

「港湾産業の危機と発展」

港湾産業研究会編

鈴木 木 暁
(運輸港湾産業研究室)

経済大国として、20世紀後半の“世界の工場”といわれる日本は、その結果、物的豊かさを獲得したが、反面、公害、交通戦争などの経済成長のひずみを露呈することになり、いわば“公害先進国”ともまでいわれている。そのため、今や「経済成長ゼロ社会への挑戦」(エコノミスト1972年8月1日)として、経済成長に対する反省が内外の各方面からなされ、経済成長の“量から質”への転換が叫ばれるようになった。

ところで、港湾の世界に目を転じると、この本の表題にある港湾産業の“危機”の背景もまさにこの日本資本主義の量的発展の追求の結果にある。すでにいわれているように大資本と国家によって推進された輸送革新は、港湾においては本質的には大資本の従属のもとにあった港湾産業がその存続基盤すら失なわれようとしている。

論文集の執筆者達を中心になって構成している港湾産業研究会はこのような港湾問題が表面化してくる過程で誕生したものである。すなわち1965年(昭和40年)1月に発足して以来、今年(1972年)で8年目を迎えたことになる。したがって、同研究会の歴史は、日本における港湾問題の現代史の一面を物語るといっても過言であるまい。すでに研究会は不定期を含めると100回近くを数えており、これらの研究成果としての論文集がこれまでに3集を刊行しており、今回ここで紹介するのが第4集にあたる。地味な研究活動ではあるが今後の発展が一層期待される。総じて各分野で港湾研究の豊富な経験を有する方々によって問題を展開されているので、港湾産業の問題の所在を多角的に理解させてくれる書である。

ただし、この種の論文集に共通している問題ではあるが、自由論題であるので、各氏のテーマが個別に展開されている傾向があり(これは発表者の問題意識と自主性尊重という意味で長所ともなる)、したがって、ここで文献紹介の機会を与えていただいたものの、私自身の浅学のためもあってその意をつくしがたい面を有しているように思える。たとえば、“港湾産業の危機”という表現についても、その概念が統一されているとはいいいがたい一面がみられる。このことは、最初の山本論文でも指摘されてい

るわけで(後述)、この論文集では港湾産業の同義語として港湾運送業、港湾物流業という表現の使用がみられる。もちろん、すべてが無原則的に使用されているというわけではなく、論者によって、たとえば「港湾運送業から港湾産業への脱皮」というように、概念的、歴史的区分を明らかにしているのがあり、またそのように読みとれるものもある。さらに北見教授が「はしがき」で「港湾産業の危機感を共通理解とし…港湾産業の健全な発展を計ろうとする」と述べているように、この論文集の執筆者の共通の問題意識が底流していることは推量できる。

今後、論文発表者(必要であれば外部の研究者を加えて)相互間で論争の展開、あるいは共通テーマを前提とした論文集も期待されてよいと思われる。

そこで本書の構成は以下の通りである(敬称略)。

▷港湾産業とは何か(山本和夫)

▷長期的視点よりみた港湾運送業の基本的課題(今野修平)

▷物流合理化の進展と港湾問題(山村学)

▷定期船貨物輸送における合理化と港湾運送業の課題(市川勝一)

▷港湾における労使関係の展開(喜多村昌次郎)

▷コンテナ・フレート・ステーションにおけるILWUの労働協約(訳)(今村邦夫)

▷発展期のコンテナターミナル運営(田中英輔)

▷ターミナルとしての専用埠頭(松木俊武)

▷内航海運業の再編成と埠頭問題(土居靖範)

▷わが国における港湾政策の特質と展開(玉井克輔)

▷港湾運送業におけるコンピューター利用の方向(松橋幸一)

▷ハンブルグ港湾の発達とHFLGの設立発展過程(荒木智種)

▷港湾産業の発展と危機の克服(北見俊郎)

以上13氏の論文で構成されているが、次に各論文について若干のコメントをふまえて、つづその内容を順を追って簡単に紹介してみよう(以下、文中のカギカッコはとくに断りのない限り本文中からの引用である)。

まず山本論文は、港湾産業という言葉の意味する実体と概念は果たして確立したものかまた港湾運送業とどう異なるのかという問題を提起して展開している。すでに『港湾産業』(喜多村昌次郎著、成山堂、1971年刊)という研究書が刊行されている今日、今さらという感をいだく向きもあろうかと思われるが、前述したように「港湾産業の危

