

港湾經濟研究

日本港湾經濟学会年報

NO. 6

1968

日本港湾經濟学会編

序

経済発展にともなうわが国の港湾は、コンテナ輸送、地域開発、港湾労働等をはじめ、ターミナル・オペレーター問題や管理・経営の諸問題等本質的な課題に迫られている。このような時に、本年度は北海道において、第7回大会がきわめて充実したスケジュールのもとに開かれようとしている。

本号は、今年度大会における共通論題の一部と、昨年度の北九州・下関港における研究発表の成果を集録して、諸兄の御高批に供する次第である。これらの学的研鑽が現実の港湾問題の本格的な解決に役立つと共に、一方においては理論の形成と蓄積のための一里塚にならんことを願ってやまない。

終りに、賛助会員、正会員の諸兄をはじめ、その他本学会の発展に直接間接にご協力下さる多くの方々のあることを覚え、あらためて厚く感謝申上ると共に、今後のご尽力をもお願いする次第である。

昭和 43 年 夏

日本港湾経済学会会長 矢 野 剛

目 次

序	矢 野 剛
---	-------

研 究

港湾の近代化と運送の機械化	和 泉 雄 三 (1)
都市化と港湾の近代化	今 野 修 平 (14)
苫小牧港における専用船の実態	松 沢 太 郎 (30)
◇	
港湾の経済的性格に関して	柴 田 悦 子 (38)
ターミナル・オペレーションの経営的基礎	喜多村 昌次郎 (49)
——米国主要港との比較において——	
地方公営企業としての港湾整備事業	細 野 日出男 (62)
港湾とシテイ・プランの基本論	神 代 方 雅 (74)
貨物輸送史上における港湾	宮 野 武 雄 (86)
未来学成立の可能性	本 間 幸 作 (100)
——港湾論に関連づけて——	

文 献 紹 介

日本港運協会編『日本港湾運送業史』	寺 谷 武 明 (121)
松本好雄著「コンテナの輸送実務」	松 岡 英 郎 (126)
喜多村昌次郎著「輸送革新と港湾」	玉 井 克 輔 (131)
北見俊郎著「港湾論」	梶 幸 雄 (145)
B. Chinitz; Freight and the Metropolis.	武 山 弘 (149)
T. A. Smith; A Functional Analysis of the Ocean Port	山 本 泰 督 (156)

学 会 記 録

学 会 記 事	(163)
「港湾経済研究」総目次	(175)
編 集 後 記	

研 究

港湾の近代化と運送の機械化

和 泉 雄 三
(函 館 大 学)

1, 現代日本港湾近代化の意味するもの

第6回日本港湾経済学会における共通論題「輸送の近代化と港湾」をめぐって展開せられた「港湾の近代化」論は、主として技術的機械化と経営合理化、とくに機械化を内容とするものであった。とくに高見玄一郎氏のコンテナリゼーションのモデル設定に深い関心が寄せられた。港湾にとってここ数年の最大の問題がコンテナリゼーションであったことに間違いはないのであって、このコンテナリゼーションが直ちに港湾近代化の担い手として受取られたのである。コンテナリゼーション、あるいはこれとパレチゼーションを加えてユニット・ロード・システムと称し⁽¹⁾ている場合も又同じである。

港湾の近代化がコンテナリゼーション、あるいはユニット・ロード・システムを意味する限り、それは北見俊郎教授の「全輸送体系」の「合理的再編成」といわれる分野に属するものであって、いってみれば技術的革新、あるいはもっと一般的にいって労働生産力の革新的向上ということになる。⁽²⁾然し港湾においてコンテナリゼーションと並んで問題になった港運企業の再編成も又、近代化論議に逸すべきではなかろう。昭和39年のいわゆる 3・3 答申、これを受ける昭和41年 6 月15日公布の港湾運送事業法改正、さらにつづく42年 3 月 3 日の新 3・3 答申はすべて港湾運送事業の合理化、近代化の方策を指摘したものである。しかし、この港運業界の過少零細資本の整理集約と個別港運資本充実化方針も、究極するところ港湾における輸送能力の増大を計って打出されたものであって、その目標は、労働生産力の向上であったといえよう。

以上の何れ劣らぬ重要な内容を含む港湾近代化問題は、海運・港運業界最大の課題となると共に、運輸行政の重大問題ともなっている。然し近代化の内容はそれだけではない。すでに戦前から引続き温存された港湾労働の前近代性、半封建性の存在を見逃すわけには行かない。

昭和30年後半から40年前半にかけての全国港湾の近代化とは以上の3つを含むのである。北見俊郎教授のいわれる「港湾体制の近代化」は、港運業及び労働関係の革新、すなわち社会、人間関係の革新を指すものと解される。これらの3つの分野における革新の問題は一見無関係なようにみえるが、決してそうではない。コンテナリゼーションに代表される港湾の機械化が、本質的に人間労働の量的縮少であり、機械による人間労働の代替である以上、労働関係がその起動的契機たらざるをえないのであり、又そうである以上、結果として実現する機械化は、コンテナリゼーションに代表されるように、究極するところ、人間労働、人力作業に力点をおく労働集約的港運企業そのものの一掃乃至は体質改善をもたらさざるをえないからである。⁽³⁾

2, コンテナリゼーション Containerization の経済的意義

第2次大戦以降米国で急速に実現されたコンテナリゼーションは、その本来の目標を「戸口から戸口へ」の運送におく。即ち、荷主の軒先から荷受人の軒先までの一貫輸送の実現である。このことは発荷主が内陸部にあり、中間に海洋を狭み、着荷主も内陸部に位置していることを想定し、この運送過程を、発荷主→トラック→通運→鉄道→港湾→海運→港湾→鉄道→通運→トラックと仮定するのである。即ち、この一貫輸送実現のためには、輸送手段がトラック、鉄道、海運と異ること、同時に貨物を扱う運輸業態、企業が異ること、技術的にはまず、貨物重量、容量、荷姿、包装及び運送量に関する制約、条件が、輸送各機関によって、それぞれ異なることがその障害となっているのである。バラ荷即ち、大量無包装工業原材料についてはすでに相当の開発が行われ、不定期船における専用船、大型化したタンカー、これに接続する内陸運輸における専用大型貨車、パイプラインが実現している。然

し小量完成財を主とする雑貨を扱う定期貨物船部門では関係する運輸業態、企業数も多く、まず個別分散の小量貨物を集中化し大量輸送に照応する貨物形態の統一化、単純化を必要としているのである。同じことはトラック⇄鉄道における通運業、鉄道でもいえるであろう。然し1時に数千トンの貨物を扱い、短時間にこれらを仕訳、運送する港運、海運部門が最もその必要に迫られていたといえる。小量雑貨をただコンテナと称する金属あるいは木製荷箱に格納することが、この問題を一挙に解決するという結論に達したのはアメリカのマトソン社、Matson Co. によるアメリカ本土——ハワイ間のコンテナ輸送の企業的成功以降であった。コンテナ導入による「戸ロから戸ロへ」door to door 方式の実現には技術的、社会的、経済的では政治的、国際的障害が数多く存在し、前途は容易でないにしても、とも角その最も必要度の高い海運部門の定期貨物船 liner に於て実現しつつあるのは周知の通りである。この海運部門、とくに外航定期船におけるコンテナ専用船、又はフル・コンテナ船、セミ・コンテナ船、雑貨・コンテナ混載船⁽⁴⁾等によるコンテナ導入の基本的契機は、これも又周知のとおり、港湾荷役能力の飛躍的増大と港湾荷役労働者数の縮少及び荷役労働時間の短縮という技術的要請の経済的表現たる港湾荷役費の激落であり、また船舶なる固定資産回転率の増大による海運資本の利潤増大であった。

米国の海上貨物輸送会議略称 MCTC、Maritime Cargo Transportation Conference が1959年に出した「ユニット貨物の海上輸送」Maritime Transportation of Unitized Cargo (昭和42年港湾経済研究所、高見玄一郎氏訳)では、コンテナ化による港湾荷役労働力の節減を伴う荷役能力の増大、即ち労働生産力の上昇程度を1時間当り荷役作業トン数8倍、しかもこの8倍のトン数を従来の半の労働力(1シフト当り)で処理しようと計算している。その結果荷役労務費は実に16分の1に迄縮減される可能性をもつとされる。下表のとおりである。⁽⁵⁾

貨物 1,000LT 当りコスト・データの比較

荷役労働費

a) 賃金及び手当

b) ギヤング・アワー

	ドル	時間
(A) 基礎となるブレーク・バルク船	7,260	118.8
(B) コーテナ船 ⁽¹⁾	460	8.0
(C) 改良型ブレーク・バルク船 ⁽²⁾	3,380	54.0

(注) (1) コンテナ船 1 船は荷役労働力を(A)の3分の1とする。

(2) 改良型ブレーク・バルク船は作業率を(A)の2倍とする。

(3) アメリカ国内及び外国の揚積みを含む。

労働生産力の比較は船舶規模580,000バール・キュービック bale cubic、速力14ノット、港間航海距離3,000 マイル、ステベ作業在港日1日につき、時間内作業1、時間外作業1の2シフトの3隻の船舶について行われている。(A)はブレーク・バルク船break—bulk. (B)は100%コンテナ船、つまりフル・コンテナ専用船、(C)はブレーク・バルク船であるが、セミ混載という想定である。

この画期的な方法がとられるならば、これ迄船舶運航収入の40%、運航費の70%⁽⁶⁾を占める貨物費（その大部分が港湾荷役費）の革命的節約となり、船舶総原価を激減せしめ、かくして船舶資本の採算性を異常に有利ならしめるわけである。

船舶運航費の最も重要な費目を縮減するだけではない。航海日数の20%以上を占める港湾荷役時間の短縮が、港湾停泊日数を短縮せしめ船舶の航海日数を縮減し、かくして船舶固定資本の回転率を上昇せしめて、利潤を増大せしめるのである。⁽⁷⁾

従って、コンテナリゼーションによって直接に経済的利益を受けるのが海運資本であることはいうまでもない。特に外国海運資本と激烈な貨物争奪戦を演じている日本の外航定期貨物船である。⁽⁸⁾

1967年9月に北米太平洋岸に初のコンテナ専用船マトソン社のハワイアン・プランター号(15,900総トン)が東京港品川埠頭のコンテナ・ターミナル

を出帆 ロサンゼルスへ 向って以来、日本海運の コンテナ 戦争参加が具体化し、本年秋には邦船コンテナ専用船が北米太平洋航路に就航すると伝えられるが、この驚くべき迅速さ、疾風迅雷の具体化は、海運資本の自発的合理化意欲の所産というよりは、むしろアメリカ海運資本との対抗上、やむなく重い腰をあげたという方が正しいのではないだろうか。

3, コンテナリゼーションによる日本港運業の影響

海運資本先導のコンテナリゼーションは、外航貨物船それ自体の合理化であり、機械化でもある。コンテナ専用船、セミコンテナ船、不定期船の改良による雑貨の速時大量輸送の促進及びヨリ以上の安全性の確保がえられるからである。然しそれは海員労働力の減少と機械力の代替ということを意味する合理化機械化ではない。その意味における本来的機械化は、周知のとおり海運部門ではなくて、港運部門において行われなければならない。それが又明記せられたコンテナリゼーションの具体的目標でもある。⁽⁹⁾

即ち、端的にいつて港湾荷役労働者数の縮減、とくに船内荷役労働者数の徹底的減少こそがその具体的目標となる。高見玄一郎氏のいう『徹底的な大型機械化』による「集中的な大量作業」とは、具体的にはこのことを意味するものでなければならない。機械化の進んだ巨大な船舶、陸上運送手段にはさまれて、エアポケットのような原始的労働集約的 船内 荷役部門の「徹底的」人員整理は、単なる人員整理に終ることですすみはしない。日雇依存という基底的平台の上に成り立っていた港運業それ自体の「徹底的」合理化を誘導せずにはおかないであろう。それも単なる零細企業・下請の整理、港運企業の再編成と単位企業規模の量的拡大及び資本力の増大に止まらず、ヨリ基本的な問題、即ち港運部門の海運乃至トラック資本の直営化、乃至は港湾自体にポート・オーソリテイが出現するなどというが如き港運管理の質的变化をもたらす契機になるであろう。港湾関係労働組合が人員整理を警戒し、港運業界が倒産、企業整備を憂慮し、⁽¹⁰⁾ 黒船来と銘打ったのは当然といわなければならない。

問題はこの技術革新が港運業の内部から自然的に起ったのではないということである。港運業界あるいは港運企業が、自ら合理化努力を試み、その結果、かかる方法を創出し実現に乗り出したとしたら、かかる企業全体を押し込む一大「革命」の一切の責任は港運業自らが負うことになる。然し、コンテナリゼーションはそうではなくて、海運資本の要請という形をとるのであって、港運業にとっては、需要市場の要請、需要の外部的激減である。従来あった注文が一挙に何分の一かに激減したという意味に受け取れる。その意味における変化である。形は異っても、現在日本の石炭業界の沈滞の契機、石炭の需要減少と、経済的内容において変りがない。港湾中央共斗会議がいきなり通じ、正に炭鉱のビルド・アンド・スクラップの港湾版に外ならない。そしてかかる意味の技術革新であるが故に、コンテナリゼーションの実現を結局は阻むことができないことになるであろう。港湾労働者がいかに闘っても、その闘いの相手が自己の雇主でない外部の、しかも顧客である海運資本であり、その注文減少という形をとるからである。

以上のごとき内容を含むコンテナリゼーションは、船内荷役労働者数及び沿岸荷役労働者数の大縮減という技術革新の実現であるといえるのでありその結果、港運業界の再編成と経営主体の変質を伴う資本基盤の充実という「企業近代化」に波及するといえる。後者は運輸省の推進する港湾運送事業の合理化、近代化のための物質的条件となり、具体的契機たりうるであろう。

然しながら、これらのことが一体港運業の労働関係の近代化をもたらすかどうかとなると問題は別である。むしろ、前近代的労働関係の存在は、コンテナリゼーション推進の阻害条件となると共に、コンテナリゼーション実現の後々までも、港の近代化を阻む敵に化す可能性が強い。

4. 労働関係の近代化とコンテナリゼーション

港湾における労働関係の前近代性とは、抽象的にいえば、社会関係の資本主義化の未完成であり、労使関係の不明確、不透明である。具体的には労働

者供給業的色彩の濃い所謂下請の存在であり、筆者の命名によれば、擬似資本の存在である。経済関係からいえば、完全に賃労働関係が成立していながら、直僱形式をとらず給料支払者と受取人とがあいまいにされている間接雇用形態の存在であり、あるいは、雇用主と賃労働者の中間に手配師等が存在することである。古くから炭鉱・建設・港湾・工業等に存在した労働請負がその具体的象徴である。⁽¹¹⁾ 要約すれば、賃労働の経済関係と社会関係の矛盾である。

これらは全く手労働に依存する労働過程に存在し成立するのであって、機械、原材料等の「資本」を所有していない。正に労働集約的労働過程を条件とする労働関件である。労働契約は日雇形式であり、その労働者の使用者は雇主たる形式を法律的社会的にとることもない。無資本であるが故に暴力組織の入りこむ余地を多く残すのである。〇〇組と称する船内業者あるいはその下請の社会関係の実態がそうである場合が多い。

これらの前近代的労働関係の成立基盤は、従来、いくつかの研究調査報告の示すとおり、日雇の大量的集結である。即ち、相対的過剰人口の存在であった。⁽¹²⁾ この基本条件を基盤とし、チーフ・レーバー継続を経済的目標とする社会関係がこれである。

港湾経済における古くからの重大問題である労働関係の前近代性の克復は、かかる中間介在者の一掃と、明確なる雇用関係の実現によってもたらされる。このことを、コンテナリゼーションが、もたらすであろうか。

理論的にいうならば、全くもたらさないというべきであろう。何故ならばコンテナリゼーションが港湾荷役労賃の減額を目標としてその作業労働者数縮減をもたらすものとする以上、港湾労働の前近代性残存の経済的理由、即ち低賃金の温存なる理念と合致するからである。ギヤング数の減少という形で人員整理が実現したにしても、それが常用、日雇という雇用形態を変更せしめる理由にはならない。ギヤング内雇用構成を従来のままにしておいても一向に差支えがないであろう。一ギヤングのチーフが従来のままの中間搾取的組頭であって悪いという理由もない。コンテナリゼーションが労働関係、社会

関係の近代化をもたらす保証はどこにもない。逆に、労務費節減という共通の目標実現のために、可能ならば、労働関係を変更することなく、必要とあれば、前近代性強化策をとる可能性がある。現に炭鉱がそうである。炭鉱業が石油代替によった極度の需要不振に陥入り、驚くべきテンポでビルド・アンド・スクラップ政策を実行して行く過程において、ビルド鉱の下請導入、組夫数増大が現象化している。むしろ、組夫数が常用労働者に匹敵し、これを上廻る切羽（主として岩石掘進現場）さえもみられる今日である。炭鉱の災害数の増大の原因がこの下請化、組夫増大にも求められているのである。むしろ炭鉱合理化の一環として、積極的に組夫導入を図っているというべきであろう。この組夫の賃金、福利厚生施設は常用労働者に比して格段に悪いのであって、これこそ炭鉱の組夫利用の経済的理由なのである。

港湾のコンテナリゼーションに代表される機械化、合理化も又同じ条件下にある。コンテナリゼーションが港運事業の顧客、注文主である海運資本の要請である以上、港運作業の供給側に立つ港運業労使が、その注文減少、即ち、経済的表現に翻訳するならば、需要減退に対して、何ごともなしえないであろうし、その命令は至上命令となろう。しかし、全く別の業態である以上、海運資本が港運業の労働関係に介入する法的根拠も又ありえない。港運業の労働関係の近代化を推進するのは、あくまでも港運業者であって、海運資本ではない。海運資本、即ちコンテナリゼーション実現の担当者は、港運事業の内部関係たる労働関係の近代化については、第三者であり傍観者にすぎないというべきである。

5. 労働組合とコンテナリゼーション

労働関係の前近代性の温存が、実はコンテナリゼーションとその経済的目標が同一であるとするならば、コンテナリゼーションによって労働関係の近代化が直接もたらされる理由はない。それでは労働関係の近代化は一体誰によってもたらされるであろうか？そのトレーガーは誰か？いう迄もなく港運業の労使双方である。更にもっと追求して行くならば、労働関係の前近代性

からくる被害を直接受ける者としての労働者側以外にはありえない。労働者側から近代化推進のトレーガーを求めるならば、その社会的集団力としての労働組合以外にはないであろう。

6大港の港湾労働組合の現状について筆者は遺憾ながら詳しく承知していない。然し北海道の例では、労働組合を結成し、これに加入しているのは常用労働者に限られ、日雇労働者は参加していない。この事情は恐らく6大港でもあまり変わっていないのではないかと思う。昭和39年3月、筆者らが北海道立総合経済研究所から「港湾労働」を出版した当時の6大港の労働事情では日雇が全港湾に加入していないのはもちろん、横浜港では、船内荷役労働者全体が常用労働者を含めて、未組織であった。むしろ、暴力組織が深く根を張り、港湾職業安定所の仕事の多くがその対策に向けられていた。

労働関係近代化のトレーガーたる労働組合は、全く存在していないも同然であった。むしろ、労働関係の前近代性克服を志して努力を傾注していたのは、港運企業の教育ある若手管理者であり、港湾関係官公吏であったといえる。

このように労働組合組織が弱体な場合、労働関係の近代化は望むべくもないであろう。たとえ、労働組合が強力であった場合でも、臨時工、社外工問題の場合にみられるように、常用労働者で組織する既存大組合は、拱手傍観するケースが多いのである。むしろ、常用労働者の労働組合は、労働貴族集団として自らを位置づけ、臨時工・社外工を雇用の安全弁としていやしめ、会社側と協力としてその存続を図る場合すらある。

前掲、喜多村昌次郎氏の論文所収の港湾中央共斗会議の要求内容をそのまま転載した理由は、労働組合の役割の重要性からであった。この港湾中央共斗会議参加の港湾労働組合の構成がどのようなものであり、そこに船内労働者、日雇が参加しているかどうかが問題であろう。然し、たとえ船内労働者日雇が参加していない場合でも、コンテナリゼーションに関する港湾中央共斗会議の発言とその今後の動きは、港湾労働近代化に役立つことがありうる。何故なら、その組織化と行動の原理が、港湾労働者の権利と就労権の確

保、労働条件の向上であるからである。この理由からコンテナリゼーションに注文をつけている以上、もう一つの問題である港湾労働の近代化に眼をそむける理由はない。もしそうだとすれば、港湾中央共斗会議の基本的原則に逆行するからであり、自らの存在を否定することになるからである。本格的にコンテナリゼーションに取り組む意欲と行動力を持ち、御用組合でない本来的労働組合として組織されたものであるならば、それはコンテナリゼーションと取り組むと同時に、港湾労働の近代化をも取上げるであろう。逆にいって港湾労働の近代化に手を触れることなく、拱手傍観する労働組合であるならば、それは、コンテナリゼーションに対して、何ものをもなしえない無視しうる無力な存在にすぎないであろう。

アメリカにおける港湾荷役費コストの高い比重が港湾労働組合の強力に支えられた高賃金にあるとされ、このためにこそコンテナリゼーションがアメリカで実現したのであるが、日本の場合は、そのような関係はない。コンテナリゼーションを推進すべき経済的契機は相対的に弱少であるというべきである。このことを成立せしめたと同じ経済的基盤、即ち低賃金こそが、港湾労働の前近代性温存の理由ともなっている。これを打破すべき直接的トレーダーたる労働組合は弱体である。

このようにみてくるならば、コンテナリゼーションに対する港運業の姿勢にも又疑問が湧いてくるであろう。労働組合が弱く、港湾荷役労働者の賃金が国際的基準に比較して相対的に非常に低く、労働関係の前近代性の温存によって、日雇の形における労働力供給が伸縮縮自在に行われるとすれば、一体、コンテナリゼーション推進の経済的理由をどこに求めるべきか？ 少くとも、アメリカ、ヨーロッパに比較して、内面的理由が薄弱といわねばならない。このことは、コンテナリゼーション実現への意欲を弱め、その実現への努力の足かせになりその実現の時期を遅らせ、たとえ実現したにしても、中途半ばなものにしてしまう可能性をもつ。所謂「日本的合理化」合理化の日本型といわれる過去の例が示すとおりである。

戦前の日本資本主義が機械化を怠り、チープレーバーに依存して、全産業

のいたるところに半封建的労働関係、社会関係を成立せしめたことは、歴史の示すところであり、戦後の世界的発展の契機が、日本の民主化、具体的には労働組合の成立であったことこそが経済法則というべきである。その一般的視点に立つ限り、港湾労働に温存される前近代性は、コンテナリゼーションによって拂拭されるのではなくて、逆にその実現を阻む障害物としての反動的役割を果すものと考えられる。(昭和43年4月)

(注) (1) 1「ユニット・ロード・システムとは貨物の荷役を安全に迅速に、しかも低廉にするため、1個1個の貨物を直接荷役しないで、これら個々の貨物をパレットやコンテナなどを使用してある程度のユニット(単位)にまとめて機械荷役することである」。

2「日本の輸送革新」Ⅱ.P69, 昭和39年, 日通総合研究所

(2) 北見俊郎教授『「輸送の近代化」と全港湾体制』港湾経済研究No5. 所収 P49~50、1967年。

(3) 1労働組合がコンテナリゼーションを「それは海上コンテナ輸送に伴う海運、港運の合理化」は「明らかに独占資本奉仕のための港運業のスクラップ・アンド・ビルド化であり、港湾労働者を業もろとも港から放り出そうとするものである」とし、人員整理、登録日雇港湾労働者の定数削減反対、事前協議制確保を要求しているのも無理のないことである。コンテナリゼーションに代表される機械化は人間労働力を削減してこれに機械乃至は人間集団の組織力をもって代替することを目的とするものであって、港運企業、労務担当者の主観がどうであろうとも、人員、労働時間削減、短縮という結果をもたらすことは避けられない法則だからである。

2.引用は、原田港湾作業KK、「米国主要港における埠頭ターミナルの運営と経営調査報告書」P18~19、昭和43年刊、喜多村昌次郎氏著。

3.喜多村氏の貴重な米国港湾調査報告書であるが、同頁収録の港湾中央共斗会議(港湾・海運・倉庫・検数・検定の関連産業及び官庁・自治団体労働組合をもって結成)の「むしろ国に向けている」要求は日本の今後の港湾機械化実現過程を左右する重大問題であろう。次にそれを転載する。(同書、同頁)

① 合理化による海運・港湾労働者の首切り、労働強化には絶対反対する。政府および関係業者は既存の海運港湾労働者の就労保障について対策を明確にすること。なお、このことによって港湾労働法による登録日雇港湾労働者の定数を減らすことのないようにすること。

② 以上の対策と合理化全体について、港湾関係労使による産業別段階での事前協議制を確立すること。関係労使とは港湾共斗加盟組合(民間)と船会

社を含むすべての海運港湾関係業者あるいはその団体ということである。政府はこの産業別事前協議制確立について、責任をもって関係業者を指導すること。

- ③ 港運業の集約については、労働者の首と既得労働条件と団結権について完全に保障すること。
 - ④ 8時間（休けい1時間以上を含む）労働制を確立し、8時間で人並みの生活ができるよう、賃金の大巾引き上げを行うこと。また日曜・祝日は完全休日とすること。
 - ⑤ 港湾の労働災害防止および福祉施設についての、抜本的な対策を国の財政援助を含めて確立すること。
- (4) 「輸送革新」P112、1967年、大阪商船三井船舶調査室。
- (5) 前掲書、第7章、P、109～111、なお bale cubic は船舶の積載純貨物容量をあらわし、その単位は、
- $$\frac{(\text{吃水船の長さ}) \times (\text{巾}) \times (\text{ウエザー・デッキ迄の深さ})}{100} = 1 \text{ キュビックである。}$$
- 荷役作業率は long ton / gang hour を用いる。580,000 cubic は、貨物積載量 7,632 ロングトンと試算されている。
- (6) 「港湾産業の発展のために」所収「海運業における港湾産業の重要性」P49～50、織田政夫氏、1967年、港湾産業研究会
- (7) 前注、織田政夫氏論文によれば、「ニューヨーク定期では図に示すごとく所要航海日数に占める港湾停泊日数は33%で、その半分は荷役の行われていない純然たる停泊日数である。また同航路を日本内航と北米東岸内航とに分けてみると、北米東岸の43%に対し日本内航の停泊日数の比重は80%と著しく高く、わが国港湾の極端な低生産性に驚かされる。またこの図から港湾問題が米国では人件費の割高による荷役費の引下げにあるのに対し、わが国では主として船舶速発にあることがわかる。」P55、と指摘、日本では特に港湾停泊日数が問題だとされる。
- (8) 前掲大阪商船三井船舶調査室の「輸送革新」によれば、すでにコンテナによって武装したアメリカ海運資本の日本進出が、「黒船」来攻的脅威を現実にも与えていることを記録している。とくにベトナム戦用の米国軍需物資輸送をコンテナによって運送しているシーランド社 Sea—land、U. S ライン United States Lines. マトソン社 Matson が恐ろしい。ベトナムに今片荷運航をしそれだけですでに採算上ペイしているので、復航の途中日本に寄港することになれば、その運賃はダンピングしうることにになり、又赤字にも耐えうるからである。
- (9) 高見玄一郎氏は次のように指摘されている。「コンテナリゼーションとは端的にいて、港湾におけるhandling cost を機械という他の手段によって置きかえることである。……在来のブレーク・パルク方式の荷主から荷受人までの海陸輸送において、港湾におけるステベ費およびその他の貨物費は、総輸送コストの約50%を占めている。この大部分が人件費であって、多くの

場合人件費は、生産性の拡大を伴わないで上昇する。この矛盾を切ることがコンテナリゼーションの目的とされる。」

高見玄一郎氏「流通近代化とコンテナリゼーション」「港湾経済研究」

No. 5 所収、P 27、1067年

- (10) 前掲アメリカの海上貨物輸送会議のレポート「ユニット貨物の海上輸送」をみると、荷役のギヤング構成はホールドマン8人、ウインチマン2人、スリングマン3人、ヒーター(エープロン)1人、シグナルマン1人、フォアマン1人、トラクター・ドライバー2人、チェッカー1人、計19人で1シフト8時間労働となっている。(P35)現在の日本の船内荷役のギヤング・サイズとは大差がないが、その内容において変化する。然し、要するに人員縮減はギヤング数の減少という形で行われるであろう。故にギヤングをもてるかもてないかが港運企業経営の基本的条件になり、このことと関連して、人員整理がイコール企業数の整理という結果を生む可能性が生れよう。
- (11) 現行商法に作業請負の規程が堂々と存在するが、これこそ労働請負であって、職業安定法第44条の労働者供給業禁止、労働基準法第6条の中間搾取禁止規定と真向から衝突する。商法の「前近代性」ともいうべきか。
- (12) 昭和34、5年以降の高度成長期の実現が、労働力過剰経済から労働力不足経済へと日本経済を変質せしめたとの所説を聞くこと久しい。然し、港湾の日雇依存度が減少したということも又一向に聞かない。

都市化と港湾の近代化

今 野 修 平

(東京都港湾局)

は し が き

1. 港湾と都市の基本的関係
2. 都市化の地域的拡大と港湾の問題
3. 都市化による経済および都市の地域構造の変化と港湾
4. 都市社会と港湾の近代化
5. わが国における都市化と港湾近代化の要因と問題の共通性

結 び

は し が き

都市問題は20世紀後半における人類最大の問題の一つであるといえるが、このように都市問題が大きな問題となったのは、激しい勢いで進んでいる都市化 (Urbanization) によるものということが出来る。激しい都市化の波は、日本も例外ではあり得ず、戦後の都市化の進行は、海外諸国に劣らない勢いでなされており、その結果新しい地域較差問題、人口流動、産業構造の変化、過疎過密問題等々多くの問題が、都市自体が持つ都市交通、公害、住宅、財政、自治等の一括したいわゆる都市問題と共に表面化あるいは深刻化してきている。

このような社会の新しい動向と問題の所在に対して、社会学、地理学、経済学等の多方面の分野で従来取上げてきていることは、この問題の広汎さと重要性を物語っているものといえる。この結果都市化そのものは各視点よりの把握がなされ、あるいはその現象が類型化され説明されている。そこで本稿では都市化そのものについて論じる必要はなく、むしろ都市化による諸現象が港湾にとっていかなる影響があるのか、特に現在の港湾が最も大きな課題として、否応なしに直面している近代化にとっていかなるものであるのかを考察する必要があるものと認識して居り、本稿の目的もそこにあるといえ

る。

都市化と近代化は社会学での定義を待つまでもなく、本質的には同意義ではない。近代化が歴史的法則性に裏付けられたもので、封建社会から資本主義社会への歴史的移行であるという歴史学ないし社会学での定義づけから考えて、港湾の近代化も港湾社会の持つ封建性（以後近代化という語に対応して前近代性という語を使うことにする）からの脱皮と考えてよいものと思う。これに対する都市化は、非都市的社会（例えば農村社会）から都市社会への変化であり、都市自体は封建都市に代表される如く、資本主義社会と直接、絶対の関係で存在するものではないから、都市化は必ずしも近代化とは結びつくものとは言い切れないのである。

しかしわが国において都市化が社会問題化したのは、第二次世界大戦後であるといってよい。このように都市化それ自体が最近において問題となったことは、当然都市の近代化と深い関係のある問題であることは否定出来ない。都市化は都市の近代化と置き換えられるものではないが、都市化は近代化を考えずにはあり得ない問題であり、問題への対処も近代化の方策なくしては意味の少ないものであるということが出来る。

このような意義を有する都市化が、港湾の近代化と無関係であるものではなく、むしろ都市と港湾の密着不可分の関係から、港湾の近代化を考えるには都市化との関係を充分に考慮しておく必要がある。特に都市化の勢いは全世界的であり、人類最大の問題の一つであるといわれるように広くかつ大きい波である。この港湾成立の基盤である背後の社会を洗う大波を港湾が受けないわけにはいかないのである。既にわが国の工業化と港湾の工業化（主として臨海工業港の発展）が一体となって行なわれている前例をここにあげるまでもないことである。

以上のことから都市化と港湾の近代化の関係について、特に港湾の近代化に都市化がいかなる影響を与えているのかを考察、解明することを目的として、本稿を草する次第である。問題は極めて大きく、複雑であり、本稿で指摘し得ることが、この大問題の全てであるとはとても考えられない。問題の

本質からかなりの距りがあるやも知れぬが、あえて問題提起の意味も含めて本稿を草し、諸先学の御指導と御教示を仰ぐ次第である。

参 考 文 献

遠藤湘吉『戦後日本の経済と社会』筑摩書房1966

木内、山鹿、清水、稲永『日本の都市化』古今書院1964

柴田徳衛『現代都市論』東京大学出版会1967

磯村英一『都市社会学研究』有斐閣1958

1. 港湾と都市の基本的関係

港湾は港という字が示す如く、水（サンズイ）と巷（チマタ＝街の意）の合するところであり、地理学における都市集落の成因よりの分類の中にも、港町ないしは港湾都市があるように、港湾と都市は密接不可分の関係があるといっても過言ではない。港湾は港町ないし港湾都市で示されるように、都市形成の要素として、工業、商業、政治行政機関、教育機関、宗教、交通機関、漁港、鉱業等と並んで重視され、古今東西を問わず、幾多の都市を育成発展させてきている。神奈川の開港以来の横浜港の発展が、今日の横浜を育てあげたのはその好例であるといえよう。

このように港湾と都市の基本的関係として第一にあげられるのは、港湾が都市形成の要素となっていることである。これはいうまでもなく、港湾が一つの経済の場として、特有の経済活動を行ない、人口を培養していけるためであって、交通施設としての港湾があることにより立地している港湾産業、海運業、商業および関連工業等一連の港湾経済が、都市の経済活動の核として、あるいは重要な役割を果たしている場合である。厳密な意味での港湾都市とは、都市の経済基盤が港湾経済におかれている都市をさすべきであり、単に都市域の中に施設としての港湾があるだけで、港湾都市と呼ぶべきではないと考えている。

しかしながら港湾の経済活動が、港湾都市の経済基盤となっている形態は、大分して二つの形態があるものと考えられる。その第一は港湾が流通経済の場としての本来的経済活動が直接都市の経済基盤をなす場合であり、第

二は港湾が他産業の経済活動の場として十二分に利用され、しかもその利用している産業がその都市の経済基盤をなす場合で、港湾が間接的に都市形成要素として大きな役割を果たしている場合であるといえよう。前者の場合は従来いわれている港湾都市であり、大阪、神戸、横浜等の大都市から地方の港町までその例は枚挙のいとまがない程あり、後者の例としては臨海工業都市や青森、函館のような総合的な交通都市、および港湾の機能、性格が根本的に異なるが軍港所在の都市等をあげることが出来よう。

この他に港湾としては避難港、鉱石積出し港の一部、フェリーボート港の一部等が施設ないしは入港船舶、取扱貨物量等で大きな数字を示すものの、港湾経済活動としては低いため、これらの港湾では都市形成に大きな力となっていない場合が多く、すでに記したように、施設としての港湾の所在が必ずしも都市と結びつくものではない証左となるものといえよう。同様の傾向は臨海工業の一部にもみられるものであり、港湾都市というには疑問のあるものといえよう。

しかしながら一般には、港湾は都市形成要素として大きな役割を持ち、その点で密接な関係があるといえるが、もう一つの関係としては、都市の持つ経済力が水運との結びつきを求めて港湾を建設発展させる場合があることを指摘出来る。東京港や名古屋港はこのような基本的な両者の関係から建設され、発展したものであり、封建都市においても、江戸と江戸湊の関係や運河で塩釜港（当時千賀浦）と結びつける努力をした仙台等はこの例であるといえる。

実際には以上二つの相互作用が相関連して、港湾が所在する都市と港湾の盛衰に影響していると考えられる。以上のことから、都市と港湾の基本的関係に二つのものを認めることが、出来るがいずれも極めて密接な関係であり、当然のことながら都市問題は直接港湾へ、港湾問題は都市自体の問題として影響し合う関係にあると考えられ、港湾計画、港湾財政、港湾行政、港湾産業等もそれぞれ都市計画、都市財政、都市行政、都市の産業構造等と一体となって考えるべきものであるといえよう。

参 考 文 献

有末、柁、青木『交通地理学』大明堂1968

この中で拙稿の第6章Ⅲ「都市開発と港湾」において詳述しておいた。

2. 都市化の地域的拡大と広域港湾問題

都市化の定義を狭義に解すると rural な地域から urban な地域へ、そして urban な地域からより urban な地域への移行であり¹⁾ それらは大都市型都市化、地域中心型都市化、工業化型都市化、在来工業化型都市化に類型化が試みられ²⁾ 他の観点よりも考察が進められているが³⁾、結果的には市街地の地域的拡大 (Urban Sprawl) と人口および資本の集積をもたらしており、わが国の場合は、かなりの問題を含みながらも大都市地域への人口集中、東海道メガロポリスの形成等の現象となって表われている⁴⁾。しかしながらこれらの現象は、いくつかの地域の特徴を有していることが指摘されている。すなわち、都市化は都市の規模の場からみると一般に大都市ほど激しく、

第1表 市町村人口規模別動態 (昭和30年代)

	増 加 人 口 1,000人		増 減 率 %		構 成 比 %		30年～40年 増減率(年%)
	30～ 35年	35～ 40年	30～ 35年	35～ 40年	30年	40年	
総 数	4143	4863	4.7	5.2	100	100	1.0
100万人以上	2,486	1,626	17.5	9.1	15.9	16.8	3.9
50～100万人	377	715	26.5	23.7	1.6	3.9	2.3
30～50	502	639	13.2	13.8	4.2	5.3	1.1
20～30	384	826	8.1	14.8	5.3	6.5	1.5
10～20	863	1,575	9.5	16.8	10.1	11.1	1.0
5～10	470	891	4.6	8.4	11.5	11.6	0.1
3～5	188	227	1.6	2.2	12.9	10.8	-2.1
2～3	-121	-44	-1.7	-0.7	8.0	6.7	-1.3
1～2	-520	-609	-3.1	-0.4	19.1	14.2	-4.9
0.5～1	-420	-789	-4.7	-8.3	10.1	8.8	-1.3
0.5万人以下	-67	-193	-5.6	-13.4	1.4	1.3	-0.1

(国勢調査より)

地方小都市はかなりの規模の都市までその絶対人口が減少しており、人口集中地区（D I D）を例としても、D I D人口50,000未満のD I Dは、昭和35年と昭和40年の比較においても、数の上では増加しているものの人口の割合は減少し、大都市への集中を物語っている。人口集中の核となっているの

第2表 人口集中地区人口の動向

人口階級	人口集中地区設定市町村数		人口集中地区人口		人口の割合 %	
	昭和40年	昭和35年	昭和40年	昭和35年	昭和40年	昭和35年
50,000 以上	148 (147)	121 (121)	37,363,910 (37,295,394)	31,070,381 (31,070,381)	79.1 (83.6)	76.1 (80.4)
50,000 未満	671 (391)	643 (398)	9,894,394 (7,306,116)	9,759,610 (7,578,276)	20.9 (16.4)	23.9 (19.6)

() 内は市部 「わが国の人口集中地区」より

は、東京、名古屋、大阪のMetropolisが主体であり、これについて、地方中心都市の札幌、仙台、広島、福岡を認めることが出来るが、東京、名古屋、大阪を中心とする首都圏、中京圏、阪神圏の各Metropolitan Area（大都市圏）

第3表 三大都市圏および地方主要都市の人口集中地区人口

都市 年次	三大都市圏				
	総数	京浜とその周辺	名古屋とその周辺	阪神とその周辺	
昭和40年	28,300,603	15,683,437	3,063,997	9,553,276	
昭和35年	23,321,900	12,815,214	2,649,973	7,856,713	
都市 年次	地方主要都市(35万以上)				
	北九州	札幌	福岡	広島	仙台
昭和40年	891,031	668,777	572,332	473,587	373,524
昭和35年	798,942	496,402	521,866	406,991	335,979

「わが国の人口集中地区」より

が圧倒的な大きさを示しており、三地区のD I D人口で、2,830万以上と全国人口の約28%をしめ、しかも5年間に約500万人の増加をみている。全域人口ではさらに全国の約40%に当る4,066万という数を示している⁵⁾ごとく、

極めて特定の地域への集中現象であるということが出来る。

このような特定の地域における顕著な都市化は、これらの地域における港湾に大きな影響を及ぼしている。すでに筆者が指摘したように、わが国の港湾貨物はこれらの大都市圏の港湾に年々集中してきており、これからはずれる地域の港湾は、年々その比重を低下させてきている⁶⁾。港湾においても明らかに大都市圏への集中を物語っているといえる。

このような急激なる都市化の結果、すでに東京湾、大阪湾ではその海岸線は大部分が市街地と化し、巨大な連担市街地を現出している。景観的・機能的にはすでに完全な一つの Metropolis となり、ここに旧来の種々の制度との間に大きな矛盾を露呈化しつつある。具体的には広域行政や都市財政、都市交通等が問題化しつつあることは、いずれもこの激しい都市化によるも

第1図 連担する港湾区域（東京湾）



のと解してよい⁷⁾。以上一連の都市問題と全く同じ現象と同じ性格の問題をこれら地域の港湾が呈していることは極めて注目すべき問題である⁸⁾。東京湾、大阪湾では、すでに港湾区域が連担し、湾内の海岸線は大部分港湾区域に指定され、膨大な埋立地造成と港湾建設が進んでいる⁹⁾。景観的にも港湾施設の配置からみても全く連続し、機能的には湾内の工業港、外貿定期船港

