

輸送システムの変革と港湾の変貌

——史的発展と今後の展望について——

今野修平
(運輸省港湾局)

目次

1. はしがき
2. 輸送システムの変革とは何か
3. 交通革命期における輸送システムの変革と港湾の変貌
4. 交通革命期の変革と現状での変革の対比
5. 輸送システムと港湾の今後の展望
6. あとがき

注および参考文献

1. はしがき

昭和30年以降のわが国の高度成長は、重化学工業化を軸として進展し、膨大な輸送需要を生起するに至った。特に貨物輸送の増大は、トラック輸送と海上輸送の量的増加と共に、船舶・トラックの大型化をもたらすこととなった。

一方輸送量の急激なる増大は、交通施設の整備がこれに追いつかず、いわゆる「交通問題」としての過密や渋滞の現象を生じることとなった。その結果、流通コストの絶対額は輸送量の増大に比例して膨張すると共に、交通施設の立遅れは、流通コストにしめる物的流通コスト(以下物流コストと省略)の増大を呼び、いわゆる「物流問題」が生じることとなったと理解することが出来る。このような問題意識を最初に持つようになったのは、直接の運賃

負担者である荷主等であったと推察されるのである。

かくして荷主を中心とする分野から、物流コスト合理化の要望が生じ、大量輸送化、専門輸送化、ユニットロードシステム (Unit Load System)、インターモーダルトランスポートション (Intermodal Transportation) 等次々と新しい輸送分野の開拓が提唱されてきたとみたい。

一方これら物流合理化の主提唱者である荷主は、日本経済の重化学工業化と独占資本主義段階における大企業の成長を反映し、巨大独占産業資本の比重が増大して、大資本中心に提唱されてきたとあって良い。

その結果、本来荷主と海運と港湾関連業⁽¹⁾の接点である港湾は、物流合理化の波をまともに受けて、大きな渦中に投げ込まれることとなった。当然のことながら、港湾における物流合理化問題は、荷主側からの要請が強く打出され、外部からの合理化方策の導入と、港湾内部の主体性なき合理化の強制が公式化して出現したのである。

このように考えると、いわゆる「港湾問題」は、荷主側からの物流合理化問題により発火したとみるべきであると考えられる。港湾内部の前近代性や零細性が問題になるのは、荷主側からの発想が主である⁽²⁾と同時に、荷主側からの物流合理化問題の出現により、相対的に顕在化した問題であると解釈することが出来る。換言すればいわゆる「港湾問題」は、資本の論理に基づく物流合理化問題を抜きにしては問題となり得ないものであるといえる。

しかるに物流合理化の問題は、経済の高度成長とこれに関連するわが国経済の最近における変化によってもたらされたものかという点、決してそうではなく、交通経済における「財貨の場所的移動のための時間と空間の克服」という本質的課題として、いわば宿命的に存在していたと考えられる。ただ経済成長の速度がいかにも早く、そのために経済成長期に入り、大きな問題と化してきたと解釈するのが正当であろう。

このように考えると、「港湾問題」は物流合理化とその背景にあるわが国

の資本主義経済発展の大きな流れの中で位置づけられるべきであり、「3・3答申」や戦前における港湾の国家管理が、今日の「港湾問題」の原点の全てではない。「港湾問題」を経済学的に把握し、現代的意義を正確に理解するためには、現時点における日本経済の本質と構造とのかかわり合いを無視してはならず、「港湾の近代化」も「新しい港湾産業」も全ての現時点における港湾問題は、その上に立ってこそ問題の本質を把握し得るものであるといえる。

