

港 湾 経 済 研 究

現代港湾の諸問題

日本港湾経済学会編

日本港湾経済学会年報

No. 9 / 1971

株 式 会 社

成 山 堂 書 店

序

本書の課題「現代港湾の諸問題」とは、きわめて深くして幅広い意味内容をもっている。本年度は、日本港湾経済学会創立10周年の全国大会を催すにあたり、「港湾経済研究」第9巻が、その意味をもって、装い新たに誕生することもよるこびに耐えない。

第10回大会の共通論題は「広域港湾と港湾経営の諸問題」であるが、本書は、ますます重要かつ複雑化するわが国の港湾問題を総合的にとらえ、ここに大方の御高批を仰ごうとするものである。直面するわが国港湾の諸問題と共に、「広域港湾」や「経営問題」もわが国港湾の今後の基本的な重要課題である。港湾は国の内外を問わず、めまぐるしい経済的変動を感じる機能であるかぎり、それにふさわしい経済・社会的な港湾体制を確立させねばならない。このためには、港湾を経営体としてとらえた客観的な理論が形成される必要がある。広域港湾もそのような概念をもとにして考えられるべきであり、その他の諸問題についても、明治以来の古い「公物思想」や経済外的な規制で港湾が運営されるものから脱出しないと、港湾の営みも近代化してこないであろう。本書はそのような問題意識の中で、とくに第1部（第10回大会共通論題）第2部（記念論文）第3部（第9回大会自由論題）の構成によってわが国港湾の現代的課題を論じている。

本学会の大会については、開催地各位の絶大なご尽力によっている。学会年報の刊行にかんしては、賛助会員、ならびに正会員諸氏のご協力、さらには事務局関係者および編集委員の方々および出版の労をとって下さった成山堂書店の大きなご努力に依存していることを憶い、心からなる謝意を認めた。また学会活動における学会誌の役割の重要性をこの上共ご理解いただき、なお一層のお力ぞえを願い、共に本学会の健全な発展に資されることを、とくに10周年の期に深く念ずる次第である。

1971年8月

目 次

序	矢野 剛
---	------

研 究

(第 1 部)

公企業経営としての港湾問題	東 寿 (1)
港湾と港湾運送—港湾機能拡大と変革の基礎—	喜多村 昌次郎 (38)
広域港湾における港運事業の近代化について	山 本 長 英 (56)
東京湾港湾取扱い貨物量の適正化と港湾管理問題	千須和 富士夫 (78)
港湾広域化問題の一考察	柴 田 悦 子 (104)
巨大都市化と広域港湾問題	今 野 修 平 (121)
港湾行政の近代化	和 泉 雄 三 (137)
広域港湾と港湾経営の本質的課題	北 見 俊 郎 (157)

(第 2 部)

明治時代の港湾と鉄道	宮 野 武 雄 (168)
わが国における倉庫ならびに倉庫業の史的発展	斎 藤 公 助 (182)
太平洋戦争下における港湾政策の意義	寺 谷 武 明 (197)
港湾における賃労働と荷役業の成立と展開	
——日本港湾労働の一研究として——	玉 井 克 輔 (221)
港湾の油濁損害に関する一考察	今 泉 敬 忠 (239)
工業港における埠頭利用の問題点	今 野 修 平 (261)
	永 野 為 紀 (261)
港湾における言論の自由	荒 木 智 種 (275)

(第 3 部)

港湾産業と鉄鋼産業 ——その系列化傾向と	
支配構造の一面について——	山 村 学 (293)
北海道における工業開発と港湾の課題	松 沢 太 郎 (313)
海運流通の斉合性 (Ⅲ)	
——資本生産性からみた斉合性の追求——	神 代 方 雅 (322)
イギリス絶対王政下にみる港湾と海運 (Ⅰ)	長 島 秀 夫 (342)
	小 林 照 夫 (342)

文 献 紹 介

喜多村昌次郎著「港湾産業」	松 橋 幸 一 (353)
北見俊郎著「港湾総論」	山 本 和 夫 (358)
欧米港湾労働事情研究調査団編著「欧米の港湾」	市 川 勝 一 (363)

J. Mondalshi; "Zegluga W Gospodarce Japonu, 1964".....山 本 泰 督 (367)	
William L. Grossman; "Ocean Freight Rates"富 田 功 (373)	
A. H. J. Bown "Port Economics"山 上 徹 (383)	

学会記録

学 会 記 事..... (389)	
港湾研究文献目録..... (405)	
「港湾経済研究」総目次..... (457)	
編 集 後 記..... (465)	

公企業経営としての港湾問題

東 壽

(石川島播磨重工業KK)

目 次

1. はじめに
2. 港湾、港湾経営の概念について
3. 「港湾近代化」と「港湾合理化」
4. 政策論としての近代化と合理化
 - (1) 序 説
 - (2) 港全体経営の近代化——ポートオーソリティー制度
 - (3) 埠頭経営の近代化——ターミナルオペレーター方式
 - (4) 港全体経営および埠頭経営の合理化
 - (5) 結 言
5. 港湾販売論
 - (1) 序 説
 - (2) 港湾立地論
 - ① 方法論としての立地論の価値
 - ② わが国の立地問題のあり方
 - ③ わが国の港湾発展と立地態様
 - ④ 港湾性格要素の立地機構
 - (3) 港湾背後地論
6. むすび

1. は じ め に

- 1) 東京港と横浜港とは、その性格によって共榮し発展するという。果してそうであろうか。貿易量が増えて既存施設の能力が不足するから、埠頭を新設するという。果して計画通りに使われるであろうか。

この港湾施設を改良すれば、経済効果としてこれだけ諸掛りが廉くなるという。果して物価は廉くなるであろうか。物価が廉くならないのであれば、だれの利益となるのであろうか。私たちが港湾を計画する場合に、ふとそのような疑問が頭をかすめる。しかし私たちは、それほどに氣にとめてこの疑問を追及しようとも思わないし、建設後の結果に責任を感じようともしない。私企業がその企業のためのものを計画するのであれば、この

ようなことですむ筈はない。公共施設は人のためのもので、「個人の目的や個々の私企業の利益を超越した観点に立つ点にこそ生命がある」という。しかし公共施設の建設、管理は、社会生活の基盤をつくるために、国または地方公共団体の行なう保育行政の一つであって、このために一般税を財源とし一般公共の福祉のためを目的としているが、それだけにひとたびその仕事にあるもののとる立場と仕事にぶつかる態度とを誤まれば、その仕事はかえって社会的にマイナスとなる。今まではその責任を追及されることがなかったにすぎない。現行憲法ないし港湾法の制定によってそのような誤りをおかさないようにしたいと言うのが、永年港全体経営、埠頭経営の公企業的追及を主張し続けてきたゆえんである。私はここで、港湾法にいう港湾管理者の立場に立って、これからの推論を行なうことを明らかにしておく。

- 2) 最近流通革新ないしは綜合輸送体系化によって、埠頭を利用する各企業の合理化による革新的要請が強くなり急速であって、港湾管理者への不信、港湾法改正論に及んでいる。この問題の本質は、「近代化」、「合理化」理念の混乱にある。従ってこの2つの理念を明確に区別し、港全体経営の公企業的追及を徹底し近代化を進めれば、自ら港全体または埠頭経営の合理化を解決し必然的にその運営は広域化を求めるであろうし、政策論的にポートオーソリティ制度、ターミナル・オペレーター方式の方向に進む。本論は、この推理を述べるとともに、港全体ないし埠頭経営の企業目的である「港湾販売」についてその基礎的論理を述べる。そして、本論を書いた目的は、「むすびに」述べるように、港湾管理者がその港全体経営をそのような確固たる体制において初めて未来社会への大変革に対処し得ると言いたいのである。

2. 港湾、港湾経営の概念について

- 1) 推論の都合上、本論にいう港湾ないし港湾経営の概念について、思想を

統一しておきたい。この場合の「港湾」という言葉は、できるだけ社会経済的な分野に立とうとすると、いわゆるハーバーでなく、いわゆるポートに限定され、さらにつきつめると広義の「埠頭」と同義語に解される。

だれがそれを所有し、どのような内容の企業であるかということになる。「だれかは」港湾法の定めるところとなったが、地方公共団体である港湾管理者である。法は、港湾管理者に対し公共の福祉のために地方自治によってその港湾を開発、発展させる一切の責任を与え、国はそれを共助するものであることを定めている。このために法は、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ことを主張するとともに、その一連の条文において国、地方の公益および一般国民の福祉を確保するよう調整しなければならないものとしている。例えば、港湾計画をたてるとする。とそれは単なる土木計画ではなく、港湾経営という企業を行なうための附帯施設の建設計画となる。その施設はただちに利用されて投資効率の最大のものでなければならない。また、経営効率も高く、その利益が国、地方の公益または一般の福祉のために充分に寄与するものでなければならない。従って「何の目的のために」は、港湾諸掛りを低廉にするとともに、港湾荷役を迅速ならしめて船舶——貨物および旅客をその港に吸引港湾取扱量の増大をはかるためのいわゆる「港湾販売」にある。この「港湾諸掛りの低廉化」および「港湾取扱量の増大」を企業としての工業生産において言い換えれば「原価の低廉」化および生産量の増大に相当するであろう。以上は、本論でいう港全体経営ないし埠頭経営が地方公共団体が所有し、経営する公企業であることを示しているが、これからの推論上「この考え方」は次のような前提に立っていることをここで明らかにしておくことが必要であると思う。すなわち、

- (1) わが国の社会経済組織が自由な資本主義的基盤の上に立っていること。
- (2) 海運運賃がいかなる輸送機関によるよりも低廉であること。
- (3) 旅客または迅速を主とする貨物以外は海運を主とする輸送経路をとる

こと。

(4) 貨物の流れは自由な港湾競争によってまた港のなかでは諸掛りを最も安くするよう径路に流れること。

2) 本論を展開する上に「港湾」という概念があまりにも包括的なので、これを分析して数種の「港湾性格要素」によって組み立てられているものとするが、ここで一応「港湾性格要素」という概念を明らかにしておきたい。港湾が交通の必要からある地理的場所に発達し、経済的有機体としてその集聚現象を明らかにし得るようになると、私たちはその港湾にある性格を与えて港湾の発展の方向を推定する。この場合、はじめのうちはある程度まで普通化された、概念たとえば「商港」とか「漁港」というように表現しているが、港湾の発展とともにその内容は次第に広汎複雑となり、そのような簡単な概念をもって今後の港湾の発展を推定することが不適当となってくる。たとえば横浜港は一般に外国貿易港として知られているが、次第に工業港、内国貿易港、地方的港湾、バンカー港などの内容をあわせ現在では単に外国貿易港という概念だけをもって今後の横浜港を論ずることは不当であることは言うまでもない。

従って本論においては、他の科学推論と同じように極めて狭い範囲に考えた特質と差別的属性とを考慮して、港湾という概念を性格的に分析し、推論的方法的要素とする。

第1に、たとえば一般に商港と言われている横浜港と工業港と言われている室蘭港との内容を性格的に検討してみると、その割合は異なっているが、いずれも商港の要素、工業港的要素、その他の集合体であり、最も割り合いの多い性格的要素をもって、その港の性格概念を表現していたことを知る。

第2に、一般に「港湾の性格」と言われているものの示すものは、その港において取扱われている貨物の別であり、その港を通過する物の流れ、人の流れの方向別および、目的別であることである。

これらのことから私は数多くの港湾について分析を行ない、そのなかから普遍的であってかつ差別的なものをとりあげて、次の幾つかの港湾性格要素を得た。

① 商港の要素——定期船を主とする一般商船による貨物または旅客を対象とするもの。

(1) 甲種——対欧米濠州連絡港的要素

(2) 乙種——アジア圏内各地域連絡港的要素

(3) 丙種——国内各地域連絡港的要素

(4) 丁種——地方商港的要素

② 特殊積出港的要素——石炭、鉱石、油類などの特殊物資の積出港的要素。

③ 工業港的要素——主として工場に附属し、工業原料あるいは製品を対象とするもの。

④ 鉄道連絡港的要素——鉄道と特殊な関係にある船車連絡港的要素。

⑤ 漁港的要素——もっぱら漁業の用に供せられ、または漁獲物を対象とするもの。

⑥ 避難港的要素——暴風雨に際し、船舶が避難のために碇泊することを主たる目的とする。

⑦ 遊覧観光港的要素——もっぱら遊覧または観光の用に供せられるもの。

⑧ バンカー港的要素——もっぱら船舶に対する給炭給水の用に供せられるもの。

⑨ その他港的要素——木材港的要素など。

これによって、〇〇港という概念は解体し、〇〇港の××港的要素について推論される。

また〇〇港がどのような性格要素によって組み立てられているかを求めるには、明治44年よりの港湾統計その他の統計資料から、過去のその港の取扱実績を貨物別、方向別、目的別に分析すれば、その港を構成してい

る港湾性格要素を抽出することができ、各要素ごとの取扱量を知ることによってそれぞれ性格要素の強さが明らかとなり、〇〇港のもつ性格を如実に示すものとなる。なお、本論においては、その目的の上から各要素のうち最も代表的な商港的要素について推論を展開することをお断りしておく。

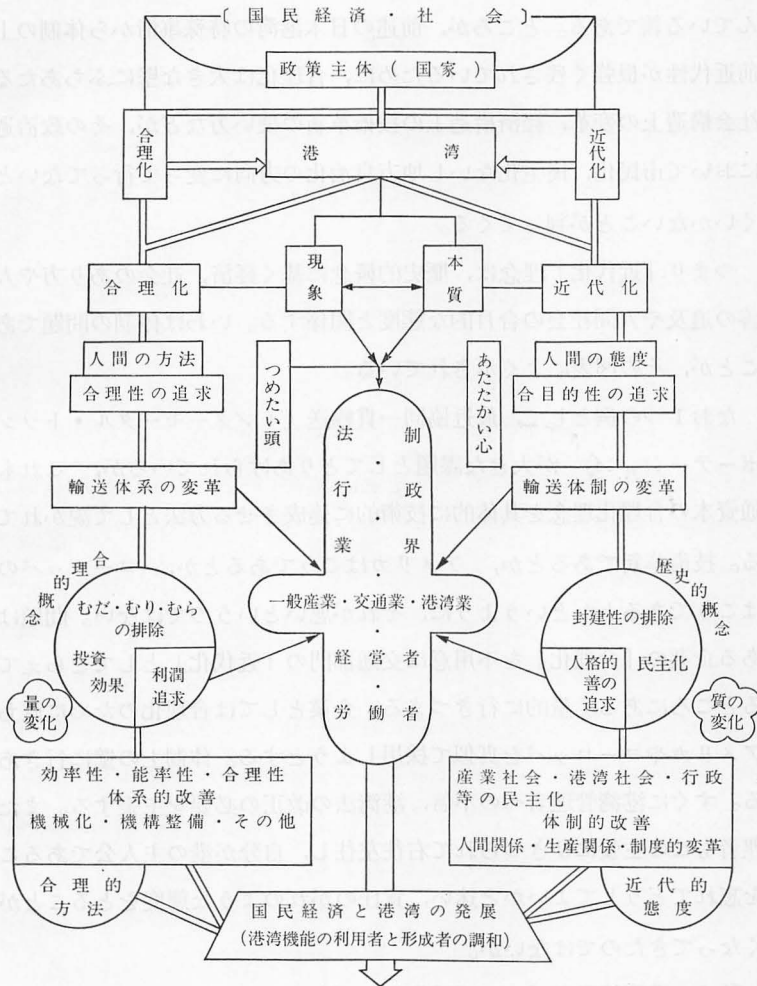
3. 港湾近代化と港湾合理化

私は、港湾社会の社会構造、経済構造、政治過程の3つの領域の中心観念をそれぞれ近代化、合理化、市民化（民主化ないし地方自治化）として、近代化と合理化とは概念として全く違ったものであるとし、問題意識の場としても異なった場に立つものとする。しかし具体的には、この関係はメンドリと卵との関係に類し港湾の構造的問題としてはいずれが先にあるというべきものではないが、政策論的に港湾管理者の立場に立てば、まず近代化が先行して体制を整え、その構造のもとに港全体運営ないし埠頭運営の合理化に進むのが論理であるとするのは、当然であろう。

そこで2つの概念をその本質から明らかにして行くために、青山学院大学北見教授のつくられた図表1を引用してその概要を述べてみたい。（詳細は、その著書「港湾論」および論文「港湾の合理化と近代化の基礎条件」輸送展望96号）

- 1) 日本は、その急激な資本主義的發展によって、封建社会から近代市民社会へ移行したが、港湾は特殊な事情から一般社会から切り離されて取り残され、港湾経済の性格は資本主義以前の段階に止まっていた、これがわが国の港湾問題をきわめて複雑な内容のものにしている。
- 2) 資本主義的發展の段階で企業合理化が進み、港湾にも合理化の要請がでてくるようになり、交通資本として投資しても効率が上がるようになると、埠頭に盛んに投資が行なわれ、埠頭の専門化、専用化、機械化、自動化へとその要請はつきるところをしらない。
- 3) つまり「合理化」理念は、企業合理化などと言われているように、生産

図 表-1 『港湾の合理化』と『港湾の近代化』の概念とその関係
 港湾の「合理化」と「近代化」の基礎条件 (参考)
 —「輸送展望」No.96— (北見俊郎：青山学院大学教授)



性の向上とか利潤追及の方法であって、生産手段と労働力との合理的操作が基礎になる。つめたくもいつまでも続く合理性の追及である。

- 4) これに対して、もし港湾機能の利用者と形成者との間の調和がとれているならば、合理化とともに図表の右側に示されている近代化が平行して進んでいる筈である。ところが、前述の日本港湾の特殊事情から体制の上に前近代性が根強く残されているために、合理化は大きな壁にぶちあたる。社会構造上の変革、経済構造上の技術革新の使い方などが、その政治過程において市民化、民主化ないし地方自治化の方向に変わって行っていないと巧くいかないことが判ってくる。
- 5) つまり「近代化」理念は、歴史的概念に基く経済、社会のあり方や人格善の追及や人間社会の合目的な態度と関係する。いわば体制の問題であることが、その図表によく示されている。
- 6) なお1つの例として、最近協同一貫輸送（インターモーダル・トランスポートーション）が大きな課題としてとりあげられているが、これも交通資本の合理化理念を具体的に技術的に達成させる方法として説かれている。技術革新であるとか、アメリカはこうであるとか、ヨーロッパの港はこうであるとかというように、それが悪いというのではない。問題は、ある企業の「合理化」を不用意に交通部門の「近代化」としてとらえているところにある。量的に行きづまる。企業としては合理化のために直ちにアメリカやヨーロッパを真似て採用しようとする。体制上の壁に行きあたる。すぐに港湾管理者への不信、港湾法の改正の必要を主張する。また管理者もこの主張にひきづられて右往左往し、自分が港の主人公であることを忘れてどうしてよいかと迷い、責任のがれのような態度をとることが多くなってきたのではないか。

私は、港湾管理者がこの「近代化」「合理化」の2つの概念を冷静に正しくとらえ、後に述べるように現行港湾法の立法精神がこの「近代化」を体制としてとらえていることとを再確認するとともに、その精神の徹底を

現実に追及して行けば、自ら「合理化」へつながると信じているものである。

4. 政策論としての近代化と合理化

(1) 序 説

それでは問題を政策論に移すが、論旨を判りやすくするために図表——2 を作成した。前章で近代化、合理化の概念を述べたなかで問題意識の中心となるものについて明らかにしたが、それから私は問題意識の場として、近代化は経営、合理化は運営であると一応割り切って、それぞれの場のなかで推論を進めることとする。政治過程については、日本はその資本主義的發展

図表—2 政策論としての港湾近代化と港湾合理化

概 念	港 湾 近 代 化 Modernization	港 湾 合 理 化 Nationalization		
1. 問題意識 の場	経 営	運 営		
2. 問題意識 の中心	史的考察に基づく 港の体制のあり 方ないし合目的 性を考える態度	生産手段と労働力の合理的操作を基礎とす る。生産性向上，利潤追及の方法		
3. 理論の内 容	公企業の経営形 態 経営方式	専門化	専用化	機械化（省人 化）
4. 政策—1 （港全体 経営）	港務所経営→現 行港湾法体制→ ポートオーソリ ティ制度	広域港湾とし ての港湾性格 要素の適正な 配置	公企業概念の 徹底，独立採 算制の採用	コンピューターによる情報 管理，運営管 理の一元化
5. 政策—2 （埠頭経 営）	公物としての公 共規制→現行港 湾法体制→ター ミナル，オペレ ーター制度 （公私共同企業 又は公有民営） （海陸結合一貫 輸送）	貨物別 専用埠頭	公共支配によ る埠頭会社優 先使用 リース 経営賃貸借 経営委託	コンテナ， スピード， トレーナー， ロールオン， ロールオフ， ラッシュ ターミナルオ ペレーション の自動化（省 人化） 総揚，総積繫 岸荷役

政治過程

↓

民主化
市民化
地方
自治化

によって封建社会から現代市民社会へ移行したとする。政策論的にこれを表わせば、経営、運営のそれぞれの場において、民主化、市民化ないしは地方自治化の方向を見失ってはならないと思う。なおこれからの推論は、港全体経営と埠頭経営との2つに分けてするが、その理由は同じ公企業の近代化、合理化であると言っても、前者は公共そのものの枠のなかで近代化を先に求めるのに対し、後者は近代化された公企業のなかで私企業体化による合理化の方向を追及することとなって、自らこの両者には政策論として近代化または合理化に先後ないし濃淡の差があるからである。

(2) 港全体経営の近代化

封建社会から近代社会へのプロセスは、いわば「権力から経済へ」の思想に裏づけられる。今までのいわゆる「港務所経営」を主体とした修策経営は、リーフマンの分類（国、公共物の営む事業を公営造物、公経済、公企業の3つとする）にい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配される消費経済的経営の程度」で権力の内容の方が多い。

港全体経営を近代化と言うことは、「権力から経済へ」、リーフマンの分類にいう「公営造物」から「公経済」（「公益を目ざしつつ実費主義的最小費用の原則によるもの」）、さらに「公企業」営利経済であって独立機構をもつもの）へと移行することを意味する。

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、やはり流通経済における一単位としての経済的有機体であって、その事業の内容は港湾法第2条に示すものとなり、その企業目的は港のなかにあっては既存施設との争い、港湾間にあっては自由な港湾競争によって船舶すなわち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「港湾販売」にあるといえよう。ここまでは、凡そ現行港湾法によって考えられる最大限の近代化であるが、これをさらに民主化、市民化ないし地方自治化とい

う政治過程をうらづけとして近代化を進めようとするれば、欧米にみるようなポート・オーソリティ制度の採用ということになる。ポート・オーソリティーについてはいろいろのところで述べているのでここでは省略するが、日本のように中央集権的官僚主義行政の強いところに適するものは、凡そ次のような内容をもつことが必要であろう。すなわち、

- (1) 政治より独立した衆知による民主的支配（委員制）による地方自治の特殊公法人。
- (2) 独立採算制を徹底し自主的企業経営と適正料率の決定をはかる。
- (3) 科学的経営管理と事務の機械化。
- (4) 設備の専門化、専用化および機械化、自動化に徹する。
- (5) 港湾販売を徹底する。

(3) 埠頭経営の近代化

港全体経営を公企業として考えると、埠頭経営もまず原則として第一義的には管理者の行なう公企業として考えることから始めるのが理屈である。そこで公物としての公共規制が主となっている公共埠頭から、現行港湾法における体制あるいはさらに近代化を進めるとどのような体制および企業形態が考えられるかを多少本質な問題にふれて考えて行く。詳細は学会年報8号に「日本港湾におけるターミナル・オペレーターの論理」と題して発表しておいたので、ここではそのあらすじを述べるに止める。

- ① 1つの埠頭を構成する施設ごとに企業として成り立つかを考えて行くと、水域施設、外かく施設は論外として、けい留施設、臨港交通施設、荷捌施設、保管施設、船舶補給施設、港湾用地などもその運営ないしサービス業務を併せ行えば十分に企業として成り立つことが判った。さらに一步進めて埠頭全体の管理、経営、運営を一本にすれば有利となることは当然で、ここにいわゆるターミナル・オペレーター方式の考え方が生じてくる。

「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・サービスとを併せて一つの企業ターミナル・オペレーター方式となる。このターミナル・オペレーター方式が、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いうことを改めて考え直して欲しいと思う。

- ② 埠頭経営は、少なくとも管理者自らが積極的にこれを公企業として経営する。消極的には公益の立場に立って私の行為を規制するのがたてまえである。しかし法第13条の私企業の不干与の規定がある。また法第46条ではそれらの施設が公共の用以外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、埠頭経営の企業内容は公共性をもつことを主張していると言える。以上の3つのことから言えることは、港湾法は公物法であるから、「私企業を公益統制する」いわば公益事業法的な考え方で解決することを許さない。問題は必然的に、「公企業の私企業体化」の方向に進む。つまり公共という立法精神に従って許されるだけ法文を拡張解釈して立法時の妥協による条文修正を元に戻すことが必要となるだろう。（前記論文参照）。そしてこのことは、純行政経営（リーフマンの公営造物）から変化して行く方向を示したものであるが、現実の企業形態はその時の社会思潮、経済組織構造に根源するものによっていろいろなものが考えられる。私は、ナチス以前のドイツにおける公私企業接近化の実例から、日本港湾の現状において最も適切なターミナル・オペレーターの企業形態として、公私共同企業および公有民営の2つを選び、終戦後機会あるごとに埠頭計画とともに企業経営的考察による埠頭経営方式を具体化することを努めてきた結果、前記論文に示すように、直接、間接に関係して「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にも及んでいる。この実例によって、それ

それぞれの設立趣旨、経緯、その時々の問題点をケース・スタディー的に経めれば、日本港湾における近代化、合理化の論理を実証的にうらづけすることができると考え、同志とともにその作業に着手している。（日本港湾協会：公私共同企業体による埠頭経営の実情と問題点研究会）

(4) 港湾全体経営および埠頭経営の合理化

前述によって、日本港湾の近代化の体制が現行港湾法体制から、その立法精神をふまえながら港全体運営についてはポート・オーソリティ方式へ、埠頭経営方式についてはターミナル・オペレーター方式へ方向づけられることを明らかにしてきたが、そのような体制を予測しながらその体制のもとでの合理化方策を着々促進して行けば、合理化とともに近代化体制もまた実現しやすくなる。そのような合理化対策とはどのようなものであるかを述べるのが、この項目の目的とするところである。私は、「港湾合理化」を図表一２にあるように、専門化、専用化、機械化（自動化）の３つの領域に分けて考えて行く。

まず運営の場において、生産（ないしは流通）手段と労働力の合理的操作を基盤とする生産性向上、利潤追及の最も適切な方法は、設備を機械化、自動化し省人化することにある。

このために港湾では、同じ貨物が、同じ荷姿のもので、大量が、なるべく同じ地域で取り扱われるようになるのが当然である。これを専門化と名づける。またそのような方法がとられるようになると、なるべく少数のものの独占すなわち寡占且つ自主的運営が資本主義的企業発展の当然の姿であり、適正な料率を決定することを目的とする独立採算制が採用され、公企業といえども親方日の丸式のルーズな運営は許されない。従って埠頭別に公共支配による会社的運営、優先使用、リース、経営賃貸借、経営委託などによって私企業的運営が行なわれなければならない。これを専用化と名づけた。機械化、専門化、専用化によって投資効率があがれば、さらに機械化に投資が行

なわれ、自動化、省人化が進む。

港全体経営については、東京湾、大阪湾など、「東京経済」「大阪経済」を中心とした資本主義的發展により工業化、過密化、都市化をもたらしているところに特別な問題が起っている。港湾取扱量の増加、流通革新による埠頭運営方式の合理化の要請急なるものがあるが背後の「流通」の場である都市地域はその機能において、公害問題において全く行きづまっていること。沿岸各港の發展を港湾性格要素別にみると、各港それぞれの港域のなかで同じような港湾性格要素の組み合わせとなり、それぞれ相競合する段階になってきたとともに各港とも各性格要素を画期的に拡大する余地がなくなっていること。従って市民の立場に立って考えると、東京湾、大阪湾をそれぞれ一つの巨大都市として考え、政策の第1としては中小企業問題、物価安定問題、社会保障問題、物的流通問題（以上経済構造）、住宅規準、公共施設、公害規準、環境保全（以上社会構造）など市民生活権—シビルミニマム—の規準を例えば地方公共団体連合協議体のごとき協同体によりつくりあげて行きながら、そのなかから公害なき地域社会の繁栄を求める都市ヴィジョンへ。従って政策の第2の都市ヴィジョンについては、近未来（2000年代の初期）を目標とし都市問題、流通問題、災害対策、環境問題の抜本的対策の場として大港湾全域の極限的利用をはかることとなろう。この実施のために前述の近代化体制としてのポート・オーソリティが期待され、運営面の合理化については、専門化（広域港湾として港湾性格要素の適正な配置）、専用化（公企業概念の徹底、独立採算制の採用）、機械化（コンピューターによる情報管理、運営管理の一元化）において港全体経営の公企業的追及に徹することとなろう。

埠頭経営としては、コンテナ、スピード・トレーナーによってコンテナの荷役、貯蔵、蔵出し、蔵入れ、小運搬が自動化され、またロール・オン、ロール・オフ、ラッシュ船方式等が容易にとり入れられ、当然に直取りはなくなり、総揚げ、総積み、総繫岸荷役が徹底し、クウィック・デスパッチ、諸掛りの低廉化につながるとともに、現在の運営の3つの壁と言われている

公共使用の原則，船側受渡しの原則，港運業自営の原則の足かせを脱して，一気に港湾近代化体制の実現を促進することとなると思う。逆に前述のような近代化体制が合理化とともに進められていなければ，合理化もまた大きな壁につきあたることを忘れてはいけない。

(5) 結 言

今私のところには，機械化，省人化，自動化の技術革新の情報が集まってきている。

港湾合理化が機械化から強制されてくることは必至のようである。また輸送機関の技術革新から，輸送体系の総合化政策から港湾合理化への風当りは強くなるばかりである。

重ねて言うがそれが，港湾管理者への不信，港湾法改正の主張へつながり港湾革命前夜ともいうべき問題意識にならざるを得ないではないか。港湾管理者は，すみやかに近代化体制を整えて合理化を受けとめねばならない。もしくは近代化体制への道をふまえて，進んで合理化にとり組まなければならない。それが港全体経営，埠頭経営の公企業的迫及の徹底から始まると私は主張しているのである。

5. 港湾販売論

(1) 序 説

前章の結言で述べた港全体経営または埠頭経営の公企業的迫及の第1は，「港湾販売」である。ポート・セーリングという言葉は英国から始まっている。マンチェスター港は海に面していないので，貨物はリバプール港を経由していたが，8000万ドルを投じ運河を開さくし，次のように措置してリバプール港経由より有利なることを13人のセールスマンを使って荷主に徹底的に宣伝し遂にリバプール港経由の商慣習をマンチェスター港に引きつけることに成功した。

- ① マンチェスター・シップ・キャナル会社は、船会社にマンチェスター港への直接寄港を要請しリバプール港と同一の海上運賃とすることに成功した。
- ② さらに会社は、鉄道会社と交渉して、奥地の工業中心よりマンチェスター港への鉄道運賃をリバプール港へのものより安くすることに成功した。
- ③ マンチェスター港の港税、諸掛りを低廉にした。

その後このような努力がポート・セーリングという言葉とともにカナダ、アメリカ、濠の各国に行なわれることとなったが、その本質は商品の販売と異なったものではなく、注意提起、興味誘導、購売心の作興、販売の順序である。しかしここでは「港湾販売」という企業目的のために、徹底した公企業の追及を行なうために、必要な科学的な調査および予測について述べなければならない。その第1は、港湾性格要素ごとの発展の可能性（港湾性格要素の適地問題）およびその方向（港湾性格要素の性格問題）を求めること、その第2は販売市場の範囲を求めて港湾性格要素ごとの規模を予測することにある。これが基礎となって初めてポート・セーリングの活動となるのである。

(2) 港湾立地論

① 方法論としての立地論の価値

本論が港湾販売の方法論の第1段階に立地理論の考察をとりあげたのは、社会的生産の一部門としての港湾経営が工業生産と全く同じような段階にあると考えたからである。そこで、第1に企業としての港湾経営は強力な特権を与えられた独占的公企業であること。第2に国はその発展に共助する反射として国家経済計画からみた制約を港湾経営に対して要求していること。従っていかなる企業の発展のプランも、国民経済、地域経済内の各港の港湾性格要素の合理的配分（つまり配置および構成）の諸原理を究明しなくては、

未完成であると考えられる。この問題は、今まで港全体経営の問題追及にとりあげられたことがなかったばかりでなく、港湾管理者が公企業的追及にとりくむ態度に関連があるので、例を東京、横浜両港にとって具体的に掘り下げて見よう。港湾法制定以前においては、国は、横浜港を外国貿易港（甲種、乙種商港の要素、工業港的要素）として政策的に発展させるために、東京港を単なる市内消費港（乙種商港的要素の一部、丙種、丁種商港的要素、木材港的要素など）として水深を（一）6 m以上とすることを強権をもって許さなかった。この間両港の摩擦は大きく政治問題として調整するに非常な困難があったが、体制としては一応国の権力によって経営方針の競合を避けるようになっていた。しかるに港湾法は、他の必要から地方自治による港湾行政の統一、公共性の担保および経営の効率化をはかるものとする。東京都および横浜市は、それぞれ原則として自由な港湾競争の立場に立って、その企業的发展のプランを計画し、実施できることとなり、国の制約はわずかに国の共助の反射として最小限の監督権限のみとなった。東京は、一応過去の強圧的な制約を除かれ、新たな観点から再検討されることとなり、必然的にその規模は大きくなって行く。

両港の企業的发展のプランの相競合する可能性は多く、そのいかにによっては国民経済、地域経済に大きな影響を与えることも起り得る。法は、このような場合の企業的发展のプランの合理的調整を管理者に要求している。すなわち、東京都および横浜市のたてる両港の企業的发展のプランにはそれぞれの港湾性格要素の合理的配分（つまり立地論的考察）が十分に導入されていなければならない。それでなければ、両港における企業的发展のプランの調整は非常な困難にうちあたると考えたが、既に現実とその状態にうちあたっている。すなわち、立地論をとりあげるべき状態にあると思わざるを得ない。それでは、本論にとりあげる立地問題はどのような範囲のものであろうか。

「港湾経営の直接的目標が経済性の不断の追及にあり、立地問題もこの目的達成のための基本的前提である限り、立地理論はまず港湾経営それ自体の

よって立つところの技術的基礎、およびかかる技術的過程がそのもとに営まれる経済的諸関係、ならびにこれらと複合する一般社会的諸関係等について、それぞれ分析し、これらの関連を求めることが絶対に必要である。しかも経済性は現在経済機構のものにおいては価値関係として現われ、従って港湾立地問題は価値計算にまで掘り下げられて始めて真に港湾経営の一分野としての価値を見出し得るものである」。以上の記述は、工業立地理論における「工業生産」を「港湾経営」とおきかえたものにすぎないが、よく港湾経営の一分野としての港湾立地問題の範囲を明らかにしていると思う。しかし、もとよりこのような大きな任務は本論のよくするところではなく、まずわが国において一定の地理的場所に港湾が発達した原因は何であるか、この原因は立地因子として、いかに特質づけられるか、これによってある港の立地機構を求めるとどのようなようになるかを推論し価値計算への道を開いたにすぎないが、現象研究の分野においては一応方法論的に、すなわちある港湾経営のためにはどのような種類の諸現象を分析研究する必要があるか。従ってどの点に対策を求めれば企業の発展のプランとすることができるかを、多少とも科学的に究明することができると思う。

② わが国の立地問題のあり方

元来立地理論は Alfred Weber がその著書“Reine Theorie des Standortes” (1922) において提唱して以来、経済理論特に個々の工業に関する立地研究として発達してきたが、交通機関としての港湾の分野において立地研究をとりあげたものに Erich A. Kautrz “Des Standorts Problem der Seehafen” (1934) がある。その理論を詳細に述べることは省略するが、Kautrz は Weber の立地理論を継承し、港湾の立地理論を純粹経済理論的に発達させて、輸送指向、労働指向の3つの立地因子を抽出したが、発達した市場の实在、活発に活動する取引所、代表的商社の状態、海岸都市における人口集中などの因子は、不可量なものとして立地理論の構成より除外され

また海外の関連ある港湾の位置、背後地における発達および荷受場所は決定されていることを前提としている。すなわち Kautrz の推論によって、私たちは、港湾立地の研究のあり方を知ることができたが、絶対的な超地理的な純粋理論が具体的現実を把握し得ないように、本論においてはさらにわが国の港湾発達の特殊事情を考慮にいれなければ、あるいは港湾という概念をさらに分解しなければ、本論の目的とする港湾販売的方法的基礎とすることはできないと思う。

この理論的根拠をここに一つ一つ詳述することは省略するが、これを要するにわが国の港湾経営的方法的基礎としての立地機構と超地理的な純粋経済理論による港湾立地理論とは、おのずから相違せざるを得ない。本論の港湾立地機構は、現在わが国の港湾において歴史的に構成されている立地態様を土台として出発しなければならない。これによって港湾経営が行なわれてはじめて港全体経営の公企業的追及が有効に働き得るものであると考える。すなわち本論の立地問題は次のごとく展開する。

- (a) わが国において一定の地理的場所に港湾が発達した原因は何であるか。
- (b) この原因は立地因子としていかに特質づけられるか。
- (c) これによってある港の立地機構を求めるとどのようなものとなるか。

③ わが国の港湾発展と立地態様

わが国は四面海に囲まれ海運の利用は古くから開けていたが、帆船の時代には沿岸貿易を主としていて、港は天然の地形の適当なところに限られ、港間の距離はほぼ帆船の1日行程の海上距離であった。その当時の港湾の立地因子は「海岸の位置」および「海洋の位置」であり、これらの港湾のうち背後地が経済上有望なものは自然とそこに都市的集落の生成発達を見、さらにそれが港の発達を促進せしめた。その後造船および航海技術が進歩してくると、「海洋の位置」、「海岸の位置」のみに立地する港湾は、自ら衰亡の道を辿っている。例えば坊津港（鹿児島県）は、大陸、琉球との間の帆船渡航

地点とし潮流、恒風、海上最短距離においてすぐれていたこと。また宮津港（京都府）は、大阪、京都への百石舟の1日行程の沿岸寄港地であり、経ヶ岬の難所を控えての避難港であったことによって帆船時代に栄えたが、造船および航海技術の進歩につれて、唯一の発達因子を失い他に特殊な立地因子を有しないので、昔日の繁栄を維持することができなかった。これに対し大阪港は、河口という「海岸の位置」において生成し、陸路の不便な時代に京との最短交通地点として発達したが、造船航海技術の進歩および陸上交通の発達した時代となっても、生産地であり大消費地である、近畿地方を背後地としてもっていることによって、ついには築港上の技術的困難を克服し典型的な人工港として発展を続けている。しかるに、わが国が明治維新開国によって世界と相通ずるようになると、造船、航海技術の進歩と相まち、富国強兵、殖産工業の国策による新たな港湾の発生を見るに到った。明治末期から大正、昭和にかけて国はみずから横浜、神戸、敦賀、関門海峡、下関、門司を含む北海道各港、荻田の諸港を国営をもって修築した。横浜は生糸の輸出、神戸は綿花の輸入を主として便利ように外かく施設、埠頭、倉庫、税関、取引所、検査所を配置して、国費を投入または助成し、財閥に船を与えて外国貿易を行なわしめる拠点をつくった。敦賀の1万屯岸壁、大陸作戦の兵たん基地として国鉄をして北鮮との間に連絡船航路を設定せしめた。これは後に潜水艦への恐怖から博釜—朝鮮鉄道の経路に変更されている。関門海峡の掘さく水深は、連合艦隊の日本海への通路として重要な意味をもっていた。北海道の各港および荻田港は、小樽、稚内の商港の要素ならびに漁港の要素の北海道拓殖のためのものを除けば、政府のねらいは中央資本による石炭の開発にあったことは明らかである。この大港集中方針の後、国内産業の発達にともなってまたは国土開発を目途として、地方海岸都市に中小港湾の改良修築を実施した。この場合注意しなければならないことは、第1次に位置された大港湾は（東京、大阪、名古屋などを含む）中小港湾発達の素因を培養し、第2次に位置された中小港湾と密接な関係のもとに相寄り相扶けて

発達してきたことである。すなわち、わが国においては、大港湾は純粋な経済的因子による立地のほか多分に政策的その他の因子によるものが非常に強く、また中小港湾はある限度までは大港湾と港湾競争をしない一大港湾と異なった性格要素を明らかにして発達するよう行政的に指導されてきた。つまりわが国の港湾の立地機構は、大港湾と中小港湾との生成発達の順序および性格が政策的に区別されていたために、わが国の特殊な立地機構をつくりあげていると言うことができる。もちろん各港の史的生成根拠とその港の立地関係とをかるがるしく一致せしむべきではないことは言うまでもない。それではこのような特殊事情のあることを頭におきながら、地方自治的に生成発展した大阪港と、国策的に近代的修築された横浜港に例をとって、その史的発展の後を辿り、わが国港湾の特殊な立地態様を追及して見ることにしたい。

A 大阪港の生成と発達過程——大阪港の生成は古く、近畿平原への船がかりの良好なことから（自然的因子、地理的因子）その地理的場所を占めたものであるが、貨物の集散にともなって聚落を形づくるようになると、ようやく港の形を備えるに到った。中世——まだ陸上交通の不便であった時代には、外国あるいは国内各地からの最短交通路として発達していった。三韓、随、唐との交通は頻繁を加え、奈良朝代にも大和から海上に出る唯一の泊になっていたが（自然的因子、地理的因子、社会的因子）、平安朝時代兵庫港が利用され、足利時代にはさらにその繁栄を堺港に奪われ、大阪港はただ淀川の河口とし存在したに過ぎない時代もある（社会的因子、地理的因子、経済的因子、自然的因子）。豊臣秀吉が大阪に居城を定め、堺商人を招致するに到って（社会的因子）再び海上貿易を復活し、東西横堀、道頓堀などの開さくも行なわれ（資本指向）地理的優秀性に加えて経済力が充実された（経済的因子）。さらに徳川時代に入ってから全国諸大名の蔵屋敷が各河川筋に設けられ（社会的因子）、多量の米穀が国もとから輸送される一方（経済的因子）、運河の

開さく、港の改良（資本指向）などにも力がそそがれ、江戸の政治中心に対し経済中心となるに至った。ために大阪港の立地はゆるがなかった（経済的因子）。この間の工事の代表的なものは安治川の開さくであった（資本指向）。明治元年開港（社会的因子）となった頃には、造船および航海技術の急速な進歩に伴って、天然の大阪港の自然条件（自然的因子）としての欠点がようやく暴露されてきたが、その経済的立地条件（経済的因子）の強さは、第1次、第2次大阪港修築工事（資本指向）を実施する原動力となり、典型的な人工港とし躍進の一途を辿るに至った。これはもちろん築港技術が進歩したためであるが、その背後の経済力が多額の建設費をかけても大阪港の立地を決定させたのである。ここに注意しなければならないことは、わが国の多くの港が多かれ少なかれ国策的にその発達が援助されてきたのと違って、明治以後の大阪港は独自の立場で主としてその経済的立地条件により立地し発達してきたことである。以上の生成発達過程を経て大阪港は現代に至ったものであるが、戦争に余り影響されない昭和10年について大阪港がどのような情勢にあったかを概説すると

大阪市を中心とする大産業地域を背景とし（陸運指向、労働指向）、内外交通の要衝を占め（航路指向、都市指向、港距指向）港湾施設の整備に伴って（泊地指向、水深指向、施設指向、資本指向）貿易の発展いちじるしくついに出入貨物屯数はわが国の首位を占め、さらに発展の一途を辿りつつある。外国貿易において北米、満支、南洋、印度方面との取引多く（海運指向）輸出額は綿織物その他の工業製品を大宗として1,856,395屯（649,243,399円）輸入額は工業原料を主として4,919,399屯（574,949円）であって（出入貿易額対比指向、積荷要素指向）、旅客および定期船物資を大宗とする神戸港とその性格を異にしている（経済指向）。内国貿易においては、瀬戸内海沿岸各航路の基点として四国、中国、北九州方面の物資交流の中心であって（海運指向）、移出額は鉄鋼および同製品、木材、綿織物などの工業製品を主として5,224,526屯（381,064,686円）移入額は工業原料を大宗として13,632,767屯（1,406,954,360円）であって大阪港が大阪市を中心とする大産業港湾であることを如実に示している（出入額対比指向、積荷

要素指向)。安治川、木津川の河口附近は、金属、機械、造船等の工業地帯を形成し工業生産力はいよいよ盛んな状態にある(工業指向)。船舶修理施設、船員厚生施設、代表的商社、取引所など存在し、神戸港とともに西日本における海運の根拠地である(慣習指向)と同時に、背後に日本の代表的な文化地域を有し、(人文指向)、交通上地方ブロックの代表的都市の門戸としての位置にある(都市指向)。

B 横浜港の生成と発展過程——安政6年開港(政策指向)当時の横浜港は、横浜村という一漁村にすぎず、単に江戸に近く(都市指向)政治的に江戸から適当な距離をもつ(政策指向)天然の泊地(泊地指向)であることにより選定されたものであるが、明治中期に到り世界通商により国富の増強をはからんとして政府が対外貿易方針を決定した当時、横浜港を選定した理由は

- a. 対米航路との関係——海洋の位置(航路指向)
 - b. 東京(政治の中心)を背後に控えて日本の玄関としての位置——海洋の位置(都市指向)
 - c. 天然港としての拡築関係——海岸の位置(泊地指向、水深指向、資本指向)
 - d. 対米通商に対する背後地の経済的見通し——背後地の位置(経済的因子)
 - e. 貿易商社などの存在(慣習指向)
 - f. 既に存在する海岸都市の存在(都市指向、労働指向、人文指向)
- などにあったと思われ、その後の躍進もこれらの立地因子をもって発達し現在に至ったものということができる。さらに推論の都合上大阪港の場合と同じように、戦争によって発達過程の歪められない昭和10年当時の横浜港の港勢をみると

国際航路の終端港(航路指向)および寄港地(港距指向)として、東日本の親港(政策指向)であるとともに首都の対外門戸(都市指向)であり、一方京浜工業地帯の発展にともなって工業港としての重要性を加えんとしていた。外国貿易においては、北米を主とし、満洲、濠洲、印度、歐洲方面を取引地(海運指向)と

し、輸出は生糸および絹織物の1,078,000屯(639,457,000円)輸入は鉱油、石炭、木材などの6,263,000屯(630,029,000円)。内国貿易は内国全地域に跨がり移出は石炭、鉱油、木材等の4,304,000屯(418,119,000円)移入は工業原料および石炭の3,991,000屯(262,133,000円)の状態にあった(出入貿易額指向、積荷要素指向)。船舶修理設備、船具商、代表的海運商社、取引所、市場船員住居などの存在(慣習指向)によって日本における海運の根拠地であるとともに背後地は日本における最大の文化の中心地である(人文指向)。

以上大阪港および横浜港の生成発達過程を述べたが、この記述を通観して明らかなことは、両港ともに甲種商港の要素の発展の原因として幾多の共通な立地因子を析出することができることである。同様な作業を乙種、丙種、丁種商港の要素、工業港の要素などのそれぞれ代表的な港について行なうとその程度において強弱があるが上述のいろいろな原因すなわち〇〇指向を見出すことができる。ただこれはある港の「なま」そのものの史的生成根拠にすぎないので、立地因子としてさらにこれを特質づける作業が必要となる。

④ 港湾性格要素の立地機構

さて前節に述べた方法を使って、大、中、小港湾(ここでは甲種、乙種、丙種、丁種商港の要素が代表的要素である港湾)の生成発達過程から抽出された「なま」の史的生成根拠(一応〇〇指向と名づけたもの)について大、中、小港湾の関連を求めて、立地因子として特質づける作業を行なう。例えば、地理的因子のうち航路指向については、甲種商港の要素は世界一周航路、対欧、対米航路に沿うか、近い位置にあることが決定的因子である(最強)。乙種においては、対アジア地域航路に沿うか、近い位置にあることが決定的である(強)。丙種は国内各地域連絡航路(やや強)。丁種においては航路指向の立地因子としての比重は小さい(弱)。さらに特殊物資積出港の要素、工業港の要素、漁港、遊覧港などの性格要素は既存の航路によって決定づけられることは少なく(弱)、鉄道連絡港的要

素、避難港、観光港的要素は既定航路に沿うか、近い位置にあることが決定的因子となる（最強）。同様の作業を各立地因子の〇〇指向について、各港湾性格要素の関連を求め、最強、強、やや強、弱の度合に特質づけて一覧表としたものが図表—3である。

図 表 — 3

立地因子	性格要素				特殊物 資積出 港的要素	工業港 的要素	鉄道連 絡港的 要素	特殊港的要素				
	甲種	乙種	丙種	丁種				漁港	避難港	バンカ ー港	遊覧港	観光港
(1) 地理的因子												
1. 航路指向	最強	強	強	弱	弱	弱	最強	弱	最強	最強	弱	最強
2. 都市指向	最強	最強	稍強	弱	弱	弱	弱	弱	弱	弱	強	最強
3. 港距指向	最強	強	稍強	弱	弱	弱	弱	弱	最強	最強	弱	強
(2) 自然的因子												
1. 泊地指向	最強	最強	最強	最強	最強	最強	最強	最強	最強	最強	最強	最強
2. 水深指向	最強	最強	最強	最強	最強	最強	最強	最強	最強	最強	最強	最強
(3) 経済的因子												
1. 輸送指向												
イ 径路指向	最強	最強	最強	最強	最強	最強	最強	弱	弱	弱	弱	弱
ロ 陸運指向	最強	最強	最強	最強	最強	稍強	稍強	弱	弱	弱	弱	弱
ハ 海運指向	最強	最強	最強	最強	稍強	稍強	稍強	最強	弱	弱	弱	弱
2. 出入貿易額 対比指向	最強	最強	強	弱	弱	弱	弱	弱	弱	弱	弱	弱
3. 積荷要素 指向	強	最強	最強	最弱	弱	稍強	稍強	稍強	弱	弱	弱	弱
4. 荷役費指向												
イ 労働指向	最強	最強	強	稍強	最強	最強	最強	稍強	弱	強最	弱	弱
ロ 施設指向	最強	最強	強	稍強	最強	最強	最強	稍強	弱	最強	最強	最強
5. 資本指向	弱	稍強	強	最強	最強	最強	稍強	稍強	弱	弱	最強	最強
(4) 社会的因子												
1. 政策指向	最強	強	強	弱	弱	弱	弱	強	弱	弱	弱	弱
2. 人文指向	最強	強	強	弱	弱	弱	弱	弱	弱	弱	最強	最強
3. 慣習指向	最強	最強	強	弱	稍強	弱	弱	強	弱	強	弱	弱

このうち経済的因子は特に重要なものであるので、その特質づけの論理を明らかにしておく。

経済的因子については、本論に言う「港湾」、特に商港的要素の機能の

直接的目標は経済性の不断の迫及にある。従ってその立地は、経済的因子を主体として構成されることは言うまでもない。

- (1) 輸送指向、港湾を通過すると予想される主要貨物の発地と仕向地との間の輸送ができるだけ輸送費の廉くなる方法によろうとする傾向のあることは、港湾の立地が輸送に指向することを示し、各商港の要素について普遍的に決定的（最強）である。この輸送指向は港湾立地機構の主体をなすものであって本論的方法的基礎の重要な部分であるので、いまいし具体的にその内容を追求することとしよう。

海外の発地から内地の仕向地への輸送過程を分析して考えると3つの要素から成立っていることを知る。すなわち、海外港より港湾までの海上輸送（またはその逆）、港湾における輸送機関より他の輸送機関への貨物の積換。港湾より内地地点までの陸上輸送（またはその逆）である。

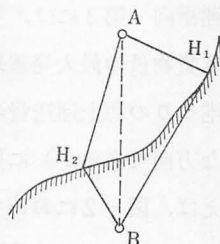
これを幾何学的に言うと、海外港と内地地点とが貨物輸送過程の立地図形をなし、これに対して第3の要素である港湾の積換場所が決定される。この立地図形をなす多角形の各頂点（それぞれの海外港または内地地点）は、一定の分力をもって港湾の立地を自分自身の方向に吸引するが、その分力が平衡して静止するところに港湾が立地するものである。このことは、ある工業過程において消費場所と材料所在地とが工業生産過程の立地図形をなし、これに対し第3の要素である作業場所が決定される関係と全く同様に考えられる。

この立地図形のなかで港湾の立地がどこに定まるかについては、さらに次のように3つの考え方に分析して推論することとする。

1. 経路指向 第1は、1つの海外港及び1つの内地地点を考えると、旅客あるいは貨物の種類によって、海運を主とする輸送経路により強く指向するものと、陸運を主とする輸送経路により強く指向するものとの2つがあり、この区別は、その貨物の単位当り陸上運賃の比率いかに並びに迅速であることを必要とするか及び運賃の低廉なことを必要とするかの2つの要

求の強さの比率によって決定される。すなわち、海運経路を主とするか、陸運経路を主とするかの輸送経路の範囲によって港湾立地を指向せしめるものを経路指向と名づけることとする。一般的には、迅速を必要とする旅客、特殊貨物（貴重品）及び陸上、海上運賃の開きのない軽重量の貨物は特に陸運を主とした交通最短距離に、また海上運賃が陸上運賃よりはなはだしく低廉な重量貨物は海運を主とした経済最短距離に、港湾立地を指向せしめる。このことは、港湾の立地が海外港の方に強く牽引されるか、内陸地点の方に強く牽引されるかの輸送経路の範囲による指向を示すものである。

例えば、図—1において海外港Aより内陸地点Bへある貨物を輸送せんとする場合、輸送貨物数量 W 、海上交通距離 a 、陸上交通距離 b 、輸送貨物単位当り海上運賃 p 、陸上運賃 q 、海上輸送速度 u 、陸上輸送速度 v とすると、



図—1

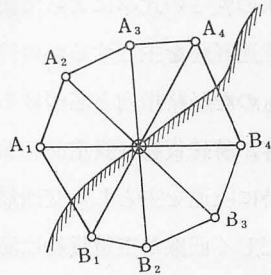
- (A) 迅速を必要とする旅客、特殊貨物または

$p=q$ のような貨物においては、 $W(a/u+b/v)$ が最小となるような位置に港湾 H_1 の立地が指向する。すなわち、 $u < v$ であるから、 $a < b$ —陸運を主とした経路に指向する。

- (B) $p < q$ である重量貨物においては、 $W(ap+bb)$ が最小となるような位置に港湾 H_2 の立地が指向する。すなわち、 $p < q$ であるから、 $a > b$ —海運を主とした経路に指向する。

2. 陸運指向 第2に、多数の内陸地点と、港湾とを考えると港湾の立地は移出入貨物量の最大発着地である内陸地点の方向に指向する。すなわち、各内陸地点よりの陸上運賃の総和が最小な方向（これは同時に、輸送時間の総和の最小な方向であるが）に指向するものを陸運指向と名づけることとする。

例えば、図一2において港湾の立地場所を H 、内陸地点を B_1, B_2, B_3, B_4 、とする場合、 B_1H, B_2H, B_3H, B_4H 、間の貨物数量をそれぞれ b_1, b_2, b_3, b_4 、輸送貨物単位当り陸上運賃を q とすると、 $q(W_1b_1 + W_2b_2 + W_3b_3 + W_4b_4)$ の最小となるような位置に港湾 H の立地が指向する。すなわち、



図一2

W_1, W_2, W_3, W_4 、の最大なものを W_1 とすると b_1 が最小となり、 B_1 の方向に H が牽引される。

3. 海運指向 第3には、多数の海外港と港湾とを考えると、港湾の立地は輸出入貨物量の最大発着地である海外港の方向に指向する。すなわち、各海外港よりの海上運送費の総和が最小な方向（これは同時に、輸送時間の最小な方向であるが）に指向するものを海運指向と名づけることとする。

例えば、図一2において港湾の立地場所を H 、海外港の位置を A_1, A_2, A_3, A_4 、とする場合、 A_1H, A_2H, A_3H, A_4H 、間の貨物数量をそれぞれ Q_1, Q_2, Q_3, Q_4 、海上交通距離をそれぞれ a_1, a_2, a_3, a_4 、輸送貨物単位当り海上運賃を p とすると、 $p(Q_1a_1 + Q_2a_2 + Q_3a_3 + Q_4a_4)$ の最小となるような位置に港湾 H の立地が指向する。すなわち、 Q_1, Q_2, Q_3, Q_4 の最大なものを Q_1 とすると a_1 が最小となり、 A_1 の方向に H が牽引される。

以上の作業によって、輸送指向という概念は解体し、独立した3つの立地因子——経路指向、陸運指向、海運指向——のそれぞれについて今後の推論を行うこととしたが、これによって今まで不明確であった諸問題を明らかにできる。本節の範囲においては、各商港的要素の立地は3つの立地因子のいずれについても同様に決定的（最強）であることに変わりはない。商港的要素以外の性格要素についてはその作業の詳細は省略するが、この3つの立地因子についてそれぞれ指向性の強弱をもつことが明らかとなった。

それでは次に図表—3において、1つの性格要素をとりあげてみると、その欄に記入されている最強、強、やや強弱の4つの言葉の表現するところのものは、それぞれの立地因子がある性格要素の立地を決定づける比重度を示している。私はこれを「立地因子の比重」と名づけた。

例えば、丁種商港的要素の立地を決定づける比重度の強い立地因子は、一覧表によって、泊地指向、水深指向、経路指向、陸運指向、海運指向、積荷要素指向、資本指向などで労働指向、施設指向はこれに次ぐが、これらの立地因子だけについて次節に述べる強度計算を行えば、その港の丁種商港的要素の発展の可能性を知ることができる。

すなわち、図表—3は各港湾性格要素の立地機構を示しているが、その比重度の表現するものは前述したように絶対値的なものでなく、1つの立地因子について性格的要素間の相対的な度合を表現するにすぎないことを注意されたい。しかし、もしこの表に価値ありとすればある港湾販売のためにどのような種類の現象を分析研究する必要があるか、従って、どの点に対策を求めれば企業発展のプランとすることができるかを求めることができることであると思う。

さて、ある港湾性格要素の立地を決定づける立地因子の構成が明らかとなったが、これだけでは港湾立地問題は、港湾販売の一分野として、その価値を発揮し得るものではない。問題はさらに各立地因子の強度計算にまで掘り下げられることを必要とする。

いま、ある性格要素についてそれぞれの立地因子の強度が計算されるとすると、比重とあわせ考えることによって、例えば、2つの同じ性格要素の適地のいずれがより発展の可能性をもつかを判定したり、またはある港のどの点を改良すればその港をより発展させることができるかを明らかにすることができると思う。しかし、前述したように港湾、特に商港的要素の直接的目標は経済性の不断の追及にあるとすると、経済性は現代経済組織のもとにおいては、価値関係として現われ、具体的には企業としての港

湾経営の経営計算として現われなければならない。本論の意図する終極の目的もここにあるが、ここでは各立地因子について強度計算の尺度となる事項を列記することにとめておく。

図 表 — 4

立 地 因 子	強度計算に必要な 調 査 事 項	立 地 因 子	強度計算に必要な 調 査 事 項
1. 地理的因子		3. 海 運 指 向	1. 海上勢力範囲に関する調査 2. 主要生産地および消費地の分布状況に関する調査
(1) 航路指向	航路(定期, 不定期)に関する調査	(2) 出入貿易額対比指向	航路別および海上勢力範囲別貿易額に関する調査
(2) 都市指向	経済地理的地方区域の調査	(3) 積荷要素指向	航路別及海上勢力範囲別港湾取扱貨物噸数に関する調査
(3) 港距指向	1 港距の調査 2 船速の趨勢に対する調査	(4) 荷役費指向	1 港湾都市人口調査 2 荷役労働者調査 3 港湾荷役費調査 4 船舶滞留日数(とその原因)調査
2. 自然的因子		(5) 資本指向	港湾工事費その他の投下資本に関する調査 港湾諸掛費に関する調査(港湾調査規則)
(1) 泊地指向	気象, 潮流, 漂砂, 風位, 水, 霧等の自然条件に対する調査(既成港湾については港湾調査規則)	(6) 工業指向	臨海工業に関する調査
(2) 水深指向	地質, 漂砂等に対する調査(既成港湾については港湾調査規則)	4. 社会的因子	
3. 経済的因子		(1) 政策指向	貿易その他に関連して港湾政策に関する調査
(1) 輸送指向		(2) 人文指向	港湾の人文関係に対する影響に関する調査
1. 径路指向	旅客および貨物の陸上および海上運賃に関する調査	(3) 慣習指向	船舶修理施設, 船具商, 船員厚生施設, 代表的商社, 取引所, 市場等に関する調査(港湾調査規則)
2. 陸運指向	1. 背後地域の範囲に関する調査 2. 背後地の人工分布状況に関する調査 3. 背後地の生産状況に関する調査 4. 背後地の消費状況に関する調査 5. 港湾と背後地との陸上交通距離に関する調査(交通機関別)		

(3) 港湾背後地論

前章において、港湾管理者はその港のどの性格要素に発展の可能性があるか、あるいは性格要素のどの点を改良すれば発展するかを知る方法を明らかにしたが、この章ではその性格要素の改発または改良の目標はどの程度であるか、それを知るためにどの範囲が販売市場としてよいかを求める方法論について述べることにする。

a) 背後地の定義と性格による分類

少しでも港湾に関心をもつ者は、背後地という言葉をよく耳にし、また口にする。私もまた港湾に関係してから、港湾を開発し、造り、発展させるものはその背後地である。港湾の社会経済的研究ないし港湾販売の本質は背後地を追及するにあるとの感をますます深くしている。しかし、これが観念的に問題とされているうちはよいが、実際にある港の背後地を求めることとなると、その範囲は大きくもなり小さくもなり、なかなかこれを客観的に定めることはむずかしい。例えば、敦賀港の人に聞けばその背後地は東海地方を含み、名古屋港の人に聞けばその背後地は敦賀市に及んでいる。いずれも一応の根拠をもっているものとすれば、名古屋港と敦賀港との間には当然激しい港湾競争が行われていなければならないが、国全体の港湾の配置から見てもまた現実においても、それほどの事実を認めることはできない。この見かけの矛盾はいろいろの疑問を生む。背後地にはいろいろの種類があるのではなからうか。同じ種類の2つの背後地の間には立地的にどこかに境界があるはずではないか。これらの一連の疑問を明らかにするためにはまず「港湾の背後地」という言葉を定義づける必要がある。

すなわち、「港湾の背後地とは、港湾経営の観点からその港湾を開発販売するための陸地域の勢力範囲を言い、その港湾の立地条件からみて、海運により圏内に出入する貨物及び旅客は当然その港を通過すると考えられるものである」。

この定義によって明らかなことは、ある港の背後地の範囲を経済理論的に追及することができるということである。その経済理論的な背後地の範囲は、「いかなる港湾をも、経済的に無理なく発展せしめる」ように立地的に仮定されるものであって、現実にはそれぞれの港がこの理想の範囲を目標に、自由な港湾競争を行っているものと考えることができる。

言い換えると、経済理論的な背後地の範囲とは、同種の港が同一の条件のもとに自由な港湾競争を行った結果落ちつく姿であると思う。

ただ港湾問題を理論的に追及しようとするには、背後地（陸上勢力圏）のほかに前方地域（海上勢力圏）をも明らかにする必要があるが、本章の推論の範囲ではないのでここでは省略する。

次に、本節の冒頭に述べた疑問を解決するために、この「背後地」と言う概念をさらに分析してみよう。

はじめに「港湾」と言う概念を分析し、いくつかの港湾性格要素の集合体であるとしたがその性格要素の定義を見れば、この分類の基準はその要素を通過する人の流れ、物の流れの目的及び方向別にあることに気がつかれると思う。港湾とその背後地との関係もまた、前述の定義からみて、人の流れ、物の流れによって表わされるものと思われるので、同じような分類基準が背後地の性格的分析にも使用される。すなわち、ある港の背後地はその港の各性格要素別の背後地の集成であると言うことができる。従って「ある港の背後地」と言う概念は解体し、今後の推論は各性格要素ごとの背後地について作業を進めることとする。

b) 背後地の経済理論的範囲

前にも例示したように、「商港的要素の機能の直接的目標は経済性の不断の追及にある」。従って、同種の港湾性格要素は自由な港湾競争によってそれぞれの背後地を拡大しようとする。

本論に言う経済理論的な背後地の範囲は、このような港湾競争の結果落ちつく姿、つまり、その定義からも明らかなように、「いかなる港湾を

も経済的に無理なく発展せしめる」ように立地的に仮定されるものであって、現実にはそれぞれの港がこの理想的な範囲を目標に港湾競争を行なっているものと考える。

それでは、この経済理論的な範囲を求めるために各港湾性格要素ごとの立地因子とその背後地との相関関係を追求してみよう。

第1に、地理的因子のうちで背後地との関係をもっているものは都市指向である。甲種商港の要素の立地が日本の代表的都市（特に東部中部西部の代表的政治都市）にひきつけられると言うことは、その背後地がその都市を中心としその数だけ国土を分轄したものであることを示している。また乙種商港の要素の立地が経済地理的地方区域（または地方行政区）の代表的都市に指向することから、その背後地はその都市を中心とする経済地理的地方区域であることを知るが、丙種及び丁種商港の要素その他の性格要素の背後地の範囲については、都市指向はあまり重要な関係を示していない。つまり、都市指向との関連においては、ある種の港湾性格要素の背後地としてその都市の数だけ国土が分けられることはわかるが、その分轄の境界を明らかにすることはできない。

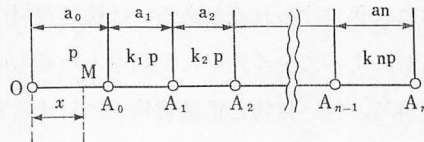
第2に、経済的因子のうち経路指向についてみると港の立地は、輸送経路が陸運を主とするか、あるいは海運を主とするかによって、輸送時間の最も少ない方向にひきつけられるかあるいは輸送費用の最も少ない方向にひきつけられるかによって全く異なった問題となるものであるが、このことは、旅客、貴重品、軽い貨物と重量貨物とに対する背後地が、ある港湾性格要素においてべつべつに存在することを示している。

第3に、経済的因子のうちで背後地の範囲に最も重大な関係をもつものは陸運指向である。前に各商港の要素の立地は仕出地または仕向地である内陸地点と港湾との間の運賃の総和の最も少ない方向にひきつけられることを述べたが、このことから、ある港湾性格要素の背後地と隣接する同種の港湾性格要素の背後地との境界は、「2つの港へ等しい運賃で貨物を

運ぶことができる内陸地点」の軌跡で示されることを知る。いま O をある種の港湾性格要素の地点、 A を O と同種の港湾性格要素の地点として O から A への輸送経路のうち任意の 1 つをとり出し、その経路は O からある地点までは鉄道、その残りは道路であったとする。この場合、その鉄道距離を $L_1(km)$ 、道路距離を $L_2(km)$ 、ある貨物の鉄道運賃を $P_1(\text{円}/km)$ 、道路運賃を $P_2(\text{円}/km)$ とすると、 O から A への総運賃は $(L_1P_1 + L_2P_2)$ (円) となる。いまかりに、 $(L_1P_1 + L_2P_2)$ (円) で同じ経路の上を鉄道だけで運んだこととすると $(L_1P_1 + L_2P_2)/P_1(km)$ だけ運ぶことができ、 O から A への距離は思推の上ではあるが $(L_1P_1 + L_2P_2)/P_1(km)$ であると言うことができる。この思推上の距離を実際の「交通距離」に対して「経済距離」と名づけることとする。

この言葉によって前述のことを表現してみると、「ある商港的要素の背後地の経済理論的範囲は、隣接する同種の性格要素間の経済距離を等分する点の軌跡によって分轄された地域である」と言うことができる。

次にこれを実際に求めるには、まず同種の性格要素をもつ隣接港を決定して、その港との間の道路、鉄道などの交通距離の等分点を求めて結べばよく、どうしても経済距離の等分点を求める必要がある場合は次のような数式によって簡単に出すことができよう。



図—3において、 O より交通路に沿うて $A_0, A_1, A_2, \dots, A_n$ の地点があり、各区間の交通距離をそれぞれ $a_0, a_1, a_2, \dots, a_n$ 、その区間の $1 km$ 当り運賃をそれぞれ $p, K_1 p, K_2 p, \dots, K_n p$ とすると、 O より A_n に到る総運賃は、 $p(a_0 + a_1 K_1 + a_2 K_2 + \dots + a_n K_n)$ である。従って、 p を基準運賃としたときの O より A_n までの経済距離は $(a_0 + a_1 K_1 + a_2 K_2 + \dots + a_n K_n)$ となる。いまこの経済距離の等分点 M を交通距離上に求めるために、 $\overline{OM} = x$ と

すれば

(1) M が $\overline{OA_0}$ 間にある場合,

$$x = \frac{2}{1} (a_0 + a_1 K_1 + a_2 K_2 + \cdots + a_n K_n)$$

(2) M が $\overline{A_0 A_1}$ 間にある場合,

$$x = a_0 + (-a_0 + a_1 K_1 + a_2 K_2 + \cdots + a_n K_n) / 2K,$$

(3) M が $\overline{A_1 A_2}$ 間にある場合,

$$x = a_0 + a_1 + (-a_0 - a_1 K_1 + a_2 K_2 + \cdots + a_n K_n) / 2K$$

(4) M が $\overline{A_{n-1} A_n}$ 間にある場合,

$$x = a_0 + a_1 + \cdots + a_{n-1} + (-a_0 - a_1 K_1 - \cdots - a_{n-1} K_{n-1} + a_n K_n) / 2K_n$$

旅客、貴重品および軽貨物の背後地については、運賃を輸送時間とおき換えれば同じような作業によって求めることができる。

以上、商港的要素の背後地の経済理論的範囲を明らかにすることができたが、私はこのような背後地、甲種、乙種、丙種、丁種の各商港的要素のそれぞれの背後地が重なり合って集成されて、ある港の背後地となっているものと仮定したのである。

(C) 経済理論的背後地の価値

以上、本論に言う「背後地」を定義づけるとともに、その内容について方法論として必要な程度を記述したが、なおここに注意しておきたいのは、経済理論的背後地は方法論として求められたもので全くの仮定の、現実とは異なったものであることである。

もし現在の背後地の範囲が必要であれば、各港の陸上出入貨物（あるいは旅客）の仕向地、仕出地を性格要素別に、貨物別に調査することによって求めることができよう。

この理論的背後地の示めすものは、今まで莫然として放置されていた港湾の社会経済的な働らきを少しでも科学的な基礎のもとに把握しようとする努力である。この仮説は、終戦後わが国の港湾事業が今後どのような方

向に進むものか、また各港湾の計画方針がどのように変更されなければならないかと言う問題を検討する場合に採用されて、指定港湾以上400港について各性格要素別の経済理論の背後地が求められ、それぞれの背後地内の人口、生産、消費による物の流れ、人の流れからその港の計画目標が推定された。さらにこの仮説を使って行なえると考えられることがらをあげると次のとおりである。

- (1) この理論的背後地は、国土計画における地方地域に相当する。背後地はIつの経済地理的な地方区域であって、もし、港湾の配置が国土計画的に適正であれば、国土計画の地方区域と全く一致すべきものである。この理論的背後地と港湾の発展の実態との相関関係を数的に検討することによって、その港湾の規模及び配置が国土計画的に適正であるか、どうかを明らかにすることができる。
- (2) この理論的背後地は、自由な港湾競争の結果最後に落ちつく理想的な姿、適正な港湾の配置であれば、どの港にも経済的に無理のない発展を可能ならしめる背後地を示している。従って、港湾管理者にとっては、現実の背後地と比較することによってその港湾経営の目標とすることができる。

6. む す び

以上港湾管理者の立場に立って、港全体ないし埠頭経営の公企業的追及の方法論を述べて、いわゆる「港湾革命」の危機感に対処することを目的としたが、私は既に「港湾消滅前夜」を問題意識としている。例えば、技術開発の未来予測および未来社会への研究とともに、私たちが前提としている海運すなわち船舶が輸送機関としてどうなるのか、また自由な資本主義社会というがこれがどのように変って行くのか。情報化社会の兆しは始まり、技術革新の未来予測と生態学的不安による悲観的未来像とが別々に、全く調整されることなしに情報として流される。港湾消滅前夜を思う。

しかし、近未来を経て未来社会へと、港湾の大変革を行なうのは、港湾管理者自身であるべきである。他よりの衝撃に打ちこわされるものでなく、自らが自主的にこの荒波をのりきるものでなければならない。そのためには、まず自らの公企業的追及によって、近代化、合理化をふまえ近未来をのりきるそのなかに未来社会への港湾像を画きだすべきだと思う。

目次	頁
第一章 港湾の現状と将来	1
第二章 港湾の役割と機能	2
第三章 港湾の発展と近代化	3
第四章 港湾の経営と管理	4
第五章 港湾の国際化と競争力	5
第六章 港湾の環境と社会	6
第七章 港湾の未来像	7

第一章 港湾の現状と将来

「港湾」は、人類の生活と経済活動の中心地であり、文明の発展の基盤である。港湾は、船舶の出入り、貨物の積み下ろし、情報のやり取りなど、多岐にわたる機能を果たしている。現代社会では、港湾は単なる船舶の停泊場所ではなく、国際貿易の重要な窓口として、その役割を拡大している。港湾の発展は、国家の経済力と国際競争力の重要な指標となる。港湾の近代化と合理化は、港湾の競争力を高め、国際貿易の発展に貢献する。港湾の経営と管理は、港湾の発展を支える重要な要素である。港湾の国際化と競争力は、港湾の発展を支える重要な要素である。港湾の環境と社会は、港湾の発展を支える重要な要素である。港湾の未来像は、港湾の発展を支える重要な要素である。

港 湾 と 港 湾 運 送

——港湾機能拡大と変革の基礎——

喜 多 村 昌 次 郎

(運輸港湾産業研究室)

目 次

1. はじめに
2. 港湾整備開発の方向
3. 「産業基礎強化」と港湾の役割
4. 専用ふ頭化の傾向と港湾運送
5. 港湾運送の体系変化
6. 港湾の機能拡大と港湾経営
7. む す び

1. は じ め に

港湾利用度の増加は、当面港湾經由貨物量の増大となって現象しており、生産力配置なり経済の集積が著しい地域に立地する特定重要港湾をめぐる、とくにその傾向が顕著である。

それゆえ、昭和36年度を初年度とする第1次港湾整備5カ年計画の実施いらい、すでに第4次港湾整備5カ年計画（昭和46年～昭和50年）の「策定」を必要とするまでにいたっているが、なお港湾施設の不足を解消しえず、港湾原単位の低下と港湾における滞船、滞貨時間の増加は慢性的となっており、港湾の整備開発とあわせ、港湾のあり方を総合的に問題とすべきことが課題となっている。

港湾施設と港湾運送の結合が、一定の合理性にもとづいて完成するという意義は、港湾施設の開発目的が港湾を必要とする産業資本の巡環過程に包摂されつつあるかぎり、港湾運送もその過程において機能することとなるわけであって、それとの関連で、港湾運送のあり方が問題となっているのである。

2. 港湾整備開発の方向

港湾整備計画の背景は、経済の自由企業体制を前提として、それぞれの分野における市場機構と価格機構を通じ、経済行為を展開するに際して、それを促進成長させるに必要な基礎の整備にある。いわゆる産業基盤の強化のための社会資本投資によって、生産力のいっそうの拡大と殖産興業の実を発揮させることであろう。

第1次港湾整備5カ年計画（昭和36年～昭和40年度）が、国の全体計画とされた国民所得倍增計画の一環として、閣議決定にもとづく拘束力と港湾整備緊急措置法（昭和36年法律第24号）による規制のもとに、はじめて国民経済的視野から港湾施設をとりあげた事情は周知のとおりである。

この計画の主要なねらいの一つに、経済規模の急速な拡大にともなう社会公共投資の相対的立遅れへの反省と、その回復の必要理由がのべられている。つまり、経済の近代化が産業構造の高度化によって達成されるものであるいじょう、重化学工業を中心とする第2次産業の拡大成長策が、国の経済計画の基本ともなるのである。そしてそれを促進させることによって他部門からの雇用を吸収し、あわせて他部門の生産性を引上げることの効用が、結果として就業構造の近代化と、二重構造の解消をもたらすものとされている。

そのためにまず、原材料、燃料および製品輸送の基礎施設ともなる港湾の整備開発を必要とするが、港湾は道路、空港、上下水道ならびに防波堤等の例にみられるように、ほんらい私的経済における市場メカニズムの作用しがたい場所であるため、国が行政投資をもって開発することとなるのである。

したがって第1次港湾整備5カ年計画の目的は、経済の発展成長に伴う港湾施設の拡充であり、とくに、産業基盤強化のための一般産業港湾が重点的にとりあげられている。

第2次港湾整備5カ年計画（昭和40年～昭和44年度）では、わが国の産業構造の高度化の進行と、開放体制への移行に対処するための港湾整備が重点となり、外国貿易港湾の整備にアクセントが置かれることとなったのである。

る。それとともに、大都市における過密化問題の台頭によって、過密地域からの工業分散と産業の適正配置構想が、港湾の整備計画との関連で意識の対象となっている。

もとより、このような地域的課題にかかる解決の主体は新産業都市の建設なり、あるいは工業整備特別地域の整備等にあるとしても、地域開発の基盤となる港湾はそれなりの関連を強くもつもので、この計画の背景となる中期経済計画においても、縷縷その事情がのべられている。

つぎに、第3次港湾整備5カ年計画（昭和43年～昭和47年度）は、経済社会発展計画（昭和42年）の策定に伴って発足するが、この計画の重点目標は流通近代化のための港湾の整備であって、外国貿易港湾および内国貿易の進展する港湾にその方向がむけられている。ついで大都市圏港湾と地域開発のための港湾整備が、計画の対象となるのである。

さらに、第4次港湾整備5カ年計画（昭和46年～昭和50年度）の目的意識は、周知のとおり新経済社会発展計画の発足に伴ってスタートするわけであり、ここでは港湾取扱貨物量の大巾な増加に対処すること、および物の流通の合理化に対応することがその基本となっている。それとともに、経済発展の基盤の強化を目的とした開発港湾の整備促進と、大規模臨海性工業基地の開発なり、あるいは国民福祉の向上をねらいとした地方生活基盤の整備（具体的には海洋性レクリエーション基地の整備と安全、公害対策等があげられる）等もこれに含めるため、整備対象、投資額ともに巨額に達するわけである。

このように、港湾整備計画の系譜をたどると、第1次整備計画をもたらしした要因は、経済発展途上において急増する港湾取扱貨物量と入港船舶への物理的対応であり、第2次整備計画の背景は、貿易自由化と開放経済体制移行に伴う産業構造の高度化、合理化であって、高度成長のもたらす矛盾の集積が、産業基盤整備のための社会資本の不足を港湾において露呈したとみるべきであろう。

また、第3次整備計画の指向する方向は、いうまでもなく流通革新の社会

経済的要請の投影とみることができるのである⁽¹⁾。

さらに第4次整備計画の目標とする問題意識は、極大化する物流と対応する港湾の機能拡大であり、あわせて社会的緊張緩和の基盤形成に寄与することとなっている。かくして、港湾整備と開発に投入された投資額は、計画を重ねるにしたがって巨額化するとともに、計画目標においては、港湾機能の社会経済的役割の変化と対応しつつ推移しているのである。

それでもなお、港湾資産の蓄積度なり、港湾施設体系一般の不足事情を解決するにいたっていない原因は、もとより生産力拡大と、経済の高度化によってもたらされる港湾貨物輸送需要の極大化である。もともとわが国の港湾は、戦後の復興と需要増加への対応およびその近代化といういわば三重の桎梏のもとに施設酷使型の港湾利用を基本としてきたものであって、その解決には長期にわたる計画と対策を必要とするものである。

3. 「産業基盤強化」と港湾の役割

生産部門の合理化が一応完成するにしたがって、そこでは流通部門における合理性を追求する方向と、生産過程と流通過程を一体とし、相互補完と関連のもとに全体の合理化を達成するという二つの傾向を指摘しうるが、港湾利用の形態からこれをみると、いずれも輸送革新の影響を表現しつつも、そこには基本的な相違がみとめられる。

前者は生産部門一般に共通する方向であるが、後者は装置産業に特化しつつ発展する流通の基本形態である。いわゆる専用ふ頭化の進展がそれを物語るとともに、ますますその傾向を拡大強化することとなって、「産業基盤強化のための社会公共資本の役割」が港湾投資の性格を問題視する⁽²⁾ようになっている。

ところで、港湾をめぐる輸送革新の具体化は、まず、第2次港湾整備5カ年計画の発足にあたって、外国貿易港湾の整備促進をうけた「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」（昭和40年10月11日、港湾審議会）がその端緒ともなるが、その後の経済情勢の変化と生産力構造の変革の港湾への投影は、コンテナ専用ふ頭の開設と物資別専用ふ頭の開発によって結実する。

たとえば、第3次港湾整備5カ年計画でいう大都市圏港湾をめぐる流通の近代化は、大量流通をうけとめるための専門化と組織化であって、港湾内部の流通過程なり、あるいは流通基礎施設の提供活動からその機能を拡大させ、需要と供給、生産と消費にいたる全過程を対象とすることとなっている。

それをささえ、かつ、促進させることの政策的実践の方向は、周知のとおり、「専用ふ頭の効率的使用と特殊料金のあり方について」答申（昭和45年3月27日、港湾審議会）によって具体化されようとしている。ここでは、港湾における輸送革新の現状を、①、コンテナ輸送の発展、②、大型バルク・キャリアーの発達、③、大規模臨海流通センターの建設、④、フェリー輸送の発展、等のそれぞれの視角から、港湾のあり方を展望し、あわせてこれによって変貌する港湾運送の将来構想を設定するものとされている。

さらに、専用ふ頭の効率的使用についての基本原則と目的は、輸送の合理化によって輸送コストを低減させ、結果的には物価の抑制と国際競争の強化に寄与することにあるといわれているが、自由な経済活動と私的資本の自己責任制を前提とする「輸送革新」の本質は、むしろ資本の法則によって支配され、規制されるものとみなければならない。

港湾と港湾運送の効率化の目的達成に際しては、もとより与件となる前提によって対策、手段はおおきく相違するわけであって、たとえば、合理化を必要とする側の港湾利用の範囲が、大量、定型、均質、連続性からなる貨物輸送に限定的であるばあいには、港湾機能と港湾運送は生産過程に完全に包摂される方向で完成する。すなわち、専用ふ頭も生産部門の一環として機能することとなるのである。また、輸送の技術革新は、輸送における技術から組織へ発展し、コンテナリゼーションの例にみられるように、輸送経済の効率化のための体系化を目ざすことによって達成される。

このような専用ふ頭化を主軸とする港湾施設の利用傾向は、別表1に示めすとおり、港湾貨物の専用ふ頭經由量の増大と、その将来予測によって実証されている。

それとともに、専用ふ頭における利用の効率性と港湾運送の実態が、これまでの港湾運送とは別体系として高度な生産性を記録している実情は、公共ふ頭扱いの運賃、料金との比較によってこれをみるまでもなく、迅速、低廉な用役生産関係をしめしているのである。

したがって、港湾施設の整備と開発は、とくに港湾貨物輸送需要の集中している大都市圏港湾において、海上コンテナふ頭、物資別流通センターふ頭、およびカーフェリーふ頭等が中心的課題となり、これに輸送の技術革新を関連させ、流通システムの体系的合理化をはかる構想が基本となっている。もとより、港湾運送の形態、組織についても、専用ふ頭における港湾運送の体系、様式をめざし、その方向での誘導が開始されつつある。この場合港湾施設一般が、私的経済活動の分野では市場機構なり価格機構が作用しないゆえをもって、行政投資、社会公共資本をもって開発することには問題もあろう。港湾を公共の場とする理論形成なり理念の設定には、一般公衆の利用に供するという最大多数の最大利益にその根拠があるともいわれるが、港湾は道路や公園あるいは上下水道のように、直接生活上の結びつきをもたない場所でもある。

したがって、そこではむしろ「産業基盤強化」を目的とした社会資本投資に性格づけられるものであるが⁽³⁾、港湾を利用することによって基盤の強化される産業もまた限定的である。かりに、そのような産業の基盤を整備、強化することによって、国際競争力を強め、ひいては物価の安定に寄与することの期待があるとしても、自由経済機構のもとでのその実現は容易でなく、また、現実がそれを実証しているわけでもある。

港湾整備と開発投資の性格には、このような産業への迂回生産資本としての役割を果たす側面も指摘されており、そのような問題性が生産過程に包摂

される専用ふ頭の発展によって、しだいに頭在化しつつあるのが現状である。

物資別専用ふ頭の建設が、生産過程の一貫として産業資本によって開発されたとしても、ふ頭をめぐる陸域と水域の一定空間は、航路、防波堤および港湾道路との関連なり、あるいは港湾全体との機能的かわりにおいて、なお強く公共性をもつべきものと思われる。港湾資産蓄積の不足と港湾施設の体系的遅れが問われ、社会資本の相対的不足が問題視されているけれども、無秩序な私的資本と需要の集中が⁽⁴⁾、都市問題と同様港湾施設の相対的不備をもたらすという、逆な命題も検討すべき必要があろう。

別表1 港湾における輸送の動向

(昭和46年6月、運輸省港湾局)

年 度 区 分	昭 和 4 4 年		昭 和 5 0 年		倍 率	
	取扱貨物量	船 内 荷役量	取扱貨物量	船 内 荷役量	取扱量	荷役量
外 貨 貨 物	462(279)	274	1,001(599)	599	2.1 (2.2)	2.2
公 共 貨 物	121(118)		243(236)		(2.)	
コンテナ定期	2.5		28.2		11.2	
一 般 定 期	40.5		47.2		1.1	
不 定 期	78		167.6		2.1	
専 用 貨 物	341(161)		757(363)		(2.2)	
フェリー貨物	—		1			
内 貨 貨 物	890(468)	105	1,759(804)	171	2.2 (1.7)	1.6
公 共 貨 物	234(203)		383(336)		(1.6)	
専 用 貨 物	467(265)		888(468)		(1.7)	
フェリー貨物	189		489			
合 計	1,352(747)	379	2,760(1,403)	770	2.0 (1.9)	2.

注 1. 重要港湾及び特定重要港湾の数字である。

2. ()内は、フェリー及び油量（原油及び石油類）を除いた内数。

3. 50年の港湾取扱貨物量は保留分を除く。

4. 専用ふ頭化の傾向と港湾運送

港湾運送における生産手段の体系変化—ふ頭の利用形態の変革—は、港湾

運送の技術や組織にも影響をおよぼすこととなっている⁽⁵⁾。専用ふ頭化の進展にしたがって、対処すべき港湾運送のあり方を考えるに先立ち、港運業の現状と問題点にかかる関係者の認識は、おおむねつぎのように要約されている。

- (1) 港湾運送事業の集約についてはある程度の進捗を見たが、一貫責任体制の確立については充分でない。
- (2) 専用ふ頭の比重増大により、港湾運送はこれと接続する海運と陸運にわたる一貫したシステムの中で、最適のサービスを提供すべきである。
- (3) 労働環境と労働条件の改善をはかり、労働力の確保定着に努力すべきである。
- (4) 業界内部における前近代性の払拭と国民経済的要請（合理化）への対応をはかるべきである。

以上の問題点に共通する基礎条件は、別表にしめすとおり、港湾運送用役生産における決定的な労働手段要因の欠落である。

労働市場の需給ひっ迫に際して、労働条件を維持改善しつつ資本蓄積を達成するには、まず、港湾運送の生産性との関連を問題としなければならないものと思われる。いわゆる生産性は技術革新なり設備の改善やその合理化によってもたらされるものであるかぎり、必然的に資本の装備率を高めることとなるのである。

そのような資本制生産における基礎的な条件の充足なくして、労働力の確保定着も、また、企業の前近代性の払拭もともに困難な課題ともなろう。

つぎに、専用ふ頭化の比重増大にしたがって、そこにおいては迅速、低廉な港湾運送が現実に行なわれているわけであるが、そのような方向に転換、移行することをもって港湾運送の将来像とみなすには飛躍もあろう。なるほど物資別専門ふ頭におけるターミナル・オペレーションの低コスト態勢なり、あるいはコンテナふ頭をめぐる港湾運送の生産性の高さなどから類推するかぎりでは、そうした「眩惑」もまた自然であるかも知れない。

もともと運送業は社会的分業の発達にともない、商人の自己輸送から他人輸送へと分化しつつ独立の業を形成するのであるが、経済生活の進展と自然科学の進歩にしたがって運送技術も確立し、運送業はきわめて集团的、組織的に営まれるようになる。商品経済が成立し、商品交換社会の確立するにおよんで、運送業もまた社会的分業の一部門として独立するにいたるわけであって、海、陸、空および港運も独自の沿革と制度のもとに発展してきたものである。

運送業の発達には、また企業の能率的な運営を容易にし、いっばう利用者の選択上の利便に資することの必要から、運送市场秩序に区分を設けることが要請されてくる。いわゆる市场秩序維持のための区分であって、運送の性格なり、それが果たしている社会的重要度や公共性との関係で、公共の運送業者（Common Carrier）と特定運送業者（Contract Carrier）および自己運送（Private Carrier）とに区分されている。

自己の運送について、商人が自己の商品を自から運送するばあいを商人運送（Merchant Carrier）とし、さらに製造業が原料、製品を自から運送するものを製造業運送（Industrial Carrier）として秩序づけている。つまり、公共運送業者には一般利用者（不特定多数者）に対して合理的にその要求にこたえ、かつ、能率的で適正な運賃、料金をもってサービスを提供することの義務づけとともに、自己の業務に属する需要についてはこれを引き受けねばならないし、また利用者の選択も禁止されるのである。しかし、そのような義務を負う反面では公共運送業は社会にとって必要であり、有用な存在として他からの競争参入の規制—免許によって保護される—という制度によってささえられている。このような運送市場における秩序区分の港湾における関係では、公共港湾において、港湾運送事業法に規制される港湾運送事業者がこれに該当するものと思われる。

つぎに特定運送業者（Contract Carrier）の運送業態と責任は、特定荷主あるいは需要者との交渉によって運送契約を締結するもので、いわゆる不特

定多数者の需要についての引受け義務は生じない。したがって、特定需要者との運送条件をめぐっての契約により運送を業とするものであり、いわば、コンテナふ頭における契約港湾運送事業者がこれに相当するのである。

さらに、自己運送の現代版ともいわれる物資別専用ふ頭（商業資本によって開発された輸出専用ふ頭における系列港湾運送事業者は、Merchant Carrier とみなされる）において、生産過程に包摂されつつ機能するターミナルオペレーターは、明らかに Industrial Carrier として位置づけられるものであろう。

公共ふ頭における港湾運送が、一般利用者の需要の引受け義務と、確定料金（認可制にもとづく運賃、料金）にみられる公共規制、港湾運送需要の波動性負担など、反面では競争参入制限の免許制による保護をうけるとしても、運送原価構成上あるいは経営の安定とその基盤強化には多くの問題がある。

いっぽう、Contract Carrierとしてのコンテナふ頭における運送実態は、海上コンテナ輸送におけるウイークリー・サービスの体制確立によって、大量・定型、連続した運送対象の提供が約束されているわけであり、運送需要の波動性の解消と機械化の導入によって生産性向上を達成しうる。また、物資別専用ふ頭におけるターミナル・オペレーターのばあいでも、計画的な運送需要は需要者によって、長期に、定量的に提供されるのである。

したがって、Contract Carrier なり、あるいは Industrial Carrier のあげている高い生産性の実績と、その低廉なコスト構成をもって港湾運送の今後の全体像を規定することは問題であらう。つまり、公共港湾における港湾運送と、コンテナふ頭や物資別専用ふ頭のもとで行なわれる港湾運送とは体系が別であり、それゆえ、運送用役の生産性の価値基準、公共港湾と対応して実施される港湾運送の社会的必要性和有用度など、港湾運送需要との関連で、その体系化をはかる必要がある。

港湾運送を合理化の角度から現状、実態を見るとき、コンテナふ頭や物資別専用ふ頭で実施されているターミナル・オペレーションの合理的態勢とくに

労働能率向上とコスト・ダウンの達成一との比較において、公共ふ頭における港湾運送の非能率、非近代性が問われるが、現象面からの価値認識でなく、構造的相異をふまえた価値判断がとくに必要である。

別表2 港湾運送事業の経営状況（労働装備率）（昭和45年10月、運輸省港湾局）

区 分 業 態		総資本回転率	総資本利益率	売上利益率	労働装備率
昭和45年3月末現在	一般港湾運送事業	1.80 回	6.8 %	3.8 %	1,372 千円
	乙仲限定以外の限定一般港湾運送事業	1.65	5.9	3.6	1,202
	乙仲限定一般港湾運送事業	1.80	3.9	2.2	1,005
	船内荷役事業	1.71	5.7	3.3	297
	はしけ運送事業	1.74	5.9	3.4	1,112
	沿岸荷役事業	1.74	5.4	3.3	1,458
	船内荷役事業等のうち2以上の事業の免許をうけているもの	1.64	5.6	3.1	1,017
	計	1.81	6.0	3.4	1,206
昭和40年10月現在		1.28	3.4	2.7	—
全産業平均		1.19	4.8	4.0	3,189

注 全産業平均は日本銀行発行「主要企業経営分析」の44年度上期の数字である。

5. 港湾運送の体系変化

港湾運送事業が、公共的運送人として一定の業務組織をもち、港湾運送にかかる運送秩序を確立するのは港湾運送事業法（昭和26年5月29日法律第161号）の適用をうけてからのことである。

港湾施設の利用形態とその体系および施設量との関連で、港湾運送組織は沖荷役、はしけ回漕を基本とし、船内荷役、はしけ運送および沿岸荷役がそれぞれ独立的に機能することの実態のうえに、これを統括する一般港湾運送事業を置いて、港湾運送を完成させる方式がとられたのである。港湾運送事業をめぐる問題性のおおくは、もとより、港湾機能施設の公共利用—港湾運送事業経営からいえば運送手段であるが投資対象とはならない—と運送行為別の独立性によってささえられている経営規程の中小、零細性およびその多数性である。

ところで、以上の港湾運送事業の運送市場は、公共港湾における公共的運送人としての性格と地位により、きわめて閉鎖的な市場構造のもとにおいて機能してきたともみなされる。港湾運送においても他の運送関係と同様、運送市場を通じて需給が関連し合い、その用役の質に応じた価格—運賃、料金を形成する方法が基本とならねばならないが、公共港湾と港湾運送の関係では、いわゆる運送需要の弾力性が極小となり、港湾運送の運賃⁽⁶⁾、料金の改訂に際して、需要者、供給者の間でつねに問題をのこしている。

運賃、料金は港湾運送のばあいであってもこれを港湾運送用役（サービス）の価格とみなすものであるかぎり、港湾運送貨物の重量、容積、距離、時間、速度、運送設備、運送手段、貨物の保安および付帯サービスの有無などの運送条件によって原価が構成され、これに需要者の評価が関連して対価が決定されるものと思われる。

もとより、運送用役の価格決定にいたる過程では、各種の機能が相互に作用し合って最終的に運賃、料金として表現されるものであるけれども、そのうちの基本となる価格の需給統制機能—つまり価格の高低によって需要の切りつめ効果と供給促進効果がそれぞれ作用しつつ、需給関係の再調整、適正価格がもたらされる—を欠くことが問題となっている。

このような運送市場においては、ときに独占的な価格形成をとまなうものであるが、港湾運送においては港湾運送事業法に定める認可料金制度の適用

をうけ、いわゆる公共料金体系のもとに「抑制」されてきたこと、および需給関係をめぐっての折衝過程で、港湾運送事業の経営がなお独立の用役生産関係を確立していないことなどの理由により、運賃、料金は原価を償いえないともいわれている。

港湾運送の用役生産過程において価格機構が作用しないのは、これまでもふれてきたとおり、労働手段（港湾機能施設）と港湾労働力が、港湾運送用役（サービス）の生産をめぐって結合しないゆえである。

コンテナふ頭と物資別専用ふ頭などの出現と、それらのふ頭における新しい港湾運送（ターミナル・オペレーター）の台頭は、公共ふ頭と対応する港湾運送事業に、体制的な影響をもたらすこととなっている。

その第1は、まず港湾運送市場の拡大—需要の弾力性の増大—となって経営における能率刺激機能が作用しはじめたことである。同じ港湾貨物が揚地（または積地）ふ頭を変えることによって、運送時間、コストおよび貨物の安全性について格段の相違をみせている現状は、今後の経営のあり方を考え、あわせてそのような事情をもたらす原因について探究されることとなっている。

第2には、公共ふ頭における港湾運送の社会的有用度と必要性についてである。港湾施設を公共投資によって開発し、広く一般の利用に開放することをもってたてまえとする公共ふ頭においては、それに対処する公共港湾運送が必要となる。そこでは不特定多数者の需要を引受けることによって生ずる需要の波動性、需要者の意思にもとづくために確定しない運送供給上の不規則性、常時引受けの義務づけ、需要選択の禁止などの規則をうける港湾運送につき、その有用性と必要性の限度において、社会的原価を適用することの可否である。

第3には、港湾運送の行為別規制と水際線に限定的な現状を拡大し、全流通過程において機能する運送としての位置づけをはかることにより、港運態勢を改善しようとする問題意識の台頭である。

港湾施設の整備開発の進展は、施設の利用形態の変更のみならず、港湾貨

物の増大を背景とした輸送革新との関連において、港湾運送もまた体制的な変革に当面するが、その契機ともなる専用ふ頭化の今後の方向はそれなりにまた複雑である。

6. 港湾の機能拡大と港湾経営

港湾の整備開発が、国民所得倍増計画以降の社会資本充実政策によって計画的に実施され、今後とも、その系譜にしたがって、大規模化しつつ継続されようとしている。

港湾の整備開発を必要とする背景なり基盤には、もとより急増する港湾貨物に対応する「目的」が一貫してつらぬかれているのであり、したがってこれまでにものべたとおり、各計画期間（第1次～第4次）のいずれのばあいでも、予測を上廻る港湾貨物量に見合うよう、中途変更しつつ対処してきたのである。

港湾貨物量が飛躍的に増大することの理由は、周知のとおり産業規模の拡大とその構造の高度化である。第1次港湾整備5カ年計画がスタートして以来、港湾施設は格段と充足され拡充されてはいるが、反面、港湾を利用する産業資本の蓄積も、はるかにそれを上廻っているのである。したがって、港湾施設（資産）は絶対的に欠乏しているのではなく、いわば相対的に不足しているのであって、私的企業の原理により、無計画に拡大する産業資本の必要を充足するかぎり、なおこの関係は継続されるものと見なければならぬ。

とくに、太平洋側に位置する大都市周辺に投資が集中しており、臨海性産業生産高の大部分がこの地域から産出されている。したがって、工業用水、港湾、鉄道および道路などの社会的生産手段一般の需要をそれだけおおきくするとともに、また、それが土地問題、都市交通問題その他、過密のもたらす各種の問題を露呈する基礎ともなっている。

それゆえ、地域別港湾取扱貨物量の推移をみても、外貿貨物では関東の占

める割合がもっとも多く、内貿貨物では近畿、中国、四国の占める割合が大きい、このうち、東京湾、大阪湾および伊勢湾で取扱われた貨物量は、全国のそれぞれ19.8%、12.4%、7.1%であり、これら3湾で39.3%を占めることとなっている。さらに、これを港格別港湾取扱量で示すと、特定重要港湾が全国計の52.8%、重要港湾が31.6%、そして地方港湾が15.6%を取扱ったこととなるのである⁽⁷⁾。

港湾の規模拡大はまた、それを管理する港湾管理者（地方自治体）の財政を増大させるが、港湾の管理、利用については港湾法（昭和25年5月法律第218号）の規定によって、そこでは施設の公共利用をたてまえること、港湾管理者の業務遂行についての私企業との競争禁止と不平等取扱いの規制、をうけるのみならず、施設使用料も手数料主義によって、原価を償いえないものとなっている。このことは、港湾施設工事費の国による補助と、地方自治体の一般会計からの繰入れおよび起債による補填のうえに、港湾が維持されつつあることを物語っている。

たとえば、主要8港（東京港、川崎港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港、下関港および北九州港）の港湾管理者財政の概況を官庁会計方式によってこれをみると、歳出総額399億7,100万円のうち、使用料収入27%、国庫負担金15.8%、県市および受益者負担金1.8%、一般財源28.8%、公債26.6%となっている（昭和45年度運輸白書）。これを企業会計方式によったばあいでも、施設使用料および役務利用料はようやく管理費（歳出総額の17%弱）をまかないうるにすぎないのである。

したがって、港湾整備が進捗するにともなうて起きあがってくる港湾施設の輸送革新へ対応要請は、いっそう港湾管理者の一般財源繰入れ額を増加させることとなる。もっとも、最近港湾法の一部改正により、外貿コンテナふ頭、専用ふ頭などの特定用途港湾施設の建設および管理について、これに民間事業を導入することにより、港湾管理者の財政負担の軽減と、能率的な企業経営の効果を期待する方法がとられてはいるが、基本的には港湾管理者の

財政を改革することとはならないであろう。

港湾はその地域の住民の利害と密接にかかわるものとして、地方分権の趣旨により港湾管理を地方自治に委譲したわけであるが、生産力構造とその配置が、港湾をもつことの利害のうちの（害）として、都市交通なり都市環境を含め、しだいに顕在化しつつある事情が地域住民と港湾を疎外する原因になっている⁽⁸⁾。

輸送革新が港湾に要請する目的と理由は、輸送費の軽減利益の追求であり、それによって輸送の体系的合理化が達成されるとともに、あわせて資源の開発と産業の振興および市場圏の拡大などの経済的波及効果の期待にあるといわれている。しかし、反面で、港湾の拡張開発にともなう減少利益は、開発地域周辺にもっとも顕著であるという事実も見のがしえないのである。臨海工業の開発は別体系として進められているとしても、漁業および観光資源への影響、海水汚濁、振動騒音の発生および都市交通問題の台頭などの集積が、ますます拡大されているのはこのことの実証でもある。

自治体行政の基本的使命が、住民生活の安定（健康と生命および財産に対して）と福祉の増進にあるとすれば、自治体一般財政の支出はこれを尺度として決定すべき義務を負うもの、ともいえるのであり、港湾整備計画の大規模化にしたがって増大する自治体（港湾管理者）財政のいっそうの圧迫は、この点からも再検討を必要としているものと思われる。

港湾用地埋立技術の発達により、新しい用地の造成が合理的に可能となった現在、交通用地なり流通用地の建設と配置が計画的にすすめられているいっぽうでは、これを都市再開発との関連で利用することの発想が現実のものとなりつつある。このような問題意識が都市問題改善の一環としてクローズアップすることとなり「港湾機能と都市」とのかかわりが改めて認識されることとなって、「広域港湾問題」が都市サイドから接近する「契機」を提供することとなった。

港湾需要の増大が港湾の機能を拡大させ、同一港内あるいは隣接地域の港

湾相互の機能的一体性を密接化することとなって、各港湾機能の重複は正と投資効果の効率化を目的とする見地から、広域港湾構想が日程にのぼりつつあるが、このような物理的拡張は経済効果としての機能拡大であるがゆえに、都市を含む周辺の産業活動との調和がとくに必要となるのである。

そうした機能の調整をはかりつつ経済活動を促進する基礎は、機能を開発し提供する港湾にその主体があると思われるので、港湾整備開発の社会経済的役割と対応しうる「港湾経営」の理念形成が重要となる。そしてまた、「行政的機能」はこれとの関連で、その権限と区域がおのずから決定されることとなる。

7. む す び

港湾利用度の増加が、港湾貨物量の増大となってあらわれており、これと対応する必要から港湾の整備開発が進行するとともに、いっぽうでは「施設の効率利用」「輸送革新の要請」もしだいに具体化しつつある。こうした港湾に向けられている合理化なり効率化の影響は、港湾整備、港湾運送、港湾施設および港湾管理の各方面に変化と変容をもたらすこととなるが、その基礎はもとより生産力構造の影響として理解すべきものと思われる。

港湾が交通における基礎施設であり、また、輸送の体系化にとって重要ななめともなっている性格からすれば、輸送革新の影響はそれなりにおおきいわけである。それとともに、産業基盤強化なりあるいは生産力の増強を目的とするばあい、累積社会資本総量は、とくに交通センターにおいて不足している事情にあるので、港湾整備開発の必要性はあらためてのべるまでもないが、いっぽうでは、港湾をめぐる態勢との調和を欠き、しだいに別な問題を提起しはじめているのが現状である。港湾機能と経済活動の調和ある発展を目的とする目標には、もとより港湾地域（港湾産業もそれを構成する1部門として）の生活基盤の安定とその発展が含まれねばならないものと思われる。

注 (1) 拙稿「港湾投資と港湾政策」『貿易実務ダイジェスト』港湾講座③, 1968年2月号。

(2) 池田博行『交通資本の論理』, ミネルヴァ書房1971年4月, 15～17ページ。

(3) 宮本憲一『社会資本論』, 有斐閣1970年9月初版第5刷, 279ページ。

(4) 谷本谷一『大都市における物的流通の諸問題』交通日本社, 1969年4月, 27～28ページ。

(5) 「専用ふ頭の効率的使用と特殊料金のあり方について」の答申によれば, 専用ふ頭とは一般に船舶に係る貨物の積卸しの用に供せられるふ頭のうち, 港湾管理者によって公共の用に供せられるもの以外のものをいうのであるが, ここではさらに, 特定の種類の貨物に特化して使用される公共ふ頭(専門ふ頭)をも含めて, 広義の専用ふ頭として定義する。としている。

また, 織田政夫稿「鉄鋼ターミナルの形成と一般的背景」では, 専門ふ頭という表現の外に, 専用ふ頭という語句も用いられているが, これは前者が「取扱い貨物」を後者が「ふ頭利用者」をそれぞれ基準にし, 本質的に性格を異にする基準のもとに使い分けられているもので, ふ頭によっては双方の利用形態を示すものもある。とされる。北見俊郎・織田政夫・喜多村昌次郎 共同研究『鉄鋼ターミナル経営と問題点』東京港における鉄鋼ターミナルの現状とあり方1967年2月, 報告書4ページ。

(6) 一般に輸送サービスの価格を運賃といい, 通信サービスの価格を料金と表現するが, 輸送については距離, 空間克服をサービスの対象とするものを運賃とされている。また, 荷役, 保管, 運搬などの短距離, 極地的輸送の対価を料金ということが通説のようである。港湾運送に運賃の概念が含まれるのは, はしけ運送も対象とするからである。

(7) 運輸白書, 昭和45年度版, 312ページ。

(8) 「港は住民に何を与えるか」について, ①自然と住民の憩いの場の破壊, ②生活と健康はむしろ悪化する, ③交通事故激増への不安, ④危険物による事故の可能性増加, ⑤港周辺の物価の上昇, ⑥漁業の破壊, ⑦市財政への影響等が懸念されている。

『湘南新港をめぐる平塚市の情勢』湘南港反対委員会, 6～7ページ。また, 自治体として「海岸線の変化, 水産業への影響はもとより, 港もない既成市街地に新港をつくる例はあっても極めて少ないので研究しなければならない。それよりも経済社会的に見た場合, 本県に益する分は少ないと思われる。それなのに本県に膨大な工事費をねん出できるかが問題である」と考えられている。昭和43年5月12日, 神奈川新聞, 副知事談話の要約。

広域港湾における 港運事業の近代化について

山 本 長 英
(港湾近代化促進協議会)

目 次

1. はじめに
2. 港湾管理運営と港運業界の立場
3. 輸送革新と港運事業
4. 港運業近代化への基本姿勢
5. 新港湾整備5ヶ年計画と基準港湾における問題点
6. 港湾運送事業の近代化への道と今後の施策
7. 総合交通体系の確立に関する運輸省の構想
8. 参考書類
9. おわりに

1. はじめに

港湾運送事業の近代化、合理化については、現在各港において行政の指導のもとに、業者の自主的な努力と利用者団体の協力により、かなりの成果を挙げてはいるもののいまだに個々については問題が残っている。

では港湾の近代化というのは一体どのようにしたらよいのか、また近代化ということばの定義はどうであるか、これの解釈については①近代化とは歴史的法則性に裏付けられた封建社会から資本主義社会への脱皮をいう。②コストダウン、あるいは機械化の充実③港湾の機能そのものを近代的、有機的にその姿を変化させていく、等種々の意見があるがいずれにしても、港湾をとりまく経済的な要素は、日本経済の発展につれて急激に変化していくため、港運事業もこれに即応して近代化していかなければならないという要請がでてくるわけである。もちろん港湾の近代化を考えた場合、港運業のみではなく、広域港湾の問題、あるいは港湾管理運営等非常に広範囲な問題の解決に迫られている。かかる渦中において、直接作業を担当している港運業者のおかれている立場はまことに微妙なものがある。

