

## 工業港における埠頭利用の問題点

今 野 修 平  
(運輸省)  
永 野 為 紀  
(仙台大学)

### 目 次

1. はしがき
2. 小名浜港における埠頭利用と背後地工業の関係
3. 埠頭利用からみた工業港の類型化
4. 工業港における埠頭利用上の問題点

### 1. は し が き

戦後におけるわが国港湾発展のなかで、工業港の占める役割は、きわめて大きかったと言える。

戦前においては、工業港の概念は定着しておらず、商港の中でとりあつかわれていた。<sup>(1)</sup> 戦後は、臨海工業の発達にともなって、本格的に各地に工業港が出現し、その種類も多くものに類型化ができて得るほどに多くなった。<sup>(2)</sup> このような中で、工業港の概念が固定化しつつあることは否定できない。

固定化しつつある概念の中で、一般的に指摘し得る特性の一つは、工業原材料の入貨と工業製品の出貨であるといえる。

工業港の特性を以上のような貨物の出入の特性に求めた結果を前提に、工業港を規定したとすると、そこではそれなりに多くの問題点をかかえていることが考えられる。

従来、港湾研究は、6大港を中心に、商港施設における諸問題を中心に議論がなされてきていた。しかし、商港だけが港湾でなくなった以上、工業港についても学問的な検討が加えられるべきである。

工業港がかかえる問題は、いくつかあると考えられる<sup>(3)</sup> が、とくに、工

業港については、地域開発の強力な手段として開発が進行し、<sup>(4)</sup> 後進地域にも建設が進められる一方、工業港への進出企業は、その工業の性格からして巨大資本の大工場が多く、その点からも商港においてはみられない特異の問題点が抽出されることが考えられる。<sup>(5)</sup>

このような特性と問題意識の中で、今回は、埠頭利用上の問題点について若干の考察を加え、今後における工業港研究の一礎石としたいと考えている。しかし、今回、若干の考察を加えた埠頭利用上の問題点については、工業港のみの問題ではなく、港湾における埠頭利用の基本的問題につながる問題でもあることは当然である。

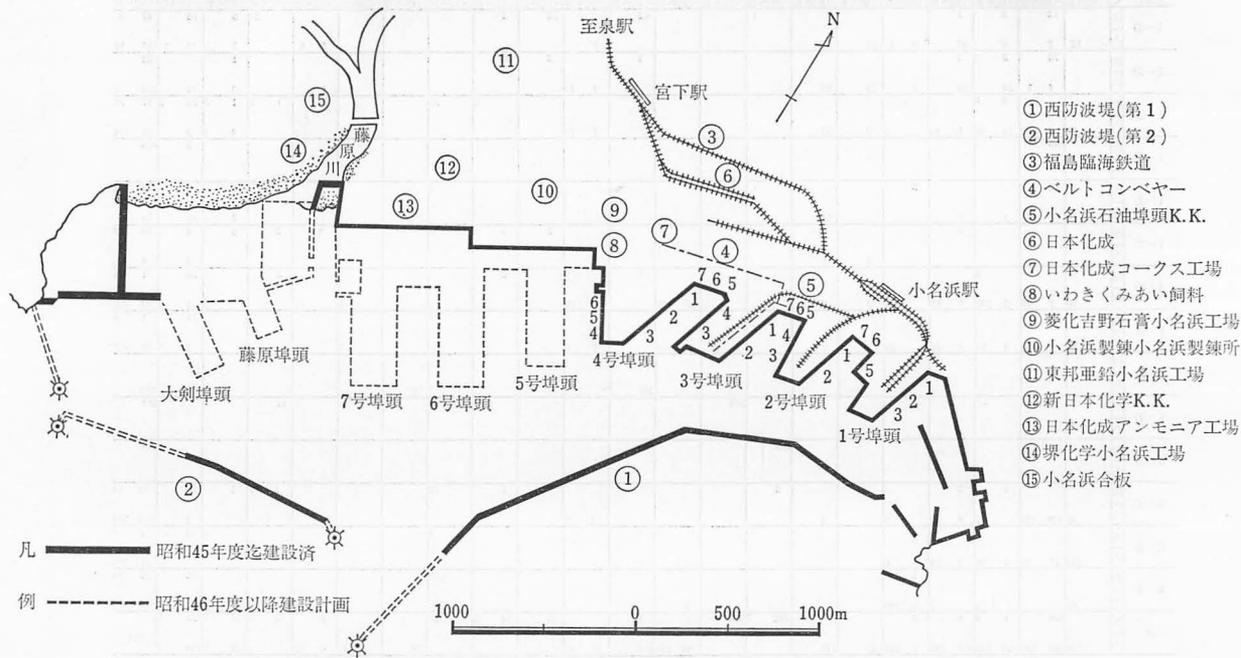
以上のようなやや漠とした問題意識ではあるが、具体的事例については、小名浜港の利用状況を詳細に調査した結果を基礎に、問題を整理したものである。

