

港 湾 經 済 研 究

流通革新と埠頭経営

日本港湾経済学会編

日本港湾経済学会年報
No.8 / 1970

株 式 会 社
成 山 堂 書 店

序

本年度第9回全国大会は清水港において「流通革新と埠頭経営」という共通テーマのもとに開かれる。本学会も創会以来次年度は第10回をむかえようとしており、年々その充実ぶりは会員諸兄と共にご同慶に耐えない。

本年度の共通テーマは、まさに時を得た感でもある。流通革新が世界的規模でおきあがりつつあり、さらにその問題の焦点は港湾にむけられている。こうした大任を港湾が果たすためには、どうしても港湾の管理・運営体制を根本的に考え直さねばならなくなっている。それは、一方では管理や運営の体制を民主化すると共に、他方では港湾を経営してゆく経済的な自主化を計らねばならない。例えば「レベニュー・ボンド」（見返債券）の発行にもとづく、経済性と民主性を柱にした方向付けが意識の上でも、理論の上でもまず考えられることが急務であろう。そういう意味においても、本学会が港湾の管理・経営問題を真剣に学問的に考究することは、学会の時代的要求に応える道でもあり、そのことが学問の発展にもつながることと信ずる。

本学会の大会については、大会地地元各位の絶大なる御尽力をはじめ、日頃賛助会員ならびに正会員の御協力、さらに事務局関係者の御努力のきわめて大なることを感謝すると共に、今後なお一層の御力ぞえを願い、共々本学会の健全な発展を念じてやまない。

昭和45年初秋

日本港湾経済学会長 矢野 剛

欧米のポート・オーソリティと わが国の港湾管理問題

矢 野 剛
(城 西 大 学)

目 次

- はじめに
1. 港湾用語と概念
 2. 欧米のポート・オーソリティとその内容
 3. ロンドン・ポート・オーソリティとニュー・ヨーク・ポート・オーソリティの比較
ロンドン港庁とニュー・ヨーク港庁との比較表
 4. わが国の港湾管理とその諸問題
- む す び

は じ め に

課題について申し上げる前に、卑見を付け加えさせて戴くならば、課題にある2項目については日本および外国において、かなり立派な資料があります⁽¹⁾。そこで問題は、外国の長所を如何に取り入れるかの方法論だと思えます。

わが国港湾制度の現状は打開・発展されなければならないが、港湾問題の取扱上ネグレクトされてはならぬことは、港湾の民主化を図ることである。

- (1) 1. 日本港湾協会発行，外国港湾行政の実態，昭和35年3月21日。
2. 運輸省港湾局編集，日本港湾協会発行，港湾管理の現状と問題点，昭和40年11月。
3. Port Administration in the United States by Marvin L. Fair (Cornell Maritime Press, 1954.)

1. 港湾用語と概念

まず、用語から説明する。それは、話手と聴手の間の理解を図るためである。それにしても同じポート・オーソリティといっても、その内容は同一でない。そこで代表的なものとしてロンドンと、ニュー・ヨークのポート・オ

ーソリティについて述べる。

(1) 港湾の管理 (Port Management)

管理は、法律的にいえば、事務管理や、監督の意味であり、処分行為に相対する保存改良行為である。また管理は、経済的にいえば、経営体の最上部にあたる経営即ち (Administration) と、その最下部にあたる作業 (Operation) との中間にあたるものであって、経営体の活動を指揮監督する機能をもっている。(山城章著、経営政策 p. 51, 古川栄一編、管理組織 p. 48参照)

しかるに、港湾法に限定した管理は次の通り。(住田正二著、港湾運送と港湾管理の基礎理論 pp. 165~170参照)

- ① 港湾管理⁽¹⁾は港湾を利用者に利用させること。
- ② 港湾区域内の水域・港湾隣接地域内の港湾施設および給水船、引船等が利用に耐えられるように良好な状態に維持されること。
- ③ 港湾の利用に関する秩序の保持。
- ④ 臨港地区内の土地を利用する構築物に関する秩序の保持。

(2) 港湾の経営

『個別の諸経済が、主体の意志により一定の計画性をもって、目的追求の努力をなしつつある相をとらえて、経営されつつある状態というのであるが、かくて個別経済が経営体と称せられることになるのである。この意味において成立する称呼が「経営」である。』(経営学辞典 p. 134, 平井泰太郎)『また経営を、企業を経営するということに用いた場合、それは経営管理の意味であって、企業が生産力の諸要素を結合したところのものを運営するという内容を有する。結合されたものを運営するという経営管理の職能は堅実性と保守性とを要請するが企業の本質的職能は創意と冒険と進取とを強く要請するものである。』(経営学辞典 p. 135, 高宮晋)

かくて経営と管理とを合せて経営管理⁽²⁾とか、管理経営⁽³⁾とかいわれる。management は管理であるが、managerial autonomy となると

経営の自主性と訳される。つぎに administration は、経営であるが、public administration となると、行政と訳され、また administrative autonomy は行政上の自主性と訳される。(矢野剛著、港湾経済の研究pp. 138, 141, 142. 参照)さらに、人事管理は personnel administration or management といわれる。(経営学辞典 pp.349, 354. 澤利重隆)

(3) 港湾の運営

港湾の運営は、港湾管理者側からみた言葉で、港湾管理者が港湾の利用者に対し、その管理する人的物的施設を提供して利用させることである。(港湾法第12条1項4号・10号・11号参照)

(4) 港湾の利用

港湾の利用は、港湾の利用者側からみた言葉で、たとえば、港湾利用の対価である入港料(港湾法第44条の2, 1項参照)、または港湾利用の宣伝(港湾法第12条1項7号)等である。

(5) 港湾の開発

港湾の開発は、臨海工業地帯の造成などである。(港湾法第12条1項3号の2, 第37条1項4号, 第48条1項・2項)

(6) 港湾の発展

港湾の発展は、港湾の開発、利用を通じて、港湾の所在する都市を発展させる意味である。(住田正二著、前掲書 p.152, 港湾法第12条1項, 2号, 7項参照)このように港湾の発展が進展して行くと、臨海地域と後方地域との分界が問題となり、遂には後方地域が国内全体に広がって行くであろう。

(7) 港 湾

港湾という言葉そのものにも、いろいろの解釈がある。港湾法には港湾の定義がなく、漁港法には漁港の定義がある。法律上のことはさておき一般的見地から港湾をみると、それは港湾都市として認識され、そこには港湾と直結する多くの経済問題がある。たとえば臨港鉄道、臨港

倉庫、臨港地帯工場、港湾運送、水・陸・空運一般流通機構等々、港湾の開発・発展と表裏の關係にあり、港湾の後方地域は、ますます増大し、極言すれば日本全体の経済力と日本全体の港湾とが次第に結び合い、広域港湾の開発・発展がポート・オーソリティの実現を可能ならしめるであらう。

(8) 港湾の企業形態

港湾法には直接關係ないが、港湾企業は、まさに港湾個別資本の單位そのものと、私は解する。そして企業の所有主体と経営主体とが一致する場合には、(1)私有私営企業と、(2)公有公営企業となり、所有と経営の組合せによっては、(3)公有私営企業、(4)私有公営企業、(5)公私共同企業となる。このような港湾企業形態はまた港湾経営形態ともいえるであらう。(矢野剛著、港湾経済の研究 p. 63.) 企業の形態について増地博士は、『企業の形態とは、経営経済における企業者の構成がいかになっているかという様式であり、その本質的要素は、出資、経営および支配の關係である。この三者の合一または分離が企業形態を決定する。』

(増地庸治郎著、新訂企業形態論, p. 42. 参照)

港湾企業形態

① 私有私営港湾企業

(イ) 私営港

② 公有公営港湾企業

(イ) 国営港

(ロ) 地方公共団体営港

(ハ) 港庁営港

③ 公有私営港湾企業

(イ) 公有埠頭などを私設会社に貸付け賃賃料を課徴する場合

(ロ) 公有施設の委託経営⁽⁴⁾

④ 私有公営港湾企業

⑤ 公私共同港湾企業⁽⁵⁾

港湾は、公企業⁽⁶⁾の対象となり、または公私共同港湾企業⁽⁷⁾の対象ともなるから、一義的には解されない。

以上(1)から(8)の用語とダブルようであっても、港湾法上特に説明を加えたものとして次の3用語——4.の(1)で港湾；4.の(2)で港湾管理；4.の(3)で港湾管理者の業務；——を、むすびの前4.に付記することにした。

(1) 港湾の管理はまた、その管理を定めた法律との関係において次の五つに分類される。

- ① 法律に基き国が行う港湾の管理。
- ② 地方自治法第2条2項の公共事務として行う港湾の管理。
- ③ 法令により港湾管理者に団体委任された委任事務として行う港湾の管理。
- ④ 地方自治法第2条3項の行政事務として地方公共団体が行う港湾の管理。
- ⑤ 私人が私法上の行為として行う港湾の管理。（住田正二著、前掲書、p.179. 参照）

なお、港湾法第2条による港湾管理者は港務局又は港湾法第33条による地方公共団体となっている。

- (2) 資本家によるこれら活動・計画・指導・監督は一般に経営管理とよばれる（中央大学70周年記念論文集、商学部 p. 339, 岩尾裕純稿、経営管理の本質；古川栄一編、経営管理組織 p.10.）
- (3) 前掲中央大学70周年記念論文集、pp.273・274, 細野日出男稿、大都市交通近代化の研究。
- (4) 豊州石炭埠頭経営委託契約書（昭和25年8月21日）
- (5) 室蘭港では戦後、市当局と市民との協同出資で室蘭港振興株式会社を設立した。その後、この会社の建設に国庫補助が与えられることになったので、市は自己の企業として建設を完了して、それを会社が経営することになった。これについて東寿博士は「この場合、外見的には公有民営企業であるが、実態は公私共同企業である。」といわれる。（「港湾における公私共同企業問題」港湾、昭和25年12月号参照）。また大阪港振興株式会社も戦後の災害復旧にあたり、私企業公共化を目的として創立運営されたものである。（矢野剛著、港湾経済の研究p.64.）
- (6) 公企業（英 Public enterprise; 米 Public ownership）。

公企業の形態は、小島昌太郎博士によれば、次のとおり。

- ① 国の特別会計をもって行う公企業
- ② 公法人たる公企業
- ③ 地方公共団体の公企業（同氏著、経営学序説、pp.295, 266.）

公企業は、その企業を所有経営する主体の公的性格をとり上げた場合と、また企業それ自体の、公共性をとり上げた場合とでは、別種の概念となる。けれども普通に公企業といえは前者の場合を指し、後者の場合は、これと区別するためには、公益企業（Public utilities）、または、公共企業、あるいは公用企業と称せられる。ここでは、国家、地方自治体、協同組合（産業組合）、その他いわゆる委員会などの公的団体が所有経営する企業を、公企業とする。

公企業は公共団体が所有経営するものであるが、公共団体が所有経営するも

のすべてが公企業であるとはいえない。というのは、公共団体が所有経営するものの中には公営事業とか公経営とか、いうものがあるからである。

公営事業というのは、単に経済のみにとらわれないで、広く統一された意志の下で計画的、組織的に行なわれるところの行政事務一般を指している。

公経営というのは、公共団体が行なうところの経済上の作業が、統一された意思の下で計画的、組織的に行なわれるものを指すのである。(矢野剛著、港湾経済の研究 pp.61, 62)

(7) 公共事業。

「政府や地方公共団体などが施設を行なっている道路とか、橋梁とか、港湾、河川などの土木事業は、いわゆる公共事業 (Public works) と称せられているものである。それらは営業的活動を行なうものではない。すなわち企業ではないから資本を調達して建設を行なうことをしないものである……財政的支出……」
(北久一著、公益企業論 pp.9~10. 参照)

2. 欧米のポート・オーソリティとその内容

(1) ポート・オーソリティの語源

ポート・オーソリティとは自治的港湾管理庁のことで、ポート・オーソリティ；ハーバートラスト；ハーバーボード；ハーバーコミッショナーズ；ハーバートラストコミッショナーズなどいろいろにいわれ、古くから使われているのがポート・トラストである。興味のあることはポート・オーソリティという語が生まれた経緯であって、ロンドン港庁設置法案が英国議会で審議中、一議員が新機関の名称は何かと質問したのに対し、提案者であるロイド・ジョージ氏は、この法案の各条には種々のオーソリティが規定してあるから、ポート・オブ・ロンドン・オーソリティと命名しては如何と答えたことに由来するのである。

(2) ポート・オーソリティの概念

(a) 港湾の自治的管理経営を本旨とし、国家はその組織・職能・財政に対し単に法律上の基礎を設けるに過ぎない。

(b) 一般行政庁から全然独立した法人として設立される。

(c) 組織は、選挙せられた委員からなる。(ロンドン港庁の場合、任命委員によるものが多い)

(d) 港の所有・管理・経営の実行にあたっては、土地収用権・課税権・

港債発行権・その他の権限が与えられ、管理区内は両州にまたがる場合（ニュー・ヨーク港）もあり、又一港に限らず数港に及ぶ場合もある。

（Virginia State Ports Authority）

(e) 公益のために経営される公共機関であるから、事業上利益を挙げて株主配当をする必要なく、従って課徴料率の低れんと、施設の改善とが期待し得られる。

(f) 財政は自給自足主義であり、政府または地方公共団体からの補助を必要としないことを原則とする。但し補助されても差しつかえないと思われる。たとえば行政的に独立したゼノア港に対しイタリア政府は1カ年90万マルクの補助を与えた例があり、またロンドン港庁創立に当り3船渠会社の買収費22,362,859ポンドは新設のロンドン港庁が発行した港債をもって支払われた。この港債は、買収予定の3船渠会社に対しドック証券が発行されていたのと引替えに交付された。（矢野剛著、港湾経済の研究pp.77・78.参照）またニュー・ヨーク港庁創立に際し立替金が行われた例もある。

(3) ポート・オーソリティの長所と短所

(A) ポート・オーソリティの長所

(a) 広汎な権限を有し、統一的に経営するから港湾管理行政の理想に合致する。

(b) 官僚的欠点、政党的弊害、営業手腕の欠陥等がない。

(c) 港湾関係の専門知識経験者を広く網羅するから、全体の利益のために時宜に適する施設をすることができる。

(d) 財政的自給自足主義を採り、港湾収入が一般会計に繰入れられないし、また港債も発行しうるから港湾改善の時機を失しない。

(e) 事業上の利益で株主に配当をすることを要しない公益事業であるから、課徴料率の低れん、施設の改善が期し得られる。〔(2)の(c)参照〕

(B) ポート・オーソリティの短所

(a) 自治的管理をもって特長とするだけに、自治精神が発達していない地方または小港では行なわれ難い。

(b) 幹部委員の策動によって自港の利益のみに走り、国家的利益が閑却されることなしとしない。

(4) ポート・オーソリティへの移行

ポート・オーソリティへの移行のタイプを次に示す。すなわち、①国営港からの移行。②私営港からの移行。③広域港湾経営のための移行。

① 国営港から港庁営港への移行

フランスでは主要港は歴史的に国営であった。ところが、中央集権制による弊害のために近接の他国港湾との競争上不利を招くようになったので、この不利を免れるために国営港から自治制による港庁制度へと発展移行した。すなわち1920年「海商港の自治制および港湾工事施行手続簡略に関する法律」にもとづいて、1924年11月13日大統領により自治制がル・アーブル港に実施された。それは特殊公法人である港庁であって、港の基本施設は国から、陸上施設は商業会議所から、それぞれ譲り受けて港湾を所有経営するようになった。

カナダでは1936年10月1日実施のナショナルハーバーズ・ボード法 (The National Harbours Board Act) によって、国営港を統一的に経営する中央港庁 (National Harbours Board) が特殊法人 (連邦政府任命の3人の理事で組織) として設立され、運輸大臣の監督のもとに一般的港湾管理権を付与されているが、税率の制定などの権限は枢密院が保留している。すなわち、N・H・B. (The National Harbours Board) 作成の原案が運輸大臣の承認を得て、さらに枢密院の承認を要する。

② 私営港から港庁営港への移行

ロンドン港は、船渠会社の私営港として資本主義的發展過程を経てきたが、自由競争の弊害として港湾の公共性にもとづく総合計画を実

現化することが困難に陥ったので、港庁制度に発展移行した。

③ 広域港湾経営のための移行

ニュー・ヨーク港は、既存港湾の所有経営が港庁に移行したのではなくして、行政区を異にする近接港湾の、いわば広域港湾の、統一経営を目的としたものである。ここで注目されるのは、港庁所有経営の港湾のほかに、ニュー・ヨーク港内には別に市の従来からの所有経営船渠（現在は、市の Department of Marine and Aviation 管轄）があるから、ニュー・ヨーク港は複数制による公共体管理経営港である。もちろん私営も別にある。

3. ロンドン・ポート・オーソリティとニュー・ヨーク・

ポート・オーソリティの比較

欧米のポート・オーソリティといっても、共通点も‘相異点もある。アメリカの61ポート・オーソリティを調査した Fair 氏によれば、ポート・オーソリティの事業種別は31項目ある。（By Marvin L. Fair, Port Administration in the United States, pp. 51—53.）

ロンドン港庁とニュー・ヨーク港庁とを対比してみると次の通り。

	ロンドン港庁	ニュー・ヨーク港庁
1. 名称	The Port of London Authority (P. L. A; P. A.)	The Port of New York Authority
2. 根拠法	The Port of London Act, 1908 (1909年4月1日実施)	Compact between the States of New York and New Jersey 1921.
3. 設立年月日	1909年3月31日	1921年
4. 性格	公共企業体	体公共企業体(両州に跨る港域 (The Port District; The Port of New York District) において終 端・運送・商業の3施設の完備を 図る法人)

	ロンドン港庁	ニュー・ヨーク港庁
5. 設立前の管理者と所管事業	<p>×①The Trinity House ×②The Police Authority (警視庁管掌警察) ×③The Corporation of London (ロンドン市管掌船舶衛生) ④The Thames Conservancy ⑤The Watermen's Company</p> <p>以上の中×印は港庁に移管されず④及び⑤が移管された。①④⑤の詳細は、矢野剛著、港湾経済の研究pp. 78・79・88. 参照。</p>	<p>港庁の設立により新しく所管事項を決定するに当たり下記4項目は所管外とされた。</p> <p>①マンハッタン島のドック経営はニュー・ヨーク市に属する。 (マンハッタン島は1626年にダッチ・ウェスト・インディア会社が26ドルで買収したものである)</p> <p>②水先案内は、両州が選任する委員会が監督する。</p> <p>③港内水面の保全・塵芥投棄の監督は、大統領任命・かつ陸軍大臣管理下の監督官により行われる。</p> <p>④繋船場の指定・爆発物取扱監督・船内仲仕取締は、連邦官吏たる水上警察が当たる。</p>
6. 設立の動機	<p>私企業による船渠会社の競争の結果赤字を来たしたため各社合同して公共企業体を作り、これに買収されることになった。</p> <p>買収会社は次の通り。</p> <p>(1)ロンドン・エンド・インディア船渠会社 (2)サーリ・コマーシャル船渠会社 (3)ミルウォール船渠会社</p> <p>なお、1921年に港庁は King George V Dock を新設したので、現在はこれを加えたものである。</p>	<p>①1917年ニュー・ヨーク港事件(注)に対する州際交通委員会判定内容が港庁の設立となった。</p> <p>判定内容：「ターミナル問題解決の鍵は、調整のために賃率を変更することではなく、同地域の住民と運送業者とが相互の利益増進のために協調努力して現状を善することである。」</p> <p>(注)本件は西部地方から、この港湾地域内の各駅に到着する鉄道貨物は、いずれも同一賃率が課せられていたので、ニュー・ヨーク側に比べて短距離のニュー・ジャージー側としては、自己に有利の賃率に改訂方を要求した。詳しくいえば、海運貨物はもっぱらニュー・ヨーク州側で、鉄道貨物はもっぱらニュー・ジャージー州側で取扱われ、鉄道</p>

	ロンドン港庁	ニュー・ヨーク港庁
		<p>貨物については貨車航送・船舶運搬・渡船などが発達し、ニュー・ジャージー州の水際は、鉄道会社の独占舞台となり、ニュー・ヨーク側は市設港湾がもっぱらニュー・ジャージー州側の鉄道で使用される結果となり、挙句の果てが本件となったのである。</p> <p>②上記判定が契機となって、港湾問題解決のための港湾開発委員会が1917年に両州で組織されたこの委員会は、1920年に港湾開発総合計画案を発表した。(注)</p> <p>(注)その後設立されたニュー・ヨーク港庁によって1922年には上記総合計画案の大部分が採択された。この総合計画案は、鉄道に限らずトラック・渡船・車両用トンネル・青果物施設・穀物エレベーター・燃料取扱施設・その他が含まれたが、その後の事業は、空港・その他の経営に拡大された。</p> <p>(矢野剛著、港湾経済の研究 pp. 94—101.)</p> <p>③ニュー・ヨーク港庁は、別に市が所有経営する船渠があるに拘わらず、それと併存して二州共立の港庁(Bi-State Port Authority)が公共企業体(Public Corporation)として発足したものである。従ってニュー・ヨーク港は1名 A New-York New Jersey Port ともいわれる。</p>
7. 理事会 英国 Board;	理事会は15名を下廻らず、16名を超えざるもの(うち1名は	理事総数……………12名 内訳:

	ロンドン港庁	ニュー・ヨーク港庁
米国 Board of Commissioners	<p>Chairman, 他1名は被推せん者, 残り14名は運輸大臣任命のmembers)で組織される</p> <p>国家港湾委員会(National Ports Council)……………1 (Chairman)</p> <p>被推せん者(Co-opted Member)……………1 (The Director-General)</p> <p>船主及荷主協会 (Chamber of Shipping of the U.K. and London General Shippers Society) ……… 3 members</p> <p>商業会議所及荷主組合(London Chamber of Commerce and the British Shippers' Council) …………… 3 members</p> <p>沿岸船渠組合(London Wharfingers' Association Ltd.) …………… 1 member</p> <p>ロンドン・バージ所有者のマスター・ライターメン組合 (Association of Master Lightermen of Barge Owners in London)……1 member</p> <p>グレーター・ロンドン都会 (Greater London Council) …………… 1 member</p> <p>ロンドン市会 (Corporation of the City of London) …………… 1 member</p> <p>トリニティ・ハウス (Corporation of Trinity House) …………… 1 member</p> <p>労働組合代表 (Persons representative of organised labour)…………… 2 members</p> <p>国家港湾委員会(National Port</p>	<p>ニュー・ヨーク州…………… 6 名</p> <p>ニュー・ジャージー州… 6 名</p> <p>理事の任命</p> <p>港区内居住の有権者中から両州知事がそれぞれ 6 名を州議会の承任を得て任命する。任期 6 カ年各州居住表決者各 6 名中 4 名はニュー・ヨークの場合は, ニュー・ヨーク市の居住表決者であり, ニュー・ジャージー州の場合は, ニュー・ヨーク港域中のニュー・ジャージー州の地区内の居住表決者となっている。</p> <p>理事長</p> <p>理事長は理事の互選とし, 任期 1 カ年。</p> <p>(備考) 理事者の肩書をみるに 銀行・信託会社・貿易金融会社・不動産投資会社・金融協会・保険会社・証券取引所・商社会社・製造会社・電気会社・ガス会社等の現又は前会長・社長・専務取締役・取締役, または理事長もしくは理事, あるいは法律事務所弁護士であって, 港湾事情に精通したものは一人もない (海事交通研究, 1966年第 3 輯 p. 56, 高村忠也稿, 港湾管理における英米両方式の得失について)</p>

	ロンドン港庁	ニュー・ヨーク港庁
	Council) 1 member	
8. 職務分掌	Marvin L. Fair: Port Administration in the United States, p. 201. 参照。	左掲書：p. 200. 参照。
9. 独立採算制 Self-Contained Accounting Organization; Business Accounta- bilities; Business Calculation	ロンドン港庁の設立法である1908年12月21日公布のロンドン港法(The Port of London Act.1908)は、ロンドン港庁に対しロンドン港債(Port of London Stock)の発行権を付与し、資本の自己調達を可能にし、企業方式による貸借対照表・損益計算書により収支の適合を確認し、かくて利益金の自己処分が行われる。なお、ロンドン港庁は、ドック買収費総額22,656,245ポンドを含む総額28,090,458ポンドの港債(Port of London Stock)を1920年ロンドン港統一法により発行している。なお、港庁は港債以外に借入金を行い得る場合もある(矢野剛著、港湾経済の研究, pp. 79・80・81・91. 参照)。	ニュー・ヨーク港庁については、独立採算性として特記すべきものが見当たらないので、一般的説明を付記する。すなわち収支の独立と適合(Self-Sustainance; Self-Supporting)とにより企業の自主性を確立し、合理化要素を企業に導入する独立採算性は、パブリック・コーポレーションの財務管理方式として採用される。しかも、パブリック・コーポレーションにたいしては国家補助もまた支払われることもありうる(占部都美前掲書 pp. 201. 204. 227. 228. 参照)
10. P.L.Aと 私営公共埠 頭業者との 特殊関係	ロンドン港庁と河岸にある Public Wharfingers とは、港庁設立当時の経緯から特殊関係にあり、貨物の倉庫保管については競争的立場にある。もっともロンドン港法では、港庁がこれら私営公共埠頭業者を一定手続により合併し得ることになってはいるものの、その動きがないのが現状である。ロンドン港法では種々の義務・制限を港庁に課しているのに反し、私営公共埠頭業者には、それがないのみでなく、港庁の成立により同	

	ロンドン港庁	ニューヨーク港庁
	業者側から代表1名が港庁理事に任命されることになったので従前に比し却って有利となった。それというのは、彼等は法的独占権こそないが、特殊商品、たとえばラム酒・タバコ・駝鳥羽毛・象牙等の倉庫保管は、事実上昔から彼等が独占的の立場にあるからである。	

4. わが国の港湾管理とその諸問題

(1) 港湾法上の港湾

港湾法が目的とするところの「港湾管理者の設立による港湾の開発、利用及び管理の方法を定める」という第1条の港湾そのものについては定義がない。しかるに、漁港法第2条には漁港の意義が明記⁽¹⁾されている。かくて港湾法でいう港湾には広狭二義がある。

(A) 狭義の港湾

狭義の港湾は、营造物⁽²⁾のことである。この場合は、単に港湾という場合（港湾法第49条の2、1項）と、港湾の管理・運営・利用等一連の語句をなして用いられている場合とがある。

(B) 広義の港湾

広義の港湾は、「海陸交通の連絡の機能が営まれる一定の水域及び陸域を意味する港湾」のことである。このような港湾は、港湾都市という言葉に相通ずるものである。港湾法では、かかる場合の港湾を表わすには単に港湾とせず、港湾の開発・開発発展・管理・利用・保全等_SUFFIXつきとなっている。（港湾法第12条、1項2号・7号参照、住田正二著、港湾運送と港湾管理の基礎理論、p.146.参照）

(2) 港湾法上の港湾管理

港湾法（昭和25年5月31日法律第218号）によれば、港湾管理者となるも

のは港務局又は地方公共団体である（同法第1条・第2条参照）。すなわち従来国または都道府県市等による多元的港湾管理は、一元的港湾管理に変わり、国は港湾管理主体から除外されて、港湾の管理・開発・利用の方法が定められた（港湾法第1条・第2条参照）。港湾法上の港湾管理は、企業経営上の管理とは異なり、多分に港湾行政的であるようだ。つまり各港別港湾企業経営面からみた場合の港湾管理面がにじみ出していないようだ。

港湾法以前に刊行された武井・田中両氏共著、土木行政（p. 225.）によれば、「港湾行政の実際に於て管理なる用語は狭義に解されること前述の如くであるが、それでも港湾を維持保全してその利用を増進するために必要なる一切の行政的行為を包含するので、港湾管理権の内容は相当広汎に渉る云々」とある。

（3）港湾法上の港湾管理者の業務

港湾管理者としての地方公共団体の業務に関しては、第12条及び第13条の規定を準用する（港湾法第34条）とあり、港務局の業務は港湾法第12条1項1号から14号に列挙されている。また港務局および港湾管理者としての地方公共団体は、港湾運送業、倉庫業その他運送及び保管に関連する私企業の公正な活動を妨げ、その活動に干渉し、又はこれらの者と競争して事業を営んではならない（港湾法第13条1項）。また何人に対しても施設の利用、その他港湾の管理運営に関し、不平等な取扱をしてはならない（港湾法第12条、第13条、第34条参照）、とされている。

港湾法第13条私企業への不干渉等の規定で思い出されることは、ロンドン港庁設置法案が約50年前に議会に提出された当時の世相である。当時は自由主義信奉者が幅を利かせ、私企業による経営が普通であったので、公企業による経営は歓迎されなかった。そこでロンドン港庁は利益代表型による公共トラストに落ちつき、これで民主主義の維持が出来ると思われたらしい。ところが1920年に至ると任命型公共トラストに改められた。これに反して他方リバプール港では趣きを異にし、ロンドン港庁出現前50年の1858年に非営利

的のマーゼー・ドック・エンド・ハーバー・ボードが設立されていたのであった。わが国の港務局は公共企業体であるから港湾法第13条とは反対に独占的性格を持たせる方がよいのではあるまいかとさえ私には思われてならない。

(4) 港務局の諸問題

以下で述べる港務局の諸問題は、港湾法第2条、第12条、第13条、第33条、第34条との関係が深い、結局は港務局を規定する港湾法第2章は削除物であろうとさえいわれている位である。

① 港湾企業の管理主体としての港務局

港湾法第54条は、直轄工事によって生じた港湾施設は、運輸大臣において港湾管理者に貸し付け、又は管理委託しなければならないという意味のことを規定している。これに関連して、所有権はなくとも管理委託があるから利用価値に何等差支を生じないという説も出る⁽⁸⁾。もっとも、以上の工事によって生じた土地又は工作物は、港湾管理者に譲渡されることもあるが、かかる場合には港湾管理者が負担した費用の額に相当する価額の範囲内で無償とされ（港湾法第53条参照）、共有とはならない。

また反対に補助工事が後日に至り直轄工事とされるときは、同じく共有とせず換算延長により分割所有とされる。

② 港湾企業の経営主体としての港務局

経営は、経済学では主題とされないが、経営経済学（Business Economics）では重要な対象とされる。この経営は、資本に利潤を生ぜしめる活動、すなわち、価値の増殖が本質である①。かくて経営活動には〔1〕計画、〔2〕執行、〔3〕考査の三方法があり②、また作業・管理・経営を含めた広義の経営もある。この経営活動による収益を経営体（個別経済）自体に配分することは、経営の安定・自己発展のため必要である③。しかし、この収益を一步前進せしめて対出資者配分を行うときは、利益でなく利潤となり、営利性となる④。さらに公共企業体の資本醸出者は債権者となっているが、「この債権者資本は、一定の償還期限付き

のものであり企業体の益金によってこれを償還して行くときは、所有は経営に帰属し、そこには真の意味の経営自主体 (a self-perpetuating body) が成立する⑤。

筆者は、昭和36年9月「海運叢書5」(港湾企業経営主体の自由化——貸借対照表と港湾経済——)において、“貸借対照表による港湾経営”の立場を明らかにしたことは今でも意を強くする。それにしても港湾法は、港湾管理法であって、港湾経営法ないし港湾事業法ではない。そのため法文中には経営の語は一語も使われていない。このことは、わが国の港湾計画が運営計画よりも建設計画が先行し、いわゆる倒錯計画となっていることと無関係ではあるまい。〔壺井充稿、大阪港の緊急整備計画について(其二)、大阪港第11巻第1号p.56.参照〕

また港湾法では「港務局は船舶に対する給水、離着岸の補助その他船舶に対する役務が、他のものによって適当且十分に提供されない場合において、これらの業務を提供する」(港湾法第12条8号)とか、あるいは「港務局は、港湾運送業、倉庫業その他輸送及び保管に関連する私企業の公正な活動を妨げ、その活動に干渉し、又はこれらの者と競争して事業を営んではならない。」(港湾法第13条1項)などが規定され、収益性が少い事業のみが港務局に、収益性が多い事業のみが私企業に委ねられる傾向となっている。そして港湾管理者としての地方公共団体には、港湾法第12条・第13条が準用される(港湾法第34条参照)。

TVAにおいては、収益性が多いものと、収益性がないか、または収益性が少ないものとの双方が組み合わせられて、収支のバランスがとれるように調整されている。ロンドン港庁そのものが、世界最大の倉庫経営者であること、ならびに既設私企業から公企業へ切替えが行なわれたこと(それに伴う資本・サービスの転用等)は見習うべき⁽⁴⁾であろう。

要するに、現在のごとき港務局とは異なり、公共企業体としての性格完備の別途の港湾経営機関の設立が望まれる。

③ 港務局の財政上の自主制

港務局は、営利を目的としない公法上の法人である（港湾法第5条参照）だから港務局は公共企業体（Public Corporation）である。公共企業体の特質は、公共的所有・公共の支配・経営の自主制であり⑥、このうち経営の自主性（Managerial autonomy）は、財政上の自主性（Financial autonomy）によって裏打ちされる。財政上の自主性は、具体的には独立採算制である。この独立採算制は、公共企業体の多くの自主性のうちで⁽⁵⁾最も重要なものである。ところで港務局の財政上の自主性は極めて弱く、自分自身の財政は結局、港務局を組織する地方公共団体の責任に転嫁されている。（港湾法第31条参照）

港湾財源については、既に港湾財源調査委員会発表のものがあリ、また外資導入も行なわれているが、見返り債券（Revenue Bonds）の発行制度の導入もあって欲しいと思われる。見返り債券は、TVA（Tennessee Valley Authority）の場合の如き政府の出資とは違う。また公共事業としての国庫負担金でもない。さらにまた The ST. Lawrence Seaway Authority（Canada）の場合の如く通航料を引当てに政府からする借入金でもない⁽⁶⁾。

その実例は、The ST. Lawrence Seaway Development Corporation（U. S. A.）発行の見返り債券であろう。それは、収入予定の通航料を見返りとして発行される債券であって、その売出しは政府において買入れの義務あることが関係法で規定されている。政府発行の公債を民間で買入れるのとは反対に、公共企業体発行の債券は政府が買入れる義務がある。これは、民主主義が発達していなければみられないであろう。また見返り債券の発行に関連して公共企業体が、港湾施設を経営するのみでなく、それを所有することが望まれていることは注意されねばならない。

④ 港務局と独立採算制

公共企業の財務管理方式といわれる独立採算制の資本主義社会における三原則は、収支の適合・資本の自己調達（Self-financing）・利益の自

已処分である。以上のうち収支の適合原則は、同時に公共企業用の役価格・料金決定の原理をなすものである⑦。もっとも特別の場合、たとえば非採算的公共事業を同時に担当する場合には、それにかかわらず国家の補助金が支出されることがある⑧。

以上の点に関連して参照したいのは、アメリカにおいて Pier head line から先き、すなわち防波堤・航路の建設管理が、全額国費で、連邦政府により陸軍工兵隊⑨を通じて行われていることである。陸軍工兵隊は州政府が定める harbor line とは必ずしも一致しないところの bulkhead and pier head line を港湾内に設けている。(日本港湾協会発行、各国港湾行政の実態p. 28. 参照)

ここで付言したいことは、道路や、港湾が国費で改修され、それだけ輸出品がコスト・ダウンされるならば、このことなくして輸出品に、それだけの直接補助が与えられる場合と対比して前者の方法が後者の方法よりも良法であろうということである。それは後者の方法によれば、対外関係上に悪影響を来す恐れなしとしないからである。(矢野剛著、港湾経済の研究p. 28. 参照)

ところで、わが国の港務局は、独立採算制を取り入れていないのに反し、ロンドン港艇は世界的の倉庫業者であって、ドック・倉庫・港湾荷役など〔ロンドン港艇職員は同時に検査量人でもある⑩〕を経営すると同時に、自治行政体として舟艇・沖仲仕の登録・免許を行う権限も持っている⑪。しかるに、ニュー・ヨーク港艇の場合は、州政府から特別支出金の財政援助を受けたのは、港艇創設に関する調査費のみであって、ニュー・ヨーク港艇は課税権を持たず、また税収入からの割当を受けることもない⑫。

- (1) 漁港法第2条、この法律で「漁港」とは、天然又は人工の漁業根拠地となる水域及び陸域並びに施設の総合体であって、第5条第1項（農林大臣による漁港の指定）の規定により指定されたものをいう。
- (2) 「営造物とは、国又は公共団体によって一定の公の目的のために供される物的施設及び人的施設の統一体である。」
- (3) ニュー・ヨーク港庁は、自己所有のみでなく、他人所有のものを賃借して海運・航空ターミナル業の経営もしている。けれども、わが国に今後真の港庁が新設されるような場合には、ここにいう管理委託を一步前進せしめて、政府出資または無償譲渡のごとき方法が望ましいことを筆者として付言したい。

(4) (A) ロンドン港庁の収入項目 (1963年度)

- | | |
|----------------|-----------|
| (1) ドッグおよび上屋倉庫 | 20,099ポンド |
| (2) 河川関係 | 1,073ポンド |
| (3) 商品課徴の港費 | 3,535ポンド |
| 計 | 24,708ポンド |

(日本港湾協会発行、港湾管理の現状と問題点, p.244. より作成)
 Breadbank: History of the Port of London, 1921 (Vol. II, p.388.)
 にロンドンの倉庫記事がある。

(B) ニュー・ヨーク港庁純益構成 (1952年度) は、大部分が橋・トンネルの通行料・バスターミナル・土地の使用料賃貸料であって、港湾施設そのものの使用料による純益は僅かである。(山口・住田共著、港湾行政 pp.73, 74. 参照)

(5) パブリック・コーポレーションの具体的形態は、次のような自主性の具体的内容によってこれを明確にすることができる。

1. 法律上の自主性 (Legal entity)
2. 政治上の自主性 (Political autonomy)
3. 行政上の自主性 (Administrative autonomy)
4. 財政上の自主性 (Financial autonomy)
5. 人事上の自主性 (Autonomy in Personal)

(占部都美著、公共企業体論 p.49.)

(6) 港湾収入見返り債券 (Revenue bonds; Port income bonds) というのは、1個または数個の施設を指定し、その指定施設から生ずる収入または港湾全体の収入を担保として発行される債券である。この債券は、市・県・州等の課税対象とならないから、社債に優る点があり、多くは橋梁・トンネル・穀物エレベーター・倉庫業の建設に当たり発行される。(Marvin L. Fair; Port Administration in the United States, 1954, p.142.), 矢野剛著、港湾経済の研究 pp.140-142.

- ① 経営学辞典, p.136. (木村喜一郎)
- ② 古川栄一編, 経営管理組織 p.23.
小島昌太郎著, 経営学序説 p.303.
- ③ 竹中竜雄著, 公企業講話 pp.131, 132.
- ④ 山城 章著, 経営政策 p.383. 参照.
- ⑤ 占部都美著, 公共企業体論 p.37.
- ⑥ 占部都美著, 公共企業体論 p.33.
- ⑦ 里見昭二郎稿, 「運賃決定機構」交通学研究, 1959年研究年報 pp.212, 243, 244.
- ⑧ 占部都美著, 公共企業体論 pp.225, 227.
- ⑨ 矢野剛稿, アメリカに於て陸軍工兵隊が港湾改修工事を施工する由来 (港湾, 昭和24年2月号 pp.14.15.) 参照.
- ⑩ 矢野剛著, 港湾経済の研究 pp.87, 88.
- ⑪ 日本港湾協会発行, 各国港湾行政の実態 p.61. 参照.
- ⑫ Marvin L. Fair; Port Administration in the United States, 1954, p.143.

む す び

以上「欧米のポート・オーソリティとわが国の港湾管理」を概説したが、結論として、

- (1) 港務局の廃止。
- (2) 阪神・京浜両地域のポート・オーソリティの創設。
- (3) 以上両ポート・オーソリティ創設具体化のための方法論的調査研究。
- (4) そのための委員会の設立が望まれる。

(本稿は、城西大学経済学会「城西経済学会誌」Vol. 5, No.2に掲載したものに加筆訂正をしたものである。)

自由港の復興

柴田 銀次郎

(長崎県立国際経済大学)

目 次

1. 問 題
2. 自由港の性格と国際経済上の効果
3. 日米両国の自由港設置運動
4. アメリカの外国貿易地帯制度
5. 新興自由港

1. 問 題

自由港は12世紀イタリーのレグホーンに設けられたのが始めという説もあるし、近代的な自由港は16世紀にヨーロッパ諸国の国家統一が成り、関税制度が確立してから国法によって設立されたのが最初という説もある。いずれにせよ自由港は歴史の古い制度である。これが現代まで持続されていることは、各国が経済自立の上から未だに自由貿易に踏み切れないでいる以上、已むを得ない事態であろう。しかし、この古い制度が20世紀も末近くなった現今、世界の各地に新たに設けられ、或は設けようという動向が見られるのは一体何が然らしめているのであろうか。又、現代の自由港は19世紀にイタリア、ドイツなどに設けられた自由港と、その性格や機能の上で如何なる相違が生じているのか。更に又、わが国は自由港に対して全く無関心であったのか、又は史上未曾有の成長を遂げつつあるわが国経済にとっては自由港などは最早全然顧慮する必要のない制度なのであろうか。

2. 自由港の性格と国際経済上の効果

凡そ、自由港というのは「一国が一定条件のもとに外国貨物に対し解放した地域」と理解している。この一定条件がその自由港の自由性の範囲を規制し、各自由港の性格を定めている。

- (1) 最も自由性の狭い自由港は、その周囲に障壁を築き、その地域に外国貨物を搬出入するときに通関手続を必要とせず、その地域にある間は関税を免除するというだけの自由性が与えられている自由港である。関税免除は自由港の基本的性格であり、この特典がなければ自由港とはいえない。関税免除の貨物は無期限蔵置ができるのが自由港一般の通則である。しかし、貨物の清掃、改装、ラベル貼付などの簡単な手入れを行うことは許されているけれども、外国貨物に対する加工、製造、見本展示などの作業は禁ぜられている。すなわち、仲継貿易、配給貿易の振興だけを目的とした自由港である。主として地積の狭い自由港のもつ性格であり、保税倉庫制度との得失を比較されるのもこの種の自由港である。イタリー、フランス、スペインなどの南欧の自由港はこの性格だけしか持たない自由性の最も狭い自由港である。
- (2) 1930年の世界恐慌後各国は、関税政策だけでは一国の産業を保護し、国際収支の均衡を維持することができなくなったため、強力な輸入直接統制を採用することとなり、輸入割当、清算協定、為替統制を始めた。これは保護関税以上に強い障害を貿易に与えた。このため、貿易を促進することを目的として設けられた自由港は、関税を免除するだけではその目的を達し得ない。そこで、あらゆる輸入統制から解放するという性格を自由港が持ち始めた。輸入可能の時期まで待機する場所としての自由港である。自由港の大半は関税免除の上にこの性格をも併せ持つこととなった。保税地域ではこの性格を持つことはできない。
- (3) 以上の性格の上に更に、外国貨物に対する処理、加工の自由を認めている自由港が多い。ここに処理 (manipulation) というのは、外国から到着した貨物に対し清掃、改装、分類、詰め換え、ラベル張り、仕分けなど手を入れる作業であり、加工は製造に至らない程度の作業である。世界の多くの自由港は、その地域内で外国貨物に対してこれらの作業を許しているところが多い。この程度の作業ならば、保税地域においても

許されているのが普通であるから、自由港の特典として挙げるほどでもないかも知れない。しかし、実際問題として自由港は、保税工場は別として、港内にある保税地域はいずれも狹隘であるため加工作業は殆ど行われていない。

- (4) 上記の性格の上に更に、外国貨物を原料とする製造ができる自由港がある。加工と製造との区別は、いずれの国においても明確な定義が見当たらないが、要するに加工の程度を超えて製造となる限界が示されていれば一応の区別の判断はできる。わが国では、関税法の指定保税地域の規定の中で貨物の取扱を規定し、税関長の許可があれば「簡単な加工」を施すことができるように示されている。複雑な加工であって製造に近い作業は指定保税地域内ではできないことを意味しているのであるが、簡単な複雑かは税関長の判断に委されていることになる。又、同法保税工場の規定の中では、保税作業としての製造には「混合」を含むと示されているが、これは数種の貨物の混ぜ合せは加工ではなく製造になるという意味である。すなわち、この混合作業が加工と製造との限界を示すようにも解し得るけれども、混合の意味自体も不明確な場合も実際には有り得るし（例えばカナダ小麦と濠洲小麦との混合は製造なりや）、混合が最も複雑な加工作業であるとも解しかねる。関税定率表中の品目名が変われば製造と見なすというアメリカの具体的な定義もあるけれども、これとても品目名が変わるかどうかの判断に当って疑問が残っている。結局は、税関の判断にまつということになる。地域内で無税のまま外国原料をもって製造工業をなし得る自由港は、ハンブルグ、コペンハーゲン、アメリカの外国貿易地帯（但し地帯管理者が連邦政府外国貿易委員会から、地帯内製造の認可を受けた場合に限り）などや香港などの自由貿易地域であって、いずれも広い地積をもつ自由港である。

- (5) 商品見本の輸入はいずれの国でも概ね無税である。従って、自由港内での見本展示を特に許可するということは意味がないようにも一応は思

られる。ところが、アメリカの外国貿易地帯では永らくこれが禁ぜられており、1950年になって始めて地帯内製造許可と同時に見本展示が許可されることとなった。地帯内製造が国内製造業者に影響を及ぼすとして永らく禁止されていたと同じように、地帯内に見本展示場を設けることは国内の輸入業者に打撃を与えるだろうというので永い間反対されていた。第2次大戦中、オーストラリア、アフリカ、アジア方面からヨーロッパへ向けられた貨物は、戦争の危険を避けて殆どニューヨークの外国貿易地帯に集った。これらの貨物はニューヨーク市内の商人の手によって輸入手がとられ、市民に直接販売されるという事態が生じた。従来は大資本の商人のみが携わった輸入業を中小資本の商人が手掛けることとなり、ニューヨーク外国貿易地帯はさながら国際市場を形成した観を呈するに至った。従来の輸入業者にとっては一つの脅威ではあったが、アメリカ国内市場の繁栄もこれによってもたらされ、また完全雇用への途にもつながるものとの国家的貢献も認められて、1950年外国貿易地帯法を改正して、地帯内に見本展示場を設けることが許されるに至った。アメリカ以外の国では、自由港内での見本展示を禁止しているところは見当らないが、又アメリカのようにこれを特に重視している国もないようである。

- (6) 自由港はもともと外国貨物のために存在するのであって船舶のためのものではない。したがって、関税港であろうと、自由港であろうと、船舶の出入には公課の上でも手続の上でも全く差別がないのが原則である。しかし、港と港とが接近しており、他港よりは優位に立って貿易船を誘致しようという意図のもとに、船舶に対しても関税港よりも好条件を与える場合がある。たとえば、自由港への入港船舶に対しては入港税を減免したり、手続を簡略にしたり、公課を安くするなどの措置を講じている自由港である。コペンハーゲン自由港、メキシコのサンタ・ロサリア、プエルト・メキシコなどの自由港は、保安、衛生、水先案内等公共的規

則の外は何等の手続も必要とせず、殊にサンタ・ロサリア自由港では入港税、灯台税などの租税に類する賦課は一切免除されている。しかし、船舶に対するこの措置は、世界的に見れば寧ろ例外に属する。

(7) 世界における自由港の大部分はその地域内の居住が禁ぜられている。

この例外としては、英国が植民地に設けた自由貿易港（港というよりは地域といった方が適當である）である香港、旧シンガポール、ジブラルタル、アデンなど、西ドイツのヘルゴerland免税地域などでは、その地域内に一般人の居住を許し、ここの住民は関税のかからない外国品を消費することができることとなっている。英国の自由貿易港はもともと本国が自由貿易制を建て前とした政策をとっていたことと、これら植民地を獲得したときの外国の思惑も考慮されて始めからこの措置に出たものと思われる。西ドイツのヘルゴerlandはエルベ河口から70キロの沖合にある小島であるが、1890年ドイツが英国から譲渡された際の条件として関税免除の自由地帯とした。第1、第2次大戦に当って要塞となり海軍基地となったが、この時期を除いては北ヨーロッパの観光地域として賑っている。

関税免除を基本的性格としてその上に諸種の性格を重ねている各種の自由港は、それぞれの性格に従って次のような国際経済上の効果をねらっており、かつ港によってはそれを実現している。

(1) 貿易障壁の撤去

貿易障壁を撤去することは国際経済における理想である。関税、輸入統制、煩雑な通関手続が廃されることは、すなわち貿易障壁の撤去である。世界で通関手続が最も難しい国はアメリカと日本とであろう。自由港ではこの煩雑な通関手続をなさずに外国貨物の陸揚げができる。但し管理者に対する届出と許可は必要である。又、爆薬、兵器、麻薬その他有害品、関税法上の輸入禁制品はいかに自由港であっても特別の許可がな

い限り陸揚げは禁止されており、又貨物の検疫、消毒など公益に関する法規には服さなければならない。

(2) 仲継貿易、配給貿易、委託貿易の振興

これが自由港の原始的な効果である。外国商人の勘定において行われるこれらの貿易は、貿易で利益するところはないが、それでも港湾使用料などの収益がある。いわんや日本商人の勘定で結ばれた仲継貿易、日本商人が仕入れた商品を自ら各地に託送する配給貿易、外国から売買の委託を受けて日本商人が行う第三国間貿易などは、自己の利益が大きいことは勿論であるが、これが国際収入の増加に寄与するばかりでなく、この取引をめぐる港湾活動からも少なからざる利益をもたらすこととなる。わが国では従来この種の仲介貿易はあまり行われていなかったが、戦後は朝鮮、台湾、樺太などとの取引が外国貿易となったので、完全平和が確立し各地が自主独立の地位を得るに至れば、かかる貿易をわが国商人も盛んに行わなければならない時期が来ると思われる。

(3) 国際商品市場の形成

自由港に見本展示場又は見本市場が設けられると、海外の商品が大量に集まり、無税、無期限蔵置の便益を利用して、あるものは再び海外へ売渡され、またあるものは輸入される市場が形成されて、ここに集約された国際商品市場ができあがる。

(4) 中小輸入業者の勃興

元来、輸入業は相当の大資本を擁していないと海外の信用上成り立たないのが普通である。もし、自由港があったとすると、自国又は外国の大貿易業者が海外の商品を大量に自由港に搬入してこれを蔵置する。市街地に店舗をもつ中小商人は自由港内に赴いて必要なだけこれを買付け、自ら輸入手続を履んで市街の消費地にこれを送ることができる。小資本の輸入業者の発生ということになる。

(5) 外国貨物をもってする加工、製造品貿易の振興

わが国で最も盛んに行われている貿易であるが、原料品でも関税のかかるものは正規の輸入手続をなし納税を終えて工場に持って来ることは甚だ面倒であり、資金の回転率もよろしくない。わが国商工業者は開国以来輸入手続は煩瑣なものと思い込んでおり、貿易障壁のあることに慣らされている。自由貿易の利点は観念的にしか理解されていない。貿易上の枠かせは始めから当然のことと考えている。従って自由港の便益もほんとうには理解されないのも無理ではない。関税制度の面からだけいえば戻税の制度があるが、この手続は煩雑であり、加工製造の期間だけ資金が眠ることになる。保税手続をすれば税金額だけの不利は免れるが担保の提供と税関の不断の看視とは物心両面の苦勞の種となる。もし、自由港の地積が適当に広がったとすれば、加工、製造のできる自由港ではこれら一切の苦勞なしにこの種の商工業が行われる。

(6) 国際経済上の中立地帯としての効果

自由港は国際経済上の安全地帯であって、国際不安の多い現代においてはこの効果が極めて重要であると考ええる。戦前には日本の貿易はしばしば日貨排斥の難に遭遇した。最も頻繁に起ったのは上海においてであったが、このときは多くは一時香港の自由港にもって行って仮陸揚げし、待機するという手段がとられた。かかる極端な場合でなくても、何等かの理由で不意に輸入に支障を来たしたとき、とりあえず自由港にこれを収容するということも起り得る。又、輸送途中において海上不安が生じた際も、貨物を一時待避させる場所として自由港は最も適している。

3. 日米両国の自由港設置運動

アメリカ合衆国は古来伝統的に高関税の国である。そのため戻税制度は建国以来存在し、保税倉庫制度は1846年以来設けられている。しかし、これらの制度にあき足らず、1874年ニューヨークのロング・アイランドに自由港を設置する議が高まり、これを法案として議会に提出するまでに至ったが、保

護論者の「自由港は密輸入の機会を増す」との見解が勝を占めて遂に不成立に終わっている。これが合衆国における自由港設置運動の先駆をなすものである。

合衆国において自由港設置運動が再燃したのは第一次大戦の前後においてである。これがわが国において自由港に着眼した時期と殆ど同じ時期であることは偶然ではあるまい。すなわち、合衆国は第一次大戦前の国内不景気に悩み、漸く海外貿易に関心を持ち始めた海運および貿易業者は、ハンブルグ、コペンハーゲンなどの自由港の活躍を見、ロンドン、香港、シンガポールなどの港の国際委託市場や仲継貿易の隆盛を知るにつけ、これを模してニューヨークその他の港に自由港区を設けることを要望する事が湧いて来た。先ず、1911年ニューヨーク商社協会（The merchant Association of New York）の外国貿易委員の中から自由港運動が燃焼し始め、1913年ニューヨーク大学のケネディー教授（Philip B. Kennedy）のヨーロッパ視察となった。この報告書に基づき1915年同協会から国務省通商局に対して自由港の設置を要望した。これと前後して、商務省内外商業局が同年報において、合衆国各港に自由港区設置の要望が高まりつつある事実を指摘して一般の注意を喚起し、その実現を提唱している。翌年には、ニューヨーク選出議員ハルバート氏（H. Murrey Hulbert）が下院において、陸軍長官、財政長官、商務長官に対して仲継港の名目のもとに自由港区の設置を要望している。ここに政府も議会も漸く自由港区なるものに関心を向けるようになった。

このようにして再燃し始めた自由港問題は戦争末期から戦後に至って益々熾烈になった。すなわち、1917年秋、合衆国関税委員会はタウシグ教授（F. W. Taussig）とケント氏（William Kent）とを派遣して各地において自由港問題に関する公聴会を催し世論を徴すると共に、内外商業局から港湾関係と関税関係の委員を選んで各港の事情並びに自由港設置に関する立地条件の実態調査に当らしめた。これら調査の結果はケント氏により自由港区に関する報告書として発表された。これらはいずれも政府筋の活動であるが

自由港運動を最も熱列に行ったのはむしろ民間の商業団体であった。すなわち、1917年以来サンフランシスコ、ニューヨークなどの商業会議所その他港を擁する都市の商業団体は、自由港法の日も早く制定されることを要望し、具体案を作成して議会に対し正式に要求するものも出て来たが、当時はヨーロッパ戦況が最高頂に達しており、政務が甚だ繁忙を極めていたこともあって、政府の経済機関及び民間商業団体の熱望にもかかわらず、国会でこれを取り上げて論議する機会に至らず、そのまま第一次大戦は終了した。

1919年6月講和が成立すると、数年間眠っていた自由港運動は三たび持ち上がった。今度は21都市の商業会議所が結束して自由地帯協会 (The Free Zone Association) を組織し、自由地帯設置法案を作成して下院に対し、これの提出を要求し、当時の議員ノーラン氏 (J. I. Nolan) の手により正式の議案として下院に送られた。下院はこの議案を先ず財源委員会 (The Committee on Ways and Means) に附議したが、この委員会における委員の殆ど全員が共和黨員であり保護貿易論者であったため、審議は終始誤解と曲解とをもって論議された。例えば、「この法案にある自由地帯の自由という語は自由貿易を意味する以外の何ものでもなく、自由地帯なるものが自由貿易国では必要でなく保護貿易国においてのみ存在価値があるなどと説いていることは全く首肯することができない。」 (Wilbur F. Bateman) 又、「自由地帯法案は憲法違反である。すなわち、憲法第1款第9条によれば、商業或は歳入に関する規定をもって1州の港に他州の港以上の特典を与えてはならないと規定されている。」 (I. W. Fordney) 下院に呼応して上院においてもワシントン州選出のジョーンズ氏 (Wesley L. Jones) が同一法案を提出したが、これも同じ理由により葬られた。

1921年第4次自由港運動が起った。すなわち、同年8月上記ジョーンズ氏が再び案を練り直し、今度は前の失敗に鑑み、自由地帯の自由なる語が無用な論議的となることを避けて「外国貿易地帯法」 (Foreign Trade Zones Act) と名称を改めて上院に提出し、上院はこれを商業委員会に附託して審

議せしめ、委員会は無修正でこれを可決し、上院に報告するところまで漕ぎつけたのであるが、このときも遂に大統領の署名を得るまでに至らなかった。

1924年にジョーンズ氏は三たび法案を上院に提出、36頁に亘る詳細なる報告書を添えてこれが通過に努めた。議会から附託を受けた商業委員会は前回の場合と同じく極めて好意的にこれを取扱い、上院にも効果的な報告を行ったのであるが、このときもまた他の多くの法案とともに通過不能に陥ってしまっている。所詮、共和党政権の下においてはこの種の国際的な施設は省みられる運命にはなかったということである。しかし、このときは前2回の議案提出のときに比べると、自由港反対論はなお多くの誤解を含むとはいえ、余程問題の核心に触れて来ていた。その主なる理由を拾って見ると、

- (1) 合衆国の港湾はヨーロッパ諸港に比し仲継貿易には適する地理的環境がない。
- (2) 外国貿易地帯は実は自由貿易の第一歩となるもので、地帯内にある外国製造品はアメリカ製造業者を脅すこととなる。
- (3) 保税倉庫、戻税制度があれば地帯の必要を認めない。
- (4) 地帯は貿易を奨励するだけの施設であって国内製造業者に利するところは少ない。
- (5) 憲法に違反しないように（前述）外国貿易地帯の候補地を選ぶことは困難である。
- (6) 地帯陸揚貨物のみを積載する船舶しか入港を許さないとなると、他港陸揚貨物を混載している船舶にとっては却って不便な施設である。

この設置反対論に対する反駁も頗る盛んであった。このことはわが国の自由港設置運動に際しての反対論と賛成論とにも似通っているので、ここに紹介すると、当時アメリカ国会を中心として起った設置反対論に対してなされた反駁論を前記反対論の順に従って纏めると次の如きものである。（R. S. Mac-Elwee: Port Development, 1925. による）

- (1) 合衆国商港の地理的条件がヨーロッパ諸港に比して外国の港に遠いこ

とは否めないが、しかし、アメリカ大陸とヨーロッパその他アフリカ、東洋方面との貿易をロンドン、ハンブルグなどヨーロッパの港において仲継している事実は何を物語るか。アメリカが仲継貿易に対する適当な施策がなされていないことを意味する以外の物ものでもない。

(2) 外国貿易地帯が自由貿易の萌芽であるという論は曲解である。厳重な保護貿易政策下にあつてこそ外国貿易地帯の存在意義は強まるのである。従つて、地帯を設置することは国内産業の振興にこそなれ何等障害となるものではない。

(3) 保税制度、戻税制度が船舶にとり、荷主にとり如何に煩雜であり、かつ不便であるかは周知の事実である。結局、保護貿易なるが故に必然にとらざるを得ない税関の諸規則に縛られているがためである。また、この規則を多少緩和しても税関吏の看視監督下にある限り依然として煩雜不便から免れることはできない。しかるに、外国貿易地帯を設置して税関の手から離ればこの一切の煩わしさから解放されることになる。

(4) 外国貿易地帯から直接に利益を受けるものは正しく商業である。しかし、アメリカ経済は独り製造業のみによって支持されているわけではなく、商業もまたアメリカ経済上重要な要素である事実を忘れてはならない。のみならず、貿易品製造業者の中には、地帯が設置された暁には地帯内に倉庫をもち加工工場をもつものが出て来るに違いない。

(5) 外国貿易地帯制度が憲法違反であるという説は曲解も甚だしいものである。外国貿易地帯は合衆国の歳入に何等影響を及ぼすものではない。地帯は消費地域からは完全に隔離されており、地帯内の商品が消費地域内に搬入されるとき輸入となつて税関の監督下に入り関税を課されることとなる。又、一港に地帯が設けられて他港の繁榮が奪われる恐れがあるとすれば、後者もまた外国貿易地帯を設ければよいのであつて、憲法の平等原則に反するという事態ではない。

(6) 地帯陸揚貨物と他港陸揚貨物とを混載した船舶が地帯に入港停泊がで

きないという規定は提出法案のどこにも記されていない。かかる規制は地帯の機能を阻害するものであるから、法案に入れてはならない。

ジョーンズ氏の外国貿易地帯法案はこのようにしてこの時には日の目を見ずに終わってしまったが、1929年秋アメリカに勃発した経済恐慌、これが波及して起った1930年の世界恐慌、引き続いて世界各国を襲った不景気はアメリカ政界にも大動揺を引き起し、共和党の12年に亘る長期政権は崩壊して、1933年民主党のルーズベルトが大統領となり、国会も民主党が圧倒的勝利を収めて、景気回復と国際路線の修正とに乗り出した。外国貿易地帯法案もこの機会に起死回生を得て、遂に1934年国会を通過して「外国貿易地帯法」となり、設置申請していた主要港にこれが実現するに至ったのである。

1934年成立公布された外国貿易地帯法は、ジョーンズ案を基礎としたものであるが、原案と異なる点は

- (1) ジョーンズ案では地帯設立者（管理者）は公法人に限定されていたのを、私法人も設立者たり得ることとしたこと。
- (2) 地帯内における製造及び展示を禁止したこと。
- (3) ワシントンに商務長官、財務長官、国防長官の三人をもって組織する外国貿易地帯委員会を設け、これが地帯に関する最高行政府として、設立認可、企画統制、経営監督の実権を握り、強力な中央集権制にしたことである。

最初に外国貿易地帯を設置したのはニューヨーク港（1936年1月）であり、次いでアラバマ州モビール港（1937年9月）であったが、モビール港は財政的に収支償わぬという理由で、1939年4月に自ら地帯を廃止した。その間、サンジュアン港（プエルトリコ）、サンフランシスコ、ヒューストン港から設立申請があったがすべて留保され、今次大戦の終了まではいずこにも設立を見なかった。終戦後1945年3月に先ずニュー・オルリーズ港に設立が認可され、1948年にサン・フランシスコ港に、1949年6月にロス・アンゼルス港に、同日シアトル港に、同年11月にサン・アントニオ空港（1953年廃止）

にと、合せて6外国貿易地帯が設けられ、それぞれ設立認可の順に従って第1外国貿易地帯から第6外国貿易地帯までの公式名称が与えられた。

1950年地帯法を改正して、地帯内においての製造と展示とが許されることとなった。製造と展示とを行い得るためには、先ず地帯管理者が外国貿易地帯委員会の認可を受けなければならない、かつ製造作業につく外国貨物は終始税関の監督のもとにあることとなった。このため、従来は税関の監督外地域であった外国貿易地帯が、却ってその監督支配下に入ることとなり、外国貿易地帯には、税関が手を触れない外国貨物（仲継を目的とした外国貨物）と、税関の監督下にある外国貨物とが混在することとなった。いわば、外国貿易地帯は自由港の機能と保税地域の機能とを併せ持つような地域となった。この新しい外国貿易地帯制度については後段にやや詳しく述べるが、地帯法改正後も、1961年にオハイオ州のトレド（Toledo）港とプエルトリコのマヤグエズ（Mayaguez）にも外貿地帯が設立されている。

合衆国政府の外国貿易地帯に対する熱意は自国のみに限定されず、近年は進んで海外における地帯設置にまで及んでいる。これは、自由港なるものが自国経済にとって利することのあるのは勿論であるが、結局はここでは外国貨物が自由の便益を受けているのであって従ってアメリカ産貨物は海外の自由港においてこそこの便益に預ることができるという事実を知ったからである。アメリカ自身が既に外国貨物に対して解放地区を提供している以上、何等慮するところなく、外国に自由港設置を勧奨することができる筈である。

すなわち、1946年パナマ共和国がパナマに地帯設置を希望してその計画樹立をアメリカ国務省に依頼して来たので、ワシントンの外国貿易地帯委員会は事務局長をパナマに派遣して資料を整え、ラテン・アメリカ諸国の了解も得て、空港を包含する自由地帯を設けることに成功した。現在アメリカ商社が盛んに利用しつつある。

更に、1949年にはアフリカのリベリアのモンロビア港にもアメリカ資本によって自由港区が設けられた。このときもアメリカ外国貿易地帯委員会の事

務局が終始関係していた。最近には、1958年に、沖縄の那覇港にも自由港が設けられ、台湾の高雄にも1966年に自由港区の変態と見るべき輸出加工区が設立された。わが国に対してさえ1947年に自由港設置の指示が当時のGHQから出され、わが国政府はその成案に狂奔した時期もあった。これらの詳細については後に詳しく述べることにする。

日本における自由港問題もアメリカ合衆国と概ね時を同じうして起っている。問題として提起されたのは1918年である。

すなわち、大正7年第一次大戦が終りに近づいた頃、日本郵船台湾支店長安田繁三郎氏が台湾の基隆及び高雄に自由港を設けよ、更には進んで台湾全島を自由貿易地域にせよと提唱したことが、恐らくわが国で自由港問題を世間に投じた最初ではないかと思う。同年これより少し遅れて下関港外の彦島に築港してこれを自由港にせよという論も出ている。しかし、これらは未だ運動にまでは発展することなく単なる提唱の段階に止まっていた。