2. 港湾管理運営と港運業界の立場

現在わが国の港湾は、経済の著しい発展により急激な進展をとげつつあるが、他方改善を必要とする問題もなお、山積していると思われられるのでその一端を述べることにする。東京湾の総合開発については既に各方面からいろいろな提案がなされてきたため、各関係機関は、あげてこれが対策に取り組んでいる。港湾の広域化が必要であることは言を俟たないところではあるが、われわれにごく身近な東京湾を例にとってみれば、横浜、川崎、東京、千葉（特定重要港湾）、市川、船橋（重要港湾）、木更津（地方港湾）等の港湾が湾内に位置しており、今後予想される急激な流通革新の進展からみた首都圏としての、発展を展望した場合、各々の港湾がばらばらの管理、運営を実施しては、到底増大する輸送の需要に応ずることは不可能といえよう。これらの各港湾について細部にわたり、その機能を検討分析した場合、沿革的には外貿、内貿に区分されて、それぞれの機能を分担してある程度の効果をあげてはいるものの、将来の海上輸送の増大を考慮に入れた場合においては、広域的、一体的に管理、運営する必要性が生じてくることは言を俟たないところである。港湾管理者としてその重要性をになう地方公共団体としては、いろいろな利害関係を内蔵し難しい問題をかかえていると思われるが、制度機構の効率的な運用により何とか広域港湾化を促進しないと大量輸送、大量荷捌きの見地からみて、大きなアンバランスを生ずる結果となろう。

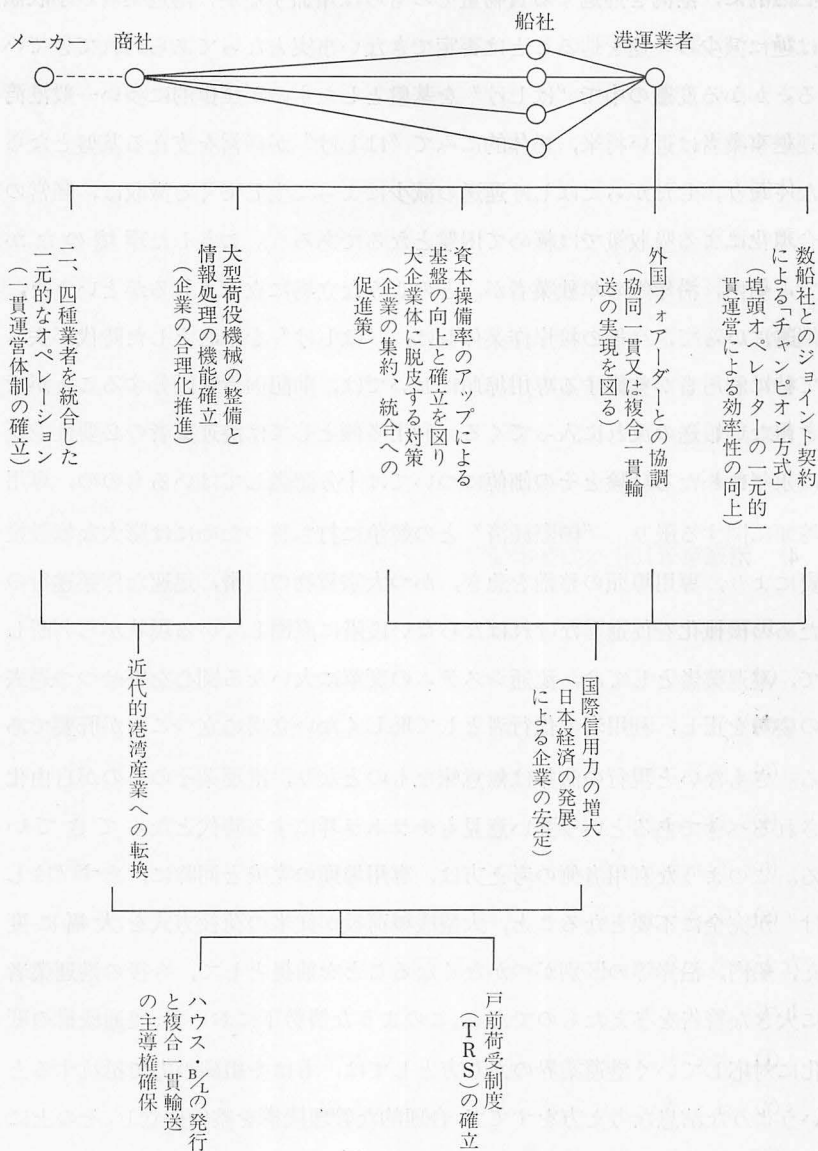
貨物の輸送量が増大する一方、コンテナ化、専用船化、および巨大タンカー等の出現により、海上輸送は実質的に急激な変化をとげつつある。過去にみられたように、何処へでも防波堤と埠頭および上屋等の荷捌き施設をつくれば、港湾としてすぐに利用できるというようなことは考えられない時代となってきた。例えていえば、東京湾の新しい造成計画にしても、港湾用地のみでなく、港湾関連輸送施設や、コンビナート等の工場建設、都市再開発のための用地造成計画が含まれており、かつ、陸上輸送施設の整備および都市計画、工場立地計画の調整も不可欠の要素となっている。海上輸送と陸

上輸送の接点が港湾である以上、いくら外的要素が整備されたとしても、港湾がこれにともなっていかなければ、その効果が期待されないばかりでなく、国民経済発展のうえにも、大きな支障を来すことは間違いないところである。このような港湾整備の重要性に関連して、忘れてならないのは、港湾運送事業、あるいは港湾労働の近代化である。現在の港運業界は、あげてこれらの社会情勢に対応するため、第2次近代化、合理化策（別紙参照）に邁進し、基盤の強化に全力をあげて取り組んでいる。海上コンテナ輸送、カーフェリー等の異状なまでの発展が今後どのように伸展したとしても、港湾運送事業そのものは絶対に消滅してしまうものではない。したがって、港湾労働としても、量、質ともに優秀な労働力を確保するため港湾労働、ひいては港運業の近代化が大きな要素を占めていかなければならない。港湾整備の方向は、かかる要素を十分考慮に入れ解決していかなければならないと思う。

3. 輸送革新と港運事業

船舶の大型化、専用化が急速な進歩をとげつつある今日、港湾荷役についても高能率、しかも専門化された機械による自動化、迅速化が強く要請される場所である。かかる情勢下からみて、今後、さまざまな専用埠頭が計画、建設され、旧態的な一般埠頭は順次その姿を消していくことは間違いない事実となろう。現在、石炭、鉱石、穀類、自動車などをはじめとし、セメント、工業薬品、石油化学製品、木材、バナナ、糖蜜、鉄鋼、チップ、石灰石など、多数の貨物が専用船によって運搬され、それぞれの専用埠頭において一貫的な輸送が効率的に行なわれている。雑貨のユニット化、コンテナリゼーションなど既に開拓されている輸送形態の革新、拠点輸送間の採用等新しい輸送方式が伸びていることは前述の通りであるが、さらに内陸輸送との関連においても、ターミナルの複合化、広域化など、在来の港湾ターミナルの様相を一変している。この結果従来の沖荷役を中心とした港湾運送の形態は、埠頭ターミナルを中心とする接岸荷役へと急速に転換しつつある。この結果

必然的に、港湾を通過する貨物量そのものは増加するが、港運業者の挙収額は逆に減少の一途を辿ることは否定できない事実となつてあらわれてきている。かかる変遷の中で“はしけ”を基盤としたものが圧倒的に多い一般港湾運送事業者は近い将来、総体的にみて“はしけ”が経営を支える基盤とならなくなり、したがってはしけ運送の減少によって生じてくる減収は、経営の合理化による吸収策では極めて困難となるであろう。こうした環境のなかで、船内、沿岸等の単独業者が、どのような立場に立たされるかという、端的にいつて、今後の接岸作業体制は、“はしけ”を中心とした時代が去つて特に利用者が整備する専用埠頭においては、前記両者を区分することができ得ない輸送の流れに入ってくる。利用者側としては港運業者の必要性並びに永年にわたる経験とその価値については十分認識してはいるものの、専用埠頭に関する限り、“国際経済”との競争に打ち勝つためには膨大な施設投資により、専用埠頭の整備を急ぎ、かつ大宗貨物の円滑、迅速な作業遂行のための機械化を促進しなければならない段階に直面している現状から判断して、港運業者としては、流通システムの変革に大いなる関心を寄せつつ過去の姿勢を正し、利用者の代行者として恥しくない立場に立つことが肝要である。さもないと現行の法律は無意味なものとなり、港運業そのものが自由化されるべきであるという強い意見もチラホラ耳にする時代となつてきている。このような利用者側の考え方は、専用埠頭の完成と同時に、まず“はしけ”が完全に不要となること、大型機械荷役が従来の荷役方式を大幅に変え、船内、沿岸等の区別がつかなくなることを前提として、今後の港運業者に大きな警告を与えたものである。このような情勢下において、流通機構の変化に対応していく港運業界のあり方としては、もはや組織の力で抵抗するというような消極的な考え方をすて、合理的な管理機構を整備確立し、その上に立って近代化によるしわよせを利用者側に理解してもらつ一方、政府としても、何等かの助成措置が講ぜられるよう、真剣に取り組まなければならない時期に到達している。このような趨勢におかれてゐる港運業者としては、港湾運



送事業法を楯にとった権利の主張のみではなく、個々の立場を離れ、業界全体が一つに固まって利用者に理解される受入れ体制を急がなければならない。さもないと港運業界全体が大きく後退せざるを得ない羽目に陥ることは明らかである。なお、海上コンテナの運営については、港運業界が提示した運営体制方式に対し船社側としては、港運業界の立場を無視しては、コンテナ埠頭の運営そのものが円滑に遂行できないとの判断のもとに、作業の一元化による一貫運営体制を基礎として1業者1ターミナルによる既存業者への委託運営が確約されると同時に、その料金についても、船社側に与えるメリットを対象として企業経営に見合う対価について事務ベースによる協議体制のもとに話し合い、合法的な原価モデル計算が合意された次第である。

(参考) 専用埠頭を港運業者が所有若しくは保有し運営する場合のチャート
(前頁の図)

4. 港運業近代化への基本姿勢

現在各港において行なわれている港運業の実態は、

- (1) 船社系列によるもの
- (2) メーカー、荷主系列によるもの
- (3) 商社系列によるもの
- (4) 倉庫系列によるもの
- (5) 複合輸送と関連をもつ通運、陸運業者の港運事業への進出積極化
- (6) 海運貨物取扱業者（個品取扱一種業者）の今後のあり方

などが考えられるが、今後これらの作業構造を大きく変ぼうせめしる要素として

- ① 外資埠頭公団の建設にかかわる専用埠頭
- ② メーカー、荷主等により建設される専門埠頭
- ③ カーフェリーの大型化、長距離化
- ④ LASH船の出現
- ⑤ 受渡しの合理化および荷姿の変化に伴う作業方式の改善

などがあげられるが、このような転換期を迎えた港運業界は自主的な近代化施策として慎重審議した結果次に示す対策を早急に実現すべく努力することとしている。

◎港湾近代化に対応する元請業者のあり方

現在、われわれ港湾運送事業をとりまく環境は、一面において利用者の側からの流通革新に即応しうる体制づくりの強い要望を受けつつあり、一面において沖取荷役を中心とする在来方式からの、急激な変転によって経営危機は日を追って激しくなっている。

このような転換期の中で、経営を維持し、将来の発展を期するためには、まず利用者が納得しうる体制を作り上げることは、勿論必要であるが、同時にその姿は業の安定につながる体制でなければならない。

この体制とは窮極的には、中核体としての一種業者（元請業者）のあり方に焦点が絞られ、具体的には元請業者の引受責任の明確化を確立するためにはどのような方策を講ずるべきかという問題であり、同時に元請業者の経営基盤を如何にすべきかという問題である。

このような問題を認識した上で元請業者のあり方について以下の方策をたてる必要がある。

記

元請業者のあり方

(1) 元請業者の経営基盤

元請業者は船内荷役事業と艀運送事業とを基盤とする。

(2) 元請業者の作業体制

元請業者は船内荷役事業を直営するか、または直営と同等の効果のある運営体制をとり、艀運送事業は事業協同組合の組合員となる。

(イ) 元請業者と船内荷役事業者と結びつく場合

(A) 元請業者1社に対し、船内の専業者を2社以内とする。

- (B) 船内の専業者 1 社に対し元請業者の数を 2 社以内とする。
- (d) 舁運送は大型グループ化による経営の効率化、安定化をはかるため、元請業者は舁専業者と事業協同組合を結成して、その組合員となり、港湾ごとに数ブロックの合理的な運営方式をとると共に料金の完全収受と舁数の適正化を図る。

但しこの場合は現在の免許基準には拘泥しない。

5. 新港湾整備 5 カ年計画と基準港湾における問題点

運輸省は、わが国経済の高度成長に伴なう生産活動や、物資流動の活発化を背景とした、港湾経由貨物の取扱量が急激に伸びている現状に鑑み、第 3 次港湾整備 5 カ年計画は実状にそぐわないとの判断を下した。すなわち、全国の港湾における 43 年度の取扱貨物量は、輸出入貨物および内国貨物を合せると 13 億 5,400 万トンに達し、44 年度は前年比 20% 増としても、16 億トン台を優に超える取扱量となっている。これに対する現在の港湾整備計画は、47 年度の目標値を 15 億 3,000 万トンとしているため、かかる変化から第 4 次港湾整備のための新計画をたてて、需給の不均衡を是正することとなったわけである。この新計画により、重点的に整備する港湾施設は、船舶の巨大化が進む一方、塩、石炭、飼料などの大型専用船が、次々に建造されているため、まず、輸出港を中心とする大型岸壁と、内国貿易の面でカーフェリーの飛躍の増加が予想されているため、フェリー専用埠頭の整備およびこれが付帯施設を完備すると同時に、わが国海岸線の港湾開発がほぼ限界に達しているとの判断から、航路の開発などにより、既存重要港湾の高度利用を図るという考え方ももっている。このような状況下における基準港の開発、拡張計画の焦点を促えながらその問題点を究明したいと思う。

◎ 新港湾整備 5 カ年計画……46 年 2 月 5 日閣議了解

1. 策定の趣旨

港湾整備は昭和43年を初年度とし昭和47年に至る投資総額10,300億円（港湾整備事業8,000億円，災害関係事業，地方単独事業1,200億円，港湾機能施設整備事業1,100億円）の港湾整備5箇年計画に基づき実施してきたが，

- ① 新経済社会発展計画の策定
- ② 港湾取扱貨物量の増大
- ③ 海上コンテナ輸送，フェリー輸送の本格化，新規開発港湾の整備促進，船舶航行安全対策の推進，海水汚損防止等公害対策の推進など新たな要請の台頭などの諸情勢から現行港湾整備5箇年計画を改訂する必要性が生じ新たに港湾整備5箇年計画を策定するものである。

2. 計画の期間，規模

計画期間	昭和46年度～昭和50年度	
計画規模	総投資額	21,000億円
	港湾整備事業	15,500 //
	災害関連事業・地方単独事業等	2,400 //
	港湾機能施設整備事業	2,100 //
	予備費	1,000 //

3. 重点事項

新港湾整備5箇年計画の内容となる重点的な事項は，次のとおりである。

- (1) 物的流通のための港湾の整備
 - (イ) 外国貿易港湾の整備
 - (ロ) 国内貨物輸送における拠点港湾の整備
- (2) 地域開発に関連する港湾の整備
 - (イ) 産業港湾の整備
 - (ロ) 民生安定，地場産業育成のための地方港湾の整備
- (3) 安全確保のための施策の推進
 - (イ) 狭水道航路の整備促進
 - (ロ) 安全対策上必要な水域，外かく施設の積極的整備
- (4) 公害防止のための施策の推進

海水油濁防止施設の整備等公害防止施策の推進

4. 今後の調整

計画の内容については，今後港湾審議会の意見をきき，また経済企画庁との協議を行なって検討を進めたい。具体的な各港の整備事業については，各港湾管理者との調整を図ると同時に離島関係については，経済企画庁，北海道関係については，北海道開発庁と協議して，その内容を確定し，できるだけ早期に港湾整備5箇年計画を閣議決定する。

（東京港）

背後の大消費，生産都市東京をひかえている東京港は，昭和42年9月わが国初の北米太平洋岸のコンテナ輸送に踏切ったことを契機として，従来の内貿中心主義から国際貿易港へ脱皮する努力が続けられている。

1. 東京を中心とする地域経済の中心機能を果す都市港湾の建設を促進し，機械力

の充実による荷役の能率向上を図る。

2. 東京湾ベルト地帯における外貿機能を分担する方針のもとに、外貿定期船港として新発足する。
3. 港湾区域の有効な埋立開発により港湾施設の整備拡充を図り、貨物の背後輸送力の強化および東京を中心とする陸上交通輸送体系の抜本的改善に努め、さらに、既成市街地の再開発に寄与するための用地を大規模に造成する。

(横浜港)

横浜港は従来の東京を中心とする首都圏への輸入港というイメージを破り、神奈川県内陸工業の進展（中津工業団地、伊勢原工業団地、東名高速道路の厚木インターチェンジ付近の内陸型地帯）に歩調をあわせ、これらの産業と密接な結びつきをもって過去横浜のみを中心に発展してきた神奈川県経済の姿を全県域的な規模に広げるよう改革することが必要であり、現に本牧埠頭の完成とともに、これらの埠頭関連産業用地については、日産自動車、三井物産、三菱重工業、住友金属、日石化学など、自動車、鉄鋼を中心とする港湾に大きく変ぼうしつつある。

世界の工場といわれ、貿易立国としてのわが国の表玄関たる横浜港は、港湾の近代化、効率化を図るため、コンピュータによる情報センターを開発するなど港湾機能の画期的な強化を図っているが今後、東京湾広域港湾の形成や東京湾ポート・オーソリティ構想が実現される暁にはそのリーダーとして大いに発展することが期待されているが、一面現状を凝視した場合、労働力の潤渇、港湾施設の未充足、臨港路面交通の混雑激化、港運業者の集約化推進など、横浜港が将来の飛躍をめざすためには、是非共解決策を構建しなければならない問題が山積しており、まさに大きな変革期に直面しているといえよう。

(名古屋港)

海上コンテナの基地も整備されつつある名古屋港は、神戸、横浜に次ぐ輸出第2位の実績を誇り、トヨタ自工を中心とする自動車工業の中心地である。今後の名古屋港は、コンテナ中間基地とする外貿と鉄鋼、自動車、木材などの効率的な港湾整備の拡充に向けられているが同港の問題点として挙げられる諸点は次の通りでありこれらの解決策が急務となっている。

- ① 高価品貨物の輸出高が比較的少いこと。
- ② 中間港のハンドでともいえるが船社側においてスケジュール維持のための早荷役の要請があるほか、貨物の関係で抜港となる宿命を負っている。

(大阪港)

全国的な輸出の飛躍的増大により、大阪港は鉄鋼、肥料、雑貨が大幅に伸び、大消費地大阪を背後にひかえて化学工業品、鉱業品、金属、機械工業品など工業化へのバイタリティをみせている。年間200万トンの取り扱い増をみこんでの港湾整備は着々と進められており、この計画は、これまで立遅れていた港湾の整備を一気に回復するとともに、内航のターミナルとして、大正港、南港の両内航整備、建設、外航貿易については南港コンテナ埠頭の建設が、鋭意進められており、将来神戸港と並ぶ商港としてクロズアップされることは間違いない。また、背後地輸送の動脈的な役割りを果たす内陸への整備も着々と進み、大阪港に陸揚げされる貨物のスム

一貫した輸送体制の確立が期待されている。なお、昭和50年以降の計画としては、北港の防波堤の西側水面約400万平方メートルを埋立て、コンテナ、フェリー、ラッシュ船、C Bバージ、海底トンネル、橋渠と高速道路との連結、南港とのベイブリッジ、ヘリポートによる陸海空一貫輸送が企画されている。

(神戸港)

わが国の代表的な輸出貿易港である神戸港は、昭和50年度完成を目途として、ポートアイランドの建設を急いでいるが、これにたずさわる流通関連業界の関心は、極めて高いものがある。東都埋立地区の真向いに計画されている六甲埠頭の造成計画は、ポートアイランドに並ぶ大事業として、熱心に検討中であるが、これと本格的に取り組むのはまだ遠い先のことであり、現在はポートアイランド1本にしぼって、集中的な投資が行なわれている。なぜならば、神戸港は現在コンテナ化が急ピッチで進められているため、これが受入れ体制の完備が急務となっているからである。この外、神戸港全体として、摩耶埠頭、新港第8突堤東堤、新港第4突堤を拡張再整備するとともに、内貿施設として西部地区に須磨港を、東部地区に東神戸フェリー埠頭の建設がいそがれている。

(関門港)

関門港は、九州の表玄関として、九州全域、また山口県、山陰地方を背景として、内外貿易の拠点となり、わが国経済の発展に寄与してきたが、従来門司は外貿港、下関は内貿港としての性格が濃いとされてきた。しかしながら現在の下関港はかつての内貿港としてのイメージから脱皮し、長府臨海工業地帯などの造成もあり次第に国際港としての性格をおびつつある。なお、海上コンテナ輸送の急激な進展にともない、コンテナ貨物を確保し、コンテナ船の寄港を目指して、昭和44年8月に着工された門司田野浦コンテナターミナルが、いよいよ本年4月より使用を開始した。この田野浦埠頭は、当初ライナーバースの建設が予想されていたものであったが、コンテナ革命の予想外の急速な進展によって、関門港から神戸港に流出する貨物がさらに増加の傾向にあるところから、北九州港湾管理組合ではこれが対策に苦慮した結果、コンテナ船誘致施設の建設以外に方策がないものと判断し、急拠田野浦埠頭をコンテナ基地に変更したものである。

九州、山口経済圏の発展にともなって今後ますますその規模の拡大が期待される関門港は、以上のように第4次北九州港湾整備5箇年計画の完了する昭和50年には、わが国経済発展の一翼を担うメインポートとして生れ変わるべく、日夜変ぼうを遂げつつある。

6. 港湾運送事業の近代化への道と今後の施策

1. 海運業の近代化に関する経緯（図解）

月日	審 議 会	法 律	行政措置等	業界, 利用者等
39年3月	港湾労働等対策審議会 答申			
	(労働事業)			
41年7月	港湾審議会港湾運送部 会発足 合理化の具体策諮問	港湾労働法施行 (日雇の登録等)		
10月		改正港湾運送事業 法施行 免許基準 下請の制限		
12月			料金改訂	
42年3月	集約化に関する第一次 答申			
4月	料金, 埠頭の効率化の 諮問専門委員会設置			関係者の協力 体勢
7月	埠頭効率化(定期船公 共埠頭) 中間答申			
43年1月	料金体系について専門 委員会報告		指導監督の強化	
3月	5大港の集約化に関す る答申(2回)		地方協議体制 = (各種業者 他官庁 地方海運局)	中央協議体制 (港湾近代化促 進協議会)
5月	(港運部会の2年延長)			
7月			集約化の推進に関 する大臣依命通達	
8月			集約化の具体策に 関する通達 港湾運送近代化基 金構想(運輸省重 要政策)	集約化に関する 意見具申
9月	態勢整備目標— 地方港の集約化に関 する答申 料金体系の合理化に関 する答申	16条の制限	地方港の協議体制 (各港各種業者 他官庁 地方海運局)	料金体系の合理化 に関する意見 具申
10月			料金改訂	
11月			港湾運送近代化基 金制度の発足(財 政援助)	
44年8月				
45年3月	埠頭効率化答申 (専用埠頭)			

2. 運輸政策審議会流通部会の特別委員会の設置について(昭和46年3月29日運輸省港湾局港政課の要請)

1. 特別委員会設置の趣旨

港湾運送事業については、港湾労働等対策審議会の昭和39年3月3日の答申以来、昭和41年6月の港湾運送事業法の一部改正により、事業の集約化を始めとする近代化施策を強力に推進してきたところであり、経営規模の拡大、一貫責任体制の確立、荷役機械化の促進等について一応の成果を収めたのであるが、最近に至りコンテナ化を始めとして港湾をめぐる輸送革新の動きはまことに目覚ましく、このため事業の前近代性の払拭に重点を置いた従来の港湾運送事業近代化政策は、輸送革新への適応という方向への転換を検討すべき時期に来ているといえよう。

港湾審議会は、昭和41年7月から運輸省設置法の一部改正によって、港湾運送事業に関し審議する権限を与えられ、運輸大臣の諮問に応じて港湾運送事業の近代化施策について港湾運送部会を設けて審議し、数次にわたり答申を行なってきたのであるが、法定の期限の終了により昭和44年度限りで同審議会の港湾運送事業の近代化に関する審議は一応終了した。その最終の答申である昭和45年3月27日付「専用埠頭の効率的使用と特殊料金のあり方について」答申において、港湾審議会は、冒頭に述べたような問題認識のもとに専用埠頭の効率的使用に関し港運行政の今後の基本的方向をさし示した。しかしながら、港湾における技術革新は、今後埠頭使用の専用化の方向において大きく発展するのであるから、そこにおける港湾運送事業と港運行政のあり方の問題は、単に専用埠頭に止まらず、港湾全体の規模において根本的な検討を行なう必要がある。したがって、同答申は、その末尾において「輸送革新に対応する港運業界の新たな体制づくりを促進するために、解決しなければならない諸問題を今後審議するのに適切な機構を設けることを、政府に強く要望」しているのである。港湾運送特別委員会は、この要望にこたえるため、運輸政策審議会流通部会の特別委員会として設置するものである。

2. 審議事項

昭和45年6月の諮問第2号に関し、物的流通近代化の重要な一環である港湾運送の近代化について、その基本的な方向に関する調査・審議を行なう。

〔諮問第2号〕『物的流通近代化のあり方およびこれを実現するための基本的方策について』

3. 検討項目

- (1) 港湾運送需要の動向
- (2) 港湾をめぐる諸輸送革新の発展の見通しと港湾運送事業者の果たすべき役割
- (3) 輸送革新に対する港湾運送事業の対応状況と問題点
- (4) 輸送革新に対応して港運政策上取るべき施策の方向

4. 委員会の構成

運輸政策審議会委員(物的流通部会所属)	5名
〃 特別委員	1名
〃 専門委員	11名

(学識者 2, 港湾管理者 2, 事業者 2, 港湾労働者 2, 利用者 3)

合 計 17名

5. 審議日程

- (1) 審議の開始 昭和46年 4 月下旬
- (2) 審議の終了 昭和46年10月を目途とする。
- (3) 審議の回数

本 会 議 3 回 (審議事項検討, 中間報告および総括)
 専門委員会 5 ~ 7 回

3. 港湾調整審議会(総理府)における港湾近代化に関する審議事項について

港湾調整審議会においては、コンテナ化の進展等に伴う諸問題を調査審議することとなり、さしあたり専門委員会の作業として、調査審議を要すると思われる問題点の提起を行なうこととなりました。

つきましては、近く開催される専門委員会の会議資料とするため、ご多端の折縮ですが、下記の事項について 3 月末日までにご回報下さるようお願いします。

記

港湾における施策の整備、輸送革新の進展(コンテナ、複合一貫輸送、カーフェリー、戸前受制等)に伴う、港湾運送、港湾労働にかかる問題、その他港湾問題として検討すべき事項。

上記に関し港運業界より選出されている専門委員としては、本件の重要性に関し慎重審議の結果輸送革新に伴う港運業の問題点について下記の要望を行なうとともに今後この問題点について上記運輸政策審議会と併行して港運業界のあり方と位置づけについて審議が進められることとなった。

輸送革新に伴う問題点

- I 輸送革新(コンテナ、複合一貫輸送、カーフェリー、戸前受制、専用埠頭等)の進展に伴う港運業者の職域(位置づけ)の明確化、並びに港湾労働者の職場確保の問題
- II 輸送革新に伴う港運業者の企業不安(過剰施設対策等)の問題
- III 現行港湾作業慣習とこれに伴う労働慣習の改善問題

4. 港湾運送をめぐる問題点の要旨

- 1. 物的流通における港湾運送の意義
- 2. 港湾運送事業の近代化の意義

2-1 近代政策導入の動機

- ① 流通部門における合理化要請
- ② 労働力不足と労働問題

2-2 近代化を阻む諸要因

2-2-1 内的要因

- ① 企業の零細性
- ② 経営の前近代性
- ③ 元請，下請関係の錯綜による元請責任の弱体化
- ④ 契約の不自由性（義理人情）
- ⑤ 日雇への依存（波動性の問題を含む）
- ⑥ 労働条件の劣悪性（身分保障，労災保障の不備，長期間労働）

2-2-2 外的要因

- ① 港運需要の波動性
- ② 事業の他律性

2-3 集約の成果

- ① 経営基盤の強化
- ② 一貫責任体制
- ③ 波動性への対応

2-4 集約の問題点

- ① 適正規模（何が適正規模か）
- ② 集約と合理化（果して集約は合理化を推進したのか，競争をなくしサービスを悪くしたのではないか etc）

2-5 現在要望されている港運近代化

3. 港湾をめぐる輸送革新の見通し

- ① コンテナ
- ② 流通センター埠頭
- ③ フェリー
- ④ プッシャーバージ，ラッシュ船
- ⑤ 上屋戸前受制
- ⑥ 一貫協同輸送

4. 港湾労働力の確保

4-1 一貫直営方式，下請会社方式およびハイヤリング・ホール方式との比較

4-2 港運の営業日および営業時間（約款）

4-3 魅力ある職場（労災防止，労働時間短縮，筋肉労働の軽減，福祉の向上）

5. 新しい港湾運送事業のあり方

5. 登録日雇港湾労働者の雇用のあり方について

本件に関しては，昭和45年度港湾雇用調整計画に関する答申（昭和45年3月17日付答申第9号）において「登録日雇港湾労働者の就労確保の見地から，雇用の基本的あり方等について引続き検討することを申し添える」と指摘され，その後労使問題分科会から公益側委員会へと移り数度にわたる検討の結果，現行法のなかでどのような対策を行なうべきかがまとめられた結果，総会の席上承認され，45年11月30日付（総審港第34号）をもって労働大臣に対し建議がなされた。

本建議は労働大臣，運輸大臣および自治大臣等に報告されたものであり，その要旨は次の通りである。

総審港第34号（昭和45年11月30日）

労働大臣 野 原 正 勝 殿

港湾調整審議会 会長 石 井 照 久

登録日雇港湾労働者の雇用のあり方に関しては，昭和45年度港湾雇用調整計画に関する答申（昭和45年3月17日付答申第9号）において抜本的に対策を検討すべき段階にあることを指摘したが，その後の審議により同問題に関し当面措置すべき対策につき結論をえたので，意見として提出する。

国際貿易の著しい伸長，輸送革新の進展のなかで，港湾機能の整備拡充は緊急の課題である。

港湾労働については，港湾労働法の施行を契機として，労働者の常用化，日雇港湾労働の近代化等の対策が進められているが，なお改善すべき余地が少なくない。港湾機能の保持にとって港湾労働は欠くことのできないものであり，その改善には不断の努力が傾けられなければならない。

登録日雇港湾労働者の雇用のあり方に関し，当面措置すべきものとして別紙にかかげる対策の推進に努められたい。

なお、対策の推進にあたっては、次の基本方針にも十分な配慮を加える必要がある。

1. 労使関係の近代化

登録日雇港湾労働者をめぐる問題の解決への途は、労使関係の近代化がなくてはじめてひらかれる。労使は急速な変革を求められている港湾運送をめぐる諸事情、わが国全体の厳しい労働需給の状況等を認識し、それぞれが主体性を確立するとともに、労使関係の近代化にさらに努めなければならない。

2. 港湾運送事業の体制整備

港湾運送事業の近代化を進め、輸送革新に対応しうよう、その体制の整備を行なうべきである。

3. 港湾労働の総合的検討

港湾の関係施設の整備や輸送体制の変革（コンテナ化、複合一貫輸送等）に伴って港湾運送に大きな変化があらわれ、これらの影響が港湾労働者の質および量について波及してくることが予想されるので、これに対する総合的な施策の検討が必要である。

（別紙）

I 日雇港湾労働者の雇用に関する問題点

1. 港湾雇用調整計画等について

港湾雇用調整計画における登録日雇港湾労働者数は、いずれの業務についても現に登録されている労働者数を下廻らないようにとの配慮が加えられているため、事態の変化に必ずしも即応しておらず、また、港湾雇用調整計画は次のような事情もあって、登録日雇港湾労働者の確保および就労の安定につき所期の効果をおさめているとはいえない。

(イ) 登録制度を尊重し、育成しようとする姿勢が労使に徹底していないこと。

（例えば、事業者全体に、公共職業安定所の紹介によって登録日雇港湾労働者を優先して雇用する慣行が定着していないこと。）

(ロ) 常用港湾労働者の中には季節雇用の者が含まれており、これが登録日雇港湾労働者の就労を圧迫していること。

(ハ) 登録日雇港湾労働者の中には、出頭、就労の状況が著しく悪い者がいて、制度の適正な運用が妨げられていること。

2. 就労日数について

登録日雇港湾労働者の出頭の状況、紹介方法の問題（職種区分の問題、就労条件についての労働者のえり好み、雇用すべき労働者についての事業者のえり好み等の問題を含む）、直接雇用の慣行など諸種の要因がからみあって、登録日雇港湾労働者の就労日数の改善が進んでいない。

3. 求人未充足について

登録日雇港湾労働者の就労の機会が十分に確保されない状況のもとで、部分的には日雇求人の未充足という変則的な状態が続いている。

4. 登録日雇港湾労働者の給源について

登録制度がとられた後においても、登録日雇港湾労働者の給源についてみるべき変化はあらわれておらず、登録日雇港湾労働者が近代的な労働市場のもとで確

保されていく見とおしはほとんどない。

II 登録日雇港湾労働者制度等の改善

1. 登録日雇港湾労働者の共同雇用の理念

(1) 登録日雇港湾労働者の制度は、港湾労働近代化のための重要な方策であるとともに、日々変動する荷役需要に応じうる労働者を、各港湾運送事業者が常用労働者として雇用しておくことについての事業者および荷役需要者の経済的負担の軽減と労働力の効率的な活用を目的とする方策でもある。

最近の登録日雇港湾労働者の雇用をめぐる前記のような問題に対処するためには、実質上各事業者が港湾ごとに共同して登録日雇港湾労働者の全体を確保しているという考え方およびこれに対応する労働者の姿勢（共同雇用の理念）を確立し、それにふさわしい措置をとることが必要である。

(2) 登録日雇港湾労働者の制度について共同雇用の理念を採用し、これにふさわしい体制をとることは、港湾労働の改善、港湾運送の効率化を促進するものであるので、荷役需要者がこのような体制の実現を可能とするよう積極的に協力（費用その他の負担）をすることが必要である。

(3) 国および地方公共団体は、職業紹介体制の整備、関係者の指導等につき適切な措置を進めるべきである。

2. 港湾雇用調整計画等

(1) 登録日雇港湾労働者については、当該港湾において真に必要なとする的確な数とするため、港湾運送事業者等関係業界から提出される資料および地区職業安定審議会における審議内容等の活用により、計画策定の改善を図ること。

(2) 登録日雇港湾労働者の就労確保のため、次のような措置を行なうこと。

(イ) 季節労働者は原則として使用しないものとする。

(ロ) 登録日雇港湾労働者から常用港湾労働者に採用する体制を整えること。

(3) 港湾運送事業者は、登録日雇港湾労働者の就労日数の向上を図るとともに、実際の就労日数が労使間で定めた就労日数に足りなかった場合には、その不足する日数につき適当な補償措置が行なわれるように努めること。

3. 雇用調整手当

雇用調整手当については、手当の支給額、財源の合理化等につき次の点を含めて所要の改訂を加えるべきである。

(イ) 雇用調整手当の額は、賃金および就労の実情に応じて定めること。

(ロ) 港湾運送事業者が港湾運送附加料金として収受した額が、納付金として納付した額をこえた場合、その資金を活用する方法について検討すること。

4. 職業紹介等

(イ) 登録日雇港湾労働者の職業紹介については、職種区分の改訂、就労先や労働者の選定にあたっての恣意の排除、直接雇入れの厳正な規制等により改善を図ること。

(ロ) 登録日雇港湾労働者の出頭、就労状況による登録取消しについては、その基準を検討し、厳正に行なうこと。

(ハ) 日々の労働需給を的確に把握し、円滑な職業紹介を行なうことに資するた

め、公共職業安定所に労使代表を加えた「登録日雇港湾労働者需給委員会」（仮称）を港湾ごとに設けること。

Ⅲ 教育訓練と福祉対策の改善

1. 教育訓練

港湾運送をめぐる種々の変化に応じつつ、就労機会の確保、災害の防止を図るため登録日雇港湾労働者が作業内容の変化に弾力的に適応できるようこれに対応する教育訓練を開始することが必要である。この場合関係者は教育訓練の受講を促進する措置について配慮すること。

なお、国は新たに登録日雇港湾労働者として就労する者についての基礎的な教育訓練を事業者側の協力を得て確実に実施すること。

2. 福祉対策

事業者は、登録日雇港湾労働者の福祉対策を常用港湾労働者の福祉対策に準じて推進すべきであり、国、地方公共団体はこれに対し必要な援助を行なうべきである。

登録日雇港湾労働者の住宅の改善については、この際特段の措置が必要である。

7. 総合交通体系の確立に関する運輸省の構想

運輸省当局は、新しい時代に対応する交通の総合的体系への仕向性を高める必要があるとして、輸送の需要に対し過不足のないサービスを提供し得るよう各種の交通機関を効果的に組合せた全国的な交通ネットワークを形成しこれらの、交通網の最も効率かつ合理的な運用を図るとともに、相互の経済競争原理の導入と、その評価、公共投資と受益者負担のあり方の関係、運賃の水準や運賃制度の相互比較を行ない、海陸輸送のアンバランスを調整しつつ有機的な総合輸送体系を整備したい考えである。なお、従来からの運輸行政は、運輸関係者の保護、育成を図ることに最大の主眼をおいてきたが、今後は輸送サービスの質的变化の限界を考慮しつつ利用者側を含めた交通対策を樹立する必要があるとしている。また、運輸行政のあり方のなかで、許可または認可事項についてもそれぞれの競争原理に応じて弾力的に運用し合法的な措置をとることも考慮している模様である。このほか制約要因として、労働力の不足、土地、海面、空域等空間利用の問題も深刻化することが予想されているため、交通に対する技術改新、省力化等も強力に進めることとしている。運賃料金面についても、経済運営上大きな比重をもっているので、

その引上げは当然抑制されなければならない。これが解決のためには企業の合理化、近代化の徹底を図ってコスト上昇要因をできるだけ企業内部で吸収するほか、政府としては公共投資による交通関係社会資本の整備を図り、企業の外部環境を整備し、交通生産性の向上を図るべきであるが、これらの措置を講じてもなお、吸収しきれないコストの上昇に対処するためには、適時必要最小限度の引上げを国民の合意の上で実施する配慮がとられている。

8. 参考書類

1. 5大港における港湾運送事業者数（1～5種、昭和45年3月31日現在）

業 種		5 大 港					
		京 浜	名古屋	大 阪	神 戸	関 門	計
一般 港湾 運送 事業	無 限 定	41	13	26	16	13	109
	海 貨 限 定	58	9	37	45	1	150
	いかだ一貫限定	3	1	8	0	0	12
	そ の 他 限 定	30	7	17	12	1	67
	計	132	30	88	73	15	338
船 内 荷 役 事 業		61	13	21	24	19	138
はしけ運送 //		130	12	106	59	25	332
沿岸荷役 //		158	46	176	90	64	534
いかだ運送 //		14	8	16	7	5	50
計		363	79	319	180	113	1,054
合 計		495	109	407	253	128	1,392
(事業者数)		(337)	(63)	(292)	(183)	(90)	(965)

2. 払込資本金別企業数

資本金別	100万円	100万円 を超え 300万円	300万円 を超え 1,000万円	1,000万円 を超え 5,000万円	5,000万円 を超え 1億円	1億円 を超えるもの	合 計
年 別	以 下	以 下	以 下	以 下	以 下		
40年10月末	160	263	384	284	57	92	1,240
現 在	(13)	(21)	(31)	(23)	(5)	(7)	(100)
45年10月末	57	118	318	358	98	112	1,061
現 在	(5)	(11)	(30)	(34)	(9)	(11)	(100)

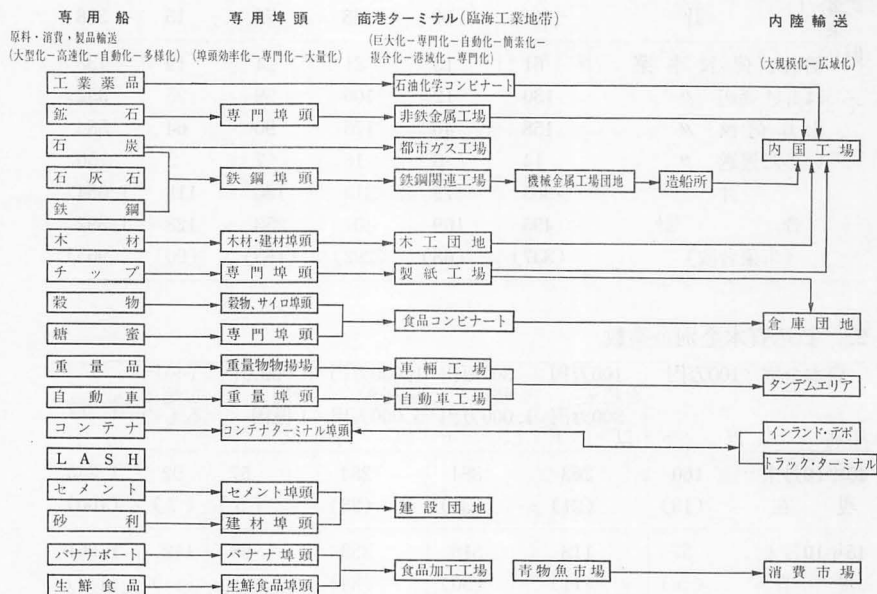
(注) 港湾運送事業実態調査による。

3. 港湾運送収入（1企業平均・単位百万円）

区 分	5 大 港	地 方 港
無限定一般港湾運送事業者	1,773	440
海貨限定一般港湾運送事業者	296	—
その他限定一般港湾運送事業者	461	321
船内荷役事業のみの専業港湾運送事業者	302	352
はしけ運送事業のみの専業港湾運送事業者	101	152
沿岸荷役事業のみの専業港湾運送事業者	61	30
上記事業の2以上を兼営する事業者	439	105

- (注) 1. 第3回港湾運送事業実態調査による。
 2. 収入の期間は昭和45年5月末の時点において最近の事業年度（年2回決算のときは2回分合計）の港湾運送事業収入である。

4. 物的流通からみた専用埠頭および商港ターミナルなどの一貫輸送体制への連繋と複合化



9. おわりに

以上述べた通り、港運業者としては、このようなきびしい現実 に 堪 え つつ、積極的に強力な基盤の確立を図り、利用者の理解が得られる合理化および労務体制をつくりながら、流通機構の一環となる覚悟が必要である。さもないと、第1次集約を終った業者であっても、脱落者がでることを念頭におく必要がある。筆者は単純な合併、集約論者ではないが、今後のあるべき理想の姿としては、新 3・3 答申にみられる通り、業界全体が団結して、一時的にはかなりの犠牲が生ずる危険もあるが、これに堪えつつ外部からの強い要請に應えて、バランスのとれた近代化の方向に進進していかなければならない。なお、これが達成については、個々の事業者が全体の需給関係を考えず、バラバラにその事業を拡大し、改善していくというような姿勢でなく、また、個々の経営にとって都合のいいもののみを取り入れるというような、便宜的なものであってはならないことを銘記しつつ、近代的な組織化と経営の合法的管理を徹底的に行なうことが肝要であり、企業のもっている人的、財的、技術的な能力を流通过程にあわせて冷静に対処すべきであると信じてやまない。

東京湾港湾取扱い貨物量の

適正化と港湾管理問題

千 須 和 富 士 夫

(港湾経済研究所)

目 次

1. 港湾利用の問題点
2. 東京湾港湾取扱い貨物物資別流動の動向
3. 東京湾港湾整備の政策的回顧
4. 東京湾港湾取扱い貨物量の適正化の条件
5. 広域港湾管理へのシステムズ・アプローチ

1. 港湾利用の問題点

昭和44年度の東京都港湾局よりの委託調査に関連して、報告書を作成した結語として、次の点を強調させていただいた。すなわち、

「港湾を市民のものとするためには、基本的には、現在のシステムと新しいシステムのいく種かのあり方とを比較させ、そのいく種かの新システムのうち真に経済的な低コスト性を持ち、民主的かつ高能率で、正確、安定したシステムを市民によって選択させることであろう。行政の立場からは、それらのシステムを政策として政治の場に提起することではなからうか。それ故にこそ、オペレーション、管理、開発のシステムの内容を今後も検討し、設計することが望まれるのである。」⁽¹⁾

以上のような提案は、日夜その衝に当たられておられる港湾管理者内の方がた、あるいは港湾経済の研究者において、既に自覚され、考究され、検討されたものも含んでいるのではあるが、寡聞にして管理について、阪神ポートオーソリティ構想がある以外は、国民的な共通の話題となったものを知らない。オペレーション技術に関する限りは、つとに高見玄一郎先生の論文、口述筆記等によってその構想は伝えられ、ポート・コンピュータ論の展開をみている⁽²⁾ことは、周知のところと思われる。この研究計画も大きく進展し

ていることは、関係者の一人としても誠に喜ばしいところである。ご承知のように、私は港湾の管理開発、オペレーション等において、一定の価値観を導入すべき点をすでに港湾のオペレーションに関する「公共性」の経済的意味を追求する過程で指摘した。

つまり、私は港湾の「公共性」とは、個別企業、個別産業（私的資本もしくは個別資本）に代表される資本の間で、港湾が平等に使われたり、無規定の『一般公衆』が自由に使えることではなくて、むしろ日々顔を合わせる個人全体にとって有用であり、低廉な物価や快適な生活環境を保障し、また港湾のために負担すべき費用を最小にとどめ、最大の利益をもたらす共同の生産手段であるように港湾を維持開発することであると考えたわけであり、この価値観こそが、私自身の港湾経済学の方法論につき吟味されるところではないかと思われる。

港湾は、社会の再生産を可能ならしめる生産手段として機能している。港湾を経由する貨物は原材料であれ、製品であれ、社会を支える有用物であり、価値ある商品であり、資本の循環の過程にある一つの形態である。港湾統計上、廃棄物、くずもので出てくる貨物量は決して少なくないが、この貨物そのものの輸送は社会的消費というべきものといえるものであって、港湾がなければ、こうした有用物の供給や資本循環、廃棄物の処理等が停止し、社会は大混乱に陥ることは明らかである。（港湾ストを想起すれば足りる）

こうした裏づけがあるからこそ、港湾は一般的労働手段として重視され、社会的所有化される素因があるのである。しかし社会的所有化、とりわけ公有化されていく理由には、次の点が考えられる。

第1に土地的要因を含む港湾については、元来、土地は限定性をもつため競争原理が働いて地代や土地価格が上昇する結果、個別資本としては、利潤部分を狭められることを余儀なくされる。それ故、港湾の公有化や個別資本による「平等な」共同利用が望まれること。

第2にターミナル機能（方向性、媒介性、時間性を通過貨物につき決定す

るような機能等)に係る個別資本とか海運のような運輸資本のためだけでなく、生産資本として稼働するもの(商品の形態をとる資本)が港湾を通過することが必要であり、そうでなければ、単なる施設である。つまり一般的労働手段のうちでも、土地と結合した対象的条件の性格をもつことになるため、生産物への価値の移転が行なわれなくなる、すなわち、貨物の流動がなければ港湾そのものは空費され、廃港となってしまうのである。ここで行なわれる価値の移転こそ港湾を利用する産業資本にとっては、特別利潤の源泉となるものである。海運が港湾を利用するからといって、海運にとってのみ生産手段となっているかのように理解することは、誤りであると思われる。海運においてすら、貨物を運ばなければ、つまり産業資本の生み出す諸種の商品の移動を図らなければ、自らを存立させえないのは、自明のところである。

それでは、価値の移転はどのように起こるのか？それは固定資本が生産過程で示すように、全体としての機能を停止する期間にわたって、価値を分割しつづける。この移転の原理は原則として通過貨物の重量に対応して働く。

第3に、こうして固定資本として循環が長期化することとあいまって、巨額な先行投資が要請される。このことは、産業資本の要請にみあう経済規模に応じた最大限の利用が整備目標とされるからである。

第4に、港湾が港湾としての役割を全うするには、一定以上の規模の土地、資本を要することは当然である。つまり、機能を果たすに必要な最小限の諸種の港湾施設を一切揃えなければならないということである。

第5に、港湾は物資輸送という物的流通の中核を構成することそれ自体に、本来的に軍事的政治的性格を備えており、日米安全保障条約及び日米行政協定により兵站基地化している経済基盤主要港その他にみられ、国家支配及び植民地従属国支配の中枢を担う施設ともいえる。

第6に、地方港湾にみられるごとく、住民にとってあるいは旅行者にとって、生活の場やレクリエーションの場を提供することがある。これは個人の消費に役立っているわけであるが、一面では、こうした消費的性格をもつこ

とも銘記する必要がある。⁽⁴⁾

こうした条件を土台にして、港湾は公権力の下におかれ、公権による管理体制が成立させられているわけである。

しかし、港湾の社会的所有化、公有化をすすめたことによって、新たな矛盾に逢着した。それは、利用独占の方向とその競争の激化という事態である。

生産手段は私的所有として独占的に利用できるとき、最も有効に働く。労働と労働手段との結合は、工場制の組織のように、安定していなければ、計画的な生産（港湾では用役の生産）ができないのである。

そこで、港湾における私的所有が存立できる条件が求められることとなった。その条件とは、専用埠頭の出現である。

専用埠頭が登場するに至るには、一般的条件がある。歴史的には、Marc hant Carrier 段階における Merchart の埠頭所有があるが、資本主義経済下においては、独占段階に到達したということである。独占段階に達したことにより、大量生産、大量消費、大量輸送が可能となったのであり、巨大産業資本の巨大需要が原材料に対して起こり、市場の独占的ないし寡占的占拠によって、大量消費の道が開かれ、かくして輸送におけるユニット・ロード化や専用船、大型荷役機械の導入による物資別専門輸送が行なわれ、個別資本の側における専用埠頭とりわけ物資別の専門化を基盤とする専用埠頭＝私的所有の埠頭の出現となってきたのである。

専用埠頭を発達させた理由は、まだこのほかにある。わが国においては、原料海外依存型の資源構造と、産業資本の臨海地帯への立地は、安く広い用地の取得ができること、しかも臨海に立地することにより、輸送距離、輸送時間を短縮し、輸送コストを抑えることができ、そのため、工業立地の条件としても、工場に隣接する専用埠頭の設置を促進させた。

さらに専用埠頭が私的資本の投資対象となりえたのには、次の理由が考えられる。

ターミナルの一つとしての港湾の機能を最小限に充たす要件はなんであるかという、繋船可能なバースないし少なくとも数バースをもつ埠頭こそが最小の機能単位であるということ、ただし埠頭のみ単独では存在しえないので、部分的な所有により、公共投資による港湾施設に多くを依存しながら、港湾そのものの機能を吸収しているといえるであろう。ここに「公共性」なるものをあたかも公共埠頭にだけ係ることであって、私的埠頭には関係のないものだと思えるものの限界がある。港湾は一体となって防波堤も航路も埠頭もその他の港湾施設等々を含め、物的要素と労働とが働く時、始めて生産的機能をもちうるのである。私的資本が港湾内の一埠頭に投ぜられたといっても、それはあくまでも港湾の一部を補てんしたこと、さらにいうならば、特別利潤を一層大きくすることを可能とする道を開いたにすぎないということである。

この点は、港湾取扱い貨物の品目別増加寄与率を知ることにより、また専用埠頭と不可分の原材料の動向をみれば、港湾利用の大筋の実態を知ることができる。専用埠頭では、近年公共埠頭の3倍を取扱っているのである。

これを東京湾については、昭和34年から42年にかけての動きをまとめたことがあり、湾内各港ごとの取扱い貨物の品類別分担率を明らかにした。⁽⁵⁾ 次ぎに、最近の5年間の動向について検討してみることにしたい。(第1表参照)

第1表 東京湾港湾取扱い貨物公共・専用別推移 単位：千トン

	36年	37年	38年	39年	40年
公 共	31,546	30,010	32,667	39,581	44,143
専 用	68,405	76,154	100,269	124,001	(129,695) 133,751

注 1. () 内はフェリー貨物換算量

2. 運輸省港湾局「東京湾港湾計画の基本構想資料」(昭和42年)より

注 (1) 港湾経済研究所「結合一貫輸送調査報告書」(昭和45年3月) P. 286

(2) 高見玄一郎「港湾運営と情報処理」(「港湾」1969年4月号)

同 「港湾の近代化——輸送革新と港湾」(「運輸と経済」1969年10月号)

同 「広域港湾論——主としてオペレーションの観点から」(日本港湾経済学会年報No.7 1969)

同 「講演——流通革命と東京湾の将来」(東京湾総合開発協議会港湾委員

- 会議事録昭和44年12月18日)
- 同 「港湾と情報システム—昭和45年5月20日 横浜税関における講演」
 (「港湾経済研究所」)
- 同 「港湾におけるコンピューターゼイション」(「港湾と情報システム」
 神戸市港湾局昭和46年3月)
- 同 「港湾業務へのシステムズ・アプローチ(1)」(港湾経済研究所 1970年)
- (3) 拙稿「ターミナル・オペレーションと「公共性」の経済的意味」(日本港湾経済
 学会年報 No.8 1970)
- (4) 社会資本の一般的労働手段の意義については、宮本憲一「社会資本論」(昭和
 42年)P.16~24を参照
- (5) 拙稿「東京湾内諸港における貨物流動分担の動向」(「港湾と貿易」No.11 1970)

2. 東京湾港湾取扱い貨物物資別流動の動向(昭和40年・44年の比較)

昭和40年と44年との湾内取扱い貨物量を54品種別に検討比較してみよう。

この5年間で、東京湾の輸出規模(貨物量)は1.84倍、輸入規模も1.84倍、
 移出規模2.06倍、移入規模1.68倍、港湾取扱い総量では1.85倍となった。総
 取扱いトン数は3億3,200万トン(昭和44年)である。(第2表、第3表参照)

昭和40年の港湾取扱い貨物の順位は、原油(3,102万トン17.2%)、原油
 (2,996万トン, 16.7%)、鉄鉱石(1,866万トン, 10.4%)、石炭(1,549
 万トン, 8.6%)、鉄鋼(1,528万トン, 8.5%)、石油製品(1,416万トン
 7.9%)、輸送機械(859万トン, 4.8%)、砂利・砂・石材等(823万トン,
 4.6%)、米・雑穀・豆(412万トン, 2.3%)、原木(367万トン, 2.0%)の
 順であり、44年では、原油(6,880万トン, 20.7%)、重油(5,000万トン, 15.
 1%)、輸送機械(3,833万トン, 11.5%)石油製品(2,878万トン, 8.7%)
 鉄鋼(2,778万トン, 8.4%)、鉄鉱石(2,552万トン, 7.7%)、石炭(1,732
 万トン, 5.2%)、米・雑穀・豆(609万トン, 1.8%)と変わった。

変化の特徴は、①原油、重油の比重が大きくなっていること、②鉄鉱石は取
 扱い量は増えているが、比重は下がってきていること、③輸送機械の比重が
 2倍以上になったこと(その内容では、77.2%は湾内カーフェリー輸送量)④
 石油製品は比重を増しつつ、取扱い量は2倍となったこと、⑤鉄鋼は湾内の品
 種別取扱い比重ではやや減少傾向をみせたが、実質取扱い量では81%伸ばし

ていること、⑥石炭、米穀類等は量的には横ばいながら、総取扱い量の中では、比重を下げていることなどである。44年は品種別には、パラツキが広まり、逆に取扱い上位品の集中度も一方では進行する傾向が出ている。いずれも上位は重油、原油、石油製品、鉄鋼等重化学工業原材料ないし製品である。

それでは、輸出入、移出入の実質取扱い量の面での動きはどうであろうか、正常な傾向で、2倍以上の伸びのあったものを以下にあげてみよう。正常な傾向でない場合というのは、40年と44年を比べ、どちらかに全く扱いがなかったり、極めて小さい扱い量であったりすると、その変化が歪みとなって現われるので、これを除外した。(第4表)

〔輸出品〕 米・雑穀・豆 4,454.5 (%) 麦 1,946.1 金 属 く ず 1,448.8 その他非金属鉱 867.0 分類不能のもの 850.0 取 合 せ 品 465.0 薪 炭 400.0	樹脂その他化学工業品 293.8 (%) 綿 花 280.6 輸 送 機 械 276.1 輸 送 用 容 器 254.4 動植物性製造飼肥料 252.5 そ の 他 機 械 238.1 そ の 他 窯 業 品 212.3
〔輸入品〕 取 合 せ 品 1,123.8 (%) が ん 具 393.7 輸 送 用 容 器 384.8 木 製 品 343.8 石 油 製 品 336.3 その他金属鉱 303.2 砂利・砂・石材 296.7 ガ ラ ス 類 287.3 その他繊維工業品 270.9	野 菜 果 物 265.9 (%) その他製造工業品 265.0 新 炭 232.6 そ の 他 窯 業 品 227.9 原 油 224.0 その他非金属鉱 223.0 そ の 他 農 産 品 204.1 そ の 他 機 械 203.3 日 用 品 200.0
〔移出品〕 石 灰 石 3,477.1 (%) 取 合 せ 品 1,478.7 羊 毛 796.7 ガ ラ ス 類 701.8 輸 送 機 械 487.0 砂利・砂・石材 465.6 (%) コ ー ク ス 381.7 そ の 他 農 産 品 364.1	化 学 薬 品 310.5 (%) 紙 パ ル プ 297.9 セ メ ン ト 295.0 米・雑 穀・豆 270.5 その他繊維工業品 256.7 非 鉄 金 属 238.1 原 木 228.4 石 油 製 品 206.8

〔移入品〕	その他窯業品	1,581.9 (%)	非鉄金属	224.4 (%)
	輸送機械	473.2	その他機械	222.7
	羊毛	355.0	鉄鋼	214.4
	その他非金属鉱	353.6	がん具	213.8
	その他畜産品	325.0	化学薬品	211.9
	その他繊維工業品	304.0	麦	207.6
	石灰石	254.5		

3. 東京湾港湾整備の政策的回顧

港湾整備計画が広域的、複数港湾管理者を通したものとして、東京湾にできあがったのは、昭和42年9月の「東京湾港湾計画の基本構想」が公式の計画では初めてのものである。（港湾審議会第30回計画部会了承）この基本構想は、昭和50年を目標とした湾内各港の整備計画と土地造成計画を含むものであった。

これに続いて、運輸省第2港湾建設局は、昭和43年3月「基本構想」を補充するねらいで、「東京湾における広域港湾計画」を発表した。

内容的には、先の「基本構想」を概括し、さらに東京湾地域における交通輸送体系に関する計画に係る部分で、湾内のフェリーボート輸送計画、バージライン輸送計画を加え、さらに東京湾横断堤計画を紹介し、最後に東京湾開発における今後の問題と題する1章を設け、港湾管理に関する問題、港湾施設整備および土地造成にともなう技術的問題、船舶交通に関する問題、港湾および臨海工業立地にともなう社会的問題の4つの面からの問題点の摘出を試みたものである。このうち、港湾管理に関する問題を除く後者の問題の視点は、工学的問題か、もしくは政策論の判断基準設定に関する問題といえるのであって、当面する本題の中では取扱わないことにし、港湾管理に関する問題について簡単に紹介しておくことにする。

「広域港湾計画」においては、現行の港湾管理体制をこえる広域港湾としての管理運営体制の確立の必要を説き、加えて、港湾施設の増強にともない、現港湾管理者の地方自治体に対し、財政的負担が過重化するおそれがあ

るとして、港湾建設資金の捻出方法については、外資埠頭公団方式の資金調達建設体制の登場をみるに及んだ今日においても、公団債等の形で出資金の負担を求められる限り、やはり関係地方自治体の財政負担は問題として残ると指摘していることである。

その後、同じ第2港湾建設局は、「昭和60年を目標とした首都圏地域の港湾整備の方向（試案）」を新全国総合開発計画が閣議決定される前の昭和43年12月に作成発表した。「（試案）」は、はしがき、1. 開発の基本的方向、2. 首都圏地域における主要開発構想からなり、空間的対象を東京湾内に限定せず、茨城、千葉県の大平洋側、相模灘を見通すものであった。新全総で、九十九里浜臨海工業地帯の開発は認められなかったため、後に「試案」の中よりこの部分が削除された。

この「試案」段階では、地域開発と土地利用の長期構想がもりこまれ、湾内における産業開発に大きな制限を加えようとする意図がはっきり現われてきた。その核心ともいうべき点は、昭和50年以降新たに造成される湾岸の埋立地には、重化学工業の進出は極力押え、都市機能用地として活用するほか、重化学工業の新天地は首都圏では、鹿島灘臨海部等とした点である。また新たな輸送手段としてのパイプライン輸送に着眼し、湾内需要や全国への石油配分基地を館山湾に建設し、超大型タンカーの湾内航行を排除するなどの構想が加わってきたことである。

昭和44年5月に新たな日本の国土計画の基本構想ともいうべき「新全国総合開発計画」が閣議決定された。「新全総」の考え方の基礎には、国土の抜本的再編成と均衡ある発展を図る対策として、新ネットワークと大規模開発プロジェクト、新しいシステム主体の三つの理念が採択された。新ネットワークとは、人および物の流動を効率的に体系化する措置であって、総合的な高速の交通体系とデータ通信としての情報通信網体系より構成されるものである。港湾はこうした新ネットワークの一つの結節点として、全国的に影響を与えあう有機的な機能を担うものとして重視された。ただし、東京湾その

もののあり方については、東京が中枢管理機能を高めるであろうことが予想された以外、明確な機能分担の方向は出されていない。

この「新ネットワーク」の一要素としての総合的交通体系の構想が、「新経済社会発展計画」策定の過程で論議されることになってきた。総合的交通体系とは、既存の交通機関が多様化、革新化される中で、各交通機関の機能と特性に着目しつつ、総合的視野に立脚した政策体系の中で活用することが必要であり、こうした総合的政策体系に立脚した交通施設体系をいうのである。⁽¹⁾新経済社会発展計画（昭和45年5月閣議決定、昭和50年目標）⁽²⁾の中では、適確な交通需要予測のもとに重点的かつ先行的な施設整備を行ない、輸送の高速化、快適化、通信の高度化等のサービスの向上のため、隘路打開を早急に急ぐとともに、長期的視点に立った広域的、体系的な国土の新骨格の建設を目指し、輸送機関相互の協調体制を図り、施設の近代化を図るとうだったのであったが、肝心の「総合政策体系」の立案には遂に到達するに至らなかったのである。

ただし、新経済社会発展計画策定の基礎となった経済審議会公共金融分科会、社会資本研究委員会の報告によれば、社会資本整備の当面する三つの課題として、a、ナショナル・ミニмум拡充への要請、b、隘路打開への要請、c、新たな社会建設のための戦略投資の要請とに分け、計画期間中に予定される「公共事業」の相当部分は、a、bのための社会資本の充足となり、cに関する主要プロジェクトを推進するためには、財政金融政策全体の再検討と社会資本整備への民間資本の参加など、社会資本整備の全般にわたる新たな体制の創出が不可欠であるとして、先行投資的分野に、民間資本の活動の場を与えることを構想している。

ここで注目したいのは、「ナショナル・ミニмум」をいかに決定するか、本来国がその整備に責任を負うべき施設の範囲、整備目標を定め、計画期間中に極力実現を図るという計画目標をいかに計量化するかという問題である。同委員会が検討した段階では、ナショナル・ミニмумの範囲ともいうべき施

設を各種のタイプごとに生活基盤、生産基盤、国土保全に分類したに留まった。(港湾はナショナル・ミニマムの生産基盤関係に据えられた。)新経済社会発展計画そのものにおいては、この整備目標については、「部門別投資額」として提示し、うち港湾投資は1兆9,000億円(44年度価格で45年から50年までの5年間の投資総額)と定められた。これに対し、運輸省は、①この新経済社会発展計画が策定されたこと、②港湾取扱い貨物量が増大していること、③海上コンテナ輸送、フェリー輸送の本格化、新規開発港湾の整備促進、船舶航行安全対策の推進、海水汚染防止等公害対策推進の要請が新たに起こってきたことなどから、第4次港湾整備5か年計画を昭和46年度から50年度にわたる期間内で実施することを計画し、46年2月5日の閣議了承の下に、新5か年計画は結局、総投資額2兆1,000億円、うち港湾整備事業4兆5,500億円、災害関連事業、地方単独事業等2,400億円、港湾機能施設整備事業2,100億円、予備費1,000億円の枠で進められることになった。経済情勢や財政事情等が勘案されて、弾力的に実施されるであろうことが期待されるが、新5か年計画の狙いとするところは、①物的流通のための港湾の整備を目指し、イ)、外国貿易港湾の整備、ロ)、国内物資輸送における拠点港湾の整備、②地域開発に関連する港湾の整備として、イ)、産業港湾の整備、ロ)、民生安定、地場産業育成のための地方港湾整備、③安全確保のための施策の推進を図るため、イ)、狭水道航路の整備促進、ロ)、安全対策上必要な水域外かく施設の積極的整備、④公害防止のための施策の推進として海水油濁防止施設の整備等諸種の公害防止施策がとられる予定である。詳細については、港湾審議会あるいは港湾管理者、関係省庁との間の調整を待って実施計画が出来てくるであろうし、また東京湾内の港湾計画への反映も近く現われるものと思われる。以上政策的に回顧をしてきたが、各段階ごとに前進があるとはいえ、しかし一貫した政策的立場は、現状対応型であることだけは、事実である。

これを数量的にみるならば、港湾取扱い貨物量の推移を港湾整備のテンポ

の指標としてきていることから、この動きの実態と予測値との関係、予測段階の推定式を第2港湾建設局の資料により、次に掲げよう。担当者の立場では、経済活動の活発化が実態と予測値とのズレをなしたのであって、実際数値（関数）を推定式に入れてみるならば、修正値（44年14.5億トン）と実績推定（44年16.2億トン）との間では大きな開きとはならず、従来の推定式もしくは港湾取扱い貨物量の推計方法は原則として正しかったのであろうと説明している。⁽²⁾（次頁の図参照）

次に東京湾港湾整備計画の目標値と44年実績、第4次5か年計画策定時の東京湾内の目標推計値を掲げておこう。

1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388	2389	2390	2391	2392	2393	2394	2395	2396	2397	2398	2399	2400	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2413	2414	2415	2416	2417	2418	2419	2420	2421	2422	2423	2424	2425	2426	2427	2428	2429	2430	2431	2432	2433	2434	2435	2436	2437	2438	2439	2440	2441	2442	2443	2444	2445	2446	2447	2448	2449	2450	2451	2452	2453	2454	2455	2456	2457	2458	2459	2460	2461	2462	2463	2464	2465	2466	2467	2468	2469	2470	2471	2472	2473	2474	2475	2476	2477	2478	2479	2480	2481	2482	2483	2484	2485	2486	2487	2488	2489	2490	2491	2492	2493	2494	2495	2496	2497	2498	2499	2500	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2513	2514	2515	2516	2517	2518	2519	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580	2581	2582	2583	2584	2585	2586	2587	2588	2589	2590	2591	2592	2593	2594	2595	2596	2597	2598	2599	2600	2601	2602	2603	2604	2605	2606	2607	2608	2609	2610	2611	2612	2613	2614	2615	2616	2617	2618	2619	2620	2621	2622	2623	2624	2625	2626	2627	2628	2629	2630	2631	2632	2633	2634	2635	2636	2637	2638	2639	2640	2641	2642	2643	2644	2645	2646	2647	2648	2649	2650	2651	2652	2653	2654	2655	2656	2657	2658	2659	2660	2661	2662	2663	2664	2665	2666	2667	2668	2669	2670	2671	2672	2673	2674	2675	2676	2677	2678	2679	2680	2681	2682	2683	2684	2685	2686	2687	2688	2689	2690	2691	2692	2693	2694	2695	2696	2697	2698	2699	2700	2701	2702	2703	2704	2705	2706	2707	2708	2709	2710	2711	2712	2713	2714	2715	2716	2717	2718	2719	2720	2721	2722	2723	2724	2725	2726	2727	2728	2729	2730	2731	2732	2733	2734	2735	2736	2737	2738	2739	2740	2741	2742	2743	2744	2745	2746	2747	2748	2749	2750	2751	2752	2753	2754	2755	2756	2757	2758	2759	2760	2761	2762	2763	2764	2765	2766	2767	2768	2769	2770	2771	2772	2773	2774	2775	2776	2777	2778	2779	2780	2781	2782	2783	2784	2785	2786	2787	2788	2789	2790	2791	2792	2793	2794	2795	2796	2797	2798	2799	2800	2801	2802	2803	2804	2805	2806	2807	2808	2809	2810	2811	2812	2813	2814	2815	2816	2817	2818	2819	2820	2821	2822	2823	2824	2825	2826	2827	2828	2829	2830	2831	2832	2833	2834	2835	2836	2837	2838	2839	2840	2841	2842	2843	2844	2845	2846	2847	2848	2849	2850	2851	2852	2853	2854	2855	2856	2857	2858	2859	2860	2861	2862	2863	2864	2865	2866	2867	2868	2869	2870	2871	2872	2873	2874	2875	2876	2877	2878	2879	2880	2881	2882	2883	2884	2885	2886	2887	2888	2889	2890	2891	2892	2893	2894	2895	2896	2897	2898	2899	2900	2901	2902	2903	2904	2905	2906	2907	2908	2909	2910	2911	2912	2913	2914	2915	2916	2917	2918	2919	2920	2921	2922	2923	2924	2925	2926	2927	2928	2929	2930	2931	2932	2933	2934	2935	2936	2937	2938	2939	2940	2941	2942	2943	2944	2945	2946	2947	2948	2949	2950	2951	2952	2953	2954	2955	2956	2957	2958	2959	2960	2961	2962	2963	2964	2965	2966	2967	2968	2969	2970	2971	2972	2973	2974	2975	2976	2977	2978	2979	2980	2981	2982	2983	2984	2985	2986	2987	2988	2989	2990	2991	2992	2993	2994	2995	2996	2997	2998	2999	3000	3001	3002	3003	3004	3005	3006	3007	3008	3009	3010	3011	3012	3013	3014	3015	3016	3017	3018	3019	3020	3021	3022	3023	3024	3025	3026	3027	3028	3029	3030	3031	3032	3033	3034	3035	3036	3037	3038	3039	3040	3041	3042	3043	3044	3045	3046	3047	3048	3049	3050	3051	3052	3053	3054	3055	3056	3057	3058	3059	3060	3061	3062	3063	3064	3065	3066	3067	3068	3069	3070	3071	3072	3073	3074	3075	3076	3077	3078	3079	3080	3081	3082	3083	3084	3085	3086	3087	3088	3089	3090	3091	3092	3093	3094	3095	3096	3097	3098	3099	3100	3101	3102	3103	3104	3105	3106	3107	3108	3109	3110	3111	3112	3113	3114	3115	3116	3117	3118	3119	3120	3121	3122	3123	3124	3125	3126	3127	3128	3129	3130	3131	3132	3133	3134	3135	3136	3137	3138	3139	3140	3141	3142	3143	3144	3145	3146	3147	3148	3149	3150	3151	3152	3153	3154	3155	3156	3157	3158	3159	3160	3161	3162	3163	3164	3165	3166	3167	3168	3169	3170	3171	3172	3173	3174	3175	3176	3177	3178	3179	3180	3181	3182	3183	3184	3185	3186	3187	3188	3189	3190	3191	3192	3193	3194	3195	3196	3197	3198	3199	3200	3201	3202	3203	3204	3205	3206	3207	3208	3209	3210	3211	3212	3213	3214	3215	3216	3217	3218	3219	3220	3221	3222	3223	3224	3225	3226	3227	3228	3229	3230	3231	3232	3233	3234	3235	3236	3237	3238	3239	3240	3241	3242	3243	3244	3245	3246	3247	3248	3249	3250	3251	3252	3253	3254	3255	3256	3257	3258	3259	3260
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

第2表 昭和40年東京湾港湾取扱

	品 類	千 米				東 京			
		輸 出	輸 入	移 出	移 入	輸 出	輸 入	移 出	移 入
農 産 品	1 麦	—	—	6,963	40,599	—	526,197	36,143	31,614
	2 米・雑穀・豆	—	—	4,352	85,061	100	543,653	39,249	211,530
	3 野菜・果物	—	—	—	1,355	748	84,823	5,407	33,227
	4 綿花	—	—	—	—	—	132	418	9,446
	5 その他農産品	—	—	—	—	—	688	20,683	52,813
	6 羊毛	—	—	—	—	—	169	80	—
	7 その他農産品	—	—	—	—	—	18,693	3,532	41,437
	8 水産品	—	1,203	2,192	204,746	8,889	83,904	29,884	270,445
	9 原木	—	—	3,782	39,347	410	2,864,865	24,148	791,418
	10 樹脂	—	—	—	340	200	248	4,556	38,207
林 産 品	11 その他木材	—	—	—	—	558	12,261	4,260	12,302
	12 薪炭	—	—	—	—	—	—	1,534	3,938
	13 石灰	—	1,960,585	1,071	2,189,025	—	444,553	120,141	2,540,470
	14 鉄鉱石	—	5,659,682	42,059	189,059	—	1,000	73,672	23,945
	15 その他金属鉱物	—	10,258	—	16,356	—	92,530	10,948	15,929
	16 砂利・砂・石材等	—	—	389,305	1,255,334	—	—	252,875	3,026,309
	17 原油	—	6,620,981	4,550	108,041	—	457,571	19,236	109,028
	18 りん鉱石	—	28,785	—	3,504	—	127,434	7,986	64,665
	19 石灰	—	—	—	787,634	—	—	251	60
	20 原塩	—	181,593	—	—	—	174,886	100,548	148,363
金 属 機 械 工 業 産 品	21 その他非金属鉱物	—	1,300	62	58,309	—	11,368	21,621	106,982
	22 鉄	218,285	136,291	2,548,346	615,003	27,836	308,959	1,110,592	4,078,345
	23 非鉄金属	—	—	22,882	55,972	—	2,239	26,083	67,038
	24 金属製品	—	—	55	2,415	1,330	—	133,330	61,395
	25 輸送機械	—	—	703,802	720,764	3,310	1,354	501,461	185,922
	26 その他機械	—	—	1,330	7,413	6,572	281	81,137	43,962
	27 陶磁器	—	—	—	1,450	52	59	—	331
	28 セメント	—	—	—	89,599	—	—	21,446	1,588,386
	29 ガラス類	—	—	2,804	—	316	—	358	17,906
	30 その他窯業品	—	—	140	7,792	—	—	2,867	9,778
化 学 工 業 産 品	31 重油	—	1,159,540	4,151,332	1,492,804	—	—	35,209	2,808,548
	32 石油製品	32,678	68,885	2,566,099	652,473	351	77,415	143,562	2,855,055
	33 コークス	—	48,782	3,709	157,117	—	337	12,150	41,458
	34 その他石炭製品	500	—	305	10,916	—	—	157	14,777
	35 化学薬品	1,284	—	116,412	36,666	2,403	9,651	95,746	363,372
	36 化学肥料	75,118	15,437	30,875	23,883	31,425	2,704	41,239	122,639
	37 染料・塗料・合成樹脂 その他化学工業品	—	—	233	11,747	992	128	44,063	111,105
	38 紙パルプ	—	—	—	—	3,305	34,430	29,148	856,521
	39 糸及び紡績半製品	—	—	—	—	—	110	391	235
	40 その他繊維工業品	—	—	—	630	71	—	1,658	539
雑 工 業 産 品	41 砂糖	—	21,737	700	2,472	2,502	489,312	42,455	120,645
	42 その他食料工業品	—	10,492	48,596	61,435	2,787	60,979	581,653	127,728
	43 がん具	—	—	—	2,300	291	6	187,448	627
	44 日用品	—	—	243	2,620	18,869	13,506	129,591	98,379
	45 ゴム製品	—	—	—	—	196	39	7,088	6,380
	46 木製品	—	—	46	220	194	4,225	6,707	13,266
	47 その他製造工業品	—	—	—	—	5	—	205	657
	48 金属くず	—	202,281	81,105	60,400	200	306,431	24,893	107,363
	49 くずもの	—	—	625	—	—	—	114	3,949
	50 動植物性製造飼肥料	—	—	15,255	91,173	1,077	7,947	28,816	35,880
特 殊 産 品	51 廃棄物	—	—	—	—	—	—	2,329	192
	52 輸送用容器	—	—	—	—	2,016	425	78,096	34,177
	53 取合せ品	—	—	3	637	—	—	37,731	48,434
	54 分類不能のもの	—	—	46	—	—	—	19,735	15,240
	合 計	327,865	16,127,802	10,742,735	9,076,611	117,005	6,765,512	4,204,650	21,372,352

東京湾港湾取扱い貨物量の適正化と港湾管理関係

91

貨物量54品種別集計表

単位:トン

神奈川				東京都				千葉県				合 計	シェア (%)
輸 出	輸 入	移 出	移 入	輸 出	輸 入	移 出	移 入	輸 出	輸 入	移 出	移 入		
750	1,116,911	226,992	121,932	750	1,643,108	267,487	194,145	2,105,490				1.17	
718	2,441,607	437,498	356,612	818	2,985,260	477,212	652,708	4,115,999				2.28	
2,978	224,500	3,812	3,165	3,726	309,323	9,219	37,747	360,115				0.2	
788	61,730	10,586	250	788	61,862	11,004	9,696	83,350				0.04	
35,907	267,587	28,553	11,429	35,907	286,275	49,236	64,242	435,660				0.24	
382	19,277	10	80	382	19,446	90	80	19,998				0.01	
5,259	108,714	39,186	6,849	5,259	127,407	42,718	48,286	223,670				0.12	
53,930	44,927	18,258	169,959	62,819	130,034	50,333	645,150	888,336				0.49	
44,132	502,991	213,921	66,425	44,542	3,495,182	241,851	887,160	3,668,735				2.03	
9,365	117,052	36,342	5,181	9,565	117,300	40,898	43,728	211,491				0.11	
1,240	8,959	2,110	195	1,798	21,220	6,370	12,497	41,885				0.02	
1	1,315	800	1,127	1	1,315	2,334	5,065	8,715				0.00	
3	2,110,646	722,732	5,404,143	3	4,515,784	843,944	10,133,638	15,493,369				8.61	
—	5,015,669	3,518,270	4,137,884	—	10,676,351	3,634,001	4,350,888	18,660,240				10.37	
843	846,131	147,523	88,148	843	948,919	158,471	120,433	1,228,666				0.68	
1,362	15,662	433,967	2,856,948	1,362	15,662	1,076,147	7,138,591	8,231,762				4.57	
—	23,379,723	197,221	119,366	—	30,458,275	221,007	336,435	31,015,717				17.23	
—	240,486	93,291	4,135	—	396,705	101,285	72,304	570,294				0.31	
—	9	—	1,499	—	9	251	789,193	789,260				0.43	
—	339,266	130,273	203,977	—	695,745	230,821	352,340	1,278,906				0.71	
6,527	200,542	264,585	368,333	6,527	213,210	286,206	533,664	1,039,607				0.57	
1,704,901	210,690	2,209,518	2,110,819	1,951,022	655,910	5,868,456	6,805,167	15,280,555				8.49	
160,816	127,718	72,482	66,726	160,816	129,957	121,447	189,736	601,916				0.33	
168,049	19,326	13,931	34,603	169,379	19,326	147,316	98,414	534,435				0.29	
1,231,637	110,013	2,534,224	2,595,033	1,234,947	111,367	3,739,487	3,501,719	8,587,520				4.77	
933,871	198,397	74,833	33,851	940,443	198,678	157,300	85,226	1,381,637				0.76	
—	19,612	1,367	200	—	19,664	1,426	200	1,781				0.01	
14,179	1,702	63,683	1,412,935	14,179	1,702	85,149	3,090,920	3,191,950				1.77	
38,806	9,186	4,475	6,977	39,122	9,186	7,637	24,883	80,828				0.04	
28,479	30,473	378	16,505	28,479	30,473	3,385	34,075	88,412				0.04	
27,292	3,925,216	12,264,423	4,098,989	27,292	5,084,756	16,450,964	8,400,341	29,963,353				16.65	
128,077	712,335	4,871,308	2,056,329	161,106	858,635	7,580,969	5,563,852	14,164,562				7.87	
—	84,186	58,871	35,954	—	133,305	74,730	234,529	442,564				0.24	
4	—	2,274	216	504	—	2,736	25,909	29,149				0.01	
128,602	148,170	172,250	379,782	132,289	157,821	384,408	729,960	1,404,470				0.78	
287,436	259,506	76,091	69,540	393,979	277,647	148,205	269,062	1,088,893				0.6	
263,858	290,351	124,986	130,551	264,850	290,479	169,282	253,402	978,013				0.54	
114,774	216,191	25,984	33,930	118,079	250,621	55,132	890,451	1,314,233				0.73	
11,871	5,306	554	—	11,871	5,416	945	235	18,367				0.01	
29,446	12,507	340	40	29,517	12,507	1,998	1,209	45,231				0.02	
29,654	456,348	40,598	36,211	32,156	967,397	83,753	156,328	1,239,635				0.68	
247,972	265,769	1,807,512	151,817	250,759	337,240	2,337,761	340,980	3,266,740				1.81	
342,869	4,957	200	76,429	343,160	4,963	187,648	79,356	615,127				0.34	
518,389	79,853	3,071	19,302	537,258	93,359	132,905	120,301	883,823				0.49	
103,274	5,818	20,050	1,718	103,470	5,857	27,138	8,098	144,563				0.08	
84,473	10,484	1,799	2,012	84,667	14,709	8,552	15,498	123,426				0.06	
34,404	8,805	1,218	104	34,409	8,805	1,428	761	45,403				0.02	
3,752	119,026	73,439	29,222	3,952	627,738	179,437	196,985	1,008,112				0.56	
8,106	56,745	5,667	776	8,106	56,745	6,406	4,725	75,982				0.04	
9,370	641,111	187,944	108,061	10,447	649,058	232,015	235,114	1,126,634				0.62	
—	—	248,571	2,598	—	—	250,900	2,790	253,690				0.14	
81,269	53,743	106,213	45,884	83,285	54,168	184,309	80,061	401,833				0.27	
27,517	11,677	12,603	11,044	33,398	11,677	50,337	60,115	155,527				0.08	
596	149	85	200	596	149	19,866	15,440	36,051				0.02	
6,947,540	45,140,829	31,605,705	27,496,801	7,392,410	68,034,143	46,553,090	57,945,764	179,925,407				100.00	

第3表 昭和44年東京湾港湾取扱貨

	品 種	千 港				東 京			
		輸 出	輸 入	移 出	移 入	輸 出	輸 入	移 出	移 入
農 産 物	1 麦	—	20,697	3,009	140,854	—	698,364	249,482	24,839
	2 米, 雑穀, 豆	3,950	613,051	164,750	116,925	1,410	215,443	13,677	204,461
	3 野菜, 果物	—	—	242	—	99	374,739	5,232	10,125
	4 綿花	—	1,008	—	—	50	113	602	9,632
	5 その他農産品	—	10,089	1,119	8,964	128	1,145	30,615	17,862
	6 羊毛	—	—	—	—	—	100	717	284
	7 その他畜産品	—	—	—	—	26	97,389	1,241	156,112
	8 水産品	—	—	129	7,651	14,798	172,529	19,080	402,039
林 産 物	9 原木	—	277,525	12,956	100,402	—	3,352,203	89,952	928,822
	10 樹脂類	—	—	—	—	—	2,126	1,271	25,315
	11 その他木材	—	1,016	—	4,692	—	6,180	4,581	15,467
	12 薪炭	—	—	—	—	—	—	576	83
	13 石灰	—	4,064,390	—	2,018,245	—	657,858	147,816	2,256,128
	14 鉄鉱石	—	9,027,470	42,449	331,474	—	4,474	669	24,472
	15 その他金属鉱	—	1,218,664	—	45,428	—	163,233	10,602	34,388
	16 砂利, 砂, 石材等	—	—	3,696,553	2,447,481	—	760	428,751	3,559,493
産 物	17 原油	—	24,433,434	9,404	186,938	—	469,020	10,945	52,222
	18 りん鉱石	—	68,443	—	9,643	4,900	60,940	13,250	21,085
	19 石灰石	—	—	8,465	2,005,907	—	—	240	1,205
	20 原塩	—	8,548	—	—	—	125,536	71,121	147,001
	21 その他非金属鉱物	—	90,033	12,972	368,049	18,747	52,997	41,785	581,147
	22 鉄屑	648,087	600,690	4,530,556	2,928,215	40,457	180,380	1,971,092	6,132,657
	23 非鉄金属	—	—	54,476	190,217	341	6,273	37,835	128,968
	24 金属製品	—	—	8,902	14,473	5,738	233	105,279	43,779
金 属 機 械 工 業	25 輸送機械	—	—	7,860,043	8,503,042	33,544	2,436	684,485	149,572
	フェリ内数 (自航)	—	—	(7,858,294)	(7,842,081)	—	—	—	—
	26 その他機械	21,466	—	17,435	50,518	78,829	10,445	149,469	60,414
	27 陶磁器	—	—	—	270	3,189	—	38	1,892
	28 セメント	—	—	301	228,952	—	220	13,231	164,759
	29 ガラス類	—	—	5,194	7,816	2,519	504	966	27,533
	30 その他窯業品	—	—	6,521	169,563	2,201	293	9,416	40,432
	31 重油	—	1,548,572	6,841,854	1,916,217	—	—	36,666	4,434,456
工 業 産 物	32 石油製品	21,201	1,223,169	4,831,808	846,897	63	57,670	53,913	5,024,981
	33 コークス	—	22,565	2,906	338,796	—	—	15,979	44,878
	34 その他石炭製品	—	—	741	1,134	—	51	—	868
	35 化学薬品	5,091	—	409,666	168,565	1,443	19,558	275,533	54,299
	36 化学肥料	62,550	—	58,790	80,194	89	2,781	8,985	76,009
	37 染料, 塗料, 合成樹脂 その他化学工業品	621	—	53,609	7,893	4,949	7,634	35,952	175,203
	38 紙パルプ	—	—	592	17,414	5,477	140,894	83,871	1,177,974
	39 糸, 及び紡績半製品	—	—	—	—	62	8,160	—	336
軽 工 業 産 物	40 その他繊維工業品	—	—	—	—	1,627	2,428	214	1,707
	41 砂糖	—	68,164	—	35,239	16,210	723,991	33,759	26,685
	42 その他食料工業品	—	—	11,303	70,385	13,076	73,937	739,844	325,753
	43 がん具	—	—	—	—	7,101	76	334,627	4,352
	44 日用品	—	—	2,838	23,782	14,087	3,046	81,337	18,361
	45 ゴム製品	—	—	105	—	633	51	1,391	1,298
	46 木製品	—	—	—	—	1,414	19,652	6,798	12,931
	47 その他製造工業品	—	—	—	—	632	—	353	394
特 殊 産 物	48 金属くず	29,085	186,912	150,615	28,963	3,730	188,582	99,899	34,943
	49 くずもの	—	—	1,853	—	—	13,383	3,094	2,290
	50 動植物性製造飼肥料	5,000	52,624	15,594	111,698	810	12,769	50,782	71,577
	51 塗薬物	—	—	24,019	—	—	—	138	1,805
	52 輸送用容器	—	—	6,233	5,082	108,839	155,491	84,640	55,291
	53 取合せ品	—	—	—	—	85,867	96,098	557,773	92,329
	54 分類不能のもの	—	—	—	—	5,066	—	28,244	6,995
	合 計	797,051	43,537,064	28,848,009	23,597,978	473,151	8,182,185	6,347,808	28,840,903

物量 54品種別集計表

単位: トン

神 奈 川		東 京		湾		合 計	シェア (%)		
輸 出	輸 入	輸 出	輸 入	輸 出	輸 入				
14,596	1,159,830	211,641	237,066	14,596	1,878,891	464,132	2,760,378	0.8	
31,078	3,189,613	1,112,285	430,203	36,438	4,018,107	1,290,712	751,589	1.8	
3,704	419,937	2,662	3,771	3,803	794,676	8,136	13,896	0.2	
2,160	54,919	211	—	2,210	56,040	813	9,632	0.0	
26,887	480,999	36,671	17,385	27,015	492,233	68,405	44,211	0.2	
160	22,568	—	—	160	22,668	717	284	0.0	
7,872	165,195	154,309	1,216	7,898	262,584	155,550	157,328	0.2	
65,004	79,683	29,535	166,121	79,802	252,212	48,744	575,811	0.3	
16,314	1,311,392	449,504	60,139	16,314	4,941,120	552,412	1,089,363	2.0	
569	166,680	26,353	572	569	168,806	27,624	25,887	0.1	
865	9,516	1	18	865	16,712	4,582	20,177	0.0	
4	3,058	—	70	4	3,058	576	153	0.0	
1,066	3,120,801	428,705	4,650,489	1,066	7,843,049	576,521	8,924,862	5.2	
40	6,910,450	4,797,933	4,383,044	40	15,942,394	4,841,051	4,738,990	7.7	
125	1,495,451	274,053	89,953	125	2,877,348	284,655	169,769	1.0	
1,228	45,707	885,148	4,189,345	1,228	46,467	5,010,452	10,196,319	4.6	
—	43,326,591	200,599	109,230	—	68,229,045	220,948	348,390	20.7	
—	111,873	40,087	7,907	4,900	241,256	53,337	38,635	0.1	
—	—	—	1,675	—	—	8,705	2,008,787	0.6	
5,000	719,013	266,398	153,427	5,000	853,097	337,517	293,428	0.4	
37,842	332,346	357,681	937,802	56,589	475,376	412,438	1,866,998	0.9	
2,295,371	244,063	2,975,816	5,529,662	2,983,915	1,025,133	9,177,464	14,590,534	8.4	
186,054	415,195	196,806	86,486	186,395	421,468	289,117	405,671	0.4	
152,149	22,987	50,636	10,666	157,887	23,220	164,817	68,918	0.1	
3,375,597	134,926	9,667,970	7,917,855	3,409,141	137,362	18,212,498	16,570,469	11.5	
—	—	(6,793,489)	(6,908,705)	—	—	(14,651,783)	(14,750,786)	(29,402,569)	
2,138,674	393,776	118,902	78,845	2,238,969	404,221	285,806	189,777	3,118,773	0.9
27,302	2,443	—	—	32,491	2,443	38	2,162	37,134	0.0
7,223	542	237,615	1,574,492	7,283	762	251,147	3,438,203	3,697,395	1.1
60,648	25,883	47,437	4,201	63,167	26,387	53,597	39,550	182,701	0.1
41,269	68,880	14,131	329,046	43,470	69,173	30,068	539,041	681,752	0.2
54	3,633,722	23,729,058	7,863,335	54	5,182,294	30,607,578	14,214,008	50,003,934	15.1
195,590	1,606,633	10,790,510	4,129,554	216,854	2,887,472	15,676,231	10,001,432	28,781,989	8.7
2,990	198,118	266,332	21,096	2,990	220,683	285,219	467,770	973,662	0.3
10	2	130	925	10	53	871	2,927	3,861	0.0
233,164	208,997	508,203	873,974	239,698	228,555	1,193,402	1,546,838	3,208,493	1.0
214,187	223,898	105,705	101,376	276,826	226,679	173,480	257,579	934,564	0.3
772,674	396,729	229,173	103,163	778,244	404,363	318,734	286,259	1,787,600	0.5
169,324	501,335	79,799	151,925	174,801	642,229	164,262	1,347,313	2,328,605	0.7
19,433	15,921	1,613	—	19,495	24,081	1,613	336	45,525	0.0
50,639	31,452	4,914	1,976	52,266	33,880	5,128	3,683	94,957	0.0
7,831	671,827	29,792	15,027	24,041	1,463,982	63,551	136,951	1,688,525	0.5
344,251	333,776	1,805,690	90,735	357,327	407,713	2,556,837	486,873	3,808,750	1.1
419,301	19,464	4,637	165,413	426,402	19,540	339,264	169,765	954,971	0.3
862,941	183,654	13,267	116,166	877,028	186,700	97,442	158,309	1,319,479	0.4
174,691	8,503	29,757	2,542	175,323	8,554	31,253	3,840	218,970	0.1
86,014	30,913	3,780	759	87,428	50,562	10,578	13,690	162,258	0.0
43,132	23,333	337	700	43,765	23,333	690	1,094	68,882	0.0
24,443	71,804	63,425	23,153	57,258	447,298	313,939	87,059	905,554	0.3
10,335	64,566	5,068	1,424	10,335	77,949	10,020	3,714	102,018	0.0
20,572	629,404	178,736	167,061	26,382	694,797	245,112	350,336	1,316,627	0.4
—	—	294,845	—	—	—	319,002	1,805	320,807	0.1
103,056	52,929	54,083	33,842	211,895	208,420	144,956	94,215	659,486	0.2
69,547	35,128	15,089	20,878	155,414	131,226	572,802	113,207	772,649	0.3
—	—	—	—	5,066	—	28,244	6,995	40,305	0.0
12,325,041	73,376,422	60,796,970	44,855,710	13,600,242	125,095,671	95,992,787	97,294,591	331,983,291	99.8

第4表 昭和44年/40年東京湾港湾貨物取扱い量品種別伸び率

単位: パーセント

品 種	輸 出	輸 入	移 出	移 入	合 計
麦	1946.1	114.3	173.5	207.6	1,131.1
米, 雑穀, 豆	4454.5	141.8	270.5	115.2	148.1
野菜, 果物	102.1	255.9	88.3	36.8	227.9
綿, 花	280.6	90.6	7.4	99.3	82.4
その他農産品	75.2	171.9	138.9	68.8	144.8
羊毛	41.9	116.6	796.7	355.0	119.2
その他畜産品	150.2	204.1	364.1	325.8	260.3
水産品	127.0	194.0	96.8	89.3	107.7
原木	36.6	141.4	228.4	122.8	179.9
樹脂類	6.0	144.0	67.5	59.2	105.4
その他木材	48.1	78.8	71.9	161.5	101.1
薪炭	400.0	232.6	24.7	3.0	43.5
石灰	35,533.3(注)	173.7	48.3	88.1	112.0
鉄鉱石	4,000.0(注)	149.0	133.2	108.6	136.8
その他金属鉱物	16.8	303.2	179.6	141.0	271.2
砂利, 砂, 石材等	90.2	296.7	465.6	142.8	185.3
原油	—	224.0	100.0	103.6	221.8
りん鉱石	490,000.0(注)	60.8	52.7	53.4	59.3
石灰石	—(注)	—900.0(注)	3,476.1	254.5	255.6
原塩	500,000.0(注)	122.6	146.2	183.3	116.4
その他非金属鉱物	867.0	223.0	144.1	353.6	272.6
鉄鋼	152.3	156.3	156.4	214.4	181.8
非鉄金属	115.9	170.4	238.1	224.4	216.4
金属製品	92.9	120.2	111.2	70.0	77.6
輸送機械	276.1	123.3	487.0	473.2	446.3
その他機械	238.1	203.3	181.7	222.7	225.7
陶磁器	165.2	171.3	19.0	121.4	16.2
セメント	51.4	44.8	295.0	111.3	115.8
ガラス類	161.5	287.3	701.8	158.9	324.8
その他窯業品	212.3	227.0	90.1	1,581.9	771.1
重油	0.2	101.9	186.1	166.2	166.9
石油製品	195.2	336.3	206.8	179.8	203.2
コークス	+29,900.0(注)	165.6	381.7	199.5	220.0
その他石炭製品	0.2	+5300.0(注)	31.8	11.5	13.3
化学薬品	181.2	144.8	310.5	211.9	228.5
化学肥料	70.3	81.6	117.1	95.7	85.8
染料, 塗料, 合成樹脂	293.8	139.2	188.3	113.0	182.8
その他化学工業品	148.0	256.3	297.9	151.3	177.2
紙パルプ	164.2	444.6(注)	170.7	143.0	247.9
糸及び紡績製品	177.1	270.9	256.7	304.6	209.9
その他繊維工業品	74.8	151.3	75.9	87.6	136.2
砂糖	142.5	120.9	109.4	142.8	116.6
その他食料工業品	124.3	393.7	180.8	213.9	155.3
日用品	163.2	200.0	73.3	131.6	149.3
ゴム製品	169.4	146.1	115.2	47.4	151.3
木製品	103.3	343.8	123.7	88.3	131.5
その他製造工業品	127.2	265.0	48.3	143.8	151.7
金属くず	1,448.8	71.3	175.0	44.2	89.8
くずもの	127.5	137.4	156.3	78.6	134.3
動植物性製造飼肥料	252.5	107.1	105.6	149.0	116.9
廃棄物	—	—	127.1	64.7	125.5
輸送用容器	254.4	384.8	78.7	117.7	164.1
取合せ品	465.3	1,123.8	1,078.7	119.4	625.4
分類不能のもの	850.0	—14900.0(注)	142.2	77.7	111.8
合計	184.0	183.9	206.2	167.9	184.5

(注) 44年で新たに登場したか, 全く失くなった場合, もしくは, 41年が非常に小さかった場合である。

第5表 東京湾港湾計画（42.8）の目標値と新5カ年計画の比較
（百万トン）

		旧推計（42.8）	第4次港湾整備 5カ年計画	44年
輸	出	50年目標19(百万トン)	24	11
輸	入	22	34	16
内	貿	49	78	37
合	計	90	136	64（実績）

注 1) 貨物——砂利，自動車等を一部除外 2) 第2港湾建設局資料より。

- 注 (1) 経済企画庁総合計画局編「新経済社会発展計画の全貌」P.365
 (2) 港湾経済研究所「第21回港湾業務近代化研究委員会議事録」P52
 (3) 東京湾全体のマクロ推計方法については，前掲「東京湾港湾計画の基本構想資料」（昭和42年8月）P41～50に示されている。

4. 東京湾港湾取扱い貨物量の適正化の条件

新経済社会発展計画策定の過程で確立してきた認識は，総合的な政策体系に立脚した交通施設体系の整備，資金ならびに新事業主体の創出の必要ということであった。

港湾という現実の場は，物的流通のターミナルという機能を媒介として，大都市圏もしくは特定地域経済の地域需要を充たしつつ，国内における，あるいは国際間における資本の循環を促進している。

資本の循環運動が無限である限り，なんらかの資本の転位した形の商品が港湾取扱い貨物となって，港湾に殺到してくることは，これまでの経済活動と港湾取扱い貨物量との関係からして，明白である。

ただし物的流通の目的は，それ自体を目的とすることではなく，多くは経済的な目的に基づきなんらかの需要に応ずるための行為であるから，流通の発生と需要の双方の地点においては，比較優位性の原理が働く。その根底になるのは，比較生産費である。従って交通用役の購入を行なう輸送者（Shipper）は，交通価格が限界純収入（貨物輸送需要では発生地から需要

地までのコストを含めて限界費用を形成する。この場合、輸送者の側からは、需要地において限界純収入が決まる。)に達するまで、負担し続ける。

また交通需要についても、価格弾力性、所得弾力性、交叉弾力性がみられることは、よく知られている⁽¹⁾。価格弾力性とは価格(流通コスト)と需要量(輸送量)との関係であり、所得弾力性とは、所得(商品購入者の収入)と需要量(輸送量)との関係であり、交叉弾力性とはA商品の価格とB商品の需要量(輸送量)との関係である。

すなわち、①交通においては、需要弾力性に地方的相違がある、②交通用役価格の引き下げが与える影響には、輸送商品によって大きな差がある。(需要が弾力的な商品ほど動きが活発化する)。③輸送コストの割合の小さい商品ほど輸送需要は非弾力的である。④輸送に伴う附帯費用が輸送量に応じて急速に上昇するならば、交通需要も非弾力的となる。以上のような関係がみられることである。⁽²⁾

従って、港湾において、物資別の流動の形を変えようとするならば、

①財貨に対する需要のあり方

②交通用役コストのあり方

の両面から検討して行く必要があることになる。

①財貨に対する需要のあり方からすれば、まず個人需要であるが、その前に人口の流入流出に伴う社会的変動を政策的にどうするかである。経済的要因以外でも人間は行動するのであるから、政策的には経済的刺激を加味しながら、集中を回避する方法はいくらでもとりうるであろう。

結局、個々人について、快適な生活環境、安定した物価の中で年々増大する所得、それに対応する耐久消費財を含む消費物資の安定供給、教育、医療、老後廃失保障等、人的資源の開発、生活安定等を保障する社会的費用負担の大幅増加をもって、財貨需要の基本とされなければならないであろう。

これは数量化すれば、次のとおりとなる。

Civil Minimum P_i (社会的費用負担基準)

ここで i は基準の諸側面をあらわす。例えば

$i = 1$. 住宅居住環境基準 (現行 1 世帯 1 住宅 いまだ実現せず)

$i = 2$. 服飾品供給基準 (現行自らの負担で、生活困窮者も所与分から好きなだけ)

$i = 3$. 公園施設 (現行 1 人当たり 6 m^2 (都市公園法) 43年 2.3 m^2)

$i = n$ 葬祭基準 (現行 社会福祉事業で 3,000 円のみ)

要素の異った基準であるが、これを費用に換算し、さらに物量として算出する。1 期間単位の必要経費、必要量 (維持費だけで済むものも当然ある) と当該対象地域の人口動態とを掛け合わせれば、当該地域に必要な物資別の数量 (需要量) が出てくる。

実質物資別需要量 = 必要物資別需要量 \times (1 - 地域内自給率)

すなわち、 $\sum_{i=1}^n C_i = \sum_{i=1}^n R_i (1 - Q)$ Q は地域内自給率、 R は必要需要量さらに

成長率係数を k とすれば、1 期間単位の個人需要は $(1 + k) \sum_{i=1}^n C_i$ で増大していくであろう。

地域内の重複移動率を l とすれば、 $(1 + l) (1 + k) \sum_{i=1}^n C_i$ が個人需要を充たす当該地域の物資別流動量となるわけである。この流通コストは非弾力的である。

次に、企業需要に係る物的流通についてであるが、人口に比べ、弾力性が大きいとみなければならない。

資本集積の便益に従って、企業の立地は進み、さらに資本の集積は進行するのであるが、集積の効用の限界に達すと、企業活動を縮少し、停止し、他地域へ移動することになる。企業活動は経済的行為そのものであるから、貨物輸送需要に対しては、極めて大きな影響をもたらす。現体制ではむしろ企業需要が貨物輸送需要をリードしているとみるべきであるが、企業において

自家消費されるものと加工され、あるいは販売されて再び市場に出ていくものとを区別する必要はある。重複輸送需要は、加工ばかりでなく、限界純収入の発生地点まで起こり続ける、企業活動は自由である限り、そこで発生する貨物輸送需要に係る輸送コストについては、企業の限界費用の中で、企業の責任において負担すべきであり、情報ネットワークの広域的な形成が、輸送需要の適時発生、配分、相殺に役立ち、企業の輸送コストを引き下げることが可能にさせる。こうして輸送コストの中に新たに情報コストを加味させる必要が生じてくる。

地方自治体政府・公共機関を含む需要については、物的施設としては、大部分が社会資本を形成するものであって、生産的もしくは社会的消費に役立っている。ただし、公的資金を使うため、政府計画に従う場合が多いが、首都圏整備の構想等においてみられるように、地域投資の基準あるいは地域開発の長期計画については不定の部面が多く、総合性に欠けている。政府・公共機関需要については、機関内の消費物資と社会資本として対象化される物資とに分けて考えておく必要がある。定量的には、この流動量は政府公共機関の予算支出や財政計画、事業計画を積み上げる他はない。この需要は極めて弾力的であるといえる。

物的流通の計画化を進めるためには、例えば昭和45年8月、産業構造審議会の通産大臣への中間答申「流通近代化地域ビジョン」をみれば、地域間の流通機能の分担についてふれ、次のようにいっている。

「わが国の経済、社会が地域的に調和のとれた均衡ある発展を遂げるためには、流通部門においても、各地域相互間の流通機能の分担、および各地域内での流通機能の分担が流通近代化の方向に即して、合理的かつ体系的に考えられなければならない」⁽³⁾

と指摘した。そして報告の中で地域流通近代化に関する施策のうち、物的流通施設の適正配置計画の確立とその推進、情報化政策における地域的配慮を冒頭に掲げ、内陸、海岸を一体とした特に商的流通と物的流通の近代化へ

の指針を示したのであるが、流通計画において情報の重視が特徴的である。

首都圏地域内の貨物流通の状況も、昭和41年度貨物地域流動調査で明らかになるように、地域内発総貨物量10,6億トン（対全国比34.1%）、地域内着総貨物量10.8億トン（対全国比34.7%）このうち地域内発着が10.2億トンであり、貨物流通の実状は、地域内としても京浜葉で半分近く占め、輸送機関では自動車による場合が90%近くになっている。これで知られるように、⁽⁴⁾ 首都圏でも、特に東京湾周辺部を自動車で物資が交互に往来していることは、この周辺部でいかに取引ならびに需要の型が多様であるかを表わしている。

次に②交通用役コストのあり方の問題がある。

交通用役コストについては、施設用役コストの負担という側からみれば、一般には費用基準方式（Cost Based Pricing）と需要基準方式（Demand Based Pricing）に大別される。需要基準方式で行けば、交通需要の増大に応じ、高くなり、減少するにつれて安くなる。この結果、貨物の性格、負担力に左右され、国民消費関連必要物資のような需要弾力性に乏しい貨物については、コスト・インフレとなる恐れがある。価格基準方式では、厳格に価格の中に管理費を含むものとして交通施設の償却を行ないうる運賃料金が徴収されるならば、まず問題は少ない。償却期間を短縮しようとする、負担が大きくなる関係にある。しかし価格額の決定をどうするかは、受益者負担、目的などなお検討の余地はある。⁽⁵⁾

さらに用役供給の側からみれば、用役供給量の拡大は、輸送需要を喚起する。港湾が整備されれば、貨物は集まってくる傾向がある。（貨物輸送需要の発生要因は本来別にあるのであるが、便益を求めて流れてくる。）

また交通用役の価格は、経済的にみれば、優等地（大都市需要地に所在するもの）と劣等地（地方過疎地域に所在するもの）との間で、差額地代と類似の差を生じる。東京湾内においても、この関係が成立するといえる。そうなれば、優等地なり優等地港湾をどう判別するかという問題が出てくる。

こうして、東京湾内の港湾取扱い貨物量の適正化条件は定められる。

まず、広域的に財貨の輸送需要を海上（港湾経由）分と陸上分とで構成されるものを検討する。海上陸上相互に融通しうるものは融通しあうことができるが、経済活動が土台になるので、経済活動のガイドとなる地域経済、国民経済、国際経済の相関式を当該地域の参加をもって策定するようにしなければ、地方自治体としての責任はもてないことになるであろう。適正化の基礎には、住民と企業に対する地方自治体の密着強力な接触がない限り困難のように思われる。

- 注 (1) 榊原胖夫「交通の経済理論」（昭和42年）P. 30
 (2) 同前掲書 P. 32
 (3) 通産省企業局編「地域経済と流通近代化」（昭和45年8月）P. 65
 (4) 同上 P. 116
 (5) 経企庁総合計画局編「新经济社会发展計画の全貌」P. 574

財源調達方法	直接的価格方式	—— 運賃料金
		—— 受益者負担
	間接的価格方式	—— 目的税
		—— 一般財源
	租税政策	

5. 広域港湾管理へのシステムズ・アプローチ

さて、東京湾における広域港湾管理運営体制には、なにを期待することになるであろうか。

「現状の体制では、港湾の管理運営の面においては、計画面のごとく簡単に港全体の一元化、あるいは、広域港湾管理という段階を期待することはできない。この点、将来、東京湾を広域港湾としてさらに有効に利用していくためには、より一体的かつより総合的な管理運営の体制を整備することが必要で、またそのような方向に進められなければならない。」⁽¹⁾

港の一元管理、有効利用に価値理念をみている論理であるが、一元管理も手段であって、有効利用が目的価値と推定できる。普通、広域港湾問題を取り扱う場合、多元的な管理体制により生じる非合理、非能率の解消が念頭におかれる。もう一つの重要な理由に、建設資金の調達に係る問題があり、港湾

管理者が地方自治体であることから、地方財政を圧迫する心配があり、整備のテンポに遅れをとるのではないかというおそれである。

基本的な問題は、とりわけ広域港湾の管理運営と建設資金に関する限り、地方自治の理念を原則とする港湾法の立場を守るかどうかという点が1つであり、港務局の業務が今日の交通体系の総合的整備、利用が必要とされる段階で、単に港湾施設面のみで、特定地域の陸上の輸送手段や輸送施設も包含するような管理運営的機能をもたないで済むのかという点である。さらに、港湾管理者と私的企業との競合業務が現出している中で、港湾管理者の業務が私的企業活動の補助をするに留まり、実質的には、私的企業活動を補完するような範囲で、低廉なサービスを提供することが要請されているにすぎないのであるが、この姿のままでよいかという点。第3に建設資金に関するものでもあるが、港湾における収入のあり方についても、単なる物的施設使用料金であってよいのかという点。現に港湾管理者が相当数の人員を港湾管理のために割いている状況や地方債の発行、市中銀行借入れなどに伴う利払い等いわゆる企業会計における一般管理費相当の費用、あるいは港湾施設の地代相当分や原価償却に関する費用、こうした費用負担が地方自治体構成員の住民負担にのみよるべきであるかどうか——この点については、私は既に「港湾利用料金」の設定による港湾財政自立化の構想を出している⁽²⁾——物的施設の利用にのみ重点をおいた料金体系でなく、機能利用の料金体系への変革が必要なのではないかという点、以上の3点が広域港湾問題へのアプローチの関門だと考える。東京湾での港湾取扱い貨物量も、こうした関門を経ることにより、適正化が図られると思われる。

