港湾経済研究

輸送システムの変革と港湾

日本港湾経済学会編

日本港湾経済学会年報
No. 10 / 1972

株式会社
成山堂書店

序

日本港湾経済学会は昭和47年度第11回全国大会を神戸市において催すこととなった。その共通論題として「輸送システムの変革と港湾運営」を採り上げ，会員はそれぞれの研究分野の立場からこれを論じ，討議を尽す計画である。日本港湾経済学会の年報である「港湾経済研究」No. 10「輸送システムの変革と港湾」は，この問題を中心とし，これに加うるに会員独自の自由論題をまとめて編輯したものである。

近年における輸送は時間の短縮と労費の節減とを目標としてそのシステムが変革されつつある。これは急速な経済成長とこれに伴なう労働不足，賃金高騰とから生じる自由競争場裡当然の帰結といえるであろう。ジャンボ・ジェット機，超高速鉄道・道路，カーフェリー，コンテナ船，ラッシュ船などは端的にこれを実現している。これら輸送機関，殊に船舶の機能的革新は，港湾の施設に顕著な改造新築を要求し，又港湾作業にも幾多の改革を余儀なくし，ひいては港湾労働界にも動揺をもたらしている。国も港湾管理者もこの対策に追い廻わされているのが現状である。

本学会も歳を重ねること既に11年，研究陣も漸く充実し，港湾に関する研究は殆どあらゆる分野でこれをこなし得るまでに発展を遂げた。当初些々たる学会がこれまでに伸びたのは，港湾に対する経済科学的認識が普及したことにもよるが，その基はいわば当初からの学会々員の努力と，国公当局及び港湾関係業者の直接間接の援助によることは言うまでもない。

本書は会員諸氏の最近における業績の集成であり，学界，教育界のみならず，行政に携わる関係方面においても高く評価されるであろうことを期待している。

1972年10月

日本港湾経済学会々長　柴田銀次郎

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ティション(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いって良い。

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と，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。「湾湾問題」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あ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なう問題の指摘で終っていては，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入った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，極く最近急激に生起したものではなく，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な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，○○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，経済成長に伴な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，あえて今日的課題を取上げるとすれば，経済成長に伴な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なう港湾の変貌は，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。この課題を今日的課題として把えるのは，経済成長に伴な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よう。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ことが出来る。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，東北線の全通等をみ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，富国強兵政策に伴な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ことが出来る。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ことが出来るのである。その結果，地域的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ことが出来る。

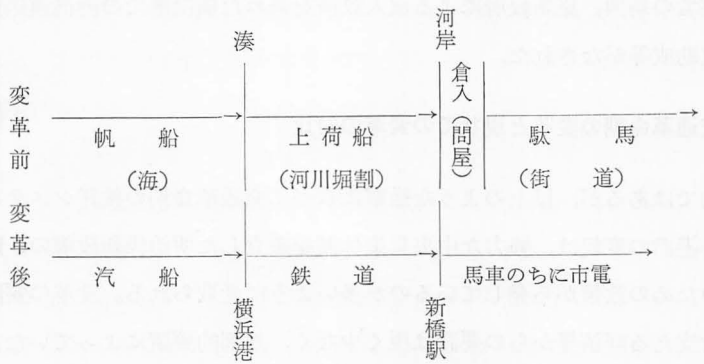
以上のような交通を中心にみた場合の一般的な発展傾向を認め得るならば，港湾における輸送システムも，基本的にはこの傾向に則って形成されてきたとみることが出来よう。

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—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，交通施設の組合わせのみをみると，近代的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—1　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(11)。

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な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的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，半革命的変革である点は，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。社会学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把え方をする際には，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把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な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，成長に伴な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。

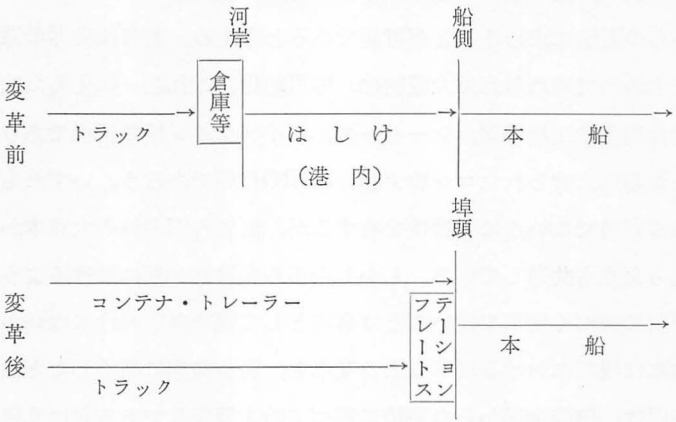
以上のような現状における輸送システムと港湾の変貌はその基因をわが国の高度経済成長の一環であることに求めることが可能であるが，もう一つを国際交通からの要請に求めることが可能であると考える。前者は世界の海運界をリードする形で進められた大型船化，専用船化とこれと一体化した撒荷貨物の荷役合理化や工場埠頭，シーバース，パイプライン等の出現であり，後者は海外から導入せられたコンテナ化，RORO化等であろう。いずれも港湾内部からの要請でない点に共通性を有するが，両者共国内外の大資本からの要請であった点も共通している。しかしながら交通革命期におけるような経済外的要請に基づく変革でないことは事実として認めないわけにはいかない。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な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起したものでなく，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，そのため目的もおのずと異なるものの，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的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と，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るべきであろう。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起し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，富の不均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，港湾だけを取出してみるのは，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，不充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