## 2. 小名浜港における埠頭利用と背後地工業の関係

小名浜港は、昭和44年現在、総取扱い貨物量550.2万屯に達し、このうち常磐炭の移出を除くと、原料輸入と製品積み出しを主体とする典型的工業港である。

小名浜港に隣接して、日本水素工業(株)小名浜工場をはじめ、堺化学工業(株)小名浜工場、新日本化学工業(株)小名浜工場、菱化吉野石膏(株)小名浜工場、小名浜製錬(株)小名浜製錬所、東邦亜鉛(株)小名浜製錬所が立地し、その総工場用地面積は、約250haに達する臨海工業地帯が存在し、小名浜港と直結して稼働している。<sup>(6)</sup> また近辺には呉羽油化(株)錦工場、呉羽化学工業(株)錦工場、常磐炭礦(株)磐城礦業所等の工場も存在している。

小名浜港の施設は、昭和44年現在、16バースを有しており、これが全部公共埠頭として供用されている。これは一般に、臨海工業地帯における工場が、民間専用埠頭(工場埠頭)を有し、雑貨取扱いが公共埠頭(または公共雑貨埠頭)であるとの一般的概念と異なっており、この点で、小名浜港は、



小名浜港平面図(昭和46年現在)



小名浜港特有の問題を提起しているものと考えられる。

小名浜港における埠頭利用の概要は表に示す通りであるが、このうち、取扱い貨物量が一番多い埠頭は、1号埠頭5千屯岸壁〔Ⅰ-5〕であり、小名浜港の515.4万屯の総量の16.5%に相当する。この岸壁は、工業港形成の基礎をなした埠頭であり、石炭合理化の一環として6,835.4万円の公共投資によって築造された岸壁であり、その荷役施設ならびに荷役機械には、福島県が、25,000万円の投資をしている。しかしながら、取扱い量の全量が、常磐炭礦（株）の粉炭移出で占められており、一社が専用的に利用、所有している形態がみられる。

ついで、3号埠頭1万5千屯岸壁〔Ⅲ-1〕であり、この岸壁での取扱い貨物量の71%の貨物が、粉炭の輸移入で占められ、日本水素工業（株）ヨークス工場一社の原料炭である。昭和41年に完成した3号埠頭は、年間、140.3万屯の取扱い量を示すが、昭和39年に設立された日本水素工業（株）ヨークス工場への原料外炭荷揚げに使用されており、延長364mのベルトコンベヤーで工場と直結され、工場野積場に直送されている。

2号埠頭3千屯〔Ⅱ-3〕および5百屯棧橋〔Ⅱ-4〕は、危険物取扱い棧橋であり、3千屯棧橋では、重油とナフサで、100%移入で占められ、5百屯棧橋では濃硫酸、粗タールで100%移出で占められている。とくに、4貨物とも小名浜港臨海部の工場貨物であり、重油は、小名浜石油埠頭（株）、移入ナフサは、呉羽油化（株）錦工場の工業原材料用に荷揚げされる貨物である。また、移出濃硫酸は、東邦亜鉛（株）小名浜製錬所、小名浜製錬（株）小名浜製錬所から、粗タールは、日本水素工業からの工業製品移出貨物である。

2号埠頭1万屯岸壁〔Ⅱ-1〕での取扱い量の多い貨物は、銅鉱石、工業塩および亜鉛鉱であり、3貨物で約70%を占めており、銅鉱石は小名浜製錬、工業塩は呉羽化学工業、亜鉛鉱は東邦亜鉛の化学工業原料である。2号埠頭1万5千屯岸壁〔Ⅱ-2〕では、主要取扱い貨物は、原木輸入呉羽化学工業