機”の本質を正しく理解するためにも必要な過程であろうし、港湾経済学の体系的発展のためにも一定の役割を果たすものと思われる。そこで氏は、港湾産業とは「海運と陸運というような異種の交通機能を結ぶ交通用役を港湾というターミナルにおいて生産し、価値を増殖する、資本主義的商品生産の事業体である」と、一応の定義づけをしている。さらに港湾運送業との関係にふれたうえで、「わが国において交通業としての港湾産業が確立しているといえるものは少ない。そしてわれわれが議論の対象としている港湾問題の多くはまさにこの港湾産業の成立を妨げている諸要因である」と結んでいる。

今野論文は、港湾問題の質が最近数年間で大きく変容しているのです、いまや長期的観点から（今日のとりあげ方でなく）追究していくことが必要となっているとして、そのため本論では①湾港料金体系の近代化、②港湾社会の都市化、③港湾産業の広域港湾化、④港湾産業からターミナル産業へ——という構成で展開している。この4つは氏自身も指摘しているように個別に論じているが、このうち①の港湾料金の問題がもっとも注目される。つまり、産業と貿易が量から質へ（付加価値の高い物へ）の転換を図ることにより、料金体系も量から質への構造変化が必要で、これまでの港湾料金の引上げという短期的解決の積重ねでは港運業の今後の収入基盤となりえないと提起している。

山村論文は「巨大産業資本の育成策を中心とした物流合理化の進展が港湾の経済活動に与える影響を考察し、現状における諸問題の本質を明らかにしよう」として、①物流合理化の進展状況、②港湾における現状の物流諸問題、③合理的な物流機能形成への課題——という3つの柱で構成している。また港湾物流業（港湾産業と同義語か？）について、「国家権力を背景とした独占的産業資本中心の育成策のもとでは従属的な立場に位置づけられることになり、補完的な機能を果たす脇役へと押しやられてしまっている」としている。なお物流合理化の担い手について本文中では、巨大産業資本、巨大資本、独占的産業資本などが登場しており、それらが無原則的に使用されていないものの、その使い分けに若干のまぎらわしさを感じないでもない。

市川論文は、海運資本によるコンテナ化の現状を述べ、それが港運各業種にどんな影響を及ぼし、またどう対処し、対処すべきかについても言及している。港湾運送業が危機克服の形態として、ターミナル化への脱皮、コンテナの内陸輸送、さらには第3次産業への進出などの動きがあるが、当面はターミナル化を目ざすべきだとし、そ

のためには港湾運送業の経営者が他力本願によるのではなく、自ら積極的に取り組むことを強調している。

喜多村論文は、従来、港湾における労働と資本の関係が実体的にも理論的にも不明確なままに論じられる傾向が強く、それが一面港湾労働問題の複雑さをそのまま物語るものであったが、その意味で、労働組合の運動論にまで論及しており、注目される論文といえよう。たとえば、労働組合の運動方針の中でいう合理化反対について、従来、直接の使用者である港湾産業をその対象としている傾向が強かったが、今や国際的な輸送革新の展開の中で労使関係における使用者の「意義と範囲」が拡大、変化しており、したがって、労働組合側の要求が、これまでの「労使関係」の枠を越えて、港湾を利用する側（船社＝海運資本）に提起したことは港湾をめぐる変革がもたらす「必然」であろうとしている。そのことは労働組合運動において、労働者の真の権利意識の獲得と実現のためにも意義あることだとしている。加えて「港湾をめぐる貿易輸送のいちじるしい変革の過程ではやがて港湾労働の条件適正化が問題視されるであろうし、そのことがまた国際的にも公正な貿易競争における不可欠の条件ともなろう」と日本の低賃金を背景とする貿易政策にもふれている。

今村氏は、太平洋の港湾労働組合 ILWU と使用者団体 PMA との間でとり決められた「北米太平洋岸の沿岸荷役労働者およびクラークのコンテナ・フレート・ステーションにおける労働協約書」の抄約を紹介している。わが国でも本格的なコンテナ化によってコンテナ・フレート・ステーションにおける労働契約は今後問題化してくるであろうから関係者には参考となるだろうが、ILWU と PMA との関係や、労働協約書の改訂点の特徴などについて若干の説明がほしかったと思われるが。

田中論文は、コンテナ・ターミナルの運営をめぐるその問題点と改善策について、氏のコンテナ・ターミナル業務の豊富な体験と知識にもとづいて、実践的にまとめられたものである。したがって、ターミナル運営における荷役方式などについて具体的に指摘された問題点は、今後コンテナ化の一層の進展によって、とくにコンテナ実務関係者にとって有益な示唆となろう。ただ、コンテナ・ターミナルの運営上の問題が港湾産業との関係でどう展開されるかという論述もほしかったように思われるが、このテーマの意図から逸脱した要求にならうか。