第2図 連担する港湾区域（大阪湾）



内貿港の間でそれぞれ
大量の貨物の流動が認
められて、各港がそれ
ぞれ機能分担している
ことは、港全体で背後
の地域経済への窓口と
して一つの港湾を形成
しているとみることが
出来るのであって、ま
さしく大都市圏に対応
する新しい港湾として

の大都市圏港湾がそれであるといえよう。

このように背後地域の都市化に対応して、港湾もこれに鋭敏に対応してきていることは、今後の大都市圏の動向が、これら地域の港湾の将来を暗示するものであり、大都市圏が抱えている問題が何らかの形で港湾に反映し、その問題解決が新しい時代に対応する港湾への発展＝港湾の近代化のためにも必要不可欠なものとなっているのである。以上の観点よりみた都市化がもたらす港湾の近代化問題は、広域行政に対応する広域港湾問題とこれに関連する港湾管理問題（Port Authority についての検討等）、広域的都市計画に対応する新しい港湾計画、人口急増あるいは都心空洞化等により問題となっている新しい都市財政問題に対応する港湾管理者の財政問題、都市交通問題と臨港交通施設等をあげることが出来る。以上のように現在港湾が直面している近代化への問題のいくつか、都市問題との関連においてはじめてアプローチが可能なものがあり、またこれがない時は単なる一部の合理化に終始してしまう可能性すら有しているといえる。これらの問題は一括して広域港湾問題として解決されるべき問題であり、広域港湾の誕生が単なる地域的な広域であるだけでなく、内部の構造的なものの近代化を伴う広域港湾と

なることが¹⁰⁾、近代都市への都市化に対応出来る唯一の方法であり、要求せられている課題であると考えられる。

- 注 (1) 木内、山鹿、清水、稲永『日本の都市化』古今書院 1964
(2) 高野史男「都市化の類型と概念規定」地理学評論 32巻12号 1959
(3) 石水照雄「中央都市の都市化と地方都市の都市化」木内他『日本の都市化』1964
(4) 大野隆男「現段階の都市問題」経済 43号 1967 新日本出版社
(5) 総理府統計局『昭和40年国勢調査わが国の人口集中地区』1966
(6) 奥村武正・今野修平「東京湾における広域港湾計画に対する一指針」港湾経済研究 5号 1966
(7) 吉岡健次『地域開発と地方財政』東洋経済新報社 1965
(8) 伊坂市助「東京湾における海運・港湾事情の変貌」産業構造と交通交通学研究 1966年研究年報
(9) 運輸省港湾局『東京湾港湾計画の基本構想』『大阪湾港湾計画の基本構想』1967
(10) 北見、寺谷、柴田、南波、松木稿『港湾運営の実証的研究——大阪湾諸港の現状とその広域的運営を対象として——』日本産業構造研究所 1966

3、都市化による経済および都市の地域構造の変化と港湾

都市化時代における人口と資本の大都市地域への集中は、当然のことながら経済現象と密接な関係を有している。都市化は世界的にも経済発展度と相関して、経済水準が高い国ほど都市化が進む傾向を示している。一方わが国の都市化は、経済の高度成長とも関連を有しながら、その要因は工業化とも深い関係を有してはいるものの、大都市の都市化はむしろ第三次産業である管理中枢機能の集中、言い換えれば資本の集中に基因するものであり、その背景は資本主義の発展により、農業小生産者が賃金労働者へ転落することによっておきた農民の分解があるものとみて良い²⁾。一般的には地方中心都市以上の都市化は第三次産業と関連を持ち、地方都市においては工業化との関連において都市化が進んでいるといえるから、それに応じて各都市の経済活動が変化しているとみてよい。このような都市の経済活動の変化は、当然都市と密接な関係のある港湾に大きな影響を及ぼしている。すでに工業の比率

が年々低下して、第三次産業の集中が顕著な東京の場合は、東京港の取扱貨物が工業原材料の減少と消費財の増加という変化を示しており、同様な傾向は大阪港名古屋港でも認められる現象である³⁾。このような都市経済の変化に対応した港湾での取扱貨物の変化は、当然のことながら港湾の施設利用、港湾施設の運営、港湾産業等に微妙な影響を与えており、さらにこれが進行するときは、港湾の性格および体質の改善にまで発展することも十分に考えられてくる。

次に都市化の進行は都市内部における地域構造の変化をもたらしているが、これがかかなり急速に行なわれるため、位置的に、施設の動き得ない港湾施設とこれに隣接する港湾機能地域は、当初の立地条件を失って、新たな地点への立地を余儀なくされてくる。もともと都市内部での産業の地域的配置は、都心を中心として同心円構造で説明されており、その中で港湾は都心を取囲む中間地帯に立地すべきであるといわれている⁴⁾。しかし都市化が第三次産業の集中でおきていることは、C B D (Central Business District) を中心とする都心の膨張に他ならないから、従来中間地帯であった所が都心となる変化が表われ、経済活動が変化する。このような都市内部の地域構造の変化は、港湾の立地条件に影響して港湾地帯の地域的移動と施設の再開発、利用目的の変更等の問題が起きてくる。ニューヨーク港では既に遊休化してきた港湾区域すらあり⁵⁾、わが国でも大阪港の再開発や東京港の河川利用等でこの問題の一端を覗かせる現象を認めることが出来る⁶⁾。都市化の進捗による港湾の地域的再編成は、都市内部の産業の動向とこれに関連する都市再開発とも関係して進行しており⁷⁾、港湾にとってかなりの圧力となっているといえよう。

次に都市化により都市が膨張し、しかも第三次産業を中心に都市化が進行し、都市の地域支配力が強化してくることは、地域の経済拠点としての都市となることを意味している。これは都市が流通の中心としての性格を強めることであるが、当然この場合は港湾が一つの中心地になることでもある。かくして都市に集中する港湾貨物は、流通機構を経由する製品または直接消費

財が主体となり、工場埠頭に揚荷出来ない大量貨物が生じ、しかもこれが背後の陸上輸送とも結びつき、さらには都市内部における産業の地域構造、貨物輸送としての都市交通網と結びつく必要が生じてくる。ここに新たな効率の港湾施設の成立条件が整えられることになる。わが国の貨物別専門埠頭、航路別専門埠頭、さらにはリース方式の埠頭が成立し、または計画されている基本的背景は、都市化に伴う以上の様な経済動向によるものと解せよう。しかし経済の発展と港湾管理の近代化を考え合わせれば、現在の物資別専門埠頭等で満足すべきでないことは当然で、新しい経済発展に即応した経営、運営、営業形態があるべきで、ここに近代的ターミナルオペレーターまたは埠頭業の成立すべき意義と必然性が存在するといえよう。その意味では現在の港湾産業のより成長した形態での誕生の一因は、都市化によるところが大きいものであり、経済の発展段階に応じたものであるべきことは、アメリカの例⁸⁾からも言えるのではあるまいか。

注 (1) 柴田徳衛『現代都市論』東洋大学出版会 1967

(2) 吉岡健次『地域開発と地方財政』東洋経済新報社 1965

(3) 今野修平「大都市港湾の現状と問題点」産業構造と交通交通学研究 1966年年報

(4) 木内信蔵『都市地理学研究』古今書院、1956

(5) 江端正義「アメリカにおける大都市並びに港湾事情について」産計資料420号産業計画会議1966

(6) 今野修平「東京におけるはしけ依存地域」東北地理17巻1号 1965

(7) 今野修平「港湾における都市再開発の問題」港湾経済研究4号 1966

(8) 喜多村昌次郎『輸送革新と港湾』港湾経済研究所1968

4、都市社会と港湾の近代化

広義の都市化には当然のことながら都市を構成する個人の都市化、すなわち都会人としての人間意識の変化と、都市社会の近代化と絡む都市社会を構成する集団の変化等地域社会の都市化の二つがあるものと考えてよい¹⁾。一般的には都会人としての意識は、農村のそれに比して極めて合理的、個人主義的、コスモポリタニズム等の特性を指摘されている²⁾。これらの都会人

の各集団が、一時的、画一的、開放的、異質的な社会である都市社会³⁾を構成するわけで、都市化はこれら個人および社会のより都市的な変化の動きであるといえる。

従来のわが国の港湾の社会、特に職場集団としての港湾産業従事者の社会は、極めて都市社会的である反面、多くの農村社会的特徴を残存していたことをあげることが出来よう。これは港湾産業の社会的基盤は、あくまでも都市社会にありながら、都市化の影響を強く受けざるを得ないような状態であることを意味するといえる。このような二面的性格は、程度の差こそあれ、わが国都市社会の特性であって、何も港湾の社会に限ったことではないが、完全に都市化し切れない社会であったことは、農村との関係にその一因を求めることが出来よう。わが国の大都市居住者の大部分が、郷里を持つ地方出身者であることは、従来の都市の産業が、その労働力の供給を農業を主とする第一次産業に求め、さらに資本主義経済の宿命ともいえる景気変動への対応として農漁村を利用し、今日の経済成長に至ったこと等の農漁村との強い結びつきが都市の社会基盤の一つであったことの影響が強いものと考えられる。とりわけ港湾産業の場合は、その中心となる労務者は、過酷な肉体労働と特殊な労働条件下にある交通労働者の一員として、多かれ少なかれ農業と結合した前近代的労働者である⁴⁾ことは、その出身地からも伺い知ることが出来^{5,6)}、必然的にその社会は農村の性格がかなり残されている⁷⁾ことが推察されている。このような社会の特性のうち、前近代性の残存が一部港湾においてみられた港湾労務者の前近代的管理とその社会であり、非都市的社会の典型例が港湾産業における血縁的關係等で認めることが出来る⁸⁾といえよう。

従来の港湾社会の基本的構造は、若干の具体例でも説明したようにその一部ではあっても以上のような面が認められるが、今後においては従来の農村との基本的な関係が、都市化によって、根本的に崩されることが考えられる。すなわち、都市化の進行は人口の都市集中を極度に進めており、近い将来は都市人口が90%にも達するのではないかと⁹⁾とさえいわれている時、従来

のような潜在失業者の温床であり、かつ労働力の供給源であった農村が、都市近郊から次第に遠隔地に求めていた¹⁰⁾ものも遂には不可能となり、新しい労働力の供給源は否応なしに都市に求めることになって、農村との関係は断ち切られるものと思われる。これは結局都市で生れ、都市で育った都会人が港湾社会の主流をしめることであり、港湾社会の基本的構造の都市化であるということが出来よう。

一方内面的にもマスコミの発達、生活程度の向上と安定、都市生活の経験等から、従来の港湾労務者を中心とする港湾人の意識も急速に都市化が進行し、港湾社会全体の都市化を大巾に進められるものと考えられる。その結果は港湾社会が持っていた従来の排他的、同質的等の農村社会的性格が次第に薄められてくるものと考えてよいであろう。

しかしながらこのような港湾社会の都市化は、港湾の近代化と密接不可分の関係であり、近代化を伴わなない都市化であっては大きな意義を有しないといつて良い。労働者の血縁的、地縁的關係による供給や、一族郎党による経営者層の構成等が表面的になくなり、意識的にも都市化が進んだとしても労資関係、賃金体系、人事管理、営業活動、教育訓練等あらゆる分野の体制的近代化^{11, 12, 13)}——その根底は港湾人の近代化意識であろう——がなければならぬのである。だが内外両面からの港湾社会の都市化は、港湾労働問題を中心として港湾産業の体質改善、港湾行政等大巾な分野に亘り、その近代化への大きな力となることは否定し得ない事実であろうと思われる。

注 (1) 遠藤湘吉『戦後日本の経済と社会』筑摩書房1966

(2) 磯村英一『都市社会学研究』有斐閣1959

(3) 福武直『講座社会学、家族・村落・都市』東京大学出版会1967

(4) 富永祐治『交通における資本主義の発展』岩波書店1953

(5) 山鹿誠次「東京港における水上生活者の生成」地理学評論23巻 7号 1950

(6) 徳田欣次「港湾労働の近代化条件について」港湾経済研究 4号 1966

(7) 今野修平・竹田隆「東京港における港湾労務者の居住に関する地域分析」——未定稿——東北地理学会発表1968

(8) 大手内航定期運航のK社の場合、海運と寄港地の港湾運送業計4社の社長は4人兄弟であるが、このような形態はK社に限ったことではな

- い。
- (9) 国民生活審議会『将来の国民生活像——20年後のビジョン』大蔵省印刷局1967
 - (10) 菊地利夫『労働力給源地帯としての東北地方』科学技術庁資源局 1963
 - (11) 喜多村昌次郎「港湾労働の基調」港湾経済研究 4 号1966
 - (12) 北見俊郎「港湾における輸送体制の近代化」産業構造と交通 交通学研究1966年研究年報
 - (13) 北見俊郎「輸送の近代化と全港湾輸送体制」港湾経済研究 5 号 1967

5. わが国における都市化と港湾近代化の要因と問題の共通性

昭和30年代におけるわが国の高度経済成長に、港湾が果たした役割は極めて大きい¹⁾が、一方この時期における都市化も極めて激しく進行した。都市化が人口と資本の都市への集中という結果を示していることは、人口については第1表に示す通りであり、資本については東京への企業の集中が金融業が最も高く²⁾ しかも東京の都市化の主役が、本社機能で代表される管理中枢機能である³⁾といわれていることでも明らかである。このような管理中枢機能の都市集中が都市化、特に大都市の都市化の原動力であるとみるならば、管理中枢機能は当然のことながら、工業を主役とする生産力の伸長の裏付けにより拡大したのであるから、都市化の基本的要因は港湾が大きな役割を果たした高度経済成長に求めることが出来るのである。もちろん、都市化は世界的現象である以上、この他にも多くの要因があると思われるが、少なくとも高度経済成長が都市化の一因であることは、都市化の日本の特徴として考えられることである。特に日本の都市化が独占資本の肥大化⁴⁾と関連あることは、大資本中心の高度経済成長と密接な関係があるものとみることは、至極当然のことである。しかしながら、都市における管理中枢機能の集中の要因は、都市における集積の利益にあるとされるが、集積の核となっているものは権力の中央集中に求められるのではなからうか。江戸時代の封建都市の形成要因、明治維新以後の東京の膨張と中央集権体制の関係は、現在もなお新中央集権主義体制の下にある政治経済と資本の結びつきを核としての集積での膨張となっており、これが首都（中央政府）移転論や、筑波山麓研究学園

都市計画への批判が生じる論拠となっているのである。

一方、以上のような都市化の一因となった資本の動向は、高度経済成長が急速に進んだ昭和30年代後半になると、都市の公共施設——社会資本の不足が、その活動に大きな隘路となり、都市問題の解決を求めつつ港湾の合理化を要求してくることになる⁵⁾。その結果、各地に大規模な港湾の建設が進むと同時に、物資別専門埠頭、航路別専門埠頭等の施設改良に基づく合理化に力を注ぐが、人間不在の合理化は充分にその効果を示さないため、遂に港湾労働法の制定、港湾運送業の集約化等一連の港湾近代化の方策を講ずることになったとみることが出来る。このような強力な上からの近代化が港湾に強要されてきたことは、一面においては港湾社会に残存する濃厚な前近代性（上から強要することがすでに後進的なあり方である）と、他面においては都市化の要因となった大資本中心の経済の高度成長の組合わせであると考えることが出来るのであり、港湾の近代化が経済発展の中で当然行なわれるべき問題であるとはいえ、その要因から考えて、近代化が大資本中心の合理化にすりかえられる危険性も充分考えられるのである。丁度、土地の高騰により遠郊へあるいは劣悪狭隘な不良住宅に押しこめられている例でも判明するような、市民の犠牲により進行している都市化ないしは都市改造による都市の近代化と、全く類似の形態での港湾の近代化の可能性があるところが、最も大きな問題であり、その問題の大きさは、都市化とそれに伴う都市問題が大きな示唆を与えているものといえよう。

注 (1) 梶 幸雄「港湾」中西・広岡編『日本の交通問題』ミネルヴァ書房 1967

(2) 東京都『これからの東京——20年後の展望』1967

(3) 東京都首都整備局『首都東京の機能と構造』1964

(4) 柴田徳衛『現代都市論』東京大学出版会、1967

(5) 前掲 註1および註4

結 び

以上極めて不完全な断片的考察ではあるが、わが国における急激な都市化と強引に進められている港湾の近代化は、期するところ、その要因は全く同

一のものと考えられ、都市化と港湾近代化が持つ基本的問題も、性格的に極めて類似しているといえる。この意味からも港湾の近代化は、都市化による都市問題の中に大きな示唆を求め得ると同時に、港湾近代化の中での具体的問題、例えば広域港湾問題、港湾管理問題、港湾管理者の財政問題、港湾労働問題、港湾産業の近代化問題、港湾の地域的再編成問題、港湾計画および再開発問題等が何らかの形で都市問題と深い関係を有しており、しかも急激な都市化の影響を受けていることが明らかとなって、両者の関係を十分に理解しつつ近代化と取り組む必要があることを物語っているといえよう。

苫小牧港における専用船の実態

松 沢 太 郎
(苫小牧港管理組合)

はじめに

現在、北海道において重点施工中の苫小牧港は、荒涼とした砂浜と火山灰地を人工的に堀り込んで港をつくり、そこに商港と臨海工業地帯を造成しようとするもので、外海に張り出された東西両防波堤は、延長約 2,400m、内陸部に堀り込まれる港内水面積約¹⁾ 420万 m^2 、公共岸壁延長約3,900m (24バース)、臨海工業用地2,500万 m^2 、を擁する一大工業港である。

今から18年前、未着工当時の苫小牧海岸は、ただ果しなく続く不毛の砂丘で、²⁾ 石川啄木の「砂山の砂に腹這い、初恋の、いたみを遠くおもい出づる日」の砂山もちょうどこのような砂浜であったに相違ない。

今日、その砂浜に大規模な港湾が建設途上にあり、しかも漸く工程3分の1程度にして道内では室蘭港に次ぎ釧路港と肩を並べる港に成長したことは、まさに今昔の感にたえぬものがある。

さて、苫小牧港の昭和42年における入港船舶は2,891隻、取扱貨物は593万tで、前年対比はそれぞれ143, 148と著増した。

また、臨海工業地帯への企業立地動向は、38企業(所要用地 637万 m^2)の進出が決定し、大規模なものとしては、日本軽金属アルミニウム工場(アルミニウム製錬11.6万t/年、電極6万t/年生産)、共同火力(25万KW2基)、出光興産油槽所(14万KL)、日の出化学(熔成磷肥10万t/年生産)等がある。これらの工場群が稼働すれば、年間取扱貨物量は2,600万t/年となり、現在の室蘭港、四日市港を凌ぐほどの飛躍的な発展が予想される。

活発化する北海道の移出入とその変化

昭和34年から40年にかけて、北海道から道外府県に対する移出入総量は³⁾

1,805万tから⁴⁾ 2,969万tと65%の増加を示した。この増加率は⁵⁾ 道民所得の伸び、名目で2.2倍、実質で1.8倍の増加よりは下回ったが、このことは移出品の大宗である石炭の増加に比べ、製造業所得が5倍、第3次産業所得が2.5倍（いずれも名目）と異常な伸びのためのものであった。今後北海道の飛躍的な発展がはかられ、北海道の風土に適した産業、生活、文化が築きあげられるとき、⁶⁾ およそ20年後の北海道経済について、計量経済学的手法によって予測をした結果によれば、昭和40年における移輸出入額1兆1,294億円は20年後には5兆9,000億円～7兆2,000億円と5.8～6.4倍に増大するものと予想されている。

いづれにせよ、現在においても、また将来においても、北海道と他地域間の物資交流はきわめて大きいものといえよう。

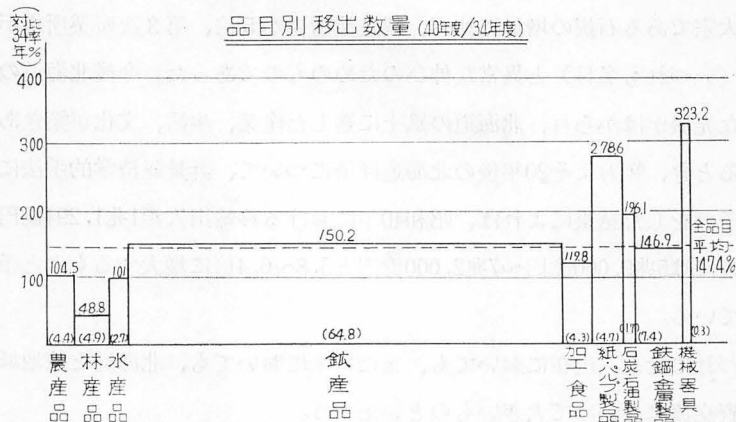
前述のとおり、昭和34年対40年の移出入数量は1.65倍であったが、移出のみにしてみると、移出量合計で147.4の増加となっており、品目別では、紙・パルプ278、機械器具323と大幅に増加したほか、鉱産物、石炭、石油製品鉄鋼金属製品等がこれに次いでいるが、なんといっても移出数量の60%以上を占めている石炭の移出動向が北海道からの移出の大小を左右するきめ手となる。

つぎに、移入についてみると、移出の対34年比147.4を大きく上廻って234.8となった。品目別では、鉱産物307.8、石炭・石油、製品339.2、機械器具316.3で、これに次いで林産物258.7、農産物154.7、水産物142.9、加工食品160.2、紙・パルプ191.5、鉄鋼、金属製品190.8等がある。

このように北海道の移入が、いずれの品目も増大し、全体的にみても、昭和34年当時の移出量対移入量の比率が4.1倍にも達し、あっとう的に大きかったといわれた当時から、今日（昭和40年）ではその比率2.6倍と縮まってきた。すなわち、それだけ移入の方がより多く増加したので、このことは、この間に道内市場拡大のテンポが他府県よりも早かったことに起因すると⁷⁾ 北海道経済白書は説明しているし、⁸⁾ 小松氏も、国内市場におけるつながりが増大した結果であると指適している。

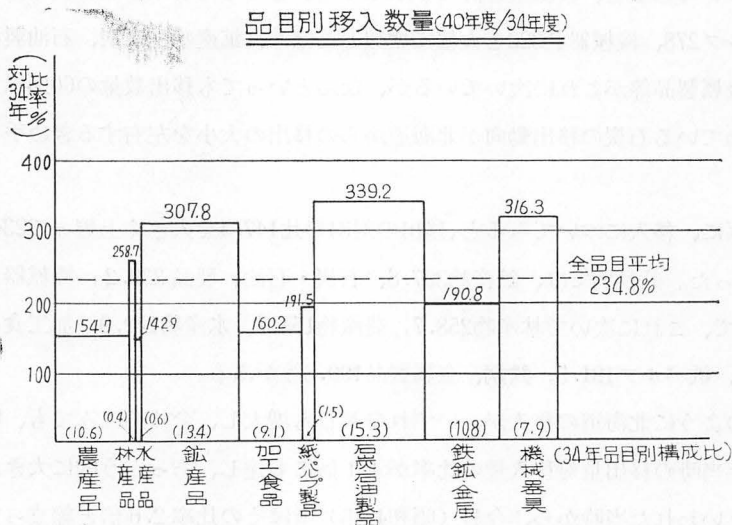
第1図 品目別移出数量の増加

(北海道 40年—34年)



第2図 品目別移入数量の増加

(北海道40年—34年)



苫小牧港の専用船と港湾施設

北海道の地理的条件よりみて、域際物資の交流がきわめて大きいことから、北海道の今後の一層の発展をはかるためには、流通の近代化とりわけ海運対策が重要な課題であるが、その一環としての船舶輸送の近代化がまづとりあ

げられなければならぬ。船舶輸送の近代化の方向としては、大量輸送の効果を高めるための専用船化、高速化が大切である。同時に港湾施設・機能が船舶の専用船化・高速化に即応するよう計画されていなければならない。このことは私が苫小牧港に着任してきた昭和40年当時からの持論であるが、私人の微力ではなかなか思うようにゆかない。この小稿では、苫小牧港における専用船の実態と、果してその実態に即応するよう港湾施設が整備されているかどうかについて卒直に解説してみたい。

9) わが国の内航専用船は、455隻(G/T 432,664t)で、また本道航運業者所有の内航タンカーは12隻である。

苫小牧港に就航する専用船は第1表のとおりで、石炭専用船18隻、(G/T 59,504t)、車輛専用船14隻 (G/T 31,684t)、セメント専用船5隻(G/T 20,863t)、その他 L. P. G 専用船、内航油槽船等がある。

第1表 専用船の現状(苫小牧港就航分)
(昭和42年12月末日現在)

種 別	船 名	G/Tトン	D/Wトン	航速 行力	乗組員数	船 主
石	泉 祐 丸	5,055	7,789	15	28	泉 汽 船
	北 岑 丸	4,121	6,380	13	21	太 洋 海 運
	北 星 丸	4,567	6,597	11	30	北 星 海 運
	5 北 星 丸	3,303		13	19	同
	5 日 高 丸	3,360		13	19	同
	5 泉 晶 丸	3,413	5,650	16.5	19	泉 汽 船
	5 雄 海 丸	3,523	5,793	14	20	室 町 海 運
	雄 鵬 丸	3,522	5,798	15	21	千 代 田 汽 船
	慶 洋 丸	3,320	5,672	15.5	24	太 平 洋 船 舶
	八 千 代 丸	3,345	5,615	13	24	八 千 代 汽 船
	太 平 山 丸	3,282	5,612	15.5	24	商 船 三 井
	3 北 星 丸	2,997	4,590	13	24	北 星 海 運
	興 和 丸	2,812	4,595	13.1	26	興 和 海 運
	蔵 王 丸	1,771	2,916	12	20	白 井 商 店
炭	天 伸 丸	2,654	4,531	12	22	神 原 汽 船
	菱 陽 丸	3,361	5,646	13	21	千 代 田 汽 船
	菱 山 丸	1,420	2,203	14	17	原 海 運
	5 菱 山 丸	2,569	4,317	14.5	17	同

車 輛	苦小牧丸	2,113	580 (300)	12.5	19	ジャパン近海
	支笏丸	2,668	1050 (330)	12.5	19	奥村海運
	あつた丸	2,502	1,250(575)	13.9	19	同
	日藤丸	2,925	1,070(450)	13.5	19	ジャパン近海
	あい丸	2,611	1,200(550)	14.9	18	泉汽船
	勇弘丸	3,486	1,350(450)	12	19	ジャパン近海
	中和丸	1,919	843 (400)	13	19	中野海運
	大宣丸	1,431	1,149(400)	13	17	日の本汽船
	大展丸	1,379	360 (300)	12	15	榊本海運
	1ぶりんす丸	1,919	1,330(210)			日産プリンス海運
	2ぶりんす丸	2,780	1,355(300)			同
	3ぶりんす丸	2,963	2,084(250)			同
	日宝丸	1,596	1,135(500)			日通埠頭
	神和丸	1,392	898 (280)	12	15	栗林近海
セ メ ン ト	扇豊丸	2,724	4,270	11	29	日本セメント
	扇栄丸	2,664	4,176	11.2	29	同
	清澄丸	3,150	5,292	14.8	25	第一中央汽船
	清安丸	6,371	8,968	17.2	32	宇部興産
	久洋丸	5,854	8,569	11.2	23	東海運

注 車輛専用船の()内数字は自動車積載台数

一方、苦小牧港取扱貨物実績を41年、42年の両年について表示すれば、第2表のとおりとなる。また、入港船舶の4割は専用船、6割は一般雑貨船である。

第2表 苦小牧港取扱貨物実績 (単位トン)

年別 品目	出入別	昭和41年	昭和42年	41年/40年 増加率	42年/41年 増加率	備考
農水 産品	出	13,437	31,925	159	240	
	入	11,410	15,062	125	132	
	計	24,847	46,987	141	189	
林 産 品	出	54,737	61,452	146	112	原木
	入	82,042	83,535	247	101	
	(輸入)	(80,018)	(72,705)			
	計	136,776	144,987	193	106	

鉱 産 品	出	2,704,851	4,024,477	110	149	石 炭
	入	60,247	64,016	126	106	
	(輸 入)	(2,200)	(7,635)			
	計	2,501,525	4,038,493	111	148	
金工 属業 機 械品	出	(182)	(13,348)	128	231	鉄 板 自動車
	(輸 出)	421,496	617,642			
	入	11,301	26,120	133	147	
	計	432,797	643,762	132	150	
化工 業 学品	出	(31,842)	(48,781)	—	187	肥 料 石油製品
	(輸 出)	322,076	548,617	592	170	
	入	35,960	67,301			
	計	358,042	615,918	646	172	
軽 工 業 品	出	198,551	249,873	104	126	紙パルプ
	(輸 出)	(4,761)	(135)			
	入	32,688	46,157	272	141	
	(輸 入)	(2,600)	(6,588)			
	計	231,239	296,030	110	128	
雑 工 業 品	出	6,185	4,705	467	76	
	(輸 出)	(3,485)	(3,662)			
	入	32,508	29,165	178	90	
	計	38,693	33,870	196	87	
そ の 他	出	6,143	9,857	174	160	
	入	27,178	44,310	110	163	
	(輸 入)	—	(1,365)			
	計	33,321	54,167	119	163	
合 計	出	3,031,171	4,485,710	112	148	
	(輸 出)	(40,270)	(65,976)			
	入	989,645	1,448,504	196	146	
	(輸 入)	(84,818)	(88,293)			
	計	4,020,816	5,934,214	125	148	
	(輸出入)	(125,088)	(154,269)			

注 () は内数

いま、第 I 表、第 2 表の両表から、石炭と自動車専用船の 2 者について、
いまだ検討してみる。

苫小牧港からの移出鉱産品は殆んど大部分が石炭であり (60~7%)、

このうち専用船によって積み出される数量はおよそ8割である。一方、41、42年間の両年について、石炭専用船の入港延隻数をみると、41年400隻、42年566隻であるから、両年とも一隻当り、一航海平均5千トン程度の積荷を行ったこととなり、しかも短時間で積み込み可能な近代的石炭ローダーを設備しているの、苫小牧港は石炭荷役については専用船、石炭専用岸壁ともに最も近代化されているといつてよい。

次に第2表の金属機械工業品のうち、移入品の大部分は自動車であり、その数量は、41年313,084t、42年449,974tで、14隻の車輛専用船によって、輸送され、専用船の入港延隻数は、41年184隻、42年245隻である。道内の自動車需要は根強いものがあり、今後の苫小牧港扱いの自動車移入台数は増大の一途をたどるであろうから、自動車専用岸壁を設け、それより車輛流通センターに直結するよう配慮しなければならないであろう。

次に船舶の高速化であるが、苫小牧港に寄航する専用船の速力は最高15ノット程度のものであるが、明年から名古屋、苫小牧間就航予定の「あおい丸」は、船型2,620総トン、7艀甲板で乗用車730台積み、速力19.5ノットで、「あいち丸」よりは総トン数でほぼ同様、車輛積載台数で約180台、速力で4.6ノット大きく、名古屋、苫小牧間約36時間、月間7航海運航可能といわれ、国鉄が将来、青函トンネルの開通と全線電化による輸送力増強とスピードアップをはかることに備えて、このような新鋭専用船が計画されているということである。このような近代的専用船のメリットは苫小牧港の施設の近代化と歩調がそろつて、はじめて生み出されるものである。いやしくも、積地、揚地で滞船現象があるとすれば、船舶の高速化の意義は失はれる。

今後の専用船に関する課題

最近における苫小牧港をとりまく情勢をみると、次の3つの問題が現実の日程にあがろうとしている、その問題を列記してこの稿を閉じることとする。

- (1) 外航コンテナ専用船の伴う支船輸送の地域的配置の問題。
- (2) 原油大型タンカー受入れの問題。

(3) 輸入バルブ、輸入チップ専用岸壁の問題。

これを要するに、カーゴ別専用岸壁の規模と配置の問題である。

- (注) 1) 一般に人造港は、その事業費のうち、掘込み費用はほぼ60%の巨額を占めるから、港内水面積を必要最少限度に抑えざるを得ない。したがって天然の良港に比べると、港内被覆面積は小さく、苫小牧港は室蘭港739万 m^2 の60%、小樽港406万 m^2 とほぼ同様程度である。
- 2) 1885~1912
- 3) 昭和36年8月北海道企画部「北海道移出入白書(昭和34年物資交易の現状)」
- 4) 昭和42年9月、北海道港湾経済4 小松雄逸(北海道と道外との物資交流)
- 5) 昭和42年度版、北海道企画部『経済白書』
- 6) 昭和43年2月、北海道企画部『北海道経済の長期展望』
- 7) (前掲5)
- 8) (前掲4)
- 9) 昭和42年度版、運輸省編『運輸白書』

港湾の経済的性格に関して

柴 田 悦 子

(大阪市立大学)

(一)

交通労働が生産的労働に属する理論的根拠に関しては、戦後わが国においても数回にわたって交通生産説論争が展開されてきた¹⁾。その中心的争点はその根拠を生産物の使用価値の完成又は実現のために、交通労働——場所的移動——が必要であるとする「追加的生産過程説」²⁾と、交通労働そのものが空間的位置の変化あるいは場所の変更という有用効果——交通用役——を生産すると主張する「有用効果生産説」³⁾であろう。

「追加的生産過程説」の主張は、「物の使用価値はただその消費によってのみ実現されるものであり、そしてその消費は、その場所の変化を、したがって運輸業の追加的生産過程を必要とすることがありうる」(『資本論』国民文庫版5分冊235ページ)という『資本論』の叙述から導き出され、資本の循環過程に組み入れられる商品輸送(労働力輸送も含む)は、生産的労働とみなすが、個人旅行は非生産的とすることから「部分的生産説」の立場をとる。これに対し「有用効果生産説」は輸送対象の如何に関係なく交通用役を生産するのであるから「全面的生産説」の立場に立つ。

しかし、この論争は両者とも、部分的であれ、全面的であれ、交通労働を生産的労働と前提した上での論争である。この意味ではマルクスが『資本論』第二巻、第一篇、第一章で示した運輸業の定式 $G-W < \overset{A}{P_m} \cdots P-G'$ は、両者いずれの立場からみてもその根拠として前提とされているのである。交通労働に関しては、その根拠に若干の差異があろうとも、生産的労働に属するという点においては、交通理論家の多くが認知したと考えられる。

一方、港湾労働は運輸労働の一部に属し、その労働過程の内容は輸送対象の荷役積みおろし、再整理、荷さばき、包装、一時的保管、可動施設の運行・

調整等を含み、可動施設＝運搬具による走行をその内容とする一般交通労働とは異なる。陸上における貨物駅構内あるいはトラックターミナル内の諸労働が、労働過程の具体的内容については、港湾労働にもっとも類似しているものの、陸上のこれら諸労働は、一般運輸労働過程の一部に組入れられて、独立した経済母体を持つに至っていない。それはあたかも生産工場内に布設された工場内線路を走るトロッコが、独立した運搬労働部門を形成しないのと同様である。そのため、輸送対象の荷役労働に関して、一般交通労働の補完的役割をその特質と規定する場合が多いが、港湾労働に関しては、単なる補完的役割を持つのみではない。

運輸労働によって生み出される位置の移動という有用効果の価値は、他商品の価値形成と同様に、その有用効果のために消費された生産要素(労働力と生産手段)の価値と、運輸業に従事する労働者の剰余労働が作り出した剰余価値によって規定される。港湾労働は、場所的位置の移動という有用効果生産過程の一部であるかぎり、港湾における荷役・保管のための諸労働は、輸送対象である商品の上へ、ある種の有用効果としての価値を形成する。この場合、労働対象＝運搬対象に労働が対象化されない故に、商品の使用価値に何ら変化の痕跡を残さないのは⁴⁾、交通用役生産の特質によるもので、港湾における荷役・保管の諸労働もその例外ではない。港湾労働を交通労働の一部として生産的労働とみなすのは、以上のような理由にもとづくのである。

港湾における諸労働が、海上輸送労働の部分として存在していることは、今更付言する必要もないが、陸上輸送から海上輸送へ、あるいはその逆へ、商品の場所的移動を実現させるために、港湾労働は不可欠の存在なのである。

しかしここで重要なことは、港湾における諸施設は、その大部分が海運資本の生産手段として存在していることである。防波堤、港域内航路、埠頭、岸壁、倉庫、上屋、荷役機械等々港湾施設は、その主たる部分は海運資本の生産手段として使用されている。ただし荷役・保管・再整理といった港湾における諸労働が、その労働過程で独自に労働手段を必要とすることは当然で

あるが、港湾労働(主として荷役労働)の生産手段が港湾であるとするのは正確ではない。港湾労働の中心的生産手段は荷役のための諸機械(クレーン、フォークリフト等)と、運搬物の再整理・包装等を行う場所(上屋、倉庫、岸壁物揚場等)である。

港湾における基本的諸施設は、直接的には港湾労働に関係を持たない。これらはむしろ海上輸送労働における生産手段として存在するのである。

(二)

交通労働における生産手段=交通手段は、通路・運搬具・動力機と呼ばれる三要因の統一体であり、貨客移動のための通路、その上を移動する運搬具それを動かす動力装置の三者から構成される。運搬具と動力装置は、一般産業における作業機と動力機に相当するが、交通においては、その多くは動力機と運搬具を統一した一単位として構成(電車、船舶、航空機等)されている場合が多い。交通における通路は、交通生産の特性を最もよくあらわしており、輸送対象の荷役、再整理、一時的保管、可動施設の運行・調整等を行う発着地点(駅・港・空港・トラクタターミナル等)と、運搬具が稼動・走行する通路(線路・道路・航路等)の両機能をあわせもっている。

陸上交通における通路についてみれば、鉄道においても、通路そのものが近代土木技術によってつくられた「建造物」であって、その建設自体に巨額な投資を必要とするのに対し、海運と空運の場合、通路はその走行道路のほとんど全部が人工を加えない自然路である。しかし自然路が無差別に、自然的状態のままで海路または空路となるのではなくて、両端における発着地点の設備状態(土地の広さ、施設完備の程度、荷役機械、労働力の補給)等によって、両端を結ぶ空間が通路としての役割を持つことになるのである。空運の場合は、エア・ポート、つまり発着地点のみが自然路から独立して存在し、両端間の通路は全体すべてが自然路であるのに対して、海運の場合は発着地点としての港湾が陸上あるいは海上の諸設備のみでなく、通路=航路の一部をも人工的に建設している点、空港と若干の相異点を有する。⁵⁾

港湾は、交通手段としてその通路の一部に属すが、鉄道路線や駅が鉄道資本の生産手段として、さらに道路が自動車輸送資本の生産手段の一部として機能すると同様に、港湾は海運資本の生産手段の一部なのである。鉄道（可動施設を除く）、道路、空港、港湾等は、それぞれ交通資本の生産手段の一部を形成し、交通資本の生産活動には不可欠のものであるが、その建設には巨額な投資が必要とされ、一部私鉄資本を除いて、その建設は公共資本＝国家資金によってなされる。

港湾をはじめ鉄道、道路、空港等は、工業用地・工業用水等とともに、「社会資本」あるいは「公共資本」と呼ばれているが、マルクスによれば、一般的労働手段として、労働手段の一つにつけ加えられている。

マルクスは労働手段を(1)全体として生産の骨格・筋肉系統と呼ぶことの出来る機械的労働手段と(2)労働対象の容器として役立つ生産の脈管系統と(3)もっと広い意味で労働手段に数えられるものとして一般的労働手段をあげている。「それは直接過程にはいらないが、それらなしでは過程は全く進行することが出来ないか、またはただ不完全にしか進行することが出来ない。この種類の一般的な労働手段は、やはり土地そのものである。なぜならば、土地は、労働者に彼の立つ場所を与え、また彼の過程に仕事の場を与えるからである。この種類のすでに労働によって媒介されている労働手段はた、たとえば作業用の建物や運河や道路なのである」⁶⁾。

一般的労働手段として存在する港湾は、直接には海上輸送労働過程にはいりこまないが、海運の労働過程はそれなしには全くおこなわれないか、または不完全にしか行われない。港湾の基本施設（水路、防潮堤、バース、岸壁碇泊設備、物揚場、上屋、倉庫等）は、海運資本にとっての一般的労働手段である。（一般的労働手段の分析規定については、宮本憲一『社会資本論』第一章の中で総括的にとり上げられているが、彼はこれを社会的一般労働手段と名付けている。）

港湾・鉄道・産業道路・飛行場・ダム・工場用排水設備・臨海工業用地な

ど一般的労働手段は共通の特性をいくつか有している。すでに多くの人が何らかの形で述べておられるが、場所的固定性、建設投資の巨額性や長期性、先行投資の不可避性等がそれである。場所的固定性は、これがつねに土地との結合性が強いことを意味し、その開発や整備に土地所有者＝地主との関係をぬきにしては行いえないことを示す。近年みられる地代と土地価格のはげしい上昇は、資本と旧支配層との矛盾を増大させている。

建設投資の巨額性や長期性は、一般労働手段が、生産資本の平均的利用度に応じて建設されるのではなく、その最大限の必要性を満たす要求にもとづいて建設されるため、この大規模性は一般的労働手段自体の要求ではない。つまり鉄道や道路はピーク時の交通量にあわせて、設備保有が行われ、港湾も波動性のピーク時における荷役能力を要求してその建設がすすめられる。さらに将来における需要予測が一般的労働手段に先行投資を要求し、建設投資額はますます巨額となる。こうした性格は、その投資のかんりの部分を公共資本に依存する結果を生む。巨額な国家資金の投入によって生み出された港湾その他の一般的労働手段は、ピーク時以外は遊休化する傾向が強い。港湾における航路の浚渫、台風等の自然災害のたびに必要な防潮堤・防波堤の改修等へ継続的な投資は、一般的労働手段がつねに社会的空費をとまなうことを意味する。この社会的空費部分の大半は、社会的費用として国家に負担される場合が多い。

(三)

