

## 資料

### イギリス戦時港湾施策

矢野剛

(日本港湾経済学会長)

#### 1. 第一次世界大戦におけるイギリス戦時港湾施策

第一次世界大戦中におけるイギリス港湾事情

##### I 港湾・積換執行委員会

戦時における港湾の輸送を規制するための指令を発する権限をもつところの港湾・積換執行委員会 (The Port and Transit Executive Committee) が1915年11月1日設置され、全国港湾はこの委員会の管理下におかれた。その委員は主として各省代表から成り、港湾代表の委員はロンドン港の Broodbank と、リヴァプール港の Sir Norman Hill の二名のみであった。この委員会は、1915年11月4日以降（終戦後も港湾が混雑したので）1921年春まで継続していた。この委員会が実行した主なる項目つぎのとおり。

###### (1) 輸入貨物の迅速引渡

輸入貨物であって港湾に混雑を発生せしめる恐れあるときは通告後48時間以内に引渡をしない場合は荷主の危険と費用において他に移して保管するか、または禁止的高率保管料を課すこととした。

###### (2) 税関手続の港庁による簡素化

港庁が通関手続の一部を代行する “the pink form” によって輸出貨物が上屋に入り来らざる間に輸出手続を行い、よって上屋の混雑を解消せしめた。

###### (3) 運輸労働者歩兵部隊 (Transport Workers' Battalion) の組織

運輸労働者歩兵部隊は、1916年この委員会が組織し、最初の大隊は700名から成る the 16th (Transport Workers' Battalion) York and Lancaster Regiment といわれ、後には四大隊となり、終戦時には総人員15,000名を数え、港湾労働のみでなく鉄

道・運河・鉄鋼労働にも拡大された。各港湾には地方委員会が設けられ、委員には陸海軍・港庁・労働者の各代表を網羅した(注)。この部隊を民間で利用するには民間労働者不足の場合に限られたから使用者側がスト防止の意味で利用することはできない。使用者がこの部隊を使用した場合は普通の労賃を支払うものであるから(士官には支払わない)労賃低下の因子とはならなかった。ロンドン港では港庁のみならず埠頭業者もこの部隊を使用し、ロンドン港のみでこの部隊を1,000名以上使用したことがあった。

#### (注)

1915年10月補充兵制度が採用された際ロンドン港庁は港湾労働者確保方を進言したのが容れられたので、登録港湾労働者は補充隊(the Army Reserve)に編入され、しかる後にこれら兵士は従来の民間事業に送り還えされることになったが、これらの手続は港庁が行うことになった。しかしに、1916年5月以後は、この方法による港湾労働者の徴兵免除の仕事は港庁に代ってロンドン船主・運輸労働者軍事委員会(The London Shipowners and Transport Workers Military Service Committee)が行うようになった。この委員会はつぎの団体の代表者から構成された。

1. Board of Trade.
2. Port of London Authority.
3. London General Shipowners' Society.
4. London Shipowners' Dock Committee.
5. London Short Sea Traders' Association.
6. London Chamber of Commerce.
7. Association of Public Wharfingers of the Port of London.
8. London Cartage Contractors' and Horse Owners' Association.
9. London Master Stevedores' Association.
10. Association of Master Lightermen and Bargeowners.
11. Steamship Owners' Coal Association.
12. Representatives of Transport Workers' Unions.
13. Military representative.

### II 西海岸航路への転移

1917年潜水艦戦が開始されるや、政府は、その危険の少ない西海岸航路への転移を図り、ロンドン直航を避けて輸入貨物は西海岸諸港からロンドンに鉄道で発送する方法を併用することにしたので1918年3月31日に終る1カ年間のロンドン入港船舶屯数は前年のそれに比べて約29%減少し、港庁取扱貨物のそれもまた約20%減少した。

### III その他

ロンドン港庁は陸軍に命ぜられて1914年11月15日テムズ河の浮橋架設・ドック水門の魚雷防禦網・ドックの灯火管制・ドック構内の警備・酒保の新設・出入港船舶の取

締・出入港船舶乗組員の監視等を厳重に実行したほか 3,239 ポンドの空襲関係損害を蒙ったが爆弾が建物に命中したのは一ヵ所のみであった。

## 2. 第二次世界大戦時のイギリス戦時港湾施策

### (1) 港湾行政の所管、運輸省から海運省に移管

戦前のイギリスでは港湾一般行政は、1919年創設の運輸省 (The Ministry of Transport) が主管し、航路標識・水先案内等航海関係事項は商務院 (The Board of Trade) の所管という共管であったが、第二次世界大戦勃発により港湾行政はすべて 1939年10月13日創設の海運省 (The Ministry of Shipping) に移管された。海運省は商務院所管であった海運行政をも引き継いだものである。