第1のチェックは、東京湾地域がわが国経済活動の心臓部に当たっていることから、物的流通が単に地域需要にとどまらず、全国的な循環機能をもつほか、国際的にもアジアの中心点的流通センターともなりえているのであるが、そのような地位を東京湾関係自治体、神奈川県、東京都、千葉県3都県下の県市に委ねるか、どうかということである。陸上における貨物流動およ

び海運貨物の背後圏とを考慮するならば、この都県内で80パーセントをカバーすると推定できること、⁽³⁾ また人口集中度からいっても、首都圏1都8県の昭和50年推定34,550千人中、その62%をこの1都2県で占めるに至るであろうこと、この2つの理由から、東京湾広域港湾管理主体は、1都2県4市の地方自治体のなんらかの連合組織であって、自治体の一部事務組合の権限によるばかりでなく、これに外貿埠頭公団、国の機関の機能の一部を吸収するものでなければ万全とはいえないであろう。この管理主体を国の機関としたり、公団とすることは、港湾法の趣意にそむくものとなるであろう。

第2に、港務局の業務の範囲をどの程度まで限定したならばよいかという問題である、私的企業活動を港湾において自由に認めるかどうかという問題を含むのであるが、さらに多元管理から一元管理へ移行するに当たっては、地域開発や地方自治体単位の総合計画との調整が円滑にすすむように保障されること、総合的交通体系の施策にも適応できる権限が加わってくること、管理機能に経済採算（能率と低コスト、良質のサービスの確保）の原理が据えられることであろう。私的企業活動と競合する業務については、新たにその私的活動を公共の福祉の法理に基づく基準において、認める方向が望ましいと思われる。

流通計画でも、情報が重視されたように、港務局の中にこの港湾情報サービス業務が加わってくことは、必至であるが、通信と交通施設との分離が機能面でも物的なものと非物的なものに対比されるわけであるので、港湾管理業務の中に入れるべきであるかどうかは、新主体に地方自治体以外に他の民間資本や政府資本が参加するかどうかにも係わる問題であり、にわかに断定しがたいように思われる。

第3に、港湾収入の適正な確保である。もとより広域管理主体は、関係地方自治体の議会を通してのチェックは必要であり、基本財産は自治体有であり、職員も自治体派遣を中心とすると思われるのであるが、全体としては、独立していることが当然望ましいのであるから、原則的には、地方自治体の

一般財源から出資を受けないで済むような採算ベースにのっていなければならないはずである。この見方は、一応おくとしても、港湾は物的施設によりかつ人的組織によって一定の機能を提供するターミナルであることは、別記のとおりであり、そのターミナル機能を維持拡大する条件として、利用者なにかんずく商品の所有者が港湾利用料金を支払う義務があると思うのである。自らの負担において企業活動を営む以上、低コストを実現する戦略を情報ネットワークを利用し、より低廉な交通用役の選択を図りながら、企業活動を続けるべきであろう。また物価問題として、政策的に公共料金を規制すべきではないかという議論については、むしろ「管理価格」として形成される寡占市場の価格操作こそ別途に追究されるべきであろうと考える。

注 (1) 運輸省第2港湾建設局「東京湾における広域港湾計画」(昭和43年) P.29
(2) 拙稿「ターミナル・オペレーションと「公共性」の経済的意味」(日本港湾経済学会年報 No.8)

(3) 東京湾内の移出入貨物のうち、湾内諸港間を流動している貨物量の比率は60パーセント以上となるであろう。

私の試算では、湾内(正しくは千葉県、東京都、神奈川県下各港計)の昭和44年移出量計95,992,787トンのうち、湾内向け分は57,103,352トンとなった。この割合では59.4パーセントである。需要・立地・取引の性格により、海上においても、重複流動は大きいとみてよい。

湾内貨物の交錯流動については、別にこれを取りあげるつもりである。

港湾広域化問題の一考察

柴 田 悦 子

(大阪市大助教授)

目 次

1. 戦後における港湾広域化の主張と経緯
2. 港湾広域化のプロモーター
3. 港湾広域化と港湾の公共性

1. 戦後における港湾広域化の主張と経緯

1. 第一段階——港湾行政一元化

戦後のわが国における港湾広域化の主張は、歴史的にみて三段階に分けて考えられる。それぞれの段階で、その主張の内容や提唱者は異なり、広域化そのものの使い方にも差があるが、いずれも現行港湾法に規定された港湾管理のあり方に対する批判、あるいは修正の意味を含んでいる点では共通している。

昭和25年施行された港湾法は、戦前において国営港であった神戸・横浜港など外貿定期港の管理・運営まで含めて、港務局あるいは地方自治体に港湾管理権を与え、港湾行政を大巾に地方委譲したものであった。港湾法第33条には「関係地方公共団体は、港務局を設立しない港湾について単独で港湾管理者となり……」と規定されている。現実の港湾管理者の実態をみると、港務局を設立しているのは、新居浜港一港のみで、複数の地方自治体による一部事務組合方式（地方自治法 284条第1項）によるものは4港（苫小牧、名古屋、堺、北九州の各港）にすぎず、その他89港（特定重要港湾と重要港湾）は、地方自治体の単独管理に委ねられた。そのうち都府県管理のもの17港、市管理のもの18港である。

このように主要港の大部分が地方自治体で管理され運営されているのであるが、具体的な港湾行政は、海運局、港湾建設局、海難審判所（以上運輸

省), 税関(大蔵省), 植物防疫所, 動物検疫所(以上農林省), 検疫所(厚生省), 入国管理事務所(法務省), 海上自衛隊(防衛庁), 通産省などの中央官庁出先機関でそれぞれ分担されている。また市が管理運営している港湾についてみても, 港湾区域内の海岸, 河川の管理を担当するのは, 府あるいは県となっており, 市, 県, 国家という各段階における各種機関が煩雑に入りみだれ, 相互の連絡調整も不十分なまま運営されてきたのが実状である。

まず港湾広域化への第一段階の提唱と考えられるのは, さきに述べたような「たこ足行政」つまり分裂行政を中央国家機関へ統一すべきだとする港湾行政一元化論である。昭和33年に, 日本船主協会, 日本貿易協会, 日本関税協会等によって主張された港湾財政に対する陳情書・意見書は, 港湾業務の非効率化の最大原因を行政機構多元化によるものとして, 各自治体港湾局の機能と権限の国家機関への移行が, 港湾合理化への先決条件であるとしている。

翌34年行政審議会が発表した「港湾行政制度改革に関する答申書」によれば, 「……行政機構を直ちに一元化すべきかどうかについては, なお検討の余地が大きい」としながらも, 「貿易振興の見地から, 一地方の地域的利害に拘泥せず対処する要があるので, 特に重要な貿易港の管理運営については, 国が直接つかさどることが適切である」との指摘がなされ, 具体的には, 東京港, 横浜港, 川崎港, 名古屋港, 大阪港, 神戸港, 関門港についての国営化が提案された。

行政審議会の重要外貿港湾の国営化に対して, 当然のことながら上記七都市の知事, 市長, 港湾関係者, 港湾労組などから統合国営化の方向に強固な反対がおこった。国営化は「港湾法に反した時代錯誤」ときめつけられて, 行政審議会答申が実現しなかったのはむしろ当然であつたであろう。

最初の広域化への主張は, 港湾行政の一元化という形をとって, 行政の効率化を目的としたものであったが, 港湾管理者の行なっている港湾行政は, サービス行政に主要な部分がある以上, これは直接住民や地方の産業界とつ

なかりを持つ地方自治体が主体となることが最も適切であろう。さらに港湾行政の能率化は、港湾全体（もちろん行政が主体である）の民主化の方向でなされるべきで、港湾行政を地方から切りはなして、国に委ねる方向では実現しない。

この時期は、港湾に限らず一般的に戦後確立した地方自治制度に対して、町村合併という形の広域化が進行した時である。戦後民主的地方自治法の施行により、地方税の確立を土台とした地方自治が昭和24～25年頃まで行なわれていた。しかしこのような政府の考え方は、シャープ勧告を境として急激に変化しはじめた。「勧告」は市町村の財政支出を増やし、地方財政を悪化させる原因をつくり、とくに24年「ドッジライン」とよばれる「日本経済安定計画」によって地方財源引きしめ政策を強行してから、地方財政の赤字は急激に増加する結果となった。このことが原因で昭和26～27年頃から町村合併が具体化していく。この間に政府の考え方は、円滑な地方自治行政のためにもある程度の標準的規模（人口1万人程度）が必要であるという具合に変化していった。⁽¹⁾

2. 第2段階——財界によるポートオーソリティ構想

港湾広域化の第2段階は、昭和35年6月に関西経済同友会が発表した「神戸・大阪港ポート・オーソリティ構想」である。ここではじめて広域港湾の構想が、政策として問題視されるようになった。すなわち、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たのである。

経済同友会の主張は、当時池田内閣の「高度経済成長政策」の遂行途上にあって、海外貿易の重要性が急速に高まり、貿易量の激増にともなうとしても港湾機能を高め、その合理化の必要性が生じたことから出発している。この主張が、経済同友会から提唱されたことは、高度成長に適合した「港湾づくり」とその運営という資本の要求が前面に出たという特徴を持

つ。さらに昭和35年発表された「国民所得倍增計画」は、「道路、港湾、用地、用水等の社会資本の充実」が中心的課題の一つとしてとりあげられ、地域開発、新産業都市建設、太平洋ベルト工業地域の建設・整備と結びついて、港湾建設がすすめられていった。この時期に決められた「第一次港湾整備5ヶ年計画（昭和35～39年、実際は38年まで）」は、総事業費2500億を計上した。この整備計画が重点をおいたのは、(イ)外国貿易拡大に対応するため横浜港、神戸港を中心とした主要外貿港の整備、(ロ)鉱工業の発展に対応するため、石油、鉱石、石炭、木材その他工業原料を取り扱う港湾の整備、(ハ)地域間の所得較差の是正に貢献する地方産業開発のための港湾整備といった内容であった。さらに第一次計画（ただし4年間）の進捗率は、外貿港整備94.6%、産業港整備87%、地方港整備85%という結果がでている。このことから第一次計画は、経済効率の高い外貿港の整備に重点がおかれ、その後の貨物の動きでも示されるように、主要港へのより激しい貨物集中と港湾の過密化をひきおこすことに道を開けたのである。

ところでこの段階にはいると、市町村合併の中心は、農村合併から都市合併にうつり、北九州市（門司市、小倉市、若松市、八幡市、戸畑市、1963年）や東大阪市（布施市、枚岡市、河内市1967年）でみられるように中小都市の集合による大都市の出現といった形をとった。東大阪市の「合併基本方針」は、「新市建設計画の策定にあたっては市民生活と福祉の向上と経済開発が調和するように特に留意するとともに近畿圏整備計画を始めとする各種広域計画との有機的連けいのもとに地域のもつ特性を活かす」と述べ、関西財界の要望に答えて流通副都心としての地域開発に重点がおかれた。⁽²⁾

1960年以降の広域化は、大都市周辺部諸都市の合併を急速に早めたが、その目指す方向が、経済活動、生産基盤の要求する広域化にそった形で、つまり住民の生活基盤要求を基礎とする方向とは必ずしも一致しない次元で広域化がすすめられていった点が特徴的である。この点港湾についてみられるこの当時の広域化がめざした方向と一致していることが判明する。

3. 第三段階——政府によって本格的にすすむ広域港湾

港湾広域化の第三段階は、政府自体によって積極的に提唱されだした昭和39年以降のことであろう。昭和39年3月3日に総理府の港湾労働対策審議会が出したいわゆる「3.3答申」は、第一に港湾労働法の制定と施行、第二に港湾運送業の集約化の実施を提示したが、同時に第三として港湾の管理運営の効率化をあげて、「従来の考え方にとらわれない広域港湾のもとに総合的な港湾秩序の確立を期すべきである」としている。「3.3答申」の出された背景に、36年前後の急激な貨物増、その結果として滞船数（入港できず港外で滞留する）船の増加が、港湾機能の効率化を高める必要性となって強く主張されたことはいうまでもない。

さらに41年3月、運輸省港湾局計画部会では、「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ある」と港湾広域化への積極的アプローチをおこなっている。つづいて昭和42年になって同部会からだされてきた「大阪湾港湾計画の基本構想」「東京湾港湾計画の基本構想」では、広域港湾に関する諸問題が、本格的な形でとりあげられているのである。これら「基本構想」は、東京湾、大阪湾がそれぞれわが国の経済発展の中心的役割を有することから、各湾内諸港の整備拡充と各港湾計画相互間の調整をすることによって、過密化している両湾を効率的に運用しようとするものである。つまり「秩序ある開発計画をたてることによって、水際線の有効利用をはかる必要があり、また各港の特性を尊重しながら、湾岸道路・鉄道の整備と相俟って……全体を一つの広域港湾として総合的に計画する必要にせまられてきた（前記東京湾基本構想案1ページ）」とのべているのである。

その後伊勢湾を含めてその開発、整備さらに物的流通システム化にとまなう港湾流通センターなどのプロジェクトを前進させるためにも、港湾を管理運営まで含めて広域化しようとする主張が、港湾の利用者（例えば船社・荷主）の側からのみではなくて、政府当局側の姿勢においても定着してきたの

である。

この段階における行政面における広域化は、都市の合併の段階を経て府県合併、道州制の是非をめぐる論議がなされる。生産活動、都市、人口を含めて太平洋岸へ集中が進んだ段階で、従来の行政単位は種々の面で障害を生み、生産活動にとって時は阻害要因とさえなった。しかし府県合併は、より重要な問題として国家統制へ道を開けるものとして、憲法や地方自治法に精神に違反すると同時に、明治以来住民の生活の中にしみこんだ社会慣習と生活意識を無視する点で、多くの世論の反対にあった。そして実態は、行政単位をそのままにして経済圏を広げ、（近畿圏とか京浜葉経済圏中京圏とか……），それぞれの経済活動単位で実質的広域化をすすめていく方向をとった。

港湾広域化——大阪湾港湾、東京湾港湾といった広域化の方向は、以上のような経済活動中心の広域化の一つとして位置づけられる。

2. 港湾広域化のプロモーター

1. 大規模プロジェクト

ここ数年港湾広域化の主張が運輸省を通じて強まるに依りて、大阪湾に対する関西財界の主張は広域化の方向を目指して一段と活発になってきた。かつて10年前「ポートオーソリティ構想」を発表して、広域港湾構想の先取りをした関西同友会は、「大阪湾はひとつ」の合言葉で、役所も民間も一体となった大規模な港湾整備計画の実行を提唱してきた。昭和42年末関西経済同友会が公表した「近畿圏整備開発への提言」は、(1)阪神ポートオーソリティ(2)第二国際空港の新設、(3)琵琶湖総合開発、(4)情報産業の育成とその基盤確立、(5)一大流通センター設立などをあげ、大阪湾再開発の大規模プロジェクトを示している。

財界に対して政府側の動きも40年前後から活発になってきた。近畿圏整備本部は、福井県を含めた近畿経済圏の総合的開発を、道路、水資源、港湾工

業立地、地域開発、地方行政など各方面にわたってすすめてきたが、昭和43年経済企画庁によって「新全国総合開発計画」が発表されるや、そのプロジェクトによって大阪湾総合開発の方向はより具体化したのである。

運輸省第3港湾建設局は、43年「大阪湾海上都市」構想を発表した。大阪湾を埋立て、12,000ヘクタール（埠頭、港湾関係約4,000ヘクタール、市街地・住居地域約5,300ヘクタール）の土地を造成して、200万人の住める港湾都市をつくらうとするものである。そのうち港湾部門にしぼってみても、防波堤、岸壁、護岸、埋立てなど2兆4,000億円を投じるという巨大な計画である。（これは今日でも“構想”にとどまってはいるが……）。

従来大阪湾臨海部の開発は、土地造成という形で陸地を前進させながら、臨海工業用地や港湾建設を行ってきた。従来の埋立てか、在来都市機能を部分的に補完する程度の役割しか持ちえなかったのに対し、海上都市プランは、海上に全く新しい都市をつくり出すというのである。この海上都市は従来の行政区画や地方行政の枠にしばられず、香港・シンガポールに負けないような貿易港と香港・台湾・韓国などの工業化によって脅威をうけないような高次加工産業、情報産業の場となる一方、新しい輸送システムに適した港湾施設や流通センター、さらに海洋開発基地をもつ職住近接の理想都市を期待している。この流通センター的機能を中心とした海上都市が、海陸一貫輸送の拠点基地として運用される時、それに適応した新しい輸送管理組織、例えばポートオーソリティ構想も実体をともなったものとなって出現するであろう。

ここで重要なことは、将来の大阪湾開発のマスタープランにおいては、行政の広域化は前提となっており、従来の地方自治の枠からかなり大胆にはなれた次元で広域行政の実態をつくり、やがては近畿全体におよぶであろうモデルを海上都市に実現すべく期待していることである。

この場合、港湾においても広域化を強く要望している主体は、生産活動の拡大に照応した行政圏の広域化を必要とする資本にはかならない。地域住民

は、日常生活にとって必ずしも密な関係をもたない港に対して、その街—都市の「おいたち」¹⁾と結びつけて港に一定の関心を持つのであるから、帰属不明の海上都市が誕生しても直接何の恩恵をうけることもない。むしろ大阪湾上に生まれる新しい巨大な土地のために、あらたに生じる問題（例えば大阪湾の一層の汚濁化、海上都市を結ぶ交通機関によって従来の街がうける公害、場合によっては石油基地からの危険、航空機騒音等）の方が、直接生活にとって切実である。しかも海上都市に対する巨額な投資のために、在来都市の住民が要望する諸施設の拡充が、より不十分にしか行われず、先へのばされることが、地域住民にとってはより切実であろう。

2. すでに進行している広域行政

このように大規模な海上都市構想をふまえて、港湾広域化がクローズアップされているのは事実であるが、すでに部分的に「やれるところからやれるかたち」で、広域化への動きはかなり以前から進められていることに注意せねばならない。その一つが外貿埠頭公団によるコンテナ埠頭の建設である。

「外貿埠頭公団法」は、1967年議会で成立、財政投融资と民間資本の活用によって、大阪湾と東京湾にコンテナバースならびに一般外貿埠頭を建設しようとするもので、すでに神戸港ポートアイランド、大阪南港コンテナバース等の建設が行われてきた。これら外貿埠頭公団によって建設されたコンテナ埠頭の運営は、従来の「公共使用」の原則からはなれて、船社へ専用貸方式がとられている。船社へ専用貸方式は、コンテナ船の所有とコンテナ航路が限定されている状態のもとで、ある段階では止むをえない方法であろう（これも出来るならば船社が共同利用を立前とした埠頭運営組織へ加わり、コンテナバースの切り売りではなしに、全体として合理的な運営と管理を行える形の方がのぞましいが……）。それにしても港湾管理者として従来から地方自治との結びつきをもって管理・運営されてきた港湾の中に、大阪湾や東京湾という広域化した地域における外貿埠頭公団の出現は、今後の各港におけ

る港湾管理運営が、複雑化または二元化せざるをえない側面を有しているといえる。

さらに運輸省は、昭和43年堺港、泉北港、泉大津港三港を合併させ、「堺・泉北港」に、岸和田港と貝塚港を「阪南港」に、また尼崎港、西宮港、芦屋港を「阪神港」にそれぞれ合併させ、府県段階で広域的な港湾計画と港湾管理をすすめてきている。「堺・泉北港」と「阪南港」の合併も近いといわれ、運輸省第三港湾建設局では「これで港湾合併の第一段階は終わったが、神戸港・大阪港の身のふり方を決めるのはちょっと手にあまる」⁽³⁾といっているが、すでに理念の段階を過ぎて広域港湾が具体化しつつあることは事実である。しかし同一管理母体内の中小港湾の合併といえども問題が無いわけではない。行政単位の相互関係が比較的円滑に行っている場合はよいが、隣同士の行政単位で種々の問題を持って係争中の場合など、たとえ港湾のみ統一してみても真の意味で効率のあがる運営は不可能であろう。1965年夏堺市を中心とした泉北三市——和泉市、泉大津市——の合併問題は、泉北の臨海工業地帯の造成にともなう産業基盤の整備、土地利用計画と、泉北ニュータウンの造成にともなう生活環境、交通手段、学校の整備等を広域化する目的で計画されたものであった。しかし堺市、泉大津市の間では両市にまたがる新しい造成地の帰属についてかねてから意見のくいちがいが存在していた。そのうえ和泉市、泉大津市両市で激しい合併反対運動がおこり、ついに府当局は合併を実現させることが出来なかった。このような状況のもとで、たとえ港湾において「堺・泉北港」が出来たとしても、現実的運営に問題を残さざるをえないであろう。

昭和39年の3.3答申（総理府港湾労働等対策審議会による）は、港湾労働と港湾運送業について「港湾労働法」制定と「港湾運送業集約」の方向を示したが、港湾管理問題について「旧慣を打破して総合的な港湾秩序の確立」の立場から、「港湾行政の合理化、管理者の財政確立、港湾利用の改善」への道を指摘した。この答申で広域港湾の考え方が明確にされたことはすでに

述べたが、その後の行政指導の中に、港湾広域化の方向は具体化されている。

昭和45年6月2日付行政管理庁による「港湾行政に関する行政監察結果に基づく勧告」によれば、港湾の整備についての項で、港湾施設相互間の相互連携を密にする必要性が説かれ、そのため港湾管理者および道路管理者に対して指導を徹底する必要性が主張されている。

わが国における港湾管理・運営は、戦後はとくに港湾行政の立場から、法制化、法的規制、行政指導といった形で実行されてきた。港湾労働法の制定、港湾事業の集約化、外貿埠頭公団の設立、港湾の合併などすべては国家的視野からのつまり上からの行政が先行している。ここでは管理者＝地方自治体の発言力と主導力はきわめてうすい。各自治体は所轄港湾の埠頭、上屋など施設の管理運営、さらに港域内における船舶出入管理を中心として管理の権限を有するのみで、港湾全体のマスタープランには、直接主体者となりえない状態なのである。

このような現状において広域港湾化する方向は、国家的視野からの港湾行政をより一層顕著にして、今日でもその主導権がきわめて部分的にしか持ちえない地方自治体の地位をより低める結果になることは容易に予測しうる。

3. 港湾広域化と港湾の公共性

1. 港湾法に示す公共性の位置づけ

第2次大戦後、行政の民主化が行われた過程で、港湾に関する行政権は基本的に地方自治体の権限に含められるようになった。地方自治法第2条第3項4は、公共団体の行政事情の範囲に、「ドック、防波堤、波止場、倉庫、上屋その他の海上または陸上輸送に必要な営造物を設置し、もしくは管理し、またはこれらを使用する権利を規制すること」が規定され、港湾管理主体は地方自治体であることが明らかにされたのである。

昭和25年港湾法は、港湾管理者として地方公共団体の長の任命による港務

局の設置を規定し、「港湾局を設立しない港湾について、単独で港湾管理者となり、または港湾管理者として地方自治法第 284条第 1 項の地方公共団体を設立することが出来る」として港湾管理組合の設立の可能性を含めて、地方自治の強化の方向がうち出された。この規定は、その後論じられる地方自治の立場から「地域住民のための港湾」といった「公共性」の概念の出発点となってきたのである。

「港湾の公共性」が問題とされる港湾法の条文は次の諸条項である。港湾法12条 5「一般公衆の利用に供するけい留施設のうち一般公衆の利便を増進するため必要なものを自ら運営し、およびこれを利用する船舶に対し、けい留場所の指定その他に関し必要な規制を行うこと」。港湾法13条 2「港務局は、何人に対しても施設の利用その他港湾管理運営に関し、不平等な取扱いをしてはならない」。

一般の公共埠頭を長期にわたって特定の利用者に貸与することが出来ないのは、上記の港湾法により公共規制をうけているからである。しかし昭和30年後半以降、工業原材料、食糧、コンテナ等のための専用埠頭が出現してきた。表 1 で示すように、川崎、千葉といった工業港の場合、専用貨物（石炭、鉄鉱、原油、セメント、小麦など）を取り扱う民間岸壁の比重が高くなる。これらの諸港では上屋・倉庫についても専用使用されている場合が多い。ここ数年港湾取扱貨物量の中で、民間埠頭経由貨物のしめる比率は年々上昇し、昭和36年45.8%から43年61.4%に急増している。

以上のような専用埠頭の増加をみると、公共性の原則を厳密に解釈するかぎり、特定の業者への優先使用ないしはリース（たとえ期限つきであったとしても……）は、港湾法のいう公共性と矛盾することになる。しかし現実には、運輸省は昭和45年 3 月27日に出した「専用埠頭に関する答申」の中で、専用埠頭の効率的使用と、特殊料金のあり方について述べており、年々増加の一途をたどる貨物のより能率的な輸送のために、港湾における埠頭などの効率的運用を指示している状態である。港湾における公共性概念は近年にい

たってかなり弾力的に考えられるようになったことは事実であろう。

表1 7大港湾の港湾施設

		岸 壁		ドルフィン他		小型けい	上 屋	倉 庫
		バース	延長 <i>m</i>	バース 数	延長 <i>m</i>	船 壁 <i>m</i>	(1000 <i>m</i> ²)	(1000 <i>m</i> ²)
東 京	公共	46	6,422	8	1,241	2,669	153	725
	民間	2	280 (4.4)	9	991	4,728	1	0
	計	48	6,702	17	2,232	7,397	154	725
川 崎	公共	7	1,136			2,927	106	98
	民間	77	5,973 (84.0)	7	90	5,790	1	70
	計	84	7,109	7	90	8,717	107	168
横 浜	公共	119	15,117			8,864	165	590
	民間	66	8,425 (35.8)	16	223	10,187	9	209
	計	185	23,542	16	223	19,051	174	799
千 葉	公共	28	2,447			1,518	4	16
	民間	130	12,707 (83.9)	29	660	1,772	15	130
	計	258	15,154	29	660	3,290	19	146
名 古 屋	公共	47	6,427			2,927	106	98
	民間	64	6,347 (49.7)	7	90	5,790	1	70
	計	111	12,774	7	90	8,717	107	168
大 阪	公共	187	14,967	6	291	38,293	117	460
	民間	64	4,789 (24.2)	1	200	3,898		
	計	251	19,756	7	491	42,191	177	460
神 戸	公共	209	24,050	9	171	15,678	267	410
	民間	77	8,627 (26.4)			2,538	2	24
	計	286	32,621	9	171	18,216	269	434

- (注) 1) () 内は民間岸壁比率。
 2) 上屋、倉庫の公共は営業用、民間は専用をさす。
 3) 上屋、倉庫は臨港地区内に限る。
 4) 千葉には船橋をふくむ。

このように地方自治体の管理する港湾が、一部の特定者（その多くは大手メーカー、大手商社、あるいは大手船社）に優先利用を許すことは、公共港湾のあり方とは別に重大な意味を持つ。これは港湾管理者が地域住民の意志と要望を十分吸収できるような体制があり、自主的判断を基礎に、港湾の専用化の方向がより望ましいと結論づけられた結果としての専用化ならば何ら問題は存在しない。しかし事態はそうではない。第一は、港湾財政が地方自治体にとって大きな負担となっている現状では、経済的理由から専用化の方向へいかにざるをえない点である。さらに第二には、港湾取扱貨物の激増に対応して、しかも物的流通近代化のネックとして港湾をみる時、港湾利用と埠頭運営の能率化の課題が生じてくる。この点で国家的段階からの広域化が進行しているのであり、その進行過程で港湾の地域性——地域住民または地方自治体との結合度は弱化しつつある点は事実であろう。

2. 港湾財政からくる自治体のなやみ

港湾法の示すように、地方公共団体が港湾管理者となって港湾の管理運営に責任を持つが、行政的には国の各行政機関による支配、指導力が制限されねばならぬと同時に、経済的にも地方自治体の財政的自立性が保障されなければならない。港湾法29条は、港務局の財政原則として「港務局がその業務を行なうために要する経費（港湾工事に要する経費を除く）は、その管理する港湾施設等の使用料、および賃賃料、ならびに港務局の提供する給水等の役務の料金その他港湾の管理運営に併う収入をもってまかなわなければならない」としている。さらに42条、43条で、港湾工事の費用負担で国が補助しうる範囲を、水域施設、外かく施設、けい留施設ごとに、港湾の重要度（特定重要港、重要港、地方港、避難港など）別に規定されている。すなわち特定重要港の場合は、外かく施設工事では $\frac{10}{10}$ 、けい留施設では $\frac{7.5}{10}$ が国家費用で行えるのに対し重要港湾については両者ともに $\frac{5}{10}$ 、地方港については $\frac{4}{10}$ の国家補助しかないために、積極的に港湾整備を試みた場合には、

地方財政の負担はより大きくなる。

ただし、港湾建設ならびに施設工事のための費用は、港湾の果す機能が、単にその港湾の所在地における地方自治体の範囲にとどまることなく、その背後圏は大きく広がり、地方自治体の行政区域を大きく上まわり、一地方を包括した範囲におよぶのであるから、建設費負担が全面的に国家の財政でカバーされても何ら不自然ではない。ここに一方では地方自治優先による地域住民のための港湾を示しながら、港湾都市の財政悪化を必然ならしめ、地方自治体による港湾管理までも困難に至らしめている現実との矛盾をみるのである。

表2 港湾経常経費の赤字

		収入A	経 常 経 費 B				差 引 A - B = C	損 益 率 C / B %
			管 理 費	公債利子	減価償却費	計		
主 要 8 港	40	5,094	5,049	2,618	1,581	9,248	△ 4,154	△ 44.9
	41	6,333	6,160	2,915	2,070	11,145	△ 4,812	△ 43.2
	42	7,487	6,800	3,617	2,466	12,883	△ 5,396	△ 41.9
	43	8,798	7,636	4,029	2,854	14,519	△ 5,721	△ 39.4
東 京 港	40	512	971	68	252	1,291	△ 779	△ 60.3
	41	614	1,076	158	287	1,521	△ 907	△ 59.6
	42	876	1,158	276	479	1,913	△ 1,037	△ 54.2
	43	1,010	1,333	348	497	2,178	△ 1,168	△ 53.6

出所：運輸白書，東京港湾局「東京港ハンドブック」昭44年

以上は建設費に関する考え方であるが、経常費についての現実をもっと深刻である。表2で示すように、港湾経常費用は、主要八大港の平均についてみても4割前後の欠損率であり、東京港の場合は、5割以上の欠損を示している。ここ数年欠損率が徐々に低下はしているものの、4～5割の赤字が恒常的であり、金額としてはむしろ増加しているのを見ても、地方自治体の財政に大きな負担を与えている点は事実である。欠損率の若干低下した原因

は、港湾における諸料金の改訂が行なわれたことによるものであるが、それでもなお、わが国の港湾料金が国際的レベルからみてかなり低い料金決定がされていることは、広く知られているところである。これは明治以来わが国独自の海運保護政策の一例であるが、この種の保護政策を公認した上での独立採算制であるから、その出発点から独算制の基盤が独立していないと言わざるをえない。

港湾財政の赤字になやむ地方自治体が、少しでも有利な埠頭運営をするために、民間への埠頭の専用貸、特定業者に対して専用埠頭の優先使用制を採用することは、財政的にそうせざるをえない側面を有しているのである。「3割行政」という言葉は、有力財源を大部分国に吸い上げられた地方自治体の財政難を指す場合によく使われるが、港湾の場合についても同じである。その収入源たる手数料、使用料等の額は国のきびしい規制をうけ、港湾経常費用さえも賄えないとしたら、より緊急な地域住民へのサービスをかかえている地方自治体にとって、港湾の存在が負担になってくるのも当然であろう。

公共性の理念によって料金その他を統制するならば、国家助成は当然必要である（例えば極端に言えば米の食管会計のような……）。もし国家助成があるべき港湾の管理運営にとって望ましい方向でないものなら（筆者は港湾の地方自治体による民主的管理をのぞむ）、財政をもふくめて管理者のより自由な港湾運営を補償せねばならない。

この場合港湾法13条1項（港務局による港湾運送事業、倉庫業等私企業の活動を妨げたり、干渉したり、競争して事業を営んではならない）、同法34条（港湾管理者が地方公共団体の場合も上記規定を準用する）の規定によって、地方自治体が港湾における営利事業に参加することは、私企業を圧迫し、競争を持ちこむことになるので従来解釈では、この程度の経済活動は認められていなかった。そのため地方自治体と民間の公私混合企業が設立されたが、その業務内容についてみても必ずしも私企業同等の自由を持つもので

はない。

この種の規定と解釈が港湾管理者の経済活動の範囲を著しく制限し、経常経費の $\frac{1}{2}$ 以上の欠損率を出さざるを得ない結果を生み出しているのである。港湾料金決定の公共規制問題と港湾管理者の企業活動の保障については、少くとも港湾の正常な活動のために再検討が望まれるであろう。⁽⁴⁾

3. 地域住民のための港湾とは何か

3割行政とはいっても、地方自治体がそれぞれの港湾に対する管理責任は重く、港湾自体もかなりの程度において地域住民と密接な結びつきを有している。ただ陸上交通機関や空港のように表面に明確な形をとってあらわれないため、一般には地域住民と港湾の結合力は弱いと考えられている。港湾と住民との関係——結合は、その緊密度に応じて次のように分類できる。

第一は、港湾の所在することによって直接港湾活動に関係した企業活動を行いうる人々、またはその企業で労働を提供して働く人々。第二は、港湾活動そのものではないが、港湾の存在が、企業の生産活動に不可欠の産業部門の経営者ならびに働く人々（例えば臨海性工業など）。以上は港湾との結合は直接的である。第三は、大都市港湾のようにばう大な人口を背後にかかえ、その生活に結合した物資の輸移入、または都市の生産活動の結果としての製品の輸移出。これは間接的結合ではあるが、非常に広範な住民が港湾の恩恵に浴している点であり、もっと高く認識されてもよいと思われる。第四は、昔からみなとと共に生き、共に発展してきた都市における“みなと”への一般的関心である。数年前までは船を見ながら海水浴や釣をたのしめた地域が汚染化するにつけ、住民の“みなと”への関心はむしろ高まっていった。近年海辺リクリエーション・エリアの再開発が検討されているのは、この意味から地域住民の関心を高めるにいたっていることは事実であろう。楽しめる港という点では、港が一望できる丘や公園の整備も加えて考えられる。

以上のように一般市民と港湾との関係は、必ずしも広く一般に認知される

に至ってはいないが、こういった立場から港湾活動の活潑化をはかるならば、港湾料金の公共規制のある程度の撤廃や、地域を主体とした港湾の広域化が必要な場合も当然存在する。ここでは港湾広域化そのものの是非ではなく、その推進母体の姿勢と立場こそが問題となるのである。

さらに地方自治体が港湾から生ずる赤字補填で、一般市民へより直接的に関係するサービスがあと回しになるとしたら、地方自治体のあり方が問題にされるであろう。港湾に生じる赤字に関して「その赤字補填のための財源を国に要求するのはむしろ民主主義政治原則そのものの表現であり、公共性をもつが故の態度と評価せねばならない」と和泉教授は指摘している。⁽⁵⁾ この点からみれば港湾管理者の国に対する姿勢はきわめて不十分といわねばならない。地方自治体が主体となり、港湾管理者相互の連携を深めながら、平等の原則の上に自主的判断と民主的協力によって港湾広域化がすすめられることが強く望まれるのである。

- 注 (1) くわしくは自治体問題研究所『住民と自治』 1970. 7, 吉岡建次「戦後前期の広域行政」を参照されたい。
- (2) 自治体問題研究所『住民と自治』 1970. 8, 宮本憲一「都市合併と住民自治」
- (3) 毎日新聞 昭和44年3月14日
- (4) 織田政夫氏は「海事産業研究所報」No. 54 (1970. 12) で「港湾の管理運営について」の論文を発表され、その中で「港湾管理者みずから港湾運送事業を営むことは妥当とされねばならないと考える」(12ページ)とのべられている。
- (5) 和泉雄三「港湾における公共性と経済性」『海事産業新報』No. 55, 1971年1月号掲載

巨大都市化と広域港湾問題

今 野 修 平

(運輸省港湾局)

目 次

1. はしがき
2. 巨大都市化の背景と実態
3. 巨大都市における港湾問題
4. 広域港湾問題の実態と問題意識
5. 広域港湾問題の本質
6. 巨大都市と広域港湾問題とその特性

1. は し が き

わが国経済の高度成長の一翼を担って、港湾での取扱貨物の増大と、それに比例しての規模の拡大が行なわれてきていることは周知の事実である。港湾での取扱貨物の増大と規模の拡大は、全国一律に行なわれているものではなく、それが特定地域において特に顕著であり、そこに多くの問題が存在することは、既に本年報においても過去に取上げられてきた。⁽¹⁾ 現在においてふりかえると、広域港湾としての問題意識が明確化すべき初期段階であり、以後東京湾、大阪湾、伊勢湾の基本構想が提起される⁽²⁾ と共に、幾多の視点よりの論述がなされるに至った。⁽³⁾

しかしながら、広域港湾とは単なる地域的概念よりの港湾の広域化したものだけではなく、むしろ今後の情報化や港湾管理者の財政面での強化と結びつく管理問題や、広域的港湾開発の必要性等々が問題指摘を受けたものと理解される。だが筆者は、これでもって広域港湾の概念が確立し、その本質が明確化されたのかという疑念を晴らせないまま今日に至っている。広域港湾が単なる地域的に広域化しただけでないことについては、全く賛意を示すものの、地域的に広域化したことは事実であり、しかもそのために種々の新しい問題を提示してきていることも否定出来ないであろう。むしろ従来の広域港湾問題の取上げは、これら現実の事実を大前提に、これに対する対処を中心に論議されてきたきらいがある。筆者の疑念は具体的には、現象とそれに

対する対処に終っていたのではないかという疑念であり、むしろ学問分野での問題接近としては、現象からその成因を究明する方向であるべきだろうと考えているものである。その意味では広域港湾は、現実的問題でありながら、解析の遅れていた問題であり、今日となっては、古くて新しい問題であるという表現が妥当であるかも知れない。

本稿では以上の基礎的な問題意識の上に立って、広域港湾の本質について、成因究明を念頭にしながら、現象解析を通して考察しようとしたものである。問題の本質は、巨大都市問題と共通であろうとの見解から、方法論としては、巨大都市問題との対比によった。もちろんこの視角よりの広域港湾の本質把握が、広域港湾の全てを明確にするとは考えていないが、少なくとも広域港湾問題と本格的に取り組むとすれば、必要不可欠な一視角であることには間違いのないであろう。

以上のことからすると、本稿は広域港湾問題究明への一礎石であり、問題提起を第一目的としているともいえよう。

2. 巨大都市化の背景と実態

一億総都市化とか国土総都市化と言われるごとく、都市化は現代における最も顕著な社会現象の一つであるといえる。社会主義経済体制をとろうが資本主義経済体制をとろうが、また先進国であろうと後進国であろうと、都市化の進展は顕著に認められている。わが国でも戦後過半数をしめていた農村人口は、その後経済復興から経済成長へと進むに従って、都市部への本格的な人口流動が続き、農村人口の減少に対し、都市人口の激増をみて、やがては都市人口が総人口の70%をしめるのではないかとさえいわれるに至っている。⁽⁴⁾

しかしながら、このように急速に進展する都市化が、均一になされているのではないことが指摘されている。⁽⁵⁾ 過去数回の国勢調査の結果を分析した結果、次第に都市規模の大きな都市への集中が顕著となり、反対に人口減少

をきたしている都市は、地方の小都市から、人口規模の大きな都市に及んできていることが指摘されている。⁽⁶⁾

さらに特定の地域に存在する都市の都市化が顕著であることは、同じ規模と性格を有する都市でも、その所在地域により都市化の程度が異なることであり、都市化が単純に都市の持つ規模と性格だけによって惹き起こされているのではないことを物語っている。特に巨大都市圏(Metropolitan Area)内の都市が、急速な人口集中と産業集積を起している事実は、少なくともわが国の都市化とは、巨大都市化として捉える必要があると考えてよからう。

一方都市にはその基盤とする産業等の差異から、いくつかの性格に分類することが出来得る。⁽⁷⁾このような視点から見た場合、いかなる性格の都市で都市化が進んでいるのかを考察してみる必要もあろう。近年において最も顕著なのは、人口にして100万以上の集積がある巨大都市と、これにつぐ人口集積を持ち、広域中心都市としての位置を確立している福岡、仙台、広島等の都市であろう。一時人口集積の決め手とも、また都市における経済の基盤とも考えられていた工業は、その後の技術進歩や規模拡大に伴う合理化も手伝って、次第に人口集積の決め手としての地位を失い、むしろ管理中枢機能の集積が意識されるようになってきた。

以上のようないくつかの視点よりの都市化の動向を認める時、その背景とも要因ともなるものを考察せねばならない。この問題はこれのみでも大論文ともなり、専門の学会での検討課題ともなる大問題であるといえる。ここではこの問題自体を解析する目的ではないので、解析を進める一課程であるとの前提をふまえての考察にとどめることとし、むしろ本論の中心課題である広域港湾の解析に関連するもののみを取上げねばならないことを前もって断らねばならない。

都市化の現象が解析されるのに際し、多くはその実証的資料として、人口統計が一般的に用いられていることが多い。このため都市化は人口の集積現象であるかのごとき誤解を受けることもあらうと思われる程である。これは

単に統計調査の面で人口統計が極めて精緻になされているがためだけでありむしろ人口の集積は、あるメカニズムに基く結果に過ぎないと考えられる。もちろん人口の集中が、副次的にもたらす多くの諸問題は、今日での都市問題の中で大きな比重をしめることも事実であり、等閑視出来ない。しかし、人口集積という結果をもたらしたり、それによる副次的問題を惹起して、問題自体を複雑にかつ大きくしている基因は、都市に集中することがより有利であるとされている社会経済の機構と性格に求める必要があると考えられる。

既にわが国における都市問題は、人口と資本の集積にありとする見解も出されているが、⁽⁸⁾ 資本の集積がなされることが促進されている経済社会の機構と性格こそが、都市化の基因であると考えてよいのではなかろうか。

以上の問題意識に対し、近年の都市化の現象には、いくつかの解明の糸口ともいふべき現象が表われている。

その第一は前述したように管理中枢機能の集積する都市程都市化の現象が著しいことである。わが国における管理中枢機能には、大きく分けて三つの分野が存在すると考えて良い。それは行政機能、金融機能および企業活動における中枢機能であろう。このうち、これら多分野の中枢機能の集積は、行政機能の集積を追随する形で集積が進められたとの報告⁽⁹⁾もある。これとは別にしても、わが国における社会の構造を考える時、行政の持ついわゆる公的権力の偉大さは、今さら詳説するまでもなく、特に国家権力の大きさは、地方自治体のそれと比較するまでもないことである。今日広域中心都市と呼ばれる都市は、いずれも中央政府出先機関の集積がずばぬけて多いことから、管理中枢機能の集積する都市で都市化が進行していることは、国家権力の集積する都市で人口・資本の集積が顕著であることを物語っており、国家権力の地域的あり方と、人口・資本の地域的動向の間に、極めて深い関係があることを物語っているものである。

第二は結果的に人口・資本が集積する地域と、集積しない地域とに分けられてくると、一般的に諸産業、とりわけ資本主義社会における中心的産業で

ある第二次、第三次産業のいわゆる都市的産業は、市場立地の原則にのっとり、集積地域に立地することになる。⁽¹⁰⁾ その結果集積地域の集積はさらに進行することとなるが、さらにこれが経済成長をテコとして、累乗的に規模拡大を起しつつ集積してくることとなる。企業の規模拡大は、狭域的な地域経済からの要請に対応するだけでなく、次第に広域的な地域経済からの要請に対応する一方、国民経済全体にも大きな影響力を持ってくることになる。

つまり寡占化の進行であり、その結果の全国市場支配の企業の立地が進行してくることになる。つまり国民経済的要請に基づく基幹産業の立地が進み、これと結びつく諸産業の集積が進んでくることになるのである。以上のメカニズムによる集積が巨大都市化の背景として大きな役割を果たしていると考えられる。

わが国における都市化、その実態は巨大都市化といえる経済社会現象の背景を以上のごとく考察すると、これは明らかにわが国における資本主義経済発達の現段階における機構と構造、さらにその全てに浸みついている日本的特性を理解せねばならないといえよう。

3. 巨大都市における港湾問題

巨大都市成立の背景と実態は、前章において詳説したが、以上のような考察の上に立つと、まさしくその動向、すなわち都市化という観点からの問題接近が必要であると考えられる。

このような基本的態度は保持しつつも、巨大都市が出現していることは厳然たる事実であり、そこでの港湾問題は巨大都市問題の一つとして、あるいはそれと密接不可分な関係を有する問題として把握していく必要がある。

人類の歴史上、これ程多くのしかも巨大な都市を成立させた経験はない。それだけに巨大都市における港湾問題も初の体験であるといえる。このことからすると、巨大都市における港湾問題の解明には、第一に巨大都市の実態と形成の基本的メカニズムを理解する必要があり、第二に巨大都市時代にお

ける新しい基礎論理が必要で、そこからの問題接近のための視点が確立される必要がある。これを受けて第三に巨大都市時代における港湾理論が成立され、かくして始めて巨大都市における港湾問題の本質が解明されるものと考えている。

経済の基盤が第一次産業にある時の経済理論や社会政策が、第二次産業中心の社会ではそのまま適用出来なくなっている事実は、歴史が教えているところであり、その意味で都市化時代⁽¹¹⁾とも呼ばれる現在、新しい時代の基礎理論なくしては真の解明は不可能であるといえよう。

しかしながら本章ではあえて基本的誤ちを認識しながらも、巨大都市の港湾問題の解明に挑戦してみたい。港湾は従来海陸交通の結節点であり、地域経済の一中心地としての機能を有していた。このような機能を果していたことから、港湾においては後背地の広狭やそれに伴う地域経済力が、港勢に強い影響力を有し、後背地は港湾計画論にも強く引用されてきていた。⁽¹²⁾しかし後背地が重要な意義を有するのは、地域経済力が比較的均等に分布している時に成立する時代であり、都市化が進み、後背地全体の経済力のうち、圧倒的多数が、面積的には点に等しい都市に集中する時代においては、従来の考え方をそのまま適用すると、多くの無理を生じることになると考えられる。巨大都市における港湾では、特にこのような認識の改革が必要になっている。

わが国においては、巨大都市は中枢管理機能の集積すると同時に、国民経済的要請とそれに対応する規模の生産企業が集積することは既に説いた。これと同時に巨大都市は巨大な消費市場であり、それ自体が一点集積に伴う独特の経済活動を惹起してきている。消費活動に伴う港湾経済に限ってみれば、港湾都市のもつ総合的経済力が、その背後地全体の経済力の中で、大きな比重をしめていない時代には、港湾の機能は流通の中心としての機能であったが、港湾都市が巨大化し、背後地の経済力の中で港湾都市のもつ総合的経済力が大きな比重をしめる時代には、流通ではなく港湾都市の消費その

ものへと変化してくる。巨大都市の港湾は消費活動の中心的場所として、地域間幹線交通の拠点から、末梢の都市交通の拠点と化し、消費物資が直接多岐微細な流動形態を示したり、⁽¹³⁾ 都市における消費活動の窓口である卸売市場が港湾そのものと一体化するような現象を呈してくる。

一方消費活動が地域的均等化から巨大都市に集中されてくることにより、消費物資の輸送は小口輸送から大量輸送へと移行してくる。もちろん生活水準の向上や都市における消費水準の高さ等が累乗化されていることは見逃せない事実だが、消費物資輸送の海上輸送化が巨大都市を中心に進行していることは事実であり、大都市港湾における中心的貨物となって、従来の生産財に替ってきていることは既に指摘をしておいた通りである。⁽¹⁴⁾

かくして巨大都市における第一の港湾の問題は、地方的流通の中心から、都市的消費の中心へと港湾が変化してきていることから発生する問題であるといえる。⁽¹⁵⁾ この問題こそ巨大都市の中で、港湾の位置づけを明確化しなければならぬ問題で、いたずらに港湾は独占的産業資本への奉仕であるとか、海岸線を市民に返すために港湾を排除する⁽¹⁶⁾ とか、選択なしに港湾施設の拡充を急ぐべし等の一方的考え方であってはならないはずである。しかし現在の都市計画が、都市における人口中心（人間中心ではない）の都市計画である以上、港湾の位置づけが明確化されることは難しく、人間のための物資の都市計画、生活の都市計画も考えられてこそ、真の位置づけがなされるものと考えている。⁽¹⁷⁾

巨大都市における第二の港湾問題は、巨大都市の経済構造との関連問題である。資本主義経済の発展は、生産部門での大資本支配が進行するばかりでなく、流通・消費部門でも大資本の比重が増大し、支配力が強化してくることによって、都市経済の大資本支配が進行している段階に達していると考えられる。⁽¹⁸⁾ その傾向は港湾においても顕著に表われ、巨大都市の港湾での大資本支配が強化されているのではないかと考えられる。港湾の大資本支配が、都市の利益、市民の利益と一致していれば問題はないが、若し一致して

いないとすれば、巨大都市の港湾での特有の問題であるという指摘が出来よう。特に港湾を支配することは、巨大都市の消費の窓口を支配することであり、問題は深刻化しよう。

第三の問題点は市民と港湾の分離である。巨大都市は単一機能ではあり得ない。ということは単純な港湾都市ではなく、複合された経済基盤と性格を有する総合的都市である。都市を構成する市民⁽¹⁹⁾の中で、直接港湾と関係のある市民は極く一部となってくる。特にわが国の巨大都市の場合、中枢管理機能や工業と結びついて人口集積が行なわれている事実からすれば、その比率は低率であろうことは統計的处理結果をみなくても容易に想像がつく。その上、海上交通における旅客輸送での役割の低さを考えると、巨大都市における市民と港湾の結びつきの弱さが、巨大都市における港湾の諸問題の根底に横たわる基本的な特有の問題であろうと考えられてならない。市民不在は市民の利益と一致しないものに侵略され易い性格を有しており、この点からも港湾管理や港湾開発のあり方にまで影響しそうな問題でもあろう。

第四に巨大都市はその圏内にあらゆるものを集積させる総合的地域中核体であるから、当然その窓口としての港湾も総合的性格を有し、巨大都市圏の地域構造からしても地域的規模からしても広域的とならざるを得ない。そこにおける港湾は決して単一機能的、狭域的なものではない。この特性は巨大都市以外では通常認めることの出来ない特性ではないかと考えられる。

以上のように巨大都市における港湾問題は、商港とか工業港とかいう単一機能的分類による視点や、海運・港運・陸運という流れというような単純な社会構造からみたものではその実態を把握し得ない特性を有している港湾であり、巨大都市の成立と発展に伴なって従来みられない新しい性格と問題を有している港湾であるということが出来よう。

4. 広域港湾問題の実態と問題意識

現在わが国において広域港湾という問題意識から取上げられ、常識的に問

題意識を持たれるのは、東京湾、大阪湾、伊勢湾であろう。

東京湾における実態については、既に本学会においても報告をした実績がある⁽²⁰⁾が、戦後船橋地先、千葉地先、五井・市原地先、木更津地先、と千葉県側の港湾開発が急速に進展する一方、根岸湾、横須賀港と神奈川県南半部の海岸も港湾開発が進展して、湾全体が港湾と化した感を強めたことは事実であろう。

このうち面積的ないし水際線延長からみた場合、大部分は産業資本による工場埠頭として開発されてきており、それ以外の港湾でも新規に開発された工業港からの貨物が激増し、そのための施設拡充が港湾開発の中で大きな比重を占めていたことも事実である。⁽²¹⁾

大阪湾においても堺・泉北地区を中心に重化学工業を中心にした工業港化がなされ⁽²²⁾これと深い関係を有して阪神地区の港湾開発が進んだことは事実であろう。

伊勢湾においても戦後いち早く工業化をした四日市地区と、その後大規模な工業港開発を行なった名古屋南部地区をテコにして、名古屋港等の開発が進められ、広域港湾としての問題意識を持つに至ったということが出来る。

このようにわが国における広域港湾の問題意識を有する地域では、工業港の開発を抜きにしては考えられないのが事実であろう。ここでいう工業港は、基礎資源型装置性工業であり、工場と直結した工場埠頭を有するものでその企業としての性格は、わが国においても代表的な巨大資本であり、工場の規模は最も大規模な工場ばかりであることは、今更ここに説くまでもないことである。規模の拡大とコンビナート化が急速に進んだのもこの業種であり、全国的市場を背景に立地した⁽²³⁾ といって差支えない。

これら三大湾に立地した基礎資源型装置系工業は、国民経済的には基幹産業としての役割を果たして、それ自体で国際競争力を強化して輸出産業の花形となる一方、基礎資材の供給者としての役割を果たすと同時に、多くの関連産業に各種の波及効果を及ぼして、工業化を中核とする高度経済成長の主役と

しての役割を果たしてきた。

一方地域経済的には前述したように三大湾において広域的に水際線を中心としての海陸の空間を専用的に利用しつつ、近隣の巨大都市への資材供給基地および巨大都市経済を支える各種産業の活動の震源地的役割を果たして巨大都市化に大きく貢献すると共に、全国的あるいは広域的資材供給基地として、巨大都市の広域的地域支配の一翼を担っていたといえる。

以上の動向を港湾経済的にみれば、大規模な工業港の成立と、そこからの物資供給の窓口としての大都市港湾の発達を指摘することが出来よう。⁽²⁴⁾

かくして新しい工業港の大々の発展と共に、古い商港的性格の港湾も新しい発展を遂げて、結果的に湾内の諸港湾は地域的に連担する一方、極めて密接な関係を有して複雑に結びつくこととなり、湾口航路の問題、湾内開発の問題、背後地交通の問題等々で共通の問題意識を有して対処せねばならないことが多くなって、広域港湾としての問題意識を持ってきたのが実態であろう。

このような問題意識は別としても、湾内での以上の港湾経済面からの動向把握は、その根底が陸域における巨大都市化と密接不可分であることを物語っている。

かくして広域港湾の問題意識は、まず第一に工業化を離れては的を得ないことになる。しかもこれが今日までの高度経済成長と直結して生じていることは、わが国の産業の動向や経済政策が、広域港湾問題の根底に存在しているのではないかとの問題意識を持たせているといえる。

第二に巨大都市化の成因は既に述べたが、巨大都市という人口・産業の集積の結果は、既に「巨大都市における港湾問題」の章で略説したように、巨大都市特有の港湾としての機能と規模を要求されてきているといえよう。巨大都市自体が管理中枢機能の集積結果であり、その結果資本の巨大都市集中もなされているとみれば、全部ではなくとも貨物も広域中心地に集散するのは自然の理であり、物的流通と商的流通は理論的に説かれている程明確に分

離することは不可能ではないかと考えられる。かくして巨大都市の窓口としての港湾機能も拡充強化され、地域的にも広域化して港湾地域は拡大する一方、複合された性格を有してきて広域港湾化への一つの柱となっているのではないかと考えられる。この点からの問題意識も成立するといえよう。

5. 広域港湾問題の本質

以上のような広域港湾の実態とそれに基づく問題意識を基礎にして、広域港湾問題の本質について若干の考察を加えておきたい。

先ず広域港湾問題を検討するに際して、十分に配慮しておかねばならない点から記さねばならない。広域港湾とは本論の冒頭で記したごとく、古くて新しい問題であるが、その定義すら固定化していない。このため広域港湾とは何か、その本質は何かといういわば総論的本質論も従来の研究成果も皆無ではない⁽²⁵⁾が、充分とはいえず、本学会でも共通論題にとりあげる次第であると理解される。

一方広域港湾における港湾内部の問題、例えば港湾運送業の問題とか情報管理の問題等は、同一に論じられるべきではないと考える。特に広域港湾の総論的本質論が、統一見解ないしそれに近いところまで議論が到達していない現在、各論の本質論とは整理して検討を進めることがより良い方法と考えられる。ただし両者は相互に補完し合うことが広域港湾の本質究明の本筋であることは当然である。

さて以上の前提の上に、広域港湾問題の本質が何にあるのかを探ることにする。「広域港湾の実態と問題意識」の章で指摘してきたことをまとめれば、広域港湾の本質は港湾での大資本の進出をまずあげることが出来よう。港湾が経済の場である以上、資本主義経済の発展に即応した変貌を示すことは当然で、その意味では大資本の進出は当然すぎる現象であるといえよう。広域港湾の問題意識が持たれない地方の港湾においても、その意味からすれば大資本の進出は顕著であり、その点では大資本の進出は港湾一般の問題であ

るといえよう。

しかし広域港湾の形成が、大資本の港湾進出を抜きにしては考えられない。大資本の性格は単なる資本の大きさだけではなく、政治行政権力との結びつき、独占的性格、中小資本の従属化等の性格を有しており、その点での地域や港湾等での影響は極めて複雑多岐の形となって現われてくるものである。その点で広域港湾の形成には、直接間接大きな役割を果たすと考えるべきであり、この問題を抜きにしての本質究明はあり得ないと考えられる。以上の考察はわが国における資本主義経済の発展段階を考えると、当然のことでもあろう。

第二には港湾面からみた場合の資本集積の地域別差異をあげることが出来る。これには近代港湾の建設が開始されて以来の港湾における資本集積の地域的実績が、歴史を背景にして重要な役割を果たすと考えられるが、少なくとも広域港湾の問題意識が持たれている地域については、長い期間の蓄積があり、これが経済成長以降における港湾での資本集積に大きな役割を果たして、結果的に現在まで集積が進んだものと考えて差支えない。そうだとすると広域港湾の本質は港湾での資本の地域的集積に求めることが出来るのである。港湾における拡大再生産の巾は、港湾施設等に投下された資本に対する、港湾経済活動の総額で求められるとすれば、一般的には港湾原単位の低い程再生産の巾は大きく、利用率の高い程資本の蓄積が進むことになるのは自明の理である。総コスト的にみた場合、巨大都市を核とする三大湾においては、拡大再生産の巾は最も大きい地域であり、ここにおいて再生産された資本の再投資が結果的に集積に大きな役割を果たしていたのであり、現象的な広域港湾形成の根源であると考えられるのである。

第三に資本の集積を呼ぶ経済外的社会構造も見落すわけにはいかない。財政制度を挺子とする新中央集権主義が、資本集積に大きな役割を果たしていることは既に他分野で論議されているところであるが、港湾においても地域的に資本集積に差のある結果が出ているとすれば、この問題が広域港湾の本質

の中で大きな役目を果しているのではないかと考えられる。この問題は単に政治行政上の中央集権のみではなく、例えば海運カルテルによる強い規制等も含めて考えるべきであろう。さらに補助的関連分野としての情報、人材、文化等々の中央集中を有利にしている社会機構自体の問題を消去して、港湾での集積は考えられないであろう。

以上のごとく広域港湾の本質は独占的巨大資本の港湾進出、特定地域における資本の集積とそれを可能にしている中央集権的社会機構にあると考えられ、その結果現象的には広域的、総合的に大規模な複合的港湾が形成されるものとみて良いのではなかろうか。

6. 巨大都市と広域港湾問題とその特性

巨大都市化と広域港湾とは、以上の考察より判明するように、資本主義経済発展の中で、同一の背景と根源を有していると理解することが出来る。これは両者がたまたま同一地域に現われることが多いという地域現象の観点からの指摘ではなく、構造的に同一とみることが出来ることが判明する。

その本質は独占的巨大資本の強い影響力を受けながら、総合的、複合的、広域的に大規模になりつつある点でも共通しており、資本の集積が容易で現実それが進行しているとみられる点でも全く共通しているといえる。

このことは両者を切り離して考えるのではなく、一体的に取扱う必要があることを物語っているといえよう。具体的現実的問題においても、多くの共通の問題を抱えているのは、以上のような本質があるからであり、その点でも両者が抱える共通の問題を詳細に検討してみる必要がある。本章では問題点の若干について指摘するに留め、今後の課題として提起しておくことにしておきたい。

都市と港湾については、両者の間に極めて緊密な一体的問題があり、⁽²⁶⁾ この両者の関係についての序論的接近も試みられてきた。⁽²⁷⁾ しかしあらためて巨大都市と広域港湾を取上げる時、わが国における資本主義経済発展の落

し子として出現してきていることが判明する。そこには根源的に独占的巨資本の動向と、それが果している役割を見落すわけにはいかず、新しい経済時代、新しい都市化時代の都市像と港湾像を認めることが出来るのである。その意味では産業革命と市民の誕生により生じた近代都市と近代港湾の出現に対して、現代都市と現代港湾であると考えられるであろう。

第二に両者の間に極めて日本の特性を見出し得る点があろう。巨大資本が果している役割についても、日本の特性、もっと狭義的にいえば日本の社会構造の特性を理解しないうちは、真実は把握し切れぬと考えられるし、巨大都市、広域港湾内部の問題、すなわち、各論的問題を取上げるならば、なおのこと日本の特性が顕著に擡頭してくるであろう。急激なる経済成長、社会資本蓄積の地域的格差とその上に立つ地域経済現象等は、わが国経済の後進性との関連で説明せざるを得ないのではなかろうか。

都市における政治的無関心層と農村の地域社会の存在は、少なくとも西洋社会的視点よりすれば市民不在の前近代的都市であるということが出来る。その点で都市規模が大きくなればなる程、無関心層の率が高まることが選挙のたび毎に問題とされているのは周知の事実である。全く同じ現象が港湾においても存在することを指摘しておいたが、市民不在の都市、市民不在の港湾という問題でも巨大都市と広域港湾は共通の問題を有しており、日本の特性に悩まされているということも出来るのである。

このような基本的構造の上に、政治行政の権力と極度にまで成長した大資本がのっているという姿が、巨大都市と広域港湾の生みの親であると同時に問題点としての悩みの点であるとみることが出来るのである。

この結果、巨大都市と広域港湾は、国民経済的要請、国家的要請に強く推されて出現したものであると結論づけられよう。これは究極的には国家独占資本主義時代突入による産物であり、地域経済的要請、地方分権からの要請を犠牲にして発展していく基礎的体質を有している可能性があるといえよう。今後この両者をどのように斉合性を持たせて発展させて行くのかは、重

要な課題として内在しており、次第に顕著化してくるものと考えられる。

広域港湾は単なる埠頭ターミナルの集合体であり、問題としては港湾労働、港湾管理、港湾産業等の課題があるというような内面的構造と問題点のみに目をやっているのは、その本質の把握と課題への対処が出来ないことが判明した。大都市港湾の問題点については、既にいくつかの論説が世に問われている。⁽²⁸⁾⁽²⁹⁾⁽³⁰⁾⁽³¹⁾⁽³²⁾⁽³³⁾が、このような問題意識をさらに発展させて、広域港湾の本質と問題に接近する必要がある、その際巨大都市との関連は忘れることの出来ない重要課題であることを強く認識せざるを得ない。

本論では巨大都市との関連において広域港湾問題を論じたが、その結果若干なりとも整理された問題とそれに伴う問題意識が、今後における本課題検討に対し、いささかなりとも役に立てば何にもまさる結論であることを記して筆を置くことにする。

本論を草している最中、学恩大なる会長矢野剛先生の訃報に接し、悲嘆大なるものがあつた。記して先生の御冥福を祈ると共に、拙論を御霊前に捧げることとしたい。

また常日頃暖き御指導御鞭撻を戴いている青山学院大北見教授、運輸港湾産業研究室喜多村室長、横浜市大榎教授ほか勤務先の上司先輩、東京港湾問題研究会、港湾産業研究会の諸学兄に深甚の謝意を表しておきたい。

参 考 文 献・註

1. 奥村武正・今野修平「東京湾における広域港湾計画に対する一指針」港湾経済研究 No.4 (1966)
2. 運輸省港湾局『東京湾港湾計画の基本構想』(1967)
運輸省港湾局『大阪湾港湾計画の基本構想』(1967)
運輸省港湾局『伊勢湾港湾計画の基本構想』(1970)
3. 神戸市企画局『広域港湾の開発と発展』(1968)
4. 経済企画庁『新全国総合開発計画』
5. 木内・山鹿・清水・稲永『日本の都市化』古今書院刊(1964)
6. 岸本 実『日本の人口集積』古今書院刊(1968)
7. 木内信蔵『都市地理学研究』古今書院刊(1956)
8. 大野隆男「現段階の都市問題」経済No.43 (1967)

9. 二神 弘「広域中心都市としての福岡市の成立と発展」地理学評論 43—2 (1970)
10. 柴田徳衛『現代都市論』東大出版会刊 (1967)
11. 伊藤善市『都市化時代の開発政策』春秋社刊 (1969)
12. 東 寿『港湾計画論』日本港湾協会刊 (1956)
13. 今野修平「東京港における輸入食料品の背後地流動」東北地理 19—3 (1967)
14. 今野修平「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)
15. SHUHEI KONNO「The Port of Tokyo—Roles and Functions of the Sea Port in the Metropolis—」Japanese Cities The Association of Japanese Geographers (1970)
16. 石原舜介「マンモス東京を救う道 港を閉鎖せよ」昭和46年7月4日付 日本経済新聞朝刊
17. 今野修平「都市と港湾」『都市問題に関する講義集』全日本建設技術者協会刊 (1969)
18. 前出註10に同じ
19. マックスウェーバーは「都市は市民である」との名言を残している。
20. 前出註1に同じ
21. 今野修平「東京港におけるはしけ輸送」東北地理 16—3 (1964)
22. 小森星児「阪神圏の重化学工業への転換と破綻」経済評論 20—6 (1971)
23. 近藤完一「日本経済と巨大化技術」経済評論 20—6 (1971)
24. 今野修平「都市港湾論序説Ⅰ～Ⅳ」海事産業研究所報 No.38～41 (1969)
25. 高見玄一郎「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)
26. 北見俊郎『港湾論』海文堂刊 (1968)
27. 前出註24同じ
28. 今野修平「大都市港湾の現状と問題点」1966年 交通学会年報『産業構造と交通』(1966)
29. 梶 幸雄「都市と港湾」都市問題講座『都市交通』有斐閣刊 (1966)
30. 今野修平「都市における港湾の役割」港湾 44—4 (1967)
31. 今野修平「都市化と港湾の近代化」港湾経済研究 No. 6 (1968)
32. 北見俊郎「大都市港湾の問題点と将来」港湾経済研究 No. 7 (1969)
33. 前出註24に同じ

港 湾 行 政 の 近 代 化

和 泉 雄 三
(函 館 大 学)

目 次

1. 港湾行政の規定
2. 港湾の近代化
3. 港湾行政近代化のための諸問題
4. 結 び

1. 港湾行政の規定

港湾行政とは何か？と正面きって質問されると、返答がむずかしくなる。ということは、質問者も、答弁者も、暗に「港湾行政」を2つに区分し、そのどちらかの意義にとって問答するからである。質問者の想定する「港湾行政」の範囲と内容とが、答弁者の想定する「港湾行政」の範囲と内容とに一致しない場合、質問と答弁とがくい違って、討論にならなくなる。

その2つとは何か？、山口真弘、住田正二氏は、次のようにいわれる。⁽¹⁾
「港湾は海陸交通の連絡の施設であり、そこにおいては、各種の行政が行われる。したがって、港湾において行われる行政は、きわめて複雑な様相を呈している。それは、港湾行政に関係のある行政機関が、地方海運局、港湾建設局、海上保安監部又は海上保安部、警備救難所、港湾管理者、港湾管理者の長、税関、入国管理事務所、検疫所、動物検疫所、植物防疫所、水上警察署等の多数にのぼっている一事をもってしても明かである。」とされ、この広い行政の分野を、従来、港湾管理行政と港湾修築行政とにわけていたといわれる。港湾管理行政は更に「営造物としての港湾の管理」行政と、港湾を場として行われるもろもろの行政とに分けることができる。「港湾修築行政」とは「港湾の開発、利用及び管理に関係のある施設の修築」行政である。⁽²⁾

この分類は、管理と修築とをまず2大別し、そのうちの管理行政を、港湾

管理者が主体となって行う营造物管理と、その他国、地方自治体の行う行政とに2分したものである。

然し、この分類は、行政機関の機能と地位とによって区分した分類であった。故に、この書の出版された昭和30年以降、特に昭和36年度以降の高度成長期における港湾行政の現実的諸問題を扱うには今少しく、キメ細かい観察が必要となっている。特に、問題は第1に、港湾管理者の行う行政と、国の行う行政とが相重なり、或いは矛盾する場合が、昭和30年以降の計画的港湾整備、拡大において、非常にみられるようになったことである。即ち昭和36年に始まった港湾整備5ヶ年計画、40年からの新港湾5ヶ年計画、これを修正した第3次港湾整備5ヶ年計画（昭和43～47年、総事業費1兆300億円）これを修正した第4次港湾整備5ヶ年計画は、どれもが、増大する港湾貨物需要に対応しきれず、つぎつぎに計画を変更、規模を増大させて行ったが、これと共に、港湾建設・修理のみならず、管理の面においても、国の権限と影響力とを増大させて行った。そのテコは、いうまでもなく、地方財政困窮による港湾管理者の国費及び公債依存の増大という経済財政制度にあった。財政面で、重要港湾管理者は、始めから苦しい事情にあったが、急増する港湾貨物を眼前に、とりあえず、港湾の拡充と整備とを行わねばならなかったことが、国との密着度とその従属度を増々強めた現在では、多くの重要港湾はもはや、港湾の管理と、建設修理即ち修築行政とを切り離して考えられなくなって来ているのではないか？

第2に、同じく昭和30年以降の日本の経済成長が、工業、とくに臨海工業の造成とその発展によってもたらされたことの意味である。港湾行政は、この臨海工業地帯の造成と管理に、もとより無関心ではありえないのであり、むしろ、その中心的行政分野になってきたのである。

第3に港湾における現実の運送機能を担当する資本と労働者へ、どう対応するかということである。港湾労働法の制定、41年の港湾運送事業法改正以降、その指導、助成、あるいは監督の重要性が、大きく浮び上がってきている

のである。

以上の諸点を考慮するならば、運輸省港湾局が区分した港湾行政の分類の方が、ヨリ機能的に、ヨリ現実的に、問題点にアプローチして行けるかもしれない。

運輸省港湾局は、「港湾を場とする行政」を行政機関の性質に従って次のように分類した。⁽³⁾

(1) 権力的行政

税関検査、動植物検疫、海陸検疫及び入出国管理などの通関関連行政並びに船舶交通取締行政のように、港湾を通過する人、船舶及び貨物に対して国が行う行政。

(2) 港湾施設の建設、管理、運営

国及び地方公共団体が行う、具体的には港湾建設局及び港湾管理者。

(3) 事業者、労働者を指導、監督、助成

港湾において種々の業務を行っている事業者、労働者を指導、監督、助成する行政で、地方海運局及び公共職業安定所が担当する。

港湾行政を近代化問題一般と相関せしめて論ずる場合には、山口、住田氏のいう広義の港湾行政を「港湾行政」の定義として、取上げた方が、ヨリ便宜的である。

この広義の意義での行政を包括して論じようとする意図には、従来、ふれていなかった「視点」の問題がふくまれている。従来、港湾行政を論ずる場合、行政主体の側に立っての、その行政主体の視点での、考え方、分類が表面に出て来ているように思うからである。国の行政主体としての運輸省の視点、港湾管理者の視点から、港湾行政を論じ、それが、分類にもあらわれる傾向がある。行政を論ずる場合、まず行政主体、行政機関を取り上げるのは当然ではあるが、行政主体の為す法律の実施ということで、港湾行政を分類し、論じ切るのは、一方的であると考える。行政客体の視点、即ち、港湾管

理者が地方自治体である限り、その行政客体であると共に、抽象的主体でもある地域住民の立場なり、視点なりが、行政主体の視点に劣らず重視されなければならない。特に、港湾行政を批判的にみるという立場に立つならば、このことは、同等以上に、重要視せねばならないと考える。広く一般国民の立場に立って、あるいは、地域住民の立場に立って、その視点から、港湾行政をみるということが、きわめて大切であると考ええる。一般国民、地域住民の立場から、港湾行政を眺めた場合、行政主体、行政機関は2つに大きく区分されるのであり、それ以上にはならないのではないだろうか？第1に国である。国を代表するのは、運輸省でも建設省でも自治省でも通産省でも、どこでも同じであって、区別はない。特にいいたいのは、運輸省の行う行政だけが国の港湾行政ではないということである。第2に地方自治体であり、その作る港湾管理者である。これも又、〇〇市港湾部だけが地方自治体の港湾行政主体ではない。だから、一般国民・地域住民の立場からみると、どうしても、「広義の港湾行政」を「港湾行政」と理解することになる。

2. 港湾の近代化

港湾行政の近代化ということの内容を明らかにするためには、次に「近代化」とは何か、を規定する必要がある。この規定については、すでに北見俊郎教授のすぐれた研究があるのはいうまでもない。⁽⁴⁾ 私は、社会科学の問題として港湾の近代化を取上げる以上、方法論上実証的に論ぜねばならぬと考える。抽象理論は、その実証の中から、抽出され一般理論化されるべきである。ということは、「近代化」を、現実の港湾史を踏まえて、論ずるということである。方法論上の問題点の第2は、近代化というような社会関係一般の基本特徴を論ずる以上、政治経済学的に、事を処理する必要があるということだ。特に、法的諸現象を無視することは許されない。法律、経済の2面は、社会意識面と共に、同じ程度に重要視されるべきだという考え方である。

そのような方法論を採り上げて、港湾行政の近代化を歴史的に論ずるならば、そこに、2つの方向を発見することができる。

第1は、港湾行政の民主主義化の方向、路線であり、第2は、港湾施設の拡大、充実、ヨリ一般的にいうならば機械化である。経済史的には、合理化の方向、路線である。

第1の民主化の路線は、終戦における新憲法の定めた路線である。その最大の特徴は、国家権力を港湾行政より放逐することであった。いいかえれば、港湾行政の主体を地方自治体の結成する港湾管理者に切りかえたことであった。昭和25年の港湾法が、その輝かしい成果であったことは、いうまでもない。

第2は、昭和36年の「船ごみ」現象以来、運輸省及び港湾管理者が最大の重点をこめて推進してきた港湾運送機能の拡大であり、機械化、合理化である。それは、前述した幾つかの5ヶ年計画の中心課題であった。

日本の場合、「港湾近代化」を、このどちらの意義に解しようとも、それは、それなりに意味があるものといえよう。然し、このどちらかの意義にあらかじめ限定をしないで「近代化」を論ずるならば、論議がかみあわなくなるだろう。なぜならば、第1の「民主化」の意義からするならば、その最大の法律的結実としての港湾法の中心論点たる国から地方自治体への港湾行政主体の移行ということが、第2の国の指導と財政援助による港湾機能の拡大・充実を通して無視されつつあるのが現状だからである。この2つの方向と路線は、矛盾なく並行して進むのではなく、相矛盾し合い相斗争し合い、相衝突し合う路線となっているからである。だから、明確にされねばならないのである。

特に問題なのは、最近の地方首長選挙、公害論にみられる市民運動である。ここには、地域住民の自治意識の定着、一般に民主主義の定着化の傾向がうかがえる。港湾の民主化ということが、漸く、本格的に問題となる時期を迎えつつあるのではないだろうか？

それは、法律的には港湾法の再評価とその実践の問題であり、行政的には、港湾管理者の権限拡大と行政の民主化の問題であり、かつ、港湾収支改善の問題である。とくに、地方自治体の財政の貧困という現実をしっかりと認識し、民主化のために、この障害をどう克服するか、どのように認識し直すかが重大であろう。問題の根本は、港湾管理者の財政の貧困であって、その故に、増大する港湾「修築」需要に追いついて行けず、いわんや先行投資も不可能であり、そのために、港湾法の立法趣旨に反して、戦前に引つづき、港湾の実質的国家支配を導入しているからである。

処で、私が現在とりあげている「港湾行政の近代化」というテーマと「港湾の近代化」というテーマとは、すべてが同じであるのでは勿論ない。「港湾行政の近代化」というテーマからするならば、その問題とする「近代化」の意義は、第1の「民主化」ということになるのであり、第2の機械化合理化ということは、直接のテーマとはならない。

3. 港湾行政近代化のための諸問題

1. 所謂タテ割り行政

港湾行政を国民一般、地域住民のサイドから眺めるならば、まずそれがきわめて多くの行政官庁によって執行されていることに気がつく。この場合、先に述べたように、「港湾行政」を、広義の意義に理解していることは勿論である。例えば、運輸省では、これを次のように示している。⁽⁵⁾ 以上の系統図では、現在問題の臨海工業地帯造成とその管理、公害行政という2つの重大行政分野が欠けている。又、貿易関係の行政分野も欠けている。従って、総理府、経済企画庁、建設省、通産省が加えられよう。ということは、事実上、重要な大部分の国の行政機関が港湾に所在し、各々その出先機関をもっているということである。これらの国の出先機関は、国家行政組織法に基く各省設置法により明文をもってその権限と所掌事務を制限せられた上で、設置されている。一方、港湾管理者の権限とその所掌事務は港湾法（昭

和25年法律第 218 号) 第12条により明文をもって規定せられている。その母体となる地方公共団体の権限と所掌事務は、地方自治法(昭和22年法律第67号) 第 2 条により例示され、その長と国との支配服従関係が、同法第 146 条に規定されている。財政は地方財政法(昭和23年法律第 109号)で規定される。

港湾を場とする各種行政機関(昭和40年 4 月 1 日現在)

農 林 省	動 物 検 疫 所	本所 1	支署 3	出張所 8
	植 物 防 疫 所	本所 4	支署 5	出張所 25
厚 生 省	検 疫 所	本所 16	支署 13	出張所 35
法 務 省	入国管理事務所	本所 13		
大 蔵 省	税 関	本関 8	支署 61	出張所 79
	港 長	58		
運 輸 省	海 上 保 安 部	管区本部10	保安部61	保安監署36
	海 運 局	本局 10	支局 59	出張所 82
	港 湾 建 設 局	本局 5	調査設計事務所 4	
			機械整備事務所 4	
			工事事務所 42	
	港 湾 管 理 者	885		
労 働 省	(都 道 府 県 知 事) 一 公 共 職 業 安 定 所	本所 458	出張所 142	

タテ割り行政の基本的原因は、このように法律の明文をもって、国の行政機関の権限と所掌事務及び地方公共団体及び港湾管理者の権限と所掌事務とを、精細に規定し、法律の改定を待たずしては、越権行為ができないように組織されている所にある。たとえ国民、地域住民が、不便だからといって、他省及び地方公共団体の権限と所掌事務に属する事務を代って、能率的に、実施できぬようになっているのである。

運輸省内といえども同じことである。運輸省は、水運、陸運、港湾、船舶及び鉄道車輛その他の陸運機器、船員、運輸に関連する観光、気象業務、倉庫業、海上の安全及び治安の確保、海難の審判、航空、捕獲審検所の検定の再審査を一体的に遂行する責任を負う国の行政機関である⁽⁶⁾が、その権限は運輸省設置法第 4 条に列举せられており、それらは、内部部局(第19条以下) 附属機関(第29条以下) 地方支分部局(第39条以下) によって明文をも

って分担執行するように定められている。

このように厳密に法律で行政官庁の権限と所掌事務を規定するということは、一見、きわめて官僚的で、従って、非民主的にみえる。然し、このことは、日本の行政史、とくに、港湾行政史を踏まえてみた場合、そうは解釈しえない。逆に、根本的に、民主化されたからこそ、そうなったものといえる。

終戦前の日本の港湾行政は、終戦後とは全く逆に、ほとんど法規らしい法規を持たずに行われた。即ち、これを商港についていうと、商港は国の営造物でその施設はすべて国の所管に属するのであり、従って、その管理官庁は、その出先官庁としての地方長官であった。⁽⁷⁾ 国の行政組織はすべて天皇が親しくこれを定めるのであり、文武官の任免権をも持っていた。ということは議会の「協賛」を経なくてよいとされていたのである。⁽⁸⁾ 議会の議を経る必要がないということは、行政官庁の組織、権限と所掌事務の規定、官吏の任免について、国民の同意を必要とせず、審議に供しなくてもよいということである。これこそ天皇制絶対主義の表現そのものであった。立法は、議会の「協賛」を経なければならなかったので、民主主義政治にあっては、法律が数多くあることになる。⁽⁹⁾ 行政官庁が議会の承認を得た法律のみを実行することになれば、形式的には、国民の同意を得て、かつ、その限りにおいてのみ、行政権を発動せしめるということに解釈されよう。処が、終戦前の日本の港湾行政には、めぼしい法規がなかった。「行政の運用に当っては、従来の取扱慣習と条理とによっている」⁽¹⁰⁾ というのが戦前港湾行政執行の状態であった。そこには、民主主義と正に逆の絶対主義的官僚行政しかなかったのである。行政権そのものが立法権の上位権力であったのである。これを改め、行政機関の組織、その権限と所掌事務をすべて法律をもって定め、その行政組織を、すべて、内閣の下においたことが、日本において、始めて、立法権を行政権より優位権力ならしめたのであり、ここに民主主義行政の基本が建設されたといつてよい。戦後民主革命の革命たる所以の第1が、国会の実現であったとすれば、その第2は、行政組織の国会への従属の

実現に外ならないと評価すべきである。制度的には、ここに民主主義が実現したことになる。

現在の国の行政機関は、各省設置法によってきびしくその権限と所掌事務とを制限されている。それ以上に逸脱することは許されていない。運輸省内部でもこの原則が貫かれている。然し、現実の港湾行政は、この行政組織のうちの1つだけで処理しうる範囲と程度とを超えた程度、内容のものが次第に増加している。その処理が機能的に行われていないという批判が、タテ割り行政という非難の内容であったとしても、それは、以上の意味で、法律で精細にその権限と所掌事務とを規定したことそれ自体にまで及ぶべきではないであろう。それは、行政各機関の連けい、連絡をヨリ円滑に、ヨリスムースにすることによって、行政需要にヨリ速やかに対応し、以て国民と地域住民のサービス向上に努めるべきであるという程度に止めるべきである。

民主化との関連では、このタテ割り行政の批判には、かなり、危険な要素が含まれていると考えるべきであろう。

2. 官僚主義の排除

港湾行政の非能率性を指摘するのは正しい一面がある。港湾特有の現象といわれる波動性も、その原因を追求すると、港運部門でなく、貿易商業及び信用部門にその原因があるとされ、大蔵通産各省及び運輸行政の有機的連けいの下での業界指導が望まれていることなど、その一例であろう。⁽¹¹⁾ 港湾運送業界の資本集約も、運輸省の指導の下に、かなりの実績をあげているかの如くであるが、その資本の中小企業的性格に起る経営近代化の遅れ、労務管理の前近代性の克復も、国会図書館河越重任氏の多年唱導されるように、海運業界との統合、一元的労務管理なくして考えられぬかもしれない。これは、運輸行政における港湾局と海運局との有機的連けいなくして実現がむづかしいかもしれない。日本の港湾の特色ともいえるべき日雇依存度の解消も、単に労働省の、いわんや公共職業安定所の指導だけで解消するとも思えない。

昭和36年以降の日本経済の高度成長が、臨海工業地帯の造成を核心として実現したとすれば、これは開発行政、都市計画行政及び建設行政と最も密接な連けいの下に進められねばなるまい。この面では、中央官庁間の連けいの外に、地方自治体、港湾管理者と中央官庁との連けいが問題であろう。総理府、経済企画庁、建設省、運輸省と、タテ割りにされた中央官庁の並立に、地方自治体、港湾管理者は、徒らに事務量増大を慨いているのではないだろうか？

日本経済の高度成長が生んだ公害、都市問題についても同じことがいえよう。

このようにあげて行くと、タテ割り行政の一元化、改善を望む声が、業界、港湾管理者と地方自治体の間に、長年の間、底流をなしているものと考えられる。

この要望を実現することは意義のあること勿論であるが、前項で述べたように、これを行政機関の法律による権限、所掌事務の限定の緩和に求めるのは、明らかに行きすぎであろう。然し、これを、行政官庁の官僚主義の排除とその訂正、これによる能率の向上に求めるのは正しい捉え方であろう。

現状の法体系の下で、できる限り、有機的連けいを求めるべく、連絡調整機関を設置することもすでに行われていることである。もし、それがいかにしても問題解消に適合せず、恒久的行政指導を必要とすることが判明した場合に限って、法律の改正による行政機関の整理統合新設が行われるべきであろう。

3. 港湾法と港務局制度の再評価

昭和25年制定実施された港湾法の立法趣旨が、港湾行政の主体を国の行政機関から地方公共団体に移すことにより、民主主義化を実現しようとしたことにあるのは、議論の余地がない。その地方公共団体の港湾行政自体も、港湾局制度を設置することによって、更に、主体内部の民主化が、徹底的に実

現されるとした。この発想に誤りはない。なぜならば、民主化の第1は、国家行政の専制支配を排除することであり、第2は、国に代る行政主体それ自体を更に民主化することでなければならないからである。

この港務局制度は、徹底していた。即ち港湾管理の主体それ自体においても地方公共団体の官僚組織を含む官僚主義を徹底的に排除しようとしているからである。その管理主体は、原則として7人以内の委員会であるが、この委員は「港湾に関し十分な知識と経験を有する者又は声望のある者のうちから、港務局を組織する地方公共団体の長が、当該地方公共団体の議会の同意を得て任命する」⁽¹²⁾ のである。原則として地方公共団体の議会の議員、港務局の工事請負業者及びその代表者は委員に不適とされ、その任期は3年、議決は全委員の過半数で決する。もっとも、地方公共団体及び国の官公吏が委員になれないという欠格条項はないのであり、地方公共団体の長の任命制をとっているから、地方公共団体における官僚主義の弊害が、全く防止されえたとはいえない。この港務局は、営利を目的としない公法上の独立法人であって、規程を定め、港湾整備のための債券を発行することができる。港湾工事費用を除き、原則として独立採算制がとられる。

以上のような組織原則は、港湾行政の主体として、当時であっては革命的に民主的発想といわねばならない。

この構想が、その後、港湾法の実施過程で、全く無視され、空文に帰していることは、いう迄もなく、事実である。

然し、その不毛性の原因を、「実状にそわなかった」⁽¹³⁾ といってしまうことはできない。確かに「実状にそわなかった」に違いはないとしても、その「実状」とは、外でもない、日本の政治及び行政の民主化がストップし、遅延し、法律について行けなかった「実状」と理解すべきであろう。

又、昭和25年という時期は、朝鮮動乱が勃発し、米ソ間の冷たい戦争が激化し、国内では反動化が湧き起った時期でもある。「民主化」は、この年以降、ストップし、所謂「逆コース」の時期に入るのである。

然し、現在はどうであろうか？私は、その後20年を経て、日本に漸く民主主義政治が社会意識的に、定着しつつある時期と判断している。

日本の港湾は、歴史的にみても、現状においても、日本の政治経済、国の行政と全く密着した存在であったし、今もそうである、とするならば、日本の政治・社会が未だ民主化されていない時期にいかん港湾行政の民主化を図っても、所せん実現しなかったに違いないと考えられる。然し、もし、日本の政治社会の民主化が進み、そして、それが、経済の成長、即ち資本蓄積により裏うちされた場合には、状況は全く異なるはずである。私は、港務局制度が再評価されねばならぬ時期に入ってきているように思う。

運輸省は、ヨリ精細に原因を追求している。そのいうところは、終戦から昭和25年港湾法実施の間において、総司令部、政府間折衝で「地方公共団体が単独で港湾の管理主体となりうる事が明らかにされていたので、地方公共団体は自らが設立母体となって……制限のヨリきびしい港務局を設立し、自らの業務の一部を独立法人たる港務局に委ねる誘因が少なかった」⁽¹⁴⁾の根本原因だということである。

この「根本原因」の説明は全く不十分である。地方公共団体が港湾の管理主体になるということと、港務局という「制限のヨリきびしい港務局」を設立することとは、別のことである。港務局が必要なのは、地方公共団体の担当する港湾管理行政それ自体において、民主化が更に実現されねばならないからである。その必要性を感じ、力説するのは、従って、地方公共団体自体ではない。地方公共団体の行政客体である国民・地域住民（法人を含めて）でなければならぬはずである。実際、地方公共団体自体は、運輸省の説明の通り、港務局設置の必要を感じなかったはずである。問題を提起するのは、地方公共団体でなくして、行政客体でなければならなかったのだが、当時は、誰も、何にも、いわなかったわけである。

然し、現状を、民主化が進行し定着しつつあると判断するのならば、港務局制度を、実状にそわない、必要がないと一蹴し、無視し去ることはできな

い。この制度は、今後、何らかの形で、検討される時期がくるのではないか、というのが私の考えである。もっとも、どの港湾でもそうだというのではなく、大都市港湾でまず問題にされてよいという条件がつくだろう。

4. 港湾管理者財政の採算制

港湾法は、港湾行政民主化の方法として、第1に行政主体の国から地方公共団体への移行、第2に新たな行政主体としての港湾管理者＝地方公共団体内部における公営企業制度としての港務局制度を構想した。

この構想が、絵に描いたモチに終わっているのは、先に述べた民主化の遅れだけではない。地方公共団体の財政的貧困、特に港湾修築費の国費依存がその経済的原因である。

このことは、日本海運が漸く大戦の打撃から立直り、外航内航両面にかけて商船隊を拡充整備した昭和36年以降の高度成長期に明白になったし、現在も又問題であろう。

宮崎茂一氏によると、昭和36年度予算及び港湾整備5ヶ年計画（36～40年）における国費依存度は、全事業費の50～55％に達している。⁽¹⁵⁾これに対し、港湾管理者（地方費）の負担割合は40％程度となっている。

第1表 港湾事業費の分担割合

	36 年 度 予 算	港湾整備5ヶ年計画 (36年～40年)
事 業 費	1 0 0	1 0 0
う ち 国 費	5 2	5 5
〃 地 方 費	3 8	4 1
〃受益者負担	1 0	4

注 宮崎茂一氏「港湾計画」P12より転載

この関係は、港湾法の規定した港務局の財務原則、即ち経常支出は経常収

入（使用料，賃貸料，役務料金その他港湾の管理運営に伴う収入）でまかなうこと，（但し，ぼう大な固定資本投下と通常以上にわたる固定資本回転期間をもつ港湾工事費は別で，この場合は，国が相当部分を負担する）が適用されているので，現在でも基本的には同じであろう。

基本的には同じであるといっても，昭和40年以降，重要な問題が提起されつつあるようである。それは，大都市港湾の財政的充実と，これによる国費依存脱却の傾向である。試みに昭和45年運輸白書から資料を求めると，第2表の通り，主要8港では，国庫負担金の割合が，わずかに16%未満にすぎない。

第2表 昭和42年度主要8港収支（官庁会計方式）および財源構成

才 出		百万円 39,971	% 100
才 入	使用料等収入	10,879	27.0
	負担金	国庫負担金	15.8
		県市負担金 受益者負担金	1.8
	一般財源	11,276	28.8
	公 債	10,708	26.6

注 1. 昭和45年版「運輸白書」P316

2. 土地造成関係及び海岸保全事業関係を除く

この43年度の15.8%の国庫負担金の比重を，企業会計的にみて独立採算を脅かす赤字の原因と認識するかしないかは，見解のわかれるところであろうが，然し，高度成長期において，急増する港湾取扱量の処理のための修築工事を鋭意行っている8大港の状況からみて，むしろ，その財政負担の重さに留意すべきであろう。

勿論，特定重要港湾以外の港湾では，そのような財政負担力はない。特に臨海工業造成の対象地域となっている総合開発地域ではそうであって，未開

発地域であればある程、国費依存の必要度が増大しよう。

従って、港湾管理者の国費依存よりの脱却といっても、それは、無論、少数の大都市港湾について、いわれるにすぎない。その意味では、実は、大都市港湾は、戦前から、相当の経済力を持っていたのであり、それによって、自主財源で、港湾修築管理に当って来ている。いま始ったことではない。

問題は、戦後、法体系的に、港湾行政主体が国から地方公共団体に移され、地域住民の間に、次第に、全国的に、民主主義が定着し始めた時期、段階においては、この大都市港湾の経済的自主性の維持、国費依存度の僅少性が、正に、制度的に、地方公共団体の国に対する発言権の増大をもたらすということの意義である。

このことは、一般に、港湾管理者財政における企業性導入の可否、独立採算制の是非の議論を呼び起すことになる。

港湾管理者の財政収支が企業会計的に少くともバランスすることの是非は、無条件的一般的には、論ぜられない。

港湾法の意図したように、港湾行政の国から地方公共団体への行政主体の移行を「民主化」、の象徴とみる場合には、港湾管理者の財政が自主性を持ち、国費に依存することなく、受益者負担主義を貫いて、収支バランスを平衡させることが、正しいことになる。経済的主体性なくしては、政治的主体性も又もちえないからである。

この場合には、地方公共団体への港湾管理の移行が正に民主主義行政の象徴であることを、国民一般、地域住民が了解し納得し支持することが条件となろう。然し、港湾法のいう如く、国から地方公共団体への港湾行政主体の移行が民主化の象徴であるかどうかは、無条件的には、いえないであろう。まず、地方公共団体が主体的内部的に民主化の実をあげ、地域住民を納得せしめねばならぬのである。港務局が、そのための制度として構想されたことは前述した通りである。

ただ、日本港湾史を踏まえた上で判断するならば、一般的にいて、港湾

財政の自主性を確保することが、地方公共団体の国への発言権を増大させ、そのことが又、民主化を象徴するものとなるとは、いえるであろう。

5. 公共埠頭と専用埠頭

一反独占の問題一

公共埠頭と専用埠頭の問題については、考えるべき点が2つある。第1は、国と港湾管理者との関連であり、外貿埠頭公団にみられるような、港湾管理者の管理する港湾に対する国家規制の強化の問題である。これは、とくに昭和36年の船ごみ以来、外国貿易が行われる大都市港湾の港湾機能の能率化、有効利用を目的に実現している。このことは港湾の有効利用、能率化のためには、必要なことであろうと考えられる。一般に船舶が港湾の運送サービスの需要者であり、かつその需要者の船舶側が専用化を進めている以上、これを受け入れる港湾においても、専用化が行われてよい。但し、この港湾の有効利用、専用埠頭の造成運営が、地方公共団体としての港湾管理者の意思を無視あるいはおさえつけて行われるならば、その経済力に物をいわせる形で、即ち国の出資、国庫負担、国庫補助の経済的裏づけを武器に、そのような国家規制、支配の強化が行われるとすれば、全く別問題である。これが港湾法の民主主義原則に反するのは勿論である。それ以上に国が国营或いは半国营の形で直接港湾運営を行うという形をとるならばどうか？これこそ港湾法の立法趣旨、国から地方公共団体への行政主体の移行に、正面から反対するものとなる。この意味では外貿埠頭公団の管理主体に問題が残っているようである。⁽¹⁶⁾

第2の問題は、大都市港湾だけでなく重要港湾、地方港湾一般に通ずる埠頭の公共性の性格である。

港湾行政という面からみると、これは、港湾管理者の行政、港湾管理あるいは運営の範囲の問題である。私は、別稿で、地方公共団体が、基本的に公共性原則をふまえている限り、専用埠頭の設定ということは、何ら、公共性原則と矛盾しないと述べた。⁽¹⁷⁾

然し、港湾行政の面から考える限り、この面での制限はやはり残るであろう。それは、港湾法の公共埠頭の構想が、基本的に、反独占を意図しているからである。独占こそ民主主義原則に反するものと考えているからである。もっとも港湾法では、はっきり明文をもって反独占原則を、一般的に強調してはいない、その第46条2項で「港湾管理者は……その管理する一般公衆の用に供する港湾施設を一般公衆の利用に供せられなくする行為をしてはならない」と規定しているだけである。これは運輸省の解釈するように「特定のものに岸壁を貸し付けて専用使用させること」の禁止という、あいまいな、見かたによっては非常にきびしい内容と理解せられる。然し、この規定を、民主化という大原則の下に統一解釈すると、これが私的独占禁止法を法的表現とする反独占原則の表明であるということになる。

反独占、それも私的資本の反独占というように理解を徹底させることにより、公共埠頭の「公共性」の意義が明白になると考える。

この反独占という一般的原则からすると、「独占」する経済主体、私的資本の内容と性格が更に問題となるであろう。独占資本がその具体的対象であろう。中小資本、過小資本は、その独占資本の「独占」行為によって自由競争市場より追い出される被害者である。故に、この中小、過小資本は、逆に独占資本に対して保護せられねばならない。中小過小資本が公共埠頭を「独占」する場合あるいは、保護さるべき中小過小資本が存在しない場合、公共埠頭の専用使用の許可は、反独占原則とは矛盾しない。

又、反独占が、民主化という大原則の一部として理解される限り、その「反独占」的規制が、逆に民主化を阻害する場合には、適用する必要はなからう。⁽¹⁸⁾

4. 結 び

(1) 港湾行政は、行政主体の性格と機能から広狭2つの意味にとられうる。

狭義では港湾管理者の管理行政、狭義では、運輸省及び港湾管理者の管

理行政と考えられる。然し、私は、特に、一般国民、地域住民サイドよりみる立場で、「港湾を場とする港湾行政」全体を問題とする。

(2) 港湾行政の近代化の「近代化」の意義は2つある。機械化合理化と民主化である。ここでは「民主化」を問題とする。その関連で港湾行政の近代化を考える。

(3) 港湾行政近代化のための諸問題

1. タテ割り行政＝行政の非能率を問題にするのはよいが、行政権の立法権による支配を冒さぬ限り、その範囲内で論議すべきである。
2. 官僚主義の排除＝タテ割り行政をこの角度から問題にすべきである。
3. 港湾法と港務局制度の再評価＝行政の民主化は、港湾管理者の主体的民主化も問題である。港務局制度をこの角度から再評価すべきである。
4. 港湾管理者財政の採算制＝地方公共団体の民主化を条件とする限り、これは採らるべき原則である。
5. 公共埠頭と専用埠頭＝港湾法は反専制主義の外に反独占主義を基礎とし背景としている。

但し、この反独占主義は、民主化原則に立脚した反独占資本主義であるべきであり、形式的無条件的性格に解すべきではない。

注 (1) 山口真弘、住田正二氏「港湾行政」P 36～37, 昭和30年, 日本港湾協会刊

(2) 山口、住田氏は、以上の分類とは別に、「港湾行政を狭義の港湾行政と、広義の港湾行政とにわけられる場合がある。狭義の港湾行政とは、営造物としての港湾に関する行政であり、広義の港湾行政とは、狭義の港湾行政のほかに、港湾を場として行われるもろもろの行政を含めたものである」と紹介される。両氏は、同書では、この規定をとらず、前出の規定をとられる

(3) 「港湾管理の現状と問題点」P 91, 昭和40年, 運輸省港湾局

(4) 北見俊郎氏「港湾論」昭和43年, 海文堂, とくにその第11, 12章

(5) 「港湾管理の現状と問題点」前出, P 92

(6) 運輸省設置法 昭和24年, 法律第157号) 第3号

(7) 矢野剛氏「商港論」P 299, 昭和6年, 巖松堂

(8) 美濃部達吉氏「行政法撮要上巻」P 149以下

大正13年初版, 有斐閣

帝国憲法第10条「天皇ノ行政各部ノ官制及文武官ノ俸給ヲ定メ及文武官ヲ任免ス」美濃部達吉先生は、これを行政組織の大権というとし、次のように説明されておられる。(P 149～150)「国ノ行政権ハ天皇親シク総攬スル所ニシテ原

則トシテ議會ノ協賛ヲ要セザルヲ以テ天皇ノ下ニ行政權ヲ分掌スル機關ノ組織ヲ定ムルコトモ亦原則トシテ議會ノ協賛ヲ要セズノ大權、天皇ニ屬スルナリ」

- (9) 旧帝国憲法第5条「天皇ハ帝国議會ノ協賛ヲ以テ立法權ヲ行フ」
 (10) 矢野剛氏，前出，P300，矢野氏は，「本邦の港湾管理に関する法規は開港港則，同施行規則，海港検疫法，太政官達及び太政官布告を数えるに過ぎず…」（P300）と説明されておられる。
 (11) 喜多村昌次郎氏「港湾労働の構造と変動」P291，昭和39年，海文堂，喜多村氏は次のようにいわれる，港湾における「経営の近代化の実証の方策について考察すれば，まず第1に港湾に特有な荷役需要の月間波動性を解消する関係者の努力から出発しなければならないと考える。……この港湾に特有な荷役の波動性は……おもに輸出入商品の船積期限と，信用状開設の関係が国際的な商慣習により，また輸出業者とメーカーの商品取引の時期が，長年の慣習によって月末に片寄ることなどが，集中配船の主要な原因となっている。したがって波動性の緩和対策は，港運関係業者のみの努力で達成し得るものではなく，より広範な視点からメーカー，商社，船舶運航業者等の関連業界に，港湾関係行政機関を含め，総合的な対策を構ずる必要が考えられる。」

(12) 港湾法第14，15，16条

(13) 宮崎茂一氏「港湾計画」P8～9，昭和39年，海文堂

(14) 前出「港湾管理の現状と問題点」P40

(15) 前出，宮崎茂一氏「港湾計画」P12

(16) 昭和40年10月11日，港湾審議会が運輸大臣に答申した「港湾の管理運営に関する答申」中の「3. 主要港における外貿定期船埠頭の建設運営についての特別措置」では，外貿埠頭を「港湾管理者の一元的港湾管理のもとに国と港湾管理者がともに出資する1つの団体を設け」ることを提案している。私と同趣旨と理解する。又，この答申の最期に，「この種の政府関係機関がつつぎに設置されることは好ましくないとの一般的建前より賛成できない旨の意見のあったことを附記する」とある。この附記意見こそが，最も正しく港湾法の立法趣旨を貫いているものと考えられる。

中西睦氏，「港湾流通経済の分析」P269以下，1967年，成文堂

(17) 和泉雄三，「港湾における公共性と経済性」海事産業研究所報No.55，P14，1971年1月号所収

私は，この場合，公共性という概念を民主主義という意味に理解している。又，戦後日本の港湾史を踏まえている限りにおいて，国からの地方公共団体への行政主体の移行という港湾法の趣旨を，民主化を象徴したものと理解し，かつ合理性あるものと認めている。又その限りにおいて，経済性，採算性を民主主義の経済的表現と理解している。

(18) 昭和24年1月12日総司令部民間運輸局は港運会社等解体再編成に関するメモランダムを発表，戦時中の港湾運送業等統制令による企業合同を「独占企業」として，解散又は再編成の指示を行った。これは京浜運輸会社の運営に対する横浜の占領軍当局の批判が契機といわれるが，これは，誤りであったと思う。港運業は形式こそ「独占」資本の如く見えたが，資本力弱少であった。むしろ，戦時中の1港1社制を存続せしめることにより，資本基盤を強化すべきであった。これがために，6大港の港運労働関係は長く前近代的遺制が残存されるに至り，労働組合も育たず，大局的にいって，民主化に逆行する路線を辿ったと考えられる。

以上は、北海道立総合経済研究所「港湾労働」P81, その他, 第2章「港運企業の史的分析」より(筆者担当)

広域港湾と港湾経営の 本質的課題

北 見 俊 郎
(青山学院大学)

目 次

1. 問題意識
2. 港湾の「広域化」と体系的合理性
3. 港湾の「広域化」と体制的近代化
4. 「広域港湾」と「港湾経営」
5. あとがき

1. 問題意識

「広域港湾」と「港湾経営」の二つのタームは、いずれも今後の課題としての理念もしくは概念として存在するものである。したがって、わが国の港湾活動の中で経験的事実をもったものではない。

しかしながら、その両者が理念もしくは概念としてとりあげられる問題意識は、わが国における明治以降の港湾形成の歴史的な諸問題を背景にしている。つまり、ここでなぜ「広域港湾」と「港湾経営」の関係を考えねばならないのかという発想点には、少なくとも明治以降のわが国港湾の「あり方」にかんする特定の認識なり反省といったものがある。したがって、それらの問題は、当然これからのわが国港湾の「あり方」にかんする展望とつらなる。その場合、これからのわが国港湾の「あり方」にかんする展望の基準を何に求めるのかといえ、それはあらたまるまでもなく、「近代化」理念にもとづく。

「広域港湾」と「港湾経営」は、もともと両者の間に論理的関係はない。どこまでも、わが国における港湾の現状をふまえると共に将来への課題として個々に提起される問題である。したがって、この両者が論理的関係をもつのは政策的な意味においてである。しかも、この両者が政策的に論理性をお

びてくる思想的基盤となるのが「近代化」理念であるというわけである。

「広域港湾」や「港湾経営」についての論稿は貧しいながら、若干の発表を行ってきた。また、この両者の具体的な中間項としての「ポート・オーソリティ」についても先年少しく分析を試みた。それらは、いずれもまとまったものではないので、ここでは、以上の問題意識にしたがって、またすでに発表したものを補うと共に、「広域港湾」と「港湾経営」の基本的な関係をとらえてみたいと思う。⁽¹⁾ もちろん、この拙稿も小誌にとどまるものであって、さまざまな限界をもつものであることをもとより自覚させられる。とくに、それらが、わが国における経験的存在でないだけに実証性をともなわない点にかなりの問題が残されよう。

注 (1) 例えば、「港湾管理・運営と港湾の近代化」、「港湾経営の基礎課題」、(いずれも拙著『港湾論』、海文堂、1968、第12章、13章)「広域港湾経営のあり方」(神戸市企画局調査部編『広域港湾の開発と発展』1968)「広域港湾とポート・オーソリティ問題」(日本海運経済学会編『海運経済研究』No.3、1969)「流通革新と港湾経営の基本問題」(日本港湾経済学会編『港湾経済研究』No.8、成山堂、1970)「東京湾港湾問題と広域港湾の基礎課題」(『経済系』No.79、1969)その他、等参照。

2. 港湾の「広域化」と体系的合理性

「広域港湾」という言葉が用いられるようになったはじめは、港湾労働等対策審議会(総理府)が、昭和39年3月3日に行なった「答申」や、昭和42年における運輸省の東京湾、大阪湾をはじめとする「湾」を単位とする計画の基本構想などによるものと思われる。

上記の「答申」、すなわち「3.3 答申」は、周知のように「港湾問題」解決のための諸対策の基調として昭和37年8月9日内閣総理大臣諮問「近年の港湾労働及び港湾の運営、利用の状況にかんがみ、これが改善のためとるべき対策について貴会の意見を求める。」に対して行なわれた「答申」である。この「答申」は、経済成長期のはなやかな時期に、港湾の重要性をのべながら、港湾の近代的秩序を確立し、その効率的な利用を図ることの急務を

とき、そのために、必要労働力の確保、港湾運送事業の近代的育成、港湾関係施設の計画的拡充および、港湾運送事業者、貿易業者、海運業者、金融業者等の自主的な協力体制の確立等が必要であるとしている。またさらに「国及び地方公共団体は緊密な協力のもとに、これを実現せしめ得るような社会的・経済的基盤を育成すべきである。」とし、「このような見知から、旧慣を打破する抜本的な対策が必要であり、従来の考え方にとらわれない広域港湾の構想のもとに、総合的な港湾秩序の確立を期すべきである。⁽²⁾」としている。(傍点筆者)

一方、運輸省における「湾」を単位とする計画の基本構想(『東京湾港湾計画の基本構想』をはじめ、大阪湾、伊勢湾等の基本構想もほぼ同様な構想である。)では、各湾に集積的に立地されている特定重要港湾や重要港湾ならびに各湾の周辺はいつでも政治、経済、産業などの中心的役割を果している⁽²⁾のでこうした地域を「秩序ある開発計画をたてることによって、水際線の有効利用をはかる必要があり、また各港の特性を尊重しながら、湾岸道路・鉄道の整備と相俟って」これらの地域の「全体を一つの広域港湾として、総合的に計画する必要にせまられてきた。⁽³⁾」としている。(傍点筆者)

以上は「広域港湾」について、政府が問題にしはじめた資料の一断面である。資料的に限られてはいるが、そこではとくに「広域港湾」というものの性格規定や概念などについてのまとまった見解はのべられてはいない。「3.3 答申」においても「基本構想」にしても、「広域港湾」にかんする発想や問題意識は、「経済成長期」の「港湾問題」を解決するための根本的な課題として、もしくは将来における港湾機能の合理的展開をねらってのビジョン的なとりあげ方としているものと考えられる。とくに「基本構想」においては、港湾機能の物理的側面を主眼とする港湾輸送の体系的合理性を追求する故に、港湾地域の「広域化」をねらったものである。⁽⁴⁾

注 (1) 港湾労働等対策審議会「答申」(昭和39年3月3日)

