吹田市千里山	[redacted]
	杉沢　新一	日本女子経済短期大学 (332) 5655～6	東京都千代田区富士見町３の１	[redacted]
	勝呂　弘	神戸大学 神戸 (86) 1～6	神戸市灘区六甲台町	[redacted]
	関谷　義男	東京港運協会 (541) 2861	東京都中央区築地１の18	[redacted]
	白石　国彦	東陽倉庫株式会社 (23) 6306		[redacted]
	柴田　悦子	大阪市立大学 (67) 6671	大阪市住吉区杉本町191	[redacted]
	新宮　志良	長崎県立短期大学		[redacted]
T	田村　達夫	神戸市港湾局 神戸 (33) 8181	神戸市生田区加納町６の９	[redacted]
	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	[redacted]
	高見玄一郎	港湾経済研究所 (20) 4867	横浜市中区本町１の６ 横浜市開港記念会館内	[redacted]
	田中　文信	富山大学 (4) 1278	富山市蓮22	[redacted]
	田原　栄一	大分大学 (2) 7181	大分市上野83	[redacted]
	高橋　栄	茨城大学 水戸 (2) 4171	茨城県赤塚岡田	[redacted]
	鷹取　稠	日本大学 (301) 2271	東京都千代田区神田三崎町	[redacted]
	高村　忠也	神戸大学 神戸 (86) 1～6	神戸市灘区六甲台町	[redacted]
	竹中　竜雄	神戸大学 (86) 0001～7	神戸市灘区六甲台町	[redacted]
	竹内　良夫	運輸省港湾局	北九州戸畑区新池町 北九州管理組合	[redacted]
	谷川　義文	経済企画庁総合計画局 (581) 0261	東京都千代田区霞ヶ関３の２	[redacted]
	寺谷　武明	横浜市立大学 (70) 8151	横浜市金沢区六浦町	[redacted]
	寺中啓一郎	東京都港湾局 (212) 5111	東京都千代田区丸の内	[redacted]

	氏　名	勤務先（TEL）	住　所	自宅住所（TEL）
T	土井　智喜	海運研究所 (581) 1251		[redacted]
	富永　祐治	大阪市立大学 (67) 6671	大阪市住吉区杉本町191	[redacted]
	武山　弘	北海道立総合経済研究所 (24) 8984	札幌市北3西6 南11条西4	[redacted]
	徳田　欣次	北海道立総合経済研究所 (24) 8984	札幌市北3西6 南11条西4	[redacted]
	田中　敬仁	大洋商運KK 神戸 (34) 0711～5	神戸市生田区海岸通5の28	[redacted]
	塚原　博	慶応大学	東京都港区芝三田	[redacted]
U	植田　定治	大阪市総合計画局調査部	大阪市北区中の島1の4	[redacted]
	植村　福七	香川大学 (3) 4141	高松市宮脇町162	[redacted]
	浮穴　和俊	東京都港湾局 (212) 5111	東京都千代田区丸の内3の1	[redacted]
	上原轍三郎	北海学園大学 (2) 4218	札幌市旭町8の60	[redacted]
	守山　音吉	神奈川県議員 (20) 4921	横浜市　神奈川県庁内	[redacted]
	内井　健二	民主党神奈川県連 (20) 1780		[redacted]
W	渡辺　輝一	関東学院大学 (70) 8281	横浜市金沢区六浦町	[redacted]
	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 (70) 8281	横浜市金沢区 関東学院大学内	[redacted]
	山口　辰男	横浜市立大学 (70) 8151	横浜市金沢区六浦瀬戸	[redacted]

	氏　　名	勤務先（TEL）	住　　所	自宅住所（TEL）
Y	山本　　清	原田港湾作業　KK ⒇　2661	横浜市中区海岸通４の23	[redacted]
	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　㉝　8181	[redacted]
	米田富士雄	船主協会		[redacted]
	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	[redacted]
	山田　浩之	京都大学 (7)　4111	京都市左京区吉田本町	[redacted]
	山本　泰督	神戸大学 ㊱　0001～6	神戸市灘区六甲台町	[redacted]
	吉本　正人	東京港運協会 (541)　2861	東京都中央区築地１の18	[redacted]
	吉田圭四郎	兵庫県姫路港管理事務所　㉟　176	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 ㉞ 7711	神戸市	[redacted]

「港湾経済研究」（No. 1）1963（部数なし）

研　　究

本邦戦時港湾施策……………………………………矢　野　　　剛

港湾財政の問題点……………………………………柴　田　銀次郎

港湾設備の増強と地域開発…………………………伊　坂　市　助

港湾における新しい労働管理の概念………………高　見　玄一郎

港湾運送業の現状……………………………………松　本　　　清

衣浦港の交通…………………………………………松　浦　茂　治

港湾経済の本質………………………………………北　見　俊　郎

港湾施設の与えた損害に対する
船主の賠償責任と海上保険………今　泉　敬　忠

文献紹介

「イギリス主要港湾に関する
調査委員会報告書」……中　西　　　睦

「神戸港における港湾荷役経済の研究」………寺　谷　武　明

学会記録

「港湾経済研究」（No. 2）1964（若干の部数あり、送料共実費 ¥ 500）

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………如　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
徴集制度と問題点………中　西　　　睦（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　　　睦（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

本年5月にみた港湾労働法の制定をはじめ、港湾運送事業法の改正問題、ターミナルオペレーター法案、さらに港湾事業団問題、広域港湾問題など、わが国の港湾はいよいよその経済・社会性がクローズアップされる段階をむかえている。これらをめぐって、わが国の港湾は、経済発展の中で益々その近代化が要望されてくるわけであり、その意味からも本学会のもつ役割が問われるものといわねはならない。

この年報 No. 3は、昨年神戸市で開かれた大会研究報告会の内容を中心とするものであるが、都合により佐々木誠治氏（港湾の類型）および松宮斌氏（港湾財政はいかにあるべきか）の玉稿がこれには含まれていないのが心残りでもある。また書評も、高見玄一郎氏（港湾労務管理の実際）その他も玉稿入手とまではいかなかった。これらの文献については来年度の年報にゆずりたいと念ずる。また、書評については是非会員全般にわたる方々の中から原稿をいただけるように希望しているので、その場合は前もっておしらせ下されば幸いである。この号もそのような編集方針をもって進めたのであるが、結果的に意にそわないものとなったようである。

学会記事や名簿の訂正なども、どうしても事務局でわかる範囲のものに限定されがちであるので、要を得ない点も多々あることと思われる。したがって改めて大方のご海容を乞うとともに、ご連絡、ご注意が事務局または編集委員（学会記事・最終項目ご参照）まで頂けるように念ずる次第である。

Oct. 1965（編集委員会）

港　湾　経　済　研　究

（日本港湾経済学会年報・No. 3）

1965年10月25日　印刷
1965年11月4日　発行　　　　¥ 500（送料共）

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