輸送システムの変革と港湾運送業の体制的諸問題

北　見　俊　郎
（青山学院大学）

目　次

1. はしがき
2. 基礎的な問題意識（方法論をめぐって）
3. 輸送体系（システム）の変革と構造
4. 港湾運送業の変革
5. 港湾運送業の体制的諸問題
6. あとがき

1. はしがき

わが国においては，一般的に経済・社会の変化や発展というものが，技術的な発展，もしくは機械の進歩といった物的諸条件の影響にともなってなされるものと思われている。これは，とくに明治以降のわが国の資本主義の発展の過程からくる経験的な認識のためでもあろう。それは，先進国との対応において，たえず欧米における機械・技術を導入しつつ発展し，欧米における機械・技術という物的諸条件を支えている社会制度や機構，さらには人間・精神という基本的な諸条件と，物的諸条件との相互関係というような総体的な関連性を導入してこなかったという後進国的な発展経路をたどったためでもあろうか。

ここで問題にしようとする「輸送システムの変革」と「港湾運送業の体制」の関係からみようとする分析手法も，前者から後者への影響といった形での考え方が背後にある。とくに，コンテナリゼーションに代表される輸送システムの変革のされ方と港湾にかかわる社会的制度や機構の変化は，先進国との対応によって生じており，また，それらを理論づけようとする方法も，

以上の意味からすると何か後進国的な発想様式に思えてならない。

たしかに，先進国においても物的諸条件の変化が，社会的，人間的諸条件を規制している歴史的側面があるが，それがすべてではない。少なくも人間・精神といった諸条件から，制度・機構の変革，物的諸条件への影響もある。歴史は，現実にたえずそれらの相互関係のうちからなりたっているものと思われる。

ここでは，以上のような認識と，自からの発想と分析手法もまた後進国的な傾向にあるという自覚をふまえながら，輸送システムと港湾との関係をかぎられた分野ではあるが考えてみることにする。とくに港湾にかかわる現象や研究上の手法は，わが国における他の分野からすれば，さらに後進的な性格を残している。したがって，ここでは，少しく社会科学的な方法論の問題意識をとりあげながら，現実的な諸事情の性格をみることを主眼とする。このことは，現実的な諸事情が政策的なものをとりあげるだけに「理論」の場から価値判断をふくむものでないことをとくにおことわりしておきたい。

2. 基礎的な問題意識（方法論をめぐって）

周知のように，科学は研究対象の性格を客観的に説明づけることから出発する。その場合，客観的な説明づけの基準になるものは，人間のもっている理性的納得である。この理性的納得の手続上必要になるものが「論理」であり，その「論理」によって一貫性をもった説明が「理論」といわれるものであろう。したがって一つの説明づけ—論理構成—のためには，前提となるいくつもの問題がある。

研究対象の性格を客観的に説明づけるのには，研究対象そのものをできうるだけ広く，深く分析すると共に，実証性がなければならない。自然科学の場合には，この実証性を求めるために「実験」という手法がつかわれる。しかしながら，社会科学にあっては「実験」という手法が許されない。なぜならば，少なくとも研究対象には「人間と社会」が関係するからである。した

がって，社会科学における実証性には現状分析と共に「歴史」的考察が重要視される。社会科学の研究対象に「人間」がかかわり合う以上，とくに歴史的背景をぬきにすることはできない。それは，「人間と社会」にかかわるものの存在は，すべて歴史的に形成されたものであり，現状分析だけによるものは断面だけの実証的理解にとどまる。したがって，歴史的な分析をタテ糸とし，現状分析をヨコ糸とする二面からの実証性によってはじめて論理のうらづけができる。社会科学が経験科学といわれる意味はそこにある。

そのように社会科学が実証的な現状分析と共に「歴史性」を重要視するというのは，「人間と社会」が永遠な時の流れの中で，ただ「一回性」(einmal) な存在であるがためである。したがって「一回性」ということは，研究対象としての「人間と社会」が個性的なもの，独自的な現象としてとらえられるべきものであることを意味する。

これに対して，自然科学は現象を数量的，普遍的，繰返すものとしてとらえようとする。もちろん，科学としての本質においては，自然科学も社会科学も同一であるが，研究対象のもつ意味のちがいは当然研究方法に若干のニュアンスの差を生ぜしめる。社会科学といえども科学である以上，自然科学と同様に現象を数量化し，法則化し，普遍化してゆかねばならないが，さきにのべた「歴史性」は社会科学の特性をも示すことになる。

そのようにして，社会科学における研究は研究対象の性格をできうるだけ正確に，かつ合理的に説明しようとする。次の課題として明確にされた性格を背景にして，研究対象の問題点を明らかにすると共に，その問題の解決の方向を見出そうとする。そのように問題点の析出と解決の方向を示すことなどが科学としての第二の役割でもあろうが，この場合においても，社会科学の場合は自然科学とくらべて若干のニュアンスをもっている。それは研究主体もまた人間であるということで，研究者自身の思想や個性が論理形成の上に大きな影響を与える。例えば研究者の人生観や世界観といった彼個人の価値観が彼のもつ「思想」を形成する。「思想」(thought, Gedanke)とは一般

的に個々の観念や思考している内容そのものはなく，知識と目的意識・価値意識が結合し，構成された全体的な思考の体系を示すものである。このことは，研究対象の客観的な事実の認識と人間の主体的な意志（価値観）が統一されたもので，その統一されたものの研究対象が「社会」であるならば「社会思想」(social thought) といえるであろう。したがってそれは，「社会」に関する客観的な事実の認識と，人間の主体的な価値観が統一的に体系化されているために，思想の対象となるものの「秩序」や「あり方」が生み出されてくるのではなかろうか。

