

# 港湾經濟研究

日本港湾經濟学会年報

NO. 7

1969

日本港湾經濟学会編

## 序

本年度第8回全国大会は大阪港において、「大都市港湾の諸問題と将来」という共通テーマのもとに開かれようとしているが、これはまさに地を得た感がする。わが国経済の高度成長は、一方では大都市、メガロポリス等の広域都市圏を、他方では、東京湾、大阪湾等の広域港湾が問題になりつつある。また、わが国の「港湾問題」はいよいよ広範囲にして複雑化している時、自由テーマにおいても研究発表者各位の立場より、各々重要な諸問題が論じられようとしている。願わくは、それらの研究発表が、港湾経済の学問的確立に参加すると共に、有意義な討論を経て、わが国港湾の健全な発展に貢献するよう念じてやまない。

本号は、その共通テーマと昨年度北海道大会における自由テーマの論稿をもって各位の御高批に供する次第である。これらの諸論文と、これに対する学的批判が充分行なわれることによって、今後益々本学会が本来のアカデミズムの向上と、各面での活動が盛んになることをも念ずる。

本学会の活動については、大会地の地元各位の絶大なる御尽力と、賛助会員、正会員各位の御協力、さらに事務局関係者のかげの御努力等のきわめて大なることをあらためて厚く感謝すると共に、今後なお一層御力ぞえの程を御願ひする次第である。

昭和44年初秋

日本港湾経済学会々長 矢 野 剛



## 研 究

# 大阪港の貨物流動とその問題点

柴 田 悦 子

(大阪市立大学)

### 目 次

#### はしがき

1. 阪神地域の貨物流動
2. 「大阪府下輸出貨物発生源調査」
3. 大阪港の港湾整備と背後輸送
4. 若干の問題点

#### はしがき

「広域港湾」の必要性が論じられて以後、かなりの年月が経過してきた。かつて大阪湾については、阪神間の若手財界人から、阪神ポートオーソリティの設立が提唱され、最近では港湾審議会で、東京湾計画の基本構想として東京湾諸港の広域運営が打ち出された。港湾の広域的視野に立った建設計画と管理運営は、今後の港湾政策に不可欠のものでありながら、その実現の具体化には、歴史的な港湾行政その他複雑な問題がからみあって、その実現化を妨げてきたのも事実である。

大阪湾においては「大阪湾は一つ」というスローガンで、神戸港、大阪港阪神間諸港の機能と役割が論じられ、各港の機能分化の上に成り立つ総合的港湾計画の是非が、かなり以前から提起されていた。この場合言うまでもないことであるが、神戸港は取扱貨物の中にしめる外貿貨物の比重が高いことから、外貿中心のライナー・ポートに、大阪港は外貿は近海航路もしくは専用貨物に限り、中心は内貿港に、さらに尼崎港は背後地の工業地帯と結ぶ工業港に、西宮港は将来阪神間の中間に立地されるべき流通センターに、という具合に各港の持つ特質を大巾に生かして、その機能を分化しつつ、統合的に効率化しようというのであった。阪神間の尼崎・西宮港、さらに大阪の南

部に連なる堺・泉北・岸和田・泉佐野の諸港のように、その建設計画途上からかなり港湾の独自の性格の明らかなものは、上記の機能分化を直ちに実行に移しても、とくに大きな問題は存在しない。堺・尼崎港＝工業港、岸和田港＝木村港、泉佐野港＝水産港といった具合に機能をそれぞれ分担しつつ、大阪湾の有機的運営に参加しているのである。

神戸港と大阪港の場合は、統計によれば、大阪港の場合、全取扱貨物のうち7割が内貿貨物であるのに対し、神戸港では外貿・内貿約2分の1づつとなっている（表一1）。しかし大阪港における輸出入計1,259万トンの取り扱い

表一1. 主要港取扱貨物トン数比較（昭和42年）

（単位：1,000トン）

	輸 出	輸 入	移 出	移 入	計
大 阪	2,049	10,544	9,577	23,471	45,641
東 京	169	8,290	5,287	27,832	41,578
川 崎	647	27,951	17,475	16,271	62,344
横 浜	7,108	31,565	22,680	13,431	74,785
清 水	735	6,226	4,762	2,287	14,009
名 古 屋	4,049	12,787	5,316	19,857	42,010
四 日 市	222	16,720	9,620	1,264	27,827
神 戸	7,399	12,625	8,564	13,009	41,597
下 関	301	1,010	2,141	2,891	6,343
北 九 州	3,320	22,518	22,263	13,592	61,692

注 港運統計より

い量のうち、とくに金属機械工業品の取扱いは横浜、神戸、名古屋の各港について第四位をしめており、それ以外の農水産品、林産品、特殊品等においてもわが国で主要な外国貿易港となっている。このことから、神戸港と大阪港を直ちに外貿中心港と内貿中心港に機能分化するについては、各方面から疑義が出ていたのも当然といわねばなるまい。

外貿埠頭公団によるコンテナ埠頭建設計画においても、大阪南港埋立地にコンテナ埠頭5バースの建設がすすめられており、神戸港ポートアイランドに建設中の6バースよりも1年早く、昭和44年度に5バース中の2バースが

完成する予定になっている。大阪市港湾局においては、47年度の取り扱い貨物量を5,777万トンと想定して、43年を初年度とする新しい5ヶ年計画をもって目下外貿・内貿諸施設の整備拡充を行なっている。このような大阪港の意欲的な港湾建設と整備事業の現実を知る時、大阪湾全体の開発構想とどのように関連づけられるのか、また大阪という巨大都市を背後に抱いて、物的流通の「合理化」の中で大阪港自体がどのように位置づけられるべきかが明確にされる必要がある。すでに多くの学者や港湾関係者によって論じつくされた感はあるが、今一度大阪港を大都市港湾の一つとして分析を試みようとするのがこの小稿の目的である。

## 1. 阪神地域の貨物流動——大阪港を中心に——

1960年以後、わが国貨物輸送の特質をみると、第一は臨海工業地帯の造成と重化学工業の進出にともなって東海道地帯に貨物流動のかかなりの比重がしめられていること。第二は東海道地域の中では、大阪湾に比して東京湾地域の方が貨物輸送の伸び率が著しいことを指摘することが出来る。

全国貨物総輸送量は、昭和41年度311,249万トンであったが、そのうち東海道地域に関係する貨物は47.5%であった。この中には、各輸送機関の近距離中継輸送や、交錯、重複輸送がかなり含まれている。この重複輸送を除く意味で、全国総輸送量から県内相互輸送量を差し引いて、府県地域間輸送のみを抜き出してみれば、同じく41年度全国総流出量68,710万トン中、東海道地域に関する貨物は72.2%という高率になる。これは全国に対する東海道地域の地位の高さを示すものである<sup>(1)</sup>（表-2.参照）。

注 (1) くわしくは「東海道地域における客貨流動の現状」（小口頼人）『運輸と経済』1969月5号参照のこと。

この東海道地域貨物流動の府県別構成については、京浜地帯が流出流入ともに40%を超しており（流出量は東京21.6%、神奈川19.1%、計40.7%。流

表—2. 東海道地域に関する輸送状況

(昭和41年) (単位: 10,000トン)

発 地 域	年 度 着 地 域	東海道地域内全輸送量			府県内輸送を除外した輸送量		
		東 海 道	そ の 他	計	東 海 道	そ の 他	計
東 海 道 (対全国比)		117,690 (37.8)	10,532 ( 3.4)	128,222 (41.2)	19,246 (28.0)	10,532 (15.4)	29,778 (43.4)
そ の 他 (対全国比)		18,506 ( 5.9)	164,521 (52.9)	183,027 (58.8)	18,506 (26.9)	20,426 (29.7)	38,932 (56.6)
計 (対全国比)		136,196 (43.7)	175,053 (56.3)	311,249 (100)	37,752 (54.9)	30,958 (45.1)	68,710 (100)

注 1. ( )は対全国比(%)を示す。

2. 『運輸と経済』1969,5,「東海道地域における客貨流動の現状」(小口頼人)より。

入量は東京28%、神奈川14.1%、計42.1%)、次が阪神地帯の流出量28.2% (大阪16.1%、兵庫12.1%) 流入量の32.8% (大阪19.7%、兵庫13.1%)、愛知、三重の中京地帯は流出入とも15%程度である。(表-3)

とりわけ阪神地帯の貨物流動について特徴的なことは、輸送機関別にみて海運への依存度がきわめて高いことであろう。(表-3)でも明らかなように東京地帯の貨物が搬出入とも自動車が圧倒的なものに対して、大阪の場合は流入貨物の50%以上が海運によっている。神戸港を持つ兵庫についても、流出入ともに海運の持つシェアは、比較的類似的な神奈川に比しても大きいことがわかる。つまり大阪の物的流通にとって、海運はきわめて重要な役割を担っており、当然のことながら海上輸送に不可欠である港湾の合理的配置と機能的運営が必要となってくるのである。

次に大阪を経由する港湾貨物の動態をみよう。大阪港の取扱貨物は、外貿内貿ともに著しい伸びを示している。昭和30年度に外貿361万トン、内貿922万トン、計1,282万トンであったものが、昭和42年度には、外貿1,259万トンに、内貿3,305万トンに、計4,564万トンに、すなわち3.58倍に増加した。

表一3. 輸送機関別東海道貨物流出入状況（県内相互輸送量を除く）（昭41年度）

（単位：10,000トン）

機 関  地 域	鉄 道		自 動 車		海 運		計		総流出入量に 対する構成比	
	流出	流入	流出	流入	流出	流入	流出	流入	流出	流入
東 京	905	1,220	5,136	7,129	384	2,212	6,425	10,561	21.6	28.0
%	(14.1)	(11.6)	(79.9)	(67.5)	(6.0)	(20.9)	(100)	(100)		
神 奈 川	998	855	7,882	2,554	1,813	1,930	5,693	5,339	19.1	14.1
%	(17.5)	(16.0)	(50.6)	(47.8)	(31.9)	(36.2)	(100)	(100)		
静 岡	389	550	787	706	688	287	1,864	1,543	6.3	4.1
%	(20.9)	(35.6)	(42.2)	(45.8)	(36.9)	(18.6)	(100)	(100)		
愛 知	544	558	1,626	2,222	382	1,709	2,552	4,489	8.6	11.9
%	(21.3)	(12.4)	(63.7)	(49.5)	(15.0)	(38.1)	(100)	(100)		
三 重	262	137	703	498	1,023	165	1,988	800	6.7	2.1
%	(13.2)	(17.1)	(35.4)	(62.3)	(51.4)	(20.6)	(100)	(100)		
岐 阜	257	167	1,270	810	—	—	1,527	977	5.1	2.6
%	(16.8)	(17.1)	(83.2)	(82.9)			(100)	(100)		
滋 賀	174	111	517	336	—	—	691	447	2.3	1.2
%	(25.2)	(24.8)	(74.8)	(75.2)			(100)	(100)		
京 都	118	249	517	939	3	34	638	1,222	2.1	3.2
%	(18.5)	(20.4)	(81.0)	(76.8)	(0.5)	(2.8)	(100)	(100)		
大 阪	468	542	3,375	3,009	952	3,874	4,795	7,425	16.1	19.7
%	(9.8)	(7.3)	(70.4)	(40.5)	(19.8)	(52.2)	(100)	(100)		
兵 庫	424	389	2,039	2,153	1,142	2,407	3,605	4,949	12.1	13.1
%	(11.8)	(7.9)	(56.6)	(43.5)	(31.6)	(48.6)	(100)	(100)		
計							29,778	37,752	100.0	100.0
							(100)	(100)		

注 『運輸と経済』1969.5, 前掲論文より

外貨貨物は、輸入1,054万トン、輸出205万トン、輸入貨物の内容は原木金属くず、鉄鋼石で全体の約半分をしめており、その仕出地では、原木ではフィリッピン、北ボルネオ、金属くずではアメリカ合衆国、インド、鉄鋼石ではポ領インド、韓国、マラヤなどとなっている（表-4.参照）。輸出貨物の内訳は鉄鋼、機械金属製品等工業加工製品が中心であり、その仕向地は、アメリカ、タイ、フィリッピン、韓国などにおよんでいる。

内貨貨物は、移入2,346万7千トン、移出957万7千トン、計3,404万トンと龐大な量におよんでいる。移入貨物は、鉄鋼、石炭、砂利・砂・石材、重油、石油製品、セメントの上位6品目で全体の75%をしめており、移入先は

表—4. 大阪港の外貨貨物構成 (昭和42年)

(単位: 1,000トン)

輸 入 貨 物 10,544千トン			輸 出 貨 物 2,049千トン		
原 木 2,077 (19.7%)	フィリッピン	33.5%	鉄 鋼 742 (36.2%)	アメリカ合衆国	52.7%
	北 ボ ル ネ オ	27.1		そ の 他	47.3
	アメリカ合衆国	18.5	機 械 245 (11.2%)	琉 球	20.7
	そ の 他	28.3		タ イ	13.4
金 属 く ず 1,757 (16.7%)	アメリカ合衆国	65.7		フィリッピン	12.5
	イ ン ド	15.4		そ の 他	53.4
	そ の 他	18.9	金 属 製 品 178 (8.7%)	アメリカ合衆国	54.5
鉄 鋼 石 1,431 (13.6%)	ポ 領 イ ン ド	26.1		そ の 他	45.5
	韓 国	17.2	化 学 薬 品 151 (7.3%)	オーストラリア	28.4
	マ ラ ヤ	16.8		韓 国	17.9
	そ の 他	39.9		そ の 他	53.7
鉄 鋼 836 (7.9%)	ソ 連	17.6	輸 送 機 械 133 (6.5%)	タ イ	54.
	そ の 他	82.4		そ の 他	46.
石 炭 575 (5.5%)	オーストラリア	23.2	そ の 他 (30.1%)	注 大阪港『港勢一斑』昭和42 年版より	
	そ の 他	76.8			
原 塩 361 (3.4%)	アメリカ合衆国	18.5			
	そ の 他	81.5			
非金属鉱物 346 (3.3%)	中 国	18.5			
	そ の 他	81.5			
そ の 他 (29.9%)					

北海道から北九州まで全国各地に広がっている。移出貨物は、鉄鋼、取合わせ品等工業加工製品で全体の約半分をしめており、移出先は兵庫を筆頭に近畿・山陽・四国等西日本を中心に分布されている(表-5. 参照)。

大阪港の場合は、移出貨物の中兵庫県へ約240万トンが積出されているがその中で約42万トンが神戸港で外国貿易へ仲継ぎされる貨物である。仲継貨物の内訳は、鉄鋼の20万トン、金属製品、機械、化学薬品、繊維工業品等で全仲継貨物の8割をしめている。仲継貨物の仕向国は、アジア州19.5万トン

表一5. 大阪港の内貿貨物構成（昭和42年）

（単位：1,000トン）

移 入 貨 物			23,467			移 出 貨 物			9,577		
鉄 鋼  5,283  (22%)	北 海 道	12.3%	鉄 鋼  2,400  (25.1%)	兵 庫	19.6%	取 合 せ 品  2,130  (23.8%)	愛 媛	23.1			
	福 岡	10.8		東 京	16.3		福 岡	15.6			
	広 島	10.4		大 阪	11.6		香 川	10.3			
	千 葉	9.9		福 岡	10.2		徳 島	9.3			
	神 奈 川	9.7		山 口	8.8		高 知	6.6			
	和 歌 山	9.2		広 島	6.8		そ の 他	45.1			
	岩 手	9.1		そ の 他	26.7		金 属 く ず  962  (10%)	兵 庫	63.0		
	兵 庫	9.1		金 属 く ず  962  (10%)	大 阪			13.4			
そ の 他	19.5	広 島	11.1								
石 炭  3,006  (12.8%)	長 崎	34.1	そ の 他		12.5						
	福 岡	23.4	重 油  748  (7.8%)		兵 庫	33.5					
	北 海 道	15.4			大 阪	14.8					
	和 歌 山	10.4			そ の 他	51.7					
	そ の 他	16.7			コ ー ク ス  510  (5.3%)	和 歌 山		71.9			
砂利・砂・石材  2,890  (12.3%)	徳 島	45.3				そ の 他	28.1				
	和 歌 山	42.7	そ の 他  (23%)								
	そ の 他	12.0									
重 油  2,628  (11.2%)	和 歌 山	22.5	注 1.大阪港『港勢一斑』昭和42年版より。  2.移出貨物の中で大阪とあるのは主に堺港である。								
	岡 山	20.0									
	三 重	15.0									
	山 口	14.0									
	大 阪	9.2									
そ の 他	19.3										
石 油 製 品  2,069  (8.8%)	岡 山	27.9									
	和 歌 山	22.8									
	山 口	21.0									
	三 重	11.1									
	そ の 他	17.2									
セ メ ン ト  1,720  (7.3%)	山 口	46.3									
	福 岡	38.1									
	そ の 他	15.6									
そ の 他  (25.1%)											

注 1. 大阪港『港勢一斑』昭和42年版より。

2. 移出貨物の中で大阪とあるのは主に堺港である。



北米18.8万トンで大半をしめる。アジアでは香港、フィリッピン、タイ、シンガポール、北米州ではアメリカ合衆国がその中心である。

一方輸入貨物の中で、大阪港を仲継港として、さらに各仕向地へむかう貨物も少くない。大阪港仲継ぎ輸入貨物は、総計 277 万トンにのぼるが、その内訳では金属くず、鉄鋼、原塩、金属鉱、非金属鉱物などが上位をしめている。その仕向地は金属くずの場合は堺、尼崎、和歌山、下津、福山、高松、高知等であり、鉄鋼は堺、尼崎、姫路、福山等いずれも製鉄所を有する臨海工業地帯にむけられている。原塩は尼崎、東播磨、水島、坂出、新居浜等の工業地帯にむけられている。

以上で明らかなように、大阪港を仲継ぎとする輸入貨物は、主に工業原料であり、神戸港を仲継して外航本船にのせられる大阪港発貨物は、主として工業加工品、工業製品である。このことは、(表-1)で示した主要港における取扱貨物トン数によれば、大阪港、神戸港ともに横浜、川崎、北九州の

表-6. 主要港湾外国貿易額比較 (昭和42年)

(単位: 100万円)

	輸 出		輸 入		計	
	金 額	%	金 額	%	金 額	%
全 国	3,758,966	100	4,198,711	100	7,957,677	100
大 阪	314,270	8.4	306,240	7.3	620,511	7.8
東 京	251,527	6.7	304,447	7.3	555,974	7.0
川 崎	71,712	1.9	223,291	5.3	295,003	3.7
横 浜	901,905	24.0	794,263	18.9	1,696,168	21.3
清 水	99,815	2.6	67,079	1.6	166,894	2.1
名 古 屋	312,159	8.3	295,219	7.0	607,378	7.6
四 日 市	17,668	0.5	187,774	4.5	205,442	2.6
神 戸	1,038,053	27.6	526,885	12.5	1,564,939	19.7
下 関	14,437	0.4	17,581	0.4	32,119	0.4
門 司	142,822	3.3	175,785	4.2	300,608	3.8
その他諸港	612,497	16.3	1,300,145	31.0	1,912,642	24.0

注 税関統計より



諸港に比して、取扱量は少くなっているが、大阪港の場合他の工業港に比して高次加工品の取り扱いがかなりあるため、貿易額については横浜、神戸二大港に次いだ外貿港となっている（表一6）。とくに近年川崎、千葉方面の大規模な臨海工業地域の開発とあいまって、従来から堺、尼崎の工業地帯にはさまれて工業港の性格が強かった大阪港の輸出貨物について、高次工業加工品のウェイトを高めることが大阪港の一つ特色となるとも考えられる。

## 2. 「大阪府輸出貨物発生源調査」

本年2月大阪市港湾局は、大阪府下における「輸出貨物発生源調査報告書」を発表した。この調査は輸出検査法にもとづく品目のみを対象として、各検査協会や関係官庁を通じて、調査期間（42年7月～12月）内の取り扱い貨物トン数を出している。輸出貨物の発生源にはメーカー所在地をあげ、今まで明確になりにくかった発生源（メーカー所在地）を大阪市内と府下さらに他府県に分類して記されてある。この調査とほぼ同時期に発表された「大阪湾輸出入貨物流動調査」によると、大阪湾発生産輸出貨物の生産地は、大阪府が43.5%（大阪市17%）であるのにひきかえ、積出し港は神戸港73%、大阪港23%の比率になっている。また神戸港は近畿地域からの出荷が70%であるのにたいし、大阪港は同地域が90%にもものぼっているところから、大阪港の背後経済圏が近畿への集中度がはげしく、その奥行きが狭い点神戸港に比して輸出港としては下位に立たざるを得ないと考えられている。（表-1）でも示したように、昭和42年度の大阪港の輸出貨物は約205万トン、神戸港は約750万トンであるが、両港積みの比率は、神戸港78%、大阪港28%と、この場合も神戸港はライナー・ポートとしての高い比重を示している。

このような傾向は、以下に示される大阪市港湾局の「輸出貨物発生源調査報告書」でも同様である。この調査の対象貨物量は、589万2千トン、その中で神戸港経由が85%の500万6千トン、大阪港経由が15%の88万6千トンとなっている。本調査では各品目別に貨物発生地と積出港との関連が把握さ

れていないので、各輸出品目毎の発生源——輸出港——輸出先を正確に結びつけるのは困難である。しかし発生源と輸出先との結合関係はかなり明確にされたと思われる。

(表-7) は上記調査の大綱を要約したものである。調査対象貨物 101 万 6 千トン中、大阪市内発生は38%、大阪府下は52%であるが、府下の発生源は堺市19%、東大阪市 7 %、泉大津市 6 %の 3 市で、府下発生量の60%以上をしめている。大阪市内の場合は、北大阪の発生貨物量は少く、大半は東大阪南大阪に集中している。中でも繊維製品は堺、泉北地区に多数の輸出メーカーが存在しており、全量の40%以上はこの地区からの発生である。雑品の輸出量28万 5 千トンの中ではプラスチック、洋傘等が量的には高いウエイトを持つが、それ以外にもガラス製品、真珠、硝子細貨、ゴム製品等の輸出量は高い。これら雑品の発生源は比較的大阪市内が多く、合板63%、ガラス製品75%、眼鏡83%、洋傘64%、ゴム製品83%がそれぞれ市内へ発生源を有している。この場合も南大阪、東大阪に多く、ガラス製品については北・西大阪への分布もかなりみられる。

これら輸出貨物の輸出先は、アメリカ30%、東南アジア20%、近海12%、ヨーロッパ10%、アフリカ 8 %、中南米 7 %、太平洋 6 %の順になっているが、繊維品では東南アジアがもっとも多く、機械金属製品はアメリカ、さらに雑品ではアメリカに次いで、近海、ヨーロッパ等に輸出されている。

繊維製品については、本調査が対象とした期間の繊維製品の神戸港積み72 万トン、大阪港積み14万トン（港湾統計による）に対して、本調査による大阪市内と府下の発生貨物量は28万トンにおよんでおり、かなりの量の繊維品が大阪港を経由しないで神戸港を経由していることがこの調査で明らかにされた。繊維品の輸出先は、東南アジア・近海が多い。この点伝統的なライナー・ポートの神戸港の補完的機能を分担する意味で、大阪港の役割に再認識が加えられる必要があろう。

本調査によれば、太平洋との結合があまり大きなウエイトになっていない

表一7. 大阪府下輸出貨物の発生源と輸出先の実態（42年7月～12月）

（合計）

（単位：100トン）

分 類 発 生 源	合 計		織 維 品		機 械 金 属 製 品								そ の 他 雑 品					
	貨物量	%	貨物量	%	合 計		機械金属		ミ シ ン		自 動 車		合 計		プ ラ ス チ ッ ク		洋 傘	
					貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%
合 計	10,158	100	3,387	100	3,925	100	808	100	425	100	2,289	100	2,846	100	770	100	560	100
大阪市内	3,885	38	1,220	36	1,063	27	301	37	128	30	478	21	1,601	56	345	45	384	64
大阪府下	5,187	52	1,598	47	2,611	67	410	51	262	62	1,768	77	978	34	349	43	173	29
そ の 他	1,086	10	567	17	251	6	97	12	35	8	43	2	266	9	96	12	42	7
ア メ リ カ																		
合 計	3,007	100	640	100	1,534	100	456	100	220	100	642	100	832	100	226	100	136	100
大阪市内	1,066	36	179	28	477	31	199	42	26	12	174	27	410	49	98	44	103	75
大阪府下	1,695	56	425	66	919	60	234	49	181	82	439	68	351	42	118	52	19	14
そ の 他	246	8	37	6	14	9	42	9	13	6	30	5	71	9	9	4	15	11
東 南 ア ジ ア																		
合 計	2,005	100	713	100	1,013	100	113	100	53	100	799	100	279	100	85	100	25	100
大阪市内	641	32	236	33	253	25	39	34	28	56	168	21	153	55	24	28	27	96
大阪府下	1,154	58	338	47	716	71	49	44	13	24	625	78	101	36	54	64	—	—
そ の 他	210	10	139	20	45	4	25	22	11	20	6	1	26	9	7	8	1	4

(近海)

分 類 発 生 源	合 計		織 維 品		機 械 金 属 製 品								そ の 他 雑 品					
	貨物量	%	貨物量	%	合 計		機械金属		ミ シ ン		自 動 車		合 計		プラス チック		洋 傘	
					貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%
合 計	1,220	100	579	100	148	100	38	100	3	100	81	100	492	100	175	100	178	100
大阪市内	681	56	319	55	29	20	11	29	2	54	7	8	334	68	137	78	91	51
大阪府下	338	28	107	19	105	71	18	47	0.9	28	74	92	126	26	18	10	86	49
そ の 他	200	16	154	26	14	9	9	24	0.6	18	—	—	32	6	20	12	—	—
ヨーロッパ																		
合 計	1,024	100	315	100	253	100	34	100	63	100	100	100	458	100	81	100	118	100
大阪市内	396	39	98	31	45	26	15	45	35	40	4	4	233	51	14	17	70	59
大阪府下	487	48	145	46	171	67	15	44	34	54	959	96	171	38	54	67	30	25
そ の 他	141	13	73	23	17	7	4	1	4	6	—	—	510	11	13	16	18	16
アフリカ																		
合 計	798		345		225		15		23		170		220		44		54	
中南米																		
合 計	675		226		323		24		25		278		106		22		20	
太平洋州																		
合 計	608		250		127		42		9		63		231		78		46	

注 大阪市港湾局『輸出貨物発生源調査報告書』（44年2月）より作成

い。港湾統計による大阪港からのオーストラリア向輸出貨物は化学薬品、化学肥料で、本調査対象貨物に含まれなかったことによるものであろう。

以上の調査は、大阪湾の広域的開発の上に立って、物的流通の合理化と効率化をもとめる上からもきわめて多くの問題を提起している。言うまでもなく従来から大阪港は、輸出貨物が輸入貨物の $\frac{1}{2}$ といった工業原材料を中心としたトランパーポートとして発展してきたのであるが、コンテナ時代を迎え物的流通近代化の追求に際して、はしがきで提起した神戸港と大阪港の外貿・内貿またはライナーポート・トランパーポートという機能分化論を単純に適応すべきか否かが問題となるのである。

### 3. 大阪港の港湾整備と背後輸送

近年大阪湾に工業地帯が造成され、港と港の間はほとんど臨海工業地帯でうまるほどまでに至っている。東京湾も同様であるが、これら造成工業地帯は自家用埠頭を持ち、運輸省第三港建の調べによると大阪湾の場合、水深4.5 m以上の岸壁延長26,959 mのうち38%にあたる10,396 mが自家用埠頭となっており、貨物取扱量も昭和36年には湾全体の34%であったものが、40年には36%と増加している。これら自家用埠頭は臨海工場にもっとも多いが、最近では、商社の自家用埠頭も現れている。神戸港の埋立地には三菱商事の油脂埠頭、昭和産業の東棉のグリーン埠頭がすでに操業しており、さらに三井物産、東食、全購連等の埠頭が建設される予定である。(2)

注 (2) 是常福治「港湾近代化の諸問題」『海運』1969.1月号, 118ページ。

大阪港は、神戸港に比べれば民間自家用埠頭は少いが、大型船けい船岸で約一割弱、小型船けい船岸で約 $\frac{1}{2}$ が自家用埠頭となっている。堺港に例をとれば、自家用埠頭が公共埠頭の数倍にもおよんでいる(表-8)。大阪港の施設をみると、水深9 m以下の大型船岸壁および小型船用岸壁が拡充していることがわかる。昭和43年大阪市港湾局の大阪港整備5ヶ年計画における47年の取り扱い貨物推定量は、公共貨物4,238万トン、専用貨物1,669万トン、計

表—8. 大阪湾諸港の港湾施設

(昭和43年3月31日現在)

種 別 名	種 別 名	大型船けい船岸				小 型 船	上 屋	倉 庫	荷 役
		岸	壁	ドル・フィン	その他	けい船岸			機 械
		-4m~ -9m	-9m~ -4m	-4m~ -9m	-9m~ -4m	~-4m	総床面積	総床面積	基 数
大阪	公共施設 民間施設	12,174 984	2,380 273	382 —	1,185 200	37,992 6,693	78,255	185,636	323
堺	公共施設 民間施設	360 1,837	165 1,024	— 127	— 379	2,137 1,415	13,951	53,957	39
神戸	公共施設 民間施設	9,350 4,894	11,228 4,223	— —	24 —	16,183 3,566	240,361	222,634	193

注 1. 運輸省「運輸経済統計要覧」(43年版)

2. 上屋、倉庫及び荷役機械は、大型船ふ頭用地内のもの。

5,907万トンに達し、その貨物の荷役施設として、公共けい留施設179ベース、物揚場38kmが必要とされている(表-9)。

昭和42年「外貿埠頭公団法」の制定に基づいて、同年10月「阪神外貿埠頭公団」が設立された。公団はコンテナ埠頭を中心とした外貿埠頭および、ターミナル施設の建設を行い、建設された埠頭は、外航定期船会社または一般

表—9. 大阪港5ヶ年計画における47年の計画取扱貨物推定量

		5ヶ年計画策定時(42年)			5ヶ年計画推定量(47年)		
		外 貿	内 貿	計	外 貿	内 貿	計
貨 物 量	合計	12,593	33,045	45,638	(1.25) 15,719	(1.31) 43,349	(1.29) 59,068
	公共	11,406	26,830	38,236	(1.24) 14,132	(1.05) 28,246	(1.11) 42,379
	専用	1,187	6,215	7,402	(1.34) 1,586	(2.43) 15,103	(2.25) 16,689
公共けい留 施設		大型けい船岸および けい留浮標 物揚場		75ベース 37km	大型けい船岸および けい留浮標 物揚場		179ベース 38km

注 1. 大阪市港湾局『港勢一斑』(42年)28ページ。

2. ( ) 内数字は昭和42年との比

港湾運送事業者に専用貸付の方式が採用される。公団の事業として大阪湾には、昭和50年を目標にコンテナ埠頭11バース（神戸港6バース、大阪港5バース）、一般外航定期船埠頭30バース（神戸港26バース、大阪港4バース）、が建設される計画である。大阪港には地方公共団体によるコンテナ埠頭は建設されない（表—10参照）。

表—10. コンテナ埠頭の建設状態

外資埠頭公団によるもの	京 浜 [ 11 ]		阪 神 [ 11 ]		
	東京(大井)[ 8 ]	横浜本牧 [ 3 ]	大阪(南港)[ 5 ]	神戸(ポート アイランド)[ 6 ]	
	45年 2 バース	44年9月1バース	44年 2 バース	45年 3 バース	
	46. 2	44.12 1	46. 1	47. 1	
	47. 1	44. 7 1	47. 1	48. 1	
	48. 1		49. 1	50. 1	
	49. 1				
50. 1					
工費計 241億円		工費計 60億円	工費計 127億円	工費計 150億円	
1バース250 m 年間処理能力50万トン					
地方公共団体によるもの	規 模		完成期日	能 力 (1バース)	工費 (1バース)
	(2バース)				
	東京 品川埠頭	570 m	42/3	50万トン	24億9,500万円
	横浜 本牧埠頭	200 m 200 m	43/3	30	18億1,100万円
	神戸 摩耶埠頭	300 m 300 m	42/10.43/1	50	17億 600万円
	名古屋 金城埠頭	200 m 200 m	44/3	30	11億円
	四日市第3埠頭	245 m	45/3	50	15億1,400万円

44年秋に完成予定の南港二バースと45年春に完成予定のポートアイランド3バースは、昨年来すでに専用借受者も決定した（表—11）。川崎汽船の場合は、オーストラリア航路をANLグループと共同で開設する計画を持ち、日本でターミナルは南港C1バースを共同で利用し、ステベは日東運輸、さらにオーストラリアのシドニー、メルボルン、ブノンベンの各港でANLの諸施設を共同利用することになる。オーストラリア航路は、南港以外に名古屋（全域埠頭）横浜にも共同利用埠頭を予定している。このKラインとANLのイースタン・シーロード・サービスは、両国の船会社が提携



表—11. コンテナ埠頭専用借受会社

	貸付バース	借 受 者
大阪南港	C第一バース	川崎汽船
	C第二バース	日本郵船 大阪商船三井船舶 山下新日本汽船 共同使用
神戸ポートアイランド	C第一バース	シーランド・サービス・インク U. S. L・インク 共同使用
	C第二バース	日本郵船 大阪商船三井船舶 川崎汽船 ジャパンライン 山下新日本汽船 共同使用
	C第三バース	日本郵船 大阪商船三井船舶 共同使用

したことにより、両国間の港湾チャージとデリバリーに大きな強みを示すであろう。このような例は加州航路や三社グループにもみられ、今後コンテナ埠頭の建設が進展する段階で、コンテナターミナルの共同利用はさらに前進するにちがいない。

以上のように、大阪港の整備・拡充とコンテナバースの建設は、ここ2～3年取り扱い貨物量が2倍を越す（表—9）という見通しのもとに、急テンポで進められつつある。大阪湾の広域化の観点に立ちつつ、より合理的に港湾整備を考える場合、次に問題とされるのは、阪神間をつなぐ陸上交通の状態であろう。

大阪市を中心とした貨物の流れは、第一に港を中心とした地域で発生する貨物輸送と、第二に鉄道とトラックによって外部から搬入される貨物、第三に都市中心部で発生する貨物に分類できる。大阪市の立地と自然条件から、神戸市のように市内通過貨物量は比較的少い。とくに東大阪トラック・ターミナル建設後、路線貨物については都心部への輻輳輸送が回避出来ている。

従来から大阪の陸上貨物輸送の拠点は、国鉄貨物駅をはじめ主要幹線道路



等が北部に集中しており、大量貨物発生源である大阪港あるいは東区を中心とした東大阪一帯と距離的に相当はなれている。このことは港湾発生貨物が鉄道にのる場合は臨港駅から梅田貨物駅に集められねばならず、トラックの場合も過密にあえいでいる都心部を通過しなければ幹線道路へ出ることができない状態となっている。さらに、大阪——神戸——京都——名古屋——東京と結ばれる名神・東名高速道路に連なるためには、東へいくにも西へいくにも淀川を渡らねばならず、この淀川にかかる6本の橋（鳥飼大橋、長柄橋、淀川新橋、十三大橋、淀川大橋、伝法大橋）が実質的には大阪の出入口となっていて、この部分における交通混雑が年々激増をたどって、大阪に通じる道路交通が動きのとれないものになっているのである。

最近大阪都心部をはじめ環状道路の建設が急ピッチですすめられている。つまり、堺港から大阪市東部をまわる内環状線、泉北港から松原・大東市を通過する中央環状線、泉佐野港から茨木市へ大きくまわる外環状線の三環状線は、すべて名神高速と連結し、各環状線を結ぶ放射線道として築港枚岡線、松原泉大津線、十三高槻線、大阪南池田線、大阪上野線等が建設されつつある。環状道路と放射道の交叉点には東大阪流通センターが建設されたのをはじめ、北大阪と南大阪に流通センターの建設計画が立てられつつある<sup>(3)</sup>。とくに心斎橋・井池筋を横切る築港枚岡線の完成も間近にせまり、港湾貨物の搬出入は効率が高まるであろう。これ以外に阪神高速、第二阪神等阪神間を結ぶ道路も建設されている。

注 (3) 谷本谷一『大都心における物的流通の諸問題』第四章参照。

南港コンテナ基地の建設は、当然コンテナの内陸輸送体制を必要とする。神戸ポートアイランドや大阪南港のような埋立地の場合、陸地との連結は数本の道路又は橋梁によらねばならず、コンテナの陸上輸送は貨物の増加率とも関連するが、埋立地との連結部分や都心部通過のために、相当の混雑をひきおこす可能性がある。鉄道・自動車ともにコンテナの陸送体制を整備しつ

つあるが、大都心の過密交通を考えると、可能なかぎり港から再び内航海運による配送、あるいはバージンシステムの改善等で海上輸送を利用する方が合理的であるかもしれない。

#### 4 若干の問題点

以上のことから、大阪港の今後について若干の問題点を提起することが出来る。

① 阪神工業地帯は歴史的にその基盤も強固であるが、近年東京湾千葉・川崎方面その他に大規模な重化学工業地帯が出現しつつある時、大阪湾の海岸線のほとんどを開発しつくした段階では、少い土地の高率利用の立前から、第一次加工工場よりも、高次加工工場への質的転換が必要であろう。「大阪府下輸出貨物発生源調査」によれば、輸出貨物中繊維製品は当然として、他の機械、金属製品、プラスチック等々についてもその発生源は臨海よりもむしろ内陸にひろがりを有していた。港湾の整備以前に、臨港地区の再開発と高次利用が研究される必要があるであろう。これは関西経済の地盤沈下からの脱出とも関連した問題である。(4)

注 (4) くわしくは『港湾』43年10号、「特集」臨港地区参照。とくにこの中の大阪市港湾局「大阪港における臨港地区」参照

② 上記大阪市港湾局調査によれば、輸出貨物の仕向地では、アメリカ、東南アジア、近海が高いウエイトを示していた。主として不定期船が利用される輸入貨物は別として、輸出貨物のライナーポートとしては、神戸港と航路分担の可能性が追求されるべきであろう。神戸港が世界一同、ヨーロッパ、アメリカ等遠洋へ重点を置く定期航路に重点をおくなら、大阪港は近海、東南アジアといった近距離への定期航路を分担することになるであろう。

③ さらに上記調査で示された繊維品に例をとれば、大阪府下発生（地域的には大阪市南部、泉州一带）の貨物の多くを神戸港へ陸送している。大阪府

南部から神戸港への陸送は、阪神間の道路交通の過密化と麻痺の一因ともなり、神戸港月末月初船ごみの原因をつくり出すものでもある。神戸港と大阪港の取り扱い貨物によって、貨物別に港湾の機能分担が可能となるならば、その陸上輸送も含めてかなり合理化するであろう。

④ 大阪港南港にコンテナバースの建設がすすんでいる現在、コンテナ貨物の増加にともなう陸上輸送は大きなネックとなっている。この点は神戸港ポートアイランドでも同様であるが、海上コンテナ貨物の内航輸送やプッシュ・バージシステム等の可能性について、より一層研究がすすめられるべきであろう。

以上の諸点で指摘したように、物的流通の合理化の視点から、貨物発生源——經由港湾——輸出先、輸入先——經由港湾——貨物終着地の時間短縮と費用節減を追求する必要がある。この場合従来の商社、問屋、乙仲などの商業機構と複雑な貿易機構をも再検討の対象とされることは当然である。真の物流近代化は、個別的輸送機関のみでなく、流通システム全体を問題にしなければならない。この観点から輻輳化した大都市の貨物輸送と港湾の合理的整備が、どの程度まで実現可能なのかが次に検討されねばならぬ問題である。

# 大都市港湾としての東京港の問題点

今 野 修 平

(運輸省港湾局)

## 目 次

### はしがき

1. 大都市港湾とは
  2. 大都市におけるターミナルとしての東京港の位置づけ
  3. 曲り角の東京港と大都市港湾としての認識の必要性
  4. 都市化と東京港の拡大
  5. 東京における都市間頭への対処と今後の東京港のあり方
  6. 大都市港湾としての東京港の管理・運営問題
- ### 結 び

## はしがき

経済社会の発展に伴う分業化の進展は、徹底的にわが国の産業界を洗い、それに併せて生産から消費に至るまでの全過程でのコストの低減化を要求してきている。このような基本的動向の中で、海運界の分業化も単なる業界のみならず、船舶も専門化（一種の分業化）が進み、各種の専用船を生ぜしめている。これに即応して港湾も新しい需要に対応すべき動きが認められ、まさに現在ではそれへの曲り角に立つと言うことができよう。