自由港設置運動が最も熾烈に起ったのは第一次大戦後の不況期においてであった。これは上海に自由港が設けられるという噂が高まっていたということも動機になっている。大正11年まず神戸市、神戸商業会議所が中心となって自由港の研究と宣伝を始めた。横浜でも横浜市社会問題研究所長であった左右田喜一郎博士が中心となって自由港問題と取り組んでいる。このときの所論は神戸は積極論に終始したが、横浜はかなり批判的であった。すなわち、横浜の結論は、自由港は仲継貿易促進のための施設であると解釈し、少くとも横浜港は仲継貿易には関係が薄く、従って自由港は不必要である、ただし、船舶の出入に特典を与えて誘致できるような制度であるならば自由港も意義があるという論であった。(同研究所刊行「横浜港より見たる自由港問題」)

横浜に反して神戸は極めて活発な動きを見せた。大正11年当時日本郵船取締役であった石井徹氏が「第1に人口問題の解決には海運と貿易を盛んにして外貨を獲得するにある。日本経済界はロンドンの委託販売市場の隆盛に着

目ししなければならない。第2に保護貿易政策をとりながら英国のような自由貿易国と同等の利益を得るためには自由港区を設けるより外に途がない。第3に自由港区は地理的環境から考慮して神戸港に設置するのが最も適当である」と述べた。(東京朝日新聞大正11年5月20日号)

神戸市会は同年「神戸自由港区設置期成同盟」を結成し、神戸商業会議所も「神戸港自由貿易地帯調査委員会」を設け、貿易、海運、倉庫、金融、工業、地域各界から15名の委員を選んで具体的調査研究に乗り出し、財界各方面にアンケートを出して意見を徴した。これらの調査研究が漸く発芽しようという際に突如として爆弾的な反対論が飛び出した。すなわち、当時三菱倉庫神戸支店長であった三橋信三氏が大正12年5月「自由港論批判」という小冊子を公刊し、その中で、(1)自由港は外国においては既に過去の制度に属し、今日は保税戻税制度に改まりつつある。(2)わが国は地理的経済的観点から仲継貿易を振興し得る見込みがない。(3)保税、戻税制度では不十分であるというならばこれを改善すれば自由港区と同じ機能となる。(4)自由港区内の加工製造工業は外国の例を見ても発達する見込みがない。(5)船の入出手続が煩雑ならば簡略に改善すればよい。(6)上海の自由港はわが国が設けても中止しないであろう。又上海に設けられれば日本の自由港区はこれに対抗できない。(7)神戸港は仲継貿易額が僅か9—16%に過ぎないから、自由港として不適当である。と論じ、「経済的繁栄をもたらすには自由貿易でなければならない。自由港制は僅か7、8万坪の小地域であり、しかも内地と全然区画されて地代高く労力資金に不自由な場所では産業勃興は望めない。」と結論を下している。自由貿易論からする自由港反対論は世界でも珍らしく、しかもその論旨は体系的であり、設置論のみが華やかな脚光を浴びている真只中での唯一の反対論であったことは極めて印象的であった。

この反対論にもかかわらず、神戸を始め、多少消極的ではあったとしても横浜も、また大阪、門司、釜山などでも自由港設置運動は盛んとなり、殊に神戸市は大正12年に「神戸港自由港区設置の提唱」と題する冊子を公刊して

世論の喚起に努めた。その中で、保税、戻税制度を批判して、(1)保税倉庫は庫入蔵置貨物の種類が限定され、出し入れ運搬には煩雑な手続を必要とする。蔵置期間も2カ年、製造加工は勿論改裝仕分けも許されず、庫出は庫入のときの状態でなければならない。(2)保税工場も貨物の種類に制限があり蔵置期間も6カ月である。手続も煩瑣であり、担保も提供しなければならず、しかも倉庫証券の発行も許されず金融の途がない。(3)戻税制度も特定貨物に限られ、手続が面倒であるばかりでなく輸入日から1年以内に再輸出しなければならない、などの欠陥がある。(注：現在はこれらの制限が多少緩和されている)故に、保税、戻税制度は自由港区の代替とはならないというのがその論旨であった。その外、各港湾都市ではそれぞれ独自の立場からする設置趣意書を公にして貫徹を期し、政府筋でも次第にこの渦の中に入らざるを得なくなり、例えば内務省土木局は海外の自由港に関する文献を紹介し或は翻譯して、民間の運動に呼応している。しかし、官辺からは可否の意見は全く聞くことを得なかった。

1年余に亘った自由港区設置運動も大正12年9月1日に関東を襲った大震災により終止符が打たれた。震災の復興のための建設資材、消費財の輸入激増により港湾は未曾有の繁忙となり、いわゆる復興景気によって経済界は全国的に賑いを見せた。自然、景気回復をめざした自由港問題は姿を消し、アメリカにおいて外国貿易地帯法案が論議的となっていた時期も、これが成立してニューヨーク港に外国貿易地帯第1号が設立されたときも、自由港問題は全く忘れられたまま戦時体制に入ってしまった。

自由港問題が再燃したのは終戦後である。この再燃は大正年間に起った自由港設置運動と異り、景気回復策としてではなく、又国民の要望に基づくものでもなく、当時駐留していた連合軍総司令部(GHQ)の日本政府に対する指示によるものであった。当時、重要港の管理に当たっていたのは運輸省であるが、従ってこの問題に最も熱心であったのも運輸省である。すなわち、運輸省海運総局計画課は自由港に関する構想を練り、昭和23年4月具体案を作

成して「自由港設置について」というパンフレットを内示するまでに至った。これによると、日本に設くべき自由港区は単なる仲継貿易を目的とするものではなく、ハンブルグ、コペンハーゲンの自由港に倣って自由港区内に加工工場を置いて工業港たる性格をも併有すべきであるという極めて進歩的な案であった。しかし、この実現の時期は日本政府の自主的政治が認められ、かつ国際連合への加入も許され国際貿易に参加できたときであるという条件であった。この案が内示された前後にあって、各港湾都市からもそれぞれ独自の案が提示され、一時は候補に上った港市は自由港区設置に狂奔した。日本政府でも海運総局案の外に更に経済安定本部が昭和24年7月25日付をもって独自の意見を内示している。すなわち、「自由貿易地帯設置に関する意見」というパンフレットであって、これによると大体1950年改正前のアメリカ外国貿易地帯法に則っているらしく、地帯を関税の適用外地域とするばかりでなく貿易統制法規の適用外地域ともなし、地帯内では外国貨物の蔵置、解体、改裝、仕分け、選別、清掃その他の手入れ作業は許されるけれども、加工製造作業は船舶の修理を除き一切禁止するという性格の自由港区である。政府案もこのようにいくつかに別れていたが、最終的には運輸省港湾局計画課から発表された「自由貿易地帯設置計画案」によって結論が出された。これによると、関係省間で協議の結果、差し当中継貿易のみを行う自由貿易地帯を設置する方針をきめ、その設置基準を定め、設置候補地として神戸、横浜、佐世保の三港を挙げた。かくてわが国の自由港問題も曲りなりにもここで一応の解決を見るやに思われたのであるが、これと重複して起った別の港湾問題のため、自由貿易地帯設置問題は軌道を外れてしまう仕末になってしまった。

すなわち、同じく総司令部から港湾管理に関する港湾法制定の勧告があり、政府も港湾を擁する都道府県及び市も港湾法の成案と管理者の決定に精力を傾けるようになり、自由貿易地帯はどこかに消し飛んでしまった。今一步で設立とまで漕ぎつけた自由港設置もこれで一切が棚上げとなりそのまま今日

に及んでいる。

しかし、わが国の自由港問題はこれで終わったわけではない。アメリカ政府も極東地域に自由港区を設けたい意向を決して捨ててはいない。その証拠には、1960年2月に那覇港に自由貿易地帯を設けしめ、1966年12月に高雄港に自由港区の変形である輸出加工区が設置され、更には釜山港と馬山港にも自由港区を設けることを勧奨し、大韓民国も積極的にこの計画実現に乗り出しているとも伝えられている。わが国でも最近長崎港その他で自由港問題に強い関心を示しているところが出て来ていることは注目すべきである。

4. アメリカの外国貿易地帯制度

先には中米、アフリカに、近年は極東に自由港区の設立を頻りに促がしているアメリカ合衆国は自国においてはどんな性格の自由港区すなわち外国貿易地帯を設けているのであろうか。これを極めて簡略に骨子だけを紹介して見よう。

外国貿易地帯法によると、地帯は公共企業体 (public utility) として経営し、使用は公開かつ公平でなければならない。又、関税法で輸出入を禁止されている貨物、地帯管理者が不適当と認めた貨物の搬入、蔵置は禁止され、出入者はすべて一定の記章をつけ識別票を所持していなければならない、ことになっている。地帯内に貨物搬入し蔵置する手続と規制とは、搬出入の際の目的に従って5種別に分っている。

(1) 非特権外国貨物 (Non-privileged foreign merchandise)

これは外国から地帯に直接陸揚げされた貨物で、直ちに又は将来再び外国へ直接輸送する目的で搬入蔵置されている外国貨物である。この種の貨物は搬入手続が最も簡単であって、関税法規に関係がなく、通関手続も担保も納税も必要がなく、税関の監督もない。地帯が自由港としての機能を完全に果たしているのはこの非特権外国貨物だけであり、これを関税地域に搬出するときは正規輸入手続を要し搬出時の状態で輸入税がかかる。

(2) 特権外国貨物 (Privileged foreign merchandise)

地帯へ搬入される外国貨物であって将来関税地域へ輸入される見込みのものにつき、地帯へ搬入した当時の貨物の価格と関税率とによって課税して貰いたいときは、地帯搬入後48時間以内に申請すると特権外国貨物となる。これには即時納税 (Immediate liquidation of duties) か免税証明の手続をとる必要がある。特権外国貨物は終始税関の監督下におかれ、保税倉庫、保税工場の規定が適用される。

(3) 特権内国貨物 (Privileged domestic merchandise)

内国貨物を地帯に搬入するとき、製造加工の後再び関税地域へ戻したい場合、税関に対して無税積戻しの特権を申請するとこれが特権内国貨物となる。特権内国貨物が地帯にある間は税関の監督下にある。これを輸出するときには税関地域を経由するか、正規の輸出手続をしなければならない。

(4) 非特権内国貨物 (Non-privileged domestic merchandise)

特権を申請しないで内国貨物を地帯へ搬入する場合は先ず輸出手続を履まなければならない。又、この貨物を再び関税地域へ戻したい場合は正規の輸入手続を必要とする。

(5) 地帯限定貨物 (Zone limited merchandise)

保税倉庫から地帯へ保税輸送された貨物および戻税のため関税地域から地帯へ搬入された貨物を地帯限定貨物という。これは1950年改正前には搬入することのできなかった貨物である。これらの貨物は地帯から直接に外国へ積出すことが条件となっており、地帯へ搬入の際に輸出手続を済ませておく必要がある。輸出手続後は直ちに蔵置、処理、加工、製造の手続を行い、地帯内にある間は終始税関の監督下におかれる。そして、再び関税地域に持ち込むときには正規の輸入手続を要し、そのときの状態で課税される。要するに、地帯限定貨物は輸出しなければならないのが建て前であって、やむを得ず輸入するときには外国貨物と見なされる。

結局、通関手続を必要とせず、税関の監督も受けずに搬出入、蔵置のできるのは非特権外国貨物だけである。この種の貨物は地帯管理者に対する届出手続だけで済む。しかし、これにも但し書があり、税関が蔵入擁護のため必要があると認めたときには、非特権外国貨物でも監督し規制することができることとなっている。すなわち、密輸入を防止する措置である。

これを要するに、アメリカ外国貿易地帯は実は自由港区と保税地域との混合的性格をもっていると解釈すべきである。すなわち、アメリカが本来もっている保護貿易主義を自由であるべき地帯の中にまで滲透させているのが実状である。これに加えて、各地帯の地積がニューヨーク以外は極めて狭く、これらの事情のため各地帯の繁栄が始めに期待したほどには得られていないものと思われる。

5. 新興自由港

およそ往時における自由港設置運動は、欧米でもわが国でも常に経済不況のときにその打開策として起り白熱化している。しかも、過去において自由港が設置されたため、景気が挽回したという実証はない。わが国はこの20年間未曾有の経済発展をとげ、港湾もその活動において、また建設において同じく未曾有の活気を呈している。今までの経験に照せば、不況打開策としての自由港問題など生じるわけがない。しかるに、戦後自由港問題が再燃し、更には最近も自由港設置を要求している港が出ている。殊に、沖縄では那覇港にこれが設けられ、又海外でも高雄港、釜山港などにも既に設けられ又は設けようとするところがある。

自由港の基本的性格は昔も今も変りはない。依然として関税免除地域である。又、国際経済関係も基本的には自由港創生当時と余り変ってはいない。勿論、往時に比べれば国際経済関係は極めて密となり、殊に近年は欧州経済共同体、欧州自由貿易連合、ラテンアメリカ自由貿易連合、アラブ共同市場、

西アフリカ関税同盟など、その他幾多の経済地域協同体制が生まれて、その体制内国家間では貿易障壁が或る程度緩和されるようになっているけれども、その代りにこれら異なる体制間の障壁がむしろ強固になった面が窺われる。のみならず、体制内国家間においてさえ、各国が独立行政、独立財政である以上はその国の都合というものがあり、必ずしも完全自由貿易体制ではなく、何等かの障壁を設けて自国産業の保護と外国品消費の規制を行わざるを得ないし、又実際にもこれを行っている。さればこそ独立国家なのである。すなわち、世界を通じての自由貿易体制は経済国境がある間は到底望むべくもない。GATTの基本精神である貿易の自由が全面的に実現するのは、各国のあらゆる経済体制が平等になり解放的になったときであろう。世界はまだ貿易障害の悩みから離脱することはできない。自由港制度が今なお問題となるのも、かかる事態がその根底に横たわっているからであって、これが先ずもって根本の理由である。

第1次大戦前後、更には1930年世界恐慌後、アメリカ及び日本において起った自由港設置運動は、たしかに不景気打開を目的としたものであった。アメリカは業界と政界の熱意によって1934年にこれを実現したけれども、日本は1923年の関東大震災によって立ち消えてしまった。今次大戦後に至り問題が再燃したのは、当時日本の政権を握っていた連合軍総司令部すなわちアメリカ政府の行政指導によるものであった。このときも港湾法制度と競合して眠ってしまったということは前に述べた通りである。アメリカはこれにこりずに、琉球政府に那覇港に自由港を設置するよう勧告し、1960年2月遂に設置に成功した。次いで、台湾にも自由港設置を勧めたが、民国人の智慧に基づき、高雄港に「輸出加工区」(Kaohsiung Export Processing Zone)という特殊な自由港区を設置した。更に、韓国の釜山港に設置され、又馬山港にも設置計画があると聞いている。すべてアメリカの勧奨によるものであって、アメリカの息のかかった地域に於てである。

先に、自由港は「外国貨物に対し解放した地域」とであると定義したが、ア

アメリカはその外国貿易地帯の経験によってこの意義を体得し、アメリカ貨物のための在外基地をこれに求めたものと見るべきであろう。勿論、これら自由港はアメリカ貨物には限らず、すべての外国貨物に対して公正に解放されているのであるが、アメリカと特別な関係にある国とすれば自ずからアメリカ貨物が大きな部分を占めることは已むを得まい。又、これら自由港によって利益を受けるものは必ずしもアメリカ人だけではなく、自国人も自らの勘定において外国貨物を取扱えば利するところが少なくなく、実際にも主として現地国民が多くこれを利用しており、アメリカ、日本その他の国々と共に加工工場などで進出し、現地の低賃銀労働を利用して利益を挙げている。すなわち、アメリカの外国領土での自由港設置勸奨が近年における自由港復興の第二の理由というべきである。

那覇自由貿易地域の制度、性格は概ねアメリカ外国貿易地帯と同じであるが、面積が 8,150M² で極めて狭く、そのためか始めに期待したほどの成果を挙げ得ず、加工製造工場は現在野球グローブ、ミシン、パラソル、化粧品、酒類、木工などの種類に止まっている。初期にはトランジスターラジオ、カメラの組立工場もあって 8 社を算えたが、今は 5 社に減じ、ここに働く労働者約 400 人、これによる総収入 \$ 414,000 といわれている。この停滞の原因は、地域が余りに狭いことと労働賃銀が次第に高まり内地と余り変らなくなったことであると見られている。

これに反して、高雄輸出加工区はアメリカ外国貿易地帯とは全く制度が異り、関税免除、輸入統制外地域となっている点は正に自由港ではあるが、加工区へ入った貨物は台湾内陸へ輸入することが禁ぜられ、又加工を施さずに搬入時の姿のまま海外へ搬出すること、すなわち仲継貿易も許されていない。あくまで外国貨物について加工製造の上輸出することが要請されている。但し、貨物の故障、契約の間違いなどのための積戻し、加工区から一旦搬出して関税港から輸入することなどは合法として認められている。高雄輸出加工区は面積が約 700,000M² で比較的広く（注：ニューヨーク外国貿易地帯は約

372,000 m^2 、サン・フランシスコ同は約61,000 m^2 、コペンハーゲン自由港区は約1,190,000 m^2 ）、従って加工製造工業のために相当の面積があり、工場数120社（内日本進出26社）、労働者数凡そ15,000人、業種は電子工業、プラスチック工業、その他洋傘、野球グローブ、つり針、刺繍、織物などの手工業である。創設後2年間に加工区への投資\$18,000,000、内日本\$3,650,000といわれ、現地においては将来の発展に大きな期待をかけている。

那覇も高雄も東洋における地理的位置には大差がない。高雄の方が東南アジアに少しく近いというだけであるが、しかし那覇には日本本土、韓国などにより近いという利点がある。しかるに、一方が栄え、他方が停滞しているのは、要するに一方は台湾島という広大なる内陸を擁し、その経済基盤も確立しており、国際経済上も独立国家としての地位を占めている地域に属しているということが根本にあるけれども、(1)地価、労賃が低くて投資の対象になり易いこと、(2)輸出加工の地積が広くて工場建設と港湾施設とに十分余裕のあることが繁栄の原因であると思われる。それかあらぬか、琉球においては那覇自由貿易地域の拡張、更に進んでは本土復帰を期として沖縄全島の自由地域化を計画し提唱する階層も出て来ている。

わが国においても戦後GHQの指令により神戸、横浜、佐世保などにおいて自由港を設ける動きがあったことは前に述べた。その後、神戸港は港域の東西に膨大なる計画のもとに海面埋立ての工事を起し、これが大略完成に近づいた頃更に港の正面防波堤の外域に4,360,000 m^2 の人工島（ポートアイランド）の埋立計画を樹て、現在その一部完成を見ているが、この計画を樹てるに当って築造理由の一つとして、ここに自由港を設けるということを挙げその計画案も練った。しかし、この未曾有の埋立案が成立し築造に着手すると、自由港はわが国行政の現状の下においては成功の見込みなしと見たか、又はポートアイランドの着工に成功した以上はもはや自由港をとりあげる必要がなくなったと見たか、自由港のことはいつの間にか姿を消してしまった。これと前後して名古屋港においても大阪港においても埋立事業に関連して市

民の中に自由港設置を考えるものがあり、経済団体では研究を重ねていたけれども立案までには至っていない。その中にあって、最も熱心であり今なお自由港設置に政治力を傾けているのは長崎港である。長崎港はその港口に横たわる香焼島（旧川南造船所跡）と深堀地区との間の海面を埋立てたが、この地域に自由港区を設置しようというのである。那覇、高雄、釜山の自由港に刺戟を受けたことにもよるが、自由港区内の加工・製造・展示を許すばかりでなく域内居住の自由も認めるという極めて自由性の広い自由港区であって、これを「国際貿易地帯」と名づけ要綱案を作成して設置運動に乗り出している。自由港問題は政界でも経済界でもまだその気運は熟していないけれども、沖縄返還の時期も迫り、沖縄住民の希望である自由港存続の件もからんで、或は長崎港の国際貿易地帯も何等かの形で実現するかも知れない。要するに、最近わが国に起った自由港問題はいずれも海面埋立てに関係がある。自由港の復興としてはわが国独得の動機によるものであって、これが復興第三の理由となる。

自由港設置反対論の論拠は、前にわが国とアメリカの場合につき紹介した。今日でも反対論者はこれらの論拠のうちいずれかを固執している。最近はこのに加うるに、自由港は徒らに外国に奉仕するに過ぎないという理由の反対論が出ている。しかし、これは間違いであって、自由港は「外国貨物」のために奉仕する施設ではあっても、「外国」や「外国人」に奉仕する施設ではない。自由港は外国貨物を取扱う人にはその国籍を問わず、すべて平等に利便を与える施設である。世界には既に10数カ国にわたり100港に上る自由港が設置されている。国際経済上優位にのし上った日本が、半ばは外国のためになる自由港区を設けることは、我利主義日本の汚名を幾分でもそそぐことになるのではあるまいか。

（備考）自由港の歴史、理論、実態についての詳細は拙著「自由港の研究」（昭和30年同文館発行）を参照されたい。

日本港湾におけるターミナル・オペレーターの論理

東 寿
(日本港湾経済学会常任理事)

目 次

1. はじめに——本論の範囲
2. 地方自治による港全体経営の公企業体化について港湾法20年の反省
3. 埠頭経営方式としてのターミナル・オペレーター制度について
 - (1) 企業の種類——ターミナル・オペレーター方式へ
 - (2) 企業の形態——公私企業の接近化
4. 公私共同企業について
 - (1) 公私共同企業概念
 - (2) ナチス以前のドイツにおける公私共同企業の歴史的経緯
 - (3) 公益企業統制の手段としての公私共同企業の価値
5. 戦後の日本港湾における公私企業接近化の実例について
6. むすび——現行港湾法改正論への反論

附表—港湾管理者が公私共同企業として設立したターミナル・オペレーター
(埠頭会社)一覧表

1. はじめに——本論の範囲

最近コンテナ・ターミナルにおいて、ターミナル・オペレーターと言う言葉が使われているが、ターミナル・オペレーションを行なう者の意味で、港湾運送事業者を指しているようである。本論で言う「ターミナル・オペレーター」はこのようなものでなく、自からターミナル・ファシリティーズ（埠頭施設）を所有し、それによって貨物を集め、船舶を誘致し、ターミナル作業など船車連絡についての一切のサービスを行なうことを業とするいわば埠頭業とも言うべきものを指している。

「論理」と題したのは、日本の港湾において運輸通信省の設置ないし港湾法の制定により、港全体の公企業的経営の一環としてターミナル・オペレーター制度を導入することの必然性を主張し、具体的に各港に公私共同企業の埠頭会社を実現せしめた論理を述べようとしたもので、本論が学問的研究な

いし学理ではなく政策論であることを明らかにしている。

2. 地方自治による港全体経営の公企業体化について港湾法20年の反省

昭和18年の運輸通信省の設置および昭和25年の港湾法の制定によって、港湾行政の考え方が根本から変らなければならなかった筈であるが、これを港湾法制定後20年の今、当時をふりかえって反省してことから、本論の問題点を引き出して行きたい。

昭和18年運輸通信省が設置され港湾行政が内務省から移管された。その閣議で、鈴木企画院総裁は港湾の概念を線画で表わして、陸海の境を示す湾入した線の上に陸部にかけて円を画き、港湾行政は陸域にも及び一切の港湾機能を含むものであることを明らかにした。この時点から行政上の港湾と云う概念は、「国の営造物」概念による保育行政から地域経済社会行政ないしは公企業行政へ一変しなければならなかった筈である。私が港湾を一種の地域経済社会ないし社会、経済的有機体として科学的に追及しようと思いついたのはこのためである。商港立地問題（港湾23の2、24の1）、港格問題（港湾24の2）、港庁問題（港湾25の1）、戦前及び戦後の港湾行政系統図（港湾25の3）、港湾における公私共同企業問題（港湾27の12）、港湾計画論、調査規則など。政策論としての科学的追及に私のふまえてきたものを明らかにしている。

さて昭和25年に港湾法が制定され、前述のような思考過程による主張のほとんどがその立法精神の中に生かされた。ただ残念なことは、法制定当時この法案を成立させるために涙を吞んで数回の条文修正に妥協せざるを得なかったことである。最近現行港湾法を改正しようとする動きがあって、その主な主張は、現行港湾法では日本経済の規模拡大に伴う流通革新に追いつき得ないこと、あるいは外貿を地方都市にまかせておけないと云うことにあるが、その根底にあるものは中央集権的官僚主義的思潮ないしはそれを利用して特権を望む一部体制ではないかと疑いたくなる。なるほど、現行法にはこの20

年間露出した幾つかの欠陥があるが、その欠陥を云う者は現行法の立法精神を敢えて忘れて妥協的に修正した末梢的条文にこだわっているからである。

それではまず現行法の立法精神と法案成立のための妥協的修正が現実の行政に及ぼした影響とを述べることにする。

元来、ヨーロッパ大陸と英米との間には「ものの考え方」に今日なお鋭い対立があるが、行政法の歴史においても中央集権的官僚主義型対地方自治的民主主義型の相違があった。

港湾法制定以前の港湾は、明治政府がドイツを範として大陸式の行政法を発達させてきたので、国の営造物として国の行う保育行政の一つとして扱われてきた。すなわち、道路、河川、港湾などの公共施設は、国が国土条件としてこれをつくりその上に企業が、国民生活が、自由に、安らかに行われる仕組みとなっていて、いわば政府によって「与えられるもの」であった。当然にその行政制度は、大陸型の中央集権的官僚主義であった。

しかるに、終戦後に制定された港湾法は港湾を国の営造物とすることなく、その発展に最も身近な利害をもつ地方住民のものであるとし、法第2章及び第3章に一切の港についての業務は地方住民の代表である地方公共団体が行なうものとして管理者の業務の内容を規程し、法第4章に管理者の行なう地方自治による公共性のための特権を明らかにし、法第5章に国のうける利益に対し国の共助の意思を示す工事費について国庫負担の額を定め、法第6章に国の共助の反射として公共性について国の最小限の監督権限を規定している。

またその工事費についても、現行憲法のもとに財政法、会計法、地方自治法など多くの財政関係法規が改正され、実質はともかく形式的には絶対主義的色彩を払底する努力が行われた結果、公共事業費は政府によって「与えられるもの」でなく国民みずからの金であることが明らかにされている。従って港湾を開発、管理、経営するものは政府でもなく、特権をもつ土木技術者でもなく、管理者なる言葉によって代表される地方住民の意志であることが

明らかとなった。しかも港湾法はその一連の条文において、港湾管理者がその港全体の経営を公企業経営的観点に立って行なうように主張している。すなわち、その発展に最も身近かな利害をもつ地方公共団体をその経営責任者としたこと。経営に関する国の監督権限を棄ててできるだけ野放しとしたこと。経営組織の代表的なものとして「港務局」を提示し、民主的支配による企業性を明らかにしたこと。経営上の種々の特権を与えるとともに国もまた財源について共助の意志を示したことなどが注目すべき点である。

現行港湾法の立法精神は、一口に言えば地方自治による港湾行政の統一、公共性の担保及び港全体の公企業の効率化にある。たしかに、昭和25年立法当時のGHQは港湾に対する考え方として、明らかに英米式の地方自治的民主主義型すなわち港全体経営を地方公共団体による公企業として国家権力の一切を排除することを要求しているし、実際に現行法の立法精神もそこにあったことは間違いない。これは大陸式の行政の「考え方」に慣れてきたわれわれにとっては大変な変化である。余りにも大きな変化であっただけに、総元締である運輸省港湾局も、新たに管理者に指定された地方公共団体も、この本質的な相違をまともにうけることなく、今までの「港務所経営」の法的根拠ができた位にしか認識しなかったのではないか。と言うのは、法制定後の運輸省の地方自治への行政指導も徹底したものでなく、管理者もまた港全体経営を公企業としてうけとめることに徹していたものはほとんどいない。私はいつも例にとるが、内務省で港湾資源調査規則を制定した時に、内務省各局の事務官、技師を2年にわたって総動員しこの規則の施行に徹底したと聞いているが、港湾法制定後の運輸省の行政指導はこのような熱意をもって行なわれたと思われず、施行規則も差当りの管理者設立の規程に限られていたことから想像し得ることである。

それはさておき、次に法制定当時法案成立のためにどのような妥協的条文の修正が行なわれたか、それが20年後の現在どのような欠陥となって表われているかを明らかにして、次の推論に進むこととしよう。

第1に、第1条の目的から「運営」と言う言葉が削除された。目的に運営を含むものであることは国会議事録に明記されているが、これが除かれた理由は地方海運局官制から戦時統制時の「港湾の運営に関する事項」を除き得なかったことにある。港湾の基本法としては経営主体を一にすることを建て前えとしながら、この妥協によって各港の経営の現実は一真二つに割れることとなった。また地方海運局の「運営」の事項を行政上裏付けるために港湾運送事業法の制定を見、それにつらなる行政指導がそれぞれ生成発展の歴史的基盤を異にする各港について全国劃一に行なわれたために種々の問題を提起し、これが管理者の公企業経営の熱意をそぎ、前述の港湾法改正の主張の遠因となっていることを知るべきである。

第2に、第2章港務局は精神規程であって実施のための条項を示していない。これは県市の反対に対する妥協の産物である。せっかく企業意識をもちこんだ立派な港湾法をつくりながら、画竜点睛を欠いた感がある。

これも前述の港湾法改正の主張へつながる。

第3は、第13条「私企業への不干与等」の条文の挿入である。法的には公物法に管理者を疑うような条文の入ることが不思議であるが、業界への妥協とし強行されたと聞いている。むしろ管理に強力な発言権を与えた方がよいと思ったが、これが現在になって港全体の近代化、埠頭ごとのターミナル・オペレーターによる効率化に非常な障碍になっていると思う。現行法でも公共規制さえ確保されれば、埠頭を適当なターミナル・オペレーターに経営委託、優先使用、リースすることも不可能ではないが、第13条がこれらの話合いの機会を失わしめてしまったように思われる。

そのほか、第3章に定められた港湾管理者は現実に府県を主とし、その発展に最も身近な利害をもつ地方住民の代表である市町村に限定しなかったために、管理者として依然として「港務所経営」を脱しきれなかったものが多いこと。また第4章の臨港地区について都市局との間に最小限の臨港地域によって妥協をとりつけざるを得なかったために、現在の東京湾、大阪湾な

ど過密都市港湾の救うべからざる問題を引き起していること。あるいは、第5章国庫負担の割合についてせっかく「格」にたる港の分類を定めながら、過去の負担区分をそのまま継承するように大蔵省との間に妥協したこと。さらに国直轄施行によるものは、国有財産法の改正によりすべて国有財産となり、一応「管理委託」の特例をつくったが、無条件に管理権を移転することに無理があるとして現在の外貿公団など国の企業が港の重要な部分に介入してくる理由となっていることは、「都市の論理（羽仁）」を引用するまでもなく、地方自治として由々しい問題である。また建設債の発行についても、自治省との間に解決されないまま現在に至って居り、港全体経営の財源獲得を困難にしている。

以上思いつくままに立法当時の妥協点を列記して、港湾法制定後20年間に露出した欠陥から現行法改正意見の生じてきている本質的な原因をさらけ出して見たが、それは結論として、現行法の立法精神である地方自治による港全体の公企業経営に、運輸省も、管理者も徹しきれなかったことにあることを主張しようとしたものである。

3. 埠頭経営方式としてのターミナル・オペレーター制度について

前章において、各港の現実はいろいろな事情によって異なっているものの現行港湾法の立法精神は地方自治による港全体経営の公企業体化にあることを述べたが、港全体の公企業経営を前提とすると、埠頭経営が港全体経営の根幹でもあり、また企業経営的には港湾即埠頭であるから、埠頭経営もまた原則としてないしは第一義的に管理者の行なう公企業であることが考えられてくる。

それでは埠頭経営ないし港全体経営を公企業としてみる場合、どのような企業の種類があるか、その企業形態としてどのようなものが考えられるか、そのほか必要な本質的な諸問題にふれてみることにしよう。

(1) 企業の種類

第1に、港全体の経営について述べる。

港湾法以前のいわゆる「港務所経営」の内容は、次のようなものである。

- 1) まず一般会計のなかから予算をとって防波堤をつくり、浚せつし、岸壁、物揚場をつくり、上屋をたて、荷役機械、臨港鉄道、臨港道路を整備する。
- 2) できあがると施設を一般に利用させるが、無償使用を原則としている。上屋、荷役機械などの使用料、けい岸使用料などがあるが、これは無制限専用をふせぐ意味のもので、その収入は建設費償却の一部あるいは管理者に充当される程度にすぎない。埋立の多くは、建設費の財源に充当するためあるいは県財政の他の必要から民間に払い下げられる。
- 3) 後は、公有水面の考え方による水面専用、工作物設置などの取締行政、港湾統計についての窓口事務の程度であった。

この今までの港務所経営は、R. Liefmann の分類（国、公共団体の営む事業を分けて公営造物、公経済、公企業とする）に言う「公営造物」の範囲であって「もっぱら行政原理によって支払いされる消費経済的運営の程度」にあったと言えよう。

これに対して港湾法は、第2章および第3章において明らかなように地方自治による港湾経営の効率化つまり港全体の経営を企業的に考えるようにその一連の条文によって主張していることは前に述べたとおりである。その管理主体は地方公共団体であるから、その性格はリーフマンの分類の少なくとも「公経済」すなわち「公益をめざしつつ実費主義的最小費用原則によるもの」であるか、あるいは「公企業」すなわち「営利経済であって独立の機構をもつもの」の範囲であって、一般的に広義の公企業と言われているものであると思う。

このような考え方による港全体経営は、私企業のように営利追及を絶対の目的とする狭義の企業とは違うが、かりに公行政を権力行政と非権力行政と

に分けた場合の非権力行政の一つとしての「公企業」であるとしても、やはり流通経済における一単位としての経済的事業の一つであって、その事業の内容は法第12条に示すとおりである。その企業目的は、港のなかにあつては既存施設との競い、港湾間にあつては自由な港湾競争によって船舶——貨物および旅客をその港に吸引し、「取扱貨物量の増大」および「港湾諸掛りの低廉化」をはかるためのいわゆる「港湾販売」にあると言えよう。ただ現実としては、前述の事情によってこのような段階にまで至っていないが、少なくとも港湾経営にぶつかる態度としてはここに基礎をおくことが必要であると思う。

次に第2に、個々の施設について考えて見よう。港全体経営が公企業として行なわれると、個々の施設経営のひとつひとつが経済的事業として扱われることは言うまでもない。これを法に定める施設の分類に従つて企業としての内容を述べると次のとおりである。

- 1) 水域施設および外かく施設——これらの施設は、その性質上企業の対象とはならない。入港料、こう門通過料などは受益者負担の規定によるものであるが、建設資金の償還財源として考えられるにすぎず、一応本論の範囲外におくのが妥当であろう。
- 2) けい留施設——従來の使用料が受益者負担と言うよりもむしろ無制限使用をふせぐ意味の罰則であつたのに対し、はっきりと受益者負担に徹するか、けい船諸業つまり綱取り、タグ作業などのサービス役務と併せて、その対価として料金をとるか、あるいは沿岸荷役業を兼ねることによって、けい留施設の経営を企業として考えることができる。
- 3) 臨港交通施設——道路は貨取り道路の考え方による以外にない。運河は運河法の定めるところにより企業的に考えることができる。臨港鉄道は、従來専用側線あるいは営業線として国鉄に経営を委任し従つて貨物扱いは日本通運(株)によるのが普通の例であるが、これも場所によっては特定免許を得て貨物扱いの役務の対価を収入とする企業が考えられよ

う。

4) 荷さばき施設——荷役機械、上屋もまた従来の考え方をすててはっきり受益者負担に徹する使用料をとるか、沿岸荷役業その他の諸業を兼ねるか、あるいは保管施設とあわせて企業化をはかれば、充分経営のなりたつものとする事ができよう。

5) 保管施設——これが倉庫業として企業経営に適した施設であることは言うまでもないが従来その業務は公行政の範囲外のものとて放置されていた。しかし事業を行なう態度として、公有または私有、公営または民営と言うように所有と経営を分離して現実適切な経営形態を選定すれば、例えば後述す公有民営、公私共同企業などの方式を導入すれば、一般貨物、石炭、石油、木材などの倉庫業を営むものと考えることが可能であると思う。

6) 船舶補給施設——給水は今でも公共団体の水道事業の一環として扱われてきているから、さらに経営を合理化し、設備を整備し、サービス役務を企業的に徹すればよいと思う。給炭、給油施設もまた保管施設とあわせ考えることによって企業として計画することができよう。

7) 港湾用地——これは従来も公共団体の財政措置とあわせて計画されてきたが、これを前述のけい留施設、荷さばき施設、保管施設などに関連づければ、適切な企業計画となると思う。

さて、第3に、結論としてターミナル・オペレーター方式の考え方が生ずる。すなわち以上個々の施設についてその企業経営的性格の有無を述べたが、できるだけ2つ以上の業を兼ねるようにする方が企業として有利であることは言うまでもない。例えば臨港倉庫業を例にとってみても、その主体事業による倉庫保管料よりも付帯事業による船内荷役料、回漕料、沿岸荷役料その他の方に収益が多かった例が多く、また港湾では多くの業を兼ねていることにより効率的運営が可能となり、諸掛りを安くし、貨物を確保する可能性が

強くなるものである。つまり、1つの埠頭、1つの棧橋、一般的に言うと、「輸送上の発着点に貨客の移動を容易ならしめるための一切の技術的設備」すなわちターミナル・ファシリティーズと「これらの設備によって提供される用務」すなわちターミナル・サービスとをあわせて一つの企業つまりターミナル・オペレーターの業を行なうことができる。ターミナル・オペレーターの営業とする範囲は実に広範にわたり、岸壁、物揚場、上屋、倉庫、荷役機械、臨港道路、臨港鉄道、港湾用地を含む一突堤を例にとると、船内荷役業、沿岸荷役業、けい船諸業、貨物陸揚荷さばき業、荷受船積業、乙種海運貨物仲立業、普通倉庫業、保税倉庫業、艀運送業、機帆船運送業、陸上小運送業、上屋荷さばき業、鉄道貨物取扱業、梱包荷造業、運送保険代理店業、通関代弁業などの多きに達する。

このターミナル・オペレーター方式の考え方が、港湾法立案の際に今後の施設経営の方向として法第12条との関連において考え得るものであったと云うことは、港湾に対する「ものの考え方」として忘れてはならない重要な問題であると思う。

(2) 企業の形態

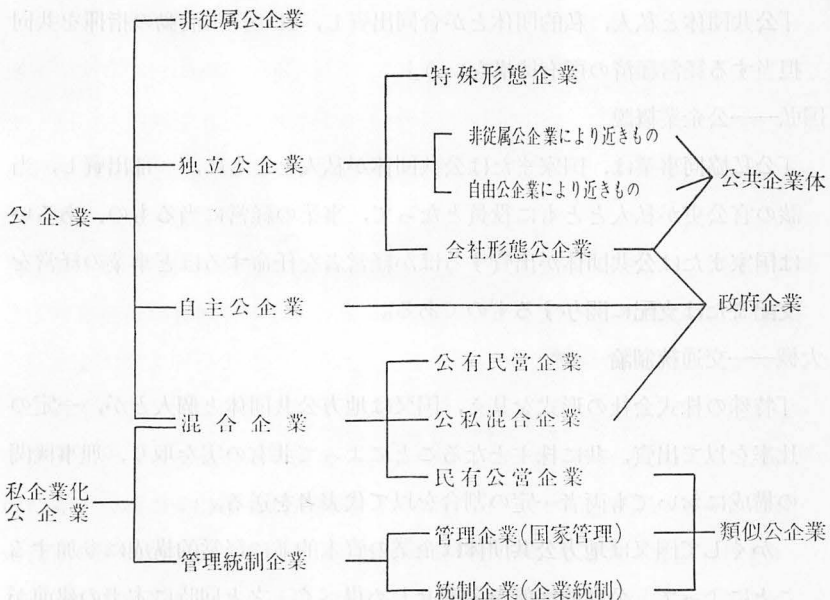
前項において、従来リーフマンの分類に云う「公営造物」としてしか考えられなかった港湾施設の管理も、港全体経営の企業的発展のプランであると考え、いろいろな種類の企業と結びついた事業となることを述べたが、次に多少とも企業形態論的に問題をとりあげて行くこととする。

さてここでは、事業を計画する者が管理者の立場に立って港全体経営の公企業としてその企業的発展のためのプランとして個々の事業を行なうのであるから、それぞれの施設の経営はまず公企業であることを建て前とするが、現在の社会思潮、社会経済組織の構造のもとでは現実にはどのような企業形態がとられるかを論ずるのが妥当であろう。しかしこれを、一般的に経営学または企業形態論の分野において追及することは、専門家でない私の良くするところではないので、ここでは政策論として港湾法の立法

精神から企業の形態を推論することとする。

港湾法は、道路法、河川法に見る国の営造物概念を一てきして、港湾は地方公共団体のものであるとした。もっとも公有水面埋立法、国有財産法を排除することができなかったで、公有水面、国有財産については国の委任事務となっているが、そのほかは地方自治により港湾行政の統一、公共性の担保、港湾経営の効率化を行なうことを立法の目的としていることは前述の通りである。しかし法律体系は依然として公物概念に立つ公物法であって、私企業の場合にたつ公益事業法ではない。港湾管理者がパブリックそのものであり、公共の用に供する港湾施設が公物そのものであればこそ、その開発に国が共助し、その施設費を国が分担する。また港湾管理者は、港の開発、経営のために積極的に公共施設を自ら整備し、自ら管理し、自ら運営する（法第12条）、消極的には公益の立場に立って私の行為を規制する（法第37～41条）責務をもっている。従って重要港湾におけるけい留施設のごとき、公共の用に供するために港湾管理者がこれを建設し、国もまた共助の意味でその工事費を負担しているものは、少なくとも管理者自ら積極的にこれを公企業として経営するのが建て前であると思う。重要港湾の臨港交通施設、地方港湾の各施設など助成の意味で国がその工事費に補助を与えるもの、あるいは何らかの事情によって管理者の単独事業として建設した施設においても、濃淡の差はあれこの立法精神はやはり通じている。これはまた、これらの公共施設が一般税を財源として建設されるために、その施設経営による利益が特定の一私人のみにかえることは妥当でないことから推論されよう。しかし、港湾法は、第13条において港務局（港湾管理者）の私企業への不干与を規定している。前述の個々の港湾施設経営の事業の多くは、この規程をうけると思われるが、港湾法は同時に法第46条によってそれらの施設が公共以外の用に供せられることを阻止しようとしていることからみて、その企業内容が公共性をもっていることを主張していると考えざるを得ない。これは「私企業を公益統制する」いわ

ば公益事業法的な考え方において解決できるようにも思われるが、公物法である港湾法ではそのような解決を許さない。従って問題は必然的に「公企業の私企業体化」の方向に進む。つまり公共と云う立法精神のもとに許されるだけの法文の拡張解釈をすることが必要となるだろう。このことは個々の施設経営の企業形態が、その施設のもつ公共性の度合、あるいはその企業内容の法第13条による制約の強度によって、公行政から変化して行く方向を示すものであるが、その企業形態はこの2つの強度の濃淡によって、つまりその時の社会思潮、社会経済組織の機構に根源するものによっていろいろな形態をとるものと思う。またこれは、それぞれの現実の客観条件によって決めるべきものと思われるので、ここでは「山城章——公企業」に示された具体的な企業分類を次に掲記しておくにとどめる。



図一1 企業分類（山城 章—公企業）

このうち本論において、後述の具体的事例について述べるように、公私混合企業および公有民営企業の2つが日本港湾の現状において適切な企業形

態であるとして採用してきたので、次にその概念、生成発展の論理などを述べてより認識を深めることとしたい。

4. 公私共同企業について

(1) 公私共同企業概念

まず公私共同企業概念については、

竹中——官公企業経営論

「公私共同企業は、私人と公法人とが資本の拠出（資本危険の負担を伴うものとす）と事業経営とを協同にせる私法的拘束的営利事業であって、公私の協同にその特質が存している」

増地——経営要論

「公共団体と私人、私的団体とが合同出資し、且つ経営活動の指揮を共同担当する経営経済の所有機構をいう」

国弘——公企業概説

「公私協同事業は、国家または公共団体が私人とともに、一部出資し、当該の官公吏が私人とともに役員となって、事業の経営に当るもの、あるいは国家または公共団体が出資するほか経営者を任命するほど事業の経営を支配または支配に関与するものである。

大槻——交通統制論

「特殊の株式会社の形式を具え、国又は地方公共団体と個人とが、一定の比率を以て出資、共に株主となることによって共有の実を取り、理事機関の構成においても両者一定の割合を以て代表者を送る。

かくして国又は地方公共団体は企業の資本的並に経営的構成に参加することによって、公共的機能を發揮せしめ得べく、之と同時に本来の建前が社会組織なることによって商事的经营能率をあげ得る形態である。」

などの諸説があるが、それぞれの設立を必要とした立場によって、次の3種類に分たれてその価値を判断されるものであろう。

（竹中——公共業講話，官公企業経営論）（小島——公企業）その1は，公企業，私企業とならんで独立の一企業形態として理解されるものであって，公共団体の投資は単に財政収入獲得の手段にすぎない。

その2は，公企業の経営合理化の一手段として理解されるもので公企業の一変態とみなされる。

その3は，公益企業統制の一手段として理解されるもので，公私企業の接近化傾向の立場から私経済的利益と公共的利益を結合せるものである。

本論の範囲においては，今後の推論に明らかにされて行くように第3の立場に立つものとして概念したい。従ってこの場合の公私共同企業は，その資本出資すなわち株式を公式的には公共団体が過半数所有して，株主総会を支配しつつ株式会社の事業経営を行なうものである。

(2) ナチス以前のドイツにおける公私共同企業の歴史的経緯

それではどのような場合に，公益企業統制の一手段としての公私共同企業が発達しその価値をもつものであろうか。今少しこれを認識するために「竹中官公企業経営論」より，西欧諸国において最も公私共同企業の発達したナチス以前のドイツについてその歴史的経緯を引用してみよう。

1) 経験時代（1908年～1914年）

この時代のドイツ都市会議加盟75都市の干係した公私共同企業は最も古い R. W. E. を始めとして91に達した。

「当時地方公共団体は過去の苦い経験と収益を自ら獲得せんとする積極的目的と相まって公益事業の私営に強硬に反対し」公営にしようとしたが，「ある都市は公企業の経営における財政的危険を免れることを主たる理由として」，「又ある都市は公企業につきものたる政治と営業との混同を免れることを基本目的として」，「更に電気および市街鉄道事業における技術の発達の結果企業経営上最も経済的な営業区域が都市の行政区画を超えるに至ったことを理由として」，「なお公企業においては予定された

剰余が事実上取得されず若しくは賃銀の引上げ料金の引下げその他によって剰余が縮減される傾向が強いので」公営よりも公私共同企業を選んだ。すなわちこの時代のドイツの公私共同企業は、それぞれの都市の財政政策的根拠とともに「公益企業を私営に放置することによって生ずる弊害を矯正し、公益企業自体の社会的職能を充分に発揮せしむる」ために、既存私企業の株式を取得することによって私企業より転化したものである。ただ前述の事情により完全な公企業の形態に至ること妨げたものであった。

- 2) 一時的発展時代（1914年～1918年） 歐洲大戦中のこの時代は、食糧供給の分野に新しい形の公私共同企業が起ったほか、この企業形態によって経済組織の破壊を防止しようとするのが試みられた。

すなわち戦時統制に対して、私企業の抵抗が公私共同企業の形態をとった。

- 3) 社会主義時代（1918年～1921年）

この時代の「公私共同企業はいわゆる社会化の信奉者によって無価値なる妥協もしくは公営に至る便宜なる踏石にすぎないと評価され」「公益企業の市営化が中心問題となった」。すなわちこの時代の社会思潮が経験時代におけるような現実を打ち破ろうとしたのであろう。しかし1920年のドイツ都市会議加盟159都市の関係した公私共同企業数は377に及んでいる。

- 4) インフレーション時代（1922年～1923年）

この時代の「公営企業は貨幣価値の急激なる下落に際して」料金表の頻繁な改訂もそれに追いつくことができず、さらに資本調達および信用獲得の困難によって「著しい経営困難に陥り」「遂に市営解消運動を生ずるに至った」「かくてこの時代においては公営よりも公私共同企業が選ばれ公私共同企業は著しく進展したのである」。

- 5) 「貨幣価値の安定と共に公私共同企業は再び沈滞時代に入った。けだし都市はもはや資本の調達、信用の獲得のために公私共同企業に避難場所を見出すことを必要としなくなったのみならず、公企業の新経営形態の導入

によって公企業の地位はより強固にせられたからである」

(3) 公益企業統制の手段としての公私共同企業の価値

前節の歴史的経緯によって明らかにされることは、

- 1) 「自由主義経済ならびに資本主義経済が成立した後その独占段階に入るに及んで」私経済的利益の追及によって起る弊害、すなわち「公益企業を私営に放置することによって生ずる弊害を矯正し、公益企業自体の社会的機能を十分に発揮せしむる」ために、私企業に対し何らかの形において公益企業統制の必要が生ずること。

現代の官公企業はその一つの場合として私企業より発生し、その資本的企業たる本質の故に行政的事業から種々の企業形態に発展して行ったものである。

- 2) 公益企業統制の一手段としての公私共同企業は、この場合次のような現実において主張されること。

- ① 公共団体が全額出資の意思がなく、一部の投資によって収益を獲得しようとする積極的意思を持つ場合
- ② 公共団体が、これによって公企業経営による財政的危険を免れようとする消極的意思を持つ場合
- ③ 公共団体がこれによって公企業につきものである政治と営業との混同を免れようとする場合
- ④ その企業経営上最も経済的な範囲が公共団体の行政部門の範囲を越えるに至った場合
- ⑤ 全体主義的なあるいは社会主義的な企業統制に対して私企業の抵抗の激しい場合
- ⑥ インフレーション時代のように、貨幣価値の急激な下落に対し弾力性のある経営形態を必要とする場合
- ⑦ 公企業とするには資本の調達、信用の獲得が困難な場合

⑧ 私企業者の技術的ならびに商人的経験の利用，私企業者の有する権利の併用など公営化の一時的便法として有利なる場合

⑨ その他企業とすることが不可能なる場合

ただこの場合「竹中——官公企業論」は、「公私共同企業が公益企業統制の一方法として重要な意義を有するものは地方公共団体が公益企業統制の主体として相当広い権限を有している場合である」ことを指摘している。

以上ナチス以前のドイツの例によって公益事業統制の手段として公私共同企業の起り得る段階とその価値を述べたのであるが、一般的に公益統制の方法としてどの程度の強さの企業形態が発展し価値を有するかは、その時代の社会経済組織の構造ならびに社会思潮の如何によって選択されるもので、その種々の公企業化の具体的形態として「小島——公企業」によるものは前掲の通りである。

さてこれらの形態のうち、公私共同企業を日本港湾の現状において適切なものとしてとりあげたが、このほか公私共同企業と比較検討される場合の多いものは公有民営企業形態であろう。公有民営企業は、公有公営を必要とするような段階において、公共団体が私企業を全部買収しあるいは公企業を創設しようとしたがその経営は公営とすることを不得策とした場合である。

例えば、その経営方式として一般行政の方式によることが困難であることなどによって。また「設備に多額の資本を要したとえ長期についてみれば収支相償うとしても」私企業としての成立が困難なような公益事業を、公共団体が設備を建設し、私企業をしてその経営をなさしめる場合である。

いずれの場合も、公共団体が設備に対する全額投資をなす意思を有するなど、前述の公私共同企業の場合と自ら相違するところがある。

5. 戦後の日本港湾における公私企業接近化の実例について

以上の思考過程を経て、結論として私は「港湾計画論」のなかで次のように述べている。「港湾法の立法精神が要求する港湾施設計画の最も困難なる

本質的問題は、その施設経営に対し、港湾法の主張する「公共性」と「経済性」との妥協点をどこに求めるかにあるかに気づれると思う。これは概念的に割り切れても現実はその時代の社会思潮、その港の特殊事情によって具体的に非常な困難な問題となってくる。この企業経営的考察による港湾施設計画に多少とも価値ありとすれば、この問題を「公企業の私企業体」化の方向に導いてきたところにあると思う」と述べて、その効果を明らかにしている。

その後機会あるごとに直接、間接に埠頭設備計画とともにその企業経営的考察による方法論を具体化することに努めてきた。附表に示すように、ターミナル・オペレーターたることを期待して設立された埠頭会社が、既に28に及んでいる。次にその事例について、設立の経緯と必然性を述べて、今後それぞれの設立目的に沿って完全なる発展をするよう熱望することとしたい。

その第1の実例は大阪港振興（株）である。空襲によって港湾地帯を焼野原と化した大阪港が、その復興計画において従来の問題である地盤沈下、西風に対する遮蔽、都心からの距離の解決のために内港拡張をとったことは当然であるが、その結果新大阪港計画の及ぼす範囲は、単に臨港地域に止まらず、背後の膨大な地域を含むこととなった。その事業の種類も、従来は民間の事業である労務住宅、医療、ホテル、商館、慰楽などの諸施設を包含しなければ、急激な大阪港の復興を全きものとするとはできなくなった。しかし当時の民間諸企業の状態は、戦時統制の枠から突き放され漸く虚脱状態から立ち直ったものの自らの企業を最小限の規模に収取することに勢一ぱいの状態であった。手持ち資材の食いつぶし、施設の遊休化など、企業として積極的に設備の改善をはかる意志は全くマヒされていた。この時に国家の要求として生産の復興、輸送力の増強、大阪港の復興が計画された。この状態は、もし当時の社会思潮が民主主義体制へ、自由な資本主義へ風潮がなかったらば、当然に一挙に社会主義的な考え方による公共的施策がとられるような状況にあったと考える。すなわち私企業の公共化の目的のために創立された大阪港振興（株）が、公私共同企業の形態をとったことは、当時の社会思潮と

それに附随して起る種々の要件に左右されたものであろう。しかもその後の企業経営状態はこの方式が最も適切なものであったことを立証している。

第2の実例は、室蘭港振興（株）の設立である。室蘭市は始めに日鉄の営業中止による室蘭港の建て直しを商港発展に求めてまず上屋倉庫の建設および経営を計画し、市財政の制約のために資本的協調を民間資本、一般市民に求め、室蘭港振興（株）を設立したが、その建設と国庫補助を得ることが明らかとなったので、市企業として建設し、その経営を室蘭港振興（株）によってなさしめることとした。この形態は見かけとしては公有民営企業であるが実態は公私共同企業である。この形態の採用された理由は、1) 財閥資本の活動が禁止されていたために、従来の民間事業の分野に公企業が進出する必要があったこと。2) 市営事業とするには、市財政上の困難があったために民間資本および一般に資本的協同を求めたこと。3) 倉庫業を兼ねた事業内が公共団体の行なう行政事業の範囲を越えていたこと。4) 企業経営上私企業者の技術的、商人的経験を利用する必要があったことなどにあると思われる。

第3の実例は、東京港における豊洲埠頭の経営である。この石炭埠頭は、戦時、戦後数度にわたって都営企業として計画されてきたが、資金獲得上都営民営、都営と三転して遂に見返り資金によって施設の第1期計画を完成し、その経営は東洋埠頭をしてあたらせることとなり、前に述べた公有民営の典型的実例である企業形態をとるに至った。この形態は大阪港振興（株）と異ってその企業が性質上公企業の分野であり、また公共団体が設備に対し全額出資の積極的意思をもっているものであるが、この場合公私共同企業と比較して公有民営企業形態が適当であったかどうかは、一にその利潤がどのような割合により公共に返っているか、特にその時々を経済情勢に応じて利潤配分の割合も適切に即応して変えられるようになっているかにかかっていると思う。

このために東京都および東洋埠頭の間に一定期間を区切って経営委託の契

約内容を更新することを定め、新たな競争入札の方法がとられることのほか、経理を公開し利潤の過半を東京都に納入する方法をとっていたが、地方自治法において都より経営委託することに疑問があるとともに経営も安定してきたので、現在は三年ごとに更改するリースの形式をとっている。

第4の実例は、神戸港第7突堤における神戸埠頭（株）である。第7突堤は実質は棧橋でも上屋でもなく、倉庫業法による倉庫を諸掛りを安くするため本船のつくように海上に突き出し、倉庫の基礎として棧橋を建設し倉庫業の一部である荷さばき業務を行なうために、また輸出入を同一けい船岸壁で行い得るよう倉庫の一部を上屋とした。これによって従来特定の小数業者に独占されていた外貿に多くの倉庫業者が直接自らの臨水線をもって進出することを可能ならしめたことになる。

また当然にその埠頭企業の範囲は倉庫業、上屋業、沿岸荷役業など一切の棧橋全体の運営に必要な業を含むこととなり、当然にターミナル・オペレーターとして一企業者が埠頭全体を経営することが最善であるとした。

神戸市はこのために神戸埠頭（株）を設立した。すなわち、1) 第7突堤の棧橋は国の直轄工事により建設されたものであるから、法第54条によって神戸市に管理委託される。2) 神戸市は棧橋全体の経営を委任するために市の支配する公私共同企業（株）を設立する。3) 神戸埠頭（株）は棧橋全体の経営を委託されるとともにその経営に必要な上屋、倉庫、荷役機械の設備を整備して、管理者に代りターミナル・オペレーターとしての業務を行なう。（2、3階の倉庫数は分轄し民間倉庫業者にその経営を賃貸借することとした）4) 神戸埠頭（株）は東側にニューマール、サイロを建設し、食糧、飼料など専用のターミナル・オペレーター業務も行なっている。ここで神戸埠頭（株）の企業形式によって考えられる利点をあげておくと、

- 1) 公企業の一形態であること。従って港湾管理者による公共的支配を行なうことができること。およびその利潤が適切に公共に返還されることにより公共の性格をはっきりとすることができるとともに法的には港湾管理者

- とは別個の会社であるので港湾法上の制約をまぬがれること。
- 2) 建設投資の点において市政上有利であるとともに起債による全額出資の場合よりも早期完成の可能性による投資効率の有利性があること。
 - 3) 今後の施設改良の財源として市が施設の所有権を支配し、必要があれば融資の担保とすることができること。
 - 4) 公営より効率的に経営ができること。
 - 5) 必要があれば港湾運営の公益統制の手段となし得ること
- などであろう。

別掲の大阪港埠頭（株）も新しい港湾運営の方向をつくり出すために全く神戸埠頭（株）と同じ趣旨のもとに設立された。これもまた食糧、飼料の専用ターミナル・オペレーターを兼ねているが、企業経営の考え方が進めば当然の方向として大きく認識されるであろう。

第5の実例は、北海道各港の埠頭会社について説明しよう。北海道開拓の方針として石炭移出、漁港基地、鉄道船車連絡施設は別として一般雑貨は小樽港の倉庫に入りそこで売買されることとなっていて、例えば道東の生産物および加工品もすべて狩勝峠を越えて小樽を経由しなければならない商権が確立していた。おそらく1つの例外が室蘭港の本輪西埠頭で元々王子製紙（株）の専用埠頭として建設されたが、大阪港との貿易が増すにつれて道南の一般雑貨を取扱っていたにすぎない。ところが戦時中にこの小樽中継の商権が壊滅し、戦後の復旧にあたって各港がそれぞれの背後地を基盤にして新たな商権の確立をはかり、各港とも雑貨埠頭の修築をはかり、これに対応して集貨機構をも兼ねるターミナル・オペレーターたらしめるために設立されたのが、留萌、小樽、釧路、室蘭、苫小牧各港の埠頭会社である。いずれも公私共同企業として企画されたが、一般的に前述の論理により具体的に実現したものと言ってよいと思う。

第6の実例は、石炭特別会計に対応して積出地および揚地における専門埠頭として機械化、効率的経営をはかり炭価の低廉化を企画したものに、苫小

牧港開発（株）、室蘭開発（株）、豊洲埠頭（前述）、清水埠頭（株）、名古屋埠頭（株）、大阪石炭埠頭（株）、姫路埠頭（株）などがある。これらのうちその後の石炭事情の変動によって石炭以外の貨物を取扱っているものもあるが、埠頭経営の効率化を目的としての実績は充分に達している。同様に鉄鋼特別会計に対応するものとして、東京鉄鋼埠頭（株）、名古屋港鉄鋼埠頭（株）、大阪港鉄鋼共栄埠頭（株）などをそれぞれ公私共同企業として設立し、大都市消費地における流通基地の役割を充分にはたしていことは注目すべきである。

第7の実例として、本来は民間資本において設立すべきであるが、港全体の公企業経営の観点から新たな商権を獲得し港の発展をはかるために公私共同企業の埠頭会社を設立したものに、大阪木材倉庫（株）、岸和田木材（株）（以上木材）、西宮埠頭（株）（食用油）、高知埠頭（株）（セメント、鉱石、石炭）、田野浦埠頭（株）（セメント、鉱石）、博多港開発（株）（中小加工業用土地、製品および原料）、大浦埠頭（株）（石材）などがあり、それぞれの目的を充分に発揮していることは、前述の論理の正しいことを実証しているものと言えよう。

第8の実例は、新港を建設するにあたって、その港全体の経営を公企業に徹し、新たな商権を確立する努力をなすとともにその運営について公共の指導により速かに軌道にのせて港の適切な発展をはかることを目的として設立されるものに、田子浦埠頭（株）、岡山港埠頭開発（株）、倉敷運輸（株）鹿島埠頭（株）などがある。いずれも港全体の経営に対する管理者の確固たる信念を表示しているものとして、深い関心をもってその将来をながめているものである。

6. む す び

以上数章にわたって、終戦後20数年の間一貫して持ちつづけ日本港湾の経営のあり方についての私の考え方を、「地方自治による港全体の公企業経

営」から「ターミナル・オペレーターとしての私公共同企業の埠頭会社による埠頭経営」に至る論理と、その論理によって20数年にわたり直接、間接に自ら関係して全国各港に設立した埠頭会社28の実例について述べたが、むすびとして最後に本論を纏めた目的を明らかにしておきたい。

それは、現在方々に動き出している現行港湾法の改正意見に対する反論としたいからである。

すなわち、その第1は、現行法の範囲では日本経済の規模拡大に伴う流通革新に追いつき得ないと云うにあるが、その流通革新とは埠頭経営の近代的合理化にある。

具体的に言えば埠頭の専門化、ターミナル・オペレーター制度の採用にある。さらにこれを実施するための政策をズバリ言えば公企業ないし公企業体化公企業とせざるを得まい。法改正の問題点として出されているものは、前述のように法制定当時法案成立のための妥協的修文修正にあることをここに思い出して頂きたい。

さらに第2の法改正理由としてあげられているもの、すなわち外貿を地方都市責任に任せておけないと云うが、国が責任をもつ、言いかえると国の公企業とすることは、独、仏、英、米、ソ連と違って現在の日本では中央集権的官僚主義の進出以外に考えられない。その弊害は、なぜ仏国港湾が50年の経営を経て地方自治化にふみきったか、また米国ポート・オーソリティの規則にその職員が一生をその港に務めることを明示していることなどとともに、日本人の独特の性格、「ものの考え方」からみても、絶対に地方自治による港全体の公企業経営と言う点を失ってはいけないと思う。

要するに、全国港湾特に東京湾、大阪湾に港湾革命の危機がひしひしとせまっている。(港湾革命談議——港湾45の7, 9, 10, 11および46の1)
その根底にあるものは、以上2つの理由に表わされた現在の港湾管理者への不信である。本論はこの不信をはねかえし、地方自治による港全体の公企業経営の方策(ポート・オーソリティおよびターミナル・オペレーター制度の導入)の一端を示したものと了解して頂けば幸である。

附 表 港湾管理者が公私共同企業として設立したターミナル・オペレーター（埠頭会社）一覧表

港 名	会 社 名	設 立 年 月 日	資 本 金	出 資 割 合
留 萌	留萌港開発株式会社	昭和38年12月11日	100,000千円	北海道東北開発公庫40,000千円 留萌市20,000千円 旭川市 2,000千円
小 樽	小樽開発埠頭株式会社	昭和31年3月	100,000千円	北海道東北開発公庫40% 小樽市30% その他（民）30%
釧 路	釧路開発埠頭株式会社	昭和35年11月14日	5,000千円	釧路市 2,550,000千円 民間 2,450,000千円
室 蘭	室蘭開発株式会社 室蘭港振興株式会社	昭和25年 昭和25年	200,000千円	北海道東北開発公庫50% 室蘭市60% その他40%
苫 小 牧	苫小牧港開発株式会社 苫小牧埠頭株式会社	昭和35年3月 昭和35年5月	125,000千円 524,250千円	北海道東北開発公庫 435,000千円 苫小牧130,000千円 日本国有鉄道150,000千円 苫小牧63,000千円 北海道東北開発公庫168,500千円
東 京	東京鉄鋼埠頭株式会社 豊洲埠頭（東洋埠頭（株））	昭和32年10月7日	170,000千円	東京都58% 民間42% （江東区深川豊洲6丁目4ー7）
田 子 浦	田子浦埠頭株式会社	昭和37年8月	75,000千円	静岡県20% 富士市10% その他70%
清 水	清水埠頭株式会社	昭和32年	150,000千円	静岡県25% 清水市25% その他50%
名 古 屋	名古屋港鉄鋼埠頭株式会社 名古屋埠頭株式会社	昭和39年6月1日 昭和25年4月26日	600,000千円 120,000千円	名古屋港管理組合 400,000千円（港区空見町地先） 県20,000 民間20,000 市20,000千円（港区潮風町）
大 阪	大阪港振興株式会社 大阪埠頭倉庫株式会社 大阪石炭埠頭株式会社 大阪港鉄鋼共栄埠頭（株） 大阪木材倉庫株式会社	昭和22年 昭和26年 昭和38年5月 昭和38年 昭和32年	100,000千円 60,000千円 50,000千円 400,000千円 20,000千円	大阪市50.6% その他49.4% 大阪市50% その他50% 大阪市50% その他50% 大阪市52.5% その他47.5% 大阪市50% その他50%
岸 和 田	岸和田港木材倉庫株式会社	昭和41年11月	30,000千円	大阪府60% その他40%
神 戸	神戸埠頭株式会社	昭和27年5月	200,000千円	神戸市57.93% その他42.07%

