

A. H. J. B O W N

*P O R T E C O N O M I C S*山 上 徹
(青山学院大学)

本書の著者は、英国のサンダーランドにおいて General Manager and Clerk River Wear Commissioner の A. H. J. Bown 氏である。本書は、1950 年、Dock and Harbour Authority によって出版された、*Port Operation and Administration* (Bown and Dove) の手引書として発行されたもので、その対象は交通学を研究する人々（特に学生）であるということを銘記しておかねばならない。

本書は、1953 年に刊行されており、港湾問題を経済学的思考のもとで、解明することに目標が置かれている。従来、港湾研究の領域は土木工学の立場からか、他は地理学もしくは交通地理学の範疇から取扱われてきたが、昭和 36 年頃から、わが国では「船ごみ」現象が生じて、港湾の経済的考察を重要視するようになってきた。港湾を経済学的研究として捉えている本書を紹介する目的には、港湾諸問題を社会科学上の経済学として体系化づけるための一助になる誘因を備えているかどうかを観察するために行なうのである。

本書の各章の構成は、次のとくである。

- I 緒論
- II 港湾の特質と機能
- III 港湾設備の需要
- IV 港湾の管轄と統制
- V 港湾財政
- VI 港湾労働
- VII 港湾諸料金
- VIII 管理と運営
- IX 競争と調節
- X 港湾諸問題

XI 内航水上輸送

以下、各章の内容について簡単に説明する。

I章の緒論においては、Economics という用語の概念的意味内容の定義がされており、マーシャルの経済学の定義から、経済学とは「日常生活を営んでいる人間にに関する研究であって、それは富の研究であり、人間の研究の一部である。」、また欲望充足の稀少性のもとで最大効用を満足しようとする経済行為である。そこで著者は、港湾経済学を人間の経済的歴史を背景として、一般的な経済学の一分野であると捉えている。すなわち人間が水上運送の利点を発見し、停船中の船の安全な保護を目的とした、港の管理、運営という業務の発生が史的考察によってされている。

港湾を経済学的に評価するには、次の諸問題を解明しておく必要があるといい。

1. 港湾の生成が、いついかなる理由で、いかなる方法でなされたか？
2. 自然的利点ゆえに港の発生があったのかどうか？
3. 自然的利点を有していないならば、いかにして港湾機能が形成されたのか？
4. 人工港であれば、修築費をいかにして調達したのか？
5. 補修費用等の費用はどのようにして調達されているのか？
6. その港が貿易構造上、いかなる役割をもつものなのか？
7. 港湾管理、運営が独立採算で可能であるか否か。
8. 総収入の内、利子、減価償却費、管理費、運営費、維持費に何パーセントづつ配分されるのか。
9. その港に特有の問題があるか否か。
10. 総収入を上昇させる展望があるのか。
11. 港の存在が、地域的、国家的福利に役立っているか。
12. 国家的観点より、その港が効率的機能を發揮し得ているのか。

以上のような問題点に主眼をおき、著者は「港湾経済学」という見出しで、港湾を分析解説しようとしている。

II章での港湾の定義は、「海陸交通の連絡地または避難場所、通路」といった地域的環境における交通的諸条件の一環として規定している。この定義は、交通地理学等の定義に従ったものである。港湾は国民経済上、産業の発展上に重大な役割をもち、単に交通の通路、結節点としての交通施設、設備だけではなく、貿易量の増大に伴な

い地域開発のための一拠点として考える必要がいる。

Ⅲ章では、港湾設備の需要者、直接的には船主、輸出入業者であるが、その本質的需要というものは、ヒンターランドの広狭、国家政府の方針に左右されるが、港湾設備の需要の波動性について、例えば、英國北東部沿岸のある港の貨物労働設備の需要量を示している。（1950年、7/8、p45）

31st July 3 Vessels Working

1 st August 1 " "

2 nd " 2 " "

3 rd " 3 " "

4 th " 3 " "

5 th " 3 " "

6 th " (Sunday) "

7 th " (Bank Holiday) "

8 th " 6 Vessels Working

9 th " 6 " (and 3 waiting berths)

10th " 6 " (and 2 waiting berths)

11th " 5 " "

この例によると、港湾設備の需要の波動性が端的に示され、ピークとピーク・オフの波動性のゆえに、港湾管理者と需要者の間には、港湾設備能力に対する要求に必然的差異が生じることが指摘されている。

Ⅳ章では、英國の港湾管理の組織形態を分類解説している（p55）。

1. Autonomous on Turst.
2. Municipally Owned.
3. Company Privately Owned.
4. Country Owned.
5. Body Corporate Owned (set up by Government).
6. Province or region Owned.
7. Railway Owned.
8. Canal Owned.