「港湾問題」について以上のように位置づけることが出来る時、今日の激変する港湾はいかに解釈するかが次の問題となる。港湾の変貌を港湾内部より把握し、港湾外部に対し問題の転化を行なうことや、西欧社会を近代社会の模範として、それとの対比から変貌とそれに伴う問題の指摘で終わっては、今日の港湾の変貌の実態は把握し得ないと考える。港湾はわが国経済の発展と変化に対し、構造的には重要な役割を果たしながら、所詮用役提供の機能を持つ基盤としての社会資本である以上、経済の発展と変化に対し、原動力ではあり得ず、経済の発展と変化を受動的に受け止めて、その機能を果たしてきたと考えるのが妥当である。そうだとすれば、港湾の変貌はむしろ港湾にとって外部経済の要請によるものであり、関連する分野の発展と変化と一体的に把えると同時に、港湾にとっては要請者である経済の原動力の動向（それは資本の発展であろう）を見失ってはならないのである。

この2点に留意した上で、港湾における変貌を理解することは、今日の「港湾問題」なり、港湾に関連する諸問題について、特に社会科学の立場からこれを究明する際の基本的学究態度であるべきであろう。しかるに今日までの社会科学的分野からの港湾の学的究明は、港湾を孤立的経済活動の場と考えたのではないかと考えたくなるほど港湾を特殊扱い化し、極度に港湾中心に陥り込んだ研究態度に基づくのではないかと疑われる成果が少なくないように感じられる。

そこで本稿では以上の点に留意することを念頭に、輸送の変化と港湾の変貌について、史的考察と今後の展望を試みようとしたものである。本章でも前述したように、ここでいう輸送の変化、換言すれば物的流通の変化は、極く最近急激に生じたものではなく、歴史的には幾度かの経験を経ているのである。すなわち馬車交通から鉄道交通への変化や、帆船から汽船への変化は、輸送手段の大変革に伴なう革命的な輸送の変化であったわけで、さらに技術の進歩、経済の発展は常に物的流通の変化を伴いつつ今日に至ってきたのであり、今日のみの問題ではなかったのである。その意味で港湾の変化を顧みることは、重要なことであるとの問題意識が、同時に将来への展望を試みさせるものであることを、前もってお断りし、本稿の問題意識としておきたい。

2. 輸送システムの変革とは何か

日本港湾経済学会第10回大会（昭和47年大会）の研究発表共通論題のテーマは、「輸送システムの変革と港湾運営」と決定し、本稿もその一部を担って、論文題名を命名したのであるが、そもそも「輸送システム」とは何かを考えてみる必要がある。特に学会でのテーマであれば、学術的課題を学術用語に基づいて決定するのが常識であり、さらに社会現象をとりあげるとすれば、どのような現象を指すのかを明確にしておく必要があると考える。特に共通論題として取上げる場合は、議論が噛み合うためにも、明確にすることは前提必須条件であると思われる。

以上の視点より、「輸送システム」とは何かについて、本稿では以下のように考える。もともと「輸送システム」とは学術用語として固定化していない⁽³⁾。その要因は、システムという語が、あまりにもマスコミ的であり、その使用別からしても日本語としては広範に使用されているところにあると思われる。例えば交通関係でもC. T. S. (Central Terminal System)、パイプ

ラインシステム (Pipe Line System), バージラインシステム (Barge Line System), A.T.S. (Automatic Train System) 等は極めて一般化した典型例であろう。このような使用例からみると、新しく開発された機器を使用しての新手段を意味しているように受取れるが、〇〇のシステム化となると整理統合統一化というか体系化というか、そのような意味で使用されている場合が多い。さらにシステム産業となると、用語のみが先行して、その実態、定義は全くない状態であるといえよう。

社会科学においては概念規定を明確にして取組むことは、基本的態度の一つであると同時に、初歩的な必須課題であって、これを省略して論理の展開はあり得ないと考える。特に感覚的性格を強く有する日本語においては、以上の態度を厳密に持つべきであり、マスコミにより乱造される輸入外国語の使用にあたっては、なおのこと厳密でなければならない。