港 名	会 社 名	設 立 年 月 日	資 本 金	出 資 割 合
西 宮	西宮埠頭株式会社	昭和36年12月	20,000千円	兵庫県27.5% 西宮市25% その他47.5%
姫 路	姫路埠頭株式会社	昭和32年10月	10,000千円	兵庫県55% 姫路市30% その他15%
岡 山	岡山港埠頭開発株式会社	昭和42年5月22日	15,000千円	岡山市 4,000千円 その他11,000千円
高 知	高知埠頭株式会社	昭和32年2月	2,500千円	県121株 民間179株 73,750屯（42年度） （高知市棧橋通6丁目48）
門 司	田野浦埠頭株式会社	昭和32年2月	2,500千円	北九州市51% その他49%
博 多	博多港開発株式会社		100,000千円	福岡市55% その他45%
鹿 島	鹿島埠頭株式会社	昭和43年7月1日	300,000千円	県50% 町村2% 民48%

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、商社の依託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、フェリーおよびファイダー・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、オペレーターの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の傾向である。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。

ターミナル・オペレーションと「公共性」の経済的意味

千 須 和 富 士 夫

(港湾経済研究所)

目 次

はしがき

1. ターミナルとしての港湾の性格
2. 港湾における管理の経済構造
3. 港湾管理者財政の自立化と港湾の「公共性」の確保

は し が き

港湾の「公共性」は、いろいろの形で論じられてきた。⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾ 代表的な見解からすれば、(1)公共投資に基づく施設であることにより守られなければならない基準とみなされているばあい、(2)港湾が有する機能が公益性をもつということによる効用的な見方のばあいに大きく分かれている。もっとも双方の見解は、公共目的をもちうるから公共投資をするのであり、また公共投資を行なうことにより、開発効果なり乗数効果なりを国民経済的に期待しうるか投資がなされるとも論述される相関性をもった見解である。

私は、この2つの考え方について、実定法上の「公共規制」のあり方は、一応現行法体系の秩序の理念として除外し、「公共性」の概念を経済学の範疇で取扱って、港湾管理もしくはターミナル・オペレーションの考え方の基礎としておきたいと思うのである。

港湾はターミナルの一つであり、機能的にも生産過程の場である。そこにおいて展開される「公共性」はいかなる性質をもちうるのであろうか。私は港湾社会を以下において論じようとは思わない。港湾とは抽象的なものとも考えない。法的概念で構成する規定の仕方もあるが、私は、港湾法を概念を下敷にしつつも、土地と資本としての港湾に関心をもつ。それこそが経済学の範疇に属するものだからである。

注 (1) 北見俊郎「港湾論」(昭和43年 海文堂) p.189以下 第12章 港湾管理経営問題と港湾の近代化

「港湾が建設面でも管理運営面でも、公益性をもつため各々の規制が与えられて

いる。……しかしながらこのような形で公共性の原則を守ることが、経済発展のなかでは、利用面では財政事情と効率の利用から桎梏を生んできており、……建設面においても、事実上は港湾が「産業基盤の強化」もしくは「社会的性格」の名のもとに、特定産業資本に有利な財政投資としての傾向を示している。……すなわちここにおいて、一方では港湾における「公共性」の概念が極めてあいまいであると共に、その概念規定を適確に行いうる理論形成が未だ行なわれておらず、他方では従来の概念性そのもののために、港湾管理面の基礎を明確化しえない状態を生んでいるものといつて過言ではない。

- (2) 中西 睦「港湾流通経済の分析」(1967年成文堂) p. 69以下「3 港湾の公共性」

現在の日本の経済社会構造が資本主義を基調とした計画経済構造をもち、行政指導が強化されて、公共投資、社会資本の投資増大が今後ますます行なわれることは間違いない。それゆえ現段階においては、「公共性」を公共埠頭の「公共性」という点に限定して考えるとき、「公共性」は「公共性」の及ぶ範囲を港湾それ自体の持つ流通機構上の性格、または港湾関連企業の性格に限定してはならない。国民経済的視野に立つて、国民社会全体（これは個人を主体とする）と当該地方社会の福祉に反しないものであり、公正で適切なサービスと諸料金を提供しているという観点にたつて決定されるべきである。他の言葉で言う、公共埠頭の「公共性」は「もっともよいサービスをもっとも安く」提供する場合「公共性」があると考えてよい。(同 p. 83)

- (3) 日本港湾協会「港湾管理の現状と問題点」(昭和40年) 第4章 港湾の利用 p. 257

港湾法では、公共埠頭の利用については、その公共性という見地から、一定の制限を加えており、また私企業への不干与、不平等取扱いの禁止という見地から港湾管理者の業務に制限を加えている。……港湾法の運用上いわゆる「公共規制」とは、……港湾施設の工事の費用を国が負担し、または補助したものについては、何人も同一の条件の下において当該施設を利用し得るように運営しなければならないこととなっている。

- (4) 東京都港湾局事務事業研究会「変革期における東京港の課題と分析」(昭和43年) p. 72

歴史的にみても、公物が先にあって、権力者がここに港があった方がいいというところで港ができたのではないのです。港が先にあって、その使われ方が公共の利益に大きな影響をもつので、運営に公的機関がタッチする。これが歴史の教えてくれたわれわれの文明原則です。

それでは公共の利益とはなにか、どうやってそういう抽象的な概念に価値体系(判断基準としての)を導入するか、具体的に計量はどうするのか、なかなか難しい問題です。そしてこの難しさのために公共性が公平性だとか、公開性だとかの手続きの問題にすりかえられてしまうことがよくあるのです。

1. ターミナルとしての港湾の性格

輸送機構を考える際に、Linkに対比してNodeがあるが⁽¹⁾、システムネットワークの概念から、物的施設、生産手段の資本としてみなおしてみるなら

ば、Nodeであるターミナルは、あるLinkする交通輸送手段の端末であると同時に、他の交通輸送手段の端末であり、そこには物財の単なる「通過」や「流通」ということではなくて、輸送手段間に物財の移転が行なわれることが条件になっている。この移転はもちろん直接的にはないこともある。したがってターミナルにおいて行なわれる労働過程は、(1)物財そのものに対して行なう輸送手段への積みつけもしくは取りおろし、区間輸送、荷さばき、仕訳検才検量、保管、包装、情報伝達、政策的な管制等があり、(2)ターミナルを利用する交通手段に対して行なわれる誘導、安全維持、補給作業等があり、(3)ターミナルを施設として運営していくものとして、管制ならびにターミナルで作業する労働者およびターミナルを利用する人びとに対するサービス等を含むものと理解される（建設労働は除外）。私は、これらのうち生産的に機能する労働過程をターミナル労働と称したいと考えている。

交通労働が生産労働と不生産労働とに区分されるように、商品に追加価値を与える労働過程を生産過程として捉える。ターミナルの労働生産性は、このターミナル労働と労働手段としてのターミナル施設とのむすびつきのあり方によって決まってくるものと考えられる。交通手段は輸送機関、動力、通路より構成されるが、ターミナルは、厳密に言えば通路要因である。しかしターミナルの特質は、ターミナルにおいて機能する個別資本を成立させていることである。鉄道や道路が通路として使われる場合には、通路そのものを独占するか、有料道路（公団公社道路、自動車道事業道路）のごとく、通路そのものの所有に基づく資本が機能しているにすぎない。

この理由は次のとおりである。ターミナルにおいては、単に物財を通過させるだけでなく、方向性（どこへ向けるか）、時間性（いつ出入させるか）、媒体性（なにによるか）の選択、いわゆるオペレーションが必ず随伴する。これは、商品としての物財が本質的に要求する流過程（市場性）、生産過程（原材料の補給）における衝動である。このオペレーションの故に個別資本が独立して機能しうることになるわけである。

港湾はこうしたターミナルの一つである。しかも港湾は、商品の大量輸送のターミナルとして、他の航空、鉄道、自動車等のターミナルに比べ、きわだった特質がある。また港湾はマリン・ターミナルとも呼ばれるように、商品が必ず船舶により出入されるばあいの端末である。端末がいかなる形態であるべきかは、そこを通過する物財の内容による。その物財の内容は、理念的には、国民的な経済計画に基づく産業立地と地域開発計画によるものであるが、今日のわが国では、国土計画や経済計画は、産業誘導型であって、立地なり、生産規模なりは、ある程度個別資本にとって任意である。したがって、港湾は、臨海ならびに背後地における産業資本の立地の仕方によって、形態が規制されるようになっている。

歴史的に物財の集散の機能（外国貿易を含め）を果してきた港湾においては、都市型加工ならびに都市消費を前提とする商品の出入がある。特定工業を背景にした港湾には、特化した原材料もしくは製品の出入がある。農林水産業を背景にした港湾には、それなりの商品の出入があるのは当然である。港湾なるが故に派生的な機能をもち、地域経済に影響を与えるとするならば、本質的には、海運を媒介とする商品の大量輸送によって、そうした物財の大量輸送に適合した個別産業資本の立地、商品流通取引機能の成立、人口の吸引力の拡大等に波及していつているからであろうと思われる。

航空、鉄道、自動車などと並ぶ、船舶を必ず一方の端末とする港湾には、他のターミナルとは比べられないほどの土地（水域を含む）の広がり、大量輸送に対応する機能施設、労働力が必要であり、関係企業が成立しうる条件がある。逆に土地要因からの機能分化の傾向も現われている。例えば、港湾を骨格だけに洗い落すならば、港湾区域および臨港地区を定め、港湾施設を設けても、商品の通過を促進するに必要な機能は、空間的に分離できる条件をもっている。背後地への連絡ルートならびに情報伝達ネットワークを設け、もしくは商品の性質に適合した陸上輸送施設（例えば、石油パイプライン、カプセルライン、モノレール等）を設ければ、いわゆるターミナルの派生機

能として存在している商取引、金融保険、加工、保管などは、物理的には臨海部から分離できるのである。インランド・デポや内陸港湾などといわれるものが、そのような機能を代替していこうという構想でとりあげられていることはいうまでもない。

しかしたとえ空間的・物理的に分離できる派生機能があっても、ターミナルとしての港湾が、必要としている基本機能を支える土地ならびに諸施設として固定化された資本の問題は、生産手段の存在形態として残っている。そしてターミナル労働の労働生産性の向上はいつにかかって、生産手段としての土地ならびに資本の存在をターミナルにおいて拡大し、投資を行なって施設を革新し増強することにあるのである。

注 (1) 中西 陸「システム分析からみた海運—港湾の将来」『港湾』45の12)

(2) 高橋 清「道路の経済学」(昭和42年東洋経済新報社) p. 39

つまり交通業では、生産的労働と不生産的労働という二つの区別がともに適用されるのである。この二つの境界線は、かならずしも明確ではない。しかし、この区別それじたいは重要である。ここで、資本にとっての第一義的な関心事は、交通業における生産的労働によって商品の価値に追加される部分をできるだけ小さくすることである。

2. 港湾における管理の経済構造

港湾のターミナル機能の特質を考え、かつ機能の中にも空間的に分離できる要素があることを指摘し、港湾の性格を考えなおしたのであるが、さらに進んで、ターミナルの個別資本機能を離れて、ターミナルの機能を充実させ、規制したりする行政的な側面、つまり港湾管理者の管理権の経済的な意味を考えていくことにしたい。

港湾の管理の基礎は、管理主体の確立と管理対象の限定である。まず港湾区域、臨港地区等として土地(水面をも含む)を定めている。大部分は、「国ノ所有ニ関スル」公有水面(公有水面埋立法第1条)をもってあてて、必ずしも国有地ばかりではない。それはもともと国民全体のものであり、あるいは私人のものであり公有のものである土地を、特定目的に利用しようとい

うことから出発する。ここに港湾が国民から疎外されていく契機が生まれてくる。本来、港湾の利用目的は確かに多目的である。⁽¹⁾多目的であっても、それは制約がある。

例えば今まで住民が自由に漁をし、リクリエーションをし、通行してきた場が港湾として囲い込まれてしまうのである。港湾区域内では工事等を行なうについては港湾管理者の許可が必要であり（港湾法第37条）、一方陸域における臨港地区においても、構築物の制限が行なわれる（同法第40条）。こうして土地が公有であろうと、私有であろうと公権力の介入によって、生活に制限が加えられてくるのである。

その土地の上に、公共投資が行なわれて行く。わが国の港湾では、国および港湾管理者の資金を基礎に公有水面（国有）を埋立てて整備を図ってきている。国庫負担事業による港湾施設は国有となり、国庫補助事業、起債事業、単独事業による港湾施設は管理者有（公有）であり、港湾管理者はこれらの固定資本と定められた土地を港湾として管理している。

しかし、すでにみてきたように、近代港湾は、ターミナル労働を基礎に、ターミナル施設を生産手段とする用役生産の場、生産過程の場である。つまり港湾は土地と固定資本からなる生産手段である。一方港湾を経過する物財は、ほとんどが商品であり、もしくは産業資本の生産過程に入りつつある原材料である。いずれにしても港湾貨物の大宗は私的資本の流通形態にすぎない。

港湾を構成する土地は、国有であろうと私有であろうと、所有権の帰属は重要ではないが、管理権の下に土地と固定資本とが吸収される。（法的に厳密に言えば、国公有の営造物を管理しているというのが、港湾管理者の行政的権限とされる。）こうして港湾は社会的所有となる。

しかし本来生産手段として機能している港湾が、社会的所有化されることは、大いなる矛盾であるといえる。なぜなら、資本制生産において生産手段は私的所有でなければ、生産性と結びつかないからである。港湾はその意味では生産手段でありながら、社会的所有となっているのである。「公共規制」

が行なわれるのも、社会的所有に基因している。つまり、利用におけ序列をあらわして、社会的所有を私的所有（利用としての占有）と調和させているにすぎない。

港湾は土地（水面を含む）と港湾施設として設けられた固定資本から形成されている。土地については、国有であろうと、自治体有であろうと、地代が成立する。地代には所有に基づく絶対地代と土地の位置、豊饒度の二つの系による差額地代が生まれる。固定資本については、建設利子が発生する。建設利子は追加的地代となる。現在使用料として徴収されているものは、こうした固定資本の一部に対する支払いであって、厳密には地代とはなんら係わりがないのである。それでは、これらの地代および建設利子については、どう取扱われているのか。実質的には、国費および地方自治体費に繰入れられることなく、国および地方自治体が負担しているというのが正しいようである⁽²⁾。その地代および建設利子は消え去ってしまうわけではない。港湾を通過した商品にその相当分だけ価値が転移していったのである。つまり実質的には無償で、新たに付加価値を伴って、商品は通過していくのである。そして一般国民として、また当該地方自治体構成員として商品の価値を高めていることに協力しているといえるであろう。

社会的所有の結果から起こる不合理を、——独占的に使用させてはならないし、公共投資が個別資本に吸収されていっていることを知られても困まる——行政的に正当に処理する必要がある。ゆくりなくも「最大限の地方自治権⁽³⁾」として、港湾管理権を地方自治体に移すことになったのであったが、管理権とはなにかということになると、港湾の改善開発発展を期するため、公共の営造物の保管あるいは管理をするにすぎない権利とされるのである⁽⁴⁾。これは生産手段の社会的所有化における所有権の擬制である。

公共の営造物が存在する土地の所有権に係わりなく、港湾管理権は港湾区域、臨港区域以外の管理者が管理上必要と認める施設まで及ぶ（港湾法第8条6項）。強大のようにみえるこの港湾管理権は、なかなか地方自治体に有利に働かない。港湾に港湾審議会が設けられ、住民の代表が参加できるよう

になっているが、しかし、こうした民主的な組織があっても、港湾の利用を通して、住民の側に機能しないで、結局個別産業資本に役立ってしまう（表一1参照）。住民のための管理ばかりでもなく、社会的に国民全体のものとしても働かないのである。このことが、地方自治体をして呻吟させ、あるいは住民から港湾を遠ざけ、あるいは港湾法上「公共の利便の増進」「一般公衆の利用を目的」と強調される根源である⁽⁵⁾。

すなわち、港湾に対する公共投資が国家的（公的）所有として蓄積され、他方では個別私的資本が地方自治体の管理に対応する費用を償なわないほど低率の負担でこれを利用する。地方自治体は、自治権の一環とされた港湾管理権に伴う負担を負うが、その管理権は経済的にも法的にも不自由の状態におかれているということである⁽⁶⁾。

生産手段として機能する港湾は、国民経済的に低廉なサービスを提供するこ

表 1 港湾取扱貨物の品目別増加寄与率

	取 扱 貨 物 量 (百 万 吨)					増 加 寄 与 率 (％)		
	35 年		42 年		42 35	計	外 貿	内 貿
	構成比		構成比					
米 ・ 麦 ・ 穀 類	9	% 2	21	% 2	242	1.8	1.2	0.6
原 木 ・ 製 材	20	5	45	4	222	3.6	3.5	0.2
石 炭 鉄 鉱 石	99	23	165	15	167	9.7	8.5	1.2
砂 利 砂 石 材	37	8	76	7	209	5.9△	0.1	6.0
原 油	31	7	119	11	380	12.9	12.2	0.7
石 灰 石	15	3	33	3	223	2.7	0	2.7
鉄 鋼	31	7	92	8	303	9.1	1.7	7.4
機 械	9	2	159	14	1,679	21.9	1.0	21.0
セ メ ン ト	17	4	34	3	199	2.5	0	2.5
重 油 ・ 石 油 製 品	57	13	186	17	324	18.9	1.7	17.2
化 学 薬 品	6	2	15	1	233	1.3	0.1	1.1
飲 食 物	11	3	36	3	314	3.2	1.2	2.4
そ の 他 雑 貨	98	21	139	12	142	6.1	1.5	3.5
合 計	440	100	1,120	100	255	100	33.5	66.5

注：開銀「調査月報」1970年1月

とによって、国民生活に有効に働いているのではないかというのが大方のもつ疑問である。

この点に関しては、「便益」概念が問題とされてきているが、定量的な測定が行なえそうでいて未だ実現していない⁽⁷⁾。その根底には「便益」概念そのものに恣意性が含まれていて、「便益」を因果関係的に列挙することによれば、拡散的になるからといえるであろう。しかし方法の前進的な面を認めておきたい。

一層測定有法について私も研究したいと考えている。港湾管理権は、それが経済構造としても近代港湾そのものの矛盾によって、法的に制限されている。国家的に全港湾を統括し、港湾相互の調整を図らなければならないという理由によるが、生産手段の社会的所有化により、管理体制は一都市、町村の経済圏の問題ではなくなっているためである。これが経済構造的にみた管理権の実態である。

注 (1) 運輸省港湾局「変貌する経済社会と港湾」（昭和42年）日本の港湾参照

港湾の役割として交通施設、産業の場、都市および地域の発展要因の3要素をあげている。これは経済学的には現象記述型であることは、もちろんである。

(2) 高橋 清 前掲書 p.55

自動車輸送のばあい、交通手段のうちの通路（道路）から、輸送される商品生産物へなされる価値の追加価値が移される部分は、一般的にゼロにしてしまうことができるということになる。これは、国家が地代相当分を自己負担しているからであって、地代が消滅してしまうわけではない。

(3) 「港湾の管理運営に関し最大限の地方自治権を与え、国家的及び地方的利益に最も適合する形態の港湾管理者を選定する機能を地方公共団体に与えるということを中心眼目とし……」

（昭和25年4月26日 衆院運輸委員会 大屋晋三運輸大臣 同議事録）

(4) 「港湾の管理者は、營造物行政をやり、それから海運局では運輸行政をやる。こういうふうに考えるのが適当かと存じます。」（昭和26年3月30日 衆院運輸委員会 黒田静夫政府委員 同議事録）

(5) 北見俊郎 前掲書 p.188

港湾法の実施が外形的には、いかにも港湾管理が各地方公共団体を母体とする各港湾管理者によって主体的に行なわれることを意味するようであるが、現実にはたしかに「港湾法に基づき事務を行なうこと」であり、管理権の内容は、いわば雑用的なものが多いということは注意しなければならない。

(6) 柴田悦子「市民生活（台所）と港湾」（「港湾」48の11）

とくに最近食生活の変化や貿易の自由化にともなって、海外からの食料品の輸入量は増加の傾向をたどり、市民の台所は、港湾を通じて直接海外と結びつく傾向もより明白になってきたのである。……これらは輸入消費財という直接的に市民生活と連結できる部分であるが、たとえ工業用原材料、あるいは資本財といえ

ども、それがわが国の生産活動を刺激し、国民所得の分配を通じて、生活と結合するかぎりにおいては、輸入原材料と市民生活の結合も皆無というわけではない。しかし、今日わが国の産業構造からみて重化学工業に必要な原材料・燃料の輸入量は前記消費財の輸入に比して桁ちがいに甚大な数量を記録しており……(後略)」(7) 次節で管理者の財政をとりあげる。

(8) 長尾義三「港湾投資と費用便益分析」(「港湾」47の5)

方法適用上の問題として次の3点をあげている。

- ① 費用便益理論のもつ評価システムの性格から、港湾計画への適用はおのずから限界がある。
- ② 費用便益分析の過程には価値基準を設定するステップを初め、多くの仮説が設けられる。
- ③ 費用便益理論の実用を推進するのに、港湾投資を行なう側の深い理解が必要である。

3. 港湾管理者財政の自立化と港湾の「公共性」確保

わが国の代表的な、かつ規模でも最大の8大港、すなわち東京港、川崎港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港、下関港、北九州港を港湾管理者財政の観点から、一つの計算の単位として、その財政収支の状況を昭和41年11月にまとめたことがある⁽¹⁾。その後年度を繰り下げ38年度から42年度に直した計算も行なわれた。

8大港は全国の外国貿易雑貨貨物の58%⁽²⁾⁽³⁾、輸出雑貨では実に75%を取扱い、国内の内貿雑貨でもその35%を取扱っているのである。8大港の問題が、わが国港湾の典型となりうるのも、この貨物量分担率からいえるのであるが、特定重要港湾として港格の格付をされたことによる特殊な条件をば一応考慮しつつ、8大港の港湾管理財政の実態を考え、港湾の「公共性」をこの角度から検討してみたい。この節の論点は、個別産業資本の港湾利用が、経済的にいかなる影響を与えているかを知るためである。

8大港は港湾取扱い貨物量、入港船舶数、入港船舶トン数で高い増加率をみせてきている。ちなみに35年から42年までの7年間に5大港では港湾取扱い量は2.33倍、入港船舶数1.6倍、入港船舶トン数1.9倍になっているのである。このため各港とも港湾施設の整備拡充に大きな支出をしてきた。

昭和38年～42年度の8大港湾管理者の投資額は、この5年間で、1381億15

百万円であり、このうち一般財源繰入れ371億7百万円、公債466億7百万円
合計837億14百万円を住民が負担し、使用料等の純港湾収入313億36百万円、
県市負担金・受益者負担金17億75百万円、国庫支出金212億9千万円であっ
た。住民の直接間接の負担割合は結局60.2%を占め、国は15.4%を受けもっ
た。(表一2参照) また住民負担は額面の単純比較では117億4百万円から
182億53百万円と1.56倍になった。

こうした港湾管理者である地方自治体の財政負担率は、5年前と比べると
38年65.6%から順次39年66.6%、40年62.0%、41年58.1%、42年54.7%へと
低減の傾向をみせてはいるが、管理者自身は、負担過重を危惧して、「この
こと(公債発行収入が一般財源を上まわり、あるいは一般財源繰入れと同一
水準となっていること——引用者注)は、地方財政の悪化を示していると同
時に、将来における公債償還費の増大を意味しているものであり、悪化した財
政を補うために発行した公債が、かえって将来の財政を圧迫するという悪循
環を招いている⁽⁴⁾」と訴えざるをえなくなっているのである。負債として残
った金額は、先にもあげたがこの5年間で466億7百万円、すでに償還に入
ったものもある。

国庫の負担、補助については、特定重要港湾・重要港湾、地方港湾の順に
負担率、補助率が順次小さくなるが、これらは法定限度額を示したものにす
ぎないのであって、東京都の例によれば、この負担率の実態は、法定限度額
を大巾に下まわり、水域施設・外かく施設100%が50%~60%、他の施設で
は50%となっており、補助事業費の内容からいっても、住民負担はさらに大
きくなる事態に迫られる。その結果、限られた財源で補助対象事業を優先
させていくということになれば、住民負担が絶対的に多くなっている実状か
ら、管理者独自で施工しようとする予定の事業が圧迫制約されることになる⁽⁵⁾。補助事業と単独事業との相関性は逆比例の関係に立たされ、経済的にも事業計画は自主性を失ってくる。

それでは、自主財源はどのように求めるべきなのか。

表-2 港湾管理者財政状況(主要8港)

官庁会計方式による財政収支

(単位: 億円)

年度	支 出	収 入	負 担 金		一般財源 繰 入 れ	公 債
			国庫負担金	県市受益者 負担金		
38	209 (100)	36 (17.4)	33 (15.5)	3 (1.5)	55 (26.3)	82 (39.3)
39	243 (100)	47 (19.3)	32 (13.2)	2 (0.9)	83 (34.2)	79 (32.4)
40	265 (100)	58 (21.9)	40 (15.0)	3 (1.2)	72 (27.3)	92 (34.7)
41	331 (100)	78 (23.6)	57 (17.1)	4 (1.2)	64 (19.2)	128 (38.9)
42	334 (100)	94 (28.2)	52 (15.6)	5 (1.5)	98 (29.2)	85 (25.5)

注: 1. 主要8港とは、東京、川崎、横浜、名古屋、大阪、神戸、下関および北九州をいう。

2. 海岸保全、埋立造成関係は含まない。

3. 開銀「調査月報」1970年1月

起債が自主的な事業財源とみなされてきた。港湾で起債対象事業となるのは、港湾機能施設、つまり荷さばき施設、保管施設、移動式施設、港湾役務提供用船舶等の整備事業である。8大港で起債額は38年度と42年度とを比べると、絶対額では伸ばしていないが、収入分担率ではやや下げている。39.3%から25.5%へ変わったのであるが、しかるに年度ごとに一般財源繰入れ額と相関性をもち、一般財源の繰入れが少ない年度は、起債額は増大している。地方自治体の負担は、起債によって各年度水平化するといって差支えない。42年度は、38年度に比べ一般財源・公債合算で1.33倍、国庫支出金は1.69倍となっているが、港湾収入の増加が地方自治体負担をややカバーするようになってきている点が特徴的である。また収入基礎も施設使用料、役務利用料が主流となり、これらが89.3%を占めている。

しかし、住民負担となる地方債の起債は、やはり自由ではない。起債の対象事業は、地方財政法により、特別会計で経理されるいわゆる収益事業であって、現在の地方自治法上、発行にあたっては、「当分の間」自治大臣の許可が必要条件となり、事前許可制である。

大都市周辺港湾では、採算性の高い埋立地造成事業が積極的に実施される。もっとも公有水面埋立事業として国の規制を受けるが、埋立地造成事業は、港湾機能を整備拡充し、都市交通難の緩和、都市再開発に寄与したり、あるいは工業立地基盤を提供するというように、港湾管理者の母体である地方自治体の志向する意図に従い、かなりの差はあるが、多目的に機能を発揮する。この事業費は、直接工事費、漁業補償費、公債利払等に支出されるが、造成目的にもよるが、東京都の例では「投下金回収方式」の価格体系が採用され、埋立地のうち、ふ頭用地、道路、緑地等にあてる部分を除き、民間へ売却し、この売却代金をもって支出を賄う。剰余金が出れば一般財源へ納められる。適性な利潤を含め、港湾整備の財源とすべきであるようだが、国庫の負担補助の問題がからんで、特定目的にあてていないと聞いている。もし剰余金なりを直接港湾整備財源に充当するならば、港湾に関する国庫支出金の負担、補助率の引き下げ、もしくは削減が予想されるからであろう。結局地方自治体は格安に民間企業へ土地を提供し、港湾地先水面を開発しながらも、港湾整備の財源を拡充しえないで、企業会計的には大巾な赤字をかかえて、港湾管理財政をやっていかなければならない⁽⁶⁾。

現行法体制では、管理者は財源対策として、常時港湾料金の引上げを要求していくことは、必然化してくる。

「このような赤字を生ずるにいたった最大の原因は、防波堤、航路、道路など非収益施設が多いことにあるので、これら施設の管理費、公債利子、減価償却費に見合う費用を港湾利用者にも負担して頂きたいと考えております。この場合、施設の種類とその利用のあり方を勘して次のような区分で船舶と貨物から料金を徴収したいというのが、われわれ8大港の港湾管理者の願望であります。

船舶——外かく施設、水域施設、港内清掃、船員厚生施設等

貨物——道路、鉄道、物揚場、照明施設、港湾厚生施設等

このような料金は諸外国にも例の多いことであり(後略)」⁽⁷⁾地方自治体の

港湾管理権なるものが、生産手段としての港湾の社会的所有を擬制したものであり、私的資本の「所有への要求」を緩衝する機能を果してきていることを思い起こしていただきたいと思う。この港湾管理者の訴えは、擬制された管理権が、資本制生産の内在的な矛盾に耐えられなくなって、経済法則に合致させてくれという悶えの声である。管理者のこうした要求の中に、港湾利用料金の萌芽をみることができる。

管理者の苦しみ、すでに述べたように港湾を利用する貨物が、本来負担すべき地代および建設利子を負担せず、港湾が国家的な規模で生産手段として機能している段階で、これを地方自治体にその負担のみを押しつけている体制に由来するのである。港湾管理が仮りに自主的な管理権を行使しようようになるならば、財源がほぼ純港湾収入で賄われ、事業計画が国および他の港湾管理者の間で協議され、決定されるようになるであろう。少なくとも港湾管理を私的所有の形で経営させ、資金と収入とを保証させるならば、アメリカ型のポーリオソリティ化の道は歩みうる。

ところで港湾料金は、運輸大臣の認可事項であり、外かく施設、水域施設（泊地を除く）は料金徴収の禁止対象となっている（港湾法第44条2項）。しかも現状の経済機構のままで港湾料金を引上げるならば、公共料金として物価にはね返ってくる見通しが強い。

港湾法にいう「受益者負担」（同法第43条の3）は極めて狭義の港湾工事負担金である⁽⁸⁾。

入港料金は、港湾利用という条件で船舶から徴収できるようになっているが、徴収には類似の課税方式があって、実際に徴収しているのは、大型公共バースや機能施設の少ない和歌山下津港のごとき港湾に限られている。使用料金との重複が少ない、埠頭が私設専用埠頭に占められるというような工業港的性格の港湾での徴収に適合している料金制度といえよう。

収益施設使用・役務提供により得られる使用料金⁽⁹⁾は、港湾収入の大宗を占めていると先に指摘したが、38年度分調査に基づき8大港の使用料等収入

23億49百万円に対し、これを取扱公共貨物のトン当り収入に直すと33円となった。当時の港湾資産（国庫負担額等を含む総額）は、8大港で1899億35百万円と見積られており、これを資本とみなして、回転率を計算すると、1.7%にすぎないことになり、50年で1回転できるかできないかというありさまである。営業利益率はマイナス44%と出ているのは当然である。さらに収支比率は179.8と極めて高率で、費用がかかりすぎ、利益性に乏しいことを重ねて証明している。もし貨物に全部負担させるとするならば、当時でいくらになっておればよかったのかを計算してみると、38年の8大港では、

$$\begin{aligned}\text{港湾利用貨物トン当り分担額} &= \frac{5,845\text{百万円（総費用）}}{251\text{百万トン（港湾取扱貨物量）}} \\ &= 23.2\text{円}\end{aligned}$$

となり、港湾を経由するすべての貨物が、施設使用料金ではなくして、港湾利用料金として、平均して23.2円を負担すれば、港湾管理者つまり地方自治体財政を圧迫しないで済んでいたのである。

むしろ貨物の用途別もしくは政策的な考慮によって貨物別に差級を設け、港湾利用料金を徴収することは一向に差支えない。またそれが物価対策や港湾の真の「公共性」のためには必要な配慮である。

港湾において、なに故にこの利用料金の価格体系が生まれなかったのだろうか。

財政的には、港湾においても政府ならびに地方自治体が特定の税收を行なってきたという経緯がある。

国税としては、関税、とん税があり、地方税としては、船舶固定資産税、特別とん譲与税、地方交付税などがある。

関税は輸入貨物のみを対象とし、とん税は外国貿易船の入港ごとにその純トン数に対して、船舶固定資産税は内航船舶所有者に対し（なお港湾区域内における私有の土地、家屋及び償却財産にも固定資産税はその所有者に対して賦課される。）、特別とん譲与税は、一旦外国貿易船の入港ごとに純トン数に応

じて徴収された特別とん税が指定市町村に還付されるものであり、地方交付税は地方自治体の財政調整のため国から支給される交付金として、後者の3税が地方自治体の収入となる。いずれも間接的に国庫負担金、補助金、地方自治体の一般財源として港湾整備に流入してくるという推定である。

これをさらに進めて、特定目的のための目的税、すなわち港湾整備のための税の設定が議論されたことがあったが、展開をみていない。

次に経済政策的には、港湾は貿易促進と結びつけて考えられ、港湾における費用負担は、むしろ最小限に留むべきだとの考え方が一貫してある⁽¹⁰⁾。物的流通のコスト低減問題の底流にあるものは、個別産業資本の国際市場における競争性の確立、国内市場における優位性の確保の思想に一貫してつらぬかれており、政府がまたこの資本の意図を代表してきている⁽¹¹⁾

私は地方港湾においても、この財政問題は苦痛であり、「公共性」を守りぬくの苦勞しておられることと思う。1970年頭において、港湾管理者が決まっていない港湾が重要港湾で1港、地方港湾では実に126港もあるのである。これは港湾投資の地域的な配分のあり方に問題が残されていることを想起させる。投資（整備計画）の性格について、次の議論は興味がある。

「大企業、大資本がつくるところの独占物資といわれるものは、卸売り物価そのものをとって、一つも下がっておらない現実なんです。港湾労働者を安く使い、そしてその土台の上に産業が一人だけ独走して発展していくという姿はとるべきでない。(中略)更にもう一つは、港湾はいわゆる海陸の結接点である。その結接点は、そこでコントロールするという役目が片面なくちゃならぬ。ところが先ほど申し上げたように、大産業の独走のままに、あるいは海運会社の独走のままにしわ寄せをくっておるといふ姿は、断じてこの5カ年計画の中でもとるべきではない。また今後5カ年計画がオーソライズされるであろうけれども、少なくとも単なる経済成長なり取扱い貨物の成長の指数だけで私はそろばんをはじくべきではないと思う。(後略)」⁽¹²⁾

港湾における「公共性」とは、わが国の経済社会においては、常にふ

みにじられ、国民から港湾を遠ざけてしまう結果、国民的な利益を代表する内容を与えられず、法手続きに象徴される港湾利用者の序列、すなわち港湾における私的資本の秩序とされてきた。「公物性」とは生産手段の社会的所有をいいあてているにすぎない。今日の課題は、いかにして「公共性」を確保するかにかかってきている。

私は、港湾のオペレーションにおいて、私的資本がいかに活動を活発化してきているかをとりあげて併せて論じたかったのであるが、次の機会に譲り、港湾の「公共性」がいかに守られるべきかの議論の扉を叩くだけにとどめておくことにしたい。

注 (1) 日本港湾協会「港湾管理の現状と問題点」p. 99以下

(2) 鈴木正明「港湾法等の一部改正について」（「港湾」48の6）

(3) 日本開発銀行調査部「わが国港湾の現状と課題」（同行「調査月報」1970年1月号）

(4) 六大港湾都市協議会「港湾管理者は訴える」p. 10

(5) 東京都港湾局事務事業研究会「変革期における東京港の課題と分析」（昭和44年）p. 32

昭和45年度より外かく施設・水域施設については東京、名古屋、大阪、川崎の各港は75%に、横浜、神戸、関門の各港は100%が90%に変わった。

(6) 日本港湾協会 前掲書 p. 237

埋立事業の収支事情について要約すると、投下資金回収方式によっても、近隣の地価より安い土地の埋立はほとんど終わっていて、造成費が周辺地価と均衡化してきている。そのほかに、事業者が資金繰りのため急ぐので、売却地価は低くなりやすい。収益を新たに考えることは困難であるとしている。

(7) 六大港湾都市協議会 前掲書 p. 21

(8) 昭和27年の港湾法の一部改正（港湾工事の受益者負担）に際し、提案者と江崎一治委員との質疑のやりとりから

岡田委員「港湾改修工事は、それぞれの港によりまして態様は異にしております。しかもまたこの受益の限度がどの程度であるかということも、また負担の限度がどの程度であるかということも、その工事をやってしまった結果でなければきまらない。これは想定すべきものでない。かように考えるのであります。しかもこの負担の限度は、管理者と受益者との間におきまして、十分協議をいたしまして、過重な負担にならない程度において、また最少にならない程度において負担させ、また徴収させることが、具体的に妥当性を得ておるのではないか、かような意味をもちまして、受益者負担によつての徴収額というものは現在予定いたしておりません。」

江崎（一）委員「港湾の運送業者が、この著しい利益を受けた者として指定されて、そのために港湾の修復とかいろいろな港湾の浚渫事業なんかに不当な分担金を課せられるようなことはないかどうかということについて心配しております。

（後略）」

岡田委員「今荷揚場というか、船着場というか、いろいろなところを改築した結果、それによって利益を受ける荷主、運送業者というような者は、受益者負担ということで徴収されはしないかというような御質問もあったようですが、そういう場合は、大体荷揚場その他の使用料ということで大体徴収いたしておりますので、港湾工事によって著しく利益を受けたという受益者負担ということによらないで、荷揚場その他の使用料ということで費用を負担させているようなわけであります」。（昭和27年5月15日 第13議会衆院運輸委）

(9) 埠頭を単位とする特別料金が貨物にかけられてきている。欧米ではこれをWharfage として定立している料金制度である。私がここで取り扱っている「港湾利用料金」は、港湾という機能を利用したことに基づく料金であって、単なる部分施設使用の料金ではないことを重ねて強調しておきたい。

(10) 「われわれは港湾の施設の面においても、どんどん改善しまして、これによって輸送費の削減をはかり、生産コストの低下をはかるということで港湾の整備をする必要があると思います。（後略）」

（昭和25年7月31日 衆院運輸委員会 三上恒政府委員 同議事録）

(11) 拙稿「物的流通近代化と保管機能」（「港湾と貿易」昭和42年12月号）

(12) 昭和39年2月25日 衆院運輸委員会 久保三郎委員 同議事録

「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通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、それは流通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にあるかぎり、港湾機能の需給両面から公平なとりあげ方をすべきであるとして、従来の交通論や港湾論の問題意識のあまさや理論体系上の不備を問題にした。

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うべき「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ことは、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、港湾経営の主體的な場から「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。

港湾における『情報の研究』

—— 情報者養成の概念とその方向性 ——

荒 木 智 種

(関東学院大学)

目 次

は し が き

1. 港湾とプレス・コミュニケーションの問題提起
2. ターミナルの現代的、情報の諸問題
3. 養成の概念（定義づけ）とその方向性

ま と め

は し が き

本題でとりあげる「情報」とは、一般的に称せられる知識産業のことである。すなわち情報化を問題にする際に区分される「知識産業」の分野を主に（本稿では港湾とプレス・コミュニケーション）対象・意味しているものである。しかしながら、後述の「養成の概念とその方向性」では主体をプレスコミュニケーションにおいてはいるが、情報処理関連産業（特に処理技術教育）にも深い関連性があり、かつ主要なものと考えられる直接的には将来のわが国のポート・オーソリティの構想、ないしは一貫協同輸送又は一貫複合輸送体系をみた場合、こういった情報に従事する者の養成が本質的にほどこされねば、真の近代化は生みだせないであろう。

そのため、本稿では、「養成」の概念（定義づけ）とその方向性についてを中心に考察するとともに、その前提としてわが国の“港湾とプレス・コミュニケーションの関連性”について梗概を加え、上記の点と基本的に関係してくる課題としてのミターミナルの現代的情報の諸問題ミをとりあげ、共通

する問題意識について若干触れてみたものである。この研究は各界の専門的な立場からも研究されるべきものであり、ましてこれからの情報化に向って港湾産業が果すべき新しい道の基盤を築くべき主要な核となるものとする。

1. 港湾とプレス・コミュニケーションの問題提起

わが国における港湾産業とプレス・コミュニケーションの歴史的関連性をみると、いまだジャーナリズムが果してきた港湾社会 (Port Community) での本格的な位置づけ、機能といったものは浅くいわば便宜的かつ部分的な形としてとどめ (一般誌紙を含め) 今日にいたったものと云えよう。

例えば、わが国の港湾誌紙の誕生をみてもわかるように1932年4月に雑誌「港湾」⁽¹⁾が創刊され、次に1942年12月に「日本海事新聞」⁽²⁾が誕生している。2社の史的事実と、一般誌紙においてはとどめられた港湾の世界ともいえるがごとき港湾社会にたいする実践的・具体的な関心さはアーティクル (Articles) の面では全く無に近いほどのものであった。

チーフ・コミュニケーションといわれるプレス・メディアが港湾社会の中においても意見の代弁者 (Opinion Leader) としてその基盤が確立、機能化され得ないとなれば、今後の情報化社会 (Post Industrial Society) のもとにおける港湾産業はますます主要な欠陥をその根底にまねく恐れがあるものと考えられる。現在、各諸機関、企業などの専門家によって再検討がはかられている港湾産業を考えるに、内外ともに余りにも数多くの諸問題をかかえている事は既に衆知のとおりであろう。しかしながら、近代化・合理化を目標とした海運、港湾運送、倉庫、陸上輸送、鉄道、空輸といった巾の広いかつ機能化された一貫協同輸送 (Intermodal Transportation) のシステム化による合理化政策、それにとまなう中枢管理機能、ポート・オーソリティによる情報センターの位置づけと運営計画などをみてもわかるように情報諸機関は、総合的な新しいソーシャル・インスティテューション (Social Institution) としての監視、政策決定、教育⁽³⁾といった情報機能をふまえ各分野

各系列による基本的性格の立場を考慮し公器としての社会的・公共的責任について本質的に究明されねばならないであろう。

このことは、一業界誌紙といった狭い分野のみではなく、広く一般諸誌紙また広報紙、社内報といった範囲内を対象とした各分野での情報担当者直接的にはプレス・コミュニケーションの関係者を対象、意味している。つまり今後の情報化社会のうちに一貫協同輸送又は複合輸送下における情報担当者の為の養成を目標とした、前段階のあり方についてすなわちごく基本的な課題から先づ出発しなければならない。

わが国のマス・コミュニケーション史の発達過程をみるに、欧米先進諸国が端的にはイギリスで発達した16・7世紀のプレスの権威主義理論期を経て築きあげてきたプレス・コミュニケーション(精神)の歴史的段階⁽⁴⁾、転換、展開を器用にコピー(Copy)しながら、その都度ごとに形の変化と政策を交えてきた日本、今やコンピューター利用による合理化政策を積極的にはかり努力を続けているが、しかしながら、わが国は、うちには欧米先進諸国とは異なって宿命のとでもいうべき出発点の相違が存在していることを再認識せねばならない。つまり、わが国のコミュニケーション(Journalism)は港を居として欧米人の手によって近代のコミュニケーションが導入され⁽⁵⁾、治外法権をバックボーンとして変則的ではあったが言論・出版の自由の権利を居留地貿易時代をとおして見出そうとするが、明治新政府の樹立によってコミュニケーション革命は、封建的コミュニケーションといった上からの革命によって押し進められていくのである。つまりヨーロッパにみられる市民階級による下からのコミュニケーションとは異なり、「徳川社会の旧支配層である(封建支配層)士族等の手によって上からのコミュニケーション革命のリーダーシップが握られた」⁽⁶⁾すなわち、欧米とは異なり出発点が上からのコミュニケーションとなって行政の力とを加えてコミュニケーション(情報)が変則的な形として下へ下へと広がっていった史的背景をみるに、今や港湾産業の内からの近代化なり又行政面での近代化とそのあり方などが現実の課題

となって要請されている現在、情報が今迄果し続けてきた反省とこれからの役割は大であることはいうまでもない。そこには当然基本的にコミュニケーション（情報）担当者（人間）のあり方すなわち養成の概念（定義づけ）とその方向性（実行、開発すべき組織的関連性）の研究について積極的にとりくまれねばならないであろう。

（注）

- (1) 東寿：『終戦直後の「港湾」編集の思い出』「港湾」第46巻第7号，59頁～61頁 1969
- (2) 日本海事新聞社：≡財団法人，日本海事振興会から発刊，（昭和17年12月創刊）当初，B3判，4頁，日本海運新聞（神戸），海運貿易新聞（東京），東亜工業（東京），交通日日（東京）等の業界紙を廃刊，これらの人員を糾合して創刊された≡
- (3) 北見，荒木：『ハンブルグ港における港湾体系事情』「輸送革新と港湾産業」288頁 海文堂，1970. 8
- (4) 内川芳美訳：「マス・コミの自由に関する四理論」20～21頁，創元社，1960
- (5) 拙稿：『港湾における「ジャーナリズム」の研究』「変革期の港湾産業」201頁，港湾産業研究会編，1969
- (6) 内川芳美：「新聞学評論」（No.14），71頁，日本新聞学会，1964

2. ターミナルの現代的，情報の諸問題

港湾産業におけるターミナルの現代的・情報の諸問題について触れてみると，具体的には次の3点が相互に具備・連繫されるであろう。1）コンピューター（技術革新）による情報の処理問題とその使用方法。2）ターミナルオペレーターの組織化に基く情報センターの位置づけ。3）広域港湾（Port Authority）の開発等があげられる。

運輸（Verkehr），商品（Güter），人間（Kommunikation）の3者が存在しているターミナルには当然，情報が発生・集散する事は歴史的にも実証されている。今や，コンテナリゼーションを基としたターミナル機能が一貫協同輸送といった近代化，合理化を進めてゆく際，流通コストの削減，輸送の革新といった合理性をいかにスムーズに処理していくかが検討採択されてきたが，そのうちには1）管理運営問題，2）運送事業問題，3）行政問題4）労働力問題，5）法政化の問題，6）公共性の問題等が現実の課題と

なって前面に浮かびあがってきている。すなわちわが国の資本主義経済の発展と科学、技術開発による形の変化は港湾産業においても、その時代の経済的発展の要請に答えた形で物理的な改革が成されうるであろうが、果して質的な変化については、いかにしたら変革されうるであろうか。

実際の問題として、ポート・オーソリティ (Port Authority) ——一つを取りあげても、ポート・オーソリティを発展させる主体となるものは中枢管理機能であり、これを情報センターといった形でとらえると、その中には経営、行政、各組織 (コンピューターを含んだ機構とネット・ワーク) の一元化が質的に改革されねばならないであろう。つまりこの一元化による質的な変化が、わが国の港湾を近代化させる最も主要な鍵となるが、この場合一例としては、コンピューターによる情報処理技術、教育をとりあげてみると、時代の要請に期したハードウェアは形のうえでは極めて合理的なものとして利用され、ソフト・ウェアの処理技術と相俟って、合理的かつスムーズに稼動処理されてゆくように見受けるが、実際問題としては質的な人的要素こそがツール (tool) を稼動させるための核であり、かつ近代化＝一貫協同輸送体制を発展させる一主軸である。つまり〃情報処理技術の教育だけに重点を置くよりも、従来よりも、もっと深く物事の本質に迫り新しい境地を開いてゆく創造力と、人間らしい品性や情操を養うことに努力を傾けねばならない。〃⁽¹⁾またこの、ポート・コンピューター部門で優れている米国シアトル港のセンターでは、C・ムラー氏が指摘しているごとくミポート・コンピューター・システムの運営稼動に当っての重要な鍵は、人間的な (個々の) 質的要素と機構組織の一元化 (Cooperation と Participation) である旨を強調している〃⁽²⁾ことでも判断できるであろう。わが国の港湾産業をみるに「内外両面の基本的条件」⁽³⁾の再検討と併せ今後の港湾産業の転換と展開をみた場合、そこには自ら社会的責任を前提とした質的な情報の機能が不可欠なものとなるし、その情報の出発点であるべき情報者の養成 (理念) については、今後積極的に研究されねばならない。まして、一貫協同輸送といった

広域圏を考えるに従来のごときコミュニケーション（情報）の提供と存在ではなく、そこには、質的な転換が要請され新しい総合体としての情報－Social Institution が誕生されねば真の発展はありえないと考える。そのためには、質的転換をはかるべき情報担当者の養成がなされねばならないであろう。

（注）

- (1) 森口繁一：『情報化社会にさす光と影』「科学朝日」29巻第10号、26頁、1969. 9
- (2) 横浜市港湾局：シアトル港湾情報処理マネージャ Mr. Clifford C. Muller の「シアトル港のコンピューター・システムの運営」3頁、1970. 6.
- (3) 北見俊郎：『港湾産業の展望とその理念』「輸送革新と港湾産業」9頁、海文堂1970年

3. 養成の概念（定義づけ）とその方向性

わが国の近代化、ならびに一貫協同輸送又は一貫複合輸送の合理化政策を推進させるための重要なシュルセル（鍵）は、知識産業の中で、従来よりも幅の広いかつ深い（部分的、表面的ではなく）連繋のとれたコミュニケーション（情報）の場を設けることに努力を傾けねばならない。(1)

そのためには、まず情報担当者にたいする養成が必要であると共に本質的には「養成の概念と養成のために実行・開発すべき組織的関連性」について各専門家の立場から今後研究されねばならないであろう。

本章で問題とするテーマを学問的に究明するためには、まず明確な理解が基本的に必要となるので、それを第一に定義してみると、情報人（精神）の養成にたいする理解は主に2つの異なった考え方で研究されるであろう。1つは「思想の欠如」といった形で分析かつシステム化しながらとらえるものと、いま1つは人間の原現象という考え方から導きだされなくてはならないという基本的な考え方である。本論は、後者である「原現象」といったものから、養成の概念（定義づけ）とその方向性を導きだすものである。つまり人間とその行為は常に思考の出発点となるという考え方から生まれるものである。その為、原現象「欲求」は行為へと駆り立てるものとして考える故、

原現象は人間が生まれながらにもっている「肉体的、心的、精神的な人間の素質の総体」として、養成の可能性を生みだすし、また行為へとかりたてるものとして—そこには自ら可能性としての一形をかえていうならば原現象は、「教育」「陶冶」「養成」の3者を理解するための定義の出発点となるし、同様に「情報人の養成」を理解する定義のための出発点ともなるであろう。

人間が生まれながらにもっている前述した素質の総体というものは、形を変えて名づければF・ヘアルトのいう「陶冶性」⁽²⁾、F・シュナイダーのいう「教育適合性」⁽³⁾又はF・シュリッパーのいう「教育の形成要素」⁽⁴⁾としておきかえ考えられるであろう。つまり、素質の総体の一部は一生の間に質的に変えうるものである。しかしながら、こういった考え方とは別に教育学には2つの論がある。1つは教育学の楽天主義（空想）、今1つは先天説支持者である。しかし本稿では両者の中間に位置した考え方で論をすすめるものである。そのため前述したように、その質的に変革した部分はより向上すべき可能性があるゆえ、その人間のもつ質的変革をなした肉体的、心的、精神的生活は、自ら他者に対し影響を与えると同様に社会生活を変容できるものである。

この改革過程を、ここではF・シュリッパー（教育学概念の多様性を明らかにしようと試みた）のいう「教育過程」と名づけることにする。この過程を認識するには、同じくF・シュリッパーのいう「自己行為をとおして自我の啓発としての自然的な発展のような」⁽⁵⁾教育が行われるということが重要であろう。つまり、外的な事実とか作用というものが、この教育過程に影響を与えたとしても、本来その教育過程というものは人間個々によって実施されうるものであるから、「教育というものは自然的な現象であり、計画的行動であると言い得よう。即ち教育は人間の自己形成であり、外的作用による自己形成の影響である」⁽⁶⁾とF・シュリッパーは述べている。

従って、上説を前提においた教育の要素というものは次の3点に大別されるであろう。

1)「自己教育」2)「機能的教育」3)「意図的教育」があげられる。

即ち、「自己教育」——≡人間が抱えている素質及びどの人間にも生来基礎づけられている精神的、道徳的な形成原理（生体に仮定された合目的生命力＝完成作用）に基づいた人間の自己形成≡としての自己教育である。次の「機能的教育」——≡自然、超自然、及び文化を通じての自己教育過程のポジティブな影響≡としての機能教育である。おしまいにF・シュリッパーのいう「意図的教育」⁽⁷⁾——≡教育補助の計画的・組織的運営による機能的自己教育及び自己形成過程の影響≡としての意図的教育である。

従って、教育の本質を含む要素というものには、元来人間の形成能力のある素質（総体として）の自己形成なのである。そのため、「教育」という概念から「陶冶」という概念を導き出すことができるので、ここではF・シュリッパーを引用すれば、陶冶というものを教育の外見とし、更に付加すればこの外見とした陶冶の内に、「人間の個性啓発への精神的な影響による教育の意味を生じさせる」⁽⁸⁾という点を外見とみなしている。しかしながら、それは精神的なものによりけりであるとF・シュリッパーは述べている。これは以前1935年にW・ロブナーはランゲンザルタで「経済と教育」の著書（10頁）の中で「陶冶」の概念の意義で≡精神的価値によって満たされている意識構造≡と述べているように、F・シュリッパーも精神的なものを強調している。又F・シュリッパーは他の論文で次のごとく述べているのが目立っている。「陶冶とは、元来人間が精神的なものと個人的に対決、葛藤することによってはじめて、故意的ではなく、純粹に自然のままに生じる自然的な現象である」⁽⁹⁾これが前述のごとく教育と密接に結びつく行為から発した教育の自然的現象でもあると言い得よう。従って、「陶冶」とは、精神的な自己形成であり、人間、生まれながらにして備えている形成能力のある素質の精神的な改革過程である。従って、この「陶冶」を一層深くとらえねばならない。この陶冶の特徴には、次の3つの本質的な特徴の要素が含まれる。⁽¹⁰⁾ 1)自己陶冶 2)機能的に受ける他人からの陶冶 3)意図的に受ける他人からの

陶冶の3点である。この陶冶から導かれる精神的自己形成を通して、人間は「ある大きな総体関係の包括的な関係認識」を体得するのである。したがって、ここで問題にする陶冶による精神的自己形成から得る知識は、即ち、総体秩序関係に関する包括的知識を意味している。⁽¹¹⁾ ので、その陶冶は、知識の他に「ある人間の中に潜んでいる素質を、出来るだけ同じように覚醒し、発展させ、促進させることを目指している」⁽¹²⁾ のである故、陶冶は精神的な自己啓発により、認識と知識がコミュニケーションされ、素質が啓発されるのである。

この陶冶という概念から「養成」の概念が明らかとなる。即ち、養成は知識が伝達され、素質が改革されると同様に部分的に陶冶と精神的自己形成とが関係している。よって、ここで求められている知識とは、総体関係の認識をめざしているのではなく、部分関係の認識にたつようなものである。⁽¹³⁾ 従って、養成は、只素質の部分にのみ向けられているし、養成は「ある人間の特に強い素質を最上のものとし、この人間に可能な啓発のみをもたらそうとする」⁽¹⁴⁾ のである。F・シュリッパーのいう養成とは上述した範囲のみに言及してはいない。上記の諸論と関係して養成に関する具体的な視点、主要素として3つをあげている。1) 自己養成 2) 機能的に他人から受ける養成 3) 意図的に他人から受ける養成を含んでいる。

教育、陶冶、養成の違いは、人間そのものにあるのではなく、その人を教育し、陶冶し、養成しようとする他人の目的にあるものと考えられる。従って「教育しようとするものは、道徳的個性への全体的人間の発展に影響を及ぼそうとし、人を陶冶しようとするものは、できるだけ全ての素質を（平均的に促進し、どのような出発点からでも同じように人間の知識を）総体秩序関係へ導きこうとする。人を養成しようとするものは、ある人間に与えられている最も強い素質をでき得る限り啓発しようとする。即ち、養成を行なうとするものは、自然的な学習過程の間に、養成目的の意味において、計画的に又方法的に整理されながら参加、関与する」⁽¹⁵⁾ ということである。

情報を後継する者の陶冶と養成に関する研究は、以上の論で定義した概念に対して3つの具体的な区分が数多くのマス・コミ研究者によってなされている。(1)「予備教育」(2)「養成」そして(3)「継続教育」があげられるが、しかしながら、それらをいかにほどこしたらよいかという組織的関連性と、うちに各々のもつ要素(本質)を追求しようとする積極的な研究態度は必要であるが、たとえ上記の3区分の概念定義を行なったとして、実際的には統一はとれるものではない。(ここでは、この問題については触れない)そのため、情報者のための「意図的養成」の概念をF・シュリッパーから引用し、本論のまとめとしてみると次のようである。

養成するということは養成目的の意味において、自然的学习過程の中で計画的に、又体系的に整理し、関与を行うということである。そのため、養成の目的は将来の情報担当者に機会を与え、情報担当者としての行為を最上に実施、行動できるように、その素質を改良し、多くの知識を獲得させることである。つまり、結論としては、情報者に対する養成は意図的に他人から受ける教育と、意図的に他人から受ける陶冶とみなされるものと同じようなものと考えていく方向性が最も好ましいものと思われる。

(注)

- (1) 拙稿：『港湾と情報』「港湾」第46巻第12号，28頁，1969. 12
- (2) Joh. Fr. Herbart: *Umriss Pädagogischer Vorlesungen*, Leipzig, ohne Jahr.
 ≡ 教育学に於ては無制限の陶冶性を前提としてはならないが(第4章)，概念それ自体は「素材の要素に及ぶほど広く把握しようとしている(第1章)。」≡
- (3) Friedrich Schneider: *Einführung in die Erziehungs. wissenschaft*, Graz, Wien, Köln, Seite 56ff, 1953
- (4) Friedrich Schlieper: *Pädagogische Grundbegriffe der Berufserziehung* 『Wirtschaft und Berufserziehung Seite 217, 1951 に≡ 素質とは内因的な形成要因のみを作り，外因的の形成要因は外界の影響をとおして与えられる。≡
 Schneider は *Einführung in die Erziehungs Wissenschaft*, 63 頁で外因的の要因のみを言っている。
- (5) F. Schlieper: 「*Pädagogische Grundbegriffe der Berufserziehung*, Seite 218
- (6) 同 書
- (7) 同 書
- (8) F. Schlieper: 「*Allgemeine Unterrichtslehre für Wirtschaftsschulen*, Seite 16, Freiburg, 1957

- (9) F. Schlieper : *Allgemeine Unterrichtslehre*, Seite 17
- (10) ミ陶冶の概念は、教育の概念のように動的な概念である。その概念は常に流れの中に存在する過程を特色づけるものであり、もちろん、それは静的な概念としても理解されるが、しかしその時は、それは陶冶状態である。陶冶状態は、陶冶過程の一瞬の状況を示すものであり、次の瞬間には、それは別のものとなる。ミ
- (11) F. Schlieper : *Padagogische Grundbegriffe*, Seite 221
- (12) 同 書
- (13) 同 書
- (14) 同 書
- (15) 同 書

ま と め

以上の根本省察から、もし行為というものが欲求から解明されるものであれば本テーマである「情報者のための養成」は理解されるであろうが、そのためには、更に掘り下げた(新しい総合体としての社会的公共機関〈Social Institution〉である)研究が必要である。その研究には、情報を職業とする者の「適合性と条件」なり「情報者の責任」等の本質的な研究が更になされねばならない。が、ここでは紙巾の都合上、次の機会を待つ事にする。しかしながら、この研究の上で最も重視すべきことは、わが国における歴史的背景を充分ふまえてのものでなくてはならないことである。従って、本稿でいう本質的な行為をどこまでそれらを基にして可能ならしめるかといった方向性なり評価については、この研究が終る段階まで待たねばならない。

今や変革期にある港湾産業をみるに、近代化、合理化を目指しての諸政策をテコとして港湾産業の主体性が生れる事を念ずると共に、今迄以上にプレス・コミュニケーション(情報)の役割が果されることを望んでやまない。

港湾労働者の供給側面について

——1968年港湾労働実態調査を分析資料として——

篠 原 陽 一

((財)海上労働科学研究所)

目 次

はしがき

1. 港湾労働者の雇用失業の時期区分
 2. 最近の港湾労働者の供給実態
 3. 港湾労働者の供給側面
- 若干の結論と展望

は し が き

港湾荷役資本のもとでの賃労働に関する研究は、海運・倉庫資本に包摂された荷役資本の中小企業としての存立条件、荷役用役生産の「波動性」に規定された雇用・就業構造、あるいは港湾労働の近代化条件などの問題において、かなりの成果をあげている。しかし、独占資本主義の蓄積機構にとらえられている港湾荷役資本と港湾労働の地位づけ、資本蓄積過程における相対的過剰人口と港湾労働力の関連性、国民的労働市場における港湾労働力の配分と供給・需要価格の形成、それらをめぐる港湾労資関係や港湾労働運動の発展などの問題については、かならずしも調査研究がすすんでいるとはおもわれない。それらについて、いまだちに答えうるものではないが、1968年7～9月に海上労働科学研究所が実施した港湾労働実態調査⁽¹⁾の一部を紹介しつつ、題記の研究課題について若干の見解をのべ、批判をあおごうとするものである。

1. 港湾労働者の雇用・失業の時期区分

港湾労働者の雇用・失業問題は、港湾労働問題の主要な側面をになうもの

であり、その時期区分はその研究にとって欠くことのできないものであろう。そこで、戦後日本の資本主義の発達とそこでの港湾荷役資本の蓄積の過程にそくして、その時期区分をみると、次のような見方もあるとおもわれる。

第Ⅰ期（1945～49）

この時期は、アメリカ占領軍が、外国船が主要な港湾施設と荷役用役を安価に利用できるように、一港一社の統制会社を解散させ、元請会社を複数制に再編し、それが労働者を雇用することを指導した時期である。しかし、そのことは戦前にみられた下請中小企業の放慢化や、「組」組織による労務供給の復活を制限するものではなかった。敗戦直後の国民的労働市場は、経済機構の崩壊にともない、ぼう大な失業人口（1,300万人）をかかえ、国民生活は極度の貧困状態におかれていた。そして、主要港湾には失業者がみちあふれており、それらは日雇労働者となって主としてアメリカ軍占拠施設で、アメリカ軍貨物や輸入食料の荷役に使用されていた⁽²⁾。

しかし、それらをふくむ港湾荷役需要は、港湾労働者・日雇労働者を十分に吸収しえるものでなく、常用労働者でさえつねに首切りにおびやかされていた。それにたいし、1946年7月全日本港湾労働組合同盟（全港湾同盟）が結成され、日本港湾中央会に最低賃金、統一協約、完全雇用を要求し、'47年3月にそれを協定化する成果をあげてきた。しかし、港湾労働運動の高揚をもってしても、アメリカの占領政策とぼう大な失業人口の死錘のなかでは、港湾労働の民主化を満足に達成しうるものとはならなかった。

したがって、この時期の特徴は、アメリカ占領軍の港湾安価利用にもとづき、元請と下請とによる荷役用役生産機構が復活され、戦後日本資本主義の出発のためにつくりだされた失業人口を港湾労働者にしたて、占領軍・海運資本に利用させることにあったといえよう。そのなかで、全港湾同盟は常用労働者の首切りをふせぎ、日雇労働者の権利を守るたたかいをくんだことによって、港湾労働者の雇用と生活はかろうじて維持されていたといえよう。

第Ⅱ期（1950～54）

この時期は、1950年6月朝鮮戦争がはじまったことにより、港湾荷役量は急速に増大し、荷役企業はその経営基盤を強化し、その結果港湾荷役をめぐる資本蓄積機構が確立していき、港湾労働力の需給関係の性格が定着した時期である。朝鮮戦争は、港湾荷役企業にいわば「特需」をあたえたばかりでなく、荷役企業を群生させるにいたった。それを契機に、海運、商社、倉庫などは独占的復活をとげて、それを頂点とする港湾荷役の階層支配秩序を形成させるにいたった。それに使用された港湾労働者は、第Ⅰ期に形成された失業者、都市停滞的過剰人口や農村潜在的過剰人口から最低供給価格でもって、大量に自由に調達され、日雇労働者として労働ボス支配＝無権利状態のもとで使用された。そして、荷役企業に対応して港湾労働者においても、元請常用、下請常用、指名半常用、一般日雇（手配師調達・職安調達）の差別管理秩序がうまれ、低賃金機構が確立していった。

こうした港湾荷役をめぐる資本蓄積機構は、1951年5月の港湾運送事業法の公布による公示料金の設定と下請利用の法認、1952年2月の職業安定法施行規則改正による門前雇用の追認などをみて、いちだんと補強されるにいたった。そして、アメリカ占領軍の日本労働組合運動への分裂攻撃にもとづき1950年2月に、全港湾同盟は産別会議を脱退するにおよび、また日本港運協会に要求してきた産業別統一協約のためのストライキさえ、1950年6月朝鮮戦争の勃発によりただちにG・H・Qより禁止され、さらに荷役資本のレッドパーチや組合干渉にあい、その組織はきわめて弱体化されるにいたった。港湾労働者は、各地で軍事輸送反対斗争をおこなったが、全体としてそれに協力させられ、港湾労働の民主化はいっさいほりくずされてしまった。

朝鮮戦争のあいだ、港湾労働者は過剰人口のなかから最低供給価格で容易に調達され、しかも無差別長時間労働することで雇用と生活を維持し、半封建的専制支配のもとでいつでも過重労働にたえないものは、いつでも排除されていった。朝鮮戦争の休戦とともに、日雇労働者の排除はつより、常用

労働者の労働条件はおし下げられ、雇用と生活の不安はあたらしくつよまらざるをえなかった。いずれにせよ、この時期は港湾利用資本と荷役資本にとっては「原始的蓄積」過程となり、港湾労働者にとっては吸収・反発のもっともはげしかった時期であった⁽³⁾。