一方戦後における最も大きな地域問題、社会問題として、「都市化」と呼ばれる都市への人口、産業、金融等の集中現象をあげることができる。その勢いは誠に激烈であり、この都市化が起こす直接的問題の他に、過密・過疎問題、産業立地問題から、社会病理に至るまで、間接的に関係のあるのを含めると、社会のあらゆる問題が都市化と関連なく起きるものはないといえる程の、汎世界的な人類の問題となっている。まさに20世紀後半の人類が解決す

べき一大問題であろう。

港湾もこの問題から避けられないことは、ここに言うまでもない。わが国の港湾は、以上の如くに、流通ないしは港湾自体のいわば内面的問題の他に、外部からの大きな問題も抱えていると言わねばならない。このような港湾の立場について、かねてより筆者はその問題の本質について、指摘をすると同時にこれに関連する問題の解明に努力してきた。<sup>(1)</sup>

このような問題の中で、特に大きな問題の一つとして、「都市港湾」の概念確立の問題がある。特に都市化に伴う都市問題や都市力の大きさは、都市の規模に対して、累乗的に大きくなるものであるから、港湾への反映も大の都市程大きくなって出て来るのは当然である。以上のことから、「都市港湾」の中でも、「大都市港湾」の概念確立が火急的であることは説明を要さない。そもそも、生産の場である港湾が工業港ないしは産業港湾として位置づけられているのに対し、ここで生産されたものを受けとめる都市の港湾が位置づけられていないことは、港湾の科学的体系化のためにも好ましいものではない。かくして「大都市港湾」の港湾の中での位置づけ<sup>(2)</sup>と、概念の確立および問題点の指摘、解明<sup>(3)</sup>に筆者も努力を傾注してきた。また先学諸氏もこれらの問題に対し、多くの卓見を世に問うていられる<sup>(4)(5)</sup>。本大会の共通論題も全く以上の問題意識と現状をわきまえてのものであると筆者は理解している。

そこで本論は以上の問題意識に基づき、大都市港湾としての東京湾の問題を具体的に取り上げ、理論的論議と現実問題の橋渡しをして、共通論題の一翼を担うことを目的としたものである。東京港は首都圏の窓口として、わが国の代表的大都市港湾であるから、東京港の問題はひとり東京港のみの問題でなく、わが国大都市港湾の問題そのものであると認識して差支えないといえよう。

#### 注

(1) 今野修平「都市化と港湾の近代化」港湾経済研究 No. 6 1968 ほか

- (2) 今野修平「都市港湾論序説」海事産業研究所報No. 38 1969 ほか
- (3) 今野修平「大都市港湾の現状と問題点」交通学研究 1966年 年報
- (4) 榎幸雄『都市問題講座』第4巻  
——都市交通—— 第8章 都市と港湾 1965 有斐閣

## 1. 大都市港湾とは

戦前においては一般的に工業港は商港の範疇の中で考えられていたようである<sup>(5)</sup>が、戦後大規模な臨海工業地帯が各地に造成された結果、産業資本の港湾への進出が顕著になり、産業港湾の概念が成立される<sup>(6)</sup>と共に、一般に工業港は商港の範疇から独立して、港湾の分類の中でも商港、避難港、軍港、漁港と並ぶ地位を確立したといえよう<sup>(7)</sup>。

一方経済の高度成長が本格的にいわれてきた昭和30年代後半から東京・大阪・名古屋の三大都市を背後に持つ港湾では、工業原材料の比率が低下し、都市需要と結びつくと思われる直接消費財および都市の再開発等と結びつく旺盛な建設需要を反映した建設資材の増加が目立ち始めてきた<sup>(8)</sup>。このことは従来と異なり、新しい海運の基本的流動が生じたこと<sup>(9)</sup>が背景にあった。これらはいずれも、工業化を中心とする高度経済成長と密接な関係を持つ一方、片方では都市化による大都市の膨張に伴う、爆発的な都市の需要増に支えられていたといえよう。

かくして新しい形態の港湾は、意外と根深い根源と問題から生じた、顕象的結果であるといえることができる。これは従来のあいまいな商港という概念<sup>(10)</sup>では、既に把握し得ない本質を持つ港湾であり、その港湾を形成する根源の力から理解し、そして定義づけるべき港湾であるといえよう。

これが「都市港湾」、さらにその中の「大都市港湾」をあえて定義づける必要のある理由であり、港湾の中での位置づけと概念の確立を急ぐ理由でもある。筆者の以上のような考えに基づくと、「都市港湾」には都市施設として必要な貨物施設、工場、旅客施設等があっても良い。しかし最近における如く、工業の立地が必ずしも都市そのものでなく、都市圏内であれば十分に

目的を果たし、工場の立地そのものが、都市を形成しない※主として装置性工業の場合とは、明確に区別する必要がある。都市ガス、都市電力、冷凍工場、食品等の消費財工場、セメント包装工場等は、港湾における必要最小限の工場と共に、「都市港湾」に立地すべき臨海工場であり、「都市港湾」即流通の場でなくても良いことは当然であろう。しかし都市が地域の中心である<sup>(11)</sup> という考え方よりすれば、やはり「都市港湾」における本来的任務は貨物の流通の場としてであり、物的流通の場としての港湾が、それなりに地域の中心であるべきであるといえよう。

以上のほかに大都市特有の社会構造の港湾への反映や、大都市圏を背景にもつその中心的位置づけ、市民と結びつきにおける特性等都市社会を背景にした特有の港湾でもあることは、多くの面から立証し得よう。

かくして工業港に相対するものとして、新しい動向とそれに基づく新しい概念による都市港湾、その中での大都市港湾があるものと考えらるべきであると筆者は主張してやまないのである。

注

- (5) 矢野剛『商港論』二里木書店刊 1943
- (6) 榎幸雄「産業港湾の形成」横浜市大論叢 第10巻第1号(1958)
- (7) 宮崎茂一『港湾計画』海文堂刊 1964
- (8) 今野修平「大都市港湾の現状と問題点」交通学研究 1966年 年報
- (9) 今野修平「日本の内航海運の地理学的考察」東北地理 第20巻第3号 1968
- (10) 今野修平「都市港湾論序説」Ⅰ 海事産業研究所報 No. 38 1969
- (11) 服部錠二郎『大都市地域論』古今書院刊 1969

※ 千葉大学清水馨八郎教授によれば、工業が都市と結びつかなくても良い時代になり、農村、漁村に対するものとして工村があるようになるといわれている

## 2. 大都市におけるターミナルとしての東京港の位置づけ

交通はすべて路線とターミナルによって形成される<sup>(12)</sup> という考え方に立てば、港湾 (Sea Port) ※は海上交通のターミナルであり、このターミナル性こそ、港湾における特性である<sup>(13)</sup>。輸送革新とか流通革命とかがいかに進行しても、港湾の Marine Terminal としての機能そのものを失うこと



は、考えられない。

都市が一面において、交通の集中する地域であることは、ここに改めて説明するまでもないことであり、集中すること自体は、必然的に多くのターミナルが都市にとっては必要不可欠であることを物語る。鉄道における駅、トラックターミナル、タクシー駐車場、空港、港湾等は、かくして都市における必要施設であるといえる。

以上のことから、これらの施設は、都市内部において明確に位置づけられる必要がある。当然のことながら、都市の持つ地域的特性から、全ての都市が、ここに掲げた全てのターミナル施設を持ってない場合もあるのは当然であろうが、その総計においては、都市の持つ規模と力に関係があることは否定できない。これは大都市程その位置づけが重要であり、事実都市規模が大きくなる程これら施設は顕在化し、専用利用化が進むといえる。

しかしながら現状においては、都市におけるターミナルの位置づけは、極めて遅れているといってよい。道路、鉄道という路線の位置づけはこれに比してかなり進んでいることは、都市計画が即道路計画であるとさえいわれる現状からも判明する。

以上の一般的傾向は、東京の場合も全くあてはまるといってよい。最近漸く高速道路と結びつく流通ターミナル（主として路線トラックターミナル）計画が具体化し、稼働中の京浜2区トラックターミナルの他、足立、調布、世田谷、葛西に計画されてきた<sup>(14)</sup>ことは、都市内部での貨物流動※の重要性が認められてきた証左であろう、しかしこの他には、一部で倉庫団地計画がある以外、東京の都市計画における、都市内部の貨物流動の考え方の導入は、本格的に取り上げられているとは言い難い状況である。特に都市全体の持つ消費力の強さの把握※※※や、人口分布・産業分布等からのターミナルのあり方等、根本問題からのアプローチはほとんどなされていない。都市内における交通路線の計画は、人間の流動の他に、ターミナルの計画的配置からなされるのが理想であろう。かくして東京のターミナルは現在ほとん



ど都市内での位置づけがなされていないと言っても過言でない。

かかる現状は、ターミナルの一つとしての港湾の位置づけが不明確であることにつながっている。港湾にあげられた貨物が、最終的にいかなる経路を経て最終需要者に流れるのか、それに適応した交通路線計画と土地利用計画があるのか、というと全く返答に窮するのが現状であろう。これは都市におけるターミナルとしての港湾の認識の低さと、ターミナルおよび貨物の流動の重要性を軽視しているためであるといえよう。港湾と都市のこのような断絶は、港湾（この場合は都市港湾）にとっても都市にとっても、好ましいものではない。むしろ今後早急に解決すべき問題であり、現在および計画中の東京港は、この基本問題を内蔵しているものといって差支えないであろう。

#### 注

(12) 小川博三『交通計画』朝倉書店刊 1967

(13) 大阪市立大学経済研究所『経済学辞典』岩波書店刊 1968（担当執筆者 梶幸雄氏）

(14) 東京都『これからの東京——20年後の展望』1967

※ 以後本稿での港湾は Sea Port を指すものとする。

※※ 物的流通のうち、貨物の流動のみをあえて指したいため使用したものである。

※※※ 運輸省港湾局で、この問題解明への試みとして調査が考えられている。

### 3. 曲り角の東京港と大都市港湾としての認識の必要性

関東大震災を契機として、近代港湾※※※として生まれかわった東京港は、戦前、主として市街地外縁の河川筋に立地した重化学工業の窓口としての役割が一つの大きな柱であった<sup>(15)</sup>。このため隅田川、旧中川、小名木川等への物資輸送に対し、「はしけ」が重要な役目を果たす一方、定期船港としてまた長年の実績を持つ横浜港との間も「はしけ」がこれを結んで、「はしけ」を中心に発展していった。また横浜が外貿中心であったのに対して、内貿は直接需要地に吸引されて東京港に集積しつつあった。

これに対して戦後の復興期を経て、経済成長期に入ると、工業生産の拡大は河川筋立地の工場の地下水汲み上げによる地盤沈下を併発し、また都市化の

波が工場街を呑みこんで、各地で公害問題や工場立地条件の悪化を呼び、旧中川筋においては再開発移転等で戦前のおもかげはみられなくなった。このことは東京港における「はしけ」の成立基盤の変化を意味することにつながっている<sup>(15)</sup>。

一方輸送革新の進行は、外貨貨物のコンテナ化が進行し、これを契機に東京港も外貿定期航路の主要港に指定され、昭和42年9月にはわが国初のフルコンテナ船の入港をみるに至った。以降、東京港の今後の方向の一つとして、横浜港と共に外貿定期航路の主要港としての位置づけがなされ、従来の内貿中心港とは異なる新しい性格が附加されることになった。

また30年代後半以降、従来の背後の河川筋立地の工場を支える港湾から、次第に都市需要を支える直接消費財を取り扱う港湾へと性格を変化させてきた。この傾向は昭和40年以降特に顕著化し、工業原材料の減少と、直接消費財、建設資材の増加が表われ、全く大都市港湾としての性格を露骨にしてきた。

以上のような東京港特有の変貌の他に、わが国の港湾全体を一体にしてまきこんでいるいわゆる港湾問題としての港運の集約化、港湾管理のあり方や財政、港湾労働の近代化問題等の諸問題も抱え、まさに東京港は現在曲り角に直面しているといえよう。今後、進展が予想される方向は、従来の江戸湊以来の東京港の歴史<sup>(17)</sup>には全くみられない方向であり、現在変革点に立つとみてよからう。

このように東京港をとりまく情勢は他港以上に厳しく、その曲り角は鋭角的であるといえよう。他港以上に鋭角的な曲り角に立つ要因は、近代港湾としての歴史の浅さと、その上に立つ最新港湾への脱皮という時間的な急速さに求めることが出来よう。

以上のような急激な変化を求められる場合、往々にして最も大きな阻害要因となるものは、認識の立ち遅れであると思われる。認識の立ち遅れは現状の正確な把握から遠のき、将来の見通しを誤らせる要因となる。この点で最

近における港湾の激しい動きは、新しい認識にあらたまるより速く動くとも理解できよう。しかし認識が遅れていて良い理由はない。今後の港湾の発展への途を開くには、あらゆるものに先行しての新たな認識の確立こそが急務であり、現状においては、立ち遅れの危惧もなきにしもあらずと言えよう。この点は東京港にとってもまさしく言い得る問題であろう。\*\*\*

#### 注

- (15) 今野修平「史的考察よりみた変革期のはしけ運送」『変革期の港湾産業』港湾産業研究会 1968
- (16) 今野修平「はしけ運送の成立と変革」交通学研究 1968年 年報
- (17) 東京都『東京港史』 1962
- ※ ここでは概括的に汽船・鋼船が自由に出入港、けい留できる港湾をさすものとする。
- \*\*\* 例えば、東京都港湾局『東京港ハンドブック 1969』を見ても都市港湾ないし大都市港湾の語は見当たらず、最近の動向も適切に把握しきれていないように見受けられる。

## 4. 都市化と東京港の拡大

都市化と港湾の基本的関係については、筆者はすでにそれを明らかにし、<sup>(18)</sup> さらにこれと関連する若干の問題についてもその指摘をしてきたし、<sup>(19)</sup> さらに東京港についても問題の一部を取り上げている<sup>(20)</sup>。そこで今回は、都市化そのものと港湾の基本関係は省略して、東京港におけるこの問題についての指摘を行いたい。

都市化が持つ一つの大きな力としての都市の地域的拡大(Urban Sprawl)<sup>※</sup>が港湾に及ぼす影響として、New York 港の例<sup>(21)</sup>からも、都心に近い東京港におけるその影響は、極めて注目されるところである。そこで東京都首都整備局が行なった昭和35年と昭和41年の土地利用の調査<sup>(22)</sup>を比較してみると、東京の都心の拡大は、隅田川と東海道線が大きな境界となって、それ以東の港湾地区には大きな力となって及んでいないことが判明する。むしろ港湾はそれなりに拡大され、膨張する背後の都市を支えていることが伺える。(表—1. 参照)

表一 東京港における主要貨物の動向 (1960~1966)

単位 1,000吨

出入別	貨 物	41 年	35 年	41/35	全国伸 び率	備 考
輸 入	麦	572	149	384%	152%	
	米・雑穀・豆	533	82	650	333	
	野菜・果物	169	18	939	234	
	水産品	111	2	5,550	1,842	
	原木	3,442	1,325	260	415	原木・製材
	石炭	524	317	164	209	
	原油	469	—			
	原塩	206	198	104	172	
	鉄鋼	386	197	196	307	銑鉄が多い
	砂糖	554	363	153	134	
	スクラップ	364	784	46	78	
	リン鉱石	98	219	45	122	
	非鉄金属鉱	93	141	66	174	
	石油製品	71	230	31	279	
移 出	原塩	202	150	135	82	輸入原塩の移送
	鉄鋼	1,178	453	260	215	
	石炭	120	137	88	93	
	金属製品	95	141	149	33	
	輸送機械	525	128	417	156	
	その他機械	212	72	294	205	
	化学薬品	168	72	233	186	
	食料工業品	642	541	119	153	船用品
	玩具具	326	180	182	182	東京港が主
	取合せ品	215	513			
移 入	米・雑穀・豆	286	114	251	243	
	水産品	301	215	140	109	
	原木	886	581	155	107	
	石炭	2,415	2,997	81	91	
	砂利	3,076	992	310	190	
	原油	126	42	300	240	東京ガス用
	その他非金属鉱物	113				
	鉄鋼	4,483	3,122	144	197	
	金属製品	38	132	29	139	
	輸送機械	274	261	105	139	
	セメント	1,730	1,006	172	208	
	重油	3,279	2,122	286	271	

出入別	貨 物	41 年	35 年	41/35	全国伸 び 率	備 考
	石 油 製 品	2,789	2,122	286	271	食 塩 が 主
	化 学 薬 品	356	299	119	216	
	化 学 肥 料	155	163	95	97	
	染 塗 料	200	20	1,000	421	
	紙 パ ル プ	938	366	256	209	
	砂 糖	146	68	215	175	
	その他食料工業品	221	145	152	224	
	動 植 物 油		127			
	ス ク ラ ッ プ	9	110	8	91	
	取 合 せ 品	124	401			

このように6年間に於ける都市の膨張を支えるためには、港湾もその都市のターミナルとして、膨張せざるを得ないのは、むしろ当然であるといえよう。そこで問題はその内容であるといえよう。東京港における昭和35年と昭和41年の主要取扱貨物※※の内訳を比較したのが表—1である。それによると当年次における全国港湾貨物の伸びを大巾に上廻って増加した貨物は、麦、米・雑穀・豆、野菜・果物、水産品のそれぞれ輸入と、内資では輸送機械の移出と染塗料の移入があげられる。この他に全国平均を上廻った伸びがあったのは、輸入砂糖、移出の鉄鋼、金属製品、その他機械、化学薬品、玩具であり、移入では米・雑穀・豆、水産品、原木、砂利、原油、石油製品、紙・パルプ、砂糖となっている。移出および移入の貨物の一部には、外資定期船港である横浜との二次輸送品がみられるが、これを除くと激増貨物の中心は都市需要に支えられた直接消費財である点に注目をしておきたい。一方全国の伸び率に比して、東京港において増加が鈍った貨物は、工業原材料が多く、とりわけ輸入のスクラップ、リン鉱石、非鉄金属鉱石、石油製品、移入の石炭、金属製品、化学肥料、スクラップは絶対量が減少しており、重化学工業と結びつく貨物および都市需要と縁の薄い貨物の減少を指摘出来よう。結局、この6年間に激増した土地利用からみた場合の港湾は、全く重化学工業から都市需要への変化に裏打ちされていると言ってよい※※※。

土地利用図からは一見隅田川と東海道線が大きな断層線の如くあるものの、内面的には全くこれを乗り越えて、港湾地帯は背後の都市の膨張を支えて拡張しつつあるといえよう。これはまさしく都市港湾化であるといつて良い。

このような東京港の動向は、特に都市におけるターミナルとしての位置づけをすることが急務であるといえよう。都市の把握が単なる密集市街地から都市圏的考え方に変わり、さらにメガロポリスとしての把握へと変わりつつある今日、その位置づけは急務であるといえる。メガロポリスは交通の高度利用を前提としており、特に東海道メガロポリスにあつては、陸上だけの路線がその根幹をなすものでなく、海上交通と陸上交通をいかに結ぶか（結ばれる地点は港湾）が課題であるとさえいわれているのである<sup>(23)</sup>。

一方、都市化がもたらす内面的変化の港湾に及ぼす影響も忘れてはならない。特に港湾の近代化が課題とされるからには、都市化による内面的影響を見逃すわけにはいかない。この問題については既報告もある<sup>(23)</sup>ので、ここでは問題の所在のみでとめておきたい。

#### 注

(18) 今野修平「都市化と港湾の近代化」港湾経済研究 No. 6 1968

(19) 今野修平「都市における港湾の役割」港湾 第44巻 第4号 1967

(20) 今野修平「港湾における都市再開発の問題——東京港における都市再開発を例として——」港湾経済研究 No. 4 1966

(21) 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 No. 420 1966

(22) 磯村英一『日本のメガロポリス——その実態と未来像』日本経済新聞社刊 1969

(23) 今野修平「都市化と港湾の近代化」港湾経済研究 No. 6 1968

※ ここでは都市内部の地域構造による各機能地区の地域的拡大まで含めて言うものとし、単なる都市域の拡大のみを指すものではない。

※※ 昭和35年、昭和41年のどちらかで10万屯以上扱った貨物を抽出した。

※※※ 今野修平「大都市港湾の現状と問題点」交通学研究1966年 年報にても同様手法で指摘しておいたので参考とされたい。

## 5. 東京における都市問題への対処と今後の東京港のあり方

現代における都市問題は極めて多面的かつ根深い問題であることは、ここ

にあらためて説くまでもない。一般的に都市問題としては、都市の人口問題、産業問題、社会問題、文化・生活問題、都市交通問題、政治と行財政問題、都市計画等を包括して指している<sup>(24)</sup>。これらの問題がそのまま東京においてもあてはまるのは当然である<sup>(25)</sup>。むしろ東京においては、全国の他の都市以上に深刻かつ大きいといえよう。

このような問題に対し、東京はいかに対処しようとしているのか。東京における都市化の激し勢いに、各種の施策が立遅れ、それが無秩序に近い Urban Sprawl となっているともみられるが、一面において南多摩新都市計画や都市高速道路計画、さらには一部にみられる都市再開発移転等着々と成果をあげているものもある。このような都市問題解決への対処に対し、港湾建設のための埋立地が大巾に利用されていることは忘れてはならない。東京港計画の一つの大きな柱として、都市再開発に資することをあげている<sup>(26)</sup>のは、その後各方面に大きな反響を呼び、横浜、神戸、大阪等で、港湾計画と同時に都市再開発用地を計画するに至り、<sup>(27)</sup>一つの大きな指針を与えたと言っても良い。現に東京港においても、埠頭と直結する場所への製糖工場の再開発移転の成功や、木場の再開発と絡んだ木材港計画等、都市の貨物流動のターミナルとしての港湾と斉合のとれた都市問題解決への施策が見受けられる。

このようなターミナルとしての港湾と、都市問題解決への対処とが、斉合のとれた形で計画され、実施されうことは、今後の大都市港湾でのあり方を示すものと考えてよかろう。いなむしろ今後は、港湾自体が、背後地域の動向に十二分の関連を持ちつつ、むしろこれらを積極的にする方向であるべきであろう。

このような新しい方向と考えられるものに対し、従来は必ずしも成功していた事例ばかりではない。晴海埠頭における港湾関連施設用地が極度に狭いのは、港湾と関連の薄い土地利用のされ方をしたがためであり、必ずしも斉合のとれた利用のされ方であるとは言い切れない。

以上の考察は、今後の東京港のあり方について、ある方向を示唆している



と考えられる。それがそのまま東京の都市問題への対処の一助となるならば、東京港にとっても全く理想的な方向であるといえよう。

#### 注

- (24) 磯村英一編『現代都市問題』有斐閣刊 1967 ほか
- (25) 磯村英一編『東京』有斐閣刊 1967
- (26) 東京港港湾管理者『東京港計画書』『東京港計画資料』1966
- (27) 各港湾管理者の各港計画書による。

### 6. 大都市港湾としての東京港の管理・運営問題

港湾の管理・運営が、戦後港湾法の制定により、国から港湾管理者に移された。東京港も東京都が港湾管理者となったのであるが、東京湾内における中心的港湾である横浜港が、明治以来国の近代港湾建設の中心として建設されてきたのに対し、東京港は東京市が、あるいは東京府が東京港の建設に苦しんできたいわば「本来的地方自治の港」であった<sup>(28)</sup>※。しかし港湾法の制定による従来の強力な枠がはずされたことが、今日の東京港の発展の基盤であったことは間違いない。戦後豊洲、晴海、品川と大埠頭を次々に建設し、今日の大計画を持ち得るようになったことは、全く新しい港湾管理制度によるものといってよいであろう。

この意味では東京港は今日の港湾管理制度の中で、指導者的役割を課せられているといってもよい。しかしそれが今日の東京港の管理・運営について問題が少ないことにはつながらない。今日の港湾管理制度が、港湾管理の民主化を目指すものであり、地方自治が担い手であるが、地方自治そのものが、欧米のそれに比すると本来の自治をなし得ないわが国の歴史的基盤を現実問題としては否定し得ないのである。これは明らかに現在の港湾問題が、社会問題の根底に結びつくものである<sup>(29)</sup>との認識を発想させるし、また現在の港湾管理制度が、その最も理想である Port Authority に移行するのに、大きな障害となって横たわるのではないかと思われる。

さらに都市化の進展は、現在の行政区画を超越してなされており、都市を

有機体としてみた場合、現在の行政区画にとらわれての地方自治は、本来的な姿とはいえ、これに根ざす現在の管理者制度は、大きな問題を抱えているといつてよい。ここに大都市港湾としての管理上の一大問題があるといふことができる。これはさらに有機体としての都市の実態に合った広域行政が叫ばれているのと共通して、広域港湾構想につながるものであり、大都市圏港湾としての考え方<sup>(30)</sup> が発想されるものであるともいえよう。

東京港の運営は、背後の都市の動向からも、また東京湾の海上交通の面からも、東京港の港湾区域内だけでの運営には、すでに大きな問題があるといえよう。

また一方東京港は背後の運河・河川と一体となった港湾であるが、運河・河川については港湾管理者の管理にもなく、また都市交通としての位置づけもなされていないまま、年間1,000万屯以上の大量の貨物を取扱う程の利用のされ方である。

港湾が都市交通の中でのターミナルとしての位置づけがなされていないことは、そのまま、港湾の運営問題につながってくる。都市交通の一元化、一体的運営が叫ばれる中で、港湾の運営が全く別個に置かれたままになっているのは、大都市港湾としては大きな問題であろう。特に輸送革新に伴う海陸一貫輸送が普及してくると、この問題はさらに大きく浮び上がってくると思われる。

これらの問題に対処する方策として、現在の港湾運営のあり方、さらにはこれと結びつく港湾の財政問題等は、他の都市交通機関と相共通する問題が多く、その点からの問題分析の必要もある。

以上東京港に横たわる管理・運営に絡む問題として、その一部※※ を問題点の列記に留めたが指摘しておきたい。

#### 注

(28) 東京都『東京港史』1962

(29) 北見俊郎『港湾論』海文堂刊 1968

(30) 運輸省港湾局『東京湾港湾計画の基本構想』1967

※ 現在東京港では、国の直轄事業は全くなく、外貿公団を除くと、全部国の補助事業か若しくは都の単独事業で、自主制が極めて強いといえる。

※※ ここでは従来筆者があまり指摘をしなかった問題点に主として絞った。

## 結 び

以上総花的に限定された紙面の中で、大都市港湾としての東京港の直面する問題を指摘したが、大都市港湾としてみた場合、未だその新しい動向に追いつかない認識の遅れを先ず第一に指摘しなければならないであろう。この問題こそはあらゆる問題に先行するものであり、正しい認識なくしては抱える問題点の正しい解決の方策も見出せないのは事実であろう。その意味においても、本稿では東京港における大都市港湾としての認識が、他港に比しては高く、かつ計画の中に散見される<sup>(31)</sup> とはいえるものの、やはり抱える諸問題解決への前提としてはまだまだ低いことを指摘して結論にかえたい。

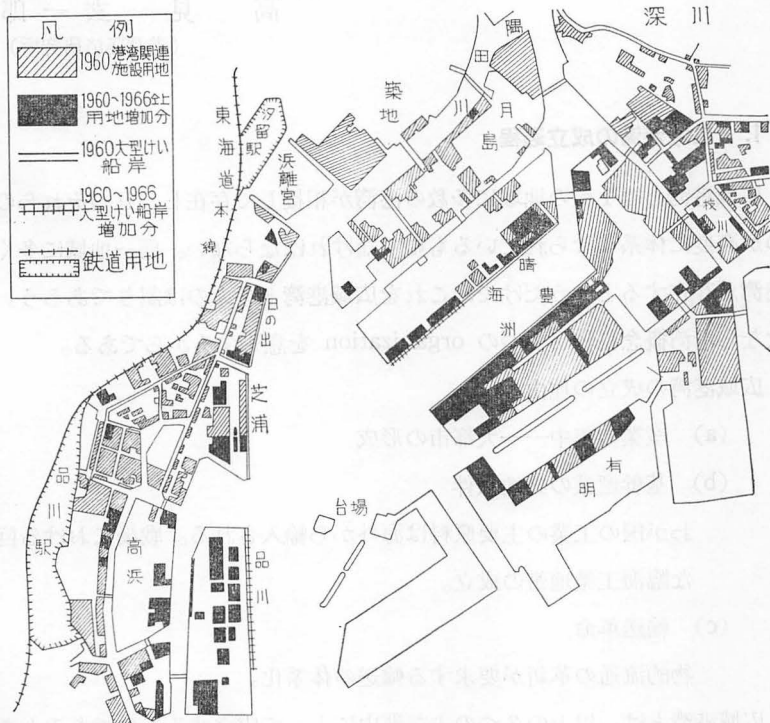
最後に日頃御指導を戴いている運輸省・東京都庁の先輩・上司の諸氏、東北大学能教授他先輩諸氏、東北学院大宮川教授、関東学院大北見教授、横浜市大枉助教授、喜多村先生を始めとする学会の先輩諸氏に深甚の謝意を表したい。

## 注

(31) 東京港港湾管理者『東京港計画資料』1966

# 東京港における土地利用の変化

1960 ～ 1966



1960, 1966 東京都土地利用現況図より作成

# 広 域 港 湾 論

—— 主としてオペレーションの観点から ——

高 見 玄 一 郎

(港湾経済研究所)

## 1. 広域港湾の成立過程

広域港湾とは1つの地域に多数の港湾が相接して存在し、且つそれらのものが高度に体系づけられているものでなければならない。同一地域に多くの港湾が存在するというだけではこれを広域港湾と呼ぶのは誤りであろう。何故なら港湾概念自体が1つの organization を意味するからである。

広域港湾の成立の理由

(a) 産業の集中——大都市の形成

(b) 基幹産業の立地条件

わが国の工業の主要原料は海外から輸入される。戦後における巨大な臨海工業地帯の成立。

(c) 輸送革命

物的流通の革新が要求する輸送の体系化。

広域港湾とは、以上の3つの主な理由によって成立するものであると考えられる。今日の東京湾、大阪湾は、広域港湾としての成立の要素は持っているが「体系化」の点でまだ不十分であるので、これをそのまま広域港湾と呼ぶことはできない。ここに言う広域港湾とは、高度に発達した港湾の形態であり、高度に体系化されたものでなければならない。われわれが、論理的に予測しているような、このような形態の港湾は、世界のどこにも存在しない。それは、わが国独特のものである。

## 2. 港湾概念の分解

先年私が発表した Cargo Lanes の理論から、次のような説明が可能である。

### (a) レーンの集中と分散

今日の輸送革命の基本的原理は

$$V=us$$

である。これは、実際の業務の上ではRCHR（作業率）とRCMR（移動率）の積として現われる。輸送面におけるこのような技術革新がもたらした現象として、先ずレーンの集中があげられる。それは1つの埠頭ターミナルへの大量の貨物の集中である。いわば大型機械による大量原理方式であって、その RCHR と RCMR とは、年々拡大され、益々集中度を高めている。たとえば、最近の完備したコンテナ埠頭1バースは、在来埠頭10バースに匹敵する。鉄鉱石、石油、その他のバルクカーゴ、あるいは自動車のような貨物にしても、この大量処理方式が益々大型化してゆきつつある。

このような貨物の集中は、同時にレーンの分散をもたらした。石炭や鉄鉱石等については戦前からこの方式が存在していたが、戦後、著しい形態で臨海工業が出現して、このようなバルクカーゴの流れが広い地域にわたって分散した。

### (b) 埠頭ターミナル

このような、レーンの集中と分散から生じた、高度に機械化された埠頭を、私は「埠頭ターミナル」と呼ぶことにする。米国においても、輸送革命の発展とともに、従来のピーヤ概念と異なる新しいマリーン・ターミナル、オーシャン・ターミナル、あるいはバルク・ヘッドといった概念を生じている。

埠頭ターミナルとは、輸送の各種の新しいシステムを基礎とするところの企業的な概念である。同じコンテナ埠頭であっても、オペ

レーターのシステムのちがいによって、その内容、形態は、全く異なってくる。また埠頭ターミナルを所有する者、あるいは運営する者、これはメーカー、商社、船社埠頭会社等各種のものにわかれるが、それぞれ、ちがった内容、形態を持つ。

### (c) 公共埠頭

多くのバルクカーゴのレーンが、既に公共埠頭を離れてしまった。また雑貨のレーンが、大部分コンテナ埠頭に集中するであろう。これは本質的に私的ターミナルである。このようにして、公共埠頭のウェイトは将来非常に小さくなって、大部分の貨物は埠頭ターミナルに移行することが予測される。

何故、このように貨物のレーンが公共埠頭を離れるかということは、結局、輸送の合理化＝コストダウンを追って貨物の流れが変わるといふことに外ならない。特に公共埠頭で多く扱われる雑貨に例をとってみてもアメリカ側の研究では、ユニットロードへの転換が挙げられる。すなわちその作業率 (RCHR) は

在来方式            1～1.5

ユニットロード    2、4、6、8……………

で、在来方式だと50%の能率の拡大がせい一ぱいで、さらにこれを2、4、6、8……と拡大するにはユニットロードにしなければならない。

このためには、埠頭にばく大な設備投資をしなければならない。ところが、公共埠頭では私企業による設備投資（専用利用）ができない。公共利用（コンモンユース）には、おのずから能率の限度があるといふことである。

### (d) 港湾概念の分解

このようにして、公共埠頭制度を基礎にしているわが国の港湾概念に大きな矛盾を生じている。貨物の大部分が私設の、あるいは私営の専用埠頭に移っているにもかかわらず、あるいは移りつつあるにもか



かわらず、建設も運営も一切が公共概念の規制を受ける。港湾とは、もともと公共的な概念であって、その中には、出入港船舶のコントロールであるとか、検疫、通関、検査、防災等の行政、あるいは管理機能を含むものであるが、このような公共的概念とは別個に、「埠頭ターミナル」という企業の概念を、制度として、確立することが必要である。

これは港湾という公共的な概念と、埠頭ターミナルという企業の概念とを制度上から明確に区別して、両者の調和をはかることを意味するであろう。特にこれは、広域港湾という新しい概念を組み立てるときに重要となるであろう。

### 3. 広域港湾の概念

物的流通の観点から見ると、広域港湾における貨物の大部分が「埠頭ターミナル」を通過するので、広域港湾とは多数の合理化された埠頭ターミナルの集合体として規定される。広域港湾を多数港湾の集合体として規定せずに、埠頭ターミナルの集合体として規定する理由は、現在の港湾が持つ様々の矛盾を、そのまま広域港湾に持ちこまないためである。このためには、現行の法規、ないしは制度の改革が必要であるが、そうしたことは一応別に扱うとして、ここでは、単純に論理的なすじ道をたてるだけに止める。

このように考えを進めて来た場合でもなお公共埠頭は現実に存在するし、今後残るであろう。埠頭ターミナルの合理的な発展と平行して、在来の公共埠頭もまたそれぞれの管理者が、一括して、新しい合理的な発展のシステムをつくりあげなければならない。将来、港湾の行政が、広域港湾に一括されるとしても、なお現在の管理者と管理機構は、それぞれの港湾において残らなければならないと考えられるわけは、この理由によるものである。こうして広域港湾には、多数の私企業による埠頭ターミナルのグループと、数個の管理者が管理運営する公共埠頭のグループとが存在する。港湾行政は、広

域港湾に一元化されるであろう。これらのものが、その性質上、ポートオーソリテイを形成する。この段階においては、単に海陸のサーフェース・トランスポートでなく、航空機による輸送、すなわちエアー・トランスポートをその機能の中に含み空港、ヘリポート、ないしはシテイポートが存在し、従来の海港の概念の外に空港の概念を含むものである。また新しいリキッド・バルクの輸送形態としてのパイプラインが必要になるし、埠頭ターミナルの機能から、必然的に抱括されてくる道路輸送、鉄道輸送、このための諸施設、デポ、工場、住宅、学校、公園、ショッピングセンター等の総合的な施設が必要になってくる。

このような、広域港湾の考え方を今少しそのオペレーションの観点から検討することが必要である。

#### (a) 埠頭ターミナルの機能

埠頭ターミナルとは、シッパー（荷主）からコンサイニー（受荷主）までの貨物の流動すなわち、海陸の貨物輸送のマネジメントセンターである。これが従来の港湾ないし埠頭の概念とは全く異なる点である。従来の港湾という考え方は、港区ないし港湾地域内だけの限られた物的施設ないしは制度上の概念として提起されていた。したがって、上屋の海側の作業は港湾運送事業法の適用をうけ、同じ上屋の山側の作業は道路運送事業法の適用を受けるというような、限られた狭い物的施設内部だけの問題であった。

今日、輸送革命の中から生まれつつある埠頭ターミナルは、新しい海陸一貫輸送の思想を基礎としているので、このような制約があっては困るのである。たとえば、荷受け、こん抱、通関、B/Lの発行、デリバリーのような、従来のような「港湾業務」がジェノバ港から70キロ奥地のリヴァルタ・スクリビヤに移ったような、新しい内陸デポの問題がある。海岸線から70キロ奥地の内陸デポまでの間は、契約上から海上輸送とみなし、船会社の責任において行なわれるとすれば、その機能上、リヴァルタ・ス

クリビヤは明らかに埠頭ターミナルの延長として考えられる。

陸上だけでなく、海上においも、同様に変化が生じつつある。船形の大型化は、非常な勢いで進んでおり、タンカーは50万トン、オーア・キャリヤー（鉄鉱石専用船）は20万トンというスケールが、既に現実の問題となっている。塩は既に15万トンの大型船で輸入されている。これらの大型船は必然的にワンポート・システムをとる。これらの大型船は、在来の「港湾」に入れることが出来ないので、従来の港湾区域外に1つのターミナルを設けて、このターミナルから小型船あるいはパイプラインでディストリビュートする。タンク・ターミナルあるいはオーア・ターミナルという言葉が、既に欧米において生まれているのであって、これらのものは、従来の港湾とは全く異質な、新しい埠頭ターミナルの概念によって説明せられるべき性質のものである。

したがって、新しい埠頭ターミナルの概念は、陸上にも海上にも、これまでの港湾概念を超えて、はるかに広い範囲に及ぶものである。

このように、埠頭ターミナルは、従来の公共埠頭が本船をつけて貨物を積みおろしする場所という主として施設面の思想を基礎としていたのに反して、物的流通のマネージメントあるいはコントロールという機能面の思想が正面に押し出されてくるのである。この思想は、特にコンテナ埠頭において著しい。

#### (b) 情報システムの発展

現在わが国の港湾に押し寄せている輸送革命の第一波は、先ずコンテナリゼーションとして現われ、いまその第二波がコンピューターリゼーションとして現われつつある。そして、この「情報化」は、先ずコンテナのオペレーションという、埠頭ターミナル機能から出発したのであるが、本年春、邦船8社が、在来船をも含めて、本船のオペレーションの面からコード統一委員会を設置して以来、公共埠頭の作業にまで及ぼうとしている。

現在の情報化の方向は、先ず船社および商社からはじまり、大メーカー（たとえば自動車）も生産のラインから船積みまでの過程のシステム開発を行なおうとしているが、これらの船社、商社、メーカーのそれぞれのシステムがいくつも港に出来上がるであろう。これらのシステムは、それぞれの自己の埠頭ターミナルを通過するのが理想であるが、その中間段階もまた存在するであろう。そして、米国のシーランド社が開発した「埠頭ターミナルが集荷する」という全く革命的な方式が、わが国でも普遍化するものと思われる。

このような事態のもとで、公共埠頭もまた自己のシステムを持たなければならなくなったのである。メーカー、船社、商社、港運業者、倉庫などの業務が、急速に「情報化」されている現状において、港湾としての統一コードをつくる必要が生じたこと、共通情報の集積が必要となったこと、さらに公共埠頭だけをこれらのシステムから除外するわけにいかないことがその理由であるが、ここに港湾の情報システムを早急に開発する必要に迫られているのである。

#### (c) 港湾の情報システム

埠頭ターミナル、特にコンテナ・システムに関するコンピューター・システムの発展が、やがて公共埠頭に及び、これが港全体の情報システムとならざるを得ないであろうということは、これまで述べた通りであるが私は港湾の情報システムを次のようにして組立てるのがよいと思う。