(2) 例えば、東京湾の場合、東京湾地区は『京浜地区を中心として、わが国政治、経済、産業の中心的役割を果しており、その人口は全国の29.4%、工業出荷額

は全国の35.8%、港湾取扱貨物量についても全国の22.1%を取扱っている。」（運輸省港湾局『東京湾港湾計画の基本構想（案）』昭和42年9月、P.2）とし、大阪湾の場合は、大阪湾周辺地域が「阪神地区を中心として、西日本における産業、経済の中心であり、その人口は全国の14.8%、工業生産額は全国の23.9%であり、港湾取扱貨物量についても全国の13.7%を取扱っている。」（運輸省港湾局『大阪湾港湾計画の基本構想（案）』昭和42年8月、P.2）したがって、この両者だけでも合計すれば、東京湾、大阪湾周辺地域は、人口において44.2%、工業生産額59.7%、湾取扱貨物量35.8%という全国対比をもつことになる。（拙稿『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. 参照。）

(3) 運輸省港湾局『東京湾港湾計画の基本構想（案）』P.1（こうした考え方は、大阪湾、伊勢湾などの場合においてもほぼ同じである。）なお、これら計画の基本方針としての共通点として次のように整理しうる。

- ① 湾内海岸線、水面の計画的開発（環境保全と公害予防を考慮）
- ② 各港の効果的な機能分化
- ③ 貨物流通に対する商港施設の合理的配置
- ④ 用地造成（重化学工業用地、港湾用地、都市開発用地等）の適正配置
- ⑤ 港湾施設の利用効率化、物資別専門埠頭化
- ⑥ 沿岸の幹線交通施設配置（流通の円滑化、都市交通の混雑緩和）
- ⑦ 港内安全化、その他

(4) 詳細については拙稿「東京湾港湾問題と広域港湾の基礎課題」（『経済系』No.79 1969,）「広域港湾とポート・オーソリティ問題港——港湾近代化の論理的基礎——」（『海運経済研究』No.3, 1969）等参照。

3. 港湾の「広域化」と体制的近代化

前節では、「広域港湾」の発想をさぐりながら、それが経済発展に港湾機能を即応させるため、「広域化」を計ることにより、港湾機能の合理性を追求するものであるとした。この港湾における機能的合理性の追求は、もっぱら港湾の物理的な体系を再編成したり、新しく開発させることによって達成しられるものであるという考え方が前提になっている。

こうした考え方は、明治以降のわが国港湾の開発にかんする基本的なものであった。つまり、現実の港湾が、その機能的役割を果たし、経済・社会において自からの発展を図るためには、少なくとも次の要因が必須の条件である。ターミナルとしての交通における①需要に応えうる機能を有すること。②ターミナル自からが順当な発展もしくは再生産を図るための諸条件をもつこと。さらに①需要に応えうる機能をもつためには、機能形成のための物的

条件、経済・社会的条件さらに人間・思想的条件が必要である。この場合、物的条件とは、港湾造成によって備えられる防波堤、岸べき、航路などの基礎施設や、荷役施設、保管施設などである。また、経済・社会的条件とは、ここではとくに需要に応えうるような社会的な機構、制度、組織などを意味する。さらに、その背景ともなる人間や思想的な条件が必要である。これらの各条件は、それぞれに関連しており、それなりの時代的制約をもうけるが、（人間・思想）（制度・機構）（物財・技術）の相互反映をもつ⁽¹⁾。

港湾が交通におけるターミナルとして、需要にこたえうる現実の機能は、以上の三者の総合体としての「生産力」を意味する。明治の世代におけるわが国港湾の「生産力」構造は、その時代の価値観にうらづけられた（人間・思想）に対応する半封建的、もしくは、絶体主義的（制度・機構）が港湾を支配しており、したがって、それらを背景とした港湾の（物財・技術）的条件が整備されてきた。あらためてのべるまでもなく、明治以降のわが国港湾の開発の系譜は、「港湾は国の公物である。」という表現に代表されるように、「公物思想」にうらづけられた港湾であった⁽²⁾。天皇制を価値観の基盤とした絶体主義もしくは全体主義の人間と思想は、官僚機構を媒介として、欧米港湾の物的・技術的な諸条件の導入につとめた。

しかしながら欧米港湾がもっていた物的・技術的諸条件の背景には、西欧社会に代表されるように個人主義や市民社会があった。欧米港湾の物的・技術的諸条件はそうした近代化された人間と思想、ならびに社会的な制度や機構にうらづけられると共に、そうした物的・技術的な諸条件がもたらす経済的・社会的効果の合理的分配が可能な民主的制度や機構があった⁽³⁾。

明治以降のわが国港湾の形成が、後進的資本主義であったが故に、欧米港湾の直接的な物的・技術的諸条件のみの導入を急ぎ、しかも日本の在来的な価値観や機構を「てこ」にして「富国強兵策」に役立つ結果になった。しかもそのことが、港湾にとってもっとも重要な「港湾経済」や「港湾社会」の形成をとり残す結果となった。つまり欧米港湾の「人間・思想」「制度・機

構」によって形成されているもの、つまり「港湾の生産力」そのものをつくる港湾個有の経済と社会の存在は、日本における国家主義とそれにもとづく官僚機構によって不必要とも思われたし、また物的・技術的諸条件を直接的に導入することによって日本の港湾は外見上形成されると共に、事実上「富国強兵策」に貢献しえたのであった。そのことは、欧米港湾におけるような、歴史的背景によってつちかわれてきた港湾機能のための「生産力」の場（港湾機能供給の立場、港湾都市、港湾管理者、港湾産業等の立場）までが、国家のイニシアティブに属し、さらにそれが、港湾機能を利用する立場（港湾機能需要の立場）にふくめられた。その意味からも、わが国の港湾機能はとくに「富国強兵策」をもっとも代弁しうるものであったし、物理的な港湾機能の合理性の追求だけでこと足りたわけである。

「港湾は国の公物である。」としえたのは、港湾機能を供給する立場や港湾の「生産力」を形成する場というものが、欧米においては、歴史的につちかわれていたが、鎖国、開国、外国貿易という国家的な規模のめまぐるしい変動を一挙に行なうためには、事実上国家権力以外にたよるものはなかったのは、一方では地域的な港湾経済・社会の発芽がありえなかったがためである。現実の港湾は、すでにのべたように、「生産力」形成の場としての、（港湾という）特定の経済・社会を意味する。こうした形成の場を歴史的にもたなかったわが国にあっては、当然、港湾というものを、「物」としてしか理解しえなかったであろうし、その「物としての港湾」（つまりは、物財・技術）の体系のみを導入、移植し、他の諸条件（港湾経済・社会の諸条件、あるいは港湾にかかわる人間・思想、制度、機構等）はすべて国家の政策の中にふくめることが可能であった。

この場合、国家の政策とは「富国強兵」のための工業生産力の拡大であったが、このことが、結果的にも産業資本の政策と方向を同じくした。そのため、国家の政策としての港湾政策（法制化と行政力）による港湾支配と、産業資本の政策（合理化）、は前節にふれたように、ただ港湾機能の体系的合

理性の追求のみがうち出される結果となった⁽⁴⁾。

以上は、明治以降のわが国港湾の「体制的」な構造性の概要をのべたにすぎない。問題は、それが第2次世界大戦以前のことではなく、基本的には、そのような構造性が、大戦後の「経済成長期」といわれた現代にまでつづいているのではないかということである。1節にみた「問題意識」と2節でとりあげた問題の焦点は以上にのべたわが国の歴史的な港湾の「体制」的な性格にある。したがって、この「体制」的性格を「近代化」することなしに、「広域港湾」の諸問題を考えることは時代錯互もはなはだしいといわねばならない。

注 (1) 拙著「港湾総論」(成山堂, 1971) 第1部, 第3章参照。

(2) 詳細については運輸省港湾局編「日本港湾修築史」第2章参照。

(3) 欧米港湾労働事情研究調査団編著「欧米の港湾」第2部「欧米の港湾とその背景」1971, 参照。

(4) 拙著「港湾論」(海文堂, 1968) 第5章, P.66以降参照。

4. 「広域港湾」と「港湾経営」

われわれは、1節において「広域港湾」と「港湾経営」の両課題が、わが国にあっては未経験の問題であるとし、この両者が論理的に必然性をもつのは、明治以降におけるわが国の港湾形成のあり方にあるのではないかとした。「広域港湾」と「港湾経営」をむすぶ中間項となるものは、いわば前近代的な港湾の体制であり、これを港湾の「近代化」理念で展望する時、前近代的港湾のあり方を体制的にいかにすべきかということになる。これは2節で考察したように、わが国の港湾がたえず問われてきたのは、港湾における輸送の体系上の問題にかぎられており、この辺にわが国港湾の体質的な中心課題があるのではないかとした。経済成長期における「港湾問題」とそれにかんする諸対策の多くは、いわば港湾の「合理化」対策がたえず中心になっており、むしろ「港湾問題」そのものの本質的課題ともいべき港湾の「体制」的側面の「近代化」がなされてこなかった。この辺の事情については、明治以降の港湾に課せられた立場や国家の果たした役割りなどをふくめな

から3節にとりあげた。

以上の諸考察は、決して充分なものとはいえないが、ただ考えておくべきは、わが国港湾の今後の展望において、明治以降の伝統や国家と港湾の関係を尊重しながら港湾の「体制」面をいかに近代化するかということである。このことは、3節においてもふれたように、港湾は「公物」ではなく、それ自体の経済社会体制を背景にもつものである以上、物理的な体系的合理性のみを追求するばかりでなく、体系的合理性を可能にさせるためには、それを支えている土台の「体制」を民主化しなければならないことになる。実は「広域港湾」の問題の発想が2節にのべたように物理的な体系的合理性に終っている点を、いかに近代的・民主的な「体制」をもったものにするかということに問題の焦点があり、この焦点に港湾の「経営」にかんする問題意識がある。

周知のように「経営」(Management, Betriebswirtschaft)ということが港湾との関連でもっとも基盤となる点は、すでに指摘したように、港湾が「公物」ではなく、港湾機能を形成し、かつ港湾用役の「生産力」をもつ経済・社会的な場であるという認識である。港湾用役の「生産力」は、それなりに独立した経済単位である。したがって港湾用役の生産は、たんに(物財・技術)的手段によってできるのではなく、それらは「生産力」を形成する他の要因、つまり「資本」「労働力」「労働対象」などとならぶ「労働手段」としての位置づけがなされ、それらが総合的にむすびついてはじめて現実の港湾機能となる⁽¹⁾。この場合、したがって港湾機能を形成するそれらは独自の経済領域をもつものであり、港湾機能を利用する立場の独占物ではないし、また国家に属するものでもない。

港湾用役の生産は、経済活動一般がそうであるように、一方に港湾用役の消費がなければならない。したがって、港湾用役それ自体のためならず、用役消費(利用)の立場をもふくめた港湾活動の遂行にとって「経済性」(Wirtschaftlichkeit)が重要視される。この「経済性」の重要性は港湾機

能を生産する立場、あるいは消費の立場の営利目的のための手段としてではなく、港湾用役の生産と消費を総合する経済領域が考えられる。この港湾の経済領域の客観的秩序を主体的にとりあげるために、「港湾経営」がありうる⁽²⁾。

港湾の用役生産は、周知のように関係企業の営利目的のみに供せられるものではなく、「公共性」の立場よりも考えられねばならない。この場合も、公益事業もしくは公共事業としての秩序が必要であるが、また何よりも「経済性」を考慮せねばならない。ここにも、とくに港湾の「公共性」が「経済性」との関連において「経営」が要求されてくる。

ところで、一方港湾の「広域化」あるいは「広域港湾」における問題意識の根拠は、さきにのべたように、経済発展にともなう港湾用役の生産をいかに有機的かつ合理的ならしむるかにある。とくにそのような合理性への追求が地域の拡大化とむすびついた体系的な再編成を意味する。港湾機能の合理的再編成が広域化とむすびつくのは、そこでは（物財・技術）的効用においてであるが、ここで問題にしているのは、港湾の「体制」的規模の拡大が地域的拡大とともなっておきあがる場合、その「体制」の質的近代化を広域化に際して当然考えるべきであろうということである。この「体制」の質的近代化こそが、港湾の法的、行政的「管理・運営」から「経済性」にもとづく「港湾経営」となってあらわれるものであろう。

この港湾の「運営」から「経営」への質的転化がのぞまれるのは、「経済性」の原則にもとづく「合理性」にもよるが、すでにのべたように、港湾用役生産の場の客観的秩序を認めることが歴史的にも論理的にも「近代化」理念に則するがためである⁽³⁾。

また前節にも指摘したように、明治以降のわが国港湾体制の前近代性が、「経済性」にもとづく「経営」理念によってまかなわれることは、旧い中央集権的港湾行政の解体ともなり、むしろ今後における港湾のあり方の中で、一方では港湾の地域的民主化の方向を考えると共に他方では今後における国

家と港湾の新しい方向付けも考えてゆかねばならないことを示す。そのような港湾の「運営」から「経営」へのうごきが、そのまま欧米における Port Authority の導入とむすびつくかどうかはわからない。しかしながら、湾を単位とする広域化の合理性が、そのまま港湾の「体制」的な近代化とむすびつくとすれば、そこには在来各港の地域的主体性を認めた連合的な港湾規模の拡大としての「広域港湾」が考えられる。それはアプローチの方法としても民主的な意味をもつであろうし、「営経」という「経済性」の原則を実現させる方法としてもものぞましいように思われる。

注 (1) 詳細については、拙著「国民経済と港湾」第1章第2節（日本港湾協会、1958）参照。

(2) 古川栄一著「経営学通論」（同文館、1970）P10～11、参照。

(3) 拙稿「広域港湾とポート・オーソリティ問題—港湾近代化の論理的基礎—」（『海運経済研究』No.3、1969）参照。

5. あとがき

この小誌は、I 節でもことわったように、「広域港湾」と「港湾経営」の基本的な関係をきわめて大ざっぱに考察するにとどまった。これはどこまでも「理論」の場からの推定的な論理を軸としての問題であって、そのことがそのまま政策的な実践を指向するものでないことは勿論である。また、したがって、明治以降のわが国港湾体制上の問題点にもふれたが、これについても特定の「価値判断」が勿論なされているわけでもない。

経済成長期における「港湾問題」の発生の本質は、たんに労働力不足や機械化のたちおくれにあるのではなく、港湾全体の体制的なたちおくれにあった。「港湾問題」の発生以来うたれてきた数々の対策は、部分的には問題を解決しえたかのようにも思われるが、それらはいずれも現象的側面の部分的修正にとどまっているために、問題の本格的な解決を意味してはいない。港湾労働の最近の事情や、コンテナにつづくラッシュ船の問題にかんしては、益々「港湾問題」の根を深くしているかのように思われるし、たんにいっ

て、わが国港湾の特徴的な「タテ割」行政の破たんを示しつつある。これらは港湾機能の物理的な体系的合理性を問題にする以前の、港湾の全体制を検討すべき時期に来ていることを示すものである。ここにとりあげた、「広域港湾」もそのような全体制との関係で問題意識を深めないで港湾機能の一時的な「合理化」が可能になっても、そのことが港湾全体の近代化とは矛盾する結果となるであろう。

明治年代の港湾と鉄道

宮 野 武 雄

(東京交通短期大学)

目 次

1. 鉄道と船舶輸送の接点としての港湾
2. 鉄道建設の基地としての港湾

1. 鉄道と船舶輸送の接点としての港湾

明治年代においては未だ自動車運輸事業は僅かに発芽の程度で、全国的な輸送は船舶を主とし、これと鉄道輸送が港湾において接合して、円滑な輸送を形造るものであった。船舶および鉄道の両輸送がともに如何に改善されても、その接点が不合理であり、設備不足などであれば円滑な輸送は望まなかった。従って港湾の改善が漸次論議の対象となった。その二、三をみると次のとおりであった。

1—1 小 樽 港

明治12年8月、米国人技師ジョセフ・クロフォードが北海道開拓使長官に石狩炭田の石炭輸送について意見を上申した。この石炭の輸送方法は明治8年5月、同じ米国人ベンジャミン・ライマンが調査をまとめ、幌内、幌向太間に鉄道を敷設し、ここから石狩川の水運に移し、石狩に貯炭場を設け、これを小樽に輸送する計画を検討したものである。その要旨は次のとおりで、今日でも考えさせるものを持っている。

ここに幌内鉄道を札幌を経て小樽に達する鉄道の敷設を建議する。小樽は風波を避け得る地形で種々の便利がある。

- (1) 河川を航行する汽船を必要としないので、その費用を節約できる。
- (2) 舟車の積換から生ずる石炭の破碎減損を避けることができる。
- (3) 石狩川出水の際の輸送の渋滞、屈曲の甚しい航路から生ずる不慮の災害を除くことができる。
- (4) 1か年間に採掘した石炭を夏季中に輸出し得ないで多量の蓄積を生ずるような不利がない。

- (5) レールを棧橋に敷設し車から直に船に移すので石炭ばかりでなく総ての貨物が便利を得る。
- (6) 札幌、小樽間は毎年6か月間は殆んど輸送ができないが鉄道は絶え間なく運転することができるから石炭運送費の減少を補助することができる。

北海道開拓使長官はこの意見をいれ、幌内小樽間に鉄道を敷設することとなった。

1—2 四 日 市 港

江戸時代、四日市は桑名や熱田に較べてさして重要な港湾ではなかった。これがフットライトを浴びて登場するのは明治維新後の交通の変化であり汽船の出現であった。これに目をつけ、遠浅で和船の入港にも不便であった四日市港を「汽船の港」にするために改修を行い堀削したのが地元の有志稲葉三右衛門で、その殆んど個人的な努力によって、今日では旧港として軽舟にしか利用されていないが当時は横浜、神戸間の数少い汽船の出入できる港であった。東海道線の草津駅から分岐、三雲、関を経て四日市に達する関西鉄道会社の設立はこの四日市港なくしては考えられなかった。当時、大阪港は小型汽船、帆船の出入できる程度で中大汽船は神戸に入港する外なく大阪への貨物は神戸港で貯積し、大阪港（安治川口など）に廻送するか、神戸、大阪間を鉄道で輸送する外なかった。関西鉄道会社の草津、四日市間開通（明治23年12月25日、によって、横浜、四日市間船舶、四日市、草津間関西鉄道、草津、大阪間官設鉄道の新しいルートが開かれた。これがまた船舶会社の東海道線全通に対する対抗策でもあった。当時の配船を見ると横浜、四日市間は毎日就航があり、横浜、神戸間より遙かに回数は多かった。こうして稲葉三右衛門の苦勞はむくいられたのであるが、その後関西鉄道が延長して桑名、名古屋に入り名古屋、熱田港が整備されるとともに四日市港は一時その輝かしい使命を失った。

これよりさき、明治16年5月、稲葉三右衛門等は四日市、関が原間鉄道の建設を請願し、揖斐川の改修による水路の整備より鉄道の建設を実施すべきで

あるとし、当時の三重県令岩村定高は「横浜、神戸両港ノ間ニ於テ海陸ノ便利ヲ併セ有スルハ四日市港以外ニ之レ有ラザルモ湾形広漠ニシテ埠頭ノ設備無キ為高波ノ際往々舢舨ノ往来ヲ絶ツノミナラズ暴風ニ際シテハ本船ト雖難ヲ他ニ避ケザルヲ得ズ、又陸路鉄道ノ連絡無キハ欠陥ノ最ナルモノト謂ハザルヲ得ズ、管内有志者亦ココニ見ル所アリ、築港ニ鉄道ニ専ラ奮励シテ資金募集ヲ計画セリ、思フニ管民ノ奮励嘉スヘシト雖此大事業ヲ全ク民力ニ一任スルハ実ニ至難ノコトトス、幸ニ已ニ長浜、関ヶ原間ノ鉄道建築セラレタルヲ以テ願クハ関ヶ原、四日市間枝線ヲ官費ヲ以テ起業セラレタシ、然ルトキハ築港ノ事業ハ管民之ヲ負担スヘシ（以下略）「日本鉄道史上編」

三重県令は更に明治17年4月10日、次の要旨の「四日市垂井間鉄道」の私設鉄道施設について副申している。

1. 四日市は数年前から船舶の出入が増加し海運の業が漸く盛んになるうとしてゐる。
2. 鉄道は長浜、関ヶ原間の鉄道が落成し、大垣への延長も遠くではなからう。
3. 故に四日市、垂井間に鉄道を敷設し海陸を接続するは緊急のことである。この鉄道によって既設鉄道の効用は増加し、中山道鉄道に必要な物品材料運搬に便を与えるであらう。

この鉄道(四日市、垂井間)は明治17年5月8日太政大臣が中山道鉄道の建設に「及ヒ大垣ヨリ三重県下伊勢国四日市ニ至ルマテ」を加えたが、後、明治19年、中山道鉄道の建設が廃止され、この線の建設も運命をともにし鉄道建設用資材の陸揚げには半田港が利用されるに至った。しかし四日市港と東海道線を結び、更に北陸へ延長して本州縦貫の鉄道を建設する企画は実現するには至らなかったが東北鉄道会社(明治14年8月出願)の計画にも見られる。

(第4区、江州長浜ヨリ勢州四日市間)なお関西鉄道はその後大阪へ延長(天王寺、湊町、片町など)官設鉄道と激しい競争を行ったがついに鉄道国有法により明治42年10月1日買収された。つい最近まで四日市駅構内に堀割が

あり、旧港に通じていたのは当時の水陸連絡の遺跡であった。

1-3 大阪港

明治39年12月1日、西成鉄道株式会社所属鉄道が国有鉄道法によって買収された。この鉄道は大阪から安治川口を経て天保山に至る4マイル44チェーンの短距離鉄道であったが、大阪港と大阪駅を結ぶ臨港線の性格を持つ鉄道で、同時に買収された他の16鉄道とはその事情をことにしていた。この鉄道は明治37年12月1日から「大阪、安治川口間3マイル47チェーンおよびこれが延長線並に之に属する土地、倉庫、船渠、建造物等」を借受けた。その理由はこの鉄道が大阪港における地位からこれと東海道線の結付を図るため、一方には当時競争相手であった関西鉄道の大阪港との結付を防圧するためであった。この問題に対する平井鉄道作業局運輸部長の復命書中には「大阪湾築港竣成して海陸連絡設備完整し、商取引状態亦一変して海運に依れる貨物が安治川口に揚陸せられ、直に鉄道便に依るに至るか、又は鉄道作業局が西成鉄道と連帯し、割引その他の方法により、利益の幾分を割与して其存立を扶助するに於ては或は独立営業し得へきも、若し然らずして現状のまま推移すれば該鉄道は存在の意義を失い必然の趨勢として他の鉄道と合併するに至るべし」と述べられている。この運輸部長の復命はやや関西鉄道に対し敵本的であるが、さらに「今日に在りても、海運に依り大阪湾に入る貨物の多くは更に河川の運送に由り一旦市内の倉庫に入り取引成立の上更に発送せらるる慣習なるを以て関西鉄道の如く市内各所に停車場を有し、且つ官設鉄道に比し、名古屋大阪間の短距離を占むる鉄道に在りては或は共同曳船会社と連合して神戸より直に鉄道に依り運送せらるへき貨物をも該曳船に依り大阪市または堺市に集注し」と言っているように大阪港運貨物のあり方も示している。当時大阪港は淀川系などの川口にあつて、大型汽船の碇泊に適しないので、神戸から艀で大阪へ輸送された。

1-4 鉄道と港湾の接合の概要

こうして鉄道輸送と海上輸送との接合を円滑化する港湾は当時はまことに微々たるものであった。「本邦鉄道の社会経済に及ぼせる影響・中巻」によって明治末期の港湾設備をみると次のとおりであった。

1. 本州、四国、九州および北海道の開港および1カ年商船40—50万トン、1千万円以上の商港の数は56港に達し、その中铁道の連絡あるもの40港である。
2. しかし港湾の設備は至って不完全で大船を埠頭に繋留、直に鉄道との連絡貨物輸送を完全にできるものは稀れで、横浜、神戸、高浜、下ノ関門司、函館、敦賀、若松、伏木、名古屋諸港にすぎない。これ等の諸港では連絡運輸方法の改善に伴い、輸送時間の短縮、貨物事故の減少、諸掛の節約など著しく利便を増進した。
3. その他の諸港における連絡交通の利益については将来更に益々改善を待たねばならなかった。
4. しかし船員労働者の事情、繋船料の関係その他複雑な事情は、むしろ艀に依つて貨物の積替をなすのを利益とする場合がある。一体鉄道と海運業とは両々相待つて国運の発展に資するものである。しかしその受ける影響は港湾によって、各地の重要な大港を根拠とした海運業は、その沿岸交通についても、また外国貿易についても鉄道との連絡に依りますます発展したに対し、小港では漸次鉄道のために客貨を吸収され、年々衰運に傾いたものが多いが、これは水運は鉄道に比してその運賃は低廉であるが運送上の危険が多く、輸送に長時間を要し、また発着の時間不正確を普通とし、また積替費用、荷物の損傷が比較的多かったためである。これは明治末期の事情であるが現在と比較して感慨が深いものがある。

1—5 港湾輸送改善の要望

明治14年「横浜港波止場建築ノ建議」は横浜商法会議所が接岸埠頭の早期新設を要望し、官民一体の協力による起業を主唱している。

その一部を引用すると

「抑本埠ノ湾口タル東北ヨリ東南ニ向テ開キ比角、往々激浪怒濤ノ来襲スルトコロニシテ、間々船艦ヲシテ風波ノ患アラシム、是ヲ以テ大艦巨舶率ネ澳沖ニ碇繫シ、其船品ヲ揚卸スルヤ毎ニ舢舨ヲ用ユ、而シテ一朝風濤起ルニ及ベバ又之ヲ揚卸スルヲ得ズ、是レ埠頭ノ完全ナラザルガタメニ第一船舶ヲ埠頭ニ接着セシムルヲ得ズ、第二ノ船艦ヲシテ湾内ニ完全繫泊セシムル能ハザルノ二患ヲ生ゼルモノニシテ、比船舶碇繫ノ不便ハ即チ内外貿易上ノ一大欠瑕トイハザルヲ得ズ、然ラバ則チ該起業ノ如キハ之ヲ実地ニ験シ真ニ其得策タルヲ知ルノミナラズ断ジテ其工事ノ等閑ニ付スベキニアラザルモノナルヲ知ルナリ、然リト雖モ当時我ガ政府ガ機務ノ多端ナル其事業ノ重大ナル未ダ之ヲナスニ至ラズ、而シテ世ノ論者亦之ヲ言フナキニ及ベリ、夫レ殖産工業ノ事タル一國盛衰ノ繫ル所而シテ運輸ノ便否又大ニ之ニ因スルハ衆人ノ共ニ熟知スル所ナリ、是ヲ以テ東奥北越及二京ノ間近ク鐵路開設ノ拳アラントスルヲ聞ク、是レ蓄シ輿論ノ賞賛スル所ニシテ其他ノ居民ニ於ルモ亦大ニカヲ用ルアラントスルガ如シ。況ヤ本港ノ如キ物貨ノ蒐集セル舟車ノ輻輳セル内国港場ノ巨繫タルニ於テオヤ、其貨物ノ運搬ニ於ケル船舶ノ繫泊ニ於ケル宜シク意ヲ注ギ思ヲ凝シ精ヲ尽シカヲ勞シテ之ガ改良ヲ加ヘ便利ヲ謀ルベキナリ、（略）（横浜市史第4巻上）

こうした意見は何も横浜港に限ったことではなく、殆んど全国各港において問題があり意見があったものと思われる。明治35年6月8日付の大阪毎日新聞は当時の官設鉄道を批判して、

「海陸連絡の問題は多年識者の間に唱道された重要問題で本年度から着手すべき神戸の連絡工事は調査も略終結を告げ、いよいよ遠からざる内に工事着手の運となるべし、これについて思い起すことは毎度ながら官設鉄道の業務に不熱心になることなり一官線鉄道の成績不結果については海陸連絡の機関および倉庫の設備不完全なるに原因すと雖もまた、一には当局者が役人風を守りて商売氣に無頓着なるも与えて力ありといわざるべからず、鉄道会社

にてもまた汽船会社にても務めて荷主の便利を計り、貨物の蒐集に勉め而して陸上にも海上にもなるべく広く手を伸して貨物の吸収に専心すべきは論をまたず、然るに官線鉄道当局の如きはその態度極めて冷淡にして坐ながら貨物の来るを待つを例とすれども貨物は決して坐ながらにして来るものに非ず—今回の海陸連絡工事を好機会として、当局者は断乎として業務の大刷新に着手するの必要あり、而して連絡工事と業務刷新とはその関係すこぶる密接なるものあるが故に当局者は業務刷新の目的を以て熱心に該工事の調査を遂げ先づ前途の大方針を確立し然る後工事を進捗せざるべからず」(後略)

非常に長い論説の1部であるが、これは海陸連絡施設自体よりは官設鉄道の批判が多いのである。これは当時鉄道国有の可否が論議され、この新聞が反対の立場をとつたのも一因であろう。

1—6 鉄道と港湾の接合の改善

何れにしても、港湾における水陸連絡設備に遅ればせながら官設鉄道が手を染めたことは大きな進歩で、まづ横浜、神戸の両港について当時の新聞記事によると、

○ 横 浜 港 (明治38年7月29日、鉄道時報)

埋立工事は繫船壁とともに大概出来し、目下突出部の北方一部の工事中にて本年12月までにはすべて竣成の見込なるが、政府は時局の進行如何により更に之が陸上設備に着手せんとする計画なり。陸上設備は4カ年間の継続事業にして予算は380万円、内破損したる防波堤の修理費81万円、上屋、倉庫、鉄道など純粹に陸上設備に属するもの270万円、事務費23万円なる由、陸上設備の設計は鉄骨上屋、6棟4480坪、木造上屋978坪、保税倉庫2棟978坪合計7096坪、鉄道は埋立地の西南隅より起り延長6マイル倉庫、上屋などは官設線と連絡するはず、上屋には水圧起重機を計画、30トン定置1、5トン可動2、3トン可動2、1トン半可動9台

○ 神 戸 港 (明治36年7月25日、鉄道時報)

神戸港湾に分岐すべき住吉、三ノ宮間の原田村より小野浜海岸に達する約1マイル間の土工請負を当地杉井組に命じたるが、これは住吉駅の西方約半マイルの原田村より略1マイルは海岸に沿うて西走するものなれば、工事比較的容易にして多分年中に工事をおはり、来年に至らば、軌条を敷設することとなるべきも夫より税関構内に至る1マイル余は、小野浜海岸を埋立てる計画なれば、多少工事に手間とるべし、されど是また近日中に埋立工事の請負を命ずべきはずなり、遅くとも来年中には土工竣成すべく、全部は37年度内に落成せしむる予定なるが、この工費総額120万円、内本年度支出は60万円なり。而して分岐点原田村にはこの程汽車信号場を新設したるが、連絡線の新停車場は右原田村より東南数千坪の間にして、此付近は古来灘と総称せらるる所なりと、而してこの工事にして竣成せんか、始めて欧米各国におけるが如く、汽車汽船の連絡通し、汽船棧橋に碇繋すると共に直ちに汽車に乗替、或は反対に汽車より汽船に乗込むことを得べく如何なる風雨にも自由自在に乗降の便を欠くことなく本邦に未だ曾つて見ざる鉄道運輸上の現象を目睹するに至るべし。

このように大きな理想をもって両港の連絡設備は明治35年度から着手されたがその経過は間もなく、発生した日露戦争などにより相当遅滞した。

○ 横 浜 港

35年度 用地買収の事業のみ。

36年度 工事着手にいたらず。

37 " 同

38 " "

(高島、東横浜両駅の開始は大正4年12月30日)

○ 神 戸 港

35年度 神戸海陸連絡線は本年度から37年度までにその成功を期するもので、住吉、三ノ宮間西灘村地先から分岐、小野浜海岸税関構内にいたる間に敷設し、海陸運輸を連絡しようとするもので、本年度は用地買収などの準備

工事を施工した。

36年度

前年度に引続き、停車場および線路土工橋梁、その他の工事に着手。

37年度

日露戦争による工事緊縮の決定に基き、すでに着手した工事のみを継続。

38年度

前年度に着手した工事を継続、小野浜停車場側線敷設など。

（住吉、三ノ宮間に東灘貨物駅が開設されたのは、明治43年10月1日、神戸港の開設は40年8月20日、神戸港から湊川までの開設は昭和3年12月1日であった。

○ その他の諸港

高松駅は四国航路（当時山陽鉄道会社による岡山高松間航路）の開設により駅の位置を変更した。

2. 鉄道建設の基地としての港湾

わが国の鉄道はその当初、すべての資材を外国、ことに英国に依存した。機関車、客貨車、レールはもち論、当然わが国で生産されるものまでも英国から運び輸入し、その数量は莫大なものがあった。また鉄道の建設工事が各地から開設されるに当って、鉄道資材を集結し工事の基地とするためにも港湾が利用された。横浜港が京浜間鉄道、さらに関東東北方面への線路延長用資材の、神戸が関西方面の、それぞれ輸入資材の揚陸港であり、これを鉄道工事の延長とともに、長浜、敦賀間（さらには北陸線）の基地として敦賀港、軽井沢、直江津間の基地としては、直江津港を選定、これに資材を陸上げして、この港から工事を開始した。

2-1 半田港

こうした鉄道建設資材の輸送基地港の例として、半田港を上げてみよう。明治18年2月、工部少輔渡辺洪基（工部省は当地諸般の建設、工務を主掌し

た官省で、鉄道もその一部であった。今日の建設、運輸両省を兼ねると見られよう。)は半田、四日市方面を視察して意見を復命している。

当時同方面の鉄道は、神戸・大津間、長浜・敦賀間、長浜・大垣間が開通し、関東では官設鉄道は新橋・横浜間、日本鉄道会社は上野・前橋間が開通し、この両地方の鉄道を如何に連絡するか、従って関東、関西をどの経路によるか。(具体的には東海道にするか中山道にするか。)が深刻な問題として争われていたのである。渡辺洪基の報告の要は、

中山鉄道線路を延長し、加納(岐阜)から名古屋、熱田に連接させるのは緊要である。半田港は良港であるが、西参河地方および地多地方の物産を出入するに過ぎない。しかもその海底は傾斜が少く、岸上は丘陵が低く巨船を繋ぐに足りない。且つ湾辺の河口は多くの泥砂を流入して水底を埋めている。従って鉄道敷設は急務ではない。熱田は名古屋の鉄道と連接するならば、現在では十分である。四日市港は横浜・神戸に次ぐが四日市・垂井間の交通は水路(揖斐川)の便に依ればよいから鉄道敷設を必要としない。

つまり関が原から岐阜に延長し、ここから中山道線を建設し、一方南下して名古屋を経て熱田港に延長、この港を改良すればよい。一方四日市港と鉄道との連絡は水路により、四日市から鈴鹿を越えて京阪神と直接に鉄道で結べとする意見であった。四日市と京阪神を結ぶ鉄道は後に関西鉄道会社がこれを実行したものである。何れにしても半田港についてはその必要性を認めていない。

一方鉄道局長井上勝はその年(明治18年)3月23日、次の要旨の意見を提出、半田港の利用を主張した。

昨年(明治17年)10月、中山道鉄道幹線の工事は東西の二部に分け、両方から進めて中央で会うという計画を立て、東部の工事は碓氷峠を越える困難があるので鉄道建設資材輸送の便利、将来営業上の得失を考え、上田・直江津間をまづ起工することとした。西部については現在大垣までが開通、岐阜までが工事着手されているが、これを名古屋に延長し、ここから木曽方面

（中山道線）に連絡させねばならない。名古屋の地は尾張、美濃、三河、遠江などの諸国の豊物を集め、人口は稠密で、物産は多く、三府（東京、京都、大阪）に次ぐ。従って鉄道の幹線がここを経由するのは当然で、もし中山道線がここを経由しなくても、必ず支線を敷設せねばならぬのは明かである。

（と名古屋に鉄道を引き込まねばならぬことを強調して）西部の幹線が名古屋を経由するものとし、その施工の順序を立てるにはまづその資用材料輸送の便を考えねばならない。その材料はレールその他船舶から移送せねばならないので、これを神戸港から大津に輸送、琵琶湖を舟送し、再び長浜から大垣を経て転送するのは非常に迂回となり、工事施工に困難を感じることが少くない。従って鉄道を便宜の港に延長してこの困難を排除せねばならない。

（ここで鉄道局長は四日市港と半田港との比較を行い、）港湾としては四日市港が優れていることを認めているが、単に鉄道資材の陸上げについては差がないとしている。

一方四日市港と垂井間の距離は遠く（35マイル）、その間の鉄道建設は非常に困難で工費 200 万円、2 カ年を必要とする。これに対して名古屋、半田間は20マイル、工事費は80万円、7,8 カ月で十分であるから、両港を鉄道資材の陸上げについてみれば半田港が優れているのは明かとし、半田港を鉄道資材の陸上げ港とし、名古屋・半田間に鉄道資材輸送のための鉄道を敷設することを上申し、

これに対し18年6月20日、太政大臣は「名古屋半田線ノ儀ハ建築資材運搬ノ為仮ニ布設可致事」と指令、同年8月起工、翌19年3月1日、武豊線が開業したのである。この半田港、武豊線によって幹線（中山道をおさえ、まづ東海道線を開通させたが）の建設が促進されたことは明かである。

同様な例は敦賀港にも直江津港にも見られる。

2-2 横浜港

一方直接英国からの資材を陸上げた横浜神戸両港については、横浜港は

「安政六年の開港以来、横浜港は出入外航船舶数および外国貿易額の増大をつづけ、商港として順調に発展した。さらに、明治五年、京浜間に鉄道が敷設されるにおよび、内外商人の横浜移住はさかんとなり、海岸を埋立て、市街地をつくり、漸次商業機構が整備されると、それに応じた貿易施設や港湾設備が必要とされるようになった。元来、横浜港は湾形が完全なものではなく、強風が吹けば、湾内は平穏をたもつことはできず、海上と陸上の連絡がたちぎられることが多かった。しかも、貿易港としては、港内になんらの施設をもたず、外航船はみな天然の地形を利用し、湾内に仮泊して、艀舟で荷役をする状態であり、海岸には、東、西および新波止場とよぶ不完全な物揚場があるにすぎなかった。（横浜市史第4編上）のであるから、官設鉄道の当初は、多くの資材は沖で艀取しこれを手荷役が簡単な機具の力を借りて陸揚を行ったものであろう。従って重い車輪その他の取扱は大変困難であったと察せられる。ただ明治4年3月、横浜駅（現在の桜木町）地失海面3万坪を埋立て鉄道用地に当てることが決定されたが恐らくこれは鉄道建設資材の陸揚げおよび保管に当てられたものであろう。

2-3 神 戸 港

神戸港では、明治4年3月早くも、鉄道棧橋の設置が決定した。大蔵省造幣寮開局のため来阪した参議、大隈重信の意見によるものであったが、当時わが国には適当な棧橋建設技術者がいなかったためすぐには着工できず、波止場建築師ウィリアム・デーマンが雇外国人として5年5月に来日、デーマンの設計で工事はノルデンテットが当つた。棧橋の長さ450フィート、幅40フィート鉄製で、明治9年6月27日の完成、翌7月1日から作業を開始した。

その建設総額は18,590円で、当時鉄道寮としても自慢の工事で、8年20日付の井上鉄道頭から伊藤工部卿に宛てた書面では、「神戸ステーション貨物陸揚棧橋築設、未だ全備不致俟得共、頃日当寮用品積込之外、舶到着貨物引揚最中之景況ヲ為写取俟ニ付——」といって写真を送付している程である。

これでも、官設鉄道自らのものの外一般の使用をも許していた。そのため9年7月1日、棧橋保全規則を定め、貨の陸揚および繫泊を許し、また神戸税関と協定して諸貨物船積順序及借庫扱方規則を定めたが、明治18年7月、棧橋保全規則を廃止、鉄道棧橋繫船規約が定められた。その条文は次のとおりであった。

第1条 凡ソ船舶ヲ鉄道棧橋及錨標ニ繫泊セントスルトキハ船長或ハ其代理人ヨリ予メ其旨ヲ神戸鉄道局運輸課長或ハ（時宜ニ依リ）其代理官ニ告ケ免状ヲ受クヘシ

第2条 凡ソ船舶ハ棧橋ニ於テ繫泊シ又ハ解纜スルタメ必要ナル少時間ヲ除クノ外錨標ニ繫泊スルヲ許サス又風位天候ノ如何ヲ論セス総テ棧橋ニ来リ又ハ之ヨリ去ル船舶ノ妨害ヲ為ス如キ接近ノ位置ニ繫泊スルヲ許サス

第3条 棧橋ニ繫泊スル船舶若シ之ヨリ離ルヘキコトヲ命セラレタルトキハ速カニ錨標ニ移ルヘシ再許可ヲ受ルマテハ棧橋ニ繫泊スヘカラス但此場合ニ於テハ棧橋付属ノ錨標ニ繫留セス直ニ去テ他船ノ棧橋ニ来去スルニ支障ナキ所ニ投錨スヘシ

第4条 鉄鎖綱繩其他繫泊ノ用具ハ其為メ設ケタル方法ニ拠ルニ非レハ棧橋ノ如何ナル部分ニモ付着スヘカラス

但船舶繫留ノ為メ錨標錨柱等充分ノ備アレトモ若シ船体ノ大サ或ハ製造ノ形特別ナル船舶ニシテ別段ニ繫泊ノ器具ヲ要シ其旨ヲ報知スルトキハ鉄道局ニ於テ之ヲ設置スルコトアルヘシ

第5条 日曜日、休暇日及暴風雨ノ日ヲ除キ、平日業務時間ハ日出ニ始リ日没ヲ以テ終ルモノトス

但神戸税関長ノ許可ヲ受ケタル者ニ限り特別ニ夜業ヲ許スコトアルヘシ

第6条 門戸ハ毎夜時ニ閉ヘシ、其後ハ何人タリトモ出入スルヲ許サス

第7条 縦令如何様ノ事情アルトモ棧橋及鉄道構内ニテピッチタール等ヲ

糞或ハ一切ノ火ヲ焚クヲ許サス。

第8条 火薬、ナイトロークリヌエリン、ペトロリアム、諸酸、其他危険、爆発質ノ物品ハ別段ノ許可ヲ受クルニ非レハ鉄道構内ニ荷揚スルヲ許サス、総テ右等ノ物品ヲ積載スル船舶ハ棧橋或ハ錨標ニ来着ノ前ニ其由ヲ報告スヘシ

第9条 バラスト（石泥ノ差別ナク）其他何品ヲ問ハス廢物ヲ船舶ヨリ投棄シ或ハ鉄道構内ニ荷揚スヘカラス而シテ棧橋或ハ錨柱ニテ無抛バラストヲ積入ル船舶ノ為メバラスト受ヲ備置キタレハ能ク注意シテ之ヲ用ユヘシ

第10条 棧橋ニテ荷揚スル船舶ハ自己ノ滑車ヲ用ユヘシ（格別ノ約束ニ依リ棧橋ノ千斤力（クラン）ヲ用ユルコトヲ得）而シテ諸荷物ノ損害雜費ハ船舶ノ鈎索滑車ヲ離ルマテ其船舶ノ担当タルヘシ

第11条 棧橋ニ繫泊セル船舶ノ長或ハ其代理者ハ神戸税関規則ヲ厳守スヘキヲ以テ若シ之ニ違犯シタルトキハ直ニ其船舶ヲシテ棧橋ヲ去ラシムヘシ

第12条 棧橋或ハ錨標ヲ用ユル船舶ノ長或ハ其代理者ハ前ニ例記シタル規約ヲ遵守スヘシ其承認ノ証トシテ規約寫書下付ノ時受書ニ調印スヘシ

この鉄道棧橋設置によって多くの私鉄も、車両の陸揚げなどはこの棧橋を利用した。山陽鉄道会社はその線の建設、運営に必要な資材はこの棧橋を使用する計画で、この際棧橋使用料をどれだけ徴収するかの記録がある。

しかし、山陽鉄道会社線の神戸、兵庫間の工事が極めて困難で、神戸に陸揚しても、兵庫以西への輸送が急には出来そうもないので、急いで兵庫から和田岬にいたる線（1マイル64チェーン）を建設し、和田岬に棧橋をつくって自社線使用の貨物はここで陸揚げをした。

わが国における倉庫ならびに

倉庫業の史的発展

斎 藤 公 助

(日通総合研究所)

目 次

1. まえがき
2. わが国における倉庫の史的発展
3. 現代倉庫業への発展と港湾

1. ま え が き

倉庫はこれを史的発展の過程でとらえると、まず初期の段階ではもっぱら不時に備えて「もの」を貯蔵することから始まり、さらにこれが流通のための保管ないしはその在庫管理にまで及んでいる。

貯蔵することは、いうまでもなく財貨を貯えおくことである。これに対し保管はこれに加えて財貨に対する物理的な管理とこれによる価値の維持をも含んでいる。すなわち、これを維持するための適切な措置、管理が要請される。これら保管機能の本質的なものは今日においても少しも変わっていない。ただ、最近流通倉庫あるいは情報倉庫などというように、これを倉庫の他の機能的な面、すなわち生産と消費を結ぶ流通という大きな側面からこれをとらえた場合かなり変わってきている。また、その技術的な面からしても大きく変わってきていることはいうまでもない。

いま、史記により倉庫の語源をたどると、「倉」は「米ぐら」（粳のままて貯えるところのもの）であり、また「庫」は財宝を蔵する「くら」となっている。

もともと、不時にそなえて財貨を貯えおくということは、すでに原始時代からはじまっており、したがってこれらを収容する施設はかなり古くからつくられていた。文献によると、古くはエジプトの文化は、その背景に大規模

な穀倉制によって維持され、しかも歴代のエジプトの支配者は常に国倉の首長をも兼ねており、その巨大な権力を誇っていたと伝えられている。また、古代ローマにおいては、ホレア (Horrea) と称する当時としてはかなりの大規模な施設と思われる穀物倉庫 (負担として収納するためのもの) があったと伝えられている。

なお、倉庫を業として行われたものとしては、中世に入りヨーロッパ地中海沿岸のヴェネツィア、ゼノアなど港湾商業都市が興り、当時盛んに東西の交易が行なわれ、さらにこれらの港においては、他人のために財貨を保管し、さらには倉荷証券に類するものが少なからず発行され、これによる売買も行なわれ、これを業とするものがあらわれている。ここに、ヨーロッパにおける倉庫業の“らんしょう”ともみられるものをみることができる。

いまここに、わが国における倉庫の史的発展を求め、さらにこれが現代倉庫業への発展過程、さらにはまたこれらと港湾との関連について明らかにしようとするものである。

なお、本稿では倉庫業 (現代) とは冷蔵倉庫を除いた普通倉庫業をさして用いる。

2. わが国における倉庫の史的発展

2.1 上 古

いま、わが国の倉庫の歴史をたどってみると、かなり古くから (弥生時代といわれる) 農業がはじまり、米穀などの栽培とともにこれを貯蔵することも行なわれ、これには当初「地窖」^{ちこう}と称する穴倉のようなものから始まっている。これらは、弥生式の遺跡である監穴^{わたあな}からもうかがわれる。

上古の大和時代に入って、校倉式^{せうくら}のものがつくられはじめている。これは、素朴な丸太を横に積み上げて壁体をつくり、屋根は萱^かで葺き、床は地面よりやや高く板敷きとしたものである。これらは、現在登呂などの遺跡からも知ることができる。このように極めて原始的ではあったが、建造物として

倉庫らしきものが生れてきている。

この時代には、漸くわが国が政治的にも天皇を中心として統一国家とみられるものが形成されてきており、制度の一つとして農業を中心とした収穫物を貯え、これが凶年に備えるため^{スギケ}屯倉の制度が生まれるに至っている。これは同時に、当時の主たる貢租である穀物などを収納するためのものであり、さらにはまた、国の財貨の出納を司るところのものでもあった。これは、この時代における特色をなしている。

その後、これが^{いみくら}斉蔵、^{うちくら}内蔵、^{おおくら}大蔵にそれぞれ三分され、^{いみくら}斉蔵は主として神物を納め、^{うちくら}内蔵は皇室（宮中）の財貨を納め、また大蔵はもっぱら国の財貨を収納するに至っている。このうち、最も大きなものは大蔵であった。

2.2 中古および中世

中古に入り、次第に都市を中心とした発達の方がみられ、またいわゆる荘園時代に入ってきている。同時に、上古の屯倉の制度から中古に入って正倉（しょうそう）と呼ばれるものに変ったが、これは屯倉の新形態のものであった。さらにその後、^{ゴキウ}義倉（ききんなどの救済にあてるためのもの）^{へいじよう}平常倉（貨幣の流通もこの時代一部ではあるが行なわれ、米価を平準ならしめるために設けられたもの）もあらわれている。これらは、いずれも国の制度であり、施設であり同時に支配者の官庫でもあった。

この時代で特筆されることは、これら荘園時代において、一部の領主に直属して主として当時の港湾都市地域などで物品の売買、金融、運送さらには保管などをも行なう業者があらわれてきていることである。すなわち津屋（つや）と称するものであって、物品の保管については、その報酬を現物でうけたとみられるが、他人のために物品の保管を行ない、報酬をうけることを業とするものは、わが国ではこれが始まりとみられる。

その後これが中世に入って、問丸、問屋と呼ばれるようになり、兵庫、堺、博多、大津などでこれが盛んに行なわれたといわれる。

中世に入っては、前記問丸または問屋とは別に、土倉^{どそう}という業者があらわれている。これは、問丸または問屋とは異なり、一種の質屋業である。質物を収容する土倉（土蔵）からこれら業者の呼び名が生まれたもので、これらは今日でいう倉庫営業ではない。

2.3 近 世

江戸時代に入ってわが国の政治経済は、中央集権的な、しかも封建制にもとづく体制がかなり大きく確立されてきている。

この時代における倉庫の特色は、幕府ならびに主要諸藩の財政的さらには当時の政策的な面からの倉庫制度が確立されたことである。とくに注目されることは、諸藩ならびに旗本などの販売機関ならびに貯蔵機関としての「蔵屋敷」であり、その制度である。しかもこれが当時の米穀を中心とした商品流通のうえに、かなり重要な役割りを占めていたことである。この背景には当時は米穀中心の時代であったことはいうまでもないが、同時に江戸、大阪など都市の拡大、さらに貨幣制度への浸透も見逃すことができない。

なお、蔵屋敷についてはあとで述べる。

(1) 海上輸送と埠頭施設

江戸時代における主要都市における倉庫ならびに倉庫立地にふれる場合、まずこれと密接な関係にある当時の海上輸送について述べなければならぬ。当時の蔵屋敷を中心とした倉庫（今日の港湾倉庫ともみられるもの）の立地の背景は、いうまでもなく当時の都市（江戸、大阪など）を中心とした海上輸送であったことである。

この時代における貨物の大量輸送はそのほとんどが海上輸送（水運をも含めて）であったといつてよい。陸上による貨物輸送は馬の背による輸送、荷車（牛車など）による輸送でおのずから量的な制約があった。したがって、陸上輸送は、交通の便が良くない山間部であるとか、また海運に対し補完的な役割りないしは、小運送的な役割りをはたしており、いわゆる地場輸送が

その中心であった。

江戸時代の海上輸送については、この時代の初期においては前時代に引続いて海外の交易もかなり行なわれていたが、キリシタン禁令からは完全な鎖国時代に入り、海外貿易はほとんど行なわれなくなり、また、大型船の建造も禁止され、したがって、国外海運は大きく衰退した。

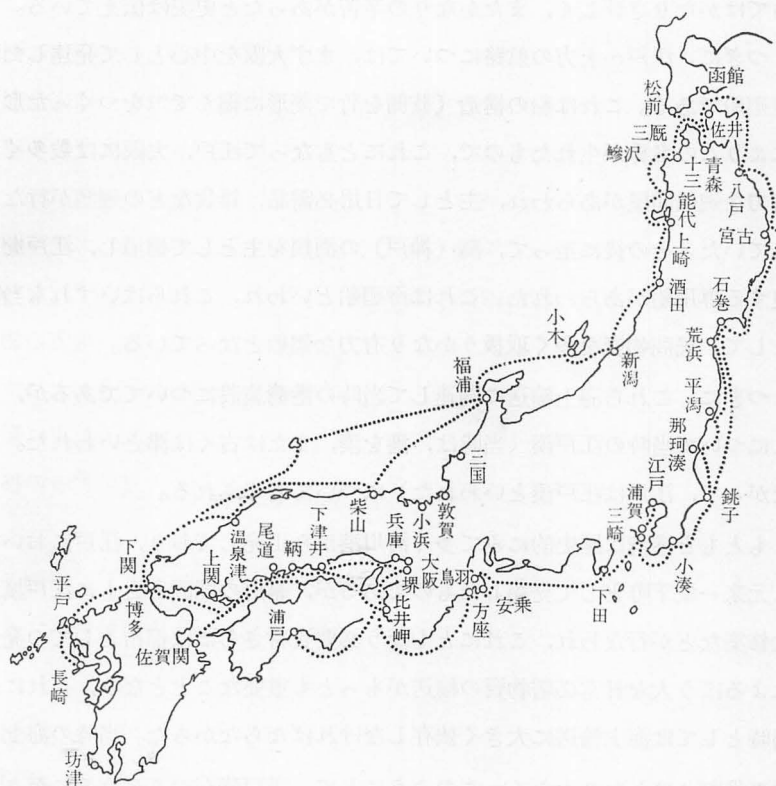
しかし、国内海運については、沿岸航路が河村瑞賢などにより大きく開発され、とくに江戸、大阪、瀬戸内を中心とした海運がかなり大きく行なわれた。これは、この時代の政情が一応安定し、また、経済的には一地方の物資が他の地方に運ぶといういわば国民経済的な動きがあらわれてきたためでもあり、一方江戸は江戸城の修築以来江戸幕府を中心とした大政治都市に形成され、これが京阪とともに大消費地を形成し、これに対し大量の物資の移動が必要となってきたためである。

当時の国内海運の航路の主なるものは、江戸、大阪を中心とした東廻り航路ならびに西廻り航路であり、さらには江戸大阪を結ぶ上方航路であった。

(別図)

東廻り航路は、日本海沿岸の港から出帆し、津軽海峡を経て太平洋に出て江戸に至る航路であり、この航路は当初あまり開けていなかったが、江戸中期以降江戸が大都市として急速に発展し、人口が増加するに及んで米など消費物資を移送する必要にせまられ開発されたものである。これと同時に、陸奥、常陸などの諸港が漸次発達するようになった。東廻りでの主な物資はやはり米で、とくに仙台藩のものは年間40～50万俵といわれ、これらは主として石巻などから積み出され、江戸の蔵前、深川地区の河岸に水揚げされていた。ただ、この東廻り航路は津軽海峡など海流の関係でとくに仙台以北はあまり発達せず、また、天候、時季に大きく左右されるという難点があった。

これに対し、西廻り航路は日本海沿岸から馬関海峡を経て瀬戸内海に入り、大阪に至る海路であり、瀬戸内の海運と、日本海の手運とが結びついたもので、東廻りに比べかなり古くから開かれていた。裏日本では、古くから



別図 近世主要航海図

新潟、酒田などそれぞれの背後地の米作地帯を控えてその積出地として栄え、また下関および兵庫（現在の神戸港）もその仲継港として発達した。これら海路における船には北前船があり、これが江戸末期には蝦夷地にまで及んでいる。これらは、いうまでもなく帆船で五百石～千石（現在のグロストンで換算するとおよそ50～100総トン）のものが多く、また、これら海上貨物は民間扱いのものもあったが、その多くは、幕府ならびに諸藩などのものによって占められていた。

なお、幕府所管の米は「城米」といわれ、これが廻漕、荷扱いについてはとくに厳重な監視のもとに行なわれ、船頭など今日でいう海上労働者にと

ってはかなりきびしく、またかなりの辛苦があったと史実は伝えている。

つぎに、江戸～上方の航路については、まず大阪を中心として発達した菱垣廻船である。これは船の構造（舷側を竹で菱形に編んで垣をつくった形）によりこの名称が生れたもので、これにともなって江戸、大阪には数多くの有力な廻船問屋があらわれ、主として日用必需品、雑貨などの廻漕が行なわれていた。その後に至って、灘（神戸）の酒類を主として廻漕し、江戸を往復する専用船があらわれた。これは樽廻船といわれ、これらはいずれも当時として、民間物資を多く取扱うかなり有力な廻船となっている。

つぎに、これら海上輸送に関連して当時の港湾施設についてであるが、これについて当時の江戸湊（当時は、港を湊、または古くは津といわれた。したがって、江戸は江戸湊といわれた）について若干ふれる。

もともと港湾は歴史的にみて多く河川港から出発しており、江戸においても元来一城下町として発達したものであるが、幕府の開設とともに江戸城の大修築などが行なわれ、これにともなう必要資材さらには都市としての発達によるぼう大な日常必需物資の輸送がもっとも重要なこととなり、これには当時としては海上輸送に大きく依存しなければならなかった。当時の海上輸送の役割りはかなり大きく、このようにして、江戸湊がつくられるに至っている。江戸は典型的な河口港であり、幕府が江戸に開かれてからは、次第に河口の整備、護岸さらには大規模な水路（堀割）の掘さくならびに改修がなされたこれらの修築、土木工事はもっぱら人力によって行なわれたものであり、また、かなりの年月とぼう大な資材と財源を要した一大事業であった。したがって、これについては当時数々の辛苦と苦難のエピソードがあったと史実は伝えている。当時の江戸湊は、日本橋川、楓川等の川筋を内港とし、両国から芝浦に至る隅田川沿岸地域を外港としていた。この内港の河岸には、蔵屋敷、御蔵をはじめ民間商人の倉庫が数多く立地していた。このように、江戸に海路移出入する大量の貨物の多くは、前記、蔵前、深川、日本橋など河岸に揚げ積みされていた。このように、当時の江戸は河岸を中心とし

て発達し、大きく流通が行なわれており、大川を中心とした河岸は今日でいう「埠頭」の役割りををはたしていたといえる。

(2) 倉庫としての蔵屋敷

江戸時代における倉庫として、もっとも注目されるところのものに、蔵屋敷ならびにその制度がある。倉庫としての蔵屋敷は、今日でいえば立地的には港湾倉庫の役割りををはたしており、また機能的には商業倉庫的な役割をもはたしていた。

もともと、蔵屋敷は、大名諸藩（旗本、寺社などをも含む）が貢租米その他領内で生産された物資を蔵物^{へらもの}として保管し、かつこれを販売するために設けられた施設であり、機関でもある。したがって、有力な、諸藩はその藩邸（蔵屋敷）の中に数多くの倉庫を設置していた。これらはまた、藩の財政上きわめて重要な役割りをもっており、重要な機関でもあった。このように諸藩は、江戸、大阪をはじめ大津、長崎など商業の中心でしかも金融の便のある都市に多くこれを設けた。なかんずく、江戸、大阪は大規模であり、江戸では蔵前、その他本所深川地区に多く立地し、また大阪では中の島、堂島を中心に土佐堀、天満、立売堀などに立地していた。なお、幕府が管理している倉庫はとくに「御蔵」と呼ばれ、江戸が勿論その中心で、大川河岸蔵前および対岸の本所に立地し、一般に「浅草御蔵」といわれていた。

なお、当時幕府の管理するものは城米（御用米ともいわれた）、諸藩等のものは蔵米といわれ、これに対し民間の米は納屋米もしくは問屋米といわれ区別されていた。また、当時全国から江戸へ回漕され米は、城米だけでもおよそ100～150万俵ともいわれ、そのほとんどは前述のとおり海上輸送によるものであり、その多くは前記蔵屋敷ないしは御蔵へ収納されている。これが輸送ならびに荷役には、当時としてかなりの労苦と困難とがあったものと思われる。同時に、これを受け入れる施設すなわち倉庫も当時としてはかなりのものと思われる。

蔵屋敷には蔵物の出納を掌握するものに「蔵元^{くらもと}」と呼ばれるものがあり、

当初は蔵役人（藩の役職者）がこれを掌っていたが、漸次これが商人勢力の拡大とともにこれに替ってきている。さらにはまた、これら商人蔵元においては、投機的な行為をなすものもあらわれてきている。

ここで、倉庫の史的発展の段階としてとらえた場合注目されることは、①このような封建社会制のもとにおける蔵屋敷（御蔵をも含めて）は、明治維新という大きな政治、経済の変革によってこれらの制度は崩壊したが、これら施設の多くはそのまま民間商業資本の手に移り、これがまたわが国の初期における倉庫業への足がかりとなったことである。②さらに、これら蔵屋敷等で払米に対し発行された米切手（米手形あるいは正米切手ともいう）である。これは一種の蔵預り切手ともいうべきものであるが、これが金融ならびに売買取引（これらの業を行なうものに「札差し」などがあった）にかなり利用され、当時の米を中心とした貨幣経済時代において、その流通上重要な役割をはたしていたことである。

このように、蔵屋敷が封建制度のもとにおいて単に米を中心とした主要物資の収納、販売機関にとどまらず、商業倉庫業的色彩をももっていたということは、一応自家保管の形ではあるが前記のように米切手の発行によるものである。

その後これが空切手（廻米の入津を見込んで発行されたもの）なども一時あらわれ問題化ともなっているが、このようにこれら米切手の発行ならびに流通は、機能的にみた場合今日の倉庫証券制度の「らんしょう」ともいえる。

3. 現代倉庫業への発展と港湾

3.1 倉庫業のはじまり

わが国の倉庫業（普通倉庫業、以下同じ）の発展過程をみると、三つの段階にこれを分けることができる。①は主として明治中頃から同末期までのいわゆる倉庫業の「ようらん期」であり、②ついで、大正時代から昭和の戦前までの発展期であり、この時期はとくに港湾を中心とした基盤の確立期でも

あった。さらに、③は戦後とくに近年のわが国の高度成長期における倉庫業であり、同時にこれはまた、転換期にある倉庫業であるともいえる。

さきに述べた蔵屋敷制度が明治5年(1872年)の廃藩置県まで続いた。しかし、その後行なわれた貢租の金納などによって米を中心とした商品の流通組織も大きく変革し、民間商人が直接大量に物資を取り扱うことになった。ここに蔵米を中心とした蔵屋敷制度は崩壊し、これら施設の大部分は民間商人(商社)の手に移っていった。ここに民間企業として倉庫業が生れるきっかけとなっている。換言すれば、当初は前記蔵屋敷の施設がそのまま倉庫業に活用されたことはさきにも述べたとおりである。

いま、わが国倉庫業の「らんしょう」とみられるものを求めると、明治13年(1880年)三菱為替店(のちの三菱銀行)が、当時深川に所在していた旧真田藩の蔵屋敷をそのまま受けついだのが始まりであるとされている。当初の倉庫業が金融機関の一部門として発足していることも興味あるところである。

一方、明治政府は先進国である欧米の文化文明を積極的に導入し、これによって産業の振興と貿易の拡大を計る政策がとられ、これにともない横浜、神戸などがわが国の主要貿易港として開港整備され、また、保税倉庫の開設、碇泊施設など港湾施設がまがりなりにも整備が行なわれた。ただ、当時の港湾倉庫は未だ木造、土蔵造りのものがほとんどで旧式なものであった。港湾倉庫に本格的に鉄筋コンクリート造のものがあらわれたのは、明治末期の42年(1909年)以降であった。

いま、当時のこれら倉庫業の企業数をみると、明治16年はわずかに4社、同20年は12社、同29年には42社であったが、同30年には110社と大きく増加をみせている。(帝国統計年鑑資料による)

この時代の特長は、さきにも述べたように倉庫業の「ようらん期」でもあり、しかも前記の横浜、神戸などを除いて多くは蔵屋敷の施設がそのまま(改修などもあったが)利用されていることである。

また、他人のために物品を倉庫に受託して保管料（当時は倉敷料と称していた）をうるという倉庫業が、独立した企業として出現をみたのは明治中期以降であることである。

8.2 戦前における倉庫業の発展期

この時代（大正から昭和の戦前）における倉庫業は、漸く近代倉庫業への最初の発展期であり、同時に倉庫業の企業としての基盤確立の時期でもあった。なお、この時代の特長としては、まず構造的には高層建、鉄筋コンクリート造など堅牢な施設がかなりあらわれてきたことである。

また、この時代は第一次世界大戦の未曾有の好況に支えられたわが国貿易が急速に拡大の一途をたどり、これとともに大手倉庫業者が大きく主要港湾に進出し、ステベ業務、エーゼント業務をも行ない、しかもこれが寡占体制的な段階に入っていることであり、これが大きな特長ともなっている。

このように、わが国の軽工業を中心とした輸出が漸く活発となり、また原材料等物資の輸入量の増大は当時の倉庫業の発展を支えた背景となっている。これはまた、過去における国内産米麦中心からこの時代においては、輸出入物資への転換がみられることである。

なお、前時期の後半からこの時期の始めにかけわが国の主要幹線鉄道が漸く整備され、国内輸送力の大きな柱となっており、したがって前記国内産米麦輸送の主力は鉄道輸送に替ってきていることである。したがって、この時代においては、主要鉄道駅を中心とした通運貨物ための内陸倉庫もあらわれてきている。このように発展したわが国の倉庫業は、大正15年末では業者数で488社に達していた。

この時代でまた、特筆されることは法的な面での倉庫業制度が曲りなりにも発足したことである。すなわち、昭和10年に「倉庫業法」が制定されたことである。これにより、これまでの自由営業であった倉庫業は、このうち、主力を占める発券業者が主務官庁（当時は商工省）の許可（発券許可）を要

することとなった。当初の趣旨ないしはねらいは、証券の公信性の確保にあり、これが産業、金融経済に及ぼす影響を考慮してなされたものであった。また、これと同時に料金その他の面での規制も行なわれることとなった。

これを契機として倉庫業は、法的に公共的企業と認められ、公共的企業として発足をみせ、以来幾たびかの改正はあったが、これが今日まで及んでいる。したがって、当時としては、この業法成立は画期的なことであり、大きな変革でもあったものと思われる。なお、当時同法によって許可をうけたものは業者数で605に達していた。

このように発展してきた倉庫業にも問題はあった。それは主要港湾を拠点としこれを背景として大きく発展した大手倉庫業者とそれ以外の内陸業者との格差がはなはだしいことなどであった。さらに、港湾についても当時は施設は不足であり、しかも今日のように機械設備も整っておらず、倉庫荷役を含めた港湾荷役は封建的制度のもとで多くは人力によって行なわれていたことである。

以上、戦前における倉庫業の発展を史的にとらえると、勿論内陸の倉庫もあったが、当時の外貿貨物という背景のもとで倉庫業の多くは港から発足し、港の発展とともに歩んできたともいえる。同時に、これらの中で倉庫業がはたした役割りは大きなものがある。

なお、戦前の倉庫面積はおよそ380万平方メートルであった。

3.3 戦後の現代倉庫業への発展

この時代は、いわゆる戦後から今日までの時期である。いうまでもなくわが国は当時戦災による人的、物的損失はぼう大なものがあり、倉庫についてもまたその損失が大きく、面積でおよそ130万平方メートル（全体のおよそ三分の一とみられる）のものが焼失などによって失われた。とくに、港湾倉庫においてはその被害が大きかった。また、終戦後は駐留軍の進駐により、主要港湾施設はかなり接収され、また大手倉庫業者の中には財閥解体などに

よる影響もかなりみられた。

この時期における倉庫業の特長を端的にいうならば、戦後のとくに近年の高度成長を背景とした倉庫業の発展であり、同時にまたこれは転換期にある倉庫業であるともいえる。

いまこれについて、項目別に述べると、まず戦前、戦後における倉庫業の様相の変化であるが、①戦前の港湾倉庫企業の寡占的な様相から戦後はかなり後退してきていることである。さらに、②過去において倉庫業の機能の一つとしてかなり大きな役割りをもっていた証券発行・流通による信用機関的機能が、戦後においては大きく低下し、かわって流通機能（新しい意味の）が大きくクローズアップされるようになったことである。

表一 1 普通倉庫関係主要指標

	倉庫面積	入 庫 高		残 高		倉 庫 利用率	倉 庫 証 券		輸入物資 入 庫 高
		数 量	金 額	数 量	金 額		発行高 (金額)	流通高 (金額)	
昭和 30年 月率	千 m^2 (64) 4,914	千トン (40) 1,740	億円 (30) 1,196	千トン (36) 2,960	億円 (25) 1,790	% 57	億円 (55) 60	億円 (63) 206	千トン (50) 680
35年	(70) 5,425	(61) 2,703	(55) 2,158	(70) 5,754	(53) 3,827	70	(60) 66	(102) 331	(53) 728
40年	(100) 7,715	(100) 4,402	(100) 3,952	(100) 8,174	(100) 7,235	67	(100) 110	(100) 326	(100) 1,372
41年	(105) 8,127	(108) 4,773	(110) 4,351	(106) 8,649	(105) 7,631	68	(87) 96	(100) 525	(107) 1,471
42年	(111) 8,526	(126) 5,526	(132) 5,233	(122) 9,961	(126) 9,147	70	(84) 92	(99) 322	(113) 1,556
43年	(118) 9,088	(141) 6,196	(153) 6,061	(145) 11,869	(156) 11,312	74	(87) 96	(114) 372	(127) 1,737
44年	(131) 10,077	(152) 6,679	(173) 6,844	(161) 13,147	(182) 13,149	74	(84) 92	(105) 343	(186) 1,868
45年	(148) 11,384	(174) 7,639	(200) 7,904	(181) 14,833	(214) 15,518	73	(89) 98	(98) 320	(153) 2,100

資料：倉庫統計月報

注 () は40年を100とした指数(%)

つぎに、近年の変化と傾向についてみると、まず、①保管需要の増大による倉庫規模のいちじるしい伸びがあげられよう。これを数字でみると、表一1のとおりである。すなわち、最近の10年の伸びをみると、倉庫面積でおよそ2.1倍、残高数量2.6倍、同金額4倍となっている。（注、事業を行なっている企業数は昭和45年でおよそ1,700を数える）とくに42年以降の伸びのいちじるしいものがみられる。つぎに、②立地的にみた場合、これまでの港湾しかも6大港港湾中心から、さらに内陸部とくに大都市周辺部への進出がかなりみられてきたことである。やや古い資料ではあるが、表一2によると港湾倉庫の絶体数のウェートでは43年で42%と現在でもまだかなりの比

表一2 立地別倉庫面積の推移

立地別	40年3月末		43年9月末		40年3月末に対する
	面積	構成比	面積	構成比	43年9月末の伸び率
港 湾 倉 庫	3,196	44	3,797	42	19
内 陸 倉 庫	4,225	46	5,349	48	26
内 訳	郊 外 倉 庫	429	602	7	40
	幹線道路添倉庫	815	1,181	12	45
	駅 頭 倉 庫	612	703	8	15
	市 街 地 倉 庫	2,399	2,863	31	19
	計	7,451	9,146	100	23

資料；運輸省

重をしめしているが40～43年の伸び率では、19%と、高速道路添え倉庫の45%、郊外倉庫の40%に比べかなり低くなっている。これは、港湾をも含めて都市内における用地入手難、さらには土地価格の高騰などにもよるものであるが、同時に都市が過密化し、これがため倉庫立地が大きく都市圏へと拡大しようとしている傾向によるものである。さらにつけ加えるならば、③最近の特長として倉庫業の協同化ないしは協業化の方向である。まだ、全体としてみた場合事業協同組合加入業者は20%程度に過ぎないが、倉庫業の団地倉

庫化（現在、札幌、横浜、本牧、大阪、東大阪、東京、京浜二区 などにおいてみられる）とともにこれらは今後に課せられた問題でもあろう。

おわりに、現在わが国の倉庫業はかなりの多くの問題をかかえている。すなわち、対海上コンテナの問題、倉庫における省力化の問題、流通の一環としてのシステム化の問題、倉庫立地と企業採算の問題、米麦を中心とした内陸倉庫業の問題、さらに大きくは総合物流業への脱皮などの問題をかかえており、いわば転換期にあるともいえる。なお、これらの問題提起さらには展望については別の機会にゆずることとする。

（参考文献）

- | | |
|---------|----------------------|
| 住田正一 | 海上運送史論 |
| 古田良一 | 海運の歴史 |
| 東京都港湾局編 | 東京港々史 |
| 三菱倉庫 | 三菱倉庫70年史 |
| 田中忠治 | むかしの旅と運送 |
| 斎藤公助 | 現下倉庫業をめぐる諸問題の調査Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ |
| 同上 | 倉庫の立地に関する調査・研究 |
| 日本評論新社 | 日本経済史辞典 |

太平洋戦争下における

港湾政策の意義

寺 谷 武 明

(横浜市立大学)

目 次

1. はしがき
2. 海上輸送力の崩壊
3. 海運・港湾統制
4. 港湾荷役力の緊急増強対策
5. 港湾行政の一元化
6. む す び

1. は し が き

今日港湾施設の増強・合理化が人々の話題にのぼり、港湾の担う重要性はきわめて大きくなった。港湾の整備・拡充の要請は社会資本充実という大義名分を得て、輸送力の増強が論ぜられるごとに、たえずとりあげられつづけてきた。しかし、日本資本主義の発展段階に応じて、港湾にたいする要請の意義は当然のことながら異なる。今後の港湾問題を展望する場合、これまでの港湾の演じた役割を正確に理解することから出発しなければならない。本稿はそのような試みとして、港湾研究史上、空白をなす太平洋戦争下における港湾政策の意義を考察するものである⁽¹⁾。けだし、戦時下こそ、全輸送のかなめといわれる港湾の脆弱性が白日のもとに暴露され、戦後の港湾のあり方に教訓を与えたからにほかならない。

注 (1) 本稿は、拙稿「戦時下港湾対策の意義」『横浜市立大学論叢』社会科学系列第14巻2号(昭和38年3月)を一部削除加筆したものである。

2. 海上輸送力の崩壊

日中戦争以来、日本は急激に軍需生産を拡大しつつ、太平洋戦争へ突入したが、生産力や資源において格段と劣る日本が大消耗戦に耐えるために、あ

らゆるものを戦力へ結集する体制を強化しなければならなかった。基本的原材料のほとんどを、海外に依存していた日本の軍需産業にとって、太平洋戦争は対第三国貿易の完全な喪失を意味するから、受けた打撃は甚大であった。いきおい円ブロックや占領地域のいわゆる「東亜共栄圏」の内部で、必要物資の調達をよぎなくされ、日本の軍需生産はこれらの地域からの海上輸送力に全面的に左右されるにいたった。日本の戦力は素材的にみれば、海上輸送力の確保如何にかゝっており、その崩壊は日本の戦時経済の崩壊に直結するものであった。

「1941年から45年の日本以上に海運に依存していた国は、世界中にも殆んどなかった。日本の産業活動も、そしてまた食糧の供給も、海外からと日本諸島間の一定した海上輸送に依存していた。戦争当初においてさえ日本の所有する商船隊は、その経済の需要と太平洋地域における軍隊補給の要請を満たすにも不十分だった。それがアメリカ合衆国の反攻で、船舶の喪失量は新造船を上廻るにいたったから、戦初からの船舶不足は一層重大な問題となった。海運の悪化が、日本の戦時経済のあらゆる面に危機的影響をひきおこした⁽¹⁾。」

「アメリカ合衆国戦略爆撃調査団」の報告は、以上のように、海上輸送力が日本経済に占める意義を簡潔明確に把握している。緒戦の勝利もつかのま、昭和18年2月ガダルカナル島の敗退以来、陸海軍が直接の作戦輸送用に争って船舶を徴用したことや、連合軍の反攻の前に、日本の物資輸送用船舶は激減し、南方占領地よりの海上輸送が円滑を欠くようになると、物資動員計画はたてられなくなった。19年の半ばにはアメリカの空軍、潜水艦による海上封鎖は内地沿岸および満州朝鮮からの輸送すら困難となるにいたり、日本の海上輸送力は麻痺状態におちいった。原料の輸入は激減し、さらにはまったく途絶したので、軍需生産額の増加は不可能となり基礎産業の基盤は潰滅し、ストックの喰いつぶしによって数か月間戦力を維持しえなすぎず、沖縄戦の頃には抗戦の経済的基礎は壊滅していた。

アメリカが日本商船隊を大量に撃沈し、壊滅せしめたのちは、ターミナルである港湾に攻撃を向け、あわせて海上輸送力の徹底的破壊をめざした。その実情を具体的にみると、開戦直前日本海運は 630万トンの船腹を保有し、イギリス、アメリカにつぐ世界第3位の実力を誇っていたが、新造船の増加にもかかわらず、17年11月 600万トンを割り、18年12月 500万トン、19年3月 400万トン、同10月 300万トン、20年4月 200万トンとつぎつぎに急テンポで大台を割るにいたった⁽²⁾。昭和20年6月以降、「日本の商船隊は、その数が著しく減っており、港湾施設はその能力の何分の一しか利用されていなかったに拘らず、対船攻撃の半分以上、そして全攻撃企図の9%が港湾施設に向けられていることが注目される⁽³⁾」。敗戦時には、商船隊は 120万トンに減少し、その大部分が戦時標準船型の低性能船より成り、外航堪航性をもつ船舶は寥寥とし、さらに主要港湾は大きな被害を蒙り、利用は極度に制約されたのである。

戦時輸送力増強対策の一環として打ち出されてくる港湾政策は、前述のごとき日本経済の存立的基盤である海上輸送力の崩壊過程において、みずからの存在理由を明らかにしてくるのである。

注 (1) 正木千冬訳『日本戦争経済の崩壊』1950年、84ページ。

(2) 同上、52ページ。

(3) 同上、80ページ。

対船舶攻撃1287の内訳は、船舶 629隻、港湾 640箇所、海軍施設18箇所である。港湾1箇所と船舶1隻を同じレベルで計算しているので、港湾攻撃が全攻撃企図の9%と割合は低いが、港湾 640箇所という数字の実質的意味を想起すれば驚くべき打撃であろう。

3. 海運・港湾統制

日中戦争後、海運・港湾統制は漸次強化されたが、その過程を述べよう。昭和15年1月、「海運統制令」が公布された。政府は配船の合理化、運航の能率化をはかるため船舶の貸借および委託を命じえることとし、外国船の備船を許可制とした。さらに海上輸送の両端における港湾荷役を促進するべく荷主・荷役請負業に命令を発する旨規定した。これは運航能率の向上が港湾

荷役力の増強にまたねばならぬことを意味し、のちの「港湾運送業等統制令」の萌芽をなした。同年9月「海運統制国策要項」が成立し、国家の介入が一段と深まった。政府はみづから輸入計画と配船とを管理・決定し傭船料を公定することになった。そのため政府機構を拡充し通信省管船局を8課より11課へ増加させ、のちの海務院設立への態勢を整えた。同時に「要項」に付属して「海運統制強化実施要領」が発表され、その末頃に機帆船その他の統制を規定し、「荷役力ノ向上ヲ図ルト共ニ其ノ関係事業タル艀業荷役請負業海陸連絡等ノ強力ナル統制ヲ行フ」との港湾運送業統制の意志を明らかにした。

このように海運統制は進展したが、港湾対策は港湾荷役の向上ないしはその関連事業の統制としてあらわれたにとどまった。翌16年2月、「交通政策要綱」は、交通全体系の総合的統制を目的として公布されたが、ここにはじめて「港湾問題が正面より解決の俎上に上らされた⁽¹⁾」。交通施設の整備拡充の一環として「各港湾ノ使命ニ応ジ、重点的ニ諸施設ノ整備拡充」が図られ、港湾能力の増強に関しては臨港鉄道その他水陸連絡設備、倉庫・保管施設、荷役能力についてはとくに艀船の増備・荷役の機械化と荷役労務者の確保に努力することが規定された。さらには交通統制の運用を促進するため、港湾荷役業の総合的統制へ向うようになり、通信省は全国主要港における港湾運送業者統制の具体化に着手した。かくて16年9月17日、「港湾運送業等統制令」が公布された。当局談の「理由」によれば、「現下ノ逼迫セル船腹状況ニ対処シ、船舶運航能率上至大ノ関係ヲ有スル港湾荷役力ノ統制ヲ強化スルト共ニ其ノ経営機構ニ根本的刷新改善ヲ加ヘ以テ如何ナル事態ニモ対応シ得ルガ如キ港湾ノ総動員態勢ヲ早急整備シ置クノ要アリ⁽²⁾」とうたいすでに來るべき戦争に備えた。従来港湾運送業は、錯綜する業態の下に群小業者が乱立し設備の重複、作業の無統制など非能率な点が多かったゆえ、本令の主目的は港湾運送業の一元的運営を行うための港湾作業会社を各港別に設立し、港湾荷役力の最高度発揮を狙うことであった。17年の秋頃には後述

する「港湾荷役増強対策」の急速な実施に対応するため、その設立を急ぎ同年末には46社が設立完了、その総資本金は2億8678万円に達し、全国的にほぼ完成した⁽³⁾。

政府は太平洋戦争突入まもない12月19日、海陸交通行政を強化すべく海務院を創設し、海事行政を統合して臨戦体制を打ち立てた。船舶・造船・船員にわたる全面的国家管理にともない海務行政機構の拡大強化をはかるため、通信省管船局を外局に改組し海務院となし、5部21課を設けた。その地方組織として海事部と大蔵省税関港務部を合し5局6支局の海務局を主要港湾地におき、強力な海運統制を実施し船舶の運航を国家管理する前衛たらしめた。また海務院は港湾行政については内務省土木局と緊密な提携を建前とした。同院運航部港運課では港湾運送業およびその附随事業の監督・助成指導、港湾作業の指導監督、船舶荷役施設の運用、海陸運輸の連絡等、港湾運営に不可欠な重要事項が含まれていた。他部の分掌事項中、港湾運営に密接な事項を加えれば、海務院が戦時港湾運営で占める地位はきわめて広範なものとなった。

戦前のわが国港湾政策は、内務省の築港を主とする土木行政と大蔵省による関税行政が中核をなしていた。しかし戦争はこれらの行政に大きな変化をもたらした。日本海運の使命とした「外貨獲得」「航権の維持伸張」主義が戦略重要物資輸送主義へ転換したため、関税行政の役割は後退しつつけた。またすべての政策が戦力増強の一点を指向している以上、土木行政といえどもその目的に役立つ港湾修築工事へと転じた。しかも戦時下の資材・労力の制約下で新規修築工事に多くを望めないとすれば、当然のことながら既存の港湾施設の運営が、戦時港湾行政の前面に押し出されてきたのであった。それゆえ海務院の設置は戦時港湾行政確立のシンボルとみられ、さらには港湾運営機構簡素化の中心をどこにおくべきかを解決する鍵を提供するともとわれたものである⁽⁴⁾。

海務院は港湾運営上、多く期待されて発足したが、現実には多難であった。

すなわち17年5月企画院が中心となって通信・鉄道両省協力のもとに、石炭および重要物資の輸送状況調査に行政考査班を主要港に派遣したが、その報告中にまたも「港湾諸機能の分裂に伴う輸送障害」が指摘されたのである。港湾における官有・民有諸施設（岩壁・上屋・倉庫・荷揚場・クレーン・専用線・その他の陸上諸施設）の運営利用とこれらの行政機能および諸計画は依然として錯雑紛淆の状況にあり、そのため戦時輸送の維持増大に大きな支障を与えるにいたった。企画院第6部海軍少将柴田弥一郎は、これらの「隘路突破」のためには官庁間の根強いセクショナリズム打破を叫ばざるえない始末であった。さらに柴田はわが国の港湾拡充論者が時局下実現不可能な根本的拡充整備を固執し、既存設備の活用による能率向上を考えないことや、港湾の拡張には熱心であっても竣工後の運営には無関心であることを批判した⁽⁵⁾。この責任ある地位の高級官僚の発言に示されるように、港湾の造築と運営は乖離し、港湾の総合的運営は円滑を欠き、「隘路」をなしていた。

さらに同年10月1日の定例次官会議で、陸軍次官木村兵太郎は東京港の荷揚状況実情調査の結果を報告し、荷揚関係労務対策の改善を要望した。これをうけて警視庁は同月10日東京港入港船の運輸力を向上させるため、管内の署長を招集し「東京港湾沿岸荷役促進委員会」を設け、関係各署に以下のごとき通牒を発した。すなわち沿岸荷役各署は各管内の滞船日数を極力減少せしめ回転率を向上させること、水上署は沖荷役の作業能率を増進させること、労務供給業者・荷主方面を督励すること、荷役場を改善せしめること等である。東京水上署はこの通牒にもとずきたぐちに沖仲仕にたいする食糧・酒・地下足袋・軍手の配給円滑化と空艇の稼働督励に乗り出した⁽⁶⁾。このように海務院の分掌である港湾作業の「監督」や「助成」も同院の行政能力では十分に発揮されるまでにいたらず、軍部の助言や警察の積極的な介入で補完されなければならなかったのである。

注 (1) 尾関将玄『戦時経済と海運国策』昭和16年、22ページ。

- (2) 通信省管船局『港湾運送事業統制関係綴』（横浜市立大学図書館所蔵）昭和16年。
- (3) 太田康平『戦時海運経済及び政策』昭和18年，699ページ。
- (4)(6) 保坂順一「港湾荷役増強論」『港湾』20巻1号，昭和17年。
- (5) 柴田弥一郎「隘路突破」『港湾』20巻10号，昭和17年。

4. 港湾荷役力の緊急増強対策

日本の戦時経済の帰趨は海上輸送力の増強にかゝり，戦局悪化につれ海上輸送力の確保はいよいよ焦眉の急となった。それはまさしく船腹量に比例するものであり，増強には大別して二方策があった。すなわち船腹の「絶対的增加」と「相対的增加」である⁽¹⁾。「絶対的增加」とは新規造船もしくは外国船の傭入・購入による船腹の絶対量増加をいう。まず新規造船について述べてよう。政府は17年5月計画造船政策を確立し，戦時標準船型を定め，これを強制的に採用せしめた。そして客船等の特殊のものをのぞくほかは，戦標船以外の船舶建造を許可しなかったのである。この船型統制により，船舶設計は不要となり速力や耐久力を犠牲にして，工程はいちじるしく単純化された。このような大量生産の標準船の性能低下は，一方では戦時国策の要望する船舶の増産を容易にしたが，他方では爆撃，雷撃に対する抵抗力を大きく弱め，喪失率をいっそうひどくした。連合国の海・空軍に片っぴしから撃沈され，喪失量が新規建造量を上廻るようになったこと，さらには原料，資材，労力の決定的不足等に制約されて，竣工は遅延するようになったことなど，絶対量の増加には限度があった。なかんずく鋼材不足から，鋼船の建造は頭打ちとなり，性能のおとる木造船の建造へ向わざるをえず，これらは大洋に就航させ，軍需輸送を維持する船としての効果は望めるものではなかった。こうして船腹の量のみならず，質も減少低下をまぬがれなかった。つぎに外国船の傭入・購入による「絶対的增加」も，第二次大戦勃発後，欧州・地中海が交戦区域になると，交戦国は船腹不足に対処して，自国船を極東地域から引揚げたから，新規購入の余地も少なくなった。ついで太平洋戦争後は，世界が戦乱にまきこまれ，わずかな中立国よりの傭・購入はまったくの

ぞめなくなったのである。

このように、船腹の新規獲得による「絶対的増加」に一定の限度があるならば、日本にとって残された方法は、「相対的増加」以外にはありえなかった。「相対的増加」とは現有船舶の回転を最大限に早め、運航能率を増進することによって、船腹量を「相対的」に増加せしめる、いわば「消極的」な意味の増加策である。現有船舶の回転を早めることは、船舶の航海度数の増大を意味しており、それだけ輸送量が増大することであって、船腹を増加するのと同じ効果を生ずる。その方法としては航海時間および碇泊時間の短縮がある⁽²⁾。能率的な航路の採用、もしくは速力の増大により、航海時間を短縮し、もって航海度数を増加することは、平時においては可能であるが、戦時においては容易ではない。なぜならば戦時下では船団組織、夜間航行中止、危険区域迂回、ジグザグ航海等をするから、船舶の有する速度を十分に発揮し、かつ能率的な航路を通過することは実行不可能なことが多く、したがって航海時間は平時に比して延長されるのが通例であるからであり、この方法による運航能率の増強は期し難い。

それゆえ残る方法は碇泊時間、すなわち、「航海に従事しない時間」の短縮であり、これは「港湾の碇泊時間」の問題である。港湾においては貨物の積卸、旅客の乗降、燃料、食料・飲料水の積込等一定の碇泊時間を要するが、これを短縮することにより、船舶の航海に従事する時間を増大しうる。この碇泊時間の短縮も、戦時においては、船団航海による港湾作業の同時的輻輳、港湾労働者の不足により、必ずしも容易とはいえないが、航海時間の短縮が以上述べたごとく、本質的に不可能にちかいとすれば、港湾における碇泊時間短縮は、あらゆる方策を用いても実行せねばならなくなってくるのである。しかも、碇泊時間を短縮しうるもっとも大きな要素は、港湾荷役力になっているから、その増強が、何よりも要請されるようになるのである。かくて、戦時下の港湾政策が、港湾における碇泊時間短縮をねらって、港湾荷役力の増強策に集中的に向って、重点を集中してくるのは必然的であ

った。当時の責任者の1人である海務院次長・安田丈助は、つぎのように述べている。「現在わが国の船舶稼行日数は330日であるが、その中の過半数約180日は港に碇泊して貨物の揚積に費される日数である。故にこの日数を幾分でも少くすることにより、1片の鉄も1本のハンマーも要せずしてそれだけの船腹を増加しうることになる。即ちこの港内碇泊時間を、かりに1割だけ短縮したとすれば、それはただちに数十万噸の船腹増加にひとしい」とすら断言し、かゝる方法こそが「わが国に残された唯一の輸送力増強手段」であり、それはかゝつて「港湾荷役の促進にある⁽³⁾」と結論した。海上輸送力増強のためには、たんに船舶を増加するのみならず、荷役能率を増強して、船舶の港湾における滞船日数を短縮し、本船速発 Quick Dispatch により、運航回転率を図らねばならない。すでに運航の一元化、計画造船、運航能率の向上、陸運増強、港湾作業の統制、等々により海上輸送の増強を促進したが、いよいよ、残された最後の船腹稔出の領域である「港湾荷役の促進」へ全力を傾けざるをえなかったのである。

かくて政府は企画院に設置した「戦時輸送委員会」において港湾荷役増強方策を根本的に検討したすえ、17年12月10日「戦時港湾荷役力の緊急増強対策」を国策として閣議で決定し、本格的対策にのりだした。17年12月1日から18年3月31日までの「港湾荷役増強期間」を設置し、志気の昂揚、能率競技の実施を行なうことも、あわせて決めた。「本増強対策」は、稼動船腹の積極的捻出をなすため、主要港における荷役能率の5割引上を目標とし、実施にさいしては、港湾の設備、気候、物資動員計画等により、各港湾の事情を異にするので、つぎのごとく定めた⁽⁴⁾。すなわち、東京・横浜・名古屋・大阪・神戸・関門・八幡の各港は5割引上げ、小樽・室蘭・釧路・留萌・新潟の各港は、冬期の機械荷役能力を考慮して、冬期2割、夏期5割引上げを目標に、とくに石炭積出し設備の建設・修理を促進することにした。敦賀・伏木・船川の裏日本所在港は、3割引上げとし、京浜向け北海道・樺太炭の裏日本増送に依じて、荷揚、貯炭能力の増強に必要な緊急措置を講じる

ことにした。政府の対象港は以上であるが、上記以外の諸港についても、右に準じて必要な措置をとることとした。

「緊急増強対策」の根幹は、労務者・設備・作業制度・業者の4つにおかれた。以下各々について簡単に述べる。労務者対策は、要員確保をなにより目的とした。8割まで人力に依存するといわれる荷役作業においては、労務者の不足はただちに港湾荷役の低下を意味するからである。港湾労働者の応召・徴用・高賃金の軍需工場への転業、新規募集の困難等が、絶対数の不足をもたらしたうえ、熟練労働者の減少は当然質の低下をきたし、稼働率はおちる一方であった。国内で新規に動員する余力がないので、中国人労働者の移入も考えられたが、すでに彼等を運ぶ船腹稔出が困難となっていた。俘虜の使役は、京浜港で試験的に一部実施に移された。勤労報国隊の出動ものぞまれたが、荷役労働の性質上特殊な技術と経験を要するので効果にとぼしかった。そこで既存労働力の能率向上をはかって、必要な措置をとることとした。米・酒・煙草などの食糧および地下足袋・石鹼・ゴム長靴・軍手・作業衣・ズボンなど作業用必需物資を稼働日数の多いものに特配し、稼働率の上昇をねらった。労働者の早出や夜荷役を強行して、荷役時間を延長した。午前7時より午後4時までの労働時間を朝1時間早めるとともに夕方5時までのぼし、これに夜荷役を加えた。1日10数間の労働は、恒久的に継続できないので、夜間照明の増設、夜食用食糧の増配等、夜荷役実行施設の拡充をはかり交替制を行なうことにした。賃金については、「賃金統制令」による公定賃金では作業能率が害されるので、特別措置を講じ、これを出来高払制として、各人の労働量にみあう賃金を払う制度をとり、基本給を決定し、定量以上は出来高払制を実施することになった。すでに実施されていた「炭坑労働者賃金督励措置」と軌を一にするもので、これに能率奨励金を交付して、標準荷役能率5割引上げの刺戟となしたのである。

つぎに設備対策であるが、揚場の集約整理と荷役機械の緊急整備が主要なものであった。前者についてみると、従来、揚場は個人または団体の所有

で、その間に融通が行なわれなかったのを集約整理し全面的に利用しうる機構をつくり、船舶運営上の能率化をはかることである。すでに17年10月、港務協議会にはかり、各港ごとに調査して、整理計画をたてさせていた。後者については、荷役量の8割が沖どり状態で輸送船団入港などの荷役量の集中的処理に対応できないので、起重機、コンベヤーの整備をはかることである。これも、資材不足で速急の実現は困難であった。ついで作業制度の改善は、総揚制の実施を中心とするつぎの項目である。(イ)荷主の直舁の制限および廃止を主眼として、貨物の荷受・船積方法を改善する。(ロ)船内・廻漕・陸揚の業者を統合一貫する。船側渡を廃止し、総揚制を断行する。そして、貨物荷渡方法を改善する。(ハ)貨物の検量、検数の迅速化。(ニ)倉庫、上屋の拡充により、倉舁使用をなくし、舁滞船を防止する。(ホ)長距離陸地間輸送を制限することにより陸運に転化し、港内運航の船数を増加させる。(ヘ)護送船団等の船舶動静通報連絡の迅速化である。

業者にたいしては港湾運送業の統合を急速に完了して、以上の方策実施の中核体たらしめようとした。政府のこれらの行政措置により、企業の採算をいちじるしく悪化せしめた場合は、その経済的負担につき、適当な財政措置を考慮することになった。これは、戦時下船舶の不足ならびに集団護送制の実施にともない、港湾荷役の波動性が大きくなり、業者が労働者の常時保有が困難となったので、集団入港の多い港湾荷役業者をして、経済的負担を軽からしめんためである。さらに本方策遂行のため、海務官を神戸、横浜、大阪、門司、新潟、室蘭、敦賀に配置し、万全を期した。

ところで政府が、実施方策の一項に「荷役機械の緊急整備」を加えたのは、港湾に対する認識を深めたと、評価できよう。港湾荷役ほど機械力が要請されながら、実状は生身の人力により機械力を無視している作業はなかったからである。しかしながら、戦時輸送のかなめである港湾荷役にたいし、戦局のまっただなかで、「荷役機械の緊急整備」を、はからねばならぬことは、日本の港湾荷役の前近代的なまま放置されていた矛盾が露呈されたこと

を意味している。港湾荷役力増強に関し、政府が具体的に動きだしたのは、17年5月通信省が「官民懇談会」を本省において開催したこと、さらに同じころ企画院主催で、関係官庁共同の督励班を全国主要港湾に特派したのがはじめである。当時ですら、遅きに失した感があるにかかわらず⁽⁵⁾、その後半年をへて、ようやくここまで至るは何としても「対策」の遅い憾みを免れなかった。「緊急増強対策」で政府が力を入れ、効果を期待している港湾労働者の要員確保・能率向上にしても、同様の優遇措置が炭坑における坑夫確保のため、すでに3年前より実施されることをみても、同断である。海務院は、以上の「増強対策」にもとずき、荷役能力の強化拡充と計画的重点的荷役の徹底をはかり、わが国港湾荷役の難関を切抜けようとした。「港湾運送業等統制令」により、各港別に作業会社が設立され、一元的運営機構が確立された後は、海務院の命令は全国のすみずみまで行きわたると考えたのである⁽⁶⁾。このように「港湾荷役の緊急増強対策」は、この段階における港湾対策の根幹をなすものであり、さらに、民間側の港湾荷役研究機関として、「港湾荷役改善協会」が、海務院の手で、主要港に設立され、官民両者の荷役改善への体制は完成された。

これまでに主要港において、随時開催された「荷役増強会議」の延時間、出席延人員は莫大なものというべきであった。緊迫した戦時下、官民の叡智を結集した諸会議がひんばんに行なわれ、それに呼応して政府の諸対策がつつぎに実施されたのであるから、諸対策はすでに出尽しており当然に荷役能率は向上するはずであった。しかるに現実の荷役能率は、一片の法令、運送関係機構の統合だけで、向上するものではなかった。「徒らに会議多くして効少し⁽⁷⁾」と評されるありさまであった。諸施策のうち、効果を収めたものもあった。たとえば、大阪港では、荷役労働者の確保のため、米・酒・タバコ、作業衣を稼働率に応じて特配し、あるいは基本給外に支出の能率奨励金、宿泊・医療などの共済厚生施設として、「港湾荷役改善協会」を設けたことなどである。このほか港湾労働者の吸収策としては、港頭に沖仲仕寄場

をはじめ、これに付属する共同浴場、港愛病院等、厚生施設を充実したこともあげられる⁽⁸⁾。

東京港では、警視庁が荷役増強に必要な労務者の確保に熱意を示し、都より所有建物の提供をもとめ、これを「港湾荷役突撃隊」宿舍等として使用した。18年4月、財団法人「東京港湾荷役改善協会」が設立され、港湾労務者の宿泊所、食堂、診療所の経営にあたった⁽⁹⁾。かように、諸港でも増強対策の一つとして、港湾労務者の福利施設の充実が図られたのである。

しかし、これらの厚生施設で、港湾労務者を港につなぎとめることはできなかった。軍需工場の高賃金に魅せられて、港湾への「優先割当」に定着する労務者は、ほとんどなく、これが確保は思うにまかせなかった。たとえば、大阪港では、「労務供給事業規則」により、「自由労務者供給事業組合」が設けられ、雇主はこの組合を通じて、アンコー（日傭労働者）を使うことになっていたが、常傭者並みの労務手帳をもたず、ただ組合の登録票で就労契約が成り立つ仕組みで何らの保証もなく、彼らをヤミ労働市場へ走らせ、移動に拍車をかけるのみであった⁽¹⁰⁾。港湾には高賃金の軍需工場からハジき出された老令者や浮虜・不熟練アンコーなど、機械一つ動かせぬ者が多く、量・質ともに港湾労働力の低下を招いたのである⁽¹¹⁾。19年に入って、敵機による本土空襲も必至となり、建物疎開が速かに進められ、港湾労務者は、臨港地を遠くはなれた地より、通勤・就労するのやむなきにいたり、時局下、とくに要請されていた荷役力の強化を阻むようになった⁽¹²⁾。

港湾荷役の機械化についてみると、日本の主要港では、戦前民間企業者においても、起重機設備をもつものが多く、専用荷揚場には、大型起重機が設置されるところが多かった。しかるに、河川、運河をみると、揚浜では舢舨と護岸の間に歩板を渡し、人夫が天秤棒を肩に往復しており、また荷役設備の不備から舢舨が倉庫代りにつかわれるという倉舢が多分にあった。したがって、港湾全体としては荷役設備の近代化には遠かった。これは従来労働力が過剰であり、起重機を設備しようとするさい、労務団体から強い反撃にあ

ったことや、荷役の機械化に踏み切らないことが、一面で失業救済の役割をはたしていたからである。ところが戦時下ではこれが大きなガンともなった。戦時下の船貨の大部分は石炭が占め、石炭荷役用の設備不足は船舶の運航能率にかかわるので、急ぎ増備する必要があった。そこで荷役機械の動員や配置転換・新設に力を注いだが、新設に要する資材が一般民需物資と同一扱いをうけて資材入手が容易でなかった。19年度に入って「物資動員計画」により、はじめて優先割当されることになったが、時すでに遅きに失するものがあり、結局荷役の機械化も掛声だけに終わった感が深かった⁽¹³⁾。

政府は、港湾作業会社の一元統合に並行して、前述のごとく「荷役増強対策」をつぎつぎに打出し、部分的な成果をあげたが、全体としては官僚の「作文行政」におわり成功したとはいえなかった。たとえば、昭和19年に政府の責任者である鉄道総局長官・堀木謙三は、船団輸送が間歇的であること、港湾機械設備の不完備なことなどで、沿岸荷役能力において、4割から6割減じていることを指摘し、港湾の能率をあげるにはあいかわらず「労務」と「機械設備」の障害を克服せねばならないことを認めている⁽¹⁴⁾。かくのごとく、「港湾荷役力の増強」は、戦争末期にいたるまで、つねに新しい問題であり、そして根本的に解決をみるにいたらなかった。これは荷役能率を左右する因子が他に無数にあって、悪条件、悪循環を形成するため、荷役力低下の真因が捕捉しがたいからである。客観的にみれば荷役力低下の原因は、現象的には戦時下不可避の人的・物的施設の絶対的不足であろう。仲仕・艀・船夫の不足、艀修理資材、曳船燃料・荷役用具・トラック・鉄道貨車の不足または不円滑、上屋倉庫、その他置場の不足ないし回転率の低下、港湾労務者への食糧および作業衣類配給制度と賃金制度の不備、配船計画の不備等枚挙にいとまがない。これらの原因は悪連鎖をなし、悪循環をつくっていた。

さらに港湾を所管する官庁行政が複雑なため、あい交錯しますます荷役力増強を難しくした。「港湾作業行政」の繁雑さの一例をあげると、荷役に必

要なローブ類の入手にはまず港湾作業統制会社、つぎにそれを統制する海務院、さらに資材配給を統制する商工省の許可を要し、当座の急には役立たない。また営業倉庫の回転率を高めんとしても、営業面は商工省の監督、内容物の搬入出・保管のうち、米は農林省、台湾・朝鮮両総督府、砂糖は大蔵省、台湾総督府、洋紙類は商工省の管轄であり、労務では沖仲仕1人でも、その作業は海務院、賃金・福利・厚生等は厚生省の所管であり、諸官庁の監督に束縛されて、倉庫会社の自主性を発揮する余地はないという具合である⁽¹⁵⁾。

荷役力増強の迅速化のため、その障害除去が要求される時機に、官庁における機構機能が、これに十分即応しえない所に、荷役力低下の主因があった。民間においては、各地に港運会社の設立準備がすすめられ、港運業者の再編成統一により港湾業務の作業形態に大きな変化が生じようとしているとき、それに対応する行政機構の複雑時岐は、本末顛倒であり、大きな障害をなすものであった⁽¹⁶⁾。

注 (1) この2方策の考え方は当時の論著に散見される。たとえば前掲尾関将玄『戦時経済と海運国策』349ページ。「絶対的」「相対的」の語の代りに「積極的」対策、「消極的」対策とする使用法もあるが内容は同一である。たとえば保坂順一「我国海運の変貌と港湾」(上)『港湾』20巻4号。後年になると船舶の「積極的」稔出の名のもとに、「相対的」増加をはかる使用法(注4の安田論文はその一例)が出てくるので、本稿では混乱を避けるため前者の語法を使用した。

(2) 前掲太田康平『現代海運経済及び政策』636—7ページ。

(3)(4)(6) 安田丈助「戦時港湾荷役力の緊急増強対策」『港湾』21巻1号、昭和18年。

(5) 開戦前より運航能率向上の前提として荷役力の増強を唱えている論者は多い。たとえば八木常三郎「事变下の港湾の重要性」『港湾』18巻1号昭和15年、八田嘉明「東亜共栄圏の確立と港湾の使命」『港湾』19巻1号昭和16年、川上胤三「港湾荷役の新体制」『港湾』19巻9号昭和16年、開戦後のものに保坂順一「我国海運の変貌と港湾」(中)『港湾』20巻5号昭和17年。

(7) 保坂順一「港湾荷役増強論」『港湾』20巻12号。

(8)(10) 『大阪港史』第2巻昭和136年、614ページ。

(9) 『東京港史』昭和137年、222ページ。

(11)(12)(13) 前掲『大阪港史』第2巻 606ページ、236ページ、374ページ。

(14) 堀木鎌三「変貌せる港湾の諸問題と港湾行政」『港湾』22巻9号 昭和10年

(15) 保坂順一「港湾荷役増強論」『港湾』20巻12号 昭和17年

- (16) 市川数造「港湾行政の一元化と港湾施設の重点的拡張」『港湾』20巻10号、昭和17年

5. 港湾行政の一元化

戦前における日本の港湾開発・管理制度は、「港湾国有の原則」にもとづいて運営されていた。港湾は国の公物であり、港湾を開発・管理する主体は国であった。横浜や神戸のごとき重要な港は、大部分が国家資金により築造され国の機関が管理してきた。港湾の修築がすみ施設も多種にわたってくると、国が管理の主体であるという考え方にも変化を生じ、施設を造ったものが管理するというように、一つの港湾において施設ごとに管理者が存在するにいたり管理関係が複雑になった。さらに港湾を場とする行政は、関係行政官庁がそれぞれの必要から分掌していわゆる縦割りが貫ぬかれた。したがって港湾管理・運営については統一的な基本法は制定されるにいたらず、港湾にたいする法律・命令・通牒等は必要に応じてその都度断片的に發布され、きわめて多くの法令が併存のまま戦争を迎えたため混乱をきわめていた。それゆえ港湾管理はつぎのごとく多くの官庁に縦割りの形態で分属したのである。すなわち築造改修等の土木関係と各種港内取締・水面使用等の警察関係は内務省、労務・衛生関係は厚生省、関税・上屋倉庫・物揚場については大蔵省、海運業・港湾運送業に関して逓信省、海上軍事・に関しては海軍省陸軍省というわけである。

このように港湾行政機構の不統一性は、各般の行政機構中、最たるものといわれ、文部省以外の各省が大なり小なりそれぞれ発言権をもっていて乱雑なことは他に類例をみない。港湾監督行政が輻湊するため、各省が同一港湾内において別個の監督権を振り、そのため港湾運営に障害を与え、ひいては港湾荷役停滞の大きな原因となったことは前述したとおりである。

されば昭和17年10月8日の定例次官会議で、手島逓信次官が港湾荷役の対策につき詳細な説明をおこなったさい、各次官から根本的措置として港湾行

政の一元化が要望されるにいたった。現行の港湾行政は一貫性に欠け混乱しているので業務能率を低下させ荷役促進を阻害するため、再検討をくわえ一元化をはかるべく新措置を講じ、戦時輸送の増強助長対策が実行されるはこびとなった⁽¹⁾。

その第1弾として18年3月24日、地方長官をして港湾行政を総合せしめる「港湾行政の運営に関する応急措置の件」が発表されたのである。「重要物資の生産拡充のため、港湾運営力を増強し、特に滞貨の根絶を計ること、最も喫緊の要務なるに顧み」、地方長官を中心として、港湾の総合的運営をはかるもので、大要は以下のごときであった。首相の指定する港湾、すなわち、門司・八幡・若松・戸畑・神戸・大阪・名古屋・横浜・東京の9港につき、重要軍需物資の生産拡充・主要食糧に関して必要あるときは、地方長官は政府の旨をうけて、税関長・海務局長・鉄道局長・内務省土木出張所長等の港湾現地機関に対し、港湾運営力増強上、必要な指示をなしうることとなった。地方長官を中心として、総合調整される主要事項は、海務局および税関所管事項中、港湾輸送力増強に関する事項、港湾諸施設の総合運営荷役作業・労務・港湾施設の築造等の諸行政であり、港湾現地各機関との緊密な連絡をとり、前年設立の「港湾荷役増強連絡委員会」の活用により、実績をあげようとするものであった。政府はさきに港湾輸送力の強化こそ、戦力増強上の「かぎ」として、港湾荷役力増強の刷新に緊急措置を講じたが、これはひばくせる戦局段階に即応して、各重要港湾所在府県知事に必要な指示権を付与して、重要港湾輸送力を高めようとしたのである。

この対策に対して、批判がなかったわけではない。以上は、「件名」に表示されるごとく、あくまで応急的措置にとどまり、恒久的なものではなかった。地方長官の指示権は官制によらず、現地機関のそれぞれの所属長官からの訓令にもとずいてなされるが、地方長官が他系統機関に指示するゆえ、運用上実効上、相当に円滑を欠く面があった。指示権の対象事項も、港湾行政の全面にわたるものでなく、応急的なものに限られていること、適用範囲も

