

## 文献紹介

日本港運協会編

### 日本港湾運送事業

寺谷武明

(横浜市立大学)

近時、日本経済の急テンポな成長に対応することができず、その「封建的遺風」と「企業の零細性」という「宿病」に悩む港湾運送事業界の近代化・合理化が、国民経済の立場から強く要請されている。港湾運送事業の集約化、港湾労働法施行後の港湾荷役作業、輸送近代化にともなう港湾運送業の革新等々、現在港運業界が内包する諸問題は、枚挙にいとまがない。国際競争力強化の美名のもとに、産業界に大型合併があいつぎ、流通界も変革をよぎなくされているときに、ひとり港運業界が、過去の慣行に安閑としがみついて無為に過ごすことは許されないのである、かかる曲り角にある港運業界が、「業界の過去を回顧し将来への決意を新たにする」(序文)という反省をなすことは、きわめて当然であり、また「有意義」でもある。そのような問題意識に立って、日本港運協会の編纂した事業史が、ここで紹介する本書というわけである。

本書は、「業界人の回顧のいわば索引書にしようという意味」と同時に、「世間に対して当事業の存在を明らかにしておく」という「PRの意味」(序文)をもふくめて計画されたようである。日本港運協会が協会の事業史を編纂するなら、何の変てつもないが、港湾運送事業史をまとめようというのであるから、これは野心的な大事業である。港湾運送事業の特定の会社や団体の歴史を編むのなら、まだ容易であるが、わが国における港湾運送事業の淵源を古代にまでさかのぼって、現在まで叙述するのはきわめて困難な仕事である。港湾運送事業の範囲を、どのあたりまで拡げるかによって、記述内容も蒐集すべき資料も異なってくる。よほどの博学多才の学識経験者の手に任せなければ成就しがたいといえよう。本書の執筆者は「あとがき」によれば中島時雄氏であり、前任者松村茂登記氏の逝去のあとをうけて、中島氏が昭和39年2月から単独執筆にあたった。41年秋にはゲラ刷の段階にはいり、翌42年7月、はやくも、印刷刊行されているから、その仕事の迅速な進捗ぶりには驚かされる。

本書の本文は950頁という浩瀚なものであり、目次の主要編章別を示すと、つぎのごとくである。

## 第1編 前代港運業の生成

### 第1章 概 説

### 第2章 各地港運業の発展

## 第2編 現代港運業の展開

### 第1章 四港の変貌過程

### 第2章 港運業近代化の前進

### 第3章 戦前の内地港運業界

### 第4章 港運業の外地・外国への進出

## 第3編 港運業の戦時統制

### 第1章 戦時的統制の開始

### 第2章 事業総力結集の諸措置

## 第4編 戦後の港運業界

### 第1章 港運会社の再編成

### 第2章 港運業関係団体の再編成

### 第3章 過波期の港運業界

### 第4章 労働攻勢の開始

### 第5章 港湾運送事業法の施行

### 第6章 成長期に入った港運業界

### 第7章 労働関係紛争2件

### 第8章 成長期における料金改訂

### 第9章 港湾労働等に関する会議制

### 第10章 港湾労働施策の前進

### 第11章 近代化進行の過程

港湾運送事業（港運業）という概念は、戦時下の港湾運送事業等統制法施行によって初めてその内容を法規の上で明らかにされたもので、「港湾におけるはしけ運送業および各種荷役業ならびに、これらと有機的に関連する諸業を包摂している」（1頁）。それゆえ、斯業の沿革は、みなとの営みが古くから行なわれていたから古代までさかのぼりうると論ずるのである。第1編では、「港運業の行なわれる場所としてのみなと

と運送用具としてのはしけ、諸作業担当者としての労働者について語り、それから独立企業としての港運業が形成されるまでの経緯を検し、最後に、この間に始まった船舶に対する法的規制についてふれ」(1—2頁)たのち大阪、湊、兵庫津、堺湊、大津、最上川水域、伊勢湾内、江戸湊などにおける港運業の隆替を江戸時代末期まで述べている。

第2編第1章は明治維新後、洋式蒸汽船が和船に代って入港するにともない、みなとは変貌し、港運業も「近代的の方向へと転換を示し、それから迎った変革期の様相については、代表港として、旧廻船航路の二大終点であった大阪(大阪)と江戸(東京)それから、開港として、発展のとくに顕著であった横浜と神戸の四港を選んで、説述する」(153頁)のである。第2章では港運業の近代化に4類型あることを指摘する。そして(1)旧来業者の経営革新事例として神戸の上組と大阪の富島組、(2)洋式埠頭事業として神戸棧橋、(3)倉庫業者の港運業経営として三大財閥倉庫、(4)通運事業の大統合までの過程を通じて、陸上小運送業者の港運業兼営が組織化される事例をそれぞれ紹介する。第3章で明治末期から日華事変期までの内地港運業界にみられる顕著な風潮について主要港を舞台に論じ、各港の諸荷役賃なども詳細に資料を例示している。第4章では台湾、樺太、朝鮮、満州、中国、東南アジア等における日本港運業者の動きを克明に追う。

第3編は日華事変後の戦時的統制にはじまり、次第に斯業が戦時体制に組み込まれそのあげくついには、一港一社主義を原則に合同するにいたるまでの経過を語り、各港における港運会社設立事情を詳しく述べる。