港湾の諸施設が国家資本で建設されようとも、その価値は「生産資本」、港湾においては海上交通資本と結合して、はじめて生産物の価値に転化することができる。港湾の価値は、物質的財貨（あるいは人間）を輸送する海運業という交通資本の利用によって、はじめて輸送対象に価値移転を行う。港湾独自で価値移転や価値増殖はおこなわない。港湾の価値は、あたかも一般生産過程において機械＝固定資本の価値が、新たな生産物の中に、機械の磨滅の一定部分づつを分割的に移転されるのと同じ方法によって、輸送対象と

される商品の上に価値の移転を行う。港湾が独自に社会的便益を生むと考えるのは正しくない。

「一般に公共投資から得られる便益は三つのカテゴリーに区分される。第一は『直接的便益』とよばれるもので、公共投資が直接に生み出す生産物ないし用役の価値額であり、第二は『間接的便益』であって、公共投資の第二次的、外部経済的諸効果のうち、なんらかの操作によって貨幣的価値が可能なものをふくみ、さらに第三は『無形の便益』で貨幣タームによる評価がいちぢるしくむずかしいものをいう。」(熊谷尚夫『経済政策原理』岩波書店 288 ページ以下)

港湾が輸送される商品に、分割的価値移転を行うことは、海運資本にとって生産手段(交通における通路の一部として)としての港湾の性格からも容易に理解できる。海運資本は、港湾の価値にあたるものを国家(ここでは私的資本に対する国家資本の所有者という意味)、具体的には港湾管理者に使用料として支払い、港湾の価値を含んだ輸送対象=商品を価値どおり販売するのであるが、港湾使用料が「公共的施設」としての港湾の特性や、海運政策上の配慮から、極端な割安料金に定められていることによって、つねに特別利潤を取得できる。しかもわが国においては、水域施設(航路など)と外郭施設(防波堤・護岸など)は、港湾料金徴収の対象となっていない。これら水域施設および外郭施設の建設・整備には、他の諸施設に比べて直接国家資金の分担率が高くなっている⁸⁾。ただしここでは港湾諸施設の建設資金が、直接国家資金によるか、あるいは港湾管理者=地方公共団体の資金によるかは問題ではない。両者ともに私的資本から区別されたいわゆる「公共資本」、広義における国家資本であることが重要なのである。

さて、海上交通用役の生産者である海運資本は、その生産に不可欠な生産手段の一部として港湾を必要とするのであるが、港湾の一般的労働手段としての性格上、その建設・整備あるいは管理・運営が国家と地方公共団体で行われているため、現実には港湾の使用者あるいは利用者としてあらわれる。海運資本家は、港湾の利用のたびにその使用料を支払う。しかしその使用料

は割安に決定されているため、たとえば、港湾の価値の半分しか補填しないという例をとれば、この場合、輸送対象への港湾価値移転は終了しているので、その差額にあたる二分の一の価値部分は、特別利潤として海運資本家のあるか手許に帰属する。この関係は、港湾利用者が外国の海運資本であろうと同様である。わが国の港湾使用料が、外国諸港湾の使用料に比して低料金である部分だけが、より多くの特別利潤を彼らに帰属させるのである。それに対し諸外国港湾を利用するたびに比較的高い使用料を支払うわが国海運資本は、比較的僅かな超過利潤しか取得できないだけである。

港湾の価値移転の方法は、陸上における有料道路のそれとよく似ている。ただし有料道路の場合は、商品輸送又は人間輸送を目的として交通用役生産のために利用される以外に、レジャーを目的とした自家用車が利用する場合が多い。この場合自家用車による道路の摩滅は、価値移転をおこなわない。共同消費手段として利用されるので、道路の価値は摩損するのみである。さらに有料道路においては、通行料として道路使用料を徴収するのみで、道路運送に附着した荷役その他の諸労働に関する諸費用は存在しない。この場合の輸送貨物への価値移転と使用料金との関係は均一であり簡単である。

港湾の場合における価値の移転と使用料金の関係は、港湾諸施設のもつそれぞれの特性に応じて、いくつかのタイプごとに別々の方法をとる。

第一は、さきあげた水域施設（航路等）や外郭施設（防波堤、護岸等）のように、それ自体価値を持ちながら、実際的には料金徴収の対象に入らないため、海運資本によって輸送対象への価値移転は行われながら、その新たに附加された価値部分はまるまる当資本の特別利潤となる形態である。

第二は、バース、岸壁、浮標、物揚場、木林整理場、上屋、サイロ等は、港湾における基本的な固定施設である。これらは前記の例と同様に価値移転を行うが、その価値のある部分を使用料として回収しているので、特別利潤の中はその差額部分とならざるを得ない。

第三は、曳船、荷役機械を中心とした稼動施設である。このうち荷役機械は荷役のために港湾運送業者によって利用される場合が多い。港運業者は、

港湾労働者を雇用し、荷役機械等の使用料を払って荷役作業を行う。荷役労働過程では、それ自体としてある種の交通用役を生産するので、ここでは資本はそれ自体として価値増殖を行う。これはあたかも大電機メーカーや独占的自動車メーカーが、その製造工程の一部を別の業者にゆだねている場合と同じである。部品業者は、労働力と労働手段を購入し、生産活動を行うことによって、その部品に新たな価値を附加するが、総括的には完成したテレビや自動車の全体の価値の中に含有されるのである。港湾荷役の場合も、これと同様に海上輸送の一部として、最終的には輸送対象に総括的に価値移転を行うと考えてよい。

港運業者が、弱小資本にもかかわらず、経営を持続出来るのは、荷役機械をはじめ上屋、物揚場、木材整理場その他作業施設や作業機械が、一般的労働手段であるため、その固定資本への投資をまぬがれているからに外ならない。

一般的労働手段が、その投資の巨額性、先行性、固定性、長期性、「公共」性等の理由で、民間資本以外の広義の国家資本によっていることはすでに述べた。しかしその運営は、しばしば企業的に行われる。港湾においてもその管理・運営は港湾管理者、その多くは地方公共団体によって行われ、その経営は独立採算を目指している。一般的労働手段も、いったん企業的に運営されると、設備やその運営方法で「合理化」をしようとする。この場合民間資本のように資本の節約と利潤増大を目指した徹底的方法を採りにくい一方、公的権力を利用して「資本の法則」を無視した方法で、抜本的な「合理化」が行われる場合もある。

神戸港摩耶埠頭は、埠頭、上屋の経営、沿岸から本船まですべての港湾荷役作業を一貫しておこなう近代的新鋭埠頭であるが、この埠頭運営を行う「摩耶ターミナル株式会社」（船会社40%、元請業者30%、乙仲30%の共同出資による）の設立、ならびにニューヨーク定期航路専用埠頭の整備について、港湾管理者の強力にして適切な行政指導がなかったならば、おそらくその実現は困難であつたろう。

一般的労働手段に属する部門は、もともと社会的空費が大きいために公営・公有化されたのであるが、都市交通・水道をはじめ種々の公営企業で、「地方公営企業法」等による独立採算制が厳格に適用され、それらの企業化がすすみ、公共性にかわって収益性が強く主張されはじめている。港湾においては、部分的には「地方公営企業法」の適用を受けるものがあるが、それ自体全面にわたってはいない。

さらに、港湾をはじめとする一般的労働手段は、資本制社会の再生産の一般的条件である。したがって、少くともその最低限の費用は資本制社会のいない手たる法人企業や資本家の所得によって、主としてまかなわれるべきであろう。

最近コンテナ輸送の開始にあたって、その埠頭建設に海運資本が参加し、民間資本を含めた公団方式でその建設が実行されている点は、その建設資金の出所に関するかぎり改善への道であると思われる。

(四)

近年臨海工業用地の造成が急速にすすみ、過去7年間に10倍以上の土地造成が達成された。これらの用地は、従来から存在する六大港を中心とした港湾の隣接地域、および太平洋ベルト工業地帯を結ぶ地帯に造成されたのである。新たに造成された土地には、工場建設と同時に港湾建設がおこなわれた。これらの工業用地造成も港湾建設もその大部分は、港湾管理者＝地方公共団体によっている。

新しく工場地帯として誕生した新産工業都市における港湾は、その地域に建設された生産工場の附帯施設としての役割を持つ。原材料品の輸移入、製品の輸移出のための港湾であって、この場合、水域施設と外郭施設を除いた港湾施設は生産資本へ直接譲渡されるか長期にわたって生産資本に専用貸される場合が多い。港湾管理者は、文字どおりの管理のみであって、港湾経営の責務は生じない。

生産資本への譲渡、専用貸の形態をとろうとも、原料や製品の輸送が行わ

れるかぎり、港湾の価値が輸送対象である商品の中へ移転する方法にはかわりない。ただし特定生産資本の附帯設備となった場合、その工場建物・工場内倉庫等と同じく固定資本として、当該工場における生産物の上に価値移転を行う。この場合、海上輸送はまさに水際線より海側の運輸のみを指すことになる。

この種の工業港が近年急速に増えてきている。港湾全部が特定巨大資本に帰属しない場合でも、埠頭や岸壁ごとに以上のような形態をとる場合が多い。これは臨海性を有する比較的巨大的な生産資本が、純粹の生産過程以外の部分まで自己の統制下に組み入れることによって、より徹底した資本の「合理化」を推進しようとする意図にもとづいている。陸上輸送の部門での工場内専用ひきこみ線・専用貨車・専用駅さらに自家用トラック等は、かなり以前から存在していた。運輸部門以外でも販売組織・流通部門へ直接生産資本が進出している例は多い。

従来貿易港としての伝統を持つ六大港においても、近年隣接工業地域の激増にともない、輸入商品にしめる原料品の比重が著しく伸びてきた。このことは従来の輸出入港においても、専用埠頭の建設、サイロの増設、コンビナートなど港湾の結合を強力に進行させる結果となる。今後さらに港湾への生産資本の要求は拡大する傾向にある。

ここで港湾が交通＝海運資本の生産手段であることを再確認しなければならない。このことは、コンテナ輸送体制のもとで、港湾の諸機能が単純化された段階で、もっとも顕著になるであろう。

(附記) この小稿は昭和42年度日本港湾経済学会における報告に、若干の加筆を行ったものである。

- (注) (1) ソ連においては国民経済バランスにおいて、旅客輸送と個人的通信を物的生産に含めるかどうかで、過去30年にわたる論争が続けられている。
- (2) 「追加的生産過程税」の主張者としては、赤堀邦雄「交通経済学上の二つの問題」・運輸調査局『運輸と経済』第25巻9号(40年9月号)が新しいが、その他、西川清治氏、石井彰次郎氏、崎山一雄氏らがこの立場から、論争に

参加し労作を発表されている。

- (3) 「有用効果生産説」は富永祐治「交通用役について」(『経済学雑誌』第37巻第4号)で全面的に展開されたが、最近では中西健一「交通の生産的根」(『抛運輸と経済』第25巻12号、40年12月)、金子ハルオ「国民所得の理論問題」(都立大『経済と経済学』第14号)等がある。
- (4) マルクス『剰余価値学説史』第1巻付論「生産的労働の概念」においては交通労働における価値増殖過程について述べたあと、「商品がその予定の場所に到着するや否やその使用価値についておこったこの変化は、消え去って、たんにその交換価値の上昇、すなわち商品の価値の騰貴の中にあられるだけである。このばあいには、実際の労働は使用価値については何の痕跡も残していない」と述べられている。
- (5) この部分は屈稿「港湾における体制的合理化とその内容」(二)『経済研究』86号による。
- (6) マルクス『資本論』第一巻、第5章労働過程と価値増殖過程(大月書店訳、第1巻237ページ)
- (7) 港湾法44条、第2項「港湾管理者は、水域領域(泊地を除く)又は外かく施設の利用に対し、前項の料金を徴収することが出来ない。」
- (8) 港湾法42条、第2項「特定重要港湾においては……水域施設又は外かく施設については、その工事に要する10分の10までを、けい留施設については、その工事に要する費用の10分の7.5までを国において負担することができる」
- (9) くわしくは宮本憲一、『社会資本論』「第2章 社会的共同消費手段を」参照されたい。

ターミナル・オペレーションの経営基礎

— 米国主要港との比較において —

喜 多 村 昌 次 郎

(原田港湾作業・株)

1. は し が き

わが国の港湾は一般公衆の利用に供することを目的として、国と公共の資本により開発整備されてきたものである。それゆえに、中央集権的で同時に画一的な法規制と行政管理とが、港湾の管理運営の基本ともなり、これが輸送革新の時期をむかえて、各種の問題を露呈するようになった。つまり、経済外的法規制とその強制が、経済的な全港湾機能の発揮要請と、矛盾をきたすこととなったのである。

生産力の増大にともなう産業構造の高度化は、物理的にも入出港船舶数の増加、その巨大化とともに、港湾貨物の量的増大をもたらし、港湾施設の整備促進とならんで、施設の効率的利用を問題としてくる。

このような、港湾機能をめぐる量、質的変革のなかで、ターミナル運送をうけもつ港湾運送事業も時代の要請をうけ、その合理化、近代化を目ざすいわば構造的転換を迫られているが、港湾の管理経営の基礎を公共性に強くとどめるかぎり、経済的なターミナル運送用役の生産が規制される。

公共埠頭における公共利用形態が、港湾運送事業経営に、その労働関係を含めておよぼす規制、つまり、生産性の阻害事情を明らかにすることは、港湾運送事業の合理化なり、その近代化のための一つの手がかりともなろう。このばあい、そのような公共性の制約——少なくとも港湾運送の用役生産過程において——をうけない米国主要港のターミナル運送は対比するに足る形態事例のようである。

2. わが国における港湾運送の問題点

港湾におけるターミナル運送について、これを物理的かつ、形態的にいえば、海上運送と陸上運送の始、終点となる港湾において、両運送を連繫結合させる機能として行為するもの、と理解されている。港湾運送需要の径路およびその行為の内容は、要約つぎのとおりであって、オペレーションは貨物の揚げ卸しと積み替え荷役、一時保管、補修、運搬等いわゆる極地輸送ともいわれるものである。

(1) 荷主の委託をうけ、船舶により運送された貨物の船舶からの受取りおよび船舶により運送されるべき貨物の船舶への引渡し。

(2) 船舶運航業者の委託をうけ、船舶により運送された貨物の荷主への引渡しおよび船舶により運送されるべき貨物の荷主からの受取り。

したがって、この行為に先行し、また、後続する一般港湾運送、船内荷役、はしけ運送、沿岸荷役、いかだ運送、検数、鑑定、検量の各行為が、それぞれ運送目的にしたがって展開される。その運送行為は荷主または船舶運航業者の委託にもとづき、いずれも船積み貨物の揚げ積み荷役が中心となるため海上運送契約の責任範囲と、船積み貨物の受け渡し態勢にしたがって、一定の業務組織を形成することとなる。

海上運送契約は、通常船側から船側までを海上運送人の運送責任と定めているので、わが国においては本船上が船積み貨物の受け渡しの場所となっている。それゆえに、港湾運送の組織はこのシステムに対応して実施するためおおむねつぎのような問題点をその内部にとどめている。

(1) 港湾運送の行為別独立性

港湾運送といわれる極地的ターミナル・オペレーションは、本来一つの概念であり、一貫して単一の経営体により遂行しうべきものであるが、本船上が貨物のデリバリーの場所となるため、沖荷役、はしけ回漕の港湾運送行為がむしろその中核となる。

はしけ取りした貨物は接岸水切り（陸揚げ）のうえ、倉入にまたは上屋搬

入を必要とするので、さらにまた、独立の沿岸荷役業が発生する。このように、物理的にも一つの港湾運送行為が分断されるので、それぞれ行為別に別個の企業が担当する。したがって、それらの異種企業を統轄し、一貫して港湾運送需要者に対する受け渡しの責任に任ずる一般港湾運送事業がまた必要になる。そして、その統轄の手段はもっぱら下請け契約により維持される。

この態様は一貫責任体制といわれており、六大港の普遍的港湾運送形態であるが、形式的には一貫して港湾運送が遂行されているとみなされながらもその実態は、異種港湾運送行為のつなぎ目に、多くの非生産的要素（ロスタイム）をみせている。¹⁾

(2) 海上運送契約範囲と港湾運送の対応関係

港湾運送行為が沖取り、はしけ運送で完成するかぎり、港湾機能施設の整備拡充は、港湾をもっとも多く利用する船舶運航業者にとって、直接の関心事項ではなく、そこでは充分なはしけの船腹と、船内荷役のためのすぐれたギヤング数があれば、経営を維持しようという歴史的過程があった。したがって、港湾機能施設の不足と不備および港湾運送の構造的矛盾が、社会的な問題として表面化する契機とはならず、もっぱら港湾運送事業とその労働組織の前期性なり、非近代性が問われることで終わったものである。

昭和36年後半から始まる港湾の近代化要請は、この時期以降の船舶や港湾貨物の量、質双方にわたる変革をむかえ、にわかに、港湾施設の整備開発が進行することとなったが、反面量的拡張にともなう各種の問題が、あらためて抬頭するようになる。港湾管理者の財政危機、施設の効率利用の要請、港湾労働力不足の深化などがこれである。

これらはいずれも港湾運送の構造形態が、合理的な一貫体制で完成しない港湾運送の現秩序と、港湾施設の利用形態に、多くその基礎をみていることができるものである。

本船上におけるデリバリー態勢について、さらに付言すれば、せまい船艙内での貨物の分類、仕分けのための荷繰りをより必要とし、貨物の損傷

滅失の機会がそれだけ増加するとともに、上屋内での荷さばきを経由しない船艀内積付けは、荷役能率を低下させ、高度の労働災害を誘発するとともに、また、本船速発を阻害する。（上屋は船積み貨物の荷さばきのために存在するはずであるが。）

(3) 船積み径路の二元性

港湾運送需要は荷主の委託をうける港湾運送事業者と、船舶運航業者の委託にもとづくそれは別系列となっており、かつ、公共利用をたてまえとする港湾施設の利用形態が、本船所有者と上屋管理者とを機能的に分離するよう作用するため、これが有機的の一体性を欠くこととなっている。

したがって、港湾運送需要の委託をうける系列ごとの事業者間では、緊密な協力関係がなく、むしろ反目的であるところに、経岸荷役の場合であっても、貨物の一元的な船積み径路が確立しない。

(4) 埠頭の効率利用目的

港湾貨物量の引きつづく増加傾向に対処するため、港湾の計画的な整備拡充が進行してくると、機能施設の開発、建設を義務づけられている港湾管理者の財政をいよいよ圧迫することとなる。それゆえ、施設の効率利用をはかって使用料収入を増加させることの必要と、あわせて船積み貨物の能率化を達成するところみが、経岸率向上対策あるいは航路別、貨物別優先使用形態の導入となって、その促進がいそがれているが、問題解決にいたっていない点が指摘されている²⁾

(5) 公共埠頭における労働力の疎外

公共埠頭において、沖取りはしけ運送を中心とする港湾運送は、労働関係にもその再生産条件に「阻害」をもたらしている。

港湾管理者の指定するバース・ブイ・上屋にしたがって、ターミナル・オペレーションの場所が一定しないため、まず、労働力および荷役機械器具を一定場所にプールすることとなる。ついで、指定された作業場所へ足船（人員輸送船）パス・またはトラックでこれを輸送する。したがって、輸送所要時間は1シフト平均1時間を要し、作業環境が日々一定しないこ

とによる、作業準備のための所要時間を含めると、かなりの時間が空費されている。

労働力の不足が深化している現在、貴重な労働力が、その時間だけ生産性に寄与していないわけである。それゆえに、横浜港における船内労働時間は、常態として拘束11時間づつの昼夜二交替制であるが、実際の作業に従事している実労働時間は、6時間21分余りにすぎない。³⁾

生産性向上のための基礎条件を欠くわが国の港湾運送構造は、港湾労働の長時間労働制、労働災害の高率化、労働環境の流動性をもたらし、結果として労働力不足をいよいよ深化させている。

以上みてきたとおり、港湾運送をめぐる問題点の多くは、港湾施設の不備不足とその利用形態のほか、海上運送の責任区分、範囲にもとめられるようである。旧来のアロングサイド・デリバリー体制は、ターミナル・オペレーションをことさら分断する行為別港湾運送事業として、独立的に機能させる要因ともなり、また、これを前提とした港湾運送事業法は、港湾運送事業の零細性と乱立性を容認したうえで、その保護育成を目的としたところで終わっている。

経済のより高度な成長発展にしたがって、港湾の機能と役割が、わが国における交通部門の一環として問題視されるにおよんで、港湾も体制的な転換を迫られているが、港湾運送に向けられている合理化、近代化の方向は、なお、本質にふれた対策とはなっていないようである。

- (注) (1) ネットの荷役作業時間は、沖荷役積荷作業が拘束時間の67%となっており、もっとも効率的であり、ついで接岸積荷役の60%、沖荷役の揚荷作業55%、接岸荷役は47%と最も多くのロスがある。

荷役作業の能率について、これを貨物別に代表的な雑貨、鋼材、袋物を抽出し、作業工程別に能率を比較してみると、沖荷役、接岸荷役に共通する問題点は、拘束1人1時間当りの能率が、実働1人1時間当りの能率の、それぞれ1/2程度となっている。荷役作業の過程で発生するロスタイムの調査分析結果で明らかとなっており、このことが港湾における荷役能率をいかに低下せしめているかがより現実的な関心をよぶであろう。拙著「港湾労働の構造と変動」P.53～54 昭和39年、海文堂。

- (2) 岸壁とその背後の上屋とを一体として運営することは、埠頭利用の効率化と

いう点できわめて重要であるが、実際には岸壁の直背後の上屋を経由するのが妥当な公共雑貨物が、そのような径路をとらない場合が多く、そのため本船速発が妨げられたり荷傷みや滅失による損害が生じる場合が少なくなく、また岸壁のエプロンにおける貨物の円滑な流れを阻害することにもなる。昭和41年度実績では横浜港、神戸港でそれぞれ揚が17.8%、15.5%積みで7.4%、10.7%とくに低くなっている点、注目される。「運輸白書」P.P.297～298、昭和42年度版

(3) 拙著、前掲書 P.127

3. 米国主要港の港湾施設利用形態

——ターミナル・オペレーションとの照応——

米国におけるポートオーソリテイの設立事情と組織形態は、その港湾地域の社会経済事情を反映して必ずしも画一的ではない。すなわち、市あるいは州の行政機構の一部として設立されたものもあり、政治からの独立性を保障された委員会制度のほか、公共企業体組織等がみうけられる。¹⁾

港湾の管理運営についてはともに自主的、かつ、独立的にその責任にあたるもので、港湾経営は独立採算を基礎とする結果、主要港のポート・チャージもそれぞれ高低があって統一されていない。つまり、港費の原価を利用者が負担する制度ともみられるが、そうであっても、その費用低減のための努力は絶えず行なわれているといわれている。

すなわち、港湾施設を効率的に利用する必要理由は、巨額な建設資金を要するための資本効率を問題とし、また、償却と維持補修費の負担を軽減させるという、いわば費用の側面からの要請にとどまらず、さらに、港費と船舶の滞船費を低減させ、港湾貨物と船舶の誘致に寄与することにより、結果として貿易の拡大に役立つからである。

港湾施設のバース・上屋の利用方法には、公共利用(Public useまたはCommon user Terminals)、優先使用(Preferential Assignment use)および専用貸し(Exclusive lease)制度がある。いずれを採るかは港湾経営採算からみてあるいは施設の有効利用の点から決定されるもののようである。

港湾規模および港湾貨物量の比較的小規模港湾では、港湾警察権とともに行政的権利もあわせ保有することのほか、部分的には臨港鉄道と港湾運送ま

で港湾局が自ら行なっている。このような規模形態の港湾では、司法・行政経営も一体的に運営することの方に、より多くのメリットがえられるからであろう。このような港湾におけるバース・上屋の利用方法は公共利用制度となっている。

つぎに、港湾規模と貨物量が増大してくると、港湾利用形態とその管理方向は、バース・上屋の指定権を中心とした港湾施設の効率利用が中核となる。ここではバース・上屋の利用様式は優先使用となるが、優先使用の意味する形態は、わが国でいう航路別または貨物別の優先割当てではなく、優先使用の割当てを受けたものが、長期に事業の根拠地として使用しうる条件を保障されながらも、ただ、そのバースが空いた際、他に入港船のつけるべきバースのないときに限って、港湾局が割当て権を留保する、ということである。

したがって、優先使用バースは借りうけたものの自由な利用にまかされており、船積み貨物のデリバリー・レシーブもここで行なわれる。

専用貸し (Exclusive lease) といわれる使用方法是、バース・上屋の港湾施設を10年間あるいはこれを超える長期の専用使用契約によって貸付けられる。

港湾を通過する貨物および船舶の入出港が錯綜してくると、バース・上屋等の港湾施設は、これを一体として船会社あるいはターミナル・オペレーターに対して賃貸しされるようになる。つまり、長期の専用使用となるものでこの制度は、港湾局から上屋付バースを借り受けたものが、自らの経営実績向上のため、その効率利用に努力するわけである。

なお、バース・上屋の専用使用料は、毎年所定の時期に年一回あるいは二回に分け、港湾局に払込むこととなっており、その使用料にはドッキング・ワーフェイジのほか、ワーフデマレージおよび上屋ならびにオープン・エリア等の使用料も含まれている。

ここでは、港湾局が直接バース・上屋の効率利用を目的とした指定権は放棄されているわけである。いわば、港湾の利用形態は、技術的なコントロールで管理しうる港湾の規模、および港湾貨物と入出港船舶量を基本として変

化するもので、この変化は同時に港湾局の性格をも規定するものようである。

バース・上屋の専用貸し制度をたてまえとするニューヨーク港と、優先使用制度によっている太平洋岸の主要港あるいは公共利用方法を採用している太平洋岸北部諸港との、いわゆる港湾経営様式の相違について、それぞれの港湾管理範囲と港湾局のタイプとを対象させながら比較してみると、この関係が明らかにみとめられる。

ニューヨーク港では港湾施設の中核であるバース・上屋の維持管理は、すべて私企業にまかされており、港湾局の管理方向は、港湾機能の総合的な発揮を目的とした輸送基礎施設の開発に、むしろその重点が置かれているもので、港湾管理体制の分散と統合が、全体として調和しているものと思われる。

つぎに、ターミナル・オペレーションの形態をみてみよう。

わが国六大港における港湾運送秩序は、一般港湾運送事業者を頂点として、実際の港湾運送を担当する船内荷役、沿岸荷役およびはしけ運送事業がそれぞれ下請けとして機能し、ターミナル・オペレーションが完成する形態が一般的である。また、港湾運送事業法にもとづく認可料金の適用をうけ、港湾運送事業の秩序維持と事業経営の基盤強化、およびその近代化のための強い行政指導をうけているが、米国においては港湾運送事業法に該当する法秩序はなく、はしけ運送も港湾運送のカテゴリーに含まれていない。海上運送の責任範囲が船側から船側までと定められながらも、ターミナル・チャージは別にこれに加算され、船舶運航業者の運送管理責任は、ターミナルにまで及んでいる。したがって、船積み貨物の受け渡しは、わが国のそれと異なり本船上ではなく、専用埠頭あるいは優先埠頭と一体となった直背後の上屋である。つまり、アロングサイド・デリバリー(Along side Delivery)でなくエキスドック(Ex.dock)またはエキスウエヤハウス(Ex-warehouse)デリバリーとなっている。

また、ターミナル・オペレーションの区分および配置は、わが国でいう船

内荷役と沿岸荷役を担当するステベドアとともに、上屋における輸出入貨物の受け渡しおよび上屋保管業務を担当するターミナル・オペレーターがある。ステベドアの作業は船舶運航業者との契約にもとづいて、貨物の船積み船降しを担当するほか、B/L No.によるマークにしたがって分類仕分けし、また、貨物の検数および沿岸荷役にともなう事務処理などの付帯業務も含まれている。

ターミナル・オペレーターは貨物保守のためのワッチマンおよび貨物の受け渡しに伴う検数員の提供とともに、マークの示す損傷貨物の仕分け等のため、事務員も派遣することとなっている。²⁾

太平洋岸諸港の制度としては、船舶運航業者との関係において、一方では貨物の受け渡しとその保管業務のため、これをターミナル・オペレーターと契約し、他方では荷役を担当するステベドアと契約するという、いわゆるターミナル・オペレーション契約は複数制であるが、ニューヨーク港における制度としては、主として船舶運航業者とターミナル・オペレーターとの単数契約となっている。

かつて、ニューヨーク港においても、ターミナル・オペレーション契約は太平洋岸諸港と同様であったが、ステベドアがしだいにターミナル・オペレーターを吸収して、ターミナル業務を一元化したものといわれている。太平洋岸諸港とニューヨーク港を通過する貨物の量、質の相違が、これをうけとめるターミナル・オペレーションの存立形態に、このような変化をもたらしたものである。

港湾貨物の量的なまとまりと、その需給を結ぶ港湾運送需要が一定のパターンを形成してくると、そこでは運送の単純化、一元化とともに、統合化が完成してくるといわれる。この過程では極力制度的、技術的な両面についてそれぞれ複雑化を排除しようとする努力が進行するものである。³⁾

(注) (1) Marvin L. Fair Port Administration in the United States. P.P. 60
~61. Cornell Maritime Press. 1954.

(2) Staff Report. Federal Maritime Commission Fact Finding Investiga-

4. 「通路」としての岸壁・エプロンの機能

公共埠頭における港湾運送の展開が、法規制と取り引き慣行の影響により、また、行政目的によってその生産条件を阻害されている実態にふれた。

法規制における問題の所在は、港湾運送事業法にもとづく港湾運送の秩序づけが、ターミナル・オペレーションを一種業～四種業と行為別に独立性をみとめることで、その一貫性を分断することとなっている。また、港湾運送の始点と終了点が船側となっており、このため、船舶運航業者の委託をうける港湾運送事業者と、荷主の需要にもとづくそれは別系列となつて、接岸荷役における岸壁エプロンが混乱する結果をもたらしている。

さらに、公共利用を目的とする港湾管理者のバース・上屋の指定権は、岸壁水深と接岸船の規模を考慮して、申し込み順のオープン使用をたてまえる利用の方法がとられている。もっとも、わが国の主要外貿定期船埠頭は港湾施設量と港湾貨物量との関係で、欧米主要港にくらべていちぢるしく施設量が不足しているゆえもあって、利用の公平を期すうえからも、公共規制の必要がなお支持されている。しかしながら、反面港湾運送に及ぼすこのことの影響は、まず、分断された港湾運送行為のつなぎ目に多くのロス・タイムを発生させ、個々の運送行為であげた高い労働生産性も、港湾運送全体としてみるときは、きわめて低生産性に転化することとなっている。

つぎに、ロス・タイムの存在を前提とした労働組織は、長時間労働制度と伸縮性をもつ労働時間が必要となつて、8時間労働制度さえ確立しえないのが現状である。これらは港湾運送需要のもつ波動性に理由付けられてはいるが、基本的には港湾運送の用役生産関係の基礎がないところに、問題の本質がもとめられるようである。

つまり、港湾運送は交通用役一般の生産がそうであるように、その生産物は主として距離の克服と空間的移動および位置の効用の創出にあるといわれ

ている。⁽¹⁾したがって、その用役の品質は安全性、迅速性、正確性、連続性普及性および大量性に分類され、それぞれの品質の向上が要求されるわけである。

港湾運送はもとよりターミナル運送であり、極地運送であるかぎり用役の品質は距離の克服、空間的移動よりむしろ位置の効用の創出にその主眼が置かれることとなる。

このばあい、港湾運送手段は港湾運送事業の生産手段とも考えられ、これに港湾労働力が作用して港湾運送用役という、無形財の生産（サービス）が達成される。

港湾運送手段の構造は、(1)、運送用具（荷役機械器具）、(2)、通路（岸壁・エプロン）(3)、動力（電気、その他のエネルギー）と労働力が生産目的にしたがって結合し、組み合わせられなければならないが、公共埠頭における岸壁、エプロンの機能は、港湾運送における生産手段の「通路」として作用しないこととなっている。このような基礎要因を欠くところに、港湾運送をめぐる構造的矛盾が秘められており、これが港湾運送事業の前期性と港湾労働の前近代性に結びついているものと思われる。しかも、この矛盾の集積は、港湾運送の需要者→元請け港湾運送事業者→下請け港湾運送事業者→港湾労働者→登録日雇港湾労働者→門前雇よう日雇労働者と、きわめて階層的に、もっとも経済的力関係の弱いところに寄せられている。

他のターミナル運送事業一般では、たとえば空港、鉄道駅、トラック・ターミナルのいずれのばあいでも、極地運送における運送手段と労働力は結合しており、そこでは港湾ターミナルにおける事例のように、問題性を露呈していない。つまり、そこではターミナルを経営における所有単位として、運送用具、通路および動力が、単一の経営体のもとで労働力と結合しており、生産計画にしたがって用役の経営的生産が行なわれているからである。

わが国経済の引き続く高度な成長にともなって、各産業とも労働力不足基調への移行が進行しているが、港湾労働力不足はさらにはげしいものがある。

このような情勢を背景として、当面、荷役の機械化と合理化による省力化

が、港湾労働対策としてかかげられ、機械化態勢へ移行しうる企業力の基盤強化を目的とした、港湾運送事業の集約化が現在日程にのぼっているわけである。

だが、労働関係はそれが経済的な概念である以上、港湾運送用役の生産力との関係で、具体的には労働時間を短縮し、高い労働の対価を保障しつつ、労働災害の減少と労働環境を改善することが、対策の基礎でなければならないものと思われる。（もっとも、労働組合組織の努力もとくに必要であるが、）

公共埠頭における港湾運送が、コンテナ埠頭以外の場所でお残ることはその比重が大きいだけに、問題となるところであろう。港湾運送過程で発生している多くの非生産的要素、ロスタイムの実態は、単にそれが生きた労働（living labor）の無駄にとどまらず、対象化された労働（Embodied labor）にもその無駄はより大きく作用しているはずである。⁽²⁾全産業的規模で進行している労働力不足傾向をむかえて、わが国経済の再生産過程——交通部門としての港湾——における労働力の疎外条件は、港湾産業としてもまた、国民と経済の発展にとっても重要な課題である。

〔注〕（1）佐竹義昌「交通労働の研究」P.P.～3、東洋経済新報社、昭和41年

（2）金子英雄監訳「労働生産性の理論と政策」第1章、労働生産性——概念規定要因・成長可能性・G・A・Prudensky P.P.4—5。

5. む す び

わが国における港湾と米国主要港の体制について、在来ターミナル・オペレーションをそれぞれ対比してみると、基本的な相違点を理解することができる。その第一は港湾を開発形成してきた資本の性格によって、影響される港湾の管理運営のあり方である。国家資本による港湾開発はその運営において、法律にもとづく画一性を基本とするもので、行政もまた、指導方針をここにもとめることになる。公共の営造物とみなされる港湾は、一般公衆の利用に奉任することを目的として、いわば経済外的規制をもって運営されて

きたといえるであろう。

港湾施設の相対的不足（港湾投資はいわゆる先行投資であり、最適投資額はつねに平均利用度を充たす範囲に押えられる傾向をもつ）事情のもとでの公共性は必要であり、また、それなりの効果をあげてきたことも事実である。しかしながら、経済成長と工業生産力のいちぢるしい増大は、経済的な港湾機能のより以上の発揮を要請することとなり、公共利用制度が問題視されるようにたった。そして、その解決のための一つの手段が外貿埠頭公団による埠頭上屋の専用貸し制度である。ここで展開されるコンテナ船のターミナル・オペレーションは、別体系として自己完成を達成するであろうが在来船におけるターミナル・オペレーションは、なお多く残されることと思われるので、その対策が急がなければならないと考える。港湾問題に占める港湾運送の現状と港湾労働の比重はもっとも重く、それだけに、本質的な改善がとくにのぞまれるしだいである。

地方公営企業としての港湾整備事業

細 野 日 出 男

(中央大学)

1. 港湾事業の経営主体

1-1 港湾法における経営主体

港湾は海陸運輸連絡の接点であって、国際的貿易及び旅行、国内的通商及び旅行をを通じて、国土開発・地域開発・全国的地域の経済・社会・文化の発展に基本的な関係が深い。このため港湾は国と地方の政治・行政との接触面が大きく広く、国の港湾行政は多年文部省以外の各省は全部何等かの関係を持つといわれる程多角的の共管行政の典型といわれていた。その経営主体も（国大蔵省税関）、府県・市町等に分れ、行政の一環として扱われ、経営能率はほとんど問題とされなかった。

戦後、政治行政の民主化、地方自治の強化の波に乗って、多年懸案であった港湾法が昭和25年5月法律218号として成立した。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した（同法1条）もので、港湾の管理経営主体を地方公共団体若しくはそれが設立する港務局とすると明定した。従来の国営は解消し、地方公営原則が確立されたのである。港湾管理者の主力を「港務局」という一種の地方公共企業体（委員会形式）に求め、港務局について詳細に規定し、地方公共団体（二団体以上共同の一部事務組合を含む）の直営については港務局規定の準用に止めている。港務局制度は欧米（London Newyork その他）の Port Authority 構想を採り入れたものであろうが、わが国港湾の実情はまだそこまでには発展しておらず、次表のように、港務局を設立したのは新居浜市のみで、他は悉く公共団体（一部事務組合を含む）の直営形態である。

第1表 港湾管理者(経営主体)の現況(40年7月)

区 分	総 数	都府県	市町村	港務局	一部事務組合	公告水域
特 定 重 要 港 湾	15	7	6	0	2	0
重 要 港 湾	80	64	12	1	2	1
地 方 港 湾	949	444	355	0	0	150
(う ち 避 難 港)	(35)	(28)	(6)	(0)	(0)	(1)
合 計	1,044	515	375	1	4	151

注 港務局は新居浜、一部事務組合は名古屋、堺、北九州、苫小牧の4港である。

港湾法はこれら諸港の管理につき、各管理者に主体性をもたせ、港湾の一元的管理を確保しようとしているが、その経営原則も、法29条の財務原則として業務経費は港湾施設等の使用料、賃貸料、給水等の役務料金その他港湾の管理運営に伴う収入をもって、まかなわなければならないと、独立採算的企業原則を明示している。ただし、同条の経費からは港湾工事に要する経費は除かれるのであって、港湾工事の費用は国庫負担若しくは国庫補助によって大幅に賄われる立前であり(同法5章)、地方財政からも相当の支出が行われる訳である。

すなわち、港湾に対する国の役割は港湾工事費用を大幅に負担乃至補助することであり、これは港湾が国土開発、地域開発の機能が強く、単に直接利用者を利するだけでなく、相当広汎な後背地の経済を発展させ間接的な利益が大きいからである。工事費用までを含めたフルコスト独立採算制は直接利用者の料金負担を過大にし、その港の利用を困難にし、折角造った港に船が来ないという結果になるのである。港湾法の立前はいわば営業費(資本費に対し)独立採算制ともいうべきもので、New York市の地下鉄経営などに採用されているものに似ているのである。

1-2 地方公営企業法と港湾整備事業

港湾の管理経営主体は港湾法によって地方公共団体であることが明定された。地方公共団体は多年企業として水道・都市交通・電気・ガス等の公営事業群を主力としてその他の企業も経営して来ているが、これを統一的に規制

する法律を欠いていた。そこで自治庁（当時）は地方公営企業法を立案し、昭和27年8月法律292号として成立公布され、41年には能率増進、財政再建を中心として大きく改正されたのである。

港湾事業は全国に1,044を算えるが、これ等の大部分はまだ地方公共団体の行政の一環として行われている状況であって、地方公営企業法に則って企業としてし経営されるものは少い。地方公営企業において港湾整備事業と称しているものは港湾全般の管理経営ではなく、①臨海工業用地等の埋立事業と、②港湾の荷役機械・上屋・倉庫等の施設利用事業の2つに限定されている。41年度末における事業数は埋立事業102、施設利用事業62、計164事業であり、経営団体数では128団体となっている。

これを経営主体別にみると、36都道府県、5大市（名古屋港は市・県の一部事務組合）、50市、27町村、5一部事務組合となっている。そのうち地方公営企業法を適用しているものはまだ15に過ぎず、非適用が113に上っている。これを事業・内容主体別に表示すれば次のようになっている。都道府県の経営主体数のうち、東京・秋田・和歌山・愛媛・福岡の各都県は法適用の埋立事業と法非適用の施設利用事業とを併行させているので重複している。

第2表 港湾整備事業の経営主体別内訳（41年度末）

	埋立事業			施設利用事業			経営主体		
	法適用	非適用	計	法適用	非適用	計	法適用	非適用	計
都道府県	9	27	36	—	26	26	9	32	41
六大市	3	1	4	2	1	3	3	2	5
市	2	34	36	1	23	24	2	48	50
町村	—	22	22	—	5	5	—	27	27
一部事務組合	1	3	4	1	3	4	1	4	5
計	15	87	102	4	58	62	15	113	128
40年度末	15	89	104	3	60	63	15	117	132

港湾整備事業のうち、埋立事業は最近の地方公共団体の地域開発への意欲を反映して積極的に推進され、また施設利用事業も最近の港湾貨物取扱量の激増や港湾労務者数の減少に伴う荷役の機械化等の要請をバックとして、こ

こ数年急速に伸展してきたが、39年度の半ば以降の経済不況によってその勢は停滞から後退に移り、41年度は景気回復にもかかわらず、事業数も決算規模や建設投資額も40年度に比べてやや後退気味である。

港湾法による管理者数1,044に対し、地方公営企業としての港湾整備事業の団体数は128に過ぎず、そのうち、港湾事業本来の施設利用事業はさらに少く、62に過ぎず、さらに地方公営企業法を適用して企業の経営の体制をとっているものは、埋立事業で15、施設利用事業では僅々4に過ぎない状況である。これはわが国港湾が多年国や地方の行政の一環として行政的官庁経営の伝統が長く、港湾法で営業費独立採算方式を明らかにしても、依然たる官庁会計方式の官庁行政が温存されている状況であり、港湾事業の能率的経営はまだなかなか達成されていないといつてよい。