そのように，研究主体の側における「思想」のもち方が，「秩序」や「あり方」と関係するということは，結果的に形成された「論理」が研究対象それ自体の「秩序」や「あり方」についても論及するということにもなる。このことは，すでにのべた「科学」が研究対象の性格を客観的に説明し，問題点を析出すると共に，問題点の解決の方向を示すことと重要なかかわり合いをもつことになる。しかしながら，研究者の「思想」から発した「秩序」や「あり方」が問題解決の方向をそれなりに示すからといって，解決方法の決定を示すものとはかぎらない。問題点の解決それ自体は，すでに政策・実践という具体的な問題への課題であって，政策者や実践担当者の直接の課題といわねばならない。というのは，政策・実践は，研究対象の性格づけや問題解決の方向づけといった客観性をもちろん背景にすべきであるが，その問題には政策・実践担当者の主体的な意志決定なり社会的責任の問題が入りこんでくるためである。

さて，以上は，科学の一般の性質から，社会科学の特殊性，および研究主体にからむ思想と，理論と実践の関係の概要をみたにすぎない。本質的に社会科学は，「人間や社会」の合目的な「あり方」を歴史的考察を背景にしながら見出すと共に，その「あり方」に対して接近してゆく「方法」を示すに他ならない。そのことは，社会科学の「理論」が直接的に合目的な「価値」を決定するものではないということにもなる。合目的的な「価値」や「方

法」を実践的に決定するのは科学の「理論」ではなく「人間」そのものである。以上のようなことがいえるとするならば，ここでなお，若干注意すべきことがある。この小誌が，以上のような社会科学方法論との関係で「港湾」の諸問題を考えようとするだけに，次のことを付言しておく必要がある。

それは，従来，「港湾」全般にかんする研究が，周知のように，少なくも以上にのべたような一応の社会科学的方法論をふまえて研究されるようになってから日が浅いだけに，港湾にかかわる言葉の概念がきわめてあいまいに用いられており，また，一方では研究対象の性格の説明づけ，問題点の析出の方法，解決の方向づけといった各点に客観的共通理解が充分とはいえない面がある。一般に，港湾が経済発展の過程で諸問題を提起するにおよんで，例えば行政的な側面からうち出される対策なり，業界的な側面，あるいはジャーナリズム等の情報的側面が新しい経済・社会的現象を各々の立場から説明すると共に，実践的方法をうち出すために，それぞれの面からの表現にふさわしい「言葉」が使用される。そうした各面からの表現方法や「言葉」の使用は，そのかぎりにおいて当然であると共に何らの誤ちがあるとはいえない。問題はそのような実態的な諸現象を社会科学的な立場からの研究対象としてとりあげようとする場合に，そのような「言葉」や，各面からのそれなりの「理論」と構成のされ方を，そのまま社会科学の分野にもちこみ，それをもって，科学的「理論」としてあつかい易い傾向があるのはないかと思われる点がある。このことは，さきにのべたように，港湾の社会科学的研究の歴史が浅く，また方法論的に未熟な故でもあろう。しかし，これは，こと港湾研究における方法論の如何をとわず，研究主体者の問題としても再考を要することといえよう(1)。

注 (1) 方法論的な諸問題についての詳細は，拙著「港湾総論｜(成山堂，1972年) 第7部の各章を参照されることをのぞむ。

3. 輸送体系（システム）の変革と構造

前節では，港湾研究の前提として，しごくあたりまえな社会科学の方法論的概要にふれた。今さら，こうしたことをのべるのは筆者自らにとっても，いささかペタンティックな自己嫌悪を感じないでもない。それでいて，あえてそうしたことをとりあげるのは，前節でものべたように，港湾にかかわる理論形成と政策・実践の背景に方法論的認識が一般化されていないと思われるためである。とくに港湾機能の重要性が認識され，社会的な注目をあびるようになった「経済成長」期における「港湾問題」に対してその感を深くする。これは，明治以降のわが国港湾の形成事情と社会科学の発達の系譜と無関係とはいえない。明治以降の港湾の形成事情は，わが国の資本主義経済・社会の展開のされ方をもっとも原型的に残すものであり，社会科学の系譜もまた日本的な特性の片りんを港湾研究の側面にとどめているといえよう(1)。

その両者の事情をここにのべることは紙幅も許さないし，そのことがまた，ここでの本的質な課題でもないので，一応の指摘にとどめ，以上のような方法論的な問題意識にしたがって，「輸送システム」とその「変革」について考えてみることにしよう。

すでにのべたように，港湾にかかわる問題が大きくとりあげられ，行政，企業，ジャーナリズム，学会などの各立場から，説明や問題解決のための考えが出されているが，そうした諸問題の中で，共通する問題意識としてとりあげられてきたものの一つに，「システム」とか「システム化」といった問題がある。

しかし，学問的な意味では，システムとはもともと「体系」(system, System) ということであり，体系とは哲学的には「方法的連関およびその構成分子の組合せによって全体を規定すること」とみるが，「合理的な理解および説明によって各部分を全体にまとめる秩序立った固有の結びつきをうちに

ふくんでいる。また思想的にみて，有機体や全体性などと区別される。さらに体系と分類の違いは知的な方法がよく事実と結びついていること，すなわち単なる知的図式として事実からはなれたものでないことがあげられる。」[(2)]とされる。

