

## 文献紹介

大阪市港湾局編

### 大 阪 港 史 (全三巻)

寺 谷 武 明

(横浜市立大学)

近時、港史の分野では、『東京港史』『神戸港史概説』『大阪港史』があいついで公刊され、斯学の発達に寄与してきた。港湾論の理論体系の確立と深化は、重要な課題ではあるが、その前提には具体的にして実証的な資料が必須であり、各主要港がそれぞれ蓄積保存してきた資料を『港史』の形で提示するのは、意義のあることとおもう。ひきつづき、横浜、名古屋、北九州などの大港が『港史』の刊行に尽力されるよう期待しつつ、これまでの『港史』のうちで、もっとも大部にして詳細なものを編集された大阪市港湾局の努力には、敬意を表したい。

大阪港は、昭和32年7月15日をもって、開港90年を迎えたが、大阪港に関する体系だった港史について、従来まとまったものを欠き、「大阪港の発展の歴史はわが国の経済の伸長につながる大きな意味をもつ」(大阪市長〔当時〕中井光治氏の序、第一巻)という認識から、90年記念事業の一つとして、本港史の編集が着手されたのであった。大阪港の史書がないわけではないが、「その多くは明治30年以降の工事記録であり、港湾施設の紹介程度に終っている。この意味で大阪港の修築経過はもとより、港湾を中心とした産業・経済・交通・文化の各方面にも言及した総合的な港史が、関係者の間において久しく望まれてきた」(大阪港史編集委員会委員長・港湾局長橋好茂氏「編集を終えて」第三巻)のである。さらに「港史編集のことが関係者の間で強い関心が持たれるようになったのは、昭和二七・八年ころであった。第一次室戸台風、度重なる戦災について、二五年にジエーン台風の襲来があり、多くの貴重の史料を失った港湾局としては、これ以上時期を遷延すれば永久に大阪港の歴史が不明になるやも知れないと憂慮され、ようやく戦争の傷痕も癒え、世情の落着きを取りもどした機に、この企画が云々されるに至った。」(港史編集室長川端直正氏「あとがき」第三巻)そして、昭和30年頃より、港史編集の資料蒐集を兼ねその足掛りとして若干の小冊子

が刊公され、今回の『港史』実現の第一歩を踏み出したという。

このように『大阪港史』は資料湮滅の恐れと総合的な港史待望というムードが、効果的に開港90年という大阪市の記念事業に結実して陽の目を見たといえる。

『大阪港史』は、全3巻におよぶ浩瀚なもので、目次、序、あとがき等を除き、本文のみでも第一巻930ページ（昭和34年3月刊）、第二巻838ページ（昭和36年3月刊）、第三巻767ページ（昭和39年3月刊）、合計実に2,535ページに達する大著である。第三巻には、以上のはかに付篇として年表28ページ、索引30ページが付されている。

内容も膨大であるため、一通り紹介するのも容易ではない。簡単な要約をしたのちあわせて印象的な感想を記して、とりあえず責めをふさぐことにする。

巻別の本文構成を示すと以下のとくになる。

第一巻

- 第一編 概説
- 第二編 明治大正期（創成・建設期）
- 第三編 昭和前期（成長・発展期）
- 第四編 戦後期（復興・伸長期）

第二巻

- 第一篇 港湾行政
- 第二篇 管理・運営
- 第三篇 港湾運送
- 第四篇 倉庫

第三巻

- 第一篇 港湾労働
- 第二篇 海陸連絡
- 第三篇 地誌
- 第四篇 関係法令

以上は各巻の目次から転記した。ところでこまかいことであるが、第一巻のみが、編の字を用い、第二巻以降は篇の字に変っていることに気付く。当用漢字の関係から字を変えたのかとおもったが、逆に後者は当用漢字外であり、前者の編が当用漢字な

のである。それで、以下の巻毎の編別の紹介のさいは、わざらわしいので原文のごとくには両字を区別せず、編で一貫することにした。

さて第一巻の第一編では、開港以前の大坂、開港と築港計画、築港工事開始後の大坂港、第一次大戦後の大坂港、大阪港拡張と戦時の港湾、戦後の大阪港の各章より成り、開港に先立つ大阪の略史から筆を起こし、築港諸計画から築港工事の着手および完成にいたる経過、戦時中および戦後の大阪港の地位ならびに今日の諸修築工事を概観して、本港史の導入部をなす。第二編・第三編は、第一編の概説で述べられた事項を詳しく説明し、戦前の第一次修築工事、第二次修築工事、戦後の修築10か年計画、高潮防禦対策事業および将来の港湾計画にまでおよぶ。その間、貨物や船舶の動きを海上出入貨物、貨物総量、内外貿易を通じて、時系列に大阪港の港勢を明らかにして修築工事が必然的であることを理解させる。

第二巻は、第一巻の修築史にたいして、港湾の管理・運営、行政、運送、倉庫のごとく、港湾の場をめぐる機能的な側面からの港史である。第一編では、開発、保安、船舶交通管理、関税の徴収のごとき、概括的な公共行政の変遷を述べる。第二編では各施設ごとに、すなわち、船舶碇繋、貨物保管、交通・通信の各施設の管理史でありそれに大阪港の経営の時代的変化、ポート・サービスや振興・宣伝の推移がくわわっている。第三編は港湾運送の意義と任務から論じて、明治時代より戦後における港湾運送史をなす。第四編は港湾に不可欠な倉庫について同じく明治初期より戦後までの倉庫史である。