第Ⅲ期（1955～59）

1950年後半から、日本資本主義は「高度成長」段階にはいり、港湾荷役量も逐次増加をとげるようになり、港湾労働も「近代化」がみられ、港湾労働運動も後退から復活へ転化していく時期である。そのあらわれは、1956年7月からの全港湾の神戸港民主化斗争、1957年の日港労連の年末年始有給休日の獲得、同年4月の浜港労連と全港振の地域統一賃金協約が締結され、そして同年7月には、港湾労働対策協議会が「7・19答申」を行い、港湾労働者の雇用安定と労働条件の改善に、ひとつの展望があたえられるようになった。しかし、それは全港湾が長年にわたり要求しつづけてきた、港湾労働法をとりいれたものではなかった。

港湾利用資本にとって、第Ⅱ期で根強く形成された港湾荷役の階層的下請機構は、たしかに資本投下を節約して中小資本に寄生し、労働者を差別して低賃金で使用していくうえでは、もっとものぞましい形態であった。しかしそれは港湾荷役量が増大していくなかでは、けっして安上りで能率的な荷役生産を提供するものではなくなってきた。そこで、さきにみた港湾労働の「近代化」を荷役資本にもとめるだけでなく、1959年には港湾運送事業法を改正して、再下請の禁止、免許制の採用、認可料金の設定などをうちだし、利用資本に有利になるように上から荷役資本の選別・淘汰するようになった。

そのあらわれは、1959年10月にはやくも全港湾神戸支部への組合破壊攻撃のかたちとなってあらわれ、それらは港湾労働者の犠牲においておこなわれていった⁽⁴⁾。1960年5月、6大港に港湾日雇のための職業安定所が設置され

日雇労働者の低賃金雇用がよりすすみ、けっして港湾労働者の階層的差別支配が改善されたわけではなかった。この時期は、日本資本主義の「高度成長」・重化学工業化にともない大企業は、農村地域から若年労働力を大量に吸収して、労働力の入替え政策をはかり、下請機構を通じて流動的・停滞的過剰人口の上積み部分を積極的に利用していった。港湾労働においては、常用労働者の雇用量は継続的に停滞し、その労働強化はすすんでいった。日雇労働力は、荷役量の増減によってその雇用量を伸縮され、日雇依存率を高水準に維持していた。これら日雇労働者をはじめ港湾労働者は、「高度成長」にともなう農業・都市自営業などの逐次的な解体や、大企業の労働力の入替え政策によりはきだされた労働力から補給されていった。

第四期（1961～64）

1961年の主要港湾において、異常な船混み現象が生じ、第Ⅱ期において完成をみた過少資本投下と日雇依存による荷役生産力の限界と矛盾が露呈した。そして、港湾利用資本は「高度成長」にともない独占企業が中心となり、荷役需要の増大に対応して荷役資本に、労働力を可及的に調達・確保し、その労働供給を増加し労働生産性を向上しうるような部分的機械化をせまった時期である。荷役資本は、船混みにあたって日雇労働者を最大限に調達し、常用労働者とともに過度労働でもって解決をはかった。

しかし、日雇労働者の高依存は、国民的労働市場の需要側面の変化のなかで頭打ちとならざるをえなかった。大企業は、若年労働力のひとりじめが完了するとともに、社外工方式を採用して労働需要の増大を解決していくようになり、「高度成長」にともない建設・土木・運輸など、主として不熟練労働力を必要とする部門でも、その労働需要が拡大した。ここに、港湾労働力の相対的不足はさけられないものとなり、荷役資本は部分的機械化にふみきらざるをえなくなったし、大型荷役機械、移動式クレーン、フォークリフト、ショベルローダーの導入となり、それにともなう運転労働者を調達し、それ

らの稼働に適応した作業形態の実施にせまられた⁽⁵⁾。

その結果、1961年以後、日雇労働者の相対的減少と、常用労働者の逐次的増加となってあらわれ、労働強化をともなって労働生産性は向上していった。第Ⅰ期以来の荷役資本と利用資本とによる港湾労働者の低賃金利用は、国民的労働市場の変化と港湾荷役の雇用構造の転換によりあきらかな限界にぶちあたり、港湾労働者の需要価格はたかめざるをえなかった。一方、港湾労働運動も、たとえば1962年の全港湾が中心に太平洋アジア港湾労働者統一行動を組織したり、1964年9月に、日本港湾労働組合連合会（日港労連）が、日曜、祝日の特定休日化と割増賃金を統一的に獲得したように、港湾労働者の権利擁護と労働条件の改善をはかっていった。しかし、港湾労働戦線の分裂、荷役資本の温情的労務管理の先取りや、労働組合の懐柔・御用化などがあり、港湾荷役の階層支配秩序をくつがえすまでにはいたらなかった。

第Ⅴ期（1965～現在）

1965年3月港湾労働法が公布され、それによって荷役資本は利用資本の荷役需要に常態として即応できるように、港湾労働者を一定数確保しておくことを要求され、したがって雇用形態のうえで日雇よりも常用労働者に重点が移っていく時期である。港労法の施行により半常用の「常用化」がはかられ、常用労働者も増加して、日雇依存は急激に低下していった。しかし、荷役需要はいぜん増大をつづけていったが、部分的機械化もいままで以上にすすまず、「労働力不足」「港湾の近代化」がさげられるようになってきた。

国民的労働市場においては、農村から都市への流出労働力も頭打ちとなり新規労働力も絶対的に減少するなかで、独占資本は若年労働力を独占したうえで、労働力早期消耗排除政策をとり、若年労働者のたえまない労働移動を利用し、かつ中高年労働者を恒常的に排除していった。そして、不安定就労働者、パートタイマーや内職などの労働者に依存する中小零細企業を広範囲に利用し、農業のよりいっそうの解体を促進して相対的過剰人口をつくりだ

し、低賃金制度を再編成することにつとめている。このようななかにおいて、港湾労働者はどのように港湾荷役にかかわる労働市場に登場して雇用され、退職しているかを分析することが、ここでの研究課題になっている⁽⁶⁾。

2. 最近の港湾労働者の供給実態

題記について、海上労研が1968年7～9月に横浜港および神戸港で実施した『港湾労働実態調査報告書』（運輸省港湾局，1969. 1）を分析資料とする。この調査における港湾労働者とは、従業員300人以上をもつ港湾荷役「大手企業」、横浜港5社、神戸港4社に常用されている組長（班長）87人、船内作業員208人、沿岸作業員236人、専従の運転員69人、合計650人であり、主として質問紙法によってえられた結果によってしめされる。以下、きわめて簡潔に資料を紹介するので、詳細については上記の報告書を参照されたい。

A 港湾労働者の性格

港湾労働者は、雑役などに女子が雇用されるばあいをのぞき、ほとんどが男子労働者である。その職種（位）別平均年齢は、全体35才、組長（班長）42才、船内作業員35才、沿岸作業員38才、運転員29才である。それは、若年労働者がひじょうに少なく、中高年労働者が肥大化した建設・土木・鉱業・林業など屋外労働者に特徴的にみられる、紡錘型の年齢構成となっている（表-1参照）。その勤続年数は、全体5.3年、組長（班長）14年、船内作業員5年、沿岸作業員7年、運転員4年である。それは、短い勤続年数が肥大化したパルプ型の勤続年数構成となっている。

そのほか、港湾労働者の学歴は製造業のそれにほぼ一致し、既婚比率76%、免許取得率37%となっている。その出身地は、横浜港では神奈川（46%）、東京、北海道、福島、秋田、神戸港では兵庫（67%）、鹿児島、徳島、長崎、福岡の順に多い。なお、それぞれの荷役企業で、特定の採用地域がみられ

表一 横浜・神戸港の「大手企業」の常用労働者の年齢構成 (1968)

(%)

才	横浜・神戸港の 港湾労働者 ⁽¹⁾	日本の常用港湾 労働者 ⁽²⁾	製造業 100 ～ 499 人 規模の男子労務者 ⁽³⁾
～ 20	1.0	3.2	21.8
20 ～	25.4	22.5	33.2
30 ～	37.9	36.5	22.4
40 ～	29.2	26.1	12.8
50 ～	6.5	11.7	9.8
合 計	⁽⁴⁾ 100.0	100.0	100.0

注：(1) 運輸省港湾局『港湾労働実態調査報告』1969.1による。以下『実態調査』と呼ぶ。

(2) 労働省『屋外労働者職種別賃金報告』1968による。

(3) 労働省『賃金構造基本統計調査』1966による。

(4) 618人の集計資料。

る。

横浜市港湾局『横浜港における港湾労働者の実態と住宅事情』（1965）の資料と比較してみると、年齢構成では若年層の減少と高年者の増加の傾向がうかがわれ、勤続年数では短かい者の増加と長い者の減少がみられ、また出身地は近隣県から遠隔県への移行がある。

B 港湾労働者の給源

港湾労働者のなかで、学業終了後ただちに港湾荷役に就業した者はわずかであって、しかも特定少数の企業において、幹部社員とするために採用されているもの、荷役機械の運転員を基幹職種とするために採用されたもの、あるいは縁故採用したものにかぎられる。港湾労働者の90%は、港湾荷役がい产业・職業分野からの転職流入者でしめられている。この転職流入者の比重は、中小企業一般にくらべてかなり高いが、運輸従事者とくらべるとそれほどではない。

表一 2 横浜・神戸港の「大手企業」の
常用労働者の産業別前職構成 (1968)

(%)

産 業	第 1 次	第 2 次	第 3 次	合 計
港湾労働者 ⁽¹⁾	16.6	45.0	38.4	100.0
産業全体 ⁽²⁾	11.7	48.1	40.2	100.0
製 造 業	15.2	59.3	25.5	100.0
運 輸 通 信 業	8.8	29.1	62.1	100.0

注：(1) 港湾労働者、『実態調査』による。転職流入者 469 人の集計。

(2) その他、労働省『雇用動向調査』の「入職者の前職別構成（規模30人以上）」による。

表一 3 横浜・神戸港の「大手企業」の常用労働者の前職構成⁽¹⁾⁽²⁾ (1968)

(人, %)

前 職	作 業 員				運 転 員		合 計	
	横 浜 港		神 戸 港					
	実 数	比 率	実 数	比 率	実 数	比 率	実 数	比 率
農 業	26	14.8	33	12.9	4	10.8	63	13.4
漁 業	8	4.5	7	2.8	0	0	15	3.2
工 業	74	42.0	129	50.4	8	21.6	211	45.0
商 業	14	8.0	16	6.2	6	16.3	36	7.7
事 務	17	9.7	21	8.2	0	0	38	8.1
運 輸 業	15	8.5	29	11.3	14	37.8	58	12.4
そ の 他	22	12.5	31	8.2	5	13.5	48	10.2
合 計	176	100.0	256	100.0	37	100.0	469	100.0
学 卒 者	12	—	34	—	20	—	66	—
N ・ A	48	—	55	—	12	—	115	—

注：(1) 『実態調査』による。

(2) 港湾労働者の範囲：船内208人，沿岸236人，運転員69人，合計650人。

表-4 横浜・神戸港の「大手企業」の常用労働者の前職工業分野の構成 (1968)
(人, %)

	横 浜 港	神 戸 港	合 計	比 率
自 営 業 者	9	9	18	8.9
金 属 労 働 者	37	63	100	49.3
雇 炭 鉱 労 働 者	—	18	18	8.9
用 建 設 労 働 者	10	14	24	11.8
働 製 材 労 働 者	5	5	10	4.9
者 雑 役 労 働 者	3	8	11	5.4
食品・その他の労働者	10	12	22	10.8
合 計	74	129	203	100.0

注：(1) 前注に同じ。

転職流入者の前職の産業別構成は、第1次産業16.6%、第2次産業45.0%、第3次産業38.4%である(表-2, 参照)。この構成は、運輸通信業よりも、製造業ないしは産業全体のそれにちかい。また、その職業別構成は、工業従事者45.0%、農業従事者13.4%、運輸業従事者12.4%などの職業がめだっている(表-3参照)。しかし、職業別構成のひろがりは、それほどではない。いずれにしても、港湾労働者は運転・倉庫労働者以外は、港湾荷役とほとんど関係のない産業・職業分野から、前職の経験や知識・技能を放棄して、港湾荷役に流入してきている。

前職の従業上の地位は、自営業者22%、雇用労働者78%となっている。自営業者は、農民が過半をなしており、ついで小売店主、大工左官、家具職などの都市勤労者、そして沿岸漁民がめだっている。この自営業者の比重は、他産業にくらべてかなり高い。雇用労働者では、工業労働者がもっとも多くついで運輸労働者、事務労働者などである。工業労働者の前職構成をみると金属労働者が過半数をなし、ついで建設労働者、炭鉱労働者などとなっている(表-4, 参照)。したがって、金属労働者、運輸労働者、農漁民が、

表一 5 横浜港の港湾労働者の前職構成⁽¹⁾⁽²⁾ (1950)

(人, %)

前 職	常 用		日 雇		合 計	
	実 数	比 率	実 数	比 率	実 数	比 率
軍 人	25	2.9	5	1.2	30	2.4
工 員	125	14.5	73	17.6	197	15.5
商 人	64	7.5	37	8.9	101	8.0
鉄 道 員	15	1.8	11	2.7	26	2.0
官 吏	13	1.5	9	2.2	22	1.7
農 業	99	11.6	31	7.5	130	10.2
サラリーマン	98	11.5	30	7.2	128	10.1
最初からの 職業	264	30.9	20	4.8	284	22.4
船 員	21	2.5	14	3.4	35	2.8
進駐軍労務者	5	0.6	8	1.9	13	1.1
運 転 手	0	0	12	2.9	12	0.9
漁 夫	15	1.8	12	2.9	27	2.1
人 夫	24	2.8	24	4.8	48	3.8
職 人	30	3.5	56	13.5	86	6.8
そ の 他	57	6.6	73	17.5	130	10.2
合 計	854	100.0	415	100.0	1,269	100.0

注：(1) 国会図書館『本邦港湾労働事情』1953. 5による。

(2) 港湾労働者の範囲は、船内、沿岸作業員のほかに、陸仲仕、タリーマン、船夫雑役を含む。

港湾労働者の主要な前職分野となっている。前職の勤務年数は、平均6年、5年未満45% 5年以上31%、10年以上24%となっていて、他産業とくらべるとかなり長いし、自営業者のそれはとくに長い。また、前職の企業規模はきわめて少数者をのぞき、中小・零細企業である。したがって、港湾労働者は、自営業者の雇用労働者への階級移動、わずかの企業規模の下向移動があるほか、ほとんどが上向移動または平行移動しているものとみられる。

表一 6 横浜港の港湾労働者の前職構成⁽¹⁾ (1965)

(人, %)

前 職	常 用 ⁽²⁾		日 雇	
	実 数	比 率	実 数	比 率
製 造 工 業	438	18.2	86	39.8
一 般 商 業	185	7.7	17	7.9
農 林 業	396	16.5	24	11.1
鉱 業	25	1.0	—	—
漁 業	165	6.9	1	0.5
土 木 建 設 業	67	2.8	29	13.4
商 社 ・ 会 社	236	9.8	16	7.4
サ ー ビ ス 業	18	0.7	5	2.3
一 般 交 通 業	98	4.1	7	3.2
公 務	79	3.3	1	0.5
軍 隊	14	0.6	—	—
港 湾 作 業	276	11.5	—	—
海 上 運 送 業	259	10.8	4	1.9
職 人	41	1.7	3	1.4
労 務 者	23	1.0	11	5.1
教 員 等	21	0.9	12	5.6
無 職 家 事	59	—	—	—
不 詳	1,762		1	0.5
合 計	(2,404) 4,166	(100.0)	219	100.0

注：(1) 横浜市港湾局『横浜港における労働者の実態と住宅事情』1965.12

(2) 常用港湾労働者の範囲；船内23.5%，沿岸25.1%，はしけ25.8%，その他17.2%，不詳84%。

横浜港の港湾労働者について、国会図書館『本邦港湾労働事情』（1953）の資料と比較してみると、新規学卒者の減少、工業労働者の増大、都市勤労者層の減少などの傾向がみられる（表一5，参照）。また同様に、前出の横浜市調査と比較してみると、農漁民層の減少などの傾向がみられる（表一9，参照）

すなわち、戦後から現在にかけて横浜港の港湾労働者の給源は、潜在的過剰人口への依存を継続しながら、じょじょに停滞的過剰人口から流動的過剰人口へと移行しているかにみえる。

C 港湾労働者の形成

港湾労働者の流入年次は、戦前1%, 1945~49年9%, 50~54年15%, 55~59年13%, 60~64年26%, 65~68年33%となっている。それを前職構成からみると、農業は1955~59年を頂点にした山型、工業はその逆の谷型、運輸業は台型をなしている。その流入年令は、20才未満14%, 20才以上51%, 30才以上27%, 40%以上8%, 50才以上3%となっていて、いわば壮年労働者の流入がいちじるしい。すでにのべたように、流入者の高令化がじょじょに進行していることに、注目したい。

港湾労働者の前職退職理由は、多岐選択問において、「賃金が安い」39%, 「家庭の事情」34%のほか、「作業時間が長い」、「作業設備が悪い」、「土役とうまくいかない」、「倒産・解散」がつづいている。それを流入年次別にみると、どの時期も前2者が多いが、1945~49年「その他の理由」（敗戦による復員・失業）、50~54年「解雇」、55~64年「倒産・解散」、65年以降「賃金が安い」が、特徴的な指標となっている。退職理由は、経済的理由が支配的であって、敗戦直後の社会的理由にくらべ、最近では経済的理由がつよまっている。

港湾労働者の流入動機は、作業員では「ほかに仕事がなかったから」28%, 「給料がよかったから」27%, 「友人がいたから」23%, 「仕事が自分にむいていたから」21%, 「自由で気軽な仕事だから」15%の順となっている。運転員では、「仕事が自分にむいているから」が第1位に進出する。前職退職時に、港湾荷役以外に希望した職業をもっていたものは、27%にしかすぎない。港湾労働者は、その職業選択はきわめて消極的であり、しかも港湾荷役は技術的適応よりも経済的適応を中心にして、職業を選択している。

流入動機と流入年次の関係をみると、1945～54年は「給料がよかった」と「ほかに仕事がなかった」とが結合し、1955～64年は「ほかに仕事がなかった」と「友人がいた」とが結合し、1965年以降は「給料がよかった」と「仕事自分が自分にむいている」とが結合している。また、退職理由と流入動機との関係をみると、「賃金が安い」で退職したものは「給料がよかった」と流入しているように、かなり共通性がみられる。

D 港湾労働者の移動

港湾労働者の流入経路は、「友人」35%、「縁故」29%、「職安」13%、「従業員」11%、「学校」7%となっている。荷役企業でも、採用経路として「縁故」「広告」「職安」の順でおこなっており、パーソナルな関係による採用方法が支配的である。この「縁故」を中心とした採用形態は、中小企業労働者、あるいは運輸・販売従事者、ないしは単純労働者にみられる傾向と一致している。

港湾労働者の採用量は、1966年の港湾労働法施行後いちじるしく増加しているが、それにともない退職量も増加している。たとえば、1967年の入退率をみると船内作業員では横浜港94%、神戸港101%、沿岸作業員ではおなじく70%、100%となっている。すなわち、入職者に相当する退職者がでていた。したがって、すでにのべたように勤続年数はきわめて短かく、退職者の勤続年数は船内作業員においてとくに短かく、1年未満が90%におよんでいる。この状態は、他産業他職業にくらべてはなほ短かい。

港湾労働者の流入後の移動をみると、同一企業に定着しているもの75%、複数の企業を移動したことのあるもの25%である。港湾労働者はすくなくとも4人に1人は、企業間移動をしている。それを作業員にかぎってみると、企業間移動者は横浜港21%、神戸港31%とかなりひらきがあり、その移動回数はそれぞれ約2回である。さらに、港湾再流入者は、港湾労働者の10%となっている。なお、運転員は作業員にくらべると、企業間移動や再流入はすく

ない。

E 港湾労働者の定着意識

港湾労働者の港湾定着意志は、流入時において定着希望型39.4%，定着未定型52.9%，流出予定型7.7%であったものが、現在時において定着希望型62.3%，定着未定型31.5%，流出予定型6.2%に変化している。定着意志の

表--7 横浜・神戸港の「大手企業」の常用労働者の定着意志
および前職退職時の希望職有無別定着意志⁽¹⁾ (1968)

(人, %)

定 着 意 志 型		前 職 退 職 時 の 希 望 職 業 ⁽²⁾		港 湾 労 働 者 合 計
		有	無	
流 入 時	定 着 希 望 型	20.0	45.5	39.4
	定 着 未 定 型	71.0	46.4	52.9
	流 出 予 定 型	9.0	8.1	7.7
	合 計	100.0	100.0	100.0
現 在 時	定 着 希 望 型	38.7	70.5	62.3
	定 着 未 定 型	51.6	25.6	31.5
	流 出 予 定 型	9.7	3.9	6.2
	合 計	100.0	100.0	100.0
移 行 型 ³⁾	定着希望平行型	15.5	40.6	35.2
	定着上向型	27.1	34.4	30.8
	定着未定平行型	43.9	16.6	24.0
	定着下向型	12.3	8.1	9.5
	流出予定平行型	1.2	0.3	0.5
合 計		100.0	100.0	100.0
総 数		155	308	650

注：(1) 『実態調査』による。

(2) 転職流入者 463 人の資料。

(3) 移行型とは流入時と現在時の定着意志の位相の組合せ。

移行型は、定着希望平行型35.2%、定着上向型31.5%、定着未定平行型24.0%、定着下向型9.5%、流出予定平行型0.5%となっている（表-7、参照）。

定着意志に関与する職業要因との関連をみると、前職が隣接職種ほど定着意志はたかまり、高学歴・自営業者は定着意志はひくまる。また、退職理由が「倒産・解雇」などの社会的理由であるとき定着意志はたかまり、「賃金が安すぎる」などの経済的理由であるとき、定着意志は分裂的となる。さらに、流入経路がパーソナルな経路のときは定着意志はたかまり、組織的な経路のときは定着意志はひくまる。そして、職場適応がたかいほど定着意志はたかまり、ひくいほど定着意志はひくまる。そのほか、港湾定着、会社定着、集団定着とのあいだには、相互に有意な関連があることなどもあきらかになった。

しかし、定着未定着に関与する決定的な職業要因は、前職退職時に希望職業があったかどうかであり、希望職業があったものは流入時から現在時にかけて、定着希望型は20.0%から38.7%、定着未定型71.0%から51.6%、流出予定型9.0%から9.7%へと変化したのにくらべて、希望職業のなかったものは同様に、定着希望型は45.5%から75.5%、定着未定型46.4%から25.6%、流出予定型8.1%から3.9%へと変化している（この傾向は、定着意志移行型においてもよくわかる）。さらに、現在時において転職可能な職業があるかどうか、同様な傾向がしめされている。したがって、港湾労働者はみずからの知識と技能の範囲と限界を認知して、その定着意志を決定しているかのようである。

港湾労働者は流出条件として、低賃金への不満と高賃金への指向、預金達成と自営業の設立希望、適職の選択性向、身体的不適応化といったものを、順次あげている。そして、転職可能な職業として、自動車運転手、大工、左官、小売店主、工員、守衛など、かなり特定少数の職業をあげている。港湾労働者は、港湾荷役にとくに仲間関係の良さ、職長の親切さ、仕事の適性、会社のおもいやりなどの側面を肯定的に評価することにより、より定着して

いる。それに反して、集団のまとまり、仕事の適性、仕事と賃金の対応などの側面を否定的に評価することにより、流出しようとしている。しかし、より現実的には港湾労働者は労働条件に根強い不満をもっており、それにくわえて職務満足がひじょうに低いところから、つねに定着意識は動揺的であり、港湾荷役の内部条件をいちおう肯定的に評価していても、外部条件にそれなりの誘因があれば容易に流出しているようである。

（付記 ここにあげた統計資料は、ほんの概要をのせたにすぎず、詳細な資料と分析はさきにあげた報告書によられることを、かねて希望する）。

3. 港湾労働者の供給側面

A 港湾労働者の供給性格

1968年横浜・神戸港の常用労働者の供給過程は、ほぼつぎのようにまとめられよう。港湾労働者はそのほとんどが転職者でしめられている。地方農業県において零細な農漁業をいとなんできた農漁民とその家族従事者が、経営不振、事業衰退におちいり、出稼ぎや流出のかたちで流入している。港湾隣接県において、建築・商業・運送・手工業などの名目的な自営業をいとなんでいた都市勤労者、その家族従事者および雇用労働者が、経営不振・企業倒産・生活困難のなかで排除され、港湾荷役に流入してきている。そして、中小零細企業で不安定な雇用をくりかえしてきた労働者が、経済的不満や企業倒産・縮少のなかで排除されて、港湾荷役に流入している。港湾荷役への流入にあたっては、それを積極的に職業選択したわけではなく、知識や技能のうでで負担を感じずに、みかけの「高賃金」やてっとりばやく稼げるという魅力でもって流入しているといえる。

こうした港湾労働者の前職解体と港湾流入は、どのような意味をもつのであろうか。ひとことでいえば、日本資本主義の強蓄積段階における中小企業労働者の不安定な雇用あるいは半失業状態にもとづく労働力流動、農漁民・都市自営業者の階級分化と賃労働者化ということであり、それが、港湾労働

働者の供給性格であるといえる。そして、港湾荷役資本は利用資本の階層支配秩序のなかで、その資本蓄積をはかっていくにあたっては、独占資本が創出する相対的過剰人口に、その労働力を依存していかざるえないことをあわせしめしている。こうしたことは、港湾荷役資本・賃労働関係にとり、戦前・戦後を通じて一貫した基底的要因であり、なんらの変化がみとめられるものでないことは、すでにおおくの研究において指摘されているところであるが⁽⁷⁾、よりいっそう資本蓄積過程と過剰人口の具体的形態にかかわらせて分析しておきたい。

1955年以後の日本資本主義の「高度成長」段階において、農業は独占資本とその政府の系統的な搾取・収奪により、零細農耕の存立基盤を急速にうしない、そこにおける潜在的過剰人口は都市工業部門に供給されていった。すなわち、農業部門にあった若年労働力は大企業に吸収されるところとなったが、中高年労働力は離村流出して賃金労働者となるか、通勤兼業労働者や都市出稼ぎ労働者となって、建設・土木・運送・軽工業などの中小・零細企業に雇用されるようになっていった。しかし1965年以降、これら非自立的な土地もち労働者は農村に根強くのこり、潜在的過剰人口はほぼくみつくされるかたちとなった。

都市自営業は、資本制工業の外業部としてその遅れた経営の新設と廃業をたえまなくくりかえし、停滞的過剰人口を保有して広範囲に残存してきた。そして、そこには雇用資本から排除された労働力、雇用資本をもとめている労働力や雇用資本に吸収されえない労働力が滞留しており、それら労働力は中小・零細企業とのあいだを環流している。この名目的な自営業者と中小・零細企業の不安定就業労働者は、パートタイマーや内職とともに、停滞的過剰人口を形成して、現代の相対的過剰人口の主要な形態となっている。

いっぽう、中小・零細企業は独占資本の蓄積基盤を直接に補完する役割をはたして、生産規模も拡大して成長をとげる企業もあるとともに、選別淘汰されて倒産・縮小する企業も増大しているが、全体として独占資本に系列支

配、収奪差別されながら成長をつづけている。中小・零細企業においては、いままでその存立条件となっていた若年労働力を大企業にうばわれ、大企業から排除されてきた中年労働力や中小・零細企業を環流している労働力を吸収し、さらにさきにのべた潜在的・停滞的過剰人口から労働力を補充している。そして、みずからの存立基盤を維持していくために、中小資本は低賃金・過度労働を強制するとともに、相対的な「労働力不足」をたえまない労働力の環流でもって解消している。

こうした独占資本の資本蓄積機構の変化にともなう労働力の需給関係の変化のなかで、重化学工業化、「技術革新・合理化」はその労働需要の性格を大きく変化させるところとなった。すなわち、大企業では旧来の熟練労働力と不熟練労働力の組合せは必要でなくなり、少数の高級な知識労働力と多数の半熟練労働力が必要となってきた。そして、中小企業をその外環に配置しそれに熟練・半熟練・不熟練・複雑・単純労働力を雑多にかかえこませ、それを有機的に利用するようになってきた。

こうした国民的労働市場にあって、港湾労働市場はいろいろな矛盾をかかえこんできた。荷役資本にとって、独占資本による相対的過剰人口のたえざる創出、そのための労働力流動化政策や労働市場の情報化、さらには不安定就業労働者のたえまない環流状況は、労働力調達にとって有利に展開してきたかにみえる。しかし、そこでは荷役資本の労働需要の性格が、不熟練労働力を単純肉体労働力として長時間、肉体消磨的に使用してかぎり、最近における国民的労働市場の構造変化のなかにあっては、それに適応する労働力の相対的不足はまぬがれず、しかもそれをめぐる建設・土木・運送などの雇用資本とのあいだで、調達競争はげしくおこなわざるをえなくなっている。

そうした「労働力不足」のいっぽうで、荷役資本は利用資本から荷役生産性の向上をもとめられ、かつ港湾労働法によりそのための国家管理がつよめられ、過少資本蓄積のもとで部分的機械化の範囲をひろげざるをえなくなっている。そして、それにともない作業形態を運転技能中心にかえざるを

えないとき、その半熟練労働力の調達ますます困難とならざるをえない。現在のところはまがりなりにも、荷役資本は独占資本の大規模な労働力の吸収・反発と相対的過剰人口の創出、なかでも流動的・停滞的過剰人口に依存し、そこで労働力を大量に吸収し大量に排出していくことで、利用資本の要請にこたえ、かつ利潤追及をおこなっているといえよう。

B 港湾労働者の供給価格

港湾労働者は、このような供給性格をもっているが、荷役資本にどのような労働力として購買されているのであろうか。横浜・神戸港の常用労働者はその前職構成からみて熟練度の低い職業分野から供給され、前職勤務年数がかなり長いにかかわらず、異種職業に移動してきており、しかも転職時に同一職業をさして希望せず、さらに適職・縁故ということで流入していることからいって、その労働力の性格は不熟練労働力であったことはあきらかである。そこで注目すべきことは、その流入年齢が20才代が中心であり、流入動機が主として高賃金におかれ、しかも定着意志は腰かけのであり、しかしながら転職可能性の少なさから定着している（ただし、就労限界は40才前半ともいわれている）などである。

荷役資本は、いろいろな就業形態をとっているが、基本的には恒常的時間外労働を予定した労働時間制と交代制をとり、非連続的であるが「重作業」をふくむ肉体労働をおこなわせ、労働災害と職業病をとまなわざるをえない危険作業につかせている（労働過程の分析は、『実態報告』にゆずりたい）。このことは、荷役資本の労働需要性格が、たしかに不熟練労働力を調達しながら、労働力再生産費用が低く、価値形成力も低い単純労働としてではなく、価値形成力が高く、再生産費用も高くなる複雑労働においていることをしめしている。そして、しかもひんばんではないが、過度労働をとまなわっている。したがって、港湾労働市場は資本・労働の市場規制力や国家の雇用政策などにもとづく階層別側面においては、当然ながら中小企業労働市場に

属し、また性別・年齢・職種・熟練・強度などにもとづく複合的側面においてはさしあたって不熟練労働市場に属しながら、より現実的には複雑労働が表面にあらわれた特殊な労働市場であるといえるのではなからうか⁽⁸⁾。

こうした港湾労働者の労働供給と労働需要の性格の結合は、その市場価格をそれが一次的に帰属している労働市場でのそれよりもかなり高いものとならざるをえない。しかし、港労法以前すなわち荷役資本が日雇労働者を自由に大量に調達していた段階においては、日雇労働者が国民的労働市場の最低供給価格に近い供給価格をもって港湾労働市場に登場し、それが常用労働者の賃金圧下をうながしてきた。しかし、港労法以降は国民的労働市場の構造変化により、不熟練・複雑労働力の供給力は低下し、それをめぐる雇用資本の調達競争はつよまってきた。そして、日雇労働の規制や過度労働の忌避傾向のなかで、労働者のあいだの就労競争もよわまってきた。その結果、港湾労働者は、港湾労働市場とも接合する前職の市場価格をはるかに上廻り、複雑労働市場でもかなり高い供給価格を提示するようになってきたといえる。

荷役資本は、利用資本の階層支配秩序にとらえられ、その一環として認可料金によって資本蓄積が制限され、そのうえ部分的機械化のための資本投下を要請されている。したがって、荷役資本はいっぼうでは雇用構造の転換から比較的高い需要価格を提示して、港湾労働市場から適応労働力を調達しなければならぬが、他方ではそれをむしろおさえなければならない規定関係におかれている。この矛盾をなしくずしていくために、荷役資本はより低い供給価格の適応労働力をめざして、遠隔地の地方労働市場に縁故などをたどって参入し、採用賃金の見かけの高さでもって最小限に調達し、さらに中小企業労働者の流動性の高さに依存した早期入替え政策で対処してきている。しかし、この荷役資本の雇用方法も、相対的過剰人口が豊富であり、そこに不熟練労働力でかつ複雑労働を行いうる適応労働力が用意されているかぎりであって、すでにのべたように適応労働力は減少にむかっており、しかもそれが雇用構造の転換のなかでゆきづまらざるをえなくなっている。

港湾労働者の労働条件を、とくに建設・土木・運送・林業などの屋外労働者と比較してみると、時間賃金および日労働時間は最上位にあり、ただ労働日数は下位にあるが、その月収賃金はやはり最上位におかれている。このような港湾労働者の労働条件は、屋外労働者が位置する不熟練労働市場の最上位に属していることをよくしめしているとともに、現状における港湾荷役の労働需要の性格からくる、労働者需要と労働供給の実態をよくしめしているといえる。したがって、港湾労働者の市場価格は、中小企業・不熟練労働市場に登場してくる相対的過剰人口からの圧下傾向にさらされた最低供給価格に基礎をおきながらも、その労働需要の性格すなわち複雑労働を反映したものとなっているのではなかろうか。

C 港湾労働者の流出条件

港湾労働者の供給は、国民的労働市場の動向からいっていちおう豊富に用意されているようにみえるが、労働需要をみたしうるような状態がじょじょになくなりつつあり、それによって賃金上昇はさけられなくなっていることが、いささかあきらかになった。ところが、港湾労働者は相対的な高賃金にひかれて、港湾荷役に流入しそれに従事するわけであるが、ひじょうに短い勤続期間でもって、その過半数が退職している事情があり、またそのいっぽうではかなりの退職労働者がふたたび港湾荷役に再流入している。港湾荷役からの退職理由は、主観的には賃金不満と適職指向におかれている。こうしたことは、さしあたって港湾労働者にあたえられている賃金はじめ労働条件が、過度労働をもともなう複雑労働を再生産しうるにたるものでないのか、あるいはその個別労働力が複雑労働という需要性格にそもそも適応していなかったか、適応しえなくなってきたか、どうかにあるといえよう。

港湾労働は、賃金支払が時間賃金や日額賃金を基礎におき、労働時間制が早朝・深夜・連勤をふくむ長時間労働制を予定し、また企業内の配置転換が

ほとんどなしえないといった雇用構造をもっている。そのとき、港湾労働者はその労働需要にみあった労働（力）を提供しているかぎり、荷役資本から排除されることはなく、それをつぐなう再生産費用すなわち賃金を要求するし、それによっていちおうの労働力再生産を行っているとするかぎり、港湾荷役に定着していよう。しかし、現実にある退職率のはげしさは、あきらかに労働提供にみあう再生産費用を、荷役資本が支給していないことにもとづくものであり、それへの不満が労働組合運動などで解決しえないところから、自然退職あるいは自然流出というかたちで荷役資本に排除されているといえる。それでもなお、港湾労働者が港湾荷役に定着しているのは、労働需要にみあった労働供給をしているばあいには、再生産条件を引き下げることのできるにちがいないし、労働需要を満足することのできない労働供給しかなしえないばあいには、港湾荷役にそもそも再生産条件の基礎をおかない、すなわちあらかじめ供給価格を引き下げるか、補完的生業をもったうえで定着しているものとみなされる。

いっぽう、荷役資本はみずからの労働需要と需要価格にそくした適応労働力として、労働者を雇用したとしても、それは労働者にとって労働力の再生産がなしうるかどうかと同様に、事後的にしか確認できない。しかし、荷役資本はその労務管理のうえで、それが「近代的」になったとしても専制支配の機能を通じて複雑労働に適応しない労働供給を選別し、その労働供給におうじて需要価格を下げ提示せざるをえないし、そうした労務管理を通じて不適応な労働者を排除せざるをえない。現実にも、荷役資本は不適応労働力を大量に排除してきたし、また排除することで港湾荷役をめぐる経済関係に規定された需要価格を維持してきたのである⁽⁹⁾。しかし、すでにのべたように、適応労働力の不足と流出のなかにあつては、大幅な機械化をおこない資本の有機的構成をたかめえないばあいには、荷役資本は、労働需要によりみあった労働力の再生産をつぐないうる需要価格、すなわち賃金をより高く提示せざるをえない。そして、その需要価格をどのように設定するかは、荷役資

本にとってその経営基盤を左右する主要な側面であるが、それは独占資本が国民的労働市場をどのように操作しようとしているか、荷役資本が利用資本にどのように対応しうるかにかかわっているといえよう。

こうした労働力と労働の供給と需要の矛盾のなかで、その規定的で主要な側面はいうまでもなく、その賃金が労資の力関係によって規定されるのと同様である。すなわち、資本蓄積がつよまるほど、相対的過剰人口は多様な形態をとって創出されてくるので、それによる賃金圧下をふせぐためには、労働組合運動が決定的な斗争を組織していくほかないが、民間基幹産業の労働組合はよく組織されているが労使協調・大企業主義におかされており、中小企業労働者・不安定雇用労働者の組織とたたかいはいびじように立遅れている。この立遅れの分野に属する港湾労働組合運動は、そのたたかいの伝統性や組織率においてよりすすんだ分野をしめてはいるが、運動の基礎に組合員の多数をしめる短勤続労働者をおいておらず、そのほとんどが企業内組合となって荷役資本との融和協調を方針としているため、労働条件の飛躍的で決定的な改善を勝ちとるにいたっていない（この点では、戦後一貫してつづけられている荷役資本と利用資本による全港湾の弱体化は成功しているかにみえる）。したがって、港湾労働者は労働供給にみあわない賃金、すなわち労働力の再生産条件を引き下げるなかで、港湾荷役に定着せざるをえない。

しかし、荷役資本はその労働需要にみあう需要価格をおおむね提示しないのであるから、港湾労働者は過度労働をもともなう複雑労働、萎縮的な再生産にたえられなくなって、荷役資本が積極的に排除しなくても、港湾労働市場から反発されざるをえない。

港湾労働者は、そもそも港湾荷役を長期的な職業と考えて流入しているわけでもなく、なんらかの誘因でもって流出する可能性をもって就業している。そうした主観的状况のなかにあって、荷役資本が提供している労働条件が、港湾労働者にとって満足のいくものでないとき、ますます容易にあるばあいには供給価格を引き下げてでも転出していく。しかし、港湾労働市場か

ら流出ないしは排除された労働者は、その労働力の性格からいって登場しうる労働市場の範囲も限定されざるをえない。流出労働力が、若年労働力であればまだしも、港湾荷役において労働力が陳腐化していればいるほど、その経済的地位は低くまらざるをえないし、より不安定な雇用のなかに閉じこめられざるをえないであろう。そのことは、港湾労働者の再流入によってもしめられている。したがって、港湾労働者にとって、港湾流入じたいもまた港湾流出も、独占資本が中小・零細資本を系列支配する経済機構と、それがうみだした相対的過剰人口とに直接的に圧迫をうけ、きびしく搾取される中小・零細企業労働者として低賃金制度に釘づけられ、つねに生活不安にさらされる繰返し以外のなにものでもない。

若干の結論と展望

港湾荷役資本にとって、港湾労働者の不足傾向は、港湾荷役生産力とその請負性格とに矛盾せず、またそれにとまなう賃金上昇が利潤追及と資本蓄積をそこなわないかぎり、企業資本としての存立ををわれることはなかった。しかし、1961年の船混みに端を発して、利用資本が港労法を強制し、それと同時に不熟練・複雑労働力の供給が傾向的に停滞し、若年労働力の吸収がますます困難になってきた。にもかかわらず、費用価格を主として構成している賃金の上昇にくらべて、荷役料金が低位に据置かれているため、労働力不足と賃金上昇は荷役資本にとって企業の存立をあやうくし、利用資本からはむしろスクラップアンドビルトさえもとめられるようになってきた。そこで、荷役資本は労働力を供給価格の低い地方給源地から調達し、部分的機械化をすすめ、港労法の制約からも日雇労働者の放慢調達・無権利労働の依存から、常用労働者の最小調達と「合理化」の推進へと転換せざるをえなくなり、さらには適応労働力の安価な定着対策や技能労働力としての養成などによって、いささかとも経営課題の解決をはかってきたかにみえる。

しかし、いわば港労法以前は日雇労働者を停滞的・潜在的過剰人口に依存

していたが、国民的労働市場の構造変化から、港労法以後は常用労働者の調達を流動的過剰人口におかざるをえなくなったとしても、低賃金の若年労働力の吸収はやはり困難であり、中高年労働力だけでは機械化による雇用構造の転換ははかりがたいという状況におかれているといえよう。したがって、荷役資本が港湾産業のなかで、その用役生産力の主要な担い手としての地位を堅持しようとするためには、利用資本にたいしてどのような経済的・社会的な対抗力を、どのように発揮しうるかにかかわっていよう。それは、認可料金をめぐる運動、コンテナターミナルをめぐる運動、地方自治体との関係をめぐる運動、技能労働力の育成をめぐる運動において、荷役資本がどのような結束をもって利用資本や国家権力に対抗するかにあるが、荷役資本の自己運動からその力がうまれるかどうかは、いまのところうたがわしい。

港湾労働者にとって、港湾荷役はたしかに生活を維持し、いささかでも改善していくにあたって、その労働力の熟練性格からいって比較的に高い稼得賃金をうることができるとともに、転職過程の格好な中継点にあるにちがいない。しかし、荷役資本は労働供給にみあった需要価格を提供しえず、港湾労働者は港湾から流出せざるをえない。たしかに、日本資本主義の「高度成長」と生産技術の進歩は、不熟練労働力が雇用されうる産業・職業分野を広範囲にし、独占資本の労働力流動化の促進とあいまって、雇用資本をとりかえることによって、あたかも生活向上をはかりうるのではないかという幻想を持たせるにいたっている。だからといって労働者が、中小企業資本をたえまなく移動することは、雇用資本にとってはさしあたってその存立を擁護するものであっても、労働者にとっては低賃金制度にますます閉じこめられるにすぎないだろう。このことは、労働者の民主的権利の一つである最低賃金制の欠如によって、さらにつよめられている。

港湾労働者にとりその転職は、生活向上にかならずしもつながらないことがあきらかならば、港湾労働者のとりうる道はその労働条件を着実に向上させていくほかはない。ここでの問題にかぎってみれば、港湾労働組合が独占

資本を頂点とし荷役資本にいたる階層支配秩序と資本蓄積機構を分析し、そのうえにたつて港湾労働者の要求を正しく性格づけ、さらには、荷役資本の中小企業資本としての二面性を正しく理解したうえで、地域別産業別共同斗争を組織することによって、さしあたって前進するほかはないであろう。

(1970. 7. 24)

参考文献

- (1) 運輸省港湾局「港湾労働実態調査報告書」1969. 1
- (2) 芹沢勇「ドヤ街の発生と形成」横浜市総務局, p. 2, 1967. 3
- (3) 国会図書館「本邦港湾労働事情」1953. 5
- (4) 大山吉雄「転換期をむかえた港湾労務対策」, 兵庫労研「労働研究」No.152, p. 2 1960. 10
- (5) 喜多村昌次郎「港湾労働の構造と変動」, 海文堂, 1964.
- (6) 横浜市港湾局「横浜港における港湾労働者の実態と住宅事情」, 1965. 12
- (7) 徳田欣次「港湾労働の近代化条件」「港湾労働研究」No. 4, p. 121, 1966
- (8) 下山房雄「労働市場と賃金」『講座現代賃金論』1 (賃金の理論) p. 133, 1968
- (9) 玉井克輔「労務管理にみる港湾荷役企業の『近代化』について」本年報所収

労務管理にみる港湾荷役企業の「近代化」について

玉 井 克 輔

(海上労働科学研究所)

目 次

ま え が き

1. 港湾荷役企業の構造・性格
 - (1) 港湾荷役企業の意義
 - (2) 企業の特徴、類型と形態
 - (3) 会社の機構と部課制
 2. 人事管理と現場監督者
 - (1) 昇進昇給の評価と制度
 - (2) 現場監督者の責任と権限
 3. 賃金管理と労働時間
 - (1) 賃金体系と支払形態
 - (2) 賃金管理の意識
 4. 雇用構造と雇用管理
 - (1) 常用労働者の供給と経路
 - (2) 常用労働者の定着と流移動
 - (3) 不安定雇用制度——日雇労働者と季節労働者——
- 付 記 港湾労働組合と労使関係

ま と め

は し が き

港湾運送事業のなかでも港湾荷役企業の近代化は著しくおこなわれている。その原因を港湾荷役企業のみに荷すことはできない。むしろ資本主義的生産機構のなかで港湾荷役企業が矛盾そのものとして、その非近代性を背負うことによって椅子を与えられたところに未近代化の原因がある。それゆえ港湾荷役企業の近代化は、企業の側から発展的要求として打出されたものではなく、その非近代性にもはや利用価値を見出さなくなった港湾利用資本によって政策的に要請されることになったものである。しかもそれは近代化ではなく「近代化」であった。子供に大人の装いをさせるように、困難と滑稽はまさ

に未近代化のままの「近代化」にあった。したがって労務管理もまた未近代性をとどめたままに「近代化」がすすめられざるをえないことになる。それは浮動労働力である日雇労働者に依存する不安定就労制度が、いまだ政策として打出され、港湾に不可欠（であるかのごとく）なものとされている一時をみてもわかる。

この小論は、横浜、神戸、東京の各港で行った港湾運送業の労務管理に関する調査にもとづいて、港湾荷役企業における労務管理の近代化をさぐり、その問題点についていささかの論及を試みたものである。

なお使用した表の出所は以下のとおりである。

表1, 2 ……「港湾運送事業実態調査報告書」運輸省港湾局（24）より作製

表3, 11, 14, 15 ……「東京港における港湾運送業現況」東京港運協会

表4～10, 12……「港湾労働実態調査報告書」運輸省港湾局（44.1）

表13 ……「港運統計資料」運輸省

1. 港湾荷役企業の構造・性格

(1) 港湾荷役企業の意義

港湾運送事業法の第1種から第5種までに規定された港湾運送業は、その港湾運送に果す機能によって、元請行為を主体とする一般港湾運送事業と下請行為を主体とする他の4業種に区別することができる。本論では以下述べるような観点から、後者を港湾荷役企業とよぶことにする。現実にはこの両機能を有する港湾運送業は少くないが、労務管理がすくなくとも労働者を管理対象とする限り、両業種がおしなべて中小企業の範疇にとらえられうるとしても、明確に分けて考察される必要がある。

まず一般に、一般港湾運送事業は高資本金規模企業であり、港湾荷役企業は低資本金規模企業である。表1では払込資本金規模の増大とともに一般港湾運送事業の数は増大するが、港湾荷役企業（筏を除く）の数は減少しており、ほぼ1,000万円をさかいにしてその割合は逆転している。特に100万円

表-1 払込資本金別企業数(業態別・港湾別)

業態	払込資本金			100 万円以下	100 万円超え 300 万円まで	300 万円超え 1000万円まで	1000万円超え 5000万円まで	5000万円超え 1 億円まで	1 億円超え	計
	六所	大の計	港他							
A	六所	大の計	港他	0 0 0	1 14 15	13 36 49	30 48 78	9 8 17	28 14 42	81 120 201
B	六所	大の計	港他	1 0 1	5 3 8	26 6 32	38 3 41	5 2 7	6 1 7	81 15 96
C	六所	大の計	港他	1 0 1	17 0 17	58 0 58	33 0 33	8 0 8	7 0 7	124 0 124
D	六所	大の計	港他	1 1 2	4 1 5	11 2 13	2 0 2	2 0 2	0 0 0	20 4 24
E	六所	大の計	港他	35 0 35	45 2 47	45 4 49	6 1 7	0 1 1	1 0 1	132 8 140
F	六所	大の計	港他	58 22 80	86 19 105	74 21 95	43 18 61	15 3 18	14 5 19	290 88 378
G	六所	大の計	港他	9 32 41	22 44 66	39 49 88	32 30 62	2 2 4	8 8 16	112 165 277
計	六所	大の計	港他	105 55 160	180 83 263	266 118 384	184 100 284	41 16 57	64 28 92	840 400 1,240

表一 2 兼営事業の業種別企業数（業態別）

() は%

業態 兼営事業	兼営事業を有する企業の数	兼 営 事 業						兼営事業を有さない企業の数
		倉庫業	通運業	道路運送業	船舶運航業	税関貨物取扱業	その他	
A	201	109 (54.2)	80 (39.8)	122 (60.7)	90 (44.8)	152 (57.6)	152 (75.6)	0
B	88	21 (23.9)	17 (19.3)	47 (53.4)	33 (37.5)	47 (53.4)	52 (59.1)	8
C	123	27 (22.0)	7 (5.7)	50 (40.7)	25 (20.3)	120 (97.6)	65 (52.8)	1
D	7	1 (14.3)	2 (28.6)	3 (42.9)	1 (14.3)	0 (0)	4 (57.1)	17
E	46	0 (0)	1 (2.2)	4 (8.7)	26 (56.5)	3 (6.5)	21 (75.7)	94
F	301	67 (22.3)	62 (20.6)	165 (54.8)	43 (14.3)	25 (8.3)	158 (52.5)	77
G	228	34 (14.9)	53 (23.2)	138 (60.5)	67 (29.4)	18 (7.9)	128 (56.1)	49
計	994	259 (26.1)	222 (22.3)	529 (53.2)	285 (28.7)	365 (36.7)	580 (58.4)	246

〔表一1, 2の業態A～Gの内容〕

- A……一般港湾運送事業（無限定）の免許を受けている者（他の港湾運送事業の免許を併有している者をも含む。）
- B……Aに掲げる者以外の者であって一般港湾運送事業（乙仲限定を除く限定）の免許を受けている者（船内荷役事業等すなわち、船内荷役事業、はしけ運送事業、沿岸荷役事業又はいかだ運送事業の免許を併有している者を含む。）
- C……Aに掲げる者以外の者であって一般港湾運送事業（乙仲限定）の免許を受けている者（船内荷役事業等の免許を併有している者をも含む。）
- D……船内荷役事業の免許のみを得ている者
- E……はしけ運送事業の免許のみを得ている者
- F……沿岸荷役事業の免許のみを得ている者
- G……船内荷役事業等のうちのいずれか2以上の事業の免許を得ている者であって一般港湾運送事業の免許を得ていない者

以下では前者は1.3%, 後者は98.7%, 100万円を越え 300 万円まででは前者は15.2%, 後者は84.8%と著しい対応がみられる。

こうした資本金規模の違いは表2でみるように港湾運送業以外の兼営事業によるところが大きい。一般港湾運送事業で兼営事業のない企業はわずかに

2.1%でしかない。港湾荷役企業でも71.1%が兼営事業を有している。しかし兼営事業を有する企業では、一般港湾運送事業は41.5%と圧倒的に大きな比率を占めている。このように全体では80%が兼営事業を有しているが、一般港湾運送事業と港湾荷役企業とでは1企業あたりの平均兼営事業数で、前者は2.8%、後者は1.6%とほぼ1業種の差がある。したがって一般港湾運送事業の高資本金規模は兼営事業の資本を含めたものであり、港湾運送業は多事業経営の一環となされていると理解できる。したがって本来の港湾運送資本はもっと低規模のものであるはずである。これに対して港湾荷役企業の専門性が強いことはいうまでもない。

次に雇用労働者の数であるが、兼営事業規模の大小多寡によってその数に大小が生ずるわけであり、港湾荷役が基本的には手労働を主体とする労働集約性の強い生産行為であり、多くの作業員を要することを考えれば、港湾運送業におけるいわゆる従業員規模は、常用労働者の数で示されるべきである。

表一3 港湾運送業の企業規模（東京）

		(社)					
資本金 作業員	～300 万円	301～ 500	501～ 1,000	1,001～ 5,000	5,001～	合 計	
0～9人	—	(1) 1	—	2	—	(1)	3
10～19	(2) 2	[1] 1	(4) [1] 5	—	2	(6) [2]	10
20～29	[1] 2	—	(1) [2] 3	(1) [1] 4	5	(2) [4]	14
30～99	[1] 1	—	[1] 1	1	2	[2]	5
100～299	—	—	(1) [1] 2	[1] 3	[1] 2	(1) [3]	7
300～999	—	—	—	[1] 1	1	[1]	2
合 計	(2) [2] 5	(1) [1] 2	(6) [5] 11	(1) [3] 11	[1] 12	(10) [12]	41

注：()は兼営事業なし，[]は兼業1種類，他は兼営事業2種以上を有す。

さらに一般産業と異なり、元請行為を行う一般港湾運送事業が、下請行為を主体とする港湾荷役企業よりも、保有常用労働者数が必ずしも多いわけではない。したがって港湾運送業の企業規模は、たとえば表3のように資本金と常用労働者の双方の規模によって示されることが実態に則したものといえる。

こうしたことから、一般に港湾荷役企業は下請を主体として専門性が強く、資本金規模は低くても多数（少数の場合は勿論のこと）の常用労働者を保有していると考えることができる。

(2) 企業の特徴、類型と形態

港湾荷役企業は、そのほとんどが中小企業であり、海運産業、大手商社（荷主）など独占企業の1) 系列の下請、2) 専属の下請、3) 流動的下請に類型別できる。1), 2)ともそれぞれに倉庫業、運送業、荷主筋とのつながりがあり、多くは創業の当初から上位大企業との従属的關係をもっているが、

表一4 港湾荷役企業の創業時期（類型別） —神戸・横浜—
(社, %)

		明治30年 ~ 明治31年	明治31年 ~ 大正14年	昭和元年 ~ 昭和20年	昭和20年 現 在	合 計
系列的下請	倉庫業系列	1	—	—	5	6
	運送業系列	4	2	—	4	10
	荷主筋系列	—	2	1	3	6
専属的下請	倉庫業下請	1	—	1	3	5
	運送業下請	1	1	1	6	9
	荷主筋下請	—	7	1	3	11
浮 動 的 下 請		1	6	1	9	17
そ の 他		1	1	2	1	5
合 計		9	19	7	34	69
比 率		13.0	27.6	10.1	49.3	100.0

特定の系列・下請関係にないと考えられる浮動的下請がきわめて多く、表4のように全体的に港湾荷役企業の約半数が戦後の発生であるなかでも、その占める比率はかなり特徴的である。表5、表6でこれらを企業形態別にみる

表一5 港湾荷役企業の創業形態（時期別）

（社，％）

	明治30年 ～ 明治31年	明治31年 ～ 大正14年	昭和元年 ～ 昭和20年	昭和20年 ～ 現在	合 計	比 率
組	4	12	2	2	20	29.0
合 資・有 限	—	1	1	9	11	15.9
株 式	—	2	3	19	24	34.8
そ の 他	5	4	1	4	14	20.3
合 計	9	19	7	34	69	100.0

表一6 港湾荷役企業の創業形態（類型別）

（社）

		組	合資・有限	株 式	そ の 他	合 計	
系列的下請	{	倉庫業系列	1	—	2	3	6
		運送業系列	—	1	2	7	10
		荷主筋系列	1	1	4	—	6
専属的下請	{	倉庫業下請	2	2	1	—	5
		運送業下請	1	2	6	—	9
		荷主筋下請	5	2	1	3	11
浮 動 的 下 請		8	2	6	1	17	
そ の 他		2	1	2	—	5	
合 計		20	11	24	14	69	

と、専属的下請浮動的下請は組組織として発足したものが多く、そのほとんどが明治大正期である。これにくらべて株式会社として発足したものは、類型上は平均しているものの戦後創業が圧倒的に多い。

戦後の法人化や法人としての創業は、港湾荷役統制会社の解散、職業安定法による労務供給請負禁止（22. 10）、港湾運送事業法施行（26. 5）、全港振設立（28. 1）、その後の港湾合理化の諸政策を契機としており、現在港湾荷役企業は40企業を除いて法人となっている。(注)しかしこのことは必ずしも企業の近代化を意味するものではなく、企業が拡大発展し企業形態が変化したとしても、下請企業として機能する限り、「会社」によってむしろ非近代性の実態が隠蔽されて（いる）きたともいえるのである。会社の機構にもその一端をうかがうことができる。

注：「港湾運送事業実態調査報告書」運輸省港湾局（42）。40年10月現在。

(3) 会社の機構と部課制

会社の機構は、資本金規模が5,000万円を越えると兼営事業が多くなるにしたがって大型化多様化し、部課制が単純なものから複雑なものへと変化する傾向がある。5,000万円以下の場合には、総務部・営業部・業務部、総務部業務部・作業部、あるいは総務部・経理部・営業部などの3部制が典型であり、業務部―事務課・現業課、といった単純な1部制は1,000万円以下の単独専業者に多くみられる（低資本金規模の下層ではこうした部制も形式だけとなる）。

企業規模の拡大、すなわち単一業種の拡大や業種の複合化、（兼営事業の多岐化も影響する）につれて、現場担当の労務（現業）部門と生産部門は水平分化（一般に総務部から労務部が独立する）し、職能の独自性が明確になってくる。出張所、営業所、支店業が本社（本店）の各部と並列に配置される労務部門の管理機構は、部課編成のない企業では、生産管理機能そのものにそくした労務管理が、職能的にも組織的にも未分化のまま実施されており、戦前はほとんどがこの形態であったと考えられる。

部課編成をとっている企業（多くは昭和30年代）では、そのほとんどが上述したように生産部門と労務部門の水平的職能組織になっている。いずれの企業も作業員の指揮監督については生産部門が掌握しており、労務部門は直

接的な労務管理の合理的遂行をスタッフ部門として確保している。生産部門より労務部門に移転した労務職能は、主として作業員の雇用、作業能力の維持労働条件の決定などであって、これらの機能配分は賃金の支払、作業員の配置、安全衛生対策などの点で企業間に相違がある。

最近に至っては、荷役機械化にともなう技能労働者（たとえば運転員）の管理、労働災害の防止運動などを統合的組織的に実践するため、新しい管理部門が要求され、安全管理室、機械作業部、あるいは企画調査室や電算室などが増設されている傾向もみうけられる。ただこうした設備投資は一定規模以上の資本力を前提とするものであり、港湾荷役企業における規模の拡大がない限り全般的趨勢となると考えることはできない。

2. 人事管理と現場監督者

(1) 昇進昇給の評価と制度

港湾荷役企業において、昇進昇給制度が実施されるようになったのは、部課制の採用と同じ戦後のことであり、それも30年の後半から40年代にかけてである。制度の内容として勤務評定の実施と昇進昇給基準設定の有無について

表一7 港湾荷役企業における昇給昇進制度（免許業種別）

(社、%)

	横 浜 港					神 戸 港				
	勤務評定		昇給昇進基準		企業数	勤務評定		昇給昇進基準		企業数
	有	無	有	無		有	無	有	無	
船 内	1	1	1	1	2	4	4	5	3	8
船 内・沿 岸	3	3	2	4	6	4	1	5	—	5
沿 岸 (大)	1	3	1	3	4	6	11	5	12	17
沿 岸 (小)	3	6	3	6	9	12	6	7	11	18
合 計	8	13	7	14	21	26	22	22	26	48
比 率	38.1	61.9	33.3	66.7	100.0	54.2	45.8	45.8	54.2	100.0

表一八 港湾労働者の昇給評価要素の得点

	監 督 者	船内作業員	沿岸作業員	運 転 員
勤 続 年 数	1.1	1.3	1.3	1.3
勤 務 成 績	2.4	2.7	2.6	2.4
職 務 能 力	2.5	2.0	2.1	2.3

注：得点合計 6

てみたのが表7である。前者はほぼ半々であり、後者はむしろ設定せぬ企業の方が上まわっている。96社のなかでは、両方併せて実施しているのは20社、勤務評定のみは14社、昇進昇給基準設定のみは9社、いずれも実施していない企業は実に26社（27%）もある。

昇給評価の要素を勤続年数、勤務成績、職務能力とした得点は表10のごとく監督者や運転員はその職務能力が重視され、作業員では勤務成績の方がより重視されているようであり、いずれも勤続年数については余り比重がおかれていない。不熟練労働、日雇労働者に依存できる手荷役労働の性格が勤続年数に左右されることが少く、港湾荷役労働力の流動性が勤続年数による評価を風化させてきたものと考えられる。

(2) 現場監督者の責任と権限

現場監督者の責任と権限のあり方は、各港によって大きく異なっており、これがその港の歴史的伝統的な特性を表わしており、近代化の一つの指標になっているともいえる。一般に船内荷役における基本的な管理体系として、作業課職員の職掌は受注作業量によって必要労働量をきめて、その生産計画を監督に命令する。監督はこれにより作業集団（ギヤングやグループ）の手配、割付けを行い、その作業計画を班長に指示し、その作業遂行を監督する。職員と監督の職掌は計画的管理的監督的なものである。これに対して班長は監督から指示された作業計画に従い作業集団を指揮し、組長は班長の指揮をうけて作業員を直接指揮し作業を遂行するというより直接的な現場第一線監督者としての職掌を有すると考えられる。これは沿岸の場合も基本的にはほぼ同様で

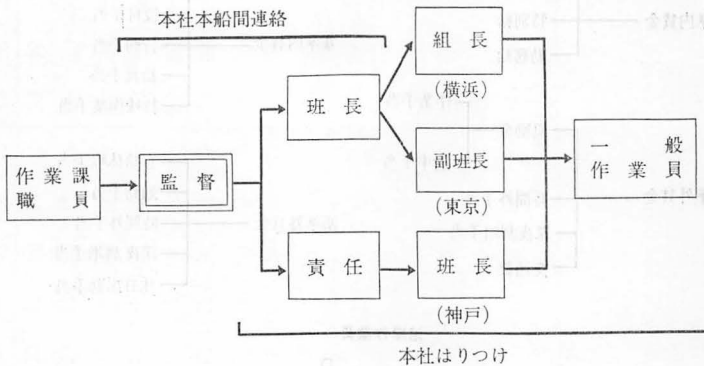
表一 船内荷役企業の現場監督者の責任と権限

	横 浜				神 戸				東 京			
	職員	監督	班長	組長	職員	監督	責任	班長	職員	監督	班長	副班長
a. 新入従業員の配置を決める。	75	38	13	—	8	92	8	—	61	25	29	33
b. 日雇労働者の配置を決める。	25	50	—	38	—	92	17	8	33	38	29	33
c. 作業現場の割付を決める。	25	75	13	—	—	83	17	17	44	63	14	33
d. 〃 を途中で変更する。	13	63	25	—	—	67	33	8	39	63	14	33
e. 新入作業員の作業を教育的に指導する。	50	13	—	63	—	50	42	58	22	38	86	100
f. 時間外通し労働をするギャングを指名する。	63	50	—	—	—	92	17	—	28	38	14	—
g. 〃 作業員を指名する。	38	50	25	25	—	75	17	8	17	75	43	33
h. 作業員に個人的注意を与える。	13	63	13	63	—	33	50	58	28	38	86	33
i. 作業員から苦情をうけつける。	63	63	13	63	—	67	50	33	44	50	86	33
j. 会社の方針を作業員に説明する。	100	38	13	25	17	67	50	—	67	63	29	33
k. 危険な作業用具の使用を禁止する。	50	63	38	25	8	58	50	25	44	100	29	33
l. 会社に貨物の事故を報告する。	25	50	38	13	8	42	42	8	44	75	29	33
m. 作業の良否を判断し、作業方法を変更する。	13	75	38	13	17	50	58	8	39	63	57	66
n. 特殊な作業手当の支給の可否を決める。	38	63	38	—	8	58	25	—	67	25	—	—
o. 不良積付の手直しを命ずる。	13	63	38	13	—	33	87	25	33	63	29	66
p. フォーククレーンの使用計画を決める。	75	63	25	—	—	92	25	—	39	50	—	—
q. 荷役用具の使用計画をきめる。	75	63	13	13	17	92	17	25	39	75	—	—
r. 荷役機械用具の段取がえを変更する。	25	75	50	13	17	67	50	17	39	86	14	—
合 計 (平均値)	43	57	22	20	6	67	36	17	40	57	33	31