(一部保土谷化学)の工業塩、東邦亜鉛の亜鉛鉱、小名浜製錬の銅鉱石の輸移入、および日本水素工業、呉羽化学工業のりん鉱石、堺化学工業のイルメナイトの輸入貨物であり、原木を除くと、この5社用の貨物が取扱い量の約半分を占めている。3号埠頭1万5千屯岸壁〔Ⅲ-2〕は、2号埠頭〔Ⅱ-2〕とともに原木の取扱い量が最も多く、原木輸入量は12.9万tの取扱い量を示し、この岸壁での取扱い貨物量の65.1%を占めている。しかし、パルプ工場利用外材は無く、ラワン材は、臨海部の小名浜合板(株)および江戸川製材の2社のプレート合板製造用であり、その他は背後地の一般製材用業社の原木である。3号埠頭1万5千屯岸壁は、日本水素工業、呉羽化学工業の2社使用のりん鉱石の輸入が、取扱い量の62%を占め、さらに、堺化学工業のイルメナイト輸入、日本水素工業の硫安輸出貨物であり、小名浜港臨海部の3社の化学工業原料および製品である。

2号埠頭7百屯岸壁〔Ⅱ-7〕は、コークスの移出だけに使用されており、年間28.4万tの取扱い量を示している。このコークスは、日本水素工業一社の製品であり、ベルトコンベヤーで工場と直結され、岸壁は完全に専用的にコークスの積み出しに使用されている。

1号埠頭5千屯岸壁〔Ⅰ-1〕、〔Ⅰ-2〕は、硫化鉱、亜鉛鉱および石灰石の移入、塊炭、からみの移出が主要取扱い貨物である。取扱い貨物量の約半分の貨物は、臨海部の日本水素工業、呉羽化学工業、東邦亜鉛、住友セメントおよび小名浜製錬の5社の各工業原料が主体となっている。1号埠頭1万5千屯岸壁〔Ⅰ-3〕の主要取扱い貨物は、銅鉱石、一般製材用原木の輸入、硫安の輸出、亜鉛鉱の輸移入、硫化鉱の移入、および小名浜製錬の珪石の輸移入貨物がみられ、原木を除いて、5貨物がこの岸壁で取扱い量の60%を占めている。

最後に、1号埠頭1千屯岸壁〔Ⅰ-6〕、1号埠頭1千屯岸壁〔Ⅰ-7〕は、埠頭別取扱い量は少量であり、両岸壁ともに移出岸壁として利用されている。〔Ⅰ-6〕は、主として、呉羽化学工業からの亜硫酸ソーダ、および

化成肥料の移出がみられ、一社で36%の取扱い量を占め、その他、新日本化学工業からの水酸化マグネシウムの移出もみられる。〔I-7〕では、日本水素工業一社からのコークス移出が54%を占め、その他、呉羽化学工業からの亜硫酸ソーダ、日本水素工業からの化成肥料の移出で占められている。

以上、埠頭別、岸壁別に、まず、取扱い貨物内容により埠頭の利用形態を考察してきたが、さらに、臨海地域に展開されている、工業地域との関連により、とくに、原材料の搬入および製品の積み出しの両面から、港湾といかなる形で結合しているかを明らかにする必要がある。

工業地域の形成の核となった、日本水素工業（株）小名浜工場が、設立当初の資源立地の内陸性化学工場としての発足から、工場規模の拡大をとまないうちながら原料の海外依存を強め、次第に臨海工場へと変貌して、小名浜港と直結されてきた。かくして、小名浜港を中心とする臨海工業は、戦後、新規立地工場が小名浜港利用工場を前提として集積し、次第にコンビナート化も進みつつ今日に至った成立過程を有している。<sup>7)</sup>

その結果、小名浜港取扱い貨物総量の約9%は、前述の臨海部立地の7工場を取扱っており、埠頭別にこれをみればなおさら明瞭になっている。

以上のように、小名浜港における埠頭の利用、所有形態を厳密に考察すると、特定少数の産業資本が、一埠頭を独占的に利用しているということができよう。

### 3. 埠頭利用からみた工業港の類型化

小名浜港における埠頭利用の実態は、いくつかの問題を提起している。小名浜港の提起する問題点を整理分析することは、わが国における埠頭利用、埠頭管理、強いては港湾問題の本質につながると思われるので、この点の指摘を行なわねばならない。しかしそれ以前にこの問題の指摘と整理が明確に行なわれるために、工業港における埠頭利用形態からみた類型化を試みてみる。