全国港湾でなく、特定港湾について施行されることなど、効果をあげるのに十分とはいえなかった⁽²⁾。したがって、港湾行政の一元化にたいする理想的措置とはみなしがたく、戦争の長期化により荷役増強が緊迫すれば本格的な一元的総合体制が要望されるのは必然であった。港湾行政一元化への動きとして、エポックをなしたといわれるが、18年11月1日、鉄道・通信両省を廃止し運輸通信省を新設したことである。当時、喫緊の要務である重要物資の生産増強は、生産の計画と実行とを、統一的に遂行確保すべき軍需省の設立決定により軌道に乗るにいたったが、物資動員計画の根底たる陸上・海上輸送の一貫なくしては、計画生産は成り立たない。陸運と海運の結節点は港湾である。これら三者が一貫性をもたず、いずれか一箇所に脆弱点があれば、輸送は渋滞し、全体の機能に影響を与え、いわゆる輸送の隘路をもたらす。しかるに前述のごとく、港湾施設は各省の所管にまたがっていて、とかく貨物の動きの実情に即せず、輸送上の大隘路をなしていた。そこで、「戦力拡充の基底たる海陸の総合輸送力を急速かつ徹底的に強化する」ため、他省より税関・倉庫・港湾・土木・港務等の港湾関係行政を移管し、海運・陸運・港湾三者に一貫性をもたし、輸送の総合計画樹立ならびに運営が、命令系統の一元化により、円滑化されることをねらい、もってこの隘路を打開せんとした。これが運輸通信省創設の意義である⁽³⁾。かくて海務院は同省に吸収され、海運総局が設置され、その港政課で港湾運営・港湾作業・臨港施設の調査に関する事項が所管された。地方には、税関・海務局を合併し地方海運局を設け、船舶・港湾・関税事務まで一手に所管させた。同省港湾局の管理・計画・建設の3課で、港湾および臨港施設の管理、および建設改良・公有水面の埋築と干拓・港湾計画・港湾工事の施行等の事項が所管された。

こうして、敵前転回ともいわれる運輸通信省の発足により、港湾運営に関する行政権が、おおむね一官庁の権限に統合されたことは、港湾行政の一元化に一步前進したといえよう。しかし、これで問題がすべて解決されたわけではなかった。中央官庁においてこそ、ひとまず一元化されたが、地方官庁にお

いては、なお権限は海運局・都道府県・市の三者に分属せしめられていた。さきの戦時行政特令により、地方長官へ政府の上級官庁における港湾行政が委譲されながら、港湾の現地において直接に労務行政や港湾業者の指導にあたるべき下級官庁の職権は不統であった。地方長官の指示権と、新設の運輸通信省の港湾行政部面で、競合することも生じ、目的どおりいかないことが多かった。都府県と地方海運局との行政的連絡が不十分なため、同一問題に対して、命令や協議が重複して行なわれ、港湾対策実施の新たな障害となった。「港湾荷役増強対策」がうちだされながらも、現場の労働者のための各種の施設や給与を企画し実施する責任や、所管の調整や整然と行なわれず放置され、時機を失するきらいがあった。地方海運局支配下の海運報国会と府県警察部管轄下の労務報国会とは、歩調が必ずしも一致しなかった。

地方総合行政官庁である都府県の強味は、国の行政の一部を分担しつつ、それがもつ総合性にある。したがって人・物とのつながりが、複雑多岐にわたる戦時下では、事項の遂行にあたって、都府県の発揮する総合性の妙味は大きいといえる。鉄道行政、船舶行政のごとく、都府県を越えてきわめて移動性の強いものを除外すれば、都府県に総合して、いたずらに特別地方官庁を設けぬことが能率的であり、混乱を防ぐものである。さきの重要港湾地域所在の地方長官に、港湾運営力増強上必要な指示権を与え、総合的運営をはかったのもその意味であろう。戦局が悪化しつつある時期において、港湾荷役改善の根本問題として、地方諸官庁間の行政的運用面の現場における総合協力が、緊急の要務としてさらにのぞまれる有様であった⁽⁴⁾。このような地方諸官庁間の不統一は、日本本土空襲が日常化すると、より深刻化してきた。一例に港湾防空をあげよう。「防空法」によれば、港湾防空の所管は、地方海運局と地方庁の2つがあたった。前者の所管は防空実施に必要な設備資材の整備・偽装・分散疎開であり、後者は防空の実際活動を所管した。そのため、空襲被害時における防空活動において、海運局はタッチせず、地方庁が直接担当したので、とかく平時の港湾運営業務と遊離するきらいがあった。

しかし地方庁は港水域内の消防消火に吸々とする実情で、地方庁のみでは、港湾防空の完璧を期しえなかった。それゆえ、輸送力増強上からはもちろん、港湾防空体制確立のうえからも、地方官庁間の港湾行政の統一は絶対必要であった。さらに中央の運輸通信省の所管についてなお検討すると、陸上における港湾施設ならびに工作物件の防空業務は、海運総局ではなく港湾局の担当であった。同一省内でも2分されていたから、その一元化と、地方における他省の所管事項との一元化の2つがのぞまれた。運輸通信省設立の最大目的の1つは前述のごとく港湾行政の一元化であったにかかわらず、戦争末期の空襲激化の情勢に即応する防空上の見地からも、またもや港湾行政の一元化が、要請されることになったのである。運輸通信省発足に当って、海運総局内に、「港務局」なるものを設けて、それと一切の港湾関係行政を統合し、命令系統を一本にすべきであったという見解が生じるのも当然であった⁽⁵⁾。

かように港湾行政の一元化は、戦時中を通じて、とくに大きな問題となった。防空上の見地のみにとどまらず、当時もっとも困難視される港湾労務は厚生省、港湾警察は地方庁、小型船舶用燃料ならびに労務者用特配物資は地方庁、農商務省に分管され、港湾行政の複雑共管制は依然存続しており、所期の総合運営の万全を期しがたく、戦時機動化はいちじるしく制約されていたといえよう。

この時期に、注目すべき一元化への動きとして、終戦まじかに行なわれた「港湾法案」について述べたい。港湾行政一元化の裏付けとしての「港湾法」の制定は、わが国多年の懸案であった。運通省設立の意義も、「港湾法」制定により、いっそう効果が明らかとなるものであった。初代運輸通信大臣八田嘉明は83議会で、2代目大臣前田米蔵は86議会で、それぞれ「港湾法」制定の意志を明らかにし、事務当局に準備をすすめさせていた。しかるに戦局の逼迫はなほだしく、議会の運営も極度に圧縮され、審議も最短期間に縮小されるようになった。それゆえ提案も当面戦争の遂行に直接必要な最

少限度にとどめられたため「港湾法」も提出されるにいたらず、陽の目を見ることはできなかった。不提出の「港湾法」の内容は未発表であり明らかではないが、名称は「戦時港湾管理法案」といわれ、内容は抽象的であるが、およそ次のごときものと考えられた。(1)戦時海運の機動性に対応し、港湾運営の機動性を最高度に発揮するという能動的法案であったこと。(2)戦時港湾運営の国家性を明確化し、強力な港湾運営の国家管理を内容とする。(3)港湾行政の一元化を意図し、地方海運局なども港務庁に改変して、「港長」制度を採用し、複雑多岐な現行港湾行政を、「港長」の下に集中一元化すること。(4)防空上の見地からする給水倉庫の疎開や、空襲被害の急速な復旧工事、遊休施設の転活用、等を迅速に実施しうるように、防空・防衛的要素をふくむもの。(5)港湾作業会社および倉庫統制会社にたいする国家的性格の付与、および両者の一体化をはかるための特別措置を規定したこと。

以上のごとき港湾の機動的な管理ならびに運営に必要な戦時措置を、政府と表裏一体化して急速に実施するための実施担当機関として、「港湾設備営団」を設立することになっていた。資本金は政府全額出資の10億円を予定した。この「法案」は重要港湾にたいして、運営上、国家が一元化に直接指導する体制をつくり、政府の特別支配下におき、その使用運営も戦力増強不可欠の重要物資の発着、仲継を基準とする国家的見地から行なうものである。港湾管理の意志決定機関としては、中央に運輸通信大臣を会長とする「港湾委員会」を、地方には行政協議会長を会長とする「地方港湾管理委員会」を設置する。運輸通信省内でも各局に分たれ、経済関係各省も関係をもつ複雑さを減じ統一するため、「港湾委員会」は、戦時港湾管理の最高意志決定機関とし、強力な権限をもたす。地方港湾の管理運営の最高意志決定機関としては、中央のそれと同一の機能をもつ、「地方港湾管理委員会」の決定にもとずき、各港の現行港湾行政を集中化された「港長」の手により、輸送力増強の見地から、一元的に管理し国家的運営する体制を確立することとした⁽⁶⁾。このような「戦時港湾管理法案」は、急速に解決を必要とされた諸問題に対

する緊急措置であり、しかも戦局の最終段階に対応する根本対策であった。当時一部海運・港湾関係者には、港湾の諸矛盾を一挙に解決するため、港湾を「軍管理」に移管すべきであるとの意見も擡頭していたほどである。

戦争末期になると、政府は事態捨取の最後の努力として20年5月、あまりに膨大な機構とその複雑な運営をかかえこんだ運輸通信省から、通信部門を分離し陸海輸送部門をもって新省へ再編成を行ない運輸省と改めた。地方における行政措置としては、地方行政協議会々長を「地方総監」と名称、海運局長を兼任せしめて、関係官公署にたいする指示権を付与した。地方協議会々長は知事が任命されたことから、知事が海運局長の権限をもつにいたり、戦争末期の港湾海事に関する事務を全面的に所管する方向にむかい、港湾行政の一元化の効果に期待をもたれたが、空襲の被害は港湾諸施設にまでおよび港湾の機能は破壊されつくしたまま、まもなく敗戦を迎えたのである。このように中央・地方の港湾行政官庁を通じて行政機構の改革問題は、戦時機動力発揮の必須条件をなしたが、結局は根本的な改革を実行しえず、行政力を強力に発揮するまでにはいたらなかったのであった。

- 注 (1) 前掲太田康平『現代海運経済及び政策』736-7ページ。
(2) 嵯峨根達雄「前進した港湾行政の統一」『港湾』21巻5号、昭和18年。
(3) 東洋経済新報社『日本経済年報』昭和18年第4輯37-8ページ。
(4) 大達茂雄「港湾行政の一元化に就て」『港湾』22巻1号、昭和19年。
(5) 猪口猛雄「空襲と港湾」『港湾』22巻11号、昭和19年。
(6) 堀卯太郎「戦時港湾管理法案の流産とその対策」『海運』3巻2号。本号は昭和20年2月発行予定であったが、日配ならびに一部納入分を除いては戦災のため灰燼に帰したため一般書店では発売されることなくおわり、同誌は以後戦後の21年3月号刊行まで休刊した。きわめて流布部数の少ない本号を、東大経済部研究室において利用した。

6. む す び

太平洋戦争は生産力のたたかいといわれ、軍需生産力の拡充はなによりも優先的に遂行さるべき国家の絶対的要請であった。と同時にその不可欠は前提をなすのは輸送の問題である。政府は生産力拡充を重視しながらそれを

支えるべき輸送対策を軽視した憾みがあった。「アメリカ戦略爆撃調査団」の指摘するように、海上輸送力の十全な確保の見通しを欠いたまま、戦争に突入し、ついに輸送の崩壊から生産もそごをきたし戦時経済は壊滅の一途をたどったのである。さらに一步すすめて、海上輸送力の根幹をにう海運のもつ重要性に比較すると、海陸交通の結節点である港湾にたいする政府の認識は、きわめて浅かったことを指摘せねばならない。すなわち戦局の進展につれ所有船腹量が急減し、海上輸送力が低下し、戦争遂行の隘路となるにいたって、はじめて港湾に注目し本船速発 Quick Dispatch により船舶の回転を早め運航能率の向上をはかる前提として、港湾設備の充実や機械化港湾荷役力の増強が重視されるようになったのである。しかしながら「緊急対策」として望まれながらも、資材の絶対的不足やその他の諸要因のため意のごとくならず、結局は港湾労務者の労働時間延長による労働強化のほか手段がなく、それすらも熟練労働の流出により質の低下を招き、さらには労働者の絶対量の不足という限界につきあたったのである。本船速発を企図した「港湾荷役力の増強対策」も、船腹量の「相対的」稔出を目的とする戦略的意味で考慮されたのであって、敗戦後の今日これらの要望が港湾利用者側の経済的採算を向上するという考え方から推進されていることと対比すればそれらのもつ意義の差異は明白であろう。

また港湾問題の大きな障害をなす多元的行政の解消努力についても事情は同様であり、今日のごとく港湾利用者側から行政サービスの改善を要求するのは異なり、戦時下の行政一元化は、港湾の場の多岐にわたる行政を簡素化し、もって港湾荷役増強をはかり、船舶の碇泊期間を短縮し、運航能率を向上させ、あくまでも船腹不足を「相対的」に緩和せんとする大きな戦時経済的要請にもとずき実行されたものであった。

戦時中の港湾政策はこのように、戦争という経済外的要因に圧力をうけて展開されたのであり、それゆえ港湾利用者不在の港湾において、軍部の要請に対応することを、なによりの目的として実行されようとした諸官庁の対策

は弾力性を欠き、一つの対策を行なえばつぎの隘路が出現するありさまで、机上プランは完全であっても作文にとどまり、現実には八方ふさがりで解決されることがなかった。

戦局の悪化につれ、船腹量の「相対的」稔出の最後の領域をなした港湾へ対する期待は高まらざるをえなかったが、現実の港湾諸能力とのギャップはきわめて深刻なものがあつた、その間隙をうずめるべく港湾諸対策がその都度必要に迫られ、つぎからつぎへ目まぐるしく打ち出されはしても、応急的にして当座しのぎの段階にとどまり、恒久的にして一貫した根本的な方針はついに見られなかった。

それは港湾を海上輸送力増強の「消極的」手段としてのみ把握しなかつたこと、もしくは海運の補完、または海運へ従属するものとしてしか認識しえなかつたことの反映であり、当然の帰結とみられた。今日港湾がたんなる平面的なターミナルの一端としてだけでなく、さらに一步すすめて交通・貿易・産業等の結集された生産過程の一環として統一的に認識しようとしている趨勢から観ずれば、戦時下の港湾政策は顕著な対照をなすものといえよう。

港湾における賃労働と荷役業の

成 立 と 展 開

—日本港湾労働の一研究として—

玉 井 克 輔

(海上労働科学研究所)

目 次

1. はしがき
2. 港湾における賃労働の成立・原始的蓄積
3. 原始的蓄積期の港湾労働者
4. 原始的蓄積期の仲仕組織・港湾荷役業
5. あとがき—まとめと補遺をかねて—

1. は し が き

港湾において、日本資本主義の原始的蓄積期から国家独占資本主義の今日に到るまで、一貫して変わらないのは、その用役生産における日雇労働者への依存である。港湾労働は実に日雇仲仕・日雇港湾労働者によって維持されてきたといっても過言ではない。

にもかかわらず、正当な労使関係の外にあつたかれらの歴史を知することは、きわめて困難である。隅谷三喜夫氏はその「日本賃労働史論」のあとがきで、資本の場合と異なって賃労働は自己の歴史について、殆んど何らの記録を残していない、といっておられる。まさにその数少い記録のなかでも、封建的労働組織の員一としての常用仲仕については、まだ何ほどの根拠を認めることができるのは幸いであるが、日雇仲仕を知る道筋は、特に時代を逆上るほど仲仕以外の日雇や他の貧民層の中にまぎれており、判然しがたい。

しかしながら、港湾における賃労働の成立や港湾荷役業(仲仕組)や海運業の資本蓄積(荷役業はきわめて小規模)に、主要な役割を果たしたと考えられるかれら日雇仲仕に関しては、なお究明されるところがあってもよいのではな

いだろうか。そのことは、ひいては常用仲仕や荷役業（仲仕組）の分析に役立つものであろうし、またさらに、今日の港湾における生産構造、雇用構造、労資関係、労働運動等を識る一つの有力な手がかりになるはずである。

しかも港湾における賃労働や荷役業は産業資本や交通資本の確立、発展、貿易の振興、戦争や労働運動などと密接有機的な関連の上に把握されるべきであり、原蓄期においてはことさらにそれが要求されると考える。

本論はこうした問題意識になった日浅い日本港湾労働研究の一部である。不十分な点もあり試論というよりもむしろ覚書きの域をでないかもしれない。大方の厳しい御批判をいただければ幸である。

2. 港湾における賃労働の成立・原始的蓄積

日本資本主義における産業資本の、原始的蓄積のための賃労働者は、幕末、すでに存在した寄場人足としての徒刑囚や貧民、あるいは都市貧民や浮浪者に加えて、明治新政府の政治課題であった秩祿処分と地租改正によって創出された。

秩祿処分は、1869（明治2）年から1876（明治9）年にかけて行われ、これによってそれまでの身分制度は解消はしたが、結局、全国157万にも達する没落窮乏士族が生み出された。

地租改正は、1875（明治8）年にはじまって1881（明治14）年に完了した。改良された地租自体の特徴は、封建時代の貢租に匹敵するほどに高率であり、まったく金納に統一されていた。⁽¹⁾ こうした高率の金納地租は、商品経済の農村への滲透を促進し、商人高利貸の進出を促し、農民層の大規模な分解を進展し、多量の下層貧農民層を積出した。⁽²⁾

さらに殖産興業政策による新産業・移植産業の導入興隆にともない、封建時代からのギルド職人や中小商人層などの没落が始まり、それによっても賃労働者は供給された。

こうした人々の多くは半プロレタリアートとなり、あるものは農村賃労働者として農村およびその周辺に滞留し、あるものは他県への出稼におもむき、次第に大量に都市下層に流入沈澱していったのである。

農村における潜在的過剰人口のうち、幸か不幸か疾病を免れ、しかも家族制度の温床に恵まれなかった部分にして否応なしに都市に流出せしめられたものは、工場労働者となりえない限り、日雇人夫、車力、仲仕などとなり、かかるものとして一家を形成するほかない（風早八十二「日本社会政策史」53頁）

と指摘されているように、かれらのなかから、当時開港によって外国貿易が開始され、次第に繁栄期を迎えるようになった、神奈川（横浜港）、兵庫（神戸港）、箱館、長崎などの新興港湾都市に流入してきた者が少くなかったのである。⁽³⁾ 「神戸港開港三十年史」は、その間の情景を次のように伝えている。1870（明治3）年のことである。

世上は一般に飢饉と称し、南京米の続々輸入さるる時勢なれば、細民は四方より遠きを厭わず、老も幼も男も女も波濤の如く神戸に向いて群入し、市街に乞食の多きこと、実に前代未聞の有様なり……。

こうした細民と呼ばれる貧困窮乏層の都市流入は、1871（明治4）年12月に、太政官が各地方長官にその処置について通達を行っていることから、全国的な現象だったと理解される。⁽⁴⁾

港湾における荷役労働が、乞食・浮浪者と化したかれらにとって、その労働力をてっとり早く売ることのできる有力な労働力市場であったことはいうまでもない。港湾地域一開港場に謂集したかれらの多くは、以下に述べる労働力確保・固縛策によって定着し、あるいは定着を余儀なくされ、やがて既存の封建的労働組織である仲仕組織とともに、一部は新らしい封建的労働組織を形成し、固定的あるいは浮動的に港頭に荷役する賃労働者＝港湾労働者となっていったのである。

たとえば神戸港では、村年寄たちの肩入れで、当時すでに人いれ稼業（労働力供給業、港湾仲仕としてだけではない）を行っていた関浦清次郎に、県当局が7500両の大金を援助し、建坪500余坪の俗に百人部屋といわれる人足の屯所を建築して浮浪者を収容させている。百人部屋は日雇仲仕の寄場であ

ると同時に浮浪者の収容場であり、1872（明治5）年の半ばには、収容者数は、港湾仲仕 200名の外無宿の乞食、不具者、前科者等 1,000名を越したといわれ、かれらは港湾荷役には鑑札を与えられて就業した。この百人部屋は1874（明治7）年まで続いている。⁽⁵⁾ こうした、その施策の当初から授産所的な性格をもった人足寄場は、おそらく当時としても例外的なものであろうが、これによって治安対策としての浮浪者取締と同時に港湾労働力の貯留が可能となったわけである。

1873（明治6）年2月、東京営繕会議所は、「封建体制の動揺から生じた窮民及乞食を救恤するとともにこれを生産労働者に陶冶すること」を意図して、上野に養育院を設け、240名を収容し、日雇会社を設立させ就労の便をはかっており、他の都市にも類似の窮民救済施設ができている。上記の百人部屋は、これらに似た港湾版といえる。

横浜港では、鈴木要蔵⁽⁶⁾が、町会所の設けた人足会所の頭取りの免許を与えられ、荷役、土木工事一切の総頭取として労働力供給を行った。この人足会所は現在の元浜町1丁目にあり、鈴木要蔵はその裏に小屋を造り沖荷役の仲仕を住まわせており、小屋は当時要蔵部屋と呼ばれた。かれはさらにこうした部屋を配下の世話役や小頭に市内のあちこちに造らせている。また朝田又七⁽⁷⁾なども、やはり沖仲仕部屋を造っている。

大阪港では、仲仕は梅本町天満堂社内におかれた人足世話方出張所より供給され、岩国屋和三郎⁽⁸⁾、政田屋源兵衛、福島屋嘉兵衛らがこれを取扱った。かれらは沖行や神戸行のために常用人足を擁し、不足の折には地日雇の人足を雇入れたもので、当然人足の起居する「部屋」あるいは「寄場」のあったことは想像できる。

このようにいずれの港においても、固定的な港湾労働力は「仲仕部屋」によって確保・統制されたのであるが、横浜港や大阪港における「仲仕部屋」と神戸港の「百人部屋」とを同列に論ずることはできない。後者は授産所的

性格を有しており前者にはそれがみられないが、後者はなによりも日雇仲仕の確保供給にあてられたものであり、前者には常用仲仕が起居したからである。もっとも日雇仲仕については、必ずしも常に百人部屋の如きものがあつたわけではない。しかしながら、たとえば鈴村要蔵がその配下に造らせた吉浜町、石川町、松景町、中村町などの「部屋」には、日雇仲仕にあてがわれたものもあつたのではないだろうか。

常用仲仕、日雇仲仕については、次に述べるが、体力さえあれば、不熟練労働力のままで十分通用しえた当時の港湾荷役では、日雇仲仕でも力量才覚のある者は、旧来の仲仕組の一員たる常用仲仕に上向し、不安定（経済的だけでなく身分的にも）な生活を脱け出ることができたが、それは限られた者たちでしかなく、通常かれらの間には身分的な一線が画されていたもののようである。したがって常用と日雇とが同居していたとは考えにくい。

明治初年の日雇仲仕の「部屋」あるいは「部屋」以外の日雇仲仕の統轄形態については、残念ながら記録が少いが、それは常用仲仕の「部屋」に準じたものと推測される。

明治初年の諸救貧策は「やゝ賃労働形成に視点をおいたものもないではないが、大部分小生産者育成を志向していたのであり、それは当時未だ不熟練の窮民労働者に対する需要が總体的にさして大きくなかつたことに対応する⁽⁹⁾」といわれているが、港湾においては小生産者育成よりも、賃労働者として不熟練の自由な窮民労働者をこそ必要としたのである。

しかしそうであるにしても、生産手段の幼稚な当時では、荷役需要もさして大きいものではなく、百人部屋などの場合、上野養育院の如き賃労働者形成の明確な意図よりも、むしろ浮浪者の取締・収容にこそより視点がおかれ、就業さえも取締りの一形態であつたと考えられる。

以上に概観した如く、港湾における賃労働は、基本的には「部屋制度」を媒介にして形成されたものである。

- 注 (1) 「地方官心得」の検査例では、41反の収穫米1石6斗、石3円としてその代金4円80銭のとき、地組は1円22銭4厘、村入費は地租の3分の1、すなわち40銭8厘、地租と村入費とを合せると1円63銭2厘となり収穫米代価の3割4分となる（「日本における資本主義の発達」19頁。以下「発達」と略す）。
- (2) 当時の地租滞納者総員の7割2分は、其の滞納の原因貧困にありという（「日本産業資料大系」(2)、424～425頁）。
- 隅谷三喜男「日本賃労働史論」は、農民層の分解による賃労働の形態を、1農村マニユの展開を基盤として、農村地帯に生じた賃労働需要に対し、周辺農村の中貧農の中から析出されたもの、2中貧農の過剰な労働力が自己の周辺において雇用の機会を見出しえないため、単身遠隔地の工場・鉱山その他へ出稼ぎするもの、3農村における生活の破綻から一家をあけて、あるいは一家離散して都市下層に流出したもの、と三つに分類した上で、「明治前期の賃労働は農民層との関係から云えば、通勤半プロレタリアを主軸として形成されていた」としている。
- (3) 渡辺徹「明治前期の労働力市場形成をめぐって」は、この点について、「これら労働力群（仲仕・土工等）も直接農村から流出したものであるよりは、都市貧民・浮浪者の流入が主であったと思われる。……勿論このことは農村から全く流出しなかったというのではなく、農村よりの流出や出稼労働の存在を全的に否定するのではなく、それが主体ではないということとどまるのである」といっている。
- (4) 大島藤太郎「封建的労働組織の研究」170頁。以下「研究」と略す。
- (5) 「神戸港開港三十年史・乾」407～409頁。
- (6), (7) 鈴木要蔵は当時開港場の顔役であり、1873年（明治6）には、沖仲仕の鑑札制度ができ、かれはその取扱の権限を一任され、沖人足鑑札の元締となった。朝田又七は、駿河出身の博徒であるが、後に朝田回漕店として、三菱会社汽船の横浜港における取次を一手に引受けた。
- (8) のちに同業の仲仕組織である福村屋や丹波屋と合同して仲仕組合富島組を創立し、大阪商船会社の大阪港における荷役を専属に行った。
- (9) 隅谷「前掲書」92頁。なお「前掲の窮民の析出と陶冶」については、同書74～94頁参照。

3. 原始的蓄積期の港湾労働者

江戸時代には、船積貨物の水揚げや配達に従事した者を、大阪独特の方言で仲仕とよんでいる。これは古くは、仲使、仲士、仲子といった字を用いているが、仲衆あるいは仲間衆から転訛した言葉であるといわれる⁽¹⁾。また仲仕を江戸では俗に小揚げ⁽²⁾と呼び、尾道あたりでは仲背の字を用いている⁽³⁾（以下特別の場合を除き仲仕の語を用いる）

仲仕には常用仲仕と日雇仲仕があり、神戸ではこれを常人足、部屋人足、臨

時人足といった呼称で区別していた。部屋人足と臨時人足は「部屋」に住んでいるかいないかの違いであり、いずれも日雇人足である。

ここで注意しておかねばならないのは、常用仲仕、日雇仲仕といっても、それは機能的身分的にみた名称であって、実際に労働力を必要とする雇主との関係は、あくまで日々の雇用関係でしかなかったということである。すなわち、当時の常用あるいは常という文字は、現今の如く、固定した雇用関係を意味するものではなく、むしろ封建的労働組織における組親方と子方の固定した人間的結合関係を意味すると考えるのが妥当であろう。

明治の中葉までは、まだ沿岸航路を主とする 100 トン前後の小型木造帆船（和船）が圧倒的に多く⁽⁴⁾、積荷も 100 ケ以上になることは少なかったため、荷役に多人数を必要としなかった。したがって、封建的労働組織の荷役を家業とした仲仕組は、家業経営事務と直接の荷役労働とにたずさわるだけの、極めて小規模の組織で十分であり、常時は小数の常用仲仕を保有していれば足りたのである。

また、荷役需要の間断や不足の折には、親方はかれら子方仲仕に対して経済的責任を負う、いわゆる面倒を見ねばならないわけであるから、大多数の常用仲仕を擁するには、自ら限度があったであろう。

荷役方法そのものも、まだ極めて簡単であった。その指揮監督にも格別の責任者をおかず、仲仕を連れていった係りの者が荷物揚降しの事務を兼ね、貨物も一ケづつ揚降ししていた⁽⁵⁾。しかしながら、こうした小規模の荷役であっても、海上運送が（特に帆船や機帆船であれば）予測不可能な自然条件に大きく支配される限り、荷役需要の波動性⁽⁶⁾は本来的に不可避であり、常用仲仕で不足した場合は日雇仲仕、日雇人夫が調達されるのが常であった。この不安定な日雇労働力に依存する港湾労働力の供給構造は、現在に至るまで一貫して変っていない。

明治初期、仲仕の荷役は、外国船舶が主な対象であった。当時の貿易は専ら外国商人の専制に牛耳られており、貿易貨物の海上輸送や取引上の手続な

どは、ほとんど全てが外国船舶、外国商人に依存せざるをえなかったのである。下表の如く、明治末期においても、なおかれらの輸出入貨物取扱の割合は大きかったのであり、したがって、日本人の仲仕組は、大阪商船会社直

横浜港・神戸港内外商別輸出入取扱割合

(%)

	神 戸 港				横 浜 港			
	輸 出		輸 入		輸 出		輸 入	
明 治	内 商	外 商	内 商	外 商	内 商	外 商	内 商	外 商
1900 33	—	—	—	—	23.2	76.8	28.6	71.4
1901 34	24.8	75.2	37.0	63.4	—	—	—	—
1906 39	36.5	63.5	46.6	53.0	—	—	—	—
1909 42	—	—	—	—	41.4	58.6	45.3	54.7
1911 44	51.5	48.5	63.8	36.2	—	—	—	—

注 神戸港は朝日新聞社「日本経済統計総観」236頁 横浜港は「横浜貿易新報」第3174号（明治43年2月23日）による。

結した富島組の如き例外もあるが、かれらに傭われて実際の荷役労働のみに従事するのが一般的な傾向であった。

このように港湾の用役生産を規定する経済的客観的諸条件は、揺籠期にある日本資本主義ではまだ緩やかであり、その労働形態も、何ほどか幼稚で単純なものであったが、労働の場を離れた生活状態はどのようなものであったか。

まず常用仲仕の場合であるが、かれらは通常は所属する仲仕組の一員として、仲仕部屋に起居していた。部屋住みの多くは独身の平仲仕で、妻帯者は1戸を構える—といってもせいぜい粗末な長屋などであったが—のが普通であった。組では、妻帯すること自体が満足のゆける実力ある働き手を意味したのである。

こうした仲仕部屋は、本質的には納屋制度と同じように、賃労働の拘置・陶冶・統轄を目的とするものであるが、その内部統制のための厳重な階級制度、あるいは世話役や小頭級による逃走防止の監督などは、さきに述べた比較的緩やかな労働条件のもとでは、後年みるようにさほど荷酷なものではなかったと思われる。この点、村落を離れた山間にあって、掘れば出る、逆に掘らねば出ないという鉱山業における熾烈な資本原蓄に貢献した納屋制度と必ずしも同列に論ずることはできないのではあるまいか。

しかしながら、部屋住みするために親方には部屋代または屋根代を払わねばならず、部屋代以外のあれこれも含めて、それらは大程賃金から天引されたのである。したがって仲仕の実収入は賃金の数割減であった。

親方は、請負賃の一部を仲仕賃金として支払い、一部を荷役用具の整備購入に費し、残りを自分の利益としたから、たまたま荷役能率が上り増収があっても、時に多少骨折賃が余分に貰えるくらいで、仲仕たちは、それについてはほとんど干与できなかったのである。その反面欠損がでても仲仕の負担はなかった（もしあれば、かれらは組を離反し、組織は崩壊するであろう）が、実際にはよほどの旧式船でない限り、荷役による欠損が生ずることはなかったといわれている⁽⁷⁾。

仲仕組親方の利益は、封建的身分関係に依拠した、この単純な搾取機構にあったのであるが、それは資本蓄積というには同じ搾取基盤にたった海運業に比すれば、無いに等しい小規模なものにすぎなかった。

ともあれ、常用仲仕はこうした身分関係のなかでは、人並な生活を保つことはできた。しかし日雇仲仕の生活は、きわめて惨めなものであった。

「アソコなに食うアブレたときは、蛸にさとされ足を食う」といわれたのは、後のことであろうが、この言葉そのものが日雇仲仕の生活であった。

百人部屋の如きに収容されていた者は、授産所的収容所相応に整った施設であり、まだしもましであった。

日雇仲仕の多くは、開港地に流入滞留した零落細民ないし貧民⁽⁸⁾が、たか

だか1分か1分1朱の低賃金で冷酷、非情に酷使され、自らを摩滅させつつも生き残って港域に定着したものであろう。がそれでもなおかれらは、仲仕周旋業や労働下宿という縄張りをもった人入れ稼業によって、すでに就労過程における搾取を経て供給されねばならなかった。この点「部屋」の機構とよく似ている。

時代は少し後になるが、1891（明治24）年2月21日付の朝日新聞は、日雇仲仕の窮状を次のようにつたえている。

彼らの生活状態の一端を窺ってみるに、わずか2畳ばかりの小部屋に5・6人も同宿、1枚の煎餅布団にくるまって起居し、食事は軍隊の残飯をもらいうけてすませるといった有様であった。24年頃は物価も比較的安く、1日5銭もあれば何とか口すぎできたが、彼らにはこの小額すらまゝならなかったようで、当時ある慈善家が、1日3銭5厘で生活できる部屋を難波村に建てた……此等の家賃は日済にても畳2畳、釜1つを付けて1日1銭2厘より1銭5厘、蒲団2枚付で2銭7厘より3銭が飛び切り、食事は師団の残飯を1日分1銭2厘より3厘位、夫に3厘程の香物代を合せて4銭5厘もあれば威張ったものなり。（数字はアラビア数字にかえた。以下同じ……引用者）

これを1890（明治23）年の足尾銅山坑夫の生活とくらべてみる。

通常24銭をもって1日の稼賃とす。……其中より13銭（後に12銭5厘とす）飯場料及5分金と唱へ1日1銭2厘を引去られ、之に加ふるに草鞋2足代2銭、油1合3銭5厘、菜代少くとも3銭（菜代多きが如しと雖ども、飯場より与ふるものは三度共に味噌汁にして、之に塩及び醤油を混合するが故に、酸味食うべからず。故に堀子は別に菜を買い求めざるべからず）を費し、喫煙者は成るべく節用して1銭の烟草を用うるとせば、1日合計23銭7厘を要す。余すところ僅かに3厘にすぎず。

この坑夫の立場は、常用仲仕と同列の常夫であろうが、「余すところ僅かに3厘にすぎず」といっても、1日23銭7厘を要した（その3分の2以上が飯場頭の搾取であったにしても）生活にくらべれば、「4銭5厘もあれば威張ったものなり」という生活は、さらに単純な、人間であることを奪われた労働力再生産機械となっているにすぎなかった。

1891（明治24）年といえば、すでに官業払下げによって、財閥は着々とその産業資本を確立し、本格的な資本蓄積が強行された段階に入っている。したがって明治初年は上と同様ではないであろうが、窮状においてそう大きな差異はないと考えてまちがいあるまい。

- 注 (1) 仲仕については、他に、地方によつて、風太郎、出面、アソコ、権蔵、どんごろし、ゴモ、人足等の名称もあり、その発生期は不詳であるが、多くは日雇仲仕を指していると考えられる（北海道総研編「港湾労働」162頁参照）。とくに出面は、ですらともいうが、daymen が語源といわれ、文字通り日雇の意味が現わされている。
- (2) この言葉は、今日でも築地市場などには残って使われている。たとえば、漁船から魚河岸に魚を陸揚する専門の会社を小揚会社といい、その料金を小揚料金というなど。
- (3) 「大阪港史・第3巻」77頁。
- (4) 西洋型登簿船数のA船質別隻数（統計年鑑）によると、1887（明治20）年の不登簿船を含む100屯以下の船舶は、汽船で鉄鋼製が10隻、木鉄交造が6隻、木製が347隻、木製帆船が1,039隻、合せて1,402隻であり、総数1,631隻のおよそ90%を占めている。
- (5) 『大阪港史・第3巻』25～26頁。
- (6) 和船特有の構造からくる制限—単帆が檣の正中に懸つて逆風・横風の利用が困難であること、釘着不完全で耐風波性が少ないこと等がいわゆる風待ち潮待ちを不可避ならしめ、天候不良に基く季節的休航を余儀なくさせたのである（富永祐治「交通における資本主義の発展」29頁）。
- 和船の一例であるが、まだ船舶の機械化がなされていない時代は、「波動性」は経済的要因もさることながら、船体構造や推進力に基く堪航性によるものが大きかったと思われる。
- (7) 「大阪港史・第3巻」81～82頁。
- (8) 細民・貧民・窮民については、当時の社会階層としては、明確に区別されている。すなわち、細民は大体定職をもち生活も安定しており、その中核は職人であった。が一部には人足、日雇を含んでいた。貧民は、その中核は人力車夫と職人の手伝い、その他の日雇労働者、すなわち、不熟練の筋肉労働者であつて、その生活は家族労働によって辛うじて維持される程度であつた。いづれもその居所が、貧民窟や裏店住いであることにおいて変りはない。また窮民は、まさに救恤の対象となる貧民の最下層、極貧者を指す。したがって本来の賃労働者となるのは、細民であり、貧民はこれに準じたといえる。多くの場合、貧民は世代的に細民層へと上昇した（隅谷「前掲書」107～111頁）。

4. 原始的蓄積期の仲仕組織・港湾荷役業

前項でみたように、明治初期には仲仕組の親方自身が子方と共に、直接荷役に従事し現場で指揮監督し、記帳するというように、経営者（使用者）と労働者の機能は、必ずしも明確な分化をみてはいなかった。

1887（明治10）年代に入ると、わが国近代的海運業の勃興と共に、それに所属した荷役専門業者が現われ、経営と労働の分化が進み、請負賃や荷役賃に関する制度が次第に形成されるようになる。そうした荷役業の主だったもの

をみてる。

1885（明治18）年日本郵船会社が発足すると、神戸では海栄舎がその港湾荷役の元請となり、沿岸荷役の専業者として郵船陸仲組が生じ、横浜では、前述した朝田又七⁽¹⁾による朝田回漕店が、三菱会社汽船横浜港取次屋と称して、いまでいう一般港湾運送事業を営むようになった。

日本郵船会社の前身は、すでに1875（明治8）年のわが国初の近代的海運業の創始三菱汽船会社にあることを考えると、特定の契約こそなかったが、商習慣なり縄張りなどによるお得意として、常時荷役を請負うといった仲仕組がいくつか存在していたものであろう。

1884（明治17）年に創立した大阪商船会社は、大小の瀬戸内海海運業の合併によるが、その場合には仲仕組の福村屋、丹波屋、さきにあげた岩国屋などが合併して仲仕組合富島屋をつくり、大阪商船会社専属のステベドアとなっている。かれらは合併前の各船主に所属していたもので、これによっても、海運業・船主と仲仕組との専属的結合関係は、旧くから存在していたことがわかる。

このように日本船主による海運業の発展が、仲仕組の営業形態に与えた影響はきわめて大きい。従来の地域的な営業の縄張りは、むしろ船主と荷主との間に結ばれた請負契約関係に基く営業権に変わることになる。結合した船主や荷主の発展は、そのまま仲仕組の発展となる。外国船も含めて、数社の荷役を一手に引受けたり、沖荷役（沖仲仕）から舢舨運送（舢舨頭）、沿岸荷役（浜仲仕）までを総括して請負うような大規模なものも成長してくる。

1886（明治19）年に大阪府会に対して一議員が、「仲仕業は社会的に独立の営業基礎をもち相当収益をあげているのであるから……特別課税せよ」と建議したのに対して、「かれらはこれまで車税を納めてきており、よしやそれを納めていなくても、仲次間屋⁽²⁾（運送取扱業者）に対して一種の被用者的立場⁽³⁾におかれているので課税は適当でない」と否決されている。

このことは当時の仲仕組の営業状況を物語っているが、すでに仲次間屋と

いう仲介の元請的存在があり、海運業に直結した例を除いては仲仕組はその下請的立場となっていたことが分る。すなわち、組織規模の大小にかかわらず、荷役業が本来的に従属性の業であったことを示すことができる。

業として相当収益をあげていながらも「一種の被用者の立場」というのは、いゝえて妙であり、今日の専属的荷役下請業の性格をも適確に表現している。まさに「資本による労働者の搾取が、こゝでは労働者による労働者の搾取を介して実施される⁽⁴⁾」本質は、こゝでは、仲次問屋＝元請に対しては被収奪者であり、仲仕＝港湾労働者に対しては搾取者である二面性を見せており、それは荷役業発生のときから、すでに備わっていたことになる。

ちなみに、明治10年代に発足した荷役業者を列举すると次のようなものがある。

1873（明治6）年 神戸、上組。横浜、村山組。

1879（明治12）年 神戸、ニッケル商会（外人経営の元請）。

1880（明治13）年 神戸、船船会社（元請）。

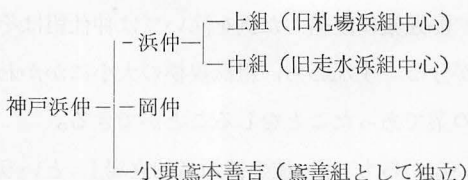
1882（明治15）年 横浜、横浜回漕会社（船船業者）。

1884（明治17）年 神戸、神戸棧橋会社。

これらのなかから、典型的な発展を見せたものとして、上組と神戸棧橋会社についてとりあげてみる。

上組の発展史は、封建的労働組織の仲仕組が、その基本的性格を維持したまま近代化する港湾運送様式に適應して、営業形態を形成し、発展拡大させ企業としての成立をみた好個の実証である⁽⁵⁾。

神戸開港の当初、神戸浦には伊豆半七郎を差配人、判頭とする神戸浜仲と称し、運上所に詰所を有し水揚運搬の人足請負を業とする御用常 人 夫 が あり、沖行、水揚、薦などの職種が一括されていた⁽⁶⁾。神戸浦が次第に発達してくるとかれらの作業場も拡大し、1873（明治6）年、神戸浜仲は次のように職種別組織に分化した。浜仲は港湾（まだ沿岸が主体であり、沖仲仕は独立していない）における運搬を主とし、岡仲は薪炭の運搬を専門とした。薦善組は筏運搬であった。



浜仲の仕事は、舢舨や帆船によって輸送される貨物の水揚げや積込、配達、倉入れをする労働の請負いで、職場内の荷主の倉庫等を職場としていたもので両組は互いに職場を守り、繁忙時には労働者の相互の応援を求めて極めて親密に業務を営んでいた。このことは沿岸荷役が主体であったことを意味しており、それは多数の仲間による、極めて非能率的な人力による水揚げや大八車による運搬であった⁽⁷⁾。

1882（明治15）年には、次に取上げる神戸棧橋会社の棧橋竣工とともに、上組浜仲の西谷庄蔵外数名が退組して棧橋組を新設したのをはじめ、その後次のように多くの組が上組傘下から独立した。

- 1882（明治15）年 棧橋組（陸揚運搬西谷庄蔵外数名）
- 1882（明治15）年 関浦組⁽⁸⁾（沖行人足）
- 上組 — 1884（明治17）年 消防組（外国人専属阪本宗兵衛外数名）
- 1887（明治21）年 三輪組（三輪徳太郎）
- 1894（明治28）年 大浜組（陸揚貨物運搬大浜岩吉外数名）

これはいわば職人や商人のノレン分けに似ているが、個人が店舗を構えるのとは異なり、「外数名」は一つの集団としての分離である。したがって、個人的身分的に結分した一定数の配下を従えた人望も指導力もあり仕事もできる仲仕でなければ、新しい組をつくることはできなかったはずである。それにしてもまずそれだけの分離、一競争同業者の増加あるいは下請の重層化を招く一をしても営業が成立つという荷役需要がすでにあったものと考えられる。

そうした一方で、1883（明治16）年から1895（明治28）年まで上組は仲間を増やすのを中絶している。以上のような集団的な分離独立があれば減員は

当然であるが、これには組織の結束を強化して良質の仲仕を確保しようとしたか、あるいは「一種の被用者の立場」という営業を維持する人的規模の限界を考慮したかとも考えられる。こうした規模の減少に対して荷役需要の大きい場合には、当然日雇仲仕を使うか、分離独立した組に協力融通をはかったにちがいない。一方営業形態をみると、1904・5（明治27・8）年までは、港湾荷役として総合的に請負うことはなく、入港する外航船も荷役請負業者とその都度契約し、古い記録では入港船を和田岬の沖でとらえ契約して人夫をつれていくという幼稚なもので、上組も事情に精通した華商の請負の下請をしていたのである⁽⁹⁾。

それが1895（明治28）年には、91名の仲間入れをしており、これは日清戦争による貿易量の増大にも影響され、下請専業から元請業への拡大発展のためであったと考えられる。上組の株組織は独特のものであるが、こゝではふれないことにする⁽¹⁰⁾。

上組の発展は、平仲仕（仲仕組子分）→仲仕組（荷役下請業）親分→仲仕組（荷役元請業）親分という仲仕の階層的上向分化と、仲仕組（荷役元請業）子分→仲仕組（荷役下請業）親分という下向分化の典型をみせてくれる。

神戸棧橋会社（正確には合本会社）の創立は上組と全く対照的である。大阪財界の指導者であり、商法会議所の初代会頭でもあった五代友厚の主唱によって、鴻池善右衛門、住友吉左衛門、中野吾一、藤田伝三郎、村野山人ら同地の有力者が発起人となり、1882（明治15）年に資本金16万円で創立された⁽¹¹⁾もので、わが国港湾企業の嚆矢としたい。

同社が1884（明治17）年11月神戸に竣工した、延長149.8メートル（のち28.4メートル増）、巾12.8メートル、深さ6～7.6メートルの木造大棧橋は、工費149,000円を要し、大型船が十分係岸できるもので、当時としては、恐らく全国唯一の接岸本船荷役のできる場所であった⁽¹²⁾。

同社の営業内容は、本船荷役、貨物の揚積、積換えのほかに倉庫業も営

み、1884（明治17）年8月には最初の私設上屋特許をうけ11月から営業を開始した⁽¹³⁾。現在でいえば、専有埠頭を有した埠頭ターミナル・元請業ともいえようか。対象船舶は主に外国船であった。

上組が、仲仕あるいは仲仕組が、海運業（船主）の従属的家業として、海運業の発展にともなう資本蓄積（きわめて小規模だが）によって次第に発展拡大し成立したのにくらべて、神戸棧橋会社は、幕末から明治初期にかけて商業資本の蓄積をとげた資産家の資本力によって、最初から全く規模の異なる企業として設立された。あたかも、幕末から明治前期にかけて、一介の水夫から船頭や船主に出世し、千石船を駆ってわが国海運業をリードした北前船主・北前商人があり、そこにそれに比肩しやがてはそれを凌ぐ日本郵船会社があり、斯業界に何らの伝統も有さぬ新興富豪資本による近代的海運業として登場したのに似ている。

注 (1) 朝田又七（石川屋）は1876（明治9）年3月に三菱の指定貨物取扱業者として契約し、三菱横浜支社員との間に契約書を取交した（契約書は「三菱社誌」第4号93頁以下）。この契約が、三菱の海運経営の合理化に役立つ反面で、朝田又七の回漕貨物取扱業の発展に大きく寄与したことは疑いない。朝田は回漕業を基盤にして、やがて造船（横浜船渠株式会社）や鉄道（横浜鉄道）の設立に参加するなど、横浜の経済界で活躍する一方、……市政の面でも重要な役割を果たすようになる（「横浜市史・第4巻上」531頁）。

(2) 旧幕時代からの伝統により、本邦海運業者のためにする仕事は、船宿を経由し、その紹介または下請で行う習慣だったが、洋型船の普及につれて仲仕調達は港で行われるようになり、船宿の名称はだんだんすたれ、職能も分化し、着荷仲次業とか荷物取扱業、荷客周旋業といった新名称が生れた。（「日本港湾運送事業史」198頁参照）

(3) 明治20年前後の一般的状況としては、下請業者が多く、取扱貨物1個について、仲次問屋に戻歩金と称し2厘5毛を刎ねられていた（「日本港湾運送事業史」198頁）

(4) 岩波版「資本論」第1巻693頁。

(5) 上組については、大島藤太郎氏が「封建的労働組織の研究」で詳しく究明分析しておられる。また「日本港湾運送事業史」および「上組合資会社五十年誌」は、その歴史的経緯を知る上で貴重な文献である。

(6) 差配人判頭 伊豆半七郎
 沖行人足小頭 関浦清次郎
 水揚人足小頭 長谷川豊治
 駕仲仕役組小頭 高本善吉

人 足 頭	山口辰之助
同	浜仲芳蔵
同	吉田佐助

(上組五十年誌)

(7)(9) 「上組合資会社五十年誌」

(8) 沖行人足(仲仕)―沖仲仕と船内仲仕とは異なる。沖仲仕とは、湾外・沖に停泊した大型船の貨物積卸しのためにそこまで出かけた専門の仲仕を指すのであり、仲仕が船艙内に入って仕事をするようになり、船内仲仕、船内仲仕組ができたのは、一般に日露戦争以後のことである。

(10) 上組の株組織については、大島「前掲書」168～195頁、参照。

(11)(13) 「三井倉庫五十年史」97～98頁。

(12) 1890(明治13年)11月、上山惟清らが棧橋建築を願い出、92(15)年によく許可になり、翌年神戸棧橋合本会社によつて着工したものである。

5. あとがき―まとめと補遺をかねて―

まず明治初期(1870年代)は、わが国海運業の発達はまだ未熟で、海上輸送は小型の大和型帆船や少数の西洋型帆船で行われ、大型船は全て外国船であった。港湾設備は整つておらず、わずかに小型船の着岸ができるだけで、大型船は全てが沖泊りをして貨物は舁取りせねばならなかった。

そのため、荷役をする仲仕組の仕事は沿岸(浜)作業が主体であったが、荷主の指定による仲次問屋を介して外国船の仕事を請負い、沖荷役にいく仲仕組もあった。この仲次問屋はいわば元請的機能を有していた。

船内荷役は船員が行っており、貨物も少く、通常荷役は少数の常用仲仕でまに合ったが、不足の折は、労働下宿や荷役周旋人を通じて日雇仲仕や日雇人夫を調達した。かれらの多くは強力的に土地を引離され港湾都市に流入した半プロレタリアートであった。また幕末来の浮浪者や囚人も少なかった。

常用仲仕と日雇仲仕の階層差は歴然としており、賃金にも著しいひらきがあった。その生活もまた悲惨をきわめた最低水準のものをやつと維持していた。資本の原始的蓄積のために土地を奪われ、いままた組親方に搾取される二重の苦痛を背負うかれらこそ、その意味でまさに当時の近代的港湾労働者であった。

明治10年代になると、船舶も西洋型帆船が次第に和船に代るようになり、わが国にも蒸汽船が出現した。船型は大型化した。しかしながら、なお港湾設備は整わぬまゝの沖取り荷役を行う有様であり、近代的港湾の修築は20年代以後を待たねばならなかった。

船型の大型化、鉄道網の発達、内外貿易の振興により貨物量は増加し、荷役需要は次第に多くなり、仲仕の数も仲仕組も多くなった。

日本郵船会社や大阪商船会社など、近代的なわが国海運業が興ると、仲仕組の営業形態にも変化が生じてくる。ある仲仕組は、それら海運業の荷役を直接専属して請負い、ある部屋仲仕の組は独立した組となった。またある組は分離して独立の組を生みつつ発展拡大した。それら旧来の仲仕組とは別に、新興資本により全く新らしく港湾運送業をはじめる会社も出現した。明治10年代は、港湾荷役業においても、ようやく労働と経営（資本）の分化がおこりはじめ、新旧入混じった荷役業者の様々な経営形態の変化がみられた時期である。

明治20年代に入ると、船舶の近代化はさらに進み汽船の時代になる。大型船の接岸が可能になってくると、いままで船員がやっていた船内荷役も仲仕が行うようになり、仲仕の荷役も船内・沿岸の分業が始まり、その分業によりさらに新しい組が分離して形成され、あるいは、海運業、倉庫業、海陸連絡業などの力で、全く新しい荷役下請の仲仕組がつくられたりした。また逆に、いままでの分れていた小さな組を統合して拡大するものも出現した。

港湾の油濁損害に関する一考察

今 泉 敬 忠

(横浜国立大学)

目 次

1. はしがき
2. Torrey Canyon 号事件の概要
3. 油濁損害に対する海上保険の立場
4. 衝突約款では負担されない
5. 船主責任相互保険組合によって負担される範囲
6. 保護補償約款によって負担される範囲
7. む す び

1. は し が き

1967年3月18日に発生した Torrey Canyon 号事件は、各方面に影響を与えた。これらの影響の中で、海上保険に与えた影響は見逃せない大きな問題である。イギリスでは、この事件を契機として協会衝突約款(Institute Running Down Clause)を中心とする各種約款の改正がやつぎばやに行われている。大型タンカーの海難とそれに伴う油濁損害の問題は近年増加の傾向をみせ、上記事件以外にも1966年2月20日北海沿岸で衝突事故を起したノルウェーの Anne Mildred Bröveg 号事件や同年3月1日ボスボラス海峡で衝突事故を起したソビエトの Lutsk 号事件などは有名である。わが国のように、京浜地区、名古屋地区、阪神地区、北九州地区などに財貨が集中している場合には、万一衝突、座礁などにより港湾内に油が流れ出し、火災でも発生しようものなら、莫大な損害が生じることは明らかである。しかもこのような危険をはらみながらも、タンカーは日増しに大型化している。もちろん、このような事故に対して各種の施策が講じられ法律の改正や新しい法律の制定なども行われているが、これらは事故を完全に消滅させることができるのではなく、Torrey Canyon 号事故を通じて明らかになったこの種の事故による直接損害・間接損害の大きさは莫大なものとなり、他人に対して加え

た損害に対する船主の賠償責任は巨額に達するであろう。そこで Torrey Canyon 号事件をもう一度振り返りながら、これらの事故による船主の賠償責任に対する善後策としての海上保険の現状がどうなっており、またどこに問題があるかを検討することにする。

2. Torrey Canyon 号事件の概要

すでに、各方面で、この事件の詳細が報じられている⁽¹⁾ので、ここでは必要な範囲に限ってごく簡単に概要を述べることにする。

1. 本船の明細

船名・船種・船級… Torrey Canyon 号・タンカー・ロイド

100 A 1

船籍…リベリア

トン数…118,285重量トン・61,263総トン

船主…Barracuda Tanker Corp.

用船者…Union Oil (アメリカ) (Barracuda Tanker Corp. の親会社)

航海用船者…British Petroleum Co. Ltd.

2. 事故の概要

Torrey Canyon 号は、ペルシヤ湾の Mina Al Ahmadi から、119,328 トンの原油を積載して、喜望峯経由でイングランド中部の Milford Haven へ向け、平均16.23ノットの速力で航行していた。天候はかすかにかすみがかかっていたが視界はよく、風力5の北西の風があり、海はおだやかだった。Scilly Islands の西約5マイルを通過するように自動操舵装置で北上していた。ところが風と強い潮流のため1967年3月18日午前6時30分頃、予定通りならば右舷に見える筈の Scilly Islands が若干左舷船首の方向約24マイルの距離に発見された。船長は、ここで予定通り Scilly Islands の西側を通ろうとして、いったん西へ転針したが、思いなおして Milford Haven への近道になる Scilly Islands の東側を通過することにきめ、再び針路を元に戻し

た。

午前8時18分、本船は Peninnis Head 灯台の東約 4.7 マイルの地点にいた。船長は Seven Stones と St. Martin's Head との間を通過しようとして左にコースを変えようとし、自動操舵のまま二度（最初16度、次に13度に）針路を変更した。上記水路の中程にきたときに約 325度に針路を変更するのが船長の意図であった。午前8時40分、船長は本船が予想していたコースよりもっと Seven Stones に近い（South Stones から僅か2.5マイル）ことを発見、0度に針路を変えようとしたが、左舷にいた漁船の中の一隻が邪魔になり、針路を変えることができなかった。そこで船長は操舵器のスイッチを手動に切り換え、真北に転針して再び自動に戻した。

午前8時48分頃、船長は本船が危険な位 Seven Stones に近づいていることを発見、操舵手に「取舵一杯」と命令した。操舵手はすぐ舵輪を思い切り左へ回したが、何の反応もないのに気づいて、大声で船長を呼んだ。かけつけた船長はスイッチが「手動」でなく、「コントロール」になっているのを発見（スイッチがコントロールにある場合、舵輪自体は船の操舵には何ら影響なく、舵輪の左側にある制御ハンドルにより舵を動かすことができる）、直ちに「手動」に切り換えたので、船首は左に回り始めたが、午前8時50分350度の方向まで向きが変わったとき、Seven Stones の中の Pollard Rock に全速力で乗り揚げた。本船は急停止し、主機関はとまり、右舷の6つのタンクが裂けて原油が流出し始めた。

3. 座礁後の経過

座礁した本船から多量の原油が流出し、イギリス海軍の艦艇は薬剤を撒いて油害の防止につとめ、一方船主は直ちにオランダの救助業者 Wijsmuller と Lloyd's Open Form of Salvage Agreement (no cure, on pay) 条件で救助契約を結び、救助作業が開始された。しかし、救助作業は天候の悪化、本船上の爆発などで捗らず、この間3月20日までに3万トン、同26日までにさらに3万トンの原油が流出し、イングランド南部海岸は一面に原油で汚染

され始め、さらにその影響は大陸沿岸にまで及びそうになった。すでに船体は二つから三つに折れて全損状態となり、3月28日朝、船主は保険者に船体を委付し、同日夕刻イギリス政府は油害のこれ以上の拡大を防ぐため、船内に残っている原油を船体諸共爆撃して炎上させるという非常手段に訴えた。この手段により、3月30日までに船内および近接水面の油は処分されたという。

4. 損害の概要

この事故の結果生じた損害は、本船の座礁による損害だけで16,500,000ドル(59億4千万円)であり、積載していた約120,000トンの原油の流出と爆撃による損害600,000ポンド(当時として約6億円)であり、さらに流出した原油の清掃費用としてイギリス政府は約20億円を支出した。この他イギリス軍隊の爆撃費用(約10億円)や海産物等に加えた損害を加算すれば、この事故による損害は巨額に達すると考えられる。

5. 事故の原因

リベリア政府の作成した調査報告書によれば、シリー諸島付近のような水域でかつ近辺に漁船などがいる状況の下で、自動操舵のまま航行を続け、コースの選択についても判断を誤り、また自動操舵装置の切換えについての規則を作成しておかなかったことなど、事故の原因は、もっぱら船長のみの過失にあった、としている。

注 (1) この事故については、東京海上船舶業務部「Torrey Canyon号座礁事故」『損害保険研究』29巻3号96頁以下に詳細が述べられている。本稿もこれによった。なお、加用信三郎「トリー・キャニオン号事件と大型タンカーの問題」『海運』第479号8頁以下; G. Gill, F. Booker and T. Soper, *The Wreck of the Torrey Canyon*, 1967; R. Petrow, *The Black Tide in the Wake of Torrey Canyon*, 1968等参照。

3. 油濁損害に対する海上保険の立場

Torrey Canyon 号事件を、損害の面からみると、本船自体の損害と積荷である原油の損害という実体的損害と、流出した原油のために船主が負う責

任損害とに大別することができる。もしこれが前記 Anne Mildred Bröveg 号事件や Lutsck 号事件のように衝突から生じたのであれば、責任損害は相手船とその積荷に生じた損害のために船主が負う責任損害と流出油のために船主が負う責任損害に細分化されることになる。

さて、これを海上保険者の責任の面から考えると、本船自体の滅失・損傷による損害と本船上の積荷自体の滅失・損傷による損害は、通常は海上保険の中の中心的保険である所有者利益に対する船舶保険と積荷保険で負担される。衝突の場合には、責任利益の保険であり、通常、船舶保険証券に特約として貼付される衝突損害賠償金填補条項（通称、衝突約款——Running Down or Collision Clause）によって、他船と他船上の積荷またはその他の財産に生じた損害に対し、船主が賠償責任を負う金額の4分の3（4分4のこともある）を保険価額を限度として負担される。しかし、現実には船舶間の衝突があっても、それ以外の損害は負担されず、さらに衝突以外の事故の場合、例えばTorrey Canyon 号事件のように座礁等の事故の場合には、船主の責任損害は、船舶保険証券や衝突約款によっては、まったく負担されない。すなわち、通常の海上保険では、油濁損害に対する船主の責任は負担されない、ということである。この点イギリスの旧協会期間約款（船舶）中の衝突約款はこのような損害に対し負担するか否か明確さを欠いていたため、Torrey Canyon 号事件を契機として改正され、負担しない旨を明記するに至った。

それならば、油濁損害に対する船主の責任は、いかなる方法で負担されるかといえ、二つの方法が考えられる。一つは、主要な海運国に存在する船主責任相互保険組合（Protection and Indemnity Club or Association—わが国の場合は昭和25年設立の日本船主責任相互保険組合がある）による方法で、もう一つは通常の船舶保険証券にイギリスの協会建造危険約款（Institute Clauses for Builders' Risks）や協会係船危険約款（Institute Time Clauses—Hull Port Risks）中の保護補償約款（Protection and Indemnity Clause）を特約として挿入する方法である。わが国の実際の場合には、この

ような約款が存在しないため、船主から要求があった場合には、和文の船舶保険証券に英文の保護補償約款を貼付するという便宜手段が講じられている。

ただ問題はこれら二つの方法のいずれをとっても、船主の責任全額が負担されるとは限らない、ということである。

そこで、本稿では、協会衝突約款の改正の問題をおりまぜながら、油濁損害に対する船主の賠償責任についての海上保険の立場を明確にすることにする。なおわが国の実際は、和文の保険証券と英文の保険証券が使用され、英文保険証券はイギリス海上保険市場で現に用いられているのと同じ様式のものであり、しかもその中に英法準拠法約款 (English Law and Usage Clause)⁽¹⁾ が挿入されており、この約款によって、損害に対する填補責任の有無およびその支払方法についてはイギリスの法律・慣習に従うことになっているので、両者を比較検討することにする。

注 (1) 原文は次の通りである。

This insurance is understood and agreed to be subject to English law and usage as to liability for and settlement of any and all claims.

4. 衝突約款では負担されない

前述のように、Torrey Canyon 号事件の場合は、座礁に起因するものであるから、船舶の運航に伴って生じる賠償責任のうち、船舶間の現実の衝突によって生じる賠償責任に限って負担する衝突約款⁽¹⁾の適用がないことは明らかである。しかし、もし衝突によって油濁損害が生じ、その結果船主が賠償責任を負うことになった場合について検討することにする。

1. わが国の衝突損害賠償金填補条項の場合

船舶保険特別約款第3種乃至第5種に規定されている衝突損害賠償金填補条項⁽²⁾は第1条第1項に、「被保険船舶カ他ノ船舶ト衝突シ之ニ因リ他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損害(被保険船舶カ他船ト衝突シ其直接ノ結果トシテ其他船カ更ニ他ノ船舶ト衝突シタル場合ニ於テハ其船舶並ニ積荷ニ生シタ

ル損害ハ之ヲ含ム又船舶ノ損傷修繕ニ因ル使用利益ノ喪失ハ船舶ニ生シタル損害ニ加算ス)ヲ被保険者カ賠償スヘキ法律上ノ義務ヲ負ヒ且……現実ニ之ヲ賠償シタルトキハ次条規定ニ依ル賠償金(何レノ場合ニ於テモ保険価額ヲ限度トス)ノ4分ノ〇ヲ保険金額ノ保険価額ニ対スル割合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス……」と規定し、保険者の負担する損害の範囲を明確にしている。

これによると、保険者が負担するのは、被保険船舶が他船と衝突した場合の他船と他船の積荷の損害と、被保険船舶が他船と衝突し、その結果その他船が第三船と衝突した場合の第三船とその積荷の損害に対する賠償責任に限られており、従ってこれ以外の物件に生じた損害に対する賠償責任は負担されない。ただ他船の損害には他船の使用利益の喪失、すなわち、いわゆる滞船料が加算される。

被保険船舶と他船との衝突が保険者の責任発生の要件であるから、被保険船舶が航法を誤り、他船が被保険船舶の衝突を避けようとして第三船と衝突した場合とか、狭い水路を被保険船舶が高速度で航行したため、それによって生じた波浪により他の二船間に衝突が生じた場合のように、現実には被保険船舶と他船との衝突がない場合には、たとえ法律上損害賠償責任が発生しても、保険者はこれを負担しないのである。

さらに、第1条第2項に「……如何ナル場合ヲ問ハス船舶又ハ積荷ニ非スル物件又ハ利益若ハ人命ニ加ヘタル損害並ニ船舶又ハ積荷ノ引揚若ハ撤去ヲ命セラレタル場合ニ要スル費用ニ付テハ当会社ハ填補ノ責ニ任セス」と規定し、保険者の免責する範囲を明確にしている。

これによると、他船の乗客や船員の死亡・傷害、乗客や船員の所持品の損害に対する賠償責任、船骸や積荷の難破物の除去に要する費用に対する賠償責任は、保険者の負担しないところとなっている。

従って、たとえ被保険船舶と他船とが衝突して被保険船舶または他船から流出した油による油濁損害が発生し、その結果被保険船舶の船主が賠償責任を負うことになっても、衝突損害賠償金填補条項はこれを負担しないのであ

る。

2. 協会衝突約款の場合

19世紀末以来、殆んど大きな改正なしに継続して使用されてきた衝突約款⁽³⁾が Torrey Canyon 号事件を契機として1969年1月1日に可成り大きく改正された⁽⁴⁾。その目的とするところは、船舶の衝突によって生じた油濁損害に対する船主の賠償責任に関する保険者の填補責任を明確にすることであった。

改正前の旧約款によると「……本保険証券記載の船舶が他船と衝突し、その結果被保険者がこの衝突に関してある金額を他人に損害賠償として支払う責めを負い且つ支払わなければならない場合……」(……if the Vessel hereby insured shall come into collision with any other vessel and the Assured shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums in respect of such collision, ……)と保険者の負担する範囲を規定していた。そして但書(Proviso or Exceptions Clause)に「但し本条は、如何なる場合においても、制定法上の権限による障害物の除去のため、またはかかる衝突の結果、船着場、波止場、埠頭、棧橋およびその他これらに類する構造物またはこれらの上にある貨物もしくは財産または陸上にある貨物もしくは財産に与えた損傷に対し、または被保険船舶の積荷もしくは債務に関し、または人の死亡傷害に対し、被保険者が支払う責めを負いまたは支払わなければならない一切の金額には、これを適用しない」(Provided always that this clause shall in no case extend to any sum which the Assured may become liable to pay or shall pay for removal of obstructions under statutory powers, for injury to harbours wharves piers stages and similar structures, or any goods or property thereon or on land, consequent upon such collision; or in respect of the cargo or engagements of the insured Vessel or for loss of life or personal injury.)と

免責される範囲を規定していた。

従って、被保険船舶と他船との衝突の結果被保険者が負う賠償責任のうち、但書に列挙されたものを除くすべての賠償責任がこの衝突約款によって負担される、という解釈も成り立たないこともない。そう解釈すると、衝突の結果生じた油濁損害に対する船主の賠償責任も負担されるのではないかという疑問がでてくるのは当然である。

もちろん、約款の意図するところは、わが衝突損害賠償金填補条項と同じく、他船と他船上の貨物またはその他の財産の損害に対する賠償責任を負担することであろうが、文字解釈からすれば上記のような疑問も出てくることになる。

そこで、現行約款⁽⁵⁾は、こういった疑問を除去するため、負担される範囲と免責される範囲を可成り旧約款に較べて明確にしている。すなわち、「……本保険証券記載の船舶が他船と衝突し、その結果、被保険者がその衝突に關して下記の損害に対する損害賠償として、他人にある金額を支払う責めを負い、かつ支払わなければならない場合

- (i) 他船または他船上の財産の滅失または損傷
- (ii) 他船または他船上の財産の遅延または使用利益の喪失
- (iii) 他船または他船上の財産に関する共同海損、任意救助または契約救助」

(……if the Vessel hereby insured shall come into collision with any other vessel and the Assured shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay by way of damages to any other persons or persons any sum or sums in respect of such collision for

- (i) loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel,
- (ii) delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon, or

(iii) general average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon,) と負担される範囲を規定し、さらに但書として、「但し如何なる場合においても、被保険者が、下記の事項に対してまたはこれに関連して、支払う責めを負わされまたは支払わなければならない金額については、本条は適用しないものとし、また適用しないものとみなす。

(e) 制定法上の権限による、またはその他の方法による障害物、難破物、積荷その他種類の如何を問わず一切のものの除去または処分

(b) 他船または他船上にある財産以外の不動産または動産もしくは種類の如何を問わずその他一切の物

(c) 被保険船舶上にある積荷またはその他の財産、もしくは被保険船舶の債務

(d) 人命の死亡、傷害または疾病」

(Provided always that this clause shall in no case extend or be deemed to extend to any sum which the Assured may become liable to pay or shall pay for or in respect of:—

(e) removal or disposal, under statutory powers or otherwise, of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever,

(b) any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or property on other vessels,

(c) the cargo or other property on or the engagements of the insured Vessel,

(d) loss of life, personal injury or illness.)

と免責される範囲を規定している。この現行約款は、旧約款で曖昧であった被保険船舶が他船と衝突した結果被保険者が負担する賠償責任のうち、保険者の負担する範囲を明確にしている。(i)(ii)(iii)に規定されている損害をみると現行約款の負担する範囲は一応「他船または他船上の財産に生じた損

害」と考えることができ、わが衝突損害賠償金填補条項に可成り近づいたといえよう。

さて、次に免責の範囲を旧約款よりも明確にした現行約款の但書のうち、本稿に必要な部分を摘出すれば、旧約款の「制定法上の権限による障害物の除去」に代えて(a)「制定法上の権限によるまたはその他の方法による障害物、難破物、積荷その他種類の如何を問わず一切の物の除去または処分」とした点にある。このうち、特に「処分」(disposal)という言葉の意味するところは、Torrey Canyon号事件で明らかのように、流出油に対し「除去」(removal)という言葉には該当しない薬剤の散布というような方法もとられるので使用したものである。

現行の協会衝突約款は、その負担範囲として、一応「他船または他船上の財産に生じた損害に対する賠償責任」に限定しているから、この但書がなくても、油濁損害に対する船主の賠償責任は免責されるのであるが、その免責をさらに明確にするために、特に付加されたものと考えられる。

要するに、協会衝突約款の場合も、被保険船舶と他船との衝突に起因する油濁損害に対する被保険船主の賠償責任は負担されないことは明らかである。

注 (1) 衝突約款については、葛城博士「新版講案海上保険契約論」342頁以下；同「イギリス船舶保険契約論」193頁以下；加藤由作博士「損害保険実務講座」139頁以下；小町谷博士「衝突責任担保約款の研究」『海商法研究第6巻』197頁以下；Dover, Analysis, pp. 40 et seq.; Hurd, Marine Insurance, pp. 93 et seq. 参照。なお、協会約款改正以後の研究としては、中西正和「衝突損害賠償金填補条項に関する若干の考察」『損害保険研究』30巻4号76頁以下，31巻2号81頁以下，31巻4号35頁以下に詳細な研究がある。

(2) 全文は次の通りである。

衝突損害賠償金填補条項

第1条 当会社ハ本証券記載ノ船舶（以下被保険船舶ト称ス）カ他ノ船舶ト衝突シ之ニ因リ他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損害（被保険船舶カ他船ト衝突シ其直接ノ結果トシテ其他船カ更ニ他ノ船舶ト衝突シタル場合ニ於テハ其船舶並ニ積荷ニ生シタル損害ハ之ヲ含ム又船舶ノ損傷修繕ニ因ル使用利益ノ喪失ハ船舶ニ生シタル損害ニ加算ス）ヲ被保険者カ賠償スヘキ法律上ノ義務ヲ負ヒ且確定判決ニ依リ又ハ当会社ノ書面ニ依ル同意ヲ得テ現実ニ之ヲ賠償シタルトキハ次条規定ニ依ル賠償金（何レノ場合ニ於テモ保険価額ノ限度トス）4分ノヲ保険金額ノ保険価

額ニ対スル割合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス但普通保険約款第3条列記ノ事由ニ因リテ生シタル衝突又ハ同第4条列記ノ場合ニ生シタル衝突ニ付テハ此限ニ在ラス

前項ノ場合ニ於テハ本衝突損害賠償金填補条項ニ依ラサル当会社ノ填補金ノ有無ニ拘ラス当会社ハ填補ノ責ニ任スヘシト雖モ1回ノ衝突事故ニ付当会社ノ填補スヘキ金額ハ如何ナル場合ヲ問ハス保険金額ヲ限度トシ且如何ナル場合ヲ問ハス船舶又ハ積荷ニ非サル物件又ハ利益若ハ人命ニ加ヘタル損害並ニ船舶又ハ積荷ノ引揚若ハ撤去ヲ命セラレタル場合ニ要スル費用ニ付テハ当会社ハ填補ノ責ニ任セス

第2条 下記ノ金額ヲ以テ本条項ニ依ル賠償金トス

- 1 衝突カ被保険船舶ノミノ過失ニ因リテ生シタル場合ニ於テハ他船又ハ他船ノ積荷ノ損害ニ対シ被保険者カ賠償シタル金額
- 2 衝突カ被保険船舶ノ過失及他船ノ過失ニ因リテ生シタル場合ニ於テハ其過失ノ割合（各船舶ノ過失ノ輕重ヲ判定スルコト能ハサルトキハ各船舶ノ過失ノ割合ハ同等ナルモノト看做ス）ニ応シ且相殺ヲ行ハスシテ被保険者カ他船又ハ他船ノ積荷ノ損害ニ対シ賠償シタル金額（相殺ヲ行ヒテ賠償シタル場合ニ於テハ相殺セサリシナラハ賠償スヘカリシ金額）
- 3 被保険者カ金錢ヲ以テ賠償ヲ為ス代リニ商法第690条ノ規定ニ依リ委付ヲ為シタルトキハ委付セラレタル船舶（被保険船舶中ニ包含セラレサル附属物ヲモ含ム）ノ委付當時ノ時価（船舶ト共ニ委付セラレタル運送貨及被保険者カ其船舶ニ付有スル損害賠償又ハ報酬ノ請求權アルトキハ其見積金額ヲ加算ス——以下委付物件ノ価額ト称ス）但委付ヲ為ササル場合ニ於テ被保険者カ賠償ノ責ニ任スヘカリシ損害中ニ（イ）本衝突条項ノ下ニ於テ当会社カ填補ノ責ニ任スヘキ他船及他船ノ積荷ニ生シタル損害（前条ノ規定ニ依ル）並ニ（ロ）本衝突条項ノ下ニ於テ当会社カ填補ノ責ニ任セサル損害又ハ費用ヲ含ムトキハ委付物件ノ価額ヲ前記（イ）並ニ（ロ）ノ各見積額ニ対シ按分シテ算出シタル前記（イ）ノ見積額ニ対スル割当額

第3条 他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損害ノ賠償請求ノ訴訟カ被保険者ニ対シテ提起セラレ被保険者カ当会社ノ書面ニ依ル同意ヲ得テ之ニ応訴シタルトキ又ハ被保険者カ当会社ト協議ノ上争ヲ仲裁ニ付シタルトキハ之ニ必要又ハ有益ナリシ訴訟費用又ハ仲裁費用ハ之ヲ本条項ニ依ル賠償金ニ加算シ其合算額（保険価額ヲ限度トス）ノ4分ノ3ヲ保險金額ノ保險価額ニ対スル割合ヲ以テ填補スルノ責ニ任ス

他船又ハ他船ノ積荷ニ生シタル損害ト他ノ損害トヲ併セテ請求セラレタル場合ニ於ケル費用ハ各被請求金額ニ応シテ按分シ前項ニ依リ賠償金ニ加算スヘキ金額ヲ定ム

第4条 被保険船舶カ被保険者ノ所有又ハ賃借ニ係ル他ノ船舶ト衝突シタル場合ニ於テモ第三者ノ所有又ハ賃借ニ係ル他ノ船舶トノ衝突ノ場合ニ準シ本条項ノ各規定ヲ適用スヘキモノトス但此場合ニ於テハ各船舶ノ過失ノ有無及其割合並ニ各船舶ノ損害額ハ被保険者ト当会社トノ間ニ之ヲ協定ス

前項ノ協定ヲ為スコト能ハサルトキハ被保険者ト当会社ト協議シテ1人ノ仲裁人ヲ選任シ其判断ニ一任ス若シコノ選任ヲ為スコト能ハサルトキハ各自1人ノ仲裁人ヲ選任シ其選任セラレタル2人ハ更ニ第3ノ仲裁人1人ヲ選任シ仲裁人ノ多数決ヲ以テ仲裁判断ヲ為ス

(3) 全文は次の通りである。

1. It is further agreed that if the Vessel hereby insured shall come into

collision with any other vessel and the Assured shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums in respect of such collision, the Underwriters will pay the Assured such proportion of three-fourths of such sum or sums so paid as their respective subscriptions hereto bear to the value of the Vessel hereby insured, provided always that their liability in respect of any one such collision shall not exceed their proportionate part of three-fourths of the value of the Vessel hereby insured, and in cases in which the liability of the Vessel has been contested, or proceedings have been taken to limit liability with the consent in writing of the Underwriters, they will also pay a like proportion of three-fourths of the costs which the Assured shall thereby incur or be compelled to pay; but when both vessels are to blame, then unless the liability of the Owners of one or both of such vessels becomes limited by law, claims under this clause shall be settled on the principle of cross-liabilities as if the Owners of each vessel had been compelled to pay to the Owners of the other of such vessel such one-half or other proportion of the latter's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of such collision.

Provided always that this Clause shall in no case extend to any sum which the Assured may become liable to pay or shall pay for removal of obstructions under statutory powers, for injury to harbours wharves piers stages and similar structures or any goods or property thereon or on land, consequent upon such collision; or in respect of the cargo or engagements of the insured Vessel, or for loss of life or personal injury.

2. Should the Vessel hereby insured come into collision with or receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same Owners or under the same management, the Assured shall have the same rights under this Policy as they would have were the other vessel entirely the property of Owners not interested in the Vessel hereby insured; but in such cases the liability for the collision or the amount payable for the services rendered shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Underwriters and the Assured.

(4) この改正約款は当初「協会改正衝突約款」(Institute Amended Running Down Clause) とよばれていたが、1970年10月1日改正の「協会期間約款(船舶)」(Institute Time Clauses (Hulls)) にそのまま挿入され「協会衝突約款」(Institute Running Down Clause) となった。

(5) 全文は次の通りである。

1. It is further agreed that if the Vessel hereby insured shall come into collision with any other vessel and the Assured shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums in respect of such collision for

- (i) loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel,
- (ii) delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon, or
- (iii) general average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon,

the Underwriters will pay the Assured such proportion of three-fourths of such sum or sums so paid as their respective subscriptions hereto bear to the value of the Vessel hereby insured, provided always that their liability

in respect of any one such collision shall not exceed their proportionate part of three-fourths of the value of the Vessel hereby insured, and in cases in which, with the prior consent in writing of the Underwriters, the liability of the Vessel has been contested or proceedings have been taken to limit liability, they will also pay a like proportion of three-fourths of the costs which the Assured shall thereby incur or be compelled to pay; but when both vessels are to blame, then unless the liability of the Owners of one or both of such vessels becomes limited by law, claims under this clause shall be settled on the principle of cross-liabilities as if the Owners of each vessel had been compelled to pay to the Owners of the other of such vessels such one-half or other proportion of the latter's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of such collision,

Provided always that this clause shall in no case extend or be deemed to extend to any sum which the Assured may become liable to pay or shall pay for or in respect of:-

- (a) *removal or disposal, under statutory powers or otherwise, of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever,*
- (b) *any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or property on other vessels,*
- (c) *the cargo or other property on or the engagements of the insured Vessel,*
- (d) *loss of life, personal injury or illness.*

第2条姉妹船約款 (Sister Ship Clause は旧約款と同一であるので省略する。

5. 船主責任相互保険組合によって負担される範囲

18世紀初頭のイギリスにその起源を求めることができる⁽¹⁾ 船主責任相互保険組合 (Protection and Indemnity Club or Association) は現在世界の主な海運国⁽²⁾すべてに設立されており、わが国でも、船舶の運航に伴って生じる責任および費用に関する相互保険である損害保険事業を行い、組合員の利益を保護し併せて海運業の健全な発達に資することを目的として、昭和25年に設立された日本船主責任相互保険組合⁽³⁾があることは周知の通りである。

この種の組合は、通常の船舶保険で負担されない船舶運航者の賠償責任を負担することを主な目的とするが、現在この種の組合の負担する範囲は極めて広く、アメリカでは「何でもとれる保険」(Catch All) とよばれている。しかし、その中心的な負担危険は「保護補償危険」(Protection and Indemnity Risks) であり⁽⁴⁾、本稿の必要とするのもこの危険に属するので、こ

れに限って検討することにする。

もともと Protection とは船主の利益の保護を意味し、船主が船舶の運航に伴って生じる第三者に対する責任と船員に対する保護の責任を表わし、Indemnity とは補償を意味し、船主の運送人としての過失の責任を表わしているといわれる。元来独立した組合によって負担されていたため、ごく最近まで同じ組合であっても別個の部門を構成していた。しかし、両者に区別し難い点もあるので、1959年に世界最大といわれる United Kingdom Mutual Steamship Assurance Associationがこの区分を廃止して以来、多くの組合がこれに習った。日本船主責任相互保険組合も特にこの区分を設けていない⁽⁵⁾。

1. 船主責任相互保険組合の負担の内容

この種の組合の負担する内容については、基本的に殆んど相違がないが⁽⁶⁾、細部については若干相違もみられるので、基本的部分のみを列挙するにとどめる⁽⁷⁾。

イ. 死亡および身体傷害 船員、乗客、荷役人夫またはその他の人々の死亡および身体傷害に関して生じる組合員の責任

ロ. 衝突危険 組合に加入している船舶の不当な航海または不当な管理の結果生じた他船または他船上の財産の滅失または損傷で衝突約款で負担されないものを負担する。この中には他船の船骸または同船上の積荷の難破物の引揚げ、除去または破壊に要する費用、さらに衝突の結果他船が港湾施設に加えた損害を含む。従って衝突以外の原因から生じる責任、例えば Wash damageやCrowding damage等も負担される。

ハ. 積荷危険 加入船の不当な離路、不堪航、不当な航海または不当な管理の結果生じた同船上の積荷の滅失または損傷および積荷の保管および管理に当っての過失の結果生じた滅失または損傷で加入船に関連して組合員が賠償の責めを負うものを負担する。もちろんこの場合、事故が組合員自身の現実の過失により、またはその関与の下に生じたものでないことが条件である。

- ニ．港湾被害の危険 加入船が港湾施設、例えば港、船渠、岸壁、棧橋、埠頭等固定物または可動物に加えた損害に対する組合員の責任を負担する。
- ホ．船骸等の除去 加入船の船骸および同船上の積荷の難破物の引揚げまたは除去に要する費用を船舶保険証券またはその他の保険証券で負担されない範囲で負担する。
- ヘ．人命およびその他の救助と共同海損の危険 人命救助に対する組合員の責任と組合員が支出しなければならない救助料、共同海損費用および特別費用で、航海の開始の際に船舶を堪航にするために相当な注意を払うことを怠ったため積荷の利害関係者から回収できない部分を負担する。
- ト．船員の求償 船員の入院費用、医療費または葬祭費で組合員が賠償の責めを負うものおよびこれらの結果から生じる送還費を負担する。

さて、油濁損害に対する船主の賠償責任という問題に関連して検討すれば、Torrey Canyon 号事件のように衝突以外の事故、例えば座礁に起因するとすれば、油濁損害に対する清掃費用はホの項目で負担されるであろうし、海産物、例えば海苔等の損害は、ニの項目で負担されることになる。次に他船との衝突によってこのような損害が生じたとすれば、他船と他船上の積荷の損害で衝突約款で負担されない部分と他船から流出した油に対する清掃費用はロの項目で、また海産物の損害はニの項目で負担されることになる。この点、United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association はその定款第34条（填補の範囲）で、また日本船主責任相互保険組合はその定款第37条（第三者に対する責任）でその負担を規定しているが、後者は、海産物に加えた損害（第37条第1項1号）および油による汚濁水面清掃費用（同5号）の負担を明記している点、特記に値する。

なお、この中のニの項目に関連して興味深い事件があるので付記しておくことにする⁽⁸⁾。

1962年2月、アメリカのタンカー Eagle Courier 号は東京湾の鉄筋コンクリート・プラットフォームに激突して甚大な損傷を被った。その際、燃料庫からの油と第一および第二タンクから油を含んだ水バラストが海上に漏出した。そしてこれらの漏出した油は東京湾とその隣接する海岸で養殖されていた海苔に大きな損害を与えた。2,182名の被害者を代表する12の漁業協同組合は、これに対し約200万ドルに達する損害賠償を請求した。船主側に責任があることが明らかであったため、損害額の査定を東京水産大学に依頼、その結果は請求金額のほぼ半分となったので、さらに漁業協同組合と交渉を続けた後、United Kingdom Mutual Steamship Assurance Associationが合計520,513・12ドルを支払った。

要するに、いずれにせよ、船主の油濁損害に対する賠償責任はこれらの組合により負担されるということである。

2. 保険金額の限度について

船主の油濁損害に対する賠償責任が船主責任相互保険組合で負担されるとして、果してどの限度まで負担されるかという問題がある。

イギリスでは、現在殆んどどの組合がその定款に保険金額に関する規定を設けておらず、United Kingdom Mutual Steamship Assurance Associationの場合もその例外でない。ただ、1957年10月の船主責任制限条約（Brussels International Convention, 1957）に基いて制定された1958年商船法（船主およびその他の者の責任）（Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958）により、船主の現実の過失または関与なくして（Without actual fault or privity）発生した事故については人の死亡・傷害に対しては、一事故につき1総トン3,100金フラン、また財産の滅失・損傷に対しては一事故につき1総トン1,000金フランに船主の賠償責任を制限できることになっている。

従って、現在 United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association を始めとする組合のとり立場は、船主が自己の責任制限の権利を正し

く利用した上での正当な法律上の賠償責任に対しては、組合は無制限に負担する立場をとっているといえよう。

日本船主責任相互保険組合の場合は、基本契約に対する保険金額を総トン数により段階別に定め、さらにその保険金額を超える超過額に対する契約については最高 5,000 万ドルとし、さらに例外としては無制限に負担することもありうる。なおわが国も商法上免責委付の制度が存在する（第 690 条）が最近では保険金額の範囲内で損害賠償が処理されるため、殆んど行われていないことを付記しておく。

従って、この種の組合に加入していれば、その保険金額までは負担されることになる。

- 注 (1) 組合の起源に関する最近の学説については、関島和夫「英国の海上保険市場における P I クラブの地位」『損害保険研究』29 卷 3 号 61 頁以下に詳しい。なお、今泉「Protection and Indemnity Clause の研究」『損害保険契約の基本問題』249 頁参照。
- (2) 沿革的な理由もありこの種の組合の活動はイギリスが一番盛んであるが、この他にも、ノルウェーの Assuranceforeningen Skuld, Assuranceforeningen Gard, スウェーデンの Northern Shipowners' Protection Association, アメリカの American Steamship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association などが有名である。
- (3) 定款第 2 条参照。
- (4) Protection and Indemnity 部門のほか、War Risks 部門、Freight, Demurrage and Defence 部門などがある。
- (5) 今泉「前掲論文」260 頁参照。
- (6) 北原貞幸「日本船主責任相互保険組合新定款誕生のいきさつ」『海運』479 号 77 頁、今泉「前掲論文」259 頁以下。
- (7) 詳しくは、United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association 定款第 34 条（填補の範囲）、日本船主責任相互保険組合定款第 5 節（基準填補の範囲）参照。
- (8) 関島「前掲論文」71 頁、United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association の Annual Report (1964) 参照。

6. 保護補償約款によって負担される範囲

船主は、船主責任相互保険組合に加入していれば、油濁損害に対する賠償責任について組合から回収することができるが、同じようにこの種の保護を必要としながらも、組合に加入できないものがある。例えば造船業者や船舶

修繕業者などがこれである⁽¹⁾、また船主であっても組合に加入したがない場合も考えられる。これらの人々に対し、イギリスでは保護補償約款(Protection and Indemnity Clause)を利用して通常の海上保険会社や Lloyd's が船舶保険に付帯して引き受けるという方法をとっている。協会建造危険約款(Institute Clauses for Builders' Risks)や協会係船危険約款(Institute Time Clauses—Hulls Port Risks)にこの約款が挿入されているのはこのためである。また必要に応じてこの約款を船舶保険証券に貼付して使用することもあるときいている。わが国には、各種の船舶保険に関する約款の中にこの種の約款は存在しないが、必要に応じて、変則的ではあるが和文の船舶保険証券に英文のままこの約款を貼付して使用することもあるらしい。そこで、この約款により、一体どの範囲まで船主の油濁損害に対する賠償責任が負担されるかを検討することにする。

協会係船危険約款では第3条乃至第5条⁽²⁾がまた協会建造危険約款では第14条乃至第16条がこの保護補償約款となっている。両者の相違は、前者の第5条a号が後者では独立して第17条となっているだけであとは同文となっているので便宜上前者に基いて論述することにする。

なお協会期間約款(船舶)の衝突約款が改正されたことは前述の通りであるが、協会係船危険約款も協会建造危険約款も、まだ衝突約款を改正していない⁽³⁾。そして両者ともに旧協会期間約款(船舶)中の衝突約款の但書を削除したものが使用している。

1. 保護補償約款の負担の内容

この約款の主な目的は、船主またはその他の利害関係者が被保険船舶の過失ある航海または過失ある管理(negligent navigation or management)の結果支払う責めを負わされた損害賠償金のうち、衝突約款では負担されない部分を負担することである。

従って、第3条には他船と他船上の積荷の損害で衝突約款で負担されない残額、死亡または身体傷害に対する賠償責任、港湾施設等の固定物または可

動物の損害、衝突の結果生じた障害物除去費用、および被保険船舶と他船の現実の衝突はなかったが被保険船舶の過失ある航海または過失ある管理の結果生じた損害等が負担される範囲として列挙されている。そして、その6号に「上記以外の原因から支払う責めを負わされて支払った金額の中、United Kingdom Mutual Steamship Assurance Associationから回収できる金額」(Any sum or sums for which the Assured may become liable or incur from causes not hereinbefore specified, but which are absolutely or conditionally recoverable from or undertaken the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Limited)と規定している。

従って、この約款によって負担される内容は、組合の場合と同じことになる。

2. 保険金額の限度について

この約款の第3条の前文に「さらに次の通り約束する」(It is further agreed that…)とあるのは、この約款が船舶自体の保険契約および衝突約款による契約とは異なる別個の契約であることを示している。従って場合によっては一つの衝突事故に関連して被保険船舶自体の損害と衝突約款により他船と他船上の積荷に加えた損害の賠償金のほかにこの約款によって更に負担されることになる。そしてその最高限度として第3条の後文に、第4条と合算して保険金額の協定保険価額に対する割合で、かつ「保険金額を限度とする」(…shall be limited to the sum hereby insured…),と規定してい

る。従って、この約款によって負担される範囲の内容は組合と同じであるが、保険金額の面では、可成り組合の場合を下回ることになる。

注 (1) イギリスで組合員となれる者は、船主、用船者、回航請負人であり、わが国の場合は定款第9条によって、船主または賃借人に限っている。

(2) 原文は次の通りである。

3. It is further agreed that if by reason of interest in the Vessel the Assured shall become liable to pay and shall pay any sum or sums in respect of any liability, claim, demand, damages, and/or expenses arising from or occasioned by any of the following matters or things during the currency

of this Policy, that is to say:—

Loss of or damage to any other vessel or goods, merchandise, freight, or other things or interests whatsoever, on board such other vessel, caused proximately or otherwise by the Vessel insured in so far as the same is not covered by Clause 1:

Loss of or damage to any goods, merchandise, freight, or other things or interest whatsoever, other than as aforesaid (not being property on board the insured Vessel and owned by builders or repairers or for which they may be responsible), whether on board the insured Vessel or not, which may arise from any cause whatsoever:

Loss of or damage to any harbour, dock (graving or otherwise), slipway, way, gridiron, pontoon, pier, quay, jetty, stage, buoy, telegraph cable or other fixed or moveable thing whatsoever, or to any goods or property in or on the same howsoever caused:

Any attempted or actual raising, removal, or destruction of the wreck of the insured Vessel or the cargo thereof, or any neglect or failure to raise, remove, or destroy the same:

Loss of life, personal injury, illness or payments made for life salvage: Any sum or sums for which the Assured may become liable or incur from causes not hereinbefore specified, but which are absolutely or conditionally recoverable from or undertaken by the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Limited:

the Underwriters will pay the Assured such proportion of such sum or sums so paid, or which may be required to indemnify the Assured for such loss, as their respective subscriptions bear to the insured value of the Vessel hereby insured, provided always that the liability under this clause, together with any liability they may be under Clause 4, in respect of any one accident or series of accidents arising out of the same event, shall be limited to the sum hereby insured, but when the liability of the Assured has been contested with the consent in writing of the Underwriters, the Underwriters will also pay a like proportion of the costs which the Assured shall thereby incur or be compelled to pay.

4. This insurance also to pay the expenses, after deduction of the proceeds of the salvage, not recoverable under Clause 3, of the removal of the wreck of the insured Vessel from any place owned, leased or occupied by the Assured. Underwriters' liability under this clause is subject to the limitations in amount provided in Clause 3. The provisions of that clause regarding the payment of legal costs shall also apply hereto.

5. Notwithstanding the provisions of Clauses 3 and 4, this Policy is warranted free from any claim arising,

- (a) directly or indirectly under Workmen's Compensation or Employers' Liability Acts and any other Statutory or Common Law Liability in respect of accidents to or illness of workmen or any other persons employed in any capacity whatsoever by the Assured or others in on or about or in connection with the Vessel hereby insured or her cargo materials or repairs.
- (b) in connection with an occurrence resulting from the operation of a peril excepted by,
 - (i) the Free of Capture and Seizure Warranty,
 - (ii) the Free of Strikes, Riots and Civil Commotions Warranty.