第三巻にはいり、第一編では、港湾労働を荷役、港湾労働者、福利・厚生、水上生活、労働組合の5章にわかつ、戦前・戦後の変化を論ずる。第二編は臨港地区と背後地を結ぶ連絡手段の歴史であり、市内交通、貨物小運送、臨港鉄道、航空の4章にわたってその盛衰を述べる。第三編は、これまでの各編が港湾事業に関連する諸元から発達が論ぜられたのにたいして、最後に大阪港とともに関係の深い背後地域として、此花、港、大正、浪華、西成、住吉、西淀川、福島、西の9区をとりあげ、いわばこれらの「区小史」をなす。第四編は港湾関係の法令を港湾事業、土地、水面、施設、交通運輸、貿易ごとに分類して収録してこの巻を終る。

上記のごとく内容は港湾と関連するあらゆる諸項について、ほぼ網羅的に扱っているので、前に引用した「港湾を中心とした産業・経済、交通・文化の各方面にも言及

した総合的港史」（前出）の一つのモデルにはなるであろう。しかし、全巻を通読したかぎりでは、通常の意味で觀念される「総合的」港史からは、かなり距離があるようにおもわれる。なるほど、産業・交通・文化といった各方面にも「言及」されているが、あくまで「言及」にとどまり、それらを有機的に統一した「総合」ではないからである。種々雑多の諸現象が、同一平面上に並置され年代を追って説明されてはいるが、理論的総合性が欠如しているゆえ、論旨の焦点が定まらない印象をうける。つまり、日本資本主義の成立・発展史上における大阪港の役割・意義を考えるといったような問題意識が欠けているため、ただ大阪港に関連する資料を、年代記風に羅列する弊に陥り、ダイナミックな大阪港の発達史を日本経済全体像のなかで描くまでにいたらない。「大阪港の発展の歴史はわが国の経済の伸長につながる大きな意味をもつ」（前出大阪市長の序）という問題意識にもかかわらず、そのような視点で一貫していないうらみがある。

ところで、時代区分を、明治大正期（創成・建設期）昭和前期（成長・発展期）戦後期（復興・伸長期）のごとく第一巻で3分しているが、どうも便宜的・無規定的としかおもえない。港湾修築史に限定したとしても、かく単純に創成・建設期、成長・発展期、復興・伸長期のように、3区分して時代を特徴づけられるのであろうか。日本資本主義の発達に「つながる大きな意味をもつ」大阪港々史なら、このように無概念的に戦前を「成長・発展期」戦後を「復興・伸長期」と断定してよいのであろうか。港史といえども、いやしくも「総合的」なそれを目指すなら、日本資本主義発達史の最大公約数的な時代区分や研究成果を、ふまえてその上に本格的な「港史」を構築すべきではあるまいか。

この『港史』があまり歴史的概念に敏感でなく、無神経な例は、語句の使い方にもよく表現されている。一例をあげよう。通常第二次世界大戦を、今日では「太平洋戦争」と呼び、戦時中軍部が呼称した「大東亜戦争」を使わない。しかるに本港史では両者が並存していて奇妙な感情に襲われる。たとえば、第二巻では「大東亜戦争に突入の直前、……」（607ページ）と、昔なつかしい呼び方に遭遇する。現在一部に大東亜戦争と公然と呼ぶ人がいないわけではないが、官公庁編集物ではきわめて珍らしい。さらに、日中戦争なる日本と中国間の不幸な戦争を、本港史では日華事変（第二巻604ページ）とも支那事変（同605ページ）とも無造作に使う。前者は今日使用

例がなお若干みられるが、後者にいたっては絶無である。一体、執筆者は「大東亜戦争」「支那事変」に郷愁を感じているのかと疑いたくなる。このような呼称を用いるさい、抵抗感を味わなかつたのであろうか。また今日、「中国」と定着している呼称を使用せず、あえて「支那」（同198ページ、608ページ）と呼ぶなど、戦時中の記述だから戦時中の呼び方を使用したとも受けとれるが、妥当ではなかろう。

さらに記述に明らかに誤りである箇所が散見される。たとえば、「太平洋戦争に突入の翌昭和十六年一二月以後……（第二巻 781 ページ）とある文言から判断すると、戦争の開始は昭和十五年でなければならず、事実に反する。同じページに、ひきつづき「とくに一六年四・五月頃における神戸港の滞貨が頂点に達したため、時の東条首相が大阪港へも現場観察に西下するなど、……」とあるが、東条内閣の成立は昭和16年10月であり、この文章のごとく同年の「四・五月頃」には西下できるはずがない。年月にミスがなければ、第3次近衛首相が正しく、またもし時の首相にミスがないなら、年月は当然翌17年4・5月頃になろう。かようなつまらぬ誤謬ぐらい、読者の感興をさまたげるものはない。もっと執筆者はまじめにやって欲しいものである。少なくとも年月日ぐらいは、正確を期して絶えず「年表」とつきあわせる労を惜しむべきではなかろう。

このほか、全巻にわたって誤植が数多く目につく。たとえば、第一巻で大阪市築港事務所長の年俸は6,000円と「契約書」に記されているにかかわらず、肝心の本文では「西村所長の報酬1か月六千円也」(56ページ)と年俸と月俸をまちがえるなど、初步的な校正のミスがひどく、読者をして文意を混乱せしめるそしりをまぬかれない。

さて、本港史の価値評価は各人各様であろう。私はけっして『大阪港史』の価値を否定するものではなく、「総合的」な港史を狙った野心的な意欲に、謝意を表明したいとおもう。本文中に紹介された諸資料は、大いに利用価値があろうし、未開拓の「港史」に踏み入れた貢献は、それなりに十分評価されるものと信じてやまない。

A5版  
大阪市港湾局発行  
昭和34年3月20日～39年3月  
非売品