

「流通革新」と「港湾経営」の基本問題

北 見 俊 郎
(青 山 学 院 大 学)

目 次

はしがき

1. 「流通革新」とその背景
2. 「物的流通」の問題意識と学問的考察
3. 「物的流通」と港湾の「近代化」問題
4. 「流通革新」と「港湾経営」
5. あとがき

は し が き

わが国の港湾は、経済成長期といわれるここ10年間の経済発展の段階において社会的注目をあび、もろもろの対策の対象となってきた。社会科学の分野においても港湾を研究の対象にしてきた。しかしながら港湾が社会的注目をあびたり、諸対策の対象となったり、また学問的な研究がされるようになったといっても、多くの場合、それらは港湾そのものが、港湾そのものための個有な発展のために対象となっているとはかぎらない。もちろん、現実的な社会・経済の有機的諸関係の中にある港湾を、それだけ抽出して対策や研究の対象にするということは不可能でもあるし、意味のないことでもある。さらに、対策や研究が、港湾という対象それ自身のためのみのものであってもならない。それは、港湾機能を全社会的な経済関係の中で、港湾用役の需給バランスをみると共に、港湾機能用役を供給する人間・社会・生産関係の立場と、それを需要する立場の人間・社会・生産関係を両者の関連の中で考えてゆかねばならない。少なくともそれは港湾機能用役の需給両者の立場を客観的、かつ平等にとりあげ、もろもろの対象としてゆかねばならない。

それにしても、ここ10年間に港湾が問題とされ、もろもろの対象となっているなり方は、必ずしも上記のような次第によってではない。これは港湾政策の上でも、港湾研究の面でも基本的に検討を要することである。こうした問題をもっとも端的に示しているのが「流通革新」なり「物的流通革新」などといわれる一連の問題意識に代表される対策や研究のあり方である。したがって、ここでは、それらの問題をとくに「学問研究」における方法論上のことをふくめ、ごく基本的な諸問題のみをとりあげながら、「港湾経営」の問題に及んでみようとする。

とりあえず前提的な事項として少しくおことわりしておかねばならぬ点としては、一つに、この小誌の紙巾がきわめてかぎられている中で、以上のような基本的な問題を論ずることはきわめて困難でもあるので、できうだけ論旨に必要と思われる骨子にとどめた。この点は関係する他の拙稿によって補足をしていただかなければならない。二つには、ここでは政策とか研究といった港湾問題の現状説明と異なる要素が問題意識にもなるために、抽象的表現にとどまらざるを得ない。三つには現実の政策実践に関する問題や研究上の諸問題については、価値判断と関連する批判性を基本的に一切ふくめないつもりである。

1. 「流通革新」とその背景

「流通革新」という表現が一般的になってきたのは、ここ10年間の「経済成長期」においてである。この「流通革新」がさけられる背景には、わが国の経済発展における必然的な論理があった。つまり、経済発展をもたらす要因としての生産力の拡充は、一方では当然それに即応される開かれた市場がなければならない。この市場は国内、国外を問わずに生産力の増大によってゆきづまりをみるようになると、「資本」は当然「生産」における「合理化」を促進させ、生産コストの節減を計ることになる。このように生産はたえず一定の規模をもつ市場の影響を受け、その形態を労働力と生産手段との関係

でかえてゆく。つまり流動資本（労働力）と固定資本（生産手段）を合理的に操作することが個別資本の展開に欠くことのできないものとなる。このことは社会的な総資本としての国民経済にとっても同様であって、外国市場がせまくなるにしたがって国際競争の激化をまねき、国際競争力にうちかつための政策が国民経済的な規模においてとられるようになる。さらにこうしたうごきは、生産過程の「合理化」のみならず、流通過程の「合理化」をも必要とする。すなわち「合理化」の過程は、生産と流通の両過程を一貫させることによって成しとげられるものである。ただ生産力の発展が未発展な場合、もしくは外国市場の影響を直接的にうけないような国民経済にあっての「合理化」は生産過程にアクセントがおかれる。したがって、十分な生産力をもちかつ外国市場の影響を直接的にうけるような先進国的な経済にあっては生産過程の「合理化」はそのアクセントを流通過程に移行する⁽¹⁾。