第4編は、戦後の港運業界の再編にはじまり、労働問題を4章、7章、9章、10章と4章を費して論じているのが、印象的である。そのほか港運事業法の施行や港湾労働等対策審議会の答申した港湾労働、港湾運送事業、港湾管理運営のそれぞれにおける近代化について今後の見通しを述べて筆をおき、本書は終る。

ほぼ以上のごとき膨大な内容であり、評者は著者中島時雄氏の経歴についてまったく知らないが、本書に多量に引用してある古文獻や資料から判ずると、斯業には長年接触し、蒐集整理に関心をもち、かなりの蓄積がある人と思われる。単独でこれだけの資料を整理して一書にまとめあげた努力には、惜しみなく敬意を表したい。斯業が学問的に体系だてられ、把握するにいたらない現在の水準からみれば、中島氏の偉業は今後の斯業深化の第一歩をなすものといえよう。

評者は第3編の戦時統制下の港運業の動きや港運会社の設立が、豊富に紹介されている法令や設立要綱などを通じてうかがわれ、興味をそそられた。それだけに統制方針が原則的に地区別の一元的企業合同推進という形勢になった際、「この原則には、多少の例外措置も認められていたので、この例外措置をさらに拡大して、一地区数社制を望むものもあったが、海陸連絡中央会では全国的統制を標榜していた関係上、逆の動きを示した(傍点引用者)」(572頁)という説明につづいて、「統制令の改正」というようなことは、困難かも知れぬが、統制方針なら変更してもらえるかも知れぬ、たとえそれが早速できないにしても、第二次の統制として考慮してもらえないだろうか、ということで、中央会の三橋会長は、種々奔走したが、結局第二次統制についてさえも当局の言質をうることができなかった。そこで会長としての立場上……会長の職を退いた。」(同上)という経過が、よく呑みこめないのは残念である。なぜなら、「一地区数社制」を望むものがあったが、中央会は全国的統制を目標とする立場から「逆の動き」を示したのであるから、当然地区別の「一元的」の「企業合同」に賛成したことになるであろう。しかるに、統制方針の変更が当局に考慮されることなく終わったからとて、中央会会長が辞職するにいたるという説明は解せないのである。「例外措置」の拡大に「逆の動きを示した」中央会が、何故統制方針の変更に「逆の動きを示さ」ないのか、釈然としない。門外漢が通説すると、この部分は混乱した文脈としかおもわれないのである。

上記の点は、小さな瑕疵にとどまるが、本書の最大の欠陥は、編別の時代区分にある。「本書の叙述に当って、かりに、明治維新以後を現代と称することとして、」(1頁)それ以前の古代、中世、近世を一括して「第一編前代港運業の生成」とするのであるが、一体『前代』なる時代区分が許されるであろうか。評者は寡聞にして耳にしたことがない。おそらく中島氏の造語であろう。学界の常識に反する時代区分をなすなら、当然に、何故『前代』なる概念を用いるのか、説明すべきである。時代区分は学界でも、大いに議論のわかれるところであるが、たとえかりに、「せよ、維新以後を『現代』とし、それ以前を『前代』と区分する2大区分だけは、いかなる学者といえども採用するところではない。

中島氏が無限定のうちに、「前代」と「現代」のごとき粗雑な時代区分を採択したことは、本書の「港湾運送事業史」なる歴史学的水準の高さに、大きな疑問符を投げかけずにはおかぬ。「近代港運業」は成立しえず、「前代港運業」から「現代港運

業」へ一挙に転化したのであろうか。

評者は第2編を「近代港運業の展開」とするのが妥当であると考える。「現代」を何時からとなすか、その指標のとり方によって議論は百出するが、明治維新时期以降とするのはどうみても上限が早すぎる。通常は開国より明治期における近代国家の成立期は近代であり、どんなに上限をあげても「現代」は日本が帝国主義段階にはいる日露戦争前後か第一次大戦前後であると考えられる。

本書は学界の常識を無視して時代区分をなしたため、混乱が生じざるをえなくなった。たとえば、第2編の「近代港運業の展開」の「第2章近代化の前進」などその例である。著者の見解にしたがって維新以後を、「現代」とするにせよ、「現代」の時代に「近代化の前進」とは、それ自体、自家撞着である。「近代化の前進」のすえ、「現代」にいたるのが論理的ではあるまいか。もっとも、今日で「近代化」は厳密な歴史上の概念として使用されず、たんなる修辭として、「古いもの」「遅れたもの」に対比して使用されることが多いので、そのような意味で使うなら話は別である。

第3編「港運業の戦時統制」の標題から、「現代」の時代の後に「戦時」が到来するとも解釈される余地がある。第4編は「戦後の港運業界」であるから、中島氏は、「前代」「現代」「戦後」という4時代区分をされたことになる。「戦時」は、まさしく「現代」そのものではなかろうか。編別の構成をたてるさい、何をもって港運業の時代区分をなすかの認識がないため、批判にたええない点があるのは惜しまれる。しかし、かく述べても評者は、決して本書の存在理由を否定しようとするものではない。

内容はすでに紹介したごとく、それぞれ詳細な資料に拠るところが多いので、充分に利用されうるものである。

(発行所 日本港運協会)  
(昭和42年7月発行)  
(本文950頁 非売品)