注. ○は項目別にみた上位3位までのもの。

ある。

表9の設問では、全体的に監督に権限が集中しているが、神戸港ではそれが圧倒的に大きい。作業員の配置、作業現場の割付、荷役機械機器の使用計

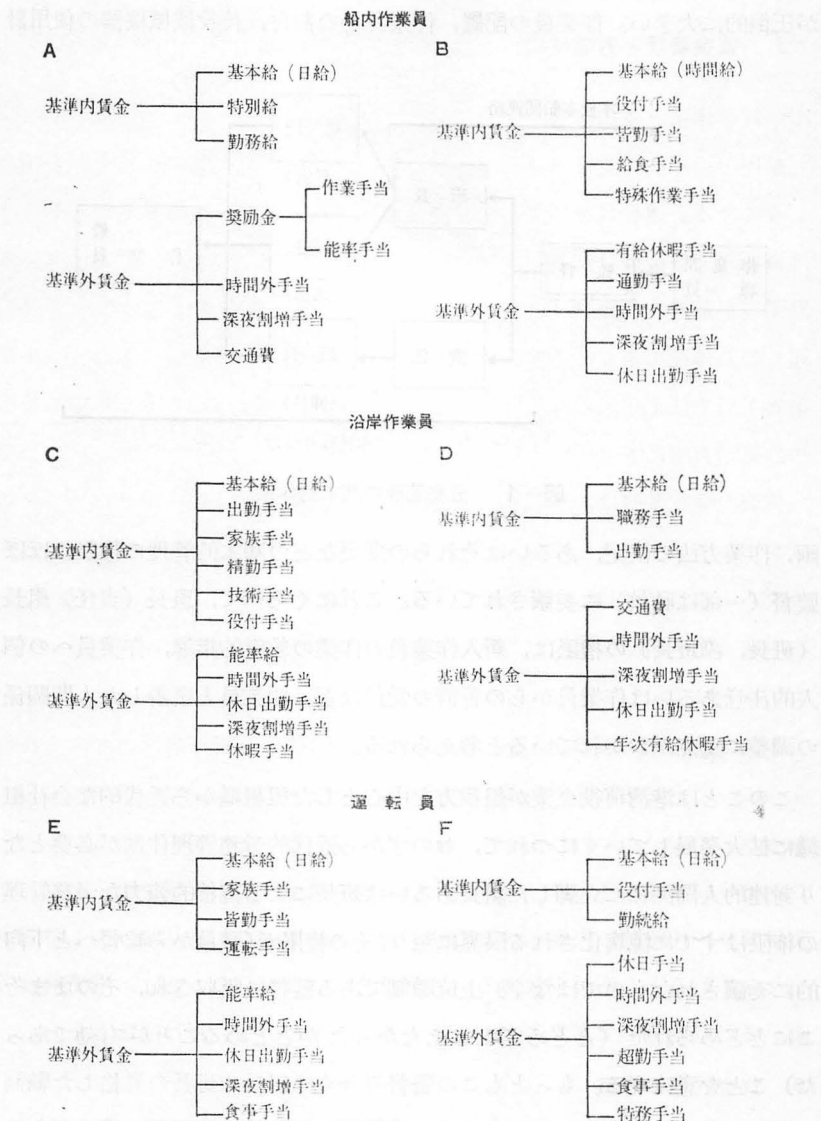


図一1 労務管理の基本的体系

画、作業方法の決定、あるいはそれらの変更などの基本的管理の権限はほぼ監督（一部は職員）に委譲されている。これにくらべて、班長（責任）組長（班長、副班長）の権限は、新入作業員の作業の教育的指導、作業員への個人的注意あるいは作業員からの苦情の受付など、作業員と密着した人間関係の調整に重点がおかれていると考えられる。

このことは港湾荷役企業が組親方を中心とした組組織から近代的な会社組織に拡大発展していくにつれて、おのずから近代的労務管理体制が必要となり封建的人間関係に立脚した組長あるいは班長による直接的強力な労務管理の権限はすでに陳腐化される限界に至り、その権限が（職員から監督へと下向的に委譲されたものではなく）上位職制である監督に吸収され、そのままそこにとどめられた（とどめざるをえなかったかととどめることが有効であった）ことを意味する。もっともこの監督の多くは組長や班長の昇格した職制であることは、機構的にはともかく、実態的に封建的人間関係の残渣があることは想像できる。これは船内作業の特殊性もその一因となるものであり、

表-10 港湾荷役企業の賃金体系（事例）



したがって沿岸の場合は上のような権限は、むしろ一般に職員のものとなっている。

3. 賃金管理と労働時間

(1) 賃金体系と支払形態

船内と沿岸の作業員および運転員について賃金体系の諸例を示すと表10のようになる。運転員を対象とした運転手当・特務手当・技術手当などを除けば職種間で賃金項目に著しい違いはないが、出勤奨励のための出勤手当、皆勤手当が基準内賃金としてあることは、「出勤日数をあげるための労務管理」の具体策であり、港湾荷役企業の賃金体系の一つの特徴であろう。また家族手当や住宅手当の採用はきわめて低く、時間外手当もすべてが労働基準法の算定方法にもとづいているわけではない。

賃金の算定基礎は、運転員の一部を除いては時間給（船内が多い）や日給（沿岸が多い）になっており、支払形態も日払、旬払、月2回払、月払と区々である。これは日払から月払へと変化する傾向にあるが、常用化以前の生活形態と慾求構造にそくした賃金日払への慣習的要求は、月2回払制としてまだ残されている。

表10での時間外手当とともに深夜割増手当、休日出勤手当などにみられるように、所定就業時間外労働が恒常的に多くなっており、神戸、横浜にくらべてそれらが少いといわれる東京の場合でも表11のような値を示している。また就業時間制は、多くは（とくに船内）職場往復時間1時間を見込んで、就業時間9～10時間、実働8～9時間が多く、沿岸はこれより30分～1時間少くなっているところが少数あるが、全般的にはこれらのことは、港湾荷役労働がまだ過剰労働であることを否定するものでないといわねばなるまい。

(2) 賃金管理の意識

賃金管理については、企業ごとの賃金体系を打出していこうとする意識は非常に強い。基本的に年功給の要素よりも能力給の要素を重視する傾向にあ

表-11 時間外作業時間（東京）

（各月1人平均）

	船 内			舢 等			沿 岸			筏			関 連		
	最小	最大	平均	最小	最大	平均	最小	最大	平均	最小	最大	平均	最小	最大	平均
42年10月	28.0	81.0	48.6	13.0	102.0	58.2	5.0	101.0	36.0	39.0	55.0	36.5	36.0	36.7	36.4
〃 11	8.0	57.5	44.3	12.0	113.0	53.7	12.0	78.5	55.2	8.0	64.0	41.5	33.1	42.0	37.6
〃 12	23.0	62.0	45.9	12.0	108.0	60.8	8.0	87.7	35.9	18.0	55.0	39.8	32.1	46.0	39.1
43年1月	31.0	48.0	39.6	13.0	100.0	53.7	5.0	75.6	26.6	16.0	55.0	38.8	22.0	38.0	28.3
〃 2	12.0	51.0	38.1	8.0	107.0	53.5	5.0	57.1	26.8	9.0	55.0	42.0	23.0	27.0	24.4
〃 3	26.0	52.0	44.1	8.0	139.0	61.4	5.0	63.0	31.7	6.0	56.0	38.3	23.5	36.0	29.2
〃 4	18.0	76.0	48.3	10.0	163.0	64.6	4.0	89.6	34.0	6.0	63.0	43.3	27.0	37.5	31.8
〃 5	23.0	58.0	44.2	12.0	103.0	54.7	3.0	80.0	34.7	7.0	64.0	45.0	20.0	37.0	28.5
〃 6	19.0	60.0	47.8	4.0	119.0	56.5	3.0	90.7	36.9	0	79.8	44.8	20.0	45.0	31.4
〃 7	31.0	56.0	45.0	6.0	133.0	60.3	2.0	80.0	33.4	12.0	55.0	41.3	21.0	34.0	27.7
〃 8	26.0	87.0	48.4	7.0	118.0	57.4	5.0	109.0	34.4	6.0	55.0	38.8	16.0	34.0	22.7
〃 9	19.0	76.0	45.3	11.0	138.0	63.2	4.0	95.0	35.4	16.0	55.0	42.3	16.0	34.0	26.3
月 平 均			45.0			58.2			33.4			41.0			29.6
記入社数	8			10			26			4			3		

るが、作業手当、出勤手当、役付手当などの新設や増額を希みながらも、出来高給部分より固定給部分を増大することには余り積極的な姿勢はみられない。こうした傾向には、港湾荷役企業が労働市場における他産業との競合を有利に展開せんとしながらも、他方で荷役需要の波動性に対応する賃金操作を避けえない賃金管理の限界と困難があらわれているといえよう。

4. 雇用構造と雇用管理

(1) 常用労働者の供給と経路

11 港湾荷役企業における常用労働者の出身地は、その多くが企業所在の県その近接県であり、やや広範囲にみればそれらの諸県を中心とした地方に偏

っている。その反面特定の遠隔地からの出身者があるが、これは主に港労法施行による常用化および荷役機械化のための新規の若年労働力の需要急増に反して、都市大企業の労働力市場独占による中若年層を中心とした常用労働者の他産業への流出と、都市停滞労働者の減少のためにすでに、港湾都市やその近在における港湾労働者の供給が不可能になってきたことを物語っている。

たとえば東京港では、東京、千葉が圧倒的に多く、神奈川、茨城がこれに続き、京浜葉地帯が主な供給源となっており、次いで北海道、新潟などが多い。横浜港では神奈川出身がその半数を占め、次いで東京、北海道、福島、秋田の順であり、東北、北海道地方の労働力依存が強く、供給分布は関東地方から北にのびる。神戸港では兵庫が $\frac{2}{3}$ を占め極端な片寄りがある。次いで長崎、鹿児島を中心とした九州地方が多勢をしめ、四国、中国地方と続き、供給源分布は横浜、東京とは対照的に関西から西日本に広がっている。

このように港湾荷役企業は遠隔地へ労働力市場を開発し、地方農漁村部の失業・半失業農漁民・労働者の吸収をはからざるをえない（しかしそれとも大企業の積極的な地方進出による地方労働力の集約的収奪のためにおびやかされつつある）。

こうした常用労働者の供給経路は、個人の縁故によるものが多い。これは経営者、職員、作業員の縁戚知己の紹介に依存する雇用方法であり、既用作業員の勤務成績や人柄などが、その作業員の出身地と同じ地域に人的なつながりを求める契機となることも少なくない。こうしたいわば「かき集め」による直接的雇用方法は、新聞広告、炭鉱離職者の現地募集、特定地域との長期的な雇用慣習によるものなどがあげられるが、後二者は一般的傾向としてはとらえがたい。これらにくらべて政府職業紹介機関を媒介とした間接的雇用方法である職業安定所紹介の供給は、縁故の次に多い。会社の経営内容やネームバリューよりも、こうした縁故関係や労働政策に依存して労働力市場に参加しなければ（してもなお）需要労働力を満たしえないところに、港湾荷

役企業の中小企業性が現われているといえる。

(2) 常用労働者の定着と流移動

しかしながら上記のようにして「かき集め」た常用労働者の企業定着期間は短かく、流移動はきわめて激しい（ここで移動は企業の、流動は他産業間との移り変りをいう）。たとえば表12で横浜神戸港の昭和40年から43年までの退職者数とその比率をみると、ごく一部を除き、各年とも勤続6ヶ月未満の退職者が圧倒的に多く、4年間平均41%~69%になる。これは1年未満をとると、港、船内、沿岸をとわず半数を下らず、4年間平均は実に61%~82%におよぶ。しかもその比率の船内における増加傾向と沿岸における減少傾向

表-12 常用港湾労働者の退職者数と比率

			3年以上		1年以上 3年未満		6ヶ月以上 1年未満		6ヶ月未満		計
				%		%		%		%	
神 戸	船内 11社	40	12	11.7	29	28.2	26	25.2	36	34.9	103
		41	46	5.9	72	9.3	120	15.4	539	69.4	777
		42	53	5.6	116	12.2	341	35.8	442	46.4	952
		43	6	2.7	18	8.2	30	13.7	165	75.3	219
	沿岸 36社	40	59	19.2	41	13.4	44	14.3	163	53.1	307
		41	88	14.7	70	11.7	63	10.5	378	63.1	599
		42	102	17.8	143	24.9	112	19.5	217	37.8	574
		43	18	12.5	41	28.5	16	11.1	69	48.0	144
横 浜	船内 8社	40	62	10.3	106	17.6	43	7.4	378	62.8	601
		41	47	5.0	70	7.5	138	14.8	676	72.6	931
		42	50	4.2	226	15.7	312	21.7	843	58.5	1,441
		43	21	3.8	44	8.0	88	16.0	394	72.0	547
	沿岸 15社	40	10	6.9	17	11.8	25	17.4	92	63.9	144
		41	21	16.7	13	10.3	53	42.1	39	30.9	126
		42	59	20.0	76	25.6	43	17.8	119	40.1	297
		43	7	10.4	14	20.9	25	37.3	21	31.3	67

とは対照的であり、その作業条件の違いと荷役機械化によるその改善の遅速に対する反応があらわれている。この総労働者数に対する比率は30%~40%になる。しかしながらこうした早期退職の傾向は必ずしも常用労働者充足率の慢性的な低下を示すものではなく、長期的にみると常用労働者の30%~40%はたえず流移動を行い恒常的に不足充足をくり返しているものと考えられる。その流移動の原因については、多くは「一身上の都合による」退職のため数量的に詳細を把握することはできないが、労働力の不足、定着、移動、流出などに関する管理者の意識にその主要なものを探ることができる。

まず労働力の不足に対しては、企業定着を高めるための労務管理を基本方針とし、同時に機械化による合理化を志向している。また出勤日数を高めたり、基幹作業員の再訓練による作業能率の向上をはかることにより、相対的な企業内労働力不足を是正しようとしている。では企業定着を高めるために志向し実施されているものは何か。第一に賃金水準の引上げであり、第二に社宅や寮の建設と退職金制度の整備すなわち福利厚生の拡充である。そして第三に組長などリーダーの再教育による人間関係の円滑化が積極的に打出されている。これに反して、就業時間の短縮、有給休暇、休日の増大、レクリエーションの活発化などへの志向性は弱い。ここでは交通労働としての長時間労働、連続労働がかなり固定観念として是認されており——実はそれこそが交通産業における典型的な労働力搾取のメカニズムと考えられるのだが——そのため労働密度が強化されていくなかでは相対的なものとしてしか意味をなさない賃金水準の引上げが、かなり可分離的にとらえられていることになる。がそれはまた作業効率の向上と労働環境の改善を図るために、自ら整備、改善、開発できる主要生産手段を有しない——かつてはそのことをむしろ企業にとって有利とすることもできた——港湾荷役企業の管理志向の限界ともいえそうである。

労働者の移動流出の理由に対する考えは、定着に対する志向を反面からみることになる。労働者の移動はおおよそ、他企業の高賃金や他企業の友人の

勧誘、港湾荷役を定職と考えないところに在ると考えられている。このことは港湾荷役企業が不安定就労体制から固定就労体制への転換を余儀なくされながら、なお前者依存のきずなを断ち切ることができず、そのため港湾荷役は過剰人口の滞留装置、失業・半失業労働者の正規就業までの一時的流動的「仕事」としての本質は失われず、一般にまだ一つの職業分野として認識されるに至っていないことを物語っている。すなわち、港湾荷役を終身的固定的職業とする諸条件は、企業の側にも労働者の側にも完全には備わっていないというべきであろう。

流出理由でも、他の職業の高賃金にひかれるとみている。他産業（特に港湾労働に似た建設労働、地下労働）との、あるいは企業間の賃金格差をどのように埋めるかが最大の課題となっている。また港湾労働を非定職として従事したとみるのも移動理由と同じである。港湾労働につきうる体力の限界を感じたからとみながらも、深夜労働や休日労働を嫌ったからとはあまり考えていない。これは定着対策で労働時間の短縮や有給休暇・休日の増大に重点がおかれていないのと符号するものである。港湾労働者によって過剰労働が「金になる労働」として日常視されていると考える限り、かれの労働力再生産のための代償として休日休暇の増加や出勤日数の低下が不可分離に要求されることが忘れられてはならず、出勤日数を高めるための労務管理は、たんに出勤奨励金などの対策では応急処置の域をでないといわざるをえまい。

(3) 不安定雇用制度——日雇労働者と季節労働者——

昭和41年7月港労法施行により、6大港では主に港湾労働に従事していた多数の日雇労働者が、ある者は常用港湾労働者となりある者は日雇港湾労働者（登録日雇）となった。しかしながら日雇労働者には、常用労働者とほぼ同等の作業能力や作業体験を有し、ほぼ定職的に港湾労働に就業していた半常用的（個人的には「顔付」、**「直行」**、集团的には**「優先班」**など）な者と全くの日雇労働者があったのであり、常用化の大部分はこれら半常用的日

雇労働者が常用港湾労働者となったものである。その上それまでの常用労働者というのも少数の基幹労働者を除いて、多くは半常用的日雇労働者を意味していたか、あるいは雇用契約のあり方において半常用労働者と酷似したものであったのである。したがって常用化の最大の困難は雇用契約から労働契約への転化——常用港湾労働者が荷役企業の従業員としての地位をえた結果として、その地位に関する、一般的に定められているところに従って権利を得、

表-13 船内沿岸労働者稼働実績の推移（5大港）

（千延人）

	船内荷役 量 指 数	船 内 労 働 者				沿岸荷役 量 指 数	沿 岸 労 働 者			
		A常用	B日雇	B/C	C合計		A常用	B日雇	B/C	C合計
33	100	1,937	1,536	43.5	3,533	100	4,180	2,451	37.0	6,631
34	126	2,012	2,365	54.0	4,377	126	4,020	2,842	35.2	7,045
35	150	2,126	2,981	58.4	5,107	149	4,307	3,307	43.4	7,614
36	176	2,412	4,073	62.8	6,485	176	4,574	3,556	43.7	8,130
37	175	2,577	3,424	57.0	6,001	174	4,824	3,154	39.5	7,978
38	184	2,679	3,432	56.2	6,111	179	4,875	2,941	37.6	7,816
39	177	2,864	3,382	54.1	6,246	201	4,868	2,957	37.8	7,825
40	176	3,025	3,192	51.3	6,217	215	4,657	2,787	37.4	7,440
41	176	3,941	2,287	36.7	6,228	224	4,885	2,131	30.4	7,016
42	178	4,901	1,391	22.1	6,292	260	5,343	1,632	23.4	6,975
43	178	5,210	1,055	17.0	6,275	264	6,224	1,155	15.7	7,382

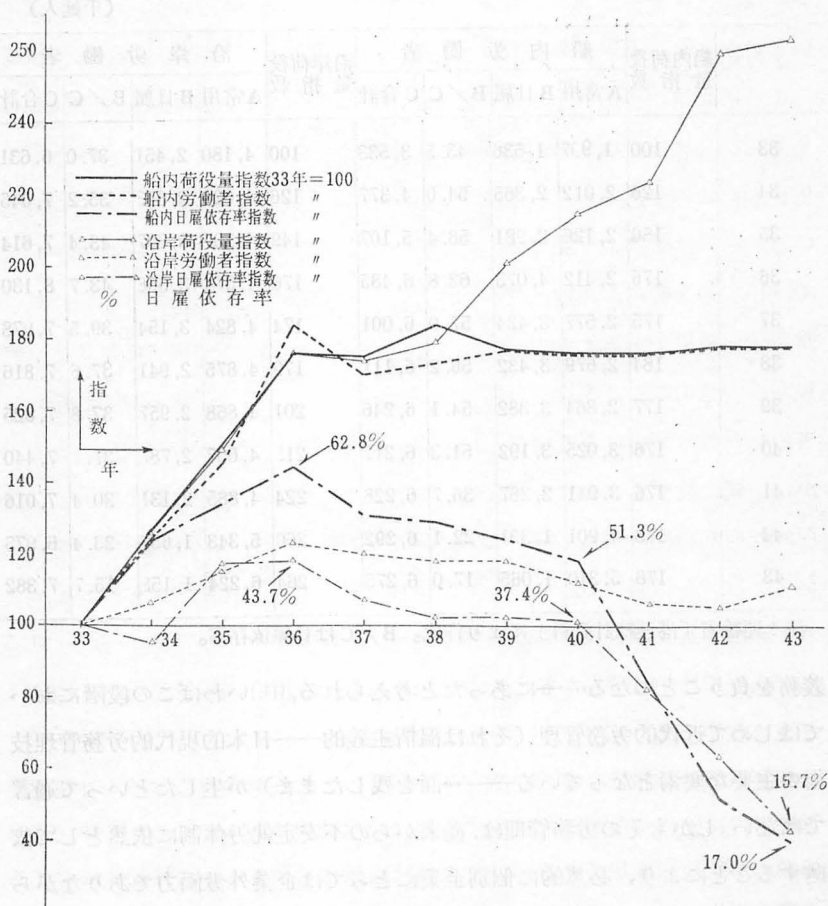
注：運輸省「港運統計資料」により作成。B/Cは日雇依存率。

義務を負うことになる——にあったと考えられる。(注)いわばこの段階においてはじめて近代的労務管理（それは温情主義的——日本の現代的労務管理技術の主要な要素となっている——一面を残したまま）が生じたといって過言ではない。しかもその労務管理は、従来からの不安定就労体制に依然として依拠することにより、必然的に個別企業にとっては企業外労働力でありながら総港湾荷役企業としては企業内労働力として包括される日雇港湾労働者の雇

用管理まで行わざるをえないという、変則的な形態を維持することになったわけである。

グラフは表13から、昭和33年を100としてその後の船内沿岸荷役量指数の変化、船内沿岸労働者（常用、日雇を含む）の指数変化、船内沿岸の日雇港湾労働者依存率指数の変化を示したものである。このグラフからきわめて明瞭に次のことを指摘することができる。

第1に昭和36年までの荷役量の急増とそれにとまなう日雇依存率の上昇



図一2 5大港船内沿岸労働者稼働実績の推移

(特に船内)と、そこを頂点とするその下降である。荷役量の急増が6大港の滞船実に月間3,000隻に達する船混に象徴された急速な経済成長の影響であるのはいうまでもない。その後(それ以前も)の船内労働者の指数がその荷役量の指数とほぼ同じ傾向をたどるのにくらべて沿岸労働者の指数はその荷役量の、とくに38年以降の急激な増加とは逆にゆるやかな減少をみせているが、これは一つには専用埠頭の増設と、とくに沿岸における荷役機械化の影響が大きくあらわれているものであろう。事実この間の大型荷役機械、クレーン類、フォークリフト、ブルドーザなどの港湾荷役機械量の伸長は著しいものがあり、合理化の成果は上っている。

第2に40年をさかいとする日雇依存率の激減である。36年に船内62.8%でもあった日雇依存率はその後漸減して40年には51.3%とそれでもなお半数を依存した状態であるが、以後急速に減少し43年にはわずかに17.0%となっている。沿岸は船内より20%ほど低いがほぼ同じ傾向をたどって減少し、43年には15.7%と船内に接近している。これは当初は前述した港労法施行に基く常用化の結果であるにしても、その後の減少は日雇港湾労働者の常用化、新規常用の増加による不就労日雇港湾労働者の増加、あるいは日雇港湾労働者の絶対数の減少などの要因が個々に又は重複して作用した結果によるものか、一概に論ずることはできない。たとえば42年度に登録日雇を雇用した神戸37社横浜13社のうち、神戸で86.5%、横浜で92%が必要だけ使用できなかったという状態である(こうした登録日雇の不十分な雇用が一般日雇によって充足されようとするのは当然である。しかもそれすら神戸27社中81.5%、横浜12社中41.7%が雇用できなかったというほど需要量を満たすにはほど遠い状態である)。

40年以降の日雇依存率の急激な減少がそのまま港湾荷役における日雇港湾労働者の排除につながると推測するのは、荷役量の増加に対して必要(常用)労働力が新規に充足できるか、できねば機械化で補えるか、波動性に対する企業の常用労働力の保持能力、その限界などを考えるとき、やや早計にすぎ

よう。

季節労働者の雇用はそう広範に行われているものではないが、試みにその特性によって分類すると、生活の本拠を港湾にもたない出稼型（主に失業保険金取得資格の関係から雇用期間6ヶ月を限度としている者が多い）と生活の本拠がむしろ港湾にある非出稼型にわけることができる。出稼型は特定出稼型と不特定出稼型に分けられ、前者は集団と個人があり、後者は主に個人である。特定とは集団なり個人なりで定季的に同一企業に雇用されるもので特定の地域が多く、かれらに対しては居住施設も準備されており常用労働者に近い取扱いとなる。不特定の場合は雇用も地域的にも不特定であり、日雇港湾労働者になってしまう場合もある。

非出稼型も特定と不特定に分けられるが、特定の多くは集団であり、たとえば農繁期に帰省するなど常用労働者の一変則と考えてよく、個人であるのは稀である。不特定は雇用期間6ヶ月を越える場合が多くほとんどが個人であり、そのまま日雇港湾労働者としていつくケースも少くない。こうした季節労働者の特定型の場合はいずれもむしろ（制度上は）「顔付け」のきかない日雇港湾労働者よりも、常用的安定性をもつものと考えられるが、断続的あるいは一時期間的な労働契約がなされる点では不安定就労体制の重要な一環をなすものといえる。

注 契約法大系Ⅳ雇用契約と労働契約（林信雄）p6

付記 港湾労働組合と労使関係

港湾における労使関係は、労働組合の組織状況、労働協約の締結状況あるいは労使間の協約上の未解決事項などをみると、労使いずれの側にも近代的企業あるいは近代的労働者として未成熟と考えざるをえない。たとえば東京港の場合は、労働組合の結成はほとんどが戦後であり、それも30年代の中頃にできたものが多い。しかも大小の規模で乱立しており表14にみるように資本金規模、従業員規模によって組織状況も著しく異なる。また表15にみるよ

表-14 資本金従業員規模別労働組合の有無と会社創立年の関係(東京)

		～500 万円		501～ 1,000		1,001～ 5,000		5,001～		計					
										有			無		
		有	無	有	無	有	無	有	無	戦前	戦後	不明	戦前	戦後	不明
0～9人		—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	(1)1	1	—
10～19		1	3	2	2	—	2	2	—	(2)2	1	2	(2)2	5	—
20～29		—	—	—	3	1	1	3	—	(1)2	2	—	—	4	—
30～99		1	1	1	1	1	1	3	2	4	2	—	1	4	—
100～299		—	—	1	1	3	—	1	—	2	3	—	—	1	—
300～		—	—	—	—	1	—	1	—	1	1	—	—	—	—
計	有	2	5	4	7	6	5	10	2	— 22			— — 19		
	無	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—		
	戦前	(1)1	(2)2	1	(1)1	2	1	(2)7	—	(3)11	—	—	(3)4	—	—
	戦後	1	3	1	6	4	4	3	2	—	9	—	—	15	—
不明		—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—

注：有無は労働組合の有無。戦前（戦中を含む），戦後，不明は会社創立年。数字は会社数，全部で41社。（ ）内は明治・大正の創立の内数。

うに労働協約の締結も広範に行われているとはいえず，賃金などを主とする部分的な協約締結が多い。労使間の未解決事項の内容も，通勤手当の支給や更衣室の設置といった初歩的な問題から最低賃金の規定といった高度の問題までであるが，全体的には福利厚生，災害補償，労働時間等に関する基本的なものにとどまっている。しかしながら他方で，日曜祝日の完全休業斗争，あるいはコンテナ荷役をめぐる就労権保障斗争などがねばり強くなされており，おそらくは港湾荷役企業における労使関係は，平均的には労働組合管理（労使関係管理）以前の水準において低い安定性に滞留しながらも，徐々にそこから抜けだそうとしているようである。

表—15 就業規則と労働組合の組合別適用職名範囲（東京）

適用 職名範囲	組 合 有						組 合 無		合 計	
	作業員構成		作業員・職員 合同構成		作業員・職員 別構成		就アリ 協アリ	就アリ 協ナシ	就アリ 協アリ	就アリ 協ナシ
	就アリ 協アリ	就アリ 協ナシ	就アリ 協アリ	就アリ 協ナシ	就アリ 協アリ	就アリ 協ナシ				
作業員 職 員 同 じ	2	(1) 7 B1	A1 5 E1	2	—	—	1	(3) 9	A1 8 E1	(4) 18 B1
作業員 職 員 別	—	—	—	1	—	1	—	1		3
作業員のみ アリ	2 C1 D1	3 B1 D1	1 E1 D1	1 A1 D1	—	—	—	1	3 C1 D1 E1	5 A1 B1 C1 D1
職員のみアリ		2 C1 D1	—	—	—	—	—	1	—	3 C1 D1
範 囲 不 明	1	—	—	—	—	—	—	(1) 3	1	(1) 3
合 計	5 C1 D1	(1) 12 B2 C1 D1	A1 6 E2	A1 4	—	1	1	(4) 15	A1 12 C1 D1 E2	(5) 32 A B C D 1 2 1

注：就一就業規則，協一労働協約，〔内は数字の内数，（ ）は協約の部分締結，たとえば賃金協約などの場合，A，B，C，D，Eは同一の会社が2種の分類に属する場合重複を示すためにふしたもので，それが5社あることになる。全部で40社である。

ま と め

港湾荷役企業が戦前において，はたして「企業」の名に値するものであったかどうか疑わしい。熟練した若干の幹部常用労働者を有し人的結合を主体とした封建的組織は，実態的には家業あるは生業としてとらえてよいものであり，企業にふさわしい諸条件はむしろ戦後になって備えられたと思われる。したがって労務管理が経営家族主義や温情主義の枠をはずし，集約的労働形態にそくして，それが幹部常用労働者の直接的現場監督者にまかされてきたのは当然であり，港湾労働と労働者はその現場監督者の裁量一つで切廻され

たといって過言ではない。その場合、現場監督者の有した賃金操作や人間関係調整の権限と能力が、生産性向上に貢献したことはいうまでもないが、反而それは業の企業化、拡大化により経営管理が中央集権的になった場合には、権威ある現場指揮統率者として企業意志に対抗する力をもちえたこともまた事実である。

そうした現場監督者の管理能力を、どの程度まで活用させうるか（せざるをえないか）、権限をどの程度までにとどめるか（とどめざるをえないか）が港湾荷役企業の労務管理近代化の一つの評価となりそうである。その意味から港別に現われた現場監督者への権限委譲の特徴は今後の港湾荷役企業の近代化のあり方として見逃せない。

また公共荷役料金に規制され主要な生産手段をもたないため生産関係成立基盤の脆弱な港湾荷役企業の労務管理は、自律的労務管理として自己完結することが困難である。このことは、賃金、労働時間、その他の労働条件に関して港湾荷役企業が如何に積極的な志向を持ったとしても、労務管理が港湾利用資本の下請である限り、港湾利用資本の力の大きさによってたえず限界づけられることを意味する。港湾荷役企業における労務管理の近代化は資本主義的生産機構における企業みずからの解放にあるといつては言い過ぎであらうか。

港湾運送事業運賃料金と港湾運送近代化 基金について

山 本 長 英
(社・日本港運協会常務理事)

目 次

1. 港湾運送事業の運賃，料金に関する沿革
2. 港湾労働等対策審議会の答申（所謂 3.3 答申）中の港湾運送事業運賃，料金について
3. 港湾審議会の設置と運賃料金に関する基本的問題について
4. 港湾近代化促進協議会の「港湾運送事業の運賃，料金体系に関する具体的事項についての意見書」について
5. 近時における港湾運送事業運賃料金改訂の経過
6. 昭和43年11月16日改訂された認可料金の種類とその改訂率
7. 改訂時における労務賃金の算出根拠について
8. 財団法人港湾運送近代化基金について
9. 港湾運送近代化基金の概要
10. 港湾近代化基金事業計画の資金計画
11. 港湾運送近代化基金の機構
12. 基金関係業務のしくみ

1. 港湾運送事業の運賃，料金に関する沿革

戦前における港湾運送事業は自由放任主義であったため，業界は無秩序しかも，群小企業の乱立に委ねられていた。この時代における港運事業者と呼ばれるものの数については正確に把握した資料はないが概ね5,500～6,000店社といわれ，運賃，料金についても勿論何等の規制はなかった。然し乍ら，わが国が戦時経済体制に入るに及んで，あらゆる面で国家統制が浸透し，まず国家総動員法に基づく勅令（「価格等統制令」……昭和41年10月18日）が公布され，港運料金についても例外でなく強い統制をうけることとなった。なお，昭和16年9月には「港湾運送業等統制令」が施行されて，1港1社制度をひき，業者の整理統合を断行したため，全国約80港の港湾において，

125社に集約化され、戦時下の国家方針にそった統制組織が実現された。これらの統制令は、法の庇護により独占的な地位を築き上げることができた。然し乍ら、太平洋戦争の終結により、昭和21年9月に「港湾運送業等統制令」が廃止され、さらに24年1月にはGHQの民間輸送局から運輸大臣に対し、「主要港湾における独占的企業の再編成に関する指令」が発せられたため、このような独占形態は解消されたものの、敗戦という特殊事情によって命令的に遂行されたものであるだけに、業界は再び細分化され、零細な事業規模の群小企業が雑草の如く乱立、無秩序な競争を展開して港運事業の使命を果たし得ない状態と化してしまった。昭和26年5月「港湾運送事業法」が制定、同年6月20日から施行となり、同法によって、これまで自由営業であった業者に対し事業の登録制が実施され一定の要件を具備して登録をうけなければならないこととなった。然し乍ら、依然として業者の乱立、不適格業者の出現を防止する施策もないまま推移したが、このままでは、ますます事業の衰微をもたらす危険があるとし、港運事業の公共性に鑑み、これが規制を強化する必要性が各方面から出され、昭和34年、同法の改正が立案されここに画期的な事業の免許制が実施された次第である。御高承の通り港湾運送事業は、労働力に依存する度合の高い事業であるため、作業の原価にみられる労務費の割合は、船内荷役で約82%、はしけ運送で約55%、沿岸荷役で約70%を示している。このため年毎の労働者賃金の上昇が事業の収支に及ぼす影響は極めて大きなものがあるといえる。近時における港運事業の実態は労働面においては、その賃金が高産業と同様に年々約15%の上昇を示しているとともに、その労働条件が、時間的に不規則な就労のうえ、重労働であり、かつ作業環境が極めて悪いこともあって、労働力の確保が非常に困難となり特に若年労働力の雇用対策に苦慮し、また事業面においても、近代化、あるいは作業の能率化を要求されており、これらの対策のために著しい経費の増加を余儀なくされている実状下におかれていた。一方港運事業者の事業規模は、中小企業が圧倒的多数で全体の約88%を占め、払込資本金についてみて

も、300万円以下が28%，1,000万円以下が約60％であり、事業規模の弱少、経営基盤の脆弱さがうかがいしれるところである。このような背景下におかれている港運事業のため、労働賃金の上昇、諸物価の高騰等の経費増を、事業内の合理化、近代化等による経費節減の努力のみでは到底賄いきれず、港湾運送料金については、1～2年の間に1回の割合で改訂が行われてきた。

表— 1 類港における年代別改訂率（％）

改 訂 年	船 内 荷 役	は し け 運 送	沿 岸 荷 役
31	21.1	14.5	20.2
35	5.0	5.0	5.0
36	7.4	5.4	7.0
38	6.8	—	—
39	8.0	11.6	4.0

2. 港湾労働等対策審議会の答申（所謂 3.3 答申）中の港湾運送運賃，料金について

昭和35～36年にかけ、6大港に異状な船混みが発生したが、港運事業の日本経済に及ぼす影響が非常に大きな力を占めているということが、あらためて政府の認識するところとなり、港湾諸施設及びこれらに関連するすべてが不備であることを指摘され、それぞれの関係官庁で緊急対策を講ずるとともに、内閣総理大臣はこの問題は国家にとって重大であり、このまま放置した場合日本経済の発展を根底から覆すことになるとして急拠総理府に「港湾労働等対策審議会」を設置し昭和37年9月、港湾労働問題、港湾運送事業、また港湾の管理、すなわち地方公共団体における港湾管理者の問題等について内閣総理大臣より諮問がだされた次第である。それから2ケ年間、本審議会では優れた学識経験者、業界並びに利害関係人等により慎重審議の結果、昭和39年3月3日、審議会々長より総理大臣に対し答申がなされた。この答申

の中から運賃，料金に関する事項を抜すいすると次の点が指摘されている。

- (1) 港湾運送運賃，料金は原則として広域港湾ごとに定めること。つまり今後の港湾は非常に広い範囲に拡大されるので，広域港湾毎とし，運輸大臣の認可をうけること。
- (2) 今後の労働問題のあり方からみて，港湾労働にたずさわるところの直接作業費と，一般港湾運送事業者の管理料金を別個に切離して明確に区分する必要があること。
- (3) 原価をどのように計算していくかという問題であるが，この計算はあくまでも港湾運送事業の近代化に沿ったものでなければならない。と同時に港運業者は，将来大きな近代的規模に発展するために資金の蓄積が必要であり，この点を十分考慮することが肝要であること，なお，この反面投資受入れの可能性をも反映させなければならない。その上で港湾労働の合理化，近代化を考慮し，これを原価に折り込む必要があろうと述べ，原価方式についての根本方針が示されている。
- (4) 港湾運送事業の集約化の進展に伴ない，その規模が強固なものに固ってくる時点において漸進的に現行の認可料金制度を標準料金制度に変え，料金体系に幅をもたせるという考え方の上にたった構想が打出された。
- (5) 利用者側の立場もいろいろあるが，ごく限られた一部の利用者は認可料金より安い料金で作業を委託しているという実態は現在でも行われているであろうと想像されるが，港運業者としては利用者側に対する規制が皆無であるため，利用者に対する規制を或程度設ける必要があろうと述べている。

3. 港湾審議会の設置と運賃料金に関する基本的問題について

このような流れの中で港湾労働法（昭和40年法律第120号）が制定され，引続き港湾運送事業法の一部改正が行われ，事業の集約化に発展していったわけである。そこでこの合理化の流れに沿い3・3答申の骨子がどのように

具現されてきたかという点と港湾運送事業の近代化、合理化の方策を審議するためには行政的に運輸大臣の諮問機関が必要であるとし、昭和37年夏に、「港湾審議会」が設置され昭和42年4月にその下部機構として港湾運送部会を新たに設けて運賃料金制度の確立を図るとともに、事業の集約化を促進することとなった。なお、運賃、料金面については本部会に「料金体系専門委員会」がこれを取上げたわけである。行政機関としては、港湾運送事業の運賃、料金体系の合理化と埠頭の効率的運営は切り離して考えるべきでなく、埠頭の効率化が図られた上ではじめて運賃、料金の合理化が達成されるべきであるという原則の上にならって、運輸大臣から審議会に対し諮問がなされたわけである。諮問の内容については、

- ① 運賃、料金体系の簡素化、現行の複雑な料金体系をスッキリする基本方針
- ② 運賃、料金に対する制度の建て方の基本方針。よって本諮問をうけた港湾審議会は、直ちにこれを港湾運送部会に移し、港湾運送部会は「料金体系専門委員会」に付議し検討を行なった結果昭和43年1月22日その報告を取経め、港湾運送部会に提出した。報告書の内容は次の通りである。

(1) 運賃料金体系の基本的性格

港湾運送事業の運賃料金体系は明確簡素で且つ現実的なものでなければならない。

すなわち、業務実態の明確な把握に基づいて合理的な原価が算定され、体系の構成は利用者にも正しく理解されうるできるだけ簡素なものであること、また具体的な運賃、料金が決定されるに当たっては、現実には合理的な方法に依ることとし、決定された運賃、料金は関係者が責任をもって確実に守りうるような、現実的なものであること等が必要である。

また、これらの体系の策定や実施に際しては、将来を見通した広い視野に立っての政策的配慮が加味されることも肝要である。

(2) 業務実態のとらえ方について

港湾運送事業の業務実態をより明らかにするため、従来資料に加えて更に調査を行なうことが必要である。この場合には各種荷役作業や関連業務の範囲、分界を明確にし、適正な業務運営の把握がなされるよう充分配慮する必要がある。また今後物的流通技術の革新が大幅に進み、貨物の流通形態が変化するのに伴って、港湾運送業務の実態も現状とはかなり異なったものとなることが予想されるので、この点に関する調査検討もあわせて行なう必要がある。

調査の順序としては、当面の重要問題である労働力確保対策との関連も考えて、

まず港湾荷役の労働実態を綿密に調査することが適当である。

この場合には、労働時間、労働条件、現場労働の構成と管理、安全および厚生福利対策等にわたって実態をよく調査すべきであり、また特に労働時間の問題については、港湾そのものの利用のあり方という基本的問題とも関連づけて考えることが必要である。

ただし、これらの諸問題については、あまりに時間をかけすぎて運賃料金体系全般についての具体的結論が先にのぼされることのないよう充分注意すべきである。

(3) 諸分類の考え方について

① 品目分類について

運賃料金体系の簡素化および明確化の基本線に則り、各種作業の実状に合わせてできるかぎり現在の品目分類を整理する必要がある。この場合作業能率や作業の危険度等との関連において、荷姿別等新たな分類方法を採用することも考慮すべきであろう。

(荷姿別料金の採用により、荷造包装の合理化や作業の安全度の向上が促進される効果も期待しえよう) 品目の整理、再編成を行なうに当っては、主として原価主義に立脚するのが妥当と考えられるが、急激な変動をさけるためには、品目別の支払い負担力の要素を加味することも必要となろう。

② 港類について

各港における貨物輸送需要の状況、労働力需給状況に即した組み替えを行なう必要がある。この場合、広域港湾の考え方をとり入れることも考慮すべきである。

また、当面の問題としては各港における事業の近代化、集約化の進み具合も考慮に入れてそれらが促進されるような配慮を加味することも必要となろう。

③ 基本およびその他料金の区分について

割増料金等はできるだけ整理簡素化し、可能な限り基本料金に組み入れるとともに、個々のケースによって算定の著しく異なるもの等については自由料金化する必要もあると考えられる。

また、割増料金等として残すものについても、あくまでも実態に則して検討を行ない、確定額のもの、あるいはある程度幅をもたせるもの等に明確に分類して整理すべきである。

(4) 標準原価のとらえ方および総体額のあらわし方について

(1) 集約目標としての事業の適正規模を明確にし、これを基礎にして標準原価を算定すべきである。この場合には作業の質の向上、能率化、労働環境の充実等をおりこんだ効率的経営が前提となることは勿論である。また従来の原価計算方式はやや理論的にすぎて実態と遊離した面もあったので、この点の是正には充分意を用いて現実的な判りやすい原価計算を行なうことが肝要である。

② 一企業が各種の作業を一貫して行なう際には、特に管理費のとらえ方について従来かなり問題があったので、一貫作業の場合の原価を明確にして、これを一本の運賃料金としてあらわすことを考えるべきである。

③ 作業費と管理費との区分等について

A 作業費と管理費とは原価計算上明確に区分する。

B 管理費中、作業の実施に直接関係するもの（作業管理費）については、これを広義の作業費の中に加えて算定し、その合計総額が現実には作業を行なう部門において確実に収受されるように配慮すること。

C いわば間接的な管理費等（一般管理費、販売費、利払い等の営業外費用その他）は各企業によって千差万別であるので、作業費（作業管理費を含む）に一定歩合をかけて算定する方法は検討すべきであろう。この際元請下請がある場合元請が直営する場合に分けてそれぞれの歩合を算定し、下請の作業会社に算定された管理費分が確実に収受されるような配慮を行なうことも必要であろう。

D 作業費および管理費を含めた総体額の料金表は一本のものとしてあらわす。

(5) 運賃、料金に関する協議と決定について

従来港湾運送事業の料金については、決定段階をひかえて関係者間の協議が行なわれておりこれに関する協議体制はかなり整備されているといえる。

今後の問題としては、港湾審議会の審議を通じて運賃料金体系についての基本線が示されることともなるので、かかる協議体制もより高い次元において運用されることが期待される。すなわち関係者が各々の利害関係に立ち、主として運賃料金額をめぐる対立論議するのではなく、示された基本線に則り各々の専門的見地に立って運賃料金体系の細目にわたる検討を行ない、客観的な意見をできるかぎりにつめることによって、体系の実体的構成を補完する役割を果たすことが望みうるのである。

かかる協議段階を経ることにより、実際の運賃、料金額の決定にあたっては合理的な判断の基礎が提供されることとなり、客観的に見ても最も妥当と考えられる一元的な決定が可能となると考えられる。また、このような経過を辿ることにより、決定された運賃、料金について事業者・利用者の双方が自主的にその確実な実施について責任を持ちうる態勢が整うことも期待されるのである。

以上のような体制の整備を前提とし、更に需給の波動性が強く且つ利用者・事業者の関係が複雑多岐な港湾運送の特殊事情を考慮すると、特に集約化をはじめとする事業の近代化を強行せざるを得ない現段階では、運賃料金の決定については現行認可制度の合理的活用を先ずはかることが現実的であると考えられる。

(6) 政策的配慮について

① 港湾運送における労働力の重要性和労働力需給の逼迫化については異論のないところであるので、運賃、料金問題についても港湾労働力の確保を重要な目標として問題の検討に当ることが必要である。

② 集約化をはじめとする港湾運送事業の近代化が促進されるよう運賃、料金体系の内容、適用方法、実施時期等について慎重な配慮を行なうことが肝要である。

③ 埠頭の効率的使用が速やかにはかられるよう輸出貨物船積料金については、その適用のあり方をはじめ問題の検討を早急に行なう必要がある。

港湾審議会は、料金専門委員会の報告を受理したもののその前提となる「港湾運送事業の合理化に関する方策について」の諮問に対する検討が当面

の急務であり、事業の集約態勢の整備を緊急に実施する必要があるとし、①昭和41年港湾運送事業法の一部改正により免許基準の引上げ、下請制限の強化を図ったこと、②港湾審議会からの事業の集約に関する答申等に基づいて近代化の前提となる集約についての諸施策が次々に打出されていること。等により港運業界は挙げて近代化への動きが活潑化し、関係各方面の協力のもとに一応の目標時期とされている昭和43年9月末をもって5大港を中心にひとまず所期の成果を収めたわけであり、この結果港湾審議会はこの成果を意義あるものと考え昭和43年9月30日「港湾運送事業の運賃料金体系の合理化及び埠頭の効率的使用について」のうち運賃料金体系の合理化に関し次の内容の答申がなされるとともに審議会としては、かかる重要施策を中途半端に終わらせないためには、関係諸官庁や、港湾管理者のほか各港湾関係事業者、利用者が一致して之に当る必要があることを指摘し次の建議が運輸大臣宛になされ「港湾運送近代化基金」の必要性が強調された次第である。

港審第118号

昭和43年9月30日

運輸大臣 中曾根 康 弘 殿

港湾審議会会長 秋 山 竜

昭和42年4月14日付け港政第39号をもって諮問のあった「港湾運送事業の運賃料金体系の合理化及び埠頭の効率的使用について」に対し、港湾運送事業の運賃料金体系の合理化に関し、別紙のとおり答申する。

港湾運送事業の運賃料金体系の合理化について

港湾運送料金体系の合理化については、本年1月22日付けで本審議会港湾運送部会専門委員会から部会あて報告がなされているが、以後同報告においてその必要性が述べられている関係者間の協議体制の設立運営や諸調査の実施も順調に進められておりこれらの成果をとり入れて当審議会としての所要の検討を行なった結果、下記のとおり意見をとりまとめた。

記

1. 運賃料金体系の基本的性格について

- ① 港湾運送事業の運賃料金体系は明確簡素で且つ現実的なものでなければならぬ。

即ち、業務実態の明確な把握に基いて合理的な原価が算定され、体系の構成は利用者にも正しく理解されうる出来るだけ簡素なものであること。又、具体的な運賃料金が決定されるに当っては、現実には合理的な方法に依ることとし、決定された運賃料金は関係者が責任をもって確実に守りうるような現実的なものであること等が必要である。

又、これらの体系の策定や実施に際しては、将来を見通した広い視野に立っての政策的配慮が加味されることも肝要である。

2. 標準原価の算定に関する主要事項について

(1) 原価算定の対象港

標準原価の算定は五大港の事業者を対象として行なう。なお、決定料金額については、五大港を含む全港湾を港類別に分類してその間に適切な料金格差を設けることとする。

(2) 標準事業規模

運送責任体制の強化、作業の能率化、労働環境の充実等をおり込んだ効率的経営を行いうる適正事業規模を想定する。これらについては、本年3月6日付けの本審議会答申にかかげられた5大港無限定1種事業者の集約目標規模を基準としこれに実態を加味して5大港他業種事業者の標準事業規模を定める。

(3) 作業費

イ 直接作業費

作業実態に基づき現場作業単位ごとに標準化した直接作業費を算定する。この場合上記標準事業規模における高能率の作業を前提とする。

労務関係費の算定にあたっては、労務実態の把握を基礎とし、更に今後の労務者確保に資するよう就労条件、諸経費の算入について、所要の配慮が加えられるべきものとする。又、労務費の標準単価は一本化して算定する。なお、この標準労務費が各種労務者に対する個々の給与額の決定を拘束するものでないことは勿論である。

ロ 作業管理費

現場作業に直接関連する管理費については、作業形態別（荷姿別）に数分類して直接作業費に対する一定割合を算定する。

(4) 一般管理費

作業費に対する一定割合を各業種ごとに算定するが、合理化要素をおり込むため算定にあたっては一貫直営体制における管理費割合を勘案するものとする。

(5) 支払利子及び利潤

上記標準事業規模の借入額及び資本金額に対し妥当な利払い及び配当が可能となる額を算定する。

(6) 算定対象期間

安定料金を定める見地から相当期間を考慮するものとする。この場合、労務費

単価については、一般的に行われている方式により期間中の値上り分を算入することとするが、物件費単価については、合理化要素を考慮して据置きとする。

(7) 港湾公共福利施設分担金

港湾における労務者用厚生福利施設等は一層拡充の要があるので、資金運用効率化のための中央プール化を前提とした増額を考慮すべきである。

3. 三品目分類について

簡素化及び明確化の基本線に則り、従来の品目を作業の形態に基づいて「散」「包装品」「有姿」の三荷姿別に大別し、これを包括的な物資別に中分類し、これを更に荷役の難易、汚損度等を考慮して小分類する。この場合、個々の品目名は例示品目とし、記載のないものは類似貨物として処理する。

4. 基本料金及び割増料金等の区分について

簡素化及び明確化の基本線に沿って整理する。

このため、基本料金、割増料金、適用条項等に大別し、可能なものは出来るだけ基本料金に組入れ、割増料金として存続するものは、不可欠のものみに止め、これを、確定額のもの、ある程度幅をもたせるもの、個別に協議し定め得るもの（一種の自由料金化）等に分類して整理し、簡略化をはかるものとする。

5. 港類について

港類については、各港における今後の輸送需要状況、労働事情等を勘案して、主として原価面の差異に基づいて再編成を行なうべきである。この場合、広い域地にわたる標準原価を想定すること等により、出来るかぎり分類を整理する必要がある。

ただし、この港類の再編成については、今後の地方港の集約化、近代化との関連もあるので、更に相当期間の調査研究を行なった上で実施に移す必要がある。従って差し当っては現行通りの分類及び料金格差を適用することは止むを得ないものとする。

6. 体系の適用実施に関する重要事項について

(1) 近代化の促進と近代化資金のプール

合理化された運賃料金体系の適用実施が集約化をはじめとする事業近代化の促進に資するよう十分配慮する必要がある。特に、急を要する近代化に対して、事業者個々の支出のみを以てしては、到底十分な効果を期待し得ない現状にあるので、各事業者の近代化支出の一部を中央にプールし、これに国の助成を加えて効率的な資金運用をはかる方法を確立すべきである。

(2) 下払いの確保

作業部門の経費が不当に削減されることのないよう、直接作業費の全額下払いの確保及び作業管理費、一般管理費の元請、下請間における協議配分の適正化については、適切な方策の実施をはかるべきである。

(3) 認可制度の合理的運用

関係者間の協議体制を今後一層充実することにより、運賃料金認可制度の合理的運用をはかることが重要であるが、更に又、専用埠頭における荷役、専用大型荷役機械を使用する荷役及びこれらに準ずるものであって、一般的基本料金によ

り難いものについては、当事者間の協議に基き特殊な料金を別途認可を受けて定めるものとし、認可制度の弾力的運用を前向きにはかるべきである。

(4) 労務者の確保対策

港湾運送における労働力の重要性和労働力需給の著しい逼迫化にかんがみ、運賃料金体系の適用実施に当っては、近代的な労務管理の実施と相まって、巾広い労務者確保対策が推進されるよう所要の配慮を加える必要がある。

(5) 埠頭の効率的使用

輸出貨物船積料金については、埠頭の効率的使用が促進されるよう、事業者利用者間の関係や業務分野の明確化等の方向に沿って、適正な料金体系の策定、実施をはかることが必要であり、特に従来の料金の種類及び原価項目の整理を出来る限り行なうべきである。

港審第 120 号

昭和43年9月30日

運輸大臣 中曾根 康 弘 殿

港湾審議会会長 秋 山 竜

港湾運送事業の集約化に関する国の助成に関し、次のとおり建議する。

建 議

港湾運送事業の近代化・集約化については、当審議会は数次にわたって答申したところであるが、これが実施にあたっては、答申において述べているとおり、業界の自主的努力を前提として、集約化に伴う諸施設の整備拡充・事業基盤の強化等に関する国の助成の強化を図ることが必要であると考える。

かかる意味において、現在運輸省の重要施策とされている港湾運送近代化基金の構想に盛られた助成は、是非とも実現すべきであって、これを強く推進されるようここに建議する。

港湾運送近代化基金の必要性

近年における我国経済の目ざましい発展は、主として臨海地帯に配置された大工場群を軸とし、原材料輸入の大量化と、輸出の飛躍的増大とを相乗的に回転させた経済発展策の成功に負うものであり、かかる発展の原動力として急速に大型化・近代化された海上輸送力の活躍があったのである。

然しながら、今、日本を中心として世界をおおう海上輸送網と世界一流の水準に達した近代工場群とを大観した場合、その間にあって特に立遅れが目立っているのが港湾における荷役機能の近代化である。この中、港湾の基礎施設については累次の長期計画によってその整備が急がれているが、これを実際に利用し動かす港湾運送は、長年の間前近代的な労働力依存の作業形態に止っており、ようやく最近に至ってコンテナ輸送等の革命的事態に直面して業界の中でも体制の抜本的改善が叫ばれ出している状況である。更に最近の労働力不足は、特に港湾において甚しくなっており、労働面

からの荷役能率の低下が避け難い状況にあるので、この際、経営基盤の強化をはかりつつ、大幅な機械化や荷役施設の拡充を進めなければ、遠からず港湾機能の広汎なまひ状態を招くことは必至であり、この事は、我国経済発展の前途に重大な暗影を投げかけるものと言えるのである。かかる状態にあって、運輸省としては、先ず経営基盤強化のための事業集約を強力に進め、今後は、更に事業内容の充実を物的・人的両面にわたってはかるべく、諸般の施策を打ち出している。

この場合、最も重要な資金面の手当については、個々の事業者のみの努力に頼っては、到底大きな効果を期待しえないので、各事業者に相当額の近代化資金を拠出させて、これをプールしこれに国の大幅な援助を加えて業界全般のレベルアップを図ることがどうしても必要となる。即ち、焦眉の急を要する港湾運送近代化のために、業界の自主的努力を集中して、これを国が強力に助長することの必要性からここに「港湾運送近代化基金」の構想が固められたのである。

港湾運送近代化基金について

- (1) 港湾運送事業の集約化・近代化は、予定のとおり、目下強力に推進されているがさらに将来にわたって、港湾運送の近代化を促進するためには、業界の自主的努力と相まった国の大きな助成がどうしても必要となるので、来年度予算における重要事項として、港湾運送近代化基金の設立をはかることとした。
- (2) この基金構想は、自民党交通部会の申入れ及び港湾近代化促進協議会の要望に則り、「国の助成は、業界の近代化への自主態勢を基盤とし、近代化に積極的に努力する者（特に小規模事業者）に対する前向きの助成として考える。」という基本的な方針によるものであり、特別法に基づく法人としての「港湾運送近代化基金」を考えている。

- (3) 基金の事業内容は、概ね次の三本柱である。

① 共同荷さばき施設整備

5大港、地方港を通じ、公共岸壁の背後地に共同使用（公共施設ではない。）の上屋や固定式荷さばき設備等を基金が建設して、事業者（小規模事業者の協同組合等）に長期間貸し付ける。貸付け期間中に使用料の形で建設費を償還させ、期間経過後に譲与する。（44年度事業費約3億円）

② 荷役機械整備

船舶整備公団による整備分の中、相当部分について、個人の事業者でなく基金が公団と共有することとし、これらの荷役機械を事業者に有利な条件で貸し付ける。（44年度事業費約4億円）

③ 保証準備金

他の事業者を合併した事業者が、被合併会社の旧債の整備や退職金の支払いについて、新たな借入金に頼らざるをえない場合等に、その債務に関し、金融機関に債務保証するための準備金を積み立てることとする。（44年度約8億円）

(4) 資金計画

- ① 事業費は、年間概ね50億円程度とする。

- ② 当初の資金源には、事業者納付金及び資金運用部資金をもってあてることとする。

事業者納付金制度の趣旨は、個々の事業者が近代化の為に支出する資金をプールして、最も効率的に運用し、あわせて小規模事業者のレベルアップが促進されるように配慮したというものである。

44年度については、納付金額は約15億円を予定しており、資金運用部資金の要求額は35億円である。

4. 港湾近代化促進協議会の「港湾運送事業の運賃、料金体系に関する具体的事項についての意見書」について

運賃、料金の合理化は「客観的に最も妥当と考えられる一元的な決定」という答申の主旨に基づき、かつ「合理化された運賃料金体系の適用実施が集約化をはじめとする事業近代化の促進に資するよう十分配慮する必要がある」との大綱に沿い、昭和43年9月17日近促協会長より運輸大臣に対し意見の具申がなされこれが前記の港湾審議会答申の骨子となったわけである。

港湾運送事業の運賃料金体系に関する具体的事項についての意見書

当協議会は港湾審議会港湾運送部会専門委員会報告の線に沿って、港湾運送事業の運賃料金体系の具体的事項について、発足以来鋭意その根本的な検討を行ってきたが、この度、一応関係者間の協議が整ったので、各項目について次のとおり意見を具申いたします。なお、今回の料金体系は相当近代化の進んだ事業形態を基礎として考えることとなるので、事業近代化の現実の進行状況と見合った実施を図ることが料金体系の現実性を確保するためにも重要であると考えられます。

1. 原価算定方式等について、特に配慮すべき事項

① 事業規模

効率的な経営規模を考慮する建前から、港湾審議会答申の集約目標基準にかかげた無限定一種事業の規模を前提とし、これに実態を加味して一種業以外の各業種の標準事業規模を定める。

② 作業費の算定

④ 直接作業費

現場作業単位毎に標準化した直接作業費を算定する。

④ この場合、上記標準事業規模における高能率なものを採用する。

⑤ 労務関係費については、基本的には実状を基礎とするが、今後の労務者確保の重要性を考慮すると共に、算定対象期間中の労務費の値上り分を算入するものとする。なお、原価計算上は一本化した標準原価で算定する。

⑥ 作業管理費

現場作業に直接関係する管理費については、作業形態別（荷姿別）に数分類して、それぞれに標準的な経費を定め、作業費に対する割合を算定する。

③ 一般管理費の算定

合理化要素をおり込むため、各業種の一般管理費割合と一貫直営体制の一般管理費割合とを勘案して一本化した割合を算定する。

④ 利 潤

上記標準規模の資本金に対し、適正な配当可能な利潤率を算定する。

⑤ 算定対象期間

安定料金を定める見地から相当期間を考慮するものとする。この場合、上記の期間中の労務費値上り率については、一般的に行なわれている方式によるものとするが、物件費の値上りについては合理化要素を考慮して据置とする。

⑥ 近代化資金のプール化について

個々の企業の近代化努力のみを持ってでは充分とは言えないので、近代化支出の一部を中央にプールし、これに国の助成をも加えて効率的な資金運用をはかる方法を確立すべきである。

⑦ 港湾公共福利施設分担金について

港湾公共福利施設を拡充の必要があるので、資金運用効率化のための中央拠出を前提とした増額を考慮すべきである。

⑧ 下払いの確保について

A 直接作業費は全額下払いを確保するよう措置すること。

B 作業管理費と一般管理費の元請下請間の割賦割合については、個々のケースにより異なるものがあるので、個別の協議に委ねざるを得ないであろう。ただし、この場合、著しく不当と思われるものについては、個別の是正措置を考慮すること。

⑨ 認可制度の合理的運用について

専用埠頭における荷役、専用大型荷役機械を使用する荷役およびこれらに準ずるものであって、一般の基本料金により難しいものについては、特殊な料金として別途認可を受けて定めるものとし、認可制度の弾力的運用を前向きにはかるものとする。

2. 品目分類について

簡素化および明確化の基本線に則り、従来の品目を作業の形態に基づいて「撒」「包装品」「有姿」の三荷姿別に大別し、これを包括的な物資別に中分類し、これを更に荷役の難易、汚損度等を考慮して小分類する。この場合、個々の品目名は例示品目とし、記載のないものは類似貨物として処理する。

3. 適用条項、割増料金、その他の料金等の整理について

割増料金等はできるだけ整理簡素化し、可能なかぎり基本料金に組み入れるという基本線に沿って検討し、(1) 基本料金に組み入れる事項 (2) 割増料金として確定額で残す事項 (3) 割増料金として巾のあるもので残す事項 (4) 個別に協議して料金を定める事項（一種の自由料金） (5) 適用条項として残す事項 (6) その他の料金として残す事項 (7) 簡素化のため削除する事項 (8) 特殊

な料金として別途認可を受けて定め得る事項等の各項目に分けて整理する。

4. 港類について

港類については、各港における貨物輸送の需要状況、労働力の需給状況等を勘案して、主として原価面に立脚して再編成を行なうべきである。この場合、広い地域範囲にわたって標準原価を算定すること等により、できるだけ分類を整理する必要がある。

この港類の再編成については、複雑な諸事情もあるので更に相当期間の調査研究をしたうえで実施に移す必要がある。

5. 近時における港湾運送事業運賃、料金改訂の経過

昭和41年12月に約10%の改訂が認められたが、この改訂は当初、約30%程度の値上げを内容とした申請を行ったところ当時は①港湾運送事業の近代化に対する諸施設が打出された直後のことでもあり一部にその成果を見極めた上で本格的な料金の合理化に取り組むべきであるという意見が多かったこと。②運賃料金の全般に亘って、その体系上の基本的な問題が港湾審議会で審議されることとなっており、その結論を俟って、本格的な改訂に取り組む気構えが行政面からもでていたこと。③他方では労務賃金の上昇と、諸物価の高騰により事業の経営が悪化の傾向をたどっていること、④年末を控えて輸送需要の著増が想定されること、等の理由から、かかる緊急事態に対処するため労務賃金の高騰分を或程度考慮することにより約10%の改訂が暫定的に認められたわけである。このあとをうけて出された港湾審議会の答申という形で最終的な纏りができるとともに（社）日本港運協会は最近における港湾労働の需給関係の逼迫化は、労働力に依存の高い当業界にとって深刻な問題を引き起している。港湾労働はその作業の後進性から重労働でありかつ極めて危険度の高いものとなっているが、之に対する厚生施設等の整備は著るしく立遅れているために、低賃金と相俟って労働者の定着率が低く、また新規若年労働者の雇入れは極めて困難で、高年令者が高率を占めている。これに加えて他産業の労賃値上げは当業界に大きな影響を与え、現有労働力を維持するためには労賃の急激な上昇は避けられない事実となっている。このよう

なことから最近の物価事情と併せて当業界の企業経営が悪化の方向に急速に進展しつつあるので当界としては、過般来機械化・近代化の推進によって労務賃金上昇の経費を企業内で吸収する方針を押し進めてきたものの労務費の支出割合が高いためにその吸収力は極めて弱く、資金調達力の低いことと相俟って、その効果が全くみられないだけでなく、益々経営を圧迫するに至った。かかる現状をこのまま放置するときは、労働者の未足充等に基因する港湾の滞船状態を益々増加せしめることとなり、港湾運送の漸増には到底対処することができず、そのためわが国の経営活動に悪影響を及ぼす虞れがあり一日も早く港湾運送の円滑化を推進する必要性を痛感する。このためには現在甚しく不適正となっている港湾運送運賃、料金を合理化して、企業基盤の強化を図ることにより労働環境を改善し、労働者の確保定着を促進するとともに、機械力の導入を図り、速やかに港湾運送の能率的円滑化を推進し利用一般の要請に応える必要がある。なお、今回の料金改訂は、港湾審議会の答申及び近代化促進協議会の意見に基づいて明確簡素でかつ現実的な料金表を作成することを主眼として利用者団体と細部に亘り折衝を行った結果、妥結をみるに至ったので、本料金の改訂を申請する運びとなった次第である。

この結果、昭和43年11月2日、全国92港、約1,500事業者による平均26%の値上げをその内容とする改訂認可申請を行った次第である。之に対し当局は慎重審議の結果①港湾審議会からだされた「港湾運送料金体系の合理化に関する答申」の主旨に沿ったものであること、②利用者側も料金の合理化に応ずる構えを示し、改訂額についても、原則的に了承したこと、③港湾運送事業は、労働者の不足と労働賃金の高騰のため、著しい操業困難に直面しており、物価の抑制方針下ではあるが、或る程度の合理化は止むを得ないものがあると判断されたこと、④港湾運送事業の近代化、集約化に関する態勢の整備については、関係各方面の協力を得て一先づ、所期の成果を収めることができたこと等により、昭和43年11月16日付で認可の運びとなった次第である。

6. 昭和43年11月16日改訂された認可料金の種類とその改訂率

認可料金の種類	改訂率		
船内荷役料金	(揚荷) 27%	(積荷) 28.2%	平均27.6%
はしけ運送料金			20.4%
沿岸荷役料金	(戸前) 25.4%	(出入) 25.1%	平均25.3%
上屋保管料金			15.6%
公共上屋保管料金			18.6%
いかなり運送料金			14.0%
水面木材保管料金			13.5%
大型機械荷役料金			14.1%
サイロ港湾作業料金			17.4%
輸出貨物船積料金	(A表) 16.9%	(B表) 11.4%	平均14.1%
貨物陸揚料金			20.0%
貨物接統料金(神戸)	(シップーシップ) 26.8%	(ワンスランデット) 25.5%	平均26.2%
検数料金			15.1%
鑑定料金			16.7%
検量料金	(船積) 12.6%	(陸揚) 17.8%	平均15.6%
特定(特殊)料金	(新設のもの) パレタイズ貨物, 自動車専用船等		

