

広域港湾と埠頭経営

喜多村 昌次郎

(運輸港湾産業研究室)

目 次

1. 広域港湾と流通機能
2. 広域港湾における輸送構造
3. ターミナル・オペレーターの形成
4. ターミナル・オペレーターと港湾労働
5. ターミナル・オペレーターの機能

1. 広域港湾と流通機能

港湾が物理的にも、また、機能的にも広域化するのには、港湾背後地の生産圏や経済圏が拡大してくるからであって、このばあいの背後地経済圏は、いわゆるヒンターランドといわれる比較的限定的な、港湾をもつその地域の経済圏というせまい概念⁽¹⁾ではない。

わが国の大都市港湾あるいは広域港湾としてあげうる東京湾港湾、伊勢湾港湾、大阪湾港湾および洞海湾港湾が占める地理的面積と立地空間は、国土面積に比較して必ずしも広大なスペースとはいえないが、これらの地域における工業出荷額や生産力構造、ならびに経済的集積は、国民経済それ自体を維持形成しているともいえるのである。

さらに、東京、名古屋、大阪とその周辺50キロメートル圏内における人口の分布⁽²⁾を考えると、広域港湾の性格なりその役割は、地域経済はもとより、より広く国民経済社会的視野から規定しなければならないものと思われる。

広域港湾機能と都市機能のかかわりや相互補完の関連は、まず、都市活動をささえる物資流動の大量化に対応するための流通用地および交通用地の確保にはじまる。

すなわち、特定地域への生産、経済および人口の集中がもたらす集積効果より、逆に過密化のマイナス効果が増大してくるにおよんで、生産立地の変

更や都市圏の拡大となって、生産および流通ならびに経済の構造的変異がおきあがってくるのである。

具体には、当面港湾区域の水面埋立による用地の造成を媒介として、必要用地の確保と都市再開発、都市機能の純化が港湾との関連ですすめられているのも、そのあらわれである。つまり、広域港湾の機能を、生産、流通、経済的機能とともに、都市と不可分に関連する社会的機能として理解すべきであって、その変化の過程にこそ広域港湾構想の本質があると思われる。

工業生産力の集中が予測されている茨城県鹿島港あるいは工業出荷額において、東京港湾および伊勢湾港湾を凌駕するであろうといわれている陸奥湾港湾が、大規模工業港湾であっても広域港湾とみなしがたいゆえんは、都市化にもとづく経済、社会の集積がなく、短期的な雇用および所得の増加が付加されるにすぎないからでもある。

広域港湾のターミナル機能を媒介として、輸送の革新が開発され、輸送の技術改革とその組織改善によって、現在陸運、海運、空運の合理化が格段と進展してはいるが、これらは経営的にも産業としてもあるいは法制、行政の面においてもそれぞれ別体系となっており、均衡と調和を欠いているのが現状である。

海運産業の経営的合理化と輸送技術革新のテンポに対して、港湾の施設体系とその体制および港湾産業の合理化なり近代化の速度は跛行しており、港湾における滞船、バース待ち時間が逐年増加していることは、海運の合理化努力が港湾において減殺されているわけである。

また、トラックと鉄道、鉄道と内航海運の協調なき競争がもたらす多くの矛盾は、全交通の体系化からみて問題となるところである。かりに、そのような非体系のもとにおける自由な競争が、個々の企業なり産業の収益向上になるとしても、少なくとも社会の富の公平な配分とはならないであろう。

広域港湾を流動する貨物の大量化傾向もさることながら、生産、建設、消費物資の多様化も同時に進行しつつあるのが、ここにおける一つの特徴でも

ある。

したがって、輸送における機能の効率化に役だち、それぞれの異種輸送機関に共通する利用度の高いターミナルとして、大都市交通網を含めた新しい交通体系に対応する総合交通ターミナルが、いわゆる広域港湾の交通的機能である。

港湾における運送も、これに対応する大規模な経営組織として、現行の港湾運送事業とは別体系となり、ターミナル運送の構造変化がはじまるであろう。

また、輸送労働力の不足は今後ますます深刻になるいっぽうであって、この面からも、流通産業の大規模化——労働装備率増大にもとづく資本制生産の基本的パターンへ——体制移行が不可避となろうといわれている。