本稿では与えられた課題である「輸送システム」について、一応「人または財貨の空間的移動の方法と手段ならびにその組合わせの技術的社会的仕組み」と規定することとする。その結果、輸送システムとは、常に輸送コストの低減化と時間の克服を命題とし、人類史上または財貨の輸送が必要とされてから今日まで、変ることなく存在していたものであり、最近生起された新しい問題でないことに気附くのである。特に交通経済の本質からしても、輸送システムは常に変化を求めて、課せられた使命の達成を果そうとする本能的性格を有すると理解し得るから、人類史上輸送が発生して以来今日まで、人類の持つ知能を全面的に活用して、常に休むことなく変化をしてきたことは、事実として認めざるを得ない。

以上のように筆者なりに与えられた課題について規定する時、「輸送システムの変革と港湾の変貌」という課題は、きわめて常識的であり、全般的課題であることが判明する。ただ「はしがき」においても明記した如く、経済成長に伴う輸送システムの変化は、異常なまでに急速かつ大きいものがあ

り、「輸送システムの変革と港湾の変貌」という課題について、あえて今日の課題を取上げるとすれば、経済成長に伴う急激な変化以外の何物でもないと考えることが出来る。変革という語が持つ内面的意義についても、以上のような点に求めることは決して不自然ではないと考えるが、これはあくまでも現象的には突発的であっても、本質的には連続性を有するものであると筆者は理解しておきたい。

3. 交通革命期における輸送システムの変革と港湾の変貌

輸送システムの変革に伴う港湾の変貌は、今日新たな問題として人類史上に君臨してきたのではなく、この課題は常態的に存在していることを前章において記述した。この課題を今日の課題として把えるのは、経済成長に伴う変化にあるという問題意識を持つに至ったが、このような問題意識に基づいて港湾の発展課程をみる時、急激な変化、つまり変革は今日初めての体験ではなく、産業革命期におけるいわゆる交通革命⁽⁴⁾が歴史的事実として存在している。勿論産業革命期における輸送システムならびに港湾の変化と、今日の変化とを同列に論じることは出来ないであろうが、変革の大きさについてはむしろ今日以上のものがあったものと考えられる。ここでは変化の歴史的事実の究明とか、歴史的意義について述べるつもりはないが、変革の大きさは相匹敵出来るものであるとすれば、両者を比較することによって抽出しうる問題は、今後における展望につながるものと考えることが出来る。本課題にとってはきわめて意義の深いものであるといわねばならない。

わが国における産業革命が、厳密には明治20年代になってから生起されたというのは、今日では一般的となっているが、交通革命についてはこれより早く生起されていたとみる事が出来る。近代産業としての工業の勃興も、一部のものは幕末より稼動を始めたものがあるが、近代交通の導入が幕末における幕府による汽船の建造、明治5年の鉄道開設、明治10年代における近

代港湾の建設等を経て、産業革命が本格化する明治20年代⁽⁵⁾には東海道線、東北線の全通等を見ていたのは注目しなければならない史実であったろう。

このような交通が先行する形での変革の進行は、薩長政権による国内統一の必要性、植民地化を狙う海外からの要請、富国強兵政策に伴う軍事政策の推進等経済外的条件からの強い必要性（政治的権力者にとっての）により、先進諸国からの技術と成果の輸入によったためであるということが出来る⁽⁶⁾のである。いずれにしても、産業界からの要請が弱いままに、近代交通の誕生をみたことは、わが国近代化の一特徴ということが出来る。

このように経済発展の熟度と斉合性がとれないままに、新しい交通技術と交通機関を、外部的要請に基づいて、先進諸国から輸入する形態は、一般的に後進国現象としてみる事が出来る。わが国における明治前期の交通革命の一大特徴は、まさしくこの点に求める事が出来るのである。その結果、地域の不均衡発展や他産業との不斉合性、他社会資本との不均衡等の問題ばかりでなく、交通内部における施設、用具等の不均衡や、施設と企業体質、労務と労賃、経営形態と労使関係等に様々な点で近代的体質と前近代的体質、整備と未整備等の不均衡なものが同居して、上からの利用がされ易い体系に組みかえられて、上下関係を軸として隷属性を有する独特の関係を有しながら均衡を保ちつつ成立してくるのが一般的であったとみる事が出来る。