7. 改訂時における労務賃金の算出根拠について

(1) 算出根拠

労務賃金	賞 与	退 職 金	有給休暇	計	
66,977円	13,953円	5,555円	3,125円	89,610円	
法定福利費	健康保険	失業保険	厚生年金	労災保険	計
	2,380円	566円	1,650円	4,451円	9,047円
一般福利費	報 酬				

$$89,610円 \times 9\% \quad 1 \text{ヶ月当り計} \frac{8,064円}{106,721円}$$

イ 作業場における労働時間を一日8時間（休けい1時間を含む）とする。ただし作業場までの往復時間は実情により別に時間外として加算する。

ロ 労務賃金は常用労務者に対する日給月給の考え方で二日稼働とする。

ハ 労務賃金は43年3月現在の実勢を基礎とし、毎年7%アップとした場合の3年間をプールした額とする。

a 初年度62,500円 + 2年度66,875円 + 3年度71,556円 ÷ 3 = 66,977円

b 指数（1 + 1.07 + 1.1449） ÷ 3 = 1.07163（平均）

ニ 賞与は2.5ヶ月とする。

ホ 退職金は勤務50年で200万円とした。

ヘ 有給休暇補填費は10年勤続者を基準に休暇日数年14日で算出した。

ト 福利費を法定と一般に分け、法定は法定率により、一般は報酬の9%とした。

(2) 船内荷役料原価算入要素

イ 1日の稼働時間 7時間（拘束8時間）

ロ 作業場との往復時間 1時間（時間外賃金支払対象）

a 賃金月額	62,500円 × 1.07163 = 66,977円（基準内賃金）	} 89,610円
賞与	66,977円 × 2.5ヶ月 × $\frac{1}{12\text{月}}$ = 13,953円	
退職金	66,977円 × $\frac{1}{12\text{月}}$ = 5,555円	
有給休暇補填費	66,977円 × $\frac{1}{25\text{日}}$ × 14日 × $\frac{1}{12\text{月}}$ = 3,125円	

時間外賃金 10,017円

1時間の賃金単価 $66,977円 \div \frac{1}{175\text{時間}} = 382円$

1時間の時間外単価 $382円 \times 1.25 = 477円$

1ヶ月の時間外賃金 $477円 \times 21\text{日} = 10,017円$

b 法定福利費

健康保険	76,000円(第31級標準報酬月額) $\times \frac{35}{1,000} = 2,660$ 円	} 9,048円
失業保険	(66,977円+10,017円+13,953円) $\times \frac{7}{1,000} = 936$ 円	
厚生年金	60,000円(第23級標準報酬月額) $\times \frac{27.5}{1,000} = 1,650$ 円	
労災保険	(66,977円+10,017円+13,953円) $\times \frac{55}{1,000} = 5,002$ 円	
c 一般福利費	89,610円 $\times \frac{9}{100} =$	8,064円
計		117,639円

8. 財団法人港湾運送近代化基金について

設 立 趣 意 書

わが国内外の経済情勢の著しい変動並びに労働力事情等社会情勢の変化を背景として、物的流通体系の革新は、最近急速に進展しつつあるが、かかる中において、港湾運送事業者は、港湾運送近代化資金の拠出を行ない、政府は、これに関連して、財政資金の確保を図り、急速に進展する港湾運送近代化の要請に対処することとなった。

かかる情勢のもとに、このたび「財団法人港湾運送近代化基金」を設立し、港湾運送事業の近代化のための施設の整備、資金の調達、調査研究等に関する助成を行ないもって港湾運送事業の近代化に寄与せんとするものである。

(6) 前各号の事業に附帯する事業

第2章 資産及び会計

(資産の構成)

第5条 この法人の資産は、次の各号をもって構成する。

- (1) 財産目録に記載された財産
- (2) 港湾運送事業者から拠出を受けた港湾運送近代化資金
- (3) 資産から生ずる収入
- (4) その他の収入

(資産の種別)

第6条 この法人の資産を分けて、基本財産及び普通財産とする。

2 基本財産は、次の各号をもって構成する。

- (1) 基本財産として、指定して寄附された財産
- (2) 理事会で、基本財産に繰り入れることを議決した財産

3 普通財産は、基本財産以外の財産とする。

(資産の管理)

第7条 この法人の資産は、会長が管理し、その管理方法は、理事会の議決を得て

会長が定める。

2 この法人の資産のうち基本財産は、これを処分し又は担保に供することはできない。ただし、やむを得ない理由があるときは、理事会において、出席理事の3分の2以上の議決を得、かつ、運輸大臣の承認を得て、その一部に限り処分し、又は担保に供することができる。

(経費の支弁)

第8条 この法人の経費は、普通財産をもって支弁する。

財団法人港湾運送近代化基金寄附行爲

第1章 総 則

(名 称)

第1条 この法人は、財団法人港湾運送近代化基金という。

(事 務 所)

第2条 この法人は、事務所を東京都港区に置く。

(目 的)

第3条 この法人は、港湾運送事業の近代化のための施設の整備、資金の調達、調査研究等に関する助成を行ない、もって港湾運送事業の近代化の促進に寄与することを目的とする。

(事 業)

第4条 この法人は、前条の目的を達成するため、次の事業を行なう。

- (1) 港湾運送事業の用に供する共同荷さばき施設の拡充整備に関する助成
- (2) 港湾運送事業の用に供する荷役機械の拡充整備に関する助成
- (3) 港湾運送事業の近代化に要する資金の借入れに係る債務の保証その他港湾運送事業者の経営基盤の強化施策の実施
- (4) 港湾運送事業の近代化に関する調査研究、指導等の事業に対する助成
- (5) 港湾運送近代化資金の受入及び管理

(事業年度)

第9条 この法人の事業年度は、毎年4月1日から翌年3月31日までとする。

(事業計画及び収支予算)

第10条 この法人は、毎事業年度開始前に、その事業年度の事業計画及び収支予算を作成し、理事会の議決を得て、運輸大臣の認可を受けるものとする。これを変更しようとするときも同様とする。

(剰余金の処分)

第11条 毎事業年度の決算において、剰余金を生じたときは、理事会の議決を得てその全部又は一部を基本財産に繰り入れるか若しくは翌年度の普通財産に繰り越すものとする。

(会計書類等)

第12条 会長は、毎事業年度終了とともに、次の書類を作成し、監事に提出して、その監査を受けなければならない。

- (1) 事業報告書

(2) 収支に関する決算書類

(3) 財産目録

2 監事は、前項の書類を受理したときは、これを監査し、監査報告書を作成して理事会に提出しなければならない。

3 会長は、前項の書類及び報告書について理事会の承認を得た後、これを事務所に備え付けておかなければならない。

第 3 章 役 員

(役 員)

第 13 条 この法人に、次の役員を置く。

(1) 会 長 1 名

(2) 専務理事 1 名

(3) 理 事 2 名以内（会長及び専務理事を含む。）

(4) 監 事 2 名以内

(役員を選任)

第 14 条 会長は、理事会で互選する。

3 理事及び監事は、理事会の同意を得て会長が選任する。

4 専務理事は、会長が指名する。

4 前 3 項の役員の選任については、運輸大臣の認可を受けるものとする。

(役員の職務)

第 15 条 会長は、この法人を代表し、会務を総理する。

2 専務理事は、会長を補佐してこの法人の会務を掌理し、会長に事故があるとき又は欠けたときは、その職務を行なう。

3 理事は、理事会を組織して会務を執行する。

4 監事は、民法第 59 条に定める職務を行なう。

(役員の任期)

第 16 条 役員の任期は、2 年とする。ただし、再任を妨げない。

2 補欠により就任した役員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 役員は、任期満了後でも、後任者が就任するまでは、なお、その職務を行なうものとする。

(役員の解任)

第 17 条 役員は、次の各号の 1 に該当するときは、理事会においてその役員を解任することができる。

(1) 心身の故障のため、職務の執行に堪えないと認められるとき。

(2) 職務上の義務違反その他役員たるに、ふさわしくない行為があると認められるとき

(役員報酬)

第 18 条 役員は、有給とすることができる。

2 役員の報酬は、理事会の議決を得て、会長が定める。

第 4 章 理 事 会

(構 成)

第 19 条 理事会は、理事をもって構成する。

(招 集 等)

第 20 条 理事会は、会長が必要と認めたとき招集し、会長がその議長となる。

2 会長は、理事の 3 分の 1 以上から又は監事から会議の目的である事項を示して理事会の請求があったときは、その請求のあった日から 30 日以内に招集しなければならない。

3 理事の招集は、会議の目的である事項、日時及び場所を示した書面をもって、開催日の 7 日前までに通知しなければならない。

(議決事項)

第 21 条 理事会においては、この寄附行為に別に定めるもののほか、次の事項を議決する。

(1) 事業計画及び収支予算

(2) 事業報告及び収支決算

(3) その他の重要事項

(定足数等)

第 22 条 理事会は、理事総数の過半数の出席がなければ議事を開き議決することができない。

2 理事会の議事は、この寄附行為に定めるもののほか、出席理事の過半数をもって決し、可否同数のときは議長の決するところによる。

(書面表決)

第 23 条 理事会に出席できない理事は、あらかじめ通知された事項について、書面をもって表決し、又は他の出席理事に表決権の行使を委任することができる。この場合には、その理事は、出席したものとみなす。

(議 事 録)

第 24 条 理事会の議事については、議事録を作成しなければならない。

2 議事録は、議長が作成し、少なくとも次の事項を記載し、議長及び議長が指名した出席理事 2 名以上がこれに署名押印するものとする。

(1) 会議の目的である事項、日時及び場所

(2) 理事数及び出席数

(3) 議事の経過の概要及びその結果

3 前項の議事録は、事務所に備え付けて置かなければならない。

第 5 章 審査委員会

(審査委員会)

第 25 条 この法人に、審査委員会を置く。

2 審査委員会は、会長の諮問に応じて、この法人の行なう港湾運送事業の近代化の助成の事業の実施に関して必要な審査を行なうものとする。

3 審査委員会の委員は、学識経験者及び監督官庁の職員のうちから会長が委嘱する。

第 6 章 事 務 局

(事 務 局)

第 26 条 この法人に、事務局を置く。

2 事務局に関する規定は、理事会の議決を得て、会長が別に定める。

第 7 章 寄附行為の変更及び解散

(寄附行為の変更)

第 27 条 この寄附行為は、理事会の議決を得、かつ、運輸大臣の認可を受けなければ変更することができない。

2 前項の議決は、出席理事の 3 分の 2 以上の多数による。

(解 散)

第 28 条 この法人の解散については、理事会の議決を得、かつ、運輸大臣の許可をうけるものとする。

2 前条第 2 項の規定は、前項の規定は前項の議決について準用する。

(残余財産の処分)

第 29 条 この法人の解散に伴う残余財産の処分については、理事会の議決を得、かつ運輸大臣の許可を受けるものとする。

2 第 27 条第 2 項の規定は、前項の議決について準用する。

第 8 章 雑 則

(細 則)

第 30 条 この寄附行為に定めるもののほか、この法人の事業の運営上必要な細則は理事会の議決を得て、会長が別に定める。

附 則

1 この法人の設立当初の事業年度は、第 9 条の規定にかかわらず、設立の日に始まり、昭和 45 年 3 月 31 日に終わるものとする。

2 この法人の設立当初の事業年度の事業計画及び収支予算については、第 10 条中「毎事業年度の開始前に」とあるのは、「この法人の設立後遅滞なく」とする。

3 この法人の発起人会において、設立後役員となるべきものとして指名された者は第 14 条の規定にかかわらず、設立時において役員に選任されたものとする。

4 この法人の設立当初の役員の任期は、第 16 条第 1 項の規定にかかわらず、昭和 45 年 3 月 31 日までとする。

5 この法人の設立時における基本財産は、次のとおりとする。

金 100,000 千円

9. 港湾運送近代化基金の概要

1. 44年度 財政援助(港湾運送関係)	24億円
内「港湾運送近代化基金」関連資金	22億円
	2億円(公団、はしけ関係)
(「港湾運送近代化基金」44年度から民間機関として発足)	
2. 基金固有の資金 事業者納付金	15億円
3. 財政資金 中小企業金融公庫	15億円(上屋その他)
船舶整備公団	7億円(荷役機械)
	22億円

2.3の組合せ
資金運用条件
納付金の損金算入
金利等の運用条件

等全般の諸条件は関係省庁等で協議決定される。
年度を追って改善される。

4. 基金の事業
- ① 事業者の借入金の債務保証
 - ② 荷役機械の整備
 - ③ 上屋等共同荷さばき施設の整備等
- (固有の資金はできるだけ業界全般の近代化に役立つよう配分される)

項 目	予算額	整備項目 上屋等共同 荷さばき施 設の整備	荷役機械の 整備	借入金の債 務保証	計
1. 財 政 援 助 (港 運 関 係)	億円 (2.2)	億円 (15)	億円 (7)	億円	億円 (22)
2. 中小企業金融公庫		15			15
3. 船舶整備公団			7		7
小 計	(22)	(15)	(7)	0	(22)
4. 基金固有資金 (納 付 金)	(15)	5	2	8	(15)
5. 自 己 負 担		5	1		9
合 計	(37)	25	10	8	43

10. 港湾近代化基金の事業計画の資金計画

[基本的な考え方]

- (1) 拠出金は年間15億円をメドとする。
- (2) 拠出金の対象事業ごとの配分は、概ね共同荷さばき施設5億円、荷役機械3億円、その他7億円程度をメドとする。
- (3) 拠出金は地区ごとの拠出額を勘案して配分されるよう配慮する。この場合においては、3年程度の期間で考える。
- (4) 財政資金(中小公庫15億円、船舶公団7億円、計22億円)は、拠出金と

リンクさせて使用される。

- (5) 助成にあたっては近代化に積極的に努力した者を優先する。

〔共同荷さばき施設関係〕

- (1) 対象・事業協同組合の行なう共同荷さばき施設の整備

- (2) 中小公庫の融資

① 使途上屋その他共同荷さばき施設及び附属設備

② 貸付金の限度 1 組合あたり 3 億円とする。融資比率の考え方はないが概ね75%をメドとする。

③ 利 率 8 分 2 厘（ただし次年度以降は特利を要求する*）

④ 償還期間 10年*（据置期間 2 年を含む）

⑤ 担 保 出来上り担保とする*。保証人は、基金及び組合員が連帯保証人となる。ただし基金の持分はなしとする**。

注 *いずれも中小企業庁と折衝中のものであり確定ではない。

**基金及び組合員が連帯保証人となるが、持分は基金はなく、各組合員 100 %が持つという特約を結ぶものとする。各組合員相互間の割合については、case by case でとり決めさせる。

- (3) 基金の助成

① 用地の確保 港頭地帯における用地の確保が最大の問題であり、業界の要望も強いと考えられるので、原則として、用地の確保は基金が行なう。（買取、貸付の場合は権利金等の支払）

② その他の助成 基金による用地の確保が港湾管理者の条例、取扱等により困難な地区、用地の確保に要する金額が次項の限度額に満たない地区であって、限度額の範囲内での助成の増額を希望する地区等については、用地の確保に代えて（用地の確保にあわせて）、荷さばき施設の建設費についての助成を行なう。（ただし、25%以内）

助成の方法としては、さしあたり金融機関を通じての事実上の融資とする。

- ③ 助成の限度額

地区ごとに概ね（年間拋出額×3年分× $\frac{5 \text{ 億円}}{15 \text{ 億円}}$ ）により算出される額をメドとする。

④ 助成金の償還

中小公庫の償還が終ったあと3年間で基金に償還させることとする。

用地を基金が取得した場合については、中小公庫の償還が終ったあと3年間で買い取らせる。この場合の買取価格は時価とする。用地を基金が借受けした場合については、同様に3年間で権利金等の肩替りをさせる。

建物等について基金が実質的な融資を行なった場合については、同様に3年間で償還させる。

⑤ 助成金の金利

無利子とする（用地買取の場合は地代無料、用地借受の場合は借地料は負担させるが権利金等に対する利息は取らない。建物等に対する融資については利息については利息は取らないが銀行利子の差額は組合負担となる。）

〔荷役機械〕

(1) 公団との関係

公団7割（7億円）、基金3割（3億円）の共有とし、事業者に貸渡する。基金は貸渡事業者の指定を受ける。

(2) 貸渡条件

(1) 公団持分（7割）については従来と同様

基金持分（3割）については償却分＋金利分（利率2.4%程度）

実質総合金利 5.97%

注 2.4%程度の金利分により、公団持分に対する保険料（公団負担の残余分）及び集金委託料をまかなう。

(2) 貸渡期間 共有機械の償却期間とし、期間満了後残存簿価で買い取らせる。

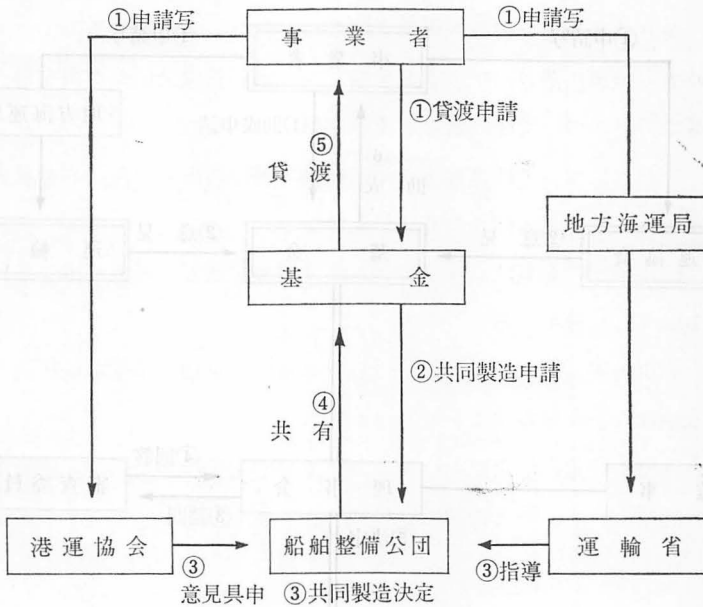
- (3) 貸渡先の選定 既にこの方式による貸渡を受けている者は後順位とする。荷さばき施設、その他において基金制度を利用している者も後順位とする。
- (3) 3類港の取扱い
- (1) 3類港は基金無関係とし、公団と事業者の共有とする。
- (2) 公団における選考は、1・2類港と同列に選考するものとする。
- (4) 従来の貸渡会社、振興会社の取扱い
- (1) 貸渡会社は、基金の代行機関として活用することは可能である各港で定めるものとする。
- (2) 振興会社は、はしけ従来の機械があるので、当然残ることとなるが、基金関連分も扱う方向で考える。

(基本的な考え方)

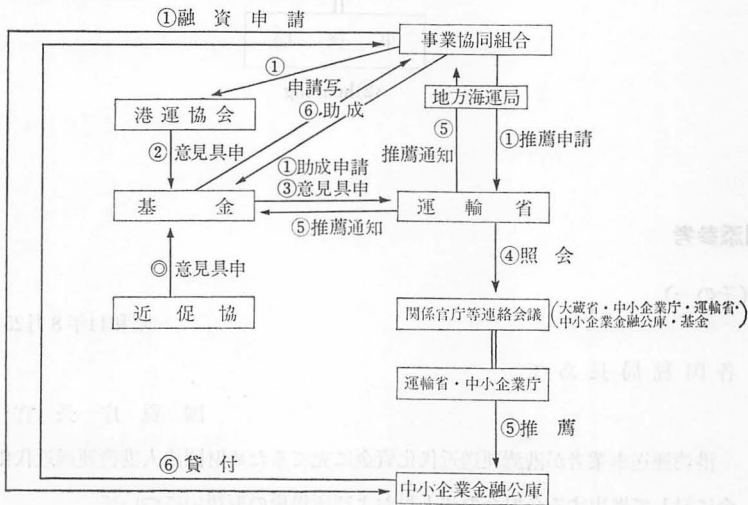
1. 基金は中立的な機関とし、外部からの意見と指導によって運営される。
2. 荷さばき施設と荷役機械については、財投とリンクするので、夫々運輸省の推薦に基き、中小企業金融公庫と船舶整備公団が選衡を行うが、基本方針については、基金と充分協議する。
3. その他については運輸省、学識経験者等の代表者からなる審議委員会を設けて、ガラスばりの運営を期する。
4. 港運業界の意見は、(社)日本港運協会を通じて基金に伝達され、基金はこれを尊重する。
5. 利用者側(荷主、船社等)の意見は近促協を通じて基金に伝達され、基金はこれを尊重する。
6. 運輸省は地区段階において地方海運局、中央においては、本省が相互に連絡しつつ、夫々指導監督に当る。

12. 基金関係業務のしくみ

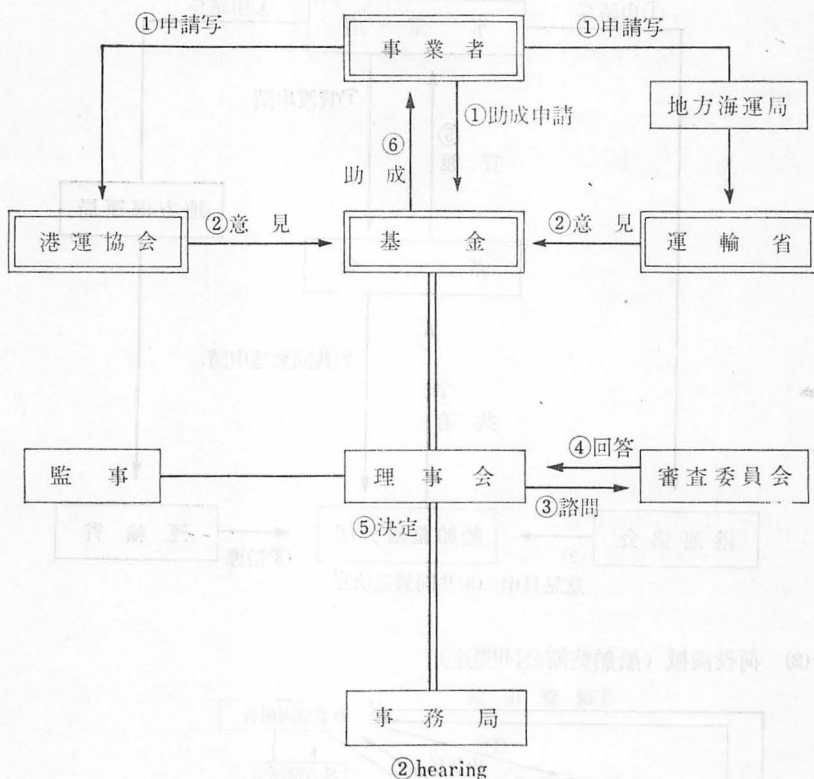
(1) 共同荷さばき施設（中小企業金融公庫関連）



(2) 荷役機械（船舶整備公団関連）



(3) その他（財投なし）



別添参考

(その一)

昭和44年8月25日

各 国 税 局 長 あ て

国 税 庁 長 官

港湾運送事業者が港湾運送近代化資金に充てるため財団法人港湾運送近代化基金に対して拠出する負担金の法人税および所得税の取扱いについて

港湾運送事業者が港湾運送近代化資金に充てるため財団法人港湾運送近代化基金（財団法人港湾運送近代化基金が設立される日前においては、財団法人港湾近代化促進協議会）に対して拠出する負担金の額は、その支出の日の属する事業年度または年分の損金の額または必要経費に算入することに取り扱われたい。

なお、港湾運送事業者がこの通達の日付の日の属する事業年度または年分（以下「通達年度」という。）前の事業年度または年分に拠出した当該負担金の額を仮払金等として経理している場合には、その仮払金等として経理している金額は通達年度において損金の額または必要経費への算入を認めて差支えない。

（その二）

昭和44年8月27日

財団法人港湾運送近代化基金

会 長 佐 藤 肇 殿

運輸省港湾局長

基 金 の 運 営 に つ い て

財団法人港湾運送近代化基金は、港湾運送事業の近代化促進のため、政府をはじめ関係者の総意を背景に設立され、港湾運送事業者の拠出する多額にして、かつ、貴重な港湾運送近代化資金を管理運用するものであるから、その責務の重大性を自覚して業務運営全般にわたって公正的確を期するものとし、いささかの疑念も差しはさまれることのないよう特に役職員の綱紀の厳正の確保には最大の努力を払われたい。

海 運 流 通 齊 合 性

(そのⅡ 海運流通斉合化の方向)

神 代 方 雅
(小樽市港湾部次長)

は し が き

1. 斉合化の方向

(1) 斉合性の論理

① 目的の論理

② 手段の論理

(2) 斉合化の基本方向

2. 海運流通斉合性の追跡

(1) 斉合性追跡のパターン

(2) 追跡の手法, 四側面について

む す び

は し が き

斉合性の追求は至る所で常に行われている。しかしそれが、明確な主体によって確実な論理に基いて計画的効果的に処理されているかという点になると甚だ残念ながら動きのとれないような不調和が多過ぎる。特に海運流通においては或特定の港湾を経由する流通が不特定多数の事業体によって行われるために全体の調和を図るべき主体がなく極めて斉合性を欠くものがある。その中で部分的に輸送を担当する夫々の部門や各品目とかそれに関連する事業体毎に、或いは船社資本を中心とする一貫輸送体系化等の斉合化が図られているが、全体を網羅した場合或いは特に海上運送から内陸輸送に至る施設機能の配置等に極めて斉合性を欠いている。斉合性追求の本旨は部分的でなく全体としての発達にある。海運を媒体とするより高い経済発展を求めるためには、流通全体としての斉合性追求の論理とその実行の体制・手段が必要である。

1. 齊合化の方向

(1) 齊合性の論理

個人から人類全体に至るまで、夫々の活動が行われながら、個人における自己矛盾どう着から総ての単位の夫々或いは単位相互の間に矛盾・競合・アンバランス・不適正・無駄等夫々の元来もたねばならない目標に対しマイナスの要素が存在する。これら矛盾・対立・アンバランスなどは夫々の立場では理論的妥当性があったり、逆に夫々の立場だけでは解消し得ないマイナスの要素がある。全体としての齊合性のためには、夫々の目的の設定とその目的を達成する手段とが全体的立場の論理に適合することと、単独には排除し得ないマイナス要素を全体的結合の手段の中から解消しなければならない。また全体目標も夫々部分の目標をもより高い所におきながら最少のエネルギー消費により最大の仕事量を得る即ち最大の効率を得る関係が必要である。しかし逆に無駄と思われることも齊合化のために必要な事がある。例えば触媒の如きものや、余裕の如くである。次に全体の目的をある時間と空間において達成するには、これを構成する夫々の目的と手段が時間的にまた仕事としてロスのない結合をすることと、併立して進行させる仕事は夫々必要な時点で達成されるというように夫々の仕事を構成し組織しなければならない。オルガナイズされたものの精度と効率を求めねばならない全体の目的が一つの価値を造成するのであるとすれば、夫々の仕事のためのエネルギーは一つの価値としての別のエネルギーに変換するのであり、全体の目的と夫々の目的に対する仕事とは全く異質であり、後者は前者に対してはエネルギー消費であるという視点に立たねばならない。にも拘らず部分の目的・仕事が過大になり勝であるから、この意味においても組織化の必要がある。これは云うなればプランニングであり、齊合化の理論はプランニングの理論である。以上の原則的な考えに立って、目的の設定と目的達成の手段についての論理を、非常に広範になることを避け海運流通に関連して考えてみる。

① 目的の論理

—目的設定と必要条件—

目的を変化という要素でみた場合、永久に固定的な目的と大なり小なりに時間と共に変化する目的とがある。これらの変化が物理的・社会的・経済的等の必要条件において或期間で表われるとすれば、その目的の達成と効果はその期間における必要条件と変化の内容に応ずるものでなければならない。

—目的設定の限界—

可能条件による目的設定の限界、即ち目的を達成するための手段によっての制限と投資と効果における必要条件の成立の限界（損益分岐点）がある。また可能な限界が大きく、自由に大きい目的を設定しても、それが異種の目的にマイナス条件を与え、同種の目的でも過当競争等のマイナス条件を生ずるという限界がある。またナショナルミニマムやシビルミニマムという最低限があり、未知・不確定等の要素を考慮した限界がある。

—目的の併立と異種目的の包含—

ある目的で仕事をし、同時に併立した目的を達成して価値を生み出すことは、より多くの価値造成であるが併立した目的に重点（価値の大きさ）と順序がある。また異種の目的をも併立する可能性があれば、仕事の効率は高まる。

—全体の目的に対する部分の目的—

理論的には全体の目的を達成するための仕事を分担する夫々の部分の設定すべき目的は夫々異質の必要条件により成立すべきであろう。しかし目的設定主体が大きくなり、或いは主体が不明確である程、部分の目的は同質のものに多く岐れる。また部分の目的が全体として異質のもので構成された場合、夫々の目的に対する仕事量或いは造成すべき価値、或いは仕事の効率が異るとともに時間的・空間的配置も異なるので、部分の目的に設定すべき比重・配置とこれらの結合条件の論理が必要になる。

—目的設定の主体—

企業体或いは組織体としては目的を明確に設定しなければならない必然性

があるが、同一の目的を設定すべき問題を包含しながらより広範囲な全体的な関係においては目的設定の主体が不明確になる。この結果全体に対する部分の目的設定が全体が目的とする必要条件に必ずしも合致しない結果を招来する。

② 手段の論理

前述の部分の目的の設定と結合条件を満足せしめ、全体としてより高い精度と効率を求めることが手段として必要なことである。しかして手段として組立てる上に必要なことはプラスとなる要素とマイナスに働らく要素とを明らかにすることである。

—プラス・マイナス要素の分析・発掘—

既知・未知・不確定という要素のなかで、手段としてプラス要素とすることの可能なもの不可能なもの、手段に対してマイナスに働らく要素で避けることが可能なもの不可避なものを明らかにする必要がある。

プラスの仕事をするために、熱力学でいうエントロピー(断絶エネルギー)を仕事のエネルギー或いは位置や型体エネルギーとして考えて、エントロピーを極少ならしめる必要がある。即ち未知や不確定の要素を発掘してプラス要素としてとり上げる状態とし、仕事のエネルギーを最大の状態とすることであるが、これは同時にマイナス要素を解消するために必要な手段である。

マイナス要素の所在として考えることは、目的設定と手段との関係にある。第一に目的設定の主体が不明確であり、従って手段としての論理的確実性がない場合当然アンバランス・余分な仕事・競合その他諸々のマイナス因子を包含する。第二に全体目的に対する部分の目的のなかで、同質の目的をもった企業体・組織体がある場合は、良い意味では効率を上げるための競争が行われるが、悪い意味では競合・対抗・抵抗等のロスの発生は無制限に発展する可能性がある。第三に目的設定の主体が明確でありかつ一つの企業体・組織体である場合は、この目的を分担する夫々の部門の目的は異質のものであるから少くとも相互に相手の目的を侵すというマイナスは発生すべきもの

でないといえるが、部門夫々の目的設定と手段とが全体的結合を前提とした内容、即ち全体目的に適切である夫々の部分の仕事の比重が比較論の立場で構成されることと夫々の手段が時間的・空間的に適切に配置される、ということではなければ不均衡や矛盾・摩擦抵抗等のマイナス要因を生ずる。

—手段としての比重の構成—

目的を達成する上にどの部分の手段に必要性が大きいのか、或いは効果が大きいのか、或いはマイナス面の消去として何処に比重を大きくすべきかを、コスト・ベネフィットの比較でリニアプログラミングその他数理的比較により分析し構成する。

—手段の順序と配列—

比重の構成が行われた夫々の手段を時間的・空間的に適切に配列することである。夫々の手段には仕事としての効率の相違があるので、仕事の完成の必要条件に対し時間と仕事量との関係を適切に調整し配列する。

—手段の接続と結合—

接続(Conjunction)とは、基本的には異質である各手段の接続における種々の矛盾・ロス等のマイナス条件を消去して、手段から手段への相互の機能の適格化を求めることであり、結合とは接続をも包含して、場合により幾つかの手段を合体せしめ、各手段の効率を平準化し全体として組織化(Organization)することである。

(2) 斉合化の基本方向

以上のような目的と手段の論理のなかで、マイナス要因や不可避・不可知の要素に対する最大の処理と調整を行い、新たなプラス要素の発掘により弱点を引上げて平準化し、論理的な組織化のなかで更にマイナス要素を解消して全体としての精度と効率の高度化を求めるという、飽くまでも論理的にかつ全体として処理することが必要であり、このように論理に基いて目的と手段を接近せしめ調和を図ることが斉合化の基本方向であると考えられる。しかし斉合性はその目的だけのものではなく、異種の目的をも包含したより高い

目標を通じての斉合性であることが必要である。

2. 海運流通斉合性の追跡

(1) 海運流通斉合性の追跡のパターン

海運貨物が生産地点から生産財として生産者に或いは消費財として消費者の手に渡るまでの物的流通のなかで、各種の輸送手段と施設機能の配置ならびにその運営において、斉合性の論理に基いて次のような斉合性追跡のパターンを考える。

① 施設機能の必要性の比重と構成

発荷主から受荷主・消費者に至る夫々の立場に立った輸送上の物的機能の配置における必要性の比重。それは目的設定における限界の考え方と比較論による損益の比較等によって夫々の物的機能の重点と順位を検討する。

② プラス・マイナス等要因の分析

物的機能の配置と運営において、機能夫々或いは機能の接続と結合における諸要因を分析する。この結果がまた①の検討の要素に戻る。

③ 必要条件と変化の内容

流通需要の変化、質的量的期間的变化とこれに対応する施設機能の配置。特に必要条件の量的・期間的要素については、投資と効果の関係から、当初は間に合わせの安い構造物や規模の小なるものとし或期間を経て本格的なものとするというような変化の要素にシビアに対応する計画論が必要である。

④ 輸送手段の夫々の能力とその均衡

貨物毎に異なる要素であるが、海上・港湾・内陸小口輸送に至る一連の輸送能力が最も斉合的にバランスされうる関係。夫々の単位の（1回の）輸送量と時間との関係に最も効率的にロスのない輸送手段の能力配置を検討する。

⑤ 各輸送手段の接続と結合

海上輸送の必要とする要素と動向と港湾のターミナルオペレーションとしての目的内容或いは港運業の立場と、陸運業の立場から小口輸送でユーザー

に至るまでの扱業者の立場、夫々の立場における輸送手段は夫々内容を異にしているから、これら各手段の接続方法の検討と、各手段を部分的に合体する等の全体的方法を検討する。

⑥ 運営における分担関係の圧縮一体化

物的流通における分担関係が企業形態として徐々に圧縮一体化の理論的妥当性がある。石油配分輸送或いはコンテナ輸送の如きはそれを示している。貨物の性格や流通規模によって夫々事情を異にしているが、少くとも港運業が陸運業を兼ねることは現実化しており、更にこの陸運業がユーザーへの最終輸送まで分担すべき妥当性が、流通センターの機能高度化とも関連して具体化するものと考える。

⑦ 物的流通機能と非物的流通との斉合化

商取引と輸送の契約が物的機能を利用する上に必要な配慮をもつことは当然であるが、それは各貨物毎に考えられていることである。不特定多数の貨物を対象とした場合には輸送需要の整理を検討しなければ、結果として相互に輸送効率を低下することになる。

⑧ 広域的・全体的流通の斉合化

海運流通を広域的な地域間相互に捉えた場合、流通ルートは複数でありまたはありうる。国民経済としての判断に立った各ルートの使い方と夫々のルート内の海運流通需要の要因を形成する生産・消費の関係の斉合化が必要であり、この場合陸運のルートをも含めて流通のためと地域開発との視点での総合計画の中で斉合化を求めねばならない。また同様の意味で外部条件の変化動向を長期的視点で判断して斉合性を確保する必要がある。

⑨ 主体の明確化

斉合化を計画する主体が明らかでなければ空念仏に等しい。広域的・全体的計画の体制を先づ設定しなければならない。

⑩ 流通の組織化と精度と効率

一つのルートにおける流通は勿論、広域的にみた流通を組織化し、流通の

精度を高め全体として流通効率を高めることが地域間流通需要としての生産・消費のベネフィットを高め、これが結果として更に流通効率を高めるといふ関係を成立させねばならない。

(2) 追跡の手法

海運流通斉合性のその1に述べた ①海運流通需要発生の要因 ②海陸運の選択要因 ③海運ルートとして各ルートを選択する要因 ④ルート（レーン）内機能の組合わせ ⑤レーン内機能のファクターという要因を別の角度から斉合性追跡のパターンによって夫々分析検討する事は一つの追跡の手法であろう。いま一つのルートの機能の組合わせについて分析検討してみたい。そのためには海運流通の部分の側面として、①荷主資本 ②船社資本 ③港湾及び港運業 ④港湾背後地域及び陸運業の四側面について夫々の動向や隘路・矛盾等とその要因を分析する。

① 荷主資本の側面

荷主即ちメーカー或いは商社等貨物に投資した立場からは、その資金をできるだけ寝かさない即ち流通を早く、保管は少く必要量を必要時期に正確に起点から終点に、しかも総コストが最も安く便益の高い輸送ルートを選択する。海運の特徴からこれをみると必らずしも荷主の要請と一致しない或いは矛盾がある。また海上輸送・陸上輸送・荷役・保管等の夫々の特徴と夫々に占める必要コストにおいて、荷主資本の立場では当然コストの大きい部分をできるだけ少くしようとする。また保管の個所と荷役の回数を少くし、最終需要の必要とする量的時期的内容に応じ余分な輸送と保管を少くしようとする。輸送業の立場でもこれに協力しなければならないのは当然である。海上・陸上・荷役・保管の夫々のコストは勿論条件により異なるが、陸上輸送のコストが円/t・kmでは海上の何十倍であることが荷主の立場として内陸需要に近い港湾を利用しようとするので、一般的に多数港を指向せしめる。次に内陸都市への小口輸送までのコストを考えると、小型輸送としての割高と都市内交通の輻輳による時間的ロスなどで海運流通全体の中で最も繁雑かつコスト高

になる部分である。従って荷主の立場では小口配分の輸送距離をできるだけ短くし、都市内交通網を有効に利用しうる位置から計画的にロスの少い輸送をしようとする。これが荷主の立場からの流通センターの必要であろう。しかし一方海運の効果を受止める港湾から直接ユーザー配分するなら、保管と荷役の回数が少く非常にコスト安になる。その形体は埠頭で本船荷役をした場所から直接か少くとも一回の保管（即ち上屋）個所からが最もコスト安であり、この思想は流通センター埠頭である。埠頭と内陸と何れが良いかは条件にあてはめて数理的に比較すべきであるが、一つには港湾から内陸センターまでの輸送方法にある。港湾で保管をせずに大量形態で内陸センターに送りうるとすば、荷主にとってはその方がベターかも知れない。このような荷主の要請に対しては海上運送・港湾・内陸への接合に斉合化の重点がある。

② 船社資本の側面

船社資本としては荷主の要請に応じながら、資本生産性高度化のために自由にと云ってよい種々の方策をとりつつある。即ち船舶機能の高度化や適性化によって、船舶自身の固定費の低下策として顕著なバージ輸送の列車化或いは大型化や原子力潜水船、港湾における時間の節約としてコンテナ・R O—R O方式等は勿論、Selfunloading 専用船の動向や岸壁との絶縁と考えようでは港の機能特に荷役能力の平準化に役立つと思われるバージ（しかも荷役力も備えた）或いはL A S H船等は今後広く発達する可能性がある。また貨物集荷の対策強化と考えられるのはコンテナ・R O—R O方式により小口貨物や陸運貨物を海運に誘引し、或いは小型船により多数港（小型港）へ指向する。荷主との協力強化とみられるのは一貫輸送形体は勿論であるが、遠距離を大型船で輸送して大型少数港に集中し、これを小型船で多数港に分散する方策（穀類輸送等）や生産・消費との協力である工場船・冷凍船或いは液化ガス輸送と冷蔵事業との関係等がある。また一定の貨物が得られる航路に輸送精度をあげつつコストダウンを図り、これが更に貨物を吸引する関係のために高速化や原子力潜水船によるピストン輸送等多くの方策がとられ

つつある。

運営面において輸送の起終点間を内陸まで船社資本一本で処理し一本の料金体系をとる動向、その中間をゆく状態として港運業・陸運業が船社の下請的存在等がみられるが、荷主が夫々の輸送業に料金を支払うこと自体が旧態であり、機能としての一貫化と同時に料金体系も事務処理も一本化すべき妥当性がある。また船社資本として船舶速発その他メリットの大きい港湾や陸上ルートについては、その利益を港運・陸運の資本に均霑しても或いはした方が船社資本のプラスになるという論理は、荷主がトータルコストで各ルートと比較する上における一つの要素である。また運営面であり船舶接岸荷役の機能面で、船社側で必要とするのは上屋戸前受制度である。上屋の公共性のなかでは船舶にも陸運にも荷主にも総て好都合に利用されるべきものであるが、ここに輸送業務の接続点としての矛盾がある。例えば流通センター埠頭として上屋を配分輸送の保管場所として考えた場合と必ずしも一致しない。このような矛盾を解決するには機能の高度化や運営上の工夫などが必要であるが、貨物によっては海陸両面に都合よく使分けているものである。

③ 港湾における側面

流通港湾は海運を分担する或いは利用する総てが依存し自由に集中する。港湾は海運の分担業務が接続される場所であり、流通の調節が同時に行われるので、夫々の目的を満たしうる条件が港湾に具備されねばならない。しかるに不特定多数即ち種々雑多の系列と形体による業務が夫々の権利や恣意によって或程度自由に行われるので至る所にあらゆるマイナス条件が発生する。しかも船社資本と荷主資本の両面からの自由な要請を捌かねばならない立場にある。さばくということは荷物を捌くということと裁判の裁くという意味も包含する。裁判という意味では港運業はサービス業者であり、港湾管理者 また許認可による便宜供与が主体である点からすれば港運業まで含めた総てに対するサービス業の形態を出ないので、裁くという意味でのマイナス条件を抑圧し、権限によって指導する何物もないといってよい。いわば自

由経済の原則に任されていると云える。従って港湾には斉合性追跡のパターンは総て適用されねばならないが、放置すれば過密・過疎の何れかに進行する要素が地域経済の立場と同様にある。

港湾に先づ必要なことは主体の明確化である。必要な行政が分割されていること、企業体として考えてみても必要な組織化を行ない得ない。主体を明確にし、総ての動きを整理し単純化し、必要な異種的手段をもつ要素の集合体として組織化することである。端的に表現すると流行る店は組織にむだがないし、夫々の仕事も統制されていようし、お客も勝手な事が云われず良いマネーが必要であろう。店として論理的に機能の配分がなされ、客に対する必要条件が整備され、客も順番を待つと云った斉合化が自由経済の原則の下で行われている。従って港湾に必要なことは流行る店の条件を備えることであろう。そのためにはその港湾を経由するルート全体の斉合的機能配置と接続条件の整備が必要であり、更には広域的に各海運流通ルート相互の斉合化と各ルートの理論的流通コスト或いは便益の構成が行われねばならない。

港運業の立場における斉合性追跡の方向として顕著な問題点は、輸送高度化に伴う労働力の節約と逆に将来展望の中では増大する貨物量と高度化に必要な質を有する労働力の不足である。また輸送高度化の過程で港運業の整理統合は必至であるが、一方貨物によって相変らず高度化を図り得ない残されやすい部分に属する港運業の労働力と経営である。このあたりに斉合化の必要が強い。また全国的視野で輸送業が貨物・資本系統・地域等複雑に存在し、権利として構成されていることは港運業単純化を妨げる。次に港運業はそれだけで存在し得ない動向にあることは明白で、荷役・保管は勿論更には内陸輸送から最終ユーザー配分に至るまで全体の輸送形体に発展して高度の能率によって輸送を受持つことと、流通に関連する生産即ち輸送過程において最終消費への生産工程を入れた企業として等圧縮一体化に向って斉合性を求めねばならない動向にある。

④ 港湾背後地域と陸運の側面

内陸背後地域に海運の効果を及ぼす、同時に最終消費に対する小口配分（集荷）が最も効率的に行われるという。大量効果と小口輸送との関係の齊合化を求めることにある。これは内陸に起こり得べき海運流通需要と、これを満足させるための貨物輸送の精度・効率と保管機能の位置及び規模の三者の関係で求めねばならない。齊合性追跡のパターンにおける施設機能の比重の構成と輸送手段夫々の能力の均衡・配置の検討が必要になる。そしてまた主体の問題として陸運行政や地域開発計画・都市計画その他流通に関連のある計画を立案し実施する主体がバラバラである点が最も問題になる。この点が一様に云って海運流通機能の一貫的整備の盲点になっている。しかして船舶機能と港湾機能のアンバランスより港湾と背後流通のアンバランスが大きく、このアンバランスが港湾にマイナス条件を作り、惹いては船舶とのアンバランスを深める結果になっている。輸送機関は単独に高度化や規模を拡大しうるが、基礎施設である港湾や道路・鉄道・流通センター等は限られた空間を相手にしなければならない。この点からすると内陸における機能造成が最も困難であり、計画性が必要である。港湾は寧ろ公有水面に向って拡大が可能であり且つ何時でも時価で造成しうる。

いま簡単に、港湾から最終消費者（小売店）に至る輸送機能の配置につき、比較の論理のたて方だけを考えてみる。

一内陸輸送機能の配置一

比較すべき内容は、港湾における大量輸送効果を内陸流通センターに及ぼすための手段と費用並びに貨物にかかる輸送コスト、同様に流通センターと流通センターから小口配分をするための基礎的費用と直接貨物にかかる費用の比較である。前提条件は流通センターの位置は港湾から始まり都市に近い適正な位置までとし、保管は1箇所だけで荷役も保管に関しては1箇所だけとし、港～流通センター間は鉄道・トレーラー・水路利用等で大量輸送をする（港湾を流通センターとした時は時は自ら異なる）、流通センター～都市内は速度の限定や混雑と待時間ロスがあり車型も小型であるものとし、保管

機能はコンピューターを利用した自動荷役を理想として考えるものとする。
また港湾・鉄道・道路・水路及び流通センター等基礎施設は直接貨物にかかるコストとして計算しないこととする（別途に計算）。また総て陸運業の立場での必要費用とし、保管機能を同様とする。

① 港湾から流通センターまでの費用

C_1 : トン・キロ当りコスト

ΣV_1 : 1日の輸送総量 (t)

V_1 : 輸送機関1回の輸送量 $\times n$ 台 (t)

H_1 : 純走行時間 (hr)

h_1 : 積卸と待時間等の時間ロス (hr)

D_1 : 港湾～流通センターの距離 (km)

v_1 : 輸送機関の平均速度 (km/hr)

N_1 : 1日の輸送機関回転数 (平均)

G_1 : 輸送費の1日当総額 (円)

H_D : 1日平均移動時間 (hr)

$$N_1 = \frac{H_D}{\left(\frac{H_1 \cdot v_1}{2 D_1} + h_1 \right)} \quad (\text{回/日})$$

$$\Sigma V_1 = N_1 \cdot V_1 \quad (t)$$

$$C_1 = \frac{G_1}{\Sigma V_1 \cdot D_1} \quad (\text{円}/km \cdot t)$$

② 流通センターから小口配分まで

同様に

$$N_2 = \frac{H_D}{\left(\frac{H_2 \cdot v_2}{2 D_2} + h_2 \right)}$$

$$\Sigma V_2 = N_2 \cdot V_2$$

$$C_2 = \frac{G_2}{\Sigma V_2 \cdot D_2}$$

で求められるが但し、

D_2 : 自動車1台1回の平均輸送距離 (km)

v_2 : 都市内は速度を限定する

V_2 : 都市内1台の積載量は限定

従って N_2 も或回数で限定され、更に h_2 が大きくなる要素が多いので N_2 は小になり、 C_2 も従って大となる。この点港湾～流通センターは計画的処理を可能としてよいのに対し逆の内容をもつ。

③ 保管機能と所要コスト

保管機能の規模を決定する要素

〈規模を小とする要素〉

- ・建設と維持費、在庫する財貨への投資の小。

〈規模を大とする要素〉

- ・生産面の時期的集中・波動・ピーク等
- ・消費面の時期的・時間的集中とピークと輸送を可能とする範囲とこれに必要な量
- ・海運との都合とその効果を得るための量

これらは貨物により、輸送のルートや手段によって異なるものであるからその点を考慮した幾つかのパターンを設定し、パターン毎の試算が必要である。

以上の三要素について数字を入れ種々の数理を駆使して規模の相関を算出する。この場合の前提条件の設定が重要であり、可能とする高度化の方法がそのルートの立地条件に対応して計画されねばならない。また荷主の立場に立って広域的に別のルートについても比較試算することが必要である。陸運の側面と内陸輸送機能の配置は検討すべき多くの要素があるが紙数が尽きたので割愛する。

〈む す び〉

海運流通の斉合性についてはまだ論ずべきものが多く、特に流通需要を起す地域間相互の経済関係に重要な鍵がある。何れにしても与えられている条

件に対してその海運ルートの斉合化のパターンを設定する必要があるが、この場合外部条件の変化の動向を充分考慮し与件としてとり入れねばならない。前記の如く港湾は従来の概念を捨てねばならない動向にある。即ち流通に伴う生産と消費との協力、物理的機能と企業運営の両面で一貫化と圧縮一体化の方向、内陸輸送の高度化が港湾を単なる接続点ないし通過地点とし流通センターをして海運の起終点とする概念と逆に港湾を流通センターとする巾広い概念をもたねばならない。

施設は利用されなければエントロピーであり、施設が論理的に計画整備されなければこれまた型体エネルギーとしての死蔵即ちエントロピーである。複雑な流通形体は余分な仕事と相互間の矛盾・対立・抵抗のエネルギーロスである。これらのエントロピーとエネルギーロスを解消し単純化・組織化し Organized Accuracy と Efficiency を求める所まで海運の総てを斉合化しなくてはならない。 終

港域高速鉄道の構想

浅 葉 尚 一

(日本交通技術・株)

目 次

はじめに

1. 背 景
2. 域内人口と地域社会
3. 資金調達計画
4. 工事の概要
5. 契約特別条項と労働協約

おわりに

は じ め に

1960年のはじめ、鉄道には、すでに未来がないとされた。10年を経て、一部先進国の間では鉄道無用の声さえ聞かれるのである。最近の著しい例では米国最大の鉄道ペンセントラル社の破産に求めることができる。同社は資産70億ドルを擁し、米加両国にわたって3万2千軒の営業路線——これはわが国国鉄の約1.6倍にあたる——をもつ大企業である。全米鉄道旅客運輸の中に占めるシェアは35パーセントにも達する。しかも、運営面での悪材料が累積して今日の破綻を招いたのである。

欧州諸国の現状は、しかし、米国と異っている。例えば、西独・仏国・和蘭などでは鉄道に大きく依存している。開発途上国では、自国の経済開発計画を交通網、就中鉄道網の整備にかけている例が非常に多い。要するに、鉄道のもつ優位性に対する認識がよみがえってきたというわけである。鉄道はその運営を誤らなければ21世紀の交通機関として、その存在を主張できるというのが大方の共通意見である。

労働力不足が普遍化するので、将来の鉄道はサイバネティックスを大幅に取り入れることになるだろうという。これは省力化を実現できる基盤として鉄道がすぐれた特性をそなえているということを意味する。また騒音や大気汚染などの環境破壊についても、鉄道はすぐれた利点をもっている。殊に都市交通の解決に対しては、鉄道を唯一のきめ手とする程高い評価さえ行われている。

この現代の苦悩を浮き彫りする都市交通問題を地域社会共同の場で解決しようとして鋭意計画を進めている例が米国にある。道路に比べると鉄道の初期投資額は高からざるを得ない。その内建設費の90パーセント以上を域内居住者からの税収に依存し、交通機関の利用者には極めて低廉な運賃で輸送サービスを提供しようというのである。サンフランシスコ湾で徐々に形態をととのえつつあるBARTがこれである。

1. 背 景

BART はサンフランシスコ湾域高速鉄道(Sanfrancisco Bay Area Rapid Transit)の略称である。この企画・推進・運営にあたっている機関をBARTDと呼んでいる。D は District の略であって、一種の公団の性格をそなえている。

これはサンフランシスコを中心とする湾岸都市を結んで目下着々と建設工事が進められているものである。高速鉄道とはいいいながら、その完成後の時速128.7キロメートルであって、山陽新幹線の計画速度250キロメートルをわずかに上廻る。力点はむしろ、乗り心地に置かれている。車内設備は豪華で立席を設けない。これはサンフランシスコの通勤乗客は「必要」からではなく「快適」を求めるという判断にもとづく。自動制御運転・自動集改札を完全に行うことになっている。

BART が注目をあびているのは世界でもっとも長く深い海底トンネルであることもさることながら、その工法の斬新さにある。鉄道は5フィート6

インチ (1676mm) の広軌鉄道で総延長75哩 (120 軒) の複線である。全体としては、従来のレール方式を踏襲している。総工費 4, 320 億円を見込んでいる。

2. 域内人口と地域社会

サンフランシスコ湾岸地域は人口増加率において、全米第一のカリフォルニア州の中でも特に顕著である。統計の示す所によれば (1940~1960年) の20年間に人口は倍増し、1980年までに、この地域の人口は600万人を越えるだろうという。この増大する輸送需要に対処するため、カリフォルニア州だけで高速道路の建設・改良などに年間10億ドルを支出している。しかも激増をつづける需要に追いつくことができないのである。

この行き詰りを打開するために、外部依存をやめ地域社会での大量輸送方式による解決を意図するのである。すなわち、高速鉄道と高速道路の結合による成果に期待しているわけである。最終的にはこの方式は、住民投票にかけられて、60%以上の賛成票をえた。鉄道と道路の特徴をくみあわせて両者のよくバランスをとった輸送形態を実現しようとするのである。

3. 資金調達計画

資金の調達には、色々と困難が伴う。総額の90%以上を地元の負担とする以上、湾岸地域に居住する家屋所有者に対し、特別固定資産税を賦課することになる。これと引きあてに BART は約8億ドルの債券を発行する。これが建設費にあてられる。このため、年平均27ドル (9,700円) 程度の資産税が1家屋あたり課税されて、今後30年間続くことになる。

内訳は次の通りである。

地方債起債額	\$	792, 000, 000
連邦補助金額	\$	80, 000, 000
国庫補助金額	\$	180, 000, 000
計	\$	1, 052, 000, 000

合計約10億弗というのが、計画当初の数字であった。しかしその後大幅な物価値上がりがあり、さらに追加支払として1億4千5百万弗の必要が認められている。カリフォルニア州議会はこの問題をめぐって紛糾した。費用の配分をどうするかということである。

物品販売税の増額によろうとする一派と、港橋その他からの有料橋からの橋梁通行料金をひきあげようとする他の一派との激しい論争である。その結果物品販売税の増額の方針でゆくことに意見がまとまり、辛うじて議会を通過した。このような経緯を経て、前記8千万弗の連邦補助金額中2千8百万弗の支出が承認されたのである。

車両450両分の購入費7千万弗（250億円）については、BART 営業開始後の収入を引きあてに BART から債券を発行して、これにあてる構想である。

1971年7月を納期とする車両群第1回の入札がこの程行なわれた。まず最初の10両の発注を先行させ、製造後の成果を具体的に検討して、さらに必要な改善を加えて、次回以後の分を発注するという。車両の入札で興味深いのは、その重量や電力消費量について所定の基準値から減少できれば、報償金が受注者に対し支払われることである。

4. 工 事 の 概 要

サンフランシスコ側は連絡船事務所のフェリー・ビルディング附近で湾底から市街地の下に入り、オークランド側は湾底から市街に入り2線にわかれる。湾底部を構成するものは58箇のトンネルで1基の排水量は約10,000屯である。チューブの最深部は海面下110フィート（39.4米）である。長さは81.6米から109.8米となっており、断面はすべて幅14.4米、高さは7.2米である。水圧に堪える鋼鉄製で、厚さ9.5ミリ米、その内側に0.6米の厚さのコンクリートの裏打ちが施こされる。これは主としてチューブを安定させる目的を持っている。

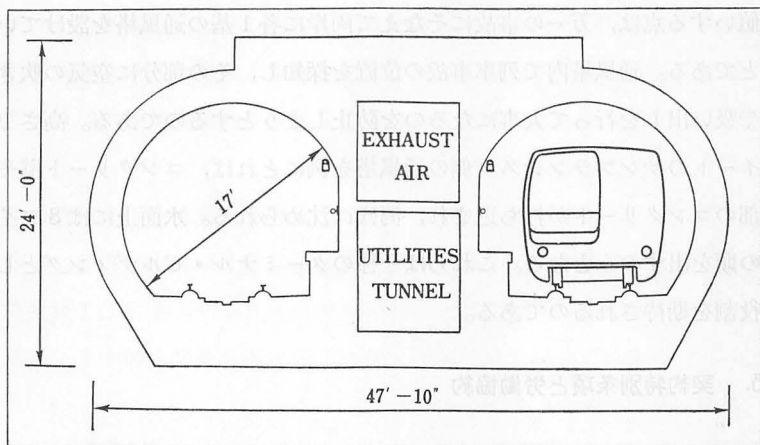


図-1 湾底チューブ部分

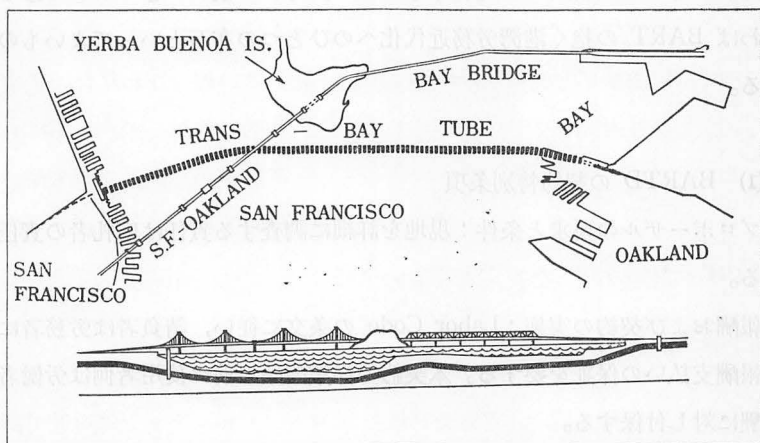


図-2 湾底チューブ断面

このチューブは造船所で製作され、現場に曳航される。チューブの中に軌道が2本ずつ通る構造の2つの円形通路が並んでいる（図-1および図-2参照）。

サンフランシスコは地震の多発地帯であるから、耐震には特に注意し、可撓性をそなえたパイプとしてやわらかい海底に敷設する。両端はスライドするユニバーサル・ジョイントで両岸の囲い土質の地下トンネルと接続する。ケーソンを用いて、これ程大規模な水中工事をすることは前例がない。注目

に値いする点は、万一の事故にそなえて兩岸に各1基の通風塔を設けていることである。通風塔内で列車事故の位置を感知し、その部分に空気の吹き込みや吸い出しを行って大事になるのを防止しようとするのである。高さ108フィートのサンフランシスコ側の通風塔を例にとれば、コンクリート壁や、床部のコンクリートが打ち込まれ、湾底に沈められる。水面上には8フィートの頭を出すのみとなる。これらは一種のターミナル・ビルディングとしての役割を期待されるのである。

5. 契約特別条項と労働協約

以上のような大規模な計画工事となっているので、工事請負者、労働者、発注者に対する法制面での規制もきびしい。それは概ねつぎのようである。いわば BART の抱く港湾労務近代化へのひとつの布石といつてよいものである。

(1) BARTD の契約特別条項

プロポーザルの要求と条件：現地を詳細に調査する責任は応札者の責任とする。

報酬および契約の実施：Labor Code の条文に従い、請負者は労働者に対し報酬支払いの保証を要する。本契約の作業開始以前に使用者側は労働者の報酬に対し付保する。

業務範囲：沈埋管とサンフランシスコ・ケーソンについての作業内容・構造物の破壊と撤去。請負者は事務所と付帯諸施設を提供せねばならない。

手続きおよび抗議：作業内容に25%以上の支払い対象となりうるものが、コンサルタントの評価額を超過して含まれている場合、あらためて支払いをする。コンサルタント評価額75%の以下の場合には単価調整の上で支払う。その支払額はいかなる場合にも、もとの契約単価で、コンサルタントの評価額75%の履行に対し支払われる額を超えてはならない。

除却項目：ある対象項目全部が除去された時、その項目に関連して支出した費用があれば、請負者は支払いを受けることができる。但し、コンサルタントがその除却について文書により通知する以前に支出したものであることを要する。

(BART 当局は、つぎの通り 定めている。変更命令は1件につき30日以内なら取消して差支えなく、その場合この命令中に記載される手数料の最高額は20万ドルを越えることはできない。)

業務の統制：請負者はコンサルタントが、その設置場所を必要にして充分であると認定することを条件として、測量用コントロール・タワーを設置し保守するものとする。

作業進行中、当局が進行および建設作業を撮影する時、請負業者は必要な協力を行う。

コンサルタントは BART 当局から権限委譲を受けて、その建設が契約条約に合致し、完了していることに對し責を負う。

コンサルタントは供給される材料やその受入れ可能状態、施行作業、履行状況、また作業の進捗について、あらゆる疑問点をあきらかにせねばならない。契約の図面や示方書について起きる、あらゆる疑問点、賠償についてのあらゆる疑問点も解明しなければならない。その決定は最終的であって、請負者が手抜きで実施しなかったことを 施工させ、効果を取る 権限を有する。

材料の統制：請負者が選定したコンサルタントの認許する指定の場所に保管する。

購入指令書：船積書類および配達票を2通作製し、請負者はコンサルタントに提供する。

法律上の責任：水路の阻害。請負者は航海を阻害することを最小限にとどめるよう配慮する。請負者は構築物が河川および港湾条例(River and Harbor Act) によって、船舶の航行に危害を及ぼすような仕方 で水路を 支障す

れば、実際に航行する上に必要な限度までその構築物を移動する。誤って設置された材料。請負者が作業中、材料、装備、機械、装置を落とし、沈め、設置したりなどした為、航行を危険なものとし、河岸の私権を妨げるような状態をひき起せば、急速に恢復することを要する。この要請を拒絶し、怠り、また遅れる場合、BART 当局は自ら、それらの障害を除去し、その費用を請負者に対する支払いまたは支払うこととなるべき額から控除する。

信号灯：請負者は陸軍部隊および沿岸防備隊の一般規則 The General Regulations of the Department of the Army and the Coast Guard に従って信号灯を掲出する。

航海補助具の一時的撤去または移設：少くとも10日の事前通告を要する。沿岸防備隊の許可が下り、かつ関係箇所に周知徹底を要するからである。

材料の撤去：水の汚染。請負者は湾内の水の汚染を最小限にとどめるように配慮し、サンフランシスコ湾内汚染統制委員会 Regional Water Pollution Control Board の規程に従うものとする。

安全と応急手当：安全管理人 Safety Supervisor の指名。重船舶およびトンネル建設について充分の資格があり、安全工学的知識も豊かにそなえていること。共同安全政策委員会 Joint Safety Committee 記録類。

応急手当所：医師および登録看護婦の配置。提出する記録類は次の通り。

- (1) 医療記録を1週間毎にコンサルタントに提出。
- (2) 集積個人医療記録。
- (3) 職業傷害記録統計月報。
- (4) 労働者の補償記録。応急諸施設。

これらの諸費用は記録を含めて請負業者の負担とする。

公正雇用慣行：請負者は被傭者もしくはその希望者を、その雇用期間中、人種、皮膚の色、宗教、家系またはその出生国により区別しないこと。雇用・昇進・左遷・転勤・定員補充、その広告・一時解雇とその終結について差別を設けない。俸給ならびに給与の率、訓練、修業の人選についても同様の

措置をとること。目立ちやすい場所にこの趣旨を掲出する。

違背事項：公共雇用慣行に対する故意の違反事項が発見されると、所定期間内にその違背が是正されなければ、請負者は業務を継続する権利を停止又は中止せしめられる。下請業者に対してもこれらの事項は適用される。

施工と進度：進度表 Progress Schedule。請負者は施工にあたって臨界分析法 Critical Path Analysis を少なくとも 500 はとり入れなければならない。

清算される損害：請負者は指定作業の所定終了日を超過した場合、暦日 1 日について BART 当局に対し下表の清算損害額を延滞料として支払う。但しその総額は如何なる 場合にも \$ 5,000 を越えてはならない。

表—1 清 算 損 害 表

指 定 部 分	暦 日 毎 の 清 算 損 害 額		
	最 初 の 30 日	31 日 ～ 60 日	61 日 以 降
1	\$ 1,000	\$ 2,000	\$ 3,000
2	\$ 1,000	\$ 2,000	\$ 3,000
3	\$ 1,000	\$ 2,000	\$ 3,000
4	\$ 1,000	\$ 2,500	\$ 5,000

査定と支払：プロポーザル中のあらゆる統計金額に対し、請負者はコストの内訳を要求される。

(2) BART の労働協約 Lador Agreement

(前文) 協約成立の経緯

本協約が成功裡に完了することは、サンフランシスコ湾域の一般公衆に対し至大の重要性をもち、建設途上において多数の、かつ種々な人々の集団が直接または間接に包含される。作業には幾多のグループの最大限の協調が要請され、建設作業には多数の熟練工・未熟練工を含み、それらは AFL—CIO 中の Building & Contruction Trades Department ないしは Internatio-

nal Brotherhood of Teamsters, Chauffeurs, Warehousemen and Helpers of America に所属し、これら組合と契約を締結している請負者に雇用されている。このような大規模なプロジェクトには、ひとつの分野に対する多数の労働契約や労働者側の連合が存在することから利益の衝突はプロジェクトの秩序ある完成を遅れさせ、または杜絶させるということが認められる。そして、作業能率を向上することにより公共に対する負担を減少させる為に、ストライキやその他の作業中止を極力さけて作業し、秩序正しい施工を容易にすることは相互の利益に合致すると認められるので、当事者等は、つぎの合意に到達した。

第1章 定 義

第2章 当事者の意思 本協約の目的は BART のプロジェクトについて調和のとれた労働慣行を樹立し、維持するためであって、作業遂行にあたり極力ストライキやロックアウトや遅れを出さない為である。