港湾のターミナルが、流通における巨大な基礎施設であるのみならず、生産と経済および社会活動の共通の場として機能するかがり、それらの情勢、体制の変化は、同時にターミナルにおける輸送態勢の変質をもたらすこととなる⁽³⁾。広域港湾の流通機能が果たす役割は、特定輸送機関のためのターミナルでなく、より総合的、体系的でなければならない。

注 (1) 「広域港湾」の構想が政策なり計画のうえで問題視されるようになったのは、昭和35年6月に関西経済同友会から発表された「神戸・大阪港ポート・オーソリティの設立について」がある。ここでは行政区画の広域化とともに、経済圏拡大に照応する港湾管理のあり方が提起されている。

港湾整備開発に際して、投資効率を問題意識とする広域港湾構想には、「Report of the Committee of Inquiry into the Major Port of Great Britain」The viscount Rochdale, 111. p. 44～45. をあげることができる。

また、政策的実践の場で、広域港湾構想が日程にのぼってきたのは昭和39年3月3日、「港湾労働等対策審議会」から出されたいわゆる3.3答申であって、その考え方は具体的に港湾管理者の財政と施設の効率利用をめぐる提起されている。昭和40年10月11日、港湾審議会答申「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に関する答申」参照。

ついで、昭和41年3月、運輸省港湾局計画部会（第26回計画部会）で審議決定されたところによれば、東京湾各港の特性を尊重しながら湾岸道路、鉄道等を整備しつつ、東京湾全体を一つの広域港湾として総合的に開発する必要がのべられている。

このように、広域港湾構想の系譜をたどってみると、まず、港湾開発に際して二重投資をさける必要とともに、港湾施設の効率的利用面からのアプローチ

がこころみられ、ついで、行政区分の拡大なり、交通用地、都市再開発との関連で港湾の役割が問われている。つまり、港湾機能の波及効果とその範囲が経済成長の過程で顕在化してくるに、広域港湾構想の本質がひめられているようである。

(2) わが国の土地利用は、大部分が森林および農地であり、市街地は全国土の1.2%に過ぎない。この狭い地域に人口の48%が集中しているが、このうち58%が東京、大阪、名古屋とその周辺50キロメートル圏内に集中している。「新全国総合開発計画」昭和44年5月30日、経済企画庁編、5ページ。

(3) 拙稿、「結合一貫輸送調査報告書」第3章「ターミナル機能よりみた広域港湾」昭和45年3月。

2. 広域港湾における輸送構造

第3次港湾整備5カ年計画（昭和43年～昭和47年）における目標年度（昭和47年）の港湾貨物量推計は、15億5,000万トンと見込まれていたが、すでに昭和44年度においてこの数量は達成され、あらためて第4次港湾整備5カ年計画がとりあげられているほどである。

また、昭和60年度における全国港湾貨物量の推計（運輸省）は、42億トンにも達するといわれているが、今後の港湾貨物量の増加傾向は、よりいっそう、この新値を大巾に上廻るであろうと一般に観測されている。

このような貨物量の荷動きは、経済成長と経済規模の大型化、高度化に比例して増大する交通モビリティの拡大により、国際的規模で、さらに国内各地を流動することとなるが、日本列島に占める道路、鉄道等の空間比率は、国土面積に対してその0.07%にすぎない。

ここに陸上交通の限界があり、海運、水運および港湾の交通における依存度なり役割が、相対的にいよいよ増大することとなるのである。

輸送需要の増加傾向を背景として、各輸送機関それぞれの分野では、もとより技術革新を軸とする資本集約態勢によって、輸送の合理化がすすめられている。そして、その目的とする方向は、いずれも生産から消費まで、いわゆる戸口から戸口までの全輸送区間を一貫して、その責任を負う輸送主体者