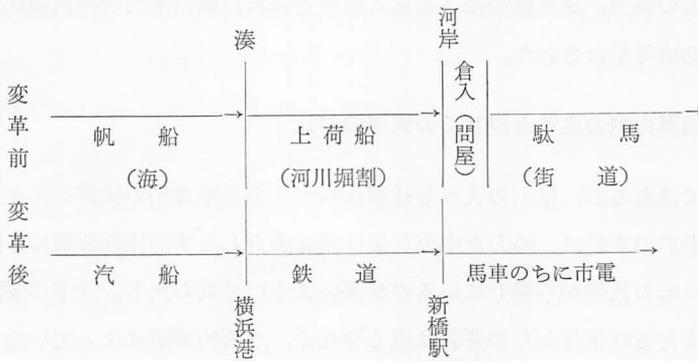
以上のような交通を中心にみた場合の一般的な発展傾向を認め得るならば、港湾における輸送システムも、基本的にはこの傾向に則って形成されてきたとみる事が出来る。

江戸時代における港湾の輸送システムは、江戸湊における貨物輸送を例にとれば、大略図一1に示す如き形態が基本形であったと考えられる⁽⁷⁾。河岸に存在する倉は、分業化による倉庫業の独立がなされないこともあって、問屋、幕府、藩等の自家用であった。このため江戸最大の商店街である日本橋の問屋街も、店舗の背後に倉庫を設置し、しかもそれが河岸に臨んでいる形

態が基本形であった⁽⁸⁾。しかも当時の江戸は、徳川幕府の交通政策である馬車の禁止により、市中の幹線交通は川舟に依存しており、網の目の如き河川、堀割が交通路として利用されていた。当時における地域間交通は、東廻り航路と上方——江戸航路およびその他の地方航路と、荒川、利根川を中軸とする河川交通が主幹線で⁽⁸⁾、馬車交通のない当時としては、貨物輸送に果していた街道の役割は比較的小さかったと考えられる。海上交通は最大の帆船が千石船であり、江戸湊に集る帆船は隅田川河口（現月島・晴海附近）に停泊して、いわゆる沖荷役により上荷船（現はしけ）に卸され、各河岸に運ばれていた。このような体系は、現在における海運とはしけ運送の原形をなすものと考えられるが、現在における体系と根本的に異なる点は、上荷船による交通が、単なる荷役業務ではなしに、都市交通機能を有していた点にあると思われる。生産力の低い、しかも陸上における大量交通機関を持たない当時、既に人口百万の大都市が成立していたのは、以上のような輸送システムが存在したからに他ならない。

以上のような輸送システムは、開国にともなう欧米進先諸国からの汽船の来訪と、富国強兵政策にともなう維新政府の海運助成策による近代的海運業育成による汽船の就航により、根本的に変化させられる。変化の第一は、国策により江戸湊が放棄され、汽船時代の港湾を横浜に移すことによって始まる。そのため、港湾に始まり最終需要地（ここでは東京市街）に至る輸送システムは、根本的に変化せざるを得なくなってくる。陸上交通も江戸時代における馬の背と人の肩から、一挙に輸入された近代交通が導入され、交通施設の組み合わせのみをみると、近代輸送システムに変革した。その基本形を最も典型的な形態で示したのが図—1 下段である。その結果、海上交通のターミナルであった江戸湊が衰微して横浜港に移ったのみでなく、貨物輸送にみた都市交通のターミナルも、河岸から鉄道駅に移り、その後の市街地形成や都市交通路整備に大きな影響を与えた。

図一 京浜における交通革命期前後の輸送システムの変革



港湾と背後地域とに分離して港湾をめぐる輸送システムを考察すると、以上のように近代交通の導入も絡んで、大巾に変化したのであるが、港湾内部における輸送システムを見ると、基本的形態の変化がないことに気付くのである。明治10年代から始まった近代的海上交通に対応した港湾建設は、野蒜港、三国港では成功しなかったものの、その後神戸、横浜、小樽等で進められ、今日の基礎を築いたものであるが、いずれも本船泊地停泊・はしけ荷役河岸揚げの組合わせになっていた。そのため多くの港湾で、人工的に運河を造成したり、突堤内上屋背後にはしけ用物揚場が建設されるのが一般的であった。このような組合わせは、江戸湊における帆船、上荷船、河岸の組合わせと何ら変わることなく、港湾と背後地間の輸送システムが大巾に変革したのと対照的に、基本形態は変化しないまま今日まで継承せられたと見て差支えない⁽¹⁾。