船 舶 情 報

貨 物 情 報

港 湾 情 報

すなわち船舶の入出港と貨物のフローとをつなぐ港湾のオペレーションを「港湾情報」とするわけであって、港湾情報は、さらに、相互に関連を持ついくつかの部分にわかれる。

バース指定

本 船 作 業

労 務 手 配

上屋管理（倉庫を含む）

ドキュメンテーション

通 関 業 務

配車（配船一はしけ）

この外にも、細部にわたって、まだ多くの業務が存在するが、港湾のオペレーションの大筋は上記のようなもので、細部はこれに附随するものと考えられる。

#### (d) 公共埠頭のシステム

それぞれの埠頭ターミナルでは、それぞれのオペレーターが自己のシステムを開発するので、ここでは港湾コードの統一、共通情報の提供というような、港としてのサービスが行なわれるだけでよいが、公共埠頭では、上記のサービス業務を含むポート・コンピューターないしは、港の情報センターの設立が必要となるであろう。そして、このセンターには少なくとも2つのサブシステムを必要とする。

貨物センター

作業センター

貨物センターとは、主として乙仲業者が共同利用するところのコンピューター・センターであって、貨物情報、特にドキュメンテーションを集中的に処理し、これを船社、商社、税関、管理者と一元的に結ぶものである。

作業センターとは、主としてステベ業者が共同利用するもので、元請、下請の関係があるが、これは業界内部の処理にまかせるとして、ここではステベという言葉で一括して表現する。これは、労務手配、上屋作業、本船作業の管理を行ない、同様に船社、商社、官庁、管理者と一元的に結ぶものである。

もちろん、税関も、海運局も、海上保安部も、管理者もそれぞれ機械を入れ、これをポート・コンピューターと結合する。本船の入出港、パース指定等本船情報は管理者および官庁の業務であるので、情報はそこから提供されポート・コンピューターにインプットされる。

港湾管理者は、施設の管理者としてばかりでなく、オペレーションの管理者として情報管理の任務を持つべきであろう。但し、これは独立の公的な組織としてもよいわけである。

#### (e) 広域港湾のセンター

広域港湾においては、数個のポート・コンピューターを連結した大型のコンピューター・センターが設けられる。

このセンターのコンピューターの役割は、たとえば東京湾、大阪湾というような広い水域における入出港船舶の管理（航行の安全—レーダーと結びつけた—）および船舶および貨物の回転速度の増大。このためには、各埠頭ターミナル、公共埠頭における作業状況、スペースや労務の状況、内陸の輸送状況等が、情報として把握されていなければならない。

私が、最初に、広域港湾を「埠頭ターミナルの集合体」として理解すると述べた1つの理由がここにあって、これは港湾という抽象的な、全体的な概念では処理できないものである。

また進歩した埠頭ターミナルが、物的流通、すなわち Cargo Lane の中枢管理機能として現われてきているので、広域港湾とは、広汎な地域における物的流通の中枢管理機能として理解されなければならない。

## 結 論

広域港湾が、広汎な地域における物的流通の中枢管理機能であるということとを、具体的に、東京湾、あるいは大阪湾、伊勢湾といった具合に、わが国の工業生産の大部分を、直接的にその背後地に持っている。広域港湾とは近年のわが国経済の高度成長によって生じた独特の形態であり、逆に、広域港

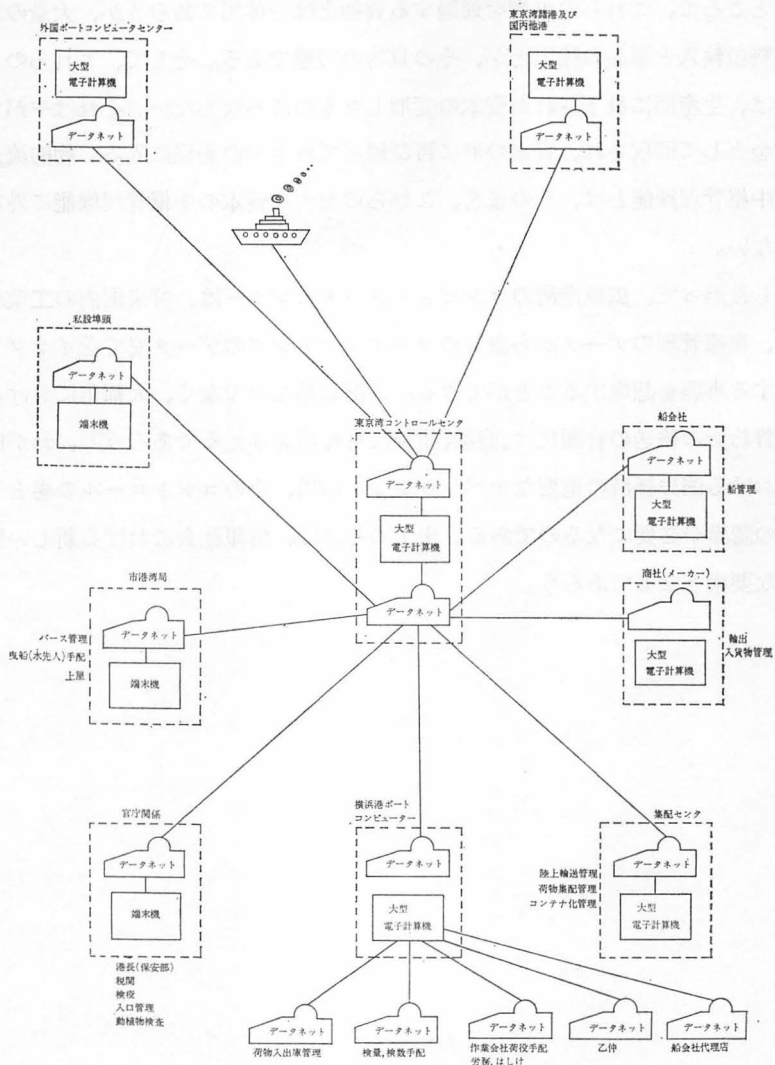
湾が、わが国産業の急速な成長を支えてきたと見ることも出来る。

ところで、これらの港湾を通過する貨物とは一体何であろうか、大量の原材料の輸入と製品の輸出とが、その貨物の実態である。そして、これらのものは、生産面に投下された資本の変形したものに外ならない。それはやがて代金として回収され、資本の形に再び帰って再生産の過程に入る。物的流通の中枢管理機能とは、そのまま、これらの龐大な資本の中枢管理機能に外ならない。

したがって、広域港湾のコンピューター・センターは、将来国内の工業生産、在庫管理のデータから海外のマーケティングのデータまでをインプットする事態を想像することができる。外国貿易だけでなく、大都市における消費物資の輸送の合理化は、直接、物価にも影響を与えるであろうし、わが国における国民経済の重要なオペレーションの場、そのコントロールの場としての認識が必要になるのである。未来のそれは、情報社会における新しい重要な要素となるであろう。



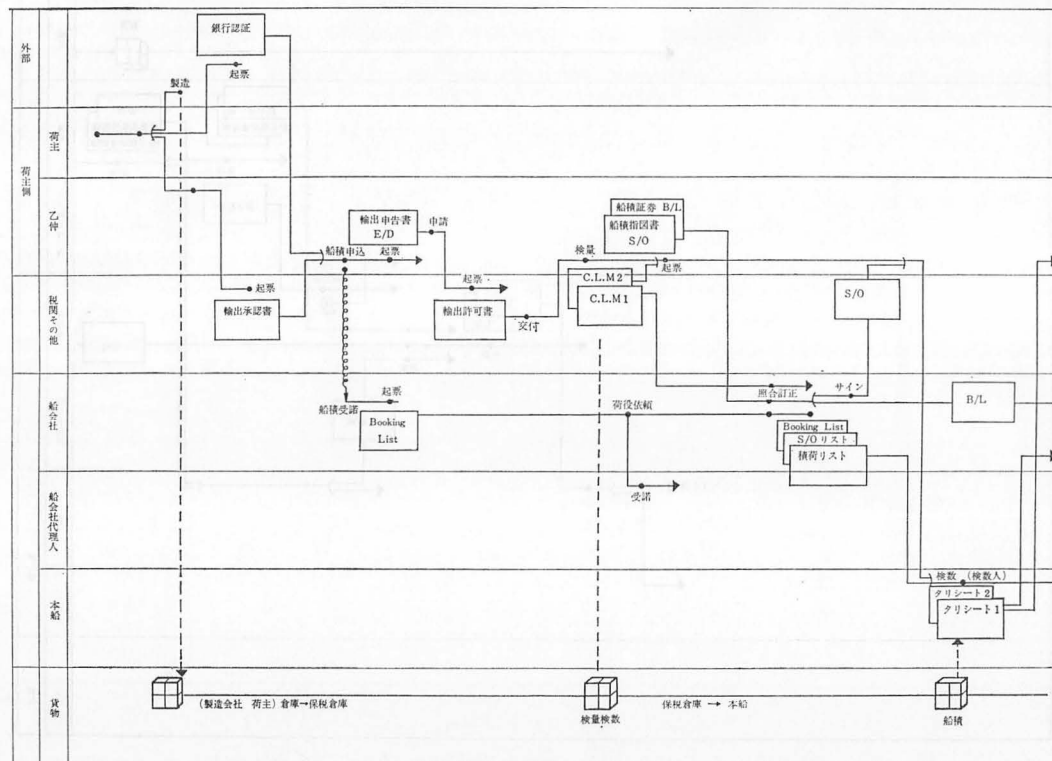
# 東京湾のコンピューターセンタ構想の概要



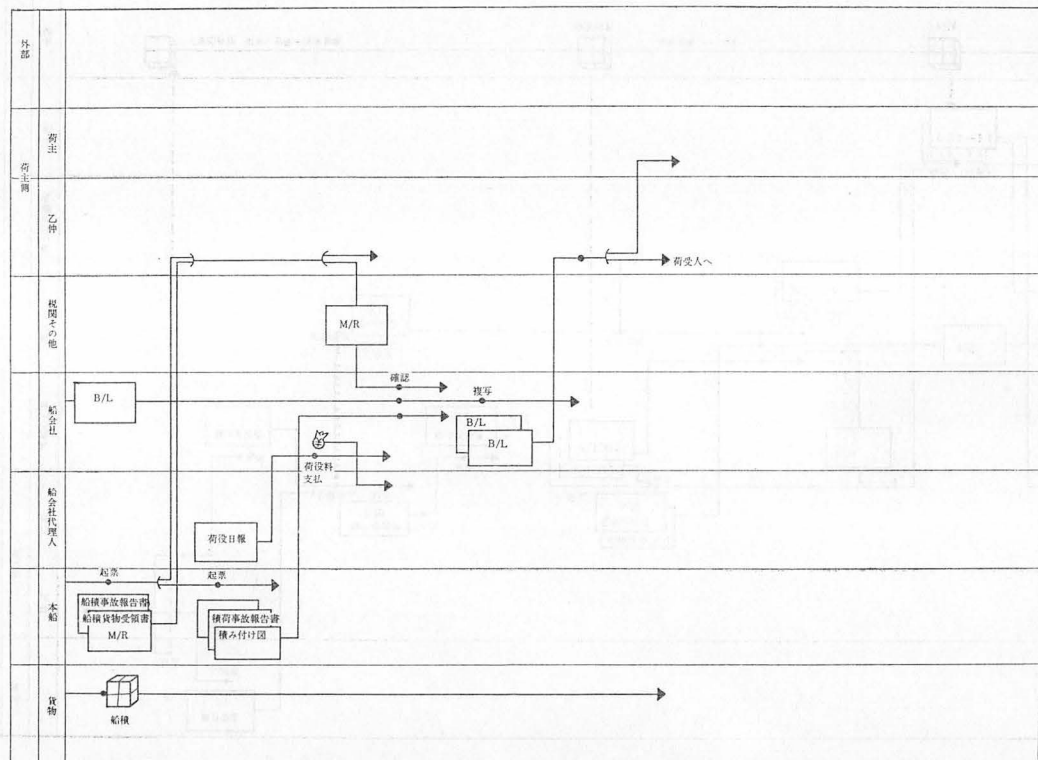




### 3. 輸出貨物情報のフロー (1)



#### 4. 輸出貨物情報のフロー (2)





# 大都市港湾の問題点と将来

北 見 俊 郎

(関東学院大学)

## 目 次

1. 問題意識
2. 都市の形成と諸問題
3. 港湾の形成と諸問題
4. 大都市港湾の問題点と将来
5. むすび

### 1. 問題意識

「大都市港湾」をとりあげる際に、さしあたり次のことを考えてみる必要がある。つまり、「大都市港湾」という表現上の意味についてである。それは、都市分類上「大都市」といわれる都市に属する港湾と一般的に解されよう。したがって、(実態的には世界各国の例からして、)大都市における港湾は比較的「大港湾」であるので、「大都市港湾」とは「大港湾」の意味にも解される。しかし実際には大都市における小港湾もありうるわけで、論理的には、必ずしも「大港湾」を意味するとはかぎらない。あらためて考えれば、「大都市港湾」とは、「行政上の大都市に属する港湾」とするのがここでの研究対象一般とみてよい。

しかし、以上の問題と共に考えておかねばならない点は、「大都市港湾」という問題設定の前提として、「都市港湾」とは何かということである。一般に「都市港湾」という問題意識はまだ充分にとりあげられていないが、やはり「都市に属する港湾」といった形態的、現象的なとりあげ方がされ易い。しかし、この場合、「都市に属する」という意味は必ずしも形態的、現象的なものではなく、わが国においては「都市問題」によって提起されてい



る都市そのものの構造的諸問題なり、地方自治体のかかえこんでいる矛盾点をそのままふくむ港湾としてのとりあげ方もなされる。したがって、ここでは、（一般に『港湾』そのものも、『商業港』『工業港』もしくは『産業港湾』といったものの定義や性格規定でしばしば論じられるような）港湾の形態的、現象的側面からのアプローチによるものではなく、より本質的に港湾を現実支配する要因との関係でとらえてゆかねばならない。すなわち、現実には港湾をうごかす支配的な要因とは、資本主義経済にあっては、すぐれて「資本の要請」であり、さらにわが国にあっては歴史的にも論理的にも「国家の要請」といった経済・社会的諸条件がさしあたりあげることができる。

したがって「大都市港湾」もしくは「都市港湾」というものは、単に「大都市」もしくは「都市」に属するという形態的、現象的な故においてとりあげられるものではなく、「大都市」なり、「都市」における資本や国家の要請といったからみ合いを媒介とする港湾であらねば問題の本質は理解されないであろう。

次に、ここでいう大都市港湾の「問題点」とは何を意味するものか。この問題点というものが、「大都市港湾」にあるとすれば、そのうちの「大都市」の側にあるのか、また、「港湾」の側にあるのか。また、大都市と港湾の「両者」の側にあるのか。さらに、大都市と港湾の「外側」にあるものなのか。このように問題点の所在や源点や性格等についてもきびしい分析の視角をむけてゆかねばならない。

少なくとも以上のような原理的な考察の方法をとる必要があると考えられるのは、次の二つの理由にもとづく。一つに、ここでは、わが国における「大都市港湾の問題点と将来」をとりあげる以上、とりもなおさずわが国における大都市港湾の性格や諸問題が、どのような歴史的過程で形成されつつあるのか、また問題点の内容が何んであり、どのような立場からそれが問題点となるのかといった点を明確にしないかぎり、「将来」の展望はなしえないからである。また二つには、経済発展を急激にとげつつあるわが国にあって

は、港湾もまたそれにともなう激変を要請されるものの、経済発展なり、港湾の激変を形態的、現象的な側面からのみの考察においては「港湾」そのものの本質的あり方もまた埋没されてしまうからである。

## 2. 都市の形成と諸問題

今日、わが国において、「大都市港湾」という形で問題が出されるには、それなりの諸問題や、問題点があつてのことである。しかもそれが、「大港湾」という形ではなく、「大都市」という問題意識をもつにはそれなりの理由があつてのことである。したがって、ここでは、以上の諸問題や問題点をみる前に、さしあたり、その基盤ともなる大都市港湾の形成面を歴史的に考える必要がある。

まず、都市そのものの問題であるが、これは、一般に都市論もしくは都市社会学の領域でいわれているように、わが国の近代都市形成の歴史的な特性を認めざるを得ない。この歴史的特性とはもちろん欧米都市形成との比較において打出されたものである。<sup>(1)</sup>ともあれ、周知のように、わが国の多くの近代都市の起源は封建都市に求められている。これが近代都市としての形態をととのえてきたのは明治以降であり、その意味ではわが国の資本主義経済の展開過程を基盤にしている。

明治維新後、もともと欧米におけるような「市民社会」の形成がなかったわが国では、天皇制にもとづく国家主義の理念による中央集権的な政治形態で国家的統一が完成された。したがって、封建社会にあって城下町として発展してたわが国の主要都市は、明治以降の中央集権的な国家的統合の過程でそれぞれ何らかの役割をになった面をもっている。この意味では東京は近代社会にあっても特殊な性格をもつにいたった。国家によって指導され、またその保護のもとに発展してきた資本主義経済の基盤は、経済的にも東京ならびに大阪に求められた。<sup>(2)</sup>

「産業革命の過程において旧来の諸都市は、従来の政治中心、商業中心と

しての消費都市から、工業化と結びついて生産都市化し、都市は人口扶養力を増したから、都市人口は急速に増加し、東京、大阪は近代交通機関を利用して衛星都市を含んだ巨大なメトロポリタン・コミュニティを形成していった。」<sup>(3)</sup> こうして、原料輸入、製品輸出という貿易構造の進展は、一方では、これにすぐれた立地因子をもつ京浜、阪神、中京、北九州等の工業地帯が形成され、臨海工業地帯における近代工業都市が発展した。さらに一方では、近代産業の立地に適応性をもたない旧来の都市がおとろえた。

敗戦を契機として、周知のようにわが国の民主化の過程が始まった。新憲法による主権在民、官吏の公僕化規定、伝統的な独占企業の解体、選挙権の拡大、地方自治制度の制定、社会保障制度の進歩等、敗戦後におけるそれなりの新しい装いがみられた。こうした戦後における新しい装いは、都市の内部構造や機能をも徐々に変化せしめ、かつての伝統的なものが次第に経済的合理性にうつり変る傾向を示した。朝鮮動乱を機会にしての、わが国経済の立ち直りは、戦後における資本主義の展開を活潑にした。経済成長期をむかえたわが国の経済は、重化学工業のより一層の発展を背景にし、巨大な臨海工業地帯の造成を形成しつつある。一方、既成工業地帯を中心とする企業の集積・集中の利益にもとづく立地要因は、大都市外周部に公共・民間投資をも活潑にし都市圏の膨張をよんだ。こうして都市圏の膨張は、形態の上では、首都圏をはじめとして近畿圏、中京圏等の広域都市圏を生み、都市機能の新しい発展傾向を示してきた。一つは大都市における中枢管理機能化がそれである。また、工業化にともなう都市化の急速な進展は「……………大都市を中核とし、周辺諸都市を中心大都市の統合活動のなかに組み入れることによって、メトロポリタン・コンプレックスを発展していった。」<sup>(4)</sup>

さらに、「戦後の日本の都市は新しい段階にはいり、経済の高度成長と、これにともなう技術革新が工業の立地と構造を著しく変化させ、工業地域が大都市周辺に広がって巨大化してきたのみでなく、臨海地域としての太平洋沿岸に連続した形態で発展し、高度に発達した交通を媒介として、メトロポ

リタン・コンムレックス相互の分業を高度化して、これらの相互関係を強めた。そして全体は有機的に構成された多角都市地域をなし、国民社会における政治、経済、技術、文化における巨大な中核地帯としてメガロポリスを形成してきた。」<sup>(5)</sup>と。

以上は、わが国における近代の都市形成の形態的な側面であるが、これは同時に日本経済の特質とされるいわゆる「二重経済」の都市的表現とみることもできる。ここに、都市形成なり都市の性格を欧米におけるそれと比較して、その形成的特質を明確にする紙幅をもたないために、ただ以上のように、とりあえずの性格規定にとどめざるを得ない。ともあれ、わが国経済における「アジア的な底辺」については、明治以降の経済発展の過程で手をつけることは不可能なままに膨張してきた。したがって、その結果、経済成長期にいたってもっとも典型的な形での「都市問題」の発生をみている。<sup>(6)</sup>

この「都市問題」の発生は、とくに大都市における公害一般によって代表されるであろうが、いわばわが国の都市形成の過程でもっとも問題になるのは「市民不在」であった。かつての封建社会における都市理念は、そのまま明治以降の近代産業の発展、富国強兵策の中で、いわば産業もしくは産業社会にも適応されがちでもあった。これはたんにアジアの後進的経済構造をそのまま根にもちながら、高度成長を可能にしたという日本独自の社会的構造にも関係する。その意味でもミラクルなめざましい高度成長は、都市における「地方と中央」の関係を背景にしている。この関係は「三割自治」という周知の言葉によっても代表されるように、「形の上では、分権化と住民自治という地方自治制度が確立されながら、実際においては、地方団体の責任において処理しようとしても、自主財源の不足から中央政府に依存しなければならないという状況におかれている。」<sup>(7)</sup>という問題が存在する。このかげには、戦後における行政の民主化よりも能率化が優先しており、さらに「中央と地方」の伝統的な中央優先、上下関係等がタテ割行政と共に一つの骨格となっている。したがって、本来都市における行政任務は、都市に生活する住

民の日常生活が快適に行なわれるようにその生活環境を整備することではあるが、いわば、人間の基本的条件である環境整備は二次的なものになり易いのが現状である。

- 注 (1) 都市研究のうちでも、とく大都市研究においては、奥井復太郎著「現代大都市論」(有斐閣 昭15)の集大成されたものが一応の基礎になっている。
- (2) 今井登志喜著「都市発達史研究」(東大出版会、昭、26) 矢崎武夫著「日本都市の発展過程」(弘友堂、昭、38)「現代大都市構造論」(東洋経済、昭、43) 柴田徳衛著「現代都市論」(東大出版会、昭、43) 参照
- (3) 矢崎武夫著「現代大都市構造論」(前出) P. 18.
- (4) 矢崎武夫著「同上」P. 22. なお Metropolitan Complex は大都市複合地域を意味する。
- (5) 同上、P. 22.
- (6) 柴田徳衛著「前出」参照
- (7) 加藤一明稿「都市行政と中央・県」(都市問題講座 3「財政と行政」有斐閣 昭、4) P. 264~5.

### 3. 港湾の形成と諸問題

われわれは、前節において、都市ならびに大都市における形成事情とその問題点の概要をみた。1節における問題提起として、「大都市港湾」をみる場合の分析視角を考えた。そこでは、「大都市港湾」なるものが、大港湾であれ小港湾であれ、またそれが、商業港であれ、工業港であれ、そのような港湾の型態的な側面にこだわらないものとした。そのことは、従来、港湾研究における方法論の未熟さが、しばしば、港湾にかかわる現象的、型態的な側面にのみ視角をむけることにより、問題点の本質的な解決をとりながしていたのではないかという反省にもとづく。<sup>(1)</sup>重ねていえば、現実の「港湾問題」の構造的 성격や、原因を明確に打ち出しうるような分析視角をもつためには史的考察を順序としても他に優先させなければならない。したがって、ここでもさしあたりとりあげ方が並列ではあるが、都市の史的考察につづいて近代における港湾の形成事情を若干みることにする。

周知のように、近代における港湾形成の歴史は開港時点の旧い横浜港からはじまる。黒船来航以降、横浜港の築造にあたっての一般的調査は明治3年

頃よりはじめられている。明治5年には、外国人技師による土木上の調査を行うなど、明治政府の港湾に対する異常な関心は、横浜港をはじめとし、わが国主要港湾のための調査、計画、築造準備となってあらわれている。こうした港湾造成への準備は明治中期にいたるといわれる辺境の地にまでおよんでいる。本格的な港湾造成工事は、明治22年、横浜港になされ、それ以降、大阪、神戸、名古屋等の重要港湾に着手されている。大正6年から11年にいたって、横浜、神戸の税関埠頭施設が完成し、はじめて水陸連絡施設を整えた埠頭の出現をみたとされている。(2)

こうした港湾造成は、主務大臣の決定により行われ、さらに主務大臣の諮問機関であり、勅令により公布された土木会、港湾調査会等により推進されてきた。当時における港湾形成は、近代交通全体にとっても、早急な産業革命と資本蓄積とならんで重要かつ急を要する課題であった。とくに整備にあたっては、資本主義の形成と同じく、一般的に資本そのものと資本を動因する機構もなかったために、技術的にも経営的にも私的資本がのり出す可能性もなく、さらに政治的にも否定されざるを得ないとすれば当然国家がみずから積極的な政策をもってあたらざるを得なかった。(3)

大正年代に入っては、第1次世界大戦を契機として、わが国の工業生産力と貿易は飛躍的に発展した。海外市場の開拓、貿易の展開は、一方において先進工業地帯と後進的農業地帯を形成したが、港湾は、たんに築港工事のみならず、上屋、倉庫、臨港鉄道、荷役の機械化等の各面に亘る合理的な港湾機能の育成がみられた。これは仲継貿易や委託販売等によって利潤を収めようとする「自由港制度」問題をも生ぜしめるなど、国民経済における流通過程合理化の一環としての港湾機能という、本質的な問題をのぞかせた。大正年代における重工業の発展は、産業構造の高度化を意味するとともに、「産業合理化運動」の展開をみた。このことは、港湾機能を重要な立地因子とする臨海工業地帯への指向性を高め、大都市周辺における工業地帯の形成を促進した。



昭和年代におよんでは、とくに軍需的性格を強めた工業地帯と港湾機能の結合を早めた。戦事態勢に入ってから、戦力増強のための生産力拡充が、一方では政府をして臨海工業地帯造成の国家的意義をさらに自覚せしめ、京浜工業地帯のみならず、大阪湾、伊勢湾、洞海湾の各主要港湾地域の重工業と港湾が、経済的合理性をこえた政策対象となった。したがって港湾の管理・運営の機構整備も強められるとともに港湾運送における「一港一社」も戦力増強の一環にくみ入れられるにいたった。<sup>(4)</sup>

以上は、戦前における港湾形成の大意にすぎないが、明治以降、日清、日露、第1次世界大戦等の戦争を媒介としつつ、「富国強兵策」の実をあげつつ展開してきた資本主義経済の中で、港湾もまた国家の指導と育成によってその規模と機能を拡大してきた。これは、物理的な機能上の造成面のみならず、とくに戦事態勢下にあつては、港湾機能は完全に、その経済・社会的側面まで国家支配下にあつた。

戦後における港湾のもっとも大きな問題は、まず昭和25年における「港湾法」の制定をめぐる諸問題からはじまる。これは、戦後における民主化という時代的要請の中で、いわば港湾の社会的あり方が問われた最初のでき事と思われる。つまり、港湾法の成立は、戦前まで一貫してきた港湾の管理・運営の主体を国家的支配から地方公共団体に移すということが主要課題でもあつた。そこでは地方自治体による港湾管理者の制定、欧米におけるポートオーソリテイ制度の導入といった港湾にかかわる行政機構の根本的な改革も試みられたはずであつた。しかしながら、昭和30年代にかけての経済発展や、その後の、いわゆる経済成長期の中では、この港湾法の制定にもとづく民主化理念は事実上大巾な後退を余儀なくせしめられる結果となる。経済成長期の中では、いわゆる戦後におけるもっとも大規模な臨海工業地帯や港湾機能の造成がはじめられつつも、30年代後半にいたる「港湾問題」の発生をむかえる。<sup>(5)</sup>

すなわち、昭和37・8年における「船ごみ」問題に端を発する港湾の諸問

題は、ある意味で、はじめて国民経済における港湾機能の重要性を本格的に認識せしめたものといつてよい。したがって、政府は国民所得倍增計画を背景として、昭和36年からの第1次「港湾整備5か年計画」の実施にふみきり、その後、この港湾長期整備計画は現在までに第3次に亘っている。これらの長期整備計画は、主要外貿港湾の整備、産業港湾の整備、等をはじめとし、激増する取扱貨物のつつがない荷さばきを何よりも政策目標としていた。この意味での港湾輸送の効率化、あるいは港湾生産力の増大が、たんに物理的機能としての規模拡大では解決できないことを自覚せしめたのが、経済成長期の「港湾問題」であったともいえる。つまり、港湾労働力の絶対的不足、港湾運送業の構造的諸問題、港湾行政、港湾管理、港湾運営、港湾財政等の社会的、経済的要因をもとにする港湾の全輸送体制そのものが、経済成長期にいたって一つのゆきづまりを生んできていることをはっきりさせた。したがって、昭和39年3月3日の総理府における港湾労働等対策審議会による「3・3答申」は、きわめて幅広い構造的諸問題を取りあげて根本的な経済・社会における港湾のあり方を問題にした。

この「3・3答申」に源を発する港湾の輸送体制の改革は、その後単発的に、港湾労働問題については労働省における「港湾労働法」に、港湾運送業問題、港湾管理・運営問題は運輸省における対策によって「港湾運送業の集約化」「外貿埠頭公団」等の結果となってあるわれるにいたった。問題は、これらの対策結果は総じて流通革新という港湾機能を利用する立場からの要請にもとづく港湾輸送効率を高め、港湾生産力を高める施策に焦点をおく結果ともなっている。しかも、これらの諸対策は、現実的にいって、港湾労働法の施行対象港、港湾運送業の集約化対象港、外貿埠頭公団の設置対象港等どれを取りあげてもわが国の六大港を中心とするものにかぎられている。その意味では、経済成長期における「港湾問題」は、いわば、大港湾における港湾問題であり、その諸対策も大都市港湾に中心があるという特徴を有している。しかし、考えてみれば、こうした大港湾中心の施策は明治以



降の一貫した傾向であり、このかぎりにおいても、わが国の港湾問題は国家ならびに国民経済との関連にその焦点があった。さらに、もう一つの特徴としては、「3・3答申」はすでにのべたように、かなり幅広い港湾輸送全体の「近代化」を目指した点があり、この意味では昭和25年における「港湾法」の問題意識と共通する点をもっているが、現実の港湾政策の上では体制的な近代化もしくは民主化を指向する港湾行政や、港湾における波動性の解消等を中心とする港湾利用のあり方についての「旧慣にとらわれない抜本的対策」は埋没したままで、港湾機能を利用する立場からの<sup>・</sup><sup>・</sup><sup>・</sup><sup>・</sup>合理化対策の進捗がみられやすくなると考えられる。

- 注 (1) 拙著「港湾論」(海文堂、昭、43)第17章「経済発展における『港湾研究』の方法論的反省」(P. 254~268)参照
- (2) 運輸省港湾局編「日本港湾修築史」(日本港湾協会、昭、26)P. 21
- (3) 拙著「国民経済と港湾」(日本港湾協会、昭、33)第2章「国民経済の発展と港湾の形成」P. 11~35. 参照
- (4) 拙著「横浜港市文化の基礎構造——港湾文化論序説——」(横浜市、昭、43)参照
- (5) 拙著「港湾論」(前出)参照
- (6) 拙著「同上」および拙稿「東京湾港湾問題と広域港湾の基礎課題」(経済系 No. 79. 昭、44)「広域港湾とポート・オーソリティ問題」(海運経済学会年報、昭、44)参照

#### 4. 大都市港湾の問題点と将来

われわれは2節において、大都市の形成とその諸問題を、さらに3節においては港湾形成とその諸問題をみてきた。いずれも歴史的な視角においてとらえたとはいえ、紙巾の都合もあってかなり素描にとどまった。したがって史的考察と諸問題の析出方法は必ずしも的確ではない。しかしながら、われわれは、以上の各節によって、わが国における「大都市港湾」と考えられるものの性格を規定するある程度の資料を得たと思われる。

1節の「問題意識」においては、「大都市港湾」というものを、行政上

「大都市に属する港湾」を一般的に考えるものとした。実は、この考え方、つまり行政的地域性を港湾の前提にするということも、結論的に考えれば、いかにもわが国の経済発展と港湾に対する日本的な考え方であるとも思える。次に、われわれは、「大都市港湾」の前提としての「都市港湾」を「都市に属する港湾」とし、そこでは港湾の形態的、現象的な問題にとらわれず、港湾の基盤としての「都市」との関係を考えるべきとした。こうした考え方は、いずれも現実の「大都市港湾」といわれるものが、一体何によってもっとも支配をうけるのか、といった本質的な問題意識をふまところから生ずるものでなければならぬとした。

以上のように、1節の「問題意識」との関係で、アプローチの方法や、方法論的な問題から、われわれは「大都市港湾」をかなりしぼったとらえ方をしたつもりである。したがって反面においては、かなり他の側面を一応とり去るような考え方をせざるを得なかった。ここに本稿の限界もまたかなりあることを自覚させられる。ともあれ、このような方法論の上でのしぼり方を史的考察にむすびつけたのは歴史学一般が教えるが故であるばかりでなく、わが国港湾のもつ構造的な問題意識の外におくことができないが故でもあった。さらに大都市港湾の問題点と将来を展望するには、どうしても史的考察を方法論の外におくことはできない論理的必然性の故でもあった。

さて、ここで「大都市港湾」の問題点をみる場合に、以上の2節、3節にてみた大都市と港湾の史的考察を安易に並列的に重ね合せようとする気持はない。しかし、この両者を注目することによって、われわれはかなり「大都市港湾」の歴史的問題点を見出しうるものと思われる。はじめに、都市にしても港湾にしても共通する基本的な点は、わが国の資本主義形成が本質的にもっている国家的役割が都市および港湾の両面にそれぞれの諸問題を呈してきたということである。おくれて資本主義に参加したわが国は、都市形成においても、港湾形成においても、「市民社会」としての社会的条件を基盤とするゆとりもないままに、中央集権の諸機構を「てこ」とすることによって

効率のよい経済発展をとげてきた。都市においても、港湾においても、その発展は自由な「経済性の原則」の前提に、いずれも国家主義にもとづく法制化と行政力があつた。これは、それなりに急速な経済発展に貢献し、戦前における政策目的であつた「富国強兵」の実をあげた。

とくに早期な資本蓄積と急速な産業革命を遂行するためには、国家の公権力を媒介とすることがもっとも有効な手段であつたともいえる。近代的な市民意識が未成熟な都市にあっては地方自治の実質的基盤はなく、また港湾造成にかかわる民間資本も、資本を動員する機構もなかつた当時においては、都市も港湾も「地域」との関連性や、両者の機能的有機性ももてないままに国家的レベルにおいてとりあつかわれざるを得なかつた。とくに「富国強兵」策は、そのためにもっとも有効な経済政策として、「富国」のために一番生産性の高い重化学工業や産業を中核とする政策態度をとつてきた。したがつて、都市もまたこの政策的一環に組み入れられ、工業化と結合した生産都市化、集中化、大都市化の傾向を歩み、港湾もまた、港湾機能をもっとも利用する重化学工業や産業のための機能としての整備を進めた。とくに、都市もそうであるように、港湾は六大港に集約的に表現されるように、国家的な見地から、貿易を媒介とする生産力の増大に即応する機能として育成されてきた。この両者の機能は、その機能の存在する地域性を考慮する必要はなく、いわば集中化と集積化は国家政策を縦糸とするかぎりにおいて具現化される結果となつた。こうした縦糸の故をもつて戦前の大都市、大港湾は四大工業地帯にもっとも必要な立地因子となり、それがそのまま「富国強兵」策の具体的な支点ともなつた。さらに「中央と地方」の関係を決定づけた要因はすでにふれたように、天皇制を基盤とする中央集権の政治と行政的機構であり、これが縦糸の芯となつて大都市と大港湾が別々の次限で生産力の増大、外国貿易の促進、産業構造の高度化に貢献してきた。<sup>(1)</sup>

戦後における民主化という時代的要請によって、主権在民、官吏の公僕化、地本自治制度の制定がみられたが、例えば地方自治の制度的改革がすな

わち地方自治の具現化に直接つながるだけの実質性を地方はもたない要素が山積していた。戦後おけるこのような新しい装いが、都市の内部構造や機能までを、そのまま主権在民の民主的実質性を表現するにはいささかの距離もあった。港湾においては「港湾法」の制定が問題になり、当時の趣旨では、「港湾の主人公『はその港湾に最も身近な利害関係を有し、その開発と情熱を有する地方住民』であるという従来とは根本的に異なる思想がとられるようになった……………この法律の目的は地方公共団体の自由な意志による港湾管理者の設立により港湾の管理、運営の方式を確立し、もって港湾の開発、発展と利用の促進をはかろうとするもので、港湾を場とする行政の統一の問題とは次元を異にする。」<sup>(2)</sup>とされた。いわば、港湾の主体は地方公共団体による港湾管理者の創設によって保たれるものであるというのであった。とくに六大港は主に六大都市の市長による港湾の管理、運営が行なわれるものであるとされ、大港湾が大都市に実質的に属し、国が行ってきた港湾の行政や港湾の営造物管理は都市に属するものであるかのようにであった。さらに都市や港湾における官吏の公僕規定は、戦前における前近代的な官僚制度を打破し、地方民主主義が都市を中心に根をおろすかのように見えた。

しかしながら戦後における経済発展が、一つの頂点ともなって現われた経済成長期において、都市も港湾もにわかに大きな諸問題をあらわすにいたった。一つが「都市問題」であり、他は「港湾問題」であった。わが国の都市問題の基盤は「一言にして要約すれば、いわゆる『二重構造』とよばれる日本経済の特質——底辺にアジアの後れた姿をもちつつ、その上に欧米に劣らぬ高度の独占資本をそびえさせている——この矛盾の結合した形が都市にもっとも鋭くあらわれているのだ。」<sup>(3)</sup>とする日本の都市の特色に求めうることができる。城下町としての都市は封建支配の中心地であり、そのための都市計画がなされたように、明治以降の近代都市も富国強兵の理念による近代産業の中心地であった。そのため一般市民の生活環境は軽視された。戦後における大都市への人口集中と重化学工業の発展を軸とする経済成長は、底辺

のアジア的特性を解消しえぬままにおしすすめられ、公害といわれる問題をはじめ、いよいよ「都市問題」を根深いものにしている。この過程の中では港湾も、大都市に集積した労働力の下層を給源とする労働力と公共投資、さらには中央集権的行政によって重化学工業を頂点とする産業発展の重要な機能となった。港湾機能が、貿易を媒介とする生産力の増大、（経済成長期においては、流通過程の合理化のために港湾経費の削減をはじめ、港湾機能の合理的利用が叫ばれて）市場拡大のための合理化の対象となって、一方では広般な港湾造成と、他方では港湾労働力、港湾運送業、港湾管理、運営の各面での再編成が進められた。以上の「港湾問題」<sup>(4)</sup>における特徴はかつての「港湾法」制定時にみられた期待が、地方財政の貧困、タテ割行政、人事構成等における中央の地方支配、地方の中央依存が強まることによって影をひそめてしまった。また、港湾機能の重要性が認識されるにおよび、港湾機能を利用する立場からの合理化が、諸対策や行政指導となってあらわれ、港湾機能を形成する港湾労働、港湾運送業、港湾管理者（都市）等の立場からの諸対策はかなりの立ちおくれをみるようになった。さらに、以上の「港湾問題」における諸対策の対象港は、いわば六大港を中心とする大都市港湾であって、港湾政策の焦点はあくまで大都市港湾にある。

以上の「都市問題」や「港湾問題」の内容的な性格はかなり共通な要素からできており、問題発生 の基盤は未熟な民主化過程にあると要約できよう。この未熟な過程は「中央」と「地方」の両者によって支えられるもので、その両者の故に根深い大都市港湾の問題点が発生する。こうした両者の問題点をめくめて、総体的に考えてみると次のような「近代化」との関連で今後のことを展望する必要がある。<sup>(5)</sup> まず、都市にしても港湾にしても、明治以降もっとも欠けていた点は、「近代化理念」にあった。歴史の時代的区分としての「近代」に明治以降が属していても、それは「過渡期」としての中央集権期もしくは絶対王朝期であった。したがって、近代都市、近代港湾という表現は近代という時代的区分に属する意味であって内容をものがたるものではな

かった。また、後進国としてのわが国が先進諸国からの文化を受容する態度も、先進諸国に「追いつき」かつ「追いこす」ための目的意識が強かったために、自からを真に「近代化」させることより、伝統的体制を保持したままに現象的なものの受容に終ったきらいがあった。およそ、先進的な文化の誕生や、先進性を生みだすためには次の条件と順序が必要である。つまり①人間、精神、②社会的機構、制度、③技術、物財、等である。この条件と順序が歴史的に形成されて順当な生産力や生産関係ができると共に近代化された社会が成立する。また、この順序の各条件が調和をもつことによってその発展が保たれる。ところで、このような過程をもった先進的なものを、わが国は明治以来③②という逆な順位で受容し、さらに①については天皇制を中心とする伝統的な人間と精神を基盤にしていた。その意味でも、それは「近代化」のための受容ではなく「近代化主義」にのっとったものであった。その結果は、いずれも政策目標を実行するための「合理化」に貢献し、それ故に「都市問題」や「港湾問題」の発生させる基盤ともなった。したがって、ここでは「合理化」と「近代化」の問題はかなり区分した考え方をするわけであるが、前者は港湾の場合、輸送体系の合理化となり、後者は輸送体制の近代化を意味するものとなる。大都市も大港湾もその意味では、主として巨大産業資本の論理と国家の要請にもとづく合理化に参加し、本質的な近代化の過程は今後に残されているとみてよい。(6)