といわれる協同一貫輸送業への脱皮である。

従来からとられてきた輸送の合理化は、おのおの輸送機関ごとの技術革新であり、また、合理化であったが、「輸送革新」はそれのみにとどまらず、全体の輸送区間を担当する各輸送機関それぞれが協同して、一貫輸送を組織化することが要請されるわけである。

したがって、この一貫通し輸送の主体者、つまり需要者に対して全輸送区間にわたり輸送責任を負うものは誰か、が現在の課題となっているが、わが国のばあい、一貫輸送の体制整備が成熟しておらず、現状ではあくまでも「課題」の域にとどまっている。

ただいえることは、輸送需要の飛躍的増大——流通革新の要請は、当然のこととして輸送構造の変化と変質をもたらすであろうし、その方向はまず、輸送機能の分化統合となって現象しよう。

この輸送機能の分化は、港湾運送においては運送取扱人として、海運貨物取扱業（いわゆる乙仲）、通運業（通運取扱業務）、船舶代理店業、航空代理店業、および商社（米国においてはインターナショナル・フレイト・フォワード：International Freight Forwarder、ドメスチック・フレイト・フォワード：Domestic Freight Forwarder、N. V. O. : Non Vessel operating Common Carriers by water.——いわゆる非船舶運航業者——等が考えられている。

いっぽう、運送人（オペレーター）といわれるものは、船舶運行業者、鉄道、航空業、トラック業、通運業（オペレーション業務）、港湾運送業、その他ターミナル・オペレーター等々をあげることができる。

これらはいずれ運送取扱人および運送人（オペレーター）と、機能別にわかれる必然性をもつものであって、このような機能分化の方向は、それぞれの輸送部門の内部においても、輸送需要の大量化の過程で当然おきあがってくる一定の法則であるともいわれている。

この意味からすると、港湾運送構造の内部矛盾——元請け、下請けと同じ

港湾運送事業者が結合して一つの港湾運送が完成している現状——事業の零細性と労働集約的体質および輸送革新に対処し、組織化しがい経営的体制は、結局は港湾運送機能の未分化に帰するもののようである。

たとえば、港湾運送の元請けである一般港湾運送事業者（主として無限定一般港湾運送事業者）および海運貨物取扱業者（個品限定一般港湾運送事業者、いわゆる乙仲）の運送実態は、すくなくとも六大港における港湾運送秩序として、元請けの運送取扱人の機能をおもに担当し、実作業は下請け事業者（船内荷役、沿岸荷役、はしけ運送業者）に請負契約によってまかされている。

しかしながら、そのいずれもが港湾運送事業者であるかぎり、元請業者の全部下請けが港湾運送事業法によって禁止され、船内荷役事業、沿岸荷役事業およびはしけ運送事業のいずれか一つを基盤業種として、みずからその実作業の70%を実施すべきことが義務づけられている⁽¹⁾。

このことが、結果としては港湾運送の実施面で、それが、ことさら複雑性と多様性をもたらす主要な原因ともなっているわけである。

つまり、港湾運送取扱人と港湾運送人とを一体的に、かつ混合的に規定された法意の結果であり、商法第559条以下に定める規定の適用がないということである。

これは港湾運送の目的なり実態が、海、陸、空運送のばあい、それらは一様に「距離的空間の克服」が主たる目的であるのに反し、港湾運送は「場所の転換」「位置の効用の創出」をめざす極地輸送——運送でなくして運搬である——という性格に由来するゆえんである。

場所の転換は頻繁間断なく貨物の受渡しをともなうわけで、実際の港湾運送はむしろ貨物の受け渡しに伴う運送行為としての性格が強く、「受け渡し」に包摂されるオペレーションともみることができるのである⁽²⁾。

このような、港湾運送の法体系とその秩序づけは、かつての沖取りはしけ回漕を中心とした港湾運送の実情と、港湾施設の公共利用形態および小規模零細な輸出メーカー、商社の依頼をうけてなり立つ中小乙仲業者を背景とし