### (2) 港湾行政の所管、海運省から戦時運輸省に移管

前記海運省所管港湾行政は、1941年5月戦時運輸省 (The Ministry of War Transport) 創設<sup>(注)</sup>に伴い新設省の港湾および積換統制課 (The Port and Transit Control) に移管された。同課は、港湾に関する事項ならびに国外の場合をも含む船舶の回転率関係事項を管掌した。

(注)

戦時運輸省は、内陸運輸・船渠・海運等に関する事項を管掌する。なお、戦時運輸省は戦後に至り再び運輸省と改称された。

### (3) 準戦態勢の港湾応急委員会

商務院は、1936年7月各港庁にたいして港湾応急委員会の設立を命じ、1937年3月この委員会の設立をみた。この港湾応急委員会は、各港に滞貨を生ぜしめないよう措置する権限を持ち、各港所要の労働者数を決定した。この委員会には、いろいろの小委員会があったが各港の労働者供給に努めたものに 港湾運送小委員会 (The Port Transport Sub-Committee) がある。

### (4) 戦時における地域別港湾指揮官の任命

1939年9月3日イギリス対独宣戦布告の後、戦時運輸省が1941年5月設立されるや、戦時運輸省は海運・港湾・内陸運輸を一層効果的に協同せしめるため地域別港湾指揮官 (Regional Port Directors) をクライド河、マーゼー河、プリストル海峡、ハムバー河および東北沿岸地方にそれぞれ任命した。

## (5) 戦時における出入港取締

### 1 戦時運輸省配船課

戦時運輸省配船課 (The Ship's Distribution Section) は、船舶護送制度下にあって航洋船にたいして最適陸揚港に入港するよう指図するのである。この課は別名変換室 (The Diversion Room)ともいわれた。それは、この課創設当初もっぱら海運基地を東海岸から西海岸に変換することを協議したからである。しかしその後は海運一般の割当を行った。

### 2 戦時運輸省海上運送課

戦時運輸省海上運送課 (The Sea Transport Division) は、徴用航洋船の積荷港を指定した。

### 3 海軍監督部

開戦となるや海軍は、カーデフ、サザムpton等主要港に海軍監督部 (The Naval Control Service) を創設し、海軍将官を配置し<sup>(注)</sup>、(1)船舶の移動・護衛組織、(2)港口の防禦設備（水雷防禦網・掃海艇・防鎖）等について指揮した。この監督部の下に海軍検閲課 (The Naval Examination Service) は、船舶回転率を迅速ならしめるために入港船について本船が港湾附近到着以後の動静を港湾当局に連絡する任にあつた。

#### (注)

海軍将官（ハムバー河地区の場合）本部は、イミムガム港に設置され、同港は海軍基地 (Naval base) とされ、海軍は港長および戦時運輸省と協議の上、海軍用設備を築造した。

### 4 移送統制所

戦時局輸送司令官 (The War Office Director of Transport) は、奥地行きの戦時局の貨物を取り扱うために各港に移送統制所 (Movement Control) を設置したが、空軍およびアメリカ海陸軍当局もまた、これと類似の移送統制所を設置した。なお、前記(2)戦時運輸省海上運送課は、岸壁到着貨物を移送統制所から出港船に船積するまでの指揮監督に任じた。

## (6) 船渠の戦時特別警備

### 1 治安

戦時局は、1939年国防条例（Defence Regulation, 1939）<sup>(注)</sup>による防禦地帯（The Protected Places）として港湾を指定の上、港湾緊急委員会の長に船渠地域出入許可に関する権限を付与した。かくて船渠の出入は許可証持者に限られたので、その検査を便利にするために船渠出入箇所は減少され、さらに巡査も増員されたほか、必要に応じて憲兵隊からの増援も得られた。

#### （注）

本条例は、1939年8月24日「1939年緊急措置（国防）法（Emergency Power (Defence) Act, 1939）に基づいて1939年8月25日公布された。

### 2 防空壕

防空壕は、サザムpton港では8,000人のために120カ所、ハル港では11,000人収容として235カ所設けられ、さらに高射砲、探照灯、煙幕、軽気球、その他空襲防禦について空軍の協力をえた。