さて、流通過程の「合理化」は、あらたまるまでもなく、個別資本にあっては、生産された商品が再び貨幣の形をとるあらゆる面に、（国民経済の立場からすれば、そのあらゆる面に関係する産業）におよぼされる。具体的にいえば、生産物の市場（消費）までの過程、（およびこれにともなう金融関係等）交通、通信、輸送等を意味する。形の上では「流通活動とは、一切の経済財の供給主体と需要主体とをつなぐ経済活動である⁽²⁾」ともいえようが、これはいわば経済活動の形態的定義を意味するものであって、ここでは、すでにのべたように、「流通革新」という問題を経済発展との関係でとらえようとするときには、経済の再生産過程全体の枠の中で、流通過程のもつ意義と役割をふくめなければならない。

ともあれ「流通革新」の問題意識は、生産と消費の中間項にある「流通」の「革新」がどのような背景や必然性によっておきあがってくるのかということである。それは、くりかえすならば、個別資本においても社会的総資本においても、それら経済の発展（A. Smith 的表現にもとづけば、公益との調和を媒介とし、かつ利己心にもとづく利潤の獲得）の方法（合理化）であ

り、ことさらにその合理化が流過程にむけられてくることにある。いいかえれば、「流通革新」がわが国「経済成長」の申し子として誕生してきたかのように思えるのは、すでにのべたように一わが国経済の生産力の充実、海外市場への発展を前提にし、外国市場のゆきづまりを克服するための手段としてであり、個別資本にあっては、流通コストの節減による利潤率の拡大にある。したがって、「流通革新」をもっとも必要とするのは、生産資本（とりわけ経済成長の主役となった重化学工業）であり、それは流過程をうけもつ交通、輸送等の資本に向けられた合理化であるとも考えられる。国民経済的な視角からすれば、（とくに国家が主体的立場をとる「経済政策」の中心的課題からすれば、）一国経済にもっとも大きな影響を与える重化学工業の立場にたつてものを考えるとされていれば、交通政策、海運政策、港湾政策等の一連の政策基調は、重化学工業の再生産を順当な方向にもってゆくべきためのものとなるのも当然とされる⁽³⁾。このような背景や論理をもって「流通」（distribution）とか、物的流通（physical distribution）が大きな課題としてとりあげられるようになった。

したがって、当然このことは経済学とか経営学（商業学）のカテゴリーの研究対象ともなりうるわけで、そうした社会科学上の問題として、とくに交通論、海運論、港湾論、流通経済論、等の中でも真剣にとりあげられるようになった。しかし、そのような学問体系は、厳密な意味からすれば、必ずしも社会科学としての方法論が確立されているとはいいきれない面もあるので以上の「流通革新」の問題と科学との関係を、比較的關係が強いと思われる「交通論」に代表させて考えてゆくこととする。また、この小誌の「流通革新」にかんする問題意識は、港湾との関係をとりあげようとしているので、港湾にかかわる「流通革新」をとりあえず問題にする。

注 (1) 1920年代のドイツを母国として世界的に展開された「産業合理化」(Rationalisierung) 運動は、第一次世界大戦後の世界経済のゆきづまりを克服すべきものとして周知の通りである。経済の発展はどのような意味においても「合理化」

の方法に依存する。これは資本主義経済の本質を示すもので、現在における「合理化」も、性質上同一のものである。

(2) 林 周二, 中西 陸編「現代の物的流通」(日本経済新聞社) p. 4。

(3) 詳細については、拙著「湾湾論」(海文堂)第14章「港湾政策の展開と課題」(p. 228以降) 参照。

2. 「物的流通」の問題意識と学問的考察

以上の前提にしたがって、一つの問題提起をしてみよう。「流通革新」が時代的用語として登場しつつあり、とくに「物的流通」が、対象としているのは港湾機能との関係においてである。このことを次の一例をもって示してみよう。