て、制定実施されてきた港湾運送事業法の「定め」にもとめることができる⁽³⁾ようである。

しかし、港湾貨物量のいちぢるしい増加傾向をむかえている現在あるいは貨物輸送需要の増大が、海運依存度をいっそう大きくするであろうといわれて⁽⁴⁾いる将来の交通条件を考慮すれば、港湾運送取扱業と港湾運送業（オペレーター）の機能分化はとくに必要である。前者は情報の組織化による一貫輸送主体者として国際的運送取扱人をめざし、後者はターミナル・オペレーターとして、独立性と主体性をもち、港湾運送手段（用役生産手段）である港湾機能施設——上屋、臨港倉庫、野積場、荷役機械、岸壁、エプロン等——を自らの経営内部において組織化しうる、大規模経営へ脱皮すべきものと思われる⁽⁵⁾。

注 (1) 港湾運送事業法（昭和26年5月29日法律第161号、第7次改訂昭和41年6月）第16条第1項および第2項。同施行規則第11条および第11条の2参照。

基盤業種である港湾運送は、港湾運送を引受けたものがその70%を自ら行なわなければならないが、その他の業種は、引きうけたものと密接な関係にある他の港湾運送事業者に、その100%を下請けさせたとしても、自からこれを一貫して遂行したものとみなされる。拙稿「港湾におけるターミナル運送の規制」「港湾産業の発展のために」港湾産業研究会編、昭和42年4月、19ページ

(2) 川上親人著「港湾運送事業法解説」昭和26年8月、五島書店、132ページ、住田正二著「港湾運送と港湾管理の基礎理論」昭和42年6月、成山堂、4ページ以下

(3) 横浜税関と横浜市港湾局が昭和43年3月中の横浜港積み輸出貨物全量について共同調査をおこなった結果についてみれば、輸出貨物は取引1口当り重量が小さいものほど多いことを示している。すなわち、1口当り1トン以下のものが総数46,757件中18,710件で40%を占め、1トンを超え2トン以下のものが5,678件で12.1%を占めており、両者で過半数を占めている。この傾向は神戸港についても同様の結果がえられるはずであるという。海事産業研究所編「物的流通コストの分析による港湾近代化へのアプローチ」昭和43年11月、42ページ

(4) ここでは、昭和55年度における輸送機関別輸送需要予測がおこなわれており昭和40年対55年ではつぎのようになっている。

	40年	%	55年	%
総輸送量	1,920	100	5,864	100
国鉄	564	29.4	1,155	19.6
民鉄	10	0.5	21	0.4
トラック	484	25.2	1,941	33.1
内航海運	862	44.9	2,748	46.8

ただし輸送トンキロ（単位億トンキロ）トラックビジョン会議中間報告，運輸調査局編「鉄道と港湾貨物との結合輸送方策」昭和44年2月，7ページ

(5) 拙稿「港湾機能の「合理化」と港湾運送」「輸送革新と港湾産業」港湾産業研究会編，海文堂，昭和45年7月，30ページ

3. ターミナル・オペレーターの形成

港湾運送機能の分化の過程では，運送取扱人的機能が情報の組織化を媒体として，一貫レートを制定し輸送主体者への脱皮がすすめられるいっぽうでは，運送人であるターミナル・オペレーターが，従来の港湾運送事業とは別体系のものとして形成されてくるであろう。そこでは，一般的な生産手段としての土地要因のほか，直接生産手段である上屋，エプロン，野積場，荷役機械，臨港倉庫および流通加工諸施設を含む港湾背後地フレート・ステーションを所有し，これに港湾労働力を作用させて，運送用役生産を効率的に完成するターミナル・オペレーターが期待される。

もとより，ターミナル・オペレーターの経営規模は，その意味で資本装備率なり労働装備率の高度化が要請され，さわめて寡占体制が想像しうるのである⁽¹⁾。

港湾運送用役の生産様式が，他の有形財生産と異なるゆえんは，あらためてのべるまでもなく，労働対象が商品である原材料ではなくて「港湾貨物」であり，運送人からみて投資対象とはならないものである。