第3章 協約の範囲

- A) BART プロジェクトの全域にわたり、今後或いは追加増大されるその他の作業にも及ぶ。
- B) ただし、BART そのものの運営のすべて、または一部分も包含する意図はない。また含んでいない。
- C) この協約は本協約による団体交渉に含まれる従業員にのみ適用される。

第4章 協約の効果(略)

第5章 ストライキ、ロックアウトその他作業中止の絶無

各使用者は、各従業員に対し、このプロジェクトの進行中または本協約期間中労働組合に対し加えられるロックアウトのないことについて同意する。

第6章 従業員の移動 作業を遅れさせない為に要員の補充移動を行うことに労使双方はいずれも同意する。

第7章 管轄権の争議 争議は National Joint Board for the Settlement of Jurisdictional Disputes によって解決する。

第8章 苦情仲裁手続

第1段階 5日以内に適切な労使代表者の協議による。

第2段階 5日以内に解決しない時は、それにひきつづく30日以内に仲裁人5名以内を推せんするよう連邦仲裁斡旋機関 Federal Mediation and Conciliation Service に付託する。コンサルタントは労使双方の代表者と前記5名の候補者リストをつきあわせ順次抹消し、最後に残る1人に審理を依頼する。その費用は労使双方で均等に分担する。

第9章 プロジェクト労働問題委員会 常置の本委員会は迅速かつ平和裡に相互が満足すべき解決策を検討勧告する。

第10章 協約期間 この協約は掲記の日付から完全に効力を発生し、1970年12月31日に及ぶ。その日または、このプロジェクトの完了する日のいずれか先に到着した日をもって終期とする。

お わ り に

わが国でも羽田空港を望む多摩川河口で建設中の京葉線（川崎—木更津間104 軒）の水底トンネル工事が同一の沈埋工法ではじまっている。これは47年度中には「東京湾岸貨物鉄道」の一部分、川崎市塩浜—東京湾品川埠頭間が完成する予定である。これは道路車線・往復および鉄道複線のため工程としては比較的複雑な面をそなえている。

BART の特異性は、その地域社会が自らの問題として、自らの手でこれを解決するために立ち上った点に求めることができる。一連の立法措置と合せて意義深い点である。

わが国にその先蹤を求めると、かつて大阪市長であった交通学の関一博士の提唱や名古屋市の都市計画に見ることができるであろう。

BART は資金調達の面で計画よりも若干の遅れが見られるけれども1972

年の運行開始は計画通り進められる見透しである。その現在と将来にえがく様相は高速鉄道が都市交通問題の解決に果しうる限界を示するものといえよう。

参考文献

- (1) Contract Book including Special Provisions, Notice to Contractors, etc. Sanfrancisco Bay Area Rapid Transit District (1955)
- (2) Contract Drawings for the Construction of Trans-Bay Tube & Trans-Bay Line (DO.)
- (3) 日本列島の将来像上・中・下巻 日本地域開発センター (昭44)
殊に中巻：都市配置と交通体系、その他。

穀物サイロにおける内部流動現象

と均一排出装置に就いて

桜 井 正

(横浜新港倉庫・株)

目 次

は し が き

1. サイロ内部の流動現象
 2. 均一排出装置に就いて
- 結 び

は し が き

わが国の穀物サイロは、食品工業構造改善事業の一環としての政府によるサイロ増強政策及び、流通革新の一方の担い手としての要請から、昭和40年以来急速に建設が進められ、当時僅かに74万屯に過ぎなかった収容能力は、今や150万屯を超え、昭和45年3月末では180万屯に達する見込である。この中44%を占める64万屯は、営業サイロ或はハンドリングサイロと呼ばれるものである。

この営業サイロは、倉庫業者として第三者の穀物を撒のまま保管し、撒のまま受渡することを主業務とする。従って一般の普通倉庫が個数による受渡を建前とするに反し、重量による数量受渡が原則である。従って常に一ビン単位の引渡が行われるとは限らないので、引渡の始めから終わりまで「均一な状態」の穀物の搬出引渡が期待されることになる。工場サイロの場合でも、製造される製品の品質を均一に保持するために、サイロから搬出し、製造工程に導かれる穀物は、終始均一な状態であることが必要である。

しかるにサイロの場合は、その特異な内部流動現象のために、排出が進むに従って軽いダストや狭雑物が分離浮遊し、最後の段階に近づくと正常な引渡を妨げる程度にまでその混入率が高まるのが普通である。このことはサイ

ロ運営上、甚だ好ましくあらざる現象であって、サイロ業者の頭痛の種となっている。

よってここでは、この好ましくあらざる現象の原因を探求し、その解決策の一つとして研究した均一排出装置に就いて報告しようとするものである。

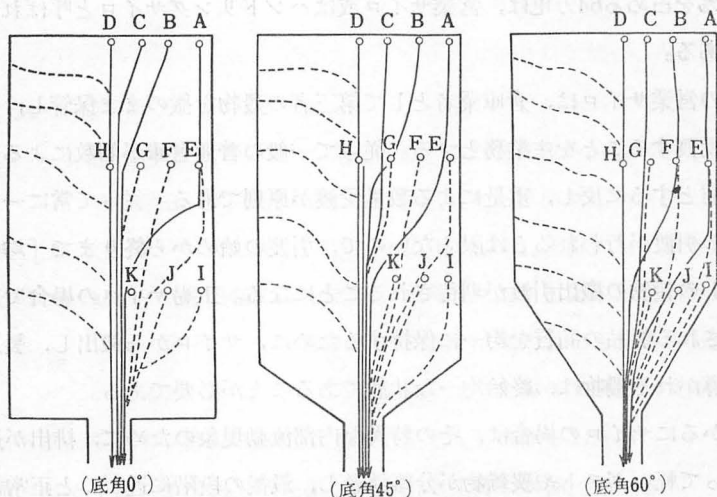
1. サイロ内部の流動現象

サイロ内部における穀粒の流動現象は、極めて複雑微妙で必ずしも明確には把握し難いが、先づ谷口吉郎博士の建築学的研究発表を紹介し、次いで私共が行った模型実験の結果を示すこととする。

イ) 谷口博士の建築学的研究発表（昭和6年5月大会講演）によれば

a. サイロ流動における種々の現象として

- 1) 停滞を生ずる如き流動の不連続性
- 2) 特殊な径路をとる沈下運動
- 3) 表面層に起る転落運動



図一 米穀粒によるサイロ内部の流動

4) これ等によって生ずる不規則な排出順序を挙げられる。

b. 米穀粒によるサイロ内部の流動 (図-1 参照)

1) 底角 0° の場合

- ① 排出孔両側の部分は流動を起さず、静止の状態におかれる。
- ② 排出孔に向う方向変換の湾曲度は著しい。
- ③ 中心軸から遠くなる程方向変換の出現は遅くなる。
- ④ 中心軸から遠くなる程速力は小さくなる。
- ⑤ 排出孔の直上範囲に含まれない位置は、堆積層の表面より比較的浅い範囲内に限られている滑動及び転落性の運動によって、中心軸にまで運搬されなければならないため、その位置近くまで堆積層の表面が波及してくる迄、速力の遅い垂直の流下運動を強制されて、方向転換を起し得ない状態におかれる。

2) 底角 45° , 60° の場合

- ① 底面に滑動が起り、方向変換の湾曲は円滑となる。
- ② 垂直的流下運動の範囲が延長される。
- ③ 底角 0° の場合に比較して

各軌道は相並行しようとする傾向が強まり、各位置の速力の差は少くなる。

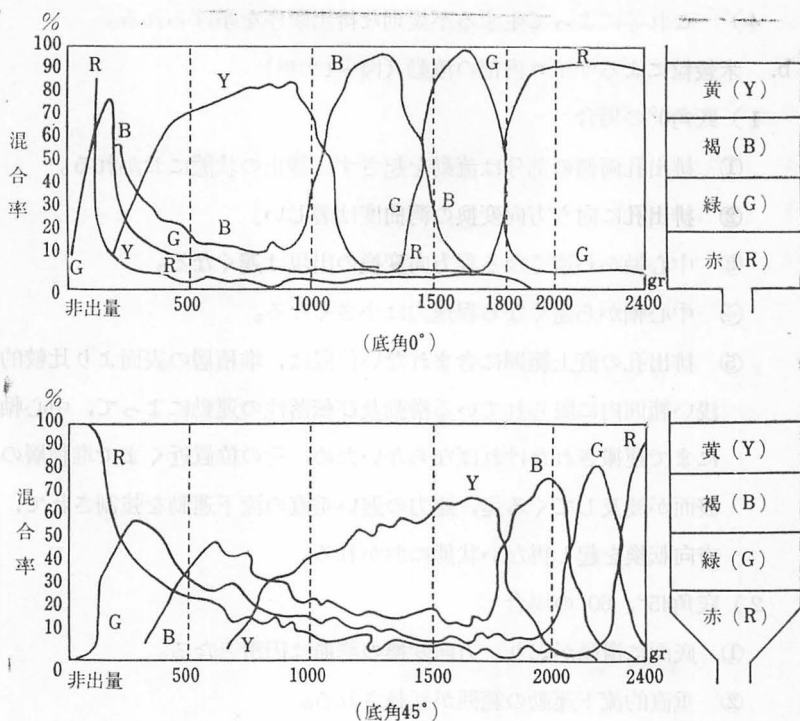
- ④ 底角の或る程度以上の増大は、流動の均一性を高める。

c. 先入後出傾向を示す排出順序の逆転現象 (図-2 参照)

粒状菓子「九重」(56 g/ℓ, 息角 44°)を色彩別に下から赤, 緑, 褐, 黄の4層に分けて模型サイロに入れ, 底部中心の排出孔から25gづつ排出して各色別の量を百分比で調べたものである。

1) 底角 0° の場合

最初は下層の「赤」と「緑」が出るが、暫くしてその順序は逆転し、最上層の「黄」が、次に「褐」が、次いで「緑」が出て最後に「赤」が出て、底部に「赤」と「緑」が残留する。



図— 2 サイロの先入後出傾向の排出順序

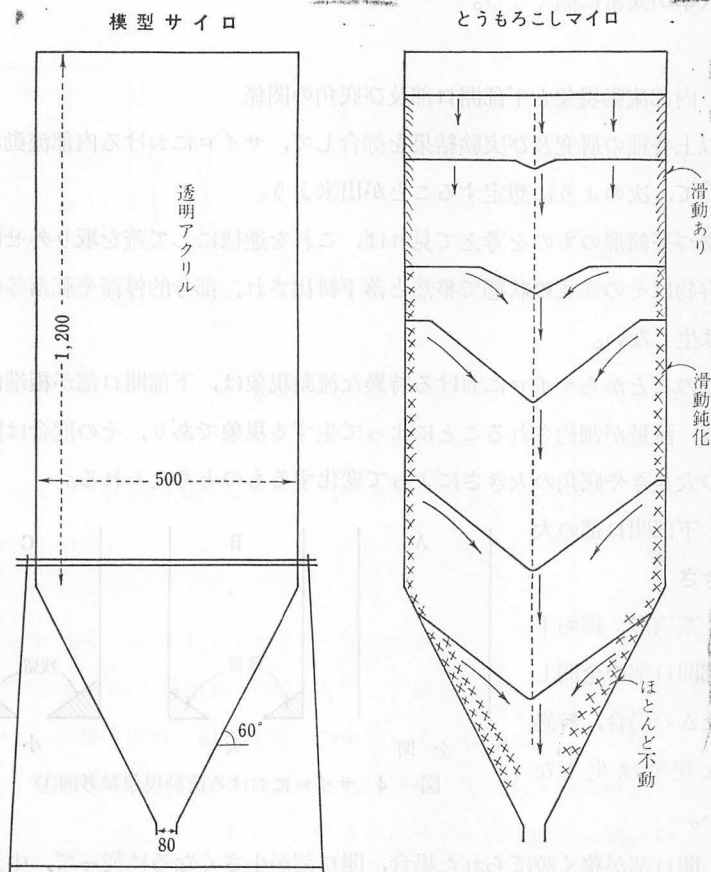
2) 底角 45° の場合

層の分流は現われるが、排出順序の逆転の出現は著しく遅れて来る。即ち底面の滑動が起り、同時に底角を増大し、底部附近立体積が縮少せしめられたため、下層の「赤」と「緑」の堆積は高さを増し、従って「赤」と「緑」の流出が最初に比較的長く継続する。次いで「褐」、「黄」が出て、「黄」が全部出終る頃になって再び「褐」が、次に「緑」が、最後に「赤」が出て排出が終る。

底角の増大は、先入後出の逆転現象を少なくし、又排出される物資の混合状態の均一性を高める特性を示す。

次に図一3に示すようなアクリル製の模型サイロによって、とうもろこし、マイロ及び大豆の排出時における内部流動を観察した結果は、図一3の通りである。即ち

- ① 排出孔のダンパーを開くと、排出孔直上部分が先づ流出する。
- ② 次に排出孔直上の表層面が次第に凹み始める（中央陥没）。
- ③ 表層面周辺部は、中心軸（排出孔の直上線）の方向に、この凹みに沿って転落を起す。



図一3 模型サイロによる内部流動

- ④ 転落に当り、比較的軽く、且つ転がり易い穀粒と比較的軽いダスト及び狭雑物との分離が起り、前者は早く転落しながら中心軸の流れに没入して沈下して行き、後者は表層面に残って浮遊する。
- ⑤ 底面（ホッパー部分）は滑動が極めて鈍く、殆んど不動である。
- ⑥ 垂直壁面部分の滑動も極めて鈍く、直下への流動は殆んど見られない。
- ⑦ 表層面に分離浮遊したダスト及び軽い狭雑物が、排出の進むに従ってその量を増し、最終段階になって穀粒と共に流出するので、ダスト等の混入率が異常に高くなる。

ハ) 内部流動現象と下部開口部及び底角の関係

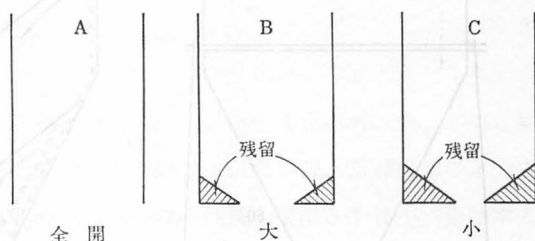
以上各種の研究及び実験結果を総合して、サイロにおける内部流動現象に就いて、次のように想定することが出来よう。

まづ茶筒形のことを考えて見れば、これを逆様にして蓋を取り外せば、内容物はそのままの状態と整然と落下排出され、部分的停滞や転落等の現象は生じない。

このことからサイロにおける特異な流動現象は、下部開口部が極端に絞られ、流量が制約されることによって生ずる現象であり、その度合は開口部の大きさや底角の大きさによって変化するものと考えられる。

① 下部開口部の大きさ

茶筒形、即ち下部開口部の全開したAの場合、特異な現象は生じない。



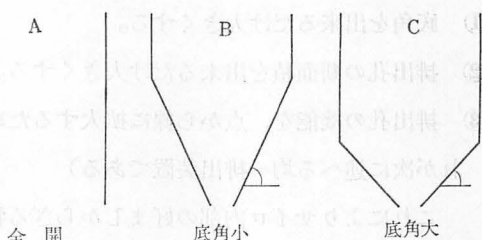
図— 4 サイロにおける流動現象参考図①

開口部が狭く絞られた場合、開口部が小さくなるに従って、中央陥没、転落、停滞、残留及び先入後出傾向等の特異な内部流動現象が激し

くなる。

② 底角の大きさ

Aは問題なし。
底角がBからC
へと小さくなるに
従って、①の場合
と同様、特異な現
象が激しくなる。



図— 5 サイロにおける流動現象参考図②

ニ) サイロ運営上の問題と解決策

サイロに搬入保管される穀類には、程度の差はあるがダスト（粉塵、粉末）、ハスク（葉、茎、皮、さや等）を始め糸屑、木片等が混入しており、搬入の際除塵、集塵装置により或る程度除去するが、時には受渡の都合で一旦除去捕集したダスト類をサイロ内に還元することもある。相当量のダスト類が穀類と共にサイロ内に混入保管されるのが通例である。

これらのダスト類は、サイロ内部の特異な流動現象の結果、排出に従って分離浮上し、表層面に浮遊して、排出の最終段階に近づくに従ってダスト類の混入率を高め最後には殆んどダスト類ばかりと云える程度に達することもある。

又サイロの下部から排出を行いつつ、上から追加搬入を行う工場サイロの場合には、先入後出現象の結果、上部に相当量のダスト類が浮遊すると共に古いものは何時迄も底の周辺部に残留する傾向となる。同時にダスト類の混入率が漸次上昇する結果、原料の均一供給が妨げられることとなる。

これらの現象は、従来とかくサイロの宿命として片付けられ、諦められて来た嫌いがある。

その原因は、サイロの下部排出孔が極めて小さく（サイロの直径又は辺が6～8米の場合、排出孔は30～50㎝程度である）、その数も普通1箇であり

又底角も小さい（ $40\sim 45^\circ$ が普通）ことに帰因するものと考えられる。

依って先程の茶筒の原理を応用して次のような解決策を考えて見た。即ち

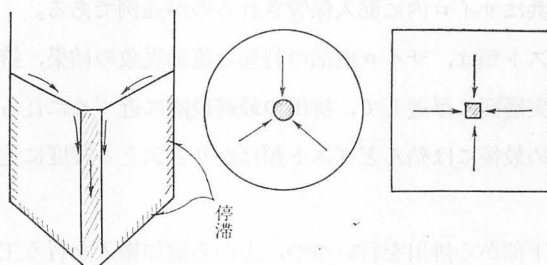
- ① 底角を出来るだけ大きくする。
- ② 排出孔の断面積を出来るだけ大きくする。
- ③ 排出孔の機能を，点から線に拡大するための補助具を設置する。（これが次に述べる均一排出装置である）

これによりサイロ内部の好ましからざる特異な流動現象を排除して，先入先出，均一排出の方向に近づけ得るものとするのである。

2. 均一排出装置に就いて

イ 均一排出装置の構想

私共が研究開発した方法は，排出孔直上の一筋の筒状の排出路に問題があると見て，この通路のみに依存する「一点集中転落」を改めて，排出路を輪状に増設する「周辺分散転落」に移行せしめんとするものである。

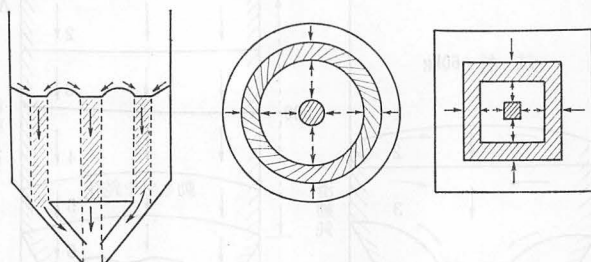


図—6 通常サイロの流動参考図

即ち，通常の場合，排出孔直上の一筋の通路に向って，中央陥没が底面及び垂直壁面部の停滞を引き起こし，先入後出，ダスト類分離浮遊を生ずることになる。

これに対し均一排出装置として，サイロのホッパー部分に特殊な補助ホッパーを設置した場合は，陥没と転落を皆無にまではなし得ないが，排出路の延長を大きくすることによって，転落箇所を増大し，一つ一つの転落を小巾

なものとすることによって、底面及び垂直壁面部の停滞を解消し、先入先出の均一排出を実現することになる。



図—7 均一排出装置参考図

この均一排出装置の効果確認のための各種の実験研究を次の報告する。
(本装置は昭和44年8月実用新案登録済)

ロ) 模型サイロによる各種実験結果

前述の模型サイロに図のような補助ホッパーを設置して、排出の滑動実験を試みた。

a. 観察による結果

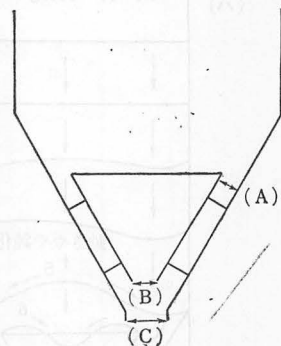
とうもろこし、マイロ及び大豆を模型サイロに入れ、表面を平坦に均してから排出孔を開いてその流動況を観察した結果は図—9の通りである。

1) 補助ホッパーなしの場合

従来通り(イ)の結果を観察した。

2) 補助ホッパー設置の場合

内部の穀類は全体が一斉に沈下を



図—8 補助ホッパーによる流動実験

(A) 補助ホッパーと底面との間隔

(B) 補助ホッパー下部開口部

(C) 排出孔

起し、底面及び垂直壁面の滑動も終始良好であり、表面は平坦な状態のままで沈下する。従って中央陥没も転落も殆んど見られない。

出式入式 マイロ（とうもろこし、大豆も同様に付略）

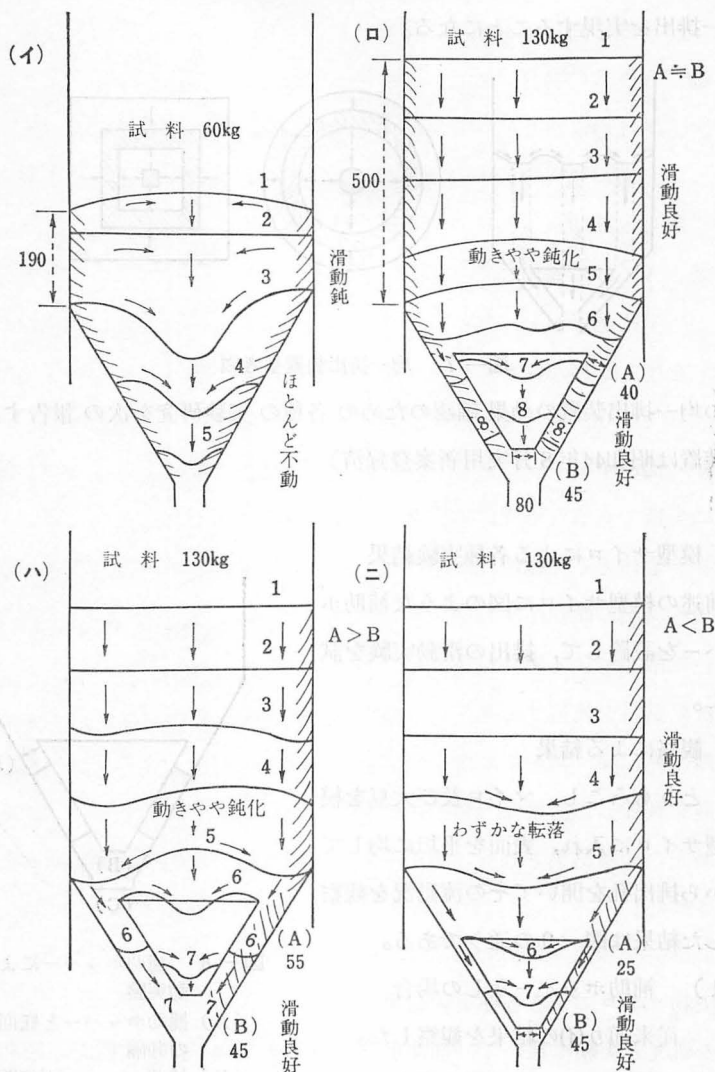


図-9 模型サイロによる均一排出装置の流動実験

3) 補助ホッパーの位置を若干動かした場合

① ($A \approx B$ の場合 (図-9のロ))

半ば頃から、中央部の動きが稍鈍化するが、最も順調で補助ホッパー内と周辺部が殆んど同時に排出を終る。

② $A > B$ の場合 (図-9 の㊸)

半ば過ぎから、開口部の大なる周辺部の流出が早くなり、中央部から周辺部への若干の転落を生じ、最後は底面が全部流出し終ってから、補助ホッパーの残が排出される。

③ $A < B$ の場合 (図-9 の㊹)

半ば過ぎから、逆に周辺部の流出が鈍化し、中央部に僅かな凹みを生じ、僅かながら転落を示す。最後は補助ホッパー内が流出し終ってから、周辺部が排出される。

4) 補助ホッパーの内部では、当然中央陥没と転落を生ずるが、量的に少量であるために、悪影響を及ぼす程には至らない。

5) 全体として極端な転落がないために、ダスト類の分離浮遊がなく先入先出の傾向が明瞭に観察された。

b. 色紙散布による実験結果

次に試料を模型サイロに入れる際、50kg毎に色紙の細片を散布し、下か白、赤、緑、紫の4層にした後、一定量づつ搬出して各回毎の色紙の枚数を調査した結果は、図-10の通りである。

前記の観察結果と同様、美事な先入先出の均一排出の状況が明確に把握された。

ハ) 実物サイロによる各種実験結果

以上の研究と実験に基いて、補助ホッパー方式の均一排出装置を、昭和40年1月山下サイロに、同44年7月に新港町サイロに設置して、実用に供しつつ更に各種の実験、観察を行って来た。

両サイロともダストの還元装置を設置し、一旦除塵、集塵したダスト類をサイロ内に再投入しているので、相当量のダスト及び狭雑物が混入している

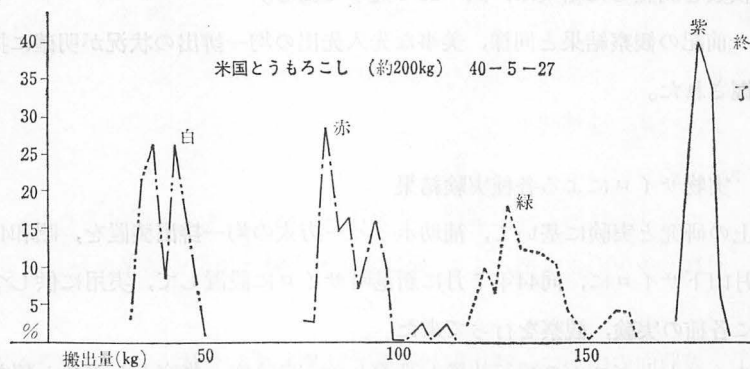
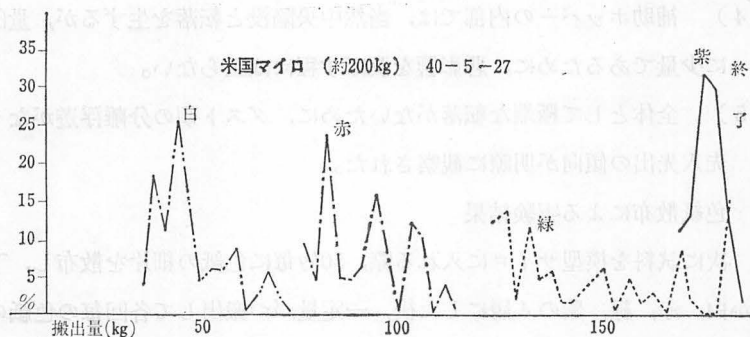
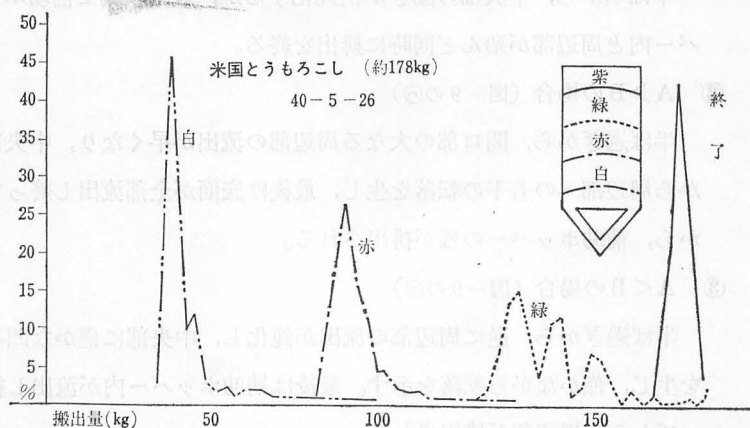


図-10 模型実験(補助ホッパー使用)(色紙散布)

にも拘らず、補助ホッパーの機能によって、一応順調に受渡が行われている。

殊に狭雑物の多い輸入大麦の場合、サイロでの正確な撤受渡は極めて難しい問題であるが、昭和43年秋以来半年間のテストの後、44年4月からは本格的なサイロ保管に入っているが、これ又実用上は大した支障もなく撤受渡を行っている。

然し実物サイロは模型サイロと異り

- ① 内壁面が疎雑で摩擦係数が大きい。
- ② 内容量が圧倒的に多く、壁面に及ぼす横圧及び底圧の影響が非常に大きい。
- ③ サイロの形状と補助ホッパーの関係位置及び大きさが必ずしも一定しない。

等の為に、その内部流動は模型サイロの場合程には、理想的ではないような場合もあり、尚不明瞭な点もあるが、現在までの実験観察の結果を示せば次の通りである。

a. 屋上マンホールからの観察の結果

屋上マンホールから、排出時における表層面の動きや形状を観察し、内部流動を類推するものである。図-11がその代表例である。

「その1」は本体の排出孔800耗、補助ホッパーと底面の間隔450耗補助ホッパー下部開口部450耗の通常の形状の場合である。

「その2」は補助ホッパー下部開口部を約3分の1閉鎖縮少して見た場合である。

「その3」は同じく下部開口部を70耗に縮少して見た場合である。

何れも多少の差はあっても、模型サイロ実験と類似の結果が見られる。即ち

- ① 表層面の山形は、排出開始後暫くは崩れず、全体としての沈下が進む。

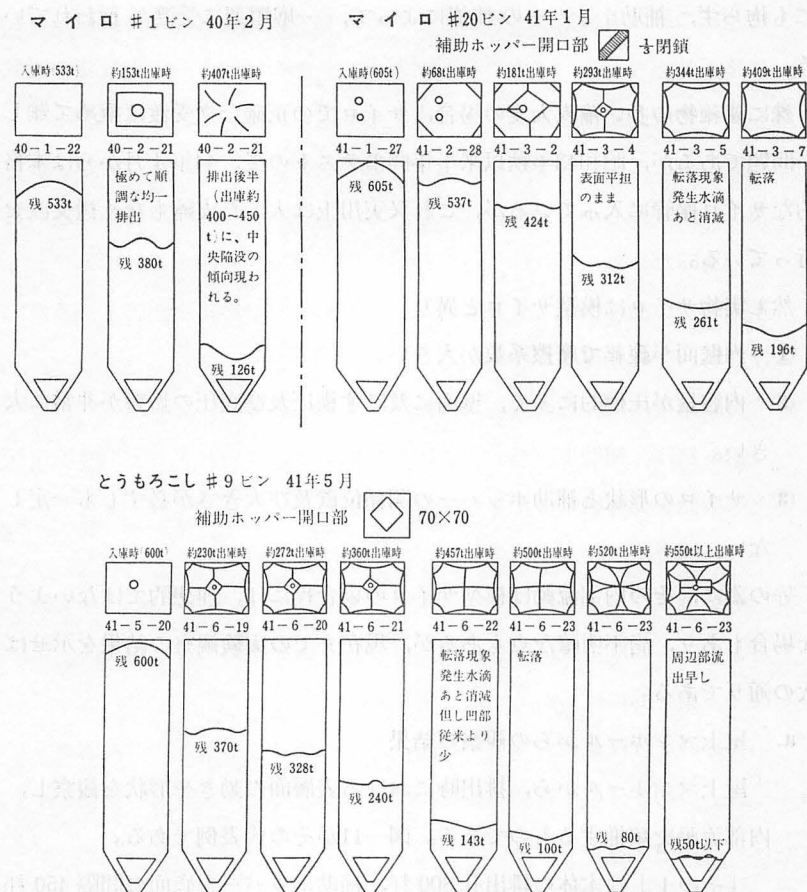


図-11 屋上からの観察結果

- ② 表層面中央部近くのマンホール、投入口直下の輪状の水滴跡は、半ば頃(排出300~360トン程度)まで視認出来る。
- ③ その後表層面は、中央への陥没と転落が現われる。
- ④ 最後の50~60トン程度から、僅かながら容積重量が軽くなるが、スケール実施には支障がないことが確認された。

b. 色紙散布による実験結果

実際に貨物をサイロに搬入する際、150 屯毎に白、赤、緑、紫の順序

で色紙の細片を同数づつ散布し、約 600 屯の搬入を終らした後他のビンに移し替えながら、途中のコンベヤ上で色紙を回収、一定屯数毎の枚数を調べて流動状況を推測しようとするものである。

この方法では、各段層毎の色紙の散布が必ずしも平均に行い難いこと及び紙がどちらかと言えば穀粒よりも、ダストその他の狭雑物に近い質量であるために、これによって穀粒の内部流動を推測する上で必ずしも正確でない面のあることが解ったが、大約の流動傾向は把握し得るのではないかと考え得る。

実験結果は図—12の通りである。

第 1 例は、補助ホッパーの故障で、底面との間隔が著しく小さくなりその機能を発揮出来なかった場合の例である。

この場合は、先入後出の傾向が明瞭に出ている。

第 2 例及び第 3 例は、補助ホッパー下部開口部を小さく絞って実験したもので、400 屯排出頃迄の色紙の回収枚数が極めて少なく、終り頃になって集中的に、しかも各層の色紙が混合した形で出ている。従って前半 3 分の 2 位は概ね先入先出の均一排出の傾向を示し、次に補助ホッパー直上の約 3 分の 1 程度が複雑に混合した形で、先入後出の様相を示しながら流出することが推測される。

c. 排出段階別容積重量割合の測定

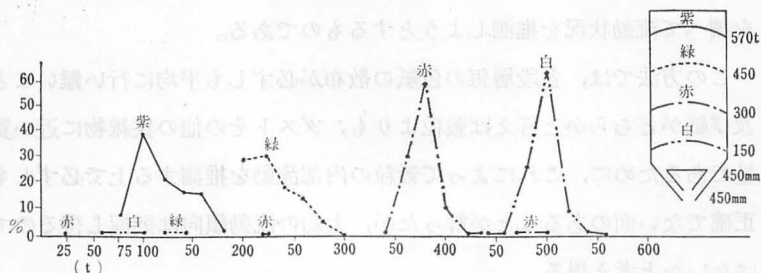
最後に排出段階別の単位当り容積重量を測定し、それが当初に比較してどの様に通減して行くかを測定して見た。即ち通常排出と共にダスト等軽いものが浮遊残留して、最後にこれらがまとまって排出されるので容積重量は軽くなることが予想されるから、均一排出装置を設置した場合、これがどのように変化するかを把握しようとするものである。

1) 模型サイロによる実験結果

前述の模型サイロによって、補助ホッパー無しの場合と、設置した場合に就いて、排出段階別の一定量 (2 ℓ) 当りの重量測定を行い、

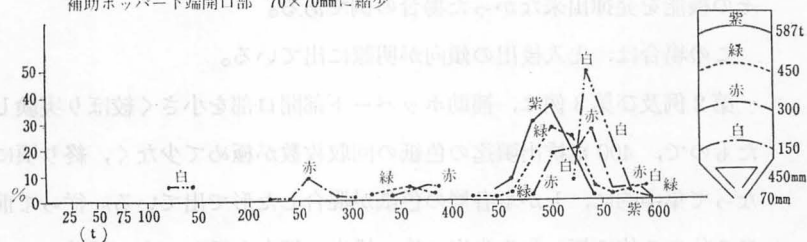
(第1例)

米国とうもろこし #6ビン→#23ビン 5月31日～6月4日庫移し
40年5月7日搬入 570t (色紙150t毎に散布)



(第2例)

米国とうもろこし #9ビン→#25ビン 7月8日～12日庫移し
41年6月搬入 590t (色紙150t毎に散布、各160枚)
補助ホッパー下端開口部 70×70mmに縮少



(第3例)

米国とうもろこし #9ビン→#1ビン 8月9日～11日庫移し
41年7月搬入 587t (色紙150t毎に散布、各440枚)
補助ホッパー下端開口部 70×70mmに縮少

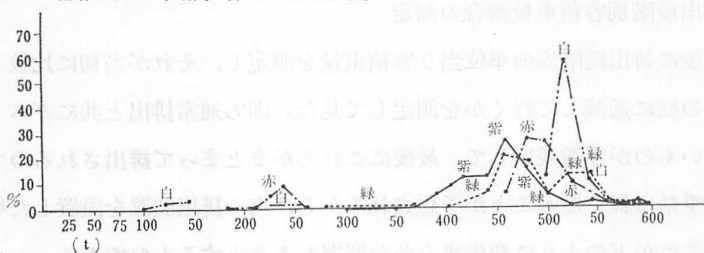


図-12 実物色紙散布実験

その変化を調べて見た。

試料は次の通りである。

① 米国産マイロ 粒子 129kg (70%) の混合物
ダスト 55kg (30%)

② 米国産とうもろこし 粒子 150kg (70%) の混合物
ダスト 64kg (30%)

③ 濠洲産大麦 通常の状態のもの 200kg

尚上記の粒子とダストの重量は次のようにマイロととうもろこしでは相当の違いがある。(夫々2ℓ当り重量)

マ イ ロ 粒 子 1,512g (100)

ダスト 556" (37)

とうもろこし 粒 子 1,456g (100)

ダスト 1,244" (85.⁶)

実験結果は次の通りである。

表一 1 模型サイロによる実験結果

(排出前重量100とする)

段 階	試料 区分	米 国 産 マ イ ロ		米 国 産 と う も ろ こ し		濠 洲 産 大 麦	
		補助ホッ パーなし	あ り	同 し	あ り	同 し	あ り
排出前		100%	100%	100%	100%	100%	100%
〃 1/4 後		96. ³	103.	98. ³	100	98. ⁷	99. ⁷
〃 1/2 〃		93. ⁹	99. ⁵	97. ⁸	100	97. ⁸	99. ³
〃 3/4 〃		83. ⁷	108. ⁵	98. ³	99. ⁷	68. ⁷	96. ⁹
最 終 段 階		65. ²	94. ⁶	95	100	95. ⁸	99. ⁹

即ち試料の種類により、即ち含有ダスト数の重量の程度により差違はあるけれども、均一排出装置を設置した場合の方が、しない場合よりも重量変化が少なく、概ね平衡に近い形で排出されることが解る。

2) 実物サイロにおける調査

次に補助ホッパーを設置した当社における山下サイロ及びB号サイロにおける調査結果は次の通りである。

イ) 山下サイロ

排出初期における1ℓ当りの重量を100として、最終段階（約5
 屯残留程度）におけるものを表示する。

表— 2 実物サイロにおける調査

とうもろこし	マ イ ロ			大 麦	
44年3月 91%	40年3月 65%	44年9月 76. ² %	44年9月 95. ⁵ %		
〃 99%	〃 96〃	11月 76. ² 〃	11月 95. ⁵ 〃		
4月 88%	4月 96. ⁵ 〃	〃 76. ² 〃	〃 95. ⁵ 〃		
89〃	〃 97. ⁵ 〃	〃 77. ⁴ 〃	〃 100〃		
平 均91. ⁸ 〃	44年9月 81〃	〃 82. ¹ 〃	〃 100〃		
	11月 76. ² 〃	平 均 84. ⁵ 〃	平 均 97. ³ 〃		

ロ) 新港町サイロ

排出初期における1ℓ当りの重量を100とし、排出100屯又は50屯毎のそれ
 を測定した結果は次の通りである。

表— 3 新港町サイロにおける調査

収容屯数	500 屯	500 〃	550 〃	600 〃	600 〃	600 〃
残 600 屯	%	%	%	100%	100%	100%
50			100			
500	100	100		100	100	100
50			100			
400	100	100		100	100	98. ⁴
50			99. ⁷			
300	100	99. ⁶		99. ²	100	99.
50			99.			
200	99. ⁵	99. ⁴		99. ²	100	95. ⁷
50			99. ⁴		99. ⁷	36. ⁶
100	99. ⁶	99.	99. ¹	97.	99. ⁴	97. ⁷
20			97. ³		99.	97. ⁵
最 終	99.	63. ⁵	96. ⁴	94. ²	99. ⁴	94. ⁶

以上の結果は、実用上支障のない程度に均一排出が行われていると推定される補助ホッパーを設置した場合の調査結果であるが、遺憾ながら比較対照すべき補助ホッパー無しの場合の資料不足の為、十分な比較分析が行えないことは残念である。今後この種資料を整備すると共に、特に最終50屯以降の更に細分した段階別の調査を進めて、正確を期したいと思う。

結　　び

穀物サイロにおける均一排出と云うことは、サイロ運営上の重要問題であるにも拘らず、内部の流動を直接観察することも、実験室的実験を行うことも、ましてや実物サイロによる実験を行うことも、又模型と実物との差違を明らかにする研究も実際問題として仲々容易でない所に、問題解決の難かしさがあると思われる。殊に均一排出装置としての補助ホッパーを設置した場合は、内部流動に更に複雑さを加えるもので、今後更に実験研究を繰返し、その実体を明らかにし、模型実験に近い確実な条件と装置の完成に努めたいと念願している。

尚本装置を設置した場合の経済効果や生産性等に就いては、一般論或は抽象的には既に本文中に触れた積りであるが、より具体的或いは計数的な点に就いては未だ分析が十分でない所があると共に、事業経営上の機微な問題も含むので、敢えて割愛することとする。

今回研究不十分のまま敢えて本問題を提起したのは、問題の重要性に鑑み一日も速かに完全な均一排出装置を実現させたいからである。積極的な御指導と御協力を願いたい。

文献紹介

港湾産業研究会編

『輸送革新と港湾産業』

——新しい港湾産業——

柴田悦子

(大阪市立大学)

「港湾産業研究会」（横浜・昭和40年発足）が、その研究成果の第三集『輸送革新と港湾産業——新しい港湾産業——』を発刊された。本著の巻末に発足以来58回にわたる研究報告会のテーマと「ジュニア部会（44年2月発足）」の研究動向が掲載されているが、とにかく大変な勉強家ぞろいである。研究を本業とする大学人の場合をみても、5年にわたって毎月定例の研究会を開き、その成果を3冊の単行本にまとめ発刊していくエネルギーは、あまり持ちあわせていないようである。この意味で先ず「港湾産業研究会」のメンバーの方々のたゆみない努力に対して敬意を表したい。

さて、本著は港湾産業を中心にまとめられており、従来港湾運送業とよばれていた零細中小企業がその体質的弱点をいかにして克服し、新しい港湾に適応した港湾産業に脱皮しうるかという課題をテーマとして、これについてあらゆる角度からの解明が試みられている。本著の構成は下記のとおりである。

「港湾産業」の展望とその理念

北見俊郎

——序にかえて——

港湾機能の「合理化」と港湾運送

喜多村昌次郎

——埠頭ターミナル事業促進法——

雑貨埠頭ターミナル経営論序説

宮地光之

——港湾産業の新しい道をもとめて——

新しい港湾と港湾産業のあり方に関する一考察

今野修平

港湾運送業の合理化と資本集中

玉井克輔

——主として戦前における史的考察——

港湾の資本蓄積に関する一考察

原田竜次郎

コンテナ輸送と港湾運送業の課題	市川 勝一
コンテナターミナル要員の訓練と養成	田中 英輔
コンテナ国際複合運送展望	松本 好雄
変ぼうする鉄鋼材の輸送構造	山村 学
——鉄鋼専門埠頭の役割と問題点——	
臨海穀物ターミナルサイロの役割と今後の課題	松木 俊武
港湾労働近代化の手法としての港湾荷役工学	松橋 幸一
ハンブルグ港における港湾体系事情	北見俊郎・荒木智種
——主として港湾産業と情報機能をめぐって——	

序にかえて書かれた北見論文は、港湾産業を重要産業の一つに位置づけながら、旧い体質からの脱皮の緊急性を説き、経営者意識の変革と業界の近代化、港湾産業人として教育の必要性、さらには港湾の外的条件を形成する港湾行政の改善の重要性を主張しておられる。

喜多村論文は、かつて昭和40年流産に終わった「埠頭ターミナル事業促進法」が、コンテナ埠頭や近代的新鋭外貨埠頭の完成にともない、再びその必要性が認識されはじめた背景と経過を説明され、そのためにも港湾運送業の近代的脱皮の必要性を述べられている。

宮地氏は、貨物の流れに適合した港湾条件を整備するとともに、その効率的運営の可能性を経営学的立場から考察され、今野氏は、将来における港湾の姿を従来とどってきた港湾の歴史の変遷のプロセスから導き出そうとされる。大規模工業港湾、流通拠点港湾、レクリエーション港湾など新しい港湾の姿と同時に、新しい港湾に結びついた港湾産業の育成が主張され、いわばターミナル・オペレーター論序説といった内容である。

玉井氏の論文は、戦前における資本主義の発展と港湾運送業発達史である。明治・大正時代資料的にも収集困難な時代を、社史などをたんねんに試べられ、港湾論で空白となっていた港湾業発達史をとめられた点、今後この面の研究に大いに役立つといえる。

原田論文は、港湾産業の立場から資本蓄積を論じ、それをはばむものとして港湾産業の下請、再下請制度、さらに海運資本への系列化などをあげられ、港湾料金の適正

化を論じられる。市川氏は、コンテナ輸送がそれぞれ港湾運送業におよぼす影響について述べ、海陸一貫輸送の実現の中で港湾運送業が解決せねばならぬ課題を指摘されている。

田中論文は、コンテナターミナル要員の教育訓練に関したもので、機械技術訓練を中心として安全訓練など具体的な問題指摘が多い。コンテナの国際複合運送の実務的展開をされた松本論文、鉄鋼材の流動を通じて鉄鋼埠頭の問題点と理想像を述べられた山村論文、穀物ターミナルサイロの経済的効果とサイロ料金、免許など未解決部分と矛盾が指摘される松木論文、いずれも具体的今日的テーマを扱われているだけに、今後の新しい港湾建設や港湾運営に得るところが多いであろう。松橋論文は、港湾労働に港湾荷役工学を導入し、パレチゼーションの大巾導入とともに労働科学の対象として港湾労働を省力化する方向が示されている。

さいごの北見・荒木両氏による論文は、ハンブルグ港の発展を情報機能の発展を通じて展開されためずらしい試みの論文である。

以上本書におさめられた各論文の素描を簡単に紹介したにすぎないが、数多くの著者が「港湾産業」という統一的テーマにあらゆる角度から接近している点は、論文集といった型態を脱却しているといってもさしつかえない。なかには具体的事象の列挙や、不十分な分析あるいはあまりにも大きなテーマの設定による不消化など若干気になるものもあるが、全体的に不十分な部分を補ないあって一つの成果にまとめられ、一冊の著書としても成功しているといえよう。今後「港湾産業研究会」の発展を期待し、より飛躍的成果が次々発表されるのを読者とともに待望する次第である。

新潟県商工労働部編

「港湾労働者実態調査結果報告書」

寺谷武明
(横浜市立大学)

最近の港湾の変貌はすさまじい。輸送の革新ないし「近代化」が声高く叫ばれ、とくに港湾労働の分野において顕著である。これまで港湾労働といえば「封建的」性格が指摘されるのが通常である。それを改善するため、港湾労働法が昭和41年施行されたが、必ずしも問題点が解決されたとはいえない。港湾労働は輸送体制のかなめともいえる重要な役割を担っているにもかかわらず、その社会的評価は低く旧来の特殊因襲的慣習や縄張り関係とからみあって、一般人にはあまり覗き見られぬ陰微な世界を形成してきた。港湾労働の「近代化」を言うは易く、実行は難い。なによりも港湾労働の科学的実証的把握なくしては、「近代化」対策も立てられるはずはない。従来、港湾労働の実態調査はないわけではないが、本邦の代表港たる神戸・横浜両港を主要対象としてきた。それは両港の重要性にかんがみ十分理由があることである。しかし、さらに他の主要港や中小港の実態を加えなければ、港湾労働の全体像はよりいっそう確かなものにならないのである。

本書は、新潟港については昭和39年11月、直江津港については昭和40年1月の時期に、「港湾運送事業所の実態及び港湾労働者の就業状況、雇用状況等の実態を把握して、港湾労働対策の基礎資料とすることを目的」（2ページ）として行った調査の結果をまとめたものである。事業所の調査は、事業、雇用、労働条件、荷役に関する事項を、労働者の調査では、属性、履歴、家族および収入、就業状況、意識に関する事項をあつかう。

調査結果を抄出しよう。まず新潟港であるが、同港の港運業者は14社あり、そのうち10社は雇用規模が100人未満にすぎず、500人以上の業者は1社にとどまる。雇用形態別にみると、総従業員1,903人のうち、常用（臨時54人を含む）1,629人、85.6%、日雇274人、14.4%（15ページ）となって、常用化がいちじるしい。本書でいう常用

とは、雇用期間について特別の定めがなく、常時雇われている者、臨時とは日雇ではないが事業の繁忙期に2、3か月の短期の契約で臨時に雇われている者、日雇とは日雇または1か月において30日以内の期間を定めて雇われる者をそれぞれ指している（19ページの「主なる用語の説明」より）。臨時と日雇を区別しているところは、裏日本特有の季節の出稼労働事情の反映であろう。それにしても、表日本では通常となっているいわゆる「直行」「顔付け」等といわれる常用的日雇という形態は裏日本では存在しないのであろうか。本書でいう「臨時」など、まさにそれに属するようにおもわれる。

港運業者はそれぞれ各種の事業を兼営し、専業は皆無である。兼業の内容は通運事業、陸上運送、倉庫業、海運業等運送関係事業を営み、1事業所あたり平均3業種を兼営している（16ページ）。そのため、作業別就労状態をみると、全事業所の総就労延人員3万6,400人のうち、港運業以外に就労したのは、2万4,500人、港運業に従事した人員は1万1,000人とどまる。つまり事業体からみれば港運業は $\frac{1}{3}$ の比重を占めているにすぎない。港運業の就労労働者の内訳は船内33.8%、沿岸26.5%、運転手機械操縦者等その他労働22.4%、はしけ4.3%である。また雇用形態別にみると、港運業に就労した1万1,900人のうち、日雇は2,500人弱で、日雇依存率は20.7%である。作業別では沿岸荷役で29.9%に達し、船内荷役の24.3%を越えている。港運業の1日あたりの平均就労人員は、495人で、その内訳は、常用398人、臨時7人、日雇90人である（17ページ）。

1か月（昭和39年10月）の作業取扱日数は、日雇のはしけ労働者が31日とフル操業であり、最低は常用船内労働者の15日である。船内日雇でも19日働いているのに、常用がそれを下廻って、月の半分もアブれているとは顛倒した現象であり解せない。月の半分しか就労できない常用は、はたして常用の名前に値するのであろうか。日雇と変らない常用が多いとは、雇用形態別の分類がまちがっているのではあるまいか。しかるに、月間1人当たり平均就労日数になると、常用22.7日、臨時9.8日、日雇12.3日（18ページ）という数字を得られるから、ますますわからなくなってくる。日雇は船内荷役で上記のごとく19日、はしけで31日（常用28日）、沿岸で15日（常用17日）、その他で31日（常用22日）というように、常用労働者よりも就労状況がそれぞれよいにもかかわらず、月間1人当たりの平均就労日数になると、日雇が常用より10日も下廻っ

た数字を示すのは、なぜであろうか。

つぎに港湾常用労働者の勤続期間別構成をみると、10年以上の長期間勤務者が、877人のうち282人32.1%と最も高く、定着性が強いことを示している。5年以上10年未満の18.3%と合すると、50%を占めていることになり、良質の労働力が確保されているようである。その半面、過去1年で入職者110名（入職率12.5%）、離職者127名（離職率14.5%）と離職者が若干上廻っているゆえ、絶対数が減少しつつある。これは勤続年数の少ない層が流動しつつあるものと察せられる。年令別構成では50才以上11.1%、35才以上49才までが41.8%で、この両層で53%と過半数を占め25才未満の若年層が9.1%と少ないこととあいまって、労働力の中高年化が進行している（18ページ）。

一方、日雇の雇入経路をみると、39年10月中の延8,158人のうち、直接募集が89.6%と圧倒的であり、職安は710人8.7%、縁故139人1.7%にすぎない（19ページ）。職安の無力さを如実に示している。

以上は新潟港の港湾業者に関する概況であるが、つぎに港湾労働者について紹介したい。調査対象労働者1,159人に調査票を配布し、1,054枚を回収（回収率90.9%）したのであり、回収率の高さから、悉皆調査にちかい。

生活状況は4人家族がもっとも多く22.0%、ついで5人家族20.7%で、平均約5人の家族数であり、日雇にかぎっても4人ないし6人が58%を占め（25ページ）、日本の平均的家族構成とかけはなれてはいない。家族のうち本人を含めた就業人員を調べると、1人の就業者は44.8%、2人就業は21.0%であり、半数ちかくの家庭は港湾を生活の場としている。雇用形態別にみると、常用・臨時とも1人就業が多いが、日雇は2人就業が43.6%といちじるしく高い（26ページ）。これは日雇の低賃金と雇用の不安定性を語るものであろう。

港湾労働者のうち家業をもつものの24.8%となっており、そのうち農業が19.9%、商業2.4%である。雇用形態別にみると、日雇は62.1%と過半数以上が家業をもち、その片手間に港湾で働いていることになる。家屋状況は自家所有が67.6%と断然多く、借家住い17.3%（27ページ）とあわせて6大港の住宅困窮とくらべると住宅事情は恵まれている。

つぎに入職経路では、総数1,030人のうち縁故紹介738人（71.6%）、直接応募146

人(14.2%)，職安紹介40人(3.9%)というように，縁故をたよって就労している者が多い。これは，さきにあげた事業所側からみた日雇の雇入経路の直接募集89.6%縁故紹介1.7%とは逆転している。日雇・常用を含めた労働者の数字としても，業者からの縁故就職が微々たるもののなのに，労働者側からは縁故就職が圧倒的に高いということはどういうことなのであろうか。どうも両方の側の事情が相応しないので理解できない。もっとも職安の役割が効果的でないことは一致しているのは皮肉である。

つぎに就職した動機は，「適当な仕事になかったため」やむをえず港湾に仕事を求めたという消極型が43.9%と最多である。しかし，「失業していたため」という生活型の10.2%を押えて「港湾労働がよいと思ったため」という積極型が30.1%も存在する(31ページ)ことは驚異である。裏日本の港湾がそれだけ人間的なふんい気をもつということであらうか。このことは，転職希望の有無調査でもある程度裏づけられている。すなわち，調査対象者1,031人のうち，今後も港運業に継続して雇用されたいと希望するものが606人(60.7%)の多数にのぼるのである。これにひきかえ，転職希望者は405人(39.3%)であり，その理由別では「賃金が少ない」ことが80.7%を占めている(32ページ)から，賃金が折合えばこれらの人々は港湾で働くことを必ずしも拒否しないことになる。一般的には港湾労働者の意識は，ほとんどが転職希望であり，たとえ賃金が高くて，港湾にとどまることを快しとしないものであるが，新潟港の場合の港湾労働者は，生活の場としての港湾と密着していて面白い。

直江津港については港運業者6社(労働規模別100人未満4社，200人未満2社)をとりあげる。新潟にくらべると業者の規模は小さいし，6社を合計して常用(臨時を含む)は366人(88%)，日雇50人(12%)と数も少ない。1か月間に就労した日雇港湾労働者は，3,700人のうち70人にすぎず，日雇依存率は1.9%と問題にならない。日雇の雇入経路は，新潟と同じく直接募集が98.4%，職安は1.6%にすぎない。また常用の67.4%は35才以上の中老年令層で占められ，新潟と同じ傾向を示している。

労働者の調査は対象労働者184人のうち，155枚回収(回収率84.2%)であるが，新潟にくらべるとはるかに標本数が少ないので，それだけ偏差は大きくなってあらわれることもある。たとえば，家族構成は平均約5人と新潟と同じであるが，就業人員をみると新潟のような1人就業よりは，3人就業が28.6%，1人就業28.0%，4人就業18.2%(45ページ)と分散している。雇用形態別にみると，日雇は3人および4人就

業が32.3%といちじるしく高く新潟港よりも、家族ぐるみの色彩が強いのである。

入職経路は新潟と同じく縁故紹介が64.4%と最も多く直接応募22.2%、職安7.4%となっている。動機は新潟と同じく「適当な仕事がない」がトップで、「港湾労働がよい」「失業していた」とつづくのである。転職希望の有無では、今後も継続して働きたいとするものが新潟よりも比率は高く77.2%に達している。転職希望者のうちその理由として賃金が少ないことをあげるのが大半であって（52ページ）、この点は新潟と同じであった。

本書の内容は以上で尽きるものではないが、評者の関心をもつ点をあげたのであるが、表日本とくらべていちじるしい相違が目につく。すなわち、日雇依存率がきわめて少ないことである。6大港では本調査と同じ時点の昭和39年をみると、港湾運送業全労働者の依存率31.9%、船内では54.8%、沿岸38.2%（運輸省「港運統計」）という高い依存度を示していることと対比すれば、一目瞭然である。これはあるいは新潟の港湾が、「本船の接岸による荷役作業が殆んどである」「労働需要にみられる波動性は少ない」（「はしがき」）ことに基因するかもしれないが、それではどうして新潟では波動性が少ないのかという根本的な問題にぶつかってこざるをえない。

本書は港湾労働法制定前の調査であるが、港湾労働者のあっせんに関しては、公共職安の役割はきわめて小さかった。これでは、職安の機能を強化して直接募集を廃止することを狙った該法施行後において、職安がはたして効果的な機能を演じることが可能であるのか、大いに疑問を生じる ところであり、また関心を そそるところである。

そのほか、各種統計資料が収められているので、港湾労働関係の基礎資料として有益であることを付記して筆をおく。

新潟県商工労働部職業安定課編

昭和40年1月，B 5 判，94ページ，非売品

R. O. Goss, "Towards an Economic Appraisal of
Port Investments" [ditto, *Studies in Maritime Economics*,

Cambridge, 1968, pp. 125—186]

東 海 林 滋
(関 西 大 学)

は じ め に

この論文は、Goss が1967年に *Journal of Transport Economics and Policy*, Sept. 1967に発表したものを、翌年上記の書物の第7（最終）章にみずから採り入れたものである。そして、この書物については、すでに読まれている人も多く、また昨年（1968）の日本海運経済学会の年報（『海運経済研究』第3号，143—150ページ）に、東京商船大の織田政夫氏が紹介の労をとっておられる。したがって、あるいは別のところでくわしい紹介がなされており、全訳などもあるかもしれない。そういうことで、いささか躊躇したのであるが、編集者の了解を得て、紙面を汚すことにした次第である。それと、もう1つ、私を勇気づけたことは、この論文が、Denys Munby なる人によって編集された『交通経済学論集』の中に採択され、Penguin modern economic series の1冊として発行されていることである。（D. Munby, *Transport: selected reading*, Penguin Books, 1968.）

さてその Munby がいうように（*ibid.*, p. 9），「Cost-benefit analysis は、Dupuit の有名な論文〔この本の最初に採録〕が示しているように、すでに長い歴史をもっている」のであるが、とくに最近では、いわゆる社会資本の充実政策に関連して、公共投資の計画策定における「費用・便益分析」の利用が、理論的にも実証的にも、われわれの目にふれることが多くなってきた。たとえば、

秋山一郎「交通投資と費用便益分析」『国民経済雑法』第119巻第1号，1969. 1。

岡田 清「交通における便益費用分析」日本交通学会『交通学研究』1969年々報。

小林八一「交通投資における費用・便益分析」『運輸と経済』第30巻第3号，（交通投資のプランニング特集号）1970. 3

そして、当面の港湾投資に関しても、是常福治氏（『港湾経済研究』第4号、1966所収の論文）や中西睦氏（『港湾流通経済の分析』1967、第6章）などに先駆的な考え方が発表されているのみでなく、費用・便益分析を利用した具体的な研究（たとえば、大阪港：昭和35年について、吉川和広・森杉寿芳「港湾施設整備の経済効果測定法に関する研究」——『日経』昭和44・4・20号「経済教室」による。）も発表されているようである。

このようなわけで、くり返していえば、この紹介は、すでに満腹の胃袋に消化の悪い食物をさらに押しつけるようなものともいわれようが、あしからず寛恕されたい。以下、Goss の論文を抄訳的にたどることにしよう。

1. 最近における港湾投資の動向

ここでは、国際海運における合理化のポイントが、大型化と専用化であり、とくにライナーについては、コンテナ化による碇泊時間の短縮と荷役費用の軽減が重要なものとして指摘されている。これらは、イギリスよりももっとはげしい勢いで貿易の拡大しつつあるわが国では、改めていうまでもないくらいよく理解されているところである。

2. 港湾投資の問題点

そこで、いずれにせよ港湾の改修増築が必要なのであるが、問題は、そのための投資を、「いつ、どこかの港で、どのような規模と内容で」行なうべきであるか、である。この点について、これまで各国のやり方は、たとえば Thorburn (*Supply and Demand for Water Transport*, 1960, p.140) のいうように、「ごく直感的で、合理的な経済計算にもとづいたものではなかった。」それは、関係利益団体の意見によるとか、ばく然とした「公共の利益」にもとづいてなされるのが常であった。これは、もちろん、こうした計画のもたらす純利益について、それを評量することが困難であり、また、そうした投資が行なわれた場合と行なわれなかった場合とを比較することが、そもそも至難だからである。そのうえ、港湾当局は、これまで、経済学者を利用しようとはせず、学者の側でもそうしたことに興味を示さなかった。

ここで、一つの問題は、港湾の料金制度のことである。すなわち、現在行なわれて

いる料金制度は、港によってまちまちであるが、概していえば、船舶についても貨物についても、短期・長期あるいは平均・限界といい、およそ費用とはなんの関係もないものになっている。したがって、たとえば港を深く掘りさげると、それによって大型船の入港が可能になり、運送費用はおそらく下がるだろう。そこで、運賃が下がって出荷がふえるとか、あるいはまた他の港から貨物が回ってくるとかすれば、船舶についても、貨物についてもトン数が増加して港湾の収入はふえるであろう。しかし、はたしてそうした収入の増加によって、要した費用が償われるという見込みはない。しかも、社会的には、おそらく純利益を生じているにちがいないのである。

このようにして、港湾投資に対する評価の問題は、こうした料金体系の問題に直接つながっている。個別企業の行なう投資計画では、「割引現金流列」(discounted cash flow)の方法が用いられるが、その場合の必要条件として、産出および投入に用いられる価格体系が、それぞれに要する社会的費用を完全に反映したものであることが必要である。港湾の場合には、この条件がまったく満たされていない。こういう場合の計画判定方法として登場してきたのが、費用・便益分析である。

3. 費用・便益分析と港湾投資

港湾投資において、費用と便益を測るうえでの困難は、上述の延長から明らかのように、費用についてよりは、便益を測る側においてはるかに大きい。つぎのように人があるかもしれない。つまり、問題は、その投資が行なわれた場合と、行なわれなかった場合との「比較」なのであるから、したがってこの場合、そうした両方の場合について合理的な運賃の推定をすればよいのではないかと。しかし、現実の市場運賃からして、そうした予測に役立つような各種の運賃を推定することはまったく不可能である。ことに、道路の場合は道をよくすれば、現在と同じ車が沢山とおることになるのだが、港の場合はこれまでとちがった大型の船が入るのである。

そこで、いわゆる‘shadow-price’の考え方を利用しなくてはならない。これは、簡単にいえば「平均総費用」を精巧にしたようなものであるが、ここでの定義としては、つぎのようにのべておこう。それは、「ある特定の水準およびパターンをとった産出量によって得られる収益の割引現在運賃が、同じ水準およびパターンの産出量に対する運航費用の割引額を、あたかも必要な資本費用(スクラップの割引現在値を差

し引く) だけ超過している, そのような運賃水準」である。

この場合, たとえばコンテナ化については, 包装費の節約とか盗難損失の減少とかも考慮されるべきである。すなわち, shadow-price は, 港湾投資のもたらす便益の推計に役立つものでなければならないのであって, 投資が行なわれなかった場合との比較において, 生ずべきあらゆる社会的な正味利益の差を反映するようなものでなければならない。そのためには, もちろん貨物量の予測を立てることが必要である。その点については後にのべるとして, ここで shadow-price を利用して 港湾投資の費用便益分析を行なうことについて考えられる問題点, およびそれに対するわれわれの考え方をのべると, つぎのようである。

第1に, 海運業は一般の産業にくらべると変動のはげしい産業であり, ことに資本集約度が高いことを考えると, 用いるべき割引率としては, 一般産業と同じではない。これについては, たしかに不安定要素を考慮する方法として十分適切なものではないが, 割引率を一般のそれよりも1%ほど高くするのがよからう。

第2に, shadow-price の計算には, どうしても個別船主の損益計算が素材に利用されることになるが, その場合, 税制による恩典によって船主勘定はかなり影響されている。かりに, 現在の英国船主についていえば, 〔償却前〕利益が少なく, したがって投資控除あるいは自由償却制度による課税控除額の割引現在値はゼロにひとしいかもしれない。しかし, それでも, この制度あるがゆえに行なわれる近代化投資を考えると, いわゆる所得効果・代替効果のあることが推定されるのであって, これを汲みとるような所作が必要である。

第3に, 在来定期船の運送コストは, 雑多な貨物の「混合」(mix)の仕方によって左右される。したがって, たとえば運賃の低下による貨物出廻りの影響も, それぞれ異なってくるとすれば, いきおい費用も異なってくるであろう。ただ, この点は, 今後はユニット化が進むであろうし, また, 「混合」の問題としては, 仕出地または仕向地の組み合わせというようなことの方が大事かもしれない。この方の変化については, 市場調査にまつことが必要となろう。

第4に, 港湾の改修増築によって, 船腹に予想外の余剰を生ずることがあるかもしれない。しかし, 港湾の工事は長いことかかるもので, その間に船主に相当の対応の余裕が与えられよう。また, 耐用年数20年として20年で10%の船が廃棄されるので

あるから、ショックを与えるほどの大工事はそうザラにはあるまい。

第5に、この計算で理想的なことをいえば、各年別の産出量と費用とを予想しなければならない。これを一律とみなすことは、すべての shadow-price を押し上げることになるが、しかし、それらの間の差異そのものには大して影響しないだろう。実質賃金の上昇や実質保険料の減少を織り込むことも容易である。それぞれの時系列数値を現在値に割引き換算して、資本費に加えればよい。