2. 港湾整備事業の概況

2—1 地方公営企業における港湾整備事業の位置

わが国はいわゆる混合資本主義 mixed capitalism 体制の国であつて、企業は民営を原則とするけれども国公営の企業もかなり盛大な国である。国は鉄道・電信電話・郵便の三大公益事業を明治の草創期から経営しているが、その後製鉄・塩煙草の専売・特殊銀行・公庫などの金融事業・簡健保等の社会保険系事業から主食の管理事業・道路住宅その他の公団事業など数十の企業のほか、日本航空・電源開発以下の半官半民企業も入れると百を相当越える企業を経営している。

一方、市町村等の地方公共団体も明治以来水道・都市交通から電気・ガスなどの公益事業を中心に公営企業の経営をしているが、第二次大戦終了後はその種類も急激に拡まって来た。昭和35年度——41年度における地方公営企業の数、35年4,711—36年5,155—37年5,371—38年5,561—39年5,798—40年5,955—41年6,044と増加し、建設投資額も35年2,505億円から41年の5,518億円へ、決算規模も35年3,560億円から41年12,462億円へ、職員数も35年

の201,000人から41年の278,000人へと増加している。

この公営企業の業種別を41年末総数6,044の内訳でみると、上水道1,346、工業用水道76、交通189、電気40、ガス71の狭義公益事業計1,721が規模において主位を占めるが、この他に病院802、簡易水道1,928、港湾整備事業128、市場80、と畜場474、観光施設316、宅地造成369、公共下水道189、その他37となっている。港湾整備事業は35年98にであったものが128になっており、その増加率は30.5%と、全公営企業のこの間の増加率26.7%を上回っている。

41年度の地方公営企業における港湾整備事業のウェイトをみると、その企業数では2.2%に過ぎないが、建設投資額では5,518億円中で、685億円と12.4%を占め、上水道の27.0%、下水道の16.8%に次ぎ、宅地造成の12.7%と伯仲し、都市交通644億円を上回っており、経営規模では全企業12,462億円の中で1,277億円と10.2%を占め、上水道の25.7%、交通の15.4%、病院の15.1%に次ぎ4位を占めている。

このように、港湾整備事業は地方公営企業としてはまだ歴史が極めて浅いものであり、事業数も少いが、建設投資額や財政規模からみると相当上位にあり、それだけにその経営成績のいかんは地方経済や地域開発にとって重要な影響を及ぼすものといわなければならない。

2—2 港湾整備事業の伸長状況

港湾整備事業は新しい地方公営企業であるが、その伸長状況を事業数・決算規模・建設投資等について35年以降を表示すると次の通りである。

事業数は35年に比べ、41年は98から128へと増加しているが、41年は前年より減っている。決算規模も建設投資も35年に比し、36年は急増しているがこれは、池田内閣の所得倍増10カ年計画によるわが国経済の急成長で、外国貿易港・工業港の船混みや工場用地難が激化したことに対し、急いで投資を開始したからであり、37年はさらに伸びたが、37年の不況を反映して38年は規模も投資も減少し、39年、40年と立ち直ったのが、40年の不況を反映して

41年がまた減少している。しかし、41年を35年に比べると、決算規模で442%、建設投資で263%という伸びである。

第3表 港 湾 整 備 事 業 の 伸 長 状 況

	事業数	決算規模 百万円	建設投資 百万円	対前年度増減(△)率%		
				事業数	決算規模	建設投資
昭 35 年	98	26,623	24,167	—	—	—
36	115	70,701	63,086	17.3	165.6	161.0
37	123	93,068	75,785	7.0	31.6	20.1
38	122	90,374	63,978	△0.8	△2.9	△15.6
39	130	121,479	68,982	6.6	29.6	7.8
40	132	131,115	78,223	1.5	7.9	13.4
41	128	117,713	63,628	△4.6	△10.3	△18.7

2—3 港湾整備事業の事業規模

港湾整備事業の事業規模を埋立事業と施設利用事業とに分けて示すと、41年度において次のようになっている。

第4表 港 湾 整 備 事 業 の 事 業 規 模 (41年度)

				単位	法適用		非適用		計	
埋 立 事 業	造 成 計 画	総 面 積	千m ²	193,854	100.0%	96,538	100.0%	290,392	100.0%	
		完 成 40年度まで分	//	79,465	41.0	48,751	50.5	128,216	44.2	
		成 41年 度 分	//	12,594	6.5	7,225	7.5	19,819	6.8	
		分 小 計	//	92,059	47.5	55,976	58.0	148,035	51.0	
		42年度以降分	//	101,795	52.5	40,562	42.0	142,357	49.0	
業	完 成 地 況	非 売 却 分	千m ²	14,142	7.8	8,294	8.6	22,436	7.7	
		売 却 済 分	//	70,193	36.2	28,478	29.5	98,671	34.0	
		未 売 却 分	//	11,776	6.1	17,196	17.8	28,972	10.0	
		計	//	96,111	49.6	53,968	55.9	150,079	51.7	
施設 利用 事業	年貨荷役機 械 間 物 倉 庫 取 扱 量 貯 木 場		千 t	2,363		28,527		30,900		
			//	11,946		18,279		30,225		
			//	426		1,393		1,819		
			//	1,708		14,132		15,440		

埋立事業の埋立計画総面積は290、百万m²に及ぶが、公営企業法適用事業は数は少ないが、大規模なものが多く193百万m²を占めている。41年度末まで

の完成分は法適用事業で47.3%、非適用事業で58.0%である。完成分の売却
済は法適用事業で全計画の36.2%、完成分の73%、未売却分は全体の6.1%
完成分の12.3%、と割合好成績であるのに対し、法非適用事業では未売却分
が全計画の17.8%、完成分の31.8%に及び、成績は振わない。

施設利用事業では法適用事業が僅か4に過ぎないので、非適用事業に比べ
て取扱量がずっと少くなっている。

2-4 港湾整備事業の資産、負債、資本

港湾整備事業の建設投資額は35年—41年につき第3表に示したが、法適用
企業15事業の資産総額は41年度末で4,111億円、うち固定資産255億円、土地
造成3,578億円（うち未完成3,110億円）で、土地造成が主力を占めている。
資本金は自己資本金が417億円、借入資本金が1,432億円、剰余金9億円、資
本合計1,858億円、固定負債2,105億円、流動負債とも負債合計2,253億円と
なっている。

自己資本金417億円の大部分411億円は固有（引継）資本金であるが、借入
資本金1,432億円の大半1,402億円は企業債であり、他会計借入金が29億円あ
る。資本剰余金16.5億円のうち、工事負担金が4億円、再評価積立金が6.4
億円、その他が5.8億円、国庫及び県補助金は僅か19百万円に過ぎない。利
益剰余金は当年度純損失が10億円に達したため7.5億円の欠損となり、その
ため剰余金は9億円に減少している。41年度の資本収入をみると、企業債が
238億円、他会計出資金が僅々1億円、他会計借入金が31億円、他会計補助
金が5.6億円、工事負担金（埋立事業）が250億円、その他が277億円、計804
億円となっている。

法非適用を含む全港湾整備事業の41年度の企業債は419億円であり、建設
改良費中に占める割合は38.2%に過ぎず、各種公営企業中企業債への依存率
は最も低くなっているが、それは埋立事業の工事負担金や土地買入者からの
借入金が多いからで、埋立事業の特殊性を表わしている。地方公営企業の企
業債の原資は41年度で、政府資金48.8%（資金運用部35.5%、簡易保険12.1

％、厚生、国民年金3.2％）、民間資金51.2％（公営企業金融公庫12.8％、市場公募15.8％、縁故債22.8％）となっているが、港湾整備事業は縁故債が220億円で高い割合を占めている。なお企業債のうちには港湾整備事業と宅地造成事業には、漁業補償や用地買収に現金の代りに交付される交付公債があり、港湾整備事業では37年の393億円を最高に、41年にも72億円を交付している。41年度末の全地方公営企業債現在高17,942億円のうち、港湾整備事業（法適用と非適用）の分は2,049億円で11.7％を占めている。

2—5 港湾整備事業の経営状況

埋立事業と施設利用事業を合わせた港湾整備事業全体の41年度収益的収支は、建設中の8事業を除く法適用事業11のうち6が純利益（1.5億円）を、6が単年度欠損金（10.2億円）を生じている。また総収益対総費用比率は93.9％（40年度は111.2％）に低下し、ここ数年経営状況は次第に悪化して来ていたが、遂に100％を大きく割るに至った。また、法非適用企業では、145事業（うち建設中40事業）のうちで、120事業が黒字（17億円）、25事業が赤字（11.2億円）であり、収益的収支率は105.8％（40年度は132.6％）で、程度は軽いが、法適用事業同様経営成績は低下して来ている。

第5表 法適用港湾整備事業の経営状況（単位百万円）

	38年	39年	40年	41年
総収益	74	15,067	12,291	13,354
うち営業収益	74	14,632	11,742	12,809
総費用	51	12,494	11,057	14,227
純利益	(2) 23	(6) 2,647	(9) 1,667	(6) 151
純損失		(2) 134	(4) 433	(5) 1,024
繰越欠損金		(2) 134	(3) 624	(3) 1,644
不良債務額		—	—	(4) 2,048
収益的収支率(%)	146.4	120.1	111.2	93.9

注（ ）内は企業の数である

法非適用の埋立事業89、施設利用事業60、計149事業の41年度の経営状況は次のようになっている。

第6表 法非適用港湾整備事業の経営状況（単位百万円）

	38年	39年	40年	41年
実質収支	5,198	2,126	422	581
内訳〔黒字	(97) 5,809	(102) 2,669	(103) 1,122	(120) 1,706
赤字(a)	(17) 611	(15) 743	(13) 700	(25) 1,125
営業収益(b)	23,386	12,380	11,440	14,620
赤字比率(a/b)%	2.6	6.0	6.1	7.7
収益的収支率	278.9	112.1	132.6	105.8

38年当時は埋立事業の土地売却が盛んに成果をあげて、収益が計230億円収支率が278.9%という好成績であったが、その後は総収益が大幅に減り、41年には146億円、収支率も105.8%と大幅に低下している。赤字事業も17の6.1億円から25の11億円と増加し、埋立事業もいつまでも儲かるという訳には行かない情勢を示している。土地は造成したが売れ残りが増加し、資本利子がかさんで来る。これは新産業都市の臨港埋立に多いのである。

3. 主要港湾整備事業の経営状況

3-1 法適用港湾整備事業の経営成績

法適用事業は18であるが、その内訳は埋立事業が秋田県・千葉県・愛知県和歌山県・名古屋組合・釧路市・函館市（東京都・大阪市・鳥取県・愛媛県福岡県・横浜市・神戸市の7つは造成中のため決算を行っておらず、含まれていない）の7、施設利用事業は大阪市・神戸市・名古屋組合・釧路市の4である。

この11事業の41年度の総合損益計算書をみると次のようになっている。

(1)総収益は133.5億円で、営業収益128.0億円（うち主営業収益124.0億円受託工事収益3.9億円）、営業外収益5.4億円、（うち受取利息1.4億円、他会計補助金2.1億円、雑収益1.8億円）となっている。

(2)総費用は142.2億円で、営業費用125.3億円（うち主営業費113.5億円、受託工事費3.9億円、総係費2.5億円、減価償却費4.2億円など）、営業外費

用は16.9億円で、支払利息16.7億円がそのほとんどを占めている。

(3)当年度純利益は6事業で1.5億円である。

(4)当年度純損失は5事業で10.2億円の達している。

3-2 主要港湾整備事業の経営成績（41年度）

(1)埋立事業、東京都・横浜市・大阪府等の主要埋立事業は造成中で決算報告を出していないから、埋立事業で最大なのは名古屋港管理組合であり、次いで和歌山県となっている。

名古屋組合の埋立事業の総収益は66.2億円で、総費用は69.2億円、純損失2.9億円となっているが、その内容詳細は不明である。

和歌山県の埋立事業は、総収益34.7億円、うち営業収益33.3億円、営業外収益1.4億円で、総費用は34.1億円、うち営業費用33.4億円、支払利息を主とする営業外費用0.67億円、純利益0.64億円となっている。

秋田県の埋立事業は小規模であるが、3.4億円の収益があり、0.69億円の純利益をあげている。千葉県は総収益0.21億円で、純利益ゼロである。愛知県は5.34億円の総収益で6.96億円の欠損を出しているが、利息が8.63億円と巨額である。釧路市は総収益0.2億円の小規模であるが、0.17億円の利益を出している。

(2) 施設利用事業

法適用の施設利用事業は大阪市、神戸市、名古屋港管理組合、釧路市の僅か4に過ぎない。

最も大きいのは大阪市内で、総収益8.42億円、うち営業収益5.99億円、営業外収益2.42億円（市の一般会計補助金2.18億円）で、総費用は8.42億円（うち主営業費4.65億円、受託工事費2.57億円、資産減耗費1.93億円等）、営業外費用3.76億円（利息3.63億円）であり、損益はゼロ決算を行っているが、これは赤字分2.18億円を市一般会計から補助して貰って、営業外収益に計上しているからであって、企業としては大きな欠損なのである。

神戸市の施設利用事業では、総収益6.86億円のほとんどが営業収益であり

総費用も6.86億円で、純損益はゼロ決算をしている。しかし、ここでは一般会計からの補助は受けておらず、償却額等を操作してのゼロ決算である。

名古屋港組合の施設利用事業は、総収益60.8億円でほとんどが主営業収益であり、補助等は受けていない。総費用62.1億円は営業費5.28億円（うち主営業費4.10億円、減価償却費1.04億円など）と営業外費用0.92億円（利息が主）とから成っている。当年は純損失0.12億円となった。

釧路市の施設利用事業は総収益0.63億円、欠損0.04億円という小規模なものである。

4. 港湾事業の企業的経営への道

本論は港湾事業全体ではなく、そのうち地方公営企業としての港湾整備事業の最近の経営状況を、主として自治省の地方公営企業年鑑14集（42年12月刊）の資料によって解説報告したものであるが、筆者は近年地方公営企業の経営悪化、赤字転落の様相が深刻であるのに鑑み、その経営改善と再建に深い関心を持って調査研究して来ている。さきに自治省の地方公営企業制度調査会の委員を勤め、この1年半は全国市議会議長会の地方行政懇談会委員として人口30万以上の都市の公営企業を視察調査して来ている。しかし、制度調査会の頃は港湾関係事業はむしろ、好成績の部門に属していたのに、40年41年と急激に成績が低下して来ている。それは埋立事業のコスト高と売行不振とが目立って来たからである。港湾事業の本来のものは船舶の出入碇泊と船貨の取扱、上屋倉庫の施設利用にある。しかるに、港湾法は港湾管理者の営業費独立採算的経営原則を決めているが、一方、同法13条は私企業への不干与を定め、港湾運送業、倉庫業その他の輸送、保管業等の活動を妨げまたは干渉し、あるいは競争することを禁止している。これは、手足を縛って独算的企業活動を命ずるようなもので、これでは港湾管理者は活動範囲が狭小に過ぎて、企業的活動をする余地が少く、これが港湾管理者のほとんどを一般地方官庁のままにしている理由と思われる。地方公営企業化した施設利用

事業なるものも同法適用な僅か4事業に過ぎず、58事業が法非適用の官庁経営的姿にある。

港湾事業は広域的間接受益の大きな事業であり、それだけに社会会計的な行政事業の要素が強いことは否めないが、そのために港湾経営の能率を無視しても良いことにはならないのであり、負担区分を明確化して、料金売上げ等の営業収益で支弁すべき部門は独立採算制を確立し、あえて現行のような施設利用事業に限定せず、港湾事業全般に活動領域を拡大して行くことが必要である。私企業不干与とか競争禁止とかは私企業の立場からのものであり、公企業が私企業よりも安くつくならば、その方が市民、国民、利用者の利益なのである。

ただ、わが国では公企業、殊に近年の地方公営企業は、人件費のみが徒らに高く能率は甚だ低く、赤字万年化の様相が濃いのである。これを抜本的に正すことができなければ、港湾事業さえも、工事だけは公費で大きく賄い、あとは民営に経営委託をした方が良いということになりかねないであろう。

港湾とシテイプランの基本論

神 代 方 雅

(小樽市企画部)

目 次

- 1 緒 論
 1. 港湾都市計画の目的・意義
 2. 計画論の進め方
- 2 港湾都市の性格と定義
 1. 性格の分析
 2. 港湾都市の一般的定義
- 3 計画要素とその価値判断
 1. 計画要素と価値判断のシステム
 2. 価値判断
- 4 計画の骨格
 1. 骨格形成の順序
 2. 具体的手法の一例

1. 緒 論

1. 港湾都市計画の目的意義

港湾都市計画の目的乃至意義は、

(1) 海運起終点間の海運機能の一部を形成する港湾及び港湾都市を海運のために最適の条件下におかしめること。

(2) 港湾の背後圏及び港湾都市の、海運を利とする総ての生産と消費の活動を最適の状態におかしめること。

にある。

これがため、港湾及び都市が広域的に占めうるであろう役割を評価して、その性格と規模を決定するとともに、必要とする夫々の機能と構造を物理的（素材的・量的・機構的）或いは経済的・社会的相関の最適型体として長期的視点に立ってこれを捕捉判断し、これを定型化することにある。

定義的に表現すれば「港湾都市計画とは、海運流通機能、海運を有利とする生産並びに消費における都市機能、これら両者のための土地利用と諸機能配置のための都市計画である」。

2. 計画論の進め方

1) この計画論の前提

港湾と都市の成立の要因或いは過程により、夫々の性格があり、具体的計画においては夫々の類型の組合せにより計画を組立てるべきものとする。しかし本論では、港湾と都市夫々が総ての要素を包含するものとしての基本的な考え方を検討したい。且つ港湾と都市夫々の計画論の分野からなるべく外れ、夫々の相関における考え方を中心とする。

2) 計画論の進め方

計画の手法・順序は、一般計画論と同様に港湾都市の一般的性格の分析→計画要素の解析と評価→骨格の組立→肉付け、の順序による。本論では骨格組立までを極く基本的且つ網羅的に論じたい。

2. 港湾都市の性格と定義

1. 性格の分析

物理的・経済的・社会的三面からの性格について概説する。

1) 物理的性格

海洋に臨む都市として、湾形・波浪・潮流・潮差・津波等の自然条件と陸地の高低・広狭・地形・地質等の自然条件によって特化している性格である。これらは相互に計画上の種々の限定を与えるが、同時に海面の埋立、陸地の整地または逆に堀込による陸地への水面の造成等を可能にし計画的処理の可能性が強い。

2) 経済的性格

(1) 港湾と都市の規模と成長度

- (a) 夫々は相関関係にあり、また夫々は背後圏の規模と成長度との函数でもある。
- (b) 広域的経済の相互の影響は、流通の高度化によって強化されつつありこの影響は港湾都市において特に著しい。
- (c) 前方圏についても海運を通じその経済効率を拡大し、且つ相互に影響する。
- (d) 都市は海運の流通効果を通じ背後圏に拡大する可能性をもつ。
- (e) 港湾は背後の規模拡大に伴う流通を他の輸送機関とともに負担しなければならないが、一般に都市の拡大のテンポと港湾機能拡大のテンポとは一致させることが困難な要因が存在している。のみならず都市の膨張ないしは計画的処理の不適を因として、海運と無関係の流通生産消費部門まで港湾活動の空間に持込まれる。
- (2) 海運の効果と港湾都市の特性
- (a) 都市は港湾活動の一部を負担し、港湾は生産性大なる空間を都市及び背後圏に与え、同時に消費部門の生産性をも拡大する。
- (b) 近代の資本生産性高度化の追求は、生産・消費・流通総ての部門において、規格化・専門化・高速化・大量化・連続化・直通化等の機能の高度化のテンポが激しい。この影響は海運を通じ港湾都市が最も大きくうける。
- (c) このことは海運中継点として、港湾と都市がこのテンポに合致しなければならないことと、同時に流通近代化の利益をうける体勢にならないことを意味する。
- (d) またこの利益は港湾都市においては、大量且つ急速に発生する可能性をもつと同時に逆に、他地域他港により高い効率が発生することにより大量の不利益を急速に発生する可能性をも包含している。
- (3) 港湾と都市における流通の特性
- (a) 輸送手段の変換、即ち物資別・量別・距離別等により海運は港湾と都市を通じ、その輸送手段を変換する。

- (b) 港湾は輸送力強弱の調節点であり、保管の役割があるが、都市もまたその役割の一部を負担する。
- (c) 特に港湾は都市に対して販売をも含めた流通調節（保管と配分）のターミナルの役割をも分担しているが、港湾の本質と合致するものではない。都市もまた背後圏に対しこの分担をなすことは勿論である。
- (d) 従って港湾は海陸よりの輸送調節と保管の役割、大量 \longleftrightarrow 大量、大量 \longleftrightarrow 小口の分岐点としての役割を負担し、都市はこれらを通過せしめ或いは受止める。

3) 社会的性格等

- (a) 海洋の自然条件による大災害、港湾における船舶事故或いは石油等危険物による災害等、一旦発生すると都市に与える被害が大きい。
- (b) 港湾貨物流通の波動による労働力需要の増減と、逆にこれを因として農漁地帯等失業人口の港湾都市への流入とスラム街の形成。
- (c) 海員等労働人口に対する飲食店街の無秩序、反社会的形成。
- (d) 多種にのぼる港湾関係官庁、同じく銀行その他民間企業の管理部門の自然発生的な配置による都市内のロスの多い動線の形成。
- (e) 企業の変遷盛衰が激しく土地需要に変化が多い。

2. 港湾都市の一般的定義

蛇足であるが、目的意識をより明確にするため、港湾都市の定義を「港湾都市とは、港湾とそのヒンターランドの一部または大部分を包含し、海運流通を分担且つ活用し、最少の流通経費を要因として、流通起終点間における地域の経済効率を拡大すべき要素と役割をもつ都市である」とする。

3. 計画要素とその価値判断

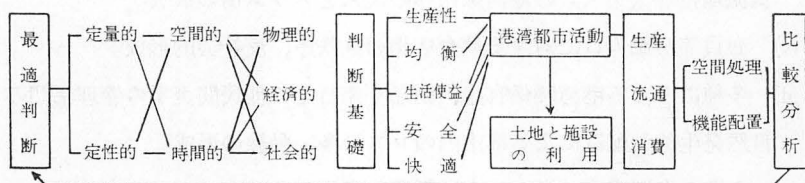
港湾と都市計画における計画要素を、目的に対して最適計画であるために定性的定量的或いは空間的時間的に捕捉し、評価判断することである。最適であることは、港湾都市における流通・生産・消費部門の夫々が、土地労働

資本を通じて均衡のとれた最大の生産性を発揮し、且つ安全・快適であるための諸機能と土地利用の構成と、同時に港湾と都市とがバランスのとれた発展をなしうることである。経済的にはコスト・ベネフィットの比較において最適の計画ということもできる。

1. 計画要素と価値判断のシステム

港湾計画及び都市計画における計画要素を包含するものであるが、本論では特に港湾計画の基礎である貨物流通量を、背後都市流通の關係に置換え夫々の輸送計画の基礎とし、これを都市計画のエレメントとして抽出配分することに重点をおく。以下概括して計画の要素とその価値判断のシステム及び判断の順序を示す。

1) 価値判断のシステム



2) 判断の順序

まず全体としての性格と規模を判断し、これを部分におとす、いわばマクロ的作業である。次にミクロ的判断として、積上作業による判断を行う。この順序を示せば、

— 流通・生産・消費の各部門に於て —

(1) 夫々の性格・規模を判断し、総体の（背後地域まで含めて）受持つべき、或いは特化しうる性格規模を判断する。

(2) 性格規模に応ずる土地利用と、機能配置を夫々判断し、これを集約し整理する。

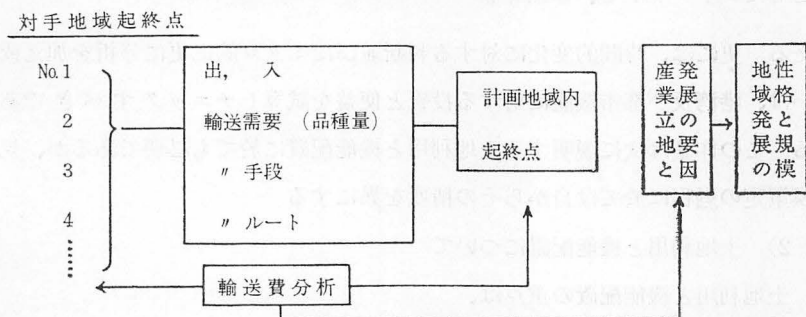
2. 価値判断

1) 性格と規模についての判断

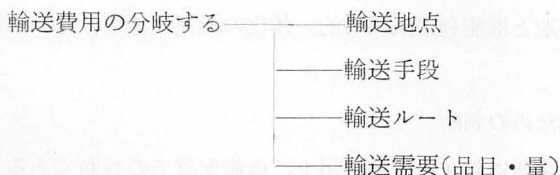
地域の経済は、地域が有する諸条件とともに、他の地域と相対的關係にあり、また時間的に技術・手段・条件・財貨・等が時々刻々変化する。従って産業立地論その他の立場から検討すべきことは勿論であるが、海運を分担する港湾都市の性格規模を判断する重点的要素は云うまでもなく、輸送費の分析である。それにしても、広域的または地域の産業立地の動向を、広域産業経済の構造と動向並びに地域の諸条件から判断し、地域の負担すべき或いは特化しうるであろう。産業の性格規模を前提に立てねばならない。

この前提から予想される輸送需要と、輸送の手段・ルート・起終点等の組合せにおいて、輸送費の最低を期待しうる組合せを分析評価し、産業立地或いは発展要因として抽出し他地域との比較において性格規模を判断する。

輸送費からの性格規模の判断

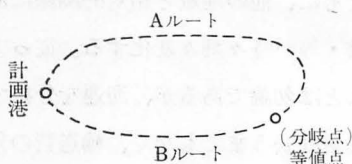


前述のマクロ判断の方法として、輸送費用の分岐点という考え方で次頁のような組合せにより、大局的な輸送費の分析を行う。

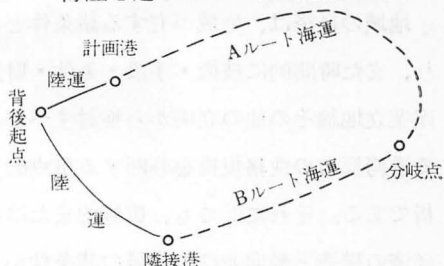


実際の方法としては、他の組合わせをも類推しうる代表的手段・ルート・需要を選び、代表的地点との組合わせにより夫々の評価を行う。

ある品種と海運ルートの組合わせ



海陸を通ずるルートの組合わせ

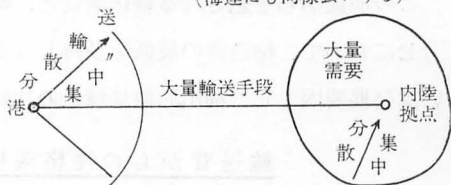


この評価に基づき、前提として
あげた性格規模をチェックする。

ミクロ的判断においては、前
述のとおり夫々の要素について
判断し、土地利用及び機能配置
としてレイアウトし、修正を加

輸送需要と手段の組合わせ(陸運)

(海運にも同様にいうる)



える。更には、時間的変化に対する判断並びにミクロ的に更に分析を加え或
いは、港湾及び都市機能に対する投資と便益を試算しチェックすべきであ
る。この作業は次に説明する土地利用と機能配置に於ても必要であるが、規
模策定の過程に於ては自からその精度を異にする。

2) 土地利用と機能配置について

土地利用と機能配置の重点は、

- 海運流通の生産性を最大にする。即ち港湾と背後流通の機能を最適状態におくこと。
- 機能利用の効果を最大に発揮すること。
- 港湾と都市が土地と機能利用上協力的一体化の関係にあり、互いに阻害しないこと。
- 海運流通機能のための判断

これは、港湾と背後流通に対する土地利用上、機能配置上の判断である。

流通高度化の原則として、流通のために必要な単位重量あたりの仕事量を最少限にする必要があるが、このためには流通の規格・専門・高速・大量・連

続・直通化・更には各輸送手段の協力化等が図られる。これについての判断が必要である。


この判断の方法としては次の前提を立てる必要がある。即ち都市及び背後圏の輸送需要の分散的存在を、都市内の流通センター等の拠点を想定し、集約し或いは農業・鉱業・内陸工業地帯、内陸都市等に集約想定すること。港湾に於ては、輸送の発生する主たる地点を、品種別・輸送手段別・船型別・土地利用形態別等によりゾーンに区分し想定する。この都市及び背後の拠点と、港湾の各ゾーンとを結ぶ必要な輸送需要に対し、最適輸送手段としての整理組合わせと、輸送機能の配置とを前提に立てる。この方法の整理の一例として次表を参考に掲げる。

この前提を用い、試行と錯誤の修正、即ちレイアウトを試み、更に修正するという経過をたどる。

最適輸送手段の整理の一例

ゾーン	品目	船型 千t	荷役	保管	貨物量 出入	背後輸送と保管			
						港湾 拠点	都市 分散	内陸 都市	鉱業 農業地帯
○ ○ ゾ ー ン	穀物	30	ニューマ	サイロ		水運(船) サイロ	トラック	鉄道(工場 引込線)	
	雑貨	10	クレーン	上屋		水運 トラック	トラック 拠点から	鉄道、ト ラック拠 点保管	鉄道、トラ ック拠点保 管
	冷凍貨物	5				冷蔵庫 流通セン ター内冷蔵庫		冷凍貨車 拠点冷蔵庫	冷凍貨車 拠点冷蔵庫
○ ゾ ー ン	雑貨 コンテナ 船	10 扱5	ロール オン オフ			トレーラ ー		鉄道	
○ ゾ ー ン	石油	3	パイプ	タンク		パイプタ ンク			
	L・Pガス	3	パイプ	タンク		都市ガス 網に乗せる			
○ ゾ ー ン	鉱石	8						鉄道	
○ ゾ ー ン	原木	8	水落	水面		臨海工業により製 品化			

次に判断の中心思想を述べるならば、

- (a) 広域流通の手段の高度化を出来るだけ計画に取入れる。
- (b) 大量輸送をなるべく背後に及ぼすための輸送手段と、都市及び背後圏に大量を受止める空間処理を必要とする。
- (c) 港湾における貨物収容と収容能力の回転と背後の収容（発生）空間及びその処理機能とにバランスが必要である。
- (d) 混交しない土地利用、即ち港湾に於ても目的別に純粹であり、港湾と都市の関係にも然りである。
- (e) 将来の機能拡大を予想した空間及び機能配置が必要である。
- (f) 類似性格乃至輸送手段をなるべく集約し、またそのための土地利用配分を港湾に特に必要とする。例えば立体 \longleftrightarrow 平面の変化の大きい貨物程埠頭に大面積を必要とする。大型且つ重量貨物や単一大量貨物は背後の関係との組合わせをなるべく整理し、例えば原木鋼材の如きは水運による筏・舢を活用する等の集約化が必要である。
- (g) 一般的に海運貨物は船舶 \longleftrightarrow 背後の関係において立体 \longleftrightarrow 平面の形態であり、バースから背後に向って  ある角度をもって平面的に拡大する。勿論貨物によって異り、粉体・流体は埠頭に於ては立体 \longleftrightarrow 立体的形態をとりうるが背後に向つては細分化平面化される。特に雑貨は平面化の率が高い。従つて雑貨の如き平面化の高い貨物の荷役のスピードアップを図るには、埠頭乃至埠頭直後に余裕ある面積を必要とし、且つ貨物の動線も支障や渋滞を起さない配慮が必要である。またかかる貨物は大量 \longleftrightarrow 小口の変換にあたり、特にコンデンサーの役割乃至コントロールのための広い平面を考慮すべきである。（例えば雑貨埠頭群の背後にマスエーリヤを設ける。）また小口分岐の動線はできるだけ統一整理されて、都市内交通と相互に阻害しない処理が必要である。
- (h) 云うまでもなく貨物流通におけるスピードとは、輸送機関の走行速度と積載量の双方を意味し、双方の積を以て表わされる能力であり、単位時間に対する輸送の距離と量である。

従って港湾都市の諸条件が許すならば、水運による大量化、その他近代的な輸送手段を適切に組合わせるための諸計画が港湾都市計画の重点である。

(2) 海運流通機能を最大に利用するための判断

- (a) 大量輸送の効果に直結する土地利用であること。
- (b) 輸送機能の配置との組合わせが最適であること。例えば船舶に於ては水深毎、品種毎等の有効な土地利用を図る。
- (c) 土地の経済効率に即応し、目的に即応すること。流通或いは生産に必要な土地に対しては、直接必要なもの以外消費部門等の土地利用を許さない。逆に消費部門の土地利用等に生産や流通の土地利用が混交したり被害（公害）を与えることのない配慮である。

(3) 社会的要素に対する土地利用の判断

- (a) 港湾労働者に対する対策としては、臨港地域との間に緑地帯公園等を設け、これに接して住宅団地を設ける等、都市施設の配慮は勿論必要であるが、荷役の機械化を図り労働力需給アンバランスの巾を機械の能力に置換える等の措置が必要であり、このことにより賃金を安定し、労働力対策を強化しようとする。
- (b) 自然災害に対する判断、防潮堤や都市構造物の構造配置、或いは都市の地盤高、河川水路との関係等の基本的判断と、石油等危険物扱の水面及びその背後陸地の規制や、諸種の人的災害（例えば工場）に対する配慮等を総括して、危険区域の設定や防災・避難・災害復旧等に対する交通や避難の施設配置に対する判断が必要である。
- (c) 海浜レクリエーションに対する適切な配慮とともに、交通ラッシュ対策が重要である。
- (d) 海員労働者に対する統制ある清潔なアミューズメントセンターの配置は、都市全体に与える影響が大きいので是非計画的に強力な行政処理を必要とする。
- (e) 港湾行政官庁と民間企業管理部門は一括して管理ゾーンを形成すべき

である。その出張所の配置も、埠頭背後のマスエーリヤに納める等計画的でなければならない。

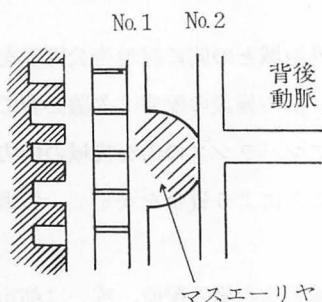
4. 計画の骨格（一つの手法）

(a) 全体の性格規模の想定→(b)港湾と都市への大略のレイアウト、(c)港湾機能の配置と各ゾーンの配置及び都市の機能と土地利用配置→(d)港湾と都市及び背後圏との流通手段の整理→(e)輸送機能との関連に於て港湾と都市の適性と能力を判断し、更に土地利用と機能配置を修正する。

(c)及び(d)については前掲の表による作業を一つの手法と考える。

(1) バースとゾーンの配置 前掲表による。

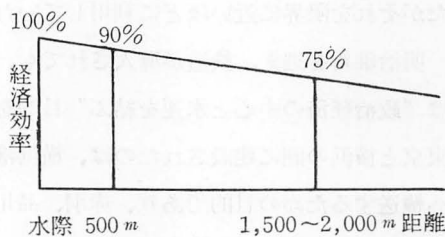
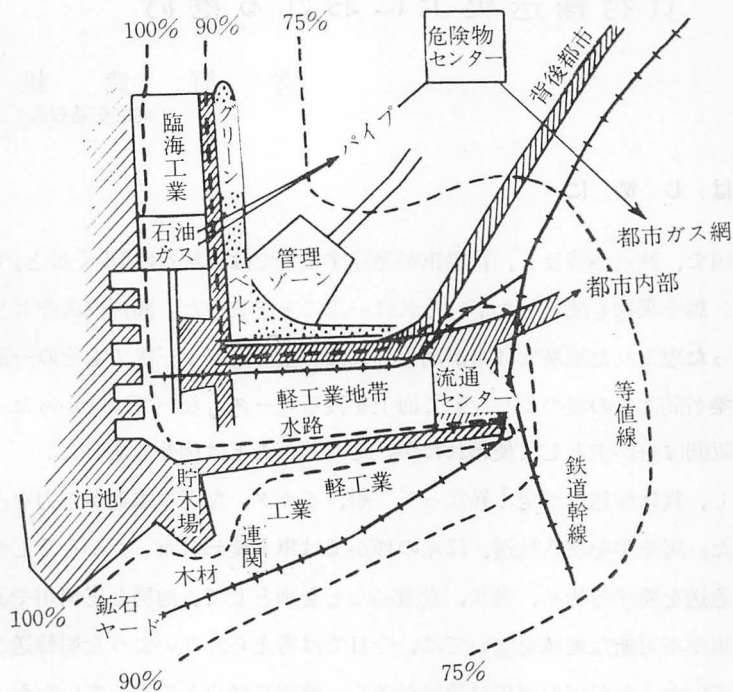
(2) バース背後の機能配置



3-2-2)-(1)の(g)における考え方で埠頭群の背後に大面積をとることと、No1 とNo2 の如き横の動脈を考える。勿論貨物の横の動きは理論的でなく、埠頭から背後の動脈に乗るべきであるが、臨海地域全体として機械や人の動きにも応ずる考えが必要である。

(3) 港湾と都市及び背後との輸送と土地利用

次の図は一例を示すに過ぎないが、都市内への輸送を流通センターに集約する等前掲表の整理の考え方である。土地の経済効率を%で表わし、水際を100として整理するのも一案と考える。



貨物輸送史上における港湾

宮 野 武 雄

(東京交通短大)

A は じ め に

わが国で、鉄道が普及し、自動車が発達するまでは、旅行は“歩くこと”であった。馬や乗物も使われたが、それは一部にとどまった。瀬戸内海や琵琶湖といった恵まれた地域では舟が利用された。東海道五十三次でもその一部熱田、桑名間七里の渡のような船で海上を渡るコースもないではなかった。伏見大阪間は舟が主として使われたが、そうしたことは例外であった。

しかし、貨物輸送では全く異なって“船、イカダ”などの水運が主力を占めていた。馬や牛を使う駄送、ほんの僅かでは車も使われた。だがそうした陸運は急送を要する物品、書状、貴重品などを別として、地勢など河川や海上の利用が不可能な地域を除いては、今日では考えられないような船輸送が行われていた。わが国の河川は急流が多く、輸送には決して適していなかったがそれを限界に近いほどに利用していた。

明治維新を迎え、鉄道が導入されても、その当初はこの陸上の輸送機関は“政治経済の中心と水運を結ぶ”目的を持つものであった。最初の鉄道が東京と横浜の間に建設されたのは、横浜港に陸揚げされた内外の物資を東京へ輸送するための目的であり、赤羽、品川間の山手線を開業させたのは日本鉄道会社沿線と横浜港を結ぶためであり、関西において神戸、大阪間の建設が急がれたのは、経済の中心地大阪に発着する貨物を神戸港経由で海上輸送に連絡するためであった。これは今日でも、東海道線が神戸を終点としている理由でもある。当時の政府は神戸、大阪の鉄道を大津に延長し、一方長浜から敦賀への鉄道建設を急いだ。湖上は大津、長浜間を舟によって連絡することを考えていたのである。鉄道が海運とは別の動きをするのは、相当後のことである。

こうして、河川、海運を通じて水運の量は非常に大きなものがあった。

こうした大量の水運貨物輸送のため、各河川には「河岸」が定められ「河口港」がつくられ海上輸送のためには「港」が設けられ、「風待ち」の避難港なども、今日想像以上の地点に設けられていた。こうした港の設備は、今日とは比較できないが、当時としては相当の金と労力が投ぜられ利用されていた。

この港について、大体江戸末期頃までを対象として若干の考察を試みたい。

B 港 の 種 類

「国々湊くらべ」（海事叢談、住田正一氏）は角力番付に見立てたもので時期は明かでないようだが、江戸時代中頃であろう。その主なものを掲げると次のようである。

東 方				西 方	
泉 州	堺	大 関		肥 前	長 崎
志 摩	鳥 羽	関 脇		長 州	下 関
紀 州	綱しらず	小 結		筑 前	博 多
越 前	三 国	前 頭		安 芸	広 島
出 羽	酒 田	〃		肥 前	名 古 屋
〃	秋 田	〃		長 州	萩
越 前	敦 賀	〃		備 前	岡 山
津 軽	青 森	〃		安 芸	室 住
越 後	新 潟	〃		〃	御手洗
出 羽	本 庄	〃		阿 波	徳 島
能 登	福 良	〃		石 見	浜 田
下 総	銚 子	〃		丹 後	由良湊
行 司	奥州 松前 相州	浦賀 佐州 相川			
世話役	摂州 兵庫 奥州	三馬屋 伊豆 下田			

勸進元 江戸 品川、鉄砲洲

大阪 木津、安治川 両川口

こういった港名とその重要度の評価は今日、われわれの考えとは大分異っている。例えば尾ノ道、石巻、玉島、小浜といった港は遙かに下である。

その頃の港の分類方についてはいろいろとあろうが、その輸送上の使命から次のごとく大別したい。しかし一つの港は決して一種の分類に当てはまるものではない。積出港は必ず発送の何%かの到着港でもある。河岸は米などの農産物を積出すが、また塩などの到着港でもある。比較的積出が多いの意味である。由来古代から「ミナト」は水戸で、河口の意であり、「江戸」も同意である。即ち川運と海運との接触地で、荷物を付けて河川を下った川舟が、河口で海舟に荷物を積み替える地点である。これに対して「ツ」は海港の意のようであり、また「トマリ」は船の止まるところで、港の意となった。「イリエ」は湾入したところで、風波から舟の安全を守り得るので、同様に港の意味に使われた。