したがって，生産性向上と単位当たりコスト低減の努力は，大量性，連続性，普及性をもった労働対象を，どう確保するかにかかっている。そのうえ，用役生産物は輪移入はもとより移送，保管，貯蔵等の見込み生産のできない——生産と同時に消費されるべき即時財であるかぎり，大量かつ連続運送こそが，港湾運送用役生産性向上なり合理化の基本的パターンになる。

(1) 輸送構造変化の方向

いわゆる港湾ターミナル運送の生産性を向上させ，あわせて運送用役の質の向上を目指す指標は，輸送コストの引下げと迅速性，安全性，正確性およ

び普及性の確立にあるといわれている。そして、このような輸送の質的向上を達成するための必須要件は、輸送需要の大量性、連続性、定型性、均質性がその前提条件となるわけである。

港湾におけるターミナル運送は、こうした輸送需要の合理化条件が充足された部門から、逐次運送用役の生産性向上を達成しつつ立地を変更し、しだいに公共埠頭から離脱していく傾向にある。

物資別適合輸送と物資別専用埠頭との結合はすでにはじまっており、たとえば工業専用埠頭、輸出専用埠頭のほか、石油、鉱石、鉄鋼、木材などのバルキー貨物の例にみられるように、いずれも輸送需要の大量、連続、定型、均質な条件にもとづいて、輸送経済の自己完成がすすめられている。

このようにみえてくると、輸送合理化の方向は、技術面について輸送需要の量および質双方にわたる前提条件に大きく依存するものと思われるが、これと対応する運送供給側には二つの態勢がある。その第一は、経済発展にともなう輸送需要の増大であって、大量貨物を物資別、荷姿別にターミナルを専用化して合理化する受動的態勢である。

第二の方向は、大量、不均質貨物をユニット化することによって、人為的にこれを定型、均質化し、輸送効率向上となる条件を積極的に創造するいわば能動的態勢であって、コンテナリゼーションあるいは一貫バレッチゼーションといわれる輸送様式がこれである。

前者は大量化がさらに進行することによって、多様な物資が、その「専用化」をもとめていっそう分散していく傾向をしめすが、後者は創造性にもとづく輸送の組織化により、ますます集中する傾向をたどることとなろう⁽²⁾。

こうした輸送における情勢の変化は、ターミナルにおける輸送の対応のあり方を変化させるもので、その具体的なあらわれがバルク・カーゴ——物資別専用埠頭——物資別ターミナル・オペレーターの形成。

雜貨、不定型貨物——コンテナ専用埠頭——コンテナ・ターミナル・オペレーターの生成となろう。

(2) 専用埠頭における物資別オペレーターの様式

専用埠頭におけるターミナル・オペレーターの経営は、これまでの港湾運送、船側における「受渡し」を中心とした水際線のオペレーションから拡大して、船積み陸揚げと後続輸送を含む一貫体制が必要になる。

ターミナル運送はとくにつぎの態勢整備が要求されることとなろう。

(a) 本船と直背後の上屋との一体的管理を必要とし、本船入出港に先立ちハッチ・プラン、マニフェストにもとづいて、事前事後の貨物管理とそのレシーブ、デリバリーを完成させる。

ターミナル中央の情報コントロール・センターと各本船、上屋におけるサブコンピューターとをオン・ラインで結ぶ貨物流動ネット・ワークの形成。

(b) アロングサイド・デリバリーからDelivery Exwarehouse, Ex Dockへの転換による船積貨物の集中と受取りB/L制度の導入およびその普及。

(c) フリー・タイム制度の導入にもとづくターミナル施設回転率の向上——情報不足によって港湾貨物がターミナルに滞留することは、投下資本の回転を遅らせ経済効果を減殺させる意味で、むしろターミナル利用者にそれだけ不利となろう。

(d) 情報、書類の規格化と統一。船積み、陸揚げ貨物を輸送目的にしたがってコントロールするターミナル・オペレーターの機能は、いわば各輸送機関に共通するターミナルとして、業務の一元的管理が要求される。