こうした理念にもとづく体系（システム）の問題は，1960年代以降あらたな関心から，体系一般の研究が精密化され，諸科学の分野における構造論的方法の要請と工学の分野で開発された探求方法（システムズ・エンジニアリング）の要請が強まったとされている。「構造論的探求は，生物学的アプローチと物理的アプローチを基盤に，数学的研究を媒介として，ひろく社会諸科学や人間科学の分野で行なわれているが，この観点からすれば，体系（システム）はその要因が構造化した全体と規定されえよう。」[(3)]というのである。したがって一つの要因の変化は，必然的に他の要因の変化をひきおこし，全体をも変化させ，しかもこの変化が予測可能なほどに整序されていることで，そこでは，「構造」の規定が「システム」の規定とかさなり，システムは構造と規定しうるような全体と定義することができるであろうという。

以上は，「システム」，もしくは「体系」にかんする一般的な理解の内容や定義づけとみられるが，全体的にそれは自然科学的，とくに，サイバネティクスやコンピュータなどの理論や技術に適応されやすい systems analysis の手法に合致するものがある。われわれが，ここで問題にしようとしている「輸送システム」も多分に以上のような背景に根ざしているものとみてよい。とりあえず問題になるのは「輸送システム」というものの理解であるが，これもまた，そういう形でとりあげられるようになったのは1960年代以降と考えてよいだろう。つまり，周知のように「経済成長」期における流通過程の合理化が，わが国資本主義経済の再生産過程をより拡大させるために必須な条件であるということが認識されるにおよんで，輸送革新，複合一貫輸送，あるいは協同一貫輸送といわれる時代的な要請に適応しようとする理論や技術的な展開がなされるようになった[(4)]。それらに共通する問題意識は，輸送

手段（労働手段）の技術的な変革や，コンテナリゼーションにみられるような労働対象の技術的変革等をもふくめて，輸送の機械化がいちぢるしくすすめられることによって，交通のターミナルでもある港湾のあり方が問われるようになってきた。

この場合，それは単なる輸送の機械化という技術的変革ではなく，「輸送システムの変革」という形で問われるところに問題の焦点があると考えられる。そこで，すでに体系（システム）の一般論を考察したが，輸送における体系とは，いいかえれば，輸送の「方法的連関およびその構成分子の組合せによって全体を規定する」ものであることになる。また，輸送における体系は「知的な方法がよく事実と結びついて」単なる知的図式に終らぬこと，さらに，「体系（システム）はその要因が構造化した全体」と重要な関係をもつものであり，「構造」と「体系」のかさなりを意味するものとした。

事実，「総合交通体系」とか，「協同一貫輸送」(intermodal transportation）といった論理構成は，いづれも輸送の合理的な体系化（システム化）をねらっているが，その体系化が輸送全体の「構造」と密接なかかわり合いをもつ点を強調している。例えば，「協同一貫輸送」においても，いわゆるintermodal な輸送の組織化については「国がその組織化に直接関与して，ある種の規制を行なうことも考えられ，また他方には，国は主として外的条件の整備を行なうにとどまって，民間側が自らの創意と努力を以って公平な自由競争の場に於いてその推進をはかるべきだとの考え方もあろう。今この両者を比較した場合わが国に於ける現状からすれば，やはり後者の考え方を基本とすべきであるということはほぼ異論のない所であろう。」[5]とし，そうした組織化実現のための条件として，資金の確保，必要労働力の確保などを強調している。さらに組織化促進の条件として大体次のような諸問題をとりあげている。

(1)　社会資本の整備（鉄道，道路，港湾等の交通基礎施設，流通センター，トラックターミナル，コンテナヤード，ストックポイント等のターミナ

ル施設，および用地確保）

(2) 社会的経済的条件の整備（商業，流通の分離と近代化，商業，物流マージンの分離，メリットの適正化，施設整備資金の確保，運輸業者の零細性，弱体性，過当競争の排除および異種輸送機関の協調性，人材，その他）

(3) 制度的条件の整備（公正な競争のための運賃制度，関係行政機関の合理性，法的整備）

以上は intermodal な新しい輸送の体系をおしすすめるための条件整備の要点をとりあげたものである。これらは単に輸送の体系というものが，輸送にかかわる施設（物件条件によってのみ体系化の実現が可能になるものではなく）の体系化にあるのではなく，主体となるものは，現実の経済社会において物的な体系を生かしうるための構造的諸関係にあることをものがたる。

注 (1) 詳細については，拙著「港湾総論」第2部第4章「国民経済の発展と港湾の歴史的性格」，および第7部「港湾と社会科学」各章参照。

(2) 「体系」(system)（『哲学事典』平凡社，昭和46年），p. 887. 一般的に，広い意味で，system は，組織的な全体を構成する集合を，狭い意味では，組織的な全体を構成し内的整合性をもつ科学的あるいは哲学的命題の集合をいい，理論という言葉よりも一般的なものをさしているとされている。

(3) 「体系」（前掲書）p. 887

(4) 輸送革新とか，協同一貫輸送という形で示されてきたものの経済・社会的背景や，それらの概念については省略する。詳細については，「運輸政策審議会物的流通部会」の行った中間報告「物流システム化へのみち—昭和60年のわが国物的流通の姿を目指して—」（昭和45年6月9日），あるいは，運輸経済懇談会「経済発展と物流的通革新」（昭和42年12月5日）等を参照。

(5) 運輸経済懇談会「経済発展と物的流通革新」（昭和45年12月5日）

4. 港湾運送業の変革

昭和46年6月2日に，運輸政策審議会物的流通部会の港湾運送特別委員会第1回の専門委員会が開催された。この港湾運送特別委員会の審議事項は「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及びこれを実現するための基本的方策について』」であり，検討項目としては次の諸項があげられた(2)。