それでは残された近代化の過程は一体何を意味するものであるのか。以上各節に亘って「都市と港湾」といった形で問題をとりあげてきたが、これは方法論上の貧しさからだけでなく、わが国にあっては「大都市港湾」の性格や問題点を、やはり「都市と港湾」といった二次限的な形で区分しなければならない形成のされ方であったことを認識する必要がある。つまり、現実大都市そのものに属する港湾は存在しないからである。存在するものは行政区域に属し、中央集権的行政に属するものであって、都市とのつながりは欧米主要港のような例は見当たらない。実はこれこそが「大都市港湾」の性格

をものがたり、その問題点となるものであろう。この「大都市港湾」というのは、現実的には「大都市大港湾」であるが、これは都市や港湾の大小がとくに問題になるものではない。大港湾であれば、それだけに国民経済という全体的な経済に影響があるがために、それだけに問題が大きくなっている。これは大都市における港湾財政のゆきづまりをはじめ、港湾労働法の適用をめぐる諸問題、港湾運送業の集約化問題、外貿埠頭公園をめぐる横浜、神戸港の諸問題等「3・3答申」以降の現実の問題はいわば大都市港湾に焦点があることをみても理解される。<sup>(7)</sup>さらにこれらの問題が、すでにふれたように港湾機能を利用する立場からの「合理化」対策にアクセントがあって、港湾そのものの「近代化」対策になりえてない。

以上の港湾における「近代化」対策との関連で、「大都市港湾」を考えてみた場合、それならどのようなことがいえるであろうか。

都市においては、2節においてみたように、大都市圏の膨張は広域都市圏を生み、メトロポリタン・コンプレックス相互の分業を高度化し、メガロポリスを形成しつつある。一方、港湾においても、運輸省による「東京湾港湾計画の基本構想」<sup>(8)</sup>ならびに「大阪湾港湾計画の基本構想」<sup>(9)</sup>によって広域港湾の構想がうち出され、その一部は、すでに昭和43年度を初年度とする第3次「港湾整備5か年計画」の中において具体化されつつある。この両湾は、周知のように、わが国における代表的な大都市港湾が隣立し、また重化学工業地帯の中心地でもある。東京ならびに大阪の両湾地域を合せると、この地域だけで、全国の44.2%の人口が集中しており、工業出荷額は59.7%、港湾取扱貨物量は35.8%をしめている。したがって、それらは、まさしく国民経済を左右する特定地域として、計画的な開発、各港の機能分化と合理的配置を中心とする一つのビジョン策定が必要となったわけである。あるいは、別途に昭和60年を目標とした首都圏地域の港湾整備の方向も試案として、運輸省より打ち出されている。<sup>(10)</sup> こうしたビジョン策定は、いずれも将来予想される経済発展に対応しうる港湾規模や港湾機能の計画であって、できる



かぎり港湾利用の面からも合理的なものとされている。

将来の都市あるいはメガロポリスについても、昭和44年5月30日に閣議決定をみた「新全国総合開発計画」<sup>(11)</sup>は、それが大規模開発プロジェクトであり、広域生活圈構想の策定、総合効果への配慮等をはじめ、都市化、情報化の経済社会における国民総生産時間等新しい問題を取りあげ、昭和60年における国土利用の改善をねらっている。とくに大都市の問題については、都市の大型集中化、情報の集中化等から、大都市が中枢管理機能として位置付けられ、むしろ従来の工業地帯が遠隔立地に移り変るとされている。これとの関連で港湾機能は益々協同一貫輸送の実をあげると共に、輸送体系の合理的再編成が進むものと推定される。

以上は、きわめてかんたんな大都市や港湾の展望につきるが、こうした将来計画やビジョンの殆んどは、港湾の面からみれば輸送体系の合理性の追求につきている。それはそれなりに意義あるものであるが、問題は経済発展にともなう現象的問題を特定の立場より合理的に再編成するための現象的整理に終っている点は見のがしえない。そこでは現象的諸問題が、多くは数量的機能の問題としてとりあつかわれて本質的な問題点の折出を省略し、問題点の解決を本格的に行うという志向性にかけている。本質的な問題点とは何か。少なくともそれは歴史性をふまえた構造的、質的諸問題である。今後のメガロポリスにしても、広域港湾にしても、（およそ長期的計画やビジョンは、歴史の現段階においてもっとも問われている大問題が、短期的計画の中においてはとても解決されないものである故に、長期的なビジョンのスクリーンに解決された形で映写する必要がある。）そのような歴史的背景によって打ち出される「近代化」理念こそが必要である。

とくに、大都市港湾がかかえている本質的問題点は、メガロポリス、広域港湾といった単独な縦糸構想で画かれたままであり、その両者の機能を現実にかす横糸は依然として断たれている。大港湾の問題点は大都市を基盤とし、さらに、「近代化」の視角からすれば、中央集権的な行政機構、財政的



事情、港湾利用等の基本的解決、さらに法的規制の改廃や、港湾の管理、およびポートオーソリティのような港湾経営のあり方こそが実は戦後においてもっとも大きな問題点であったならば、当然それらは長期計画やビジョン策定の中に本質的問題として組み入れなければならない。<sup>(12)</sup> こうした問題意識をぬきにして将来の「大都市港湾」を考えるならば、戦前における先進諸国の文化受容のアンバランスをくりかえし、「近代化」は「近代化主義」に終るであろう。さらに、将来の「大都市港湾」もまた経済・社会の面で都市と港湾の有機性をかいたものになり、「合理化」に貢献しえても「近代化」された港湾にはなり得ないであろう。

注 (1) 拙著「国民経済と港湾」（前出）参照。および、拙稿「経済発展と港湾」(港湾経済研究所『港湾年鑑』昭、44) 参照

(2) 巻幡静彦「港湾法制定の沿革及び各草案の検討」(『港湾』Vol. 27.No.7) および、同著「港湾法解説」(昭、25) 参照

(3) 柴田徳衛稿「序説——経済の発展と都市および都市問題」(都市問題講座、『経済構造』有斐閣、昭、40) P.8.

(4) 拙著「港湾論」(前出) 序章「経済発展と港湾問題 (P.1~7.)」参照

(5) 港湾における「近代化」問題は、少なくとも「近代化」(modernization) 一般についての経済史(大塚久雄)、工業化(中山伊知郎)、思想(井上清、中村勝己) 社会(高島善哉) 等の各面、各氏からの理論を基礎的にふまえたものでなければならぬ。詳細については、拙著「港湾論」(前出) (第3章、『港湾輸送体制の形成と近代化』、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」) および拙稿「広域港湾経営のあり方」(神戸市「広域港湾の開発と発展」昭、43)、拙稿「『広域港湾』と『ポート・オーソリティ』問題=港湾近代化の論理的基礎=」(日本海運経済学会年報、No.3、昭、44) 等参照

またここでは、順序として「近代化」理念を「合理化」(rationalization) 理念と一応厳密に区分するが、この両者は各々密接な関係を有している。

(6) なをこの点の詳細については、拙稿「輸送の近代化と全港湾輸送体制」(港湾経済研究、No.5、昭、42) および拙稿「変革期の港湾産業とその課題」(港湾産業研究会編著『変革期の港湾産業』昭、43) 参照

(7) 拙著「港湾論」(前出) 第2章「港湾における『合理化』と問題性」P. 19~34. 第10章「港湾労働法の問題点と展望」P. 145~155. 等参照

(8) 運輸省港湾局「東京湾港湾の計画の基本構想(案)」(昭、42) 参照

(9) 運輸省港湾局「大阪湾港湾計画の基本構想(案)」(昭、42) 参照

- (10) 運輸省第2港湾建設局「昭和50年を目標とした首都圏地域の港湾整備の方向（試案）」（昭、43）参照
- (11) 経済企画庁「新全国総合開発計画」（昭、44）宮崎仁編『新全国総合開発計画の解説』日本経済新聞社、昭、44）参照
- (12) 実際の諸問題については原口忠次郎稿「都市と港湾」（神戸市）東寿稿「大阪湾ポート・オーソリティ問題」（神戸市、昭、43）是常福治稿「大阪湾ポート・オーソリティ」（神戸経済同友会）「大阪湾ポート・オーソリティの提案」神戸経済同友会（昭、43）等の資料は貴重なものと思われる。

## 5. むすび

以上、きわめて原理的な側面の素描にとどまったが、1節の「問題意識」にしたがって「大都市港湾」の問題点を史的考察の中から折出し、わずかに将来のことにおよんだ。紙巾の都合もあって実証的な資料を省略し、論理的な展開のみを試みた。したがって、この小誌は、実証的資料をあわせ、さらに展望を詳細に行い、かつ論旨を再検討して後日稿を改めねばならない性質のものである。

『大都市港湾』が何んであるかについては、必ずしも明解な解答は与えられなかったようであるが、わが国港湾は行政上大都市に属するものであり、「都市」としての大都市そのものに属してはいないという性格付がされそうである。これは、わが国の都市と港湾がはじめてから国家的色彩の強い史的過程の中ですごしてきたことをあらためてみたにすぎない。実は、もっとも深い問題点はそこから出発するわけであり、将来の展望において、今後のあり方を考える時に、いかに都市と港湾を密接なものにすべきかという政策的理論が生れる。<sup>(1)</sup>その政策的理論の基盤となるものは、都市および港湾の近代化や民主化を計らねばならないという価値観である。しかし、現実においては、大都市港湾といわれるものほど、大きな問題点をもち、合理化過程に強く用いられ、近代化過程が困難であるかの印象をうける。さらに、やや結論的にはいわゆる「港湾都市」<sup>(2)</sup>の概念がわが国では実質的に育ちがたいということを指摘せねばならない。これも政策的には「港湾都市」の育成が近代

注 (1) 拙著「港湾論」(前出)第15章「港湾都市の問題意識と課題」P.237~253.  
参照。拙稿「流通過程における港湾の立場」(『港湾』Vol. 46. No. 5. 昭、  
44) 参照

(2) 榎幸雄稿「都市と港湾」(都市問題講座『都市交通』有斐閣、昭、41)  
今野修平稿「都市港湾論序説」(海産産業研究所報、No.38~40、昭、43)  
拙稿「港湾都市の国際比較=港湾と都市の機能をめぐって」(横浜市立大学、  
都市問題講座、昭、43) 参照

# 港湾運送機能合理化の考察

宮 地 光 之

(本間船舶作業・株)

## 1. まえがき

最近、港湾運送事業の近代化あるいは港湾運送の合理化が、問題とされている。ところが、近代化・合理化の概念が不明確に用いられて、両者の区分が明確にされていない。六大港における港湾運送事業の集約・再編成は、港湾運送事業を近代化するためであるとか、港湾運送機能を合理化するためであるとかいわれている。さらにまた、港湾運送事業の近代化は、一貫直営体制にすることであり、港湾運送機能の合理化は、一貫輸送体系にすることであるとかともいわれている。

しかるに、現実には、不定期船に積揚のF・IまたはF・O貨物の輸送体系は、港湾運送事業の近代化あるいは港湾運送機能の合理化を図らなくても一貫輸送体系がとられているのである。なるほど、定期船に積揚のB・T貨物については、一貫輸送体系がとられていないが、一般港湾運送事業の近代化を図ることによって、一貫直営体制による一貫輸送体系がとれるという理論は、港湾運送の実態の認識欠如による理論である。

「近代化」とは、資本主義化することであり、<sup>(1)</sup>「合理化」とは、コストダウンあるいは利潤追求を図る手段方法である。また、近代化は体制の問題であり、合理化は体系の問題である。<sup>(2)</sup>しかるに、「三・三答申」および「新三・三答申」は、この両者を同じ概念のようにしばしば混同して用い、それにもとづいて政策がとられている。すなわち、一般港湾運送事業を中心とする一貫直営にすることが、あるいはまた下請企業を一般港湾運送事業の系列

化におくことが、合理化という一貫輸送体系がとれるということである。それは、体系の問題でなく体制の問題である。

まず、港湾運送の実態を把握認識し、輸送体系の中で、港湾運送機能の合理化は、どうすればよいかを考察する。

注

(1) 佐々木誠治教授著「日本海運業の近代化」第1章序論参照。

(2) 北見俊郎教授稿「輸送の近代化と全港輸送体制」参照。(港湾経済研究 No.5)

## 2. 港湾運送の一般的概念

### (1) 一般港湾運送

港湾が、海陸の連結点であるといわれていることから、「港湾運送」という言葉は、常識的に、陸上運送と海上運送を結ぶ中間の運送であるように思われる。すなわち、陸上運送→港湾運送→海上運送の概念である。このような港湾運送が存在しうるのであろうか。

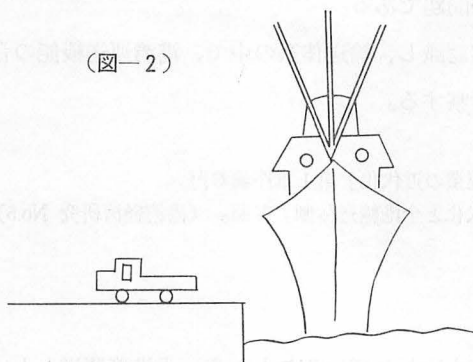
港湾運送事業法に定義する「港湾運送」を要約すると、荷主または船舶運航事業者の委託を受け貨物の受渡しにあわせて、これらの行為に先行または後続する「船内荷役」「沿岸荷役」「舢艀による運送」「いかだに組んでする木材の運送」を一貫して行う行為を港湾においてする行為である。と定義している。



(沿岸荷役) + (舢回漕) + (船内荷役)

—陸上運送— → —港 湾 運 送— → ←—海上運送—

(図-2)



(沿岸荷役)+(船内荷役)

陸上運送 → ← 港湾運送 → ← 海上運送

行為すなわち貨物の受渡事務と受渡作業である。

受渡作業において、貨物を船側からあるいは船側まで運搬するのは、荷主の行なう行為で、荷主はこれを一般港湾運送事業者に委託している。貨物を船側から船内へ積み込むまたはその逆の行為は、船舶運航事業者の行なう行為で、船舶運航事業者はこれを一般港湾運送事業者に委託している。このような実態において、荷主と船舶運航事業者との間に海上運送契約が結ばれているうえに、さらに荷主と船舶運航事業者との間に、同等の立場で他の運送業者が存在しうるであろうか。

港湾運送事業法の港湾運送において、運送契約が結べるのは、図-1の舢回漕である。舢回漕を除くと、陸上運送と海上運送の中間に港湾運送という運送行為は存在しない。舢回漕を河川運送あるいは舢運送として、港湾運送から除外区別すると、一般港湾運送は、運送行為でなく、海上輸送貨物の受渡作業という港湾における移動運搬行為であるということになる。

## (2) ステバドリング

ステバドリングとは、「陸から船に、また船から陸に、貨物を移動する」<sup>(1)</sup>ことである。港湾運送事業法における船内荷役の定義の「港湾においてする船舶への貨物の積み込みまたは船舶からの貨物の取り出し」に、いっ

この定義において、筏は特殊の貨物輸送であるので除き、定期船積B・T貨物を中心に理論を進める。定期船B・T貨物の港湾運送の形態は、上図で示すように二つの形態がある。図-1においては運送行為が存在するが、図-2では貨物の受渡

けん似かよっているが、違っているのである。ステベドアリングの行為者であるステベドアとは、わが国では一般港湾運送事業者（一般に元請と呼んでいる）を指しているが、通常ステベドアとは、わが国の船内荷役業と沿岸荷役業を一緒にしたものである。したがって、諸外国のステベドアは、船会社・荷主と契約して、港湾における船積み船卸しの荷役作業を行なっていて、わが国のように、荷役会社と船会社・荷主の間に、一般港湾運送事業者は存在しないのである。

### (3) 船内荷役業と沿岸荷役業

諸外国では、船内荷役と沿岸荷役をステベドアが一貫して行なっているが、わが国では、船内荷役は船内荷役業者が、沿岸荷役は沿岸荷役業者と分けて行なわれている。

戦前において、船内荷役業は、上屋内（あるいは艀）から本船への貨物の積荷まで、および本船から上屋内（あるいは艀）への貨物の揚荷作業を行なっていた。そして、沿岸荷役業は、岸壁から艀への積荷、艀から岸壁への揚荷および倉庫内作業を行なっていたのである。

ところが、戦後において、沿岸荷役業は、前述の作業のほかに、上屋内から船側まで、船側から上屋内までの作業を行なうようになった。このため、船内荷役業は、本船貨物の積み卸し作業のみを行なうことになった。あとで述べるが、このことが港湾における運送機能を複雑非合理的にした一因となっており、反面、港湾運送機能合理化のポイントとなるものである。

注

- (1) Eugene H. Lederer 「Port Terminal Operation」 P. 129参照

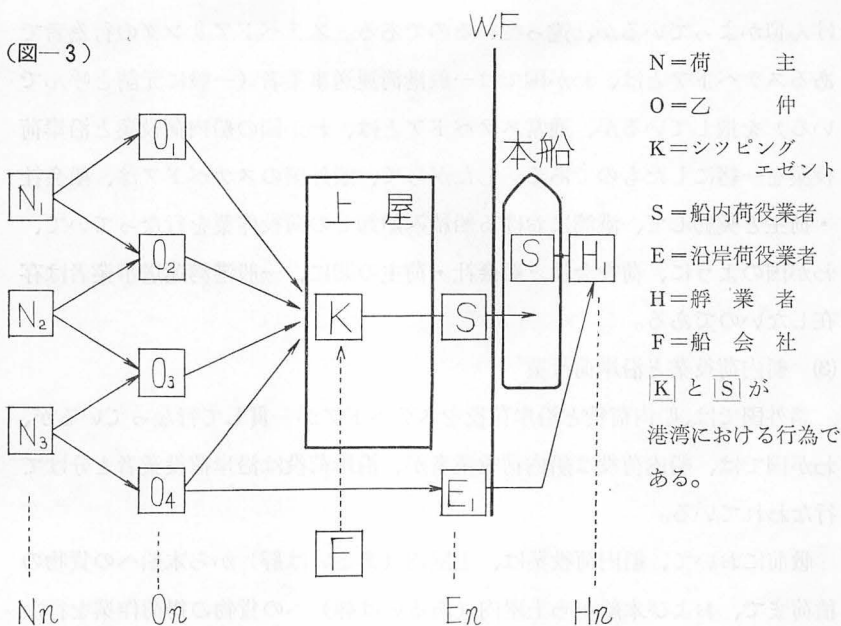
## 3. 港湾運送機能の合理化

### (1) 港湾運送の現状

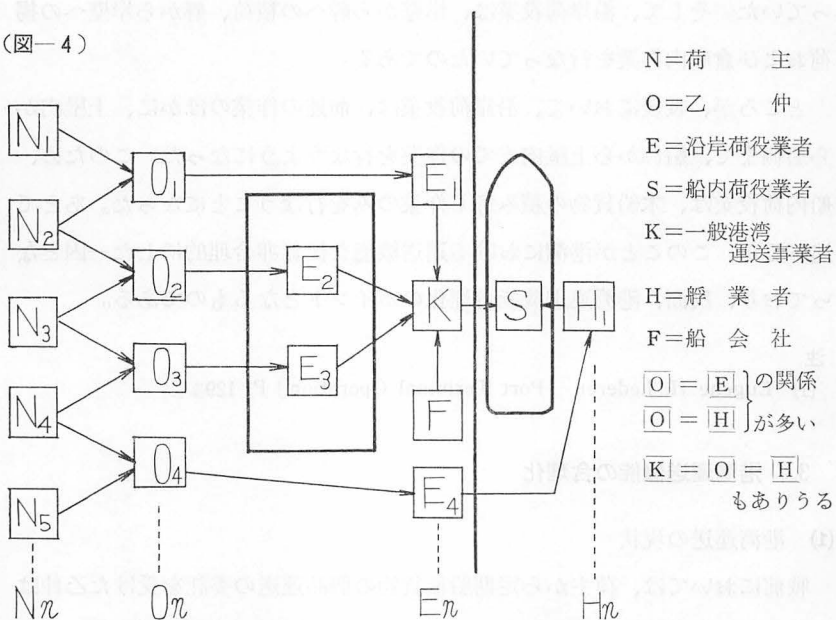
戦前においては、荷主から定期船積貨物の個品運送の委託を受けた乙仲は着岸本船積荷には上屋の戸前で、（艀回漕では船側で）貨物を船会社に引き



(図-3)



(図-4)





渡し、その貨物の保管と積み込みの運搬荷役作業は、船会社の責任で行われていた。船会社は、この行為を SHIPPING エゼントに委託していた。SHIPPING エゼントは、荷役作業を荷役業者に下請させていた。このように、上屋戸前の貨物の引き取りから保管そして船積みする一連の行為が、「港湾における行為であった。（図-3. 参照）

それが現在のように、図-4 で示すような非合理的で複雑な体系になったのは、乙仲が港湾運送事業法の限定一般港湾運送事業の免許を受け、沿岸荷役業として港湾における行為ができるようになったことにある。そして、戦後、航路別上屋付パースの確立ができない間に、荷主から定期船積貨物の個品運送の委託を受けた乙仲は、乙仲自体の業務より利潤の多いところの舁回漕あるいは上屋から船側までの沿岸荷役を行ない、貨物の引き渡しを船側で行なうようになった。

上屋は、本来、通関の場であると同時に、本船の積付計画にあわせた船積荷役の準備をするところである。それが現実には、乙仲の手倉のようになり、本来の目的のために使用されていない。着岸本船に積荷している現状は、上屋を通過して船積されるもの、トラックから本船に直積みされるもの、舁回漕（着岸本船のすぐそばで、わざわざ舁積みする場合もある）で船積みされるものなどがあり、それらが、多数の乙仲を通じて行なわれるので、事前に荷役計画をたてることができず、船積時は混乱をきわめ、著しく荷役能率を低下せしめているのである。

## (2) 港湾運送機能の合理化の前提

不定期船に積揚の F・I あるいは F・O 貨物は、大体において、単一荷主単一種類の多量の貨物である。このため、一般港湾運送事業者は、荷主から貨物の引き取りから船積まで、あるいは貨物の船卸しから引き渡しまで、一貫して輸送の委託を受けることができ、一般にいうところの一貫輸送体系がとれるのである。

ところが、定期船積 B・T 貨物については、一般港湾運送事業者は、荷主

から貨物を引き取り本船積みまで、一貫して輸送を引き受けることはできないのである。それは先にも述べたように、B・T貨物の船側までの輸送は、荷主が一般港湾運送事業者（一般的には、限定一般港湾運送事業の免許を有する乙仲）に委託し、船側から本船積み込みは、船会社が一般港湾運送事業者に委託するからであって、委託者が異なるからである。

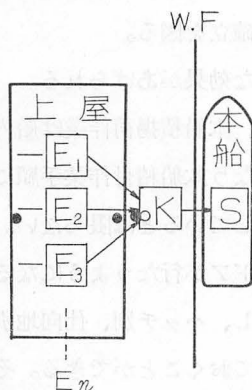
船会社からステベの委託を受けた一般港湾運送事業者が、荷主から船側までの貨物の輸送の委託を受ければ、一貫輸送体系がとれることになると思われるが、図－4で示すように、船会社からステベの委託を受けた一般港湾運送事業者（K）、が多数の乙仲（On）に代り、多数の荷主（Nn）を相手にすることは実際問題として不可能である。したがって、一般港湾運送事業者が一貫直営体制をとっても、また下請企業を系列化しても、定期船積貨物の一貫輸送はできないのである。

乙仲の業務は、港湾運送の対象外であり、舁回漕は、河川運送あるいは舁運送として港湾運送の対象外におくと、「港湾における行為」は、上屋戸前で貨物を引き取り本船積み込みまで、およびその逆の行為である。この中でいわゆる「港湾運送」（言葉と実態をマッチさせるために「港湾荷役」としたほうがよいと思う）の合理化を考察する。

### (3) 「港湾運送」（「港湾荷役」）の合理化対策

港湾運送事業法による港湾運送事業は、一般港湾運送業（一種業）、船内荷役業（二種業）、舁回漕業（三種業）、沿岸荷役業（四種業）、筏回漕業（五種業）である。前述のとおり、貨物の上屋戸前受けから本船積み込みまでを「港湾における行為」とすると、僅か100米～200米の距離の間の港湾運送事業者は、一種、二種、四種の業者があり、その間に倉入れ倉出し船側と三回のタリーが行なわれている。（図－5.参照）これを一種、二種、四種業に分けず、諸外国のようにステベドアー業種で行なうようにする。（図－6.参照）かくすることにより、港湾における一貫直営体制の一貫輸送体系が確立されるのである。

(図-5)



E = 沿岸荷役業

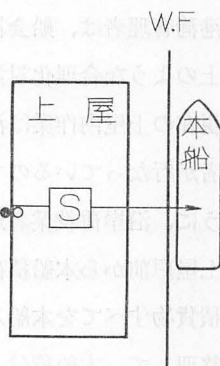
K = 一般港湾運送業

S = 船内荷役業

● 荷主タリー

○ 船主タリー

(図-6)



S = ステベドア

現状から合理化へ

このような港湾運送機能の合理化を図るには、つぎの対策が必要である。

- ① 舁回漕は河川運送事業法、筏回漕は筏運送事業法というような別の法律で規制して、港湾運送事業法から除外する。

いわゆる「港湾運送」は、一般港湾運送業（一種業）、船内荷役業（二種業）、沿岸荷役業（四種業）をなくし、港湾運送業あるいは港湾荷役業一本の業種にする。

- ② 乙仲に限定一般港湾運送事業の免許を与えたことが、現在の港湾運送体系を複雑にし、能率を低下せしめている。

乙仲は、ファワーダーあるいはカスタムブローカーとして本来の業務に専念せしめ、乙仲と港湾運送事業者の資格を明確にする。

- ③ ドックサイド、シップサイドのダブルタリーをなくし、荷主・船会社は公平中立的第三者機関の検数業者に委託し、シングルタリーにする。

- ④ レシーブド B/L で買取りができるよう金融機関の協力を得る。

- ⑤ 荷主は、貨物を上屋戸前で船会社に引き渡すことを原則とし、戸前以後の荷主負担の費用を船会社に支払う。

荷主が、船側で本船に直積する場合は、上屋通過の費用より高額の費用

になるようにする。

- ⑥ 港湾管理者は、船会社別、航路別ベースの確立を図る。

以上のような合理化対策により、つぎのような効果があげられる。

- ① 現在の上屋内作業は沿岸荷役業者が行ない、本船積揚荷作業は船内荷役業者が行なっているので、船内荷役業者が行なう本船積付作業手順にあうように、沿岸荷役業者が上屋内に貨物を集積しているとは限らない。

上屋戸前から本船積荷まで一業種のステベドアが行なうようになると、船積貨物すべてを本船入港までに上屋に集積し、ハッチ別、仕向地別に仕訳整理して、本船積付と逆積付を上屋内にしておくことができる。そうすることにより、本船積荷作業は計画どおり順調に行なわれ荷役能率をあげることができる。

- ② 上屋から本船まで、一貫作業ができ、荷役作業にロスタイムがなくなる。

- ③ 現在、沿岸労働者は過剰、船内労働者は不足しているが、沿岸労働者は沿岸荷役作業に、船内労働者は船内荷役作業に分れ、他の作業に従事しない。

沿岸、船内の業種をなくし、ステベドアー業種にすることにより、労働者も沿岸、船内と区別せず港湾労働者一本として、港湾労働力の有効的利用を図ることができる。

#### 4. むすび

以上述べてきたことにより、「港湾運送」という言葉が、言葉の概念と実態に相違があることが感じられると思う。「港湾運送」より「港湾荷役」という考えに立つと、港湾運送の合理化が図りやすくなる。

「三・三答申」および「新三・三答申」は、目的の不明確な港湾運送事業の近代化を図り、港湾運送の合理化を意図しているように感じられる。その近代化は、港湾運送の生産性に直接関与しない中間搾取的な一般港湾運送事

業者を中核にした集約・再編成である。しかし、これまで述べてきたように、港湾運送事業を一貫直営体制にしても、運送機能を従来のままにしておいては、表面は近代化されたと称しているが、内部は合理化されず従来の機能がそのまま存在しているのである。これが現在の姿である。

目的の明確な港湾運送（港湾荷役）の合理化、すなわち、僅か100米～200米の距離の間に存在する三業種の港湾運送事業を一業種にすることが先決である。それは必然的に、港湾運送事業の集約・再編成が行なわれることになるが、集約・再編成は経済の自由競争の原則に委ね、業者の自主性に任せるべきである。

かくして、港湾運送における一貫直営体制の一貫輸送体系が確立されるのである。

# 海運流通の斉合性

## ——そのⅠ、北海道を例とする一般論——

神 代 方 雅

(小樽市企画部)

### 1-1 はしがき

北海道は島国として資料をまとめ易いこと、或いは開発のためにかなり突っ込んだ研究が行なわれているなど、あらゆる点から研究しやすい条件がある。海運流通の斉合性という第7回大会のテーマについては格好の対象であると思われる。

斉合性 (Consistency) ということは単なる合理性という概念だけでなく、合理も不合理も含めて、可能な範囲における合理性の追求とともに最大限の一致ないし調和という意味をも含んでおり、また近代化の概念もこれに包含されるものと解釈したい。即ち、海運流通に對しやむを得ざる要素を包含しつつ、経済性・安全性・確実性或いは良好な社会性等の目的性格に合致した適性・適格・均衡等の諸条件を具備するための積極的な最大限の調整を行なうことが、海運流通の斉合化であると考えている。これに對して、対立・矛盾・競合・非協力・無計画・無統制等の恣意や無力等が生み出す不均衡・不統一・不適正・無駄等海運流通にマイナスになる消極的な状態を不斉合というべきであろう。本論は、北海道における海運流通を紹介することを主旨として、斉合性についての一般論に止め、次の機会にやや突っ込んだ分析を行ないたい。

### 1-2 海運流通斉合性追求の本質

追求すべき斉合性の本質は、海運流通に関連する用役生産の総ての部門と流通用役を必要（または発註する）とする産業部門をも併せて、総ての流通

に関連する資本の生産性を拡大することと、これら全体の調和ないしバランスの追求であると考え。即ち、船舶関係・港湾関係・陸上輸送関係等における資本夫々は勿論、荷主・受荷主夫々の産業資本の物的流通面における資本、これら一つ一つの資本生産性の拡大を通じ、全体として国民経済における物的流通上の資本生産性拡大の追求である。物理的表現では直・平・速であり、結果として安全・確実・安価な流通用役の生産であろう。しかして斉合性の追求は工学・社会学・地理学・経済学等あらゆる学門の分野からこれを行なわねばならない。また本論の主旨から外れるかも知れないが、我国経済拡大の主流である大企業と大港湾の発達とその背後の大都市を中心とする海運流通について、その斉合性を追求することが最も大切であることは勿論であるが、大港湾の対岸港である小港湾とその背後の後進地域との海運流通について斉合性を追求することが、我国全体及び先進地域の立場からみて相対的に重要であることの認識が一般に不足のように見受けられることである。また、交通工学・交通経済学的にみて、後進地域に対し直ちに理想的な輸送交通体系をあてはめる事は困難である。従って、後進地域発達のためには、より斉合性追求の必要があるということが出来る。

### 1-3 海運流通斉合性追求のファクター

海運流通の斉合的關係に影響を与えるものは、先ず流通需要の発生要因そのものである。この要因は地域に定着してやむを得ないものが多いが、ファクターとして正しく把握することによって、その対応策を講じるものと考え。次には海運に依るべきか、陸運に依るべきか、流通便益の生産において何れが斉合的であるかと言う点、輸送手段の選択という範囲のなかで、特に海運と陸運夫々の要素を分析することは、輸送手段の組み合わせや、輸送経路の選定に関連する重要な意味をもつものとする。次に海運による場合の経路（レーン）<sup>(1)</sup>の斉合的パターンの如何、レーン内の機能の組み合わせの適否、港湾機能を中心とする機能そのもののファクター等であるが、これらの

ファクターには前述のとおり、経済的・社会的・法的・工学的その他諸々の要素が包含されている。いま、斉合・不斉合に関連する総てのファクターを分析する訳には行かないので、島国としての北海道に顕著な例をとりながら、次の5種類のファクターに限定して分析し、若干の斉合化へのアプローチを行なって参考に供したい。

- (1) 海運流通需要発生要因
- (2) 海・陸運選択要因
- (3) 海運ルート（レーン）選択要因
- (4) レーン内機能の組み合わせ
- (5) 機能夫々のファクター

## 2—1 海運流通需要発生要因

いうまでもなく、流通起終点地域における地域経済の規模・構造・性格や社会的要素、或いは気象等物理的要素や地域の政策等多くの要素によって異った流通需要が発生し、流通の規模・性格もこれによって形づくられるが、このような流通需要発生要因そのものを流通斉合化の観点から分析し且つ是正することは、地域格差の是正・経済のバランスにつながるものであると考える。

北海道流通需要の特徴の、第一は、約半年間の冬に閉ざされる気象条件から農林業・建設業やこれに付随する産業の活動が時期的に偏向し、且つまた産業自体としても水産・林業・鉱業等が停滞的であり恒久安定的生産が不足であるから、流通の時期的・量的偏向と波動と移出入のアンバランスがあることだ。気象条件に対しては、工事の寒中施工が研究実施に移されるなど、冬期間の労働力と資本の回転について政策的にも検討されているが、斉合的關係を調整し、また技術的改革によって解決を図らねばならない。

第二は、流通需要が内陸広範囲に分散しており、流通需通密度の低い全域に輸送の網を張らねばならないということは、流通効率を高めることが困難



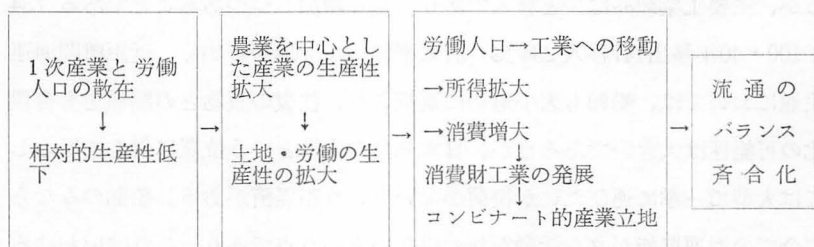
であるという重大な要素である。ただし、このことは過去における本道の産業が資源収奪的であり、資源の所在に対して人口が広く散在したことにより、開発策政としてもこれを助長したことによるものである。半面、このことは、全道の土地利用拡大という観点からみれば、開発戦略としては総ての利用しうる土地に拠点をもっている事である。百年という僅かの年月と土地利用の拡大という姿は、本州とは全く性格を異にしている点に着目するならば、過去の政策を効果的に結実せしめるための政策や投資が是非必要であることを意味している。

第三は、内陸需要に対する財貨の生産が漸く緒につきつつある段階ではあるが、主要工業製品は殆ど移入であり、益々増加しつつあることである（34年100・40年移出147移入234%）。太平洋ベルト地帯の如く、近距離間海運流通においては、船舶も大小適切に選択され、往復の貨物との関係をも合理化の可能性は大きいであろうが、日本列島の末端という位置に対して船としては大型で一挙に運びたいが復荷がないという不経済がある。船舶のみならず全ての海運機能がフル活動をなし得ないという点であり、これはいわゆる北海道価格等の格差悪条件の一部を形成し、開発の起動力を減殺する要素になる。このような格差は、本州産業の生産性の拡大と輸送高度化と経済距離の短縮が益々拍車をかけるおそれがあり、開発政策とは逆行し、或種の産業に於ては本州の生産に吸収される可能性もなしとしない。

しかし半面、本道は処女的性格をもつ点からすれば、生産性の高い自由な投資計画を待っているとも言えるものであるから、輸送効率化によって本州よりも有利な条件があるともいえるが、結論的には、本道への投資効果が本州のそれを上廻り、更には国際的な意味に於ても特化しうるという数字の上での検討と、それに必要な条件造成のプランが必要である。即ち、鉄・紙パルプ等の従来の港湾による産業の特化に加えて、近年漸く苫小牧港における化学工業の国際的生産機能に対する投資が行なわれつつあり、また、札幌市の中核的機能とその周辺の消費財工業・三次産業の集中多様化が進行しており、ま

た、旭川・釧路等拠点都市への経済集中が進行中であるが、これら地域に適切な海運流通機能と都市機能を整備して、国際的な産業立地条件を作り出さねばならない。特に札幌中心の地域は日本海・太平洋の両洋に対し求心的であると共に、遠心的効果を発揮しうる地理的・経済的構造を包含しているものであるから、ここに効果的集中投資を行なうべきであろう。

同時に、北海道経済集積の基本を、土地資源に付随するものにおくべきであるという基本概念が必要であると考え。即ち、一次産業、特に農業セクターにおける高度の生産性の追求が必要であり、その余剰労働力を工業に向けるべきであろう。



これによって拠点開発方式が真価を発揮するであろう。

## 2-2 海・陸運選択要因

夫々特徴が生かされ、且つ貨物の品目・量・性格等が海陸の特徴に適應することを前提としての斉合性である。

流通便益の生産において、貨物の価値を保持しつつ、生産や消費に付随する場所の移転を、必要量・必要時点に、出来るだけ安い経費で行ないうるかどうか、或いは社会的要素をも含む流通目的をも満足させうるかどうか、このような便益要素の総和の比較によって、荷主の立場からは輸送の手段を選択する。また海陸の輸送機関の側からは、荷主の選択に適應するための積極的努力が払われている。しかし現実面では、貨物が必ずしも適切に海陸を選択しているとはいいい難いので、地域計画における流通施設計画においては

充分の分析に基づき適切な判断が必要である。(2) 以下海陸の夫々を、輸送コスト、量と価値の保持、時間的使益の3点について若干の分析を行なう。但し、この3点は夫々分離すべきものでないことは勿論であり、走行速度と積載量・輸送距離・安全確実性等の異なった能力の夫々の分析を組み合わせた判断が必要である。

# 一輸送コスト一

海陸輸送コストの比較をなすにあたり、極く簡単な数式を立て、式中の夫々を更に分析する方法をとる。

いまA地点(A駅)よりB地点(B駅またはB港)を経てC地点(C駅・C港)に至る海陸輸送コストを

$$\begin{array}{ccccc}
 A & \xrightarrow{L_R(\text{円})} & B & \xrightarrow{R(\text{円})} & C & \text{合計 } C_L(\text{円}) \\
 A & \xrightarrow{L_S(\text{円})} & B & \xrightarrow{S(\text{円})} & C & \\
 & & \uparrow & & \uparrow & \\
 & & \text{ポートチャージ} & & P_2(\text{円}) & \\
 & & P_1(\text{円}) & & & \\
 & & & & & \text{合計 } C_S(\text{円}) \\
 & & & & & P = P_1 + P_2
 \end{array}$$

Rは陸、Sは海、L：陸上運賃(含積卸) P：港湾経費とすれば、海陸コストの比較は

$$C_L \cong C_S \quad L_R + R \cong L_S + P + S \dots\dots\dots (1)$$

いま  $R = k \cdot S$  とすれば

$$L_R = (k-1) S \cong L_S + P \dots\dots\dots (2)$$

品目・量・距離等の要素によって試算される。

$$\text{いま } L_R = L_S \text{ とすれば } (k-1) S \cong P \dots\dots\dots (3)$$

$$\text{また } k = 2 \text{ とすれば } S \cong P \dots\dots\dots (4)$$

の関係において  $C_L \cong C_S$  が成り立つ。

即ち海上料金と陸運料金とに或比率kがあるとすれば、海陸コストの比較は海上料金と港湾チャージとの比較によって試算されることを(3)式が示している。またkの大なるほど、即ち海上料金が安い程、港湾チャージが安くなければ、海運が陸運より安くならない。(2)式でいうならば、 $L_R \cong L_S$  と  $(k-1)S \cong P$

とに分けて考えた場合、 $L_R$  と  $L_S$  は鉄道・自動車何れにしてもドアツードアの条件等により左右されうるが、 $k$  は 品種・量・距離等によっては 5 にも 10 にもなりうる。従って  $P$  を大別した荷役と保管が  $\frac{1}{15}$  や  $\frac{1}{10}$  になりうるかどうかである。(註  $S = \frac{1}{k} R$  として、 $(1 - \frac{1}{k}) R \cong P$ 、 $R$  と  $P$  の比較もある)