### 3 灯火管制

港湾における灯火管制によってグリムスピー、イミムガム両港では戦時5年間に水中顛落150名、うち溺死41名を生じた。概言すれば、貨物移動には"B"灯火が、本船移動には"C"灯火が適用され、本船は海岸から照明を受けるのであって甲板上の灯火は船渠碇泊船同様に禁止された。

### 4 消防

船渠防火制度は、港により異なりたとえばサザムpton港では1940年11月・12月の空襲時にはサザムpton鉄道会社の消防隊があたり、ハル港では永い間の慣習で市消防隊が船渠の消火にあたり、1940年年初には市消防署は船渠構内に四カ所の出張所を設置した。

しかるに、戦時運輸省は、1941年6月各港消防制度の統一を図るために主要港には消防官（Fire Prevention Officer）の設置を発令し、さらに港湾構内ならびに港内碇泊船の防火責任者は港庁ならびに船主とし、また港湾構内ならびに港内碇泊船の消火責任者は国家消防庁（The National Fire Service）とした。その後1944年4月に國家消防庁はサザムpton港に港湾消防官（Port Fire Officer）を任命し、これが防火監督ならびに消火の任にあたった。しかし同年9月までは依然として民間消防隊が戦時運輸大臣承認の計画に基づいて防火の任にあたっていたが、労働者の獲得が困難に

陥ってきた際のこととて、私設防火隊の廃止は港湾当局に取っては好都合であった。以上でみられるように国家消防庁には彈力性を持たせ私設防火隊と連絡協力したものや、または合体したものなどがあった。

#### (7) 港湾地帯からの貨物疎開

港湾空襲は、1940年夏が絶頂であったが戦時運輸省は、1941年には上屋・倉庫・その他に収容される食料品・可燃性貨物の停滯を避けることならびに野積場の木材・坑木等を港湾地帯から奥地に疎開すべきことに努めたので木材・坑木貯蔵場として有名な東海岸諸港のハル、グリムスピー、ハートルプール各港の受けた影響は、いちじるしかった。もっとも戦況の変化によって1944年8月以後は港内木材貯蔵禁止は解かれた。

これよりさき1942年戦時運輸省は、船渠岸壁ならびに上屋の貨物を一掃する手段として主要港附近に貨物配給所(Depot)の設置を命じたが、その内容は次項のとおりである。

#### (8) 1942年運送貨物管理(港湾貨物疎開)令(1942年5月26日戦時運輸省令)

The Control of Traffic (Removal from Ports) Order, 1942.

戦時運輸大臣(以下大臣という)は、1936年国防(一般)規則第56条および第74条による権限ならびにその他これに付随する権限により命令することつぎのとおりである。

- 1 別表中第一欄記載港湾の港湾緊急委員会は、港湾における貨物流動速度を容易ならしめ、または火災或は対敵行為による損害の危険を減少せしめ、或はその他一般に貨物の規制・便益・迅速度を期待しうる場合においては、港庁にたいし貨物を当該港から別表中港湾名記載の反対側に掲出の第二欄記載の奥地荷捌所に移動せしめ、その荷捌所において、これを荷捌・配分することを命ず。
- 2 以上貨物の移動が鉄道の利用によって行われた場合には鉄道会社は、港庁に運賃を請求することができる。この場合の料率は、鉄道会社と港庁との契約により貨物1屯にたいする実費率について大臣の承認を要する。この場合は1942年鉄道(政府用品にたいする料率)令が規定する契約と同一と見做され、同令規定の料率が適用されるものとする。
- 3 港庁は、本令に基づく事業の遂行にたいする料金について大臣の承認を要する。

ただし港庁は、本令に基づく事業遂行のためでない事業にたいしては別途に料金を定めることができる。Inland Revenue (Excise) and Customs Duties Act, 1941.