(1) 港湾運送需要の動向

(2) 港湾をめぐる諸輸送事業者の果すべき役割

(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

港湾運送業については，周知のように，昭和39年の「3.3答申」以降，昭和41年6月の港湾運送事業法の一部改正により，事業集約化をはじめとする諸対策がうたれた。それらは経営規模の拡大，一貫責任体制の確立，荷役の機械化等，輸送革新への対応を目指すものであった。しかしながら進展する物的流通の要請は，港湾運送業をさらに「合理化」すると共に，運送業自体の「近代化」をうながし，輸送革新に対応すべく上記の港湾運送特別委員会の発足をみた。その結果，昭和47年8月18日には「輸送革新に対応した新しい港湾運送事業について」の答申が出された。この「答申」(かりに『8.18答申』とするならば）の内容については周知のところと思われるが，順序として，一応その要点についてみてみることにする。

「8.18答申」は，(1)序，(2)港湾をめぐる状況の変化と港運政策の課題，(3)基本政策，(4)実施上の配慮，の4項からなり，「答申」の主体は，(2)と(3)の各項にあるとみてよい。つまり2項の「港湾をめぐる状況の変化と港運政策の課題」においては，わが国経済がよりきびしい国際競争裡にたたせられており，流通過程の経済的合理性の追求がより要請され，取扱貨物の増大は，

とくに「埠頭の専用化，専門化が進むと共に資本集約的な革新的荷役形態が出現しそのウエイトは急速に増大しているが貿易依存度の高いわが国においては物的流通合理化の一環としてこのような革新的港湾荷役を円滑に推進することは国民の要請に合致するものであろう。」(3)として，港湾をめぐる経済的変化の情況を輸送革新においてとらえている。さらに，一方では社会的な情況の変化として「労務提供を中心とする在来型の港湾運送事業についても旧来の重層的な業務権益的秩序はその存在理由を自ら合理的に説明することを求められている。」とし，今後の事業が「時代の傾向を鋭敏に理解し対処していく現代的企業経営マインドを強く要請されている」との社会的な意識の変革をあげている。こうした港湾をめぐる経済的，社会的情況の変化を前提にした「港運政策の課題」としては「港湾運送政策は港湾における流通合理化の実現を図ることを目標とするものとする。」として，①荷役における技術革新の推進と体制の整備，②港湾運送事業制度の変革と競争原理の導入，③良質な港湾労働の確保と労働条件の改善，④施策の円滑化対策としての総合的対策の実施等，の４つをあげている。

次の３項の「基本政策」は，以上にあげた４つの「港運政策の課題」を柱とし，各種の基本的な内容を明らかにしている。つまり，①「技術革新の推進」については「コンテナ埠頭その他の技術革新埠頭のオペレーションについては，船社，荷主等の該当物流システムの管理主宰者が経済合理性を貫徹できるよう免許等の規制の弾力化を図る。」とし，さらに，「港湾周辺物流施設と集貨，配送ネットワークを保有することにより港湾を基盤とする物流システム産業への脱皮を図る港湾運送事業者に対しては関係機関と協力して資金・用地の確保，免許の取得等について積極的に援助を行なう。」というのである。一方「はしけ」の余剰遊休化にともなう措置を行い，港湾における技術革新の推進を図る，としている。

②の制度上の変革と競争原理の導入については，「港湾運送の利用者（船社，荷主）との契約当事者である元請業者（一種）と下請業者(二種～四種)

という二重構造となっており，……このような二重構造は，港湾運送の波動性のゆえに経済合理性があると説明されていたが，今日労働力の一般的不足傾向下において常傭化が大幅に進展したこと，最終的なクッションとして残る日雇労働者についても共同雇用の理念にのっとって対処すべき大勢であることを考えると二重構造はおおむね経済合理的な存在理由を失ったとみるべきであろう。このような認識に立つならば，今や港湾運送事業は，労働力のオルガナイザーとして，下部構造のような中間段階を排し，利用者の需要に直接対応する体制を実現することが必要である。このため従来の業種区分は（2,4種間のみならず元請下請間を含め）開放的方向で一本化して港湾運送事業者の全てが利用者から元請できる体制をとるものとする。この結果，港運市場の競争性は増大し利用者にひ益する面が多いのみならず，一方労働側からみれば労働条件の向上，平準化をもたらすことになり，港湾に対する良質労働力の流入を促進し，今後の港湾機能の維持に不可欠な良質労働力の安定確保に貢献することとなろう。以上の業種の一本化は現行の港湾運送事業体制の根本的変革であるので，2年程度の猶予期間を経て実施するものとし，必要な港湾運送事業法の改正を行なうものとする。」としている。

一方，③の労働力問題については，「港湾労働の安定的確保」をめざし，労働条件の改善のために港運労使の長期的計画の樹立，利用者をふくむ社会一般の協力が必要であり，そのための検討が今後必要であるとする。

最後の④では，「円滑化対策」をとりあげ，その第一として，余剰はしけの買上げと離職者対策，第二に，「港湾物流システム産業として存続する事業者」に対して近代化基金制度を再検討のうえ資金を出す。第三には，上記の諸問題に対しての課税上の特例措置を行うとしている。

以上が「8.18答申」の主要部分であるが，⑷項では，「実施上の配慮」として「以上の港運基本政策を実施に移すに当っては，諸情況の変化が激しくかつ全国的にみてウエイトの大きい五大港及びこれに準ずる港湾から適用し必要に応じて他港にも順次及ぼすものとするほかに，次の諸点に配慮し国民

経済活動の要衝である港湾機能の円滑なる確保をはかることに努めなければならない」として，①「円滑化対策の財源については国の特段の配慮を要望」し，②法改正に際しては業界の混乱をさけるための猶予期間の必要性，③政策実施に際する労働者の生活不安をさける措置の必要性，④港湾利用者の波動性の遮減措置への期待，⑤港湾施設管理上，港湾の使用原則の再検討の必要性，等があげられている。