1. 積出港

(イ) 河岸

河川は鉄道におけるローカル線、道路においては町村道の役目をなし、その駅に相当するのが河岸であった。ただ舟が停り、貨物を積込、ときには取卸すことができればよかったので、何の設備も必要がなく、思い思いの個所に定められたであろうが、川の流れにおいて、自ら舟を停めるに適当な溜の地が定まり、また各村々からの道路事情も考えられて自然に適当な場所がきまり、またその場所に舟を止め、繋ぐ設備、村々からの道路も開かれ、問屋や倉庫もでき、運賃の制定も行われるに至った。もち論村々から河岸までは駄牛馬輸送で、米（年貢米）や雑穀の積出が多く、帰り荷は塩や干イワンなどの肥料、日用雑貨であった。

(ロ) 海港

港が生産地、また背後地から陸送で集貨され、積出す港である。例えば漁港で、その港やその港の漁船の魚類を押送船（活魚船）で大都市へ運ぶ港が

これに当る。明石でとれた魚を大阪の難喉場へ送り、木更津から同じく押送船で江戸へ活魚を運んだ。銚子港からは利根川をさか上り、木下から江戸へ陸送した。また西宮から新酒が樽船に積込まれて江戸に送られた。赤穂の塩、行徳の塩も同様である。

2, 消費港

江戸時代 100 万人以上の大都市であった江戸は最も大きな消費都市で、そのために日本全土からこの都市に向ってあらゆる貨物が送られた。その輸送は当時としては、最も大きく困難であった。京都は人口においては江戸に比すべくもないが、江戸時代以前はわが国唯一の消費都市であり、大津、伏見また古くは鳥羽がその関門で、奈良時代の奈良については木津がその外港をなしていた。

3, 中継港

海対海港、陸対海港の中継港もあるが、最も多いのは河川貨物の中継をなす河口港である。酒田の最上川に対し、新潟の信濃川、阿賀野川に対し、伏木の庄川、小矢部川に対し、三国の九頭竜川に対し、尼ヶ崎、伝法、江口などの淀川に対するなどなどである。

また海港に対する海港としては下関港などがあり、陸対海港としては、敦賀、尾之道などがある。こうした中継港とくに河口港は今日、全く忘れられている。

大阪港は一方においては淀川川口であり、一方では海対海の中継港で、また大きな消費港でもあり、当時わが国経済の中心であった。

4, 外国貿易港

江戸時代においては鎖国の間、長崎が唯一の外国貿易港であったが、その前においては博多、敦賀、堺などが外国貿易港であった。

5, 避難港

当時の和船では天候によっては避難をなし、また風待のために停泊する港が必要であった。

これらの港は今日われわれが想像する以上に広く全国に散在していた。し

かし汽船が使用され、風待の必要が無くなって、こうした多くの風待港は全く忘れられている。鳥羽港は単なる風待港ではなく、決して忘れられている港ではないが「古へ帆船時代には、遠州灘を渡る船舶は必ず寄泊して順風を待ちため、商賈殷盛市街の繁華を極めしところなり、伊豆の下田を朝山巻けば晩にや志州領鳥羽浦へ、鳥羽はよいとこ朝日をうけて七つさがれば女郎が出る」（日本地名大辞典）のおもかげはないであろう。

6. 政治港

土地の支配者はその土地の港を保ち、これを発展させることに力をつくす。荘園時代にはその荘園からの年貢などの輸送を確保するためである。戦国時代には軍事上のため、また商業の繁栄により自国を強大にするため、自ら十分に支配できる港を必要とした、江戸時代においても、大名も小名も港を持ちこれを発展させて、自己の富強を企図した、こうして全国に沢山の港がつくれ、またその港を発展させるため強制的な措置が講ぜられた。しかしそれらの港はほとんどその跡を残してはいない。

また幕府は交通取締から、はじめ江戸に入港する船舶を総て下田に入港させ、これを検査させたが、享保六年一月、これを浦賀に移した、下田から浦賀に移した理由としては「下田ハ港ニヨロシカラザルニ付、風波ノ節ハ難乗入、或ヒハ船破損ニオヨビ云々」としているが、そのため浦賀には船舶が多く集り、泊船の数毎日数十に及び常に五大力船十一隻、小船五十隻、伝馬船百五十を繋ぎて運輸の便を図りたれば、岸边に立ちて対岸を見ること能はざりし程なりという、随て当港は江戸に通ずる主要関門として貨物を積卸すことも多く市況も活潑であった。

C 港の設備

船の歴史は非常に古いものがあるが、その船を風波から安全に守るための自然の適地を探す外ない。難波津や兵庫が船の泊所として自ら港を為したのはこうした自然のためがあったろう。しかし船の運航が多くなるに伴って自然の安全な停泊所は必ずしも客貨の取扱に適当な地点ではないことが理解さ

れ、風波を防ぐ人工的な造成が試みられるに至った。また良い泊所でも河川の土砂が船の航行を危険にすることも知られた。こうして「津」の管理には津守がおかれ、地方官は毎年一定の時期にその改修を行わねばならなかったこうした改修にも僧侶の力が大きく働いている。天平年間に行基が室津、韓、魚住、大輪田、河尻の五泊を定め、貞観九年(867)魚住の防波堤石椋が東大寺の僧賢和、賢養によって着手されたが完成できなかった。延暦十四年四月(914)、三善清行が意見十二箇条を提出しているが、その内に「重請修復播磨国魚住泊事」がある。行基が定めた五の港はその間が一日の航程となっているが、官ではただ輪田泊のみを修造して、魚住港は荒廃してしまっている。従って韓港から輪田港までを途中、泊らないで無理な運航をするから非常に危険で事故が多い、故に魚住港を修理してここに停泊させねばならないとの意見である。輪田泊が兵庫、魚住は明石の西、江井島の地と考えられているから、淡路海峡に近く、防波堤も破壊されてその役をなさなかったものであろう。その後平清盛が大輪田泊に経島(防波島)を築いたのは有名である。清盛はまた広島県倉橋島と本土との間の音頭の瀬戸を開堀し航路を開いたと言われる。その後港の修理のためには入港船から税金をとりたてることとなったがさしたる港の改修がないまま近世に入ったと言えよう。

平家物語六 経の島のこと

何よりも又福原の経の島ついて上下往来の船の今の世にいたるまで、わづらいなきこそめでたけれ、かの島は去ぬる応保二年(1162)二月上旬につきはじめられけるが、同八月二日、にわか大風吹、大波立て、みな失ないてき一人柱立るべきなど公卿せんぎ有しかども、それは中々ざいごうなるべしとて石のおもてに一切経をかいてつかれけるゆえに経の島とは名づけけれ。

江戸時代に入って国内航路が開かれるに伴い、工事についても工夫が行われた。

(1) 河川本流のつけ替による港と内陸との輸送の改善。

初期の利根川本流付け変えの工事は江戸を洪水から助うものであったが、ま

た江戸への物資輸送経路を変更し、港としての江戸にも大きな変化を与えた。

東北では寛永六年（1629）川村孫兵衛による北上川の河道変更は石巻港を441 河岸の運命を握る東北第一の港とした。

元禄十六年十月より従来大阪に注いでいた、大和川を柏原村より西流、大阪、堺間に注がせることとし、宝永元年十月（1704）竣工した。これによって大阪の水害救済には大きく貢献し得たが、堺港はこの新大和川の土砂により埋没著しくなった。

(2) 河川の流と港を分離する。

河川本流と港との間に堤防を築き、土砂による港の埋没を防止。

例えば高砂港には松右エ門帆の発明者工楽松右エ門の孫松右エ門は陸地を開さくし、加古川河口の脇に港を掘り込み三年後、慶応二年（1866）ようやく竣工した。（西岸壁 278 間、東岸壁 160 間、および140間、水深8—10尺 飾磨港また同様にして、江戸時代の末年に東西七十間、南北八十間の船入を完成した。

(3) 水面の埋立整理

港内を浚渫し、その土をもって土地を造成し、また山をくづして埋立を行うなどの港内整理。こうした例は各地にみられる。例えば多度津、宇和島住之江（佐賀）、八幡山、坂出など。

(4) 防波堤の築造

港を波浪から防ぐための防波堤は古くから行われたことで、各地に見られる。今治港は慶長九年（1604）藤堂高虎がこの地に封ぜられ、築城とともに船入場を造ったがその後荒廃し、天保二年（1831）に至って東西各四十間の防波堤を造り、下田港では正保二年（1645年）下田奉行今村伝四郎が長さ三百間高さ九尺の防波堤を造っている。

(5) 港と河川などとの間に運河の開さく

河川よりの土砂を防止するため別に港を整備し、その間に運河を開さくする。例えば玉島港は高梁川の河口に当り、その土砂で埋立られるので、松

山城主水谷勝宗が本流との間に広く新開地をつくり、一方本流との連絡のため高瀬通（幅三間、深さ一間半、長さ二里十四町の運河）を造った。こうした港と背後地間の運河の開さくは、大規模には江戸、大阪港に行われたが、他にも今治、若松（遠賀川との連絡）などに例があるが、また木材などの取扱のために運河を堀った例もある。今日も堀川と名付けられているものが率ねこうした人工川である。

(6) ふ頭、荷揚場の造成

ふ頭、荷揚場は港としては当然考えられるところである。しかしふ頭を港内に築いて、船舶をここに導いて直接荷揚する方法は割合新しく（そのためには港内の浚渫が行われる必要もあり）船は安全な港の入口の山かげに泊り、そこで小舟で荷卸する方法がとられていた（江戸や大坂では長くこうした方法であったが）、しかし江戸時代にはふ頭、荷揚場を設け、階段を造って荷扱に便にしていた。船入や防波堤の各所を適当に荷揚げに利用していたところも多かった。今治港には既に慶長九年藤堂高虎の手で荷揚用護岸石垣を完成している。

(7) 陸地に船溜を堀込み築港

波浪の荒い海では堀込式の築港を行った。土佐湾の中央から室戸岬にかけて、野中兼山によって手結（テイ）、室津、室戸などの諸港が造られた。手結港は慶安三年（1650）兼山の試堀にはじまり承応元年（1652）完成、室津は同じく兼山の計画により、一木権兵衛がその遺志をつぎ、室戸は寛文元年（1661）兼山によって改修された本格的な築港で、今日もお漁港として活用されている。

こうした港の設備については、先人が並々ならぬ努力を続けてきたものであるが、鉄道や道路の普及、汽船の就航により、港の使命は全く失われたものが多く、先人の努力も僅かに漁港として利用されているに過ぎない。

D 大 阪 港

大阪は江戸時代においては、わが国経済の中心であつた。西国を中心とし

てほとんど全国の物資がこの地に集り、この地の商人の手を経て江戸をはじめ全国に配送された。従ってここに集散される貨物の量は莫大なものがあり、その中心は江戸への輸送であった。今享保九年（1724）の主な品目をみると次の通りである。（大阪市史）

商 品 名	数	量	商 品 名	数	量
米（俵）	12,278		炭（俵）	251	
魚油(タル)	298		醬油(タル)	112,196	
塩（俵）	6,780		酒（タル）	265,395	
木綿(箇)	10,471		油（タル）	73,651	
繰綿(本)	103,530				

江戸開府間もなくは、江戸の周辺にはその需用をまかなう商品の生産が人口の急増に間に合わず、関西からの供給に待たねばならなかったし、その後関東での生産も進んだが、なお、この人口世界一の大都市の需用をまかなうためには莫大な物資を大阪の手を経て送り込まねばならなかった。そのためにはこれらの物資はまづ大阪へ輸送される必要があった。従って大阪への入出航船舶の数は莫大であったろう。明治二年（1869）1ヶ月平均の入港数は（大阪市史）

50 石積	2,008	400 石積	65
100 石 "	1,455	450 石 "	20
150 石 "	646	500 石 "	40
200 石 "	362	550 石 "	3
250 石 "	186	600—1000石 "	52
300 石 "	159	1000—2000石 "	14
350 石 "	48		

であるから年間には500石以上の大船のみで隻1300以上となっている。こうした船は安治川、木津川両川が主として停泊地であった、大阪は淀川の川口にあり、昔はここに大和川も注いでいたので水、満々まことに水都の名にふさわしいものがあった。それだけに一方では水による被害も多く、また土

砂で河口が埋まることも多かった。淀川の水が神崎川に入り、大和川が堺に注ぎ（更に新淀川の開さくによって）水難を避けることができた。歴史上の大阪はこれらの水との戦であった。難波津という古名が自らこうした歴史を物語るものと云えよう。しかし瀬戸内海の東限に当り、また淀川、大和川を以て平城、平安両都に通じ、その咽喉にあたるこの要地が幾度か首都となり、戦の争点となったのも当然であった。

秀吉於大坂、定城郭、彼地五畿内中央、而東大和、西摂津、南和泉北山城四方广大、而中巍然山岳也、廻鑿大河、淀川大和川、合其水即入海、大船日々着岸、不知幾千万艘、平安城外十余里南方平陸、而天王寺住吉堺津三里余、皆立統町屋店屋辻小路為大坂之山下也。

柴田退治記（大日本地名辞典）

淀川治水は既に古事記や日本書記にも記録されていて、わが国最初の治水工事で難波の堀江の開さく、茨田堤の工事（仁徳天皇）であった。和気清磨が延暦四年、七年（785、788）の兩年、新川を開さくして淀川の溢水を神崎川に流そうとした。この工事は失敗したが、何時か淀川の一部はこの流程を通ることになった。内海の水運が兵庫、尼崎、江口を經由して京都に通じたのもこの分流のためである。

秀吉が大坂城を築いた際には、大坂港は土砂で浅く、また狭かったので各国からの石船は一旦兵庫港に停泊せしめ、大阪に廻漕させたということであるがこれは一面、築城のための石材などの輸送が多いことを物語るがまた同港の狭あいを示すものであろう。

徳川幕府はここを直轄地とし、港の整備にも力を注ぎ、貞享元年（1684）河村瑞賢をして安治川を開さくせしめた。この川筋が大阪水運の中心であったが、その後川筋が浅くなり、天保二年（1831）に大浚渫を行い、その際の泥土で天保山が造成されたという。その他大阪市内に開さくされた運河は、

天満堀川（慶長三年）、西横堀川（慶長五年以前）、阿波堀川（同）東横堀川（同）道頓堀川（元和元年）江戸堀川（同）、左門殿川（同二年）、京町堀川（同三年）などをはじめとし、多くの運河は元禄十二年（1699）ころ

までには大体完成している。大阪がわが国経済の中心として活動させたのは安治、木津両川が長距離輸送の船舶の停泊地であり、貨物は総て川口で上荷舟、茶舟に積換えられ各河川や運河沿いの問屋や倉庫に運ばれた。大阪では上荷舟、茶舟が船仲間をつくり、河川や運河での運搬作業を独占していた。従って伏見、大阪間を通ずる伏見船において運ばれた貨物も、京橋、天満橋を越えて市中に入る場合はそれらの橋で上荷舟、茶舟に積換を要した、こうした上荷舟、茶舟の独占は大阪における貨物取扱について大きな支障をなしたものであるが、明治維新後の変化はこうした遺習をも打破するに至った、こうした営業は明治元年以降、商法会所の鑑札を必要とすることとなったが、同年中に交付されたその枚数は、

安治川組	807	堀々組	389
木津川組	903	川筋組	218
上之口組	269		

これは鑑札枚数で隻数ではないが、枚数よりは隻数が多いのが普通であるから、それにしてもこうした舟数が多かったことが知られよう。

舟運が大阪市内の輸送の中心であったことは、陸上輸送についても、その発言力は極めて強かった。陸上輸送はべか車、猫車程度しか許されなかったのは、大八車、牛車といった大型車両では橋梁を痛め、水運に支障を与えるためと言われている。

こうした八百八橋の大阪の水運も今日の自動車の発達で著しく変化し、道頓堀など三百余年の運河もようやく、その姿を消そうとしているのは全く今昔の感に耐えない。

E 江戸港

家康が天正十八年(1590)江戸に居城を定めたことは、まことに賢明であった。当時江戸城の近くまで海辺で、日比谷辺が港であったと言われる。品川辺も海港で竹柴浦といい、隅田川河口も石浜といったようである。当時旅行者の記録によると、

「東名泊船一城之東畔有河、其流曲折而南入海、商旅大小之風帆——日日成市、則房之米、常之茶、信之銅、越之竹箭、相之旗騎卒、泉之珠犀異香——」

とあって港があり、毎日市が立って全国からの珍しい商品が取引されるというのである。たしかに江戸は利根川、荒川の河口にあり、関東一円の貨物の集散や輸送に便利な港であったろう。この地を城として、港として、また町として、家康は見事な造成を行った。

当時政治情勢が落付き、また参観交代などの制度が実施されて江戸の人口は漸次増加した。吹塵録などでは年別の人口が表示されている。例えば享保六年（1761）501,394、安政二年（1855）564,544 人である。しかしこれは町奉行支配の町人のみで、外に代官支配の町がかなりあり、江戸の町数 933 の中、代官支配が 259 町あり、数からすると 40% に当る。また裏家住みの人口は含まず、武家は別に 30 万人位あったそうだから、安政二年で推定すれば、大体 120 万人見当ではなかろうかと思う。こうした江戸への入津物資は安政三年（1856）に一応細かい品目別数量が上っているが、その主要な品目を見ると、

品 目	数 量	換 算	品 目	数 量	換 算
米	300万石	450千トン	炭	2475千俵	74
大 豆	895千俵	107	薪	1837万束	367
小 豆	145			750万本	
大 麦	487		その他		
小 麦	370				
砂 糖	183千タル	16	計上品目のみ		1.117
下り酒	40—50万駄	90	注、米の到着300万石は非常に多過ぎる嫌があるが、その是非は不詳		
その他酒	9万タル	13			

即ち112万トン見当である。これに魚、野菜類、木材などを加えると150万トンを下らないのではないと思われる。150万トンといえは現在の輸送力をもってしても大変な量である。仮りに1人年間1トンの消費とみ年間120

万トンとすれば1日平均は3300トンとなる。これを遠海40%、関東一帯、川船50%、陸送10%とみると、

輸送別	輸送トン数	単位輸送量	算定所要数	想定所要数
陸送(馬)	330	40貫=150K	2200匹	2860匹
遠海(大船)	1,320	700石=105トン	15	30隻
川船(中型)	1,650	300=45	40	80隻

注 算定所要量は単位輸送量より計算、想定所要数は算定所要数に対し、馬30%増、船は遠海、川船とも算定の2倍とし想定した。

この種の輸送機関、ことに遠海の大船は年に大体5回転位が想定されたが、品川、鉄砲洲沖には帆柱が林のようであったというのも、決していつわりではなかったであろう。

江戸港は、明暦三年(1657)の大火前は内港の中心は、日本橋筋、京橋川筋、楓川筋であったが、大火後は隅田川口に中心が移ったといわれる。江戸市内には数多くの河川があり河岸があった。それらは瀬取船(舁船、茶船)によって本船より荷卸した貨物を河岸まで運び、所定の河岸で水揚げした。大阪の上荷船と同じく、江戸では瀬取は茶船の独占であった。享保六年(1721)九月には「市民が小舟で、江戸湊に繋留の廻船より物品を密買すること」が禁ぜられている。「今後荷包ヲ陸地ニ接運スル茶船(往古茶ヲ販売スル商船ナルモ後世之ヲ貨物接連ニ用フト云ウ)及ビ湯船(船中ニ浴室ヲ設置シ碇泊船人夫等ノ沐浴ニ供スル商船ヲ云ウ)ノ各船ヲ除クノ外、一切回漕ノ側近ニ撐到スルヲ許サズ」(徳川理財会要)

回船輸送貨物の不正や不足事故などを防止するためであるが「茶船以外の接近禁止」は荷扱はこの船に限定している訳である。

明暦元年(1655)十二月には「江戸湊貨物陸揚其他ニ関スル制限」を達しているがその内に次の項目がある。

- 一、大船之荷物ハ出入三日中可取揚之、小船ハ翌日ヲ限ルヘシ、明舟久敷不掛置、荷物揚払ニオイテハ早速可相戻之、並荷物永々舟場へ積置ヘカ

ラザルコト。

附 商船ハ一切入ルヘカラザルコト

これは大船は三日以内に荷卸をなし出港すること、小船は翌日中に荷卸すること、空舟はすぐに廻送すること、陸揚した舟は長くそのままで積置いてはならないことを令し、陸揚場の回転率を速にするよう図ったものである。

こうした大量の貨物輸送量が当時の手作業による荷役方法しかないことから想定して貨物輸送の流れのあい路はこの茶船の取扱にあったのではないかとと思われる。

こうした運搬について、当時の河川（埋立が計画的に実施されたものであるが）非常に大きな働きをなしていたことは、大阪と同様であった。汐留や秋葉原駅の構内にも船溜があったが、何時の間にか姿を消している。

こうして見ると、品川、鉄砲洲の外、碇泊設備は持たず、一々瀬取をせねばならなかったのだから、これに要した労務者の数も非常に多数であったろう。港の浚渫が時々とり上げられ、その経費負担が問題となっているのも興味がある。また輸送担当者の苦労は大変であったろう。輸送を仕事とするわたくしにとってまことに同情に耐えないものがある。

43—5—20

未来学成立の可能性

一 港湾経済論、港湾経済予測論、港湾政策論、
港湾経営論の科学的性格に関連づけて一

本 間 幸 作
(東京都立短大)

(一) 過去学、現在学、未来学

学者は真理の探求を職務とする。そのためには自分自身をも自分から突き離して冷やかに、客観的に観察することをする。だから学者は徒らに過ぎ去れる過去にのみ拘泥しない。遙かなる将来をも見はるかしてものを考える。『人は考える葦』であるとはパスカル(Blaise Pascal, 1623~1662)の言葉であるが、終生思考の停止を許されない学者は、人の将来、社会の将来、国家の将来、世界の将来に対する深い洞察をも怠るわけにはいかないのである。それは港湾経済論や、港湾政策論や港湾経営論のような最も世俗的な科学を探究する学者と雖も例外ではない。そうしないと、その学問は広さと深さを失って、浅薄極まる低俗なものになり下る危険がある。

ところが一部の政治家にいわせると反対である。学者は過去にのみ拘泥する。学者は過去をのみ研究し、その意味では守旧的で、眼界が狭く、将来を洞察することができない。これに反し、政治家は遠識眼をもって人や社会や国家や世界の過去現在のみならず、遠い将来の運命をも併せ考えて対処する。これが、政治家の崇高な機能であり、責務である。こう主張し、行動するのである。政治家には二つの種類がある。政治屋(politician)と真の意味の政治家(statesman)とこれである。そして、日本には政治屋のみが徒らに多い。選挙が終ると、もう直ぐに次の選挙のことを考えて、あくせくする今の日本の政治家にどこまで物事を熟考し、将来に対する深い洞察を払うことを期待することができるかという段になると、相当疑問なきを得ない。しかも学者が過去をのみ観察し、そして物をいっているという点になると相当程度

考えさせられるものがあることは事実である。過去の現象こそが確実に実証されたものであり、それは動かしようもない必然としてわれわれに立向っている以上、われわれが過去を振り返って、そこに実証的な科学を樹立して来たことは事実だからである。如何なる科学であれ、直接または間接に確固不動の過去に研究材料の基礎を置かない科学はない。その意味では科学は総て過去学 (past science, Verganenhitswissenschaft) なのである。ゲーテ (Johann Wolfgang von Goethe 1749~1832) いわく「一つの科学の歴史は科学それ自身である。」(Die Geschichte einer Wissenschaft die Wissenschaft selbst ist) ズムバート (Werner Sombart) もいう「われわれは既知のもののみが学習可能であるということを明らかにしなければならぬ。」(Müssen wir uns klar machen, dass erkennbar nur das Bekannte ist.) (Werner Sombart, Die drei nationalökonomien, München und Leipzig 1950.S. 330)

このようにわれわれの科学上の認識素材は過去に属し、過去に属するもののみが既知である。然し認識する主体は常に現在のものである。認識主体は常に現時点に立っている。過去の経験せられた認識素材は異質の連続の多様性から成立っているので、認識主体の興味ある一定の観点にかかわらしめ、現象の一側面のみを抽出するのではないと、認識目的は定立出来ないのであるが、この定立せられた認識目的は既に現在のものである。なるほど認識目的を構成する材料は過去の経験であるけれども、それが対象化されて認識目的となるやいなや、それはもはや過去に属さず、現在に持ち来たされて、現在のものである。こういう意味からすれば、科学は総て現在学 (present science, Gegenwartswissenschaft) だともいわばいい得る。

周知のとおり、われわれが科学する場合にあたって採用される立場に二つの種類がある。静観的な立場と、実用的な立場とこれである。われわれは何のために科学するのであるか、こういう科学する目的にかかわらしめて二つの立場が成立するのである。

われわれが科学するのは他の目的に科学を奉仕させるためではない。なるほど科学は実行の手段となって実用目的に利用せられることは多い。然しそ

それは科学本来の目的や性格ではない。科学の本体を成す法則は実用や便宜をはなれて必然的な客観的認識である。それが、将来の事実を予知させてわれわれの行為の基準たり得るのは客観的實在たる一般的不変者を表わす真理であるが故であって、実用に効果があるという理由で真理となるのではない。純粋に真理を追求し、真理をその中に体现する科学は総ての実利的な結果から、離れてそれ自体として価値を持つ。だから研究されるのである。それは恰も遊戯のために遊戯し芸術のために芸術し、文学のために文学するのと同様である。いわゆる「象牙の塔に立て籠る」とはこのことであって、古代ギリシヤでは殊のほかこの立場が重んぜられた。当時のギリシヤは奴隷制経済の時代であって、生産販売は賤しいこととして専ら奴隷の負担とされ、自由民特に貴族は政治、軍事、学問等の高尚な仕事に従事することが責務とされ、誇りとされた。かくして実用から切り離されて科学のための科学、学問のための学問、真理のための真理、認識のための認識という考え方が確立したのである。

ところが実用主義の立場はこれに反する。実用主義の立場では科学それ自体の考えを排し、科学をその他の目的、特に実用のための手段と考える。マックス・シェラー(Max Scheler, 1874~1928)が知識形態(Wissensformen)を、人格の生成及び発展のため教養知(Bildungswissen)、宗教のための救済知または贖罪知(Erlösungswissen)、われわれ人間の実際的目標と目的のために世界を実際に支配し改造するための、そしてプラグマティズムが一面的に専ら注目するところの支配知(Herrschaftswissen)または給付知(Leistungswissen)との三つに分け、給付知である実証科学は教養の知識である形而上学に、形而上学は救済の知識である宗教に奉仕すると考えたのなどは、これに似ている。(Max Scheler, Die Wissensformen und Die Gesellschaft, Leipzig 1926. S, 250, ff)

然し右のシェラーの科学に関する手段観は、広義のものであって、普通の狭義の実用主義はこれと異なる。普通の狭義の実用主義は人間の幸福とか実際生活の便宜を主に考え、人間の世俗的な実際目的のために世界を実際に支

配し、改造するために科学するのだと考える。その極端なものになると科学の理論を以て実在の必然的な認識と見なさず、われわれが実際行動を指導するために便宜上作った随意的の所産であり、真理は実用に存すと考える。マッハ Ernst Mach (1838~1916) の思惟経済説はその代表的なものである。こうした実践のための科学、理論と実践との統一は特に実用主義の重視するところである。この立場は實際を重んずる古代ローマでかつて盛んであったし、近代に入って自然科学が発達するにつれ、再び重視され、現代ではアメリカのプラグマティズム (pragmatism) やソ連や中国の社会主義や共産主義が採用する立場となっている。

もしも科学の上でこうした実用目的を重視するとなると、世界の実際の改造は将来において実現する以外に方法はないのであるから、科学は総て将来のためということに立って、そこに将来学即ち、未来学 (future science, Zukunftswissenschaft) の成立の理論的根拠が見出される。もちろん、永遠不変の絶対者の立場からすれば、常に永遠の相で存在、従ってまた現象が眺められるであろうから、未来学成立の根拠もないであろうが、相対者である人間の立場からはそうはいかない。

(二) 未来学文献概観

世上未来学という言葉が流行し出してから、まだいくらの歳月もたっていない。唯傾向的にいうと、哲学、社会学といった系統から発生したものが未来学の総論或いは一般論を形成しようとしている。思想史、文明論、科学哲学といったものもこれに含まれている。

例えば、香山健一「未来学入門」は未来論の出て来た思想史的背景や、未来は操作可能であるとして、未来の構成を説く社会工学の考え方などといった、新しい未来論の入門を体系的に紹介している。梅桓忠夫他四氏監修の「未来学の提唱」は執筆者も多彩で、内容的にも地球論あり、人類学的未来論ありで、全体としてのまとまりは欠けているが、日本における未来研究の先駆者の人々の考え方が窺われる点で便利である。

フランス政府の1985年グループの手になる「1985年——変わる人間、変わる社会」は学者、財界の権威者10人が作製したフランス社会のビジョンであって、フランスの未来観が、そこに浮き上がっている。同様な意味で英国的な考え方を代表するものにデニスゲイバーの「未来を発明する」、マイケルヤングの「メリトクラシーの法則」がある。前者は社会工学的な立場から、核戦争、過剰人口、余暇の三つを論じ、後者は業績中心の未来社会の姿を風刺したものである。（昭和32年8月28日、日本経済新聞）

未来学の各論ともいべき分野では都市未来論、経済未来論、科学技術未来論等が脚光を浴びており、文献も比較的多い。丹下健三「日本列島の未来像」はメガロポリス構想を描いているし、伊藤善市、坂本二郎編「日本経済の新地図」は全国を九地区に分けて未来像を展開している。外国のものではE. A. ガトキントの「都市——文明史からの未来像」、及びC. A. ドクシアデイスの「新しい都市の未来像」が注目される。

経済開発ではビジョン研究会の「30年後の日本—豊かな生活へのビジョン」同様経済企画庁の国民生活審議会編の「将来の国民生活像——20年後のビジョン」があり、また民間のものとしては日本リサーチ、センター編の「10年後の国民生活」がある。大来佐武郎、室伏章郎編の「1985年の日本経済」は企業の環境という立場から広く経済の全体論を扱ったもので、科学、技術の予測も試みている。農業関係のものとしては、産業計画会議編の「15年後の日本の農業」がある。資源、人口といった観点から経済の長期問題を論じたものに、フリッツバーデの「二つの世界——21世紀初頭の東西勢力」、及びブラウン、ボナー、ウェア著の「百年後の世界」がある。

科学技術関係ではSF的（科学小説）的なものとして、A. C. クラークの「未来のプロファイル」があり、世界の最高頭脳の動員たる特徴をになうナイジェル・コールダーの「20年後の世界Ⅰ、Ⅲ」があり、その他比較的体系だったものとして渡辺茂、松下寛、山田圭一著の「新技術群」がある。

これらの新しい型の未来論に共通しているものは自然科学や社会科学の最近の発達によって、ようやく人間が入手し得るようになったある種の能力、

即ち、未来社会を計画したり、管理出来る能力への期待と自信とであり、更にこのような自信に裏づけされた新しいユートピア思想である。それは西欧の思想家たちの唱えた古いユートピア思想とは異って遙かに楽観的で明るさを湛えている。それは現実社会と連続した時間の延長線上に、非常に高い実現の可能性をもって操作され得る未来として描かれている。神の見えざる手による予定調和や宿命論の独断論は影をひそめ、それに代って情報の操作とそれによる生物系、機械系、人間社会系の総てにかかる組織の統禦と管理といわれるサイバネティクスのお考え方が現代科学の結実として登場しているのである。

しかしながら、今日の未来論の状態を直視すると、いくつかの疑問点が無いでもない。第一にそれらの未来論は未来社会の描写に当って経済社会と暮らし向きや、生活技術の変革をのみ偏重し、バラ色の未来に至る過程で必要な政治や行政のあり方、教育や物の考え方の組織ややり方の変革に関する未来像が欠けている。第二に、未来社会と未来学の描写の雄大さに比べて、それを実現すべき計画の科学、ないしは政策科学の基本的知識や考え方に関する研究が稀薄に過ぎる。創造的精神の冒険は、それらの社会工学的知見に裏づけられて始めて優れた社会的構想力となり得ることを考えるとこう批判せざるを得ない。第二に将来の問題について何らかの意見が述べられても、その時間単位が不明確で説得力が無いことが多い。例えば間違った時間単位をとることによってありもしない景気循環が存在するように見えることもあり、また、景気対策を考えるにしても、企業その他の経済活動がどんな時間単位で動いているかによってその政策が効果の無いものになるかも知れない。都市の交通網や、商店街の設計をするにしても、その地域の人々の動きの時間単位の構造のようなものを明らかにしないと効果的な設計は不可能である。そして、そうしたことのためには社会工学という立場からの社会経済、自然技術などの領域から得られる時系列のスペクトラム分析が必要なのであるがそれがまだ研究されていない。第四に、今の未来論はバラ色に過ぎる。電子計算機に頼って次第に人間性を失っていく人間疎外の問題、機械文明に圧倒さ

れていく人間社会の悲哀、特に各種の公害をどうするかが問題とされていない。

第五に、当世流行の未来論が、余りにも夢物語りの部分が多く客観的な科学の領域にまで成熟しているかどうか疑問である。そして恐らくはこの点が最大の欠陥といえるであろう。

（三）未来学隆盛の理由

未来に関する研究は近頃、欧米でも珍らしいことではないが、特にわが国で盛んである。欧米先進国に比べると、まだまだ欠陥だらけの現在のわが国でまだまだ遠い先きの話である未来を論ずることに異常の情熱を傾けるわが国の現状を見ると、一つの奇妙な驚異であるとは欧米を見慣れて来た人々の異音同音に発する感慨である。

然らば、それ程未来が論ぜられるようになった原因はいったい何であろうか。これには大きくわけて世界共通の原因と日本特有の原因との二つが考えられる。第一に考えられることは科学や技術の進歩がこれを可能にしたということである。第二に考えられることは社会経済の動きの速度が早まって、将来をも現在と一体化して考えないわけにはいかなくなって来たということである。第三に考えられることは国家の役割に対する要求が強まって、将来に対する展望が必要化してきてきたことである。第四に考えられることは、企業の経営に計画性が要求されて生産計画、仕入計画、販売計画、利益計画、資金計画、労務計画等といった計画樹立に必要な将来目標の設定が不可避となってきたことである。第五に考えられることは、今日の自然科学がある一面では昔に比べて奇妙なほどに極めて抽象的な性格を持つようになって来たのと反対に、社会科学の方面ではモデル方式その他を使って、極めて具象的な性格を持つに至ったことである。第六に考えられることは日本人に特有のせっかちさ（性急さ）が科学の上にも反映してそうさせたことである。そしてこれは日本に特有の原因である。

だが、私は未来学が成立するには未来学成立の学問上特有の理論的根拠があるからではあるまいかと考える。資本主義が初期資本主義の拡張期から中期資本主義の沈静期を経て今や再び拡張、動揺期に入った。そうした時代的

移り変りを背景としつつ何がそこに未来学発生の科学的根拠が見出されるのではあるまいか、そう考えるのである。

(五) 未来学成立の根拠

ウェーバー (Max Weber 1864~1920) の優れた組述者の一人ヤスパーズ (Karl Jaspers, 1883-) によれば、ウェーバーのいわゆる没価値性とは常にその主体から一定の距離を保つということであった。「更に彼の異常な現実接近性と雖も決して本質認識を意味するものではなかった」。ウェーバーが経験的現実を捉えようとするときそれは常に唯「事物の中核から一定の距離を保つ限りにおいてのみ試みられたものであった。」(Karl Jaspers, Max Weber, Deutsche Wesen in Politischen Denken, 1932, SS, 47, 52, 51,)

「没価値性理論の要求するところは」と、かのカール・レヴィット (Karl Löwith 1897 — もまた同様のことをウェーバーの趣旨に従う意味で述べている。「決して指導的な価値諸理念や諸々の関心の削除ということではなくて、寧ろこれ等のものを対象化することによってこれ等のものから可能な限り距たりを保つということである。(Karl Löwith, Max Weber und Karl Marx, S. 66)

上は尾高教授の「社会科学方法論序説」からの引用である。(尾高邦雄「社会科学方法論序説」156頁) 私はこの引用文中の客体からの距離を保つという言葉を殊の他重視して次のように考える。

例えば目に手を密着させて手を見る。目は手を観ることはできない。目が手を見ることの出来るのは一定の空間的距離をおいてのみである。この場合見る目は主体であり、見られる手は客体である。

もちろん、同じく距離といっても空間的距離と時間的距離とは同じではない。そして上でいっているのは空間的距離についてである。だが認識に当たってある程度の距離が必要なのは敢て空間についてのみ当てはまることではない。時間的距離も同様に必要不可欠なのである。そしてこの場合認識する主体は常に現時点体に立っているのであるから、もし認識するに当たって時間的距離が必要だとすると、認識される客体はどうしても過去か未来ということに

なる。従来はとかく安易に現在ということがいわれて来たが、厳密に現在をいわれ得るのは主体についてのみであって、客体については、そういわれ得ないのではあるまいか。その理由はこうである。

われわれは過去から未来への永遠の時の流れの瞬間瞬間を生きている。このわれわれが現実生きている瞬間瞬間を現在と名づける。現在は過去から未来への接点を構成し、それはわれわれの生命の燃焼そのものの場である。それはわれわれの体験そのものであり、学問でいえば主客未分の境地である。学問の上からいうと、主体と客体との間にある程度の距離があって、この距離を距てて主体が客体を客観的に眺めるのでなければ科学は成立しないのであるから、現在は科学の対象を構成するわけにはいかない。従って、科学の対象となる領域は過去かまたは未来ということに当然になる。

上は各人の直接経験の認識についての言及であるが、間接経験の認識についてはいっそうこのことがあてはまる。間接経験というものは原則的には他人が直接経験したことを、直接経験した後に、そのことを身振りや手振りや言葉や文章を通じてわれわれに伝えることを通じて獲得せられるものであるから、われわれの認識対象となる他人の経験はどうしても過去の経験ということになる。

とはいえ、過去と現在と未来とを区別する必要のあるのは人間の行為がいつもかかわっている社会現象に関する社会科学についてのみであって、自然現象に関する自然科学についてではない。なるほど広義では社会現象も自然現象の一部に相違ないけれども、狭義に解釈して両者を切り離し両者の未来に対する関係を考えると、そこに重要な差別が見出される。社会的条件は人間が哲学的思索を始めるに従い、経済が発展し、人間相互の間の交渉が深まるに従い、複雑な性質を呈して来るが、自然条件は社会条件よりも変化が頗る緩慢で、自然界には多くの単純な過程が繰返されるに過ぎない。これは過去に注目しての過去の経験からの判断で、未来の経験に基づくものではないが、大体そう判断して誤りはないようである。そこで自然の合法則性は容易に看取される。かくて、未来は自由のようであるけれども、それは人間

界に関してだけであって、自然界に関することだけは必然として予見されることになる。そこで、ヴィンデルバント Wilhelm Windelband(1848—1915)の個性記述的と法則定立的の区別に類するわけであるが、社会現象は一回性的なもの、従って質的なもの、自然現象は繰返し性的なもの、従って機械的量的なものというふうに両者を区別して眺めることもできる。もちろん自然現象は平面的に繰返すといっても、その繰返し性はアンリ・ポアンカレ Henri Poincaré (1854—1912)の主張するように、厳密には極めて近似的なものであるに過ぎないであろう。しかしそれでもなおわれわれが生活していく上では自然現象は繰返され、一定不動だといって差支えない。そこで未来は常に闇のようにわれわれの前に横たわっているけれども、夏の後に冬が来ること、明日もまた太陽が上ること、明日もまた腹が空くこと、冬には寒さを防ぐ必要があることなどは前もって明らかになる。自然法則が時、処を問はず、普遍的に妥当するとはこのことである。それは結局どういうことかというところ、自然現象には過去・現在・未来の区別は無いということである。

かくして、自然現象従ってまた自然現象の知的整理である自然科学にとって生物学のような例外はあるにしても、原則として過去も現在も未来も等しく同権的に無時間的になって、その間に区別を施す必要も価値も無いのである。自然科学が科学中の科学と称せられるのはこのためである。

ところが人間の生活や行為のかかわる社会となると全く異なる。ここではどうしても、過去と現在と未来との区別が必要化する。そうしないと、港湾経済予測論や、港湾経営論や港湾政策論のような未来学の成立の余地が無くなるのである。

いったい規範学のような未来学の立場からいうと、過去は過ぎ去る現在である。それは永遠の彼方に連っている。そこにはわれわれの経験の無限の堆積がある。それはわれわれの能力では如何とも仕難い必然としてわれわれに向い合っている。故に過去は行為の対象とせられるわけにはいかない。それは行為の結果として談られ、説明せられるのみである。かくして成立した科学、われわれはそれを過去学(past science, Vergangenheitswissenschaft)

と称する。港湾経済論は過去学の例である。

過去に対し、未来は未だ来らざる現在である。それは現在を境にして永遠の展望の彼方につながっている。そこに何が起るかは神ならぬ身の誰しも的確に予言することはできない。未来は厳密の意味では未必のものである。それは過去のように固まっていない。それだけに、それは相当程度われわれの努力によってわれわれのどのようにでもなるものとしてわれわれの前に横たわる。現実には決してわれわれの自由になるほどそう簡単なものではないであろうけれども、然し全くどうにもならぬものとして後ろに横たわっている過去と異って、少くともわれわれの行為の対象として前面に横たわることが出来るのである。過去の歴史は与えられたものであるのに反し、未来の歴史はわれわれが造るのだというのはこういう意味である。われわれは過去の歴史によって制約されつつ、未来に於て歴史をつくるのである。