このような輸送システムの変革は、当然交通業の変革をも意味することになる。江戸時代における川越人夫が架橋により失業したのをはじめ、帆船交通時代の港湾が、その後の汽船化に伴う盛衰を大巾にしたことの影響による関係産業の変動等は、最も顕著な例であるといえよう。京浜間の港湾を中心とする輸送システムの変革も、このような例に洩れず、江戸湊時代の荷役

業者の横浜港への半強制的移転⁽¹²⁾、江戸湊時代のはしけ回送業者の没落、陸上運送業者の新興、維新政府による浪人救済を兼ねた横浜港での港湾運送業者の設立助成等がなされた。

4. 交通革命期の変革と現状での変革の対比

断片的ではあるが、以上のような推察に基づく交通革命期の輸送システムの変革と港湾の変貌は、強力な中央集権体制を確立した明治維新政府の、政権維持のための政策から発しているのが多いように受取られる。変革の要請は港湾を支える経済界からの要請は極く少なく、外部的要請によっていたとみることが出来る。特に注目すべきことは、外国からの要請があった点であり、変革が輸入によっていた点であろう。

以上の観点に従えば、基本的動向を支えた主流的分野の変革が強力に推進され、これにのらない分野は放置され、あるいは衰微を余儀なくされていった半革命の変革であったといえる。その結果は特有の二重構造的な社会構成、産業構成をみるに至ったのであろうが、半革命の変革である点は、何も輸送システムや港湾に限ったことではなく、明治維新全般に共通した特性であったということが出来よう。その点で輸送システムの変革も港湾の変貌も、旧体制を徹底的に打破出来ないまま、一部の犠牲の上に、経済外的目的達成のためになされたとみることが出来よう。

これに対し現状での輸送システムの変革と港湾の変貌は、多くの視点からすでに解析と展望がなされているが、大略次のように要約することが可能であると考える。重化学工業化を軸とする高度経済成長は、必然的に輸送需要の急激なる増大を呼び、固定資本比率の高い交通の供給能力を超過したことから始まったとみたい。昭和36～37年の、主要港における滞船現象は、まさしく海上交通における需給関係の不均衡から起ったものであるといえる。社会的視点からみる時は、港湾社会における前近代性の残存と、それに伴な

う問題の顕在化とみることも出来、港湾の近代化を念頭にした問題の抱え方を
をする際には、それも大きな一因として指摘するのに吝かでないが、経済学
的にはその基本はあくまでも需給関係の不均衡が港湾問題の本質であるとの
抱え方をすべきであろう。

高度経済成長が大資本を中心に推進させられたことは、必然的に高度経済
成長に伴う諸問題の生起と認識は、大資本側からなされるのは当然で、港
湾における諸問題もそれに則っていると考えることが出来る。荷主の主体を
なす大資本側は、成長に伴う生産量の増大を本源需要とする交通需要の激
増に対処するため、大量輸送化が必要となり、大型化、高度化、低廉化につ
いてあらゆる手段と方法の導入を要請してくることになる。その中で施設ま
たは機器の改良が先行整備され、あるいは輸入されて、従来までの需給関係
と社会構造とのそれなりの港湾における秩序と生産性が一挙に打破され、港
湾社会での従来までの秩序が一夜にして後進的なものとして問題を露呈する
に至ったのであろう。