注 (1) 運輸省港湾審議会は，「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，審議する権限が与えられ，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来たのであるが，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。」しかし，「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（昭和45年3月27日付をもって前記港湾運送部会が行なった答申『専用埠頭の効率的使用と特殊料金のあり方』をいう。）は，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。」（運輸省港湾局港政課『港湾運送特別委員会の設置について』昭和46年3月29日による。但し，上記中（　）内は筆者の加筆。

(2) 運輸省港湾局港政課「同上」による。

(3) 港湾運送特別委員会専門委員会「輸送革新に対応した新しい港湾運送事業について（報告案）」（昭和47年8月）による。以下の本文「　」は上記に準ずる。

5. 港湾運送業の体制的諸問題

さて，われわれは，以上の各節において首題をめぐる社会科学的な問題意識，とりあげ方等の方法論的な諸問題（1節）や，これとの関係における輸送体系（システム）の概念構成と，「協同一貫輸送」をめぐる内容（2節）をみると共に，現実の港湾運送業が当面する「輸送革新に対応した新しい港湾運送

業」の方向づけをとりあげた(3節)。以上の各節でとりあげた内容は，おのおの一応の資料としてであった関係から，各節の間の論理的関係はとくに考えられてはいない。また「協同一貫輸送」や，「新しい港湾運送業」の方向づけとしての「8.18答申」の要旨も，いわば，現在の港湾運送業の事情や輸送システムの事情をものがたる例としてとりあげたもので，それらのすべてを示しているわけではない。

以上のように，かぎられた資料であるので，ここで「輸送システムの変革と港湾運送業の体制的問題」をまとめてのべることには若干の問題点もある。しかし，とりあえず各節をとりまとめる意味で，首題の基本的性格を考えてみよう。

3節における考察で「輸送システム」における「システム」を「体系」と同意語にとりあつかいながら，その概念構成を行ったが，輸送の体系（システム）が単に機械化なり，技術革新にともなう物的諸条件の問題でなく，それらが「構造化した全体」と重要な関係をもつということをのべた。事実，この問題は「協同一貫輸送」の考え方や「8.18答申」の中にもうかがわれるところである。しかし，体系としてのシステムは「構造化した全体」と重要な関係にあるが，そのことは，一方では体系が「構造化した全体」でないことをも明確に示している。つまり，ここでいう「構造化した全体」というものがなんであるか，当然明らかにしておかねばならないが，紙幅の都合で，一応，それを「体制」という形で表現しておこう(1)。したがって，輸送における「体系」は「体制」と重要なかかわり合いをもつものであるが同一のものではないといえる。

さて，ここにおいては，輸送における体系の変革が，港湾運送業という「体制」とどのような関係にあるかということを問うていることになる。港湾における以上のような「体系」と「体制」の関係においては，筆者はしばしば従来とりあげてきたところであり，したがって，ここでは両者の関係を詳細にのべることを省略するが，論理的には，「体系」の問題が「合理化」

に，「体制」の問題は「近代化」といわれる概念とむすびつくことだけを付記しておこう(2)。

港湾における「合理化」と「近代化」の概念を順序として一応区別しながらも両者の重要なかかわり合いを認めるのは，以上の「体系」と「体制」との概念を区別しながら両者の関係の重要なかかわり合いを認めるのと同様である。こうしためんどうな概念規定を行うのは，2節にのべたように，社会科学が研究対象とする「人間と社会」の故であり「実験」が許されない歴史的背景を背負う研究対象のためでもある。

したがって，輸送の体系的変革が港湾運送業という体制にどのような関係をもつかということは，言葉をかえれば，輸送の「合理化」がどのように港湾運送業を「近代化」させうるのか，またその場合，「再編成」という体制変革が果して「近代化」になりうるかどうかということにもなるであろう。3節ならびに4節でのべた諸問題は，現実の政策的課題としてとりあげられたものであり，さらにいえば行政的手法の論理を示したものともいえる。したがって，それが，2節でのべた社会科学上の方法論をふまえたものであるとか，社会科学の「理論」として考えうるものであるとか，といったこととは異なっていて当然である。したがって「理論」と「政策実践」との関係についても2節にのべたとおりであるが，この両者の立場の相異をもふまえて，3節と4節でとりあげた現実的な諸問題を「合理化」と「近代化」の関係において考えてみよう。

総じて，3節でとりあげた「協同一貫輸送」と「4節」でとりあげた「8.18答申」とは，大体同じ考え方にたつものであり，これは行政的，政策的な立場からの理念上の側面からだけでなく，行政的にも後者は前者の意向をうけついでいるものとみてよい。その意向の基礎理念は国民経済を前提にしているが，とくに，港湾との関係においては，港湾機能を利用する立場，とくに最大の利用者の一例としてあげられる，重化学工業の立場からする政策理念が根本にある。これは港湾政策の基盤となる経済政策が，国民経済におけ

る支配的な生産力をもつ立場にたつという前提からすれば論理的にうなづけうる。したがって，「協同一貫輸送」の論理は，重化学工業の再生産過程にもっとも大きな要因となる外国市場の規模が相体的に縮小してきた「経済成長」期に，流通過程の合理化を押し進めなければその再生産を展開させ，利潤率の増大を図ることがむずかしくなってきた時にあらわれており，内容的にも支配的な生産力の立場から輸送を「合理化」するというところに主眼点があるとみられる。この点は，以上の論理を前提とした港湾政策においても当然に同じ論理がふくめられるわけで，「8.18答申」が全体的にものがたっているものは，輸送面における「合理化」に対応した港湾運送業のあり方を表現している。このことは「答申」がいつも国民経済的な立場からの「国際競争」への対応として，あるいは「物的流通合理化の一環」もしくは「時代の要請」「国民の要請」といった形が「港運政策の課題」をとらえている点によっても明らかである。この点は「港運政策」のみならず，わが国の「港湾政策」全体が，明治以降の資本主義の発展過程で形成された国家主義的な国民経済政策の下にあり，一方，港湾機能自体もそのような国家政策のもとで形成されてきたという思想的側面を残すためとも思われる。したがって港湾における政策思想も，政策の妥当性が国家を基軸とする全体性あるいは時代性に求められている(3)。