もちろん、厳密にいうと行為の対象となり得るのは瞬間々々の現在であり、実践が行われるのはこの現在において以外にない。然し、未来学でいう現在というのは物理的な現在を指しているのでは決してない。物理的な現在は未来学の立場からいえば過去と等しい。未来学の立場でいう実践の場としての現在は「明日の現在」であり、「明後日の現在」であり、「1週間後の現在」であり、「1月、1年、3年、5年、10年後の現在」である。そしてこれら未来の現在は光蔭矢の如しで直ぐ現実化する。そういうものとしてわれわれは過去現在によって制約されながら、未来に向って行為し、未来を開拓し、未来を築くのである。現代は「提案と撰択の時代」(period of proposal and selection)といわれるが、然し実際において提案し撰択されるのは明日の現在、1月後の現在、1年後の現在、においてである。われわれが未来に対してのみ希望をつなぐことの出来るのは実にこのためである。われわれが過去を鏡に、現在を境に、将来に向って行動の指針を探索することができるのはこの理由を以て外にないのである。そしてそこに過去学に対する未来学の特徴が生ずる根拠がある。港湾経済予測論のような予測学とか港湾政策論や港湾経営学論といった政策学や技術学等の規範学は未来学の

代表的なものである。

過去学は過去の動かしようのない現象を対象とする。それ故、それは「何々であった」、もしくは「何々である」、或いは反対に「何々でなかった」もしくは「何々でない」といった記述の仕方をする。ところが未来学はそのように記述することはできない。「何々となる」とか「何々となるであろう」、或いは逆に「何々とならない」とか、「何々とならないであろう」といった予測的記述となるか、もしくは「どうこうすべし」とか、或いは「どうこうしてはならない」といった命令記述となるか、または「如何にしたらい」とか「如何にした方が合理的である」、もしくは逆に「どうこうしない方がよい」とか「どうこうしない方が合理的である」といった勧告的、助言的記述をするかのいずれかである。政策学や技術学が命令的、勧告的、助言的記述の仕方を取るのはこのためである。

（六）技術学の特徴

われわれは経験現象群を分って2つとする。われわれに対し努力なしに自然に与えられたものとして存在するものと、われわれが生活をしていく上で作り出したが故に存在するものとこれである。前者を自然現象と称し、自然科学の対象を構成することは周知のとおりである。

われわれが生活していく上で作り出した現象も2つに分れる。個人的なものと社会的なものとこれである。科学という社会共通財の対象となり得るのはこのうちの後者のみである。社会現象のみが社会科学の対象になり得るのである。

社会現象という時は原則として、われわれが社会生活を営む上で過去において作り出したものということになっている。それは人間の力では改造しようもなく横たわっている。それはわれわれの善悪、好悪を超越し、選択の余地なく、横たわっている。理論科学、或いは精密科学としての社会科学が断定的に説明し、記述することのできるのはこうした過去の社会現象について物語っているからである。

然らば、われわれは未来の社会現象のあるであろう姿、あるいはあるべき姿については何も語る資格が無いのであろうか。未来も過去と同様必然法則によって支配されているのに相違ない。しかも人間の理解能力の乏しさの故にそのことが的確に分らない。だから未必のものとして写るのだ。もしこういう見解に立って、この未知の側面に重点を置くとすると、当然未来は科学の対象になることはできぬということになるだろう。更にまた科学は真理をのみ探求する。科学的真理はこの世における真実在を除外しては成立しない。しかもこの世における真実在は主体と客体、主観と客観とが未分化のうちに統一されている純粹経験のみである。こういう論理に立つと、少くとも未来は未経験の世界であるから科学の対象になり得ないという結論にもなるかと思う。

過去の経験について、われわれは果して真実にどこまで知っているかと改めて問い質されると、そこにわれわれは一抹の不安が無いわけではないけれども、しかし未経験の未来について語る場合とは比較にならぬほど、われわれが過去の経験について知っていることは事実である。過去の経験は経験知という確実な知識なのである。

ところが、未来は未経験であるから経験知が成立し得ようはずが無い。もし知識が成立するとなると、経験知ならぬ、未経験知であり、推測知ということになるだろう。未来についてはわれわれにとって不確定要素が余りにも多い。それ故、未来は全体として未知のものである。従ってわれわれは過去について語るほどには未来について精密に語ることを期する訳にはいかない。若し未来学が成立するとしてもその精密さは過去学に比較出来ぬほど粗雑であることは疑いをいれぬであらう。

然らばわれわれは全く未来について、科学する資格が無いかという私はそうは思わない。全体としての未来について人はこれを知悉していないから科学的に語る資格はないが、部分としての未来については語る資格があるのではあるまいか。例えば港湾経済予測などこれである。その方法は、港湾経済に関係あるありとあらゆる経済指標をとり出し、その1つ1つがどれだけ

港湾経済に作用しているかを丹念に分析し、その何千種の数字から最も作用力の強い目立った指標を選び出して将来を予測するのである。

このようにわれわれは全体についてならともかく、特定の部分についてなら、たとえ過去についてほどには精密性を欠くにしても、近い未来についてはわれわれが知る限りの過去からの連続として、過去の分析を土台に過去から推理して或る程度自信を持ってその概略や大綱を描き得る筈である。そして、その限りでは未来学も広い意味での経験科学の一種ということにもなるう。

その意味からすれば、われわれが過去に制約されるということは科学の上からはよいことである。それは未来学をして科学たらしめる根拠を成立せしめるからである。人間にとって未来は自由であり選択の余地を持つといっても、全く天馬空を行くといった取止めもないものであっては、それは恰も糸の切れた風であって、確実な知識の対象となることは出来ぬけれども、確固不動の過去がいつも未来の偶然性の手綱を引締めていてくれるとなると未来の出来事も余程確実性を持ち得るということになるからである。

私は未来を分って2つとする。1つは加工せられず、自然に委せられたままの未来である。そこでは因果必然の論理が貫徹する。それは過去や現在とは断絶されず、過去現在の延長そのままとしての未来である。他の1つは期待された未来であり、改造され得る未来である。そこでは自由の論理が貫徹する。それは過去や現在とは不連続の連続の関係にあり、努力の対象となる未来である。

両者の関係は前者が後者を包み、後者が前者に包まれるといった関係であるであろう。成程、人は未来に対し自由に行動する。然しその自由は必然の中における、必然を前提としての自由でしかない。これを譬えていうと、孫悟空が斥斗雲に乗って自由自在に天空を駆け回った。しかも気がついてみると依然として大慈、大悲の御仏の掌中から一步も踏み出していなかった。この孫悟空の自由が期待された未来に相当し、御仏の掌中が自然に委せられた未来に相当するといわばいい得るであろうか。

かくて私は未来学を分って2つに区別する。自然に委せられた未来と、期待された未来との2つに対応して未来学も2つに分れると考えるのである。これを具体的にいうと予測学と規範学ということになる。

自然に委せられた未来も2つに分れる。変化は或いはあるであろうが、然し、この変化が無視、或いは超越されることが出来て、大体に於て過去と変りは無いのとせられ得る未来である。それは社会現象でありながら、しかもその性質は自然現象的である。それ故、それは過去現在と同置せられ得ることが出来る。過去学が対象とする未来はこういう未来である。理論学が、実は過去の現象をのみ対象として理論を導き出しながら、しかもその理論が未来に対しても普遍的に妥当するとせられるのはこうした理由に因る。かくして港湾経済学の理論は、もちろん相対的意味においてであるが、未来の世界に対してもその真理性を主張することが出来るのである。

もう1つの未来は当然に過去、現在に比べて変化し、しかもこの変化のあることが前提とされる未来である。ただし、この変化が全く偶然的であるとせられるのでは科学の対象とはなり得ない。過去、現在に比べて、未来に変化はあるにはあるが、その変化が大体に於て予測されるのでなければ科学の対象にはなり得ないのである。将来に於ける人口の増減や、経済の成長度合や貿易の趨勢や物価の趨勢や港湾経済の成長などに見られる変化はこれに属する。これらの変化は変化は変化であるが大体計算可能である。そうするとこれらの変化は未知のものであり、未必のものであるとはいわれ得ない。学問上、未経験の経験として既知のもの、確定的のものと様々に取扱って少しも差支えない。かくして未来学が成立の可能性を持ち得るのである。

それは当然に過去を土台に、過去から推理して未来を予測する科学ということになろう。港湾経済予測論などの予測学(forcasting science, Vorsichtswissenschaft)がこの例であって、主として推理と産業連関論や計量経済学や統計的手法に依拠する。これは1年後、5年後、10年後といった未来を現在図に引直して示顯するものである。これは純粹の未来学である。然し、これは他の条件が等しければ(other things being equal)ということの他に

主要指標が予測され得る限りに於てという条件がいつもついてまわるので、それだけ精確性は乏しいが、将来に関する展望を与えてくれる点で実益がある。

こうした港湾経済予測については、それは「予想屋さん」のやることであって、科学者のやることではないという反論がなされるかも知れない。港湾経済予測をとってみると、それは半分が科学、あとの半分は芸術である。過去の港湾経済の経過は確かに分析出来る。然し、その結果から将来を予測するとなると、どうしても主観的にならざるを得ない。それ故、経済学者はなるべく予測を避ける。という異論が考えられなくもないのである。

然し、当るも八卦、当らぬも八卦といわれる現在日本に住む約3万人の易者の占いと並んで、かつて当ることのない代表的なものとされた天気予報でも今日では漸次予報の確実性が増してきている。そして、なるほど将来については、必然法則にのみ作用される自然現象と異って自由が作用し得る余地を持っている社会現象は、相当の変化は不可避であろう。そして、その限り確率は低下する。

然しよく考えてみると、自由は必然の中の自由であって、大筋としては必然を動かし得るほどの強力なものではない。その上、港湾経済予測は過去と化した経済指標を基礎にしているのであって、過去は必然で動かしようが無いこと、人間社会における港湾経済現象も自然界における天気現象も変りはない。そして、この過去をなんらの主観偏見も交へず、虚心に分析して将来を予測するのであれば、それは相当程度の信頼がおけるのではあるまいか。予測は決して期待ではない。将来を期待するとなるとどうしても主観が入って無理なものに歪められ勝ちであるが、予測はどこまでも予測にとどまるのである。

将来こうなるということは、将来こうなって「在る」ことである。それは広い意味に於て存在してあることである。それは過去に於てあったものとして「在る」ことと、本質に於て変りはない。それはこうすべしとか、こうした方がよいということとは全く異なる。われわれは一般に過去学をこうあ

ることに関係した学問として、どうこうすべしとすることに關係する學問を當為學とか規範學(Soll-Wissenschaft)と稱するのに対して存在學(Sein-Wissenschaft)として特徴づけるのであるが港灣經濟予測學を上のように解釈すると、この予測學も広い意味での存在學の一範疇と解することができる。

予測學に対するものはいわゆる規範學である。これは將來こうなるという必然論、もしくは確率論の立場に立つのではなくて、將來に対し努力目標としての一定目的を設定し、これが達成に対し條件を整えることを任務とする。それは一種の努力學である。或いは行動科學といってもよい。その成立の根拠はこうである。

いったい人間という存在は不完全なものである。動物より進化したものとして動物よりは多少優っているにしても、全知全能の神に比べれば相当劣る。だから人間がつくり出した過去の社會現象がこの不完全な人間性の反映で相当欠陥だらけであるのは至極當然のことである。かくて過去は後悔の対象となる。

他方人間は欲望の泉である。人間は無限の欲望を持っている。欲望は欲望の対象の遙か彼方に横たわり、それ故、人は決して過去に満足しない。過去を不満として、過去に足らざるものについて理想を描き、これを未來に於て選択し、達成しようとする。未來はやがては實現せられるであろうが、しかもまだ現實化されていない未必の世界であるから、われわれが過去の後悔を未來において取返し、現實の改造を未來に托するのは理の當然といえる。だから、未來の夢は楽しいのである。

理想は価値である。それ故、理想は追求せられる。理想が追求せられるべきものとしてこれが實現を決意せられる時、この理想は目的に轉化し、この目的達成のために手段が選択せられ適用される。それは科學的には次のような命令または勸告もしくは助言の形に於てである。「これこれの目的を達成しようとするならば、こうこうせよ、こうこうすべきである、またはこうした方がよい」。もしこれを反對にいうならば「これこれの目的を達成しようとするならば、こうこうしてはならない、こうこうすべきではない、ま

たはこうこうしない方がよい」。

もちろん、われわれはこうした命令や勧告や助言を無視することはできない。命令には定言命令と仮言命令とがあるのであるが、この場合の命令は仮言命令であるから、無視しようと思えば人はこれを無視することが出来るのである。また現実にも無視されて来ている。しかも、われわれが敢てこれを命令というのは、もしもこれを無視するならば所期の目的を達成することはできない。だから所期の目的を達成しようとするならば嫌でもこの命令に従わねばならないという意味で、心理的、間接的強制力を持つという点に、注目するからである。勧告、助言に関しました同様である。将来に向っての人間の行為基準の設定、換言すれば手段規範の設定を目標とする規範学は元来こうした特徴を持っているのである。

規範学(norm science, normative Wissenschaft)は公私いずれを規範の対象とするかによって公的な規範学と私的な規範学とに分けることができる。政策学(political science, Politikwissenschaft)は前者の例であり、技術学(technical science, Technikwissenschaft)は後者の例である。

公的な政策学と私的な技術学とでは目的の採用及びこれが実現手続に関し国家の公権力が伴うかどうかで人間の自由確保に至大の距りを持つ。港湾政策は政策論である。

技術学とは一定の所与の実践目的を前提として、如何にすればこの目的が達成することが出来るかという人間の行為基準の設定を任務とする科学である。港湾経営論は技術学の一種である。

(七) 規範学の科学性

科学とは一定の対象に関する客観的知識の論理的体系のことである。一定の対象とは全体に対する部分を意味する。存在一般、人生一般は全体である。これに対し、例えば港湾経済は部分である。客観的とは普遍的に妥当するという意味である。知識とは明確な意識のことである。論理的とは形式的には無矛盾を意味し、実質的には事実の対応関係を意味する。体系とはいろいろの知識が唯雑然とあるのではなくして、それぞれあるべき地位に在って

しかも相互に脈絡ある一体関係を成していることを意味する。港湾経済学はこうした意味で科学であると称せられる。

港湾経済学が科学であるとせられるのは、過去の存在的事実を対象とするからである。過去の事実は一定不動のものである。それはなにびとも認めざるを得ない。それは主観的価値判断から自由であることが出来る。

尤も如何なる社会学科と雖も全く価値判断から自由であることができるかどうかについては多少の疑問がある。然しそれでも価値判断はとかく主観的なものが附着し易いので、知識の客観性を貴ぶ科学では価値判断は出来るだけ除外し認識論的な判断に依拠することを努力する。

人は判断 (judgement, Urteil) という時は2つを区別する。1つは存在論的な論理的判断である。他の1つは実践的な価値判断である。ある結果に対してある現象が原因であるかどうかに関する判断は存在に関する論理的判断である。存在学は原則としてこうした事実に関する存在論的な論理的判断を基礎に成立する。そして、そのことは存在学をして科学たらしめる根拠となる。

ところが港湾政策論や港湾経営論のような規範学となると事は別である。それは将来を目標に実践的意志にかかわらしめられているからである。もちろん、存在学といえども実践的要求と全く無関係に成立したとはいわれぬであらう。経済的实践を賤しいこととしてみずからは、専ら高踏的に真理のための真理、学問のための学問を志した古代ギリシア時代の学者の先例も無いはないが、科学は多く実践知、労働知に端を発している。もしそうだとすると、科学は自己目的ではなく、他の実践的目的に対する手段となるわけであるけれども、今日においては存在学は一応実践から離れ、真理が独立の価値として認められ、このような独立の価値の担い手として科学が自己目的となり、生活のための学問ではなく、却って学問のために生活が奉仕せしめられる。

然るにこうした存在学と異なり規範学、実践学、行為学、実学、目的学、または技術学としての港湾政策論や港湾経営論は全く実践的目的に奉仕せしめられている。科学のための科学ではなく、実践のための科学、つまり手段

の科学であるのが特徴である。問題はこうした実践学も存在学と同様に科学の名に値するかどうかということである。蓋し、この場合の知識の対象たる実践的目的は多く主観的価値であり、この主観的価値目的に対する手段価値の対応関係の叙述には価値判断が絶えずつきまとうものであるが、こうした価値判断は主観的のものであって、科学の要求たる普遍妥当性という真理価値に値しないではないかという疑念がないわけではないからである。

学者はよく科学を実践的要求に適應せしめてはならないともいうし、また命令または規範を与えることは科学の権限外のことであるともいう。確かに実践の要求の中には恣意的とみられても仕方のない要求があるのであって、こうした要求によって事実が歪められて観察されることは科学の名に値しないことはいうまでもない。われわれは欲するようにいうてはならないし、こうした願望から自由に解放せられてこそ、初めて科学が成立するのである。しかし、科学の方法が恣意的な実践的要求に適應せしめられてはならないということと、実践的要求に応じて、つまり實際問題の解決のために真理の発見が科学の名及び場に於て行われて来たということとは別問題である。港灣經濟の發展ということは総ての人に共通の普遍的願望ではない。しかし、それが多くの人々の共通的願望であることは經驗的事実としてなにびともこれを認めないわけにはいかない。即ち港灣經濟の發展ということは相對的普遍的な事実である。而してまたこの事実を事実としてなにびとも認めざるを得ないということは、更にそれ以上の普遍的事実である。こうした視点からわれわれが港灣經濟發展の問題を科学の俎上に乗せることは決して非科学的とはいわれぬであろう。蓋し、社会科学はいつも一定の社会的關心事にかかわらしめられてのみ成立せしめられるものだからである。

次に科学は命令または規範もしくは勧告を与えることができない、それは科学の名に値しないという点に関していえば、われわれは存在規範の他に規範に目的規範と手段規範との二種のあることを注意したいと思う。このうち、科学が規範を与えることはできないということは、専ら目的規範に関してのことである。なるほど科学は或る目的を採用せよと人に命令することは

できない。或る一定の目的を採用することは、個々人の実践的意志に関係したことである。その点ではわれわれは科学の名において港湾経済の発展を目的とすべしと主張するわけにはいかないのである。

しかし、港湾経済の発展を与えられた目的として受取り、これが達成を可能とする諸手段を研究するということは科学の範囲外のことでは決してない。われわれは因果関係を脳中において倒逆して結果から出発して、これを生み出すための条件を問うことができる。原因・結果と目的・条件の関係は同一関係を異った側面から見ただけのことである。それ故に条件的関係の研究は何ら経験科学の因果的認識と牴触するものではない。結果に人間の意志が結びつき、それが価値あるものとして追求されるとき結果は目的となる。目的とは追求される結果に外ならない。そしてこれと同時に条件は目的に対する手段に転化し、規範的意義を獲得する。かくて港湾経済を発展させるという目的を所与のものとして受取り、もしもこの目的を達成しようとするならば、それにはこういう手段が存在すると主張することは、科学の範囲内のことであるといえる。それは結果に対する条件の研究と同一であり、従って因果関係の認識に帰着するからである。また同様の理由で一定の手段を利用することによって目的以外に如何なる副結果を生ずるかを確定することもできる。それ故、港湾経済の発展という目的を実現するためにこういう手段があるとか、これらの手段のうちいずれが最も合理的であるとか、またこれらの手段の利用によって港湾経済の促進という本来の目的以外に如何なる副結果、例えば費用の発生という事態が生ずるかといった事柄を確定することは科学の範囲内で可能のことである(参照、福井孝治「経済と社会」428—430頁)。然らば若しも港湾経済の発展という目的を達成したいと思うならば(目的条件の設定)結果と手段とを見比べて、これらの手段のうちいずれを、どの程度採用すべしと命令し、勧告し、助言すること、或いはいずれをどの程度採用してはならぬと命令し、勧告し、助言することは科学の名において可能であり、許されると思うのであるが、果してどうであろうか。

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ね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、みなどは変貌し、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)

松 本 好 雄 著

「コンテナの輸送実務」

松 岡 英 郎
(原田港湾作業・株)

はじめに

1967年9月20日、午後4時、米国 マトソン社のコンテナ船「ハワイアン・プランター号」は、東京港を出航し一路米国に向かった。日本—米国を結ぶコンテナ輸送の第1船である。極めて短い期間ではあったが、わが国経済界は「第2の黒船」と呼ばれたコンテナリゼーションに巻き込まれ、経済新聞にコンテナに関連する記事が掲載されない日はなかったといわれるほどであった。

以来、マトソン社のコンテナ船は日・米両国間にピストン・サービスを繰り返し、米国に先行を許したものの、わが国商船グループの就航も間近に迫っている。

コンテナリゼーションに関する議論は、好むと好まざるにかかわらず本質論から実施を前提とした技術的に移らなければならない。本格的なコンテナ輸送の開始は、よく多くの人にコンテナに対する知識——とくに実 際 的 な 取 扱 に関する知識を要求することとなる。

このような時に、わが国における数少ないコンテナ輸送のパイオニアの一人である松本氏の手によって「コンテナの輸送実務」が出版されたことは、極めてタイムリーであり、かつ意義のあることといえよう。

以下、本書の内容を簡単に紹介してみたい。

本書の構成

- 1 コンテナ輸送と貿易
- 2 米国の対日貿易におけるコンテナ貨物
- 3 コンテナ貨物の港湾における取扱料金
- 4 海上運賃同盟に規定されているコンテナ・ルール
- 5 米国内の陸上輸送
- 6 一貫通し輸送経費の把握とその実例
- 7 コンテナ輸送への関連諸問題

8 航空コンテナ

となっており、付録として①日本におけるコンテナ輸送発展のあしあと②日本・米
国中西部のコンテナ輸送に関する輸送実験報告書③コンテナ用語の新語・略語が掲載
されているほか、51に達する表、40もの図表が収録され、読者の利便に供している。

本書の目的は、タイトルの示すように、コンテナ輸送の実際を周知させるためのもの
ではあるが、付録には簡単ではあるが、わが国におけるコンテナ輸送の歴史を紹介
するなど、行き届いた筆者の配慮に敬意を表したい。

本書はそのタイトルからみても、実務の指針たるべきものであり、したがって、その
声価は第3章～第7章において認識さるべきであろう。すなわち、第1章においては
わが国の経済構造が貿易依存型経済であると同時に、国際競争は貿易自由化の進展な
どを原因としてますます激化しつつある。この国際商戦を勝ちぬくためには、輸出価
格の位下を図らなければならず、この点からコンテナ輸送がクローズ・アップされて
きたのは周知の事実であろう。

第3章において筆者は空コンテナと港湾運送業界のコンテナに対する姿勢を指摘し
ている。前者については、米国からわが国に送られるコンテナの80%が空であるにも
かかわらず、それに要する経費が過大であり、荷主と海運業者にとって大きなマイナ
スとなる一方、港湾運送事業者にとっては当面はかなりのメリットを生んでいると指
摘している。

また沿岸料金については「空ビン、塩0カマス入）、コルク、石綿、綿花、羊毛類
は最低1トンにつき3～50円とコンテナに詰めた場合の方が高くなる。これらの貨物
は、コンテナに詰めてユニット化した場合、荷役の迅速化がはかられ、短時間で大量の
貨物を取扱うことができるが、料金の高くなることを荷主がするわけがない。すなわ
ち、港湾運送業界はコンテナ輸送に対して前向きの姿勢をとっていない……」と断定
するが、この点については、すべての港湾運送事業者が、果たして近視眼的な視野し
かもっていないのかどうか、筆者の見解にはにわかに肯定することはできない。

第4章は、海上運賃同盟におけるコンテナ・ルールである。筆者のコンテナに対す
る造詣の深さを物語るものであり、付表の「海上運賃同盟コンテナ・ルール一覧表」
は利用者にとって貴重な資料となりえよう。

筆者は「日本中心とする同盟コンテナ・ルールは、海運会社の便宜による貨物のコ
ンテナ詰めを禁止しているが、これはコンテナ輸送の本質を理解した者にとっては誠

に矛盾している」と指摘し、もっとも注目すべきものとして、北大西洋大陸運賃同盟(1966年3月16日以降発効)を紹介している。このルールは”在来のコンテナ・ルールの持っていたコンテナ輸送の発展を阻止する要素を全部取り除いた”ところに特徴があるとされている。コンテナ輸送のメリットを享受するには、新しい輸送体系にマッチするルールを設定しなければいうまでもないが、いかにコンテナ輸送が脚光を浴びているとはいえ、なお世界海運は在来船が支配している。したがって同盟ルールは在来船のメリットを第一義として考えざるをえない。将来の飛躍を約束されているマトソン、シーランドといったコンテナ会社にしても世界各国に張りめぐらされた既在の勢力の前にはやはり屈せざるをえないのであろう。しかし、コンテナリゼーションの展開とともにネックはますます露呈し、大幅な改正を余儀なくされるであろうことは自明である。

第5章は、米国内のコンテナ陸上輸送について詳述してある。内容は、運賃率、運送経路、貨物取扱業者、米国のトラック輸送など11項目にわたっている。コンテナ輸送には幾つかの大きなメリットがあげられているが、コストの低減は利用者にとってもっとも大きな魅力であることはいうまでもない。米国における価格構造は複雑で、商品は約3万のカテゴリーに分類され、一つの地点から5万に及ぶ米国内の輸送対象があるとされている。また、40兆のサービス価格があると推測され、これに精通するには長い経験と努力が必要である。本項には、各種の運賃率運賃率、の設定方法などについて行き届いた説明がなされ、具体的な事例も明示されているので、米国におけるコンテナの陸上輸送を理解するのに至便である。

わが国のコンテナ輸送は、開始以来1年に満たず、ほとんどが港頭で詰め、あるいは取り出される現状、でコンテナの陸上輸送は少ない。しかし、コンテナ輸送の増大とともに、陸上輸送も次第に繁忙となろう。と同時に種々の問題が提起されてくるにちがいない。米国の陸上輸送を詳説した本書はそれに対処するためにも理解しておかなければなるまい。

第6章は「本書の最も重要な部分を占めるテーマ」と筆者が述べているように、一貫通し輸送経費の把握はコンテナ輸送にかかせない重要な問題である。これを把握することによって、効率的、経済的な輸送を行なうことができるからである。これについて筆者は(1)海上運賃同盟のコンテナ・ルールに精通すること(2)輸出国および輸入国の国内輸送のコンテナ輸送に関係あるルールを熟知すること(3)輸出国および輸入国の

関税法規（とくにコンテナ貨物）を明確に把握すること——を基本的な要件としている。

本章には、各社コンテナ一覧表が掲載されているが、コンテナ輸送が軌道に乗るにつれてその種類も複雑多岐にわたってきており、輸送実務担当者はその把握に頭を痛めているといわれている。詳細を極めたこの一覧表は重用されるにちがいないまい。また「日本からの輸出貨物の実例」として、TVカメラ、テープ〔レコーダー・モーター・サイクルなどを紹介し、「外国におけるコンテナ輸送の実例」として自動車・ヨーへの出品、シカゴへのパイナップル輸送、なま菓子の輸送などについてふれている。このように豊富な事例の引用は、コンテナ輸送の実際を理解するのに極めて有益で、本書の大きな魅力となっている。

第7章はテーマのとおり、コンテナ輸送に関する諸問題のうち、コンテナの税関手続、コンテナ・リース、コンテナの規格と材質、コンテナ輸送と保険をとりあげている。

通関手続は、貿易量の増大、国際競争の激化などを背景に、簡素化、迅速化が図られていたが、1昨年採用された申告納税制度はその効果をさらに高め、“輸出即時、輸入即日”の実現も近いものとみられる。コンテナ輸送の通関手続もこの恩恵に浴しているが、通達によって特別に配慮されている面もある。一般に通関手続は煩雑かつ難解なものとされているが、効率的なコンテナ輸送を実施するうえにおいて、税関手続をマスターすることは絶対必要であろう。

また、コンテナ・リースとコンテナの規格と材質、保険も本章に掲載されている。わが国においてもコンテナ輸送の増加とともにリース企業も脚光を浴びようし、海上保険も種々の問題を提起してくるものと思われる。規格、材質の項とともに知っておかなければならない。

第8章は航空コンテナについて、その発展のあしどりについて、ふれているが海陸空を一貫したコンテナ輸送の実現のそう遠いことではないと筆者はみている。

ま と め

わが国におけるコンテナの歴史は、すでに10年をこえるといわれる。その根源は米軍の引越荷物であった。したがって、本当の意品のコンテナ輸送はマツソン社の日・米間の就航をもってその嚆矢とみてよい。しかし、対象貨物はわが国の全貿易量から

みればまことに微々たるものである。欧米に先を越された日本商船隊も一部ではコンテナ船の進水のみ、1968 年中にはいよいよサービスを開始するといわれる。いままでどちらかといえば、日和見的であったわが国産業界も、邦船グループのコンテナ輸送開始によって、積極的コンテナ化に踏み切ることになる。しかし、リハーサルの間が少ないままスタートしたわが国のコンテナ輸送は、たとえ、税関手続きなどがそれにマッチする応急体制を行なっているとはいえ、多くの問題点を内蔵しているといえる。すなわち、現在までは、まだまだテスト的な感じが多く、コンテナ輸送の終局的な目標というべきドア・ツードアはまったくといってよいほど行なわれていないために、技術的な問題はもとより、本質的な問題のいくつかもまだ解決されていないのである。当然これらの問題は近い将来、解決せねばならないが、そのためには利用者の多くが、コンテナ輸送を実際的に理解していなければならない。とはいうものの現実のコンテナ輸送は一部の業界が、わずかな量を行なっているにすぎず、また、実際の勉強をしようにも、それにふさわしいテキストもなかったのである。本書はそのような要望に応じているものといえよう。もちろん、本書においても、コンテナ輸送のすべてがいつくされているとはいえない。コンテナ輸送が現在極めて流動的である現在、すべてを求めるのは困難である。しかし、現段階の実務を勉強するにはほどよくコンプリートされた実務書として、その価値は高く、筆者の努力は高く、評価されてよからう。

(A 5 版 240 頁)
(定 価 950 円)
(昭和43年5月18日発行)
(発行所(株)成山堂書店)

喜多村昌次郎著

輸 送 革 新 と 港 湾

玉 井 克 輔

(海上労働科学研究所)

現今、港湾運送業界が当面している最大の問題は、業界の集約化である。

この集約化は、港湾運送業近代化の前提とするといわれながらも、それに対する港湾運送業界の反撥は、執拗で激しいものがある。これは、港湾運送業界が、近代化そのものを希んでいないからではなく、集約化の内容が、業界の実態と自主性を無視したものであり、実際には、独立的に港湾運送を分担してきた多くの専業事業者を否定することとなるものであるからである。

答申に到るまでの過程の不明朗さと、集約化の目標時期や目標内容に対して、港湾運送業界の不満はきわめて強く、「運輸省の港湾行政には、初めから一貫した方針と権威というものがない」(海事経済通信第149号)といわれるほど、港運行政に対する批難と不信は、根強く、大きくなっている。

このような現状は、港湾運送事業集約化の問題が、ただたんに、経済流通高度化の要請による、一貫輸送体系の確立強化という現象面だけでなく、港湾を利用する独占産業資本による、港湾産業資本の吸収支配という、見逃すことのできない本質面をもっていることを物語っている。

はしがきにもあるように、本書は、調査報告書であるが、それより以上に、著者が「港湾労働の構造と変動」以来、種々の雑誌や学会・講演等に発表された、多くの研究成果の結集であり、わが国港湾管理体制、港湾運送事業、港湾労働——港湾労働組合の現状と将来にたいする鋭い分析と批判の書である。

このような本書が、わが国港湾運送事業の未曾有の変革期に刊行されたことは、誠に時宜をえたものであり、本書の果す役割は、きわめて大きいものと確信する。

まずⅠ章において、著者は、わが国港湾における歴史的発展過程に筆をおこし、その直面する現状の問題点をきわめて平易かつ適確に提起する。従って、Ⅱ章からⅤ

章で述べられる報告内容を読むにつれて、おのずから両国港湾問題の比較が行われることになり、その比較を通して、わが国港湾問題への批判が、浮彫りにされてくる。そして書名と同じ終章・輸送革新と港湾に到ってそれは、わが国港湾の将来を示唆する全体像として、完成した姿をみせる。

各章の目次は、次のようになっている。

I わが国港湾の現状・その問題点の要約

II 米国主要港湾の港湾事情

III ポートオーソリティの機構と機能

IV 港湾運送事業の経営様式構造

V 港湾労働事情

VI 国際海運貨物取扱業の現状と将来

VII 国際複合輸送の実際

VIII 内陸輸送とトラック業

IX トラックターミナルの機能

X 輸送革新と港湾

「港湾の管理体制とともに、港湾ターミナル経営事情をみることに主眼を置いて」昭和42年の前半、約7ヶ月を費し、おもに、ニューヨーク、サンフランシスコ、オークランド、ロスアンゼルス、の諸港湾、内陸ターミナル、鉄道、ヤード等を調査し、つづきに研究を行った結果であるこの報告は、II章からIX章にわたって、上記4港の港湾管理体制、港湾運送及び関連陸上運送事業、港湾労働の実態が、豊富な資料を駆使して詳細に述べられており、十分にその目的を達している。まず報告本文であるII章からIX章について紹介することとし、内容の関連上I章についてはX章とともにまとめてふれることにする。

まずII章では、ロスアンゼルス、サンフランシスコ、オークランド3港の港勢が概説され、ニューヨーク港については、主眼点の一つであるIII章とIV章において詳述されており、「つねに国家政策にもとづく発展過程として理解されている」わが国港湾開発の歴史と、大きく異っているものを感じさせる。

ポートオーソリティは3つのタイプ(P46)に分類されている。著者は、そのタイプの如何にかかわらず、「管理運営や構成員については、政党や行政から独立分離され自由な行動権を有している」ことを強調し、その秀れた性格のゆえに、今後の発展が期

待されるものとして、公共企業体制度によるポートオーソリティをあげている。

またポートオーソリティは、「港湾施設の効率的利用を確保するため」、全面的港湾管理権とバース指定権を有することが望ましいとされながらも、現実には両洋岸の港湾において、かなりの違いが見出されている。すなわち、ロスアンゼルス港、サンフランシスコ港では、上屋の利用形態は主として優先使用方法をとり、ポートオーソリティはバース指定権を有しているが、ニューヨーク港では、⁴⁴⁾バース上屋の維持管理は私企業にまかされている。

このことから、「港湾の利用形態は、技術的なコントロールで管理している港湾の規模、港湾貨物、入出港船舶量を基本として変化するものであり、この変化は、同時にポートオーソリティの性格を規定するもののようである」と考察している。

ついで、ニューヨークポートオーソリティの設立の経過、施設体系、管理対象、財政事情等について詳述されるが、財政上独立採算制を採り、完全な公共企業体であるポートオーソリティに対しては、祖税特別措置がとられ、それが経営安定の一つの基盤となっており、その港湾管理と開発の方向が、「ターミナル運送の合理的完成」のために、「物的、非物的流通活動を総合して、一元的化を達成することにあるように思える」ということは、わが国港湾管理機構の現在及び将来の在り方に、大きな示唆を与えうるものがある。

ターミナルオペレーションは、「わが国にみられるような港湾運送事業法の規制もなく、契約自由の原則による自由営業であり、そこには元請下請の系列関係もない」という、わが国港湾運送業との根本的な違いがある。

一般に太平洋岸では、ターミナルオペレーターとステベドアが分離しているが、大西洋岸では、「ステベドアリングとターミナルオペレーターは、兼業というより、むしろ一体となって、ターミナルオペレーターと呼ばれている」。したがって、「太平洋岸側の主要港の制度としては、船舶運航業者を頂点として、一方ではデリバリーと貨物の管理保管業務を担当するターミナルオペレーターと契約し、他方では荷役を担当するステベドアと契約する複数制契約が普遍的であるが、大西洋岸側での契約は主として船舶運航業者とターミナルオペレーターとの単数契約」とをとるという。

このような、両洋岸の「ターミナル運送における制度的な違いをもたらしている基本的理由」として、著者は、「港湾を通過する貨物の量、質の相異が、これを受けとめるターミナル・オペレーションの存立形態に合理的変化をもたらしている」と考

察し、港湾の利用をめぐる構造形態が、港湾貨物の量、質の変化に応じて迎える発展方向を「①港湾貨物の少ない段階→②比較的多い段階→③もっとも多い段階→④コンテナ化の段階」の4段階に応じて表示している。(P.79)さらに、「ニューヨーク港におけるステベドアとターミナルオペレイターの結びつきは、このような法則的な移行結果のほかに、港湾における労働力管理が、主要なウニートをもつことによって決定づけられ」ており、「労働力の効率的発現を直接担当するステベドアリングが、ターミナルオペレイションの中心」をなしていると述べる。

ターミナルオペレイションにおける荷役需要の波動性についても、専用ピアによる「港湾貨物に対する港湾施設量」の余裕と、「接岸荷役を建前」とするターミナル運送形態であるため、「わが国のように、沖待ち、はしけ待ち、バース待ちを余儀なくされることはない」。したがって、「唯一の問題点は労働者の質、量に帰すもの」であって、そのため「波動対策は、むしろニューヨーク港全体の荷役量と、労働組合員の数のバランスのうえで立てられる全体計画」であると考えられているとは、波動性に悩まされているわが国港湾にとってうらやましい限りである。

専用埠頭の効率利用・体制について、著者は「本船と直背後の上屋の一体的な結合」による、入港前の船積貨物の仕分分類の完了、上屋までの管理責任を船主負担にする受渡し業務の一体化、フリータイム制度による貨物の回転向上、単独業種別に分断されない運送の一貫性、埠頭内における税関手続の完成、といった総合的な生産様式のシステムが「荷役能率の低生産性、高い埠頭の賃借料、および高賃金の労務費」といった個々の生産要因で構成される、高率なターミナルチャージを吸収することによって確立していると判断している。

またターミナルオペレイターの集約合併もあるが、わが国のように、法規制や行政指導、いわば国家政策に因るものでなく、経済的なメリットによるものであり、労働者はすべて「労働組合から供給される、企業外の労働者」であって、「ターミナルオペレイションの幹部スタッフも、専用ピア全体に2名の監督者が配置されているにすぎない」という経営体制が、合併集約を労働問題に関しては、きわめて容易にしているという。企業の集約合併とは、本来このようなものであるべきではないだろうか。

調査の主眼点である港湾労働事情も、港湾労働組合による港湾労働市場の独占と、船舶運航業者を団体交渉の対向者としている点において、わが国のそれと、根本的な差異がみられる。

港湾労働者の供給は、労働組合を経由してなされ、その使用者は、明確に船舶運航業者となっており、港湾労働者の賃金その他の労働条件に関して、雇用の責任を負っている。そしてこのことが、埠頭の効率的利用と港湾における労使の安定に大きく寄与しているようである。

太平洋岸における I. L. W. U. と、太西洋岸における I. L. A. とは、いずれも船内沿岸労働者のほか、多くの職郡からなる「ニューストワイドな組織をもっており、臨時労働者についても組合統制が及ぶ」が、「雇用斡旋所の性格及び運営状態、労働条件、運動方針」は、かなり異なっている。この相異点を中心としてすすめられる説明と分析は詳細をきわめ、わが国港湾労働問題にきわめて有効な優れた指標を与えるものと思われる。

I. L. A. は、かつてシエイプアップという、手配師による労務調達制度をとったため、ニューヨーク港では、組合幹部の墮落に腐敗による暴力団の港湾支配を招いた歴史を持っている。そのため、1953年に「ニューヨーク港における害悪と混乱を排除する目的で」港湾委員会が設立され、組織的公益ハイヤリングホールの運営にあたっている。

I. L. W. U. では、以前は荷役業者団体の直営するハイヤリングホールの経由、又は撰抜雇用形式による雇用制度をとっていたが、これは「雇用安定の反面、有利な雇用機会維持のため低賃金に甘んずる結果をもたらし」たため、やがて数度の大争議の後に、組合によるハイヤリングホール運営と、組合員の優先就労の先任権を獲得する。労務統轄の主導権の掌握である。いうまでもなく、雇用斡旋機関を公的機関営するが、労働組合が掌握するかは、労働市場の独占、労働力供給調節において、さらに労働組合運動において、資本主義的生産機構における労働組合の置かれる立場は、根本的に異ってくる。

I. L. A. は、A. F. L.—C. I. O. に所属していて、米国における労働運動の五原則(p117)を遵守している。これに返して、I. L. W. U. は、「かつて I. L. A. のもとに組織された統一港湾労働組合であったが、I. L. A. 組合幹部の腐敗とイデオロギーの相違から」、1937年に分離独立した「A. F. L.—C. I. O. に所属しない、独立の労働組合であり、五原則に拘束されない」ものである。

このことは、両組合の体質を本質的に規定しており、この相異が、団体交渉、登録制度、労働条件、コンテナに代表される合理化等に対する運動のあり方に、また相異

を生じている。

I. L. A. の労働協約の協定は、「地域単位あるいは各港ごと」に行なわれている。著者は、「このような地域的独立性は、労使双方にとって、その地方の港湾事情に適應する作業方法あるいは労使関係につき、現実的な相互理解には役立つが、産業的規模で進展する海運、港湾の輸送近代化対策には、やはり障害なしとしないであろう」と述べている。

I. L. W. U. は、「支部および各港を統一して、一つの労働協約を締結している」

I. L. A. では短録制度は、港湾委員会によって「申請によって、とくに秩序違反とならない限り、誰でもが資格を与えられるという、いわば門戸解放主義」であるが、それは「無制限に登録労働者を増加させる」ものである。そのため、I. L. A. や N. Y. S. A. (ニューヨーク船主協会) は、「既存の登録港湾労働者の就労機会の減退、失業をもたらすもので、登録を制限すべきである」と主張し、「I. L. A. では、ハイヤリングホルの運営を組合が掌握」することを望んでいる、このことは、いわば労使関係の変化が、設立の当初において果たした港湾委員会の役割と性格の転換を要求するようになってきていることを意味している。I. L. A. は、ハイヤリングホルの運営方法について、I. L. W. U. の在り方を指向しているわけである。