<実例>北海道開発局が昭和38年を対象年次として調査した海陸運賃(42. 2 発表)によれば、例 1. 原木、遠軽～釧路～秋葉原(芝浦)の輸送費において  $R = 3,001$ 円  $S = 1,563$ 円  $\therefore k = 1.9$   $L_R = 1,840$ 円  $= L_S$   $P = 1,245$ 円 で  $(k-1) S = 0.9 \times 1,563 > P = 1,245$ 円 総計の比較、鉄道 4,841円 海運 4,648円 である。

例 2. 農機具、東京(芝浦)～釧路～帯広

$$R=3,529 \text{円} \quad S=1,650 \text{円} \quad \therefore k=2.14$$

$$L_R=L_S \quad (k-1) S=1,881 \text{円} > P=1,617 \text{円}$$

$$C_L=4,539 \text{円} \quad C_S=4,181 \text{円} \text{ である。}$$

この例は鉄道との比較であるが、トラック或いはフェリーによる貨車輸送にも適用して考える。鉄道の有利点は専用線にあるが地域が限定される。トラックは広範囲に起終点をおくが輸送量が少い。この中間に行くものがトレーラー輸送であり、この為には集配の基地が必要である。フェリーによる運賃はトラック+貨物に対する関係で  $k$  を考えねばならないので、この場合はトラックを運用する立場からのコストということになる。

— 量と価値の保持 —

大量貨物は価格に占める輸送費の比率が高い。砂利・砂50%以上、セメント約10%、石油約 6%と云われるが、輸送費を安くするための大量輸送である。輸送の距離・経路等により海陸は分れるが、海運をより多くすることと、 $C_S=L_S+S+P$  において  $L_S$  と  $P$  を少なくするための方策、本道でいえば多数港を指向して内陸距離を小ならしめ、荷役高度化を図っている。また価値の保持の面では、紙パルプ類は包装・荷役・保管に輸送コストの35~40%を要する。従って鉄道の時間の正確さが生産工場から本州加工工場へと輸送途

中の保管をなくし、包装・荷役の点また有利ということであるが、約半数海運による理由は鉄道に秋冬繁忙季の貨車不足があり、且つ大量のメリットを追求するためである。

#### 一時間的便益一

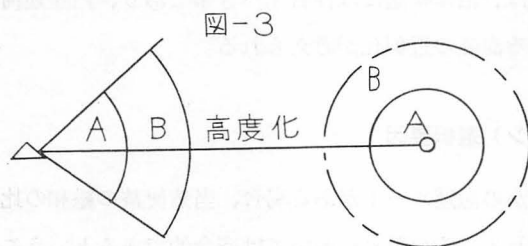
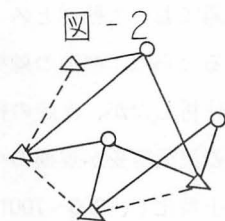
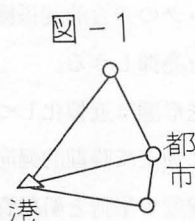
財貨が所有、使用の目的で、甲地から乙地に移動するためには、目的に合致する量や時間でなければならない。家庭金物を例にとってみれば、最終消費需要には品種の選択があり且つ不定期性がある。卸商はこの様な関係を見込んで、需要に直ちに応じうる態勢（時間の便益）をとるために或量をストックし、或期間毎にこれを補充する。この商取引上の不定期性・選択性その他商品に余裕をもたねばならない要素が、卸店勢力圏消費規模との関係や財貨の変化等によってストックの量と期間を決定するであろう。この場合海運による大量と安い運賃とストックに必要な経費と、鉄道（トラック）による速時性を利用する小量輸送と小量ストックの必要経費、両者の経費差が海陸を区分する要素になるが、海運流通において輸送とストックの斉合的關係機能を都市機能全体の中で体系化するならば、海運の効果を發揮しうる。

以上海陸の夫々を3点について分析したが、海陸の輸送形態は近似化しつつあるとも云える。即ち後進地域の流通需要が規模の小に加えて時期的偏向・地理的分散型であるため船舶を小型化し、300～700屯程度で集荷と船舶資本の回転を図っていることは、沿岸輸送には注目すべき事であり、内陸運河による輸送効果にも接近する海陸の近似化が考えられる。

### 2—3 海運ルート（レーン）選択要因

甲地から乙地の間に幾つかの海運ルートがある場合、当然便益の総和の比較においてルートが選定される。その限りにおいては斉合的であるということになるが、要は各ルートに可能な範囲の機能を附与することと、貨物の流れを専門化・集中化することによるメリットを考えてのルートの使い分け、海運ルートと地域開発との密接な関連計画等最適の判断と計画が行なわれるなら

ば、そこに斉合的なルートの選択が行なわれる。海運ルート内における甲乙  
 両端地域の流通起動力となる経済規模その他要因と、各々のルートに流通機  
 能のための投資（港湾・道路等公共投資は勿論、船舶の入港からトラック  
 の搬走に至る諸投資）或いは荷主の流通のための投資とその効果とが斉合的  
 関係において成立する必要がある。北海道の場合現況においては、第一に本  
 州と道内陸部が平均的に経済距離を短縮しつつあること、第二に海運に適す  
 る量が各港に分散されつつあること、第三に逆に品目・量・機能の組み合わ  
 せ等により経済距離としては遠いルートを経由する等の現象を生じている。  
 これらは一般的に各港背後圏の経済規模が各港の海運仲継適正規模に相応じ  
 ないという開発途上の問題である。また輸送の高度化は各ルートの流通便益  
 の差を縮小しつつある。これらの関係を図によって説明すれば、図-1の如く  
 港を頂点とし都市を底辺においた関係は、図-2の如く逆の関係に移行しつ  
 つある。また図-3の如く自動車の特性と海運の結びつきや道路構造の高度化並











びに鉄道専用線の計画的  
 処理等輸送コストの逦減  
 は港湾から直接分散の経  
 済的ゾーンを拡大し、内  
 陸都市も同様である。

これらの関係はまた、運  
 輸省指定統計による内陸  
 出入貨物統計を分析整理  
 した図表-1（10頁）にみ  
 られる様に、留萌・小樽  
 ・室蘭・苫小牧の背後圏

は、石狩・空知・上川の三支庁に重複している。

いま高速道路による経済的有效距離を150km～200kmとすれば、その範囲の  
 内陸部へ産業立地を促進するが、この範囲はその港湾の経済的に有効な背後

	500,000 ト以上		50,000 ト以下
	500,000 ト以下		70,000 ト以下
	200,000 ト以下		1,000 ト以下
	100,000 ト以上		100 ト以下



	港 卷	総量 ト	石狩 %	空知 %	上川 %	胆振 %	日高 %	十勝 %	釧路 %	根室 %	網走 %	渡島 %	松山 %	後志 %	留萌 %	宗谷 %	稚内 %	旭川 %
陸上搬出貨物(輸移入貨物等)	室蘭	32,416	28.6	9.8	12.1	14.2	5.4	3.0			2.8	3.4		4.9	2.6		7.5	5.7 5.32
	小樽	17,245	34.4	6.6	12.1									20.5			18.2	8.2
	釧路	148,811						14.3	6.8	7.7	18.4						43.7	9.4 1.948
	苫小牧	76,915	63.7	13.5	6.4	3.1	1.2				1.0						10.4	0.7
	留萌	10,118			21.9	17.7	3.9								13.2	11.3	27.1	4.9
陸上搬入貨物(輸移入貨物等)	稚内	29,450												4.3	8.2	11.7	33.4	0.3 1.276
	函館	70,710	2.7								1.0	2.2					70.6	8.5 3.807
	計	829,845	202,945	53.87	47,392	83.88	41.05	32.076	82,731	13,666	40,182	74,974	3,662	8,4252	17,777	20,336		
		100%	24.5	6.7	8.1	10.1	2.3	3.9	10.0	1.6	4.8	9.0	0.4	10.2	2.1	2.4		
	室蘭	763,589		73.0	3.8	14.8												8.4 6.535
陸上搬入貨物(輸移入貨物等)	小樽	210,775	3.3	84.7	2.8									2.7			19	2.4
	釧路	324,717							28.7		4.7						62.6	0.5 5.916 1.0
	苫小牧	286,774		22.3		1.0											5.8	0.9
	留萌	155,989			64.5										31.1			4.4
	稚内	6,099												1.0		86.0	9.3	2.7
合計	93,786	2.0	2.6								73.3						12.5	9.6 64.571
	184,238	26,232	14.383	37.30	137.11	67.31	11,245	29,831	682	14,573	71,870	2,987	2,621	5,6512	7,924			
	100%	64	5.9	2.1	7.5	0.4	0.6	16.2	0	1.1	5.0	0.2	1.2	3.1	0.4			
合計	2,911,503	229,129	15.976	104,522	221,699	25,834	43,371	381,662	14,328	59,755	166,866	6,649	10,873	14,369	28,666			
	100%	8.6	8.3	4.0	8.1	1.0	1.6	12.3	0.5	2.1	6.2	0.2	1.0	2.2	1.1			

作製者 神代方雅



圏である。これを港湾の有効背後圏と名付けるなら、各港の有効背後圏は重複する場合、しない場合とがあろう。重複する場合その重複圏はどの港のルートにも有利な立場にあり、且つ便益大なるルートに対し選択の自由をもつ。このことはこの圏域としては極めて斉合的立場にあるが、逆に便益大なる港にウェイトがかかり過ぎることになり、港湾の活用や開発の目的からすれば必ずしも斉合的とは云えない。ここに広域港湾計画の視点に立ったルートの整備の必要があり、専門化されたルートの利益を受けうるように整備することによって重複圏は最も開発が促進されるゾーンになる。次に日本海沿岸の開発が長期的経済発展からみて重要であることは勿論であるが、その一助として関東・東海・近畿の内陸発展地域と日本海沿岸港湾への内陸輸送を高度化するならば、北海道との日本海航路ルートは、流通所要時間の短縮と船舶の節約（4～5割）、日本海沿岸の経済集積拡大に効果を表わすことが考えられるが、研究すべき課題も多く且つ国策として強力な布石をなす必要がある。

#### 2-4 レーン内機能の組み合わせ

一貫輸送体系として夫々の機能を整備することが目標であるが、後進地域として或いは品目により、荷主産業等の資本の大小により、機能組み合わせの斉合化は仲々進捗しない状況である。原木輸入は全国の問題であるが、北洋材の輸入に例をとるならば ①輸送は夏季に集中 ②本道消費も夏～秋 ③積港は浅く且凍結期が長い ④輸入業者、製材業者ともに資本の集約形態がない ⑤従って輸入から受入背後輸送に系統的運営システムを作り得ない ⑥結果として港湾に夏期集中し港頭の廻転を阻む。原木流通の斉合化は従って先づ対手港の能力を拡大して大型船による輸送を可能にし、受入港から直ちに長期保管の水面に引入れる形体を作ることである。このように船舶機能から荷役・保管と背後輸送・背後の受入等の能力に品目・量や流通の目的に応じ斉合的關係がなければ全体としての流通が阻害されることは当然であり、個々の機能が良くとも流通全体の性格目的に合致する組み合わせでなければ



齊合化を期し得ない。特にストックの問題は流通全体の中で、その機能をどのように配置し組み合わせるべきであるかは、前記の如く複雑な関係を含んでおり、港湾機能や背後都市機能の在り方や貨物の流通コストに至大の関係をもつので、分析説明する必要があるが、本論では割愛する。

(註) 齊合化の一例、道内国鉄貨物の約70%は専用線扱であり、今後も比率は増大する(昭32に比し38は5割増)が大部分海運との組み合わせである。また飼料原料の輸入において、港頭から内陸工場に貨車でバラ輸送し、製品も農家にバラ輸送する計画は、内陸消費拡大に伴う輸送機能組み合わせの齊合化である。

## 2-5 機能夫々のファクター

機能夫々の齊合化のためには、貨物の流れ全体の中でも最も適切な姿としてその機能のファクターをとらえねばならない。最も低い機能が全体を低下させ、不適正な機能であったり組み合わせの不齐合が全体の機能を低下することは前述のとおりである。機能の齊合化は端的にいえばロスの排除である。船舶運航の不定期性や港湾の荷役能力の不足が時間のロスを生み出すならば更に相互にロスを生み出す。しかして海運流通过程における夫々異った資本投下の中で、このロスを調整する事が困難である。このような観点から機能のロスを排除するための方策としては、ロスの在り場所と内容が把握され分析されて適切な具体策がプロジェクトとして体系化することが必要である。海運流通上のロスとは何であるかということであるが、筆者は海運機能のアンバランスに対し若干の分析を試みたが<sup>(3)</sup>、これは海運流通の全体的ロスを意味するものであって、ロスとは部分と全体とに対するものである。しかし存在する場所とはともに海運流通のための物理的と非物理的機能とにある。物理的機能においては、機能そのものの持っている非能率やロスと、能力はあってもその流通に適応しないためのロスがある。非物理的機能に於ては、配船・荷役や集出荷の手配その他の情報連絡機構や処理機能の不足や不適正によって生ずるロスがある。全体を通じては海運流通機能全体を形成している基礎条件の不適正がロスを生み出す要因である。従ってロスの排除のために

は、先づ基礎条件からアプローチしなければならない。しかして、それは体制上の問題としてとらえられたり、海運流通を受持つ各種企業の資本形体を如何に統廃合すべきかという課題や、公共と専用の施設投資の在り方等多くの問題が北見俊郎等によって論ぜられている如く、基礎条件の分析解明が先行しなければならない。海運流通過程におけるロスを把握し改良するための一つの方法としては、船舶・港湾・陸上輸送に至る資本の一体化であろう。例えば通運業が船舶を運航したり、海運業が保管・荷役・陸上輸送まで一貫的に資本投下し運営することであろう。これは現実として多少の動向はあるが、仲々実現困難である。石油・セメント等単一産業資本に於ては前述の如く一貫的体系を実現している。しかし例えばフェリー船における陸運業との協力は一つの一貫化を示しており、このような協力体制を強化することがより現実的であろう。もう一つは、国・地方公共団体・港湾管理者と流通関係企業並びに荷主との間に強力な協議機関を作り、夫々の機能の分析と改良の具体策を講じ得、更に法的措置までとりうるような強力な体制を設けることが考えられる。その理由は機能を形成する夫々にエゴイズムがあり、到底全体的統制を図りうべくもないからである。流通関係企業の夫々は勿論、荷主である産業資本もエゴイズムを発揮する。また隣接港湾間の競合的關係から、県同志の競争に至るまで非理論的狀態がみられる。このような点からすれば、海運流通機能の中のロスを排除する具体的実行策としては、情報連絡・分析解明・具体的実施システム・実施プログラムに至るまでのモデルを国の力によって作製し、これを前記の協議機関によって実施せしめる体制を作る必要があると考える。

### 3. あとがき

海運流通の斉合性などという大それたテーマを掲げ、かつ甚だ未熟な論理を展開し、紙面を汚した事をお許し願いたいと存じます。ただ、私共の様に港湾・都市・地域開発等の計画の実務に携わるものとしては、部分的な研究

も勿論非常な参考になりますが、海運流通全体系を経羅した一貫的理論を待望するものでありまして、ここに敢えて北海道海運流通の紹介に藉口して本論を試みた次第であります。尚次の機会に「そのⅡ」として今一步突込んだ分析を試みたいと考えておりますので、諸賢のご指導を賜りたいと存じます。

以 上

#### 注

- (1) 高見玄一郎 Cargo Lane の理論、港湾経済研究 No.4「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」P.78
- (2) 神代方雅、計画要素と価値判断のシステム、港湾経済研究No.6「港湾とシテイプランの基本論」P.78
- (3) 神代方雅、投資の順序と海運機能のバランス、港湾経済研究No.5「小樽港の現状・課題」P.84

## 港湾の近代化と「制度」の問題

佐々木 高 志

(大興運輸・株)

### はしがき

第7回大会は共通論題として「港湾の近代化」をテーマとして扱っている。この4、5年来、「港湾の近代化」があたかもスローガンのように、官・学・産各界にとりあげられてきたことは事実である。たまたま実務界にある者として考えさせられたことは、「なにを如何に近代化するか」という問題意識が明らかにされないままに、この問題がとりあげられていることである。

「港湾の近代化」は、なにを対象として論ぜられねばならないか。

いわゆる「港湾問題」の一側面としての「港湾の近代化」とは「なにをいかに近代化するか」を前提にしない限り、問題は捉えられないのである。

「近代化」ということば自体きわめて漠然として、便宜的に用いられているとおもわれるが、ことばそのものを論議することは、私のよくすることではないので、ただ一般にならって用いさせて戴く。

1. 近年、多くの経済専門家の方々が港湾問題一般、特殊的には「港湾の近代化」問題に参加され、私にしても、その「港湾経済学」としての発展に啓発されることが多かった。

然し、「港湾経済学」的側面から「港湾」が捉えられる場合、一般的に「貨物流通の場」としての港湾として、即ち物理的、計量的に捉えられているのではなからうか。このような視点から港湾を捉えようとするならば、「規模」の経済一般の対象としての港湾を論ずることになるだろう。

更には「規模」の経済一般として港湾を一「港湾の近代化」を論ずること

は、たかだか「近代港灣」の建設・造成計画の域を出るものではない。

本報告においては、「港灣の近代化」に関する問題提起を、「港灣」を規制する「制度」的側面からとりあげてみようとするのである。即ち、「港灣経済」を規制する「制度」の再検討、その制度的矛盾—すでにいくたびか指摘された古くて具つ新しい問題であるところの一—経済発展に対応、適応しえないとされているそれらを、いかに合理的に調整してゆくか、この視点を本報告の端緒とする。

2. わが国において、「港灣経済」を考察する場合、果して経済政策の一環として考察されているであろうか。政府は、過去においても現在も、長期経済計画を策定している。わが国の経済政策が、長期であれ短期であれ、経済計画による「経済誘導政策」によるものであることは否定しえない。

従ってわが国の港灣経済もまた、経済政策の一環として経済計画に基づくものであること、即ち「港灣問題」がより経済政策として論ぜられることが必要であろう。

わが国の港灣問題が、経済政策学として論ぜられることが少いのは何故であろうか。

私は、この機会に敢えて経済専門家の方々に伺いたいのである。いわゆる港灣の近代化」論議に参加された方々が、その制度的検討をされないままに、論議を進めておられるのではないだろうか。後述するように、制度的没理解が論議の混乱を招いているとおもわれるのである。

3. わが国において「港灣」を規制する「制度」は、

1. 港灣の建設を規制する制度
2. 港灣の管理・運営を規制する制度
3. 港灣の運送を規制する制度

であり、それらが実定法—法制として、1)、2)については「港灣法」(昭25・5・31法律218号)が、3)については「港灣運送事業法」(昭26・5・29法律161号)がそれぞれ制定されている。正しくはそれぞれ「港灣建設法」、

「港湾管理運営法」及び「港湾運送法」として制定されるべきであろうが、それぞれ実定法に従うこととする。

本報告の視点は、「港湾の近代化」とはすでに存在する港湾を、その「港湾活動」的局面において「いかに近代化してゆくか」におくのであるから、本報告においては「港湾建設」を対象外とするのである。

更には、「いかに管理運営されるべきか」が論ぜられぬまま、建設されている現実こそ問題として論ぜらるべきである。その例として、外資埠頭公団方式における「建設主体」と「管理主体」との相互調整を挙げるにとどめる。

勿論、私とても、この10年来のわが国における近代的港湾の建設の事実を否定する者ではない。

然しながら、その建設された港湾において、港湾法の規定する「管理運営主体」と港湾運送事業法の規定する「運送企業主体」との相互関係は如何であるか。

もとより港湾活動を規制する法制について、前述の三つに限るものではないこと勿論である。この点については、本報告が、「港湾の近代化」に問題を限るため、前述の「港湾管理運営法」―「港湾法」と「港湾運送法」―「港湾運送事業法」との相互関係に限らせて戴く。

4. 国は港湾行政の立案・実施に当って、港湾審議会に対しその調査・審議・建議を諮問する。港湾審議会令（昭37・7・19政令129号）はその第1条及び附則第2項において、調査・審議・建議事項を規定している。

#### 第1条第3項

港湾の開発及び管理に関する重要事項

#### 附則第2項

昭和45年3月31日までの間に限り………港湾運送事業の合理化に関する重要事項

港湾審議会は、港湾審議会令第6条の規定により、その下部機構として

部会を設置することができる。港湾管理運営については「港湾管理部会」（以下管理部会という）。港湾運送については「港湾運送部会」（以下運送部会という）。

本報告は審議会制度そのもの、是非・功罪を論ずるいとまはないのであるが、次の点を指摘するにとどめる。

たびたび指摘される「縦割り行政」と審議会との関係である。

昭和39年8月7日運輸大臣は港湾審議会に対し、「港湾の財政その他管理運営の改善策について」諮問し、昭和40年10月11日同管理部会は「港湾管理者の財政基盤の強化及び港湾施設の効率的使用の確保のため緊急に実施すべき方策」（以下管理部会答申という。傍点報告者）として答申した。

昭和42年4月14日運輸大臣は港湾審議会に対し「港湾運送事業の健全な発達と公共性の確保に必要な運賃料金体系の合理化及び同事業による埠頭の効率的使用に関する基本的問題について」（傍点報告者）諮問し、昭和42年7月14日同港湾運送部会は答申した。（この2つの答申については、拙稿「埠頭の効率的使用の問題点」：港湾産業研究会年報No. 2 p. 35以下を御参照願いたい）。

この管理部会と運送部会とは、それぞれ独立して、その間になんらの関係をもっていないとおもわれる。その機能は二分化されて、然も、独立した事務局機能をもたず、それぞれ運輸省港湾局管理課と港政課が担当している。

論議の過程を顧みても、「行政権能の二分化」が、審議会機能の二分化に反映している。従って、「港湾の管理運営」と「港湾運送」とが制度的に有機的な相互関係をもたえず、背離されたままに問題が論議されてきたことに疑問をもつのである。

5. いまここで、「港湾の近代化」問題がとりあげられた歴史的経緯を、制度一法制一行政の一環として考察する。

昭和37年8月9日内閣総理大臣は港湾労働等対策審議会に対し、「近年

の港湾労働及び港湾の運営、利用の状況にかんがみ、これが改善のためとすべき対策について」諮問した。港湾労働対策等審議会は審議を重ねて、昭和39年3月3日答申を建議した。いわゆる「3・3答申」といわれるもので、以後、関係者の間で「港湾の近代化」問題の「原始定款」としてしばしば論議されたものである。

答申の内容については再言する必要はないであろうが、大綱として次の3点を挙げることができる。

- 1) 港湾労働
- 2) 港湾運送事業
- 3) 港湾の管理運営

1)については、港湾労働法（昭40・6・3法律第120号）、3)については外資埠頭公団法（昭42・8・1法律第125号）の制定をみたが、3・3答申の趣旨からみて、不充分ではあるが、「制度」として、一つの成果であるとおもう。

2)については、港湾運送事業法の一部改正（昭41・6・15）によって、新しい段階を迎えたとおもう。

3・3答申の港湾運送事業に関する建議の趣旨は、「事業の近代化を促進するため、事業の集約化を図ること」とされている。「事業の集約化」が図られれば、「事業の近代化」が促進されるという政策的前提は妥当であろうか。

いま、私は修辞上の論議をすることはしないが「港湾運送事業の合理化」（港湾審議会令附則第2項）と「港湾運送事業の近代化」（3・3答申）とは同義語として扱ってよいものか疑問におもう。

6. 昭和41年の港湾運送事業法改正後、運輸大臣は港湾審議会に対し、昭和41年7月20日「港湾運送事業の合理化について」諮問し、付託を受けた運送部会は昭和42年3月3日「港湾運送事業の合理化に関する具体的方策（事業の集約化）について」建議答申した。（以下一般にならって新3・3答申



という)。

新3・3答申の趣旨は、「事業集約化を推し進めることによってのみ業界の存続発展がありうる」という認識を業界に要請したのである。運送部会及びそれと密着している行政の側が、いわゆる「危機感を訴える」答申としてまとめねばならなかったのか。

「集約化の意義」と「近代化、合理化の必要性」を強調したとしても、この「危機感」によっては問題は解決しないのである。

まだしも3・3答申は、不充分ではあるが、いくつかの「制度的改善」を提言したのである。曰く、「資金援助等の誘導方式」、「共同免許制度」、「企業会計制度」、「中央港湾調整会議（仮称）の設置」、「受取船荷証券の流通」等々。

然しながら、「制度的改善」、「制度的検討」を論ずる場合の「制度」とは、このような行政としての問題ではないのである。

検討さるべきは、次の2点である。

一つはわが国陸・海・空に亘る「運送法体系」の脈絡に於て「港湾運送法」を構成すること。

第二に、一般に「事業法」と称せられる法則の性格を明確に認識すること。

7. 第一点について述べる。わが国の港湾運送を規制するのは、港湾運送事業法第2条第1項である。この報告は事業法を解説することを目的としないのであるが、この規定の没理解が、論議の混乱を招いている。

この規定は、海・陸運送需要の委託者と受託者との関係において規定されている。従って、海上運送契約法制と陸上運送契約法制とに対する理解を欠くならば、「港湾運送法」は理解されない。

港湾運送事業の合理化を論議する者が、港湾運送事業及び港湾運送事業者を規定する「港湾運送法体系」を理解しないまま、論議したとしても不毛に終ることは疑いない。

然らば、港湾運送事業法第2条第1項の規定する「港湾運送法制」乃至は「港湾運送契約法制」は妥当であるか。

結論は次のようであらねばならない。

「港湾運送事業の合理化」、「港湾運送事業の近代化」を論議する以前に、「港湾運送の合理化」こそ論議さるべきであり、それは港湾運送事業法第2条第1項の規定する「港湾運送法制」乃至は「港湾運送契約法制」が妥当であるか否かの検討を前提とすべきである。

第2点について述べる。

事業法はわが国の法制—実定法—にあっては、産業保護法若しくはそれと表裏の関係としての行政指導法的色彩が強いのである。従って、港湾運送事業法に則して「港湾運送事業の合理化」を論議する場合、「企業主体組織法」の枠内にとどまる。

2.において述べた、42・7・14付運送部会答申が、40・10・11付管理部会答申を無視したか、或はまた検討する機会を自ら失したのか問うところではないが、いずれにしろ相互関係の絶えたままに審議されたのは何故であるか。

それは港湾法の規定する管理主体—地方自治体又は公法人—と港湾運送事業法の規定する運送企業主体—私企業—との矛盾の表現であると云わねばならない。

更には、その矛盾の調整は個別私企業の努力の限界を超えており、それこそ個別私企業が行政に期待するものである。

結論は次のようであらねばならない。

「港湾運送事業の合理化」を論議する場合、港湾運送事業法の枠内で論議してはならない。港湾運送事業法に則して論議する場合、産業保護法的規定を捨象しなければならない。（この場合、業界団体、業界の審議会への参加等、この視点から論ぜられねばならぬ問題であるが、次の機会に譲る。）

## む す び

以上、「港湾の近代化」問題の所在を、その「制度」的側面から、又「制度」を媒介として論じた。

あらためて指摘するまでもなく、「港湾活動」を規制する法制—法律関係はきわめて錯雑している。これを検討・整理することなしに、「港湾の近代化」を論じても不毛に終るであろうこと一重には、「港湾の近代化」問題はただ「運送企業主体」—「私企業経営」の問題に矮小化されるであろう。

そして又、これが「港湾の近代化」問題の今日的状況の一面である。

(付記) 本稿は第6回大会—43.8.6—に於て自由論題として報告したものに加筆したものである。

討論に於て述べさせて戴いた、「運送契約法制」については省略した。大会前、函館大学和泉教授より「企業法と企業保護法的性格について」御教示を戴いた。この機会にお礼を申し上げる。

## 港湾労働災害に関する責任の所在に ついての考察

—— とくに船内荷役労働について ——

玉 井 克 輔

(海上労働科学研究所)

### はしがき

港湾労働における労働災害は、他産業にくらべて極めて多いといわれており、港湾荷役企業は、安全教育、安全パトロール、健康管理等一連の安全運動をとおして、労働災害防止のために、なみなみならぬ努力を払っているものの、災害の撲滅は容易でないのが実状である。

その原因として、港湾荷役企業の力ではどうにもできない、港湾労働を規制する問題の存在があげられる。

周知のように、港湾では荷役労働に関する物的諸条件が、船主（船舶所有者）や荷主（が生産者の場合もある）あるいは生産者によって、著しく他律的受動的に支配されている。それに加えて、そのような物的諸条件のなかで、本船速発を必然的に至上命令として要求されているために、労働力の再生産を破壊するような長時間労働による労働強化が余儀なくされている。そのため港湾労働者は、健全な人としての危険や危険防止に対する注意の意識やそれに基づく行動が阻害されることになる。すなわち不安全行動が発生する。

このように、災害防止対策の抑圧や阻害が恒常的に存在するという悪条件下にありながらも、港湾荷役企業には災害防止義務が要求され、いったん災害が発生すれば災害補償責任を負わねばならないのが現状である。

港湾荷役企業が港湾労働者の使用者である限り、その労働災害に対する防止義務と補償義務はまぬがれえないのは当然であろうが、上述したような限

界を構成する、港湾荷役企業以外の企業には、港湾労働災害に対する防止義務や賠償責任はないものであろうか。

本論では、いわゆる港湾荷役企業の企業外にあると思われる港湾労働災害の防止義務や損害賠償責任について、事例をととして若干の考察を試みてみたい。

## 1. 港湾労働災害の事例

### 1. 事例 1 (42年7月12日 東京) <sup>(1)</sup>

フィリッピン船フアビアンヤビット号 (Fabian yabut・10,807 D/W 吨) での、デリック損耗ヶ所発見による未発事故。本船でラワン材荷役中デリックの移動のたびに木片が落下するのでデリックを調べたところ、そのスパイダーバンドの接着部が極度に損耗、スパイダーバンドも腐蝕、がたがたになっていることが判明、続いて調査の結果、他のデリックも10本中9本までが同じような状態にあることを発見したため、直ちに作業中止、事故防止をした。

### 2. 事例 2 (39年11月30日、神戸)

本船より銑鉄インゴットの荷揚中はしけ替えとなり、デッキマンは船倉内からもつコスリングに積んだインゴットをウインチマンに合図して巻上げ、コーミング横のデッキ上に一時あずけて、はしけのとも綱のもやいを外しにいった。このときカーゴワイヤーがウインチのストップバルブの狂いによりたるみ、インゴットが船倉内に落下しそこで作業中の本人に当り被災した。(要因として、ウインチのフートブレーキが錆びて使用不能のため、ストップバルブとレバーハンドルで調整させていたので、他のハッチの作動震動により、その調整が狂ったことがあげられている)

### 3. 事例 3 (40年2月27日、横浜)

本船3番倉で、はしけから長さ約7 mの鉄パイプの積込作業中、はしけの鉄パイプ3束(1束約0.9トン)にワイヤー2本をかけ、本人の合図により、

本船デッキより約2 mの高さまでつり上げたとき、ガイのシングルワイヤーが切断、次いでダブルワイヤーも切断したため、パイプがハッチ近く振り込まれるようになり、本人の胸部に当り、背部にあった鋼材の間にはさまれた。（要因として、ガイのシングルワイヤーが損傷していたこと、シングルワイヤーの切断によりダブルワイヤーに急激に過荷重が加わったこと、があげられている）

#### 4. 事例 4（40年1月14日、東京）

本船船倉内で袋入砂糖の揚荷作業中、はしけの移動のため待機していた際突然他港向けの袋入砂糖（70kg入）約80袋が崩壊し、その下敷きになった。

（要因として、貨物の上で作業を行ったため貨物が弛んだこと、すなわち弛むようなはいつけ、カバーで覆っておったためはいの弛みの状況が分らなかったこと、はい崩れ防止措置がなかったこと、があげられている）

#### 5. 事例 5（40年6月19日、東京）

埠頭停泊中の本船荷役作業のため、通船により埠頭岸壁に上陸する際、通船の動揺と船のこべりも雨にぬれて滑りやすい状態であったため、またいで踏み切るとき、身体の重心を失い海中に転落した。（要因として、被災者は、前日2日間徹夜勤務して極度に疲労していたこと、足下が滑りやすく、かつ船が動揺していて十分踏み切れなかったこと、昇降設備がなかったこと、があげられている）

#### 6. 事例 6（41年6月24日、敦賀）

本船から北洋材（エゾ松で伐採後3ヶ月の生木で中には新鮮な葉のついているものもあった）を容積約1,484 m<sup>3</sup>の船倉から海面に揚荷作業のため、ハッチ蓋をあけて約5分後揚荷を開始、約37分経過してハッチ蓋から約1.4 mの隙間のできた状態になったとき、玉掛作業に従事中の本人の行方不明に同僚がきづき、ただちに搜索、約3分後木材上に昏倒しているのを発見、救急処置によりいったん蘇生したが9時間後に死亡。（要因として、閉塞船倉内で木材の生活反応（呼吸作用）によりCO<sub>2</sub>が充満した反面、O<sub>2</sub>が欠乏した

と考えられる。この種事例の経験なく、その知識がなかったことがあげられている)

7. 事例 7 (41年 8 月 23 日、松山)

タンカーのタンク清掃作業中、検知管により有害ガスの有無を確かめ、15名が槽内に入りスラッジ揚げ作業を開始した際、異状ガスが発生、直に作業員に脱出を命じ、10名は無事脱出したが 5 名が中段に残った。これを救出せんとしたが本人は自力脱出を試み、11m の高さのタラップから槽底に転落した。(要因として、ガス検知の不完全、保護具を使用していないことがあげられている)

8. 事例 8 (42年 8 月 22 日、東京)

貨車積みで輸送されてきたパラホルムアルデヒド(ビニール袋入 3 重紙袋包装 25kg 入り) 約 80 トンを貨車より降し、はしけ積作業を作業員 6 名で実施中、包装不完全のため、入れ口の縫目からパラホルムアルデヒド粉末が飛散、激しい眼痛、咽喉の刺戟など甚だしく、荷役作業続行困難のため中止し医師の治療をうけた。荷主からの荷役依頼は、一般薬物となっていたため、保護具など使用しないで作業した。(要因として、パラホルムアルデヒド粉末の飛散、包装の不完全、有害物かどうか分からなかったために防護措置を講じていなかったことがあげられている)

9. 事例 9 (42年 10 月 29 日、不明)

本船のデリックブームにより長尺鉄板をはしけに下し、2 巻目のとき、はしけの積付位置が悪いためはしけの中で鉄板を移動するため捲上げんとした瞬間、突然リフトワイヤーが切断してブームが落下した。(要因として、本船側と立会で調査の結果ワイヤーが甚だしく腐蝕しており、切断面で以前に切れていた素線が 32~33 本(約 20%) あり、ワイヤー全体に腐蝕していたが点検不十分であると判定。本船の記録、ワイヤーの証明等を調べたところ、同ワイヤーは昭和 39 年 4 月に取替え同 42 年 10 月 29 日まで約 3 年 6 ヶ月間の使用、切断面では素線が簡単に折れる程度に腐蝕していたことがあげられてい

る。人身事故1名)

#### 10. 実例10 (42年11月28日、東京)

分銅巻き荷役方法による荷役中、甲板積材の荷役が終了、倉内の荷役にかかったとき突然ブームの振出し用に取り付けてあったワイヤーの付け根の個所が切れ、ブームが大きくふれてデッキ上に退避していた作業員にワイヤーが当たり3人が被災した。(要因として、本船側と立会でワイヤーを調べた結果、切断したのでなくスプライスがスッポ抜けたのであり、その個所を詳細に調べた結果、編込みが粗雑で僅か2回の編込みであったため、強度のかかったとき突然抜けたようである。——船舶の荷役設備に関する規則第179条の6国際規格1ストランドを3回以上編込みたる素線の半数を残して2回以上編込みたるものか、これと同等以上の効力を有する他の方法で作られたるもの、というI・L・O規格の違反品であったことがあげられている)

注 (1) ( )内は発生年月日と発生場所。

## 2. 港湾労働災害の特殊性

一般に労働災害の原因は、不安全状態(作業環境における物理的不安全条件・設備の欠陥)と不安全行動(従業員の作業行動上の欠陥)とに大別されているが、いずれも資本制生産方法そのものが、法則的必然性をもって生み出す、不可避的な歴史的事実である<sup>(1)</sup>ことに変わりはない。

港湾の労働過程、特に船内荷役労働において発生する不安全状態は、港湾荷役企業の有する要因によって生ずるものはきわめて少く、むしろ実例のように、企業外的条件によって左右されるものが実状である。以下は船内荷役労働における災害について論及することにする。<sup>(2)</sup>

船内荷役労働の不安全状態を生成する物的要素としては、まず生産手段であるデリック、ウインチ、カーゴワイヤー、フック、シャックル等の荷役機械や荷役用具があげられる。次いで労働環境を構成する、ハッチ、トラップ、照明、通風換気、甲板等の施設、設備、すなわち船体そのものがある。



運送貨物の積付状態もまた労働環境を構成するものの一つである。たとえば実例4のように、直接労働対象でない貨物の積付状態によっても作業の危険度は高まる。

さいごに、その物理的・化学的性質やそれに基づく積卸方法や積付状態から、運送貨物そのものがあげられる。

これらの物的要素のなかで、生産手段と労働環境については、ごく一部を除いては船主という港湾荷役企業外の管理下におかれている。そのため港湾荷役企業が、生産手段や労働環境から不安全状態を排除できるのは、荷役機械、荷役用具、荷役設備、それと貨物の積付状態等に関する作業前あるいは作業中の点検によるほかなく、点検の結果不良箇所を発見しても、その補修整備の如何は、船主の意志にまかされているのであって、港湾荷役企業はその立場にない。

また運送貨物についてみると、これも生産業という企業外の支配下において生産されるものである。港湾労働者は、その物理的性質すなわち形状・大小・軽重によって左右される取扱や積付方法・積付状態の難易や化学的性質や化学的変化が、外観や名称から内包する危険性を予知できないということとは無関係に生産された貨物を、労働対象として取扱うわけである。したがって、生産者・荷主、あるいは船主からの貨物取扱に関する連絡情報による十分な予備知識がなければ、やはり不安全状態を除去することはできない。

このように港湾労働災害の要因は、企業外的条件によって他律的に支配されている。

また港湾労働災害の防止対策という面から考えてみても、船内荷役労働は、他産業にくらべて複雑な条件下においてなされている。

まず、港湾労働者の労働諸条件の法的規制となる労働保護法と、労働環境である船舶そのものの安全を規制する法とは異なっている。監督行政官庁は、前者については労働省であり、後者については運輸省である。このように、監督行政官庁の異なる規制する法律の異なる労働者と労働環境によって、船

内荷役が形成されている。そのため政策面で、その労働過程において発生する労働災害の防止対策に対する責任の所在があいまいになり、複雑にならざるをえない。

さらに、港湾が海陸の結節点に位置することからくるいわば国際性というべきものがある。いうまでもなく船内荷役労働は外国船においても行われている。外国船舶や外国貨物は、日本国内での労働災害防止の監督取締・指導教育に関する諸法律や諸制度に、全面的には拘束されているわけでない。いわば外国の船主、荷主、生産者に対して、港湾荷役企業は日本のそれらに対すると同じ関係にあるわけだが、外国であるがゆえに港湾労働災害防止対策の義務を法的に規定することは、まず不可能に近い。このような条件下では、労働災害防止対策は一つの限界を与えられざるをえない。

#### 注

- (1) 不安全行動も窮極は、本船速発の要請に応ずるための時間的制約からくる、時間外や深夜に及ぶ長時間労働、労働の過密的強化と作業速度の高度化などの結果にはかならない。武谷三男「安全性の考え方」岩波新書P199～200、藤本武「労働災害」新日本新書P49参照。
- (2) 沿岸荷役作業においても、倉庫内作業では、労働環境について船内荷役作業と同じことがいえる。

### 3. 事例にみる港湾労働災害の特殊性

ここでは、前述の労働災害の実例のなかから、事例1と事例8を取り出し、港湾労働災害の特殊性を検討してみたい。

1. 事例1の場合。この未発事故の主要な問題点は、船主の船舶管理責任の不十分に基づく荷役設備の欠陥と国際性をもっていることにある。

この未発事故は、結局アメリカン・ビュロウ・オブ・シッピング（A、B S）の検査により、9本の不良デリックはスチール製に取替えたのち、A、B、Sのウエイトテスト後荷役開始をすることになり、修理及び荷役に、日曜祭日を除いて21日間の長期間をついやすことになったもので、デリックの損耗を放置し塗料の上塗りによってそれを隠蔽していたことは、明白に船主