昭和42年12月5日付をもって運輸経済懇談会が発表した「経済発展と物的流通革新」(物的流通ワーキング・グループ中間報告)がある⁽¹⁾。これによると、経済成長と物的流通の関係は、物的流通の量的拡大と輸送の質的向上の二面があるとする。この輸送の質的向上は、輸送の「迅速性、安全性、確実性(納期)、便利性においてさらに優れた輸送サービスを低廉に提供することが要求される。運輸産業の側においては、経済成長に伴うこのような輸送需要の増大および輸送の質的向上の要請に対処するため、輸送手段の量的増強および特殊専門化、スピードアップ等によるその質的向上が進められ、更に、企業形態の変革をも含めた輸送態様の多様化によって輸送手段の選択可能性を増大させることになるのである。また、このような変革の過程においては、個々の投資の大型化の趨勢を反映して資本生産性の向上が問題となり、資本の回転率を高めるための外部条件(道路、港湾等の輸送施設)整備が不可欠となるとともに、生産要素中、特に労働に問題を生ずる段階においては労働節約(労働生産性向上)が必須となり、とりわけ、輸送手段の前後の労働包装荷役節約のための投資が進められる。」と。

さらに経済発展の中においては、「企業経営が急速に高度化し、ビジネスにおける時間的要素の重視傾向が高まるにつれて、輸送の需要側からは迅速

確実、安全、便利な輸送への要請が一層増大し一方輸送界においても技術革新により多様化した輸送機関の合理的な協同輸送体制をとることによって、こうした要請に対処しようとする動きが著しくなってくるのである。即ち、この時間においては、利用者側からは高速、正確な或は大量定型的な輸送が自らの経営合理化のための必須の要件として要請され、いろいろの輸送経路の選択が今まで以上に高度な形で行なわれることとなり、輸送事業者の側においては、包装・荷役の画期的合理化や、電算機の導入による情報機能の革命的向上等の新しい技術を取り入れた各機関の協同体制の下に、各種の組合せ輸送の提供が広く準備されることとなる。その端的な例としてはコンテナ等による一貫輸送の形態が考えられるが、これらの組合わせ輸送を総称して intermodal transportation (協同一貫輸送) と呼ぶことが出来よう。即ち、物的流通部門における技術革新にあつては、個々の輸送手段の多様化、効率化もさることながら、包装・荷役の革新等により主として輸送の両端の機能を機械化した一貫輸送体系にその主流を認めねばならない⁽²⁾。」としている。以上は、「経済発展と物的流通革新」における主要部分であるが、今後の経済発展に即応した輸送のあり方として、intermodal な、異形式の輸送手段を一貫させたシステム輸送が主眼となるとする。この全体的な論旨は国民経済の立場からとくに資本の生産性の向上、資本の回転率を高めるための諸条件の一環として、輸送上のネックとなっているターミナル(港湾)を問題視している。こうした論理の背景や必然性はすでに前節に示した通りであり、ここではくりかえす必要もない。経済成長期における「流通革新」の焦点がいわば「協同一貫輸送と港湾」との関係に集約されているとも考えられる。

さて、ここで問題とすべきは、以上の論旨の価値判断ではない。とくに、以上の論旨は学問や科学の立場からの発言ではないので、ここでそれをそのまま学問上の論旨としてとりあげるわけにはいかない。ただ以上に示した論旨が、現在の交通・輸送・港湾にかんする一般的理解のされ方を示しているという代表例として示したまでのことである。しかし、問題とすべきは以上

のような論旨や、理解のされ方、あるいは問題意識が「交通論」とか「港湾論」とかいわれる学問の畑の中でも、そのままとりあげられているのではないかということである。

ここであらたまるまでもなく、科学や学問が生命とすべき基盤は「純粹客観性」にある。とくに人間・社会・経済の問題を研究対象とする社会科学にあっては、それなりに自然科学と方法論上の差異があっても、中立的・非政治的な論理を機軸にせねばならない。これ故に、特定の立場の利益を代弁したり、特定のイデオロギー (ideology) に左右されるものではない。この問題は、とくに科学的理論と政策実践との関係、もしくは政策理論の客観性等の問題をめぐり、社会科学における重要な基礎課題ともなっている⁽³⁾。

紙幅の都合で、以上の問題をほりさげているゆとりももたないが、きわめて簡単にふれるならば、学問の客観性は、(社会科学や自然科学を問わず同一のものである) 研究対象そのものの理論の中に価値判断を含めるべきものではない。価値判断にかんすることは、理論の外の人間の決断と政策実践の問題であり、政策実践にかんする主体側の問題でもあると考えられる。したがって、学問的な発言は存在そのものの性格規定を第一の任務とし、存在そのものの相互の関連性を公平にとりあげることが条件になる。(こうした科学方法論の課題をわずかな行数で表現することはきわめてむずかしく、またそれだけに誤解される恐れが多分にある⁽⁴⁾。)