以上のようにして、投資の行なわれた場合と行なわれなかった場合の shadow-price が得られたならば、各年の消費者余剰の増分は、直線的需要曲線を想定して、つぎのようにして得られる。すなわち、(投資なき場合の貨物量 \times shadow-price の差) $+$ (貨物量の増分 \times shadow-price) $\times \frac{1}{2}$ 。こうして得た各年の消費者余剰の増加分を、現在価値に割引いて合計したものが、正味現在価値である。このあと、必要とあれば貨物についての料金収入の増加分を加え、あるいは、港湾当局もしくは貿易業者にかかる費用の増分を差し引けばよい。

4. 国としての計画

港湾投資は、国または地域の計画と調和のとれたものでなければならない。そこでどの港に投資すべきか、の問題を生ずる。往々にして、個々の港の計画では、互いに他の港から分岐してくる貨物を予想に入れて計算が行なわれていることがある。国全体としては、このような二重計算を避ける必要がある。国際的な流通に関する港湾投資にあっては、また、そのもたらす便益ないしは消費者余剰について、国際的な配分という難問がある。たとえばまったくの中継港であるならば、消費者余剰はすべて外国の国民に帰するであろう。投資国にはたしてどれだけの消費者余剰が残るかは、長い将来にわたっての輸出入の弾力性いかによるのであって、まったく推定によるの他はない。

しかし、他方、計画の促進にプラスする要因も、ここであげることができる。それは、船舶とくにライナーの碇泊時間が短縮されることによる間接的な利益である。すなわち、(1)貨物保険費の引き下げ、(2)市場変動による危険の減少、(3)在庫管理の容易化および(4)貿易運転資金の軽減等である。(1)～(3)はさほど大したことはないが、(4)はかりに60%の時間が港で費やされており、それが20%にまで減少したとすれば、運賃

の shadow-price は、トン当たり7.33ポンドから5.36ポンドに下がるだろう。輸送口数を18.5日、1トンの価額200ポンドとすると、6%の利子の運転資金は、トン当たり0.608ポンドだけ節約になる。これは相当なものだから、勘定に入れられるべき要素である。

5. 現実の諸問題

さて、いよいよ実際の計算に入るに当たっては、いたずらに知的エレガンスを求めて計画のスタートを遅らせるようでもいけない。そのために具体的なタームで推計の可能な項目を利用することが大切である。第1の作業は、市場調査であるが、この点については、費用・便益分析は、とくに他の方法より以上のものを要求するわけではない。

第2の作業は、shadow-priceの計算である。これについては、さきごろ Benford 教授が鉱石専用船について発表した「必要運賃率」ないしは平均総費用の曲線を利用することができる。これには、いくつかの欠点が数えられるが、しかし、ここ当分は最良の資料として使われるであろう。残念ながらコンテナ船については、まだ適当な資料がない。そして、肝心の割引率についても、多くの難問があることは周知のとおりである。

6. 港湾財政との関連

港湾投資について費用・便益分析を利用することは、前にのべたように、港湾管理者の側の純収入が資本費を償うに足りないということが一つの前提になっている。そこで、この方法によって投資計画の判定を行ない、それが実行に移された場合は、当然財政的補助——たとえば低利資金の供給とか端的な補助金とか——が必要だと考えられるかもしれない。しかし、必ずしもそうではないのである。すなわち、この方法で評価されて建設が行なわれたのちにおいても、料金体系を改正することは何ら矛盾したことではない。

その場合、目標とされる料金体系は、社会的限界費用に見合ったもので、たとえば船混みのはげしい港は、高い料金がつけられ、それによって、一方では混み方の少ない港の利用が促進されるとともに、他方では当該の港の投資が促進されるような、そ

ういう体系でなければならない。もちろん、このような方式は、船のトン数によって課徴している現行のやり方とは大いに異なっている。現行の体系は、船が港を利用する時間の長さに関してはあまり関連性がなく、また利用する施設の側との関連性も乏しい。これでは、効率的な利用を促進し、あるいは投資の必要性について何らかの指示を与えるような機能を果たさない。目下のところ、必要な費用関数の資料が整備されていないから、こうした改正は困難であるし、あまり急激な変化は社会的混乱を招くであろうから、その点についての配慮も必要である。しかし、たとえ完全な形でないにしても、港湾料金体系の実質的な改正に着手することが、この際何よりも重要なことのように思われる。

National Ports Council; "A Comparison of the Costs of Continental and United Kingdom Ports"

織 田 政 夫
(東京商船大学)

1. はじめに

例の1962年7月のロッチデール英国港湾調査委員会の勧告に基づいて制定された“*The Harbour Act, 1964*”によって新しく設立された“*National Ports Council*”は⁽¹⁾、それまでの英国に不足していた各種港湾統計資料の作成や研究・情報活動に積極的な努力を示し、次々にその作業結果を発表しているが、その一つとして今年1月に“*A Comparison of the Costs of Continental and United Kingdom Ports*”と題する本文113頁と多数の統計表から成る興味深い委託調査報告書を発表した。

この調査報告書が著わされるにいたった経緯については、地理的・経済的条件から積換貨物に対して欧州大陸の主要港と競合関係にある英国港湾は、伝統的に一貫して「大陸諸港の港湾料金 (port charges) は英国諸港のそれに比べてかなり低い水準にあるが、これは前者が後者のもたない特別な“財政上”の便宜を得ていることによるものである」という考えを抱えてきた。

たとえば、かつて1930年の昔に *Royal Commission on Transport* がやはり、「欧州大陸の港湾料金は英国の水準に比べて非常に低い」と論評し、「その原因は大陸の港湾が全般的に有利な物理的条件を備えもっていることに加えて、国家または地方財政から多額の助成を受けていることに基因しているようだ」と結論している。上記1962年のロッチデール英国港湾調査委員会の報告書でも、「全般的に英国の港湾は大陸の港湾に比べて港湾料金が低い。この理由についての1930年の *Royal Commission* の論評は、いままのまま当てはまる⁽²⁾」と論評している。

実は、*National Ports Council* も「隣接の大陸諸港の港湾料金は、今日でも相変わらず英国諸港のそれに比べて低い。おそらく、これら大陸諸港はこのように低い港湾料金を適用できる何らかの特別な便宜を「港湾コスト」の面で得ているのではないか」という疑問を抱き、去る1968年末に「アントワープ、ハンブルグ、ロッテルダム、ダ

ンケルクの大陸4カ国の主要港について、この点を確め、そしてこの人為的な利点と自然的な利点とを区別し、これら大陸主要港の人為的な利点をリバプール、ロンドン、サザンプトンの英国主要3港に適用した場合の効果を確証するよう」コンサルタント会社 Touche Ross & Co. に実態調査を依頼した。

この依頼を受けたトウチ・ロス社はその後1年近い時間をかけて、上記大陸4港と英国3港について緻密な実態調査を行ない、その報告書をNPCに提出した。そして冒頭で述べたごとく去る1月に同報告書の全貌がNPCによって明らかにされたというものである。

この調査の結果、NPCの予想通り調査対象となった大陸4港のポート・オーソリティは、財政援助の形でそれぞれの政府または地方自治体から多額の助成を受けていることが立証された。これで、大陸4カ国の助成当局は港湾を独立した企業としてよりも、むしろ国家または地方自治体の経済全体の重要な一部とみなしていることが裏づけられた。そして、欧州の港湾と同じペースで援助を受けることができれば、英国の港湾は港湾料金を大幅に下げ得ることが証明された。また、このような財政援助に加えて、英国ではポート・オーソリティが自らの費用負担において行なわなければならない浸漬、その他のポート・オペレーションおよびサービスが、全部欧州大陸では政府または地方自治体の手によって無償で行なわれていることがわかった。

2. 調査対象と調査結果

このトウチ・ロス社の手になる港湾調査は、基礎施設および共通サービス(basic facilities and common service)の提供から生ずるコストのみに限定され、ここでは「荷役作業」(cargo handling operation)から生ずるコストは、総港湾コストの主な費目であるけれども、通常ほとんどが民間企業によって遂行されているため、適格な数字を把握するのが難しいということで、比較されなかった。要するに、ポート・オーソリティの活動によって導き出される港湾コスト(port costs)のみに集中された。

そこで、調査の結果明らかにされた、いわゆる欧州大陸のポート・オーソリティがこのようなコストの面で直接受けている特別な人為的な利点を総合すると、大ざっぱに

次のように要約することができる。

- (1) たとえば、固定資産に対する補助金もしくは固定資産の無条件贈与といった「資本勘定」の面における政府または地方自治体からの財政援助。
- (2) 一方、河川および港湾の浚渫、その他のポート・オペレーションおよびサービス等に対する、いわば「収益勘定」の面における政府または地方自治体からの財政援助。
- (3) さらに、大陸諸港の場合は、ポート・オーソリティの欠損および剰余金は地方自治体全体の会計勘定に吸収されている。このことは、これら大陸港湾が近年赤字を生じているので、結果的には地方自治体の一般収入からの二重補助を意味している。

なお、この実態調査では、特別に低い利率の融資を受けているというような間接助成の証拠は、どの港湾にも見出されなかった。

ともあれ、以上のごとき大陸諸港の受けている人為的な便宜は、港湾によって補助の額および内容が異なるけれども、英国港湾のそれに比べると著しい規模に達している。したがって、これら大陸諸港のポート・オーソリティが受けていると同程度の助成を英国のポート・オーソリティも受けることができれば、(荷役作業料金以外の)船舶および貨物に課される港湾料金を、15%ないし100%引下げることができる。(この引下げの多様性は港湾によって助成に大きな較差があるために生じるものである)。

3. 報告書の価値

大ざっぱにいうと、以上のような結論を示しているこの港湾コストに関する比較調査は非常に貴重なものといえよう。なぜならば、この報告書は全面的に事実に基づくものであり、外部からの助成が全体の港湾コストに、ひいては港湾料金に、いかに重要な影響を与えるかを例証しているからである。

もとより、ポート・オーソリティが船舶および貨物に課する港湾料金は、全体の運送費用の中ではほんの一部分をなしているにすぎないが、しかし港湾利用者および一般大衆が、港湾に対する財政援助が港湾の競争力にいかに重要な効果をもたらすものであるかを認識することは必要なことである。ましてや、英国港湾が隣接の欧州大陸

の港湾と同程度の助成を受けておらず、このことが英国港湾の相対的な競争力の弱さの一因になっていることを立証したことは注目に値することである。

なお、報告書は英欧主要7港について各港ごとに法的規制、地理的条件、発展状況、労働力、税制、各種会計勘定、等にわたって詳細に分析・論評している。そして、英国3港に関しは、大陸4港の財政条件を適用した場合の効果について興味深い数字を示している。

ただ、総港湾コストの主要な費目であるところの、主として民間企業によって営まれている荷役作業コストが、この調査に含められていないのがもの足りない。しかしともあれ、同報告書の概要を紹介すると以下のごとくである。

4. 大陸主要港の助成概況

ハンブルグ——同港に関する全ての収支は市全体の会計勘定に含められており、港湾だけの独立会計を行っていない。したがって、同港に関する資本勘定も収益勘定も全ての支出は、それが生じた年度に帳消しにされている。現在の同港に関する総支出額は総収入額を年間600万ポンド上回っていると推定されている。

もし、同港が受けているこのような財政条件と同等の水準のものを英国の主要3港が享受できるならば、船舶および貨物に課する港湾料金（荷役作業料金を除く）を少なくとも50%、港によっては100%引下げることができる。

アントワープ——同港が現在受けている年間の補助額は少ないけれども、かって1956～7年の間に政府から4,800万ポンド相当の固定資産を、その投下資本に対する利子支払いもまた資産の減価償却義務もない、いわば無償で贈与されてきた。

もし、同港と同じ助成条件であれば、英国3港は港湾料金を4分の1ないし2分の1引下げることができる。

ダンケルク——フランスの港湾は政府が基礎下部構造の80%、その他の下部構造の60%、それぞれの建設費を負担している。また、運河や水門など港湾への水路の整備費も政府が負担している。

そこで、同港が受けているこのような助成条件では、英国港湾は港湾料金を2分の1引下げることができる。

ロッテルダム——他の大陸諸港と同様に、同港でも国家が河川を浚渫しており、これがポート・オーソリティにとって非常に大きな助成効果をもっている。同港で確認できたこの他の助成としては、ポート・オーソリティの港湾経営におけるいかなる欠損も毎年度市の会計勘定に肩替りされていることがあげられる（その代わり、剰余金が生じれば、市の財政に吸収されることになっている。）しかし、同港は近年多額の欠損を生じており、こうした傾向は今後も数年続くだろうとみられている。

そこで、このような助成条件を英国の主要3港に適用した場合は、港湾料金を6分の1ないし3分の1引下げることができる。

港湾料金——欧州大陸諸港のうちダンケルクだけが、実際のコストを直接反映する港湾料金を課している。同港ではポート・オーソリティが資本施設の建設費と整備費については政府から大巾な助成を受けているが、それ以外については各勘定費目の収支をバランスしていかなければならない義務を課されている。したがって、同港がわずかな赤字を生じても、これを港湾料金の引上げでカバーしようとする国家から要求されている。

その他の港湾では、単純に船舶および貨物が負担できる最大限まで、またそのために他の競争相手港に船舶および貨物を逃がさない程度まで、港湾料金を引上げることによって収入を最大限に高めるというやり方をしている。

5. 英国港湾に対する財政補助

英国港湾に対する直接的な助成措置については、現在「港湾近代化補助」と「投資補助」の二つがある。前者については、(a)国際貿易に大きく貢献する建造物および土木工学工事と、(b)航洋船の貨物積み卸しもしくは波止場または港湾地域の航洋船貨物のハンドリングに必要とされる特殊施設および機械設備の建設に対して、現在20%の港湾近代化補助を与えている。

しかし、この近代化補助は1966年から導入されたばかりなので、現在のポート・オーソリティの営業成績にはまだほとんど効果を表わしていない。現に、今回の調査で入手した1967年の各港の損益勘定では、ロンドン35,000ポンド、サザンプトン15,000ポンドとそれぞれきわめてわずかな額を示している。それゆえ、港湾近代化補助がポ

ート・オーソリティの営業成績に相当の効果をもち、やがて港湾料金をかなり下げることができるようになるまでには、まだ多くの年月を要するようと思われる。

一方、後者の投資補助については、他の産業と同様に、英国のポート・オーソリティは投資補助を受ける資格を有しているが、しかし現実にこの資格を有する唯一の支出は通常港湾の運営に必要とされる船舶およびコンピューターの購入に関するもののみで、実際においてはポート・オーソリティの営業成績に対しこの投資補助の影響はあまり重要なものになっていない。

6. 地理的条件

調査の対象になった英欧の主要7港はそれぞれ異なった立地条件を有しているが、大陸4港が英国の港湾に対して特別有利な立地条件をもっているということは認められなかった。

ところで、大陸の4港はいずれも多かれ少なかれ同一のヒーターランドの貨物を対象としている。それゆえ、これら各国は自国の輸出入貿易に加えて、内陸の通し運送を魅力づけることによって外貨を取得するチャンスをもち、そのために相互に競争を展開している。したがって、今回の調査中各港は一樣に外国港湾との対抗上競争的地位を維持していくことの重要性を強調していた。こうした状況はうたがいのなく、大陸諸港における政府および地方自治体の与える助成水準が高いことの主要な理由の一つになっている。この点、英国の港湾は異なったヒンターランドの貨物を対象としているので、対外競争は積換輸送貨物に対してあるのみである。

7. 荷主および船主に対する便益

港湾の荷主および船主に対する魅力は主として財政的なものであるけれども、しかしとりわけ船主にとっては「時間的」要素が重要なものとなる。船舶の運航回転率を高めることができれば、高い港湾料金の支払いも十分その価値が見出される。このような港湾における船舶の回転時間は、「労使関係」および港湾施設の「近代化」の度合によって影響を受ける。

そこで、前者の労使関係については、欧州大陸では各港とも1945年以来ストライキ

またはその他の労働紛争によって喪失された労働日数は、微々たる水準にとどまっている。ダンケルクを除いては、大陸諸港のポート・オーソリティはいずれも労使関係は良好な状況を維持していると述べている。この点に関するダンケルクについてはいろいろの論評があるが、これまでに起こっているストライキは主として全国的規模の政治的性格の強いものであった。ともあれ、明らかに大陸諸港ではストライキにより船舶の運航に遅延がもたらされるようなことはないという感覚が、荷主および船主の港湾の選択において強力な誘因として作用している。

一方、ストライキは必然的に港湾コストを高める。もしストライキが広範囲にわたるか長びくようなことになれば、港湾の生産性が低下する。港湾コストの大部分が固定費用であり、港湾がその収入と支出をバランスしていかなければならない状況のもとでは、ストライキによる生産性の低下は固定費用を回収するために港湾料金を引上げさせる結果になる。

実は、この労使関係の点で英国港湾はいまさら説明するまでもなく不利な情勢を示している。

次に、後者の港湾施設については、ハンブルグとダンケルクの両港は第二次大戦で広範囲にわたる戦災を被わり、その全面的な再建整備が結果的に両港の施設の近代化を促した。また、アントワープとロッテルダム、とりわけ後者は港湾地域および施設の拡大計画の遂行には目を見張らせるものがあつた。この点、英国諸港も近代化のために多額の資本を投じてきたが、しかしそれは大陸諸港の規模に比べてはるかに下回るものであつた。

注 (1) 山県記念財団海事交通文化研究所発行「海事交通研究」1969年第5輯、拙稿「1966年英国港湾法 (The Docks and Harbours Act, 1966) の制定について」p. 75.

(2) “Report of the Committee of Inquiry into Major Ports of Great Britain”
パラグラフ 203から206.

学 会 記 録

学 会 記 事

1. 第8回年次大会概要

昭和44年度第8回全国大会は10月14日より16日に亘り、大阪商工会議所を中心に開催された。この大会の開催に関しては、関西部会の各会員の方々をはじめ、大阪市港湾局、大阪府、地元大学関係および港湾関係団体各位のご努力により、大変充実した大会であった。研究報告ならびにシンポジウム等を通じて、学会の質的向上もうかがわれ、各会を通じての出席者は約80名をこえており、共通論題、自由論題においての報告と討論も活発であった。大会プログラムおよび、研究報告プログラムを示すと次のようである。

(1) 大会プログラム

月 日	時 間	行 事 内 容	会 場
10/14 (火)	10. 30	開会(受付)	大阪商工会議所 1号会議室 国際ホテル
	11. 00	見学会(大会会場大阪商工会議所集合)	
	12. 00	大阪湾見学(大阪港中央突堤乗船)	
	}	(昼 食)	
	15. 00	大阪港～堺・泉北港～会場	
	16. 00	講演会・映画会	
	18. 00	理事役員会	
10/15 (水)	20. 00		
	9. 00	研究報告会(共通論題)	大阪商工会議所
	}	(記念撮影)(昼食前)	401号会議室
	16. 00	(シンポジウム)	同 上
	16. 00	総 会	
	17. 00		大阪商工会議所 ニューコクサイ
	18. 00	懇親会	
10/16 (木)	20. 00		
	9. 00	研究報告会(自由論題)	大阪商工会議所
	}	(昼食会)	401号会議室
	16. 00	閉 会	

(2) 研究報告会プログラム

- ① 研究報告（共通論題） 報告時間 1 人 40 分 質疑応答はシンポジウムにて行
いますので配布される用紙に御質問御意見を記入の
上提出願います

10月15日（水）9.00～13.00 （大都市港湾の諸問題と将来）

- (1) 大阪港の諸問題と将来……………（大阪市立大）柴 田 悦 子
(2) 大都市港湾としての東京港の問題……………（運輸省港湾局）今 野 修 平
(3) 広域港湾とターミナルオペレーター……………（原田港湾作業協）喜多村昌次郎
(4) 広域港湾論
（主としてオペレーションの観点から）……………（港湾経済研）高見 玄一郎
(5) 大都市港湾の問題点と将来……………（関東学院大）北 見 俊 郎

—— 昼食（インターミッション・1時間）——

シンポジウム 10月15日（水）P.M 2.00～4.00

シンポジウムの方法

- (1) 共通論題報告者出席の上、あらかじめ提出された質問および意見に対して応答
を行う
(2) さらに、二度目の質問および意見に対して応答を行う
(3) 以上を基にして、討論を行う

- ② 研究報告（自由論題） 報告時間 1 人 40 分 質疑応答 10 分

10月16日（木）A.M 9.00～P.M 4.00

- (1) 今後の経済成長と港湾問題……………（三光汽船）岡 庭 博
(2) 港湾における情報の研究……………（関東学院大）荒 木 智 種
(3) 港湾労働者の供給側面について……………（海上労研）篠 原 陽 一

—— 昼食（インターミッション・約1時間）——

- (4) 港湾労働力の雇用構造と雇用管理……………（海上労研）玉 井 克 輔
(5) 港湾運送料金と近代化料金について……………（日本港運協）山 本 長 英
(6) 港湾における倉庫荷役の問題

(とくに沿岸荷役との関連について)……(横浜新港倉庫)桜井 正

(3) 大会シンポジウムの大要(文中敬称略)

(10月15日, 14.00~16.00)

テーマは, 本大会の共通論題「大都市港湾の諸問題と将来」について実施した。

はじめに, 柴田銀次郎(関西大学)が, このテーマの意義と本学会こそ大所から取り組んで, 実態分析を通して本質を究明し, 重要課題に応え, 今後の指針を見出すことの任務がある, とあいさつ。つづいて, 桎 幸雄(横浜国立大学)の司会で, 前掲5名(柴田悦子・今野・喜多村・高見・北見)の共通論題報告者の追加的補論がおこなわれた。ついで, 質疑応答を主にした討議にはいった。

まず, 柴田に対しては, 東 寿(石川島播磨重工)から「背域の物流を握むためには輸送経路の調査を」金井万造(京大土木大学院)から「輸送体系上の港湾配置上の問題」「大都市港湾との関連における地域産業と土地利用」。今野に対して, 金井から「水際線と水面の有効利用のための施策と整備について」, 永野為紀(仙台大学)から「広域港湾の意味と大都市港湾との関連について」。喜多村に対して, 千須和富士夫(港湾経済研究所)から「港運業の変革にともなう労資関係のあり方について」, 東から「ターミナルオペレーターの概念について」。高見に対して, 東から「コンテナ埠頭問題, とくに外国系船主をめぐる法的・政治的課題」「埠頭ターミナルの投資主体と公共規制などについて」, 長野正孝(京浜外貨埠頭公団)から「広域港湾としての情報処理システムについて」。北見に対して, 千須和から「港湾の近代化論の概念と発想思考過程のあり方」, 亀岡博文(大阪市港湾局)から「港湾自体の本質と価値判断」そして「港湾の近代化・合理化のなかで残る古い形態について」。5名に対して, 藤尾豊一(神明倉庫)から「港運業・倉庫業に対する集約化・協業化政策の疑問点について」。以上の諸氏の質問および意見に対して各報告者から, 年報第7号に所収の論説に示されている視角にもとづいて, それぞれかなり詳しい解答と意向が述べられた。

港湾それ自体が極めて広範な内容を有し, 多方面の外的諸事象とかわりあいをもつうえに大都市問題との関連において考察していかねばならないので, 「大都市港湾

の諸問題とは何であるのか」を理解することからはじめなければならない。そして、そこで多元的見解が羅列されようとも、共通の理念的広場に立って、討議しない限り「将来どうなるのか」、さらに、「そのために関係者は、もしくは学会としては何をしたらよいのか」という段階にのぼることはできない。しかし、本学会の現状では残念ながら、まだ当面の個々の現象や狭義の行政・経営そのものに対処することのみを重視しがちな会員が少なくないので、折角の討議発展のための導入的質問が出されても、深化させにくいし、また都市なり経済政策なりの概念や思考様式についての理解の度合には会員間に想像以上の差違がありそうである。大都市港湾の問題として、議論を昇華させていくべきは必ずのものが、逆に個別的物件に離散しかねない。しかし、大都市港湾がとにかく大問題ををはらみ、今後ますます多くの重要課題をかかえながら、われわれの視野一杯にひろがってくること、港湾という特殊部落もしくは桃源境の中で、仲間意識だけであるいは安閑としてはいられなくなったこと、だけは強烈に確認されたはずである。幸いにして70年度清水大会では埠頭経営が、71年度横浜大会では広域港湾が共通論題の案として候補に上っている。一体われわれ港湾人は、日本の港湾をどこへもっていかうとするのか、それは何のために、誰のためにそうするのか、港湾研究の原点を今はどこにおくのがよいのか、学会であるからには各人がも少しこれらのことを意識したうえで、多数の発言を期待したいものである。質問者と報告者との間の単線型討議でなく、一般参会者間での白熱した討議を今後に望みたいし、大都市港湾のテーマでの重要な柱ともなった二つの問題が、70、71年のテーマにおけるシンポジウムで継承発展されることを願っている。なお討議時間が少な過ぎることと質問者に対する報告者の応答が概して長くなりがちであることが年をおうにつれて痛感されるのは少数者ではあるまい。もちろん司会者の拙劣であることを恥じ衷心より深謝する次第。(文責 梶 幸雄)

(4) その他のスケジュール

見学会（大阪市港湾局の「御崎丸」により大阪港、泉北港、堺港、堺港臨海開発センター等見学）

講演会（大阪市港湾局長叶清氏による「大阪港の現状と問題点」）

映画会（大阪港およびコンテナ関係フィルムの上映）

懇親会（「ニューコクサイ」において、大阪府、大阪市ならびに現地港湾関係者各位出席のもとに行なわれた。）

総 会（下記各項にわたっての報告事項および協議事項の承認がみられた。）

① 報告事項

- ⑧ 昭和43年度北海道大会完了にともなう諸報告 ⑨ 事業促進に関する報告（年報編集委員会の再編成・来年度編集方針，その他名簿作製，資料配布，部会活動状況，昭和43年度大会準備状況，その他） ⑩ 役員改選状況 ⑪ 会員増減の件 ⑫ 会計事務の件

② 協議事項

- ⑬ 昭和44年度会計（予算，決算）承認 ⑭ 新入会員の承認 ⑮ 来年度大会開催地（清水港）承認 ⑯ その他（年報，No.8より成山堂刊行の件，第10回大会時の記念出版の件等）

2. 常任理事会開催状況

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。

- (1) 昭和45年2月7日，日本港湾協会において，主として関東側の常任理事，その他役員等により下記のような「打合せ会」がもたれた。なおこの打合せ会は，4月11日予定の常任理事会の前提として開かれ，あらかじめ他の常任理事の承諾をうると共に，この結果を報告した。

（出席者） 矢野剛，東寿，伊坂市助，高見玄一郎，北見俊郎，桎幸雄，喜多村昌次郎，荒木智種，今野修平

（注） 上記出席者中，喜多村，桎の両氏は会則10条により出席，北見，桎，今野，荒木の諸氏は事務局側として出席。

（打合せ項目）

- ① 学会年報編集にかんして（成山堂刊行にともなう方針）
② 大会準備，年報発行スケジュールについて
③ 学会発足10周年記念事業にかんして
④ 来年度大会（清水港）の共通論題にかんして

（大体「ターミナル・オペレーター」をめぐる諸問題について，あるいは

「ターミナル・オペレーターの論理と課題」等といった方向の共通論題が良しとされた。

- ⑤ 来年度大会予定地にかんして（大体京浜地域を予定する）。
- ⑥ 会計事情について（枉会計幹事から大略の説明があった）。
- ⑦ 新入会員にかんして（賛助会員4社、正会員3名、退会者届1名）。
- ⑧ 事務局および事務局長にかんして。

（北見事務局長が事務局当番校である関東学院大学の専任を辞任することにともない、事務局長辞退の申し出があり、このため後任事務局長及び当番校のことについて種々話し合いがもたれたが、改めてこの問題を4月予定の常任理事会にてとりあげるものとした。）

- (2) 昭和45年4月11日、日本港湾協会において下記のように常任理事会が開催された。その大要は次のようである。

（出席者）矢野剛，柴田銀次郎，白山源三郎，東寿，伊坂市助，紅村文雄，高見玄一郎，北見俊郎，喜多村昌次郎，枉幸雄，今野修平，荒木智種

（注）上記出席者中，喜多村，枉の両氏は会則10条により出席，北見，枉，今野，荒木の諸氏は事務局側として出席。

（報告事項）

- (1) 関東側常任理事会打合せの件（前回打合せ会事情とその内容について）。
- (2) 大会（第8回）完了の件（大阪大会完了諸般の事情について）。
- (3) 部会活動の件（北海道，関東，関西部会状況報告，後名古屋港を中心とする部会成立促進にかんする要望がみられた）。
- (4) 事業促進の件（年報編集委員会報告，今野氏編集委員加入，その他）。
- (5) 44年度会計報告の件。

（協議事項）

- (1) 45年度予算案の件（昭和44年度会計報告の承認と共に予算案が承認された）。
- (2) 大会（第9回）の件（清水港大会の共通論題名の変更「流通革新と埠頭経営」その他）。
- (3) 年報編集の件（編集委員会案，成山堂刊行，論説公募，その他）。

- (4) 来年度大会の件（京浜地域を大会港と予定し、事務局にて具体化を図る）。
- (5) 会員増減の件（新賛助会員，正会員の承認）。
- (6) 学会創立記念事業に関する件（10周年記念のための単行本発行の件承認，特別編集委員会を事務局に編成して検討する）。
- (7) その他（北見事務局長辞任の申出が否決され，今後共その任に当るものとし，尚事務局を下記に移転する）。

横浜市中区山下町279の1地先

（横浜市山下埠頭港湾厚生センター）

運輸港湾産業研究室内

3. 部会活動状況

北海道部会

一昨年の日本港湾経済学会第7回大会の北海道開催後，一息いれた恰好で，部会活動も静止状態であった。会員各位の要請ならびに新規部会加入希望者も多くなって来た状態のもとで，若干の停迷ムードを払拭し，従来よりさらに充実した活動を展開していくこととなった。最近の部会活動と今後の主な計画は次のとおりである。

- (1) 部会報「北海道港湾経済」No.7の発行。

懸案の第7回全国大会記念特集の部会報を8月5日発行した。主要内容は下記のようなものである。

巻頭言 木材パージの工夫 松山 千里

北海道港湾の現況と課題 栗林 隆

「如何にして小樽港の繁栄を実現するか」学会九氏の提案と，石狩港新港を含め進めるべき方向と課題 神代 方雅

北方経済圏に関する理論的覚書 武山 弘

70年代の港まちづくり 永瀬 栄治

日本港湾経済学会第7回大会総括討論，シンポジウムについて 徳田 欣次

日本港湾経済学会第7回大会函館シンポジウム（青函トンネル開通の函館経済への影響）

(記 録)

① 問題提起報告

函館港の現況	奥平 忠志
青函トンネル建設の影響について	高間 勉
函館圏総合開発基本構想について	宇佐美茂彦

② コメント

大島藤太郎, 岡庭博, 喜多村昌次郎, 今野修平, 北見俊郎, 桎幸雄, 柴田悦子

③ 学会側挨拶 高見玄一郎

故森光夫部会幹事, 故小松雄逸会員追悼の記。

書評, 北見俊郎「港湾論」和泉雄三

文献紹介「北海道の港運業の社史」(その2)

「年史橋崎産業KK」町田真也・伊藤昌勝

「小樽港運20年史」徳田欣次

日本港湾経済学会第7回大会付常行事記録

① 函館シンポジウムプロフィール

② 室蘭苫小牧見学の記

③ 小樽「第7回大会」プロフィール

④ 釧路港視察の記

⑤ 留萌・稚内港視察の記

部会記事

(2) 部会総会と研究会の開催

8月下旬札幌において開催,

研究会は次のとおり。

北海道総合開発第2期計画と港湾 町田 真也

交通体系におけるフェリーについて 神代 方雅

(3) 小研究会の開催

「北海道港湾の変遷」松山千里他, 小研究会を随次開催する。道外の日本港湾学会会員の来道の折などの機会をとらえて研究会をもつことも計画。(来道の本

部会員にはご負担をかけない程度の研究会の予定なのでご来道の折は、北海道部会事務局へお立寄りまたはご連絡をお願いいたしたい。) (文責・徳田欣次)

関 東 部 会

昭和43年度にひきつづき、関東部会では研究発表と討論を中心に、活潑な活動を持続した。

以下昭和44年度における部会活動の要旨を記録より紹介して、報告にかえておきたい。

(1) 昭和44年度第1回関東部会

日時 昭和44年9月6日(土)

場所 日本港湾協会談話室

(東京都港区芝罘平町1)

発表者 ○玉井克輔氏(海上労働科学研究所)

○篠原陽一氏(//)

○山岡靖治氏(//)

発表題目 「港湾労働の管理と意識問題」

参加会員 18名

発表要旨 調査の概要、調査内容および各編主要目次につき、当日配布された要旨を紹介して、かえておきたい。

調査の概要

昭和43年1月～11月の長期に亘り、横浜港、神戸港、東京港の店社14社よりのインタビュー調査および横浜港76社、神戸港98社のアンケート調査による詳細なデータを基礎にした解析研究である。

調査内容および各編主要目次

第1編 港湾荷役企業の労務管理

I 労務管理の組織化

II 雇用構造と労務管理

III 労働条件と福利厚生管理

IV 港湾労働の機械化と労務管理

第2編 港湾労働者の職業定着意識

- I 港湾流入過程の実態
- II 港湾流入と定着意識の形成
- III 定着意識の現状とその内容
- IV 港湾労働者の流出過程

第3編 港湾労働の時間的構造と労働負担

- I 総 括
- II 荷役運搬における時間分析
- III 荷役作業のエネルギー代謝率からみた労働強度
- IV 定期船舶内作業員の生活時間と労働負担

第4編 外貿公共埠頭における荷役機械化と労働力需要

- 1 総 括
- II 港運統計からみた荷役機械化と労働力
- III 貨物別荷役機械化の動向
- IV 荷役オペレーションからみた機械化と労働力

(2) 昭和44年度第2回関東部会

日 時 昭和44年12月6日(土)

場 所 日本港湾協会談話室(東京都港区芝罘平町1)

発表者 および発表題目

荒木智種氏(関東学院大学)

「港湾と情報」

関谷義男氏(東京港運協会)

「東京港における港運業の現況と問題点」

参加会員 23名

発表要旨

「港湾と情報」

氏の長年に亘る巾広い研究成果より、まず港湾の近代化のため、港湾に情報の広場を設けることに努力を傾けねばならないという問題意識から説き起されて、大略

次のような報告が行なわれた。

港湾産業のなかにかかえこんでいる多くの諸問題について、プレス・コミュニケーションが果たす公共的（社会的）責任は大といわねばならない。

しかしながら、わが国には近代的コミュニケーションは港を場として、主に外国人の努力によって、長崎、横浜でスタートしながら（治外法権の後楯によって）明治新政府樹立後の中央集権体制（新聞条例等）により、封建的なコミュニケーション体系をその基盤に構築してしまった事実。これに反して欧米先進自由諸国が勝ち得た言論の自由は市民階級の下からの力であり、わが国には見られない「高級紙」といった公器が市民社会の内から生まれてきたといった事実をみるに、両者の出発点の相異が容易にうかがわれるであろう。

ここでは、特に、日本の近代的コミュニケーションの窓を開いた「情報文化の地」であった横浜を中心に「港と新聞」の関連性について（1860～1870）主要な英・邦字紙をとりあげそれらの内容、運営等について考察した。

一面、同じ敗戦国の西ドイツ、ハンブルク港の港湾誌紙とブレーメンその他の港湾関連紙の現状をもあわせて梗概した。

いまや、一貫協同輸送又は一貫複合協同輸送といった合理化政策を推進させ、かつ調整する一つの主要な公共的責務をもったプレス・コミュニケーションは「従来よりも幅の広い、かつ深い（部分的、表面的ではなく）連繋のとれたコミュニケーション（情報）の場を築くことに努力を傾けねばならない。」

「東京港における港運業の現況と問題点」

東京港の港湾運送業について、最も造詣の深い会員である氏から、東京港関係48社の調査結果による分析も随所に折り込みながら、港湾運送業の構造と性格、港湾運送業の労務管理についての見解を発表なされた。その結果東京港の港湾運送業は、元請——下請の系列的従属的支配構造を持つと同時に港湾利用の諸産業のヒエラルヒーの最下位に位置する。老舗ほど消極的な業者がある。港湾運送業の法人化は戦後になって進んだが、その内容は社会的資本に転換せず個人的資本に留まっている。労務対策は資本の大きさにより異なり、中小資本金規模の対策は未熟である等々いくつかの注目すべき点を指摘なされた。

なお本部会終了後、有志により交通文化賞受賞の矢野剛会長を囲む会を催した。

(3) 昭和44年度第3回関東部会

日時 昭和45年2月7日(土)

場所 日本港湾協会談話室(東京都港区芝罘平町1)

発表者および発表題目

○小倉健男氏(京浜外貿埠頭公団)

「東京横浜両港における輸出入コンテナ貨物流動状況の調査結果について」

○高見玄一郎氏(港湾経済研究所)

「アメリカにおける港湾でのコンピューター利用について」

参加会員 26名

発表要旨

「東京横浜両港における輸出入コンテナ貨物流動状況の調査結果について」

京浜外貿埠頭公団が、氏を中心にして激増する東京横浜両港の外貿コンテナ貨物の流動状況を東京横浜両税関の協力を得て行なった調査結果を発表した。

その結果、東京横浜両港間にかんがりの交錯輸送が認められること、特に東京港積出しコンテナのバン詰めは、横浜港で行なわれているケースがあること。地方からのコンテナは、全体的にみると少なく、貨物発生地は京浜であること。コンテナのバン詰めは、予想以上に港湾運送業で行なわれていること。調査時点での結果では清水港、一部は名古屋からの流入もあること。輸入コンテナは東京への指向性が高いこと等々新しいコンテナリゼーション下における物流の新事実を次々と紹介下さった。

なお公団および氏の御好意により、出席会員に高価な調査報告書が贈呈された。

「アメリカにおける港湾でのコンピューター利用について」

上記の題名ではあるものの、米国内の港湾の情報システム全般に亘る研究成果の発表であり、氏の長年に亘る専門的立場からの見解でもあった。特に今回の研究発表の中で、港湾における情報システムは、米国内陸軍の輸送業務への応用に基をなすとの新たな見解を発表なさり、米国内陸軍輸送司令部でのシステムの

目的、組織から説き起され、ここからシアトル港のコンピューターシステムの解析を試みられた。その結果より、今後における港湾のコンピューターを中心とするシステム化への試案を出入貨物別に提示し、多くの議論を呼んだ。

(文責 今野修平)

関 西 部 会

44年度は大学紛争の影響で、部会活動まで手がまわらず、一回の部会研究会を開いたにすぎない。しかし第8回大会の地もととして、その準備のために、数回の理事・役員会・大会実行委員会などを開いた。

第一回関西部会 (S. 45. 3. 28)

場 所 船舶クラブ

参加人員 15名

報告者

- | | |
|---------------|-------------|
| 1. 港湾運送事業の現状 | 神戸海運局 山田隆英氏 |
| 2. 港湾拡充政策について | 三光汽船・大阪産業大 |
| | 岡庭 博氏 |

港湾運送業の集約が一段落したところで、その担当者である海運局から、集約の実態と今後の問題点について報告をうけた。当日種々の理由で、参加者が少なく、とくにいつも出席される業界側の不参加が目立ったのは残念であった。報告は今後の問題として専用埠頭における港運業のあり方、集約の段階で最後まで残る機械化と労働問題等に関して報告のあと意見交換が行われた。

岡庭氏は、海運拡充政策の実現はまず港湾拡充政策からという観点で、港湾整備の具体的方向まで示された。例えば今後内陸港や河川を利用した港湾建設の可能性について論じられ、国家の資金援助は造船から港湾へ重点をかえるべきではないかという指摘がされた。

本部会にたまたま来阪されていた伊坂市助先生が御出席になり、部会終了後伊坂先生を囲んで関東方面の部会活動の様子を聞き、学会運営に関して懇談を行った。

(文責・柴田悦子)

4. 中部々会発足のうごき

名古屋地区を中心とする部会発足は、名古屋大会（昭和40年度）以来の課題でもあった。その後、度々地元諸大学、名古屋港管理組合をはじめ関係団体等との打合せ、ならびに学会事務局との連絡を重ね、ようやく本年11月頃発足の予定となった。この間いろいろな困難な問題があったのにもかかわらず、この段階をむかえたことは地元関係者各位のたゆまぬ努力と熱意の結果と、よろこびにたえない。いま、その大要を記すと次の通りである。

会則骨子（案）

名称 本部会は日本港湾経済学会中部部会（仮称）という。（第1条）

目的 本部会は、日本港湾経済学会会則第19条による研究部会として中部地区の港湾に関する諸問題について調査研究を行ない、その合理的発展をはかるとともにあわせて港湾の近代化に寄与することを目的とする。（第2条）

事業 本部会の目的を達成するために次の事業を行う。

- (1) 中部地区港湾を対象とした社会的・経済的諸問題の調査研究
- (2) 研究会・講演会・講座の開催および本部会の目的達成に必要な事業
- (3) その他日本経済学会の目的とする諸事業の推進

役員 本部会に次の役員を置く（第5条）

- (1) 会 長 1名
- (2) 副会長 1名
- (3) 理 事 若干名
- (4) 監 事 2名

会員 本部会の会員は日本港湾経済学会の正会員、賛助会員にして本部会の趣旨に賛同し入会を希望すると共に会長の承認をうけるものとする。（第11条）

以上は昭和45年8月18日の設立準備会での会則審議の際の資料によるものであって、案としての会則の特徴を示したものである。

（問題点）

部会設立に際して、とくに問題になった点をあげると次のようである。

- (1) 学会々則、第18条（支部）第19条（部会）との関係上、「支部」設立にすべきか

「研究部会」にすべきかの論議が行なわれた。これは、従来の部会設置との関係上現実的に両者の性格をも兼ねており会則そのものの内容を検当する必要もあるように思われる。

- (2) 部会々員の種類、資格、会費等の問題をめぐり、学会そのものと部会との関係、また部会員の経済的負担とその地域への還元性等についても論議をみた。この点も今後の学会ならびに部会の運営上注意すべき意味が含まれているように思われる。
- (3) その他、すでにのべたように昭和45年11月頃を目途として、創立総会が開催される予定であるが、それまでに更に部会々則の整備をはじめ、その他の諸準備が進められる予定である。

中部々会設立準備会名簿（いろは順）

区 分		氏 名	所 属	備 考
正 会 員	大 学 関 係	井 関 弘太郎	名古屋大学	
		加 藤 只 一	中京大学	
		酒 井 正三郎	南山大学	
		勝 呂 弘	名古屋学院大学	
		田 中 文 信	市邸学園短期大学	
		野 村 寅三郎	名古屋学院大学	
		橋 本 英 三	名城大学	
		橋 本 博 之	南山大学	
		松 永 嘉 夫	名古屋市立大学	
	そ の 他	紅 村 文 雄	名古屋港管理組合	副管理者
		白 石 国 彦	東陽倉庫KK	専務取締役
		富 田 俊 三	名古屋商工会議所	事務局長
		前 田 一 三	名古屋鉄鋼埠頭KK	社長
	賛 助 会 員	伊勢湾海運KK		社長 高島四郎雄
		東陽倉庫KK		常務取締役 富安正美
		藤木海運KK		社長 伊藤 清

区 分	名 氏	所 属	備 考
賛助会員	名港海運KK 名古屋港管理組合		社長 鳥居市松 コンテナ課兼企画課長 高橋治朗 総務部長 小林陸郎
学会	北 見 俊 郎	青山学院大学	学会事務局長
準備事務局	柘 植 安太郎 宇尾野 俊 夫 奥 村 孝 允	名古屋港管理組合 名古屋港管理組合 名古屋港管理組合	総務課長 行政監察課長 総務課庶務係長

(文責・北見俊郎)

5. 会員増減（昨年大会以降受付のもので、昭和45年4月までの常任理事会において承認済のものを示す）

(賛助会員)

(正 会 員)

馬淵建設株式会社	大久保 喜 市
伊勢湾海運株式会社	清 瀬 啓 之
株式会社三栄商会	菊 地 平 明
昌栄運輸株式会社	竹 田 隆
社团法人 日本貨物検数協会	岩 田 吉 英
宇徳運輸株式会社	市 来 清 也
小川運輸株式会社	松 尾 達 彦
東港丸楽海運株式会社	鈴 木 暁
朽木合同輸送株式会社	土 居 靖 範
	松 本 好 雄

6. 年報編集委員会状況

新たに今野修平氏を編集委員（事務局幹事）に加え、年報編集ならびに、学会創立10周年記念号の刊行につき、しばしば編集方針、刊行の具体策について委員会を開催

してきた。すでに常任理事会において承認済のように、年報に新たな論説を加え、サマリー（英文）を附すこと、その他、成山堂出版等についての打合せ、交渉を進めてきた。（但し、英文サマリーは都合によってNo.8は見送ることにした。）また、記念号については当初は従来の年報と別に約300頁、A5版、単行本にて刊行を計画したものの、財政的およびその他の事情で実現がむづかしそうなので、さらに検討中である。また、今後は、論文執筆要領を再確認すると共に、質的にも高い年報の刊行を急いでいるので、今後共会員諸兄の協力が与えられることを念じている。

7. そ の 他

(1) 新事務局について

4月11日の常任理事会の協議の結果、5月11日に「運輸・港湾産業研究室」（室長喜多村昌次郎氏）内に移転した。なお、同室員、土居靖範氏（会員）に事務局員になって頂くと共に、同室員鈴木曉氏（会員）の協力をお願いすることになった。この事務局は横浜港山下埠頭（厚生センター）の入口に立地し、移転に関しては、横浜市長飛鳥田一雄氏の快諾も得ると共に、横浜市港湾局長山添鏐一氏、同総務部長山本功氏のご厚意と、室長喜多村昌次郎氏からの多大なご協力をも得ている。

(2) 弔 意

長崎県立国際経済大学教授の新宮志良氏は、昭和45年2月に交通事故のためにお亡くなりになった。

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45年2月20日〆切にて、それ以前1か年における会員の研究業績をアンケートし、それをあいうえお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.7（昭和44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

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 箇 所	発 表 年 月
浅 葉 尚 一	論文	港湾に対する私見	「港湾」vol.46.	1969. 4
荒 木 智 種	論文	港湾の情報	「港湾」vol.46.	1969.12
	書評	G. Haussmann; Transcontainer Umschlag	「港湾経済研究」No.7	1969.10
和 泉 雄 三	共著	広域経済圏における函館市と隣接町村	函館大学産業開発研究所報告	1969. 9
	〃	函館市と亀田町における都市化と交通	同 上	〃
	〃	広域経済圏のもつ経済的社会的諸効果—函館市と亀田町の合併問題をめぐって	同 上	〃
北 見 俊 郎	論文	港湾における「広域化」問題	日本経済政策学会年報「都市問題講座」No.2	1969. 5
	〃	港湾都市の国際比較	「港湾」vol.46 No.5	1969. 6
	〃	流通過程における港湾の立場	「港湾経済研究」No.7	1969. 5
	〃	大都市港湾の問題点と将来	「海運経済研究」No.3	1969.10
	〃	広域港湾とポート・オーソリティ問題	「海運経済研究」No.3	1969.10

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月
	論文	人間・経済と港湾 —その基礎的諸問題—	「港湾」vol.46 No.11	1969. 11
	資料	港湾の体系と体制	「港湾」vol.46 No.12	1969. 12
	書評	港湾産業研究会編「変革期の港湾産業」	「港湾」vol.46 No. 3	1969. 3
	〃	高村忠也編「国際海上コンテナ輸送をめぐる12章」	「港湾」vol.46 No. 4	1969. 4
	〃	栗林労働組編「栗林労働史」	「港湾」vol.46 No. 7	1969. 7
	〃	松橋幸一「港湾荷役実務」	「港湾」vol.47 No. 2	1970. 2
喜多村 昌次郎	論文	流通経費と港湾体制	「港湾」vol.46	1969. 5
	〃	コンテナ・ターミナルの運営をめぐる	「海運」No.498	1969. 3
	〃	協同一貫輸送と港湾産業	『港湾』vol.46	1969. 10
	〃	合理化一般とターミナル・オペレーション	「海運」No.507	1969. 8
	〃	流通革新と港湾機能(上・中・下)	日刊運輸タイムズ	1969. 8
	〃	港湾産業の組織と構造(上・中・下)	〃	〃 9
	〃	港湾の合理化と経営労働(上・中・下)	〃	〃 9
	〃	臨港倉庫の機能と立地(上・中・下)	〃	〃 10
	〃	流通経費と港湾運送(上・中・下)	〃	1970. 1
	書評	栗林商会労働組合編「栗林労働史」	「港湾経済研究」	1969. 10
今 野 修 平	論文	観光港の現状と開発への課題	「港湾」vol.46 No. 8	1969. 8
	〃	都市港湾論序説Ⅰ—Ⅳ	「海事産業研究所報」No. 38—41	1966. 8 〃 11
	〃	大都市港湾としての東京港の問題点	「港湾経済研究」No. 7	1969. 10
	〃	流行歌にみる港湾	「港湾」vol. 46 No.11	1969. 11
	〃	日本の臨海工業地帯の発帯と鹿島港の開発	オーシャンエ イジvol.2 No. 2	1970. 2

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月
今 野 修 平	論文	開発迫られる超大規模臨海工港 昭和60年代への展望	ペトロケミカルエンジニア リング vol. 2 No. 2	1970. 2
神 代 方 雅	論文	海運流通の斉合性—その I	「港湾経済研 究」No. 7	1969. 10
梶 幸 雄	共著	横浜市およびその周辺	講談社「日本の 文化地理」 (神奈川県編)	1970. 1
	資料	横浜市の都市交通問題	横浜市企画調 整室	1970. 1
	書評	神戸市編「広域港湾の開発と発 展」	「港湾経済研 究」No. 7	1969. 10
松 浦 茂 治	論文	大分新産都建設進捗 —地域開発と公害防止—	大分大学経済 学部経済研究 所No. 4	1970. 2
松 橋 幸 一	書評	港湾産業研究会編「変革期の港 湾産業」	「港湾経済研 究」No. 7	1969. 10
宮 野 武 雄	資料	都市と輸送（輸送歳時記）	「物的流通」 No. 1 ~ 4	1969. 8~1
宮 下 国 生	論文	海運市場の構成に関する一考察 —海上運賃論の基礎として—	「神戸大学経 営学部年報」 X V	1969. 6
	〃	ザンマンの海上運賃論	「海運経済研 究」No. 3	1969. 10
	〃	世界海運市場解体の理論 —ザンマン教授の所説を 中心にして—	「国民経済雑 誌」 vol. 120 No. 6	1969. 12
宮 地 光 之	論文	港湾運送機能合理化の考察	「港湾経済研 究」No. 7	1969. 10
松 沢 太 郎	著書	苫小牧港 過去・現在・将来	北海評論社	1970. 2
	論文	臨海工業基地計画への提案	苫小牧民報	1970. 1
岡 庭 博	論文	新海運政策と海運経営のあり方	「海運」	1969. 5
	〃	海運経営の今後の変化	「海運」	1970. 1
大 島 藤太郎	著書	現代の交通問題	労働旬報社	1970. 2
斎 藤 公 助	論文	最近の保管需要の働きと倉庫立 地	「港湾」vol. 46 No. 9	1969. 9
	〃	海上コンテナ輸送 1 か年の回顧 と展望	「港湾」vol. 46 No. 10	1969. 10
佐々木 高 志	論文	港湾の近代化と「制度」の問題	「港湾経済研 究」No. 7	1969. 10
柴 田 悦 子	論文	港湾における労働生産性	「海事産業研 究所報」 No. 33	1969. 3

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月
柴 田 悦 子	論文	物的流通「近代化」の問題点	「大阪港」No.95	1969. 5
	//	物的流通「近代化」の意義と本質	「経済」	1969. 6
	//	大阪港の貨物流動とその問題点	「港湾経済研究」No. 7	1969.10
	//	市民生活と港湾	「港湾」vol. 46	1969.11
	//	物的流通からみた大阪港	No.11 「大阪人」	1969.11
	//	食料輸入と大都市港湾	「経営研究」20 周年記念号(上)	1970. 1
	資料	物的流通の内航海運	「海運経済研究」No. 3	1969.10
東海林 滋	資料	現代世界海運の構造	「関西大学商学論集」vol. 14 No. 4	1969.10
			「港湾」vol. 46	
高 見 玄一郎	論文	港湾運営と情報処理	No.4 運輸調査局	1969. 4
	//	港湾の近代化	「運輸と経済」	1969.10
	//	広域港湾論—主としてオペレーションの観点から—	「港湾経済研究」No. 7	1969.10
田 中 文 信	論文	運賃率理論の進化的発展とその設定の理想的原理について	市邸学園短期大学「社会科学論集」No. 6	1969. 3
	//	交通学の対象に関する学説の批判と運輸サービスの概念について	// No. 7	1970. 1
寺 谷 武 明	論文	日米船鉄交換と民営造船業 (IX)~(XXIII)	「海事産業研究所報」 No.32~45	1969. 2 1970. 3
	書評	大阪市港湾局編「大阪港史」	「港湾産業研究」No. 7	1969.10
徳 田 欣 次	論文	北海道における不安定雇用の実態—臨時・日雇・パートタイマーを中心に—	「北海道労働研究」No.107	1969. 3
	//	北海道開発の実態	新評論刊「地域と産業」	1969. 3
	//	北海道工業(建設業を含む)の季節性要因	道立総研判「北海道経済の季節性—総括—」	1969.12
玉 井 克 輔	論文	港湾労働災害に関する責任の所在についての考察—特に船内荷役労働について—	「港湾経済研究」No. 7	1969.12
筒 浦 明	論文	北海道における炭田地域の現状	「地理」vol. 14 No. 2	1969. 2

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月
筒 浦 明	紹介	道都札幌	講談社刊「日本の文化地理、北海道編」	1969. 8
千須和 富士夫	書評	Maritime Cargo Transportation Conference N. A. S.: San Francisco Port Study	「港湾経済研究」No.7	1969.10
矢 野 剛	論文	欧米のポートオーソリティとわが国の港湾管理	「城西経済学会誌」vol.5 No.2	1969. 9
米 山 譲	論文	固定資産の再評価と減価償却	「海外海事研究」No.66	1969. 7
	//	日本海運の資本構成及び利潤の問題	「海運」	1969.10

「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 (No. 2) (部数若干あり, 送料実費とも¥500) (学会事務局)

序.....矢 野 剛

研 究

共通論題 (港湾投資の諸問題)

長期経済計画における港湾投資額の推計.....	加 納 治 郎 (1)
摩耶ふ頭の建設と運営.....	岸 孝 雄 (16)
公共投資と港湾経済.....	北 見 俊 郎 (28)

自 由 論 題

イギリスにおける港湾諸料金の徴集制度と問題点.....	中 西 睦 (42)
ヨーロッパの石油港湾.....	浮 穴 和 俊 (51)
港湾労働対策への一提案.....	柴 田 銀次郎 (78)
港湾労働の課題.....	河 越 重 任 (82)
船積み月末集中の原因とその対策.....	高 村 忠 也 (97)

国際コンテナの諸問題	宮野武雄	(114)
------------	------	-------

文献紹介

北見俊郎著「アジア経済の発展と港湾」	中西睦	(141)
北海道立総合経済研究所編「北海道の港湾荷役労働」	寺谷武明	(145)
同上「港湾労働」	北海道立総合経済研究所	(150)

学会記録

日本港湾経済学会会則・役員		(167)
学会記事		(171)
会員業績リスト		(175)
会員名簿		(188)

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

序	矢野剛
---	-----

研究

共通論題(経済発展と港湾経営)

港湾のもたらす経済的利益の分析	柴田銀次郎	(1)
港湾経営の「理念」と問題性	北見俊郎	(12)

自由論題

港湾機能の地域的問題点	今野修平	(25)
国際収支における港湾経費改善のための理論的考察	中西睦	(67)
港湾資産評価とその問題点	杉沢新一	(69)

文献紹介

矢野剛著

「港湾経済の研究」	寺谷武明	(84)
-----------	------	------

海運系新論集刊行会編

「海運と港湾の新しい発展のために」	織田政夫	(90)
-------------------	------	------

向井梅次著

「港湾の管理開発」	喜多村昌次郎	(96)
-----------	--------	------

喜多村昌次郎著

「港湾労働の構造と変動」	徳田欣次	(103)
--------------	------	-------

宮崎茂一著

「港湾計画」	川崎芳一	(113)
--------	------	-------

P. C. Omtvedt;

Report on The Profitability of Port Investments.....中西 睦 (117)

J. Bird;

The Major Seaports of The United Kingdom.....北 見 俊 郎 (131)

学会記録

日本港湾経済学会会則・役員.....(131)

学 会 記 事.....(138)

会員業績リスト.....(145)

会 員 名 簿.....(151)

編 集 後 記.....(164)

6. 1968年 (No. 4) (部数若干あり, 送料実費とも ¥800)

序.....矢 野 剛

研 究

共通論題 (地域開発と港湾)

後進的地域開発と港湾機能.....武 山 弘 (1)

港湾による地域開発問題について.....田 中 文 信 (16)

港湾機能と経済発展.....北 見 俊 郎 (31)

——地域開発に関連して——



東北開発と野蒜築港.....寺 谷 武 明 (59)

——明治前期港湾の一事例——

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

港湾における都市再開発の問題.....今 野 修 平 (87)

——東京港における都市再開発を例として——

自 由 論 題

港湾労働の基調.....喜多村 昌次郎 (101)

——横浜港における労働力移動の素描——

港湾労働の近代化条件について.....徳 田 欣 次 (121)

港湾の最適投資基準.....是 常 福 治 (147)

——神戸港における測定の一例——

名古屋港発展史.....松 浦 茂 治 (158)

——昭和13—32年の20か年について——

港湾の物的流通費について.....中 西 睦 (170)

パレット，フオ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 今 野 修 平	(206)
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	(279)
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 木 清	(1)
港湾業務の合理化と海運	岡 庭 博	(9)
流通近代化とコンテナリゼーション	高 見 玄一郎	(19)
物的流通の近代化と港湾	斎 藤 公 助	(30)
「輸送の近代化」と全港湾輸送体制	北 見 俊 郎	(48)

共通論題（日本海沿岸における港湾の諸問題）

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

自由論題

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

文献紹介

住田正二著「港湾運送と港湾管理の基礎理論」	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	(189)
Docks and Harbours 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)
貨物輸送上における港湾……………	宮 野 武 雄	(86)
未来学成立の可能性……………	本 間 幸 作	(100)
——港湾論に関連づけて——		

文献紹介

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

学会記録

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

7. 1969年 (No. 7) (部数若干あり, 送料実費とも ¥800)

序……………	矢 野 剛
--------	-------

研 究

大都市港湾の諸問題と将来

大阪港の貨物流通とその問題点……………	柴 田 悦 子	(1)
大都市港湾としての東京港の問題点……………	今 野 修 平	(20)
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	(36)
大都市港湾の問題点と将来……………	北 見 俊 郎	(52)



港湾運送機能合理化の考察……………	宮 地 光 之	(72)
海運流通の斉合性……………	神 代 方 雅	(82)
港湾の近代化と「制度」の問題……………	佐々木 高 志	(96)
港湾労働災害に関する責任の所在についての考察……………	玉 井 克 輔	(104)

——特に船内荷役労働について——

文献紹介

- 大阪市港湾局編「大阪港史」……………寺谷 武明 (120)
 栗林商会労働組合編「栗林労働史」……………喜多村 昌次郎 (125)
 神戸市企画局調査部編「広域港湾の開発と発展」……………桎 幸雄 (133)
 港湾産業研究会編「変革期の港湾産業」……………松橋 幸一 (136)
 Dipl. Ing. Gustav Haussmann;
 Transcontainer-Umschlag……………荒木 智種 (144)
 Maritime Cargo Transportation Conference N. A. S;
 San Francisco Port Study……………千須和 富士夫 (148)

学会記録

- 学会記事……………(157)
 会員業績リスト……………(170)
 年報総目次……………(180)
 編集後記……………(187)

編 集 後 記

日本という国はブームがおこり易い。せまいところに大勢がすんでいて、インディビデュアリズム（個人主義）が成長していないためか、ジャーナリズムの底が浅いためか、ともかくブームがおこり易い。しかし、考えるべきものは、ブームそのものではなく、その底を流れる本質的な問題についてである。「流通革新」とか「港湾問題」はブームとはいえないが、ブームのようなとりあつかいをされてはならない。学問研究もブームの影響をうけるが、ブームの上ののっかると、まずそれは学問ではなくなってしまうおそれがある。

この号から、出版を成山堂にお願いすることにした。（種々の理由から、編集委員会や理事会の協議の結果でもあった。）したがって、カバーデザイン、その他で若干の装いを新たにした点もあるが、できるかぎり従来の学会誌としての伝統にしたがった。また編集方針も前年度の自由論題、今年度共通論題の報告原稿に論文のみの掲載を加えた。また、各論文の巻頭に英文サマリーをのせる予定であったが結果的に見送ることにした。ともあれそのようなわけで、この号から年報も出版社におまかせしたが、所詮、研究とは「じみ」な存在であるので、年報もブームとは無関係だろうし、また、それでよい。本年5月から学会事務局が「運輸・港湾産業研究室」内にうつり、新しい態勢をもって出発したが、大会準備やこの年報刊行についても室長の喜多村先生にいろいろとお世話になり、また事務局の土居靖範氏のご努力や、鈴木 暁氏、井尻文也氏のご協力にお礼を申しげねばならない。さらに出版については成山堂社長の小川実氏や長年印刷を担当してくださってきた文化印刷社長桜井清次氏に感謝の意を表する次第である。

Aug. 1970（文責・北見）

編集委員（A・B・C順）

荒 木 智 種	今 野 修 平	北 見 俊 郎
梶 幸 雄	柴 田 悦 子	徳 田 欣 次
山 本 泰 督		

◆日本港湾経済学会のあゆみ

1962年	創立総会および第1回大会開催	(横浜港)
1963年	第2回大会	(東京港) 共通論題 (港湾投資の諸問題)
1964年	第3回大会	(神戸港) 共通論題 (経済発展と港湾経営)
1965年	第4回大会	(名古屋港) 共通論題 (地域開発と港湾)
1966年	第5回大会	(新潟港) 共通論題 (日本海沿岸における港湾の諸問題と将来)
1967年	第6回大会	(北九州・下関港) 共通論題 (輸送の近代化と港湾)
1968年	第7回大会	(小樽・道央諸港) 共通論題 (流通体系の斉合性と港湾の近代化)
1969年	第8回大会	(大阪港) 共通論題 (大都市港湾の諸題と将来)
1970年	第9回大会	(清水港) 共通論題 (流通革新と埠頭経営)

流通革新と埠頭経営

(『港湾経済研究』No. 8)

定価1250円

1970年9月20日印刷
1970年10月5日発行

©1970

編者 日本港湾経済学会

横浜市中区山下町279の1地先

(横浜山下埠頭港湾厚生センター)

運輸港湾産業研究室気付

日本港湾経済学会事務局

TEL 045-651-4166 〒231

発行者 (株) 成山堂書店

代表者 小川実

印刷者 文化印刷株式会社

発行所 株式会社 成山堂書店

東京本社 東京都渋谷区富ヶ谷1-13-6(〒151)

電話 03-467-7474(代)~8

振替口座 東京78174番

神戸出張所 神戸市生田区三宮センター街一丁目

流泉書房内 電話 078-33-7390番

港 湾 ・ 海 運 関 係 図 書 案 内

運輸省海運局監修	海事法令 シリーズ①	海 運 六 法 (45年版)	A 5 / 800頁 1,500円
運輸省港湾局監修	海事法令 シリーズ⑤	港 湾 六 法 (45年版)	A 5 / 1,500頁 2,500円
岡 庭 博 著		新 訂 海 運 の 概 要	A 5 / 234頁 950円
飯 田 秀 雄 著		ボ ナ ー 法 と 国 際 海 運 カ ル テ ル	A 5 / 200頁 500円
内 山 順 一 著		荷主のための 海 運 運 賃 同 盟	A 5 / 126頁 650円
黒 田 英 雄 著		世 界 海 運 史	A 5 / 364頁 1,200円
松 本 好 雄 著		コ ン テ ナ の 輸 送 実 務	A 5 / 256頁 950円
高 村 忠 也 編		国際海上コンテナ輸送をめぐる12章	A 5 / 289頁 1,500円
飯 田 秀 雄 著		コ ン テ ナ 輸 送 の 理 論 と 実 際	A 5 / 270頁 1,000円
タンカー実務研究会編		外 航 タ ン カ ー の 営 業 実 務	A 5 / 274頁 1,200円
稲 村 覚 著		外 航 タ ン カ ー の 運 航 実 務	A 5 / 434頁 2,500円
田 中 克 典 他 共 著		内 航 タ ン カ ー 実 務	A 5 / 170頁 650円
西 本 尹 著		内 航 タ ン カ ー 安 全 必 携	A 5 / 350頁 1,500円
大 木 一 男 著	海運実務 シリーズ①	船 荷 証 券 の 実 務 的 解 説	A 5 / 208頁 850円
大 木 一 男 著	海運実務 シリーズ②	海 上 運 送 貨 物 損 害 賠 償 の 実 務 的 解 説	A 5 / 220頁 950円
大 木 一 男 著	海運実務 シリーズ③	用 船 契 約 の 実 務 的 解 説	A 5 / 250頁 1,500円
住 田 正 二 著		港 湾 運 送 と 港 湾 管 理 の 基 礎 理 論	A 5 / 296頁 950円
運航技術研究会編		最 新 荷 役 実 務	A 5 / 302頁 1,200円