の検査修理の怠慢以外の何ものでもない。これによって災害が発生すれば当然船主の責任である。

日本船舶に対して船舶安全法第1条は、堪航性と人命の安全を保持するに必要な施設を具備していなければ、航海してはいけない、と定めてある。船舶は何にもまして、まず堪航性と人命の安全を保持せねばならぬという大前提に立脚して、同法は立法されている。ここにうたわれているのは人命の安全であって、海上労働者たると港湾労働者たるとその区別はない。そして、荷役設備は堪航性の重要な要素の一つである。

必要な設備は、その第2条によって定められ、荷役設備に関しては、船舶安全法施行規則第42条第7号、第8号、第29条第1項第6号、第60条～第65条等によって種々規定されている。

さらに、船舶安全法及び同施行規則の補助法規として機能する船舶設備規程の第169条の5～8でも、揚貨装置の安全係数、荷重試験、保護装置等について定めてある。

外国船舶に対しては、法はどのような拘束力をもつのであろうか。

船舶法第14条第3項は、非日本船舶の本法施行地に在る船舶は政令を以て、船舶安全法の全部又は一部を準用する、と定め、同法施行令第1条が、その準用規定をなしている。

したがって、船舶安全法第12条は、上記外国船に適用されるわけであり、管海官庁は必要ありと認むるときは、船舶の臨検が可能であり、船舶所有者、船長に、船舶の堪航性及人命の安全に関して届出させることができ、さらに本法に違反の事実ありと認めたときは船舶に対して、航行停止処分権を行使することができる。

船舶安全法第15条の規定に基く日本国との間の荷役設備関係証明書類の互認に関する告示での互認国は、アメリカ合衆国、カナダ、ノールウェー王国、ニュージーランド、ユーゴスラビア人民連邦共和国、スウェーデン王国の6ヶ国にすぎない。

が船舶安全法施行規則を外国船舶に準用の件では、第2条第4号で、同法第14条第3号に該当する船舶（本法施行法にある非日本船舶）に付ては、管海官庁の適当と認むるところにより日本船舶に付行う検査に準じ検査を行うことができ、海上における人命の安全の為の国際条約又は国際満載吃水線条約の適用なき事項についても、亦同じ、ことなのである。

したがって、船舶安全法第16条の、船舶の堪航性及人命の安全に関し条約に別段の規定あるときであっても、また別段の規定なき場合においても、本邦船舶安全法に基づいて、必要な場合に、外国船舶の荷役設備につき検査を行い、規制を加えることができるわけである。

2. 実例8の場合。このさいわいにも軽微でくいとめることができた災害の問題点は、荷主が貨物の内容を一般薬物と偽ったところにある。

さらにそれには生産者の同意も十分に伺われるところがあり<sup>(1)</sup>、災害発生による損害賠償責任は、この両者かまたはいずれかに課せられるべきものと考えられる。それゆえこの両者がその防止義務をまぬがれることができないのは当然である。

バラホルムというのは、ホルムアルデヒドの水溶液を濃縮してえられる固体重合体である。水に溶けてホルマリンと同様に反応し、熱すれば容易に分解してホルムアルデヒドを生じ、また容易に燃える。

ホルムアルデヒドは、常温で刺戟臭のある無色の気体で、人体に対しては眼、気道、粘膜及び皮膚を強く刺戟する。水溶性で40%水溶液をホルマリンといい、それは加熱して60°Cに達すると蒸気が出て引火する。ホルムアルデヒドは吸湿性が強く、湿気を帯びるとホルマリンガスを発生し、環境条件によっては、きわめて危険な状態をかもしだすものである<sup>(2)</sup>。

ホルムアルデヒドの法的取扱は、毒物及び劇物取締法第2条—2の別表第2・81番に、劇物と指定されており、危険物船舶運送及び貯蔵規則第2条—1のニとへ、第6条2—5においても、その運搬包装について規制している。<sup>(3)</sup> また労働基準法施行規則別表第1に基づく有害物指示告示でも、使用者が講

ずべき個別的措置の基準第5項の有害性が高度な有害物となっている。

高度な有害劇物であっても、それについての正確な予備知識なくしては、防止措置の施しようがない。

このように与えられた虚偽の情報という企業外的条件が、港湾労働者が被災せざる限りは、災害の防止をすら不可能にするのである。

#### 注

- (1) 包装紙袋の単価が3円であり、紙袋の下に錫で内包すると8円となり（それでも規格をはるかに下回る。規格の目的は完全気密にある）採算がとれなくなるから、何とかそれで済むように関係官庁に陳情するという生産者の弁がきかれている。それでは港湾労働者の生命は5円値上りしたことになるのだろうか。この包装で千葉から沖縄へ、数度にわたって搬出されたことも附加しておく。
- (2) ホルマリンガス中毒の例については、ベニヤ板の陸揚中、その接合剤に乾燥剤として混ぜてあったホルムアルデヒドのため、船倉内に上述したガスが多量に発生、作業員数人が異常を訴え、そのうちの一人は肺にまで炎傷をおこしたという実例がある。
- (3) バラホルムの容器は、対酸ビン、金属缶、金属ドラム、木樽であり、ホルムアルデヒドは、それらに鋼製ドラムが加わる。なおバラホルム等については、「百科辞典」平凡社、労働科学研究所編「環境の有害物測定法」、中央労働災害防止協会編「安全点検基準チェックリスト第1集 No.27」等を参照。

## 4. 労働災害の責任に関する理論の発展

Ⅱの冒頭に述べたごとく、労働災害を社会的視角から捉えることによって、補償責任の法理論は、「過失責任主義をとる不法行為理論から、企業危険＝使用者責任の原則に立つ無過失責任主義の適用」へと発展してきている<sup>(1)</sup>。

そのため、災害補償制度は民法上の損害賠償とは異質の、労働法独自の損害補償制度と見る見解が強くなり、これを基盤として、使用者の補償責任の根拠について二つの構成理論が存在する。

一つは、「個人責任原理に立脚する不法行為理論の質的發展段階としての損害補償理論<sup>(2)</sup>」であり、いま一つは、「被災労働者の生活保障の目的と機能とに着目した生存権保障理論<sup>(3)</sup>」である。

後者は、「労働災害に対する資本の側の全面的な生活保障責任を認めるこ

とが、労働災害のもつ特殊的性格を見失わしめないために必要なこと<sup>(4)</sup>」と考える。あるいは、「災害補償の制度と機能（補償関係、補償内容、補償行政）に着目して、統一的に考察<sup>(5)</sup>」しているもので、損害補償の本質につき、従属関係からの生存の保障責任という観点<sup>(6)</sup>から説明しているものである。

前者は、「労働力のにないてたる労働者が資本主義生産様式の下での近代的生産機構の必然的に災害の危険を内蔵する企業に雇用されるのでなければ、生存を維持できない地位にあり、その労働者を自己の支配下におき、労働力を処分することによって利潤をえている使用者は、労働災害が発生した以上は、自己の支配領域に存する不可避の危険の顕在化として、労働者の受けた損害を補償すべきであり、使用者に無過失責任を負わせることはむしろ公平の原則の要求するところである<sup>(7)</sup>」としている。損害補償の本質について、公平ないし企業の責任という観点<sup>(8)</sup>から説明しているものである。

過失責任主義をとる不法行為理論から、使用者責任の原則に立つ無過失責任主義の適用への発展を概観すると、それは「19世紀中葉から20世紀初頭にかけて著しく増大した産業災害の発生に起因している。この時期にはそれぞれの企業は生産組織の機械化、大規模化を大巾に推進したが、その反面、産業災害の発生は激増した。しかもこれらの災害は、被災労働者や附近の住民にとってみれば、予防不可能であり、使用者は不法行為責任を問うにすれば、災害防止義務違反の立証がなければ困難という場合が少なかった<sup>(9)</sup>」のである。

こうした産業災害の多発による労働者の犠牲は、必然的に使用者に対する労働者の団結と組織的な抵抗とを生じ、労働者階級としての意識行動は著しい高揚をみ、使用者に対し作用しうる力に成長してきたのであり、また「これらの企業は、一方では、経営者が如何に注意をし万全の防止施設をしても、とうてい防止することのできない危険を包蔵するとともに、他方ではその企業の利益の帰属者とその危険の被害者とを分離させてしまった」<sup>(10)</sup> の

である。そのため、「災害発生について故意または過失がない以上責任を負うことはないとする不法行為理論は、新たな転換をとげ無過失責任理論を発展せしめ……不法行為理論の基本原理想たる過失責任主義は、企業のもたらす危険に当面して修正を余儀なくされた」<sup>(11)</sup> ののである。

こうして「企業危険の側面に着目して危険責任の理論（危険な施設の所有者はこれから生ずる損害について絶対的責任を負うべし）が主張され、また企業利益の帰属者とその危険の被害者の分離という側面を強調して報償責任の理論（大きな利益の帰するところには損失をも帰属せしめるべきである）が唱えられる」<sup>(12)</sup> ようになったのである。

では、船内荷役労働による用役生産における、危険を包蔵する企業、大きな企業利益の帰属者とは誰なのか。

#### 注

(1) 林迪広、「災害補償責任の法的性質」新労働法講座 8、有斐閣 P. 22

(2)～(8) 林迪広、前掲書 P. 34～36

(9)～(12) 三島宗彦、「労働者の災害補償」、有斐閣 P. 54～55

### 5. 港湾労働者の使用者と港湾の支配的企業

港湾運送事業法によれば、「港湾運送とは、船舶荷役中指定港湾において荷主や船舶運航業者から請負って行われるものをいい、港湾運送事業とは、船舶荷役業者中営利を目的とすると否とを問わず、業として港湾運送を行うもの（港湾運送事業法第2条第1項・2項・4項）をいう」。<sup>(1)</sup>

したがって、船主（海上運送人・船舶運航業者）と港湾運送業は請負関係にある。この請負関係は、「港湾作業の波動性、不安定性の調節弁的役割」<sup>(2)</sup>を果しつつ、下降して、労務供給を主体とする系列的段階的多重的な下請機構を形成している。

こうした請負構造であるがゆえに、とくに船内荷役では、運送貨物の積卸し、特に積付けに関して、船主（本船側）から必ず厳密な指示が出されている。貨物の種類、形状、大小、重量、行先港に応じて、フォアマン等に種々



の意見をきき相談することがあっても、最終的には、船主（船長→一等航海士）の決定により荷役は遂行される。船主（船長→一等航海士）の決定により出された積付けのオーダー（何を何処にどのようにどのくらいの時間でどのくらいの人手で積み卸せ）は、フォアマン→班長→組長→一般作業員という系統を経て伝達される。このオーダーは、航海及び積荷の安全にかんがみて絶対的な力を持ち、船主は船内荷役労働に対する絶対的指揮命令権を有しているわけである。

ここで指揮命令というのは、「具体的な労働について個々に指示をうけることではなく、ある程度、作業について判断が委されていて、作業の遂行について包括的にせよ一定の指示がなされている」<sup>(3)</sup>ことであり、船主（船長→一等航海士）の決定によってだされるオーダーは、まさにこれに該当する。

この指揮命令をうけた港湾運送業者は、その代行者として機能し、現場において港湾労働者に対する荷役の監督指図、すなわち荷役に関するある程度の判断と個々の指示をなすわけである。

一般に、雇用は労働力の供給ということが契約の目的であり（民法623条）使用者の指揮命令に従った労働力の給付そのものに対して、その対価として、報酬＝賃金が支払われる。<sup>(4)</sup>いうまでもなく、港湾荷役企業と港湾労働者のあいだには雇用関係があり、前者は後者に賃金を支払う。

しかしながら、使用者というのは、「労働者に対応する概念であって、労働者を指揮命令して働かせる者（労働契約が有効に締結されていない場合であっても、事実上他人を労働者として使用している者を含む）」<sup>(5)</sup>という点から考えれば、賃金の支払は使用者的機能を果しているとしても、これのみにて港湾労働者に対する指揮命令権を持たない港湾荷役企業をその使用者と規定することは十分でないであろう。

一般的にも、誰を災害補償義務者としての使用者と解すべきかは、具体的には労使関係の複雑多様さを反映して判断が困難であるといわれている。<sup>(6)</sup>



このように考えるならば、港湾荷役企業が港湾労働者の、災害補償義務者としての使用者として規定されるよりも、生産手段を所有管理し、労働環境を支配し、労働に対する指揮命令権を掌握しているという、より基本的な使用者としての条件を具備していることから、船主がその責めを負うべき最も主要な使用者と考えることは容易である。

また港湾荷役企業に下請企業としてその存在を要求して（きた）いること港湾荷役料金に関する「利害関係者」としてその決定に大きな制約力をもつこと、またコンテナ化にともなう一貫輸送体制の要請による港湾産業への進出、港湾運送業特に港湾荷役企業の排除作用等を考えれば、船主が港湾における大きな企業利益の帰属者であることは言うをまたないであろう。

このような考察により、危険責任の理論、報償責任の理論からみて、少くとも船内荷役労働における第一義的な災害補償義務は、船主が負うべきものとするのである。

#### 注

- (1) 河越重任、「港湾労働者をめぐる問題」新労働法講座 8、P. 373
- (2) 喜多村昌次郎、「港湾労働の構造と変動」海文堂、P. 282、P. 286
- (3) 池田直視、「適用範囲」新労働法講座 7、P. 29
- (4) 林信雄、「雇用契約と労働契約」契約法大系Ⅳ・雇用請負委任、有斐閣、P. 3
- (5)、(6) 三島宗彦、前掲書、P. 126

#### まとめ

問題を簡約にするために船内荷役労働における労働災害を中心にしたが、沿岸荷役、はしけ荷役業についても災害の性質によっては同様な考え方が十分成立つと考える。

その際、船主にとらぬ大きな企業利益の帰属主体である「利害関係者」である荷主あるいは貨物生産者は、当然災害補償義務の帰属者であり、これらは、一般の不法行為理論で解決できるものであろう。

しかしながら、現状はこれに反して、港湾運送構造の最下位に位置する港

湾荷役企業がその災害補償義務（当然防止義務も）を全面的に負っているといつてよい。

港湾労働災害に対して、船主は第三者の立場をとり、使用者（ここでは港湾荷役企業）の災害補償と第三者の損害賠償の相互補完に以存しており、実態的には損害賠償責任からも逃れている。判例や通説では、第三者が先に損害賠償を行えばその限度で使用者は補償責任をまぬがれ、また使用者がさきに災害補償を行った場合は、民法 424 条の類推により使用者は労働者（または遺族）に代位して第三者に対する損害賠償請求権を取得することができ<sup>(1)</sup>ののだが、実際には行なわれていないといつてよい。

このような現状からは、港湾荷役企業の負担による労災保険という社会保障制度によって、かえって港湾の労働災害に関する労使関係が明瞭にされぬまま、陰蔽されていると考えることができるのである。

さらに若干の実状をつけ加えれば、荷役作業前の設備器具の厳密な点検は作業の円滑遂行を考えれば不可能に近い。たとえばカーゴワイヤーの場合を考えるとよい。したがって形式上点検をなすようになっていても実際上不可能な場合には、その設備器具の管理者が無条件に災害責任を負うべきである。

あるいは監督官庁の検査は、船体・機関、すなわち運航に必要なもの、船員の人命安全に係るもののみ限定されていて、荷役設備、荷役機械に関しては、すなわち港湾労働者の人命に係るものについては手抜きされている感があるという問題もある。

このような実状からみると、港湾労働災害における労使関係（労働災害のみではないが）を、港湾運送構造のヒエラルヒーの中で明確にしていくのは、港湾荷役企業あるいは港湾運送業の力にのみにもたれるものではないことは明瞭であろう。

#### 注

(1) このことについては、労働者災害補償保険法第20条でも、政府は、補償の原因

である事故が、第三者の行為によって生じた場合に保険給付をしたときは、その給付の価格の限度で、補償を受けた者が第三者に対して有する損害賠償の請求権を取得する。前項の場合において、補償を受けるべき者が、当該第三者より同一の事由につき損害賠償を受けたときは、政府は、その価格の限度で災害補償の義務をまぬがれる、と規定している。この場合の労災保険の加入者が同法8条があっても、港湾荷役企業であることはいうまでもない。

最後に、この小論はむしろ実状紹介あるいは現状報告を主体として若干の分析を付したものであり、まだ雑駁なものに終わっていることについては御海容を乞いたい。

## 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わっている。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・港湾局長橘好  
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、二五年にジェーン台風の襲来があり、多くの貴重な史料を失  
った港湾局としては、これ以上時期を遅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、ようやく戦争の傷恨も癒え、世情の落ち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、以上のほ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ごとくになる。

## 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、わず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、開港以前の大阪、開港と築港計画、築港工事開始後の大阪港、第一次大戦後の大阪港、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、船舶定繋、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变化、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よぶ港湾運送史をなす。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章にわかし、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、最後に大阪港ともっとも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、通常の意味で観念される「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、抵抗感を味わなかったのであろうか。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、事実と反する。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視察に西下するなど、……」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棒は6,000円と「契約書」に記されているにもかかわらず、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)と年棒と月棒をまちがえるなど、初歩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。本文中で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。

A 5 版  
大阪市港湾局発行  
昭和34年3月20日～39年3月  
非 売 品



## 栗林商会労働組合編「栗林労働史」

喜多村 昌次郎

(原田港湾作業・株)

北海道の室蘭港で、古い歴史をもつ栗林商会労働組合の人びとが、室蘭港の発展とともに進み、歩いた労働運動の過程と変せんを、客観的な史実をもとに、自らの手で編さんしたのがこの労働史である。栗林労働史がどのような意図のもとに、どのような経過をたどって刊行されたかについては、編さん後記でつぎのようにのべられている。

「いやしくも史と名のつくものをつくるということはなんであろうか、誰が、何を何のためにという基本問題にまずぶつかった。栗労が港湾労働者の歩みを、港湾労働者のためにつくるものであることはいうまでもない」と、そして、日本の労働機構の階層性——公務団体と大企業労働者が上層部に位置し、中小企業の労働者と未組織労働者が下位層に部厚い底辺を形成している現状——この二重構造はもとよりわが国労働組合の企業別組織によってもたらされているものである。それゆえ、「中小企業では、労働運動もその枠を越えることができない」という言葉に集中的に表現されている。哀しいことばではあるがこれが現実である。この哀しさを直視して、地に足のついた活動を進めてゆかねば運動は前進しないし、この現実から目をそらすことは、労働運動の空転をもたらす。(719ページ)

したがって、この運動史の史実のかずかずは、室蘭港における労働運動の形成と発展の過程を、わが国の政治、経済、社会の変せんと変革にともなって、影響される企業別労働組合運動の限界、条件、および変化の形態としてとらえたものである。

労働史はまず前史、第1編、戦前の歩み、第2編・戦後の歩み、第3編・新労結成と歩み、第4編・近代への歩みとその課題、および資料編の6編から成っている。

前史では文化10年(1813年)、露艦ジアナ号の室蘭来航より、幕府番所の設置から明治維新にいたるまでの経緯、ならびに対岸の茅部郡砂原または森とを結ぶ渡海船の

就航によって、港湾労働者の誕生をみるなど、室蘭の地理的、自然的条件が海陸交通の要衝として、発展すべき多くの可能性に富む事情がのべられる。

第2編、戦前の歩みの第1章では、明治のころより、その可能性がしだいに現実のものとなってくる。明治6年6月の室蘭一札幌を結ぶ札幌本道開通いらい、明治25年7月の鉄道敷設が完成するまでの20年間は、いわば旅客港にすぎなかった室蘭港も、交通の発達にともなう開発資材の移入や人口の増加により、産業の振興がしだいに軌道にのりはじめ港湾も商港、産業港へと変ぼうしてくるのである。

いっぽう、海運の発展は三菱汽船会社に対抗する北海道運輸会社の設立(明治15年)共同運輸株式会社の編成によって、室蘭～森間の官営定期航路の同社移管と日本郵船大阪商船会社の出現など、多彩なものがあつた。

とくに、北海道炭硯鉄道会社の設立によって(室蘭～岩見沢間)奥地の石炭輸送量が増加し、室蘭は石炭積出し港としても栄えたといわれている(23ページ)この労働史でいう栗林商会(栗林合名会社)はこうした港湾の発展を背景として、港湾業務へ進出する。「明治42年(1909年)3月、栗林営業部は栗林合名会社と改称し、社内に船舶部、回漕部、艀船部、代理部、土地倉庫部の各部を設けた。従来の個人商店的な栗林営業部を会社らしい組織にしたわけである。製鋼所の兵器、北炭の石炭、王子製紙の紙を基礎貨物に、室蘭港における荷役は、一部を除いて栗林が独占的に扱うに至った。明治27年荷役業に着手してより約15年のあいだに室蘭港の荷役業界に独占的な地位を占めるに至ったのは、この期間に旅客港から石炭積出し港に、さらに製鋼、製紙の工業が起され工業港に港が変わってゆく過程に、びったり密着してきたからである。」(37ページ)その後会社は海運にも進出し、室蘭港における企業基盤も確立するが、それとともに、労働組合運動の胎動をみるようになる。すなわち、友愛会の誕生(大正元年8月1日(1912)につづく友愛会室蘭支部の発会(大正3年6月14日(1914)とその潰滅、室蘭総労働組合から室蘭合同労働組合への改組(大正14年12月4日(1925)などである。

この合同労組は港湾労働者50%、町工場の労働者30%製鋼所、製鉄所、鉄道および郵便局労働者20%であるが、この組織結成以前の大正8年7月、室蘭三菱支店の石炭積込みに従事する港湾労働者の最初のストライキが記録されている(67ページ)。室蘭港における労働運動の歴史は、小樽港を中心とするそれに大きく影響をうけるわけ

である。すなわち、北海道における最初のメーデー（大正15年・小樽）から合同労組のゼネスト、戦線統一の拡大を背景とした全面的な労働条件改善の要求が行なわれる。第一次大戦終了後におそった不況と高物価、労働条件の改悪と対決する労働者の組織的運動と、組織化されない職場グループでの抵抗など、苦難にみちた労働運動の経過が、当時を知る人々の挿話をおり込みながら、リアルに展開されているのも印象的である。

やがて第二次世界大戦をむかえ、海運は、政府の海運管理要綱により、「海運輸送統制組合」から「船舶運営会」へと、海上輸送の国家統制強化を目ざして組織編成が進められる。また、港湾運送に対しては港湾運送事業統制令の公布（昭和16年9月）によって、港湾荷役の一港一社制の確立を目的とした企業統合が行なわれる。「この結果全国7,600の荷役業者は125社に集約され、室蘭港では20数社のものが4社に統合された。これは日鉄が特殊作業を理由に1社にまとめたことと、北荷は自社の積み込み設備をタテにして継続がみとめられて1社となり、雑貨関係は室蘭港運株式会社、石炭関係は室蘭石炭港運株式会社に統合された。この統合によって栗林商会は商事、保険だけの企業となった」（127ページ）。海上輸送、陸上輸送（日本通運株式会社に統合）および港湾運送の集約によって、ここに戦時統制のための輸送の体系が完成することとなる。それとともに、労働組合組織の崩壊もまた急速に進行し、総同盟中央委員会の解散（昭和15年7月）、政府の労働組合撲滅対策とする産業報国運動の展開は、労働組合の産業報国会への発展的解消を要望する政府声明を契機としてその速度をはやめるのである。

第二編戦後の歩みでは、北海道の港湾荷役関係労組の始まりである日鉄輪西港運労働組合の結成事情および港湾同盟の設立経緯が詳述されている。これにともなって、室蘭港運労組も結成されるが、いずれも運動の目標が食糧と物資の獲得という切実なものであり、それが同時に組織拡大強化の原動力でもあった。敗戦による混乱と経済の壊滅は、経営の目標、基礎をうしない、会社社長の組合長就任や室蘭労組の経営管理にも発展するが、結果として内部矛盾のみが増大する。「委託経営になり半年ぐらいたったというから21年秋のこと。事務員が約20人ぐらい首を切られた。復員者がごんどん復社しきて、事務員の割合が多い人的構成になった。労務や技術では復員者の消化ができた。"事務員が多すぎる"の声が出た。委員会が業務執行委員から首切り

の必要性をましく立てられた委員会は、「仕方ねいなー」という空気のうちに首切りを決めた。労働組合にとって一番大事な首切りのことであるが、それらしい討議も、配置転換の話も出なかったという」（171ページ）

港運会社の統制解除と委託経営の収支悪化をもたらした昭和24年、政府の「労働組合の資格審査基準」の公布もあって、この基準に適合しない室蘭港運労働組合は同年3月31日解散することとなった。しかし、組合の本質と必要を体験した組合員は、この年4月すでに新組入室蘭港運労働組合を結成している。それと同時に、港湾同盟は同盟体組織を単一体に切換え、全日本港湾労働組合となったのである。したがって、室蘭港運労働組合は、全日本港湾労働組合→北海道地方本部→室蘭支部→室蘭港運となって、ここに産業別単一組合があらためて発足することとなった。

いっぽう同年3月末、かねて解散作業をすすめていた室蘭港運は、正式に栗林商会に吸収合併されることになる。当然組合組織はさきの機構からいえば室蘭港運が栗林分会と改称される。この単一組合でとりあげた第1の闘争は、労働時間8時間から7時間に短縮すること、および統一労働協約締結のためのスト権確立であった。しかしながら分会は会社との協定に拘束され、地方本部のスト指令を見送ることとなるなど、上部組織と分会の事情とのギャップに組合指導部の苦悩がはじまる。

ちなみに、全港湾の総評加入は総評結成後3年目にあたる昭和27年であった。

この間、栗林分会は全従業員の新組合加入に成功し、組織の強化を背景に、地方本部の賃金引上げ闘争に呼応して、栗林の歴史が始まって以来、戦後最初のストライキが開始される（昭和26年7月30日）、また、この年は全港湾として港湾労働法制定を請願した年でもあった。

栗林分会の労働運動は、この時期に多くの、かつ、画期的な変化と変革を体験する。すなわち、総評の運動方針の転換——産業別統一闘争の方向を途とする民間産業の炭労、私鉄、電産、紙パと5単産共闘会議の結成による統一賃上げと共同歩調、いわゆる春闘方式の確立、（昭和30年）および米国政府の対外活動本部と費用を折半して設立された日本生産本部を軸とする生産性向上運動の展開であった。

生産性向上の運動が、過去において、産業合理化運動、能率向上運動という形であらわれ結果として失業者の増大と労働強化を労働者側にもたらしたことで終わった経験から、もとより警戒を要することであるが、反面では技術革新なり近代化がようやく

とりあげられてきた時期だけに、これととりくむ組合の姿勢も複雑であったといわなければならない。

こうした中で、地本の労働協約も協定調印を見、また、分会の協約交渉もすすんでさきに結成された作業員分会とともに、就業時間内の組合活動の自由、賃金引上げ、退職金制度の獲得と着実に成果をあげるにいたる。

さらに、日鋼室蘭、王子製紙の大争議は、労働者の闘いの経験を深めてはいくが、同時に組織的対立、分裂もはげしく、争議もしだいに深刻なものとなっていく「王子製紙の争議にさいして、ピケ隊を突破してくる巻取紙を積んだ貨車はだんだんその数を増していた。洋紙積みの定期船が岸壁についた11月6日のこと、本輪西に王子労組のピケ隊が鉢巻姿で25人やってきた。分会事務所で栗林分会の石川委員長、作業員分会の三浦書記長が会った。（洋紙の船積を阻止したい。仕事をやめるわけには行かないでしょう、転がしてゆく紙の前に私達が坐り込むから了解してほしい）という申入れであった。真剣そのものであり、重大な決意がくみとられた。当時苫小牧工場に、全港湾小樽支部からピケ応援隊が派遣され、貨車の出構阻止の先頭に立っており、出構船積みの阻止は闘争の重要なポイントとなっていた。」（787ページ）

「命休、賃下げ、ピケ支援、カンパとできるだけの協力は黙々としてきた。首切りさえ出そうな私達の状況を、この人達は知っているのだろうか、工場のピケが破られたので、この埠頭を争議の主戦場にしようというのであろうか、石川さんも私も返事ができず、しばらく黙っていた。三浦氏談」（287～8ページ）

労働争議の影響は、労働組合の組織化とその力関係の必要をあらためて認識を深めることとなり、やがて、栗林作業員分会の常用化と栗林分会の統合をもたらしこととなる。しかし、昭和36年春闘において、全港湾労組は要求額5,000円をめぐり、地本は24時間ストさらに48時間のストを指令したが、48時間スト突入の前夜、雑貨業者が2,000円を解答して争議は妥結、とり残された形の石炭部門は1,200円で折れ、ストは中止される。石炭部門の組合員にしてみれば、全港湾という組織、とりわけ北海道地本に対し不信感が湧いたのであろう。スト中止の4日後、小樽北荷、室蘭北荷、小樽石運、小樽三雄の4分会が地本本部に脱退届を提出している。

翌昭和37年の春闘においても、全港湾は統一要求として5,000円の賃上げをかけたストを指令した。あたかも「国際統一行動日」にあたる同年3月27日には24時間スト

が行なわれたが、つづく48時ストの前日になって、突然スト解除の通告が分会執行部から発表されるなど、内部分裂のきざしがしだいにあらわれてくる。

越えて昭和38年の春闘でも同額要求にもとづくスト指令がつぎのように出された。

第1次行動、3月14日22時以降、16日、始業まで34時間スト。

第2次行動、16日より19日まで、22時以降時間外スト。

第3次行動、20日より23日まで、18時以降時間外スト。

除外部門

① 一般通運生鮮魚菜類の積卸し

② 本輪西における王子の洋紙卸し

③ 他社構内作業

こうした闘争に際して、つぎのような会社申入れが、賃上げ交渉とは別に持ち込まれる「王子製紙よりスケジュール闘争を行なう組合に対しては、王子の紙を扱わせるわけにはいかない。王子製紙としては貨車輸送その他の方法により東京方面に輸送する。これによって受ける損害については会社に対して請求したい。王子製紙は完全操業によって生産は向上しているにもかかわらず、輸送部門を担当する会社がスケジュール闘争をされるようでは、荷物を扱わせることができないといわれた。王子の紙を取り扱うことができなくなった場合は、当社営業上根本的な支障を来す重大問題であるからストを即刻やめてほしい。各会社それぞれ特殊な事情にある点を考えて統一闘争によらず、自主的に栗林分会は考えてほしい」(全港湾の不当労働行為の申立ての地労委における会社側答弁書、316～317ページ)。しかしこのことによって勿論労働組合の闘争体制は解除されたわけではないが、しだいにスト中止の方向を迫るようになる。

さらに、苫小牧港の開港と新しい情勢の出現、栗林分会の運動方針の路線変更——全港湾脱退へと発展するのである。

第3編、新労結成と歩みでは、栗林の労使が王子製紙からの申入れが契機となってスト中止、路線変更が模索されているあいだ、世界情勢にもいちぢるしい変化がありわが国においても技術革新にともなう産業構造の変革が進行する。

海運界においては船舶の大型化と専用船化とともに、船会社の系列化による再編成が行なわれるが、労働組合組織もまた、一つの転期をむかえるにいたるのである。この時期に栗林分会は全港湾を脱退し、新組合として栗林商会労働組合が結成されるの

である。

第4編、近代化の歩みとその課題、における労働組合運動の問題意識は、港湾における流通革新の手段として、コンテナ輸送や一貫バレッチゼーションに代表されるユニットロードシステムの導入がとりあげられている。したがって、機械化を中心とした作業組織の変革、近代化へのアプローチが当面の課題となっているが、そのような機械化なり省力化が労働組合にどのような影響をもたらすか、また、それにどうとり組むかといった方針は打ち出されていない。

ただ、ユニット・ロード・システムが港湾産業の近代化をおし進めるうえで、必要ではあるが、この方式は単に一企業や一産業の段階で採用できるものではなく、これが実現には、関連企業全体がそれぞれ社会的に体制化される必要があり、その社会的体制が不十分であるばあい、パレット等は単にフォーク・リフトの横持ち台程度の働きにとどまるだろうとのべられている。

その他、賃金制度の推移や、労働史にふさわしい各種の資料、栗林労働史年表を付して、ぼう大な栗林労働史は完結する。

わが国の労働運動の歴史は、なべて分裂と対立に彩られた歴史であったということができる。

戦前の労働運動が分裂と対立をくりかえしながら、結果としては軍国主義に抑圧されていく過程は周知のとおりである。右翼および中間派の労働運動は社会ファシズムと化して、自ら労働運動を放棄し、あるいは放棄させられることによってこのファシズムに協力することとなったのである。

こうしたあやまちを再び繰り返さないためにも、労働組合の組織強化策と統一化への努力は、今後ますます要求されるはずである。それが結果として労働者の社会的経済的地位の向上をもたらす基本的方向でもあろう。

戦後の民主化と労働組合の発展は、労働者の意識と経済的地位の向上に多くの役割りを果たしている。栗林商会労働組合の人々が、室蘭港における自らの労働運動の歴史をふりかえり、多くの資料を駆使してまとめ上げたこの「労働史」の意義はまた大きい。

港湾の近代化が進行する過程で、港湾そのものの構造的変化がすでにはじまっており、労働組合も数々の課題を抱えているのである。しかしながら、栗林商会労働組合は、長い歴史と経験をもとにして着実にこれらに対処されるであろうし、同時にその



発展も望まれるしだいである。

困難とされる労働運動史をかくも見事に完成された努力に敬意を表するとともに、さらなるご健闘をねがってやまない。

(昭和43年5月1日発行  
編集 栗林労働史刊行委員会  
非 売 品)



神戸市企画局調査部編

## 「広域港湾の開発と発展」

梶 幸 雄  
(横浜市立大学)

本書は、「明治100年記念講座」と銘打ち、「ポート・オーソリティの可能性を求めて」という副題がつけられている。

衆知のように、神戸市はたんに、歴史的・経済的に国際港都として発展してきたのみでなく、世界の経済情勢と日本の産業体制の新しい段階と次元の展開をまえに、雄大な将来構想をたて、しかも既に実施にとりかかっている。これは神戸をとりまく周囲の好条件や必然的な資本の要請によるばかりではなく、既成の概念や枠にとらわれずに、すぐれた計画と的確な判断とをもって、都市づくりを牽引し着実に具現化していく原口忠次郎現市長の見識と能力とによるところが大きい。ことに港湾の意義と役割とを十分に理解し評価し、港湾を主柱とした神戸市、さらに大阪湾全域の開発を標榜しておられることに注目したい。このような市長の体質と神戸市の風土の中で、新しい港湾のあるべき姿を求めて、記念事業の一つとして、長期にわたる講演会がおこなわれ、それを一冊の本にまとめたものが本書である。いわば、時宜を得、待望された事業と出版とはいいうものの、神戸市であればこそその産物であるという感が深い。

昭和43年の7月から9月にかけて逐次開催されたセミナー形式の講演には、18人の長老や第一線の学者・実務家たちが招へいされ、最終回には3名による座談会が開かれた。本書では、その全てが掲載されており、各方面の畑の人たちの自由闊達な発言だけに、興味深く、かつ有益な内容に充ちている。テープをおこしたものに、適宜章節や小見出しを付して、話し言葉のままつづられており、さらに講演のさいの掲示・配布資料や質疑応答なども、その一部が収められており、参考になる。

順に示してみよう。

1. 広域港湾の当面する役割と問題点：佐藤肇（日本港湾協会）、2. 広域港湾の開発に果たす行政と企業の役割：加納治郎（阪神外貿埠頭公団）、3. 広域港湾経営のあり方：北見俊郎（関東学院大学）、4. 海運の合理化からみた港湾管理：松本一郎（大図汽

船株式会社)、5. 広域港湾における流通ターミナルと港湾運送: 中西 陸 (早稲田大学)、6. 大港湾の発展に必要な施設はなにか: 栗栖義明 (第三港湾建設局長)、7. 広域港湾と地域開発: 冠地俊生 (国際港湾協会)、8. 大港湾の実現と交通体系: 梶幸雄 (横浜国立大学)、9. 経済発展と港湾管理の動向: 是常福治 (神戸埠頭株式会社)、10. 大阪湾ポート・オーソリティ問題: 東寿 (石川島播磨重工業株式会社)、11. 港湾と世界貿易センター: 松本学 (世界貿易センター)、12. 大阪湾開発のあり方: 小合彬生 (近畿圏整備本部)、13. ベイエリアの発展に果たす都市の役割: 水谷 颯介 (大阪市立大学)、14. 近畿圏整備に果たす大阪湾ポート・オーソリティ問題: 米花稔 (神戸大学)、15. 自由港について: 柴田銀次郎 (関西大学)、16. 大阪湾と瀬戸内海の開発と発展: 中川以良 (四国経済連合会)、17. 港湾の経営形態について: 秋山竜 (国際港湾協会)、18. 欧米のポート・オーソリティとわが国の港湾管理: 矢野剛 (日本港湾経済学会)。そして座談会は、「ポート・オーソリティの可能性を求めて」というテーマで、芦原義重 (関西経済連合会)・原口忠次郎 (神戸市)・牛尾吉郎 (ウシオ工業株式会社) の3氏によるものである。なお、敬称を省略し、カッコ内は当時の勤務先を示した。

各講師の演題だけを見ると、類似共通した面も多く、主に物的施設的な側面と、狭義での管理運営的な側面のみに偏しているように思われるが、実際には法制・労働・広報サービス・市民問題などかなり言及しているものもあり、およそ現代港湾問題としてとりあげなければならない分野と対象とは、ことごとく含まれているといえよう。

しかし、全編を通じて、程度の差や立場の違いこそあれ、いずれも広域港湾とポート・オーソリティの実現と可能性とそのメリットについて、積極的かつ好意的で、否定的ないしは造反的なものはいない。講師の人選や本書の趣旨からみれば当然のことであるが、世間には、港湾に無知・無理解のものも多いし、また現体制下における港湾開発にすこぶる懐疑的で反感をもっているものも少なくない。さらに、港湾の意義を重視してはいるものの、大手の荷主や船主のしもべのような存在としか扱おうとしないアナクロニズムの産業界や行政の要人たちも決して少ないとはいえない。これらの人びとに十分に納得してもらうためには、説得力のある論理の展開が必要である。そのためにも、講師自ら一応まず否定面を打ち出した上で、反批判に転じ、港湾の近

代化と開発がいかに市民生活の向上にプラスになるか、都市づくりの中核的役割をになえるか、ということなどについて精緻な論述をおこなう必要があろう。もっともその任務は、むしろわれわれの学会に課せられた緊急重要課題として確認しなければならぬまい。

ところで、このような記念講座の実施と出版物の刊行とが、神戸市のみでなく、横浜市をはじめ重要港湾をかかえている各地方自治体で施行され、またそれだけにおわることなく、市民の理解を深める方向に進展させて、市民の意思の反映による強いバックアップのもとでの港湾の発展を期待したいものである。

（ A 5 判、全 589 頁  
昭和43年10月23日発行  
発行所 神戸市企画局調査部 ）

## 港湾産業研究会編

# 「変革期の港湾産業」

松 橋 幸 一

(藤木企業・株)

港湾産業研究会とは、すでにご存じの方も多いことと思われるが、横浜を中心とする京浜港の、港湾産業に直接又は間接に係る法人及び個人有志を会員として結成された研究団体である。その目的とするところは、同会規約の第2条に「この会は港湾産業を中心として学問的に研究し、港湾産業の健全な発展に寄与することを目的とする。」と明示されている。昭和40年3月11日に初の研究会を持ってこのかた、定例の毎月一度の研究発表を重ねて、早くも50回を超え、その間、研究会とは別に、適宜、コンテナ輸送の実状、欧米の港湾事情等の、フィルムによる紹介など臨時に催し、積極的な活動を展開している。一般の通念からすれば、かかる性質の会の運営には、幾多の困難を伴うものである。業種が多ければ多い程、相互にその利害が反し、卒直な意見の交換が困難なものとなる例は、しばしば見受けるところであるが、本会が港湾運送事業法に定義されている業務は勿論のこと、凡そ港湾に関連するあらゆる業種を網羅し、構成されているにも拘らず、長年継続して研究活動を展開し、もはや横浜港に確固たる地歩を築き上げた観がある。これは会員諸氏が、本会の目的たる学問的研究という方法に対して深い認識を持ち、小事を超越し去った結果であらうし、幹事諸氏の適切なる方向づけに負うものであろう。広範な会員構成は、底辺の広さを意味する。それだけに、一つのテーマを取り上げた時に、それが意外な影響力を持つことに気付く。じっくり問題ととり組み、充分にこれを掘り下げた結果としての会員諸氏の研究発表が研究会としての意志統一を図るまでもなく、一つの方向を示唆することは当然うなづけよう。これは本会が単なるいわゆる勉強会たらざる特色である。