さて、以上のことから、すでにとりあげた「協同一貫輸送」の論理構成に例を求めたような問題意識や理論のたて方が「交通論」という学問の中でも同様なとりあげ方がされているのではないかということで問題とした。それは、「協同一貫輸送」の問題意識が、前節でとりあげたような流通過程の合理化、したがって生産資本の立場から交通・輸送資本への合理化という一貫された問題意識にたっており、この論理がさらに政策実践にそのままむすびつけられ易いがためでもある。さらにいえば、個別資本や社会的総資本の両面においても端的に言えば重化学工業資本の立場からのみの考察であって、

その中に、一方の「合理化」される対象の交通・港湾の資本の立場が考えられていないという点である。交通や物的流通の問題は、交通用役を生産する（供給する）立場と、それを利用する（需要する）立場とがあり、現実には交通用役の需給という函数関係と、具体的には両者の資本と労働関係をふくむ産業（企業としての）としての立場とがある。この「立場」というものを社会科学でどう考えるか、ということが残されるが、ここでいえることは、両者の立場を可能なかぎり客観的にとりあげねばならない⁽⁵⁾。前記の「経済成長と物的流通」においても、輸送の量的拡大と質的向上が、迅速性、安全性、確実性、便利性を要求するというのはくりかえすまでもなく、港湾機能を利用する資本の要求を意味する。一般的に、「交通論」の分野で、「迅速性」「経済性」「安全性」が基本的原則であるかのようにとりあげられているが、これは以上にのべたように、「交通論」という「学問」の中に特定資本の要求をそのままもちこんで（客観性をぬきにして）いるところに方法論の問題点があるといわねばならない⁽⁶⁾。

注 (1) さらに、その後、「運輸政策懇談会物的流通部会」の行った中間報告「物流システム化へのみち、——昭和60年のわが国物的流通の姿を目指して——」（昭和45年6月9日）も、これと同じ方法において問題を展開している。

(2) 運輸経済懇談会「経済発展と物的流通革新」（物的流通ワーキング・グループ中間報告）（昭和42年12月5日）

(3) ここで整理をしておかねばならぬ問題は科学における「自然科学と社会科学」の方法論上の問題点と、社会科学における「理論と政策実践」上の問題である。前者は旧くは新カント派の H. Rickert の “Kulturwissenschaft und Naturwissenschaft” 1910（佐竹哲雄訳『文化科学の自然科学』、1912）、後者については M. Weber “Die Objektivität sozialwissenschaftlicher und sozialpolitischer Erkenntnis” 1904. をはじめとする一連の労作が示す「没価値性」の問題がある。科学方法論の問題を展開することはここでの命題ではないので以上の二点をあげて問題提起にとどめるが、港湾研究の場合においてもこうした問題を前提にしないかぎり学問的なものとはなりえないであろう。

(4) 詳細については拙著「港湾論」（海文堂）第17章「経済発展における『港湾研究』の方法論的反省」p. 269以降参照。

(5) 「立場」といわれるものは、M. Weber のいう「Sein と Sollen」とも関係し、また近代資本主義社会における階級上の問題等も考えられる。しかしここでは詳細にわたることもできないので研究対象としてこれらのものを客観的考察としてとりあげねばならないということだけにとどめておく。詳細については、拙稿「交通論」（『経済学・経営学を学ぶために』新評論）参照。

- (6) これは「交通論」のみならず「港湾論」等の科学的な体系化の未熟さを物語るものであると共に、歴史的にもこれらの分野が「実学」とよばれる科学方法論をもたない学的カテゴリーにとどまって来たがためでもある。経済成長期における交通や港湾の問題も、その多くはこうした科学以前の段階で論じられ、それがそのまま政策実践にむすびつけられているところに大きな問題があるとしなければならない。