(3) この点については、今泉「前掲論文」258頁参照。

7. む す び

結論として、船主の油濁損害に対する賠償責任は、船主責任相互保険組合か保護補償約款によって負担されるということができる。

ここでもう一度 Torrey Canyon 号事件についてその保険関係について検討してみることにする。同船の保険関係は次の通りであった。すなわち、

イ. 船舶：保険価額と保険金額 1,650万ドル

保険者：Lloyd's 40%

アメリカのHull Syndicate 50%

A. I. U. 10%

ロ. 積荷：保険価額と保険金額 60万ポンド

保険者：Tanker Insurance

ハ. 保護補償危険：限度額 1,650万ドル

保険者：Marine Office of America 250万ドル

Sedgwick Collins 1,400万ドル

さて、この数字からすると、船主の油濁損害に対する賠償責任は、船主責任制限の問題を別とすれば、1,650万ドル（59億4千万円）を限度として保護補償危険の保険者によって負担されることになる。

本稿は、もっぱら船主の賠償責任について検討してきた。この立場で結論を下すならば、世界のタンカーは益々大型化する傾向にある。このような状況の下で、もし衝突や座礁のような事故が発生すれば、Torrey Canyon 号事件以上の損害が発生することも考えられる。このようなことを考えた場合、船主は善後策として十分な保険を付しておくことが望ましいと同時に、この問題はこれだけで片付くものではなく、事故の防止や事故が発生した場合の措置等の予防策や対抗策も国際的に講じることが必要であろう。

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。⁽¹⁾ 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。⁽²⁾ 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⁽³⁾ 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、⁽⁴⁾ 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。⁽⁵⁾

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。

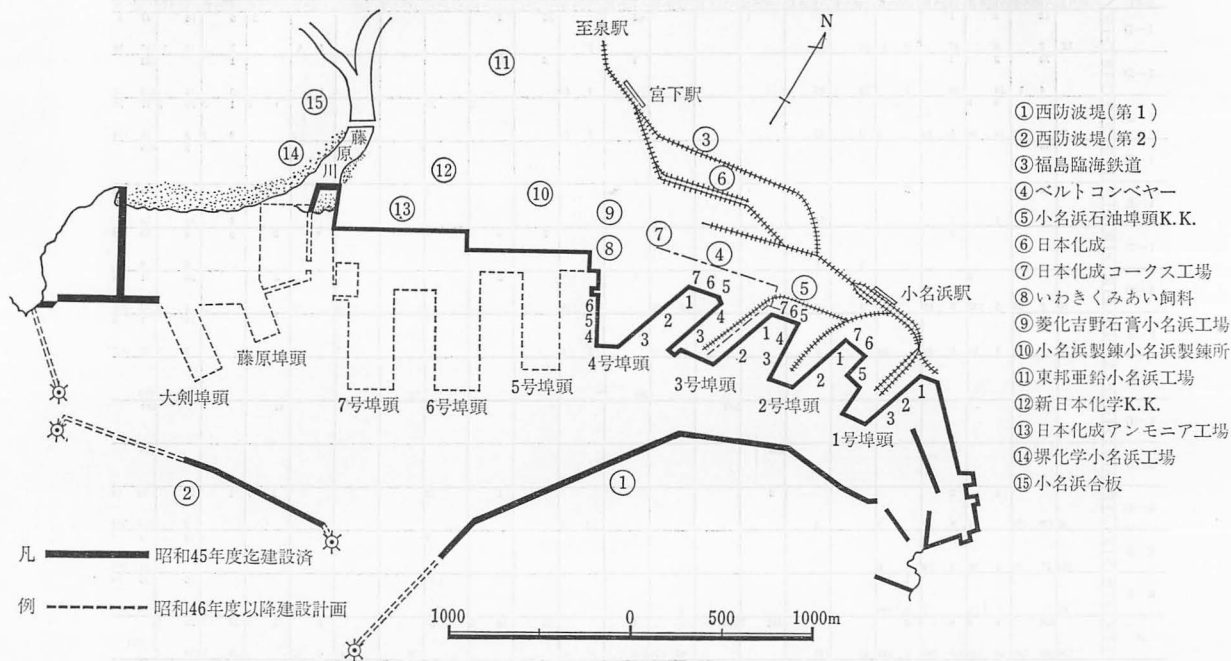
以上のようなやや漠とした問題意識ではあるが、具体的事例については、小名浜港の利用状況を詳細に調査した結果を基礎に、問題を整理したものである。

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。⁽⁶⁾ 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)

小名浜沿岸地帯主要貨物取扱状況表（昭和44年実績）

単位1,000トン

貨物別 輸出入別 集計区		原木		石灰石		銅鉱石		亜鉛鉱石		リム鉱石		石灰石		酸化鉄		コークス		硫酸		原塩		重油		珪石		亜硫酸 ソーダ		からし		硫安		ナフタ		イソメ ナイト		塩化加里		その他 化学薬品		その他 化学肥料		その他		計											
		内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入	内 入	外 入												
I-①	出		12		2		1										1						42		12		2												2	5	13		47	3											
	入	12	7	6	37	2	1	25	50													3		2		2		40									4	5		5	13	1	195	19											
I-②	出		73		2		1																																				1		122										
	入		4	1	24		44		2	12	25														4	4														1		10	13	139	5										
I-③	出				3	5																																																	
	入	35	6	3	13	26	5	14		3	2	15												1	11																2	2		1	3	10	1	17	38						
I-④	出		845																																																				
	入																																																						
I-⑤	出		8						2																																														
	入				1		1					14																																											
I-⑥	出						2																																																
	入																																																						
I-⑦	出																																																						
	入																																																						
II-①	出					3																																																	
	入	16	2	25	5	132	5	85		14	3	5																																											
II-②	出																																																						
	入	129		11	3	14	4	41		24		2																																											
II-③	出																																																						
	入																																																						
II-④	出																																																						
	入																																																						
II-⑤	出																																																						
	入																																																						
II-⑥	出																																																						
	入																																																						
II-⑦	出																																																						
	入																																																						
III-①	出																																																						
	入																																																						
III-②	出																																																						
	入																																																						
III-③	出																																																						
	入																																																						
計	出																																																						
	入	938		8	8	6	7	3	186								321	7243			6		4		45	48	2	61																											
		536	165	536	58	195	107	191	7	241	43	117																																											

資料）小名浜港北設事務所（1971）：「港務統計年報」より作成
 （注）京港別1,000トン以上取扱貨物だけを抽出した。

凡例

貨物名	
内	外
出	入
入	出

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、粉炭の輪移入で占められ、日本水素工業（株）コ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）コ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社用の貨物が取扱ひ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ひ量が最も多く、原木輸入量は12.9万tの取扱ひ量を示し、この岸壁での取扱ひ貨物量の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、取扱ひ量の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の取扱ひ量を示している。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ひ貨物である。取扱ひ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〕の主要取扱ひ貨物は、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硅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ひ量の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、埠頭別取扱ひ量は少量であり、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しつ今日に至った成立過程を有している。⁽⁷⁾

その結果、小名浜港取扱い貨物総量の約3%は、前述の臨海部立地の7工場で取扱っており、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らると思われるので、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、従来の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らうと考察すると、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。⁽⁸⁾ 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。⁽⁹⁾

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みた場合、極めて大胆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、⁽¹⁰⁾ さらに基盤となる地域経済の発達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、国土発展上今日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、⁽¹¹⁾⁽¹²⁾ 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、工事的注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、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る。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

港湾における言論の自由

荒 木 智 種

(関東学院大学)

目 次

1. 欧米におけるポート・オーソリティーの形成とパブリック・リレーションの性格
2. 変革期における港湾社会と港湾コミュニケーション
3. プレス・ジャーナリストの任務と本質について

1. 欧米におけるポート・オーソリティーの形成とパブリック・

リレーションの性格

欧米の先進諸国の中では、ポート・オーソリティーのなかにパブリック・リレーション課 (Public Relations Department; 以下, P. R. D と略す) が正式に設けられているところが多い。

英国, ロンドン・ポート・オーソリティーの P. R. D は 1970 年 9 月現在で 21 名のスタッフをかかえ, ジャーナルを主に内外の情報交換, 取材, 報道, 解説, 渉外サーヴス等と地域住民に対するサーヴィスに積極的な公共への奉仕に専念しているのが目立つ。

P. R. D は, 各セクションに庶務, 設備, プレス (現場取材), 編集室等の上に課長, 補佐, 秘書が置かれ, 計 21 名の構成である。構成の配置は, 課長, 秘書, 補佐 (各 1 名) 庶務 2 名, 設備 2 名, プレス 14 名 (2 名の現場取材, 1 名の写真員, 2 名の本部ニュース担当者, 3 名の校正, タイピスト, 3 名の渉外サーヴスと編集委員 3 名) となっている。ロンドン・ポート・オーソリティーの直接発行の代表誌としては, “Port of London” (正式には, Magazine of the Port of London Authority) 月刊雑誌, 1925 年創刊が優位を占め, 直接編集の担当をしている P. R. D での発行は日刊の機関紙 “Daily news bulletin” と次いで, 月一回刊行の “POLA NEWS” 新聞 (平均 8 頁) がある。これは, ロンドン・ポート・オーソリティーのスタッ

フ紙（社内報に相当する＝Staff Journal of the Port of London Authority）がある。

その他に、ポート・オーソリティーとは別個に港湾出版社が発行している“The Port”新聞（An Independent Port News＝独立の港湾新聞を副題とした）隔週の発行があり、他にも港湾と深い関連性をもった民間紙がみられるが、ロンドンのもとより衆知のごとく言論の自由を確立した都である。

特に18世紀以降の言論、出版の自由の闘いは、他国に先んじて英国市民が勝利を獲得し、特許・検閲制度の廃止、議会報道等、自由な取材と報道を確保した。これは、プレスが中流階級の知的向上に寄与したことを意味し、中でも、ダニエル・デフォーを端として、スティール、アディソン等は一般紙に政治論文を掲載し一般民衆からの強い支持を受けた事実と共に、これらとは性格の異った『論文紙』の発行も忘れてはならない。また、この時期になって優れた文筆家も誕生してきた。なお、言論の自由を説いた「アレオパジイカ」ジョン・ミルトンなり、18世紀後半に現れた「ジュニアス・レター」は（パブリック・アドバタイザー紙）に政治を論じ、政界人と王の側近を鋭く攻撃したことでわかる。

つまり、市民階級によって下から勝ち得た言論、出版の自由と言うものが、その根底に築かれていたロンドンの港は、現在も引き続いて、コミュニケーションの重要性の尊重を怠っていないことが理解できる。これは、ロンドン・ポート・オーソリティーの史的な形成事情のうに、ジャーナリズムが関連性をもち背景となったものと考えられる。なお、L. P. A (London Port Authority) の P. R. D スタッフは、ジャーナリズム講座を港湾の専門教育機関⁽¹⁾で履修していることをも附記しておく。

西ドイツハンブルグにおいても P. R. D（ハンブルグは“Information und Public Relations”と称す）が1967年1月16日⁽²⁾に設けられている。自由・ハンザ都市国家は、（FREIE UND HANSESTADT HAMBURG）独立した自治体国家としての伝統を持ち、ハンブルグ市の伝統的な中立的政治政策に基い

た発展という史的過程⁽³⁾をば、吾々は学ばねばならない。またハンブルグ都市国家の近代化＝転換期ともいい得る1840年代頃から1885年代頃までのハンブルグ港湾発達史をみても解るように、ハンブルグ自治体国家が築き上げたハンブルグのための自由と独立の闘争が理解されるであろう。

梗概すると、ハンブルグ市民は1847年に訪門した英国のリチャード・コブデン (Richard Cobden, …自由貿易運動の先駆者) を讃同するが、フリードリヒ・リスト (Friedrich List) のドイツ関税同盟政策なりまたビスマルクとの闘いにおいて自治防禦するハンブルグは、1881年5月22日、ドイツ国家とハンブルグ市との間に最終的な共同関税同盟法が規定され、1882年1月1日エルベ下流はドイツ関税領域に統合、1882年1月21日、連邦議会は4000万マルクの補助金を可決、1882年11月16日に立法化がなされた。1885年3月18日 H. F. L. G (Hamburg Freihafen Lagerhaus-Gesellschaft) の創立と直接に関連して用地の買収、港湾労働関係者層の大巾の転地により社会的問題をひきおこしたが1887年、ハンブルグ市 (ハンザ自由都市国家の意) は上記の関係者層のための“国民コーヒー・ホール”の建設にあたった (2 港湾地域に)。この効果は、そのごのハンブルグ経済、社会に大きな効果を及ぼした。米国の経済学者、マック・エルヴィ (Mac-Elwee) は、コーヒー・ホールについて、次のように述べている。“広い社会層に役立つと共に、経済上、商業上の利益を直接ハンブルグ都市にもたらすといった特徴のある社会的かつ社会福祉的な事業を、ハンブルグ自治体は見事に育成した顕著な例証”⁽⁴⁾であると述べている。またハンブルグ自治体の発展なり港湾・貿易の発達過程には、その根底と基盤には、絶えず横のコミュニケーションといった経済性の概念が強固に築かれているとも言えよう。その具体的な一例として、古く1188年にまでさかのぼることができよう。ハイリヒ・ルーヴェ (Heinrich der Löwe) の下で、経営性を実地に学び、税管理者として著名なボイゼンブルグ (Boizenburg) の豊富な企業心は、新開地ハンブルグの成立当初から、やや独占的な経営主義的な熟慮に負っていたこ

とは良く知られている。その後フランス革命、ナポレオン戦争等はしばしばハンブルグの経済的動揺を港湾・貿易界のみならずハンブルグ全体の産業界に影響を与えたが、その後は仏の行政機構を学んだハンブルグは、著るしく行政組織が単純化され引きしめられた近代化が成されたことは、かなり著しい進歩であったことはよく知られているが、19世紀でのハンブルグの発展は、“伝統に培かれた商人階級の個々の人間の行為が、ハンブルグ19世紀自由ハンザ都市国家の運命をしばしば決した”⁽⁵⁾と述べられている。1847年発足のHapag (“Hamburg—Amerikanische—Packfahrt—Actien—Gesellschaft”)によるハンブルグの“公共の繁栄”は1857年の商業恐慌の痛手とその再建なりデンマークとの闘争なりビスマルク執政との闘い、といった困難を克服した19世紀におけるハンブルグ自治体国家の堅実な基盤は自からハンブルグ・ポート・オーソリティーへも関連し着実なる形成がなされ得たものと解釈しても差しつかえないであろう。紙幅の都合上これらについての詳述は略すが、戦後にあってもハンブルグ港湾の復興は自力で立ち上ったことを忘れてはならない。しかも、「1945年～65年までのハンブルグ都市（自治体）とハンブルグ民間企業との港湾投資額は、民間企業では約 Eine Milliarde DMであり、自治体は約750 Millionenである」とエドガー・エンゲルハート氏(Edgar Engelhard: ハンブルグ・経済・交通名誉局長)は述べている⁽⁶⁾。横に経済性を主体とした伝統ある自由・ハンザ都市ハンブルグの発展と、市民への奉仕は、P. R. D. が巾の広いかつ連繋のとれた深い情報の場をポート・オーソリティーは提供しつつ市民とのコミュニケーション(情報)に努力している。港湾のジャーナルに関しては、直接的な出版の主体となる会社はVerlag Okis Dr. K. J. Sattelmair、であり、それに H. H. L. A (Hamburgische Hafen—und Lagerhaus—Aktiengesellschaft) ハンブルグ情報センター、(Arbeitsgemeinschaft Hamburg—Information e. V.) ポート・オーソリティー⁽⁷⁾、商工会議所(Hamburgischen Wirtschaftsverbänden)等が港湾年鑑をはじめとして各種港湾ジャーナルの編集にまたアド

バイスなり直接的資料をも提供しているのがハンブルグ・港湾ジャーナルにみられる特徴であろう⁽⁸⁾。一方、ハンブルグは、“港とプレスの町”，ボンは“政治の町”，ベルリンは“音楽の町”とまで西ドイツ・ジャーナリズム界で言われるごとく、プリンティング・ジャーナリズムは西ドイツ最大の規模をもち質・量ともに誇る国際的な刊行物⁽⁹⁾としての優位性を占めていることは現在のハンブルグ都市と港湾機能なり港湾と台所（市民生活）といった地域住民の関係をより一層深く交流できるコミュニケーション回路をもっていることである。つまり、それは、わが国にみられない質的な（高級紙）ジャーナルの存在と鋭く深い監視力，教育，開発といったジャーナリズムの機能が具体的にハンブルグ・ポート・オーソリティーにまで及んでいることである。

米国においても、同様にポート・オーソリティーの中にP. R. Dが設けられ、ジャーナル，その他国際間の交流，地域住民へのサービスに巾広く尽している。

ニューヨーク・ポート・オーソリティーを例にとれば、公共企業体(Public Corporation Bi-State)としての港湾経営が極めて合理的，能率的に運営されている点が顕著である。それは、公共企業的経営を基盤としたもので、港湾施設の効率化を考え、それとの関連において交通体系の総合化ートンネル・橋渠・空港の運営および開発を進めているので、ポート・オーソリティーの管理対象範囲が他国にみられないほど拡大化されているが、これは、大規模な情報機関（World Trade Center）の建設と管理をすすめていることでも判る。以上の諸要因を考えても、当然設置せねばならないP. R. Dとその広報活動は鋭い活動をみせているが、米国各港のポート・オーソリティーの組織形態にはそれぞれ多少の相異があり、P. R. Dの性格もまた異ったものを持っている。しかし各ポート・オーソリティーのP. R. Dに共通してみられる要因は、個々の港湾における背景となる地域経済なり地域住民の意志が、個々の形態・組織・機能に強く反映しておりその性格を形成し決定していることである。

西部沿岸のシアトル・ポート・オーソリティーは、ニューヨークと同様に空港を経営するといった大規模な公共的企業の経営性を主体として、港・陸（輸送）・空の総合体としての生産性を高め、横の地盤に立った経済性の追求に専念している。ここでの P. R. D は月刊紙 “reporter” を刊行し、中心となる編集委員は 4 名（広報課長，編集長，補佐，フォート・グラファ―）であり、それに Pacific Northwest Industrial Editors Association と International Council Industrial Editors という、二つの編集協会がこれに参加し、シアトル・ポート・オーソリティー P. R. D の編集の特徴を表している。このジャーナル，“reporter” は約 7,500 部（海外も含め）の刊行である。

米国は、既に、高校を始めとして、短大、大学にマス・コミュニケーション、ジャーナリズム等のコースを設けた高度な “理論と実務” のマス・コミュニケーションの研究が課されている。もとより米国は、言論・出版の自由に関しては第一憲法修正箇条の 10 項のうち 8 項までがその中に規定されているという Bill of Rights（権利の章典）と出版の自由への権利（Right of Freedom of the Press）が保証されていることは衆知のとおりである。

米国ジャーナリズムの発展地域は、古くは東部の港湾地帯がかりであり⁽¹⁰⁾特に、米国においてはコミュニティ・ペーパーの質的向上は評価され、その主要因は、地域住民とのコミュニケーション（精神）の密接な交流がその出発点に見られることである。つまり、『知る権利、発見する権利、話す権利』が極めて機能的にコミュニティと地域住民の生活に浸透し、交流していることは、なんら疑いをもたない。これらの一般的な背景と併せて、米国のポート・オーソリティーと P. R. D をみるに、やはり地域住民の意見の反映として位置づけられるポート・オーソリティーの性格・組織・運営は、必然的に、コミュニティの人達へのサービスを計るべく広報活動が展開されることも決して不思議なことではない。

今や、欧米先進諸国は伝統的なプレス of 自由主義理論から脱し、「公共の

知る権利」の実現化、つまりプレスの社会的責任理論という質的変革がなされようとしている。かつては、新聞が基本的には与党といった立場から政府を批判、監視した、従来のプレスの自由主義理論から、「公共の知る権利」（吾々の生活を組織だて、知的認識を形成するための必要な情報を知る権利を意図するもので公共的立場をとって自由に議論する権利と、コミュニケーション・メディアを通して、話され、知らされる必要のある情報に近づく権利 [Access to Information, または Freedom of Information]) といったメディアがかりに財政施設等の窮乏不備により言論出版の自由が充分に機能し得ない場合には、それらを法的に保護したり公共的社会投費を行ない国民の知る権利と、その目的達成のため努力を傾注することが、端的にいて新しい「公共性」（社会的責任）への質的変革であると考えられている。

そのためには、前提条件として「公共の精神」Inner of Low を实际的に機能するには、まず基本的にいて法律は以下の項目の基盤に立って言論の自由という問題を取り扱わねばならないし、このような基盤が離れたときに Violation of liberty, of Low が生れるとミネソタ大学、スクール・オヴ・ジャーナリズムのエドワード・デユラルド教授 (prof. Edwad Gerald) は、Freedom of Press and Communication Low の講座の中で指摘している。

1. 自由への適応性とは、Systematic Orderly でなくてはならない。2. inform, 人々によく認知されているものでなくてはならない。3. Predicable 断定できるものでなくてはならない。4. Proceed from reason 理性によって生れたものでなくてはならない。5. Free of impulse 衝動的ではいけない。6. Free of caprice 気まぐれではいけない。7. Full and fair 完全、公平。8. Understanding of facts 事実を完全に理解して始めて成立するものでなくてはならない。

欧米の先進諸国にみられるポート・オーソリティーの史的発展形成過程をみるに真の伝統ある自由と市民(コミュニティ)への反映と経営性を基盤とした各港の特性の着実な管理運営に着目するならば当然、P. R. Dがこの新

しい社会的責任理論 (Theory of the Social Responsibility) への質的変革を利己的ではなく市民(コミュニティーの総体)自身からの社会へのサーヴィスといった意志決定を反映させながら新しいポート・オーソリティーの果す広報の意識を具体的にどのようにしていかなる回路を経て上, 下のもつ相互的交流の期待に対応し, かつ中和的調整の作用を行なうかが今後の課題となるであろう。

- 注 (1) POLA NEWS: Port of London Authority, 1971
 (2) 拙稿「ハンブルグ港のポート・オーソリティー」「横浜のポート・オーソリティーの研究」P. P 175～P. P 176, 運輸港湾産業研究室編 1971年9月
 (3) 同上書「ハンブルグ港の歴史的形成過程」P. P 119～P. P 138
 (4) 同上書: P. P 137
 (5) 「Hbgs. Weg zum Welthafen」: B. Meyer—Marwitz, seite 19, H. H. L. A, 1960
 (6) Edgar Engelhard; 「Hafen Hamburg 1945～1965」seite 5, Beförde für Wirtschaft und Verkehr, Hamburg, Verlag OKIS Dr. K. J. Sattelmair, Hbg. “Die Freie und Hansestadt Hamburg brachte aus ihrem Etat rund 750 Millionen DM auf, die private Wirtschaft investierte einen Betrag, der mit einer Milliarde DM eher zu niedrig als zu hoch beziffert ist”.
 (7) ハンブルグ・ポートオーソリティーの機構については, 北見, 拙稿の「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」p. p 269～p. p 271・海文堂, 1970年8月
 (8), (9), 同上書 p. p 286～p. p 287
 (10) 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」p. p 199, 港湾産業研究会編, 1968年

2. 変革期における港湾社会と港湾コミュニケーション

わが国の近代的なジャーナリズムのスタートは, 主に諸外国人によって導入され変則ではあったが言論の自由が治外法権といった後盾によって守られていた一時期がはじまりといえよう⁽¹⁾。

一方, わが国のコミュニケーション体系の出発点は, 旧士族層が成したリーダーシップの力は強く上から下へという圧力形態で押しすすめられたことは衆知のとおりであろう。現在においてもマス・コミュニケーションの機能(人事, 投費額の関連)は従来の史的な流れを残し中央集権的, かつ中央志向的な傾向がうかがえるが, これは必らずしもマス・コミュニケーション産

業のみとは限らず他産業にも見受けられるものとする。

わが国、港湾の初期の発達には、一般資本の蓄積の弱体さまでつだい欧米の港湾企業にみられるような社会的奉仕への基盤とは異った性格をもって歩むが、いち早く欧米の技術導入、資本動員のメカニズム等を眺めても国家がその任に当らねばならなかったのもその一つの理由となって港湾制度も断片的な法施行といった形で機能化し、その都度の要請に応じた主に港湾修築に関する行政指導がなされていたことは、第2次大戦後になって港湾研究者等によって明らかにされた。

1950年（昭和25年）以降の港湾行政は、1950年の港湾法の施行によって地方自治体による民主的な港湾行政がうたわれたが、実際的には従来のプロセスをふまえた背景と複雑な港湾行政各機構（運輸、大蔵、法務、厚生、農林、通産、郵政、労働の各省と警察庁、防衛庁、県、市）の中において地方自治体の財政面は、ドツデラインによる地方財源の引きしめ政策を始めとして、そのご益々困難の色をていし現在に及んでいるものと考えられる、

また、港湾産業界も多くの諸問題をかかえながら体質改善の必要性に迫られている。

これら両者のもつ多難な現状（変革期）を監視、教育、開発するといった機能をもっている主要なチャンネルはメディアであろう。

行政面からみた昭和25年以降の諸問題のいくつかを列挙すれば「地方自治体と港湾行政」「港湾行政の一元化論」「港湾労働法」「3・3答申と港湾運送業の集約化」「広域港湾と経済圏の拡大」「行政圏と広域化の諸問題」「外貨埠頭公団と港湾法」「港湾の合併」「海貨業と料金体系」「ラッシュ船問題」「港湾機能と住民」等といった諸点とプロセスをながめると、あらためて「公共性」についての再検討が各専門分野から積極的に研究されねばならないであろう。

そのため本章では、情報コミュニケーション体系の立場から特に「情報量」「機構」「正確性」等を中心において、わが国の港湾の史的形成と変革

期にある現状等をみた場合つぎのような基本的な諸問題が残存しているのではなからうか。

1. 港湾の複雑化した行政機構、また産業界のなかで主要な位置を占めるのは、いうまでもなく人間である。その人間の活動範囲は、いままでのものと余り大差がないのではなからうか—つまり、この人物は大量の情報量を選別するよりも、むしろ限られた情報を拡大していないだろうか。
2. 情報量、スピード、規則等をいかに調整し、統制しているのであろうか。また統合するために必要なメカニズムを欠いていないだろうか。
3. 港湾情報のソース（源）をどこに依存しながら情報の選択と基準がなされているのだろうか。
4. 港湾行政機構での情報担当者の要員配置、業界体（組織での）情報担当者の要員配置は適当であらうか。また港湾界の各機関は国際的な情報量の交換、流れについてゆくことができるだろうか。

近代化された情報コミュニケーション体系では上記の諸点を脱した社会的責任＝開放された高度な組織化と明確な制度化、高度の専門分化の側面とインフォーマルな社会全体を基盤とした対面的なコミュニケーションが効果的にフィード、バックされると共に情報量が広範囲に伝達されることが必要である。（但し、これは決して膨大な情報量をただ散発的に伝達するものではない）

「変革期」一曲りかどにある、わが国の港湾界は決して封建的なコミュニケーション体系ではなくむしろそれを脱した過度的な体系にそうぐうしているものとする、しかし本章ではこれらについて言及するつもりはない。

こういった過渡的（変革期）な港湾社会（港湾行政機構と直接的港湾業界をさす）のなかにおいて各種の研究機関、情報の担当者、地域住民といった立場からみても西ドイツ・ブレーメンにある総合的な海、港湾経済関連情報資料センター（研究所と図書館）⁽²⁾ のような Social Institution が必要であるものとする。また質的な人間教育を目指す教育機関、Social Institution も必要であることは言うまでもない。

- 注 (1) 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』港湾産業会編, 海文堂, 1968年12月, p.p 201
- (2) 各分野の専攻論文, ハンド・ブック, 年鑑, 年次報告書, 各企業の報告書, 雑誌, 新聞, 関連記事, 統計資料その他関連文献と未刊行文献をとりそろえて約5万3千種類に区分した文献項目が専門図書室, 乃至種別(公文書)図書室に設けられている。図書館は主に海運, 港湾, 船舶, 建造, 貿易等を対象としたその他関連分野を含めた図書を設け, 特に豊富な諸外国の資料(日本は一部のみの資料)と, 1664年以降のロイド(Lloyd)の公文,(文献)書類が保存されているのが一つの特徴とも言えよう。また利用者のためには, マイクロフィルムが完備されている。定期刊行物としては, 1870年前後からの海運関連国に関する新聞, 雑誌が取りそろえてあることと現在約50万のタイトルに整理統合された全ての定期刊行物に対するシステムタイズと3千以上にわたるカタログ, タイトルが用意整理されている。そのうえ, 各新聞記事に部分的に掲載されたもの, 海図図書室とか, 船舶, 港湾, 海運業, 造船各界に関するカタログがある。また, 上記と関連した社会科学分野の図書と調査, 研究のためのアドバイスをも行なっている。製図(Graphical and Cartographical), マイクロフィルム, 複写写真機具等のオフィスを設置し一般市民の利用に役立させている。

3. プレス・ジャーナリストの任務とその本質について

本稿を理解する前提として, まず「港湾経済研究」No.8(127~131ページ)の「養成のための概念とその方向性」について参照して欲しい。すなわち本章はこれとの関連の上になって論究するものである。

ある人物をジャーナリストに養成するということは, その人物がジャーナリストの任務を遂行することができるように必要にして望ましいあらゆる援助を行うことである。それ故本稿ではまず第一にジャーナリストの任務について言及するがその任務は個々にではなく, 全体的にとらえながら任務とは「何か」を論究するのであって, 任務を果すには「どのように」すればよいかを論ずるつもりはない。したがって上記で述べたジャーナリストの任務とは「何か」を見た場合に次のような相対するものが明らかとなる。つまり一方の側に読者がおりもう一方の側にジャーナリストがいるということである。両者はある目的をもって対応している。それは読者が何かを得ようとし, ジャーナリストはそれを与えようとする。そのためジャーナリストはその仕事の成果が読者の判断によって左右されるわけであるから, ジャーナリ

ストは読者の欲求に応じなくてはならないといってジャーナリストはただ自分の執筆したものが読まれればよいと願って一センセーショナルな記事によってネガティブな傾向を呼びさましたり主張してはならないしまた、この傾向を主張するということは多くの場合、それを初めて呼び覚ますということであると同様に結果を考えるあまり、別のネガティブな方向に導いてはならない。それは「批判性の乏ぼしい固定さ、プロ的スポーツ的な競争をして相手より一枚上手のネタを得ようとするせり合い」⁽¹⁾ 等がよい例である。従がって読者の要求に応ずるということは次のようなことが考えられる、すなわちジャーナリストの伝達欲求が報道や楽しみを求める読者の欲求を目ざし、ジャーナリストの行為が読者の望みを目ざしているということである。読者は自分の見解や自分の行動の全てを事情によってはそれを適応させることを可能とするし、また事実や見解の伝達をも期待している。そのため報道は目的的なものではなく、読者が各種各様な事柄に精通するようにと援助するものでなくてはならないし、報道の乱用はもちろん許されない。Otto B. Roegeleはこの点について次のように述べている。「Karl Rahner はかつて事実の《完全な純潔さ》について言及したことがあるが事実は捏造することでそこなうことができる。しかし事実を隠し、不条理な関係をもたせ、歪んだ背景の前におき、曲がった地平線の上に投影し大きくしたり小さくしたりすることによって名誉をうばうこともできる」と指摘している。従がってジャーナリストは報道と娯楽を求める欲求と自己満足といった点のみがまづ目に写るのであって、憤怒、嫉妬、憎悪、悪意または読者を自分の信ずる方向へ向けたいという願望、このようなことをジャーナリストは考え且つもってはいないだろう。つまりジャーナリストはまずもって人間を教育しようとするだけである。そのことはジャーナリストが読者に対して自らを啓発する機会を与えるという意味での教育である。伝達ということは従来の考え意見によると自分のもっているものから読者がある意見を作り出すことができるようにする時、（努力のプロセスを含めて）あるいは読者が楽しむ時その時に

初めて読者にとって価値あるものとなる場合を指すと共に、読者は全ゆる生活範囲、具体的には政治、経済文化といった形の種々な報道を期待しているし、また読者は「単なる報道だけではなく、その使用法」⁽²⁾をも期待しているのである。それはすなわち注釈や傍注であり、その他に報道に対するジャーナリストの見解表明も読者は期待しているのである。さらに連繋的な深い関心性をも読者は期待している。こういったことは報道が提供される形で達せられうるが、また反面娯楽に役立つ寄稿文でも達成することができる。一方読者が政治、経済、文化における瞬間的状况の中においてできるだけ明確な像を作り出すことができるためには、ジャーナリストは読者が知ろうとする願望と同時に読者が知らなくてはならないことを与える義務を持っている。これはすなわちジャーナリストがより広い洞察力によって、情報や解説や批判を通して読者が知るべきであるということに読者の注意を向けさせるということである。「ジャーナリズムは人々に関係ある事柄をもって人々を精通させるという技術である。」とHeinz Bäverlein は述べている³⁾。

読者に関係ある事柄に精通させるということは、「主義ジャーナリズム」とは無関係である。主義ジャーナリストは読者を導きその考え方を支配しようとするものである。そのため主義ジャーナリストは読者を読者自身の立地点から自分の側へ引張っていかうとする。従ってその描写は潤色されているのみならずしばしば不完全でありまた意識的にも不正確なものであることは言うまでもない。たとえばドイツでは1945年までに主義ジャーナリズムは支持されたこともあるが、それは特に国家社会主義者の間では広く支持された。Josef Goebbels は極端におしすすめられた主義ジャーナリズムを出版に要求している。「私はジャーナリストとして情熱をもって、また内面的帰依をもって私の職業（ジャーナリスト）に従事した。何故なら私は主義の意志と考え方を表現法の明確さと証明の論理によって他人に押しつけることを何か素晴らしいものと思っていたからである。⁽⁴⁾」と述べているし、またヒトラーにとって出版は「あとさきを顧みない決断」をもって行なわなければ

ばいけない民族教育の手段であった⁽⁵⁾と記されている。

今日ではメディアは読者の考え方を意識的に支配することを否定することはもとよりジャーナリストは「読者に興味あるもの、読者が読みたがるもの、読者にとって人間的にかかわり合うもの」を与えようと努力するものである。現在のジャーナリストは「事件のできるだけ完全な明確な興味ある像を教えるのではなくて、伝達するという理念によって支配されている。」と Mowrer は述べている。Otto Groth は今日のジャーナリズムの任務に関して次のように述べている。また「主義と意向からではなく解釈と知識から生ずる報道の優位性⁽⁶⁾」こそが必要であると強調している。

ジャーナリストの任務が読者の満足を目ざしていない時、または極端な場合には国家計画、政策等によって強力に規制された際の社会生活というものは言うまでもなく不健康な関係となる。逆に個人の意志が考慮される民主主義国家ではジャーナリストにとって読者の意志がその任務の方向を決定するものでなくてはならないし同様にジャーナリストは、任務に従うことができるためには経営者と協力しなければならないという条件を備えている。すなわち、経営者は別の任務領域をもっているし当然両者の任務領域が交差することは周知のとおりである。従って両者は相手の任務に顧慮を払わねばならないので、ジャーナリストの仕事は読者の望み以外に経営者の希望をも目ざすものでなければならない。したがって上記の論から次のようなことがまづ明らかとなるであろう。すなわちジャーナリストの仕事は読者のある一定の期待や読者にかかわり合いをもつものを目ざし、この期待からつまりジャーナリストの任務が更に明らかになるものと考えられる。この任務とは3つの個々の関心興味によって規定される⁽⁷⁾。すなわち読者の関心興味⁽⁸⁾、経営者の関心興味、そしてジャーナリスト自身の関心興味である。

ジャーナリストは報道と素材を読者の興味と関心のために取材し編集し整理することによって初めてその任務を完了することができるのである、今日では個人でその業務を行なうことはほとんど不可能に近いのでジャーナリス

トは次のような形態をもって基本的な業務を分割している。つまり、通信員（correspondent）と報道員（reporter）は主として報道のみを担当，また編集者（editor）は主として報道を編集するだけである。編集者（政治，経済，文芸娯楽欄，地方記事等），報道員，（裁判所，役所等）また通信員もそうであるが業務を再びそれらの専門分野に従って分割担当することが常である，したがってジャーナリストの任務の論究がその養成を旨とするものであるならば，この業務分担に注意しなくてはならないしそこでは当然専門分化を顧慮するジャーナリストの養成が必要となる。

ジャーナリストは報道をつぎの二通りの方法で取材することができる。1つは直接的報道獲得であり，今1つは間接的報道獲得である。直接的報道獲得は主として報道員や通信員の仕事の領域であるが，両者は報道を二通りの方法によって取材することができる。1つは彼らが報道するにふさわしい見解や事件を第3者から聞くことであり，いま1つは彼らが報道するのにふさわしい事件をその現場に行き行って調べるということである，つまり両者は人々と場所を確認することが必要である。

間接的報道獲得は一般的に言って報道代理店（presseagentur）や通信社（korrespondenzbüro）との契約によって行なわれる。そのため養成の問題にとっては間接的報道獲得はさほど重要ではないので，ここではそれについて言及しない。

ジャーナリストのいま1つの主要な仕事（任務）としては次のものがあげられるであろう。報道編集と他の読みものの編集はまず素材が選択され次に読者のために調整されることは衆知の通りであるが，そのためジャーナリストの任務にならって報道選択の際情報（解説と批評を含んだ）と興味関心を求める読者の欲求がその方向を決定するということを認知しなければならないのでジャーナリストは当然それに従ってできるだけ客観的に報道を選択しようとするし，読者は瞬間の状況の明確な像を作ることができなくてはならない。それ故，報道は読者を誤り導くようなものは何も含んではならないが，

これは大変むづかしいことである。何故ならば ジャーナリストは次のような2つの困難な要素を前提としているからである。第一にジャーナリストは選択の際にまちがいをおかしてはならない。第二にジャーナリストは報道に対する主観的な見方を報道にさしはさんではならないと Emil Dovifat は指摘している。⁽⁹⁾

報道を客観的に取材選択するのにジャーナリストが成功したかどうかは問題ではなく、むしろジャーナリストが客観的に選択しようとした際ジャーナリストは果して誠実に行なう努力をしたか否かが問題なのであるとドイツの主な7名の新聞学者は「報道の真実性」⁽¹⁰⁾ について触れている。ここでは「正しいか正しくないか」ということもさることながら「できるだけ完全に」ということが重要なのである。従ってジャーナリストの責任はまさにそこにある。依って、報道が表現される形式もおのづから任務から導き出すことができるであろう。すなわちジャーナリストは報道が読者に正しくまた容易に理解されるように表現しなければならないし、報道の内容は「迎えらる」ものでなくてはならないが、その際ジャーナリストは正しい言葉の使用、明確な文体、その記事にふさわしいタイトル及び巧妙なレイアウトなどといったものに注意しなければならない。また一面ジャーナリストは報道と同様に純粋な情報というものを解説批評と純粋な娯楽とに大別した場合に読者がどのような伝達形式が問題なのかを調べる必要があるが逆にジャーナリストはこれらの伝達形式の問題点を上記の大別によって知ることができるであろう。おしまいにあたって以上の論をまとめてみると次のように集約される。ジャーナリストはその任務として読者に報道を通して情報を与え、この報道を解説批評しそれによってまたは別の記事によって興味関心を引き込ませようとする。また一面ジャーナリストの任務取材と報道を行なうには個々別に接触するか、あるいは業務契約等によって取材するかまたは自分自身で体験するかによってそれらを客観的に選択し、読者がそれを正しく理解しその上に読者が楽しむような表現を必要とするからである。⁽¹¹⁾

- 注 (1) Alfred Frankenfeld : “Der ideale Journalist”, 20頁
 (2) Walter Hagemann : “Grundzüge der Publizistik”, 18頁
 (3) 同書 2 頁
 (4) Schmidt -Leorhardt / Gast : “Rede zur Ver Kündigung des Schriftleitergesetzes”, 20頁
 (5) “Mein Kampf”, 264頁
 (6) “unerkannte Kulturmacht”, 第 4 巻, 509頁
 (7) ジャーナリストの任務は個々の興味からだけではなく共同の興味からも導き出すことができる。その際にはジャーナリストの任務の広さと限界は法律によって規制されるであろう。故に次のような理解しにくい概念が生じるものと考えられる。「公的任務」「公的義務」「公的意見」などであるが、逆にこのことは個々の興味がより明確に理解されうるし、そこから同じ概念を正しく導き出すことが出来るのである故共同の興味については本稿では言及しない。
 (8) 読者の興味は種々職業位置によって異なったものであるのでジャーナリストは企業家が好む報道と労働者やサラリーマン達にとって好まれる別の報道を伝えることになるであろう。ジャーナリストは誰にでもその人が望むものを伝達するのであるから他の人々はその人に関係しないものも同時に伝達するものである。従ってジャーナリストは各グループ間の対話の伝達者になることができるが、対話の伝達者はジャーナリストの直接的任務ではない。故に伝達者の役割はあらゆる読者の興味を取り扱うといったその任務から生ずるのである。
 (9) Emil Dovifat : “Zeitungslhre” 第 1 巻 59頁 E. Dovifat は報道の 3 つのまちがいの原因を指摘している。1 つは報告者の身体的欠陥によるもの（聞き違い、誤認、見落し）2 番目は伝達の技術的欠陥によるもの（書き誤り、文章のまちがひ、伝達障害）、3 番目は事件に対して報告者の心理的立場からくるもの（賛同、反対、権威的、軽蔑的）。
 (10) 「真実」を見出しにしようという問題について研究発表しているドイツの学者、A. J. Wehle, Theodor Heuss, Walter Hagemann, Waldemar Pfefferkorn, Josef März, Emil Dovifat, Friedrich Fischer 等が次のように述べている。

A. J. Wehle : 「まず第一にジャーナリストは自己満足のための真実性つまり自己を認識へとかりたてることによって他人もそれを認識するかどうか、あるいは認識するとしたらどの程度にとどめるということを考える。」

T. Heuss : 「日々の出来事はより大きな出来事の一部である波によって運ばれてくるということをわれわれが理解するならばその背景には何かの意図のもとに選択された報道間の中でそれらの国の内的な活発な力は何かまたはそれ自身の問題点や正当性は何かというイメージをもつ確信のあるものは誰か——年という鎖の中で日々の出来事はその環のつながりにすぎないので “長い目” で政治を行なっていくなくてはならないという感じを強くすることこそが問題なのである。」

W. Hagemann : “Grundzüge der Publizistik” 63頁 「報告は忠実に真実を伝え、誰にでも理解され、可能な範囲で余すところなく伝えるものでなくてはならない。しかし、ここでいくつかの困難が生じてくる。完全な真実はいつも確認できるわけではなく、事件は説明抜きではいつでも理解されるとはかぎらないし、描写はほとんどの場合一番重要なことだけにしておかなくてはならないのである。真実は出版の誠実さの核心をなすものであり、説明は個人的立

場見地の所産であり、重要さの程度を決定することは報告者の義務的判断にまかされている。同じ出来事に関する2つの報告は、それ故決して一致してはいないだろうし、概して気分の異なったものである。」

W. Pfefferkorn: 「“選択を行なう者の中立” とでも名づけたいものが、今までに挙げられた報道加工作成として客観性といった形で加えられる。それがどのような政党、宗派のものでも報道は同じように選択者に好ましいものでなくてはならない。選択者はただ次のような見地からのみ導びかれるものでなくてはならない: すなわち、この事件は自分の読者に興味をおこさせるだろうか? この報道は真実や公益に寄与するだろうか? ということである。」

J. März: 「もともと潤色されてしまっていることを新聞に書いてはならない。報道は客観的な内容を示すべきものであって何がある人にとって好ましい、あるいは何がある人にとっていやなことを書いてはならないかである……。しかしジャーナリスト彼がタイトルの選択や本文中の位置の選択や他のちょっとした軽卒さによって、ある立場を無意識のうちに表明することにある程度の危険がある。」

E. Dovifat: “Zeitungsslehre” 第三版第一巻58頁

「その責任を意識した新聞というものは、その報道の客観的な正しさを常にコントロールする。それは“最上の知識”に従って報道する。新聞は“客観的に真実”になりえないがしかし主観的に真実に近くなることはできるであろう。」

F. Fischer: 質的な四つの報道選択条件に従って区別する。「1. 緊急性 2. 現実性 3. 信頼性 4. 完全性」もし量的な報道選択に従えばそれは活動目標によって従う選択である。

(1) このようなジャーナリストの任務に関して述べる際、「誘導任務」はとにかく見落されがちなものである。しかしジャーナリストの行為の主目標は以前に決定した定義の中において報道と娯楽(関心, 興味を含む)を求める読者の欲求の満足にあるものと言い得よう。従ってジャーナリストがその広い視野によって認めた読者の望むこと以上の事実について読者に情報を与える行為の中に、読者に対するある種の誘導が含まれているであろう。しかしこの誘導はその任務の一部ではないので、むしろそれは任務の一成果にすぎない。

※ 本論文中、282頁、注(1)の「POLA NEWS」は、「Port of London」と訂正します。

鉄鋼産業と港湾産業

(その系列化傾向と支配構造の一面について)

山 村 学

(京葉鉄鋼埠頭㈱)

目 次

1. まえがき
2. 鉄鋼輸送の構造変化について
3. 港湾物流部門への影響
4. 系列支配関係の現状
5. 鉄鋼産業資本の現状
6. 港湾産業発展の方向について
7. おわりに

1. まえがき

わが国の鉄鋼業は朝鮮動乱を契機として、あとに続いた神武景気の波にのり高炉メーカーを中心に新技術の導入や大規模な設備投資が進められて生産の合理化による増強が行われた結果、高度経済成長政策の立役者となって日本経済を急速な発展へと導いた。(別表1、及び2参照)

この飛躍的な鉄鋼産業資本の成長は量・質両面の変化を伴いながら膨大で多彩な系列企業群を生み出した。乃ちコンツェルンへの転化であり、まさに産官複合的の巨大産業資本となってきた。(1) (別表3(その1)及び(その2)による高炉メーカーグループ構成例を参照。「鉄鋼産業」について参照)。

この独占的の巨大鉄鋼産業資本における多角策の一部門として港湾物流業(附帯サービス部門の運輸面一部を形成)が位置づけられている。しかし鉄鋼材の流通形態における質的变化や規模の拡大化に追従できず、一方的ともいえる鉄鋼産業資本の輸送合理化策に巻き込まれているのが現状である。加えてこれら系列化企業部門に対する支配的圧力は、その度合を増々強めてきているといえる。

この主要因は利潤獲得の増大化を目的とした独占資本の流過程への進出

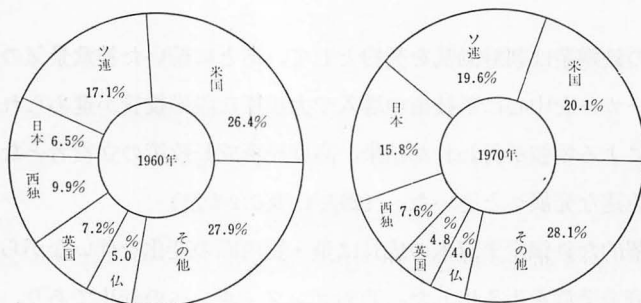
別表1-(イ) 主要国の粗鋼生産量比較

	1960年	1970年	伸び率	備考
日本	2,214 万トン	9,333 万トン	4.20 倍	日本の1946年は56万トン、1956年は約1,000万トンに過ぎなかった
米国	9,007	11,914	1.32	
ソ連	6,529	11,578	1.77	
仏	／	／	1.37	
西独	／	／	1.32	

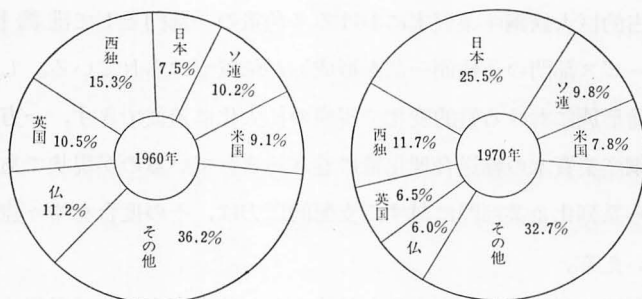
別表1-(ロ) 日本の鉄鋼生産設備投資額比較

1960年 5億9,800万ドル	1970年 18億8,900万ドル	倍率 3.2倍
---------------------------	----------------------------	------------------

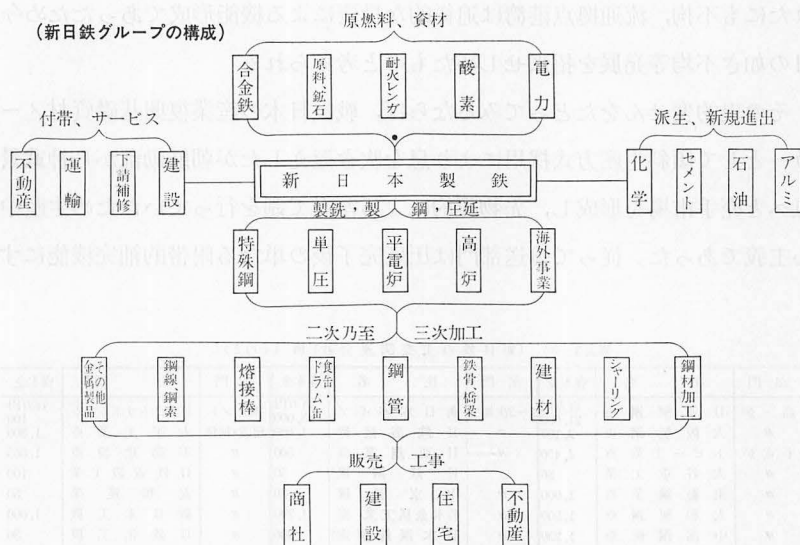
別表1-(ハ) 主要国の粗鋼生産比較



別表2 主要国鋼材輸出実績比較



別表3—(4) 高炉メーカーのグループ構成例(その1)



にほかならず、大量、定型、連続的な輸送荷捌きを一方的な合理化によって行おうとしているものであり、複雑多様化する需要形態への対応策として専流通手段の確保を前提にしている。

従って系列色が薄く、単に取引関係のみの従属的港湾物流業者は新しい輸送手段や方法への対応が出来ない上に、現状の企業規模では投資力、労働力共に機動性を欠くため参入条件を満たし得ない結果となっている。このような不均等発展をもたらした問題点について若干の構造分析を試みたものである。

2. 鉄鋼輸送の構造変化について

鉄鋼資源の大部分を海外に依存し且つ世界の鉄鋼供給基地となるためには近代的な巨大製鉄所を臨海港湾に立地することが必要とされ、また国内向も海送を主体とするため流通拠点港湾における物流機能の整備が重要課題となっている。

ところが臨海工業港湾は生産設備の一環として先行投資による整備が行われたにも拘らず、流通拠点港湾は追従的な投資による機能形成であったため今日の如き不均等発展を招来せしめたものと考えられる。

その史的変せんをたどってみるならば、戦後日本の産業復興基礎資材メーカーとして傾斜生産方式採用により息を吹き返したが朝鮮動乱から神武景気へと売手市場を形成し、先物契約による割当て制を行っていたため生産中心主義であった。従って輸送部門は圧延完了後の単なる附帶的補完機能にす

別表3-① (新日鉄の主要関連会社) 例 (その2)

部 門	社 名	資本金	部 門	社 名	資本金	部 門	社 名	資本金
高 炉	日 新 製 鋼 株 会社	百万円 21,600	2~3次加工	新 日 本 バ イ プ	百万円 3,000	セメント	日本テトラポッド 株式会社	百万円 100
"	大 阪 製 鋼 株 会社	2,163	"	日 鉄 溶 接 棒	1,600	建設・補修	大 平 工 業 株 会社	1,800
平 電 炉	ト ビ ー 工 業 株 会社	4,450	"	日 亜 鋼 業 株 会社	500	"	不 動 建 設 株 会社	1,665
"	大 谷 重 工 業 株 会社	86	"	日 鉄 鋼 機	50	"	日 鉄 電 設 工 業 株 会社	100
"	東 海 鋼 業 株 会社	1,000	"	中 京 製 練	30	"	友 和 産 業 株 会社	50
"	大 和 製 鋼 株 会社	1,500	"	鈴 木 金 属 工 業 株 会社	1,200	"	新 日 本 工 機 株 会社	1,000
"	中 部 鋼 板 株 会社	1,230	"	日 本 鋼 線 鋼 索 株 会社	300	"	日 鉄 化 工 機 株 会社	30
"	日 本 砂 鉄 鋼 業 株 会社	1,001	"	昭 和 製 鋼 株 会社	150	運 輸	広 畑 海 運 株 会社	410
"	大 鉄 工 業 株 会社	750	"	日 鉄 ボ ル テ ン 株 会社	300	"	製 鉄 運 輸 株 会社	1,000
"	西 製 鋼 株 会社	200	"	八 尾 製 鋼 株 会社	100	"	日 鉄 運 輸 株 会社	300
特 殊 鋼	大 同 製 鋼 株 会社	10,000	"	大和ハウス工業 株式会社	7,800	"	東 京 鉄 鋼 埠 頭 株式会社	1,700
"	三 菱 製 鋼 株 会社	4,767	"	君 津 鋼 板 加 工 株式会社	900	"	名古屋港鉄鋼埠頭 株式会社	600
"	愛 知 製 鋼 株 会社	4,712	"	坂 出 鋼 板 加 工 株式会社	200	"	大阪鉄鋼共営埠頭 株式会社	400
"	山 陽 特 殊 製 鋼 株 会社	4,369	合 金 鉄	日本重化学工業 株式会社	3,000	"	京 葉 鉄 鋼 埠 頭 株式会社	300
"	日 本 特 殊 鋼 株 会社	1,679	"	日 本 電 工 株 会社	2,020	"	秋 田 鉄 鋼 埠 頭 株式会社	75
"	特 殊 製 鋼 株 会社	972	"	大 平 洋 金 属 株 会社	3,300	"	三つ子島 積替埠頭 株式会社	10
"	東 北 特 殊 鋼 株 会社	260	原 燃 料	日 鉄 鋳 造 株 会社	2,000	"	日 明 鉄 鋼 埠 頭 倉 庫 株式会社	5
"	東 海 特 殊 鋼 株 会社	500	"	光 和 精 製 株 会社	1,000	"	鉄 産 業 振 興 株式会社	432
"	日 本 冶 金 工 業 株 会社	2,430	"	有 明 製 鉄 株 会社	120	"	産 業 振 興 株式会社	150
"	日 本 金 属 株 会社	1,280	"	黒 崎 窯 業 株 会社	2,400	不 動 産	日 鉄 不 動 産 株式会社	500
"	高 砂 鉄 工 株 会社	1,504	"	播磨耐火煉瓦 株式会社	1,000	"	日 鉄 企 業 株式会社	250
"	日 本 鈔 銀 鋼 株 会社	1,000	"	製鉄オキシン トン	300	"	大 平 起 業 株式会社	2
半 圧	大 同 鋼 板 株 会社	2,250	"	名古屋サンワセンター 株式会社	100	新 規 進 出	ス カ イ ア ル ミ 株式会社	8,000
"	大 洋 製 鋼 株 会社	300	"	君 津 共 同 火 力 株式会社	4,500	"	大 興 金 属 株式会社	450
"	北 海 鋼 機 株 会社	300	"	堺 共 同 火 力 株式会社	1,500	"	九 州 石 油 株式会社	3,000
"	東 鋼 業 株 会社	80	"	戸 畑 共 同 火 力 株式会社	1,500	海 外	マラヤヤワタ製鉄 株式会社	38,875
2~3次加工	日鉄エコンスチール 株式会社	2,000	"	大 分 共 同 火 力 株式会社	1,000	"	日 本 ウ ジ ミ ナ ス 株式会社	10,770
"	日 鉄 金 属 工 業 株 会社	1,000	化 学	日本触媒化学工業 株式会社	3,300	"	フ ミ ラ 株式会社	252
"	三 見 金 属 工 業 株 会社	750	"	新日本製鉄化学工業 株式会社	3,100	"	フ ジ マ ー デ ン 株式会社	2,376
"	大 和 製 缶 株 会社	1,000	"	製鉄化学工業 株式会社	2,500	"	スーダニーブスチール 株式会社	186
"	日 本 ド ラ ム 缶 製 作 所 株式会社	250	"	日鉄化学工業 株式会社	7,006	商 社	大 阪 鋼 材 株式会社	1,250
"	富 士 三 機 鋼 管 株式会社	2,000	セメント	富 士 セ メ ン ト 株式会社	1,500	"	入 九 産 業 株式会社	1,000
"	関 東 大 径 鋼 管 株式会社	500	"	日 コ ン 株式会社	400	"	津 田 鋼 材 株式会社	300
"	大 径 鋼 管 株式会社	335	"	日本プレスセグメント 株式会社	200	"	光 洋 商 事 株式会社	270
						"	日 本 鉄 板 株式会社	90

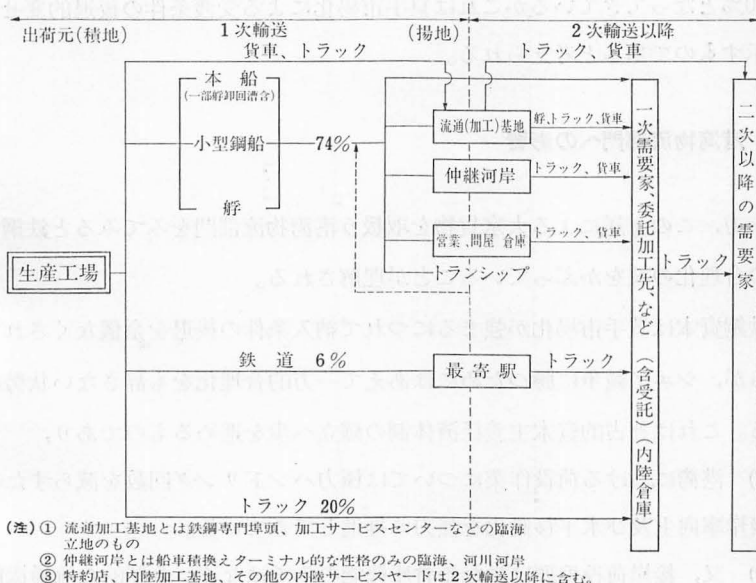
(注) ① 関連会社220数社のうち約半分割を主要会社として計上したものである。

② ※印は上場会社を示す。(週刊東洋経済による)

ぎず、納期や多少の輸送事故なども殆んど無視されていたこともあって、メーカーの指示通り運送及び受渡業務を行っていた。また販売受渡条件もC I F河岸渡又は仲継 O/R 契約が中心であり造船所、商社又は営業倉庫などの着岸河岸向が大部分を占めていた関係上、港湾物流業者は荷主である。鉄鋼メーカーの代役的存在として従属関係を構成していた。

しかし昭和32～33年頃を境として市況の変動や後発高炉メーカー2社の台頭等により生産競争時代の買手市場構造へと変化をとげることになるが自由経済の原則に従って需要先は納入条件のシビヤ化を要求することになる。

現在における鉄鋼材の輸送経路は別図1の通りであるがここ数年間に内航船舶による分担比率はD型からE型化、小型鋼船化、バージラインシステム



別図1 (高炉メーカーを中心とした) 鉄鋼製品の国内輸送経路

変わらず海送が大宗となっている。

日本鉄鋼連盟の資料によれば昭和44年度における輸送分担率は総計約 6,000万屯のうち

○船舶輸送 計4,500万屯 74.3%

(内 訳)

本船 約20%

小型鋼船 48%

艀 7%

○トラック輸送 計1,160万屯 19.5%

○ 貨車輸送 計 370万屯 6.3%

(但し以上はメーカーからの一次輸送量)

である。この中でトラック輸送部門の伸び率が貨車輸送部門をしん 蝕 して約20%となってきたがこれは買手市場化による受渡条件の後退の変せんを示すものであると考えられる。

3. 港湾物流部門への影響

一方、この海送による大宗貨物を取扱う港湾物流部門をみみると鉄鋼資本の合理化の波をかぶっていることが理解される。

鉄鋼資本は買手市場化が強まるにつれて納入条件の後退を余儀なくされているが、シェア競争に勝つためにはあえて一方的合理化をも辞さない姿勢にある。これは独占的資本主義経済体制の確立へ歩を進めるものであり、

(イ) 港湾における荷役作業については極力ハンドリング回数を減らすための接岸率向上及び水平移動化を強力に推進してきている。

(ロ) 又、接岸荷役埠頭は単なる倉庫機能のみではなく、合理的な流通機能をもつ基地、乃ちダムのな需給調整のほかには解梱、仕訳、包装、加工、情報機能などを有し且つ総合的物流業者として複合一貫輸送を可能とする私設専

別表4 鉄鋼流通及び加工基地の現況

(1) 昭和40年以降建設された鉄鋼メーカーの流通戦略基地

メーカー別	基地名称	所在地	稼動時期
新日本製鉄	坂出鋼板加工	香川県坂出市	43.4
	製鉄運輸本牧事業所	神奈川県横浜市	43.5
	京葉鉄鋼埠頭	千葉県市川市	43.12
	君津鋼板加工	神奈川県横浜市	43.12
	日本鉄構	大阪府堺市	44.2
	堺シアリング	〃 高石市	44.6
	太陽シアリング	広島県広島市	〃
	新日鉄千葉鋼材ヤード	千葉県千葉市	44.9
	富士鉄鋼センター	〃	44.11
	日明鉄鋼埠頭	北九州市小倉区	45.12予定
	製鉄運輸市川事業所	千葉県市川市	46.3 予定
	新日鉄東京鉄鋼団地(仮)	東京都10号埋立地	未定
日本鋼管	日本鋼管本牧流通加工センター	神奈川県横浜市	42.9
	〃 堺鉄鋼倉庫	大阪府堺市	44.9
	〃 名古屋鉄鋼埠頭	愛知県知多郡	44.11
	〃 市川鋼材倉庫(仮)	千葉県市川市	未定
住友金属工業	住友金属横浜作業所	神奈川県横浜市	42.1
	住金鉄鋼埠頭(仮)	東京都10号埋立地	46.3 予定
川崎製鉄	甲南サービスセンター	神戸市(葺合工場内)	42.7
	生浜サービスセンター	千葉市(千葉工場内)	43.6
	川鉄鉄鋼埠頭(仮)	東京都10号埋立地	47年度中予定
	〃 市川サービスセンター	千葉県市川市	未定
神戸製鋼	神戸市川サービスセンター	〃	40.10
	〃 市川鋼材センター	〃	46.3 予定
	〃 名古屋 〃	愛知県名古屋市	〃
計	25基地		

(注) 本表は大手高炉5社の現況でありメーカー中心で運用されるものである。

(2) 全国（地域別）の鉄鋼流通及び加工センター（S44.8.31現在）（計画中を含む）

地域別設置数			地域別設置数			地域別設置数			備考
北海道	全域	45	近 畿 440	滋賀	4	九 州 74	福岡	53	(計画中のもの55を含む)
東 北 59	青森	7		京都	17		佐賀	1	
	岩手	4		大阪	357		長崎	6	
	宮城	24		兵庫	55		熊本	4	
	秋田	8		奈良	2		大分	3	
	山形	5		和歌山	5		宮崎	2	
	福島	11			鹿児島	5			
関 東 651	茨城	13	中 国 112	鳥取	7	(総計)	1695		
	栃木	10		島根	2				
	群馬	17		岡山	8				
	埼玉	48		広島	77				
	千葉	94	山口	18					
	東京	389	四 国 18	徳島	2				
	神奈川	80		香川	11				
北 陸 51	新潟	27		愛媛	3				
	富山	14		高知	2				
	石川	7							
	福井	3							
中 部 245	山梨	2							
	長野	10							
	岐阜	10							
	静岡	37							
	愛知	177							
	三重	9							

(注) 上記調査数は(社)鋼材倶楽部の資料による。

用埠頭の建設を進めている。(別表4及び5参照)

通産、農林18団体のリーダーである日本鉄鋼連盟も港湾機能合理化の方向(鉄連ABC方針)を打ち出したがその内容はあくまでも鉄鋼資本中心主義による流通基地の拡充策に他ならない。その基本的な内容は

別表5 新日鉄グループの主要港湾産業(概要)

社名	製鉄運輸	日明鉄鋼埠頭倉庫	秋田鉄鋼埠頭	京葉鉄鋼埠頭	大阪鉄鋼共営埠頭	東京鉄鋼埠頭
事業	(45.9現在) 海上、及び陸上運送	(45.3 現在) 土地、倉庫及び鋼材 荷役機械器具の賃貸 借業	(44.9 現在) 港運、倉庫、道路運 送業	(44.9 現在) 港運、倉庫、道路運 送業、鋼材の加工他	(44.9 現在) 港運、倉庫業	(44.9 現在) 港運、倉庫業、通運、 加工他
資本金	2,000百万円	5百万円	75百万円	600百万円 (払込300)	400百万円	1,700百万円
大株主	新日鉄 30% 三井物産 25 商船三井 20 日通 20 三井造船 5	新日鉄 40% 日本郵船 40 山九運輸 20	三井物産 33.3% 新日鉄 13.3 秋田商陸 6.6	淀川 50.6% 新日鉄 20.0 他に10日会商社11社	大阪市 5.03% 新日鉄 15.5 他高炉メーカーと商 社(丸紅飯田、三井 物産)	東京都 58.3% 新日鉄 28.6 三井物産 3.9 商船三井 1.7 日本郵船 0.8 山下新日本 0.8 新和商運 0.8 役員のみ 交流あり S32.10.7
役員、一般人事 設立	交流あり S42.7.19	交流あり S44.10.1	交流なし S39.4.24	交流あり S43.6.8	役員のみ 交流あり S38.6.21	役員のみ 交流あり S32.10.7
支配又は 系列のバターン	筆頭株主としての支配 と取引関係による 従属	左に同じ	取引関係による従属	取引関係及び役員派 遣による従属	左に同じ	左に同じ

○(A案の場合)

港湾における流通基地所有者が新会社を設立して物流業を自営する。

○(B案の場合)

既存業者と提携して新会社を作る。

○(C案の場合)

流通基地の所有者が既存業者に作業を依頼する。

ということであるが何れにせよ資本、人事及び専用利用などによって系列支配乃至は下請支配の強化となる必然性を持っている。

生産から販売荷渡完了迄一貫した物の流れを適確に把握する必要性については、論をまたないにしても鉄鋼資本の合理化対策には多くの問題がある。すなわち、

(1) 港湾物流業を場当りの利用してきたことであり、現状においてすら自己中心主義の不合理性排除策を進めている観がある。

従って弱小資本で労働力中心の生産手段しか持ち得ない、中小企業性の港湾物流業は自らの発展を抑圧され、ますます鉄鋼資本への「れい属」を強めさせられているといえる。

(2) 次の点は行政指導の方向が集約再編成による港湾物流業の体質改善と資本規模の拡大による一貫責任体制の確立にあるにも不拘、その基準設定を

はじめとする指導理念に問題がひそんでいることにある。

これは輸送手段の専用化や流通システムの体系化を計ろうとする物流革命の中にあって港湾を総合輸送体系の結節点機能としてとらえていないことにあるが、現状の縦割的バラバラ行政に基因する整合性の欠除であると考えられる。そのために相互関連性をもった有機的な物流体系の結合整備方向を示し得ないのではないかという事である。

物流形態は沖取りから接岸荷役に転換し専用埠頭化を促進する結果となったが。

(イ). 既存業者起用の適否は荷主側の選択意志にもとづくこと。

(ロ). 港湾物流業は波動性と労働集約性から考えて元請、下請関係の構造形成を必要とすること。

(ハ). 又、労働集約型産業であるため生産性の向上率よりも人件費の上昇率の方が高くならざるを得ない現状にあること。

などから考えて適応構造への体質改善には国家の助成策を必要とする。

港湾は公共性と同時に経済性の追及を要求されているため、その機能形成上の問題は国家施策としての解決をせまられているにも不拘、実態は適正な配慮を欠く無責任行政であるといえる。

(3). 輸送構造変化への対応問題については港湾物流業界側にも一端の責任がある。

港湾の公共性にもとづき、秩序維持という行政方針と法の理念に固執し、経済構造の変化に対応する私有施設の拡充や企業の拡大におくれをとったため自力では追従困難な体勢になってしまった事である。

これは状況判断の不適確に因るものであり企業経営上の責任問題であるということも出来よう。

4. 系列支配関係の現状

独占的鉄鋼産業資本における運輸部門の系列支配関係は別表1に示した通

りであるが内航は必ず一社以上を自己の資本におさめている。(別表6参照)

さらに内航部門内でもグループ構造(系列支配関係)が形成されており、その資本関係を図解例示してみると他産業資本との互惠関係によって結ばれていることも理解出来る。(別表7及び別図2参照)

港湾物流業はその両端における補完的機能を果たす存在となっているが、一貫直営体制ではなく主体部門のみを鉄鋼資本の直系会社が担当し、他は荷主の代行権行使による一元的運営という形態にはめ込まれている。

別表6 高炉メーカー鉄鋼製品輸送部門の構成

(注) ※は別表再分析参照

(船舶輸送部門) ……………内航関係

1. 新日本製鉄

本船5社	近海郵船(NYK資本, 人事) 商船三井近海(MON) (MO資本, 人事) 山下新日本近海(山新, 資本, 人事) 栃木汽船(独立資本, 人事) ……100%新日鉄グループの輸送に従事, ※新和活運(新日鉄グループ) (現在資本参加のみ, 人事交流なし) ……殆んど新日鉄グループの輸送に従事,	
小型鋼船	本船5社 八幡船舶 (組合組織) 人事交流あり100%新日鉄グループの輸送に従事 広畑海運 (新日鉄100%資本, 人事交流) "	

2. 日本鋼管

(本船, 小型船舶共)	
芙蓉海運	(NKKグループ資本, 人事交流) 100%NKKグループの輸送
日産船舶	(NKK資本参加)
日本通運	(㊟系の日本海運)

3. 住友金属工業

(同上)	
住金海運	(資本参加, 人事交流) 100%住金製品の輸送
第一中央汽船	(")

4. 船川崎製鉄

(同上)	
川鉄運輸	(資本, 人事交流) 100%川鉄製品の輸送

5. 神戸製鋼

(同上)	
神鋼海運	(同上) " 神鋼製品の輸送

6. 日新製鋼

(同上)	
月星運輸	(同上) " 日新及び新日鉄グループの輸送

7. 中山製鋼

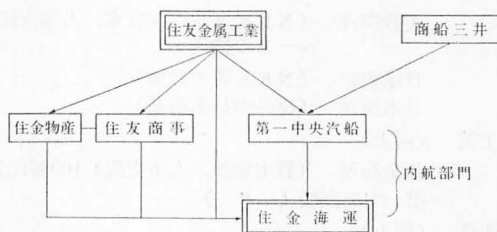
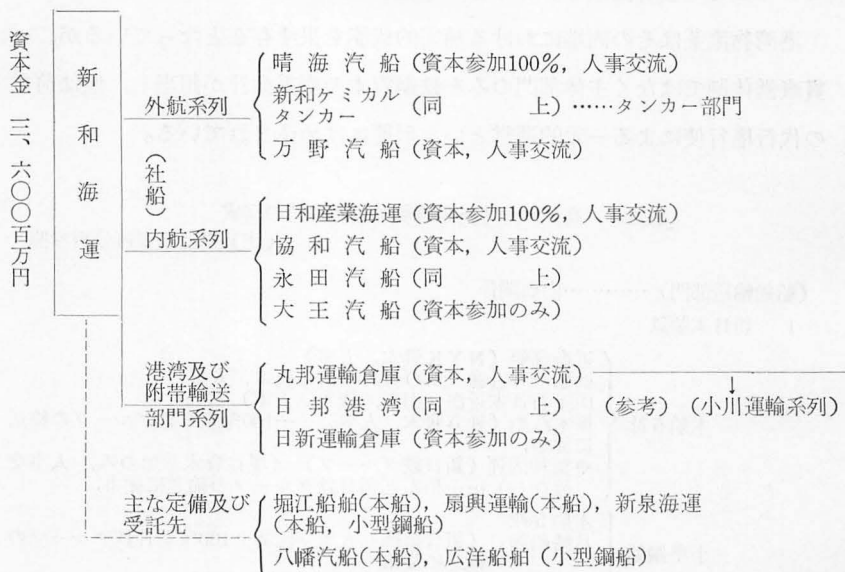
(同上)	
三星運輸	(同上)

別表7 新和海運のグループ構成

○新和海運は海運集約によってNYKグループになり、その主体は外航である。

(大株主) NYK30%, 新日鉄15%, 興銀5.3%, 東京海上3.9%, 日鉄鉱業3.1%

三菱重工業2.8%, IHI2.8%, 大正海上2.5, 安田火災2.4%



別図2 住友金属の内航部門資本関係図

このような直系会社を中心とする管理体制の強化は当然既存の元請業者を下請企業へと追いやる結果になっていることは前にも述べた通りである。

具体的事例をもって示すならば新日鉄における製鉄運輸, 広畑海運等を窓口とする一元管理体制であり, 住友金属の住金海運, 日本鋼管の美容海運,

川崎製鉄の川鉄運輸，神戸製鋼の神鋼海運及び日新製鋼の月星運輸などもすべて同様な形態である。

次に港湾物流業に対する鉄鋼資本の系列支配構造を分類してみよう。

(1) 株式の過半数所有の場合は資本金が少なく長期借入金（他人資本）の保証，重要人事派遣，全面利用などによって完全支配を行っている。（例，鋼管堺鉄鋼埠頭）

(2) 互恵関係先との共同出資によって資本金（自己資本）の拡大を計り，人事交流，優先的商取引などを通じつつ物流面での全面利用を行って従属強化を進めている。（例，製鉄運輸）

(3) 全面的利用による取引支配の強化を計り重要人事の派遣を行っている。この場合は公私共営企業が多く，資本参加は鉄鋼資本の他に商社，船会社，地元港運業なども加わっているが過半数資本出資は港湾管理者である。

（例，東京鉄鋼埠頭，大阪鉄鋼共営埠頭）

(4) 大量取引（利用）による支配の強化を計るが資本参加は積極的に行わず単に人事の交流を行っている（例，山九運輸機工）

(5) 資本参加を行うが互恵関係先との協調体制強化を中心とする（例，秋田鉄鋼埠頭）

(6) 鉄鋼資本の自由意志にもとづく選択により取引（利用）を行っている。（例，一般の既存港湾物流業者）

などに大別できるが支配上の圧力度合いは(1)から(6)に向って隷属性があらわになり且強まってくる。

5. 鉄鋼産業資本の現状

相次ぐ生産設備の増強によって鉄鋼産業資本は資金調達面のみならず市場計画にも破たんをきたす傾向にあるといえる。⁽²⁾

昭和44年下期における各鉄鋼メーカーの決算内容をみても固定費増大からくる高操業度維持の問題が生じており之は自己資本率の低下によって，

うかがい知ることが出来る。(別表8参照)

従って不況に弱い体質となっていくにも不拘, シェア競争による市場指向性は相変わらず続けられ昭和44年生産実績で粗鋼約78%, 普通鋼熱間圧延鋼材で79%のシェアをもつ高炉5社(新日鉄, 日本鋼管, 住友金属, 川崎製鉄及び神戸製鋼)が主体となって増産体制づくりを進めている。(別表9及び10参照)(3)

別表8 昭和44年度下期資産及び負債・資本構成調 (鉄連資料による)

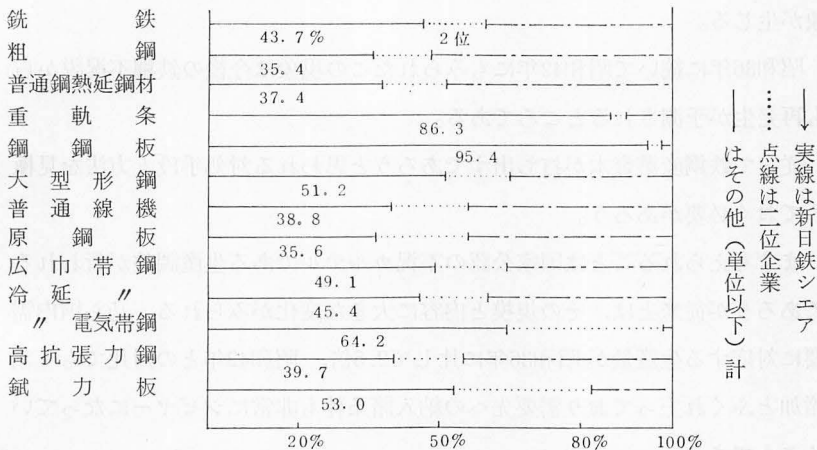
(単位: 1,000円)		昭和三十四年度下期資産及び負債・資本構成図 (資産及び負債)									
	決算日	資 産 の 部				負 債 及 び 資 本 の 部				資産及び負債、資本の各合計	
		流動資産	期成比	固定資産	期成比	他人資本	期成比	自己資本	期成比		
高炉9社	大阪製鋼	45. 3.31	8,797,853	53.5	7,656,890	46.5	13,253,403	80.5	3,201,340	19.5	16,454,743
	川崎製鉄	45. 4.30	237,288,149	40.3	351,568,323	59.7	473,561,287	80.4	115,295,185	19.6	588,856,472
	神戸製鋼	45. 3.31	202,862,293	47.7	222,684,716	52.3	350,080,404	82.3	75,466,605	17.7	425,547,009
	住友金属工業	45. 3.31	238,417,653	44.7	294,879,399	55.3	430,289,759	80.7	103,007,292	19.3	533,297,051
	中山製鋼	45. 3.31	21,226,832	52.7	19,085,446	47.3	30,060,054	74.6	10,252,224	25.4	40,312,278
	日新製鋼	45. 3.31	69,292,936	34.0	134,593,978	66.0	177,433,189	87.0	26,453,725	13.0	203,886,914
	日本鋼管	45. 3.31	337,199,587	43.1	444,600,355	56.9	681,770,030	87.2	100,029,912	12.8	781,799,902
	矢作製鉄	44.12.31	3,320,532	38.9	5,213,815	61.1	6,343,256	74.3	2,191,091	25.7	8,534,347
	新日本製鉄	45. 3.31	599,747,846	37.2	1,013,244,845	62.8	1,312,923,734	81.4	300,068,957	18.6	1,612,992,691
	計		1,718,153,681	40.8	2,493,527,767	59.2	3,475,715,116	82.5	735,966,331	17.5	4,211,681,447
平炉7社計			135,722,792	58.8	95,036,015	41.2	186,744,504	80.9	44,014,305	19.1	230,758,807
電炉20社計			380,473,269	58.5	269,416,669	41.5	534,863,293	82.3	115,026,645	17.7	649,889,939
その他9社計			201,103,366	63.3	116,760,389	36.7	226,628,904	71.3	91,234,853	28.7	317,863,757
以上45社総計			2,435,453,108	45.0	2,974,740,840	55.0	4,423,951,817	81.8	986,242,134	18.2	5,410,193,950
同前期総計			2,125,974,179	44.2	2,682,982,159	55.8	3,881,734,552	80.7	927,231,789	19.3	4,808,966,344

別表9-イ) メーカー別粗鋼生産シェア実績

(東洋経済統計による)

メーカー別	S 3 9		S 4 3		S 4 4	
	シエア	順	シエア	順	シエア	順
(全 計)	100		100		100	
八幡製鉄	19.3	1	18.5	1	18.6	1
富士製鉄	15.5	2	16.9	2	16.8	2
日本鋼管	10.8	4	12.9	3	13.4	3
川崎製鉄	10.9	3	11.3	5	12.2	4
住友金属工業	9.6	5	11.8	4	12.0	5
神戸製鋼	4.2	6	5.5	6	5.1	6
日新製鋼	2.4	7	3.1	7	2.8	7
中山製鋼	1.9	8	1.5	8	1.3	8
大同製鋼	1.5	9	1.3	9	1.1	9
大谷重工業	1.4	10	0.9	10	0.8	10
東京製鉄						

(ロ) (参考) 新日鉄の生産シェア (S44実績)



別表 10 高炉メーカー (8社) の生産地域構成

地域		北海道	東北	関東	中部	北陸	関西	中国	四国	九州
メーカー										
新製 日本鉄	八幡製鉄			●	●		○	●		○
	富士製鉄	○	○	●	○		○			○
日本鋼管				○				○		
川崎製鉄				○	●		●	○		
住友金属工業				●			○			○
神戸製鋼							○			
日新製鋼				●			●	○		
中山製鋼					●		○			

(注) ●印は使用素材全量 ○印は一部を他地域生産工場から振替へ輸送されるもの尚生産地域構成は S45. 4. 1 現在調査。

生産は上昇しても市況が変動すれば需給関係は均衡を保てなくなるが、供給過剰の場合には港湾物流業に対して大きなしわよせがくる事実を見逃がしてはならない。

過去の実績が証明しているように工場、揚地ヤードなどの在庫増加は荷捌

能率を低下させるばかりでなく倉庫も動員されるという施設の不足、不備現象が生じる。

昭和36年に続いて昭和42年にもみられたこの現象は今後の鉄鋼不況説からも再発生が予測されるところである。

従って鉄鋼産業資本が打ち出すであろうと思われる対処手段と方法を見極めておく必要がある。

まず考えられることは国家公認の不況カルテルである生産調整が行われるであろうが従来とは、その規模と内容に大きな変化がみられる。乃ち国内需要に対応する生産量が昭和36年に比して2.5倍、昭和42年との対比でも4割増加とふくれ上っており需要先への納入諸条件も非常にシビヤーになっていることである。

従って港湾物流業へのシワ寄せもかつてない事態となりかねないし、その結果如何によっては近代化の阻害要因となって自立向上を計れない状態に迫られることも予測されるであろう。

6. 港湾産業発展の方向について

鉄鋼産業との関連において港湾産業発展の方向を眺めてみると次の諸点が考えられる。

(1) 港湾における物流用役は自然条件のほかに荷主の生産や販売事情などからくる波動性のため供給容量に巾の広い弾力性を要求される。

従って量的増加と質的变化に対応出来る方策を樹立するため、まず変動要因の適確な把握と今後の予測検討が進められなければならない。次に適正標準作業量と運賃料金の算出が行われ、つづいて適応範囲外作業の諸条件と対処策を考えていくのが体制作りの第一歩であろう。

勿論荷主の積極的な協調姿勢を必要とすることは言う迄もない。

(2) 港湾物流業の元請、下請の関係を総合商社対専門商社及び特約店の関係と同様な見方でとらえてみる必要がある。

専門商社や特約店の場合は需要家と密接な関係にあるがこの点を商社機能の中に包含してしまえば資金面からは総合商社の保証があるため取引流通に専心出来るという構成になっている。

港湾物流業も分業化と専門化による合理的な近代化を推進していくためには、一貫元請業者が中核となって專業部門の充実化を計ることである。

そのためには專業者への援助、保証体制を確立しなければならないが国家助成策範囲拡大の運動を展開する必要がある。同時に自己本位制からの脱却をはかるとともに社会的責任の自覚を深め協業性を高揚していかなければならない。又これらは港湾の地域的な特性を充分に生かした有機的な体系として構成されねばならないと考える。

例えば広域港湾としての機能整備体系に対応する港湾物流業界の体制強化や更に細分化すれば物資別、方面別の港内利用地域設定による業界再編成が必要となってくるであろう。

(3) 前向きの再編成は国家の助成策を必要としているが港湾利用度の高い鉄鋼産業資本も当然積極的に協力すべきである。

この場合再編成による体質強化の内容は日本の海運大集約と同様に考えられなければならないものであろう。

国民経済の発展と物価の安定を基調とした施策が立てられるならば、そのためのコストとして租税負担増があっても公平妥当な限りにおいては已むも得ないものであろうと考える。

(4) 臨海工業港湾は公共性よりも経済性が先行しており流通拠点港湾もその色彩を強めてきている。

従って港湾経済諸法は旧来の遺物と化していく傾向にあるといえよう。

1970年代の「港湾産業」に適合する様早急に改正される必要にせまられているにも不拘、その機運を盛り上げる体制が出来ていないのは国民生活と疎遠になってきているからである。

国民の台所である港湾の認識を深めるため大衆運動への展開が必要であると考える。

7. おわりに

政府は独占的産業資本を中心とした経済発展政策にのみ傾注するのではなく整合性のある均衡経済の基礎条件を見究めなければならない時期に当面しているし、産業資本も又社会的責任に対する自覚を深めながら協調体制を整えなければならない必要にせまられているのが現状である。

経済成長によって所得水準が向上したといわれるが社会資本のストックは不十分であり、国民生活の内容も、ほんとうに豊かになったとは云い難い。

交通をはじめとし社会福祉施設の整備が立ちおくれをみせているばかりでなく工業地帯や都市における公害はますます激しくなっている。

これは国民生活の向上というよりもむしろ重化学工業中心の過保護と輸出拡大優先による経済政策の結果がもたらしたものである。

この政策のゆがみについて独占的鉄鋼産業資本と従属的物流部門の一分野を形成する港湾産業の構造分析からその傾向をさぐり出そうと試みたのが本論の主旨である。

単なる一面的考察にすぎないが今後は更に他の流通分野への考察を加えていくことにより、資本主義経済政策の本質的な矛盾を明かにする所存である。

最後に先進自由主義経済大国となるためには港湾経済体制の確立が前提条件であり、当然やらなければならない国民的課題であることを強調しておきたい。

注 (1) (イ) 「鉄鋼産業」の考え方について

戦前までの旧財閥に特徴的であった人的支配、閉鎖的持株制及び内部編成における商業資本の異常な高地位などが喪失し、所謂近代化された再編成が行われたため独占組織の内部構造に大きな変化をもたらしたが、一方非財閥系の新しい巨大企業（例えば旧八幡、富士鉄＝現新日鉄）も政府金融機関、興銀、外資等を広く利用しながら独自性を保持しつつ急速な発展を遂げてきている。

これらの巨大企業は多角化や関連部門への支配を進めながら自らが頂点に立って多数の関係、系列企業をようする集約型を形成するに至った。鉄鋼業の場合は高度経済成長政策の中核的存在として国家の手厚い保護を受けながら我が国特有の産業構造（重化学工業を頂点とした多層化構造による系列企業群の構

成)を形成したのである。

従ってこのような多彩事業部門をもつ複合企業性の独占的巨大大鉄鋼産業資本は「鉄鋼産業」と名付けても異論がなからうと思う。

(ロ) 「港湾産業」の考え方について

港湾を主たる経済活動の場として物流部門を担当する港運業、臨海倉庫業及びその他関連事業を港湾物流業と名づけた。

荷役、保管、運送などの用役生産は効用価値を創造し、又これを増大させるための経済的行為であり、その過程において労働対象に対する属性として定着する対価が拡大再生産のための資本循環過程を形成するものである。

しかし資本主義経済の高度な発展は物流手段と方法について合理化を要請してきており、独占的巨大大鉄鋼資本の補完的機能完備を目途としてますます従属性の強い位置づけが行われつつあるといえる。

弱小資本の港湾物流業は公共投資による港湾諸施設のほかにわずかな自己資本の用役生産手段を併用する労働集約型の企業であり、各物流部門を専門的に分担する中小企業性の強い企業群である。そのため国家独占資本主義的経済体制への進展に伴って従属的補完機能分野として形成されていくことになる。

従って港湾物流業は従属的各産業の一分野を形成することの意味から「港湾産業」と呼んだ。

- (2) 日本鉄鋼連盟の資料によれば1970～1975年の所要設備資金は3兆7千億円と想定されており年額にすると6.2百億円にものぼるぼう大な投資額となる。

また過去における日本の鉄鋼生産設備投資額はドル換算で1960年に5億9千万ドル1970年は18億8千9百万ドルとなっており3.2倍にもふくれ上っている。

- (3) 既に神戸製鋼加古川製鉄所の新高炉が完成し、建設計画でも新日鉄の君津、大分、戸畑及び八幡(改築)と住友金属の鹿島及び川崎製鉄の水島、千葉、更には日本鋼管の福山と扇島(リブレース)があり次表の通り完成が予定されている。

高炉建設計画(S46～50年)

(メーカー)	(高炉名)	(着工)	(完成)
新日本製鉄	君津4号	49年8月	51年1月
日本鋼管	福山5号	46. 5	47. 10
	〃 6号	47. 11	47. 4
川崎製鉄	水島4号	46. 3	47. 7
	千葉6号	47. 7	48. 12
住友金属	鹿島2号	46春	47. 3
	〃 3号	47春	48秋
	〃 4号	48秋	50春
神戸製鋼	加古川3号	48. 4	50. 3

また圧延設備でも冷間(コールドストリップミル)で住友金属鹿島1号(115万屯)、新日鉄君津3号(85万屯)、同名古屋3号、厚板ミルでは住友金属鹿島などすべて45年々内完成が予定されている

- (4) 生産や販売要因による波動性とは資本主義経済に特有のものであり、鉄鋼産業の場合の具体的事例をあげれば

(イ) 国内向と輸出用の生産圧延時期(月間内)からくるもので特に輸出向は中旬に集中圧延となる傾向がある。

(ロ) 公共投資向資材は官公庁の予算時期との関係から毎年需要時期が下半期に集中する。

従って圧延も出荷も同時期がピークとなる。

(イ) 製缶材料であるブリキ板はミカンの時期、各漁獲の時期などによって需要の波動性がある。また弱電部門である家庭電器用材料や自動車用材料などもモデルチェンジの時期には大きな差が生じる。

(ニ) 以上のほかに鋼材は好、不況の変動が激しく品種的、量的両面への影響が大きいことなどである。

(参考資料)

1. 「輸送革新と港湾産業」 海文堂 拙稿「変ぼうする鉄鋼材の輸送構造」
2. 拙稿「流通革新と港湾利用の方向」 "港湾" VOL47-11月号
3. 拙稿「70'における日本鉄鋼業の課題」日本鉄鋼連盟 "鉄鋼界" 1970 12月号
4. 拙稿「物的流通と港湾機能」法政大学大学院
5. 「日本経済研究の成果と展望」下巻, エコノミスト編集部 毎日新聞社
6. その他 日本鉄鋼連盟, 鋼材倶楽部, 日本鉄鋼問屋組合等の資料による。

北海道における工業開発と

港 湾 の 課 題

松 沢 太 郎

(東 急 建 設 (株))

目 次

1. はじめに——道民所得と工業生産——
2. 北海道の港湾都市と経済の集積
3. 道央地域の港湾貨物の流動
4. おわりに

1. はじめに——道民所得と工業生産——

昭和45年8月北海道庁は、昭和44年の道民所得推計結果の概要(速報)を発表した。

この発表によれば、昭和44年の生産所得は、2兆1,337億円となり、昭和39年の1兆722億円からここ5年間で倍増し、2兆円の大台を超えた。

これは、前年に比べ名目12.0%、実質7.9%の増加を示した。(表一1)

表一1 昭和44年道民所得の前年比較

区 分	昭 和 4 4 年	対 前 年 比	昭 和 4 3 年
生 産 所 得	21,337 <small>億円</small>	$(\frac{44}{43})\%$ 112.0	19,051 <small>億円</small>
実質生産所得(40年価格)	18,410 <small>〃</small>	107.9	17,056 <small>〃</small>
就業者1人当り生産所得	864 <small>千円</small>	110.6	781 <small>千円</small>
就業者1人当り 実質生産所得	746 <small>〃</small>	106.6	699 <small>〃</small>
就 業 人 口	2,469 <small>千人</small>	101.2	2,439 <small>千人</small>

就業者1人当り生産所得は864千円となり、前年に対し10.6%増、実質では746千円となり、対前年6.6%増となった。

昭和44年の道民所得を全国と比較すると、生産所得では、北海道の伸び12%は、全国の伸び16.3%を4.3%下回った。

この原因は、前年豊作であった農業が低温の影響をうけ、16.3%の所得減をみたのに加え、製造業が全国ほど高い伸びをみせず、全国より4.0%下回ったためである。(表-2)

増加率への寄与も、第3次産業は北海道9.5%、全国9.2%といずれも高いが、製造業は全国5.6%であるのに対し、北海道は2.2%と一段と低い。

表-2 昭和44年産業別生産所得の北海道・全国比較

(単位：%)

区 分	北 海 道			全 国		
	対前年比	構 成 比	増加率への寄与	対前年比	構 成 比	増加率への寄与
総 額	112.0	100.0	12.0	116.3	100.0	16.3
第1次産業	91.7	13.3	△ 1.3	100.1	8.7	0.0
うち 農 業	83.7	8.3	△ 1.8	—	—	—
第2次産業	114.1	29.2	4.0	118.3	39.1	7.1
鉱 業	115.3	3.2	0.5	113.6	0.7	0.1
建 設 業	113.1	10.4	1.3	117.9	7.7	1.4
製 造 業	114.5	15.6	2.2	118.5	30.7	5.6
第3次産業	116.9	58.8	9.5	117.9	52.2	9.2

この結果、全国に対する生産所得の割合は4.5%と下回った。

このように、ここ数年間、国民所得の方が道民所得を上回る伸びを示しているため(表-3)、全国に対する道民所得(生産所得)の割合は次第に小さくなった。(表-4)

これは主として北海道の工業生産が伸び悩んでいるためである。(表-4)

表一 3 全国と北海道の純生産対前年比

(単位：%)

年 次	国	道	年 次	国	道
昭和 38	114.4	120.9	昭和 42	118.4	118.3
39	114.2	109.0	43	118.4	114.2
40	111.2	113.4	44	116.3	112.0
41	115.2	113.2			

表一 4 道民所得と工業出荷額の全国比

(単位：%)

年 次	道 民 所 得	北海道工業出荷額
昭和 38	5.2	2.6
39	5.0	2.6
40	4.8	2.6
41	4.8	2.6
42	4.7	2.5
43	4.7	2.4
44	4.5	—

ところが、一方、本州先進地域では、重化学工業を基軸として世界にも類のない成長を続け、このため過密の弊害がますます顕著となり、特に最近では公害問題の深刻化に伴って、工場立地の排除⁽¹⁾や、また公害問題をめぐって操業短縮⁽²⁾に迫込まれている企業もあるということで、わが国産業界には北海道の工業開発への期待が急速にたかまってきた。

しかしながら、このように本州では公害工場の進出を拒否しているからといって、北海道へ公害を移入するわけにはゆかない。公害の未然防止に十分配慮しながら、これらの工業立地とその発展をはかることが強くのぞまれている。

- 注 (1) 昭和電工（福山），アジア石油（坂出）
東京電力（銚子），関西電力（新宮津）
東京電力（富士），石油コンビナート（富津）
(2) 富士地区の紙パルプ工場，日本鋳業の敦賀工場，東邦亜鉛安中工場，日曹金属会津製錬所，住鋳播磨工場

2. 北海道の港湾都市と経済の集積

わが国経済力の地域分布をみると、京浜、阪神、中京が経済発展の重要な戦略地点となっているが、このような経済の集積がかたちづくられた要因として考えられることは、次の4つであるといえる。⁽³⁾

- ① すぐれた自然条件に恵まれ、歴史的に蓄積された外部経済の利益が他地域にまさっていたこと。
- ② 国内資源が乏しく、貿易依存度が高かったため、自然の良港と広い背後地がある地域がとりわけ重要であったこと。
- ③ 経済水準を西欧先進国のそれに近づけるため、局地的工業化政策が推進される傾向にあったこと。
- ④ 拡大形成された外部経済の利益に誘引され、産業や人口が累積的に集積したこと。

などである。これに対して、北海道の経済集積の形成要因は、全国と事情が若干異っている。

北海道は、明治2年（1869）に開拓使が設置されて以来、昭和43年（1968）で100年目を迎えたが、この100年間、北海道は常に国の主導する長期計画⁽⁴⁾のもとで組織的に開発が進められてきた。

北海道の産業開発は、当然のことながら水産業が先発した。試みに、明治29年（1896）の北海道の産業別生産額をみると、漁業1124千万円（うちニシン824万円）で断然他産業を圧しており、第2位は農業で483万円、第3位は工業で274万円であった。

しかしながら、内陸部の開発にともなって、明治32年（1899）まで首位に立っていた水産業は、翌33年（1900）には農業に抜かれて2位となり、明治

39年（1906）には工業に追い越されて3位に落ちた。

その後、めざましい発展をとげた工業は、第1次大戦がわが国に好況をもたらしたこともあって、大戦終了後の大正9年（1920）には、こんどは工業が農業を抜いて第1位の生産額を示し、以後、大正10年、大正14年を除いて今日まで首位を継続している。⁽⁵⁾

以上のように、水産業が北海道の先発産業であったことから、臨海部が最初に開発されたことによって、都市形成が臨海部に集中しているように考えられ勝ちであるが、事実は異って、内陸都市の比重が相対的に高い。このことが本州と異っている点である。

その要因は、

- ① 幕末まで奉行所が置かれ、北海道統治の中心であった函館は、全道を管轄する立場からみると南西に偏在していたので、北海道の首都として新たに内陸都市札幌が建設された。
- ② 北海道の農業を振興するため、開拓使が建設した官営工場は農産物を原料としたものが多く、例えば、製糖、ビール、製粉、亜麻などで、農産中心の内陸都市形成の遠因となった。その後、北海道農業の躍進とともに、農産物集荷の中心である内陸都市をますます発展させた。
- ③ 北海道の石炭産業は今日では斜陽化したとはいえ、多くの産炭地都市を形成させた。などである。

さて、北海道の全都市数（市の数）は29あり、このうち港湾都市は10である。表一5に北海道の港湾都市の主要経済指標を示した。

表一5 北海道の港湾都市の主要経済指標

区 分	都 市 数	人 口	工業出荷額	商品販売額
		万人	億円	億円
全 道 都 市 (A)	29	329	7,830	23,795
全道港湾都市(B)	10	116	4,495	6,244
B/A (%)	34.5	35.3	57.4	26.3

注： 1. 港湾都市は、小樽、函館、室蘭、苫小牧、釧路、根室、網走、紋別、

稚内、留萌の10市

2. 人口は昭和43年9月30日住民基本台帳人口
3. 工業出荷額は昭和42年1月1日－昭和42年12月31日工業統計調査
4. 商品販売額は昭和40年7月1日－昭和41年6月30日商業調査

同様に、全国の人口10万人以上の都市について主要経済指標をみると、表一6の通りである。

表一6 全国の港湾都市の主要経済指標

区 分	都 市 数	人 口	工業出荷額	商品販売額
		万人	億円	億円
全 国 都 市 (10万人以上) (A)	131	4,573	15兆9,100	29兆4,100
全国港湾都市 (10万人以上) (B)	58	3,134	12兆3,000	25兆1,000
B/A (%)	54	68.5	77.3	85.3

注： 1. 人口は昭和40年国勢調査

2. 工業出荷額は昭和38年，商品販売額は昭和39年

すなわち、全国数字では、人口、工業、商業等の経済活動が港湾都市に集中しているが、これに反し、北海道では経済の臨海部依存の割合は全国より低い。

このことは次の二つの理由に基づく。

- ① 北海道の首都札幌（内陸都市）は、工業出荷額では全道都市の18%にすぎないが、人口は全道都市の27%、商品販売額は全道都市の50%と高い比率を占めていること。
- ② 農林生産の中心都市（内陸都市）に旭川、帯広、北見など有力都市があり、また産炭地都市として夕張、岩見沢、美唄、芦別、赤平、三笠、滝川、砂川、歌志内など9市があること。

これを要するに、北海道の港湾都市は、物的流通の間ではあるが、商業活動は低調で人口比よりも小さく、工業生産の間として室蘭、苫小牧においてみるべきものがあるが、わが国港湾都市のように人口、商工業のいずれにおいてもその比重が高いこととは幾分趣を異にしている。

注：(3) 経済企画庁地域経済問題調査会編「地域経済問題と対策」1963

(4) 10カ年計画（明治34—43年）

第1期拓殖計画（明治43—昭和元年）

第2期拓殖計画（昭和2—21年）

第1期北海道総合開発計画（昭和27—37年）

第2期北海道総合開発計画（昭和38—45年）

第3期北海道総合開発計画（昭和46—55年）

(5) 北海道総務部文書課編「北海道のあゆみ」1968

3. 道央地域の港湾貨物の流動

北海道の人口の3分の1（昭和44年常住人口，全道522万人，道央地域174万人，33%），全道工業出荷額の半ば（昭和43年工業出荷額，全道1兆1,385億円，道央地域5,090億円，45%）を占める道央地域⁽⁶⁾は，現に室蘭を中心とした鉄鋼業，苫小牧を中心とした紙パルプ工業，アルミニウム—電力—石油精製コンビナート（建設中），さらに札幌，小樽を中心とした消費財工業が発達している北海道の心臓部である。また，用地，用水に恵まれた苫小牧東部の第2苫小牧港周辺には新たに鉄鋼，石油精製，石油化学，アルミニウム，ガス化学，自動車，関連機械工業などの大規模工業基地を建設する目的をもって，現在道が用地を先行的に買収しつつあり，昭和45年末現在すでに民有地7,300haの大半を買収した。

さらに，小樽市と石狩町にまたがる石狩湾新港背後には，道央地域の物資流通の増大，都市型消費財工業の発展に対応して，約2,500haの臨海部用地を確保する計画である。

このように，道央地域は，現在においても将来においても北海道経済を先導する工業開発展開の場であるから，この地域内の小樽港，室蘭港，苫小牧港の既設港について貨物の流動をみてみる。

まず，港の港湾貨物の陸上流動をみてみる。

前述のように，内陸都市札幌は，北海道の首都であり，人口，商業等の集積が大きく，したがって消費，流通面で全道中大きな比重を占めているので，札幌市の存在は前記3港に大きな影響を及ぼしている。

また、北海道の石炭生産の約60%が本州に供給され、その積出し量の66%（昭和43年）までが前記3港が受持っていることにより、港湾取扱貨物の中に占める石炭移出のウェイトが大きい。

このような事実をふまえて、3港を中心とした陸上貨物流動図を画いてみた。（図-1）

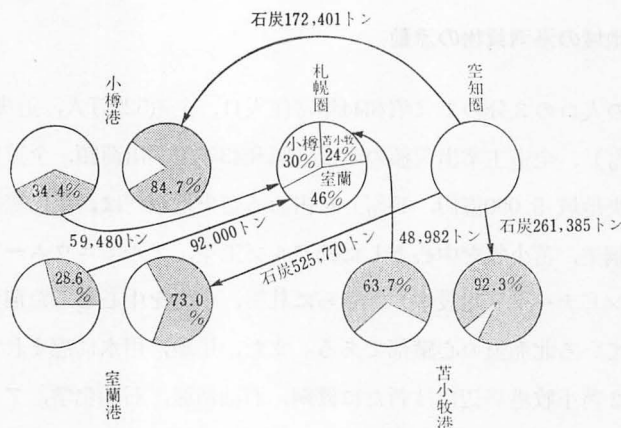


図-1 道央地域の港湾を中心とする陸上貨物流動(昭和41.6.1-6.30の1ヵ月間)

図-1からわかるように、セメント、自動車、石油などの都市型消費財が3港から札幌圏に向かって流動し、その港湾移入量に占める比率は、小樽港34.4%、室蘭港28.6%、苫小牧港63.7%と高く、また空知圏の石炭がその港湾移出量に占める比率は、小樽港84.7%、室蘭港73.0%、苫小牧港92.3%と異常に大きい。

これを極言すれば、3港は、室蘭港の鉄鋼、苫小牧港のアルミニウムと紙パルプを除いては、3港とも札幌圏の消費財の揚陸と、空知圏の石炭積出しの二つの役割を果たしている港であるといっても過言ではない。

次に、3港について、海上貨物の流動をみる。（図-2）図-2からわかるように3港とも内国貿易が大きく、外国貿易は室蘭港の輸入がやや目立っている外はみるべきものは少ない。



港 名	単位	輸 出	輸 入	移 出	移 入	合 計
小 樽	万トン	11	70	275	159	515
	%	2.1	13.8	53.3	30.8	100.0
室 蘭	万トン	76	825	779	513	2,193
	%	3.4	37.6	35.5	23.5	100.0
苫 小 牧	万トン	4	9	490	228	731
	%	0.6	1.2	67.0	31.2	100.0

図－2 道央地域の港湾貨物流動

注 (6) 新産業都市道央地域，6市（札幌，小樽，室蘭，苫小牧，江別，千歳），12町村

4. おわりに

道央地域の港湾は、小樽、室蘭、苫小牧の既存3港のほかに苫小牧東部新港、石狩湾新港（いずれも仮称）が築設される予定である。苫小牧東部は大規模臨海工業基地、石狩湾新港は流通港湾としてその背後に流通基地と都市型消費財工業地帯を設ける計画となっているが、これら新港の機能は既存3港を含めて総合的に分担をきめるべきものとする。なお既存3港には、大規模な石炭積出施設があり、石炭産業の急速な低下に伴って、これらの施設が遊休化してゆくの、これをどのように転換させるべきかについて、前記港湾機能の分化ともならみ合せながら今のうちから検討しておくべきであろう。

海 運 流 通 の 齊 合 性

(その資本生産性からみた齊合性の追求)

神 代 方 雅

(小樽市港湾局)

目 次

— は し が き —

1. 資本生産性相違の背景

1-1 一つの海運ルートの中での夫々の資本生産性の相違

1-2 複数の海運ルートにおける輸送資本生産性の相違

2. 資本生産性均衡化の方向

2-1 輸送資本生産性を左右する要素と、その均衡化の方向

3. 結 び

— は し が き —

海運流通の齊合化を求めることについての論理、ならびに齊合化の方向については、そのⅠとⅡに、夫々ある程度論じた所である。しかし、齊合性追求の本質についてもう一步突込んでみる必要がある。海運流通が、生産と消費に対し、できるだけ高い便益を供与するという目的をもちながら、供給する企業全体としては、資本生産性の高度化を追求している。低コストの流通用役を生産し、高い流通便益を供給する前提は、供給企業の資本生産性高度化にあることは言うまでもない。ただしこの前提は、極めて基本的な前提であるということであって、この他にも多くの前提条件があることは勿論である。極めて基本的であるということは、輸送資本全体として、所要の資本生産性を維持し得ない場合は言うまでもないが、個々の輸送企業としても自律的發展を望み得ないばかりか、必要な機械化等のサービスをしなかったり、更に余分な仕事をして不齊合な輸送コストを形成したり、或いは流通ルートの中で、その企業の部分がネックとなり、ルート全体を制約する。現況においては、夫々の地域間海運流通としても、更に夫々の輸送関係企業としても、これらの資本生産性は夫々相違が甚しく、流通齊合化の理論的形体に対

し、阻止要因を形成している。

このようなことは、自由経済における原則のなかで、止むを得ないとする判所と、もう一つ生産性の相違が如何なる結果を招来しているか、このギャップを埋めうる方法があるとするれば、如何なる方法論によるべきか、という積極的判所とがある。現実には後者の判所の一つとして、近代化資金等の措置があるが、詮じつめてみると、輸送企業が夫々に必要な効率を維持して輸送用役を生産する、即ちそのことによって全体としてバランスのとれた用役生産効率を上げる、或いは斉合的流通ルートを形成する、このことのためには、輸送企業夫々に資本の蓄積、或いは資本動員力が必要であり、結論としては資本生産性の均衡が必要である。本論はこの点に焦点をあてて、資本生産性相違の背景或いはその招来するもの、均衡化の方向について論じたい。

1. 資本生産性相違の背景

資本生産性相違を本論では、一つの地域間流通の場で考え、これを一つのルートにおける、地域輸送需要（荷主）と船社・港運・陸運の4側面の相違或いは夫々の中にある相違ととらえ、更にこれを広域的に地域間における幾つかのルートにおいて資本生産性の相違を検討する。

1-1 一つの海運ルートの中での、夫々の生産性の相違

一つの海運流通の形成において、荷主・海運業・港運業・陸運業が同一の場で、共同の資本生産性の高度化が図られねばならないことは、少なくとも港湾道路等流通基本施設に対する公共投資の立場や金融資本の立場、或いは国民経済の立場では、明確に主張しうることである。

しかるに、夫々の生産性追求だけが中心をなしており、全体としての調和連けいに欠け、一部の利益が他の損失によって賄われる形態、経営上のリスクを弱者に転嫁せしめるなど、事実は調和ではなくして、逆に調和を破壊する状態が見られ、結果として生産性の低い部分が全体の生産性を制約している。

このことは、これら4側面における夫々の企業経営の目的や手段の相違、社会的或いは経済的な体制の相違資本力の相違等によるものであり、従ってこれらの相違との関連において、資本生産性相違の背景を明らかにしなければならない。しかしながら基本的に、海運流通の特性、例えば用役生産の不連続或いは固定投資の体様の相違など不可避の特性があり、これに対して海運流通全体についての意志決定が、成行のなかで行なわれると言っても差支えのない、総合的判所をする体制が不足である。また総合的判断があっても、これを総合的プロジェクトとして反映すべき手段をとり得ないのが現況である。これに対して、コンテナ等、物的或いは技術的手段の革新が、一挙にこれらの問題を解決しようとしており、一貫協同輸送或いは複合輸送へと、総ての障害物をネグレクトしようとしている。従って本論における資本生産性の問題は、輸送革新の前には影をひそめるものであるが、一つは輸送革新に順応し得ない物流として捉らえることと、他は言うまでもなく、如何にして順応するか、或いは革新的輸送体系に発展させるために必要な問題点として、資本生産性の問題を捉らえねばならない。ただし本論の主旨とする所は、上記4側面夫々の資本生産性ではなく、夫々の間にある相違点と、これを如何に統合的に資本生産性高度化のために結合すべきかという点にある。また本論の立場は、一つの斉合的海運ルートを形成するための、計画論の立場或いは分野ともいうべきものである。

1—1—1 荷主産業の資本生産性との関係

地域産業の資本生産性と輸送産業ないしは公共投資との関係において斉合化を求めることは、海運流通斉合化の基本的命題といえる。輸送需要の内容、特に夫々の産業の資本生産性に立入ることは、総合的に海運流通を計画し調整する立場として非常に困難なことであるが、基本的動向だけでも把握しなければ、輸送高度化への対応策は成立しない。いま北海道の産業等を例にとり、簡単に産業資本の生産性と海運との関係を例としてあげる。

北海道産広葉樹による合板は木目が美しく、アメリカ向需要が大きい。需給の波が概ね一致するので、比較的冬期の生産は少なかったが、近年労力不足に伴い、年間平均生産が行なわれている。このため合板芯材に使用するラワン材を年間平均に輸入するか、大量の保管を必要とするに至ったが、ラワン材生産の労働生産性とも一致するので、年間平均即ち冬期の輸入を行なうようになった。これに対して、道内各港の原木受入能力が不足であり、道内陸に散在する合板工場への内陸輸送費を考慮した適切な港湾を選ぶ余裕はなく、空いている港湾に入れて需要に应ぜざるを得ない。或いは冬期輸入を行なった結果、ラワン材が港外に流出し、甚大な被害を生む等、社会問題に発展した。従って各港においては、夫々原木受入施設の増強を計画していたが、管理者の起債事業としての比重が大きく、更に国直轄事業部分に対する受益者負担として30%を誰かが支出することになり、これは受益者が誰であるかと言う議論に発展したが、結果として管理者の借入金によって処理せざるを得なくなった。一方管理者は従来、水面使用料として2円/ m^2 程度を徴していたが、施設増強に見合うものとしては、水面回転率を同一とすれば、実に従来25倍に及ぶ料金を必要とするに至った。この結果、商社デラー・メーカーは利巾が縮小したが、経常的輸入と価格の安定が期待され、後業は原木流出等のトラブルを解消し、船舶は操業率を拡大するに至った。水面使用料25倍に驚いて施設増強不可能とする判断と、安全な水面と機能の高度化ならびに原木価格の何%に使用料が反映するかを算出し、全体的な投資便益とを検討し、投資計画を立案することとは、後者が斉合的であることは言うまでもないが、この場合商社からメーカーに至る産業資本の生産性の立場に立って、長期かつ広域的に判断しなければならない。このように施設増強の公共投資が産業資本の生産性をあげ、港運業と船社資本の操業率を上げるが、この場合公共投資に対しての使用料は産業資本の負担となり、結果として製品市場価格に影響することは免れないので、その上昇率を予想することも投資計画では検討すべきであろう。またこの例は、後進地域としての輸

送の質・量・密度或いは低生産性産業と輸送産業生産性との関係として捉らえねばならない。次にこのような産業資本との関係を、貨物価格との関係で例示してみたい。低価品であり、運賃負担力が少ないものを分類すると、①産業資本として、小資本かつ資本生産性の低いもの、②大資本に属していても、その製品については資本生産性の低いもの、③資本生産性の高いもの（この場合大ていは大資本に属する）、④更にこれらの流通が後進地域である場合量的にまとまらない、この4点が輸送産業資本の生産性を制約する条件になる。①に属するものの好例は、北海道産広葉樹の製材で欧州を中心に世界的に輸出される材である。原木樹令 300年以上のものが多く、従って輸出を始めて50年も経過した今日、所在地は山奥に後退し、工場も全道に散在し、需給は比較的安定はしているが、メーカーの資本力が弱いための価格不安定、生産の時季的偏向等資本生産性が低い。これを輸送する立場では、沿岸・船内ともに完全な労働集約型である。形体の不統一、低価格等がコンテナ化を阻むものであり、港運・船社ともに有難くない貨物であるが、欧州からのコンテナ貨物の帰り荷として、船社資本と産業資本とが提携すべきものであり、打開策が必要である。②に属するものの例は礦産品である。例えば硫化鉄のごときは、上屋保管料の負担にも耐え得ない。この場合、比較的大量でコンスタントの輸送需要があるため、輸送業としては利巾を縮小して、かつ自ら機械化投資を行ない。産業資本にサービスする。③に属するものとしてセメントをあげるならば、低価格でも資本生産性が高く、大量・連続等の輸送上の性格をもっていて、海運・陸運に無理の言える産業或いはその前に、先づ自からの投資による輸送を計画し、次いで船舶のチャーターや海運業・陸運業を自からの資本系列に入れて支配権を握るなど、力関係による輸送費負担の低下を図る。更にこれら性格の貨物が後進地域に流通する場合、流通密度の小、季節的或いは需要からの波動性、これらが量的まとまりがなく不連続の操業率を輸送業に余儀なくさせる。

このようにみると、産業資本生産性との関連においては、その低い部門の

ものは勿論、高い部門のものについても、輸送関係資本としては、従的に不利な立場にあり、当然受け得べき利潤を失い、資本力を充実し得ない。このことは、産業高度化の残された最も重要な部分である輸送高度化のために、具体的には最も重要な工業原材料の輸送費低減に対して、基本的課題を与えている。また生産と流通とが力関係で成立しており、海運流通の全体的視野からの斉合的關係の解明が少ない。更にまた、先進地域と後進地域との、荷主産業から輸送産業へと連動する資本生産性の地域格差が、物価の地域差までの諸々の格差の要因を形成している。

1-1-2 輸送産業生産性相互の關係

一海運業との關係一

海運業の造船投資が、世界的な造船需給の波動によって余剰投資となり、輸送需給と必ずしも一致しない、或いは景気の変動に対応することの困難性、運賃では荷主との力関係や世界的市況その他による制約を受け、港湾における貨物費・港費・消費時間の比重が高く、船舶機能高度化の効果が少い等、船社資本生産性を制約する多くの要素がある。しかし反面、定期・不定期・外船・内船と性格は異るとしても、船舶運航は或る程度選択力をもち、更にこれら各種の運営方式や大小の船舶・専用船等と適宜運航ルートとの組み合わせを行ない、部分的な資本生産性を平準化して経営する可能性や、大資本としての安定性と国際的視野からの補助政策を受ける等、他の輸送産業に比し、決して不利な立場にはない。のみならず、積載率・回転率の高い港湾に航路を変更して、更に港湾運送や陸運との提携によって貨物を吸引し、小荷主は望む港に船舶の入港が得られない等という、主動的立場も可能である。荷主とは一般的に力関係にあり港運・陸運に対しては主動的という。しかし、このことは大資本の船社或いは一般論であり、次のように逆の場合もありうる。例えば、コンテナ輸送が船社資本にとって、船舶速発・貨物費港費の大巾節減・安定的運航サイクルの構成、一貫輸送において陸上部分の用

役生産にも参加し、資本生産性拡大のため極めて有利であるから、争ってコンテナ化への投資が行なわれ、或いは行なわねばならない立場に立たされる結果、フルコン船の過剰を来すと思われる。従って、コンテナ貨物獲得のサービス競争に発展し、海運レートを破ることができないので、内陸輸送費をダンピングし、或いは多数の港から僅かの貨物でも集めたり、運賃負担力の低い貨物でも受入れるという努力をしなければならないであろう。このことは、港の側では、僅かのコンテナに対しても荷役能力への投資を必要とし、公共や民間投資の資本生産性を低下させる。しかし一方、ローカルポートにフルコン船が入るなら、メインポートにトランシップする経費・不便が省け、コンテナ化に不利な低価格・出し入れに労力を多く要する・空間が多く出る等の貨物には有利になる。船舶の積載率維持のため、船社資本として受身の立場に立たされ、小荷主は便益を受け、港湾の公共・民間資本として必らずしも有利とは限らないという関係である。

積載率をあげるための努力として、輸送機関一般の手段であるが、貨物市況・取引関係・運賃市況・生産と保管その他の関係と結びつき一般に帰り船等が、生産と消費の間に正当にあるべき流通需要を上回る輸送を行なう。このため当然、保管機能に対するより多い投資が必要になるだけではなく、輸送基礎施設全般に余裕が必要であり、空間的に固定する輸送関係投資に、より多く問題を投ずる。

また、他の輸送機関と同様に、船型・運賃・リンクコストとノードコストの比率によって相違はあるが、夫々にある経済的最適距離や損益分岐の輸送距離をもっている。資本生産性をあげるための条件の一つである。

一 港湾・港運業との関係一

港湾の公共投資は勿論、港運業の土地・建物は空間的に固定、機械・労働力も簡単に他に移動し得ないので、前記のような意味の過剰輸送に対する余剰投資があり、更にピークに対する余剰投資、サービスのためのものまで、常に余剰投資を抱えながら、用役生産の不連続が加わって資本生産性を低下

し、性格的には最も弱い立場にあることは明らかである。内部条件としての、港運業の小資本による経営の可能性や、下請制度によるリスクの分散、或いは荷主・貨物その他による流通系統が縦横にわたる等港運業の乱立が、資本の分散・投資の重複・操業度の総体的低下を来す。また、港湾や背後に対する流通基礎施設そのものが、諸々の原因によって、港湾産業資本の生産性を制約し、かつ海運流通ルートとして船社・荷主等が得べき流通便益の程度や地域産業のもつ流通需要の内容が制約条件となる。

以上のような外部よりの制約や圧力、或いは内部条件としての空間的資本の固定その他マイナス条件に対し、労働力やタリフによって頭を押さえられ、資本蓄積に弱い立場にあるので、機械化・高度化への投資は余剰投資として危険視し、船社・荷主には益するが、港運業としての利益即ち操業率の拡大を望みうるかかどうかという危惧は避け難いものがあるが、言うまでもなく港湾から背後に至る全体の機能や流通需要からみて、全体を制約する弱い部分があるならば、港運業だけの高度化投資は危険と判断されるべき根拠がある。

しかして、輸送産業相互依存のなかで、船社として最も経営コストの比率の高い部分である港湾が、全体的に資本生産性が低く、受身の立場にある点があるが、斉合化の中心であることは言うまでもない。従って港湾に寧ろ負担をかけないで、船社資本として生産性をあげる、船社資本の防衛策として港湾の施設機能・労働力に満度に依存せず或いは緩和し省略する方向を迹りつつある。例えばコンテナ化・セルフアンローディング船・ラッシュ船・バージライン等物的手段による方策によるものであるが、この点は一面において港湾諸機能・労働力等利用の平準化、即ち港運業として用役生産の連続化であり、船社・港運相互に益するという見方もできる。

一陸運業との関係一

道路輸送業は、投資額からみると容易に零細企業が乱立し、操業率はある程度自由に追求できるので競争が激しく、過積や夜間運行など、積載率・回

転率を上げるための無理な手段がとられ易く、運賃ダンピングが行なわれる必然性がある。夜間運行それ自体は道路の有効利用であり、少くとも時間外あるいは時間差を設けた運行は自動車の場合可能である。これに対して港湾労働が必らずしもこれに適合しない。このことは港湾と船舶との関係も同様である。ダンピングは更に、輸送需要の波動や復荷の確保のために行なわれるが、フェリーによる長距離輸送等にも顕著である。このことは、保管機能に余裕を必要とし、荷主には利益を与える。

輸送業として積載率を左右するものは、輸送需要がどれだけ、いつ、どこにあるかということであり、港湾と背後との関係でこれを見出し、最大の積載率を求める。回転率を左右するものは、走行と荷役の所要時間即ち道路の良否や混雑度と積卸荷役能力とである。更に収益率を左右するものは、運賃に対する運行距離と積卸との時間比である。

海運流通全体のコストに占める陸運の比率が大きく、保管と配送の関係等コストに大きい影響があるが、自動車輸送業が容易に成立したり、曲りなりにも道路がある等によって、海運と陸運の関係の盲点を形成している。

海運の大量をできるだけ背後に及ぼすための道路形体の不適合や、自動車の増加に道路が追いつけないという現状は、荷主に高いコストを与え、自動車輸送業の資本生産性を制約し、海運流通ルート全体の効果を削減する。

また港運業が、港湾における資本の固定と操業率の低位から脱皮するために、陸運業を兼ねる動向は当然の成行であるが、逆に陸運業が陸運適合貨物をフェリーに乗せて港運業の分野に入る。このことは両者が、港運・陸運を包含する幅広い企業体であることの妥当性を示している。企業規模がより大きいことが、操業率を幅広く求めうる、資本生産性を平均して向上しうる、という点は港運・陸運・通運業の一体化から、更には海運業まで含めて、協同一貫輸送体制への必然性がある。

道路輸送業の乱立競争から、自家用トラックまで入れると、全体の積載率は極めて低位にあることは想像に難くないが、交通量・混雑度の増大等影響

する所は大きい。

次に鉄道輸送と海運流通の関係であるが、公共的性格をもちながら、道路と同じ基礎施設を自ら建設維持する所に資本生産性の上らない基本的理由があり、道路運送・海運が鉄道の欠点を補い、かつ鉄道輸送に近似化しながら鉄道の分野に入っているが、海運との関係についてはもう一度見直さねばならない動向がある。即ち、一つは道路建設が自動車の増加に対し追付けない状況を示していること、第二には適切な計画によって海運の大量を内陸に効果的に及ぼす手段として必要であること、第三に海陸一貫あるいは複合輸送としてである。

鉄道輸送の特徴的欠点は、空間的・構造的に固定しているために、種々の制約を受け、路線の設定が道路より困難であったり、また改良も簡単でない。貨物輸送の面では、貨物駅からの集配のコストが高くつくこと、一方向輸送に索引力に応じた輻数編成のため待時間があること、リンクコストとノードコストの比から経済的最低距離の限界があること等が主な要素と思われる。一方利点においては、列車スピードに限界はあるとしても、何者にも制約されず、路線の物理的限界一杯に、必要な輸送を可能とし、大量ピストン輸送に最適である。また計画的に配置された工業団地や流通業務団地の専用線輸送に特に有利である。これらの利点を生かして、フレライナー、海のバイパス、流通センターの建設と計画が行なわれているが、従来国鉄の制度の然らしめたものであると思うが、海運や道路輸送と連絡する輸送形体、荷主の立場に立った安い輸送コストを与えるための手段に欠ける所が多いと思われる。この点については、船舶や自動車との結合の技術と、大量貨物を計画的に処理する適切な構造・スペース・位置をもつターミナルの配置が必要であるから、鉄道のもつ空間・構造の固定的性格をいかに地域全体の計画にもち込むかという点に焦点がある。

計画者はややもするとイージーに考え、道路輸送に依存することを中心とし、鉄道を高度に利用することを忘却しがちであるが、海運流通ルート全体

の用役生産性をあげるためには 道路輸送と相対的に判断し、広域的に土地利用計画を検討し、適切な鉄道利用計画をもつ必要がある。また、米国の鉄道会社が内陸に工業団地を造成しているような、地域開発への積極的参画が国鉄側に望まれるが、特に海運・港湾計画に対する認識と積極的参画が必要である。

1—2 複数の海運ルートにおける輸送資本生産性の相違

A～B地域間に複数の海運流通ルートがある場合、夫々のルートの全体としての輸送資本生産性の比較の問題である。また広域的な海運流通斉合化の問題であって、夫々の輸送産業全体としての生産性相違の背景を洗出してみ必要がある。生産性相違の要素は厳密にいうと、運賃構成に対する総原価の構成、次いで輸送機関の回転率と積載率とによる操業率であり、また荷主産業資本に与える便益の程度であり、更には便益の2次的効果が輸送資本・荷主資本夫々に発生し、あるいは過密・混雑等の(+)効果が発生する程度までを洗出さねばならない。しかしここでは簡単に、複数のルートを比較する前提として、A～B両地域間の総運賃が両ルート同一であるものとし、船舶・陸上輸送ともに積載率と速度は同じで、港湾機能と陸上輸送基礎施設も同じ能力をもつものとする。但し海上と陸上とに距離差があつて、輸送機関の回転率が異り、リンクコストが夫々相違する。