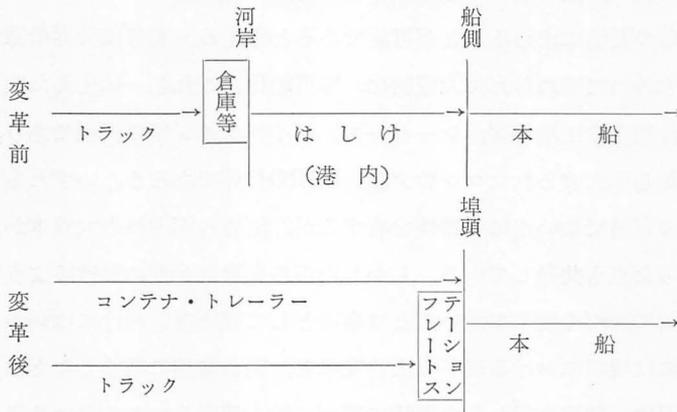
以上のような現状における輸送システムと港湾の変貌はその基因をわが国
の高度経済成長の一環であることに求めることが可能であるが、もう一つを
国際交通からの要請に求めることが可能であると考え。前者は世界の海運
界をリードする形で進められた大型船化、専用船化とこれと一体化した撒荷
貨物の荷役合理化や工場埠頭、シーバース、パイプライン等の出現であり、
後者は海外から導入せられたコンテナ化、RORO化等であろう。いずれも港
湾内部からの要請でない点に共通性を有するが、両者共国内外の大資本から
の要請であった点も共通している。しかしながら交通革命期におけるような
経済外的要請に基づく変革でないことは事実として認めないわけにはいかな
い。現象的には現状における変革以上の変革を、明治初期に経験したとはい
え、その基因は、国際交通からの要請に基づく輸入型変革である点は共通し
ながらも、国内からの要請主体は、経済外的主体からの要請であり、現状で

の変革が経済界内部からの要請が主体であったのとの差異は認めざるを得ない。

いずれにしても以上の基因の差を前提にしながら港湾をめぐる輸送システムは大巾な変化をした。交通革命期における輸送システムの変革が、背後地との輸送システムの大変革に対し、港湾内部での変革が進まず、半革命的結果に終わったといえるが、今日の変革は港湾内部の輸送システムの変革が大巾に変化しているのを主体にしているとみることが出来る。つまり交通革命期の変革は、新しい交通機関の導入による交通用具の変革とそれに伴う組合わせの変革が主体であったのに対し、今日の変革はターミナルにおける荷役と施設の変革とそれと関連する分野での変革が主体となっているといえる。

このような両者の差は、変革の根源ともいえる海上交通が、交通革命期の変革は動力の変化に基因した⁽¹³⁾のに対し、今日の変革は船舶の分業化による各種専用船の誕生に基因しているためであり、同じように先進諸国からの輸入により、海外から上陸してきた変革⁽¹⁴⁾でも内容的には大きな差があるといえよう。

図-2 現状における輸送システムの変革



以上のように交通革命期と、今日における輸送システムの変革と港湾の変

貌を対比すると、両者に共通している類似点と全く異なる相異点を見出すことが出来る。類似点としてはいずれも港湾内部から生じたものでなく、海外から上陸してきたものである点を指摘出来るが、バラ荷輸送での変革は日本が先導的役割を果している面も多く、事情を異にしていることも付記しなければならない。相異点についてはこれを推進する母体は維新政府と大資本という差があり、そのため目的もおおざと異なるものの、現状における行政機関と大資本の関係を考える時、実は両者に大きな差がないのかも知れない。また今日の変革が、交通革命期と異なり、ターミナルを中心に進められているという見方は、一面においては近代化の立遅れた分野での変革が著しい極めて日本の問題であるともいえよう。

5. 輸送システムと港湾の今後の展望

交通革命と今日の変革を対比した場合、前者は交通路の変革が主体で、今日の変革はターミナルが主体であるとする、今後における変革の展望は、ターミナルを中心に展開されていくことが容易に想像される。港湾の変貌、複合ターミナル構想、CTS、エアラインシティターミナル等いずれもこの範疇に入る変革の落し子ということが出来よう。交通革命期においては旧交通路を支えた多くの交通業は、旧交通路と運命を共にし、一部の資本のみがそれなりの努力と体質改善を行なって、その後の二重構造的な産業構造の中で底辺的分野を受持ちつつ⁽¹⁵⁾、まがりなりにも近代交通を支えて今日まで生き続けてきたといえる。