昨今の港湾に於ける話題は、港湾労働法、港湾運送事業法に伴う近代化である。又、港湾産業近代化の概念とは異種の問題として発生した国際協同一貫輸送、その具現としてのコンテナリゼーションが、奇しくも時を同じうしたことから、近代化の方向へ

の変革の重要性を十分認識せしめ、切迫したものと受けとらせている。従って過去数年の同会の追求するテーマが、港湾労働法、港湾運送事業法の理解、解釈、批判に始まり、実状との対比、打開の方策、理想像の追求へと展開していく姿が当然の道程と受けとめられよう。こうした過程の中で、現在各方面から指摘されている港湾に於ける非近代性の大部分が、過去の近代化への努力の産物であるという皮肉な事実気づかしている。

同会の活動がこれに終始するならば、幾多の類例を見ることも出来ようが真価は次にあるようだ。すなわち内的には近代化の方向の明示と具体化の方策、外部に対する働きかけである。例を求めるならば、教育訓練の重要性は識者のしばしば指摘するところである。特に港湾においてはそれが近代化概念と密接に結びついている。本論文の中にもその重要性が幾度か強調されているが、(第11章など)単に個々の会員がその論拠としてとり上げるにとどまらず、本会の下部組織としてジュニア部会を発足せしめ、次代の港湾に於ける青年の育成に力を注いでいる点である。港湾に於ける企業活動は多岐に亘っている。このような環境の中で、仮りに企業内にて教育活動を実施するとすれば、その企業なりに有益なものであっても、港湾を正当に評価するものとはいえない。かかる観点から、広範な知識の供給源として、ジュニア部会の存在は高く位置づけられる性質のものであろう。この点に着目し、実施にふみ切った同会の処置には敬服せざるを得まい。

外部に対する働きかけの一つは、この論集の刊行にある。港湾という一つの経済社会に於て、業としてこれにたずさわる者の理論構成が、単なる理想論とは異なったものであることは当然であろう。一つの理論の展開を追ってみても、その背後には膨大な実務の上での問題点に対する配慮があり、それを克服する方策に具体的解決を見出していることである。かかる背景の上に組み立てられた理論には説得力がある。

先の第1集「港湾産業の発展のために」が関係者に好評を拍したことから、よりよい港湾たらしめんとする意図を持って第2集「変革期の港湾産業」が企画された。このテーマについては本誌第14章に、北見氏が詳述しておられる。

「港湾運送業に於ける『変革』はひとつの時代的要請といわれる。ここに『変革期』という言葉の生まれてくる基盤がある。」とは氏の指摘するところであるが、「時代的要請」に対する港湾内部の声が何を答えるものであるか、以下内容を紹介するとしよう。

長い間の歴史の進展の中で、現在の港湾の姿が育成されてきたことから説き起し、「港湾運送業の集約化方針」に鋭い批判を加えている。問題を提起し、内外の自省を求めている点で充分の価値があろう。「港湾産業は、弱小企業が乱立し、港湾輸送体系を複雑化しているといわれるが、各行政省の出先機関は、それ以上に複雑多岐で、関係業者の受ける繁雑さに対し一向にかえりみないところがある。」「港湾行政の関係官庁は近代化の微風すら受けておらない。」など、資本主義社会における経営と行政の相剋、意志の疎通の欠如を物語る点に興味がある。

#### 埠頭の効率的利用と港湾運送

—— 港湾機能施設利用の基礎 ——

(喜多村 昌次郎)

港湾問題が施設の不足不備に起因することを指摘し、資本の効率的利用を説き、欧米の埠頭利用形態と我が国のそれを対比し、彼我の差を明示している。港湾行政が必ずしも経済活動を主体としておらず、結果として各種の矛盾を生じている。「その具体的なあらわれのひとつが、港湾労働問題」で「(港湾労働法)法にもとづく強い行政指導が(中略)港湾労働者の不足をさらに深化させ(以下略)」と述べ、港湾の体制整備の必要を強調している。( )内筆者注

#### 埠頭の効率的利用の問題点

—— 「港湾運送合理化」の側面 ——

(佐々木 高 志)

氏はこの問題に主に各審議会による答申及び法制の面から焦点をあて、豊富な引例とその妥当な解釈により一種といわれる業務にメスを入れている。又、海上コンテナによる輸送形態の出現が、貨物の受け渡し形態を変革せしめた事実により、一種業務の方向づけを示している。

#### ターミナル運営の諸問題

—— 山下方式(優先指定バース)の運営をめぐる —— (浅 沼 利 男)

副題の示す通り、横浜港における一埠頭、山下埠頭における利用形態について、そ

の背景、実態、今後の課題について解説を加え、「山下方式におけるターミナル運営の主要な問題点は船積貨物の基本路線である“上屋→バース→本船”の流れが有機的に結合しておらず、経岸荷役の効率的展開を図ることが不可能な点にある。」と指摘し、従来の施策が利用者不在であり、今後のそれは、港湾全体の問題としてとりくむ必要があると結論している。

#### コンテナ輸送と乙仲業界のゆくえ (松 本 好 雄)

コンテナ輸送システムの求めるものが、港湾問題の改善に寄与している点について述べ、「実情は、極端な言い方をすれば、逆に円滑な貨物の流れを阻止しているのが現在の港湾運送業であり」その根源が、法的に見て、乙仲を、たとえ限定の文字をつけたとしても、一種港運業と定義づけるところに無理があるのではないかと指摘し、情報産業的方向へ転身する必要を説いている。

以上の五報告は、その視点は違っていても、いずれも港湾、その施設としての埠頭、の利用形態について、効率化の方向について述べたものであるが、共通して限定一種業（乙仲）の性格づけに非効率の根源があることを指摘している。宮地光之氏は現行の改革の方向をとらえて、「港湾産業の近代化（資本主義化）は、政府の補助なき指導のもとに、赤貧の身から港湾産業を形成した企業家たちの犠牲をともなって達成されようとしている。」と政策の欠如を語り、佐々木高志氏は「横浜港においては、実体として二分化していること、交錯していることは認めざるを得ない。」にしても、そうあるべき「制度的・経済的要請はないと思う。」と述べ、新しく完成する埠頭の利用形態についても警鐘をならしている。

#### コンテナ・ターミナルの効率的オペレーション実務 (田 中 英 輔)

実務家の目から見たオペレーションの実態報告である。コンテナ問題に関する著作は多いが、実務担当者がその経験から諸問題に言及している点で注目し得る。在来船とコンテナ船の業務比較など見るべきものがあるが、もうひとつ、書類の合理性、労働の生産性など、専用船ならではの特徴について、資料にうらづけられた記述がなされていれば、さらに充実した報告となったであろう。解説に終始した点で、それが著者の目的であったにせよ、惜しまれる。



## 変革期の港湾と完全輸送

(湊 善 行)

コンテナ輸送の港湾に及ぼす影響について、主に、貨物の完全輸送、及び労働環境の改善整備、労働力不足の解消等の効果について述べている。が、改善されるべき本質の所在に対する追求を省略したのか、説得力に欠ける点が気になる。

## 史的考察による変革期の「はしけ運送」

(今 野 修 平)

副題に東京港の「はしけ運送」を中心として、とある通り、氏の多年に亘る調査から得られた豊富な資料をもとにして、はしけ運送の歴史的推移と現況の解説、及び未来の展望を語るユニークな研究である。はしけ運送というひとつの業態から、政治、経済の転変をうかがい知ることができて興味深い。国家の社会資本、公共投資の不足を補う形として発展拡大を続けてきた、はしけ運送が、それらの充実に伴って、大きく性格を改めねばならぬ時点に立ち至っているとのべ、『この歴史的新局面は、東京の「はしけ運送」が過去 100 年歩んだ途とは基本的に異なっていることも忘れてはならない。』と、そして氏をして、「単なる過去の歴史の延長ではない。」と言わしめている。

## 港湾労働の現実的問題意識と労働需給の諸問題

(藤 木 幸 夫、松 橋 幸 一、長 沢 正 幸)

第一節において、不足とされる労働力の数・内容をいくつかの資料をもとに算出しようと試みており、第二節に労働環境の改善の現況と方向を示し、適正な P・R と教育訓練の必要性を説いている。読者に実状を理解させようとする努力はわかるが、資料の利用や論旨の一貫性にもうひと工夫欲しいところである。本質的に、船内荷役における労働環境は「魅力ある港湾労働」とはかけはなれたものであるとして、「この際、労使相い協調して、明るい人間関係を基調とした抜本的労働慣行の整備こそ急務である」と結論しているが、その道程や方法に対する見解が示されていないのは残念である。

## 「港湾労働」に関する基本的問題提起

(原 田 龍次郎)

港湾労働問題発生のもってきたところを述べ、現況について、近代化を阻止する

要因が「屋外での重労働、労働災害の多発、超長時間労働、深夜業等に伴う労働時間の日々の変動から来る不規則な生活、企業における資本蓄積の稀薄さから来る福利厚生施設の未整備、不安定雇用、低賃金など労働の再生産を不全にする」などの諸条件にあると指摘し、港湾産業における生産力構造の研究が必要であると問題を提起している。よく整理された報告であり、今後、この生産力構造が順次解明されていくことを期待する。

#### 輸送革新と港湾労働者の教育訓練

(市川 勝一)

輸送革新というものの姿を、コンテナ輸送、企業の集約合併、労働力構造の三点に求め、これを解説し、そこから教育訓練の必要性に言及している。そして「利用者が何を望んでいるかを調査し、これを満たすような新技術を開発し、これを行なうことができる技術者を育成し、これを提供することが基盤の確立につながるのではないか。」と、港湾運送における体系の開発整備と教育訓練を不可分な関係に置いている点で、注目しなければなるまい。非近代的なものを近代的に改革することが急務といわれる港湾に、そこまでの配慮を求めるのは難しいかも知れぬが、方向づけとして示唆に富む発言である。

#### 「東京湾港湾計画の基本構想」にともなう諸問題

(田辺 政之助)

同構想策定の背景となった流通貨物量の問題から、概要に至り、基本的な考え方、安全性の確保、と精緻な筆の運びを見せている。最後に、港湾経営の基本理念の確立という一節を設けて「商業採算性を基盤とする新港湾経営理念を確立することによって、企業の国際競争力の強化、経済高度成長持続のために絶対必要な方策といわれる流通の近代化に対応することが……」必要であるとの結論に導いているが、論理の一貫性と資料の適切な取捨選択が、読者を納得させずにはおかない。すぐれた一編である。

#### 港湾における「ジャーナリズム」の研究

(荒木 智種)

「新聞と港湾にかかわる研究は全く手をつけられていない領域にあるので」と同報告のまえがきに述べてあるように、全くユニークな研究であろう。ジャーナリズムの発展の歴史の中で、港湾の果たした役割は大きい。単に貨物の流通の一拠点としてのみ

ならず、ニュースの窓口としての、重責を果たして来たことがよく理解できる一文であるが、変化しつつある現代の港湾に対する新聞の反応、価値づけ、或は今後最も要求されるであろう情報の問題などに対する意見の欲しいところである。この領域に手を染められたことを契機に、今後の研究成果の発表に期待したい。

#### 変革期の港湾産業とその課題

(北 見 俊 郎)

代表幹事として、本誌のテーマを変革期としたことについて、その概念及び本質の追求を試みている。そして、その姿が「港湾機能を利用する立場からの『合理化』であるとともに、港湾機能を形成する立場の『近代化』ともなる」が「運送業がみずからの立場から、みずからの手によってなされる要素がきわめてうすいところに問題の本質がある。」と喝破している。又、従来の港湾運送業が、必ずしも経済性の原則に立脚しておらず、経済外的規制や、行政指導に依存している度合いも大きい。そのような背景を認識したうえで近代化に接近するものでなければ、企業としての存立基盤をうしなうことにもなりかねない。と、港湾における経営と行政の両面に鋭に批判を加えている。

以上簡単に内容を紹介したが、論集である以上、内容の異なる著作の配列に終始するのが常だが、この論集は近代化の追求という概念に貫かれている点で読み易い。論者の多くはそれぞれ実務家であるために、文章の表現が卒直であり、理論的なうらづけに欠ける点もあるが、かえって明解な印象を与えている。一般的に言って問題が予め提起されていることとして筆を進めているケースが多いが、充分な理論展開の後、結論へ導入する親切も欲しかった。むしろそのような意味からすれば、第1集「港湾産業の発展のために」読了の後、これに進むべきかも知れない。

港湾に内在する問題は大きい。その中で一つの問題に視点を集め、理論の積み重ねによって解決の方向を見出す作業は貴重である。

各論文ともに、その点で敬服に値するが、近代的でないものの近代化のみにしぼった考え方がはたして妥当であろうか。コンテナは確かに現代的であり、それが一時代前の輸送体系の中を通過するところに、幾多の問題を派生している。従って、これらの解決につとめることは近代化への接近であろう。新しい港湾施設が整備され、

次々とその使用が開始されつつある。だが、その運営に適用される方法は、前近代的なものゝ近代的に改善しつゝある便法に過ぎない。これは佐々木氏、浅沼氏、ほか各氏が指摘している通りであるが、それでは、今の時点で真に近代的と思われる体制をとれば、それが最善の方策であると言えるだろうか、筆者はそれを大いに疑問とするものである。

実務家としての、新しいシステムの開発に関する追求なり、生産性の労働工学的手法の研究なり、或は港湾に於ける繁雑な事務の整理統合手法なり、いさゝか微視的かも知れぬが、そういった地味な、しかし未来に立ち向う姿勢を示すものゝ研究されてしかるべきではなからうか。諸氏の今後の研究とその成果の発表に大きな期待をいただくものである。

（編著・発行者 港湾産業研究会  
1968年12月20日発行（頒価 600円）  
事務局・横浜市南区大久保町112  
（社）全日本検数協会中央研修所）

# Transcontainer-Umschlag

von Dipl.-Ing. Gustav Haussmann

荒 木 智 種

(関東学院大学)

本書は、ハンブルグ（1968年10月1日）で開催されたコンテナ輸送設備展示会のさいに刊行されたものである。著者、G. Haussmann は西独のコンテナ輸送設備分野における研究 でよく知られている。氏は、“*fördern und heben*” 誌のコンテナ輸送部門の嘱託 Redaktion として現在活躍している。

最近の G. Haussmann からの私信（1969年7月18日附、フランクフルトにて）によれば、著書は、1968年までに発表した数多くの研究報告を集録整理して本書にまとめたと説明している。加えて、著者は、今までの研究報告について次のように述べている。

数年まえに、“*Gabelstapler*” の書を刊行して以来、数多くのコンテナ輸送設備分野に関する研究報告を行なったが、それらの中で、最も主要と考えられるものを幾つかここに列挙してみたいと附け加えている。

- 1) 》 *Der Kommende Stückgut—Umschlag in Europa* 《 1966年、見本市特集号、“*fördern und heben*” 誌、掲載。
- 2) 》 *Freifahrbane Transcontainer—Transport und Umschlagsgerte* 《 1967～1968に亘るシリーズ。“*fördern und heben*” 掲載。
- 3) i) 》 *Reichhaltiges Angebot für den Kombinierten Verkehr* 《56号、1969年5月10日。  
ii) 》 *Das richtige Container—Umschlagsggerät am richtigen Platz* 《 68号、1969年6月7日、いずれも “*Deutsche Verkehrszeitung*” に掲載。

また、G. Haussmann は、“*fördern und heben*” 誌、シリーズ（1967年）に執筆した「ISO—コンテナ、大型パレット及びそれらの積み換え設備」についての原稿が

終了後、本書の執筆に当たると明記している。

本書、(Transcontainer-Umschlag) 各章の構成は、つぎのとうりである。

第一章 コンテナ輸送について。

第二章 コンテナ輸送とフラット (Flats)。

第三章 コンテナ輸送の相互作用 (フラットと交通輸送の関連性)。

第四章 コンテナ輸送とフラット用各種型クレーンの積み換え設備。

第五章 コンテナ用積荷の設備。

第六章 オーガニゼーションとコンテナ輸送の経済的利益。

附 コンテナ設備関係会社住所録、参考文献紹介、索引等。

つぎに各章の項目別内容について若干ふれてみると、第一章においては、米国における初期のコンテナ輸送の歴史的発達過程と、併せて1970年～72年代の展望について述べている。次いで、コンテナの意義とはなにか？また欧州におけるコンテナ輸送の重要性とは、について説明している。ひき続き、1966年～72年における海外のコンテナ輸送の発展状況についても触れ、とくに欧州と北米合衆国、欧州と Far East の関係、日本のコンテナ企業、また太平洋におけるその他諸国のコンテナ輸送の状態についても述べている。

第二章では、五項目に亘って説明している。1) ユニット・ロード。2) コンテナの規格。3) I S O の主要設計構造とフラットについて。4) コンテナの材料。5) コンテナの調査と特殊構造等である。そのうち、3項の中では、特にコンテナの主要規格、骨組構造、各角止め金具、コンテナの特性表示、Beamspruchungen やコンテナ調査とテストについて分類考察している。

第三章では、七項目にわたって述べている。1) フラットの応用 (特殊性)、2) "Linertrais" 一鉄道におけるコンテナ輸送の初歩的な段階、3) 内陸輸送 (鉄道) とコンテナ、4) 外航貨物船によるコンテナの効用と役割、5)、6)、7) は、内水、航空、内陸輸送におけるコンテナの役割について記し、そのうち 4) の外航貨物船のところで、Roll-on/roll-off-System (水平移行方式)、Lift-on/Lift-off-System (垂直積載方式) A C L のコンビネーション・システム等について簡明な解説をほどこしている。

第四章も、七項目にわたっているが、本章は、著者の尤も主要とみられる箇所であり、きわめて詳細に分類考察されている。1) クレーンによる積み換え設備、2) コンテ

ナー——つかみ杓 (Spreader)、3) レール使用によるクレーンの設備、4) ポータル、コンテナクレーン。コンテナ、モービルクレーンについて 5) 埠頭、船舶用路、レール等における輸送設備 (油圧、電圧用の輸送設備、近距離用のコンテナ輸送設備) 6) 輸送設備のための Roll-on/roll-off System について (大型ロール、パレット。ターミナル要員。ポルタ、リフトとコンヤック) 7) レール不用によるコンテナ移動の自由きりかえ輸送設備と積み換え設備について。本章では第3項と第7項に主眼がおかれ、前者は、レール使用のクレーン装置について述べている。(外洋航路船用、沿岸用、埠頭用の各種クレーンによる積み換え設備。内水航路輸送とストア・ハウス。レール使用の貨物積みかえ設備。コンテナと他目的使用の Ziwillingskran。"Gemini"——複式クレーン。パラレル、バームシステム。埠頭におけるコンテナの対式クレーン) 以上の分類の中で著者は、実際のかつ技術的立場からみて各種クレーンの効用性について易しく解明している。後者は、フロントとサイドのガーベールステップラ。ポータル—リフティング車。ポータル—ステップラーと腕部振動式ポータル—ステップラー。Sima-Contriler-Lift と Klaus-Seitenlader。Teleskop-Chassis の Goldhofer-Schwinglift とコンテナ、クレーンモービル。コンテナ、ロールリフト、及び Klöckner-Steadman と Murfitt-Umlade システム。Finnischer Heckauflader と FEKA-Muliti-Lift-Contrailer について触れ、個々の技術的、利用操作並びに比較的多くの写真等を挿入しながら解明しているのが目立つ。

第五章、コンテナ輸送の積み換え原則について。Gabelstapler。ホークリフト (Schbgabel-Hochhubwagen) 等各車の能率的、技術操作の効用について説いている。

第六章は、コンテナ輸送システムの手順にはじまり、Haus-zu-Haus へのコンテナ輸送システムのあり方について述べている。結びとしては、コンテナ輸送の合理化組織体制と経済的利益の関連性について多少触れている。

なお、参考のために、西独の "Schiff und Haffen" (Organ der Shriffbautechnischen Gesselshaft e, v; Organ des Germanischen Lloyd) に掲載された本書の書評をここに紹介しておく。

港湾をターミナルとしたコンテナ輸送にたいする関心度は高く、各国の新聞、誌上にてさまざまな形で報道されている。特にジャーナリスト (港湾、海運、運送関係者)



は、非常に複雑きわまりないいわば、この新分野で各種各様の意見が唱えられている。

本書は、特にコンテナ輸送設備分野の技術的効用性、コンテナ各種の材料、コンテナ構造設計等)について、まとまった分類が一貫してなされているのが特徴である。そのうえ著者は、クレーンによる積み換え設備(操作)と各種異なった搬出入の場において、実際の立場からコンテナ輸送積み換えの技術、設備、運営面の解明を的確にほどこしているのが目立つ。かつまた、之等の現状をふまえての基礎的知識を与えながら今後の展望についても触れている。

またコンテナ輸送の最適条件とは何かという問題点についてもタッチしている。したがって、本書はコンテナ輸送設備分野について尤も新しい実務用書でもあり、また良き入門書としても最適なものと云えよう。加えて、米国におけるコンテナ輸送の歴史について概説し、1970~72年代のコンテナの展望にもタッチしている。また、特に複雑な関係とみられる、Transcontainer-Flats-Traffic Companies、三者の関連性についても要約している。最後に、オーガニゼーションとコンテナ、サービスの経済的利益について述べている。即ち、本書は、コンテナ入門書(又は実務書)として広く愛読されるに価するものである。

その他、現在、私の手許にある書評の資料は次のものである。"Binnenschiffarts-Nachrichten", Duisburg, 1968年11月号、"lastauto", Omnibus, 1968年12月号、"der Schlüssel", Wien, 1968年11月号、"ADV-Informationsidienst", "Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen", Stuttgart, 1968年11月号、"Tarif-Nachrichten", Düsseldorf, 1968年11月号、"Der Spediteur", Bonn, 1968年11月号、いづれも入門書(実務書)として評価されている。

著者は、港湾ターミナルにおけるコンテナを動かす輸送手段の重要性について非常に深い関心をもっている旨を告げ、コンテナ専用船、セミ・コンテナ船による能率的な方式とこれらを含めたコンテナ輸送量全般をまとめる組織づくり(その他、税関取り扱い、海上保険、衛生公安警察、コンテナ標記の問題等)を合理的に考えださねばならないと私信で述べている。

1968年刊行、163 Seiten (頁)  
118 Abbildungen (写真) 2 Tabellen.  
16.2cm × 24.0cm, Format (サイズ)  
DM 29,80 (定価)  
Krausskopf-Verlag, Mainz. (出版社)

# San Francisco Port Study

by Maritime Cargo Transportation Conference N. A. S :

千 須 和      富 士 夫

(港湾経済研究所)

## 1. 本書の概要

1957 (昭和32) 年から1962 (昭和37) 年にかけて、米国太平洋岸のサンフランシスコ湾内の諸港すなわちサンフランシスコ、オークランド、アラメダ (ストックトンその他河港は除く) における雑貨荷役を中心とした調査が、国立科学院海運貨物会議によって行なわれた。これを本書の題名の通り "San Francisco Port Study" と称した。この調査結果が1964 (昭和39) 年に至って本書の形をとって公表されたのである。

調査の主目的は、

- (1) 雑貨船の回航率 (回航時間) を制約する要因を明らかにすること
- (2) 貨物荷役生産性を増大させる手法をも含め、港内における本船回航時間を切りつめる方途を見つけること
- (3) 荷役費を節減し、作業の労苦を抑える方策を発見すること
- (4) 荷役システムを改善させ、その成果を港湾にもたらす方法を開発すること

に置かれていた。

1957年といえば、米国の Pan Atlantic Line (現在のシーランド社) が世界最初のセル構造フルコンテナ船をニューヨーク—ヒューストン間に就航させ、翌1958年にはマトソン・ナビゲーション社が米本土とハワイ間のコンテナ輸送を開始し、コンテナリゼーションが港湾における雑貨荷役の近代化の方途として注目されはじめてきた時であり、太平洋海事協会 (PMA 使用者団体) と国際港湾倉庫労働組合 ILWU との間では、1957年末から1959年末にかけて機械化をめぐる大交渉が行なわれ、1960 (昭和35) 年10月18日に「機械化近代化協定」が締結され、翌1961年1月、組合員はこの協定を批准していわば港湾の荷役システムが大きく変わろうとしていた時期に、この調

査は遭遇していたのである。

本書は2巻に分けられているが、第1巻の第1部では貨物輸送の4要素一本船、労働力、貨物、ターミナル施設—のうち、港湾と労働力の概況を叙述し、第3部で「機械化近代化協定」導入直前の港湾の姿を貨物荷役の分析によって示し、第2部では、第3部において協定から得られた変化を測定する基礎が示されているので、非支配要因から生じる緩慢な変化を峻別する生産性測定手法の開発について述べられている。第2巻においては、第4部でオークランド港の海軍兵站センターおよびサンフランシスコ港内の商業埠頭で試みられた改良型作業方法についてふれており、この方法から相対的に小さい資本支出でも荷役生産性をある程度向上できるある種の変化が示唆されていることが明らかにされた。この方法に密接な関連をもっている試みこそ、荷役の生産性に影響を与える荷役作業計画と管理の方式をめぐる討議の焦点にすえられた問題であつたのである。第5部で展開される港湾システムの分析は、労働生産性、つまり労働力規模の変化がどのように港費全体に影響するかを示した。この分析を通して生産性の変化が本船の回航時間や労働者所得に与えた結果をあらわしているが、この部分の分析作業では、数字モデルが本船待ち時間と作業班の利用可能性との相関関係を評価するために用いられている。

次に目次のうち主要項目を摘記しておこう。

## 第1部 サンフランシスコ港の概況

### 第1章 序説

### 第2章 本船

### 第3章 取扱貨物量

### 第4章 労働力

### 第5章 ターミナル施設

### 第6章 当港の経常システム

## 第2部 港湾労働生産性の測定

### 第1章 要約と結論

### 第2章 荷役作業業務

### 第3章 作業実施評価の方法

### 第4章 特殊問題

### 第3部 貨物取扱い分析

#### 第1章 要約と結論

#### 第2章 貨物取扱いシステムの物的概況

#### 第3章 生産性分析

#### 第4章 時間・行動分析

#### 第5章 船体構造についての考察

#### 第6章 システムの可能性

### 第4部 改良型貨物取扱い方法の実験

#### 第1章 序説

#### 第2章 要約と結論

#### 第3章 一般的手法

#### 第4章 実験管理外の要素

#### 第5章 実施と実験結果

#### 第6章 労働力管理

#### 第7章 荷役作業計画と管理

#### 第8章 経費比較

#### 第9章 サンフランシスコ港埠頭における貨物取扱い実験

### 第5部 システムとしての港湾

#### 第1章 序説

#### 第2章 労働力需要供給間の基本的関係

## 2. 本書がもたらした結論

調査の焦点である荷役システムの分析において、いろいろの点が明らかにされたがとりわけ在来の作業方式の非生産性については次の点が指摘された。すなわち既存システムが全移働できない要因は労働力の総量等の不足からくるのではなく、①船内での作業開始時間の遅れなどで実作業時間が43パーセントも費され、②船内8人、2交代制が徹底的に作業効果を引き下げ、③船内作業用具が少なく、④契約による制約が積み卸し貨物単位を小さくし、パレットには制限以下しかのせない、⑤船内の2組の作業班が交互に作業中一方が遅れを出せば、積み卸しの回転を抑えてしまう、⑥作

業交代時の前後において時間のロスがあり、9時間の作業時間中7パーセントが失なわれていた、⑦定型化した作業班編成が労働力の有効活用を妨げていた、⑧仕切り、沿岸作業、作業台、移動板などに近代設備があまり使われていない、⑨余裕があっても1回だけの積み卸しししか船内も岸壁も作業の見通しをもっていない、このような状況下に調査開始時のサンフランシスコ港はあったのである。

1958年のサンフランシスコ港には50社の船社あるいは代理店があり、これらがI L W U第10地方支部紹介所から労働力の供給を受けていた。

ステベ業者は12、うち5社で50パーセント近くのギャングシフト量(昼夜2交代)を扱っている。つまり5社で50パーセントの荷役を行なっているわけである。労働者たちはサンフランシスコ、オークランド、アラメダの諸港に配置されるが、雑貨荷役90%、バラ貨物荷役10%程度のギャング作業量で雑貨荷役で働く機会が圧倒的に多い。サンフランシスコ湾内での雑貨の輸出入及び移出入を合わせると、1956年をピークに1958年はやや下がって3,588千トンであった(輸入957千トン、輸出962千トン、移出入1,680千トン)。雑貨のうち人力を要する代表的なものでは、かん詰めと巻鉄板がある。これが荷役時間量の25%を占めているのである。

さて労働者は連合港湾委員会登録者(ほとんどがI L W U組合員)と非登録者とに分かれ、1958年時で登録労働者3,273名で、未登録者は「日雇い」である。しかし「日雇い」もカルフォルニア州労働局と関係をもっており、同年には4,607名が就労している。「日雇い」は未熟練がほとんどではあるが、荷役労働の基本機能は果たしているのである。しかし就労期間は短かく、全荷役労働時間中10%以下にすぎない。実際のギャング編成にあたっては、ギャングの中核になる「組もの」と「助っ人(Plug)」があって、「助っ人」には未登録者も加わってくる。したがってギャング数は登録者数に比べ低く、1,797名の登録労働者により206ギャングができただけであった。

昼勤は平均7.5名、夜勤は11.0名のギャング構成となっている。標準構成はクラークなして積み荷役14名、揚げ荷役12名が一般的であるのと比較してもらいたい。もちろんギャング構成は荷役対象貨物により伸縮されているのは当然である。労働者の資格職種等の変更は連合労使関係委員会で決定している。

労働者の年齢構成は高い。平均52才、44才から62才までが全体の75%を占めている。勤続年数は14年が最高で約23%、次いで15年、16年と続き、10年間の断絶があっ

て25年が4番目になっている。平均は10年、高年令で勤続年数が低いのは、戦争を挟んだ社会的要因によるものといえる。技能者の不足と訓練の必要が摘出されていた。離職率は毎年3%で1969年までには1958年時の半数の労働者はいなくなってしまうであろうと予想された。このため就業機会を減らさずに生産性をあげうる労働時間の短縮が切望されたのも当然であろう。就業時間では「組もの」1,808時間、「助っ人」1,677時間ほどで、夏・冬は「日雇い」の就業が増え、専業労働者の移働は下がる。労働者は他にクラーク、ボス（Walking Boss ステベ側の監督）、等がある。

雑貨用公共埠頭はサンフランシスコ港内には63バース、いずれもカルフォルニア州所有で管理はサンフランシスコ・ポート・オーソリティが担当し、「優先貸し」方式により船社あるいは埠頭ターミナル会社へ専用使用させていた。埠頭には1バース平均5万平方メートル以上の広さの用地とバース当たり3万平方メートルの上屋がある。エプロンは15メートル以上の巾がある。州営の鉄道は各埠頭に通じているが、1950年以降港湾取扱雑貨の18%を割りはじめ、ほとんどはトラック輸送によっている。したがってフィンガー型の埠頭は出帆間際は非常に混雑して能率を下げてくる。

私設埠頭の場合、オークランド港ではターミナルオペレーターは荷主（Cargo shipper）のため、保管し、マーキングをし、船積み混載をする等の仕事を行ない、船積み卸しに当っては、それらの貨物に責任をもってステベ会社にハンドリングをやらせるという方式になっている。同一バースを数社の船が使うから極めて利用率は高い。それはギャングシフト数でほぼ3倍も使用されていることでわかる。公共埠頭の利用率は時間面でも15%程度しかで、1年中の空きは300余日もあることになる。公共埠頭の収入構成は1958年段階で、28%が埠頭優先使用料、62%がワーフエジ、10%がドックエジであった。結局、旧施設は維持費とのバランスが焦点となり、新しい施設は優先使用方式内で小数のオペレータが従前よりも大きく使わなければ、有効とはならないことでわかったのである。

港湾は様々の利害が対立しているだけに一システムにまとまりにくい。しかし港湾は商品の国際競争力を制する機能をもっている。したがって港湾を全体のシステムとして考え、ここに要する経費を最小にすることが荷主の要請であり、国家の要請でもある。調査団はここに着目して、1958年実勢価格でサンフランシスコ港のトータル『システムコスト』を摘出してみせた。

次にその表をあげておこう。1日総額15万ドル、取扱貨物トン（ST）あたり9ドル50セントである。

1958年時のサンフランシスコ港システムコスト

ギヤング不足による経費	1%
港湾労務費	44%
クランク、監督等労務費	16%
ターミナル労務費	5%
繫滞船費（荷役用の時間を設けることにより 8時間あたり1千ドルのロスとみる）	19%
荷役諸機材費	5%
ターミナル使用料（ワーフェジ、 ドッキング、デマレージ、使用料）	11%

100%（4捨5入している）

こうした基本条件が明らかにされて、労働力が港湾を左右する最も中心的な因子であることが再認識され、港湾労働生産性をどのような方法で測定するかが、この調査の一つの課題となった。データにおける単位トンの違い、貨物の性質の違いそうした相違を包含して調査団は、まず労働時間を「直接労働」時間と「間接労働」時間の複合とみ、貨物を積み荷、揚げ荷について、主要なものをグループ化し、そのグループごとに要した労働時間で貨物量を除した商を基本率とし、1957年を基本年として1958年と比較した。比較方法は、基本率を用いて58年の同一グループ貨物量を除し、実際に要した労働時間との差（増減）を求め、その差によって出てきた労働時間数を集計し基本年の全労働時間に対する増減の比率を求めたもので、57年から58年の1年間に7.6%の生産性の向上が多様な原因に基づきつみられたことを指摘している（データの制約から1企業のデータに依存しているが）。とりわけ揚げ荷役に改善があったことが著しく、積み荷役では生産性は低下していた。ところで「間接労働」のうち、ギヤング編成にとって不可分の労働職種があり、貨物の性質によってはとくに「間接労働」を要するものがある（自動車のラッシングなど）。そのためギヤングの作業量がむしろ生産性測定の基準にならないかという問題である。荷姿ではパレット、コンテナが入ってきたが、57年から58年にかけては生産性の変化に寄与せず、シフト数の変化、作業種別時間の変化となってあらわれ、総体的な労働時間では7%強の生産性向上であったにもかかわらず、パレット、コンテナ化貨物の荷役については生産性は低



下するという現象をみせた。つまり流れが切断されていた状態をあらわしていたわけである。雑貨の性質として荷姿が多様であるため、格納要因が生産性を制約する。ギヤング単位の生産性はメジャートン (MT) で計算すると上昇度は高くなることがわかった。ロングトン (LT) ではその逆の現象をみせる。

こうして本調査報告は、第3部の第3章以下で昼夜の別、船側と中央の別の各作業であるいは作業時間の流れと生産性との関係で、積み荷単位の大きさで、会社別の作業で、本船の船体構造の相違で等々の様々の角度から生産性の変化を分析した。さらに第4章ではタイムスタディ手法による作業行動の分析を詳細に行ない、その結論としては現状の能力をもってしてもまだまだ生産性向上の余地があることを明らかにしたのである。

それではどのように在来式の作業形態に改善を加えるべきか、それがどの程度の実産性の変化となって表われるのか？ この実験は先にもふれたがオークランド港の海軍兵站センター埠頭とサンフランシスコ港のAPLおよびマートソン社の埠頭で1960年3月から翌1961年2月にかけて行なわれた。実験時の条件から貨物はかんづめ類、袋物、家具その他、ドラムパレットにつまれたもの、コイル状のケーブル、コンテナにつめられた貨物、緊縛されたユニット貨物と荷姿別に分類されうる雑貨で、車輛や木材、大型機械、巻取り紙などサンフランシスコ港においても取り扱い頻度の高い貨物が含まれていなかったことも、在来方式の検討としては遺憾ではあるが、しかし作業の形を4人2組2交代のやり方から、船艙内のギヤング数を変化させ、他港（メキシコ湾諸港や東海岸諸港では12人制がとられている）の例に倣い、12人にまで変えてみた。1船艙内のギヤングの1時間当り扱いサイクルは全体を通し20回、1回のサイクルには貨物の性質により2分15秒から3分30秒程度、実験にはフォークリフトを入れ人数を変えたため、1分36秒から1分48秒となった。ギヤングは10人組みがややギヤング時間当たりのMT量は大きく、1人当たりのMT量は6~7人組ギヤングが一番大きい。フォーク使用でサイクルは29回に平均化できることもわかった。パレット使用は当然多くなるため、1サイクルでも積み荷単位はMT量で著しくあがってくる。これに格納要因が加わってMT量をさらに向上させることになる。フォークは2,000ポンドの標準型が有効で、パレットも3'×3'から4'×4'の間で多様であったが、実験には倉庫用として最も普及している40"×48"型を使った。この他機械器具類としては、多

能リフトトラック、パレットジャック、プラットフォーム、ドラム用の搬送機等々10余種が導入された。

荷役機械の導入によれば、新たな障害が管理面に起きてくるのは止むをえないが、とりわけ労働環境が生理学的に悪化してくる事態が生じた。フォーク等による排気ガス問題である。またそれら機械に習熟した人間および監督の問題がある。さらに作業形式の改良だけでなく、生産性を左右する要素は拡大し、船積みプランの準備、booking の完了態勢あるいはターミナル側における貨物の取り扱いの準備の巧劣など関連する要因は多々顕在化してくる。この点、この調査報告の鋭い現代性をはらむ洞察の中心である。

こうした生産性の変化をコスト面から比較したのが第4部の第8章であるが、2回にわたるシミュレーションでほぼ20%減になることが明らかになっている。結語的に総括している「システムとしての港湾」としてあげている問題は、労働力不足に対処する「日雇い」のプール化と職業的に定着している部分の労働の保護である。これまでの分析の結末としては、非常に残念ではあるが、現実の要請に対処する解答といった色彩が強い。これは冒頭にもふれたごとく、ILWUとPMAとの団体交渉の時期をまさに背景にしていたことによるものであろう。

### 3. 本書の評価

わが国においてこれほど精緻な作業分析によって生産性の定量的検討を行なったものは、事実一つもない。それ故にこそこの調査は、在来荷役形態に關しての労働生産性を追求したものとして古典に属するものといえるのである。学界では、最近柴田悦子先生による論文があらわれ、生産性分析の方法について厳密な考察をすすめられているが<sup>(1)</sup>、もちろん定量的、実態的に迫るものではない。むしろわが国においては、現代のコンテナリゼーションのテンポが急ピッチであるだけに、コンテナ貨物を中心として、コンテナのハンドリングに關する実態調査を進めてみたい気がする。

それから本調査が生産性に規制ないし促進機能を与えるものとして提起しているターミナル機能に關する検討をより統一的に考究すべきであつたように思うが、幸いにしてわが国では、ターミナル機能の研究への関心が強く、横浜港の業界の実務担当者を含めて、港湾経済研究所が港湾業務近代化研究委員会を設けて、情報を港湾のシステ

ム統一化の基礎にすえるという考え方で、研究を重ねてきている。システム概念は極めて多様であるが、港湾の現状を肯定しつつ、統一化を図るとすれば、情報システムこそが分岐している様々な機能を統一し、そのことによって生産性の向上に寄与できるものなのである。なぜならターミナルにおける貨物の流れのコントロールこそが本船の回航率を高めるばかりか、その貨物荷役の基盤となるからなのである。

ところで在来船を中心とする作業形態に代わる方向で、コンテナ船が登場してくるに至って同じアメリカの国立科学院の海運貨物会議の手によって Marine Transportation of Unitized Cargo (1959年)<sup>(2)</sup> が発表された。この中では R・C・H・R (相対的貨物荷役率 Relative Cargo Handling Rate) という概念が採用され、在来作業量を1単位 (76cuft/Gang/hour) とする生産性の飛躍的拡大が可能であることを実証しようとした。本調査で改良型作業形態で1.4倍の向上は可能と評価されているのに対して、コンテナでは2、8、16、… と向上率の差はすでに桁ちがいの上昇を示していたのである。ここにユニットロードシステムの本質があらわれているといえるのではなかろうかと思う。

(1) 柴田悦子「港湾における労働生産性」(「海事産業研究所報」1969年3月号 No.33)

(2) 高見玄一郎訳「ユニット貨物の海上輸送」(「コンテナオペレーションの経済理論」第2分冊 1967年港湾経済研究所刊)

なおコンテナリゼーションの過程に入るまでの ILWU—PMA間の協約内容を総ざらいしたものに、U. S-Department of Labor; Pacific Longshore Industry 1934～70があることを付記しておきたい。