海上と陸上を単純に単位走行原価と積量で比較すると、陸上の方が大巾に高くつく。この関係を、海陸距離差と回転率によって算出すると、この前提だけで一つの比較が成立する。若し両ルートの総原価に大差がない場合、一般論として言うことは、海上が遠く陸上が短いルートは、海上における大型化・高速化等原価を下げうる要素が多く、陸上にはある程度限界があるので、輸送需要即ち操業率の増大によって輸送原価を下げ生産性を増大するということである。更に陸上が近いという内容において、港湾から内陸輸送需要の場所と直接集配する、即ち港頭を直接流通センターとする経済的可

能性があるなら、荷主にとっては内陸にもう一度積卸するコストが不要になる。

このような論理に基き、内陸輸送需要に近い位置に港湾の建設が求められているが、計画の前提とすべきことは、海上が陸上に比して輸送原価を下げる可能性が大きいということに対し、陸上の輸送基礎施設がこれに対応する機能がなければ計画の論理を失うということであり、次に長期的・広域的に見た輸送需要の動向と、海陸差のある複数の港湾の機能分担の考え方である。

次に若し、両ルートの輸送基礎施設に差があり、操業率に差がある場合、当然全体として良い方に流通は集中するが、この場合海上が短かく陸上が長いルートとしては、船社資本として他のルートより積載率・回転率が高くその資本生産性は高いし、陸上の回転率は低く資本生産性は低い。従って、両ルートが荷主に同一輸送費を提供する場合、船社資本と陸上輸送資本とが、資本生産性の平準化が行なわれる必然性があり、この場合船社資本の操業率を中心としての働きかけであることは当然である。実態として、船社資本と港運・陸運資本の間には系統化が行なわれているので、容易に平準化が可能であろう。

このことは、基礎施設の良好という基盤に立って、輸送産業資本のコンビネーションが行なわれるということであり、これが更に輸送需要を吸引し、幾つかのルートの中で、このルートがA～B両地域間流通の主流を形成するに至る。このこと自体は、公共・民間の資本生産性を拡大するものであり、A～B間輸送需要からみて、主流をなすルートに限界が来るまでは、このルートに集中すべき必然性もある。

しかしながら一方、別のルートにより高い流通便益を生み出しうる理論的根拠がある場合、このルートの流通基礎施設の整備をしないときは、折角得られるであろう便益差を放置することになる。勿論整備の前提となるものは、理論的効果に対する必要投資額であり、かつまた海上距離差、陸上距離

差に対する、船社・陸運夫々の得べき正当な運賃率の設定でなければならぬ。

以上複数の海運流通ルートにおける輸送資本生産性の相違は、その他多くの要素によるものであるが、計画する立場として最も明確な基本的な要素によって比較すべきであると考ええる。

2. 資本生産性均衡化の方向

以上述べたように、海運流通に関連する資本の生産性は、物理的・経済的・社会的・政策的等要素によって相違し、これら組み合わせの中で、相互に排他的、あるいは協力関係を望みながら効果をあげ得ないなどという制約条件を生み出し、夫々の資本生産性の相違が悪循環を形成している。これらの点を網羅して、均衡化の方向を論じ得ないので、経済的に主な要素について整理し、夫々均衡化、斉合化の方向を考えたい。

2-1 輸送資本生産性を左右する要素と、その均衡化の方向

順序として、固定投資における差違、操業度の差、用役生産効率の差、資本の限界生産性の差異について列挙し、その均衡化の方向を簡略に述べる。

- ① 国・公共資本による輸送基礎施設への投資と輸送産業としての投資、これら総ての固定投資が相互に理論的であるかどうか、が夫々の資本生産性を左右する要素である。少くとも、固定投資の（特に空間的に固定するもの）や、投資額・維持保全の経費等に相違があり、またその効果との関係にも相違がある。また投資難易の差や、需給変化への対応力、時間的・空間的投資体様等の差違が、夫々の制約条件となり、最も弱い部分が全体を制約する。

この点に関するものは、「海運流通計画論」の骨子とも言うべきもので、簡単にその方向を論じ得ないが、簡単に言えば、生産性均衡のためにはイコールフッティングの立場で考えることが必要であり、次に長期・広域的視野

からみて地域流通需要の特性に応じ、貨物の流れに斉合性を与えうるプランニングでなければならない。

- ② 輸送関係固定投資は、総ての資本の関係において資本が分散し、同質の目的に対して、夫々の投資が重複し、全体としての資本生産性が低下し、回転しない資本は断絶エネルギーの方向を述るとい一般性格がある。

この点については言うまでもなく、流通基礎施設以下総ての投資について計画の最適投資の理論の必要と民間投資については、制度・体制として乱立を防ぐ規制の必要がある。

- ③ 固定投資の難易と生産性の相違に対し、夫々の投資能力には資本力形成の背景に相違があり、このことが④に述べる相互非協力の一つの要因でもある。

資本力におけるイコールフットィングが必要である。方法論としては、国・公共・大資本からの長期低利資本の投入、あるいは別の意味では小資本の強化によって自己の生産性を上げうる立場のものからの資本投入（応益制）、大小資本をプールする体制、あるいは小資本夫々を系統化・協力化して経営の多角的拡大を図る等の必要である。公共投資の効果を発揮するためには、これら不均衡な資本力を是正する必要がある。

- ④ 輸送資本夫々は相互に依存し、協力しなければならない。しかるに、相互に排他的な手段、非協力の立場をとらざるを得ないものがあり、必ずしも固定投資が互惠関係として成立しない。即ち(ア)、夫々の資本力・資本生産の相違が効率化への投資の差を生み、(イ)、一つの流通ルートとして、流通需要の動向への不安、あるいは流通基礎施設の一部に弱い部分がある場合の制約、更にはその投資が投資者の利益として直ちに反映せず他を益するに過ぎないばかりか、高度化投資が余剰時間を生み全体として余剰投資になるが、これに対する補償はない等が投資を差控えさせ、(ウ)、輸送機関夫々に、同質の目的に対する投資の重複があるた

めの排他的関係。あるいは夫々に輸送の距離・量・手段等の損益分岐点や最適形体があるので、運行や労働体制のギャップがあって相互の結合のための投資が計画的に行かない。(エ)、これらの結果は更に、効率の大きい輸送資本の効果を削減し、その効率化のための投資を制約して悪循環を生む等。である。

(ア)については略、(イ)、ルート全体としての機能のバランスに重点をおき、広域的海運流通の斉合化のなかで、一時余剰投資であっても貨物を吸引しようとする見込、更には他のルートとの比較分析等可能性を検討し、理論的に投資の方法を考える必要がある。(ウ)、各輸送機関のもつ特徴に適合した全体の輸送手段の組合わせの計画が必要であり、運行体制や労働体制については、収益と賃金即ちその輸送産業の資本生産性の関係で捉らねばならないが、相互の輸送の結合における量的、質的なものと、料率と利潤との関係で可能性を見出すべきである（例えば割増料の妥当性の検討等）。全般的に言うことは、ウィークポイントに重点をおくことであろう。

⑤ 操業度は、輸送用役生産全体として不連続のことが多い。荷主により異なるが、輸送の時期・質・量・経路・範囲等に相違があるためである。不連続の用役生産は、断の収入損、ピーク時に対する余剰投資の二面で損失が評価される。また、操業度追求の能力は自由性に差があり、不連続の程度が異り、資本生産性相違の中心をなしている。

この点については、(ア)、荷主産業の生産性に対応した流通の連続化、(イ)、ルート・範囲により限界はあるが、広域的流通の中から、流通の連続化を整理する（例えば機能分担による集中方策）。(ウ)、操業度追求の自由性の低い港湾に対しては、操業度をプールする技術的手段（コンテナ、ラッシュ船その他類似の方法）と、保管と荷役の適切な時間配分等を必要とする、(エ)、操業度を拡大することは波動・ピークを解消することであり、情報化とともに輸送需要を調整する体制が絶対必要である。

⑥ 操業度の追求は、(ア)、荷主資本に対する低コスト・高便益の拡大を図

る。このため輸送の大量・高速・専用・正確化等が進み、また流通過程に生産加工工程を加え、輸送や取引のステップの省略等、夫々の輸送機関の特徴を生かした手段や機能配置が行なわれる。(イ)、輸送機関は夫々近似化(大量・高速・小型化・ドアツードア等)し、他の領域に操業度を求める。(ウ)、全く別の領域に投資し、資本生産を拡大する(海陸夫々に等)。(エ)、流通用役を自から創出しようとする。例えば揚荷が積荷を呼び(復荷)、他の港からルートを変えさせたりし、このためダンピングが行なわれる。(オ)、必要以上の無駄な用役生産を行ない、輸送コストを上げたりする。

(ア)～(ウ)は齊合的というべきである。(エ)については、輸送機関が復荷を安い運賃で成立するものがあるなら、ダンピングそのものは齊合的と言ってよい。このあたりに料金率の難しさがあるものと想像されるが、必要以上の用役生産に伴って、これを受入れる別の輸送資本としては余裕が必要になる。(オ)、労働集約的なものにみられるもので、当然省略しうる作業過程を、収益増の目的で省略しない等というものであり、制度的な問題であるが、一面において機能の造成により解消しうる。

⑦ 流通基礎施設と荷役・保管の機能が、用役生産を平準化する。余分の仕事を吸収し、吸収した余分の仕事が別の仕事を生み、保管機能の前後で輸送機関用役生産を平準化するが、保管のための機能の在り方、保管コスト、保管機能を中心とする大量と小口配分輸送とに問題が集中する。

流通基礎施設・保管・荷役の機能は悪くいうと、輸送機関操業度追求のしわ寄せを受けるが、海運流通全体としての資本生産性のプールの役割を物理的に果たす(経済的負担もある)。従ってこれら機能、特に保管機能が安価な投資により、充分のキャパシティが得られ、保管業として資本生産性が低いということが基本である。また、大量と小口との結合の機能、特に小口集配に適切な機能即ち流通の計画化やロス排除等情報機能の活用が必要

になる。

- ⑧ 荷主資本の生産性、貨物の輸送費負担力により、輸送資本の生産性が左右される。運賃コストは貨物の負担力とは無関係である。低価品ほど、労働集約的用役生産の多いものがあり、機械化されるものでも保管費の負担力が少ない。低価品即価格弾力があり、工業原材料として価値造成の必要があるので、低コストの用役を提供する必要がある。またコンテナ化に負担力がなく、高度化から取り残され、逆に言うと海運流通全体のネックになる。

この点については、荷主資本との関連において検討されねばならないが、国民経済的視野からの対応策が必要になる。即ち、荷主資本もしくはこれを輸送する資本に対し、何らかの応援措置が検討されねばならない。また、このような貨物は安い保管機能の造成と、技術的な面での荷役の高度化が必要であり、あるいは生産との関連において用役生産の連続化による輸送資本への応援が図られねばならない。更に帰り荷としての適応性、多角航路の積載率上昇の方策等輸送機関操業度向上の対象として適応性を検討すべきであり、あるいはまた輸送産業全体として負担力をプールする考え方も検討されるべきである。

- ⑨ 輸送高度化は、高度化された輸送ルートや適品に集中し、高度化に取り残され易いルートや貨物に不利益・余分のコストを与える。

前記と同様であるが、不利益を与えるという点が重要である。方策としては同様、国・公共資本による応援、輸送資本としてプール計算の中に入れて料率を安くする制度、余分の用役生産能力を活用、特に取り残されたルートからメインポートへのトランシップについては、コンテナのリンク形体を実・空との関係で出入に適応させたり、トランシップ船に対する他の貨物との積合わせ等、船舶・コンテナに対し、無理のない方法を検討しなければならない。

- ⑩ 輸送資本生産性のアンバランスは、輸送の高度化・一貫化により平準

化され、安定した海運ルートにおいてまた相互に均衡化し、投資のプールとコンビナート化の動向がある。しかしながら、高度化に伴って不要になる輸送資本の固定投資、あるいは安定しないルートの固定投資に問題があることと、一般的に相互の利益に達しうる限界線に至るまでは、均衡化の条件が整わないという点に計画者の配慮が必要である。

基本は流通基礎施設が一貫してバランスがあることである。また操業率をあげるための輸送需要が必要であることは勿論であるが、需要を喚起するための輸送便益が高いということ、換言すれば輸送関係資本全体としてそのルートにおいて生産性が高いことが、資本生産性平準化の条件であり、このことによって輸送資本相互の利益を確保しうる。

⑪ 各海運流通ルートは、貨物が分散し、あるいは集中する。従って輸送資本の生産性はこの動向に従わねばならない。地域的輸送需要の変化は言うまでもないが、港湾の（あるいは機能の）増加が流通ルートを分散し、流通上の便益の格差が集中する。更に輸送資本相互の提携強化が集中度を増す。従って流通は必ずしも、計算上のトータルコストに従わず、コンビネートされた便益が高ければこれに従う。

港湾の増加は、その地域の手運貨物増の動向、ならびに海上・陸上輸送コストの差が、内陸経済集積中心に近い位置に港湾を求める等によって計画されるので、この間に妥当性があれば良いと言える。流通上の便益格差は、港湾ならびに全体としての輸送機関の生産性の格差がもたらすものであるから、広域流通機能造成の上から、イコールフットィングと、適切な機能分担の計画が長期広域に必要である。

⑫ 運賃料率は、一般に世界的等輸送産業の競争関係、物価抑制策等による制約下にある。また夫々の用役生産効率と必ずしも一致しないものがある。特に機械化・高度化される段階、あるいは異質の用役生産との関係等に一致しないものがある。即ち、資本金力の差や用役生産効率の差とともに、料金率は相対的關係において、各輸送資本の生産性に差を生

ずる。

この点については、制約するという観点からだけでなく、夫々の生産性の面から再検討すべきであると考ええる。更に言えば、荷主産業の立場での資本生産性をも加味して、荷主の負担能力と輸送産業の用役生産効率との相対的關係において検討されねばならない。

3. 結 び

以上、各輸送資本生産性の相違の要素について、夫々大凡の均衡化の方向を考えたが、要はこれらの判断を流通施設と運営の計画にどのように取入れるか、プロジェクトプランとしての方向づけが必要である。特に広域的かつ長期的に輸送資本夫々の立場と荷主産業資本の立場との相関で判断することが大切と考える。またこのことは計画者だけのものではなく、産業資本・輸送資本と三者の間で判断され、協調を求めねばならない。

資本生産性均衡化の方向を判断するためには、費用・便益あるいは費用・有効率または限界分析等の経済学的手法に、否でも取組まねばならないことになる。いわゆるエンジニアリング・エコノミイである。しかして、エンジニアリング・エコノミイが、海運流通に関するものとして系統化される必要がある。シビルエンジニアとしての小生の斉合性に関する小論は、海運流通のウィークポイント、マイナス条件・阻止的要因に焦点をあて、海運流通を系統化して分析し、インターモーダルトランスポートへの前進に役立つことを願したものであるが、竜頭蛇尾と言わざるを得ない。

最後に飛躍した考え方を述べて結びとしたい。都市計画を担当したシビルエンジニアの考え方に、応益主義に順拠して、国または公共団体が、法的措置によって全体の機能を造成し、結果として全体の利益をあげる。即ち区画整理の考え方である。応益に順拠して負担せしめた原資により、新たな機能を作り、全体としての生産性をあげるという方法を、海運流通に適用できないかということである。但し、応益の判定、事業としての手段が問題であ

イギリス絶対王政下にみる

港湾と海運(1)

—ロンドン港の隆盛と地方港衰退の歴史的背景—

長	島	秀	夫
小	林	照	夫

目 次

1. 緒 言
2. 主要港にみる毛織物輸出の趨勢
3. ロンドン港の興隆とアントワープ
4. 結 語

1. 緒 言

チューダーTudor王朝期は15世紀末から17世紀初め(1485年から1603年まで)にかけての一時期である。この16・17世紀は現代でも容易に処理できない歴史的事象が山積みされ、それらの事象の取り扱いにあたっては、これまで以上のアプローチの視点と深い問題提起が要求されている。いわば、研究史上の「暗黒時代」(Dark Ages)といわれる一時期である⁽¹⁾。

また、この期は世界史的には増田四郎教授が指摘しているように、「とにかくにも東西両洋の経済的つながりが形成されはじめる時期、つまりのちの世界経済的関連への素地ができる⁽²⁾」重要な時期でもある。その意味では、チューダー王朝が位置する16・17世紀という時代は、船山栄一教授がその論稿、「イギリス貿易の構造変化」(社会経済史学会編『社会経済史』, 第37巻第1号, 5ページ)で論述しているように、都市経済を単位とした一種の国際貿易とよびうるような、「中世的世界貿易⁽³⁾」の構造的枠組が徐々に解体し、国を単位とする新しい世界経済が図式化されようとする段階であった。

このような世界史の潮流のなかで、チューダー王朝もまた大きな変革を遂

げようとしていた。政治的側面においては絶対王政という国王主権の形態をとりつつも、歴史的近代を位置づけるにふさわしい国民国家が覚醒しつつある一時期であり、そうした政治的側面の変化と相まって、経済的側面では毛織物工業などのような国民的規模での産業が徐々にではあるが形成されはじめ、まさに、「資本主義的生産様式の基礎を創出した変革の序曲⁽⁴⁾」といわれる、これまでにない変化が現われはじめた。こうした状況のもとで、その国の政治的・経済的变化と深く結びついた貿易構造も、当然のことではあるが大きく変わろうとしていた。貿易構造の変化と密接に結びついた現象については、次の3点をもって整理することができる。その第一の点は、15世紀中頃を境として主要な輸出品目であった羊毛にかかわって、毛織物輸出が徐々に伸張してきたこと。第二の点は、毛織物輸出の増加に伴って、ロンドン貿易商人の活動がこれまでよりも積極的になってきたこと。第三の点は、首都ロンドンへの経済力集中と、それにもとづくロンドンの排他的・独占的地位の確立などである。

こうした貿易構造の質的变化——一次生産物たる羊毛から製造品たる毛織物への推移とその量的拡大が、都市経済に支えられた「中世的世界貿易」の担い手として、従来の指定市場 Staple を中心に活動が続けていたマーチャント・スティブラーズ Merchant Staplers に対抗して、新たに台頭してきた特権的な毛織物輸出商組合たるマーチャント・アドヴェンチュラーズ Merchant Adventurers (以下、アドヴェンチュラーズとする)の勢力を顕在化させた。つまり、これは多くの外国商人を含む構成体であったマーチャント・スティブラーズによる貿易の主導的地位にあった羊毛輸出が、花形輸出品としての地位を喪失し、イギリス⁽⁵⁾貿易商人、とくにロンドン商人の構成体たるアドヴェンチュラーズの毛織物輸出にその地位を譲らざるをえなくなった過程である。

アドヴェンチュラーズの活躍の場は、イギリス産毛織物の主要海外市場として15世紀後半から脚光を浴びてきたアントワープ Antwerp であった。

アントワープにあらたに開拓された海外市場を通して、イギリスの貿易は大きく変わろうとしていた。このような歴史的背景のもとで、イギリスの主要港が担う役割について若干の素描を試みつつ、ロンドン港の隆盛と地方港衰退の原因について言及したい。

しかし、この小稿ではとりあえず16世紀中頃までの状況に限定し、後のエリザベス一世の治下までの一時期のそれについては、次の機会に位置づけたい。

- 注 (1) F. J. Fisher, "The Sixteenth and Seventeenth Centuries: The Dark Ages in English History? Economica, vol. 24, No. 93, 1957.
- (2) 増田四郎「社会経済史における16・17世紀ー共通論題報告のじめにー」(社会経済史学会編『社会経済史学』第37巻第1号) 1ページ。
- (3) 船山栄一教授の用語法に従う。何故なら、教授がいうように、国民経済成立以前の段階で、国民経済の有機的関連のもとではじめて用いられる「国際貿易」の概念によっては、当時の交易関係を十分に説明できないように思われるからである。
- (4) 向坂逸郎訳、マルクス『資本論』(岩波書店第一版刊行百年記念号)、1967年、899ページ。
- (5) 小稿でいうイギリスはとくに断わりのない限りイングランドを指す。

2. 主要港にみる毛織物輸出の趨勢

アドヴェンチュラーズのアントワープへの進出は、1407年、ヘンリー四世の治世、ホーランド Holland, ジーランド Zeeland, ブラバント Brabant とフランダース Flanders におけるイギリス商人に与えられた組合結成の権限と、ブラバント Duke of Brabant 公からかれらにアントワープ居留の特許が与えられたことに始まる。その後、イギリスはアントワープ市場を開拓し、ヘンリー七世の治世、1496年にヘンリー七世とマクスミリアン大公 Archduke Maximilian との間でかわされた近代的な通商条約の先駆として有名な「大協定」(Maganus Intercursus) によって、この地でのイギリス商人の特権的地位が約束された。この地におけるイギリス商人の特権的地位の確立は、当時のイギリス王国にとってこのうえもない喜びであったに違いない。そのことはあのしみったれたヘンリー七世がそれを記念してアントワープの

大聖堂ヘステンドグラスを贈ったことからうかがい知ることができる⁽¹⁾。

アドヴェンチュラーズはこのようにアントワープ市場を獲得し、チューダー王朝の政策的意図のもとで次第にその組織を拡大しつつ、輸出品目の移り変わり一毛から毛織物へと強く結びつきつつ、その地位を揺ぎないものにしていった。このような歴史的背景のもとで、アドヴェンチュラーズは保護、育成され、その保護、育成と相まって王国の富の源泉たる毛織物の輸出は年々増加の一途を辿っていった。とくに、その後のヘンリー八世の時代には、毛織物輸出はかれの巧みな自由主義的な国家政策にあづかって、さらにいっそう伸張した。

15世紀から16世紀中頃にいたるまでの約一世紀半にわたる当時の主要港からの毛織物輸出量をケァラス・ウイルソン E. M. Carus—wilson 教授らの周到詳密な統計資料から次のように素描することができる。

イングランド主要港からの毛織物輸出量 (単位: クロス)

年次	1400 ~ 1410	1410 ~ 1420	1420 ~ 1430	1430 ~ 1440	1440 ~ 1450	1450 ~ 1460	1460 ~ 1470	1470 ~ 1480	1480 ~ 1490	1490 ~ 1500	1500 ~ 1510	1510 ~ 1520	1520 ~ 1530	1530 ~ 1540
ポ ス ト ン (Boston)	24,849	22,670	20,320	10,278	11,139	3,550	5,187	3,983	1,863	672	537	253	32	362
ブ リ ス ト ル (Bristol)	34,156	22,778	44,273	40,870	51,060	33,551	20,193	20,309	47,275	65,153	39,156	30,824	23,084	25,798
エ ク セ ター (Exeter)	3,050	4,713	3,964	11,176	17,282	12,590	9,464	12,835	30,211	38,928	82,677	47,591	41,562	50,264
ハ ル (Hull)	24,828	23,822	30,616	29,147	30,772	19,928	10,629	17,174	14,910	18,646	24,686	13,486	9,541	6,530
ロ ン ド ン (London)	131,371	135,952	168,556	175,967	190,816	159,744	187,090	288,862	359,091	315,958	495,006	626,704	628,788	836,166
サウザンプトン (Southampton)	57,590	22,842	61,544	84,136	99,565	70,513	52,333	39,724	13,453	26,769	97,365	121,253	77,384	56,490
リ ン (Lynn)	—	16,245	16,124	14,203	17,588	6,397	4,175	2,816	3,107	2,651	7,500	1,754	2,100	1,007
合 計	275,844	249,022	345,397	365,777	418,222	306,273	289,071	385,703	469,910	468,777	746,927	841,865	782,591	976,617

(出所) E. M. Carus-wilson & Olive Colleman, England's Export Trade 1275~1547, (Oxford. 1963) pp. 87~119より算出
 原表の期間は Michaelmas to Michaelmas となっている。

表から判断できるように、ロンドン港の毛織物輸出の占める割合は途方もなく大きなものであった。こうしたロンドン港の隆盛とは対比的に、ブリストルBristol, サウザンプトンSouthampton, ハルHull, エクセター Exeterなどの地方港 outports は日々衰微の色合いを濃くしていった。

1400年から1410年までの毛織物輸出量と1530年から1540年までの140年間もの長きにわたる各港の輸出量の趨勢を求めるために、1400年から1410年を100として比較すると、ボストンBostonは約1.4, ブリストルは約75.5, エクセターは約1,648, ハルは約26.3, サウザンプトンは約98.1, リンについては1400年から1410年にかけての数字が求められないため、1410年から1420年までの10年間を100として求めると、1520年から1540年には約6.2というように、エクセターの約1,648を除き、いずれの港も毛織物の輸出量が減少したのに比べ、ロンドンは約636.5と6.4倍近い伸び率を示している。エクセターは約16.5倍近い数字を示しているが、このような大きな伸び率の割合にはその港から積み出される毛織物の量は少なく、1400年から1410年までの輸出量をロンドン港からのそれと比較すると2.32たらずにすぎず、1530年から1540年の50.264クロスは、その当時のロンドン港の836.16クロスに比べ、6%にすぎない。それゆえ、エクセターからの毛織物輸出量は、全体からみて決して大きな割合を占めてはいなかった。

ロンドン港からの毛織物輸出は、15世紀の中頃からとくに活況を呈し、1450年から1460年には既述の七港の毛織物総輸出量 306,273クロスの約52.1%と、1460年から1470年には総輸出量 289,071クロスの約64.7%, 1470年から1480年の間は約74.8%, 1480年から1490年には約76.4%, 先に述べた「大協定」締結を含む1490年から1500年には約67.4%, 1500年から1510年にかけての約66.3%というように一時的な停滞の時期はあったが、その後また順調に伸び、1510年から1520年には総輸出量が841,865クロスと伸張し、ロンドン港からの積み出し比率も約74.4%になり、ほぼ4分の3をはき出すのだった。さらにこうしたロンドン港からの輸出量は1520年から1530年にかけて

も増え、その間には約80.3%を占め、1530年から1540年にかけては約85.6%になり、毛織物総輸出量の大部分を首都ロンドンの港湾から積み出すにいった。

ロンドン港からの毛織物輸出の集中は、とりもおさず地方港の衰微と密接に結びついていたし、イギリスにおいて羊毛輸出が減退し、毛織物輸出が伸張のきざしをみせはじめた頃とほぼ時を同じく(15世紀後半)していた⁽²⁾。このように毛織物輸出によつてロンドン港は隆盛をみたが、それと対象的に地方港は衰退した。そのような地方港衰退の原因については、おおよそ次のように推察することができる。

西海岸に位置しているブリストルは14世紀にはガスコーニュ Gascogne 貿易の基地として、全国の毛織物輸出の半分以上も積み出した中心的な港であった。しかし、1453年に終結をみた 100年戦争の余波をうけ、ガスコーニュ地方自体が経済的に疲弊した。そのため、この地方への貿易はふるわなくなり、ガスコーニュ地方の経済に支えられていたブリストルも次第にの不振を失い、その港からの輸出量は大きく減少した。

北海に面したハル、ボストン、リンに代表される東海岸の諸港は、中世以来の北海・バルト海貿易の中心的な羊毛輸出港として賑わっていた。しかし、ハンザHanseとの抗争に敗れたのち、北海・バルト海貿易から締め出され、その後背地の市場を失ったことが原因となって、貿易港の機能をこれまでのように果たさなくなった。

南海岸のサウザンプトンもブリストルと同様に、ガスコーニュ貿易の杜絶に影響され、昔日のような活況がみられなくなった。しかし、サウザンプトンの場合は、ブリストルほど速いペースで衰退することはなかった。その港はロンドンとの陸上交通の便の良さや、イタリア人がこの港を頻繁に利用していたことが助けになり、しばらくの間は貿易港としてかなり機能していた。しかし、16世紀に入り、イタリアの諸都市国家にのちのちの繁栄の面影がみられなくなるにつれ、この港の衰微は厳しく、目を覆うものがあっ

た。1532年5月22日、フランドース航海の途中に寄港していたベニスの年次船隊がその港から姿を消した。その日を最後にして、この港でベニスの年次船隊を再びみることができなかった⁽³⁾。この年次船隊の帰港はサウザンプトンに大きな打撃を与えたといわれている。

注 (1) G. D. Ramsay, *English Overseas Trade during centuries of Emergence*, 1957, p. 14

(2) E. M. Carus-wilson, *Medieval Merchant Ventures*. 1967, Introduction に記載されている図表 (The Rise of the Merchant Adventurers—England of Row Wool and Wollen cloth. 1347—1544) から趨勢を読みとることができる。

(3) C. E. Fayle, *A. Short History of the World's shipping Industry*, 1933 & 1934, 佐々木誠治訳『世界海運業小史』1957年, 154ページ。

3. ロンドン港の興隆とアントワープ

毛織物輸出の伸張に伴う海外市場の動向を考えたとき、その海外販路をフランス、イタリア、スペイン、ポルトガルの南ヨーロッパ市場と、プロシヤやポーランドからスカンジナビア半島を含む北海・バルト海市場と、アントワープを中心とする低地地方 Low Countries の三つに大別することができる。ところが15世紀後半になると、イギリスは南部ヨーロッパと北海・バルト海の二つの海外市場を手放さなければならなくなった。これは一般に言われているように、百年戦争の余波をうけたガスコーニュ地方の経済的な疲弊と、ハンザとの抗争の敗北との二つの事由によって説明される。このような理由から、イギリス商人に残された唯一の海外販路はアントワープを中心とする対低地地方貿易だけとなった。このアントワープはイギリス商人が自からの手で選んだハンザとあまり縁のない海外市場であった。この間の事情を船山教授は次のように説明している。「15世紀後半以降における海外市場の諸事情によって、イギリスの毛織物輸出はいわば強制的にもっぱらアントワープに集中することを余儀なくされたともいえよう。そしてこの間の事情を象徴的に示すものが、ロンドンのマーチャント・アドヴェンチュラーズのイギリス毛織物輸出における独占的地位の確立過程であろう⁽⁴⁾。」と。

こうしていまやドーバーDoverの対岸によりやく世界的な市場として成長してきたアントワープへ、アドヴェンチュラーズの手によって毛織物は積み出されていった。その新しい市場の開拓の担い手がロンドンのアドヴェンチュラーズであったことから、毛織物はロンドン港から集中的に出荷されていた。同時にこのことが首都ロンドンへの経済力集中につながり、新市場としてアントワープが発展していくにつれ、毛織物輸出に従事していた多くの貿易商人たちがロンドンのアドヴェンチュラーズに加入したため、それは全国的な大独占組織へと育っていった。

低地地方の市場の中心地として位置づけられるアントワープは、それまでブリージュ Brugge やロンドンには比べものにならないほど小さな町であり、その内壁でのイギリス産毛織物の市場の確立が主たる原因になって、それはヨーロッパ商業の中枢へと変貌を遂げていった⁽²⁾。アントワープがヨーロッパの商業の中核的機能を果していくにつれ、次第に金融市場としても注目されはじめた。そのことはジェノア Genoaやリヨン Lyon にも西ヨーロッパおよび中央ヨーロッパ全体にわたって、取引を比較的容易にする国際的な金融機構があったものの、その中枢はアントワープであった⁽³⁾、ということからうかがい知ることができる。

そうしたヨーロッパの商業市場と金融市場の中枢であるアントワープへ向けられた、ロンドンからの主たる輸出品は毛織物であった。それゆえ、ロンドンへの経済力集中はかの地への毛織物輸出と不可分の関係にあった。このことは多くの史家が論ずるところである。しかし、アドヴェンチュラーズの手によってロンドンから出荷される毛織物は、染色と剪毛の最終工程を取り除いた未仕上げ、未完成の織物であった。未仕上げの毛織物はアントワープの背後地で染色、剪毛されて完成品となった。その意味では、イギリス産毛織物の輸出は量的拡大こそみたが、あくまでもそれはアントワープの染色と剪毛の優秀さと、その製品の販路がアントワープによって確保されていたことによる拡大であって、イギリス産毛織物の優秀性とその市場掌握によって

約束されたものではなかった。つまり、それはアントワープの従属的關係において確保されたものである。

従属的關係にあったにも拘わらず、イギリスは未仕上げ毛織物の輸出に力を注がざるをえなかった。そのことからガスコーニュ地方の経済的な疲弊とハンザとの抗争の販北が、イギリスにとっていかに大きなものであったかを推察することができる。

しかし理由はともあれ、アドヴェンチュラーズの海外貿易の働きかけにより、ロンドンを経済力を強め、その経済力の強化がこれまでみることもなかったロンドン港の繁栄をもたらした。

注 (1) 船山栄一 前掲稿, 16ページ。

(2) G. D. Ramsay, op. cit., p.15.

(3) G. N. Clark, *The Wealth of England, 1496-1760*, 1946. 大淵彰三 監訳『イギリスの富—イギリス経済史1496—1790—』1970年, 48ページ。

4. 結 語

ロンドンの毛織物輸出力は大幅に増加した。このように大きな伸張をみた毛織物は当時つぎのようにとらえられている。その頃の産業を担う手工業者を15世紀中頃の人々は「国外へ貨幣をもちだすことだけしかない業者、もうけた貨幣を国内でつかう業者、さらには、国内に財宝をもたらす手工業者⁽¹⁾」の三つに分類している。そして、第一のもののなかには、絹物商、雑貨商、ぶどう酒商、小間物商、装身具商を組み入れ、第二の種類の手工業者には、靴屋、仕立屋、大工、石工、瓦屋、肉屋、醸造業者、パン屋、あらゆる食料品などの業者を、第三のそれを、織物業者、なめし革業者、帽子製造業者、毛織物業者として分類し、第三の業者だけがその技術と能力によって、財宝を国内にもたらすと、高く評価している⁽²⁾。この第三の業者を基軸に、多くの業者が町や都市に集まり、国をあげて製造品の輸出に励げみ、一国の富を蓄積しようとする機運がみられた。このような機運はなにもこの頃にはじめて現われたものではなかった。

そのことを物語る全産業構造を再編制するなかでの都市への集中化傾向は15世紀の末頃からみられ、それはロンドンに最も顕著に現われた。15世紀の末頃から16世紀のはじめには、ロンドンは40,000から50,000の住民をもつ比類のない都市であったといわれている⁽³⁾。そして、その都市の人口は年々増加し、1539年には60,000から80,000の間を数え、1555年には90,000人ほどにも増え、1605年には224,775人を数えたと推察される⁽⁴⁾。このようなロンドンへの人口の集中は、ロンドンの経済的繁栄と不可分な関係にあった。アドヴェンチュラーズの活躍により、ロンドンがますます経済の中心地として発展していくにつれ、他の地域の富裕な商人や織元までがロンドンへ吸引されてきた。かれらのロンドンへの移入を数字として正確におさえることはできないが、ロンドンの人口増加の一端を裏付けたことは確かである。

このようなひとつの歴史的背景のもとで、ロンドン港の隆盛と地方港の衰退の原因のひとつを説明することができるが、それはなにもこれまでに述べてきたような海外販路の移り変りに伴う港湾の立地性にのみ規定されるものではなかった。それは必要条件であって十分条件ではない。

当時のイギリスの港を振り返ってみると、ロンドン港だけが秀れた立地条件をそなえていたわけではない。四面が海に囲まれ、長く不規則な海岸線を有していたイギリスでは、いたる所に良港を築くことができた。ましてや当時のような小型船舶時代には、高見玄一郎氏も指摘しているように、港湾は一般にきわめて単純な、幾つかの条件を充足すればそれでよかった⁽⁵⁾、からである。

しかしそれにも拘わらず、ロンドン港の隆盛と地方港の衰退といった、地域的发展の格差が現われるにいたったことは、港の背後にある都市の盛衰と密接に関係していた。換言すれば、港湾の盛衰はその立地条件にのみ規定されるものではなく、むしろ港湾の背後地の政治的・経済的力関係に多分に依存するものである。

詳細については次の機会に委ねたいが、こののちはあのように繁栄してい

たアントワープまでが、1585年を境にして、アムステルダムに国際商業と経済的繁栄が移るに従い、海上通商路の図式が大きく塗り変えられていったことから理解できよう。

こう考えると、港湾の盛衰は政治、経済と切り離された形で独立的に存在するものではなく、むしろ常にその国の政治、経済的な要因と深く密接に結びついている。

大都市への経済力の集中、集積、それと結びつく港湾の隆盛、その反面での地方都市、地方港の衰退、この関係は決して昔日のものとしてかたづけられない。

注 (1) E. Lamond (ed.) *A Discourse of the Common of this Realm of England*. 出口勇蔵監修『近世ヒューマンイズムの経済思想』1957年、98ページ。

(2) 出口勇蔵監修、前掲訳書。98 | 100ページ。

G. N. Clark. (3) 大淵彰三監訳、前掲訳書、17ページ。

(4) C. H. Williams (ed.), *English Historical Documents*, Vol. 4, 1967, p. 8.

(5) 高見玄一郎『近代港湾の成立と発展』1962年、34ページ。

文献紹介

喜 多 村 昌 次 郎 著

「港 湾 産 業」

松 橋 幸 一
(三 協 運 輸 (株))

港湾産業という言葉が用いられ始めて、既に久しい。用語の定義はひとまずおくとして、この言葉がそれなりの概念で一般に理解されるに到るには、それなりの背景がある。

港湾連送事業法の施行以前には、港湾の実務の理解は容易であった。貨物の流動を中心に、貨物輸送のための作業依頼の流れが、そのまま港湾業務相互間の関係を明示していた。港湾運送の系路も、単一ではないまでも、比較的単純であったといえよう。海上輸送が大型化・大量化するに従い、流通経費の削減要請とも相まって、効果的な別のルートが求められた。港湾における荷役時間数の短縮の目的から、湾内を水路輸送にて到着した貨物を、船社の費用負担にて、一旦陸揚げし、ユニット化した後船積みする船社も表われたほどである。又、港湾運送業においても、内外の能率向上の要請と努力から、労働内容が次第に細分化され、専門化された。船内荷役に例をとると、貨物の固定をはずし、輸入貨物を揚げ、船艙の一部を清掃し、輸出貨物を積み、これを固定固縛することは、すべて船内荷役業の作業分野であったものが、貨物の船積み陸揚げ専門となり、船内清掃やセキュアリングは整備業として独立するに到った。

『自然発生的業種の実態はきわめて複雑多様であり、にわかにその範囲と対象をさだめ難いといわれるものであるが、港湾運送事業法による規制は、これらを適用範囲とするに際して、（中略）業として需要に応ずるもののみ

をつぎの区分により対象としたことは、いわば画期的な秩序づけでもあったわけである。』(P.54)と述べておられる事情もこの辺にある。

ところで、このように法文なり法規制ができてしまうと、港湾運送業に連接する他業種との間に明確な一線が画され、港湾における貨物の流動が、これら八種の業務の範囲内で完結するような印象を与えるようになる。そのうちにそれが通念となって、流通革新といった具体的な問題の解決を、これら八種の業務のうちに求めようとするに到る。港湾を経済活動の場とする業務は、これらの他にも数多い。しかもそのそれぞれが、貨物の移動という唯一の条件において相接している。ならばそこに発生した諸問題の考究の対象を港湾運送業内部にしぼることは不適當であろう。このことから、港湾を語るに際して、貨物の流動の実態にのっとった相関連する業種を、その連接する部分においてとらえ、これを広い視野から観察する必要性が生じてくる。これらの港湾運送の実状にそった業務の全体を包括するならば、「港湾産業」という表現は実に適切であろう。

一方、最近の港湾運送業の内部に、港湾における業務を、果して運送業と定義づけてよいものかという疑問が起きている。確かに運送業的生産様式もあり、それなりに納得もするが、海上輸送の形態の多様化・専門化に従い、港湾における業務も需要に応じた変化をとげてきた。輸送革新という名の、合理化の方向への近代化である。このような情勢の中で、一搬に運送業といわれるような概念の枠の中に、港湾の業務がとどまつていてよいものだろうかという意識が、業界内部に高まってきたのである。

『本書が港湾産業をとりあげるのにあたり、主として「港湾運送」「臨港倉庫」および運送取扱人である「海運貨物取扱業」に焦点を置いた理由は(中略)それらが中核的業種であるとともに、「輸送革新」の過程で、もっとも多くの問題を抱えているとみられるからで……』(はしがき)とある通り、港湾運送業の枠を越えて、「流通機構の一環としての港湾」において相関連して経済活動を営む業務という一線を画して、これに、現在港湾問題

と理解されている諸事項を投げかけ、ひとつの解答を見出そうと試みておられる。この解答こそ、実は港湾運送業の港湾産業たる姿なのである。

港湾に内在する問題点の個々を指摘することは比較的容易である。外部から港湾の後進性を批判することもやさしい。しかしながら、それらの改善が他の幾つかの問題を派生するであろう事情について、あらゆる条件を考慮して予測するのは困難である。部分的な改善策が、実は他の部分に大きな不合理をもたらす結果を、一搬は理解しない。ある時期の船混みから、港湾施設の不備不足がさげばれ、建設が進められた。ところが労働力の確保が施設の拡充に追いつかず、この安定供給を目的として港湾労働法が施行された。その目的を達するいとまもなく、労働力の不足基調が定着した。折から、ユニット・ロード・システムとして、パレチゼーションやコンテナリゼーションが擡頭しはじめ、これが労働力不足を解決する有効な手段と受けとめられた。やがてコンテナ専用船が就航するようになると、新たな問題が次々と発生してくる。ターミナルの運営、埠頭の運営の問題。海運貨物取扱業、通関業の問題。労働意識と質的变化の問題等々である。一見労働力不足解消の手段であるかに見えたコンテナ輸送が、実に幾多の港湾問題を誘起した。この辺の事情が、第6章に詳記されている。港湾の将来を予測するについても、コンテナ輸送の伸長率をどの辺にとるかによって、大巾な差異を生ずることになる。時に応じて、港湾労働者の確保或は保護育成の具体策を講じなければならぬだろう。諸外国の実情を参考にする必要もある。同じく第6章に、米国、欧州などの実例が、幾つか紹介されている。

以下、章を追って紹介すると、従来港湾は、単なる海運のための貨物の集積・配分の場とのみ見られて来たが、第1章において、港湾の機能的な観点から、その性格、海運・陸運・空運との関連、都市交通との関係、大都市港湾として求められる性格、或は地域経済に及ぼす影響を解明している。第2章においては、港湾運業の歴史的発展過程から、労働体形の変遷までを概説し、港運業の現状に到った必然性を説いている。つづいて、物流費用の相当

の部分をしめる港湾運送料金の体系の構成について、港湾運送業の現状を主体とした業種別・作業内容別なるが故に、多様化・細分化されていることを指摘している。

第3章において、新しい港湾運送の方向として、港湾運送事業及び港湾労働が法制化されることとなった業界の背景から説き起し、埠頭運送事業の法制化のこころみについて紹介し、港湾運送業自体が現状から脱皮することへの努力の必要性を説き、あるべき体系を明示している。第4章は、倉庫業のうち、特に臨海倉庫について、港湾運送業との関連を説明している。又、臨海倉庫はその立地条件のもたらす必然性により、要請される機能も時と共に変化し、今や流通倉庫として脱皮することがひとつの課題であると指摘するとともに、コンテナ輸送と密着した運営態勢の必要性を力説している。

第5章において、貿易輸送をめぐる港湾の課題として、現在の公共埠頭における港湾業務の運営のされ方について、公共なるが故の非合理性について指摘し、ニューヨーク港における荷捌の具体例を挙げ、我が国のそれと対比している。一方、メーカーの専用埠頭等、自家荷役・自家運送の効果のいちじるしい点を詳説し、これが公共埠頭運営における将来の方向であることを例証している。さらに海運貨物取扱業の現状の把握から将来のあり方を、又、通関業については、規模の経済を追求しえない業務であることを指摘し、協同一貫輸送の港湾に及ぼす影響へと結んでいる。第6章はさきにも述べた通り、コンテナ輸送と港湾労働の関連を詳説し、将来的問題として、新しい労働力の育成の課題を述べ、横浜港湾労働者教育訓練学校について紹介し、併せて、ロッテルダムの港湾運輸専門学校の、現状に到る過程と実態、及び効果について解説している。

第7章は、港湾産業の合理化と近代化と題して、6章までに個別にとり上げた問題について総括し、むすびとしている。

以上、極めて簡単に内容を列記したが、現象をとらえて、これを物理的に改めようとする理論は多い。本書の特徴は、現実を充分認識した上で、現状

に到達する過程をじっくり観察し、本質の存在を究明している点にある。現象に政策的規制を与え、港湾における経済活動を抱束することによって、本質を遠隔操作し、近代化という名の合理化を推し進めようとする動きの多い中で、その矛盾を鋭く追求している。港湾問題に関心を持つ者に深い共感を呼ぶものである。一方、我が国港湾においては、国民性として勤勉であるという通念からか、港湾労働者の意識を経営活動と結びつけて両者の関連性を研究しようとしなかったきらいがある。本書では、随所に労働問題を取り上げ、経済活動における重要な条件のひとつとして論及している。港湾運送業の将来が港湾産業たるは、それに従事し、或はそれをリードしようとする「人」にかかっているといっても過言ではあるまい。そのような観点から、本書「港湾産業」が、これに相当のウェイトを置いている点もうなづけよう。

これら幾つかの点で、未踏の分野を開拓された好著である。

成山堂発行、1971、

A 5 判、246頁

定価、1,500円

「港湾研究シリーズ」⑤

北 見 俊 郎 著

「港 湾 総 論」

山 本 和 夫

(東京都港湾局)

1. は じ め に

戦後26年、爆発的な成長を続けた日本経済は、今やG N Pにおいて自由世界第二位という、所謂“経済大国”に迄、国際経済における日本の地位を押し上げてしまった。

それは、あの荒廃した日本の街々に、色とりどりの豊富な商品を溢れさせ、夜を華やかなネオンで彩っただけでは済ますことができなかった。

即ち、国際的には、全世界にメイド・イン・ジャパンの商品を送りこむ“日本国工場”として、資源の購入、製品の輸出にからんだ経済戦争、国内的には、狂熱的な集中が斉した都市問題、それと裏腹に人手を引抜かれた地方農漁村の過疎問題、絶え間なくしのび寄る物価上昇、工場公害、労働力不足、等々、いろいろな場所に多様な“ひずみ”を顕現させてしまったこともまた、事実なのである。

このような厳しい内外状況の中におかれた日本経済にとって、物的流通の近代化、合理化は、今や最も重要な課題の一つとして、目の前に投げかけられているものといえよう。

物的流通問題の中での“港湾”の地位は、かつて、学としての交通論においても、貿易論においてすらもそれ程高いものではなかった。しかし乍ら、今や“嵐と怒濤”の大海の中を1億人の国民を乗せて走る“日本丸”の進路を定めようとするに当って、港湾問題が見過ごすことのできない分野としてスポット・ライトの中に浮び上がってきたことは、世の識学の認めるところであろう。

港湾問題が現在のように大きくクローズ・アップされてきた背景には、長年にわたって孜々として努力され、科学としての港湾問題に取り組んでこられた幾多の先覚の血と汗が積み重なっているのであるが、それらの多くの研究者の中で一際光を放っているのが、本書の著者である北見教授である。

教授は、既に1968年に、それ迄の多くの著書・論文を通して重ねられてきた教授の社会科学としての港湾問題を“港湾論”として集大成して世に問うておられる。

本書は、一つには、教授が前掲書“港湾論”で提示された社会科学としての問題意識に続く更に高次で深淵な理論の展開としての研究と、もう一つは、新たに成山堂から発刊される港湾研究シリーズ全十巻の中の第一巻であり、この書の後に、教授が主宰され或いは主要なメンバーとして関与される多くの学会、研究会の有力な諸氏によって書かれる、「港湾産業」「港湾労働」「港湾経営」「港湾行政」「港湾発達史」「港湾経済」等々の所謂“各論”に対する“総論”として、斯学研究の先端をきるものである。

2. 本書における課題

本書は、全篇を7部27章に分けており、各部の主題は次のとおりである。

第1部 人間社会と港湾

第2部 国民経済と港湾

第3部 地域（都市）と港湾

第4部 港湾の管理運営と港湾経営

第5部 港湾産業と労働問題

第6部 港湾の行政と政策

第7部 港湾と社会科学

以上の主題をみても明かであるが、今迄の港湾問題の現状や港湾研究の進展の過程で出されてきたような、港湾に関する考え方や政策などが部分的なものにとどまっていることにあき足らず、社会科学としての総合的研究を目指している態度は高く評価されるべきと思われる。

特に、港湾というような現実には生きている社会経済的な対象を論ずる場合にありがちな、特定の立場に拠った政策的意見や主張とか、ごく技術的に一面からだけ解明を図るような論などを止揚した総合性が、学としての形成にとって如何に重要であるかということ、教授がエネルギーに説かれていることが、全篇を通して貫かれている。

第1部の人間社会と港湾においては、港湾が単なる施設の集積や輸送体系というコンベアーの歯車の一つなのではなく、まさしく人間をもって構成され、そこに人間が生きている、人間の歴史の産物であるということが力強く説かれている。

特に第3章の港湾における「合理化」と「近代化」においては、教授の長年の港湾研究の基本的な視点としての近代化の理念が提示されており、人間不在の港湾問題論議への警鐘とされている。

第2部の国民経済と港湾においては、戦後日本経済の高度成長の中で、港湾がどのように位置づけられてきたか。そして、現在解決を迫られている港湾問題を、例えば、第5章の「国民経済における輸送の合理的体系化と港湾の輸送体制」、第6章の「港湾開発と再開発問題」、第8章の「社会資本と港湾」というような形でとり上げ、それらの諸問題を惹起した背景が、まさに経済成長の下での港湾の位置づけであったことを説かれている。

第3部の地域（都市）と港湾においては、港湾をとりまく地域社会をテーマにして、地域社会と港湾機能の関連が述べられている。

ここでは、日本においては、欧米に見られるような所謂“港湾社会”というものがあるのかどうか。

港湾都市というような港湾先導型の都市構造の中での課題が港湾の発展段階として位置づけられるのかどうか。港湾機能と都市機能が、それぞれに影響し合い、からみ合う態様が都市の形成、港湾の形成にどのように関与し、現在どのような問題を提起しているのか。

特に、過密過疎問題の一方の極としての大都市問題の中で、大都市港湾が抱える諸問題の背景とその将来は何か。というような問題点の解明を、第9章「地域開発と港湾機能」第10章「港湾都市の性格と問題点」、第11章「港湾機能と都市機能」、第12章「大都市港湾の問題点と将来」、というように整理してとり上げている。

そして、次の第4部、港湾の管理・運営と港湾経営においては、第3部の終章大都市港湾問題を受けて、明治以降100年の港湾運営の歴史が、今や変革されようとしている事情とその背景を、東京湾を中心とした広域港湾問題、流通革新と港湾経営の問題、ポート・オーソリティと新しい秩序の問題、としてとり上げている。そして、ここでは、現在の広域港湾といい、流通革新といい、ポート・オーソリティというような問題ですらも、港湾内部の自律的サイクルの発展から生じた問題ではなく、我国経済の構造的な問題から派生したものとしてとらえ、それが真の港湾の近代化にとって何を意味するかが鋭く論じられている。

第5部の港湾産業と労働問題では、現在、港湾運送業が置かれている環境と、港湾運送業の産業としての構造的欠陥をとらえて、その港湾産業への変革と、産業としての展開の問題を述べ、我国における港湾労働力の質的向上と量的確保の問題としてとらえられがちな福利厚生と教育訓練の問題を、実は逆に、この業界の労働力に対する考え方の変革が港湾の近代化にとって必須最大の問題なのであると論じられている。

第6部の港湾の行政と政策においては、我国100年の港湾の歴史の中での国家主導性の構造的問題を取りあげて、それと港湾の近代化との関係を論じ、港湾行政や港湾政策のあり方を「港湾におけるビジョンの基礎課題」として考えようとしている。

最後の第7部、港湾と社会科学は、実はこれこそが「港湾経済学方法論序説」（評者）としての港湾総論にあたるものであって、港湾研究を社会科学の体系として樹立する為の基本的な理念が説かれている。

特に第26章港湾における「技術」と「経済」においては、従来の港湾が物理的土木施設として優先してきたことによる「工学的技術」の問題を取りあげ、その歴史的な背景と資本制経済体制との関係を説いて、今や港湾が社会・経済の場としてとりあげられない限り「学」としての形成がないことが論じられている。

3. おわりに

以上、この書の概要を述べたが、終りに若干の感想を述べるならば、一つには、教授がはしがきの中でも言われているように、若し港湾研究を学として体系づけるならば、海運論、交通論をはじめとした隣接諸科学の中での位置づけと、経済学、経営学等の手法を駆使した内容分析の方法論の展開、経済政策論の中での港湾政策論の位置付け等々が欲しかった。

港湾問題があまりにも up-to-date な問題であるだけに、現実の生々しい問題の研究を学として昇華させることの難しさをこの書に見ることができるのであるが、処女峰に挑まれる教授の研究成果が歩一歩とその頂上に近づいておられることをもこの書から伺い知ることができて、斯学の後輩の一人として、まことに明るい光明を前途に見、力強く感じるものである。

なお、この書を第1巻とする港湾研究シリーズは、これから港湾研究に興味を持って入ろうとする人々の為の啓蒙をも目的とすると聞いているが、港湾特有の術語の難

解さをその障壁としない為に、尚更それ以外の表現を部外者にもわかり易く説かれることを希望して、教授のこの書に続く研究成果の発表を鶴首して待つものである。

成 山 堂 発 行, 1971

A 5 判 540頁

予 価 3,500円

「港湾研究シリーズ」①

欧米港湾労働事情研究調査団編著

「欧 米 の 港 湾」

市 川 勝 一
(全日本検数協会)

本書は、昭和三十八年より約二カ年にかけて、神奈川県港湾労働協議会が港湾における教育訓練問題を調査審議するために港湾の教育・訓練部会を結成したが、その際の公・労・使委員を中心にした十一名の団員によって欧米港湾調査団が結成されこの調査団によってまとめられた欧米主要港の研究調査書である。欧米主要港の研究調査対照は、当初ロッテルダム港における「運輸港湾専門学校」に焦点があったが、あわせて港湾労働事情から港湾産業の実態、また港湾の法制化と行政、コンテナリゼーションの諸問題、港湾の管理、経営面など、かなり幅広いものであった。このため調査団は約一年間の編成期間をもち、予備研究会をもつとともに、昭和四十五年の春に欧米主要港の現地調査を行なった。そして帰国後現地資料や文献の分析をふくめて一応まとめたのが本書である。

調査団の氏名、分担、構成は下記の通りである。

団 長	北 見 俊 郎	(総 括)
副 団 長	白 土 秀 夫	(総括補佐)
総務部長	藤 木 幸 夫	(港運問題担当)
渉外部長	森 本 太 郎	(機能問題担当)
団 員	笹 田 照 雄	(労務管理問題担当)
〃	森 成 一	(訓練問題担当)
〃	大 賀 健	(労働問題担当)
〃	喜多村 昌次郎	(港湾経済問題担当)
〃	村 山 雅 春	(業務問題担当)
〃	吉 野 辰 男	(機械化問題担当)
〃	足 立 栄	(労働行政問題担当)
〃	荘 一 郎	(港湾管理運営問題担当)

本書の構成と主要目次を列記すると次の如くである。

第1部 欧米の港湾事情

- (1) ロッテルダム（ロッテルダム港，運輸港湾専門学校，港湾労働安全局，ロッテルダム港使用者協会，オランダ交通港湾労働組合）
- (2) アムステルダム（アムステルダム港の諸事情）
- (3) ハンブルグ（ハンブルグ港の諸事情）
- (4) ロンドン（ロンドン港の諸事情）
- (5) アントワープ（アントワープ港の諸事情）
- (6) ニューヨーク（ニューヨーク港の諸事情）
- (7) ハンプトン・ロード（ノーフォーク，ポーツマス，ニューポート・ニューズ港その他の港湾事情およびハンプトン・ローズ港の港湾事情）
- (8) ワシントン（ワシントン職業訓練制度）
- (9) ニューオルリンズ（ニューオルリンズ港の諸事情）
- (10) ロスアンゼルス（ロスアンゼルス港の諸事情）
- (11) サンフランシスコ（サンフランシスコ港の諸事情）
- (12) オークランド（オークランド港の諸事情）

第2部 欧米の港とその背景

＝日本の港はなにを学ぶか＝

- (1) まえがき
- (2) 欧米の文化導入と問題点
- (3) 港の近代化と合理化をめぐる
- (4) 都市と港と市民性
- (5) 港の経営と管理・運営
- (6) 港の行政と法制化の問題
- (7) 港の国有化問題について
- (8) 港をめぐる公共性
- (9) 港湾産業と業界
- (10) 港湾労働と教育・訓練
- (11) むすび（港湾文化と港湾人）
- (12) あとがき

第3部 ロッテルダム港における「港湾運輸専門学校」とわが国港湾教育・訓練問題

- (1) 問題意識
- (2) 「港湾運輸専門学校」の内容と性格
- (3) わが国の港湾教育・訓練問題とその役割
- (4) あとがき

第4部 資 料

- (1) 欧米港湾労働事情研究調査団関係資料
- (2) 欧米港湾関係者リスト
- (3) 欧米港湾関係文献・資料

欧米の港湾事情を紹介した文献としては、昭和四十一年三月に、(社)日本港運協会専務理事の川村有一氏により「欧米の港湾運送事業概況」が紹介されている。同書は、当時これらの文献が無いときでもあり、私達港湾問題を研究する者にとって、良き研究書として好評を博した。その後、数回にわたり、各種団体主催による欧米港湾事情調査グループの視察が行われているが、視察報告を報告書としてまとめ一般に公開されたものはなかったが、今回北見俊郎氏を団長とする欧米調査団により、調査が行われ、これら調査報告が「欧米の港湾」として刊行されたことに対し、これを編集するための各調査団員の苦労と貴重な文献を提供してくれたことに対し敬意を表する次第である。本書の全体を通じてのねらいは、単に港湾造成や施設などの港湾開発にともなう技術的な面や外国文献のほん訳の紹介ではなく、欧米港湾のつくられた港湾の社外制度、機構、港湾社会の人間関係、港湾の経済や経営に関する構造的な内面に焦点をあてた点に注目する必要がある。

とくに第2部3部に於ては、わが国の「港湾問題」の本質は、すでに港湾の技術的な造成や施設の問題にあるのではなく、それらの社会的な適応の問題、法律ならびに行政のあり方、労働力の内面的な性格、業界の性格、公共性の問題等々をいかに近代的なものにしてゆくかを示唆している点であり、港湾国民経済における体制のあり方をどのように民主化(近代化)させるべきかということ、港湾機能を単に利潤率増大のための合理化手段にとどまるものからの脱皮こそが、遠回りであっても本来の政策的方向を示すものと考えていると述べている。

したがって、都市問題、地域性の問題から、港湾産業の主体的な近代化と教育・訓練を関連づけており、さらに港湾と国家・港湾産業と荷主、船主の関係等々も客観的にとらえ経済性の理念をもとにする Port Authority の課題と港湾の近代化に及ぼうとしている。

本書は、従来発刊された専門書の形体とは異なり、270頁のアート紙に豊富なカラー写真をまじえ全体に配置し、一見専門研究図書らしからぬように見えるが、内容

は、わかりやすい解説を加え、一般の港湾産業に関係していない人々にもわかるように配慮されている。

そうした配慮は、一面専門的な研究書とはいえないかもしれないが、社会科学的な視角で立体的に欧米の港湾をとらえているすぐれた図書で、海運関係、港湾産業、貿易関係、港湾管理に関係ある人々、また大学にて港湾論、海運論、交通論を研究される人々は是非一冊この図書を備えておいて価値のある図書である。

270頁 大判

横浜港運協会発行、1971年刊

頒 価 6,000円

J. Mondalski,

Zegluga W Gospodarce Japonii, 1969

山 本 泰 督

(神 戸 大 学)

1. は じ め に

日本経済がいちぢるしい発展をとげるにつれて、諸外国において日本経済にかんする本格的な研究が、それも様々な部面についておこなわれるに至った。それらの多くのはわが国で紹介され翻訳されてきているが、こと海運に関して云えば、雑誌論文は別として、日本海運を正面から取り上げて分析の対象とした労作は、ほとんど見当らなかったのではなかろうか。

第2次大戦後の壊滅状態から立ち上り、いちぢるしい発展をとげつつある日本海運にたいして、諸外国がどのような分析・評価をおこなっているかという点は、われわれにとりきわめて興味深い問題である。ここに紹介するモンダルスキーの「日本経済における海運」は1969年にポーランドで刊行された315ページに及ぶ本格的な労作であり、幕末の開港から最近の海運業集約化までの約100年間にわたるわが国海運業の発展過程を、ひろく日本経済を背景として把えようとしている。そして著者の主要な関心は日本海運の発展にたいして諸海運政策を通じて政府が果たした役割を明らかにすることにある。

モンダルスキーの研究は、それが日本海運に関する本格的労作であるということばかりでなく、それが同国の海運研究状況についてわれわれに充分知られていない社会主義国ポーランドにおける研究という点でも、われわれの関心を呼ぶ。ただし、ポーランド語で書かれたこの書物について、わたくしは充分の紹介、批評の能力を持っていないことをお断りしておかねばならない。同書は巻末に比較的详细な英語およびロシア語での要約が付されているので、主としてこの要約と目次、統計表および引用文献を通じて、その内容を紹介するに止まる。これは筆者および読者双方にたいし非礼極まりないことになるが、現在わが国の研究者の間でポーランド語に通曉した人も稀と思

われるところから、あえてこのような形での紹介を行なうことにしたものである。

2. ポーランドにおける海運研究

ポーランドにおける海運研究状況について、わが国では余り知られてないと思われるので、書物の紹介に先立ち簡単に触れておこう。ポーランドで本格的な海運研究が開始されたのは1950年以降のことである。この年、同国海運省はグダニスクに海運研究所 (Instytut Morski) を設立した。その設立当初は工学的技術的研究に限定されていたが、その後経済および海法をも含めた総合研究所となり、現在は研究部としては海運経済学、海法、船舶、港湾、船舶修理、水力学、海水侵蝕の7部門がある。この研究所は、ポーランドでは伝統の浅いこれら部門についての研究の開拓者としての役割を果たしており、また社会主義国のことであるので個々の海運・漁業企業や港湾管理者の要求に応じた調査研究センターたるに止まらず、海運省のために経済計画の調査立案などの作業も実施している。

研究部のひとつ、港湾部門について紹介しておくと、この設立は比較的新しく1964年に創設されており、そこでは港内での船舶滞留時間の短縮を目指す諸研究、たとえば港湾地域の拡大・近代化、荷役方法の改善、後背地を結ぶ新輸送手段の研究などが進められている。またこの部門では海運省の直接的必要に応じてコンテナ等の貨物ユニット化方式への投資効率やその輸送方式についての研究も実施している。

海運研究所では専任スタッフ以外に関連分野の大学教授等を兼任スタッフとして擁しており、したがってポーランドにおける海運研究は何れも程度の差こそあれ海運研究所が関与しているものと思われる。

3. 本書の概要

現代日本海運の発展について、それを国家および国家独占資本が海上運送の分野に介入したもっとも顕著な事象のひとつだと考える著者は、この点を明らかにするために、分析の期間を幕末の開港に始まる約百年間とし、研究を進めるに当たっては、その視野を単に海運業に限定せず、ひろく日本海運が置かれた経済的環境に注意を向け、日本経済の一般的発展過程にも注目している。著者にとって、このような分析期間および研究範囲の設定はぜひとも必要なことと考えられている。なぜなら、海運にたい

する国家の助成政策がどのように独占資本の利益と結びついているかということは日本経済全体についての分析を抜きにしては確かめようがないし、また資本主義発展の諸段階における海運政策の形態・方法の異同を明らかにするためには、第2次大戦前と戦後の双方についての分析を必要とするからである。

さて上述のように日本海運の発展にたいして国家の海運政策が果たした役割およびそれが独占資本の利益といかに結びつくかという点に視角を定めた著者は、つぎの目次に従って研究を進めている。

- 1章 資本主義的発展の初期における日本海運の問題
- 2章 資本主義的工業化の時期における日本海運の発達と国家の介入
- 3章 侵略的日本帝国主義とその発展の主要手段としての海運の役割
- 4章 日本海運と外国海運との紛争——貿易および海上交通の独占をめぐる利害の対立
- 5章 日本帝国主義の侵略の結果としての商船隊の崩壊——再建の必須条件の確保をはかる国家独占資本の努力
- 6章 戦後における日本経済の復興と海運の再建
- 7章 日本海運の発達にかんする国家資本および民間独占資本の介入の最高度の形態——海運企業統合
- 8章 日本海運の今後の発展にたいする企業統合の影響

以下にその論旨を辿ろう。

日本資本主義はかなり荒々しい方法で短期間のうちに生み出されたが、日本が鎖国状態から開港を余儀なくされたのはアメリカの軍事的圧力によるものである。当時三つの帝国主義諸国、イギリス、アメリカ、帝政ロシアが極東の支配を争っており、日本は西欧の支配的な資本主義諸国との接触により、後進国の弱さがあきらかになった。このように明治維新前後の日本が置かれた政治的・経済的環境を示した後、わが国の資本主義的発展の初期における海運業について、次のように述べている。

日本経済発展のための最初の仕事のひとつは近代的海運業の建設だった。日本の国土には工業生産の開始に不可欠な原料が不足しており、また急速に増加する人口を支える食料輸入のため、これは必須だった。日本近代化の初期の段階を通じて日本海運の発展は国家により援助された。この時期には国家はそのブルジョワ的性格にも拘わ

らず、日本の全経済制度を組織し発展させるために進歩的役割を演じた。海運は国家の大規模な保護政策下に置かれており、この政策は広汎な補助金、政府貨物の優先積取りを通じ、また国家資本と財閥支配下にある独占資本との協働によって進められた。

日清、日露の戦勝は日本に帝国主義的傾向を成長させた。その後における日本経済の特色は財閥資本の巨大な蓄積で、財閥は短期間に産業、外国貿易、海運への統制力を強めた。国家は国民経済の統制をゆるめ、自らは独占体と軍事的寡頭政治に有利に取りはからう共働者の地位に退いた。

海運は輸送能力の拡大と日本の外国貿易に適合した定期航路網の形成により、その発展の第2段階に達した。財閥と結びついた少数の巨大海運企業が海運業を支配した。第1次世界大戦中に日本海運は西欧諸国の間隙を縫って諸航路に進出し、それが日本の経済的軍事的帝国主義とアングロサクソン諸国およびアメリカの権益との間に紛争を起すもとなった。しかし太平洋戦争に至るまでアジアにおける海運および貿易をめぐる争いでは日本独占企業が勝利を収めた。それは日本の海運業と貿易業の密接な結び付きのため、諸外国の関税障壁による報復措置はあまり効果がなかったこと、また両者の密接な結びつきによって海運同盟をかなりの程度にコントロールし、日本の輸出貿易に優利な条件を実施させることを可能にしたことによる。

第2次大戦開始に先立つ数年間から国家は再び海運活動の全面的統制権を握り、侵略戦争を準備した。このとき商船隊の貨物輸送能力は日本の経済的必要を超えており、超過分は軍事輸送に使用された。この期間を日本海運の発展の第3段階としている。

両大戦間の期間を通じて日本海運は国家資本と民間独占資本により資金の供給を受けた。独占資本の政策は国内産業のための原料輸入、対外輸出に見合う高能率商船隊を維持することであり、国家は経済的理由に止まらず日本帝国主義の戦略的理由から海運業を補助した。

以上が戦前期についての著者の分析骨子であるが、戦後の分析では、戦争によって壊滅した商船隊の復興を可能にした要因として、まずアメリカの占領政策の変化に注目している。極東の政治状況の変化により1947-8年にアメリカの対日政策は、日本帝国主義の廃絶から、日本を極東におけるアメリカの経済的軍事的システムに組み込む

方向へと転換した。賠償計画の拋棄、それに対日平和条約中に海運・造船を制限する条項を含めなかったことにより、かつて日本帝国主義の経済的、軍事的施設と目された商船隊を再建・発展させる途が開かれた。

日本の工業の再建・拡大は外国貿易の伸長と並行した。新しい政治的環境下では対外貿易は日本の経済的発展の基本的指標となり、原材料の不足は工業、外国貿易、海運の間に特別な利害の相互依存関係を生んだ。このような状況下で海運は従前以上に国家政策の対象となった。政府は全般的な経済発展計画中で海運が果すべき役割を決定し海運政策を実施した。

政府の長期信用供与により、また金融資本と海運業との密接な結びつきにより日本商船隊の規模は急速に拡大した。その後、海運業は政府の行政的圧力の下に統合され、その資本は6つの超大海運グループに集中した。その結果、海運企業の合理化が進められ、輸送能力が増大すると共に、多数船主間の競争は海運グループによる海運市場の独占的統制力にとって代られた。

戦後における日本海運の発展過程について上のような理解を示す著者は、日本海運業の今後の動向につき、つぎのように述べている。日本商船隊は自国の外国貿易輸送路でもっぱら活動しており、三国間航路での活動は相対的に小さい。遠からぬ将来においても、この状態に変化はないものと予想される。また日本経済の正常な発展条件の下では、三国間航路は今後引続いて2次的な重要性しか持たぬだろう。けだし商船隊の増大にも拘わらず日本のバルク・カーゴの船腹需要は輸送能力を上廻っているからである。ただし船腹増加により日本は外国船でこの種の貨物を輸送する際の運賃水準に大きい影響力を持っている。

長期経済計画が実施されれば日本は10年前後で世界第1位の商船隊を持つことになるが、それは現在の資本主義的海上輸送の構造を一変させ、日本がイギリスなどの伝統的な西欧の海運諸国に代り、世界海運制度に対して、その影響力を発揮することになるだろう。

IV 若干のコメント

上に紹介したモンダルスキーの日本海運の発展過程に関する分析は、とくに新しい知見をもたらすものではないし、またかれの理解については、いくつかの難点を挙げ

ることもできよう。たとえば明治期における自生的な海運業の発展についての認識は不十分なようであり、また戦前の海運業の発展にかんする画期の仕方也有些機械的に過ぎる憾みがあろう。しかし、それにも拘わらず著者が海運業の発展過程、海運政策を研究するに当って採用した分析の枠組は、われわれにこれまでの研究方法を反省させるものを含んでいるのではあるまいか。わが国における海運史ないし海運政策の研究の多くは、その視野を海運業に限定していたと云ってよい。しかし海運業の集約化、計画造船あるいは物的流通合理化など、現代日本海運史あるいは海運政策上のどの問題をとってみても、それは海運業の日本経済の循環・発展のなかで占める相互依存関係を無視しては適確な分析が不可能だと考えられる。モンダルスキーのような問題意識や分析視角をとるかどうかは別にして、かれの研究はわが国の多くの海運研究における枠組の決め方に再考をうながすものを含んでいると考えられるのである。

かれの著作はまた明治期から現代に至る日本海運の発展過程を一貫した視角から分析した「通史」としても評価されてよかろう。わが国の海運史研究もかなりの蓄積が進んでいるが、まだ本格的な通史を持つには至ってない。この分野こそ資料を豊富に駆使できるわが国の研究者による成果が期待されるのである。

最後にかれの分析についての疑問点をあげたい。それは日本海運の戦前、戦後の発展を支えてきたものとして政府の補助政策、それに加えて国内の金融資本や産業資本との結びつきだけを考え、そこでかれの分析が終っていることである。つまり、かれには日本海運業の費用構造およびそこから導き出される日本海運業の国際競争力や資本蓄積経路についての分析が欠けている。もとより、これらの問題は資料的制約のため、もっとも研究上の制約が大きいのところである。しかし、たとえばスターミーが「英国海運と世界競争」で試みたような具体的統計資料から一応離れた競争力分析の方法もありうるわけで、そのような分析をふまえてかれの結論が導き出されていれば、その説得力は一段と強まったことであろう。残念ながら、かれの分析にはその点が欠けているため、戦前におけるわが国商船隊の活潑な不定期船活動など、かれには充分説明しきれぬのではなからうか。それにしても日本経済、海運にかんするわが国の雑誌、新聞（英文）をも丹念に渉猟して、これだけの研究をまとめ上げた著者の努力には充分の敬意を表したいと考えている。(315 pages. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk, Poland.z. 40.)

William L. Grossman :

"Ocean Freight Rates"

富 田 功

(運輸港湾産業研究室)

〔はしがき〕

ここに紹介する文献は、当時ニューヨーク大学の助教授であったグロスマンによって執筆された『海上貨物賃率』である。それは1956年にメリーランド州のコーネル海事出版局より刊行されたものである。グロスマンは序文で次のように述べている。「研究分野として海上貨物賃率の問題は三つの主要な要素を含んでいる。本書はそれらの全部を取扱う試みを提示している。したがって、本書では、1. 航路線の賃率慣例 (=practices) とその根拠、2. 海上賃率規制における法令と行政政策、8. 海上運送人の利潤最大化のための賃率決定に関する原則について叙述される。」また、「本書が海運業とその荷主に対する主要な関心事の開拓書ともなる。」と言っているように、海運(上)運賃に関心を抱く者に対して本書はパイオニア的指針を示してくれるであろう。

海上輸送では三つの異なる地理学的カテゴリーが含まれると言われている。一つは、同一国における両地点間の海上輸送であり、それは沿岸内輸送であり、二つは、一国に属するがその国の陸地境界内にある両地点もしくは一地点のどちらでもないという両地点間の海上運送であり、それは時には "Noncontiguous 輸送" と呼ばれている。三つは、外国海上輸送である。本書ではこれら三つのカテゴリーの全部の海上貨物賃率の取扱いが企てられている。(本書の重要部分はその三つのカテゴリーのすべてについて叙述されてはいないけれども)

今日、わが国(日本)の海上運賃がいわゆる公共規制を受けていることは周知の通りであるが、グロスマンによれば、アメリカでも近海輸送すなわち、外国海上輸送および non-contiguous 輸送は連邦海事局の規制を受けており(但し、州際交通は除く)、一般的に、近海貿易の賃率構造は相互にかなり似かよっているが、重要な点で沿岸内輸送貿易の賃率構造とは異なっている。というのは、アメリカ大陸における各

地点間の水路輸送は鉄道および自動車運送人の競争に対抗せねばならないからである。それ故、外国および non-contiguous 海上貨物賃率は一研究分野を構成し、沿岸内貨物賃率は別の取扱いを要求するといった他の研究分野を構成すると主張されるであらう。

〔本書の内容〕

本書は全22章で構成されており、以下これを簡単に述べてみよう。

〔1章〕 貨物積載単位

実際には積載単位として、スペース容積—すなわち、容積—と重量が用いられており、次のような貨物重量単位が海上輸送の積載単位用の一般的に使用されている。すなわち、

Hundredweight (cwt)

Scale-ton hundredweight

Short ton or net ton

Metric ton (1,000 kilograms)

Long ton or gross ton

また、容積単位は国内輸送の積載単位にほとんど決して使用されていないが、海外輸送と non-contiguous 輸送では非常に一般的に使用されている。すなわち、次の三つが最も共通の単位である。

Cubic foot

Cubic meter

Measurement ton

更に、特別単位として、上述の二つの何れでもない積載単位のうち、最も一般的なそれはおそらく、一箇あるいは一頭、価格および直線フィートの三つである。

〔2章〕 船舶の選択権 (=option)

重量単位と容積単位の両者について運送人が賃率を決定することは、外国輸送および non-contiguous 海上輸送の日常的慣例 (=common practice) である。この慣例が船舶の選択権と呼ばれている。この選択権はその術語の通常の意味では、貨物運送料金の決定は算術的問題であるから、実際には何ら行使されていない。

〔3章〕等級賃率，貨物賃率，および容積賃率

等級賃率は多くの品目を表示する符号で決められる賃率であって，その一品目について決められる賃率ではない。それは文字または数で表わされ，等級別（＝rating）と呼ばれている。所定の取引における海上運送人の等級賃率構造では6等級別から9等級別までである。

賃率決定の要因は，運送人のサービス生産の費用と荷主がそれに対する支払おうとする意志それは主として輸送する貨物の価値に依存しているのである。もし，賃率が重量単位について決められるならば，比較的1重量単位当り小さい容積を占める物資（or品目）は低賃率等級（数は高くなる）になる傾向がある。というのは，海外輸送および non-contiguous 輸送の等級賃率は一般的には重量もしくは容積，すなわち船舶選択権ベースで引用されるから。（ここでは，容積貨物の割当てで考慮されるべき重量密度に対する要請は何らないが）

貨物賃率は特別輸送貨物もしくはその種類について決められる賃率であり，容積賃率は健全な商業的慣例による賃率である。

〔4章〕直通賃率と他の特別賃率

積み荷は二人ないしはそれ以上の継続した海上運送人によって移動するので，荷主は一般的には直通ルート輸送がより便宜的であり，多くの場合，彼は継続した運送人を個々別々に取扱わねばならなかった場合に比べて，費用はより少なくて済むことがわかる。直通ルート輸送に課される賃率が直通賃率であり，これとは対称的に，ある運送人の路線輸送用の賃率は地域賃率として知られている。直通賃率が地域賃率の結合したものより低い場合がある。それは国内輸送では“結合賃率（＝joint rate）”として知られているが，外国海上輸送では一般的に使用されていない。

比例賃率は本土国内輸送で設けられてきたものであるが，それは一般的には近海輸送では使用されていない。しかし，比例賃率の特別のものが近海輸送サービスで port-equalization 賃率として採用されている。

〔5章〕特別料金と補助料金では，一連の特別料金について述べられており，港湾は経済的望ましさと物理的必要性とかのためよりはむしろ貨物の積換えによって与えられるかもしれない，と港湾の実態について若干触れている。

〔6章〕用船当事者では，用船契約もしくは用船とは船舶がその所有主によるより

はむしろ他の者によって利用可能となされる協定である、としている。また、用船契約として定期用船と航海用船の二つを列挙している。

〔7章〕賃率決定の目標では、賃率決定の目標を、真のそれは利潤最大化にあると考えており、それは次の二つの原則を包含していると説いている。すなわち、(1)貨物は、それを輸送するために負担されるであろう純特別費用貨物輸送の純現金支出の費用以下の貨物料金で輸送されるはずのものではない、(2)賃率は、長期的には純現金支出の費用に対する収入の超過を最大化するであろう水準で決定されるはずのものである。

〔8章〕現金支出費用では、前述の現金支出の費用を、予備的定義として、特別貨物の輸送のために負担される特別費用（or追加的費用）と述べている。（この定義がいくつかの問題に対して未解答のままにあることを著者は認めているが）それ故、ここでは、サービスの定義と特別貨物の輸送費用について叙述されている。

〔9章〕サービス価値では、運賃決定の二要因の一つであるサービス価値を明解に説明しており、その道具として負担力と需要弾力性を用いている。

〔10章〕海運同盟制としては、加入者間の競争を統制し、未加入者に対抗する競争力の獲得に努めることをその必要条件としている。

〔11章〕二重賃率制では、特定運送人対非特定運送人の賃率システムが果たして公共の利益と合致するものであるかを述べており、〔12章〕同盟賃率手続きでは、海運同盟賃率の手続きの申請とその取扱いが平易に説明されている。

〔13章〕「集団の利潤獲得のための賃率決定」では、海運同盟加入者の間で誤まったある信念がはびこっていると言われている、すなわちそれは彼らのある者には有益である賃率の増加あるいは減少が自動的に加入者の他の者に有益であろうということ。これは、加入者がそれぞれ異なった費用水準で運営しており、費用の相異が主として賃金の相異によって引き起こされるという要因を見落しているのである。

したがって、ある賃率が加入者のある者にはより望ましいものとさせ、他の賃率が他の者にはより望ましいものとさせるのは、両者のサービス生産の現金支出の費用の相異による、ということは言うまでもない。それ故、ここに加入者の間で利潤獲得のための利害関係の衝突が生ずるのである。それは、相対的に高生産費用を持つ運送人と相対的に低生産費用を持つ運送人との間の本来的な（=genuine）利害衝突であ

る。これは、ある者にとっては最良の賃率が他の者にとっては最良の賃率ではないかもしれないことを表わしている。

賃率に関する利害対立は、海運同盟を維持することによって高生産費用の運送人に与えられるより大なる保護の代償として、低生産費用の運送人のために解決される筈のものである。この例外があることも忘れてはならない。

利潤最大化の通常の賃率決定に不可欠のものとして確立されてきたのは合理的に正確な費用決定と収入査定(=estimates)であり、集団としての同盟の運送人の全体的利潤を最大化するであろう水準による賃率の確立は、共同計算協定により会員すべての運送人の利害と公平に一致するよう行なわれるかもしれない。

〔14章〕賃率規制の目的

アメリカ経済の目標(=goals)は伝統的に自由競争の維持にあるとこれまで考えられてきたことは周知の通りである。自由経済では価格は生産費用と生産物に対する需要との二つの要因の相互作用によって決定され、したがって、競争が価格を生産費用に等しくさせようとする。

競争下の価格決定と行動との説明は過大に単純化されるけれども、競争的理念の本質と競争下の価格が公共の福祉を増進すると考えられている根拠とを表現するのにはそれは役立つであろう。その根拠とは、かかる価格はそれが生産費用を償い損なうほどに大層低くならないでできるだけ低くなるという傾向があることであり、換言すれば、競争の価格は限界的生産者の費用—それ以上の費用ではない—を償うのである。

しかしながら、競争価格が生産諸資源を浪費させることなくできる限り多量の消費を奨励することができるほどにはそれは必ずしも合理的(=desirable)なものではない。したがって、自由競争下の価格は限界(的)生産者の費用を償うであろう最低水準、すなわち、正常な水準と考えられるところまたはそれに近いところで維持されるのでなければ、自由競争は本来の正常な目的に貢献し損うであろう。また、規制がそこではおそらく正当化されるであろう。

したがって、賃率規制は自由競争の価格決定による生産諸資源の浪費をできるだけ回避することに役立つためのものであろう。

〔15章〕賃率規制の歴史とその範囲

19世紀後半と20世紀初期の年間に、海運産業における同盟の創設とその強化は米国

と他国との利害関係を引き起こした。特に、同盟の特別慣習、つまり、リベートの払戻しが批判を生ぜしめたのである。イギリスでは、政府が王立海事委員会という調査機関にその問題を調査するよう命じた。1909年に同委員会は、海運同盟システムは必要だがそのシステムはひどい乱用をこうむっていたという趣旨のレポートを発表した。これに対して、米国では、商船漁業委員会に海運同盟を調査し適切な(=appropriate)勧告を行なうよう権限を与えたのである。1914年に同委員会は一般にアレクサンダー・レポートと呼ばれるレポートを提出し、イギリスのさきの委員会と同様に、海運同盟は解散することを要求されるべきではなく、そうした慣習の大部分を修正すべきことを要求されていると明らかにした。その結果、同委員会の勧告は1916年海運法の法律を成立せしめた。

海運法の賃率規定の禁止条項は以下の七つに要約される。(1)リベートの払戻し、(2)船舶の競争、(3)差別的ないしは不公正な方法による報復、(4)不公平な差別、(5)non-contiguous 輸送における不合理な賃率、(6)非隣接輸送において、規制当局へ発(公)表され、提出されねばならぬ運送人の賃率表で明らかにされた賃率よりも他の賃率を課すること、(7)財産の受領、荷役、保管、および配送に関係した不合理な慣習

同法は、合理的な賃率を課すべき外国貿易における運送人には何ら義務は課していないことは注目されよう。もし、外国貿易の賃率がいろいろな困難—政府当局による賃率規制の強要の結果はわれわれが容易に想像するという諸困難—なくして法律によって決められることになれば、関係国が賃率決定権力を(それに)与えることに同意するという国際的機関(=agency)によって決定されねばならないだろう。

〔16章〕 公共運送、特定(契約)運送、および自家運送

賃率規制に関しての法令規定では、三者の区別は意味深長な(=profound)重要性があるとされている。このうち公共運送人のみが不当に差別してはならない義務を有している。

公共運送人の義務はある種のサービスに対する合理的な需要を拒否してはならないことであり、それは特定運送人および自家運送人がかかる義務を有しないのに対する一つの特徴である。

公共運送と特定運送および自家運送との区別は非常に重要な法的なそれである。すなわち、公共運送人はたいていの場合規制されており、特定運送人と自家運送人は規

制されていない。

公共運送人の定義は州際交通法の第3条でなされているが、この概念は用船の貨物輸送の船舶の用船には適用するか。用船は同法第3条の解釈によって公共運送から除かれている。

水路運送の経済的規制に関する法令規定は自家運送には拡大していないが故に、それには自家運送人についての定義は含まれていない。

連邦海事局は貨物運送取扱人（＝forwarder）を公共運送人たることを信じて疑わないと主張して、その根拠を輸送手段の統制とかその所有にではなく、むしろ、それが貢献する公共性に関与するという事業の本質に依存するとしている。運送取扱人と同様にみなされる通運会社（＝express company）は明らかに公共運送人であり規制を受けているが、それは運送取扱人とは次の二点で異なっている。すなわち、(1)前者は後者の規則的賃率表の賃率を定期輸送の運送人に通常は支払っていないが、特別サービスから得た収入の分配のために運送取扱人の特別協定に加入している、(2)特別輸送は輸送能力（＝space）の不足の場合には他の貨物に対して優先権（＝priority）を受けていること。

〔17章〕 合理的なこと；一般的賃率水準

本章では合理的な収入額の確保について考慮されよう。

賃率規制という概念は公益事業ならびに交通の賃率規制には不可欠のものであり、それによって運送人の収入額はそのサービス生産の費用を償うのに十分高くなってもよいはずだと議論されている。

費用には営業費、租税、のみならず投資者への公正報酬も含まれるが、この三要素のうち最も問題を生ずる要素は資本の公正報酬であり、その決定—すなわち規制された会社が営業費と租税を加えて稼（収）得することが認められてもよいはずだという収入額—に関連して、一般的に最も重大な問題が生ずる。というのは、規制された会社といえども一般的には有価証券（＝securities）を提供し、または公共機関（＝institutions）からローンを獲得しようと試みて、資本（政府より与えられた資本は別として）利用を獲得して他事業会社と競争とせねばならないが故、規制会社に通し是有価証券を引きつけ、そのローンを合理的に安全なものとするべき十分な報酬の見を与えねばならない。

公正報酬決定のためのオーソドックスなテクニックは、賃率水準というドル数と公正報酬率といわれる百分率の二要因を決定することであり、そして、賃率水準を公正報酬率によって増大させることである。そこでは、サービス生産物が公正報酬の対象であり、賃率水準は運送人が報酬を獲得することが認められるべきだというドル数として広く考えられよう。

〔18章〕 合理的なこと；特別賃率

特別賃率の問題解決への基本的指針として七つの原則が構成要素となるが、中でも最も重要な原則は、不変費用が、各トン等しい負担（＝share）をこうむっているというトン当りベースで特別サービスへ配分されるべきであり、その際に例外として、距離に密接に関係してくる不変費用は、各トンマイル等しい負担をこうむっているトンマイル当りベースで配分されるべきである。

これらの原則は本質的には経済的であり、政治的または人道主義的目的が例外を故意に行なわれるようにさせるのである。例えば、現金支出の費用が収入を超過するという差額は政府補助によって償われるのでなければ、公共の福祉の増進のためにその原則が要求している水準以下に賃率を引き下げることが賢明なことか否かは常に問題とされる余地を残している。

認容できる最高賃率と最低賃率との範囲一すなわち賃率が合理的に違いないというその原則を犯すことなく、運送人または同盟が賃率を決めるという範囲内一は合理的なことの領域といわれている。

〔19章〕 不当な差別

海運法と州際交通法は共に公共運送人が不当な、あるいは不合理な特惠（＝preference）や利益を与えたり、または不当な、あるいは不合理な優先権（＝prejudice）や不利益を引き起こすことを不法としており、海運法（1916年）第14条、第15条、および第17条では“不当な差別”も禁止されている。いうまでもなく、狭義では、この“用語”の意味は、同一とみなされるサービスに対して異なった賃率を課することであり、この条項は水路運送人について州際交通法の第2条から法令規定へ準用されている。

だが、ここで注意すべきことは、“差別”が法律によって禁止されていないことである。禁止されているのは“不当な差別”であり、したがって、“差別”と“不当”

な差別とを区別する努力がなされてきたのである。

“不当な差別”が可能となる根拠は、サービス費用と（ないしは）サービス価値とが相異なるからである。したがって、それは異種商品の賃率はむろんのこと、同種商品の賃率にも適用されうるのである。

〔20章〕賃率表（=tariffs）

公共運送人としての水路運送人にはその賃率表について次のような法的義務が課されている。すなわち、(1)賃率表における賃率は課されうる唯一の賃率であり、(2)賃率表は特殊の目的に充てられた（=appropriate）規制当局に提供されねばならない、(3)賃率表は公衆に利用可能なものとされねばならない、(4)賃率表はさきの規制当局によって規定された規制に応じて提出されねばならない。ここでの規制当局（ICC）とは州際賃率を含む賃率表の場合には州際交通委員会であり、noncontiguous 輸送の賃率を含む賃率表の場合は連邦海事局（FMB）であり、ICCは、あらゆる改正をしながら運送人にその主要な事業所（=at its principal place of business）で全部の賃率表を保存しておくように求め、また、FMBはそうした賃率表が公衆の行きやすい（=accessible）本店とか他の事務所で運送人によって保存されるよう要求している。

〔21章〕外国海運の市場の不安定性（=volatility）

海運市場の不安定性はサービス需要の急激なる変動、のみならず船舶トン数の供給の動きによる以下二つの特質の結果である。すなわち、一つは、サービス需要にかかわらず供給の急激なる変動、他一つは需要の変動に速かに適応させるべき船舶トン数の供給の失敗、の二つを挙げており、ここでの供給は単に現存の世(or一部分)第一界のトン数量で測定されてはならないとしている。また、後者の場合には部分的に次および第二次世界大戦によって引き起された廃船（=withdrawals）の結果であり、それは、船舶の長寿命と船舶を係留する費用の高いこと、の二つの要因が結び合っ

て生じている、としている。

かかる不安定性の結果、海運業では、海上運送人によって課された賃率の大きな変化の傾向がみられ、これは用船賃率の方が定期船（貨物）賃率よりもより明らかとされうるのである。

〔22章〕請求書と支払い決済

岸壁受取り証には荷主またはその代理人はいわゆる必要事項を書き入れ船荷証券が荷主と運送人間の関係を支配する基本的な書類（＝document）である。荷主によって書き入れられた情報としての船荷証券の申込書は（＝form）通常運送人のオフィスへ約20通送付され、船荷証券と岸壁受取り証の照合（＝matching-up）後、船荷証券は評価員（＝rate clerk）の手元へ入る、という手順を踏むものである。

運賃は積み荷地または積み卸し地で支払われ、それが積み荷地でなされる場合には前払いと言われており、輸送取引では多くの場合、運賃は前払いを要求されるのである。もし運賃の前払いが当然であるならば、運送人の通常の慣習は運送人が船荷証券を渡す時期に荷主または運送取扱人（＝forwarder）に支払いを求め支払満期到来の請求書（＝due bill）に署名を求めることになる。その条件によって、多くの航路線の場合の支払満期到来の請求書は満期日後3日以内に決済を要求している。

〔あとがき〕

アメリカ経済における公共政策の伝統的理念は自由競争の原理に基づいた公共の福祉の増進のために寄与することであった。したがって、そこでは、“競争こそはあらゆる取引の王国である”という格言が示す通り、競争の理念がすべての経済活動を支配しているのである。

本書でも、賃率規制の目標は利潤最大化のために設けられる、と主張するグロスマンの考え方はアメリカ海運の経営思想を如実に表わしている、と考えるのはあながち筆者だけではなかろう。

本書のポイントは第15章と第16章で詳述されていると思われる。つまり、著者は、海運同盟の海上貨物賃率は外国貿易輸送のために規制されねばならないとする根拠を述べており、特定運送人および自家運送人と区別される公共運送人がその賃率を規定当局によって何のために規制されねばならないかを、州際交通法の条文を引用して詳しく説明している。

なお、グロスマンは当時、ニューヨーク大学で交通論と公益事業論を担当しており本書の刊行3年後の1959年に Simmons-Boardman 出版社より『Fundamentals of Transportation』の著書が刊行されたが、グロスマンは公共統制と公共規制について詳述していることを付記しておきたい。

(Cornell Maritime Press, Cambridge, Maryland. 1956.)

A. H. J. B O W N

PORT ECONOMICS

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その目的には、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、次のごとくである。

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発揮し得ているのか。

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の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

は地域開発のための一拠点として考える必要が在る。

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、英国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、英国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和、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はなく、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、Trasport Commission Canal の取扱輸送トン数は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関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るにすぎない。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関係づけているが、科学的な方法論がなく、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に、資本主義経済のもつ内部的必然性なり、経済のもつ法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、商業学的接近方法にもとづく港湾事情や港湾経済に関係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で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、経済政策上のもとし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の所産として、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発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.)

学 会 記 録

学 会 記 事

1. 学会10年の歩み

日本港湾経済学会は、1962年10月に創立総会および第1回全国大会を横浜港（シルク・センター）において開催してより、本年で満10年をむかえた。したがって本年は第10回記念大会を再び横浜港において開催されることになった。第10回全国大会以降の小史をみると下記のようなものである。

第1回大会（1962年）	（横 浜 港）	
第2回大会（1963年）	（東 京 港）	共通論題（港湾投資の諸問題）
第3回大会（1964年）	（神 戸 港）	（経済発展と港湾経営）
第4回大会（1965年）	（名 古 屋 港）	（地域開発と港湾）
第5回大会（1966年）	（新 潟 港）	（日本海沿岸における港湾 の諸問題と将来）
第6回大会（1967年）	（北九州・下関港）	（輸送の近代化と港湾）
第7回大会（1968年）	（小樽・道央諸港）	（流通体系の斉合性と港湾 の近代化）
第8回大会（1969年）	（大 阪 港）	（大都市港湾の諸問題と港 湾）
第9回大会（1970年）	（清 水 港）	（流通革新と埠頭経営）
第10回大会（1971年）	（横 浜 港）	（広域港湾と港湾経営の諸 問題）

この学会が発足するまでにはいくつもの契機があった。その一つは、1956年頃より不定期に京浜地区の主だった港湾の関係者や研究者が横浜の中華街（安楽園）に集まり、自由に港を論じ合う会があった。「船ごみ」問題がもちあがった1960年頃から、この会で学会をつくろうという意見がもちあがり、それが横浜の各大学関係者を通じて、36名の全国的な発起人会をみるにいたった。こうして1962年の10月には、正会員99名、賛助会員13名をもって第1回全国大会の開催となった。

その後、会員数も大巾な増加をみると共に、第2年目からは学会年報の刊行、各部会の発足と活動も活発にみられ、数多くの成果をあげてきた。本年の10周年を期しては、年報の特別刊行をはじめ、改めて理事役員改選を行なうなど今後の発展に備えつつある。(この項は、『学会10年史』として、実証的な資料をも加えて詳細な歩みをまとめる予定であったが、時間的な理由から、いつれ他の機会にゆづらざるを得ないので、きわめて概要的なものととどめる。)

2. 第9回全国大会概要

第9回全国大会は、昭和45年10月5日より7日にいたる三日間清水市において開催された。共通論題は「流通革新と埠頭経営」で、シンポジウムもきわめて活発であった。港湾見学も公害に悩む田子の浦港から清水港史跡にいたるまで、多くの参加者を見た。

この大会開催については静岡県、清水市、地元港運業界および大学の各位のご努力によるところが大きく、改めて感謝の意を表する次第である。

第9回全国大会のプログラムおよび研究報告会のプログラムは下記のようなものである、

大会プログラム

月 日	時 間	行 事 内 容	会 場
10/5 (月)	10.00	見学会集合(静岡駅・吉原駅・清水市役所前のいづれかに集合し、見学用バスにのる。)	レストラン みなと
	?	見学コース(田子の浦港→清水港→海洋博物館→清水港史跡)(途中にて昼食・12.30)開散(17.30頃の前定)	
	17.30		
	18.00	理事役員会	
	?		
	20.00		

10/6 (火)	9.00	開 会	清水市文化 センター (4階大会議室)
	9.10	講 演 会「駿河湾諸港の現状と将来」 (市川武氏)	
	10.00	研究報告会(共通論題) 記念撮影(昼食前)	
	12.30	(昼食)(食券発行)	日本平観光 ホテル
	13.30	シンポジウム	
	16.30	総 会	
	ゝ		
	17.30		
	18.00	懇 親 会	
	ゝ		
	20.00		
10/7 (水)	9.00	研究報告会(自由論題)	清水市文化 センター (4階大会議室)
	12.00	(昼食)(食券発行)	
	13.00	研究報告会(自由論題)	
	17.00	閉 会	

研究報告会プログラム

研究報告 (共通論題)

流通革新と埠頭経営

10月6日(火) A・M 10.00～12.30

報告時間1人30分、質疑応答はシンポジウムにて行ないますので、配布される用紙に質疑・意見を記入ねがいます。

- (1) 日本港湾におけるターミナル・オペレーターの論理
(石川島播磨重工業K・K)……………東 寿
- (2) ターミナル・オペレーションと「公共性」の経済的意味
(港湾経済研究所)……………千須和 富士夫

(3) 広域港湾と埠頭経営

(運輸港湾産業研究室) ……………喜多村 昌次郎

(4) 輸送革新と港湾近代化について

(明 治 大 学) ……………麻 生 平八郎

(5) 流通革新と港湾経営の基本問題

(青山学院大学) ……………北 見 俊 郎

研究報告 (自由論題)

報告時間 1 人 40 分 質疑応答 10 分

10月7日(水) A・M 9.00~P・M 5.00

(1) 北海道における工業開発と港湾の課題……………松 沢 太 郎

(2) 鹿島開発と地域問題(海上労働科学研究所)……………篠 原 陽 一
玉 井 克 輔

(3) 長崎港における自由港設置の可能性

(長崎国際経済大学) ……………松 本 勇

(4) 沖縄における港湾問題とその本質

(運輸省港湾局) ……………今 野 修 平

——昼食(インター・ミッション) 12.20より約1時間——

(5) 北海道における海運流動高度化の方向と問題点

(小樽市港湾局) ……………神 代 方 雅

(6) イギリス絶対王制下にみる海運・港湾政策

——その社会経済的アプローチを前提として——

(関東学院大学) ……………長 島 秀 夫
小 林 照 夫

(7) 港湾産業と鉄鋼産業

(京葉鉄鋼埠K・K) ……………山 村 学

(8) 外資埠頭公団の建設に係わる海上コンテナターミナル料金の考え方

(日本港運協会) ……………山 本 長 英

(9) 今後の港湾拡充政策について

(大阪産業大学) ……………岡 庭 博

3. 部会活動状況

北海道部会

北海道部会は昭和41年5月設立以来、満5年を経た。設立期直後、日本港湾経済学会第7回大会の北海道開催まで活発な活動をつづけてきたが、このところ若干活動が沈静している。事務局がやや動きがにぶくなり、会員諸氏から激励、叱声かとんでいる。会員の研究成果もかなり蓄積されて来たので、今後精力的な研究会を開催していく予定である。

当面、昭和46年度総会ならびに研究会を下記によって開催の予定である。

○昭和46年度総会ならびに研究会

日 時 昭和46年9月中旬

場 所 札幌市

研究会 報告「石狩港新港の開発構想について」

町田真也（北海道企画部）

（文責・徳田欣次）

関東部会

昭和44年度にひきつづき、関東部会は研究発表と討論を中心に活発な活動を続けた。特に今年度は第1回部会において、本大会開催地である清水港について予備的研究を行なった。毎会参加会員は25～30名であり、関東部会の活動も定着したものといえる状況である。

昭和45年度の活動概要を示すと次の通りである。

(1) 昭和45年度第1回関東部会

日 時 昭和45年9月12日（土）13.00～16.00

場 所 日本港湾協会談話室（東京都港区芝琴平町1）

発 表 者 喜多村 昌次郎氏（運輸港湾産業研究室）

発表題目 「ヨーロッパにおける港湾産業」

要 旨 現地の調査旅行の成果を折りまぜて、理路整然とヨーロッパの港湾産業の実態と体質、合理的企業活動等についての分析と説明がなされ、会員各位に深い感銘を与えた。氏の巾広い知識と深い洞察力が、わが国の港

湾産業について自動的に考えさせた発表であった。

共同討議 「清水港に関する研究成果と今後の課題」

コメント 榎幸雄氏（横浜市大）「清水港発達史概要」

ーおよび

コメント 落合敏郎氏（京浜外貿埠頭公団）「コンテナの流動よりみた清水港」

今野修平氏（運輸省）「駿河湾・清水港の今後の課題」

以上3名のコメント案の問題を中心に討議を行なったが、当地清水港より本会会員片平明氏他1名が御多忙中臨席下さり、討議に参加下さると共に、現地の大会準備の状況等の報告があり、招待の挨拶があった。

(2) 昭和45年度第2回関東部会

日 時 昭和45年12月12日（土）14.00～15.30

場 所 日本港湾協会談話室（東京都港区芝罘平町1）

発表者 田中英輔氏（NCT）

発表題目 「コンテナターミナルにおける実務上の問題点」

要 旨 東京港品川埠頭のコンテナターミナルにて活躍中の氏からシャーシー方式・ストラドル方式の比較、施設機器の問題点と日米の比較について、極めて専門的見解が披露された。コンテナ化の当初からこの問題に取り組んでいられる氏の実地にそくした見解は、会員間での活発な討議を呼んだ。

(3) 昭和45年度第3回関東部会

日 時 昭和46年2月9日（土）14.30～16.00

場 所 日本港湾協会談話室（東京都港区芝罘平町1）

発表者 市川勝一氏（全日本検数協会）

発表題目 「港湾産業と教育訓練」

要 旨 輸送革新に伴う港湾荷役の変貌、港湾労働の安定と労働者の地位向上、港湾産業の質的向上のためにも、港湾産業における教育訓練の必要性を専門的立場から熱っぽく説かれた。全く新しい観点からの港湾問題の提起で、参加した会員に新しい問題意識を与える有意義な部会であった。

（日本港湾経済学会会長 矢野剛先生には、昭和45年度の部会活動にも参加せられていたが、昭和46年8月23日逝去された。関東部会では弔電を霊前に捧げると共に、告別式には会員一同を代表して山村学氏、玉井克輔氏が参列し、先生の生前における部会での活躍をしのぶと共に、慎しんで御冥福をお祈りした。）

×

×

×

本部会活動には会員一同の熱意溢れる協力の他、会場の提供等で日本港湾協会事務局より、常に暖い支援をいただいている。この際厚く謝意を表しておきたい。部会事務局では適宜日本港湾協会に対し、部会会員の共通の意志として粗品等を贈り謝意を表している次第である。会員一同および本部事務局への報告も兼ねて一筆呈上しておく次第である。

（文責・今野修平）

中 部 部 会

中部部会設立経過の概要

- (1) 中部地区における、港湾の近代化・合理化に対処し、また学会本部の要請もあり、昭和45年8月地元（名古屋市）在住の大学の諸先生、公共団体、業界の有志が中心となり、部会設立準備委員会（委員長酒井正三郎）を結成して準備会を重ね、昭和46年6月5日（土）設立総会を開催、中部地区の学者、研究者、実務家約90氏の結集を得て発足した。学会本部創立10周年に当り意義深く感ずる。

この発足については学会本部並びに会員諸子の絶大なるご支援に対して本誌を拝借して厚くお礼を申し上げる次第である。

(2) 設立総会記念講演会

日 時 昭和46年6月5日 午前11:00 ～ 午後3:00

場 所 名古屋市港区南倉町 名古屋港湾会館会議室

設立総会は会員60名の参集を得て開催、議事として会則案の審議、役員選出、役員代表挨拶（酒井正三郎）、港湾管理者代表挨拶（紅村文雄）、学会本部より柴田副会長、高見常任理事、北見事務局長の出席を得た、日本港湾経済学会会長挨拶（代理柴田銀次郎）、続いて地元代表名古屋商工会議所高橋副会頭より祝詞を得て盛會裡に進められ午後1時より3時まで記念講演が行なわれた。

(記念研究報告)

「名古屋港と地域経済について」……(名古屋大学教授)岡崎不二男

(記念講演)

「港湾管理経営問題と港湾の近代化」……(青山学院大学教授)北見俊郎

(3) 部会所在地, 役員, 会員

部会事務局 所在地 名古屋市瑞穂区瑞穂町字山の畑

名古屋市立大学経済学部気付

役 員 部 会 長 酒井正三郎(南山大学)

副部会長 野村寅三郎(名古屋学院大学)

理 事 橋本 英三(名城大学)

// 岡崎不二男(名古屋市立大学)

// 富田 俊三(商工会議所)

// 小林 陸郎(名古屋港管理組合)

幹 事 松永 嘉夫(名古屋市立大学)

監 事 井関弘太郎(名古屋大学)

// 富安 正美(東陽倉庫KK)

会 員 6月現在 92名

所属(大学関係26名 官公庁関係28名 会社関係38名)

(4) 中部部会設立後の状況

部会が設立されたばかりで具体的に動き出すには, ある程度の時間を要する。関係者から期待される, 調査研究を実施するには, 先づ基礎造りが先決である。従って研一究熱心な部会員によって, プロジェクト, チームを編成, 調査研究課題を選定, 積極的に取組み, 権威ある部会活動を実施するため, 実施要領の策定段階である。今後層会員諸子のご支援とご指導を重ねてお願いする。

(文責・宇尾野俊夫)

関 西 部 会

3月27日, 芦屋市民会館において昭和46年度関西部会を開いた。参加者30名。

神戸市港湾局岸孝雄氏から「神戸港港湾労働訓練センター構想について」、大阪市港湾局大西英雄氏から「大阪南港複合ターミナルプランについて」の研究報告がなされた。岸氏は、すでに訓練施設の設置が進行している横浜の例を紹介されながら、神戸の訓練センターにおいても、技術のみでなく社会的な人格形成の場としても完備していきたいと現況の報告がなされた。質問の中で訓練センターの運営主体について疑問が出され、港湾法の解釈はどうするかなどと討論がなされた。

大西氏は、複合流通団地の建設予定である大阪南港の開発プランについて述べられ、当面考えうる建設タイプとして4種の方法（多線型、平面+立体型、多層型、装置型）とその特徴について報告された。フレートライナー、トラックターミナルとともに港湾のターミナルを開発しようとする新しい方向を具体化されたものとして興味深いものであった。

部会席上3名の学会加入申し入れ者があった。

（文責・柴田悦子）

4. 理事役員会開催状況

(1) 大会時理事会（昭和46年10月5日、於清水市）

II 報 告 事 項

(1) 第8回大会完了の件

(2) 事業促進の件

A) 年報・名簿・資料配布の件

B) 部会活動の件（年報・学会記事参照）

C) 中部部会発足の件（ “ ” ）

D) 昭和46年度大会準備の件

E) そ の 他

(3) 来年度大会にともなう件（別紙参照）

(4) 会員増減の件（別紙参照）（年報・学会記事参照）

(5) 会計事務の件（別紙会計報告参照）

III 協 議 事 項

(1) 会計（予算・決算）承認の件

- (2) 部会活動の件
- (3) 役員改選・会則変更等に関する件
- (4) 来年度大会の件
- (5) そ の 他
- (付) 事務局要望事項
 - (1) 会員の労作・動静の報告要望および労作抜刷配布の件
 - (2) 来年度「年報」原稿の件
 - (3) 新規会員推薦の件
 - (4) 会員名簿整備の件
 - (5) 来年度大会にともなう件
 - (6) そ の 他

(2) 常 任 理 事 会

- ① 昭和46年2月6日、日本港湾協会談話室にて第1回の常任理事会が開催された。報告事項および協議事項は下記のようなのである。

I 報 告 事 項

- (1) 昭和45年度大会終了の件
(清水大会開催後の整理、残務処理報告)
- (2) 昭和46年度大会準備の件
(横浜大会報告者アンケート、大会財政事情、横浜市との打合せ事情
その他)
- (3) 年報(記念号)刊行準備の件
(年報9号刊行事情、編集方針、原稿募集、アンケート発送事情)
- (4) そ の 他
(スリーピング・メンバー整事情)
アンケート(3年間会費未納者対象)70名
[加入継続希望者 16名
[退 会 者 54名

(但し適当な時期退会者中より特定の者に再加入をすすめる)

II 協 議 事 項

(1) 理事改選にともなう委員会の件

- ① 下記の者をもって委員会を編成し、昭和46年4月頃開催予定の常任理事会までに理事改選を中心とする原案を提出する。

委員会構成、会長 副会長 顧問 常任理事 監査 事務局長および事務局幹事

② 委員会開催要領

各委員に原案草稿を事務局が前もって送附し、各委員の訂正意見をとり、それをまとめる。委員会を開催し最終案を決める。

③ 原案作製の要領

本学会の特性なり背景等を充分考慮する。地域的（部会）な配分を考慮する。その他職域構成をも考慮する。

(2) 会費値上げに関する件

発足以来正会員会費 1,000円であったものを 1,500円とする。（会則変更・大会総会での常任理事会一任）尚賛助会員については従来通りとする。

(3) 来年度大会に関する件

主として共通論題のテーマを具体的に決定することにあつた、共通論題の趣旨は下記のようにすでに示されていたが、表現上の技術的な点で論議をつくしたが、まとまらないので趣旨を尊重して、事務局に一任するものとする。