3. 「物的流通」と港湾の「近代化」問題

以上の各節において、「流通革新」の経済的背景と「革新」への必然性をのべ、とりわけ「物的流通」と港湾との関係が、港湾機能を利用する立場からの論理に焦点がある点を指摘した。さらにそれらを、学問としてとらえた場合、方法論の上からも問題があるとした。そこでは学問が純粹客観性の場合、方法論の上からも問題があるとした。そこでは学問が純粹客観性の場合、方法論の上からも問題があるとした。そこでは学問が純粹客観性の場合、方法論の上からも問題があるとした。そこでは学問が純粹客観性の場合、方法論の上からも問題があるとした。

さて、このように、学問の立場から発言する根拠は、少なくとも特定資本の利潤の増大や政策主体の場をも客観視しうるものでなければならない。さらにその根拠は学問の本質ともいえるべき「文化の継承と発展」に根ざすものである。この「文化⁽¹⁾」の立場というものは、「港湾経済」の場合にも、港湾の合理的な法則性からの「合理化」のみに終るのではなく、港湾そのもののあり方なり、港湾政策のあり方が、人間社会の合目的性との関係で問われなければならない。とくに経済もしくは経済文化との関係においては、「経済性」というものが目的に対して合理的な手段の選択を行うことである以上、手段的性格がつよいが、問題はその手段的行為が同時に主体の「人間的目的に照して合目的性でなければならない⁽²⁾」。つまり、「物的流通」革新と港湾の問題は、経済性にみちびかれた合理的な手段にのみ埋没し、（そのかぎりにおいては経済科学の方法としての一面性を示す）それによってひきおこされる「合目的性」の問題を忘れている。これは学問としても政策としても問題にされるべきであり、前節に指摘した「交通論」や「港湾論」の方法論的

不備ともつらなる。

つまり、ここにおいて、港湾機能にかかわる需給両者の立場を客観的にとりあげるといことは、方法論の上での客観性と、学問の基礎にある「文化論」の立場から（『人間社会の経験の意味』から）「合目的性」の追求をふくむべきが当然とされるであろう。概念の上で、経済成長期におきあがってきている「流通革新」とか「物的流通」、あるいは「協同一貫輸送」といった論理が理論の上でも、政策の上でも批判される根拠は「合目的性」の一面性にある。とくに「交通論」や「港湾論」といった、本来的に「文化」に根ざす理念をもつ学問の世界までも以上と同様な考え方にたつ点に方法論的反省をしなければならない。

さて、以上にのべたことは、換言すれば、港湾機能の「合理化」と「近代化」との関係におきかえることができる。この港湾をめぐる「合理化と近代化」の関係については、すでに各誌において論じてきたので、内容的には他の拙稿に依存せざるを得ない³⁾。つまり、1節でものべたように「合理化」(rationalization)は生産性の増大、利潤率増大の「方法」であって、生産手段と労働力（固定資本と流動資本）の合理的操作が基礎になる。これに対して、「近代化」(modernization)は歴史的概念にもとづく経済・社会のあり方や合目的性を考える「態度」の問題でもある。いわば経済・社会における港湾のあり方が問われるのは、港湾における人間・経済・社会のあり方（人格的善の追求）の歴史的経験の意味を求めることである。すなわち、この問題はすでにのべたように（注1・2参照）「文化」概念と共通する。いわば「近代化」「文化」の共通概念をもとにして港湾の「合理的」な法則性をとらえてゆくという両者の結合が方法論的にも整理されねばならぬ。ともあれ、原則的には、以上にのべたように「合理化」と「近代化」の理念に一応の差異のあることを当然みとめねばならない。

つまり、各節でのべてきた「物的流通」なるものが、学問的視角（社会科学的方法論）をふまえてとりあげられていないという指摘は「学問」「文

化」「近代化」理念が欠如していることにもなる。ともあれ、「物的流通」と港湾の諸問題を考える場合には、したがって、当然港湾機能を形成（供給）する立場をも客観的にとりあげ、港湾経済・社会・人間等の経験的意義をも充分研究対象にしなければならない。従来の港湾政策にもこうした面がぬけていると共に、また研究においても残されたために現実の「港湾問題」のうごきや諸対策はその意味で合理化対策にとどまり、本質的な近代化理論も近代化対策もなかったと考えられよう。いわば「物的流通」の概念はその意味では、合理化対象としての港湾を問題にしていればこそ、近代化対象ではありえなかった。