(3) コンテナ・ターミナル・オペレーターの経営

コンテナ・ターミナルの整備とその経営には、巨額な投資を必要とするうえに、陸上輸送、フェリーおよびフイダー・サービスとそのまま直結することによってのみ、はじめてコンテナリゼーションの効果を期待しうるものであるから、不特定多数の利用者に埠頭を開放することは、コンテナ輸送本来の効用を減殺することとなる。

それゆえに、海陸輸送を一元的にコントロールする輸送主体は、投下資本

の効率的利用のため、海、陸、空一貫輸送体制を完成するコンテナ・システムの効率的経営にあたらなければならないわけであり、しかもこのような輸送主体者は、単一の経営主体をもって理想とするといわれている。

したがって、わが国のばあい、船舶運航業者が港湾においてもこの輸送主体者とみなされており、埠頭の専用貸しをうけるものは船舶運航業者あるいは船舶運航業者の推薦する港湾運送事業者となっている。

このため、さきにフル・コンテナ船運航を開始したマトソン・ネビゲーションと、日本郵船グループのターミナル・オペレーターは、日本コンテナターミナル(株)、N. C. T (三菱倉庫)日本コンテナ輸送(株)と従来の港湾運送事業者とは別体系として設立され、いっぽう、邦船4社グループも、おのおの系列、非系列の港湾運送事業者と共同で、東京コンテナ・ターミナル(株)、T. C. T. 神戸コンテナ・ターミナル(株)、K. C. T. 等それぞれ新たにターミナル・オペレーターとして発足させた事情は周知のとおりである。

新設港湾運送事業者との合併会社は、いずれも株主構成において、船舶運航業者の支配するところとなっている。

これは、海陸一貫輸送体制を目的としたコンテナリゼーションの完成には、すくなくともその機能面において船舶代理店業務、ターミナル・オペレーション、フレートステーション・サービスと通関業務、および陸上輸送サービスを総合して、一つの経営主体のもとに統合コントロールすることによって、はじめて達成されるといういわば理想のあらわれである⁽³⁾。

こうした海運産業の港湾に対する関心は、政策的実践⁽⁴⁾——港湾における具体的なそれは外貿埠頭公団設立に代表されるわけであるが——の路線にしたがって、港湾の機能を自らの船舶運航管理下に包摂する方向をめざしている。

しかしながら、コンテナ・ターミナルの経営が、それが戸口から戸口までを結ぶ一貫輸送の体系化であるかぎり、全輸送過程を組織化、システム化する必要性は理解されるとしても、そのばあいの一貫輸送主体者が明確でない

現在、船舶運輸業者の経営的範囲にも限界がある。まして、港運業との協調にさえ多くの課題をかかえている事情⁽⁵⁾を考慮すれば、問題はいっそう複雑であろう。

注 (1) 古くはイギリス鉄道会社の企業結合、寡占体制、国有化にいたる過程に、交通市場独占化の必要理由、オペレーターが生産様式をみることができる。

H. J. Dyos and D. H. Aldcroft 『British Transport』 Leicester University Press, 1969. p.131～Amalgamation and State intervention. 参照、米国における例としては米国交通事情研究会編『アメリカ鉄道の業務と技術』交通研究所刊、昭和27年8月、1～2ページ参照。それとともに、外航海運、空運、パイプライン事業等も、オペレーターの機能が大量生産による規模の利益を追求しやすい産業として、いずれも寡占化をめざしている。これに反して、トラック、内航海運の例にみられるように、小規模、多様な輸送需要を対象として成り立つ企業のばあいでは、輸送需要の個別的、分散的な要求を充足しうる態勢がとられやすいからでもある。

(2) 拙稿「輸送革新と港湾産業」港湾産業研究会編、海文堂、昭和45年7月、15ページ。

(3) 拙稿「コンテナ・ターミナルの運営をめぐる」『海運』No.498、25ページ。

(4) 「外貿埠頭公団法」昭和42年8月10日、法律第125号、第33条参照。

(5) 海運と港運のコンテナ埠頭経営をめぐる抗争は拙稿前出参照。

4. ターミナル・オペレーターと港湾労働

港湾運送事業からターミナル・オペレーターへと転換する過程は、物資別専用埠頭とコンテナ専用埠頭の開発によって、公共埠頭ベースからこれらの専用埠頭ベースへ、組織的に移行することである。