## 学 会 記 録

### 学会記事

#### 1. 第7回年次大会概要

昭和43年第7回全国大会の全スケジュールは、8月4日より8月11日の長期に亘り盛夏にふさわしい北海道各地において開催された。全体を通じ、きわめて大型大会であり、各会を通じての出席者は133名におよびきわめて成会であった。その大会プログラムの詳細を示すと次のようである。

月日	時 間	行 事 内 容	担当その他	備 考
8/4 (日)	18.00 18.00 19.30 21.00	函館駅前集合(当日学会にて案内) 市内見学 夕食・懇親会	函館実行委員会 函館大学 市港湾部 商工会議所	期間中のバス 夕食・飲物費 は市・商工会 議所・函館大 学で負担
8/5 (月)	9.00 11.00 12.00 13.00 15.00 15.10 16.10 20.00	宿舎にバスで出迎え 函館港見学 昼食(函館大学) シンポジウム(函館大学) 「青函トンネル開通の函館経済へ 及ぼす影響(別紙ご参照) (バスにて出発) 第1すずらん乗車(座席指定をご 希望の方は個人で予約されれば便 利です) 洞爺湖着(宿舎にご案内します)	室蘭実行委員会	昼食・シンポ ジウム経費 は函館大学で 負担
8/6 (火)	8.30 10.00 12.40 13.30 15.00 18.00 19.30	宿舎にバスで出迎え 室蘭港見学 昼食(参加者負担・食堂利用) バスにて苫小牧へ出発 苫小牧港見学(明野工業用地をふ くむ) 支笏湖経由札幌着 小樽着(各位の宿舎へご案内しま す)	室蘭実行委員会	バス代は実行 委員会で負担
8/7 (水)	9.00	小樽港(展望台・港内)見学 (9.00小樽市港湾合同宿舎前に集 合)	苫小牧実行委員 会	バス代は実行 委員負担

8/7 (水)	10.30 大会受付開始 11.00 講演会（別紙ご参照） 12.30 昼食（理事・役員会） 13.30 第7回大会開会（別紙ご参照） 14.00 研究報告会（自由論題） 17.20 〃（終了） 18.00 懇親会（於北海ホテル） 19.00 〃（参加者負担 300円） 20.00 〃（終了）	大会実行委員会 本部事務局	懇親会費は主に小樽市・北海道庁・北海学園大学・港湾関係各社・その他にて負担
8/8 (木)	9.00 受付開始 9.30 研究報告会（自由論題つづき） 11.30 記念撮影（合同庁舎前集合） 昼食（会場にて） 12.40 研究報告会（共通論題報告） 13.00 〃（流通体系の斉合性と港湾の近代化） 17.00 〃（終了）	大会実行委員会 本部事務局	
8/9 (金)	9.00 研究報告会（共通論題つづき） 10.20 〃（終了） 10.30 シンポジウム（別紙ご参照） 11.00 〃（北海道港湾の現状と将来課題） 12.00 昼食 13.00 シンポジウム（つづき） 14.20 〃（終了） 14.30 総括討論（共通論題・北海道港湾問題） 16.00 総会 17.00 第7回大会閉会	大会実行委員時 本部事務局	
8/10 (土) 〃 8/11 (日) (自由参加)	大会後の港湾見学その他について ① 釧路港 ② 留萌港→稚内港の各コースが準備されていますので希望者はお申し込み下さい。  （なお、詳細は大会時にご連絡します。）	大会実行委員会	経費は参加者負担

なお、大会開催中の行事および各会の概要を示すと次の通りであった。

第7回全国大会次第（8月7日）（13.30～ ）（司会）神代方雅（小樽市）

開会の辞……………上原 徹三郎（北海学園大学・北海道部会々長）

祝 辞……………(知 事)……………(小樽市長)

(小樽市長)

高倉北海学園大学長

挨拶……………矢 野 剛(城西大学)会長

自由論題報告

共通論題報告

大会シンポジウム

総 括 討 論

総会その他

閉会の辞……………松 山 千 里(川崎建設・株)副部長

(8月9日) 17.30終了)

懇 親 会 (8月7日) (18.30~20.00) (司会) 徳田欣次(総合経済研究所・  
部会事務局長)

歓迎挨拶 北海道知事、小樽市長、北海道開発局長、北海道海運局  
長、北海道港湾協会会長、北海道総合経済研究所長

学会挨拶……………矢 野 剛(会長)

宴 会

テーブルスピーチ(各氏・会場にて依頼)

余 興

理事役員会 (8月7日) (12.30~13.10) 於・大会々場

函館シンポジウム (8月5日) (13.00~15.00) 於・函館大学

(テーマ)「青函トンネル開通の函館経済へ及ぼす影響」

(司会) 和 泉 雄 三(函館大学)

報告(問題提起) 奥 平 忠 志(函館工専)

討論 函 館 関 係 者(若干名)

道外予定参加者(ABC順)

喜多村昌次郎(原田港湾作業・株)、北見俊郎(関東学院大学)、今野修平(東京港湾局)、征幸雄(横浜市立大学)、岡庭博(大阪産大)、大島藤太郎(中央大学)、柴田悦子(大阪市立大学)

講演会 (8月7日) (11.00~12.30) 於・大会々場

(司会) 筒 浦 明 (北海学園大学)

地域開発と港湾……………栗 林 隆 (北海道開発局)

港湾機能と港湾配置……………高 見 玄一郎 (港湾経済研究所)

研究報告会 (8月7日) (14.00~17.20) (8月8日) (9.30~11.30)

自由論題 於・大会々場 (司会) 神 代 方 雅 (小樽市)

港湾の建設に伴う社会経済的影響……………筒 浦 明 (北海学園大学)

港湾における船主負担の問題……………岡 庭 博 (大阪産業大学)

港湾運送機能合理化の考察

— 定期船積貨物を中心として —……………宮 地 光 之 (本間船舶作業)

港湾労働災害に関する使用者責任について

— 未発災害事例の考察をととして —……………玉 井 克 輔 (海上労働科学研究所)

港湾の近代化と「制度」の問題……………佐々木 高 志 (大興運輸・株)

共通論題 (8月8日) (12.40~17.00) (8月9日) (9.00~10.20)

(司会) 徳田 欣 次 (北海道総合経済研究所)

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)

港湾の近代化と運送の機械化……………和 泉 雄 三 (函館大学)

都市化と港湾の近代化……………今 野 修 平 (東京都港湾局)

海運流通の斉合性……………神 代 方 雅 (小樽市企画部)

輸送革新と港湾の近代化……………喜多村 昌次郎 (原田港湾作業・株)

大会シンポジウム (8月9日) (10.30~12.00) 於・大会々場

(テーマ) 「北海道港湾の現状と将来課題」

(問題提起)

北海道漁港の問題点……………工 藤 勲 (北海道総研)

北海道開発と港湾……………武 山 弘 (北海道総研)

経済の不均等的発展と北海道港湾……………北 見 俊 郎 (関東学院大学)

総括討論

(テーマ) 共通論題および北海道港湾について



(司会) 柴 田 銀次郎 (関西大学)

和 泉 雄 三 (函館大学)

北 見 俊 郎 (関東学院大学)

総 会 (8月9日) (16.00~17.00) 於・大会会場

注 上記北海道大会にかんする学会記事としては、大会の様子、シンポジウム  
の内容、その他を立体的にのせる予定でしたが、都合により、プログラムにし  
たがっての概要項目にとどまったことをおわび致します。

## 2. 第7回港湾経済学会総会記録

(43年8月9日 於 小樽市)

議長に柴田副会長を選び以下の議事がすすめられた。

なお、伊坂事務局長辞任申し出があり、そのため従来から実質的に実務を行ってい  
た北見氏を事務局長におねがいをした。

(I) 報告事項が北見事務局長から以下のとおりおこなわれた。

(1) 第6回大会完了の件

(2) 事業促進

A 委託研究

B 年報

年報については編集委員を強化し、財政的うらづけも行う等事務局内部の  
再編成を行う。

C 部会活動

北海道部会……従来から積極的であり、今大会を成功裡に実行された。  
関西、関東も最近活発化してきた。

D 43年度大会準備

例年よりも短い期間であったが大変な努力によってすすめられた。

(3) 会員の増減は、協議事項中にふくめる。

以上の報告を全員で承認し、協議事項に移った。

(II) 協議事項

(1) 会計(予算、決算)承認の件

会計監査を終了と承認、決算報告は会計幹事欠席のため、北見事務局長から報告があり、全員で承認された。

(2) 次期大会の件

議長より候補地の希望をつのられ、すでに開催を希望している大阪市を全員一致で承認、大阪市港湾局および大阪市大の会員（柴田悦子氏）から受け入れのあいさつがあった。

(3) 部会活動の件

(4) 理事、役員改選の件（10月改選期となる）

① 理事の改選

本来は投票によった方がよいと思われるが、時期がおそくて間に合わないの  
で、理事・役員会での案が北見事務局長より報告がなされた。全理事を再選  
し、欠員を補う意見で新理事を加える。佐波理事死亡に関連し、かわりに大  
阪港湾局長を理事に選びたいむね報告が行われ全員の承認がなされた。

会計監査についても理事会の推薦者を承認するよう一任した。

② 会長、副会長の改選

新理事会において10月以降選出することにし、会長、副会長の総会承認につ  
いては今年度総会の事前承認を得よう今年のみ臨時措置をみとめた。

尚、会計幹事永島氏辞任の件、本人の申し出により、後日改めて後任を会長、  
事務局に委嘱する。

(5) 次年度大会共通論題の件

大体において大都市問題と港湾といった関係をテーマにする。尚、詳細につ  
いては、事務局理事会等で検討を行う。

(6) 会員の増減

新入会員の承認      賛助会員      4社

個人会員      12名

全員入会が承認された。

最後に明田副会長より、北海道大会のために地元でなされた努力に感謝の意が表さ  
れ、閉会された。

（神代方雅 記）

### 3. 部会活動状況

#### 関西部会

- ① 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経済学会関西部会と合同で開催した。出席者は35名。

報告は、明治海運 村地氏の「船員賃金の企業格差」。氏は戦後歴史的に船員賃金体系の変化を述べつつ、企業間格差の現状を紹介されて、一方で格差は正の要素も多いが企業体力との矛盾を指摘され、いずれにしても賃金体系の簡素化の必要を述べられた。

神大高村氏『コンテナの理想と現実』氏はコンテナリゼーションの理想と現実の矛盾点を①海上運賃の引下げ、② door to door の現状、③道路整備の不充分さ④同盟のコンテナ・ルール、⑤海上保険料等の各項にわたって説明された。

- ② 43年度第2回研究報告会は、44年3月29日、大阪科学技術センターで開催した。

報告は、阪神外貿埠頭公団 加納治朗氏「外貿埠頭公団のコンテナバースについて」、大阪市大 柴田悦子「港湾における労働生産性について」

加納氏の公団コンテナバースの建設状況と管理運営に関する報告に関して、出席者からの具体的質問が熱心に行われた。

なお当日日本海上コンテナ協会横山氏の好意により、当協会のコンテナ映画を鑑賞した。

- ③ 3月29日報告会の午前中、関西側理事会が開催された。議題は、第8回日本港湾経済学会大会の準備について。大会日程、共通論題、会場決定など行ったのち、細部の地もとと事務執行体制を確立、大阪市港湾局に大会地もとと事務局をおくことに決めた。

(柴田悦子 記)

#### 関東部会

関東部会は、従来海運経済学会の関東部会と合同にて開催してきたが、昭和43年度から単独に部会の開催を行った。

##### ① 第1回部会

日時 昭和43年7月6日(土)

場所 「平沼記念会館」(横浜)

- 1) 発表者、喜多村昌次郎（原田港湾作業・株）

研究題目、「ターミナル・オペレーターの諸問題」

- 2) 発表者 北見俊郎

研究題目 「変革期の港湾産業とその課題」

参加者 23名

発表終了後討論が行なわれると共に、今後のターミナル・オペレーター問題の研究方向に関する協議がもたれた。（この記事、年報No.6と重複）

## ② 第2回部会

日時 昭和43年7月27日（土）

場所 日本港湾協会 談話室（東京都港区）

発表者 喜多村昌次郎氏（原田港湾作業・株）

研究題目「ターミナル・オペレーター問題とその重要性」

発表終了後次の討論が行なわれた。

「わが国におけるターミナル・オペレーター問題とその将来」

参会者 22名

本会終了後関東部会の定期的開催等機構強化のため集会係を設置し、部会運営と万全を期することになった。

## ③ 第3回部会

日時 昭和43年12月14日（土）

場所 日本港湾協会 談話室（東京都港区）

- (1) 発表者 織田政夫氏（東京商船大）

研究題目「コンテナリゼーションと港湾」

- (2) 発表者 山本和夫氏（東京都港湾局）

研究題目「ターミナル・オペレーター研究の視点」

参会者24名

要旨 (1) コンテナリゼーションが定期船市場へいかなる影響を及ぼすかを説かれて、それよりみて港湾の存在価値や港湾問題の本質について言及なされた。

(2) ターミナルオペレーターの現状、形成、日本の特徴について分析さ

れた後、管理、近代化との関係についての見解が発表された。

#### ④ 第4回部会

日時 昭和44年2月15日（土）

場所 日本港湾協会 談話室（東京都港区）

(1) 発表者 玉井克輔氏（海上労研）

研究題目 港湾労働者の定着に関する一考察——港湾労働力構造の分析の試み  
について——

(2) 発表者 東寿氏（石川島播磨重工）

研究題目 米国港湾経営に関する報告

参会者 20名

要旨 (1) 港湾労働者の定着問題発生の背景から説き起し、定着主体と定着対象について詳細な実態調査とその分析結果を基に定着対策の基本的問題についての見解が発表された。

(2) 米国におけるターミナルオペレーターと埠頭経営の方式から、わが国の港湾管理の問題点と港湾法成立前後の事情に言及されて、わが国なりのターミナルオペレーター成立の一方法について示唆的な見解を打出された。

（今野修平 記）

#### 北海道部会

（都合により、別途北海道部会報に集録の予定）

#### 3. 常任理事会開催記録

昨年度大会後、本年8月までに下記のように常任理事会が開催された。なお、従来は関東、関西の常任理事会を別々に開催していたが、これのできるかぎり合同の上開催のたてまえとした。

(1) 日時 昭和43年11月13日（水） PM 4:00～6:30

場所 崎陽軒（横浜）

1) 報告・協議事項

① 北海道大会終了について

大会終了と共に各所関係者への謝礼挨拶、および北海道部会事務局と反省会

を行い、後日各地実行委員会ならびに関係者に2回にわたり120余名に礼状を送付した。(その他省略)

## 2) 役員改選について

北海道大会総会時の決定(別紙総会記録参照)にもとづき、とくに会長、副会長、常任理事、会計監査の選挙を行う。

学会の現状からして大体において総会の決定は現状を維持するものとする理解のされ方が一般的でもあったとされたが、一応下記のように郵送投票を行うことにした。

### ① 選挙管理委員決定

北 見 俊 郎 梶 幸 雄 鈴 木 清 子(事務局員)

高 見 玄一郎(立会人)

### ② 投票用紙の発送(11月20日頃)

投票〆切期日(12月10日まで)

開票日時(〆切日直後、管理委員会にて開票)

### ③ 開票と共にこれを全会員に通知する。

## 3) 事務局再編成について

### ① 会計幹事 梶 幸雄(会長委嘱)

### ② 年報編集委員委員会を次のように再編成する。

編集委員 荒木智種 北見俊郎 梶 幸雄

柴田悦子 徳田欣次 山本泰督

尚、編集委員会は事務局業務と別個の機能をもって編集刊行の実をあげるようにし、この中心的役割を荒木氏に依頼する。

## 4) 大阪大会について

10月9日大阪市港湾局と打合せ(北見、柴田悦)の事情報告を行い、現地の様子を考慮して、とりあえず来秋10月14日、15日、16日に内定。尚、具体的な諸問題や詳細に亘る点、および共通テーマ等については、現地の諸事情をとり入れて後日決定のこと。この件については、海運経済学会、交通学会等の関係をも考慮する。

5) 部会活動について

- ① 北海道部会活動事情について
- ② 関東部会活動事情について
- ③ 関西部会活動事情について

6) その他

(省略)

(2) 日時 昭和44年5月10日(土) PM 1.00~4.00

場所 三菱信託銀行(横浜)

1) 報告事項

(1) 事務的諸報告

- ① 昭和43年11月13日常任理事会の際きめられた役員改選の結果は下記のようにあった。なお、これは北海道大会の総会にて「事前承認」という特別措置を得ている。

会 長(矢 野 剛)

副 会 長(柴 田 銀次郎)

〃 (白 山 源三郎)

常任理事(東 寿)(東京)

〃 (伊 坂 市 助)(横浜)

〃 (高 見 玄一郎)(横浜)

〃 (前 田 一 三)(名古屋)

〃 (佐々木 誠 治)(神戸)

- ② 日本学術会議よりの学会活動調査報告について

- ③ 昭和42年度運輸省委託調査報告書について(高見氏)

- ④ 前日常任理事辞任申出にかんして

(2) 大阪大会準備

昭和43年11月9日および昭和44年3月29日大阪にてもたれた準備会の事情報告、および大会次第、その他詳細な準備の具体的諸問題について

(3) 部会活動状況

北海道部会事情、関東部会事情(北見氏) 大阪部会事情(柴田氏)



(4) 年報編集状況（荒木氏）

(5) 会員増減の件

永島氏退会、清沢氏他 2 名入会（協議事項）

(6) 会計報告（柎氏）

昭和43年度会計報告承認

## 2) 協議事項

(1) 昭和44年度予算編成承認（柎氏）

(2) 前田常任理事辞任希望に関する件

(3) 部会活動の件

名古屋地区の部会結成推進について

(4) 来年度大会準備の件

来年度大会開催候補地として、清水港を予定、当地関係者各位に依頼連絡を行う。

## 4. 運輸省委託研究調査報告書の件

昭和42年度に行なわれた運輸省委託研究調査は、昭和43年 3 月に終了し、同年 9 月に下記のように運輸省港湾局より報告書が刊行された。

（報告書名）「ライナーポート調査報告書＝横浜港における定期船のターンラウンドと貨物の流動について＝」

（関係者）高見玄一郎、中西睦、河西稔、北見俊郎

## 5. 会員移動の件

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 7 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。名簿に収録された会員中には、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了承を乞う次第である。

## 6. 吊 意

ここにつつしんで哀悼の意を表すると共に、そのご冥福を祈り、かつご遺族のご  
平安を念ずる。

## 会 員 業 績 リ ス ト

- 注(1) このリストは昭和44年2月20日〆切にて、それ以前約2か年における会員の研究業績をアンケートし、それをアルファベット順に収録したものである。
- (2) したがって、それ以前の業績リストは「港湾経済研究」No.5(昭和42年)に収録されている。
- (3) 会員中、海外出張その他の理由でアンケートの得られなかった会員についてはふくまれない。
- (4) このリストは主として港湾関係のものにかぎられ、リスト中「区分」は、著書共著、訳書、翻訳、論文、資料、書評、紹介等の別を示す。

### 会 員 業 績 ア ン ケ ー ト 集 計

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 箇 所	発表年月
東 寿		都市と港湾	「港湾」	1967. 11
		港湾革命談議(その1)	//	1968. 7
		// (その2)	//	1968. 9
		// (その3)	//	1968. 10
		// (その4)	//	1968. 11
		// (その5)	//	1969. 1
荒 木 智 種	共 著	大阪湾ポート・オーソリティ問題	神戸市編広域港湾の開発と発展	1968. 10
		港湾におけるジャーナリズムの研究(変革期の港湾産業)	港湾産業研究会編	1968. 12
		ロッテルダムの現状の将来	「港湾」	1968. 11
べい か 米 花 稔	著 論	地域開発計画論	日本海事新聞社 (新年特集号)	1969. 1
		物流の近代化と保管機能	日本経営出版 会刊	1967. 10
千須和 富士夫		国際コンテナ貨物輸送についての若干の考察	港湾と貿易 Vol. 1.3.No.12	1967. 12
橋 本 英 三			日本商業英語 学会	1968. 11

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月
五十嵐 日出夫		国際コンテナ貨物輸送とアメリカ主要港湾におけるコンテナ・ターミナル	「名城商学」第18巻第1号	1968. 9
		地域開発と港湾	第8回港湾管理事務講習会	1967. 8
		北海道・本州間貨客輸送状況に関する研究	北海道開発局	1967.11
		海上貨物輸送需要想定について	//	1969. 2
市 川 勝 一	共 著	港湾産業の近代化と教育訓練（港湾産業の発展のために）	港湾産業研究会編 No.1	1967. 4
		輸送革新と教育訓練（変革期の港湾産業）	港湾産業研究会編 No.2	1968.11
和 泉 雄 三	共 著	物資流動と輸送手段選択の推移	北海道移出入白書	1968. 3
		北海道と本州各地域との物資交流の推移 ―物量による考察―	//	//
	論 文	港湾近代化の基本問題 ―コンテナリゼーションと労働関係の前近代性―	函館大学論究第3輯	1968. 3
	//	港湾の近代化と運送の機械化	「港湾経済研究」No. 6	1968. 8
くましろ 神 代 方 雅	書 評	港湾産業の発展のために	「港湾経済研究」No. 5	1967.10
	論 文	海運機能のバランスと余裕	日本港湾経済学会北海道部会誌	1967.
	//	港湾とシテイプランの基本論	「日本港湾経済研究」No.6	1968.
	論 文	中世教会法の利息禁制と地中海の海上貸借	「名古屋学院大学論集」第14号	1968. 6
勝 呂 弘		海上保険創生史料をめぐる学説の展望	「甲南経営研究」第9巻第2号	1968. 9
		臨海地帯と産業観光	「りんかい」第5号	1968. 1
河 村 宣 介	論 文	臨海地帯と産業観光	「りんかい」第5号	1968. 1
	著 書	輸送革新と港湾	港湾経済研究所	1968. 4
	共 著	変革期の港湾産業 ―埠頭の効率利用と港湾運送―	港湾産業研究会編 No.2	1968.12
喜多村 昌次郎	//	国際海上コンテナ輸送をめぐる12章	成山堂	1969. 2

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月
	論 文	米国における港湾経営とポート・オーソリティ (2)	貿易実務ダイジェスト	1967. 8
	〃	〃 (3)	〃	1967. 10
	〃	輸送革新と港湾ターミナル運送 (1)	〃	1967. 11
	〃	〃 (2)	〃	1967. 12
	〃	〃 (3)	〃	1968. 1
	〃	港湾投資と港湾政策 (1)	〃	1968. 2
	〃	〃 (2)	〃	1968. 3
	〃	〃 (3)	〃	1968. 4
	〃	港湾管理運営の諸問題 (1)	〃	1968. 5
	〃	〃 (2)	〃	1968. 6
	〃	〃 (3)	〃	1968. 7
	〃	港湾近代化をめぐって (1)	〃	1968. 8
	〃	〃 (2)	〃	1968. 9
	〃	〃 (3)	〃	1968. 10
	〃	コンテナリゼーションと港湾労働	「海運」	1967. 11
	〃	港湾と港湾運送事業法	「港湾」	1968. 1
	〃	輸送革新下の港湾労働	「港湾と貿易」	1968. 2
	〃	埠頭の効率利用と港湾労働	〃	1968. 5
	〃	国際海運貨物取扱業の現状	ザ・コンテナエージ	1968. 6
	〃	通し船荷証券について	〃	1968. 7
	〃	国際海運貨物取扱業の将来	〃	1968. 8
	〃	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—	「港湾経済研究」No. 6	1968. 8
	〃	港湾運送における港湾労働問題の基礎	「港湾」	1969. 2
	資 料	米国における埠頭ターミナル・オペレーションと港湾労働	港湾貨物運送事業労働災害防止協会	1968. 2
	書 評	北見俊郎著「港湾論」	「海運」	1968. 8
	〃	〃	〃	1968. 8
北 見 俊 郎	著 書	港湾経済文化論序説	横浜市	1968. 3
	〃	港湾論	海文堂	1968. 6
	共 著	広域港湾の開発と発展	神戸市	1968. 10
	〃	変革期の港湾産業とその課題	港湾産業研究会編 No.2	1968. 12

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 箇 所	発表年月
	共 記	低開発国工業化の過程と諸問題	評論社	1967. 9
	論 文	海事コンテナ輸送体制と港湾労働の問題点	「海運」No.476	1967. 5
	〃	港湾管理問題と港湾の近代化（下）	「経済系」 No. 72	1967. 6
	〃	港湾における「合理化」とその構造的問題性	「運輸と経済」 No. 7	1967. 6
	〃	港湾労働法の問題点と将来	「労働経済」 No. 11	1967. 7
	〃	輸送の「近代化」と全港湾輸送体制	「港湾経済研究」 No. 5	1967.10
	〃	港湾運営の諸問題と基礎条件	「経済系」 No. 75	1967.12
	〃	東京湾港湾の開発問題と広域港湾への一考察	「港湾荷役」 vol.13. No.1	1968. 1
	〃	転換期の港湾政策	「日本経済政策学会年報」 No. 15	1968. 3
	〃	社会科学としての「港湾論」 (1)	「港湾」vol. 44 No.8	1967. 8
	〃	〃 (2)	〃 No.9	1967. 9
	〃	〃 (3)	〃 No.10	1967.10
	〃	〃 (4)	〃 No.12	1968.12
	〃	〃 (5)	〃 vol.45 No. 1	1969. 1
	〃	〃 (6)	〃 No. 2	1969. 2
	〃	コンテナ輸送に伴う港湾問題	「海運」 No.492	1968. 9
	〃	「東京湾港湾」問題と「広域港湾」の基礎課題	「経済系」 No.79	1969. 1
	資 料	経済発展と港湾のビジョン	「明るい市政」 No.23	1967. 5
	〃	「港湾問題」をめぐる合理化と近代化	「労働経済」 No.15	1968. 7
	書 評	堀江保蔵「海事経済史研究」	「港湾」 vol.44. No. 5	1967. 8
	〃	住田正一「港湾管理と運送業の基礎理論」	「海運」 vol.45. No.10	1968.10
	〃	有未、柁、青木 「交通地理学」	「港湾」 vol.46. No.1	1969. 1

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月
今 野 修 平	共 著	交通地理学（都市開発と港湾分担）	大明堂	1968. 6
	〃	史的考察よりみた変革期のはしけ運送	港湾産業研究会編 No.2	1968. 12
	論 文	港湾施設利用の問題点	「港湾経済研究」5号	1967. 10
	〃	輸入食糧とこれからの港湾	輸入食糧協議会創立20周年記念論文集	1968. 1
	〃	専用船と国際貿易	「地理」13巻2号	1968. 2
	〃	都市化時代における港湾機能の変貌	「カラム」27号	1968. 3
	〃	日本の内航海運の地理学的考察	「東北地理」20巻 3号	1968. 7
	〃	都市化と港湾の近代化	「港湾経済研究」6号	1968. 8
	〃	Dredging Engineering Plans Great Role in Land Development Program	Construction Machinery vol. 1 No.1	1968. 9
	〃	鉄鋼の流通と鉄鋼専門埠頭計画（その1, その2）	「港湾荷役」13巻 5号 6号	1968. 9 1968. 11
	〃	はしけ運送の成立と変革（都市交通の諸問題）	交通学研究 1968年年報	1968. 10
松 木 俊 武	〃	東京をめぐる内水路の利用と将来への提案	「港湾」45巻11号	1968. 11
	共 著	西ヨーロッパ港湾に於ける穀物荷役と保管設備について	港湾産業研究会 No.1	1967. 5
梶 幸 雄	著 書	国際航空貨物流動状況報告書（全）	日本関税協会	1968. 1
	〃	交通地学理	大明堂	1968. 6
	論 文	わが国における運河発達の特性	「港湾経済研究」No.5	1967. 10
	〃	本邦運河経済論序説	「経済と貿易」No.94	1968. 3
	〃	「流通革命と港湾」の世界史的考察	「港湾」45巻 5号	1968. 5
	〃	港湾と都市の形成発展	「都市問題研究」20巻 7号	1968. 7
	〃	国鉄と市政	「都市問題研究」59巻 9号	1968. 9



氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 箇 所	発表年月
	論 文	大港湾の実現と交通体系	広域港湾の開発と発展	1968. 10
	//	運河の発達とその意義・機能の推移	「港湾」 45巻11号	1968. 11
	//	地域開発と交通	地域開発と交通 3集	1968. 12
	//	世界の空運と空港	「地理月報」 No.144	1968. 12
	資 料	スエズ運河の閉鎖の影響と海運の動向	「時事教養」 No.420	1968. 11
	//	神奈川県貿易構造調査報告書（共著）	神奈川県商工部	1968. 12
	書 評	北見俊郎著「港湾論」	「港湾経済研究」 No.6	1968. 8
松 沢 太 郎		地域開発と新しい臨海工業地帯の整備 — 苫小牧港—	「工業立地」	1968. 7
		開港 6 年目を迎えた苫小牧港	「港湾」	1968. 9
町 田 真 也		北海道港湾における立地過程と問題点	日本港湾経済学会北海道部会々報 「北海道港湾経済」No.3	1967. 5
宮 地 光 之 共 著		港湾産業の革命的変動（変革期の港湾産業）	港湾産業研究会編 No.2	1968. 12
		港湾産業合理化と港湾産業の合理性	「海運」	1968. 11
永 野 為 紀		「小名浜工業港の現状と成立過程」	「新地理」 16巻 1号	1968.
新 宮 志 良		台湾の自由港高雄輸出加工区の特徴と現代的意義の考察	「国際経済大学論集」 第1巻 第1号	1967. 12
		長崎港の貿易・経済的役割と自由港構想	「長崎文化経済研究所季報」	1969. 2
西 山 安 武		荷役よりみた定期船港湾時間的検討（Ⅱ）	「日本船舶学会誌」	1967. 5
		港湾近代化への基礎調査	海事産業研究所報	1967. 9
		// （Ⅱ）	//	1968. 12
		物的流通コスト分析による港湾近代化へのアプローチ（共同研究）	//	1968. 11

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月
岡 庭 博	共 著	タンカー専用船の発達と海運経営	「現代日本の交通経済」	1968. 3
	論 文	船型大型化の経済性とその限界	「交通学研究」1967年年報	1967. 10
	//	港湾業務の合理化と海運	「港湾経済研究」No.5	1967. 10
	//	入港料問題について	大阪港	1968. 10
小 原 三佑嘉		着船売買と港の慣習	「ジュリスト」海事判例百選	1967. 11
		Bill of Lading は果して船荷証券か	海外商事法務	1968. 1
		テナテナ輸送に必要な運送証券 I. II	海外商事法務 //	1968. 6 1968. 11
		コンテナ船荷証券に関する技術論的研究	「神戸外大論叢」	1968. 12
斎 藤 公 助		営業倉庫の現状と問題点	輸送展望(//)	1967. 3
		冷蔵倉庫の現状とその動向	//	1967. 9
		港湾運送の現状と港湾労働	//	1968. 3
酒 井 正三郎		大都市社会の出現	アカデミア	1968. 5
佐々木 誠 治		コンテナ埠頭の沈思録	「国民経済雑誌」115—6	1967. 6
	論 文	神戸港の発展指標について(その一)	「経済経営研究」18—II	1968. 5
		// (その二)	19—II	1968. 12
		日本の交通問題第八章内航海運	ミネルバ	1967. 4
柴 田 悦 子	共 著	港を洗う近代化の波	エコノミスト	1967. 6
	論 文	流通革命と貨物流動—大阪港を中心に—	「港湾」	1968. 4
	//	港湾の経済的性格に関して	港湾経済研究No.6	1968. 8
	//	船員の賃金体系について	海運経済研究No.2	1968. 10
	//	物的流通と海運・港湾	誠文社「貨物と流通」	1968. 10
	//	海上コンテナと海運同盟	経営研究98号	1968. 11
	//	「内航海運の実態」佐々木誠治著	国民経済雑誌	1967. 7
	書 評	北見俊郎「港湾論」	経済系	1968. 10

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 箇 所	発表年月
篠 原 陽 一	論 文	港湾労働実態報告書(部分)	運輸省港湾局	1969. 3
杉 沢 新 一	論 文	私の提言「港湾経営に対する私見」	「港湾」	1968. 8
	資 料	物的流通市場の実証分析	運輸調査局	1968. 7
	//	高速道路の維持管理費研究	日本道路公団	1969. 1
高 見 玄一郎	訳 書	コンテナオペレーションの経済理論(訳・分冊)	港湾経済研究所	1968.
	//	(1) ユニット貨物の海上輸送 Maritime Transportation of Unitized Cargo	//	
	//	(2) ユニット貨物の海陸輸送 Inland and Maritime Transportation of Unitized Cargo	//	
	//	(3) トップ・マネージメントの観点から見たコンテナリゼーションに対する概念と経済の一般分析 Cargo Containerization	//	
	//	(4) データの自動プロセッシング(外3編) An Automatic Data Processing System Maritime Cargo Transportation Conference : National Academy of Sciences-National Research Council , Washington D.C. U. S. A. Publication 592. 720. 745. 1135.	//	
	著 書	アメリカ港めぐり	港湾経済研究所	1969.
	資 料	東京湾のポートオーソリティに就て	神奈川県委託論文	1969.
		欧州主要港湾のコンテナシステム	横浜市委託論文	1969.
田 中 文 信	共 著	貨物運輸の近代化—物的流通の合理化を中心として	交通日本社刊行	1968. 5
	論 文	貨物賃率の構造と流通コスト	「貨物教室」 213号	1967. 11

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月
	論 文	物的流通合理化の研究手法	「貨物教室」 214号	1967. 12
	〃	貨物誘致—その意義と手段	〃 215号	1968. 1
	〃	外国交通・運輸文献の閲読 について	〃 216号	1968. 2
	〃	貨物運輸と工業立地との関 係	「公営評論」 217号	1968. 3
	〃	国鉄財政の再建策について	〃 第13-2号	1968. 2
	〃	物的流通経済論序説	「社会科学論 集」 第4号	1968. 3
	〃	交通・運輸理論への接近方 法	「貨物教室」 219号	1968. 5
	〃	貨物輸送革新と物価問題	「公営評論」 第13巻—9号	1968. 9
	〃	運送法規の基本的構造と問 題点	「貨物教室」 220号	1968. 6
	〃	経済面からする運輸問題の 研究	〃 221号	1968. 7
	〃	商学・経営学および会计学 専攻者の運輸理論研究方法	〃 222号	1968. 8
	〃	交通理論の新しい側面	〃 223号	1968. 9
	〃	交通工学の成立	〃 224号	1968. 10
	〃	交通事故防止論序説	〃 225号	1968. 11
	〃	フレートライナー輸送方式 の構想	〃 226号	1968. 12
	〃	貨物輸送力増強とストック ポイント	〃 227号	1969. 1
玉 井 克 輔		港湾労働災害の責任の所在 について	学会法 7 号 第 7 回大会	
寺 谷 武 明	論 文	本邦港湾政策史序説 —明治時代を中心として—	「交通学研究」	1967. 10
	〃	造船奨励法下の民营造船所	海事産業研究 所報 13号～15号	1967. 7～9
	〃	第一次大戦期の民营造船所	同上 21号～22号	1968. 3～4
	〃	日米船鉄交換と民营造船業	同上 23号～30号	1968. 5～12
徳 田 欣 次	論 文	北海道における不安定雇用の 実態	北海道労働研 究 104号	1968. 3

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 箇 所	発表年月
筒 浦 明	書 評	佐々木誠治著「内港海運の実態」	北海道港湾経済 No.3	1967. 5
	〃	喜多村昌次郎著「米国主要港における埠頭ターミナルの運営と経営」	〃 No.6	1968. 5
	紹 介	檜山千里編「中村廉次先生伝」	〃 No.5	1968. 4
	〃	北海道の港運業の社史について（その1）	〃 〃	1968. 4
	論 文	総合交通体系的にみた北海道の物資流動 一道内主要工場を主体とした輸送ルート一	総合交通工学の体系化に関する研究グループ	1968. 3
	〃	北海道における物資流動からみた港湾の位置づけ 一道内主要工場を主体とした輸送ルートについて一	日本港湾経済学会北海道分会	1968. 4
	〃	道央新産都市の現状と問題点	「地理」第13巻第10号	1968.10
	資 料	道南地域の現状	北海学園大学開発研究所	1967. 6
	〃	都市地理学	北海道企画部	1967.10
	共 訳	ヌルクセ世界経済の均衡と成長	ダイヤモンド社	1967.
渡 辺 行 郎	論 文	日本的二重構造と貿易政策	世界経済評論	1967.12
	著 書	欧米のポート・オーソリティとわが国の港湾管理	明治100年記念講座 広域港湾の開発と発展 神戸市企画局調査部編	1968.10
	〃	国際海上コンテナ輸送と外資埠頭公団の出現	城西大学経済学会発行 「城西経済学会誌」 第4巻第1号	1968.12

## 「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

港湾設備の増強と地域開発.....伊 坂 市 助

港湾における新しい労働管理の概念.....高 見 玄一郎

港湾運送業の現状.....松 本 清

衣浦港の交通.....松 浦 茂 治

港湾経済の本質.....北 見 俊 郎

港湾施設の与えた損害に対する

船主の賠償責任と海上保険.....今 泉 敬 忠

#### 文 献 紹 介

「イギリス主要港湾に関する調査委員会報告書」…中 西 睦

「神戸港における港湾荷役経済の研究」.....寺 谷 武 明

#### 学 会 記 録

### 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 録次郎 (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 (No.4) (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)

- バレット、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 平 (206)  
 今 野 修

横浜港施設改善に関する日本損害保険協会  
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 ￥ 500)

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（89）  
井上洋二郎  
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）  
中西睦著「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

## 6. 1968年 (No. 6) (部数若干あり、送料実費とも ¥ 800)

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)

港湾とシティ・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『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

## 編集後記

「風がわたしたちの行く手をはばむので、サルムネの沖、クレテ島のかげを航行し、その岸に沿って進み、かろうじて『良き港』と呼ばれる所に着いた。その近くにラサヤの町があった。」「(使徒行伝27章)

「良き港」とは、カロイルメネス (Kaloilimenes)。入江が東にひらけ、美しく最上の港なりという。大都市港湾、広域港湾、コンテナ等々、日本の港は、パウロがローマにむかった最後の旅路のように、突風やうず潮にもまれている。いつの日か、そしてできるだけ早く、日本の港もカロイルメネスになってほしい。

この号も、昨年度の自由論題と、今年度の共通論題を中心にまとめたが、編集委員の再編成も行なわれたので、次号からは編集方針の改革も必要であると思われる。ご多忙の中を玉稿をよせて下さった各位にお礼を申し上げると共に、「港湾問題」ならぬ「大学問題」のうず潮の中で、ずぶ濡れになりながら書かれたと思われる何本かの原稿にはそぞろに胸が傷む想いである。

昨年度の年報にて、集録しえなかった「業績アンケート」はこの号で2か年を集録したが、まだ書いて頂けなかった方がいるようなので、今後共よろしくご協力を乞う次第である。学会記事は、いかにも時間がなく集録として不十分な点があり誠に申しわけない。また、神代氏の論文は昨年度の共通論題としてのせるはずのものであったが、都合によって今年度の自由論題の中に入れさせて頂いた点もご了承をえたいと思う。校正は、荒木先生がとくに厳密にやって下さったので、従来のものよりは差がついているはずだし、長島(秀雄)さん、とくに井尻(文也)さんのご骨折にも感謝しなければならない。この号は、格別に原稿の集りがおそくて、最後まで印刷屋さんにご迷惑をおかけしたのも編集上の不手際の故であり、そのためにゆきとどかない点も多くあると思われるので前もってご海容の程お願いしたい。ともあれ、編集もまたうず潮にもまれたが、どうやら、かろうじて「良き港」にたどりつけることができるのだろうか。「大学問題」は、やはり直接間接に学会にも影響を与えている。学会のためにも「大学問題」も「良き港」に着いてあれかしと念ずる。

終りに、年報刊行と関連しては賛助会員の方々の物心両面に亘るご厚意にお礼を申しのべなければならず、正会員ご一同に対しても、今後のご高批とご尽力の頂けるよう念じてやまない。

Sept. 1969 (文責・北見)

編集委員	柴田悦子	荒木智種
	梶幸雄	山本泰督
	徳田欣次	北見俊郎

# 港 湾 経 済 研 究

(日本港湾経済学会年報・No. 7)

---

1969 年 10 月 1 日 印刷

1969 年 10 月 14 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

T E L . 045 (261) 3169

---

## 日 本 港 湾 経 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) T E L . 045 (781) 2001 番

振替口座番号 横 浜 3 8 8 6

---