著者は、「ニューヨーク港湾委員会が、法律の委任にもとづく強い規制力によって、近代的な港湾秩序の回復と、その発展に寄与するところがあったとはいえ、基本的には、正常な労使慣行の確立のための機能としての地位にとどまるべきであると思われる」と批判し、公的機関の労使関係への介入の限界を指摘している。おなじことは、わが国の港湾政策の在り方についていえよう。

労働条件の詳細に関しては、本書の一読をお願いする。ただ賃金についていえば、8時間約1万円という額は、わが国のそれに比べて、桁はづれに大きい。「港湾労働者の労働条件は他の屋外労働と比較して高く、このため登録労働者の希望者が圧倒的に多い」といわれるほど、米国においても、その賃金は高額なのである。

また、労働協約に協定されている労働災害防止の基本構想は、まず「事故災害防止は労使双方に利益をもたらすものであることを認識し、これに関する労使双方の責任を以下のとおり定める」として、労使組合および全労働者の災害防止の努力はもちろんであるが、使用者の事故防止の責任と義務が強調されている。ここでいう使用者が船舶運航業者であることを銘記したい。

両組合の運動方針の相異は、コンテナリゼーションへの対策で、顕著に現われている。

I. L. A. は、「就労権基金として年間1,600時間相当の賃金保障制度をN. Y. S. A との間で協定」しているが、この制度は、労働需要の「波動性からくる就労の不規則性を、年間ベースにより一定収入を保障する労働安定対策」と考えられており、「とくにコンテナリゼーション対策」として、機械化近代化にもとづく就労機会の減少を保障するのではない」といわれる。労働協約(1964—10. 1~1968. 9. 30)全文のなかにも、「失業対策にかかる基本的構想はみうけられない」。そしてむしろ、機械化によって関係産業の受ける巨利を、港湾労働者にも均霑すべきであるとの考え方から、コンテナ船荷役も在来船荷役も同一ギャングサイズ18名、埠頭より50哩以内を地域的に港湾労働者の職場とする、8時間の所定労働時間を6時間に短縮、年間保障賃金の増額、終身年金制度等によって、激しく抵抗しているのがわかる。

I. L. W. U. の場合は、1960年、すでに「ターミナル運送の生産性向上と、船舶の回転率に寄与するとともに、港湾労働者の労働安定をそのねらいとし」ゆ、P. M. A. (太平洋岸側船主協会)と機械化近代化基金制度を協定している。「協定の基本構想は機械化近代化による労働力の節減に対して、使用者はこれによるメリットの一定額を労働組合に提供するかわり、労働組合はその基金を労働組合員の労働条件向上にあてるとともに、従来の65才、停年を63才に繰り下げて早期退職を奨励し、機械化あるいはコンテナリゼーションにともなって、職場を失うものがないよう、労働者の数の管理を可能にしようとするものである」。

このように、I. L. W. U. の機械化近代化に対する積極的な姿勢は、多くの熟練労働者の使用や、基準ギャングの編成を9名にする。作業が過重である場合の作業中止権等の作業規制の変更をみるとともに、「更に積極的に労働力節約のための機械の導入を、組合の主張によって義務づけた」のである。

こうみえてくると、右翼的組合であるI. L. A.の方が、むしろ合理化に対して「職場の防衛と就労機会の確保」をかかげて、積極的に抵抗している。これに反して左翼的と思われるI. L. W. U.の方が、合理化に協力しているように思われる。しかしながら、I. L. W. U.のこの運動方針は、「つねに組織の団結と統制力を軸とした労働市場の独占」と、組合幹部の独断と墮落を許さない徹底した組合民主主義を基盤とした上で、はじめて可能になるところの、労働力の節約と賃金増額の運動の段階にある

ことを考える必要がある。機械化近代化は、畢竟合理化であり労働者を排除するものである以上、協力の反対給付として労働者が獲得せねばならない問題には、多くの困難が伴う。

いずれが優れた組合運動の在り方を論ずるまえに、著者が、次のようにいっているのを見逃してはならない。「かつては、米国大手労働組合の中で、誇り高い斗争的組織といわれた連合鉱山労働組合でさえ、自動化を認めることによって、組織を消滅させる結果となったという悲劇的な見本を忘れてはならない。このとき、自動化導入に先立って協定された年金支払の協約は、調印後には減額される秘密協定がもたれていたのである。したがって、労働組合組織の分裂が進行し、今日われわたがみるような高度な機械化、自動化にささえられて、高度な収益性をもつ石炭産業は、米国随一のいまわしい貧乏町アパラチアで、ごくわずかな高給労働者が就労しているにすぎないようになったのである」と。

ここには、組合幹部の完全な墮落と恐るべき裏切りがあった。とはいえ、本質的に合理化における労働力の節約は、一歩あやまれば労働力の排除労働者の窮乏化と同じ謂になることが、いみじくも実証されている。

このような両組合のコンテナリゼーション対策を、「労働力の確保維持と共に、労働者の社会経済的條件の向上は、労働組合組織の保障に負うところが多いが、この保障は労働組合の組織を拡大し、「その統制力と組織強制力にもとづく労働力の独占によって、はじめて達成されるという法則」の実体化、と著者はみている。そして、巷間ともすればいわれる「コンテナ輸送におけるターミナルオペレーションは、機械装置荷役に代替され、極度に労働力を節減させるため、この制度への移行によって、現在ある労働力の不足現象を解消しうる」という期待に対して、「わが国の港湾労働力不足事情は、米国における港湾労働者のように、数のコントロールで解決しえない内部事情を秘めており、賃金、労働時間、労働安全、福利厚生、労働環境等の広範な労働条件とその安定が確保されない限り、換言すれば労働力の再生産が十分達成されない限り、港湾労働力の不足は解消しないものと思われる」と、厳しい批判の矢を放っている。

次にⅠ章とⅩ章の交錯のなかから、著者が最初に提起した、わが国港湾の現状の持つ問題点とその変革発展の方向をとりあげてみる。

著者は、わが国港湾の発展過程は、「主として国家の財政投資」、すなわち国家政

策に基くものであり、「その政策的の基本は、公共の利益に奉仕することを目的とされた」と規定している。この規定の上になつて、わが国港湾の現状が論述され、将にそのような国家政策を核として形成される港湾の公共性こそが、今日のわが国港湾に、多角的抜本的に変革を迫られる一因となっていることが指摘される。

港湾の管理運営問題では、外貿埠頭公団法があげられている。本来、外貿埠頭公団の構想は、「国および港湾管理者による出資のほか、長期低利の財政資金の導入と公団債券の発行」による財源の調達方法と、「岸壁とその直背後の上屋を一体として、外航定期船会社、または港湾運送事業者に専用貸し」する、埠頭の効率的運営方法が採られる計画になっているもので、このこと自体、従来の港湾の公共概念と国家の基本的港湾政策の否定を意味していることになる。つまり港湾の管理運営は、著者がいうように、「一般公衆の利用に供することを目的として、公の機関が建設管理し、その利用の対価は原則として無償であり、手数料的な使用料を徴収する場合もあるが、その際も商業採算性あるいは施設の能率的運営を考慮されないことがきわめて多い」公物的管理の段階から、「公共の利益ということを配意しつつ、建設管理されるとともに、その運営にあたっては、商業採算の原則に従つて、利用者に対しては原価にもとづく対価をとることを建前とし、これに対応して施設の効率性を考慮する」という段階に移行せざるをえなくなっているわけである。

「港湾施設の公共の利用を中心とするかぎり、港湾管理者の財政をいよいよ圧迫することと、また、公共規制にもとづく施設のオープン使用が、結果としてその効率的利用を阻害することとなつて」いるという矛盾の顕在化に加えて、コンテナ輸送の急速な導入が、その移行を早めているわけである。この現状を、「港湾の管理運営の政策的方向が……現在ユニットロードシステムの進展に対応して、その基礎づくりの段階を迎えた」とみる著者は、また、今後の「港湾機能の広域化は、港湾を内陸輸送体制を一元化する方向に発展するのみならず、港湾の管理体制の総合も同時に要請することとなろう」と予測している。

港湾運送事業では、一般港湾運送事業と単独專業事業との相異はあれ、何よりも冒頭に述べた、港湾運送事業集約の問題が中心となっている。

港湾運送事業が、戦時中の一港一社主義による「独占企業体を解体して、自由営業制度にもとづく能率的な経営を目的とした、事業の再編成も、法律上の空白は新規事業の進出を可能にし、結果として小数大企業を頂点とする、郡少零細企業の乱立状態

を露呈させることにとどまった」のであり、これは、「港湾が公共の場所である限り……何人も自由に港湾運送事業者となりうるわけであり、その港湾における事業の適正規模、およびその事業者の数の多寡は問題とならない」以上、当然の結果であったわけである。

このように無制限無責任に乱立を許された一般港湾運送事業者が、企業の構造性と荷役運送需要の波動性によって生ずる危険負担を転嫁するため、「重層的下請系列関係」を形成したのであり、そこから必然的に生じた過当競争に因る港湾運送秩序の混乱を規制する目的で制定されたのが、港湾運送事業法である。

しかしながらこの秩序づけは、「単一形態でしかるべき港湾運送を、ことさら1種～4種と独立的に分断して」、かえってターミナル運送としては、「非能率的でロスタイムを発生させやすい構成」を作り上げてしまったわけである。

著者は、このような港湾運送行為の歴史的形成過程の理由の多くは、「港湾運送需要と対応関係に規制されてきたこと、および港湾の公共的利用方法」に求められるとして、そのいずれもが沖荷役はしけ回漕を媒介とする、「ターミナル運送の物理的な分断」を生じたにもかかわらず、「港湾取扱い貨物量の比較的少い段階では……いわゆる乏しきを分ちあう効果をもたらす」意味において、「港湾運送事業者の乱立状態に対応して、一つの社会的分業秩序となりえた」と認める。したがって、高度成長による港湾貨物の急増が要求するに到った港運業の集約は、このそれなりに安定をみせている社会的分業秩序の破壊と再編成を要請するものであり、「独立的に港湾運送を分担してきた多くの専業事業者を否定する」ものとなるのはいうまでもない。集約に対する専業事業者の抵抗が、そこからでてくる。

しかしながら、すでに生産部門の合理化を一応完了したといわれる。国家独占資本の要請する流通部門の合理化(集約)政策は、きわめて巧妙で熾烈であることがわかる。「従来の専業体制を認めながら、一方では免許基準を引きあげて、専業体制事業の集約化を促進させようとする一貫責任体制、港湾運送事業法16条改正に現れた一貫責任直営体制、そして運賃料金体系の改訂という、三段構えの波状攻撃体勢がとられている。いわば一時的に過渡的に一貫責任体制によって専業事業者の混乱を避けながらも、早期にターミナル運送秩序の目的とする一貫直営体制の確立を計り、側面より運賃料金体系の改訂(P274)により集約を強行しようという意図である。

「法律にもとづく集約化の規制および行政指導の限界が、港湾運送の運賃料金体系

にうけつがれ、運送需要市場による規制と自由な経済競争裡に、専業体制から一貫直営体制へ、構造的転換をはかろうとする意図を意味するものである」、という著者の言葉は、いみじくも問題の核心を鋭く突いている。

その、「一貫直営体制移行を促進させる環境条件の整備が、大規模な港湾投資にもとづく港湾施設の整備拡大であり、外貿埠頭公団設置による港湾の利用形態の転換」であるわけだが、その外貿埠頭公団法によって誕生した「新設港湾運送事業者との合併会社は、いずれも株主構成において、船舶運航業者の支配するところとなっている」という現状には、近代化という錦の御旗の下に、強力に押し進められている集約の本質が、露骨に姿を現しているのがうかがえる。

このような企業存亡の危機に曝された専業事業者に対する著者の批判は、きわめて畏正である。「単独専業体制の港湾運送業者が、港湾運送の下請けとして機能するかぎり、港湾運送約款の制定も義務づけられず、そこでは一般港湾運送事業者の下請けとして、おもに労務を提供するにとどまることになる。屯数請負に代表される双務契約当事者である者であるとはいえ、いわば一般港湾運送事業者の履行補助者にすぎない。港湾運送需要と供給関係が請負という秩序にもとづく経済的行為であるとすれば、そこには対外的な権利義務関係が存在しなければならない。このような基本的関係が義務として要求されない経営は、自らの足で自づつ主体性ある経営とはいえないであらう」、と著者が論断するとき、専業事業者はもとより全港湾運送事業者が企業危機の断崖に追いつめられるまで、自らの経営の維持発展につき、埠頭の公共性と非近代的な雇用形態を基盤とする分業的秩序と行政指導に、依存しすぎてはいなかったかを、謙虚にかえりみる必要がある。必然的、経済法則的に犠牲部分を生み出して成長していく資本主義経済機構下に、生きながらえんと望むならば、自らの足で立とうと努力せぬ企業がその冷酷にふり落されおしつぶされることも、また止むをえぬ。とするような厳しい姿勢が、その言裡にひそむのが感じられるのである。

それゆえまた、「単独専業体制の経営的特徴」であり「それが存立する一つの基礎的条件」である労働集約性を有する故に、「労働力を企業内部にもつ専業体の立場は強い」という考え方に対しても「労働力不足現象は、他の産業全体にも同じことがいえるように、社会的な現象であり、同時に経済的な結果である。そうであれば、「労働力を企業の内部にもつ単独専業体の立場」を維持するための労働力確保対策は、どこまで必然性があるのだろうか」と、著者は手きびしい疑問と警告を投げかけてい

るのである。

単独専業事業者が、体制的構造的転換により、新しい港湾運送組織を開発せねばならないと同時に、一般港湾運送事業者も、また従来の運送形態からの脱皮を計らねばならない現状になる。

集約化の政策では、「一般港運業者が中核となり、各業種にわたる協調体制のもとに、港湾運送事業の強力かつ大規模な縦の一貫体制を実現する」ことが期待され、そのために、「経営基盤強化と、基礎的な企業力の充実」が要請されている。

しかしながら、コンテナシステムの効率的運営にあたる輸送主体者は船舶運航業者とみなされており、すでに設定された「新設港湾運送事業者との合併会社は、いづれも株主構成において、船舶運航業者の支配するところとなっている」ことは、海運会社がその「守備責任範囲をターミナルまで拡張させ……港湾施設の上屋および埠頭の利用者の地位が置きかえられようとしている」のであり、さらにそれが「倉庫、路線陸運業者にまで及び、内陸輸送と集貨機構の再編成が進行している」とみられているのである。

「輸送の近代化過程で、資本力その他の権力によって、きわめて少数のグループが公共的な港湾を支配するような体制は、否定されなければならない」という著者の強い主張が、すでに否定されようとしているこのような現実の中では、一般港湾運送事業者が、たとえ経営基盤強化と基礎的な企業力の充実を成しえたとしても、著者のいう「国際的な一貫協同輸送主体者へのアプローチ」は、容易ではないと思われるのである。

港湾労働問題では、米国のそれとくらべて、かなり異質なものがみられる。わが国港湾の発展過程が、正常な「資本と労働」の関係が育つには不毛であったがゆえに、未だに未成熟な労資関係をもたざるをえず、港湾労働組合運動もまた跛行性を矯正できずにいる現状が、適確に述べられてあり、米国港湾労働組合運動の在り方に、多々学ぶところのあることを教えられる。

港湾における日雇労働に依存する雇用形態は、ターミナル運送の供給手段が、「つねに条件即応主義、非計画的にならざるをえない」もので、その大量性、問題性に対応する労働力供給関係が、「自然伸縮性ある労働力供給構造を維持する」ことともなっており、「企業採算上の必然的形態として生じたものであり、「この雇用形態を規定する港湾運送業者、つまり港湾労働者の使用者」が、下請重層系列を構成する、多数の中

小零細港湾運送事業者である。著者は、このような「事業の不安定性と前期的形態はそのまま労働関係にも反映するもので、ターミナル運送の労働内容および労働過程と結合して、特異な労働組織事情を形成している」、すなわち、「組織率の低さと、中小前期的対使用者との関係で、労働組合運動の健全な進展が困難であった」ため「資本と労働の関係が生産力をめぐって、港湾において発現してこなかった」と説く。そして、このような労資関係や労働組合組織と運動の基盤の未熟と脆弱さのゆえに、労働組合運動が、労働安定についても行政—国家政策に依存せざるをえない状態にあることが指摘され、港湾労働法法制化の運動とコンテナ輸送導入対策に現れた労働組合運動の在り方に批判が加えられている。

「不安定雇用の廃絶と、労働条件の向上および労働安定を獲得する」ことが、港湾労働法法制化の目的であったとしても、それが「本来の労使関係を越えたところに、むしろ『問題』の焦点がみとめられ」て制定されたものである限り、海運資本や産業資本のために「もっぱら港湾運送における現業労働力の確保と、労働安定をそのねらいとして」いるわけであり、労働保護法としての色彩はきわめて薄くなっているのは当然のことであろう。港湾労働法制定要求に対する、海運、港運の代表的反対理由(P13)がどのようなものであったか、またそれら反対理由の全面的否定の上にたって港湾労働法が制定されたものではないことが、その証左であろう。

またコンテナ輸送方式の導入にともなう労働関係の変革に際しても、著者は、港湾中央共斗会議は、海上コンテナ輸送に伴う海運、港湾の合理化は、明らかに独占資本奉仕のため港運業のスクラップ・アンド・ビルド化であり、港湾労働者を業もろともに港から放り出そうとするものである。として、その対策についての「要求をむしろ国にむけている点を指摘している。

このように港湾労働組合運動には、国を労資関係の外にある第三者の立場と考えるのか、国家政策——経済外的力に依存する傾向が強いようである。しかしながら、労働組合運動として、その対向関係に国を置くことは本来の在り方ではないのではないだろうか。また国は第三者の立場に立つものでもないはずである。国家独占資本主義の下では、国は独占資本奉仕の役割をこそ荷負うものであり、合理化を強行する主体は、あくまで独占資本であろう。国に要求することはよいとしても、正しい対向関係を見失っている限り、いつまでたっても港湾労働組合運動にも、港湾労働問題にも、健全な発展は在りえない。それは、「業もろとも」などという感傷主義を越えて、そ

の対向の地位に、独占資本たる海運資本、産業資本を確固と据えた労働組合運動であって、はじめて解決と発展をみる事ができる。港湾をめぐる諸問題、就中、港湾近代化、体制変革は、単一横断組織を基盤とした「労働」の側からの、積極的な運動の展開こそが先鞭をつけうるものと思われる。

著者が述べる「港湾労働問題」の現状と、その分析と批判の中には、こう感じさせるものが汲みとれるのである。

Ⅵ章国際海運貨物取扱業は、わが国乙仲業との関連において、Ⅶ章国際複合輸送の実際は、コンテナ輸送取扱に不可欠の通しB/4の現状に関して、Ⅷ章内陸輸送とトラック業とⅨ章トラック・ターミナルの機能は、一貫輸送体制完成のため、道路整備と併せてその発展のまたれる輸送機関として、夫々重要性をもつものであるが、与えられた紙数を越えながらも、なお全くふれることができなかった。このことについては、他意あつてのことではなく、ひとえに筆者の浅学未熟によるものであつて、ただただ著者の御寛容を乞う外はない。

なをはじめに著者についての紹介をなすのが順当であつたのだろうが、「港湾労働の構造と変動」をはじめとして、港湾の諸問題は関して、すでに著者が多くの論文、講演、研究発表等で、豊富な蓄積と学識を示されていることは周知のことと思ひ、あえて省略させていただいた次第である。

(発行所 港湾経済研究所)
(昭和43年3月発行)
(大版278頁 定価1,500円)

北 見 俊 郎 著

「港 湾 論」

枉 幸 雄
(横浜市立大学)

国際環境は刻一刻と厳しさを増し、新しい産業体制づくりの一環として、流通革命の中心は、いまや「物的流通」の近代化・合理化に凝集しつつある感が深い。かくして、これまでは一般庶民にとっては、日常生活の上に直接には利害関係がないと考えられ、見過ごされがちであった港湾問題も、漸次関心が高まってきて、とくにコンテナ船の就航来港は、第2の黒船騒ぎのようにマスコミにも取り上げられ、一般人士の間でも、「異国情緒」の港から「経済活動」の港へと、俄然関心度の上昇と質的变化があらわれはじめてきている。

ところで、数年前までは、港湾を社会科学の側から研究しようと志すものは、だれでも戦前に刊行され、絶版になって久しい本会々長矢野剛氏の「商港論」を探し求めて、その商学的研究成果をまず身につけたものである。およそ、学問は各時代における社会的発展の観念の所産として、とくに研究対象や方法論の推移・動向は、その時代の社会的要求を如実に反映するものである。昭和30年代後半、すなわち高度成長政策の時期に相応するのであるが、それまで、工学系以外では実務書的なものに終始していた港湾研究の場に、従来のを脱し、水準を超えた成果が、まとまった論文や単行本として花を咲かせはじめている。そして、なかでも港湾関係の現業面からの要請に応える形で近代的経営組織論の分析手法に依った港湾経営書や、生産力の発展に対応して脱皮を迫られた港湾労働問題の分析と指針を求めようとする労務管理書などがまず先発となってあらわれ、ついで、国民経済の観点から、経済計画の一環としての港湾計画策定の理論的拠り所として、需要予測や投資効果などの問題をも含めて、流通経済論や公企業論的な接近が求められ成果が実ってきた。

しかし、それらの多くが、個々には極めてすぐれており、斯学の前進と問題の解決に益するところが大きかったとはいえ、港湾論として集大成され、全領域を網羅しているものとはいえなかった。この意味からも、早くから港湾研究一途に励まれ、丁

度10年前には、はやくも「国民経済と港湾」の書を世に問い、港湾経済研究の旗手であることを宣言された北見氏、がその後の書齋での蓄積に加わえ、広く内外港湾の現地に親しく接し、また各種の港湾関係の審議会や研究会などの中心的要員や幹部として活躍された中で得られた膨大な資料や討議の結果をよく吸収消化され、これまでに公表された氏の多くの論説をもとにして、独自の理論体系の確立をはかられ、本書の刊行が実現されたことは、たんに氏個人のためのみならず、斯学の発展を示すものであり、さらに関係官業界にとっても裨益するところが非常に大きい。

本書は、序章をも含めて18の章と76の節から構成されている。

序章は、はしがきとともにこの本の開題の部分に相当し、氏が全巻を通じて一貫して追究している港湾および港湾問題の合理化・近代化の理念とその考察視角を提示している。氏は経済学研究の素材として港湾を選択されると同時に、港湾に対する一般経済法則適用の可能性を肯定するものの、港湾における交通用役生産独自の本質にもとづき、港湾に特有の法則の存在を解明することに積極的である。その意味で、いわゆる流通論性格よりも多分に生産論的性格を有している。また、経済発展、ことにわが国資本主義経済の構造的矛盾と、その具現化した場としての港湾ないしは港湾産業の実態をふまえて、港湾問題の分析を展開している。

本書の全章は、いずれもそれぞれのテーマを何故取り扱ったという問題意識、いかなる理由で現代的課題として登場してきたかといういわば、テーマの社会経済的背景について各章毎にまず開陳している。これは、学術研究の姿勢として最も必要なことであるのみでなく、読者に対して適格に著者の分析視点と問題の所在とを知らせる意味からも、当然のことながら有意義である。また各章毎に必ず当面の対策・問題点、残された今後の課題を明示し、各部面の将来の展望や他の港湾学徒に研究の指針を与えてくれる点で好都合である。

第1章 国民経済における港湾の役割と主体性、第2章 港湾における「合理化」と問題性、第3章 港湾輸送体制の形成と近代化、の部分には、主として、港湾経済研究の総論に当るもので、国民経済の再生産過程の中で港湾を把握し、港湾における資本と労働とのからみあい注目するべきであることを教えてくれる。第4章 地域開発と港湾経済・社会、第5章 港湾における工業生産力支配、第6章 港湾機能と経済発展(港湾配置論序説)、の部分では、主に港湾と地域経済および産業資本との関係が論ぜられており生産力構造における地域的不均衡発展や社会資本の役割に目をむけ

ている。そしてそれは次の第7章 港湾経済の基本的性格と諸問題に引き継がれていく。第8章 港湾労働の構造性と背景、第9章 コンテナ輸送と港湾労働、第10章 港湾労働法の問題点と展望、の部分は港湾労働にかんする研究であり、前近代性格の組織が存続されてきた事由を港湾の特殊性とわが国経済社会体制の中に求め、コンテナリゼーションの実現普及にとなって展開されつつある新しい港湾輸送体制の下での労働問題の意味を検討しようとしている。第11章 港湾運送業の近代化条件、第12章 港湾管理・運営問題と港湾の近代化、第13章 港湾経営の基礎問題、の部分では、港運業および港運業者、ならびに港湾管理および管理行政主体にかんして、前者についてはその中小企業的特性に、後者についてはとくに欧米の例と対比させながら、港湾「経営」的理念の導入に焦点をあてて、ともにその港湾近代化への対応の必要性を説いている。第14章 港湾政策の展開と課題では、わが国における港湾政策の理念について、第15章 港湾都市の問題意識と課題では、港湾関係関係諸企業の活動を通じて、各経済発達段階に対応した態様に形成されていく都市の本質についても述べられている。第16章 経済発展と港湾のビジョン、では、第4～15章を通して検討し究明された港湾の機能と性格づけをもって、第1～3章のテーマに回帰し、今後の方向を求めようとしている。第17章 経済発展における「港湾研究」の方法論的反省では、内外の港湾研究史にふれ、社会科学的方法論にもとづく港湾研究のあり方と著者の立場とを再確認する一節をもって攬筆に至っている。

ここで、各章毎について具体的に叙述内容を紹介し、著者の見解を論評することは割愛するが、頭書に記したような趣旨で全篇を貫き、複雑難解な性格を有している港湾の全貌を、あらゆる側面から取り上げて、港湾の本質を把握し理論体系の実現を試みた意図と努力とは十分に成功しているといえよう。著者はマックス・ウェーバーなどの理論を社会科学的考察分析のための基本的な認識の武器として、それらの適用の場と有効性と限界とを十分に認識した上で使用している。また社会科学の術語や港湾関係の専門用語については慎重に概念規定を施してから用い、論理の展開にも矛盾と疎漏のないように留意していることが読みとれる。

しかし、著者があまりにも多方面に気を配り、はしがきでも強調するように、直接的な価値判断を加えることを極力避けたためか、あらゆる部門に及言し、詳細な解説をしているにもかかわらず、理論と実態とが十分に融合してない感があり、換言すれば、折角著者が知悉している事実を扱いながら、理論面で論理的に空回りをして

いるような感じを読者に抱かせるような、箇所がまま見受けられる。このことは用語や表現の堅さと相まって、社会科学的書物に馴染みの薄い諸者に対しては、説得力を欠く結果になるのではなかろうか。昨年刊行された中西 睦氏の「港湾流通経済分析」とか、柴田徳衛氏「現代都市論」宮本憲一氏「社会資本論」などと比較してみてものことである。必要以上に術語名詞や「構造的特殊性」「特殊日本的」のような語の多いことや理論の体系化意識がやや先行しがちであることも影響しているのではあるまいか。今後各部門、とくに公共投資・港運業・港湾都市などの諸問題は、より実証的な方法による実態分析の累積の上に港湾における経済発展の法 則をまず明らかにしていく必要がある。

世界経済ないしは国際経済における港湾の役割と主 体的意義についても、著者の研鑽の成果を早晚ぜひ表示され、見解を披歴していただきたいと思う。

北見氏が取り上げられた多面的な各部門について、港湾研究学徒がそれぞれにこれを継承発展させ、もしくは異った分析 視角ないしは方法論によって研究を進めていくことが、ひいては本書の意義を一層高からしめることになるものである。何事によらず、どの分野においても先駆開拓の役をになう者の歩む途は茨におおわれており、ことにたんなる小径を切りひらくのみか、荒野に諸族交流のための広場を造り市を設ける業は容易ではない。それを斯学においてまず成し遂げられたのが氏であり、本書はその開花を示すものである。はしがきの中で、本書を中間報告であるとして遠慮的姿勢をとっておられるが、数年後には、われわれが文字通り完全に結実した「港湾理論体系」を北見氏から示教していただけることを鶴首して待つ次第である。

(A 5 版・304頁、定価1,500円)
発行所 海文堂出版株式会社
1968年6月1日発行

B. Chinitz : Freight and the Metropolis.

武 山 弘

(北海道立総合経済研究所)

私と本書との出逢いをとりもってくれたのは、北見先生であった。神戸で開催された第三回日本港湾経済学会に初めて出席しての帰路、港湾経済研究とどう取組んだらよいか、御教示いただくべく先生宅へ出向き、これを読めと示されたのが本書であった。早速とりよせ、今日まで、或る章は、二三回読み返すまでに、私にとって身近かな書となっている。というのも、本書は、それまで、私がいっていた「地域経済発展と交通」への混沌たる関心を、論理と実証によって、その混沌たるキリを消し去って、はっきりした問題意識にまで高めてくれた唯一の書だからである。

本書はサブタイトルが、「アメリカの輸送革命のニューヨーク地域に及ぼすインパクト」とされているように、貨物輸送機構の変化が、ニューヨーク都市圏の経済発展に、いかなる影響を、今まで与えてき、将来与えるであろうかを解明している。

地域経済発展における貨物輸送の果す役割には、二つの側面がある。本書は、序論において先ず、この二側面を論理的に明らかにし、分析視角をはっきりさせて、その二側面をそれぞれ、第一部、第二部にわたって、実証的に分析しているのである。

第一の側面は、貨物輸送の機能的変化が、地域経済発展にどう影響を与えるかという視角からの問題設定である。貨物輸送機能は、地域内のみならず、全国的需給関係によっても規定されるから、その機能的変化は、国民経済の全体的、地域的構造変化を反映する。すなわち、輸送の機能的変化は、当該地域をも含む全国的構造変化に受動的に規定される。従って、地域経済発展に与える貨物輸送機能インパクトのメカニズムは、全国的視野に立った地域及び地域間経済構造を与件とし、その与件変化に対応した機能変化として顕現する。

第二の側面は、貨物輸送の構造的変化が、地域経済発展にどう影響を与えるかという視角からの問題設定である。貨物輸送の構造変質とは、その技術革新である。第一の側面における分析が、地域及び地域間構造変化を与件とした貨物輸送の機能変化の地域経済発展における受動的役割を解明したものであるとすれば、第二の側面に

おける分析は、地域及び地域間構造変化を与件の座から引きおろし、今度は、逆に貨物輸送構造を与件とし、その技術革新という与件変化が、地域及び地域間経済構造をどう変化させるか、しかして、地域経済発展をどう規定するか、そのメカニズムの分析であり、貨物輸送の構造変化の地域経済発展における能動的役割を解明しているのである。

では、この二つのアプローチで、ニューヨーク都市圏を具体的にどう分析しているか、まず、第一の側面から接近している第一部「国民経済の玄関口（Gateway to the nation）」からみてゆこう。

アメリカにおける初期の経済発展は、外国貿易に大きく依存していた。第一次産品を輸出してのみ、経済発展に必要な工業製品を輸入し得たからである。従って、その輸出入の触媒としての港湾機能は、アメリカ初期の経済発展に重要な役割をになわされていた。とりわけ、ニューヨーク港は、アメリカ全体の外国貿易における玄関口として、直接的には、ニューヨーク都市圏の経済発展の核を形成するとともに、間接的には、より以上に、合衆国全体の経済発展を促進する役割をになわさせられていたのである。

ちなみに、合衆国全体の外国貿易額にしめるニューヨーク港のシェア推移をたどるなら、1790年5.7%、1830年37%、1870年57%、1957年38%と、同港開港以来、その港湾機能は、19世紀半ばまで相対的に上昇し、そこをピークとして19世紀後半以降現在にいたるまで、相対的に低下しているが、同港の貿易量は、ピーク時においてはまさに、合衆国全量の半分以上をしめており、現在において、シェア低下したとはいえ、なお3分の1以上をしめているのである。

では、初期から19世紀半ばまでの同港湾機能の相対的上昇は、いかなる地域経済的構造条件に根ざすものであろうか。

1820年代以前においては、内陸輸送手段が未だ発達していなかったが故に、内陸発着の輸出入貨物にとって、その発着地点より最も近い港湾経由の輸送経路が、輸送コスト上、最適ルートであったがために、各港湾の背後圏は小さく、従って、多数の港湾が、それぞれローカルな需給関係に、その機能を限定されざるを得なかった。

18世紀末に、ニューヨーク港の貿易シェアが、5.7%にすぎなかったのは、そうした構造条件を背景としていたからである。

しかし、運河開設を始め、1820年代からの道路整備、1830年代から鉄道開通など、

内陸輸送における技術革新を中心とする構造変化が、19世紀半ばにかけての港湾機能の集中化をもたらすのである。それは、相つゞ革新的内陸輸送手段の開発が、内陸輸送コストを削減し、港湾のローカルの機能のメリットを失わせ、大港湾への機能集中を有利にしたからに外ならない。

さらには、船舶の大型化、定期船の就航、輸出入業務の専門的サービス産業としての自立化が特定港湾への機能集中に、一層の拍車をかけたのである。

こうした港湾機能集中化の地域経済的構造条件を背景としながらも、特にニューヨーク港を、合衆国全体の玄関口にまで、機能集中化した構造要因として、その天然的位置をもみがすわけにはいかない。ニューヨーク港は1825年開設したエリー運河とハドソン川による広大な背後圏への輸出入貨物集配基地として、都市発展の核を形成するとともに、輸入原料指向型産業特に砂糖精製、コーヒー加工などの特化をみ、人口の中西部諸州移動に伴い、水運と鉄道の発達も相まって、そこへの輸出入取引をも一手にうけて、国民経済を主導するまでに金融、販売両機能の集積をみせ、19世紀半ばにおける貿易シェア57%の偉業を達成し、ニューヨーク都市圏の自律的成長力をここに確立することになるのである。

しかし、一たん、都市が自律的成長力を有するに至ると、移輸入に依存せずともそれ自体の中に成長への活力を内蔵し得るから、都市成長の港湾依存度は低下する。19世紀半ばをピークとして、その後、ニューヨーク港湾機能は、絶対量的には拡大基調にありながらも、全国的伸びほどではなく、相対的に機能低下をみ、年には貿易シェア全国比38%にダウンしているのは、そうした都市の自己規制を反映しているのである。だが、基底的には、ニューヨーク港の機能低下は、より一層、地域経済的構造変化に根ざしている。地域経済的構造変化へは、両側面から接近し得る。全国的構造変化と地域間競争力構造変化とである。

ニューヨーク港機能低下への全国的構造変化としては、人口、工業の西部移動の激化、アジア交易の開始による太平洋岸発展、ニューヨーク港において比重の高いジェネラル・カーゴよりはバルク・カーゴの伸び率の全国的増大などをあげることができようし、その地域間競争力構造変化としては、全国的経済成長及び船会社への補助金政策による、他港湾の商機能整備、通信施設の改善によって、他港においてもニューヨーク並みの輸出入サービスが可能となったこと、かくして、ニューヨーク港のサービス機能優位が低下すると、輸送コスト極小化、輸送時間短縮において優位な他

港が見直されたこと、ニューヨーク港のハンケ依存性及びニブロン¹の狭小によるトラック乗入れ困難性、従ってコスト高、ラテンアメリカとの交易が増大するにつれて、その交易における南方諸港湾の優位性強化、ミシシッピー川利用による同沿岸港への一部貨物流出などをあげることが出来よう。

ニューヨーク港湾機能の上述してきた推移と現状をふまえた上で、チニッツ教授は、同港の将来予測を行っているのであるが、今後とも、同港の輸出入大宗貨物はジェネラル・カーゴ²であるとみて、その港湾機能における雇用吸収効果に期待をかけるのである。しかし、その期待のジェネラル・カーゴにおいても、輸出において、全国比同港シェアは、1955年26.8%であったが、予測値は、1965年22%、1975年20%、1985年18%、輸入において、全国比同港シェアは、1955年28.6%、であったが、予測値は、1965年27%、1975年26%、1985年25%と、輸出入とも、今後更に、ニューヨーク港湾機能の相対的低下を推測しており、そうした予測の前提条件としての地域経済的構造変化の想定を明らかにしている。その想定は、一部、現在の同港機能低下をもたらした構造変化を深化させたものである。すなわち、人口及び工業の西部及び南部への分散強化、同港の輸出入サービス機能優位性低下の進展、同港におけるターミナル・コスト高騰である。しかし、過去の経験から想定し得ない構造変化として、セント・ローレンス・シーウエーの航路改修によるインパクトが大きな比重を認めよう。同シーウエーは、五大湖につながり、同湖沿岸に散在するアメリカ中北部工業地帯への大西洋側からの原料搬入、大西洋側への製品出荷に輸送コスト上、大きな節減効果をもち、特に、ニューヨーク港経由のジェネラル・カーゴのうち、同工業地帯発地産品がしめる8%は、1965年において、シーウエー航路へ流出すると想定されている以上の想定から、外国貿易におけるニューヨーク港機能の相対的低下を予測する一方、他方では、内航海運において、コンテナリゼーションの進行が、陸運への巻き返しを演じ、特にそのフリゲントサービスに優れている同港機能の相対的上昇要因と想定され、国際航空においても、ニューヨーク都市圏は、全国比25%をしめて貨物量は少くないが、雇用吸収効果は大である。だが、今後25年間ににおけるニューヨーク港の雇用誘引の軸は、何んと云っても、外国貿易におけるジェネラル・カーゴの海送機能なのである。

さて、本書第一部を要約紹介し終えたのであるが、貨物輸送機能が、地域経済的構造変化対に依りて受動的に機能変容をとげる機能客体は港湾商機能であり、その輸送

機関は船舶であった。その他の輸送機関、鉄道、自動車及び飛行機の相つぐ出現は、貨物輸送構造の技術革新的構造変化として、地域経済的構造変化の一環に組み込まれていた。しかし、そうした一連の貨物輸送構造の革新的変化は、むしろ、地域経済的構造変化を引き起こすイノベーションである。

本書第二部「貨物と工業 (Freight and Manufacturing)」は、それら一連の革新的変化が引き起す地域経済的構造変化を工業立地の変化として把握し、ニューヨーク都市圏を中心とする工業立地に、輸送革新がいかなるインパクトを与えてきたか、又その将来展望にもふれているのである。従って、第二部は、港湾機能が、直接でできていないので本稿ではその紹介を簡単に止めたい。

まず、ニューヨーク都市圏を中心として、合衆国全体の工業立地に、輸送革新はいかなるインパクトを与えたか、第一部においてみたように、19世紀後半からの全国的な人口及び工業の分散化が展開する中にも、1910年頃までは、大規模工業の大拠点集中が、特に中西部諸州中心に進行した。この期間、ニューヨーク都市圏は、輸送コスト感応の工業を流出させたが、代って、都市的外部経済に依存する運賃負担力の高い衣服業、印刷業などに特化した。こうした工業の大拠点集中をうながした輸送機関は鉄道である。それまで、内陸輸送は水運が中心であったが、鉄道は、水運に対抗して運賃を長距離通減し、輸送コスト削減においても、輸送時間短縮においても、水運をおさえた。大規模工業が、規模の利益を追求しての規模拡大が必然的に伴う市場拡大従ってそれは、輸送コスト増大となるが、鉄道のこの内陸長距離の輸送コストダウンは、内陸大拠点地域における、規模拡大を一層有利にし、集中に拍車をかけたのである。かくして、鉄道は東部海岸諸都市を相対的に停滞化させたが、その中にあって、ニューヨーク都市圏はその外部経済の集積によって、付加価値の高い中小工業を集中特化せしめ、なお高い成長率を維持し得ていた。

しかし、0910年以降、それまで集中化していた大規模産業も人口移動に対応して、特に西部、南部の諸州へ分散し初めたのである。しかし、この工業分散をうながした輸送機関が自動車である。鉄道輸送は、ターミナルコストが高い。従って、ターミナルコストの小さいトラック輸送は、短距離輸送において鉄道輸送より、はるかに安い運賃で、貨物を集配する。しかも集配サービスは鉄道よりよい。

かくして、長距離輸送は短距離輸送に対比して相対的に割高となり、大拠点地域における規模拡大は必ずしも有利ではなくなってくる。むしろ、それぞれの市場地域

に分散立地して、たとえ生産規模の利益が落ちて、それを埋め合わせて余りあるほどの短距離輸送の利益を享受し得るようになってきたのである。

こうした産業分散化傾向は、ニューヨーク都市圏において、中西部地域に特化して当圏内では非特化であった大規模工業の成長率を高め、逆に、当圏内に特化していた中小工業の成長率を低下させた。中西部地域からの大規模工業のニューヨーク流入は云うまでもなく、短距離輸送コスト削減の利益を求めての立地行動であるが、中小工業のニューヨーク流出は、これら工業が、運賃コストに非感応な高価生産グループであるから、輸送コスト削減よりは、輸送時間短縮に帰因するのである。すなわち輸送機関の高速化は、高賃金地域から低賃金地域へ、生産工程を分散化させることが有利となる。何故ならば、中小工業は、都市外部経済の接融の利益に大きく依存するといえ、都市における高賃金圧力も又大きい。輸送の高速化は、その接融の利益をそれほどそこなうことなく、生産工程分散化を許し、その分散地の低賃金による高収益で、その都市接融上の不利益を相殺しつくしてしまうほどに、その不利益を小さなものにしてしまうからである。こうした高賃金圧力がなければ、輸送革新は、ニューヨーク都市圏の経済成長を相対的にもっと高めていたはずである。

しかし、工業分散化は、ニューヨーク都市圏から、周辺地域諸州へのみならず、又ニューヨーク都市圏内においても顕著である。チニッツ教授は、その圏内分散化傾向をも輸送機関との関連において詳細に実証分析されているが、もう、ふれる余白がなくなったので残念ながら、省略せざるを得ない。