4 港庁は、港湾から荷捌所えの貨物の適法移動ならびに荷捌所における貨物の安全保管については関税および国税委員会 (The Commissioners of Customs & Excise) が満足する保証をなすことを要する。

5 本令は、1942年5月26日施行するものとし、1942年運送貨物管理（港湾貨物疎開）令 (“The Control of Traffic (Removal from Ports) Order, 1942”) と称する。

#### 別表

港名 奧地荷捌所

Glasgow Glasgow

Liverpool Kirby

Garston "

Manchester "

Avonmouth Wapley Common

Swansea St. Mellons

Port Talbot "

Barry "

Cardiff "

Newport "

#### (9) 戦時における港湾労働

##### 1 港湾労働監督官

1940年7月労働および国家勤労大臣 (The Minister of Labour & National Service) は、初めて港湾労働監督官 (Port Labour Inspector) を任命した。この監督官は船渠労働に関する指揮権をもっており、普通では所要労働者を雇入れ能わない使用者にたいし労働者を斡旋するのみでなく、アブレ労働者を他の需要ある方面の港湾における就業に差向ける権限をもっている。

##### 2 全国船渠労働有限法人

1941年緊要労働（船渠労働）令（The Essential Work (Dock Labour) Order, 1941）によって全国船渠労働有限法人（The National Dock Labour Corporation Limited）が設立されたが、この法人には株式資本なくして船渠労働全国連合協議会（The National Joint Council for Dock Labour）が任命するところの理事会が業務執行機関となるものである。この法人は、全国主要港を活動区域とし、各港には使用者側および船渠労働者側組合から成るところの地方事務局があつて船渠労働計画を立てる。そして使用者も労働者も、いずれもこの法人に登録しており、労働者はこの法人の手を経なければ就業することはできない。賃金支払の責任もまた、この法人が負うのである。ところで使用者は法人の基金を醸出するため支払賃金のほかに割増金をも含まれた額を負担することになるから自ずから料金の引上げをきたすことになる。しかし他面労働者は、時間制によるよりも出来高制によるときは、より多くの収入をえんとして余分に労働に従事するので、延いて船舶回転率の増進が期待されることにもなる。なお、イギリス各港の運輸労働者の時間給は、船渠労働全国一般協議会（The National General Council for Dock Labour）の決定によって1日につき13シルから1939年10月30日、1940年6月27日、1944年2月28日の3回にわたり（各回とも1シル宛）引上げられて16シルとなった。かつ1941年7月からは登録労働者は仕事にアプレても給与が受けられるようになった。

### 3 船渠労働者の厚生施設

船渠労働者の厚生施設に関する1941年2月10日付船渠（酒保規則）令（The Docks (Provision of Canteens) Order）がある。戦前における港湾食堂は、鉄道会社から賃借した場所で個人の賄方が經營したが、戦況進展に伴う従前施設による不十分を改めるため本令は、酒保増加権を工場監督官に賦与した。また戦時運輸省は、酒保の新設・設備拡張所要資金融資の勞もとった。港湾応急委員会もまた、昼間交替時・夜間過勤時における酒保内食事を可能ならしめた。

### 4 軍隊による港湾荷役援助

サウス・ウェールズ諸港は、緊急事態による港湾労働者の不足に際しては軍隊の援助によって荷役を遂行せしめることを申告した。それによると、(1)使用者・労働組合双方意見一致せば、各船渠は軍隊の援助を求めて荷役を行う、(2)援助の軍隊は成るべ

く、軍需物資荷役に従事せしめる、(3)使用者側は兵士に民間労働者並みの賃金を支払う、(4)兵士は運送労務訓練を受ける等の事項が含まれていた。以上規約に基いて1943年初めてハル港およびサザムpton港においてイギリス工兵隊が港湾荷役に従事した。1944年2月にはアメリカ軍の港湾運送隊 (The U. S. Port Transportation Corps) がサザムpton港で港湾荷役に従事した。そしてこのとき以後は英米両軍から援助を受けるようになったが、援助軍隊の作業は岸壁荷役・船内荷役・クレイン運転・検査等が主であった。かくて軍隊の民間港湾荷役援助は、民間港湾荷役労働者ならびに軍当局の双方にたいして利するところがあった。

#### (10) 船渠料および船渠料引上げにたいする政府の方針

##### 1 鉄道所有船渠の場合

鉄道所有船渠の船舶にたいする船渠料 (Dock dues) ならびに貨物にたいする埠頭料 (Wharfage) は、物価騰貴が斟酌されて鉄道所有港湾、船渠および棧橋 (料率引上げ) 令 (The Railway-owned Harbours, Docks & Piers (Increase of Charges) Order, 1940) によって1940年11月1日以後20%引上げ (ただし沿岸定期船にたいしては7½%) が認められた。しかしそ後の物価騰貴の場合には鉄道運賃政策との関連上、値上げは承認されなかった。