- 注 (1) 「文化」(Civilization, Kultur)の一般的意味は「人間の社会的行為によってつくられた理念と自然とのあいだの中間領域である。」自然の世界は自然法則が支配し、この合理的な法則性に対する人間の人格的（道徳の世界における善の追求）な合目的性が結合して人間の歴史的経験の意味が成立する。したがって「文化」は人間の人格的理念と自然の領域の中間領域で、かつ合理的法則性と合目的性との結びつきである。（詳細については拙著『横浜港市文化の基礎構造——港湾経済文化論序説——』横浜市文化財調査研究会，1968. 参照。）
- (2) 馬場啓之助「経済文化の概念」（『経済文化』経済学大辞典，Ⅲ，東洋経済新報社，p. 573）（文化は客観的精神として、いわば第二の自然を形成する。Georg Wilhelm Friedrich Hegel）また『Immanuel Kant は人間の経験の意味を求めて文化という概念的領域の開拓につとめた。』（H. Rickert “Kant asl Philosophie der modernen Kultur,” 1924）
- (3) 例えば、拙著「港湾論」（海文堂）第2章「港湾における『合理化』と問題性」、第3章「港湾輸送体制の形成と近代化」および拙稿「輸送の近代化と港湾輸送体制」（『港湾経済研究』No. 5）「流通過程における港湾の立場」（『港湾』vol. 46, No. 5）「港湾の合理化と近代化の基礎条件」（『輸送展望』No. 96）その他参照。

4. 「流通革新」と『港湾経営』

前節では、「物的流通」と港湾との関係を学問的にとりあげるということが、「文化」の立場から「合目的性」の追求という意味と同じであり、それは等しく「近代化」を意味するものであるとした。そこでは学問までが特定の資本の立場をとる技術的な「方法」としての「合理化」に終るものでなく、その基盤には歴史的概念的にうらづけられた「近代化」を指向するもの

があるべきであるとした。

この「近代化」の指向性とは、とりまなおさず「身分から契約へ」「権力から経済へ」といった封建社会から近代市民社会への歴史的移行を支えた一連の諸要因が具体化されることを意味する。換言すれば近代市民社会の論理が港湾の中にもつらぬかれるべきであるということである。わが国の港湾経済なり、港湾社会は、欧米にくらべて明治以降周知のようなきわめて強い中央集権的な機構の中で形成されてきた。ここで問題にするのは港湾造成そのものでなく、それとのかかわり合いで形成されてきた港湾の管理・運営のあり方である。紙幅の都合でわが国港湾の管理・運営の問題点や構造的なことをこにとりあげることはできない⁽¹⁾。ここでことわっておかねばならないのはわが国の港湾管理や港湾運営の形態的なことを問題にしようとは思っていない。それが中央集権的なもの、もしくは将来においてははっきりした国営的なものになったとしても、そのことが直接ここでの課題にはならない。ここで問題にしようとするのは、以上の各節でとりあげてきた流れの中で、要約すると次の諸項に示される基本的な事柄についてである。

(1) 港湾研究の方法との関係において

① 広い意味での「流通革新」が港湾運営から港湾経営への質的転換を余儀なくさせる客観状況にあり、港湾経営の主体的な場から「流通革新」を把握する必要がある。

② これは、前提として、「運営から経営へ」の理論形成を急ぐことを意味し、この背景は「合理化」理念よりも「近代化」理念によって論理形成がなされるべきでもあろう。

③ くりかえすならば、「近代化」理念が「合目的性」という学問的、文化的理念として、より客観的説得力をもち、かつ、歴史的必然性にうらづけられている。

④ したがって、そこでは、「交通論」もしくは「港湾論」の問題意識が港湾機能の利用（需要）者主体にアクセントをおく「迅速性」「経済

性」「確実性」「便利性」等の考え方を反省し、客観的に、港湾機能需給の場を平等にとりあげることがより学問的であるとする。

⑤ さらに、「物的流通革新」とか「協同一貫輸送」といわれる通念的論理を、学問の場から、「合目的性」にふさわしい形に再編成することがより学問的にもふさわしいことを意味する。

⑥ また、このように再編成し、学問的な理論とされたものを、どのように政策理論と関連づけるかが残された問題となる。さらに具体的な諸対策への提言としては、直接的な価値判断なり、実践への決定的発言をむしろさけることにより学問的性格を維持すべきであろう。このことは一部の、近代経済学的手法においても、マルクス経済学的手法においても学問的理論の限界性と実践との性格を逸脱したうごきがあるように感じられるものへの方法論的批判である。