記：（広域港湾問題を中心とする港湾管理，経営，港運業等の近代化について）

(4) 昭和47年度大会に関する件

昭和47年度大会開催地に関して大体の案を検討したが、柴田副会長より神戸港の提案があり、次回常任理事会において決定するものとした。

(5) 会員増減の件

清水大会以後の入・退会申込者の検討が行なわれた。

- ② 昭和46年5月28日、日本港湾協会談話室において第2回の常任理事会が開催された。報告事項、および協議事項は下記のものであった。

I 報告事項

(1) 昭和46年度大会開催の件

- (2) 年報編集の件
- (3) 中部部会発足の件
- (4) 理事選出案の件
- (5) 昭和45年度決算報告の件

II 協 議 事 項

- (1) 昭和45年度決算承認の件
- (2) 昭和46年予算案編成の件
- (3) 理事選出案の件

理事選出にかんする方向付けのために、常任理事、その他を対象に行ったアンケートの概要は下記のようなものである。

- (a) 選出要項案としては大体良しとするものが多いが、港湾の特性からして、地域性を尊重すべしとする意見が多い。
- (b) 候補者選出方法については、特に地域別推薦率についての見解が多くみられた。
- (c) 郵送投票の方法については了解されるが、地域性、職域性については具体的な意見がよせられた。
- (d) 選出事務について大体了解された。
- (e) その他、評議員を不要とする見解及び、これに関する具体的な意見がよせられた。

- (4) 会員増減の件（入会申し込み）
- (5) 昭和47年度大会開催地の件（神戸港に内定）
- (6) そ の 他

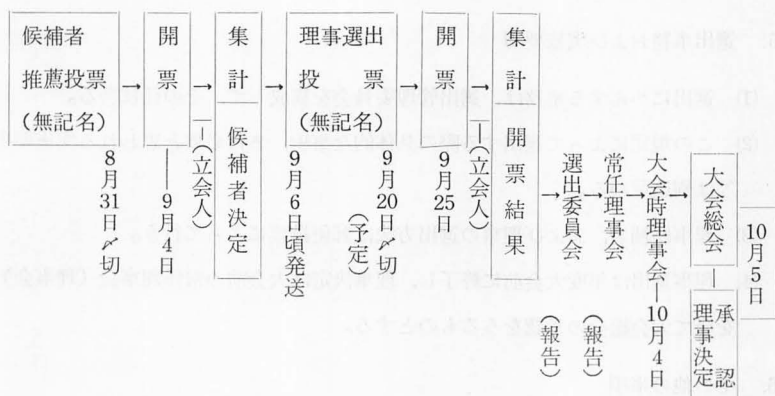
（尚、理事選出にともない将来検討する必要があるものは、新理事会の成立後あらためてとりあげるものとする。）

5. 理事改選について

昭和45年度大会（清水）総会において、理事改選についての協議事項が可決され、その運営については従来の常任理事会に一任された。したがって常任理事会は理事選

出委員会を構成し、選出の方法、その他を再三に亘り検討の上、下記規約によるものとした。

尚理事選出にともなう手続きおよび日程は次のようである。



① 理 事 選 出 内 規

1. は し が き

この規定は、本学会の特性、歴史的背景を考慮し、またできうるかぎり公平かつ民主的な方法を取り入れて、下記のような要項にもとづき選出を行う。この規定にともなう生ずる諸問題等は会則にもとづき理事会及び常任理事会においてとりあげる。

2. 選出権、被選出権

選出権および被選出権は、入会年度大会後満2年を経過した正会員および賛助会員（代表者）が有する。

3. 候補者選出方法

理事候補者を下記要領により推薦する。

- (1) 全会員による推薦候補者（自己推薦も可）をつつのる。
- (2) 推薦候補者は地域性、職域性を考慮する。

4. 理事選出方法

(1) 推薦された候補者を対象に、全会員による投票によって理事を定める。

(2) 理事は地域性、職域性を考慮する。

尚、選出の結果、選出委員会は、客観的立場より、かぎられた数の理事が学会運営上必要と認められた場合に限り委員会選出理事を推薦しうる。

5. 選出事務および実施要項

(1) 選出にかんする事務は、選出管理委員会を構成して、その任に当る。

(2) この規定によって選出する際の具体的な事項、また必要と思われる実施要項等は別途定める。

(3) 理事候補者、および理事の選出方法は郵便投票によって行う。

(4) 理事選出は年度大会前に終了し、理事決定は大会前の常任理事会（理事会）を経て大会総会の承認をうるものとする。

6. その他の事項

(1) 会長、副会長、常任理事、評議員、監査、事務局長その他の役員は、新理事会成立後会則によって定められる。

(2) この規定は、昭和46年度より実施される。

② 理事選出実施要項

1. この要項は選出内規にもとづき、選出実施にともなう具体的諸問題について定める。

2. 選出に当っては、下記要領により選出管理委員会を構成する。構成委員は選出委員会により定められる。

委員長 柴 田 副 会 長

副委員長 東 常任理事

委 員 その他の常任理事、事務局長および事務局幹事、各部会事務局責任者

3. 理事候補者及び理事の決定数は下記の要項により、地域性、職域性を考慮する。

③ 地 域 性

(会員10名＝(4捨5入)＝につき、候補者1名、理事1名を投票する。)

(45年度現在会員数による)

地 域 別	会 員 合 計	推薦候補者数	理 事 定 数
① 北 海 道 (32) 名	32	3	3
② 東 北 (2) 名 関 東 (131) 名	133	13	13
③ 北 陸 (7) 名	7	1	1
④ 中 部 (13) 名	13	1	1
⑤ 関 西 (42) 名 広 島 (1) 名	43	4	4
⑥ 九 州 (9) 名	9	1	1
計 237	237	23	23

職 域 名 (地域性の項に同じ)

職 域 別	会 員 数 (%)	理 事 構 成 比 率
① 大 学 83名	83 (39)	40%
② 研 究 所 26	26 (10)	10%
③ 官 公 庁 58	58 (24)	20%
④ 業 界 58	58 (24)	20%
⑤ そ の 他 7 不 明 5	13 (4)	10%
計 237	237 (100) (約)	100%

尚上記数表は基準を示すものであり、実際の問題については、各地域および部会の事情を尊重し、理事定数についても委員会選出理事（内規4条2項）の活用を行なう必要があると思われる。

④ 推薦候補者の決定方法

全会員により、地域別候補者を投票した結果に対して全体として職域別の比率に合せて投票数上位より、理事決定数の約倍をもってきめる。

⑤ 理事の決定方法

上記の候補者数（地域別）により、投票の結果、全体として職域別の比率に合せて投票数上位よりきめる。

⑥ 候補者投票および理事投票の開票にあたっては、選出管理委員より立会人を定め集計事務を行なう。

謹 告

会長 矢野 剛先生は、無熱肺炎にて6月以降東京都立荏原病院に入院中のところ、8月23日午後10時30分頃お亡くなりになりました。（解剖により肺癌とのことです）

10周年全国大会を前にして誠に痛恨のいたりに存じます。

ここに謹しんでお知らせすると共に、この10年間の御苦勞をしのび心よりご冥福をお祈り申し上げます。

尚、お通夜（8月24日）（自宅）

密 葬（8月25日）（自宅）

告別式（8月26日）（池袋本教寺）

埋葬式（8月29日）（池袋本教寺）

等がそれぞれ行われ、本学会からは御香料、花輪弔辞などを捧げ、又会員ならびに関係者各位も出席され弔慰を示しました。

尚、御遺族より、矢野先生の御遺言により学会への寄附金ならびに文献寄贈の旨お申出がありました。詳細については追って御報告致しますが、以上取敢えずのお知らせと共に御遺族のご平安を念じます。

昭和46年9月5日

日本港湾経済学会事務局

日本港湾経済学会会員各位様

港 湾 研 究 文 献 目 録

は し が き

1. この文献目録は「港湾経済研究」(No.2, 3, 5, 7, 8)の各号に収録してきた「会員業績」リストおよび、本誌 No.9 に収録する分の同上リストをもとにして、それらを項目別に再編成したものである。
2. したがって、この文献目録の収録範囲は「港湾経済研究」(No.2) 刊行時(1963年)をさかのぼる10年頃(1953年)より1971年2月頃までの間の会員の研究業績を示すものである。
3. 「会員業績リスト」の再編成に当っては次のような分類項目にしたがった。しかし、項目別再編成の分類基準は主として「テーマ」に依存したため、適正を欠くものもあると思われ、また分類にむづかしいものもふくまれるのでこれらの点については尚、今後の作業で補ってゆかなければならないものであることをおこたわりする必要がある。

- | | |
|---------------------|-----------------------|
| 1. 港 湾 全 般 | 10. 自 由 港 問 題 |
| 2. 港 湾 史 | 11. 港 湾 開 発 (計画) |
| 3. 港 湾 管 理 運 営 | 12. 料 金・運 賃 問 題 |
| 4. 港 湾 財 政 | 13. 広 域 港 湾 問 題 |
| 5. 港 湾 政 策 (行政) | 14. 都 市 と 港 湾 問 題 |
| 6. 港 湾 労 働 | 15. 地 域 と 港 湾 問 題 |
| 7. 港 湾 産 業 | 16. 臨 海 工 業 と 港 湾 問 題 |
| 8. 港 湾 情 報 | 17. 外 国 港 湾 |
| 9. 港 湾 流 通 | 18. 個 別 港 湾 |
| (交通海運・鉄道・運河・空港コンテナ) | 19. 関 連 問 題 |

4. また、目録中の「区分」は著者、共著、訳書、翻訳、論文、資料、書評(紹介)等の別を示す。
5. すでにのべたように、これは、学会員の「業績リスト」をもとにしたので、必ずしも目録のすべてが「港湾研究」そのものとはかぎらない。

港湾全般

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
港湾経済の研究	著書	日本港湾協会	1964. 11	矢 野 剛
「国民経済と港湾」	著書		1958. 11	北 見 俊 郎
港湾経済文化論序説	著書	横浜市	1968. 3	〃
港湾論	〃	海文堂	1968. 6	〃
経済発展における「港湾研究」 の方法論的考察	共著	同 文 館 発 行 「海運と港湾 の新しい発展 のために」	1964. 11	〃
輸送革新と港湾	著書	港湾経済研究 所	1968. 4	喜多村 昌次郎
海運と港湾の新しい発展のため に	共著	同 文 館	1964. 11	中 西 睦
海運国際収支特に港湾経費の分 析	〃	船主協会海運 研究所	1965. 6	〃
(Rochdale Report) 英国における港湾改革の方向	訳訳	神奈川県経済 調査会 日本港湾経済 学会	1966	高 見 玄一郎
Movement for the Establi shment of Free Port in Japan.	論文	Kobe Econom & Business Review, No.	1954	柴 田 銀次郎
港湾というもの	〃	東 京 港	1955	矢 野 剛
定期船港についての若干の考察	〃	東 京 港	1955	〃
経済の不均等的発展と港湾	〃	「経済系」33・4号	1957	北 見 俊 郎
商港論に関する覚書 —Terminalの意義—	〃	「フェリス論 集」3号	1957	〃
港湾研究法	〃	人文地理学研 究報	1957	梶 幸 雄
海港の性格	〃	海の世界	1958	矢 野 剛
港湾の新しい考え方	〃	日本港湾協会 「港湾」	1958	北 見 俊 郎
国民経済と港湾	著書	日本港湾協会	1958	〃
日本経済の不均等性と港湾問題	論文	日本経済政策 年報No.4	1958	〃
港湾における「技術」と経済	〃	「 〃 」 Vol35 No.7	1958	〃

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
日本の港湾	論文	地 理	1958	梶 幸 雄
一港湾経済論組立てのための考察一	//	交通学研究	1958	中 西 睦
労働費の上昇が港湾荷費に及ぼす影響について（共同研究）	//	横浜港湾荷役研究会	1961	北 見 俊 郎
経済成長と「港湾」	//	「交通学研究」	1962	//
経済発展と港湾の基本的関係（上）（下）	//	貨物No.11 No.12	1962 //	//
ターミナルにおける「技術」と経済（上）（下）	//	Handling Management. Vol. 11. No.9 No.10	1962 //	//
最近のわが国貿易港の重要課題	//	地 理	1962	梶 幸 雄
港湾経済について	//	日本海事新聞	1963	矢 野 剛
港湾と貿易における基本問題	//	日本貿易学会 年報 No. 1	1963	北 見 俊 郎
St. ローレンスシーウェイの経済的効果と港湾	//	「経済系」55・ 56号	1963	//
経済発展における港湾への一考察	//	「埋立と浚渫」 No. 5	1963	//
港湾経済の意義と諸問題	//	「港 湾」	1963	//
港湾経済の本質	//	「港湾経済研究」No. 1	1963	//
統計からみた港湾の姿	//	（印 刷 物）	1964	嶋 文 雄
港湾取扱貨物量の変動要素について	//	運輸調査月報 第 6 巻第 2 号	1964	//
公共埠頭の公共性について	//	早稲田商学 No.173	1964 . 5	中 西 睦
港湾経費の海運経営に占める位置と国際収支に及ぼす効果	//	船主協会月報 No. 9	1964, 9	//
公共投資と港湾	//	「港湾経済研究」No. 2	1964. 11	北 見 俊 郎
港湾経済学体系・試論	//	「港湾」 Vol.41 No.12	1964. 12	//
港湾と地域経済・社会	//	「交通学研究」	1964	//
海運国際収支と港湾経費	//	港 湾	1965. 2	寺 谷 武 明

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
港湾の重要性	論文	城西経済雑誌	1965. 4	矢 野 剛
セントローレンスのシーウェイ と港湾問題	//	国土産業経済	1995. 5	
経済発展における港湾の役割と 問題点	//	経済政策学会 年報 No.12	1965. 5	北 見 俊 郎
工業化と港湾（上） —その資本主義的性格—	//	「経 済 系」 No.65	1965. 6	
転換期をむかえた港湾問題	//	「貿易と関税」	1965. 11	喜多村 昌次郎
貿易港湾問題の一考察	//	中央大学商学 論叢 7 卷 6 号	1965. 12	三 橋 文 明
日本港湾経済学会北海道部会に 際して	//	北海道港湾経 済（創刊号）	1966. 5	上 原 轡三郎
港湾における体制的合理化と その内容（1. 2）	//	「経営研究 （84. 86号）」	1966. 7	柴 田 悦 子
港湾における輸送体制の近代化	//	「交通学研究 年報」	1966. 10	北 見 俊 郎
工業化と港湾（下）	//	「経 済 系」 No.70	1966. 11	
本邦港湾の特性と当面する重要 諸問題	著文	日本財政経済 研究月報 Vol. 13No.12	1966. 12	梶 幸 雄
経済発展と「港湾問題」	論文	日本財政経済 研究所報	1967. 2	北 見 俊 郎
経済発展と港湾のビジョン	//	「明るい市政」 1967. 5	1967. 5	
港湾における「合理化」とその 構造的問題性	//	「運輸と経済」 1967. 6	1967. 6	
港湾における「合理化」とその 構造的問題性	//	「運輸と経済」 No. 7	1967. 6	
港を洗う近代化の波	//	「エコノミスト」	1967. 6	柴 田 悦 子
社会科学としての「港湾論」 （1；～6）	//	「港湾」 Vol.44 No.8, 9, 10, 12 Vol. 45No.1, 2	1967. 8 9. 10. 1968. 12 1969. 1. 2	北 見 俊 郎
経済発展と港湾機能	//	「港湾経済研究」 No. 5	1667. 10	
港湾施設利用の問題点	//	「港湾経済研究」 No. 5 号	1967. 10	今 野 修 平

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
輸入食糧とこれからの港湾	論文	輸入食糧協議 会創立20周年 記念論文集	1968. 1	今 野 修 平
港湾革命談議 (1~5)	//	「港 湾」	1968. 7 ~11 1969. 1	東 寿
港湾近代化をめぐる (1. 2. 3)	//	//	1968. 8 9. 10	喜多村 昌次郎
港湾の経済的性格に関して	//	「港湾経済研究」 No. 6	1968. 8	柴 田 悦 子
港湾に対する私見	//	「港湾」Vol.46	1969. 4	浅 葉 尚 一
流通経費と港湾体制	//	「港湾」Vol.46	1969. 5	喜多村 昌次郎
流通革新と港湾機能(上・中・下)	//	日刊運輸タイ ムズ	1969. 8	//
港湾の近代化	//	運輸調査局 「運輸と経済」	1969. 10	高 見 玄一郎
港湾運送機能合理化の考察	//	「港湾経済研 究」 No. 7	1969. 10	宮 地 光 之
港湾の近代化と「制度」の問題	//	「港湾経済研 究 No.7	1969. 10	佐々木 高 志
人間・経済と港湾 —その基礎的諸問題—	//	「港湾」vol.46 No.11	1969. 11	北 見 俊 郎
市民生活と港湾	//	「港湾」Vol.46 No.11	1969. 11	柴 田 悦 子
港湾の合理化と近代化の基礎条件	//	「輸送展望」 No.96	1970. 6	北 見 俊 郎
日本経済の発展と港湾の本質的課題	//	「日本交通学 会年報」	1970. 10	//
港湾における公共性と経済性	//	「海事産業研 究所報」	1971. 1	和 泉 雄 三
天野 剛著「港湾経済の研究」	書評	早稲田商学 No.179	1965. 4	//
北見俊郎著「国民経済と港湾」	//	港 湾	1966. 3	喜多村 昌次郎
北見俊郎著「港湾論」	//	「海 運」	1968. 8	//
北見俊郎著「港湾論」	//	「港湾経済研 究」 No.6	1968. 8	梶 幸 雄

発 表 テ ー マ	区分	発表箇所	発表年月	氏 名
北見俊郎「港湾論」	書評	「経 済 系」	1968. 10	柴 田 悦 子
「港湾経済研究, No.7」	〃	「港湾」No.3	1970. 3	北 見 俊 郎
「輸送革新と港湾産業」 (港湾産業研究会編)	〃	「海運」No.516	1970. 9	〃
檜山千里編「中山廉次先生伝」	紹介	「北海道港湾 経済研究」No.5	1968. 4	徳 田 欣 次
北見俊郎「アジア経済の発展と 港湾」を読んで	〃	「港湾経済研 究」	1964.	中 西 睦
海運系新論集刊行会「海運と港 湾の新しい発展のために」	〃	「港湾」 Vol.4No.8	1965. 8	北 見 俊 郎
矢野剛「港湾経済の研究」	〃	「港湾」Vol.43	1966. 12	〃
“Towards an Economic App- raisal of Port Investment” (R. O. Gross)	〃	「港湾経済研 究」No.8	1970. 10	東 海 林 滋
日本港湾経済学会編「流通革新 と埠頭経営」(港湾経済研究 No.8)	〃	「港 湾」	1970. 12	徳 田 欣 次
港湾, サービスコストの分析	資料	単 冊	1962	是 常 福 治
「港湾のもたらす経済的利益の 分析」	〃	運輸省港湾局	1994. 3	北 見 俊 郎
港湾のもたらす経済的利益の分 析	〃	運輸省港湾局	1964. 3	寺 谷 武 明
経済発展と港湾のビジョン	〃	「明るい市政」 No.23	1967. 5	北 見 俊 郎
「港湾問題」をめぐる合理化と 近代化	〃	「労働経済」 No.15	1968. 7	〃
港湾の体系と体制	〃	「港湾」Vol.46 No.12	1969. 12	〃
神戸港史概説(1部協力者あ り)	著書	同 名 発 行 神戸港振興協会	1961	岸 孝 雄
近代港湾の成立と発展	〃	東洋経済新報社	1962	高 見 玄一郎
史的考察よりみた変革期のはし け運送	共著	港湾産業研究 会編 No.2	1968. 12	今 野 修 平
港湾の昔と今	論文	海 の 世 界	1958	矢 野 剛
わが国主要貿易港発展形態の分 析	〃	日本経済政策 学会年報Ⅹ	1961	松 浦 茂 治

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
本邦戦時港湾施策	論文	日本港湾経済学会年報No.1	1963	矢 野 剛
港湾における海上貨物輸送の史的概説	〃	港 湾 労 働	1964. 3	和 泉 雄 三
港運企業の史的分析	〃	〃 No.96	〃	〃
東北野蒜築港覚え書 —明治前期港湾研究序説—	〃	横浜市立大学 論叢15巻 1 号	1963	寺 谷 武 明
三光汽船発展史論	〃	三光汽船34年 論文集	1964. 9	岡 庭 博
清水港要史	〃	新しい海運と 港湾の発展の ために	1964.11	桵 幸 雄
日本における近代港湾の生成	〃	堀江保蔵編 「海事経済史 研究」	1967. 1	佐々木 誠 治
升米置石 —中世の港湾使用料—	〃	「神 戸 港」	1967. 4	是 常 福 治
本邦港湾政策史序説 —明治時代を中心として—	〃	「交通学研究」	1967.10	寺 谷 武 明
「流通革命と港湾」の世界 史的考察	〃	「港湾」 45巻 5 号	1968. 5	桵 幸 雄
港湾運送業の合理化と資本集中 —主として戦前における史的考 察—	〃	「輸送革新と 港湾産業」	1970. 8	玉 井 克 輔
わが国主要貿易港発展形態の研究	研 究 ノ ー ト	一橋論叢44の 1	1960	松 浦 茂 治
堀江保蔵「海事経済史研究」	書評	「港 湾」 Vol. No.5	1967. 8	北 見 俊 郎
大阪市港湾局編「大阪港史」	〃	「港湾産業研 究」No.7	1969.10	田 中 文 信
北海道の港運業の社史について (その1)	紹介	「北海道港湾 経済研究No.5	1968. 4	徳 田 欣 次
イギリス戦時港湾施策	資料	日本港湾経済 学会年報, 港 湾経済研究第 4 号	1966	矢 野 剛

3—港湾管理運営—

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
経営立地	著書		1958	米 花 稔
経営立地政策	//		1961	
港湾企業経営主体の自主化	//	海 運 叢 書 5	1961	矢 野 剛
埠頭ターミナル発展の一般理論	//	港湾経済研究所	1966	高 見 玄一郎
為替清算協定概論	//	千 倉 書 房	1938	小 泉 信 一
欧米のポート・オーソリティとわが国の港湾管理	共著	明治100年記念講座 「広域港湾の 開発と発展」 神戸市企画局	1968. 10	矢 野 剛
「広域港湾経営のあり方	//	//	1966. 3	北 見 俊 郎
港湾運営の実証的研究	//	日本産業構造 研究所	1966. 3	
港湾運営の実証的研究	//	日本産業構造 研究所	1966. 3	寺 谷 武 明
「港湾運営の実証的研究」	//	日本産業構造 研究所	1966. 3	柴 田 悦 子
港湾運営に関する研究	訳書	港湾都市協議会	1963	北 見 俊 郎
(Booz・Allen & Hamilton Report) 埠頭ターミナル経営論	漢訳	港湾経済研究 所	1966	高 見 玄一郎
Problems in Port Administration and Finance in Japan.	論文	Kobe Economic & Business Review, No.9	1962	柴 田 銀次郎
イギリス港湾の管理・経営制度 とその問題点	//	伊坂市助教授 還歴論文集	1964	中 西 睦
本邦六大港における港湾収支の 考察 (上・下)	//	横浜市立大学 論叢	1966. 3	寺 谷 武 明
港湾経営の理念と問題点	//	「港湾経済研究」 No.3	1965. 10	北 見 俊 郎
「港湾管理問題と港湾の近代 化」 (上・中・下)	//	「経済系」 No.69. 71. 72	1966. 6 1967. 2	//
港湾管理における英米両方式の 得失について	//	海事交通研究	1966. 12	高 村 忠 也
港湾管理問題と港湾の近代化 (下)	//	「経済系」 No.72	1967, 6	北 見 俊 郎

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
「港湾講座」港湾ターミナル経営とポートオーソリティ ①	論文	貿易実務ダイジェスト	1967. 7	喜多村 昌次郎
米国における港湾経営とポート・オーソリティ (2, 3)	//	貿易実務ダイジェスト	1967. 8	//
輸送革新と港湾ターミナル運送 (1, 2, 3)	//	//	1967. 11 . 12 1968. 1	//
港湾運営の諸問題と基礎条件	//	「経済系」 No.75	1967. 12	北 見 俊 郎
港湾管理運営の諸問題 (1, 2, 3)	//	//	1968. 5	喜多村 昌次郎
コンテナ輸送に必要な運送証券 I, II	//	海外商事法務	1968. 6 . 11	小 原 三佑嘉
私の提言「港湾経営に対する私見」	//	「港湾」	1968. 8	杉 沢 新 一
商学・経営学および会計学専攻者の運輸理論研究方法	//	「貨物教室」 222号	1968. 8	田 中 文 信
大阪湾ポート・オーソリティ問題	//	神戸市編広域 港湾の開発と 発展	1968. 10	東 寿
固定資産の再評価の減価償却	//	「海外海事研究」No.66	1969. 7	米 山 譲
合理化一般とターミナル・オペレーション	//	「海運」No.507	1969. 8	喜多村 昌次郎
港湾の合理化と経営・労働 (上・中・下)	//	日刊運輸タイムズ	1969. 9	//
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	矢 野 剛
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	高 見 玄一郎
雑貨埠頭ターミナル経営論序説	//	「輸送革新の 港湾産業」	1970. 8	宮 地 光 之
港湾経営の諸問題	//	長崎県立国際 経済大学研究 所「調査と研究」	1970. 9	柴 田 銀次郎
日本港湾におけるターミナル・オペレーターの論理	//	「港湾経済研究」No.8	1970. 10	東 寿

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
「流通革新」における「港湾経営の基本問題」	論文	「港湾経済研究」No.8	1970.10	北 見 俊 郎
広域港湾とふ頭経営	//	「港湾経済研究」No.8	1970.10	喜多村 昌次郎
ターミナル・オペレーションと「公共性」の経済的意味	//	「港湾経済研究」No.8	1970.10	千須和 富士夫
欧米のポート・オーソリティとわが国の港湾の管理問題	//	「港湾経済研究」No.8	1970.10	矢 野 剛
公共埠頭の効率化と公共性	//	「港湾」Vol.47 No.11	1970.11	宮 地 光 之
向井梅次著「港湾の管理開発」	書評	港湾経済研究 No.3	1966.10	喜多村 昌次郎
住田正一「港湾管理と港湾運送の基礎理論」	//	「海運」Vol.45 No.10	1968.10	北 見 俊 郎
ロッテルダム港の管理運営について	紹介	東 京 港 Vol.15 No.4	1966. 1	岡 素 夫
アムステルダム港の管理について	//	// Vol.16 No.3	1966. 6	//
ロンドン港務局の機構について	//	// Vol.16 No.5	1966.10	//
ニューヨーク港とその事業(上)(下)	資料	東 京 港	1955 1956	矢 野 剛
米国港湾経営調査報告	//		1959	東 寿
ニューヨーク・ポート、オソリティの事業概要	//	首都高速研究資料 No.8	1960	小 泉 信 一
ロンドン港の管理運営	//	運輸調査局調査資料No.572	1964.11	井 上 文 雄
東京湾のポートオーソリティに就て	//	神奈川県委託論文	1969	高 見 玄一郎
港湾の経営形態	//	全国市長会港湾都市協議会	1970. 6	柴 田 銀次郎

4— 港湾財政—

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
港湾財政確立の問題点	著書		1960	是 常 福 治
港湾の経営とその財政問題	論文	国際経済研究 年報 第11号	1961	柴 田 銀次郎
都市港湾財政確立の問題点について	//	第4回港湾都市 協議会総会講演 集(全国市長会)	1961	柴 田 銀次郎
各国港湾に於ける港費の比較研究	//	海外海事研究 No. 1	1964. 7	古 川 哲次郎
港湾資産の推計と課題	//	富 士 論 叢	1964. 11	杉 沢 新 一
各国港湾に於ける港費の比較研究	//	海外海事研究	1964	古 川 哲次郎
イギリス港湾の財政問題	//	港湾経済研究	1964	中 西 睦
港湾資産の推計と課題	//	富 士 論 叢	1964	杉 沢 新 一
独立採算制とロンドン港庁の港湾財政	//	海運と港湾の 新しい発展の ために	1964	矢 野 剛
港湾投資効果の判定	//	海事交通研究	1966. 6	中 西 睦
社会資本資産（とくに港湾資産の地域分布）	//	港 湾	1966. 9	竹 内 良 夫
松宮斌著「港湾の財政経営のあり方」	書評	日本港湾学会 年報 No. 4	1966. 10	柴 田 悦 子
港湾資産の推計（前編・後編）	資料	経企庁総合計 画局および運 輸省港湾局資 料として発表 雑誌「港湾」 に要旨発表	1957	宮 崎 茂 一
港湾投資の収益性	資料	国土産業経済	1966. 5	矢 野 剛
港湾資産の評価	//	運輸省港湾局	1966. 11	杉 沢 新 一

5— 港湾政策（行政），港湾関連法—

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
社会学と社会政策との接点	著書	「社会政策の 基本問題」	1960	岩 崎 重 男
港湾三法の解説	//	五 島 書 店	1965. 10	松 本 清

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
各国港湾行政の実態	共著	日本港湾協会	1960	嶋 文 雄
ベース, 上屋, 倉庫, 舢	論文	(神 戸 港)	1961	是 常 福 治
船混み対策問題の根底にあるもの	//	鯨言欧語第 1 号	1961	矢 野 剛
戦時下港湾対策の意義	//	横浜市立大学 論叢14巻 2 号	1963	寺 谷 武 明
港湾運送事業法の改正と港運業の将来	//	雑誌 「海運」468号	1966. 3	中 西 睦
「港湾問題」と港湾近代化対策の誕生	//	港湾 Vol. 43 Vol. 4	1966. 4	北 見 俊 郎
港湾投資と港湾政策 (1・2・3)	//	//	1968. 2	喜多村 昌次郎
転換期の港湾政策	//	「日本経済政 策学会年報」 No.15	1968. 3	北 見 俊 郎
運送法規の基本的構造と問題点	//	「貨物教室」 220号	1968. 6	田 中 文 信
〈イギリス〉1966年港湾法	資料	外国の立法 No. 27	1967. 1	今 野 修 平
港湾と港湾運送事業法	論文	「港湾」	1968. 1	喜多村 昌次郎

6—港 湾 労 働—

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
恐るべき労働第 2 巻	著書	(共 同 執 筆)	1961	大 山 吉 雄
港湾労働の構造と変動	//	海 文 堂	1964. 11	喜多村 昌次郎
港湾労務管理の実務	//	海 文 堂	1964	高 見 玄一郎
兵庫県労働運動史	共著	(兵庫県発行)	1961	大 山 吉 雄
港湾労働	//	北海立総合経 済研究所	1964. 3	岡 田 清
港湾労働	//	港湾労働所収	1964. 3	徳 田 欣 次
港湾労働の構造と変動	著書	海 文 堂	1964	喜多村 昌次郎
港湾労働に関する諸問題—港湾労働者の実態—(未定稿)	共著	騰 写	1958	河 越 重 任

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
神戸港における港湾労働事情	研究叢書	兵庫県立労働研究所「調査研究叢書」No.1	1952	大 山 吉 雄
港湾労働者の収入の安定策 (A. A. P. DAWSON)	翻訳	労 働 研 究	1952	〃
I L O 第 7 回 内 国 運 輸 委 員 会 の 一般報告	〃	「労 働 研 究」	1961	〃
港湾運送事業及びその労働関係 の当面する諸問題(1)(2)(3)	論文	労 働 研 究	1954	〃
港湾労働の実態と性格	〃	「経済系」32号	1956	北 見 俊 郎
港湾の労働ボス制度をめぐる諸 問題	〃	労 働 研 究	1957	大 山 吉 雄
神戸港の「手配師問題」に関する 資料	資料	労 働 研 究	1957	〃
下請制の発展と社外工制度	論文	日本労働法学会 「労働法」No.12	1958	〃
Port Labor Conditions in Japan —Particularly in Kobe port,—	〃	Kobe Econom- in & Business Review, No. 6	1959	柴 田 銀次郎
港湾労働に於ける日傭労働者の 地位	〃	国民経済雑誌 第100巻第5号	1959	〃
転換期をむかえた港湾労務対策	〃	「労 働 研 究」	1960	大 山 吉 雄
港湾労働対策関係資料	〃	〃	1960	〃
神戸港における港湾労働対策の 現況	〃	〃	1960	〃
本道における港湾労働の諸問題	〃	職業安定 No. 48	1961. 1	及 川 満
港湾労働の雇用実態	〃	社会政策学会年 報10集「労働市 場と賃金」	1961	河 越 重 任
神戸港における日雇労働者の雇 用慣行と労働条件	〃	「労 働 研 究」	1961	大 山 吉 雄
神戸港における荷役作業の実態	〃	国際経済研究 年報第12号	1962	柴 田 銀次郎
港湾労働問題の焦点	〃	(全国市長会)		〃
北海道港運・企業・労働の現状	〃	「職業安定」 No.61	1963. 1	及 川 満

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
港湾運送業における労働力需給	論文	北海道の港運企業労働の現状	1963. 3	徳 田 欣 次
港湾運送業における労働力の需給実態	〃	職業安定 No.60	1963. 9	〃
港湾労働の問題点と将来	〃	「国土産業経済」No.4	1963	北 見 俊 郎
経済発展における港湾労働	〃	「経 済 系」	1963	〃
イギリス港湾労働の現状と問題点	〃	海運研究所報 19号	1963	中 西 睦
港湾労働者の組合ハイヤリングホル制度——海員組合との対比	〃	経済経営研究 第14号（1）	1963	山 本 泰 督
本道における冬期の雇用事情	〃	経研時報 No. 5	1964. 1	及 川 満
ロッテルダム港の発展の港湾労働	〃	日本船主協会 月報	1964. 10	杉 本 一 郎
欧州港湾労働事情概観	〃	海運研究所報	1964. 10	〃
港湾労働の課題	〃	港湾経済研究 No. 2	1964. 11	河 越 重 任
アメリカ太平洋岸における港湾労使関係について	〃	輸入食糧協議会報 No.194	1964. 11	〃
港湾労働の現状と近代化	〃	海 運No.446	1964. 11	徳 田 欣 次
港湾における労働の生産性と問題点	〃	「海運」 No.446	1964. 11	北 見 俊 郎
港湾労働の確保と福利施設の充足	〃	大 阪 港	1964	高 村 忠 也
豪州の港湾労働事情	〃	輸入食糧協議会報 No.197	1965. 2	河 越 重 任
港湾労働法制化の回顧と展望	〃	港 湾	1965. 4	喜多村 昌次郎
ロンドン港湾労務管理と其の問題	〃	神 戸 港	1965. 4	松 本 一 郎
不安定就労の規制と使用者の責任——港湾労働法の基調なるもの——	〃	季刊労働法 No.56	1965. 6	河 越 重 任
本道港湾労働対策の推進	〃	職業安定 No.71	1965. 6	及 川 満

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
港湾労働の近代化条件について	論文	港湾経済研究 No. 3	1965. 6	徳 田 欣 次
港湾労働の諸問題	〃	京浜文化 Vol. 7 No. 2	1965. 7	梶 幸 雄
港湾労働近代化の過程	〃	海 運	1965. 9	喜多村 昌次郎
港湾労働の基調	〃	「港湾経済研究」No. 4	1966. 10	〃
海員争議と港湾労働の課題	〃	「貿易と関税」	1966. 4	〃
英国における港湾労働者雇用調整制度の生成	〃	国民経済雑誌	1966. 10	高 村 忠 也
横浜港における港湾荷役労働の需給実態	〃	「海 運」	1966. 10	喜多村 昌次郎
英国の港湾労働者雇用調整制度の新動向(1・2)	〃	大 阪 港	1967. 3	高 村 忠 也
「港湾講座」港湾労働をめぐる諸問題点(1・2・3)	〃	「貿易実務ダイジェスト」	1967. 4・5・6	喜多村 昌次郎
英国の港湾労働者雇用調整制度の新動向(3)	〃	大 阪 港	1967. 5	高 村 忠 也
港湾労働法の問題点と将来	〃	「労働経済」 No. 11	1967. 7	北 見 俊 郎
輸送革新下の港湾労働	〃	「港湾と貿易」	1968. 2	喜多村 昌次郎
港湾運送の現状と港湾労働	〃	「輸 送 展 望」	1968. 3	斎 藤 公 助
北海道における不安定雇用の実態	〃	「北海道労働研究」104号	1968. 3	徳 田 欣 次
埠頭の効率利用と港湾労働	〃	「港湾と貿易」	1968. 5	喜多村 昌次郎
港湾の近代化と運送の機械化	〃	「港湾経済研究」No. 6	1968. 8	和 泉 雄 三
船員の賃金体系について	〃	「海運経済研究」No. 2	1968. 10	柴 田 悦 子
港湾運送における港湾労働問題の基礎	〃	「港 湾」	1969. 2	喜多村 昌次郎
港湾における労働生産性	〃	「海事産業研究所報」 No. 33	1969. 3	柴 田 悦 子
港湾労働実態報告書(部分)	〃	運輸省港湾局	1969. 3	篠 原 陽 一

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
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—	論文	「北海道労働研究」No.107	1969. 3	徳 田 欣 次
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	玉 井 克 輔
港湾労働論	〃	横浜市大経済研究所「産業構造の変動と都市問題」	1970. 3	寺 谷 武 明
港湾における教育訓練の意義と課題	〃	「海運」No.515	1970. 8	北 見 俊 郎
港湾労働者の供給側面について	〃	「港湾経済研究」No. 8	1970.10	篠 原 陽 一
北海道における労働力流動と過剰人口	〃	「日本人口学会会報」No.4	1970.10	徳 田 欣 次
労務管理に見る港湾荷役企業の「近代化」について	〃	「港湾経済研究」No. 8	1970.10	玉 井 克 輔
港湾労働近代化手法としての荷役工学	〃		1970	松 橋 幸 一
港湾運送事業の近代化と労使関係	〃	「近代港湾」Vol.3 No. 2	1971. 1	喜多村 昌次郎
港湾労働はどう変わるか	〃	「港湾」Vol.48	1971. 1	〃
港湾運送事業と港湾労働	〃	「よこはま港湾厚生」No.54	1971. 1	〃
港湾労働者をめぐる問題	〃	日本労働法学会編有斐閣「新労働法講座」8, 労働保護法(2)		今 野 修 平
北海道の港湾荷役労働	書評	港湾経済研究	1964.11	寺 谷 武 明
港湾労働	〃	海 運 No.447	1964.12	古 川 哲次郎
港湾労働の構造と変動	〃	「港湾経済研究」No. 3	1965. 6	徳 田 欣 次
港湾労務管理の実務	〃	〃 No. 4	1966. 9	〃
米国における埠頭ターミナル・オペレーションと港湾労働	資料	港湾貨物運送事業労働災害防止協会	1968. 2	喜多村 昌次郎

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
栗林労組編「栗林労働史」	書評	「港湾」Vol.46 No.7	1969. 7	北 見 俊 郎
栗林商会労働組合編「栗林労働史」	〃	「港湾経済研究」 No.7	1969. 10	喜多村 昌次郎
Maritime Cargo Transportation Conference N.A.S.: San Francisco Port Study	〃	「港湾経済研究」 No.7	1969. 10	千須和 富士夫
イギリスの港湾労働事情とその問題点	紹介	レファレンス No.158	1964	河 越 重 任
港湾労働等対策審議会の答申とその問題点	〃	職業安定No.66	1964	〃
喜多村昌次郎「港湾労働の構造と変動」	〃	「港湾」 Vol. 41 No.8	1965. 8	北 見 俊 郎
荷役技能訓練調査書	〃	横浜市港湾局	1966. 8	〃
北海道総合経済研究所 「港湾労働」	〃	「港湾」Vol.43 No.12	1966. 12	〃
新潟県商工労働部編「港湾労働者実態調査結果報告書」	〃	「港湾経済研究」 No.8	1970. 10	寺 谷 武 明
港湾労働の実態	資料	労 働 研 究	1956	大 山 吉 雄
港湾労働者の現状と住宅事情	〃	横浜市港湾局	1961. 8	北 見 俊 郎
ニューヨーク港の港湾労働法制	〃	国会図書館調査 立法考査局調査 資料61-8	1961	河 越 重 任
イタリアの港湾労働法制	〃	同上調査資料62 -6	1963	〃
オーストラリアの港湾労働法 〔世界の港湾労働事情 (VII)〕	〃	労働研究No.176	1962	〃
新しい港湾労働者の形成	〃	「荷役と機械」 Vol.7 No.7	1962	北 見 俊 郎
曲り角に來た港湾荷役労働	〃	総研時報 No. 2	1963. 2	徳 田 欣 次
北海道の港湾荷役労働	〃	北海道総研研 究資料 No.8	1963. 3	〃
インドの港湾労働法制〔世界の 港湾労働事情 (IX)〕	〃	労働研究No.179	1963	河 越 重 任
「港湾労働等対策審議会」の答 申をめぐって	〃	「労働神奈川」 No.193	1965. 1	北 見 俊 郎

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
港湾労働法をめぐる諸問題	資料	財団法人運輸調査局創立20周年記念論文集	1966	大 島 藤太郎
欧米における港湾労働者の職業訓練について	//	神奈川県委託調査	1966	高 見 玄一郎
港湾労働教育訓練の方向	//	神奈川県	1970. 3	北 見 俊 郎

7. 一 港 湾 産 業 一

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
倉庫経営論	著書	学 文 社	1966. 4	松 本 清
港湾と「産業貿易センター」問題	//	横浜商工会議所	1970. 6	北 見 俊 郎
港湾産業の発展のために	共著	港湾産業研究会編 No.1	1967. 2	//
港湾産業の発展のために	//	港湾産業研究会編 No.1	1967. 2	喜多村 昌次郎
(港湾産業の発展のために)	//	港湾産業研究会編 No.1	1967. 2	市 川 勝 一
物資流動と輸送手段選択の推移	//	北海道移出入白書	1968. 3	和 泉 雄 三
輸送革新と教育訓練(変革期の港湾産業)	//	港湾産業研究会編 No.2	1968. 12	市 川 勝 一
変革期の港湾産業	//	港湾産業研究会編 No.2	1968. 12	北 見 俊 郎
変革期の港湾産業	//	港湾産業研究会編 No.2	1968. 12	喜多村 昌次郎
変革期の港湾産業	//	港湾産業研究会編 No.2	1968. 12	宮 地 光 之
輸送革新と港湾産業	//	海 文 堂	1970. 8	北 見 俊 郎
「輸送革新と港湾産業」	//	海 文 堂	1970. 8	喜多村 昌次郎
「輸送革新と港湾産業」	//	海 文 堂	1970. 8	今 野 修 平
倉庫営業者の先取特権と留置権	論文	倉庫研究昭和30年	1955	桜 井 正

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
港湾における「技術」と合理化の問題	論文	「経済系」37号	1957	北 見 俊 郎
簡易荷役サイロを利用した撤穀類倉庫荷役の合理化に就て	//	大阪倉庫協会 蒼光別冊	1961	桜 井 正
国際荷役協調協会の活動	//	海 運	1964. 9	松 本 一 郎
港湾輸送体系の近代化—港湾運送業の経営的試論—(上・下)	//	「海運」 No.454・455	1965. 7 8	北 見 俊 郎
港湾倉庫の整備発展	//	横浜市史 第4巻上	1966. 3	寺 谷 武 明
「港湾講座」港湾運送構造とその業務の実態(1・2・3)	//	雑誌貿易実務 ダイジェスト	1967. 1 2・3	喜多村 昌次郎
営業倉庫の現状の問題点	//	「輸送展望」	1967. 3	斎 藤 公 助
荷役よりみた定期船港泊時間の検討(Ⅱ)	//	「日本船舶学会誌」	1967. 5	西 山 安 武
港湾近代化への基礎調査(Ⅰ・Ⅱ)	//	海事産業研究 所報	1967. 8 1968. 12	//
冷蔵倉庫の現状とその動向	//	「輸送展望」	1967. 9	斎 藤 公 助
港湾業務の合理化と海運	//	「港湾経済研究」 No.5	1967. 10	岡 庭 博
物的流通の近代化と保管機能	//	「港湾と貿易」 Vol.1.3 No.12	1967. 12	千須和 富士夫
国際海運貨物取扱業の現状	//	ザ・コンテナ エージ	1968. 6	喜多村 昌次郎
国際海運貨物取扱業の将来	//	ザ・コンテナ エージ	1968. 8	//
港湾産業合理化と港湾産業の合理性	//	「海運」	1968. 11	宮 地 光 之
最近の保管需要の働きと倉庫立地	//	「港湾」Vol.46 No.9	1969. 9	斎 藤 公 助
港湾産業の組織と構造(上・中・下)	//	日刊運輸タイ ムズ	1969. 9	喜多村 昌次郎
協同一貫輸送と港湾産業	//	「港湾」Vol.46	1969. 10	//
臨港倉庫の機能と立地(上・中・下)	//	日刊運輸タイ ムズ	1969. 10	//
食管理体制を背景とした農業倉庫の今後の動向①	//	「輸送展望」	1970. 3	斎 藤 公 助

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
70年代の物流流通機関別の展望 “倉庫” ②	論文	「輸送展望」 (百号記念集)	1970. 8	斎 藤 公 助
食料倉庫の現状とその動向 ③	//	「輸送展望」	1970. 10	//
港湾業務の電算化とその問題点	//	「近代港湾」	1970. 5	三 井 郷 己
北海道の中小企業の基本問題	//	「政 道 研」	1970. 7	和 泉 雄 三
穀物サイロにおける内部流動現象と均一排出装置について	//	「港湾経済研究」 No.8	1970. 10	桜 井 正
港湾産業の発展のために	書評	「港湾経済研究」 No.5	1967. 7	和 泉 雄 三
港湾産業研究会編「変革期の港湾産業」	//	「港湾」Vol.46 No. 3	1969. 3	北 見 俊 郎
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	松 橋 幸 一
松橋幸一「港湾荷役実務」	//	「港湾」Vol.47 No. 2	1970. 2	北 見 俊 郎
流通革新と港湾産業	//	「港湾」Vol.47 No.10	1970. 10	梶 幸 雄
「輸送革新と港湾産業」 (港湾産業研究会編)	紹介	「港湾経済研究」 No.8	1970. 10	柴 田 悦 子
港湾における石炭荷役機械の経営実態	資料	運輸省調査局 調査資料 第554号	1964. 3	井 上 文 雄
海運機能のバランスと余裕(港湾機能を形成する資本の契機)	//	北海道部会北海道交通研究会	1967. 2	神 代 方 雅
港湾運送業実態調査報告書	//	運輸省港湾局	1967. 6	中 西 睦
倉庫の立地に関する調査・研究	//			斎 藤 公 助
// 第Ⅱ編 首都地域			1970. 1	
// 第Ⅲ編 名古屋を中心とした都市圏			1970. 8	
// 第Ⅳ編 大阪を中心とした都市圏			1970. 12	

8. 一 港 湾 情 報 一

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
港湾におけるジャーナリズムの研究（変革期の港湾産業）	共著	港湾産業研究会編	1968. 12	荒 木 智 種
「輸送革新と港湾産業」〔ハンブルク港における港湾体系事情—港湾産業と情報機能をめぐって〕	〃	海 文 堂	1970. 8	〃
港湾運営と情報処理	論文	「港湾」Vol. 46 No. 4	1969. 4	高 見 玄一郎
港湾の情報	〃	「港湾」Vol. 46	1969. 12	荒 木 智 種
港湾における情報の研究	〃	「港湾経済研究」 No. 8	1970. 10	荒 木 智 種
ジャーナリズムと港	資料	日本海事新聞社 「新年特集号」	1969. 1	荒 木 智 種

9—1 港湾流通—（交通，運輸，海運，鉄道，運河，空港，コンテナ—）
（交通・運輸）

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
昭和60年の人口に対応する首都交通研究	著書	東京都市政調査会	1966. 6	北 見 俊 郎
「日本交通の現状と将来」	〃	経 企 庁	1958	宮 崎 茂 一
港湾流通経済の分析	著書	東京成文堂	1967. 6	中 西 陸
交通地理学	共著	大 明 堂	1968. 6	梶 幸 雄
現代の交通問題	〃	労働旬報社	1970. 2	大 島 藤太郎
日本横断運河計画地域の輸送構造とその経済的基礎に関する調査研究(Ⅰ)	〃	日本産業構造研究所(刊行)	1959	沢 田 清
日本横断運河計画地域に於ける輸送構造とその経済的基礎に関する調査研究(Ⅲ)	〃	〃	1959	〃
貨物運輸の近代化—物流の合理化を中心として	〃	交通日本社刊行	1968. 5	田 中 文 信
「輸送革新と港湾産業」	〃	海 文 堂	1970. 8	山 村 学

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
一 湾岸流通基地を中心とした一鉄鋼材のトラック輸送	共著	運輸調査局 「交通経済論集」	1970. 9	山 本 学
名古屋複合ターミナル構想	//	中部経済同友会	1970. 11	市 来 清 也
現代の都市交通	//	千 倉 書 房		小 泉 信 一
現代の都市交通	翻訳	丸善株式会社	1960	//
The Degree of Dependency of Industrial Machinery upon Import in Japan.	論文	Ferris College Journal.No.14	1958	北 見 俊 郎
都市高速道路の必要性	//	「エコノミスト」誌1958・7・19号	1958	小 泉 信 一
セントローレンスシーウェイと港湾問題	//	海 事 研 究	1959	矢 野 剛
工業の地方分散と運輸政策	//	運輸調査月報	1960	田 中 文 信
富山県総合開発計画における交通部門検討	//	北陸経済季報	1961	//
道路建設の経済効果	//	香大経済論叢	1961	植 村 福 七
都市の発展と交通体系	//	所収, 千倉書房 横浜市大論叢	1963	岩 崎 重 男
トラック資本の現況分析	//	北海道労働研究	1964. 3	和 泉 雄 三
横浜市の交通事業	//	経 済 の 貿 易	1964	岩 崎 重 男
流通過程におけるわが国港湾の役割論	//	早大社研誌 Vol.10 No. 2	1965. 5	中 西 睦
港湾物資流通機構の近代化とその方向	//	港湾経済研究 No. 4	1966. 10	//
道路と港湾	//	高速道路と自動車 Vol. 9 No.11	1966. 11	梶 幸 雄
輸送の「近代化」と全港湾輸送体制	//	「港湾経済研究」 No. 5	1967. 10	北 見 俊 郎
アメリカにおける港湾と輸送の近代化について	//	神奈川県委託 調査報告書	1667	高 見 玄一郎
物的流通合理化の研究手法	//	「貨物教室」 214号	1967. 12	田 中 文 信

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
貨物誘致—その意義と手段—	論文	貨物教室215号	1968. 1	田 中 文 信
外国交通・運輸文献の閲読について	//	// 216号	1968. 2	//
貨物運輸と工業立地との関係	//	「公営評論」 217号	1968. 3	//
物的流通経済論序説	//	「社会科学論 集」 第4号	1968. 4	//
総合交通体系的にみた北海道の 物資流動 —道内主要工場を主体とした輸 送ルート—	//	総合交通工学 の体系化に関 する研究グル ープ	1968. 3	筒 浦 明
北海道における物資流動からみ た港湾の位置づけ —道内主要工場を主体とした輸 送ルートについて—	//	日本港湾経済 学会「北海道 部会誌」	1968. 4	//
交通・運輸理論への接近方法	//	「貨物教室」 219号	1968. 5	田 中 文 信
貨物輸送革新と物価問題	//	「公営評論」 第13巻9号	1968. 9	//
経済面からする運輸問題の研究	//	「貨物教室」 221号	1968. 7	//
鉄鋼の流通と鉄鋼専門埠頭計画 (1.2)	//	「港湾荷役」 Vol.13 No.5.6	1968.9. 10	今 野 修 平
交通理論の新しい側面	//	「貨物教室」 223号	1968. 9	田 中 文 信
大港湾の実現と交通体系	//	「広域港湾の 開発と発展」	1968.10	梶 幸 雄
物的流通コスト分析による港湾 近代化へのアプローチ（共同研 究）	//	「海事産業研 究所報」	1968.11	西 山 安 武
地域開発と交通	//	「地域開発と 交通」3集	1968.12	梶 幸 雄
貨物輸送力増強とストックポイ ント	//	「貨物教室」 227号	1969. 1	田 中 文 信
流通過程における港湾の立場	//	「港湾」Vol. 46 No.5	1969. 5	北 見 俊 郎
物的流通「近代化」の問題点	//	「大阪港」No.95	1969. 5	柴 田 悦 子
物的流通「近代化」の意義と本質	//	「経済」	1969. 6	

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
流通経費と港湾輸送(上・中・下)	論文	日刊運輸タイムズ	1970. 1	喜多村 昌次郎
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	〃	市邸学園短期大学「社会科学論集 No. 7	1970. 1	田 中 文 信
大分地区商業流通の近代化	〃	「大分大学研究所報」No.5	1970. 1	松 浦 茂 治
物的流通小史	〃	「物的流通」	1970. 2	宮 野 武 雄
交通学の対象に関する学説の批判と運輸サービス	〃	「社会科学論集」	1970. 2	田 中 文 信
貨物運輸業務への電算機導入	〃	「貨物教室」	1970. 7	〃
新時代の貨物運輸の構想	〃	「輸送展望」	1970. 5	〃
輸送近代化と協同一貫輸送業	〃	「輸送展望」	1970. 8	市 来 清 也
北海道における輸送高度化と問題点	〃	「北海道交通研究会・会報」	1970. 8	神 代 方 雅
新しい港湾運送体制への転換	〃	「運輸と経済」Vol. 30 No.9	1970. 9	喜多村 昌次郎
明治百年の物的流通史	〃	「企業と流通」	1970.11 ~1971.1	宮 野 武 雄
流通革新と港湾利用の方向	〃	「港湾」Vol.47 No.11	1970.11	山 村 学
物的流通と港湾機能	〃	「鉄鋼界」 法政大学大学院修士課程	1971. 1	〃
ニューヨークニュージャージー都市地域の幹線道路共同開発計画の展望	紹介	「道路建設」誌	1960	小 泉 信 一
シカゴ市の都市高速道路網計画概要	〃	「道路建設」No.161	1961	〃
瀬戸大橋の経済調査 (1)	資料	調 査 報 告	1962	植 福 七 村
〃 (2)	〃	〃	1963	〃
〃 (3)	〃	〃	1964	〃
有末, 枉, 青木「交通地理学」	書評	「港湾」Vol.46 No.1	1969. 1	北 見 俊 郎
物的流通市場の実証分析	資料	運輸調査局	1998. 7	杉 沢 新 一
高速道路の維持管理費研究	〃	日本道路公団	1969. 1	

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
都市と輸送（輸送歳時記）	資料	「物的流通」 No.1~4	1969. 8~1	宮 野 武 雄
結合一貫輸送調査報告書(共編)	//	港湾経済研究 所	1970. 3	北 見 俊 郎
結合一貫輸送調査報告書(//)	//	//	1970. 3	千須和 富士夫
三河港流通加工基地計画調査報告書	//	「運輸経済研究センター」	1970. 12	今 野 修 平

9-2 海 運

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
鉄鉱石輸送と鉱石専用船	著書	五 島 書 店	1958	岡 庭 博
海運の概要	//	成 山 堂	1959	//
日本海運金融発達史	//	私 刊	1959	//
海運面よりみた資源輸送	//	科学技術庁	1960	//
資源輸送と海運経営	//	科学技術庁	1961	//
日本の船員	//	労働科学叢書 No.16	1961	西 部 徹 一
現代日本海運史（監集）	//	日刊海事通信社	1961	岡 庭 博
オーナーと呼ばれる海運企業	//	五 島 書 店	1961	//
海運の経営	//	海 文 堂	1963	//
海運産業構造の研究	//	海 文 堂	1964	//
海運の知識	//	海 文 堂	1970	古 川 哲次郎
日本の交通問題(第8章内航海運)	共著	「ミネルバ」	1967. 4	柴 田 悦 子
北海道と本州各地域との物資交流の推移 —物量による考察—	//	北海道移出入 白書	1968. 3	和 泉 雄 三
タンカー専用船の発達と海運経営	//	「現代日本の 交通経済」	1968 . 8	岡 庭 博
船員の労働力の構成について	論文	労 働 科 学 Vol.30 No.2	1954	西 部 徹 一

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
海運金融機関の構想	論文	「運輸と経済」	1955	岡 庭 博
第二次大戦後の遠洋不定期船の強格とその変化について	//	「運輸と経済」	1956	//
Present Status of Japan's Shipping.	//	Kobe Economic & Business Review, No. 3	1965	柴 田 銀次郎
船積の時期とそれの持つ意味に関する考察—貿易, 海上保険, 海運よりみて	//	「商経論集」(早大)	1957	中 西 睦
海運金融の特殊性と今後の方向	//	「海 運」	1957	岡 庭 博
我国海運企業における株式資本	//	マインタイムレビュー	1958	//
景気変動と海運経営について	//	「海 運」	1958	//
船員の労働と傷病に関する研究 第1報～第5報	//	// Vol.35 No.7 ～No.9	1959	西 部 徹 一
船員設備の傾向について	//	// Vol.35 No.6	1959	//
徳川時代の海運金融機関, 三橋会所について	//	「海事経済」	1959	岡 庭 博
日本における海運金融の発達	//	「海事研究」39号	1959	//
国際汽船における海運金融の教訓	//	「海事経済」	1960	//
長期契約に関する一考察	//	「海 運」	1960	//
低開発国海運の現状	//	三光汽船調査資料	1960	//
海運金融における融資の法則	//	日本交通学会 1960年研究年報	1950	//
インダストリアルキャリアの発達とその本質について	//	「海 運」	1960	//
船舶共有制度について	//	海 運 叢 書. 4	1961	//
海運経済の成長と船腹拡充	//	マリタイムレビュー	1961	//
わが国オーナーの実態と本質	//	「海事研究」45号	1921	//
日本海運における独占形態	//	「立命館経済学」 10巻3号	1961	//

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
海運における長期契約の運賃	論文	日本交通学会 1961年年報	1991	岡 庭 博
如何にして高金利に対処するか	//	「海 運」	1962	//
海運金融問題について	//	バンキング 170号	1962	//
海運における経営構造の変化	//	「海 運」No. 7	1962	//
海運企業の合同の意義	//	「海 運」No. 9	1962	//
経済成長と海運	//	交通学会1962 年研究年報	1962	//
海運業と港湾荷役 —神戸港の実情に即して—	//	「海事研究」49号	1962	佐々木 誠 治
船員の健康教育について	//	// Vol.39 No.6	1963	西 部 徹 一
海運補助政策の限界と市場構造 の再検討	//	「海運」No.1~2	1963	岡 庭 博
海運業の収益	//	海運研究所報 12号16号	1963	//
海運における経営の転換	//	海運No.10~11	1963	//
観光事業のあり方	//	観光学会研究 年報 2 号	1963	//
地域開発と海運	//	交通学会1963 年研究年報	1963	//
国際収支と造船金融	//	「海運」No. 3	1964	//
海運業に現われた経営転換につ いて	//	大阪交通短大 記要 3 号	1964	//
海運経営講座	//	「海運」No. 1 ~12	1964	//
海運業の収益性	//	「海運と港湾の 新しい発展のた めに (同文館)	1964	//
クローズアップされた三国間輸 送助成制度	//	「海運」No.440	1964	古 川 哲次郎
仕組み船の問題	//	// No.443	1964	//
自社船問題について	//	// No.444	1964	//
スポット輸送対策	//	// No.446	1964. 11	//
海運業に現われた経営転換	//	大阪交通大学 紀要	1964. 5	岡 庭 博

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
海運の特殊費用研究 (1) eppartunity costs について	論文	早 稲 田 商 学 No.174/175	1964. 9	中 西 睦
海運の特殊費用研究 (2) out-of-pocketcostについて	//	「交通学年報」 1964	1664.10	中 西 睦
海運経営の回顧と展望	//	外航労務協会 叢書	1965. 1	松 本 一 郎
ドイツ海運近況概観	//	「海 運」	1965. 2	//
外国新興船主の経営及び収益	//	//	1965. 2	//
「日本海運における特殊政策と 一般政策」	//	「海 運」	1965	岡 庭 博
海運業の国際競争力	//	世界経済評論	1965. 4	
造船市場構造の変化と海運への 影響	//	海事産業研究 所	1966. 2	
アジアシーウェイについて	//	「港 湾」	1966. 6	竹 内 良 夫
アジアシーウェイの構想について	//	アジア経済研 究所「アジア の域内協力と 海運」	1966. 8	
砂利類の海上輸送増大化傾向に ついて	//	「港湾経済研 究」	1966.10	棚 橋 貞 明
佐々木誠治著「内航海 運 の 実 態」	紹介	国民経済雑誌	196.7 7	柴 田 悦 子
船型大型化の経済性とその限界	//	「交通学研究」 1967年年報	1967.10	岡 庭 博
海運機能のバランスと余裕	//	「日本港湾経 済学会北海道 部会誌」	1967	神 代 方 雅
専用船と国際貿易	//	「地理」13巻2号	1968. 2	今 野 修 平
日本の内航海運の地理学的考察	//	「東北地理」 20巻 3 号	1968. 7	//
はしけ運送の成立と変革 (都市交通の諸問題)	//	「交通学研究」 1968	1968.10	//
物的流通と海運・港湾	//	誠文社「貨物 と流通」	1968.10	柴 田 悦 子

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
フレートライナー輸送方式の構 想	論文	「貨物教室」 226号	1968. 12	田 中 文 信
新海運政策と海運経営のあり方	//	「海運」	1969. 5	岡 庭 博
海運流通の斉合性—そのⅠ	//	「港湾経済研 究」No. 7	1969. 10	神 代 方 雅
日本海運の資本構成及び利潤の 問題	//	「海運」	1969. 10	米 山 譲
海運経営の今後の変化	//	「海運」	1970. 1	岡 庭 博
ステベ人夫傷害と堪航性につい て	//	航 海 学 会	1970. 6	久保田 洋 夫
海上輸送（物流部門の革新）	//	「金融四季報」 秋季号	1970. 8	市 来 清 也
海運市場における需給分析 —ザンマンの所論を中心として—	//	「神戸大学経 営学部研究年 報」XVI	1970. 8	宮 下 国 生
オランダの「造船・海運の予測 に関するシムポジウム」に出席 して	//	「船協月報」 Vol.11 No.9	1970. 9	赤 羽 憲 男
「造船と海運に関する中期なら びに長期予測の国際シムポジウ ム」について	//	「海事産業研究 所報」No.51. 52	1970. 10	//
カーフェリーと新輸送方式	//	「荷役と機械」 9月号	1970. 9	市 来 清 也
ザンマン「世界海運市場論」の 経済学的基礎	//	「海運経済研 究」No. 4	1970. 9	宮 下 国 生
海運経済学の成立	//	「海事交通研究」	1970. 4	小 島 昌太郎
輸送機関別展望 —海運	//	「輸 送 展 望」	1970. 10	市 来 清 也
海運流通の斉合性（そのⅡ・海 運流通斉合化の方向）	//	「港湾経済研 究」No. 8	1970. 10	神 代 方 雅
新しい産業立地と内航海運の動 向に関する予察的考察	//	「海運経済研 究」3	1970. 10	今 野 修 平
日本海運業の収益性	書評	「海運研究所 報」No.26	1964. 8	岡 庭 博
佐々木誠治著「内港海運の実態」	//	「北海道港湾 経済」No. 3	1967. 5	徳 田 欣 次
四国海運の現況と分析	資料		1962	植 村 福 七
本州四国間輸送需要予測	//		1964	//

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
日本の内航海運の現状と問題点	資料	「教養時事」 No.357	1965. 10	梶 幸 雄
スエズ運河の閉鎖の影響と海運の動向	//	「時事教養」 No.420	1968. 11	//
物的流通と内航海運	//	「海運経済研究」No. 3	1969. 10	柴 田 悦 子
北海道・本州間貨客輸送状況に関する研究	//	北海道開発局	1967. 11	五十嵐 日出夫
海上貨物輸送需要想定について	//	北海道開発局	1969. 2	//
現代世界海運の構造	//	「関西大学商学論集」Vol. 14 No. 4	1969. 10	東海林 滋

9-3 鉄 道

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
富山・直江津間鉄道の輸送力増強（複線・電化）に関する調査	著書		1961	田 中 文 信
同調査（改版）	//		1964	田 中 文 信
神奈川県における鉄道輸送事情	//	神奈川県経済調査会	1962	高 見 玄一郎
コンテナ一般ターミナル	論文	中 央 評 論	1967. 7	麻 生 平八郎
国鉄財政の再建策について	//	「公営評論」 第13-2号	1968. 2	田 中 文 信
国鉄と市政	//	「都市問題研究」59巻9号	1968. 9	梶 幸 雄
湾域高速鉄道の構想	//	「港湾経済研究」No.8	1970. 10	浅 葉 尚 一

9-4 運 河

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
本邦運河経済論序説	論文	「経済と貿易」 No.94	1968. 3	梶 幸 雄
運河の発達とその意義・機能の推移	//	「港湾」 45巻11号	1968. 11	//

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
わが国における運河発達の特性	論文	「港湾経済研究」No.5	1967. 10	征 幸 雄

9-5 空港・コンテナ

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
国際航空貨物流動状況報告書	著書	日本関税協会	1968. 1	征 幸 雄
世界の空運と空港	〃	「地理月報」 No.114	1968. 12	〃
ニューヨーク港庁が経営する空港	資料	東 京 港	1955	矢 野 剛
国際海上コンテナ輸送と外貿埠頭公団の出現	〃	城西経済学会誌Vol.4 No.1	1968. 12	〃
国際海上コンテナ輸送をめぐる12章	共著	成 山 堂	1969. 2	喜多村 昌次郎
コンテナ輸送の知識	〃	日 経 文 庫	1970. 5	市 来 清 也
国際海上コンテナ輸送の実態調査	〃	運輸経済研究センター	1970. 11	征 幸 雄
コンテナオペレーションの経済理論	訳書	港湾経済研究所	1968	高 見 玄一郎
曲り角の大平洋航路一現状とコンテナ化による問題点一	論文	地 理 学 理 第11巻第8号	1966. 8	今 野 修 平
コンテナ輸送と港湾運送の基調	〃	「海 運」	1966. 9	喜多村 昌次郎
海上コンテナ輸送と港湾	〃	「大 阪 港」	1966. 12	松 本 清
Containerization in Japan and Yokohama in Particular	〃	港湾経済研究所	1966	高 見 玄一郎
海上コンテナ輸送体制と港湾労働の問題点	〃	「海運」No.4701	1967. 5	北 見 俊 郎
コンテナ埠頭の沈思録	〃	「国民経済雑誌」11-6	1967	佐々木 誠 治
コンテナリゼーションと港湾労働	〃	「海 運」	1967. 11	喜多村 昌次郎
港湾近代化の基本問題一コンテナリゼーションと労働関係の前近代性一	〃	函館大学論集 第3輯	1968. 3	和 泉 雄 三
コンテナ輸送に伴う港湾問題	〃	「海運」 No.492	1968. 9	北 見 俊 郎

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
国際コンテナ貨物輸送とアメリカ主要港湾におけるコンテナ・ターミナル	論文	「名城商学」 第18巻第1号	1968. 9	橋 本 英 三
海上コンテナと海運同盟	〃	経営研究98号	1968. 11	柴 田 悦 子
コンテナターミナルの運営をめぐる	〃	「海運」No.498	1969. 3	喜多村 昌次郎
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	斎 藤 公 助
欧州主要港湾のコンテナシステム	〃	横 浜 市	1969. 10	高 見 玄一郎
沖縄における交通のあり方	〃	「季刊沖縄」	1970. 5	今 野 修 平
港湾問題の本質と東京港の課題 I. II. III	〃	「東 京 港」	1970	〃
コンテナ輸送と港湾運送業の課題	〃	「輸送革新と 港湾産業」 海 文 堂	1970. 7	市 川 勝 一
高村忠也編「国際海上コンテナ輸送をめぐる12章」	書評	「港湾」Vol.46 No. 4	1969. 4	北 見 俊 郎
G. Haussmann; Transcontainer Umschlag	〃	「港湾経済研究」 No. 7	1969. 4	荒 木 智 種
国際コンテナ貨物輸送についての若干の考察	紹介	日本商業英語 学会	1968. 10	橋 本 英 三
コンテナターミナル	資料	港 湾	1967. 1	池 要
コンテナシステムの全貌	〃	港湾経済研究 所	1967	高 見 玄一郎
アメリカ港湾視察報告 1. コンテナリゼーションと オークランド	〃	港湾経済研究 所	1967	〃
コンテナは陸海空を駆けまわる (上, 下)	〃	“ROAD” Vol.2No.1~2	1970. 1 2	桄 幸 雄

10. 一 自 由 港 問 題 一

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
自由港の研究	著書	同 文 館	1954	柴 田 銀次郎
自由港の起源とその史的発展	論文	国際経済研究 年報第4号	1954	〃

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
世界に於ける自由港の経営実態	論文	国際経済研究 年報第5号	1954	柴 田 銀次郎
自由港設置の可否をめぐる基礎 問題	//	「経済系29」号	1956	北 見 俊 郎
米国型自由港に於ける Free-Trad zone の実質, 実務, 実態について	//	研 究 紀 要	1966. 3	新 宮 志 良
ヨーロッパ型自由港 (Sing apore) の実績, 実務, 実態に ついて	//	//	1966. 8	//
台湾の自由港高雄輸出加工区の 特徴と現代的意義の考察	//	「国際経済大 学論集」 第1巻 第1号	1967. 12	//
長崎港の貿易・経済的役割と自 由港構想	//	「長崎文化経 済研究所季 報」	1969. 2	//
自由港の復興	//	「港湾経済研 究」No.8	1970. 10	柴 田 銀次郎
柴田銀次郎著「自由港研究」	書評	「経済系」27号	1956	北 見 俊 郎

11. 一 港 湾 開 発 (計 画) 一

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
港湾計画論	著書	日本港湾協会	1956	東 寿
港湾計画	//	海 文 堂	1964. 10	宮 崎 茂 一
むつ運河対策基礎調査	//	国民経済研究 協会	1966. 4	桵 幸 雄
地域開発計画論	//	日本経営出版 会刊	1967. 10	べい か 花 稔
観光港の現状と開発への課題	論文	「港湾」Vol.64 No. 8	1969, 8	今 野 修 平
わが国における最近の港湾計画 の発展	//	商学集志 No.34	1964. 10	鷹 取 稠
港湾における「広域行政」 —大阪神港開発計画をめぐっ て—	//	経営研究 7.8.9合併号	1965. 9	柴 田 悦 子

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
北海道開発の実態	論文	新評論刊「地域と産業」	1969. 3	徳 田 欣 次
石狩湾新港の建設と背後土地利用の確保	//	(関係機関へ 配附)	1970. 2	神 代 方 雅
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 浦 茂 治
70年代の港まちづくり	//		1970. 3	永 瀬 栄 治
海洋性レクリエーションリゾート の地域的展開とその核としての 港湾	//	「港湾」Vol.47 No.8	1970. 8	今 野 修 平
港湾再開発の基本的問題と「あり方」	//	「港湾」No.12	1970.12	北 見 俊 郎
港湾と港湾(計画)図について	紹介	地図Vol. 4 No. 3	1966. 8	今 野 修 平
小樽港港湾計画書	資料	小樽市開発局	1959. 8	神 代 方 雅
銭函副港計画(石狩湾新港)	//	//	1961	//
伊勢湾臨海地帯工業開発計画書 (日本工業立地センター)	//		1963	梶 幸 雄
三重県低開発地域工業開発計画 書(同上)	//		1963	//
本邦、四国間輸送需要量予測	//	建 設 省	1964. 3	植 村 福 七
小樽港の副港計画について	//	北海道交通研 究会	1967. 1	神 代 方 雅
群馬県 経済開発報告書	報告書	国土計画協会	1962	林 実
愛媛県 中支都市圏建設計画	//	//	1963	//
奈良県 総合開発	//	//	1963	//

12. 一料金運賃問題(船荷証券・保険) —

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
公益企業料金論	著書	東洋経済新報 社	1959	竹 中 竜 雄
港湾運送運賃料金入門	//	港湾経済研究 所	1970	山 本 長 英

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
倉庫保管料荷役料入門	著書	港湾経済研究所編	1971. 1	桜 井 正
保険法 海商法	//			島 谷 英 郎
海上運賃と外国貿易の相関性	論文	国民経済雑誌 第96巻第2号	1957	柴 田 銀次郎
海上運賃変動の法則と今後の市況観測	//	海 事 経 済	1959	岡 庭 博
海上運送におけるターミナル・コストの問題	//	海 運	1962	佐々木 誠 治
港湾使用料のあり方	//	第5回港湾都市協議会総会講演集(全国市長会)	1962	柴 田 銀次郎
イギリスにおける港湾諸料金の徴収制度と問題点	//	「港湾経済学研究」No. 2	1964. 11	中 西 睦
港湾費値上げについての一考察——神戸港に重点を置いて——	//	海 運	1964	高 村 忠 也
公営交通企業料金論	//	都市問題研究	1964. 12	竹 中 竜 雄
1962年改訂荷為替信用状統一規則と信用状取引	//	名 城 商 学 No.14~49	1965. 5	橋 本 英 三
着船売買と港の慣習	//	「ジュリスト」 海事判例百選	1967. 11	小 原 三佑嘉
貨物賃率の構造と流通コスト	//	「貨物教室」 213号	1967. 11	田 中 文 信
Bill of Ladingは果して船荷証券か	//	海外商事法務	1968. 1	小 原 三佑嘉
通し船荷証券について	//	ザ・コンテナ エージ	1968. 7	喜多村 昌次郎
海上保険創生史料をめぐる学説の展望	//	「甲南経営研究」 第9巻第2号	1968. 9	勝 呂 弘
入港料問題について	//	大阪港	1968. 10	岡 庭 博
コンテナ船荷証券に関する技術論的研究	//	「神戸外大論叢」	1968. 12	小 原 三佑嘉
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	田 中 文 信

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
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—	論文	「神戸大学経営学部年報」 XV	1969. 6	宮 下 国 生
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	//
検数・検量・鑑定業務について	//	「かすとむ」 日本関税協会	1970. 8	市 川 勝 一
港湾運送事業運賃料金と港湾運 送近代化基金について	//	「港湾経済研究」 No. 8	1970. 10	山 本 長 英
保険学雑誌総目録(1895~1970) (勝呂, はか2名共編) 140頁	資料	日本保険学会 刊 (非売品)	1970. 11	勝 呂 弘

13. 一広域港湾問題—

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
港湾における「広域化」問題	論文	日本経済政策 学会年報	1969. 5	北 見 俊 郎
大都市港湾の問題点と将来	//	「港湾経済研究」No. 7	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	1996. 10	//
東京湾内諸港における貨物流動 分担の動向	//	「港湾と貿易」 No.11	1970. 6	千須和 富士夫
“JAPANESE CITIES” (Port of Tokyo—Functions and Roles of the Sea Port in the Metropolis—)	//	“Special Publication”No.2 日本地理学会	1970. 10	今 野 修 平
神戸市編「広域港湾の開発と発展」	書評	「港湾経済研究」No. 7	1969. 10	梶 幸 雄
大都市港湾の現状と問題点	資料	「交通学研究」 1966年 研究年報	1966. 11	今 野 修 平
東京湾における広域港湾計画に 対する一指針	//	「港湾経済研究」 No. 4	1966. 11	//

14. —都市と港湾問題—

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
大都市と公益事業	著書	東洋経済新報社	1960	竹 中 竜 雄
日本の交通問題（第7章港湾）	//	ミネルヴァ書房	1967. 4	梶 幸 雄
神 戸	共著	ライブラリーシリーズ 有斐閣	1962.	岸 孝 雄
都市と交通（都市と港湾）	//	有 斐 閣	1965. 1	梶 幸 雄
交通地理学（都市開発と港湾分担）	//	大 明 堂	1968. 6	今 野 修 平
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	和 泉 雄 三
函館市と亀田町における都市化と交通	//	函館大学産業開発研究所	1969. 9	//
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	//	//
都市問題に関する講義集（都市と港湾）	//	全日本建設技術者協会	1970. 5	今 野 修 平
「都市交通問題」	//	汐 文 社 講座『現代日本の都市問題』第4巻	1970. 6	柴 田 悦 子
都市コミュニティの把握について	論文	横浜大学論叢	1957	岩 崎 重 男
戦後横浜の社会教育	//	「経済と貿易」	//	//
最近横浜の社会	//	//		//
どうすれば室蘭を中心とする広域都市圏はよくなるか	//	「室蘭民報」	1961.10	筒 浦 明
広域都市圏としての室蘭地域の地域構造的検討	//	「地理学評論」 Vol.36 No.12	1963	//
港湾都市への構想（上・下）	//	「港湾」 Vol.42 No.9・11	1965. 9 11	北 見 俊 郎
都市港湾論序説Ⅰ—Ⅳ	//	「海事産業研究所報」 No. 38—41	1966. 8 ～11	今 野 修 平

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
港湾における都市再開発の問題 —東京港における都市再開発を 例として—	論文	「港湾経済研究」	1966. 11	今 野 修 平
横浜港の横浜市に及ぼす経済効 果	〃	市大経済研 究所「経済と貿 易」	1957. 1	河 西 稔
都市と港湾	〃	「港湾」	1667. 11	東 寿
都市化時代における港湾機能の 変貌	〃	「カラム」27 号	1968. 3	今 野 修 平
港湾と都市の形成発展	〃	「都市問題研 究」20巻7号	1968. 7	梶 幸 雄
都市化と港湾の近代化	〃	「港湾経済研 究」6号	1968. 8	今 野 修 平
港湾とシティプランの基本論	〃	「港湾経済研 究」No.6	1968	神 代 方 雅
食料輸入と大都市港湾	〃	「経営研究」20 周年記念号(上)	1670. 1	柴 田 悦 子
臨海都市と港湾	〃	「京葉」No.62	1670. 3	北 見 俊 郎
物的流通からみた大都市港湾	〃	「大阪経済」51	1970. 3	柴 田 悦 子
横浜市域における都市交通の動 向と課題	〃	「経済と貿易」 Vol.100	1970. 3	梶 幸 雄
首都圏流通と横浜港の機能	〃	「よこはま経 済」No.10	1970. 12	〃
伊藤善一著「都市化時代の開発 政策」	書評	「潮」6月号	1970. 6	北 見 俊 郎

15. 一地域と港湾問題—

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
神戸港と棉花	論文	「雑誌神戸港」	1954	岸 孝 雄
港湾の後方地域	〃	東 京 港	1955	矢 野 剛
一宮市毛織物工業の将来につい て(羊毛輸入港・毛製品輸出港 についての内容を含む)	〃	中部都市学会 一宮市調査報 告書	1958	松 浦 茂 治
コミュニティ近代化への志向	〃	横浜大学論叢	1959	岩 崎 重 男

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
中部経済圏の貿易にみられる変動と成長 (中部経済圏港別研究を含む)	論文	愛知学大研究報告Ⅸ	1960	松 浦 茂 治
地域の工業化計画における公益事業の機能および任務	//	公益事業研究	1960	田 中 文 信
四日市市の外国貿易・倉庫業・交通通信	//	四日市市央	1961	松 浦 茂 治
一宮市毛織工業の体質改善 (羊毛輸入港, 毛製品輸出港についての内容を含む)	//	中部都市学会 一宮市第2次 調査報告書	1963	//
瀬戸内開発のビジョン	//	市 政	1964. 7	米 花 稔
近圏整備の課題	//	都市問題研究	1964. 1	//
港湾と地域開発	//	日本経済政策 学会年報	1964	北 見 俊 郎
地域開発政策の実証的研究 (羊毛輸入港, 毛製品輸出港についての内容を含む)	//	日本経済政策 学会年報ⅩⅡ	1964	松 浦 茂 治
北海道の物資流動と商圏	//	「地理学評論」 Vol.37 No.12	1964	筒 浦 明
地域開発と交通計画	//	交通学会年報	1964	植 村 福 七
近圏整備の問題点	//	市 政	1965. 7	米 花 稔
地域開発へのマネジメント的接近	//	「地域開発」 高瀬秋太郎編	1965	//
北海道における港湾商機能と背後圏開発	//	北海道商工経 済研究4号	1966. 3	武 山 弘
地域開発の意義および内容と港湾並びにそれに連絡する輸送手段による地域開発について	//	富大経済論集	1966. 5	田 中 文 信
後進地域開発と港湾	//	「港湾経済研究」 No.4	1966. 10	武 山 弘
「地域開発」と港湾における生産力支配 (上・下)	//	「港湾」 Vol.43 No.12 // Vol.44 No.11	1966. 12 1967. 1	北 見 俊 郎
港湾の影響—千葉港公共埠頭の千葉市整備と背後地との関係—	//	千 葉 市	1966	菊 地 利 夫
機能転機に立つ北海道開発と港湾	//	「北海道港湾 経済」No. 2	1966	武 山 弘

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
北海道の開発と日本港湾経済学会	論文	「北海道港湾経済」第1号	1967	上 原 肇三郎
戦後北海道開発20年(1) (北海道開発法制定まで)	//	開発論集第一巻第一号 (北海道大学開発研究所発行)	1967	//
地域開発と港湾	//	「北海道立総合経済研究所・時報」No.27	1970. 2	神 代 方 雅
地域政策と汎交通問題	//	「神奈川県地域開発調査シリーズ」No.5	1970. 6	梶 幸 雄
仙台湾岸における港湾の現況と性格	//	「仙台大学紀要」第2集	1970. 7	永 野 為 紀
「地域開発」と港湾の課題	//	「京葉」No.65	1670. 9	北 見 俊 郎
「地域開発」とターミナル・港湾の基本問題	//	神奈川県地域開発シリーズNo. 7	1970. 10	//
地域開発と港湾の基本的関係と課題	//	「海事産業研究所報」No.52	1970. 10	今 野 修 平
わが国の埋立事業と埋立地域	//	「地 理」	1959	梶 幸 雄
根岸湾の埋立事業と周辺地域への影響	//	「経済と貿易」	1962	//
北海道における港湾の地理的位置と該都市の産業人口構造	//	「北海道港湾経済」No. 2	1967. 1	筒 浦 明
北海道港湾における立地過程と問題点	//	日本港湾経済学会「北海道部会々報」「北海道港湾経済」No. 3	1967. 5	町 田 真 也
港湾投資と地域経済	資料	「国土産業経済」No.11	1964. 11	杉 沢 新 一
港湾投資と地域経済	//	運輸省港湾局	1964	//
「港湾投資の地域開発に及ぼす効果」(分担調査)	//	//	1965. 3	北 見 俊 郎
港湾投資の地域開発に及ぼす効果に関する調査報告書	//	//	1965. 3	杉 沢 新 一

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
港湾投資の地域開発に及ぼす効果に関する調査報告書 No.3	資料	運輸省港湾局	1966. 3	中 西 陸
〃 (港湾資産調査要領)	〃	〃	1967. 2	〃
地域開発と港湾	〃	第8回港湾管理事務講習会	1967. 8	五十嵐 日出夫
神奈川県港湾事情	〃	神奈川県委託調査報告書	1967	高 見 玄一郎

16. 一 臨海工業と港湾問題一

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
臨海工業港湾	論文	「経済系」39号	1958	北 見 俊 郎
日本の工業化(臨海工業と港湾)	著書	古 今 書 院	1966. 1	桵 幸 雄
千葉港の発展(京葉臨海工業地帯A5, 800pのうち30p)	〃	千葉県刊行	1966	菊 地 利 夫
The Distribution of coal in Japan-The Flows of coal in Marine Transportation with special References to the Hinterland of Tokyo port.	共著	Science Report (Tohoku Univ.)	1966. 3	今 野 修 平
臨海工業地帯における港湾機能	論文	貨 物	1954	桵 幸 雄
産業港湾の形成	〃	横浜市立大学論叢	1958	〃
京浜工業地帯と横浜港	〃	岩波・日本の地理	1961	〃
臨海地帯と産業観光	〃	「りんかい」第5号	1968. 1	河 村 宣 介
Dredging Engineering Plans Great Role in Land Development Program	〃	Construction Machinery vol.1 No.1	1968. 9	今 野 修 平
小名浜工業港の現状と成立過	〃	「新地理」16巻I号	1968	永 野 為 紀
石油化学工業の計画配置	〃	地 理	1964	桵 幸 雄
臨海工業基地計画への提案	〃	苫小牧民報	1970. 1	松 沢 太 郎

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
開発迫られる超大規模臨海工港 昭和30年代への展望	論文	ベトロケミカル エンジニア リング vol.2 No. 2	1970. 2	今 野 修 平
工業立地の適性概念	//	「工業立地」 Vol. 9 No.12	1970. 12	梶 幸 雄
京浜工業地帯（含港湾）文献目録	書評	「京浜文化」 Vol. 8 No. 2	1966. 7	//
下北臨海地区工業開発計画調査 報告書	資料	日本工業立地 センター	1964. 2	//
筑後・有明臨海地域工業開発計 画調査報告書	//	//	1964. 3	//
川内市臨海地区工業開発計画調 査報告書	//	//	1965. 3	//

17. 一 外 国 港 湾 一

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
アジア経済の発展と港湾	著書	東京大学出版 会	1964	北 見 俊 郎
アメリカ港めぐり	//	港湾経済研究 所	1969	高 見 玄一郎
西ヨーロッパ港湾に於ける穀物 荷役と保管設備について	共著	「港湾産業研 究会」No. I	1967. 5	松 木 俊 武
欧米の港湾	//	横浜港運協会	1971. 1	喜多村 昌次郎
外国貿易地帯	譚訳	神戸市港湾部	1949	岸 孝 雄
外国貿易地帯利用方法	//	兵 庫 県	1950	//
ロッテルダムの現状と将来	//	「港湾」	1968. 11	荒 木 智 種
ロッテルダム港と港湾労働	論文	Economic Survey.No.7	1962	北 見 俊 郎
欧米の海運・港湾事情	//	「海運」436	1964	佐々木 誠 治
港湾の類型－欧米主要港に即し て	//	国民経済雑誌 109—3	1964	//
独立採算制とロンドン港庁の港 湾財政	//	海運と港湾の 新しい発展の ために	1964. 10	矢 野 剛

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
ロンドン港経営及び港湾労働	論文	「海 運」	1964. 11	松 本 一 郎
ニューヨーク港(1) (2)	〃	国土産業経済	1964	矢 野 剛
パナマ運河 (その経済地理的背景)	〃	「地 理」 Vol. 12 No. 6	1967. 4	梶 幸 雄
ターミナル・オペレーションの 経営基礎 —米国主要港との比較において—	〃	「港湾経済研究」 No. 6	1968. 8	喜多村 昌次郎
港湾都市の国際比較	〃	「都市問題講座」 No. 2	1969. 6	北 見 俊 郎
My Impression of Australia	〃	南山大学「アカデミア」 78	1970. 11	酒 井 正三郎
北見俊郎著「アジア経済の発展 と港湾」	書評	「港湾経済研究」 No. 2	1964. 11	中 西 睦
北見俊郎著「アジア経済の発展 と港湾」	〃	「港 湾」	1966. 6	喜多村 昌次郎
喜多村昌次郎著「米国主要港に おける埠頭ターミナルの運営と 経営」	〃	「北海道港湾 経済研究」 No. 6	1968. 5	徳 田 欣 次
アメリカの港	紹介	(神 戸 港)	1964	是 常 福 治
ロス・アンゼルス港におけるバ ース優先割当制とふ頭料	〃	「港 湾」	1965. 2	〃
J. Bird: The Major Seaports of the U. K.	〃	「港湾経済研究」 No. 3	1965. 10	北 見 俊 郎
“A Comparison of the coast of Continental and United Kingdom Ports” (National Ports Council)	〃	「港湾経済研究」 No. 8	1970. 12	織 田 政 夫
イギリス主要港湾に関する調査 委員会報告書 (ロッチデール報 告書1962年)	〃	「港湾経済研究」	1963	中 西 睦
欧米の港湾事情とロッテルダム 港問題	資料	「貨物」 No. 3	1962	北 見 俊 郎
欧米の港湾と経済	〃	「地理」 Vol. 17 No. 9	1963	〃
ニューオリンズ港	〃	国土産業経済	1963	矢 野 剛
シンガポール港	〃	〃	1963	〃
ボールチモア港	〃	〃	1963	〃

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
ロングビーチ港	資料	国土産業経済	1963	矢 野 剛
ロッテルダム港	//	//	1964	//
シドニー港	//	//	1964	//
ロンドン港(1) (2)	//	//	1964	//
ニューヨークの海運ターミナル と空港	//	運輸調査局調 査資料No.646	1965. 9	井 上 文 雄
世界の港	//	港湾経済研究 所	1965	高 見 玄一郎

18. —個 別 港 湾—

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
横浜港の現状及び将来 1. 戦前戦後の基本的変化 2. 港湾運送事業の変せん 3. 港湾労働の実際問題	著書	横浜経済調査会	1953 1954 1955	高 見 玄一郎
神戸港における港湾荷役経済の研究 (共著)	共著	神戸大学経済経営研究所研究叢書 5	1962	山 本 泰 督
苫小牧港 過去・現在・将来	著書	北海評論社	1970. 2	松 沢 太 郎
神戸港における港湾荷役経済の研究 第3章 神戸港の船内荷役	共著	研究叢書 5	1962	佐々木 誠 治
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	梶 幸 雄
横浜港の歴史的発展	論文	横浜経済年報	1953	高 見 玄一郎
横浜港・神戸港との比較	〃	〃	1954	〃
横浜港	〃	経済地理学年報	1956	梶 幸 雄
四日市港の研究	〃	愛知学大研究報告VIII	1959	松 浦 茂 治
横浜港と貿易都市	〃	日本地誌ゼミナール	1960	梶 幸 雄
衣浦港の交通	〃	中部都市学会半田市将来計画調査報告	1962	松 浦 茂 治
野蒜築港論	〃	交通学研究年報	1964. 10	寺 谷 武 明
東京港における小型鋼船の荷役	〃	港湾荷役No.6	1964. 11	関 谷 義 男
港湾 (「横浜の経済と社会」所収)	〃	横浜市立大学経済研究所「経済と貿易」84号	1964	寺 谷 武 明
東京都の内水路の利用問題	〃	「港 湾」No. 3	1965. 3	関 谷 義 男
横浜港の研究	〃	神奈川県経済調査会	1965.	高 見 玄一郎
室蘭港の発展と性格の変化	〃	「東北地理」第18巻第3号	1966. 9	今 野 修 平
東京湾港湾の開発問題と広域港湾への一考察	〃	「港湾荷役」Vol.13 No.1	1968. 1	北 見 俊 郎

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
流通革命と貨物流動 —大阪港を中心に—	論文	「港湾」	1968. 4	柴 田 悦 子
神戸港の発展指標について (1・2)	〃	「経済経営研 究」18—Ⅱ 19—Ⅱ	1968. 5 12	佐々木 誠 治
地域開発と新しい臨海工業地帯 の整備—苫小牧港—	〃	「工業立地」	1968. 7	松 沢 太 郎
開港 6 年目を迎えた苫小牧港	〃	「港湾」	1968. 9	〃
東京をめぐる内水路の利用と将来 への提案	〃	「港湾」 45巻11号	1968. 11	今 野 修 平
「東京湾港湾」問題と「広域港 湾」の基礎課題	〃	「経済系」 No.79	1969. 1	北 見 俊 郎
横浜市における港湾収支問題	〃	「経済と貿易」	1969. 3	寺 谷 武 明
大阪港の貨物流動とその問題点	〃	「港湾経済研 究」 No. 7	1969. 10	柴 田 悦 子
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	今 野 修 平
物的流通からみた大阪港	〃	「大阪人」	1969. 11	柴 田 悦 子
日本の臨海工業地帯の発展と鹿 島港の開発	〃	オーシャンエ イジ Vol. 2 No. 2	1970. 2	今 野 修 平
港湾の近代化と背後地との関係 —博多港穀物埠頭を例として—	〃	「東北地理」 22—2	1970. 4	〃
苫小牧港の現状と将来の課題	〃	北海道部会 (日本港湾経 済学会)		松 沢 太 郎
神戸港における港湾荷役経済の 研究	書評	日本港湾経済学 会年報第 1 号	1963	寺 谷 武 明
博多港のあゆみ	〃	「港湾」Vol.47 No.11	1970. 11	今 野 修 平
港ヨコハマ	資料	「地 理」	1959	梶 幸 雄
「横浜港における港湾労働需 給」	書評	「労働神奈川」 No. 174	1963	北 見 俊 郎
浦の内港経済調査報告書	資料	第 3 港 湾 局	1964. 3	植 村 福 七
東京港物資流動調査報告書	〃	日本工業立地 センター	1965. 3	梶 幸 雄

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
横浜港と神戸港	資料	「教養時事」 No. 381	1966. 9	梶 幸 男
名古屋港に行なわれた投資について	//	月刊「名古屋」 港 15巻8号	1966. 9	松 浦 茂 治
小樽港の現状と課題（海運の生産性を中心とした日本海沿岸港の一考察）	//	日本港湾経済 学会	1966.10	神 代 方 雅
横浜港における定期船のターンラウンドおよび貨物流動について	//	運輸省委託調 査	1967	高 見 玄一郎
横浜市の都市交通問題	//	横浜市企画調 整室	1970. 1	梶 幸 雄

19. 一関連問題一

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
貿易実務	共著	山 川 出 版 社	1956	柴 田 銀次郎
米ソ比較経済論	著書	ミネルヴァ書 房	1957	野 田 早 苗
社会諸科学の全体的歩み	//	「社会科学の展 開」所収、関書院	1958	岩 崎 重 男
「日本の国富構造」	//	共著（中山伊 知郎編）	1959	宮 崎 茂 一
日本経済の成長と循環	//	東洋経済新報 社	1960	酒 井 正三郎
世界の鉄鋼資源問題に関する基本統計資料（監集）	//	科学技術庁	1961	岡 庭 博
ブラジルの経済構造	//	アジア経済研 究所	1962	柴 田 銀次郎
公益企業の経営	//	日本経済新聞 社	1963	竹 中 竜 雄
現代の地理学（交通・通信・観光事業）	共著	広 文 社	1963. 4	梶 幸 雄
低開発国工業化の過程と諸問題	共訳	評 論 社	1967. 9	北 見 俊 郎
経済学・経営学を学ぶために	共著	新 評 論 社	1970	//
世界の食糧	共訳	白水社クセジ ュ文庫	1953	野 田 早 苗
世界の工業原料	//	//	1954	//

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
共同市場	翻訳	白水社クセジュ文庫	1959	野 田 早 苗
低開発諸国	//	//	1962	//
改訳共同市場	//	//	1963	//
消費の地理学	//	//		//
地域開発の理論	論文	日本経済政策学会年報ⅩⅡ	1963	酒 井 正三郎
船舶の色彩調節に関する研究	//	Vol.31No.2	1955	西 部 徹 一
アメリカ貿易政策の基調としての互恵通商協定法	//	国民経済雑誌第91巻第1号	1955	柴 田 銀次郎
アメリカ合衆国の貿易政策に於ける動向	//	国際経済研究年報第6号	1956	//
カナダの経済構造と外国貿易	//	国際経済研究年報第7号	1957	//
「世界経済総覧」(中)	//	「世界の海運」	1959	岡 庭 博
平均概念について	//	国民経済雑誌第102巻第2号	1960	柴 田 銀次郎
Japanese Emigration and Effect on Internatioal Payments.	//	Kobe Economic & Business Review, No.7	1960	//
地域産業関連分析の理論的実証的研究	//	香大経済論叢	1961	植 村 福 七
中部経済圏の圏域画定に関する調査研究	//	名古屋市調査報告書	1964. 3	酒 井 正三郎
公益企業の社会的責任	//	「経営教室」	1964. 3	竹 中 竜 雄
輸出振興と租税政策	//	経済貿易研究 Vol.14 No.2	1964. 4	岡 野 鑑 記
各産業に於ける企業の金利負担状況	//	「海外海事研究」 No.2	1964. 10	古 川 哲次郎
横浜の観光事業	//	「経済と貿易」	1964. 7	梶 幸 雄
イギリスの産業国有化	//	「商経法論叢」	1964. 9	岡 野 鑑 記
行政と経営との交錯	//	「年報行政研究」 No.8	1964. 9	竹 中 竜 雄
インドの公企業の経営	//	神戸大, 研究年報	1964. 9	//

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
インドの公共企業体の経営	論文	国民経済雑誌	1964. 10	竹 中 竜 雄
工業地域の形成と工業開発計画	〃	横浜市立大学 論叢	1964. 12	梶 幸 雄
瀬戸市陶磁器業需要・市場 (国内・国外) 分析	〃	瀬戸市開発計 画調査報告	1964. 12	松 浦 茂 治
地方公営企業論	〃	「自活論集」 No.22	1964. 12	竹 中 竜 雄
中京圏整備の課題	〃	都市問題研究 Vol. 17 No. 1	1965. 1	酒 井 正三郎
港湾倉庫の現状と問題点	〃	「早稲田商学」 No.178	1965. 3	中 西 睦
国家経費の国民経済的機能論	〃	経済貿易研究	1965. 3	岡 野 鑑 記
公企業の経済学的考察	〃	「運輸と経済」	1965. 3	岡 田 清
造船奨励法下の民営造船所	〃	「海事産業研 究所報」 13号～15号	1967. 7～9	寺 谷 武 明
第一次大戦期の民営造船所	〃	同上 21号～22号	1968. 3～4	〃
日米船鉄交換と民営造船業	〃	同上 23号～30号	1968. 5～12	〃
大都市社会の出現	〃	「アカデミア」	1968. 5	酒 井 正三郎
中世教会法の利息禁制と地中海 の海上貸借	〃	「名古屋学院 大学論集」 第14号	1968. 6	勝 呂 弘
道央新産都市の現状と問題点	〃	「地理」第13 巻第10号	1968. 10	筒 浦 明
交通工学の成立	〃	「貨物教室」 224号	1968. 10	田 中 文 信
交通事故防止論序説	〃	「貨物教室」 225号	1968. 11	〃
日米船鉄交換と民営造船業 (I X)～(X X III)	〃	「海事産業研 究所報」 No.32～45	1969. 2 1970. 3	寺 谷 武 明
流行歌にみる港湾	〃	「港湾」 Vol. 46 No.11	1969. 11	今 野 修 平
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	徳 田 欣 次

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
日本鉄鋼業70年の課題	論文	日本鉄鋼連盟	1971. 1	山 村 学
掘江保蔵「海事経済史研究」	紹介	「港湾」 Vol. 44 No.5	1967. 5	北 見 俊 郎
道都札幌	〃	講談社刊「日 本の文化地理」 (北海道編)	1969. 8	簡 浦 明
昭和30年四国産業連関表報告書	資料		1962	植 福 七 村
昭和35年四国産業連関表報告書	〃		1963	〃
地域学研究のすう勢	〃	土木学会誌	1964. 9	〃
道南地域の現状	〃	北海学園大学 開発研究所	1967. 6	簡 浦 明
都市地理学	〃	北海道企画部	1967. 10	〃
神奈川県貿易構造調査報告書 (共著)	〃	神奈川県商工 部	1968. 12	梶 幸 雄
私の提言—港湾に対する私見—	随筆	「港湾」	1970. 4	和 泉 雄 三
劇的終末	〃	「港湾」港湾 法制定20年記 念号	1970. 6	柴 田 銀次郎
港と人間の断層	〃	「流通設計」 No. 1	1971. 1	北 見 俊 郎
函館五稜郭	〃	「地形図に歴 史をよむ」 第2集	1970. 6	簡 浦 明
国際化の中の日本				竹 内 良 夫
公企業経営	著書	ダイヤモンド 社	1954	竹 中 竜 雄
公企業研究の世界的動向	〃	森 山 書 店	1954	〃
The Theorg of Structural change of National Economy	〃	Econonmic Se- ries No.12(the Science council of Japan	1955	酒 井 正三郎
ロストウ著拙訳経済成長の過程	〃	東洋経済新報 社	1955	〃
経済構造変動の理論	〃	森 山 書 店	1956	〃
中部産業戦後十年史	〃	東洋経済新報 社	1959	〃

発 表 テ ー マ	区分	発 表 箇 所	発表年月	氏 名
富山市高度工業化の基礎条件としての交通および電力の実証的研究(上・下)	著書		1958 1959	田 中 文 信
公益企業の経営(初版)	//	日本経済新聞社	1959	竹 中 竜 雄
観光統計のとり方	//	日本観光協会	1961	林 実
石川島重工業株式会社108年史	//	石川島重工K. K.	1961	寺 谷 武 明
地方銀行小史	//	全国地方銀行協会	1961	//
社会科学一般理論	//	同 文 館	1962	酒 井 正三郎
コスト解析(共著)	//	日本生産性本部	1962	松 沢 新 一
京都市における観光事業の現状と将来	//	京都市観光局	1964. 3	河 村 宜 介
公益企業料金論(初版)	//	東洋経済新報社	1963	竹 中 竜 雄
成長理論と構造理論	//	ダイヤモンド社	1963	酒 井 正三郎
中部経済圏の圏地画定作業に関する調査研究	//	中部都市学会 名古屋市	1964	//
「総合的経済開発の基本問題」 「総合開発の一前提条件」	共著	日本学術振興会 四国開発問題委員会著「四国の産業開発」の一部	1961	竹 中 竜 雄
マルクス世界経済の均衡と成長	共訳	ダイヤモンド社	1967	渡 辺 行 郎
公経営論の見地よりみたる北海道開発行政の批判的考察	共著	日本学術振興会 「北海道開発に関する経済学的研究」の一部		竹 中 竜 雄
東ドイツ新経済構造とその内国商業組織化——および、新『内国商業経済学』計画の成立・発展(I)	論文	『徳増教授還暦記念論文集』	1955	渡 辺 輝 一
社会生態学の生成基盤に関する一考察	//	横浜大学論叢	1956	岩 崎 重 男

発 表 テ ー マ	区分	発 表 簡 所	発表年月	氏 名
わが国の南米移民と国際収支	論文	神戸大学経済経営研究所, 中南米研究叢書Ⅱ『対南米経済政策』	1960	柴 田 銀次郎
事業部制	//	経 済 往 来	1961	杉 沢 新 一
現場管理による原価管理	//	富 士 論 叢	1961	//
経理規定	//	監 査	1961	//
原価管理図表	//	女子大研究論集	1962	//
コスト・マネジメント	//	富 士 論 叢	1962	//
原価管理グラフ	//	工 場 管 理	1963	//
近代的原価管理の概念と領域	//	女子大論集	1964	//
無包装による包装の合理化	//	新しい包装	1965. 5	桜 井 正
日本の二重構造の貿易政策	//	世界経済評論	1967. 12	渡 辺 行 郎
北海道における炭田地域の現状	//	「地理」 Vol. 14 No.2	1969. 2	筒 浦 明
新しい港湾のイメージ	//	「港湾」	1970	加 納 治 郎
宗教改革前後にみるヒューマニストの社会経済観—とくにモアとヘイルズの囲い込み観を中心に—	//	「関東学院大学人文論集」 No. 2	1970. 2	小 林 照 夫
監査証拠論	書評	監 査	1961	杉 沢 新 一
愛媛県・松山・道後観光診断	報告書	//	1962	林 実
山梨県 下部温泉観光診断	//	山梨県観光連盟	1963	//
三重県 伊賀地区観光診断	//	三 重 県	1963	//
棉スフ織物業のコスト解析	資料	日本中小企業指導センター	1963	杉 沢 新 一
プラスチック工学 //	//	//	1963	//
機械靴・家具工学のコスト解析	//	中小企業センター	1964	//
コスト解析(歯車工業)	//	日本中小企業指導センター	1965. 3	//
枚方市観光診断報告書	//	枚 方 市	1965. 3	河 村 宜 介
イスラエル(彙訳)	//	「新地理」 Vol. 18 No.3	1970. 3	永 野 為 紀
北海道	//	「分県トラベルガイド」	1970. 9	筒 浦 明

「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年 (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)

4. 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, フォ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	松本清	(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（日本海沿岸の港湾の諸問題）

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長	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)
貨物輸送史上における港湾……………	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——

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」……………梶 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…………… (15)
 会員業績リスト……………
 年 報 総 目 次……………
 編 集 後 記……………

8. 1970年 (No. 8) (成山堂・発行, 定価 1,250円, 部数あり)

「流通革新と埠頭経営」

序……………

研 究

欧米のポート・オーソリティとわが国

港湾の管理問題……………

自由港の復興……………

日本港湾におけるター

広域港湾と埠頭経営

ターミナルオペ

「流通革新」と「港

港湾における情報の研究……………

港湾労働者の供給側面について……………

労務管理に見る港湾荷役企業近代化……………

港湾運送事業料金と港湾運送近代化基金……………

海運流通の斉合性（そのⅡ海運流通斉合の方向）……………	神代方雅	
湾域高速鉄道の方向……………	浅葉尚一	
穀物サイロにおける内部流動の現象と 均一排出装置について……………	桜井正	(245)

文献紹介

港湾産業研究会編「輸送革新と港湾産業」……………	柴田悦子	(264)
新潟県商工労働部編「港湾労働者実態調査結果報告」……………	寺谷武明	(267)
R. O. Gross; Towards an Economic Appraisal of Port Investment……………	東海林滋	(272)
National Ports Council; A Comparison of the cost of Continental and United Kingdom Ports……………	織田政夫	(279)

学会記録

学会記事……………		(286)
会員業績リスト……………		(303)
「港湾経済研究」総目次……………		(308)
編集後記……………		(315)

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」	梶幸雄	(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)

8. 1970年 (No. 8) (成山堂・発行, 定価 1,250円, 部数あり)

「流通革新と埠頭経営」

序	矢野剛
---	-----

研究

欧米のポート・オーソリティとわが国の

港湾の管理問題	矢野剛	(1)
自由港の復興	柴田銀次郎	(22)



日本港湾におけるターミナルオペレーターの論理	東寿	(46)
広域港湾と埠頭経営	喜多村昌次郎	(71)
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	(87)
「流通革新」と「港湾経営」の基本問題	北見俊郎	(105)



港湾における情報の研究	荒木智種	(122)
港湾労働者の供給側面について	篠原陽一	(133)
労務管理に見る港湾荷役企業近代化について	玉井克輔	(160)
港湾運送事業料金と港湾運送近代化基金について	山本長英	(186)

海運流通の斉合性(そのⅡ海運流通斉合の方向)	神 代 方 雅	(218)
湾域高速鉄道の方向	浅 葉 尚 一	(233)
穀物サイロにおける内部流動の現象と 均一排出装置について	桜 井 正	(245)

文献紹介

港湾産業研究会編「輸送革新と港湾産業」	柴 田 悦 子	(264)
新潟県商工労働部編「港湾労働者実態調査結果報告」	寺 谷 武 明	(267)
R. O. Gross; Towards an Economic Appraisal of Port Investment	東海林 滋	(272)
National Ports Council; A Comparison of the cost of Continental and United Kingdom Ports	織 田 政 夫	(279)

学会記録

学 会 記 事		(286)
会員業績リスト		(303)
「港湾経済研究」総目次		(308)
編 集 後 記		(315)

編集後記

1962年10月に横浜港をのぞむシルク・センターで、日本港湾経済学会が呱呱の声をあげてから10年になった。この学会年報は、2年目の大会時に誕生したので、今年でNo.9をむかえた。年報・No.1はタイプ印刷で、それに規約や会員名簿までふくめて178頁というささやかなもので、発行部数もたしか500部かと記憶している。タイプ用紙のままで校正をしなければならないので、執筆者校正はできず、一枚一枚電気のひかりをそらせるようにして校正した記憶もまだあざやかに残っている。

さて、本年度年報は、10周年記念大会とて、装いをこらす企画が編集会議のはじめから種々もたれたが、現実的な諸条件のきびしさもてつだって、憶い多くとも為すところ必ずしも多きにいたらない結果に終わった。昨年度大会の自由論題、本年度大会の共通論題の原稿に、10周年記念論文としての寄稿を願い、さらに、No.2より各号に収めてきた会員の「業績リスト」を再編成し、「港湾研究文献目録」とした。録

凡そ編集作業で困難なことは、〆切期日までに原稿が出揃わないことであるが、ご多用の中を玉稿をよせて頂いた先生方にはあらためてお礼を申し上げねばならない。とくにこの記念号は、論文内容からして「現代港湾の諸問題」という総合的な表題としたが、編集についてはきわめてむずかしい問題に直面した。こうした困難な作業を、荒木先生をはじめ、土居（靖範）さんや井尻（文也）さんがやってくださったことは感謝に耐えない。とくに井尻さんには、「文献目録」作製など、きわめて厄介なことをまとめて頂いた。また成山堂社長小川実氏と文化印刷社の社長桜井清次氏にはずいぶんよけいなご配慮をおかけしたことをおわびしなければならない。

学会誌の刊行は、もっとも重要な学会活動の一つである。今までの「港湾経済研究」が学問のために、またわが国港湾経済・社会のために何をなしたかは目下のところ未知数かも知れないが、港湾の学問的研究のたゆまぬ軌跡として、世に問われるものであることを信じたい。

Sept. 1971（文責・北見）

編集委員（A・B・C順）

荒木智種、今野修平、北見俊郎、征幸雄、柴田悦子、徳田欣次、山本泰督

現代港湾の諸問題

(『港湾経済研究』No. 9)

定価3,000円

1971年9月20日 印刷
1971年10月5日 発行 ©1971

編者 日本港湾経済学会
横浜市中区山下町279の1地先
(横浜市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 078-331-7390番

(分) 3056 (製) 24022 (出) 3819