しかしながら，現実の「協同一貫輸送」や「8.18答申」の中では，必ずしも以上のように政策の妥当性を国家や全体にすべて求めるのではなく，intermodalな輸送の組織化に国が直接関与して規制を行うより「民間側の自からの……自由競争の場」において推進をはかるべきとし，また，「8.18答申」の主柱に「競争原理の導入」を試み，国が法的，行政的な規制によるよりも，経済的な合理性にまかせようとする対策がうち出されてきたことは，港湾全体の近代化にとって一つの進展とみてさしつかえないであろう。この点は，とくに従来港湾の前近代性をものがたっていた港湾運送の制度的改革や，労働条件の改善に大きな意を用いている点など，政策的な思想の近代化

のあらわれとも思われる。とくに，港湾労働問題は，港湾運送業の焦点であるために，「共同雇用」の理念(4)にふれながら，港湾における主体としての労働者の諸問題を考慮している点も特徴的とみられる。労働力の問題は，一般に産業の主体的な条件であるが，港湾のようにターミナルの用役生産の場合は，他の産業におけるよりも労働力の質的な依存性が高いように思われる。港湾運送業が従来とかく固定資本に対してきわめて高い流動資本をもって，いわば労働集約的産業として労働力の量的依存性をもっていたが，輸送体系が全体的に技術革新の度合いを高め，今後港湾運送業の機械化がより進められてくるとすれば，労働力の依存性は当然量より質への変化がみられるであろうし，港湾運送業自体も単なる「労働力のオルガナイザー」ではありえない。むしろ在来型の港湾運送業が「労働力のオルガナイザーであったわけで，その点今後の港湾運送業が近代的な港湾産業としての構造的条件をそなえ，体制的な質的発展につらなってゆくはずのものである(5)。このことは，当然二重構造の消滅とむすびつくものであるが，港湾運送業が「体制」的に「近代化」するのは，第一に企業としての近代的経営なり，良質な労働力，あるいは労働手段の体系の整備等，企業としての港湾運送業が内側の諸条件を変革することにかかっているのは当然である。しかしながら，とくに港湾のように歴史的にも行政依存と行政支配の二面性が強く，企業としても港湾利用者との関係において依存と支配の二面性が強く残されている社会的諸条件を忘れてはならない。

「8.18答申」が，すでにのべたように「協同一貫輸送」という論理をうけて，港湾機能の合理性，経済的合理性，港湾機能の円滑なる確保，等の表現をいたるところに一貫して行なっているのは，あくまでも港湾ならびに港湾機能の存在理由が，かかって国家もしくは国民経済や港湾機能利用者にあるという認識が前提になっているかのような印象を受ける。

港湾および港湾機能にかかわるそのような認識のされ方は単に港湾運送業をめぐる一答申の表現上の問題ではなく，明治以降の港湾政策の基本的なあ

り方でもあった。したがってそれは，港湾管理・運営問題，港湾財政，港湾労働，港湾行政等の各面に亘って，港湾全体の日本的な「体制」が基盤にあってのことである。したがって，「自由競争の原理」とは，欧米の場合，港湾全体の「体制」が近代的市民社会と自由主義経済を背景にし，港湾や港湾機能が，まず港湾地域の経済・社会，もしくは都市と深い機能的なかかわり合いをもち，特別の理由のないかぎり国家との関係をもっていないことを前提にしている(6)。

したがって，港湾運送業における自由化は，あくまでも日本的港湾の体制の枠内においてのことであり，行政手法の変革を意味するにとどまる。

自由主義経済の原則としての自由競争は，A. Smith の「予定調和説」をとりあげるまでもなく，個人の利己心（self interest）を核としての展開であり，それはむしろ18世紀におけるイギリスの国家による政策的干渉の排除に根差したという時代的背景をもっている。その意味からすれば，本来の自由競争の原理や経済性の原則を港湾に導入することは，日本における伝統的な港湾体制そのものの変革であり，国家行政にもとづく港湾運営の全面的後退にむすびつくことになる。しかし，これは「理論」的側面からの考察であって，政策的，もしくは日本における実態的側面からの判断とは必ずしも一致しない。とくに，それは「8.18答申」と直接的なかかわり合いをもってはいないし，政策的に，欧米の港湾および港湾企業の歴史的背景や性格からすれば港湾および港湾運送業が自らの主体性を現状の中において育成してゆかねばならない諸条件の多きを自覚させられる(7)。

いずれにしても，港湾における技術革新という「体系」（システム）の変革が，港湾運送業の「体制」と深いかかわり合いをもち，「体系」的条件による「合理化」の追求が，経済性の原則と一致するのは，一方に民主化された社会的制度なり，近代的な人間関係としての契約社会が地盤にあってこそ可能となることを忘れてはならない。その意味からすれば日本における輸送の「体系」的な変革が，一方において，前近代的な「体制」を地盤としてい