##### 2 鉄道所有以外の船渠の場合

鉄道所有以外の船渠には前項(1)法令の適用がないので、中には一時に100%の値上げをみたものもあった。

#### (11) 戦時における港湾の変貌

##### 1 商港の海軍基地化

ハーヴィッヂ港およびパークストン埠頭は、開戦と同時に海軍が接收し、一般使用は禁止となった。またニューハーブン港、フォルケストン港、海外渡航旅客港として有名なサザムpton港は、もっぱら軍事用に供されることになった。すなわちやや詳説すればニューハーブン港は1940年6月以降は病院船の基地となり、ダンカーク撤退時までの間港上陸負傷者20万人を数え、1941年6月までは同港の一般使用は禁止されていた。その後政府用品の取扱が許可されるようになり、1945年1月15日には同港とディッペ港間にサザムpton鉄道の海峡横断航路が再開された。

つぎにフォルケストン港は、サザムpton鉄道の海峡横断航路が1940年以来禁止となり、純然たる軍事基地となったが、1945年初頭にはイギリスとヨーロッパ大陸間の軍隊輸送船の終端港の一になった。またサザムpton港は、1940年6月ドイツ軍のフランス侵入後は海外との一般交通が禁ぜられたので沿岸就航船の寄港地兼船舶修理港に変貌したが、1942年2月以降海外交通再開し、1944年6月～12月の7カ月間に同盟軍用貨物151万5千屯（戦前同港輸出入貨物の年間合計屯数を上廻わる数字）が積出され、同年6月中における出入船舶の混雜は同港史上特筆されるものであった。かくてフランス港湾の再開をみるや、本港とシエルブル港間貨車航送も再開され、ヨーロッパ大陸向け出港船の最終港の一つとして重きをなすに至った。なお、サザムpton港の当時世界最大6万屯浮ドックは海軍が買収して軍艦修理用としてポートマス軍港に移送し、また1941年11月には150屯浮クレインもグラスゴー港に移送し、その他の荷役機械器具も少なからずブリストル、カーディフ、リヴァプール、グラスゴーの諸港に移されたが、1942年2月同港海外交通再開により返還されたものも幾分あった。

## 2 漁港事情

ローウエストフ港には魚市場があったが、海軍基地に模様替えされた。戦前イギリスの4大漁港たるハル港、グリムスピーパー港、フリートウッド港、アバディン港のうちでも前2港は最重要のものであった。そしてハル港のトロール船隊は、世界最良の整備を誇っていたが、大部分は海軍に徴用されたのみならず残存漁船の多くはグリムスピーパー港の漁船とともにほとんど空襲のなかった西岸のフリートウッド港に移ったので東西両岸漁港の水揚高は逆転した。すなわち1943年をみると、ハル港では戦前平均の $\frac{1}{5}$ たる62千屯、グリムスピーパー港のそれは約 $\frac{1}{4}$ たる54千屯となったのに反し、フリートウッドのそれは約2倍たる136千屯に達した。

## 3 港頭貯炭状況

1940年～1941年間における港頭貯炭は、ほとんど燃料電力省 (The Ministry of Fuel & Power) 用のものであって、たとえばグリムスピーパー港は7万屯、ハートルブル港は8万7千屯であった。このほかグリムスピーパー港、イミンガム港、ローウエストフォート港には海軍用炭も貯炭され、サザムpton港には戦時運輸省が1944年ノルマンディー上陸準備炭約6万5千屯、鉱山局が約2万2千屯貯炭していた。なお、戦

前サザムpton船渠えの海送炭7万屯にたいし1942年は44万7千屯に達したので石炭専用バースが築造された。しかるに1943年緊急事態の解消とともにサザムpton港陸揚石炭は21万7千屯に減少した。

#### 4 石炭積出港事情

石炭国といわれるイギリスではあるが、戦時中はヨーロッパ大陸や、その他の諸外国向け石炭の積出しが激減せざるをえなかつた。たとえばサウス・ウェールズ諸港積出石炭数量は、1938年19,562,000屯であったが、1944年は約 $\frac{1}{4}$ の5,788,000屯に過ぎなかつたこと次表の示すとおりである。

	1938年 (単位 1,000屯)	1943年 (単位 1,000屯)	1944年 (単位 1,000屯)
カーディフ	5,229	2,328	1,440
ニューポート	3,061	1,128	1,152
バーレー	5,578	1,942	1,754
ピナース	402	490	412
スオージー	3,782	1,164	711
ポート・タルボット	1,510	816	319
合計	19,562	7,868	5,788

なお、ロンドン使用ウエールズ炭は、戦前は海送されていたが、開戦と同時に沿岸航路状況の不安から鉄道に転移された。