ここでは労働集約的手作業から、土地要因、機械体系の確立されたターミナルにおける新しい労働過程への体制転換がすすめられることとなる。労働集約態勢から資本集約的態勢へ、労働力の節減——労働生産性の飛躍的増大をもたらしつつ港湾労働力不足を解消する抜本的対策として、専用埠頭やコンテナ埠頭をめぐるターミナル・オペレーターによせる期待は大きい。

しかしながら、港湾労働者と労働組織の実態は、公共埠頭における港湾運送のもとで、永年維持形成されてきた歴史的背景なり経緯があって、それが港湾運送の合理化、効率化をかけたターミナル・オペレーターへの移行であ

っても、むしろ警戒的対抗的であるのが現状でもある。

ひるがえって、わが国における産業合理化導入の過程は、先進資本主義諸国の影響により、第一次大戦後しだいに普及してきたのであるが、企業別組合組織を核とする労働組合組織の抵抗力の弱さから、結果的には労働強化と雇用の減退をもたらすことで終った事情は周知のとおりである。

この経験は今日にいたっても、労働組合運動の基本路線としてうけつがれてきており、このような合理化一般の系譜は、いますすめられている港湾運送の合理化過程においても、やはり本質的にはそのまま作用する必然性をもっている。

合理化の効果は企業別の個別資本で達成しうるものではなく、産業ベースでの体制的な「合理化」によって、はじめてその効果が期待されるものである。

港湾における海上コンテナ船就航が契機となり、在来の公共埠頭から物資別専用埠頭へあるいは外資埠頭公団のコンテナ専用埠頭をめぐる、埠頭の利用形態が変化するとともに、港湾運送の面においても、機械化を中心とした省力化が格段と進行しようとしているほか、さらに、内陸輸送と合理的に結合することによって、港湾を媒体とする輸送の体系化が計画されつつある。

この過程はいうまでもなく企業の集約——資本の集中にほかならないのである。

港湾労働組織が労働集約的構造をもち、経済成長にともなう港湾運送需要の急激な増加傾向の中で、港湾労働力がますます不足している現状は、換言すれば全輸送体系の面で港湾が隘路となりつつある⁽¹⁾ともいえるようである。したがって、港湾運送の体制的合理化は、そのような阻害要因を改善し、結果的には流通費用を節減することによって商品価格の低廉化をもたらし、物価の安定にも寄与するとともに、わが国輸出の国際力競争強化にも役立つという「喧伝」が一応の説得力をもつにいたるのである。

だが、労働組合組織の「合理化」に対する対策は、必ずしも協力的でなく、

むしろ対抗的⁽²⁾であるところに、港湾をめぐる労働と資本の「特殊事情」をうかがい知ることができる。

その事情の第一は、港湾の合理化メリットが、最終的には国民経済的にみて物価の安定なり、あるいは国民の福祉を増大させるとしても、その過程でもっとも利益をうけるものは誰か、が不明であり、第二には「合理化」によって労働生産性向上に見合うある程度の賃金引上げがなされたとしても、新技術の導入にともなう合理的、科学的労務管理技術の採用により、労働強化や精神的緊張の連続がもたらす労働密度の濃化——凝縮がいっそう要求されることとなるので、結果的には、労働の再生産費用をつぐないものとはなりえない。

その第三は、機械化、装置化にもとづく労働力節約のいっそうの進行は、港湾労働者の就労機会の減少と、配置転換あるいは半失業をもたらすということである。

港湾における合理化の必要は現状からいって、あらためてのべるまでもないが、かつての「産業合理化」が果たした歴史的役割なり、経済社会的背景や現状をふまえながら、港湾によせられている合理化の本質を理解すべきであらう。

合理化は経済的概念であるが、民主化、近代化は社会的体制であり、これが経済の窮極の目的とするところである。港湾でもっとも遅れているのが後者であってみれば、問題の本質は「港湾における民主的、近代的体制整備がむしろ先決⁽³⁾」でなければならない。