このような事例を考えると、当面大きく問題になるのは、近代化の立遅れたターミナル業者が、変革の中心となるターミナルと共にいかなる変化をしていくことになるのかという問題ではないかと考えられる。交通の基本原則が、より早く、より安く、より正確に、より安全にということを求めていく以上、その生産性の向上のためには、Door to Door の方向で進展するのは

否定し難いと考えられる。この方向は、換言すれば Non Stop であり、Pass Terminal に通じる方向である。港湾が Terminal であることは事実であるが、だとすれば港湾も Terminal 全体の基本動向から逃れることは不可能である。この中で新しい姿として脱皮していくためには、本来Passしたい Terminal に寄ることが、Pass する以上に大きな利益をもたらすものとして育成することが必要であり、その結果輸送システム全体において、より早く、より安く、より正確に、より安全にの目標を達成するようにする必要がある。港湾はターミナルである以上、輸送システムの中の一結節点である。港湾の変貌は輸送システム全体の変革の中で位置づけられるべきであり、また全体の変革の中から変貌の未来像を求めべきであろう。だとすると加工機能との結合や、より高度な生産性を誇る輸送への組替え、需要対応のための中継機能の集積等が必至となり、流通加工、ユニットロード基地（コンテナ、パレット、流体輸送等の基地）、配分基地等の色彩を濃厚にし、他輸送機関への積換えや単純な貯留基地としての機能は薄れてゆくものと展望される。

その結果従来港湾を支えてきた港湾特有の産業、特に港湾運送業は、輸送システム全体を領域とする一貫輸送業への発展か、新しいターミナル機能（前出流通加工、ユニットロード基地、配分基地等の機能）を有するターミナル産業への転進を余儀なくさせられるのではないかと考えられる⁽¹⁶⁾。

輸送システムといっても、物流の形態は貨物により異なり、新しいターミナル機能を必要としない貨物については、港湾は単なる一通過点となる可能性を強く有しているといえよう。しかしながら輸送は人のために、人により行なわれているのである。これらの人に対し、魅力ある港湾の社会環境を整備することも、ターミナルを無味乾燥な通過地としない一つの方法でもある。貨物は経済原則に忠実であっても、その貨物を運ぶ人は、経済外的欲求も強いことを忘れないことが必要であろう。

以上のように、過去の歴史が教えるところを引合いに出すまでもなく、港

湾の変貌は港湾内部からの変革によるものではなく、Total System ともい
うべき輸送システム全体の変革の中で位置づけられ、動かされていくもので、
きわめてきびしいものがあると考えられる。

6. あとがき

輸送システムの変革は、経済の発展に即応して進展するものであり、現象
的には今日新たに生じたものではないことを、交通革命期における変革と
も対比しながら明記してきた。当然のことながら変革は輸送における生産性
の向上を意味し、目的としている。交通革命期における変革が、明治維新政
府により推進せられたのは、生産性の向上からあがる利益を維新政府が吸収
し、それによって本来目的である薩長による中央集権国家体制の確立と、富
国強兵政策の促進に資するためであったと理解することが出来る。これに対
して、今日の変革は、高度経済成長の中核となった大資本により推進せられ
ており、生産性の向上からあがる利益がますます大資本側（港湾にとっては
多くの場合荷主）に配分されていくことを意味し、富の不平等配分とそれ
による寡占化、独占化を助長する役割を果していると考えることが出来る。