埠頭利用上の一般的形態は、多品種取扱いを目的とする、一般雑貨埠頭と、特定貨物取扱いのための貨物別専門埠頭とに分類して考えることが出来る。前者は一般的には埠頭における諸活動、特に貨物取扱いについては港湾運送業が大きな役割を果し、従来商港での中心施設であったといえる。これに対し後者は前者に比して機械化、合目的化が容易であるため、合理化が進み、特定貨物に限っては能率的であり、港湾運送業の果す役割は少なくなる。結びつく船舶としては前者は一般雑貨船が主対称であり、後者は専用船が主対称となる。

このような分類をした場合、埠頭管理との関係をみると前者は一般的に公共埠頭が多く、後者は専用埠頭が多いのがわが国での現状であることは否定出来ない。

戦後急速に発展した工業港では、臨海工場が例外なく海外資源への依存のために立地する一方、船舶の専用船化と結びついて、民間専用埠頭としての工場埠頭を中心として形成されてきたのが一般的傾向であることは周知の事実である。このため専用埠頭利用の臨海工場が主体の工業港という第一の形態を認めることが出来よう。鹿島、京葉、横浜（根岸）、四日市、水島、堺泉北、福山、大分等、主要な工業港における埠頭利用の原型であるといえる。

しかし、戦後、形成された臨海工業地帯のすべてが、以上の形態をとっていたかというところには言えない。本稿の中で詳細な実態調査結果を第1章で報告したごとく、小名浜港においては公共埠頭に依存しながら臨海工業が形成されてきた。小名浜臨海工業地帯における立地業種が、化学、非鉄等の比較的生産額当り貨物輸送量の少さい業種が中心であったことから、鉄鋼、石油のような民間専用の工場埠頭の必要性が弱かったことでもあろうと考察すると、やはり公共専門埠頭利用の工業港を一類型と考えておく必要がある。しかし公共専門埠頭利用の工業港には、小名浜のような新規に形成された他に、戦前からの内陸性工業地帯が、その質的变化も影響して港湾と

直結し、港湾自体が主として背後の工業地帯のための工業港となっている港湾を認めることが出来る。この場合、工場の立地と港湾施設が別途に整備されたこともあって、港湾における埠頭の管理形態は公共埠頭が主体であり、その利用形態は主として専門埠頭的となっているのが事実である。

これら第二の類型に属する工業地帯の特性としては、装置性の工業でありながら、業種的、立地年代的に大規模な工場でないことが共通的に指摘出来る。その点では公共埠頭利用の妥当性は、工場規模とそれにより発生する貨物量から説明が可能かも知れない。

第三の類型としては公共雑貨埠頭利用の臨海工業地帯が存在する。その典型例は東京・大阪の運河沿いにある装置性重化学工業の工場や、都市内に点在する比較的小規模な工場であろう。これらの特徴は、地域的集積をなしながら半ば都市社会に溶け込んでおり、重化学工業については戦前立地したものが多く、その点では第二の類型と同時期ないしそれ以上に古い成立とみて良いであろう。<sup>(8)</sup> 海上輸送との関係では、原形的には専用船出現以前、すなわち商船時代の工業であり、その意味からすれば公共雑貨埠頭利用は一応の妥当性と、それに伴う歴史的背景を持っているものといえよう。<sup>(9)</sup>

第二の類型が日本海沿岸や東北地方等どちらかといえば後進地域に多く見られるのに対し、第三の類型はわが国における重化学工業化の先駆をなした東京、大阪、名古屋等大都市で認められるものであり、各類型別に、地域的にも大別することが可能である。

以上のようにわが国における臨海工業地帯と港湾の結びつきを、埠頭利用を中心にして見た場合、極めて大担にいくつかの形態に類型化することが出来た。このことは、各類型別にその成立の歴史的背景や成立過程における港湾との結びつき方、さらには工場規模と輸送の形態や規模等でそれぞれ異なる動機と事情を有しており、<sup>(10)</sup> さらに基盤となる地域経済の発達の度合い等も考慮すれば、括一的基準に基づく問題点の抽出と解析が当を得ていないことに気付くものである。これは大局的には資本主義経済体制確立に大きな

役割を果たした明治以来の公共投資が、地域的にもかなりの差異を認めると同時に、国土発展上今まで累積してしまった経済的地域較差等とも密接に関連する問題であり、国土利用上の問題ともからんでいる根源的問題の内在を暗示しているといえよう。