ただ、最終章において、「産業の将来 (The industrial future)」と題して、上述してきたアメリカの産業分散化傾向が、今後も続くであろうとは必ずしも云えないと予測している。物的流通一貫化の一環として登場してきたピギーバック及びフィッシャーバック両方式が、短距離輸送に対して長距離輸送を再び優位化し、工業の大拠点集中を又促進させるからである。しかし、今後のハイウエーのより一層の拡充は、長距離輸送よりは短距離輸送を優位化し、更に分散化傾向を促進させる。その他、緒綜した貨物輸送構造変化の想定の下にチニッツ教授は、今後、分散化傾向は弱干にぶるであろうと推定しているのである。

さて、これで一応、本書の骨格を紹介し終えたのであるが、「地域経済発展と交通」におけるアメリカの現実、その日本の現実とはまことに対象的であることに気がつく。第1部において、アメリカは、外国貿易を経済発展の基盤として出発したが

すでに貿易依存度を低下し、自己充足的発展過程をたどるに至っていることが明らかにされているが、日本は、なおその経済発展に貿易依存度を不可欠としている。又、第二部において、アメリカの輸送革新は、すでに工業分散化の段階にあることが明らかであるが、日本の輸送革新は、なお工業集中化の段階にある。

この両国経済構造の両対称性は、地理及び風土構造的側面と、経済発展段階の側面との両面から究明し得るように思われるのであるが、本書が教えてくれたきわめて興味深い研究課題である。

T. Arthur Smith (Operation Research Inc.); A Functional Analysis of the Ocean Port .

山 本 泰 督
(神戸大学)

Operation Research Inc. はアメリカ合衆国海事局の委託を受けて港湾の運営・管理・開発に関係ある連邦政府機関についての研究調査を実施しているが、この報告書は当調査の第一期研究の成果をまとめたもののひとつである。(この他に姉妹篇として James p. Morris and Robert F. Steeves, Operations Research Inc.' Federal Polic for United States Ports. 1964 がある。) この報告書は、研究第二期で連邦政府の役割と港湾の機能との関連を研究するための予備的研究として、港湾の機能を分析したものであって、研究第二期で港湾に関係を持つ諸政府機関の雑多な権限責任を組織的に分析するのに役立つよう。とくに港湾管理(および港湾開発)に重点を置いて分析がおこなわれている。分析の手法としてはシステム・アナリシスが用いられているが以下の紹介でも明らかなようにシステム分析の手法が一貫して用いられているというよりは、報告書表題のように機能分析とも呼ぶ方がふさわしいと思われる。

報告書は港湾機能の分析に先立ち、合衆国港湾の問題点=研究動機をあきらかにしている。すなわち、アメリカでは全国交通体系のなかで港湾が十分に機能を果しておらず、港湾経費のコスト高が輸出入貨物運賃の相当部分を占めているし、また、第二次大戦以後の沿岸海運の衰退も港湾問題と関連があったと思われる。他方、船舶の相次ぐ大型化に対応して港内水路を繰返し浚渫する必要に迫られている状態である。したがって全国交通体系にたいする港湾の貢献度を高めるためには、全般的な港湾改善計画を継続的に実施しなければならない。連邦政府は港湾を含めた全国交通体系の効率化に大きな関心、責任を持っているが、港湾政策の樹立のためには、まずもって港湾の機能を明白にすることが必要だとして、本研究の着手をみたものである。

さて港湾は全国交通体系内の重要な一要素で、輸出入の門口となっており、全国交

通体系中で移動機能を果しているが、港湾を詳細に分析するためには、港湾自体を移動機能を果すひとつのシステムとして考察することができる。

港湾は、輸出入貨物の円滑・効率的かつ経済的な移動のために設けられた多くの要素を含んでおり、これらの要素は分析目的（たとえば港湾工学とか船積関係書類の単純化など）によって、いくつかの異ったサブシステムにくくることが出来る。ここでは港湾の運営・管理・開発にかんする連邦政府の役割を分析することが目的であるから、この目的に沿って、港湾システムを二つの主要な、相互に関連し合うサブシステムに分けている。そのひとつは港湾作業で、港湾における貨物移動機能と直接関連する諸活動を含んでいる。他のサブシステムは、港湾管理であって、港湾作業を支持円滑化する諸活動を含んでいる。この二つのサブシステムは、独立の存在としては無意味であり、共同して港湾の機能を達成する。

港湾作業につき、いまだ説明を加えておこう。港湾における輸出入貨物の流れにしたがって、遂行される活動を確認め、かつ輸出、輸入の二つの貨物の流れを比較してみると、そこで営まれる機能の多くは、まったく同一であるか、またはある機能は他の流れにおける機能の逆であることが判る。そこで、これらの諸機能は発生場所によって三種のサブセット（サブシステムの下位概念をサブセットと考えているようであるが、定義はしていない。）に構成することができる。

1. 港湾（水域）で発生するもの：港湾機能
2. ターミナルで発生するもの：ターミナル機能、（ここでターミナルとは、貨物の船から陸上交通機関への移動または、その逆の移動、ないし貨物の一時的保管のために利用される諸設備を指す狭義の概念）
3. 露上配送過程の一部であるもの：配送機能。

港湾管理機能も、個々の特定の港湾作業機能を支持、円滑化する管理機能については、港湾作業機能のサブセットに対応した形で、諸機能を港湾管理機能、ターミナル管理機能および配送管理機能にまとめることができる。港湾作業機能および管理機能の各サブセットに属する諸活動を表示すれば、表1のとおりである。なお、港湾管理機能のうちには、

第1表 特定港湾システム機能

機 能	管 理 機 能
港 湾 (水 域)	
港内交通用役および 停泊地接近	港内交通用役管理 水路維持 航行援助供与 水路設備維持 天気予報等
パイロット	パイロット免許交付、規制
検 疫	船舶検疫管理
曳 船 停 泊 貨物発送	曳船管理、規制
タ ー ミ ナ ル	
貨物積卸 一時保管	ターミナル管理、労使関係
配 送	
内陸接近 内陸発送 積 換 え	鉄道管理 トラック管理 沿岸、内陸水運運送者管理 国際海運管理
保 管	倉庫管理

(P. 23)

第2表 一 般 管 理 機 能

公 共 安 全 確 保 水 上 警 察 航 行 法 規 実 施 遭 難 船 援 助 障 害 物 除 去 陸 上 の 公 共 安 全 パブリック、リレーションズ 集 荷
--

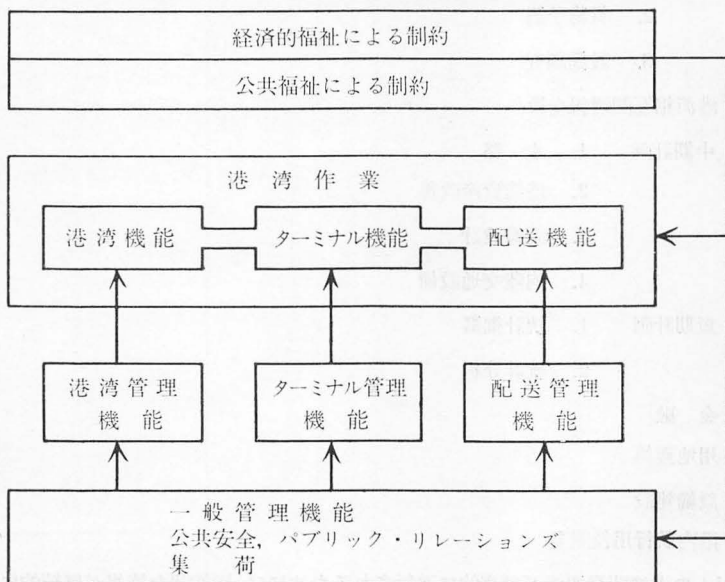
(P. 24)

特定の港湾作業と関連を持たぬものがあるが、これを一般管理機能と呼んでおり、一般管理機能は他の管理機能サブセットを支持するものである。(表2)

さて、港湾の管理に関連した活動は、実は上述したような港湾管理機能につきているのではない。港湾は全国交通体系のなかで、また全国的なひろがりを持つ環境のなかで機能しているものであるため、全国交通体系あるいは環境の他の部面からの必要性に応じて、各種の経済的福祉、公共福祉面から規制がうち立てられている。かかる要素は、作業コストの増加や港湾システムを通る貨物の流れを停滞させることにより、港湾システムの制約(Constraints)として作用することがありうる。経済的福祉面からの制約としては、コモン・キャリアーの規制、税関管理等があり、公共福祉面からの制約として、動植物検疫、大気、海水汚染防止、移入民管理、旅券管理、公共安全管理等がある。港湾作業機能にたいする港湾管理機能および制約的管理(administration constraint)の作用を図式化したものが図1である。

これまでに説明してきた港湾は、静的システムとしての港湾であるが、動的要素は港湾開発過程のうちに生ずる。港湾開発過程の機能的特質は、港湾の改善、拡張と結びついた諸活動により表現できる。一般的に云えば、港湾開発機能は、港湾開発のための調査計画と、港湾が現実に拡張してゆくにつれての物理的必要的な充足の双方を含

第1図 港湾作業にたいする港湾管理機能および制約的管理の作用



(P. 22)

んでいる。(なお港湾管理機能のうちには、港湾開発にかんする活動をも含んでいるという考え方も成り立ちうるわけであるが、この報告書では、既述したように港湾管理機能を港湾作業を支持円滑化する諸活動に限定している。

港湾開発計画をどの程度まで将来にわたり、策定するべきかは重要な問題である。港湾システムの使用方法がかなり長期にわたり変化が見られないと予想されをが、他方港湾機能の需要の大きさの予測の正確度および開発資金の利用可能性が計画を制約する条件となることから、長期、中期、短期の三計画が併んで作成されるべきである。この開発計画の作成にあたり、留意しなければならぬ点は、港湾の成長過程は港湾をめぐる環境により加速されたり、抑制されたりすることである。港湾成長過程には、港湾設備の拡張・近代化や産業立地、港湾と関連する大都市地域の変化を含んでいる。したがって、内陸ないし都市交通のパターンの変化、産業立地の変化、都市地価ないし土地利用の変化は、港湾成長の可能性に強い影響を持っているのであり、開発計画の作成に当っては、これらの要因を充分考慮しなければならない。

港湾開発機能には以下のものがある。

A. 長期計画

B. 調査 1. O. R.

2. 貨物予測

3. 設備調査

C. 港湾相互間情報交換

D. 中期計画

1. 水路

2. 港湾資産改善

3. 設備設計

4. 内陸交通設備

E. 短期計画

1. 統計編纂

2. 統計分析

F. 金融

G. 用地獲得

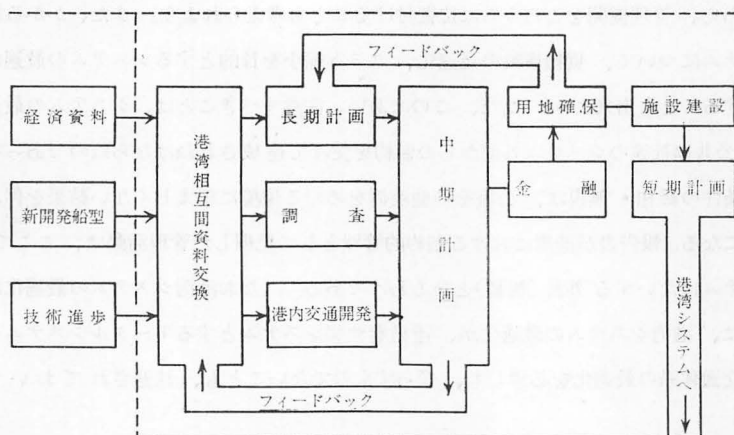
H. 設備建設

I. 港内航行役開発

以上の港湾開発機能が効率的に遂行されるためには、機能間を情報が継続的に流れ

なければならないし、また外部からの情報も必要である。港湾開発機能間の関係をシユーマ化したものが、図2である。

第2図 港 湾 開 発 機 能
外的要因



(P. 34)

なお、この報告書には、港湾開発機能にかんする考察を補足するため、付録として都市交通計画と港湾開発計画との関連が分析されており、都市港湾の開発計画においては、都市交通の変化が港湾に及ぼす影響を重視すべきことを指摘している。報告書末尾には、港湾にかんする用語の定義および関連文献が付けられており、ともに利用に便利なのである。

以上に報告書の骨子を紹介してきたが、この報告書の特色のひとつは、港湾における諸種の管理活動を、港湾作業（港湾における貨物の流れと直接的に結びついている活動）との関連を基準として整理し、港湾作業の効率化に役立つ港湾管理機能および一般管理機能と、港湾システム外からの要求に基づく管理活動とを区分し、後者は港湾システムにたいして制約として働くことを示したこと、かつまた各範疇に属する諸管理活動を確定したことにあるといつてよい。港湾における管理活動を、このように整理することにより、港湾に関係を持つ諸行政機関の責任権限やその相互関連を分析するのに便利なのは、あきらかである。

しかし、報告書の究極的な調査目的が港湾機能の改善にあったのだから、管理活動

を分析するにしても、異った接近方法があると考えられる。たとえば、港湾における輸出入貨物の移動は、貨物自体の移動と貨物に付随する書類の流れの双方を必要としており、後者が貨物の移動を遅延させることも往々生じている。したがって、港湾を貨物の流れおよび付随書類の流れの二つのサブシステムから構成されるシステムとしてとらえ、管理機関をこのうちに位置付けることも考えられよう。また、かかる港湾システムについて、貨物移動の迅速化、コスト縮小を目的とするシステムの最適化を工夫することも出来よう。ただ、このばあい、注意すべきことは、システムの最適化は、公共福祉等のシステム外部からの制約を受けて達成されねばならぬのであって、制約条件の緩和・無視は、公害その他港湾をめぐる環境に望ましくない結果を伴うことになる。報告書が港湾における制約的管理として把握した管理活動は、ここでは、システムにたいする 外乱(規範)となるわけである。(なお港湾システムの最適化については、港湾システムの最適化が、港湾をサブシステムとするトータルシステム——全国交通体系の最適化を必ずしも、齎らすものでないことも、注意されておいてよい。)

この報告書のいまひとつの特色は、港湾開発計画の進め方について手順を明らかにしたことで、これは港湾開発にあたり都市交通その他環境への配慮の重要性を指摘している点とともに、参考に値いするだろう。

総じて、この報告書は、港湾政策樹立のための調査の第一段階におけるそれであるため、港湾機能の改善のために直接役立つことは期待できないにしても、問題の解明には示唆するところが多いと思われる。

(Clciringhouse for Federal Scientific and Technical Information.)
(Springfield, va. U.S.A. 1964. P.P. IX+51)

学 会 記 録

学 会 記 事

1, 第6回年次大会

昭和42年度第6回大会は小倉において10月23日(理事会、講演会、研究報告会、総会)24日(研究報告会、シンポジウム、懇親会)25日(北九州港、下関港、八幡製鉄所見学)のスケジュールで行なわれた。本大会における共通論題は「輸送の近代化と港湾」というかなり巾の広い、そしてまた本質的な課題でもあった。各会とも常時80余名の参加者と、とくに講演会、研究報告会には北九州市、下関市その他地元の港湾関係官公庁、業界等の出席者も加えて盛会であった。なお、講演会、研究報告会のプログラムは次のようである。

講 演 会

「九州、山口地方における港湾計画について」(第4港湾建設局) 尾崎 重雄

「関門港の概況」(北九州港管理組合) 谷川 義文

共通論題研究報告会

(輸送の近代化と港湾)

〔第1部〕

- | | | |
|-----------------------|-------------|-------|
| (1) 輸送の近代化とコンテナリゼーション | 港湾経済研究所 | 高見玄一郎 |
| (2) 流通の近代化と港湾 | 日通総合研究所 | 斎藤 公助 |
| (3) 石炭輸送の近代化と港域開発 | 北海道立総合経済研究所 | 武山 弘 |
| (4) 輸送の近代化と全港湾体制 | 関東学院大学 | 北見 俊郎 |

〔第2部〕

- | | | |
|--------------------|------|------|
| (1) 湾港業務の合理化と海運 | 三光汽船 | 岡庭 博 |
| (2) 輸送の近代化と臨港上屋の運営 | 東洋大学 | 松本 清 |

自由論題研究報告会

〔第1部〕

- | | | |
|-------------------|--------|-------|
| (1) 交通労働における港湾の性格 | 大阪市立大学 | 柴田 悦子 |
| (2) 化物輸送史上における港湾 | 東京交通短大 | 宮野 武雄 |
| (3) 港湾とシティプランの基本論 | 小樽市企画部 | 神代 方雅 |

〔第2部〕

(1) 北海道における物資流動からみた港湾の位置付け 北海学園大学 筒浦 明

(2) 港湾ターミナル運送の経営事情——アメリカ主要港を中心として——

原田港湾作業(株) 喜多村昌次郎

(3) 地方公営企業としての港湾事業の経済性について 中央大学 細野日出男

(4) 未来学成立の可能性について 東京商科短大 本間 幸作

共通論題研究報告の問題意識は、開放経済体制下における流通費、港湾経費の削減という交通部門の合理化過程が港湾にどのような影響を与えるかということにあった。この点、論題「輸送の近代化」という概念規定は全体を通じて必ずしも明確化されず、「輸送の合理化」一般の上で考えられていたようである。したがってそこでは、輸送の合理化方法、もしくは港湾における合理的輸送方法の策定的報告にとどまりがちならいなくもなかった。「コンテナリゼーションの問題意識」においても「物的流通」の進展も、港湾機能をいかに合理的に作用せしめ、もって流通費の削減なり国民経済の再生産過程にいかん港湾機能を有機的に組入れるかという視角が前提にあった。この前提や分析視角はそれなりに要を得ているが、それらが、本質的に「輸送の近代化」や「港湾の近代化」とどのように関連付けられるのか。むしろ、港湾経済を独立の研究対象とする学会のとりあげ方としては不徹底さが多分に残された感がする。

こうした共通論題における問題点は、したがってシンポジウムにももちこまれたが、しかし、一方では例えば「コンテナリゼーションが物的生産力の革新と飛躍的増大をもたらすとしても、そのことが港湾における輸送体制の近代化を自動的にもたらすであろうか。」とする問題提起にみられるような本質的な討論もみられた。その他約10余名の予定質問者による活発な質疑と報告者の応答は本学会はじまって以来のものであったと言ってよい。ただ時間的にかなりの無理もあり、十分に討論をつくすということは不可能で、ここでも多くの問題は残された形でもあった。しかしながら、従来の大会雰囲気からすると、港湾の社会科学的学会としての質的向上というか、学問的問題意識や方法論的討論が大いにみられ、いわば第6回目をむかえて港湾経済学会もやっと学会らしくなったという感をうけた。共通論題の内容的な追求の不徹底さははからずも、今年度第7回大会(北海道、8月上旬開催)の共通論題が港湾の近代化問題を取りあげるので、ひきつづいて今後も展開されるものと期待される。

一方、自由論題については、港湾労働、港湾経営にかんする分析、および地域港間

題、港湾都市にかんする問題等、一見バラエティに富むものであるが、それぞれの問題意識は、いずれも経済発展と交通のターミナルとしての港湾の構造的変革を要請する個別分析とみられる。しかも、その構造的変革のための個別的表現は、根底に港湾への合理的再編成が、近代化意識からすれば一つの矛盾を秘めるものが流れているようにうけとめられる。経済成長という重化学工業の生産力を「てこ」とする国民経済の急激な発展は、直接的に流過程におけるターミナルの即応性を急テンポに要請しても、その即応性は港湾の物的開発のみで解決するものではなく、全社会的基盤との関連をもつ港湾機能の制度的、産業的、あるいは人間的な港湾の社会的諸関係が変革されなければならない。この社会的変革は、港湾の物的開発や合理化要請とかなりのずれをもって進展するもので、そこに自由論題にとりあげられた個別的な諸問題の発生基盤があると思われる。

自由論題の「交通労働における港湾の経済的性格」の分析視角も、以上の意味において港湾労働への「しわよせ」というとりあげ方が特徴的であり、「地方公営企業としての港湾整備事業」における経営悪化の状況や諸問題も、地方財政や行政的分野における変革のずれがあらわれているものとうけとめられる。また、アメリカにおける主要港の「ターミナル運送の経営事業」においても、その背景にはわが国港湾の運送事業の不明確な範囲が、高度な経済的合理性の要求にしたがってあらわになってきたものが秘められる。この点、(合理的かつ近代的なアメリカの運送事業の体系がわが国のそれと対照的に示されるわけであるが) わが国港湾運送業の基盤にある前近代的な諸関係とアメリカの港湾運送業経営の間の断層を今後どのようにうめ合せてゆくかが一つの課題ともなろう。また「港湾とシティプランの基本論」も、わが国においては当然、「港湾都市」としての再確認を行ない、都市問題の中で港湾問題をとりあげないかぎり諸問題の解決は計り難いと思われる。「北海道における物資活動からみた港湾の位置づけ」も、(輸送ルートを中心とする輸送体系の中での港湾の位置付け)も経済地理学的手法に依存するが、北海道の輸送における港湾機能の重要性が確認されている。その他、「貨物輸送史における港湾」や「未来学の可能性について」も、いずれも方法論的な問題意識が強く、史的考察の前者も、また、「港湾経済論は過去学に属し、港湾政策論や港湾経営論は未来学に属する」とする後者も、いわば港湾問題の現代的認識と経験科学のあり方ということまで問題を提起しており、港湾研究の本格的な方法論的整理を要請しているようにも感じられる。

以上は、共通論題ならびに自由論の研究発表内容から感じられた学会それ自身の問題意識でもあるが、この第6回の大会を通じて、わが国における港湾経済学会の意義や役割をあらためて問われているように思われた。これはすでにのべたように、今回の大会が学会らしい盛り上りをみたということと大いに関係する。そのわけは港湾経済学会は、他の社会科学の諸学会一般の会員が大学関係の研究者が殆んどであるのに対し、むしろ、港湾関係の官公庁、関係業界の有識者の方が多い。したがって、いろいろな意味からも、学会としての客観的性格を実質的に形成することが内容的にきわめて重要でもある。とくに、現実の港湾問題という具体的な経済的、社会的現象を研究対象とするこの学会は、一つにはアカデミズムの深度を計るという意味からも、また現実の港湾政策上の諸問題にかんしても中立的な客観性をもたしめることが大切である。学会は発足後やっと7年をむかえた時で、いわば創成の期においてはとくに以上のことに留意せねばならない。研究報告会やシンポジウムにおける活発な発言・批判・討論が行なわれたということはいずれにしても上記の意味からよるこぼしい。この点が今回の大会における一つの特徴点でもあったといえよう。

(文責・北見 俊郎)

2. 第6回大会シンポジウムについて

学会における討論は研究報告とならんで、もっとも重要な大会プログラムの項目である。今まで本学会は、もろもろの事情から大会における討論が必ずしも活発ではなかった。この点を反省して、第6回大会では、はじめてシンポジウムを開催した。時間の関係で充分とはいえないが、共通論題における問題点の析出、基本的な性格規定もしくは方法論上の諸問題にわたる質問や論義がかなり盛んに行なわれ、学会らしいもりあがりをみた。今後の大会においても、この学会が使命の一つとする学的研究の成果をあげるためには、大会場が年一度の討論の場となることがのぞましい。

したがって、本年報では、第6回大会のシンポジウムの要旨だけでも集録して、討論の過程や成果を明らかにしようと試みたが、いろいろな事情から実現しえなかったのは残念でもある。そのため、ここでは、その時の質問、意見等を取りあえずあげて共通論題の発表内容における問題点をあげるにとどめる。

和 泉 雄 三 (函館大学)

(1) 高見玄一郎氏へ

コンテナ導入がコンテナリゼーションにまで発展することは、物的生産力の飛躍

的増大をもたらすと考えられるが、これは、北見教授のいわれる体制の近代化を自動的にもたらすだろうか。あるいは体制的近代化の起動力たりうるだろうか。なぜなら、従来の合理化問題の論議では、日本の合理化は、日本における前近代化的社会関係(体制)を意識的に温存し活用することによって行なわれたとの説が有力であるがためである。

玉井克輔(海上労働科学研究所)

(2) 北見俊郎氏へ

① 日雇労働力の近代化について(合理化と近代化矛盾)

日雇港湾労働者(力)の使用上のあり方に問題があるのか、日雇労働者(力)そのものに問題があるのか。

② 港湾合理化の過程に残存していく労働力(日雇労働者を主とする)はどのように変動し流動するのか。

筒浦明(北海学園大)

(3) 武山弘氏へ

① 北海道、福岡などの「特化」は別物であって開発とか再開発とかの地域性のためではないか。

その経済構造からどう考えられるか。

(4) 松本清氏へ

① 上屋は必要とするのが輸送からみると理想と考えるがどうか。

河西稔(横浜市政調査会)

(5) 斎藤公助氏へ

日通総合研究所の調査による物的流通費の検出は、いかなる方法でなされたか。たとえば、14.8%という数字の確度はいか。

(6) 武山弘氏へ

北海道および福岡の経済成長水準低下の原因は、石炭斜陽産業に起因するのか。それを是正するには、どうすればよいか。
そのさいの港湾商機能との関連性について。

(7) 松本清氏へ

流通革新が上屋の独占使用合理化に結びつく根拠いかん、公共負担と受益者負担との範囲をどの辺に定めるか。

(8) 北見 俊郎氏へ

「体制」という場合、資本主義体制ということに変わりはないが、具体的にどういうとらえ方をなされるのか、即ち、体制の推移をどのようにとらえるか。

その時の「輸送体制」はどのように関係するのか。

近代化を進める動因は何か。

一般的に社会経済が近代化される場合、「輸送の近代化」は予測によって体制の推移に先行しなければならないと見るのか、体制の推移に従属すると見るのか。

(9) 武山 弘氏へ

(K—L) および (p—G) はどういうファクターを考えるのか、計測可能であるのか、もしKLPGが抽象的な概念であるならば式に導入するのはどうか。

(10) 斎藤公助氏へ

港湾輸送は生産と消費を結びつける「線」として一貫体制が必要であるが、日本の場合超大型トラックの機能を発揮させるための道路拡張は限界があるのではないか、この点の見解をお聞きたい。

神 代 方 雅 (小樽市)

(11) 高見玄一郎氏へ

国内沿岸輸送におけるコンテナリゼーションへの見通し(可能性)を伺いたい。

(12) 斎藤 公助氏へ

① 鉄道と自動車輸送の機能増大と港湾のそれとのアンバランスについての対策いかん。

② 海運陸運の協同化の動向について。

(13) 武山 弘氏へ

輸送近代化イコール経済距離短縮、と地域の特化能力の変化(後進地域の特化機能減退)についての所見を伺いたい。

(14) 岡庭 博氏へ

港湾機能の増大に対する海運資本の進出(海運全体を通じての資本のバランスが必要と考えるが)ということについて、簡単な御意見を伺いたい。

今 野 修 平 (東京都)

(15) 北見俊郎氏へ

- ① 今後の港湾管理はいかにあるべきか。
- ② (意見) 港湾の近代化概念については北見教授の意見に全く賛成である。コンテナ化に代表される港湾合理化は近代化との関係において問題点がでてくるところを考える必要があろう。

港湾管理問題にこれに移して考えると、港湾管理の民主的体制といえる管理者による港湾管理は現在新中央集権主義と窮迫する財政の両面から狭撃されているにも拘らず、急激に進行している港湾の合理化による新しい港湾の未来像に対し何らそれへの対応策も具体案も検討されていない。具体的にはユニットロードシステム・公団・港運業の集約、産業資本の進出に対し、基本的なビジョンもたてがたい実情にある。これは経済的、施設の合理化に対しあまりにも跛行的であり近代化への大きな問題である。

3. 部会活動状況

北海道部会

1. 第5回研究会・小樽港視察

日 時 昭和42年9月19日

場 所 小樽市港湾合同庁舎会議室

1) 小樽港視察 小樽港内を一巡、視察を行なった。

2) 研究会

開会挨拶 檜山千里(部会副会長)

研究報告

I 港湾とシテイプランの基本論

神代 方雅(小樽市企画部主幹)

II 青森・函館間の貨物航送の推移について——戦後の変遷——

林 英雄(国鉄道支社開発課長)

III 経済基盤説と港湾

——北海道開発論の一視角——

武山 弘(道立総研研究員)

IV 北海道における物資流動からみた港湾の位置づけ

筒浦 明(北海学園大学教授)

V 質疑討論

閉会の辞 松沢 太郎（苫小牧港副管理者）

2. 第6回研究会・室蘭港視察

日 時 昭和43年2月13日

場 所 室蘭市労働会館

- 1) 室蘭港視察 西埠頭を中心に視察を行なった。後測量山から全港域を展望した。外港築設の状況も望見できた。

2) 研究会

開会挨拶 檜山 千里（部会副会長）

<自由論題>

I 工業と港 ——函館を例として——

奥平 忠志（函館工業高等専門学校）

II 港湾投資について

永瀬 栄治（室蘭市港湾部管理課長）

<シンポジウム>

「室蘭港近代化の課題」

問題開示

I 室蘭港の近代化——外防計画をめぐって——

鈴木 道夫（室蘭市港湾部長）

II 室蘭港近代化の方向

塚田 政二（檜崎産業K.K.港運部長）

III 室蘭港近代化の方向について

須賀 昭（栗林商会取締役港運事業部長）

IV 討論（座長 和泉雄三、永瀬栄治）

開会挨拶 筒浦 明（部会幹事長）

新しい試みとして、シンポジウムを行なったが、関係者の多数の活潑な参加により、多大の成果を得た。

3. 第7回研究会・総会

日 時 昭和43年6月22日

場 所 道庁会議室

1) 研究会

第7回大会の予備報告を兼ねて下記により研究会を開催した。

次 第

開会の辞 上原徹三郎（部会々長）

I 海運流通の齎合性

神代 方雅（小樽市企画部主幹）

II 北海道の漁港について

工藤 勲（道立総研研究員）

III 港湾の近代化と運送の機械化

和泉 雄三（函館大学教授）

開会の辞 檜山 千里（部会副会長）

2) 総 会 昭和43年度事業計画・予算の審議と役員選出を行なった。

部会会長（北海学園大学名誉学園長）上原徹三郎

副会長（川崎建設KK札幌支店長）檜山 千里

幹事長（北海学園大学教授）筒浦 明

幹 事（札幌大学教授）森 光夫

〃（函館大学教授）和泉 雄三

〃（小樽市企画部主幹）神代 方雅

〃（道企画部第5課々長補佐）町田 真也

〃（道立総合経済研究所労働経済課々長）徳田 欣次

〃（道立総合経済研究所研究員）武山 弘

監 査（三輪運輸株取締役）石浜芳次郎

〃（北海道開発局港湾部港湾計画課々長補佐）田中（交渉中）

〃 中村嘉夫（北海道社会復帰事業協会事務局長）

昭和43年度は前年と同じ事業計画内容であるが、第7回大会の北海道開催に当り、その大会の成功を重点事項とした。

なお、第7回大会準備委員会は1月13日に結成され、7月に入り実行委員会に切りかえ、大会準備が大略おわる段階となっている。

3) その他（部会事務局の移転について）

日本港湾経済学会 北海道部会事務局は、本年2月、下記の道庁新庁舎11階に移

転した。

北海道部会事務局新住所

(060) 札幌市北3条西6丁目北海道庁11階

道立総合経済研究所研究第2部内

0122—23—4111 内線 3874

(徳田 欣次記)

関西部会

- ① 昭和41年度 海運経済学会関西部会と合同で第1回 研究報告会を開いて以後、
関西部会の部会活動を強く望む声があがった。
- ② 42年度は、年度末の43年4月29日、独自で関西部会の研究報告会を大阪船舶クラブで開き、約45名の参加を得た。
報告は、柴田銀次郎氏の「自由港について」 第三港湾建設局長栗栖氏の「大阪湾諸港の港湾事情について」
研究報告終了後、柴田銀次郎副会長より、44年度学会開催をぜひ大阪へ依頼したいむねの話があり、参加者は了解した。
- ③ 43年度第1回研究報告会は、43年6月21日、神戸第三港湾建設局において海運港湾学会関西部会と合同で開催予定。

(柴田 悦子)

関東部会

- ① 海運経済学会との共催で、下記のように1月17日、東京海運会館にて関東部会が開催された。
報告「横浜港を中心とする定期貨物流動調査の実態」

(伊坂 市助)

「アメリカのコンテナリゼーションの現状について」

(中西 睦)

- ② その後4月6日関東側理事会にて、部会活動を活発にする提案、とくに従来の海運経済学会との共催部会とは別に、単独部会を開催することにした。さしあたり、ターミナル・オペレーター問題、あるいは空港問題の特殊テーマをも研究する。

7月6日第1回の単独部会が横浜にて下記のように開催された。出席者23名に

て盛会であった。

報告「ターミナル・オペレーターの諸問題」

(喜多村昌次郎)

「変革期の港湾産業とその課題」

(北見 俊郎)

なお、報告後、今後の部会運営上の諸問題、および、ターミナル・オペレーター研究部会の開催について話され、近く東京にて開催される予定である。

(北見 俊郎)

その他

部会結成については、いままで日本海岸地域、北九州地域、名古屋地域等がとりあげられてきた。とくに名古屋地域ではかなり具体化されているはずである。

部会活動については、学会から一部会につき年額1万円—2万円程度の部会費予算が計上されているので、各地の部会結成ならびに活発な研究活動がみられることが要望されている。(事務局)

4. 常任理事会開催状況

昨年度大会後、本年7月までに下記のように常任理事会が開催された。報告事項および協議事項の主なものとしては、(1)第6回大会後処理の件、(2)第7回大会開催準備の件、(3)昭和42年度運輸委託研究の件、(4)賛助会員、正会員拡充の件、会費未納者会員の件、(5)部会活動の件、(6)年報の件(編集委員会事情をふくむ)(7)部会活動の件、(8)会計報告、予算編成の件、(9)第8回大会の件、(10)理事・役員員の件、(11)その他。開催日()内開催地、4月6日(横浜) 7月6日(横浜)

5. 運輸省委託研究の件

昭和42年度の運輸省委託研究調査は、本年3月下旬のように報告を終了した。

(研究課題) 横浜港における物資流動調査

(関係者) 高見玄一郎、北見俊郎、中西 睦、河西 稔、

6. 会員移動について

別冊に会員名簿、会則、役員名簿を編集したが、第6回大会時に入会申込みをされた方およびそれ以降に申込みをされた方については、賛助会員、正会員とも別冊名簿に収録してある。

なお、第6回大会以降に申込みをされた方については、一応常任理事会において入会仮証認を得、その年度の大会時総会において正式に証認を得る形式をとっている。また、役員等の移動についても、一応手続を行った上で、名簿に収録してあるが、総

会にて正式承認を必要とするものもふくまれる。この点、名簿作製の事情からも一応のご承了を乞う次第である。

7. その他

本学会理事、佐波宣平氏、評議員、土井智喜氏のご逝去に対し、つつしんで哀悼の意を表すると共に、ご両氏の冥福を祈り、かつご遺族のご平安を念ずる。

「港湾経済研究」総目次

1. 1963年 (No. 1) (部数なし)

序.....矢 野 剛

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 敏 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

2. 1964年 (No. 2) (部数若干あり、送料実費とも ㊦ 500)

序.....矢 野 剛

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.....加 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)

3. 1965年 (No. 3) (部数若干あり、送料実費とも ¥ 500)

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	(67)
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	(131)
--	------	-------

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)

4. 1966年 (No4.) (部数若干あり、送料実費とも ¥ 500)

序.....矢 野 剛

研 究

共通論題 (地域開発と港湾)

- 後進的地域開発と港湾機能.....武 山 弘 (1)
 港湾による地域開発問題について.....田 中 文 信 (16)
 港湾機能と経済発展.....北 見 俊 郎 (31)
 ——地域開発に関連して——



- 東北開発と野蒜築港.....寺 谷 武 明 (59)
 ——明治前期港湾の一事例——

- 神奈川県の第3次総合開発計画と
 新しい港湾の計画理論.....高 見 玄一郎 (72)

- 港湾における都市再開発の問題.....今 野 修 平 (87)
 ——東京港における都市再開発を例として——

自 由 論 題

- 港湾労働の基調.....喜多村 昌次郎 (101)
 ——横浜港における労働力移動の素描——

- 港湾労働の近代化条件について.....徳 田 欣 次 (121)

- 港湾の最適投資基準.....是 常 福 治 (147)
 ——神戸港における測定の一例——

- 名古屋港発展史.....松 浦 茂 治 (158)
 ——昭和13—32年の20か年について——

- 港湾の物的流通費について.....中 西 睦 (170)

- パレット、フォークリフトの諸問題.....宮 野 武 雄 (186)

資 料

- イギリス戦時港湾施策.....矢 野 剛 (195)

- 東京湾における広域港湾計画に対する一指針.....奥 村 武 正 (206)
 今 野 修 平

からの要望について……………	今 泉 敬 忠 (216)
----------------	---------------

文 献 紹 介

Colonel R. B. Oram ;

Cargo Handling and the Modern Port ……松 木 俊 武 (220)

Charles P. Larrowe ;

Shape-up and Hiring Hall ……山 本 泰 督 (225)

高見玄一郎著

「港湾労務管理の実務」……………徳 田 欣 次 (233)

松宮 斌著

「港湾の財政・経営のあり方」……………柴 田 悦 子 (233)

横浜市港湾局編

「横浜港における港湾労働者の

実態と住宅事情」……………和 泉 雄 三 (238)

新潟臨港海陸運送株式会社編著

「創業六十年史」……………小 林 寿 夫 (250)

学 会 記 録

「港湾経済研究」総目次…………… (276)

編 集 後 記…………… (279)

5. 1967年 (No.5) (部数若干あり、送料実費とも ¥ 800)

序……………矢 野 剛

研 究

共通論題 (輸送の近代化と港湾)

輸送の近代化と臨港上屋の運営……………松 本 清 (1)

港湾業務の合理化と海運……………岡 庭 博 (9)

流通近代化とコンテナリゼーション……………高 見 玄一郎 (19)

物的流通の近代化と港湾……………斎 藤 公 助 (30)

「輸送の近代化」と全港湾輸送体制……………北 見 俊 郎 (48)

共通論題（日本海沿岸における港湾の諸問題）

経済開発と日本海沿岸の港湾	佐藤元重	(60)
新潟臨海埠頭の形成とその特性	小林寿夫	(68)
小樽港の現状と課題	神代方雅	(76)

自由論題

港湾施設利用の問題点	今野修平 井上洋二郎	(89)
港湾原単位算定における問題点	杉沢新一	(105)
港湾労働法の施行をめぐる諸問題	大森秀雄	(118)
後進島地域経済発展の転型と港湾商機能	武山弘	(128)
砂利類の海上輸送増大化傾向について	棚橋貞明	(143)
わが国における運河発達の特異性	梶幸雄	(157)

文献紹介

住田正二著「港湾運送と港湾管理の理論」	佐々木高志	(170)
中西陸著「港湾流通経済の分析」	河西稔	(176)
港湾産業研究会編「港湾産業の発展のために」	和泉雄三	(186)
Docks and Hardours Act 1966	河越重任	(192)
V. H. Jensen; Hiring of Dock Workers	織田政夫	(198)

学会記録

学会記事	(202)
会員業績アンケート	(209)
「港湾経済研究」総目次	(217)

編集後記

◎ 編 集 後 記 ◎

本年度大会が、夏の北海道とて、例年より約3ヶ月早く開催されることになった。この3ヶ月のずれは、大会準備の上でも、この年報編集の上でも、いろいろ困難な問題をかもしだした。この困難さを見込んで、もろもろの準備を比較的早くからはじめたが、効果はうすかったようである。まず原稿の集まりがはかどらず、業績アンケートの集録が殆んど不可能であったり、その他予定されていたことが時間的制約のために実現できなかったのは残念でもある。

そのようなわけで、とくに今年度の共通論題報告論文は、全員の方を掲載できず一部にとどまった。こうした本号の不備な点については、今後の編集委員会で、第7回大会事情をにらみ合せながら、次号でカバーしていきたいと念ずる。また労働力不足は港湾のみならず、年報編集の上でも、切実な問題であり、きわめて限られた条件の中で作業を進めざるを得なかった。

本来の合理性一般からすれば、組織化、効率化、客観化などが主要テーマであるが、この点も港湾のみならず、『年報』の刊行作業にも問題点があり、今後大方のご協力をお願いせねばならない。

したがって、不手ぎわの多い点が本号にも残っているであろうが、ご海容を乞う次第である。

ここにあらためて、ご多忙の中に玉稿をよせて下さった各位にお礼を申上るとともに、年報刊行については、とくに賛助会員各位のご厚意によるところ大と感謝の意を表する次第である。なお、この年報充実の上でも、また会員名簿整理のためにも、今後会員ご一同のご尽力とご高批の頂けることを念じてやまない。

July 1968 (文責・北見)

(編集委員)

山 本 泰 督	(神戸大学)
今 泉 敬 忠	(横浜国立大学)
柴 田 悦 子	(大阪市立大学)
中 西 睦	(早稲田大学)
北 見 俊 郎	(関東学院大学)

港 湾 經 済 研 究

(日本港湾経済学会年報・No. 6)

1968 年 7 月 20 日 印刷

1968 年 8 月 7 日 発行

頒 価 ￥ 800 (送料共)

編者および
発 行 者 日本港湾経済学会

印 刷 者 文化印刷株式会社

〒232 横浜市南区日枝町2-64

TEL. 045 (261) 3169

日 本 港 湾 經 済 学 会

〒236 (横浜市金沢区六浦町・関東学院大学経
済研究所気付) TEL. 045 (781) 2001番

振替口座番号 横 浜 3 8 8 6