注 (1) 単純拡張投資に比較して労働節約投資の大幅な増大が、労働の省力化とその安定を目的として、格段と進捗しつつあるのは全産業に共通する一般的傾向である。これに反して、港湾労働の分野では特別立法にもとづく「港湾労働法」をもってしても、労働力の確保と労働安定策につき、すでに限界にきている事情は拙稿「港湾の合理化と港湾労働」「港湾」1969. vol. 46. 34ページ以下参照。

(2) ここでは全日本港湾労働組合を中核とするコンテナ輸送反対斗争が展開され、とくに、専用埠頭化が労働組合組織を分裂させるのみならず労働強化が懸念されるとしている。

また、日本港湾労働組合連合会は、巨大産業資本、交通資本の港湾進出を警戒

して、港運免許の新たな取得に反対している事情は周知のとおりである。

(3) 北見俊郎「港湾論」第3章「港湾輸送体制の合理化と近代化をめぐる問題点」
44ページ

5. ターミナル・オペレーターの機能

港湾の広域化なりポート・ターミナル・オペレーターの形成が必然とされる理由には、物理的にもまた、現象としても増加急増する港湾貨物の合理的対応策として、あるいは港湾の効率利用の面からの問題意識が中心におかれている。

港湾貨物の増大をもたらすものは、もとより生産力の拡大→経済成長→輸送需要の急増の結果であり、このばあい、港湾が各輸送機関と合理的に結合する共通の輸送基礎施設であるターミナルとして、位置づけられているのである。

協同一貫輸送、複合輸送あるいは結合一貫輸送など、さまざまな表現によって輸送の組織化、システム化が日程にのぼっているが、いずれも港湾が、その過程において共通の複合ターミナルとして役立つことを期待されているわけである。

そうであれば、いずれの輸送機関または輸送産業あるいは輸送需要者に対しても、公平にして、かつ、共通のメリットに役立たねばならぬものであらうと思われる。

輸送革新の過程でおきあがってきた複合ターミナルとしての港湾は、輸送需要の大量性にしがたって、輸送機能の「分化」もますます進行することと考えられるので、それらを「統合」するための基礎施設としての役割を問われることとなっている。

異種輸送機関に共通する利益を確保、保障するという理由からいえば、港湾ターミナルは海運に従属して陸運の利益を阻害してはならず、同時に陸運に偏して海運をおろそかにしてはならないものである。

輸送の組織化、システム化の範囲は、これまでのように海運と港湾で完成するものではなく、より広い空間的、距離的範囲を体系化することによって、はじめて達成されるものといわれている。

従来の港湾運送事業ベースからターミナル・オペレーターへの態勢的転換は、たんに、資本的集約と機械化を中心とした高能率、高生産性を達成する経営的規模への脱皮を意味するものではない。

港湾運送事業や港湾産業が、巨大交通資本および産業資本に従属してきた態勢からの転換をめざし、生産力と生産関係を確立して、産業の自立化を達成する方向への努力が、その目標であろうと思われる。

このばあい、従来からある港湾産業の体質——とくに経済外的行政との関係において——なり、経営構造には複雑な事情があろうと考えられるが、共同の目的と共通する利害を明らかにしつつ、事業の協同組合化あるいは協業組合化をすすめることも、当面の対策の一つとなろう。

いずれにしても、「輸送革新」——それが社会的要請であるという発想のもとに、資本力あるいは社会的に力ある特定のものが、港湾ターミナルを独占支配する体制は、すくなくとも港湾の民主化に逆行するものといわねばならない。欧州における都市と港湾のかかわりとその一体性や、鉄道の支配下から公共性を回復して繁栄してきた米国主要港の例をあげるまでもなく、都市型産業としての港湾産業のあり方が、「港湾の公共性」維持に果たす役割は大きい。

わが国の産業構造全体のなかで、港湾産業はもっとも遅れた部門の一つであるといわれているだけに、ここにおける近代化の基礎となる民主的諸関係の確立こそ、とくに重視すべき問題であると思われる。