#### 4. 工業港における埠頭利用上の問題点

工業港とその背後にある臨海工業地帯の工場との結びつきとそれに伴う埠頭利用の形態にいくつかの類型があると推察したが、この推察が正しいとすれば、前章において指摘したごとく、各類型毎に問題解析の視角を変える必要も出てくると思われる。このような見方に基づく詳細な解析は今後に譲り、ここでは問題指摘をしておくこととして、本章では各類型に共通した問題、換言すれば一般的、基本的問題について整理、指摘せねばならない。類型化考察の結果、各類型毎の各個問題については問題指摘に終り、一般問題についてのみ整理解析を加えること自体、論理的に充分なる斉合性を有していないが、あえて若干の考察を加えることとする。

港湾における公共性についての論議は現在までいくつかなされており、<sup>(11)(12)</sup> 今後も大きな問題として検討を進める必要があるが、現在までのところ、不特定多数を対称とする論理が主体をしめていると考えてよい。このような考え方自体が、真の公共性かどうかは大問題であるが、少なくとも以上の論理によって建設され、管理されている埠頭利用が、特定少数に限定されていることは、問題として検討すべき余地があることを物語っている。交通施設建設で、受益者負担制度が次第に普及してきていることも事実である中で、特定少数の限定された利用者が公共施設を独占的に利用していることを直線的、結論的に取上げて問題とすることもまた検討すべき余地があると考えられる。

現在の公共性論理の上に立つとして、工業港において特定少数の利用者が公共埠頭の独占的利用を行なっているのは問題であり、さらに公共性論理の

厳格な規定を行なって、その上での問題指摘を行なえば、さらに問題は深刻かつ大きくなるであろうことは容易に想像がつくものである。現在の埠頭使用料が、けい留施設建設費の利子にも満たないという埠頭利用上での非経営性に基づく港湾料率制、さらには貨物別専門埠頭化が進んでいる埠頭における雑貨埠頭と同一の港湾料率が、現実には特定少数の利用者の培養を行なっているのではないかという疑問を忘れないでこの問題を見詰める時、問題の大きさはさらに具体化され深刻化されるのである。

現在の公共性論理がかなりの問題を内在していながら、なおまかり通っている事実の上で、さらに問題となるのは、利用にいたるまでの諸施設建設における公共資本による利便の提供を考えねばならない。この計画的、工事的註文の上に立って公共施設を見直す時、特定少数が公共埠頭の独占的利用を許している事実は、その点で工業港における埠頭利用上での問題の原点であるともいえよう。

しかし公共資本による工業港開発が、地域開発の中核的役割を果し、地域住民への十分な利益配分が行なわれているとすれば、問題は単純でなく、かつ直線的にいえなくなってくる。特に明治以来今日までの公共投資による社会資本の整備や地域経済への寄与が、地域的に不均等になされ、それが今日の地域的不均衡発展の根源をなしていたと仮定すれば、これへの是正を目的にした公共資本の投下とその効果、さらには公共施設の利用上での問題点も大部様相を異にしてくるものである。

工業港における拡大再生産は、特定少数の産業資本を介在して行なわれるのが一般的である。この基本的性格を認めると、問題は公共資本の投下により不特定多数を対称とする埠頭を特定少数の利用者が独占的に利用したか否かが本質の問題なのではなく、むしろ特定少数の利用者が公共施設を独占的に利用することによって生じた利潤を、どこの誰がいかなる形で吸収しているのかという問題に置きかえられてくるといえよう。

この問題は何も工業港に限ったことではなく、商港においても問題が惹起

されていることも事実である。

それでは埠頭利用において、完全なる受益者負担制をとることにより、民間専用埠頭の利用が行なわれるようになれば、問題がなくなるのかと考えると、必ずしもそうはいえない問題がある。現在のわが国の社会通念では、土地所有を基礎にして、私権が大巾に認められていることでも問題が生じてくる。海洋水面が国民全体の共有財産であることは事実であり、そこに埠頭利用によって強い使用権が設定されてくることは、同様に巨大な問題であろう。

以上のごとく工業港における埠頭利用上での問題点は、公共埠頭の独占的利用形態の事実を問題とすると同時に、専用埠頭利用上での問題も指摘され得る。これらに共通なものは、わが国における社会全体の問題とのものであり、単なる公共性の理論のみで結論が導き出されるものではなく、社会における諸秩序とその背景の思潮を検討する必要があることを痛感する。