⑦ その他（省略）

さて、以上のような「方法論」な諸問題との関連にて、現実の港湾——とくにここでとりあげようとする港湾経営——については次のように要約されるであろう。

(2) 港湾の近代化と「港湾経営」への指向性

① まず、わが国における港湾管理、運営の性格が、近代資本主義経済・社会の論理以前の段階にとどまっている点が指摘される。「近代化」をここで「資本主義化」と一応おきかえるとすれば、港湾のみが（港湾にとっての外部経済もしくは国民経済が明治以降資本主義化してきたのに対して）資本主義化してこなかったといえる。これは、明治以降の港湾形成に占める政策（国民経済に対する富国強兵策の一環としての港湾の位置付け）の結果と重要な関連がある。現在における港湾管理・運営の基盤として以上の問題をみのがしてはならない⁽²⁾。

② 上記の背景の故に、わが国の港湾は中央集権的な管理と運営に依存し

てきた。これは、昭和25年における「港湾法」制定後といえども本質的にその性格は変化していない。

③ 中央集権的管理と運営が戦後の経済成長期にいたるまで存在しているというのは、形態的にではなく、「文化」もしくは「近代化」理念の上で「人間の歴史的経験の意味」からして前近代的なものといえる。

④ しかも、それがそのままの性格をもって、経済成長期における「流通革新」なり「物的流通革新」の機軸になっている点においては、前近代的な意味での港湾の「合理化」に貢献することあれ、真の「港湾の近代化」には貢献しがたいいくつもの断層をもっている。

⑤ 「流通革新」なり、「物的流通革新」なりは、いわば経済成長の国民経済や外部経済のより一層の資本主義化（近代化）の結果おきあがってきた合理性の追求であるだけに、港湾における輸送体制（経済・社会）からすれば、ますます両者の間のギャップが大きくなることを意味する。したがって、問題は、そのギャップを是正するために港湾機能の形成（供給）内部の体制を近代化すべきであり、その焦点として、港湾の経営化が急務とされよう。

(3) 港湾の「近代化」と「港湾経営」の諸問題

① 可及的に、現在のわが国港湾の管理・運営を基礎づけている「港湾法」が、以上各節でのべてきた「流通革新」という現実の状況の中でいかに対応しうるか、またその限界性がどこにあるかを検討する必要がある。根本的な課題としては、国民経済と港湾機能の関係、および港湾経済・社会が、経済成長という高度な経済的機能をもつにいたっている段階で、法制化というものがどのような役割をもつかについてである。換言すれば〈法と経済〉の関係のそぐわぬ断層がどこにあるかという点の検討が必要とされる。

② したがって、法制化にともなう行政力の意義と限界がどこにあるか。その変質の過程と、残さるべき点は何かといった点の検討が必要とな

る。この場合、当然次のことが問題になる。

一つは、「港湾法」の支柱となっている「公共性の理念」を明確化することである。この公共性問題はわが国にあってはきわめてあいまいな解釈のもとに、しばしば港湾の自主性を発揮しがたい面を形成してきたかのようになっているが、市民社会における公共性の意義と役割を近代的な形で具体化しうるような目的意識をもとにして検討する必要がある⁽³⁾。

二つには、わが国における明治以降の中央集権的行政の意義と役割を充分尊重しつつも、地方自治体と港湾、もしくは港湾都市のもつ諸問題、財政、市民と港湾、等々の諸問題を広く体系的にとりあげながら、行政上の意義と役割を「近代化」意識にたって検討する必要がある。この場合「近代化」理念という前提にあっては、自治体のもつ機能と役割、地域経済、都市、市民、港湾機能の密接な関係、とくに港湾のもつ経済、社会的な地域別、特殊性をも充分尊重しなければならない。

③ 欧米におけるポート・オーソリティ (port authority) は、それなりの欧米各国経済、都市、地域性等の歴史的背景の上で各々現在のような構成と役割をもっているもので、それらを土壌の異なるわが国へ直輸入することは充分注意をしなければならない。しかしながら欧米各国のもつポート・オーソリティ形式が示す「近代的要因」については、これを積極的に導入する必要があるだろう。しかしそれらが、わが国における「中央と地方」との関係、また地方自治体の性格、市民とのつながりなどの日本の諸条件との関係で今後どのように調和させながら「近代化」しうる点がどこにあるか考える必要がある⁽⁴⁾。