松木論文は、専用ふ頭を簡単に定義づけして「本船の専用船化に対応して限定された貨物の荷役を行なうために建設されたふ頭」でそのために必要な各種機能施設を有

するものとしている。さらに、①企業に付属した自家ふ頭と②ターミナルふ頭という機能分類をして、おもに経済的合理性追求の過程で生れたものとし、港湾の利用が広範であることから後者のターミナルふ頭に焦点を合わせて、その特徴を述べ、その主役は商社、船社など独占資本であるとする。そこでターミナルふ頭の出現による影響と問題点を5つあげ、とくに港湾運送業との関係についてはターミナルふ頭サイロによる事例研究を試み、“港湾産業の危機”を明らかにしている。

土居論文は、「内航海運の再編成の実態を通じて、現在同様に展開されつつある港運業の再編成を考える一助」としたいとしているものの、内容の重点は表題の通り内航海運にある。内航海運の今日の再編成過程を、大資本による支配系列化の進行と国家の近代化政策による零細業者の整理淘汰の強行としておもに物流的側面から分析している。結果として資本の集中と階層分化が進んでいるとし、しかも一貫結合輸送の必要からもそれが単に内航海運業のみでなく、港運業を含めた交通物流業全般を通じての支配系列化とグループ化としてとらえている。なお、内航海運業と港運業における再編成の特徴を両者の共通点と相違点として整理展開されると“港湾産業の危機”とよりマッチしたものになるろうと思われる（全体を通じてそれはにじみでているが）。

玉井論文は、わが国における港湾政策の史的分析で、時代背景は日中戦争から太平洋戦争期にいたる戦時（1935～45年）を扱い、「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』に収録）の補遺として展開している。主な内容は、①大港優先主義の港湾建設政策、②戦時経済下の港湾統制政策——の2本の柱から構成され、その問題意識は、戦時港湾政策が統制政策による国家権力介入によってなされたが、それがなぜそうなったかについての追究が従来なおざりにされていたとして、さらに戦後の国家独占資本主義の発展過程における港湾政策に戦時港湾統制策の投影をみるとして、戦時分析から今日の港湾政策と合理化の本質を見出そうとしている。従来、港湾政策史は物理的、土木的色彩の強い築港史が中心であったが、その点日本資本主義発達史との関係からの考察であり、港湾史研究の道を一步広げたものといえよう。

松橋論文は、港運業とは一般に労働集約的企業と解せられているが、他方視点を変えれば、「港運業の管理部門の業務内容の大部分は情報の伝達である」として、情報の伝達手段としてのコンピューターの活用が必要であると説く。したがって、もっと

も労働集約的といわれる船内荷役におけるコンピューター利用の具体例を示し、その効果の大きさを強調している。そして「港運業が港湾における産業として独自の立場を築くためにはコンピューターを軸とした情報網の整備こそ緊急の課題であろう」としている。しかし、現実問題として、港運業の零細性と後進性という実情を鑑みると、なお多難な途といわざるを得ないだろう。

荒木論文は、ハンブルグ港湾発達概説史としてハンブルグ港湾誕生からドイツハンザ同盟とハンブルグ港湾との関連性にふれるとともに、ハンブルグ港と貿易、河川交通の発展、港湾関係産業の変遷をふまえて、HFLGの設立発展過程からHHLA (Hamburger Hafen und Lagerhaus Aktiengesellschaft) への移行まで言及したものである。中でもテーマにあるようにHFLG (Hamburger Freihafen Legerhaus Gesellschaft =ハンブルグ自由港運輸倉庫株式会社)の発展過程にウエートがおかれている。全体を通じて、ハンブルグ港に関する原資料を豊富に使われている。今後HHLAの発展過程をふまえたハンブルグ港湾史さらにはドイツにおける港湾発達史が望まれる。

北見論文は、この論文集(とくにメインテーマに対する)のまとめにあたる論文で、港湾産業の危機感の現状と背景、およびその危機克服と発展への展望を述べている。そのアプローチとして、これまでの経済成長が量的発展であり、今後は福祉の改善(経済的進歩)のための質的発展が要請されているとして、港湾の世界における港湾産業の諸問題も質的な問題としての追究が課題となっているとしている。したがって、港湾産業を取り巻く外的条件と港湾産業自体の内的条件に問題を区分して、その両面から現状と将来を展開し、とくに後者の内的条件である港湾産業自体の主体性の確立とそのための自覚に比重をおいて“危機克服”を強調している。