以上のように工業港の埠頭利用上での問題点は、公共性ないし公共資本との関係での問題が介在している。この問題は公共の概念を十分に検討する必要があるが、それにしても公共の概念は時代と共に変化するであろうし、固定的概念でないことも事実である。そのため究極的には公共性との関連問題は、時代と共に微妙に変化するものであろう。このような流動的性格の上に、公共概念の検討不足が加わって、問題の結論は明確化の点で限界があるともいえよう。

しかし一步離れて考察してみると、この問題は公共資本の利潤配分の基本体系が確立していないことにあるのではないかと考えられる。利益率の低い事業が公共事業であるという公共のあいまいさが残る限り、公共資本の経営論は確立せず、公共資本による再生産の利益還元方式は成立しない。この悪循環が資本主義経済が大工業港の発生をみるまでに発展した中で残存していることが、問題の根源に存在しているものと考えられる。大工業港が出現する段階までに達した資本主義経済社会の中での公共論理の確立が急がれねばな

らないのであろう。

現段階での資本主義経済社会の中での公共論理の視点の上に立つ時、始めて工業港での公共埠頭利用がいかなる問題があるのかを究明し得るといえよう。さらに注意をする必要があるのは、地域的特性を十分に考慮する必要がある点である。わが国における経済発展の地域的不均等発展を考慮に入れる時、公共の果す役割は地域的に異なっているべきである。以上の二点を十分に留意した視点に立つ時、場合によっては現在概念的にいわれている工業港の埠頭利用上の問題点は、新たな姿となって指摘されるようになるかも知れない。

例えば工業港における埠頭利用上の問題点は、特定少数の独占的利用がなされている公共埠頭のみではなく、私権の強い水面管理、民間専用埠頭という水際線のあり方と土地所有形態、埠頭利用よりみた港湾の料金体系や港湾産業等の新しいあり方等も浮び上る可能性を有している。

工業港という特定少数の利用が顕著な港湾における埠頭利用は、不特定多数の利用者と商船に支えられて樹立された現在のわが国の港湾の諸体制と理念では、完全に除しきれない問題があることが判明する。この問題は資本主義経済の今後の発展を考慮に入れる時、放置し得るものではなく、今後真剣に取上げるべき問題であると考えられる。それには現段階での資本主義経済社会を十分に理解した新たな理念を基盤にした、新しい判断基準が確立されるべきであり、それに準拠しない検討はあくまでも中間的検討の域を脱しないのではないかと考えられる。その意味で今後の本格的検討の必要性を説いて、結びにかえておきたい。本論が以上の問題提起にいささかでも役立てば幸いである。

本稿を草している最中に学恩大なる矢野剛会長の逝去の報に接したが、取急ぎ粗稿ではあるが先生の霊に捧げ、本稿を通して深く冥福を祈る次第である。

本論を草するに当り日頃御指導を戴いている青山学院大学・北見俊郎教授、横浜市

立大学・榎幸雄助教授、運輸港湾産業研究室・喜多村昌次郎室長、他学会の諸学兄に深甚の謝意を表しておきたい。

また小名浜港調査に当っては現地の諸機関に大変御世話になった。この際併せて謝意を表したい。

### 参 考 文 献

- (1) 矢野 剛 (1943) : 『商港論』 二里木書店
- (2) 今野修平 (1969) : 「都市港湾論序説」 海事産業研究所報 No.38—No.41
- (3) 北見俊郎 (1968) : 『港湾論』 海文堂
- (4) 今野修平 (1970) : 「港湾と地域開発の基本的関係と課題」 海事産業研究所報 No.52
- (5) 榎 幸雄 (1964) : 「産業港湾の形成」 横浜市立大学論叢 10—1
- (6) 永野為紀 (1970) : 「小名浜工業港の現状と成立過程」 新地理 18—1
- (7) 前掲書 (6)
- (8) 今野修平 (1965) : 「東京港におけるはしけ依存地域」 東北地理 17—1
- (9) 前掲書 (2)
- (10) 今野修平 (1966) : 「室蘭港の発展と性格の変化」 東北地理 18—3
- (11) 高島 茂 (1968) : 「公共埠頭運営試論」 港湾 45—5
- (12) 和泉雄三 (1971) : 「港湾における公共性と経済性」 海事産業研究所報 No.55