④ したがって、現在のわが国における港湾運営を「経営化」してゆく場合に次の三点をとくに注意する必要がある。つまり、港湾の近代化のために何故にポート・オーソリティ形式の経営が必要なのか、その基本的理念の理解と、それを活用しうる人的要素の形成である。二つには、現在の港湾管理者の組織の改革がそのような理念を生かす場合にどう行

なわれるか。この場合は、各港を中心する管理者の主体性を生かしうる各権限を大巾に強化しうるような傾向をもつことになる。

三つには、財政基盤と経営化しうるような利潤の導入方法の具体化である。

⑤ 港湾管理の問題も、現状においては本来の「管理」という理念があり得ない。本来の管理は「経営」があって成立するものであり、かつ管理の核は人を管理することである以上、現在の管理は人事の問題が行政に吸収されており、むしろそれが行政上の中心課題であるかのようなものとなっている。したがって、本来の行政の姿も、一方において港湾の経営による管理が行なわれることによって、つまり「行政」から「経営」と「管理」が離脱することによって、双方がより「近代化」されてくるものと考えられる。

⑥ 港湾経営は、港湾がきわめて地域的特性をもっているかぎり、地域性を認めた経営主体の設立が国全体の政治的、経済的、社会的な立場からの民主化や、地域的民主主義の立場からものぞましい。この場合、国は港湾に対してさらに民主国家にふさわしい新しくより大きな意義と役割をもつようになるであろう。

⑦ その他（省略）

以上は、「流通革新」と「港湾経営」の諸問題を、抽象的な側面について整理したにすぎない。それらの具体的な問題については、現実面の交錯した諸関係を十分に考慮しなければならず、また現実的な実践上の諸問題についての論及は、ここではできるだけさけたつもりである。

注 (1) 詳細については拙著「港湾論」（海文堂）第12章「港湾管理・運営問題と港湾の近代化」（p. 175以降）第13章「港湾経営の基礎問題」（p. 219以降）および「日本の経済発展と港湾の基本問題」（日本交通学会年報、1970）参照。

(2) 「近代化」をただちに「資本主義化」と換言しうするためには、なおかなりの説明が必要であり、「近代化論争」を媒介とする必要もあるが、とりあえずここではそのような問題設定にとどめる。詳細については、拙著「同上」第3章「港湾輸送体制の形成と近代化」（p. 35以降、およびp. 49、注参照）

- (3) 「公共性」の概念も欧米における市民社会の形成の中から生れてきているために、わが国にあってはその言葉を充分適合しうる土壤もないといえよう。わが国における「公共性」の「公」がしばしば「私」と対立する形でとりあげられるとりあげ方にむしろ問題がある。欧米における Public Corporation が個人の尊厳を基としての社会的公益性であるに対してわが国では、残存する国家主義的、権威的な公益性が個人に先行しがちである。詳細については、拙著「同前」12章および拙著「港湾と産業貿易センター問題」横浜商工会議所調査報告書、1970年）等参照。
- (4) 詳細については、拙稿「広域港湾経営のあり方」（神戸市企業局 調査部編『広域港湾の 開発と発展——ポート・オーソリティの可能性を求めて——』（p. 55以降参照）

あ と が き

とどのつまり、以上は一つの試論としての問題提起にとどまった。また「流通革新」との関係で稿をおこしたものの「流通革新」そのものの諸事情を充分考慮して、それを「港湾経営」に論理的に橋渡しをするだけのゆとりがなく、かなりの飛躍もふくまれたような気がする。とくに「港湾経営」そのものの必然性についても紙巾の都合もあって省略し、具体的な「港湾経営」の内容と「流通革新」の諸問題を展開するまでにいたらなかった。

そのようなわけで、試論としてもかなり不備な責をさけるわけにもゆかない点のあることを自覚させられる。こうした点は、いずれも他日稿を改めるか、補足しながら、初期の問題意識を充分論理化しうるように努めたく念ずる。こうした貧しい論稿を牛歩の一埋塚と御理解して頂き、大方の御高批御海容を乞う次第である。