さらに Port Authority の権利と義務が分類列記されている。わが国の港湾管理と異なり、企業的自由、効率的経営が維持できる公共企業形態を形成しているといえよう。

V章では、Port Authority の財政事情に主眼を置き、資本の定義を Alec Cairncross の定義にもとづき、バランスシートの資産を意味するとし、港湾資産状況を詳細に分析している。わが国港湾管理形態と異り、独立採算制を基調とし、港湾収入と支出を分類解説している。

VI章では、英国の港湾労働者の雇傭制度には長い歴史があるが、1950年の登録港湾労働者は78,500人であり、その内で日雇労働者は62822人である（p82）。港湾労働の性格上、日雇労働者の比率が多いために、港湾労働の安定が望み得ないことが主張されている。その反面、「港湾労働者は他産業の労働者より所得が高い」ということを強調している（p.85）。また港湾労働の機械化の遅れを指摘し、機械化、近代化を要望しているが、それは単に港湾を利用するものの立場から、港湾機能の増大という前提で強調している。

VII章では、Edward II が行なったトン税制度からの史的分析と、港湾諸料金の項目やその賦課基準についての説明がしてある。

VIII章において、港湾の経営上、設備の管理、維持、運営、財務等の業務事情と経済学とを関係させ、組織形態を分類考察している。

IX章では、著者は「独占と競争との差異が種類によるのでなく、度合いによる」とし、英国には300以上の港があり、競争と独占は一般企業に対する Price と港湾の Port Charge に対比させて解説している。また Port Authority の国有化が推し進められた The Transport Act (1947) と The Transport Act (1953) の制定過程が解説してある。

X章では、9項目に亘って説明している。(1)港税。(2)利益税。(3)超過利益課税。(4)地方税。(5)保険。(6)自由港。(7)港湾の付属的サービス業務。(8)港湾組織体、つまり(a)イギリス港庁協会、(b)全国港湾事業者協会について。(9)抜荷について分類考察している。

XI章では、British Transport Commission の Dock and Inland Waterway Executive. つまり港湾と内水路の統合された執行機関（なお1953年以後、港湾部—Trans-

port Dock Division—と内陸水運部—Transport Waterway Division—の二つに分離した) があった。この章においては、特に運河の経済的問題を考察し、Transport Commission Canal の取扱い輸送トン数は1948年、11,310,000 トン、1950年、12,236,000 トンと内航水上輸送の利用上昇を分析説明して、その現状と将来性などの解説をしている。

以上が、Bown 氏の Port Economics の各章の内容概説であるが、1953年以前の英国の港湾状況について経済学として体系化を試みた書である。

経済学の研究対象は、経済主体の営む経済行為の集まった経済現象にある。本書の研究対象はその港湾経済現象の分析に主眼を置いている。しかし経済現象は経済以外の要因によって制約されるので、その本質を究明しなければならない。特に港湾は本質を解明せずして、港湾現象を分析すべきでない。本書の内容は、単に形態的に港湾に關係する経済的諸問題、各事情なり、専門用語の解説なりを精緻に分類考察していくにすぎない。それゆえに港湾経済活動にとって必須の実践的知識体系やそれによって導き出される判断力を形成するのに、本書は役立つといえるが、しかし社会科学上の「経済学」として港湾研究を捉えていたといえるであろうかという疑問が生じる。本書は港湾を経済学に關係づけているが、科学的な方法論がなくて、単に形態的な研究対象方法のみで解明することのできる学問分野(例えば、自然科学の分野や、商業学もこれに近いものをもっている)と同様に『港湾経済学』を取扱っているように感じ得る。その意味では本書は商学的接近方法や経済地理学的手法で論じられているともいえよう。

Economics として、体系化したものにするためには、社会科学、とくに経済政策上問題意識のもとでの独立の一定の科学的方法論のもとでの分析考察が必要である。「港湾経済学」が、社会科学であるには集成された知識ないし認識が、体系化された論理的諸条件をうらづけにして一定の立場より解釈されなければならない。港湾問題には、例えば、経済発展に伴なうわが国港湾の諸問題が単に一時的な現象として生じた性質のものでないよう、資本主義経済のもつ内部的必然性なり、経済のもつ法則的な結果として現象化したのであるから、本書の分析考察のような実践的状況判断力では説明が不可能である。つまり実践的解説もしくは問題整理の分析では、港湾問題を説明づけるには限界が生じている。それ故に港湾研究には、港湾にとりまくもろも

ろの条件の中で、総合的な面からの研究が必然的に要求される。単に経済地理学手法、商業学的接方法にもとづく港湾事情や港湾経済に関する取引上の知識としてではなく、資本主義経済社会の中にあって最も港湾が本質的にかかわり合いをもつ要因との関連で、経済政策上のものとて港湾研究がされるべきである。

学問は各時代における社会的発展の観念的所産として、とくに研究対象や方法論の推移動向は、その時代の社会的要求を如実に反映するものであるから、本書は当時の港湾学としての成果を十分に發揮していることを認めねばならない。港湾が国民経済活動に重大なる要因を持つ今日、社会科学上の方法論として、全領域を網羅している「港湾経済学」を集大成させることが必要である。

(Published by the Dock and Harbour Authority, London, 1953.)