港湾は輸送システムという把え方をすれば、全体系の中の一節をなすもの
であり、その点で輸送システムの変革と対立的ないし並列的なものではない。
輸送システムの一環として変貌していくとみるのが、正確な把え方であり、
港湾だけを取り出してみるのには、大きな意義がないであろう。むしろ今日の輸
送システムの変革が、交通革命期と異なり、ターミナルを中心に進められて
いる事実を認め得るなら、港湾の変貌が輸送システムの変革の中心的役割を
果していることに注目すべきであろう。その際港湾変貌の展望は、わが国に
おける資本主義経済の発展をにらみ、かつそこにおける産業構造をふまえて
なされるべきであろう。金融資本の支配力の強化や、巨大産業化（コングロ
マリット化）等の動向からも解を求めるべきである。その点で本論での考察

はきわめて浅薄であり、不十分で今後の検討課題を残したままにしてあることを認めざるを得ない。極めて難題であることも事実であるが、このような視点からの考察なしには、現今の港湾運送業の問題や、港湾での真の生産性論議にはつながらないと考える。筆者も従来このような問題意識を持ちつつ、若干の考察を試みた⁽¹⁷⁾ものであるが、課題の大きさと問題の緊迫さを考える時、その成果は全く皆無に等しく、今後も関係各位からの御指導御鞭撻の許、課題と取組んでいきたいと考えている。記してあとがきにかえたい。

注および参考文献

- (1) 港湾に関係する産業は、広範多分野に亘っており、いわゆる港湾運送業のみではないので、あえて総括的な意味を含めて本稿では港湾関連業という語を仮に使用した。
- (2) 港湾内部、特に港湾運送業等の近代化が立ち遅れ、前近代性を残存した企業体質を有していたのは、多分にこれを利用する立場にも社会的責任が存在していたと考えられる。労働力過剰と低賃金に代表される社会にあっては、港湾を利用する荷主、海運等の港湾利用者にとっては、港湾運送業等の隷属化を強化すると同時に、輸送方式、運送単位からも、臨時雇に代表される労働力依存が高く、固定資本比率が低いままの下請企業の方が合理的であり、利用者にとって低コストであったのである。経済の高度成長による大規模化と生産合理化がこの関係を打破し、従来の合理性は非合理性へと変化し、新たな変革を要求するようになったのであろう。内部的には港湾運送業等での労使関係からも、前近代性の問題が発火する可能性を有しているが、今日迄問題を取上げる発想をしたのは、圧倒的に前者が多い。零細性を取上げる場合も同様である。港湾近代化の内容が、誰のために求められているものか、原点に帰って考えることなしに近代化をふりかざすのは、大きな意味がないのではなかろうか。
- (3) 例えば大阪市立大学経済研究所編「経済学辞典」には記載されていない。
- (4) 産業革命期における、交通機関への動力利用による交通の変革、つまり近代交通の誕生を経済史、近代史で交通革命と呼んでいるのを、本稿でもそのまま使用するものである。
- (5) 民間資本による近代紡績工場の設立は、明治16年である（大江志乃夫：日本の産業革命：岩波書店より）
- (6) 寺谷武明 日本港湾史論序説 時潮社 1972
- (7) 日本港湾運送事業史、東京港史、豊田・児玉共編：交通史等より

- (8) 天保改正 御江戸大絵図による
- (9) 古田良一 海運の歴史 至文堂刊 1959
- (10) 富永祐治 交通における資本主義の発展 岩波書店 1953
- (11) 今野修平 史的考察よりみた変革期のはしけ運送——東京港の「はしけ運送」を中心として——変革期の港湾産業所収 1969
- (12) 東京都中央区役所 中央区史 中巻 1953
- (13) 豊田武・児玉幸多編 交通史 山川出版社 1970
- (14) わが国のコンテナ化は、昭和42年米国マトソン社によるフルコンテナ船就航により本格化した。
- (15) 内航海運や地方鉄道の一部にみられる。
- (16) 今野修平 新しい港湾と港湾産業のあり方に関する一考察 輸送革新と港湾産業所収 1970
- (17) 前出注11, 16の他 長期的視点よりみた港湾運送業の基本的課題, 港湾産業の危機と発達 1972 所収, 都市化と港湾の近代化, 港湾経済研究 No. 6 1968 等