ること，したがって，経済性の原則が生かしきれない面がありうるのではないかという点をむしろ充分注意をしなければならない。もっとも，現状においては，「体系」の変革が，そのまま経済的な原則となりうる欧米の港湾とちがった日本のそれには，「体系」の変革が経済性の原則化になる中間項としての「行政」的役割が大きいといわねばならない(8)。問題はその「行政」的役割が，それ故に，港湾を合理化するための経路に終らせず真に「近代化」させるための大きな現実的な手段とするならば，その意義も深いといわねばならない。

注 (1) 詳細については，「港湾輸送における『体系』と『体制』」（拙著『港湾総論』第3章『港湾における合理化と近代化』）参照。

(2) 拙著「同上」。および拙稿「海陸輸送の体系化と港湾の基本的問題」（日本海運経済学会編『海運経済研究』No. 5，1971年）「総合交通体系と港湾」（日本交通学会編『交通学研究』1971年），「港湾機能の社会的構成，上・下」（『海事産業研究所報』No. 70，71 1972年4月，5月）等を参照して頂ければ幸である。

(3) 日本における経済政策の原型は，明治時代における「富国強兵」策と殖産興国に求められる。これは明らかに国家主義にもとづく政策思想を基盤にしており，またそれなりの功罪が日本資本主義論争においても問われている。問題は，第二次世界大戦後における経済発展の典型的な時期であった「経済成長期」の重化学工業優先の政策が問題とされている時，明治以降の伝統的な国家主義政策と重化学工業優先の政策的あり方を，「港湾」という流通過程の側面から根本的に見直す必要がある。なお日本における「港湾政策の特質」については玉井克輔稿「わが国における港湾政策の特質と展開」（港湾産業研究会『港湾産業の危機と発展』海文堂1972年）参照。

(4) 現在，この「共同雇用」の問題は，港湾調整審議会，および中央職業安定審議会港湾労働部会等に試案が出され検討中である。

(5) 今後の港湾産業のあり方をめぐる諸点については「港湾産業の危機と発展」（『前掲書』）における山本，今野，山村，市川，喜多村，松木の各氏の論文の参照がのぞましい。また，今後の港湾運送の方向についての詳細は，喜多村昌次郎著『港湾産業』（成山堂1971年）第3章「新しい港湾運送の方向」の参照が有意義である。

(6) 具体的な事情については，欧米港湾労働研究調査団編著『欧米の港湾』（1971年，横浜港運協会）参照。

(7) 拙稿「港湾産業の発展と危機の克服」（港湾産業研究会編『前掲書』）参照。

(8) 基本的かつ詳細な分析として，柴田悦子著「港湾経済」（成山堂，1972年）第5章「港湾における国家独占資本主義」，（とりわけ第2節『行政機構を通じて行なわれる港湾活動への指導と規制』）の参照がのぞましい。

6. あとがき

「はしがき」において，以上にのべたような問題の発想や分析手法は後進国的な性格を一面にもつものではないかとした。それはわが国経済・社会の発展の型や港湾の体制的な性格とも共通しうるように思える。「輸送システム」も，またそれの問題のされ方もまた同様な感をうける。ここでいう「後進国的な性格」というのは，もちろん歴史的な段階や事実からの表現であって，そのこと自体にも何らの価値判断をふくまない。

さて，それはそうとしても，以上の小誌は輸送の「体系」と「体制」の全体をのべることはできず，具体的な政策的な資料を部分的にとりあげた関係もあって，必ずしも問題点をもうらしえなかったうらみが残る。とくに方法論的な問題意識が分析過程に一貫したともかぎらず，問題意識だけがうきたったきらいもある。とくに港湾運送業の「体制」は，日本の全港湾体制との関係をのぞいているので，その性格づけが不徹底であるというそしりもまぬがれえないであろう。さらに論理的な展開においても紙幅の制約をはるかにこえているため，関連した過去の論文に依存させたので，この点も論理的な一貫性を欠いていることを知らしめられる。そのようなことから，この小誌こそは，価値判断をふくめた意味できわめて「後進国的」なものであろう。いずれにしても，改めてこの小誌の整理と補足を後日行うことによって，この貧しい分析の責に当てる必要があると思っている。

外航定期貨物輸送船における輸送システムの変革と港湾運送業の再編成

市　川　勝　一
（港湾産業研究会）

目　次

1. はじめに
2. コンテナ化の必然性
3. コンテナ化による港湾運送業への影響
4. 行政指導による港湾運送業の再編成
5. 試案「輸送革新に対応した新しい港湾運送事業について」
6. 近代化，合理化の中での港湾産業への展開と諸条件
7. むすび

1. はじめに

国際海運界にコンテナ専用船の歴史を開いた，米国のシーランド社のフルコンテナ船「フエアランド号」によるコンテナ輸送が，昭和41年4月ニューヨーク港より，ロッテルダム港に向け開始されており，既に六年を経過した。

わが国でも海上コンテナ輸送について，マトソン社の極東航路にコンテナ船を配船の一年後，ＰＳＷ航路にコンテナ船を配船の一年後，ＰＳＷ航路に日本郵船，昭和海運の二社グループと四社グループ（大阪商船三井船舶，山下日本汽船，川崎汽船，ジャパンライン）が誕生し運航を開始した。次いで昭和44年10月より，豪州航路に，日本郵船，大阪商船三井船舶，山下新日本汽船の邦船グループが結成され運航を開始し，一方，川崎汽船は豪州の国営会社 Australian National Line，さらにもう一社の Flinder Shipping と三社により，Eastern Seaload Service（略称 E. S. S.）を結成運航を開始している。もう一つのグループとして英国の Oversea Container Limited（略称 OCL），Asociated Container Transport（略称 ACT），とスウエーデンの Australian West Pacific Line（略称 AWPL）とオーストラリアの Asso-

ciated Shipping により Australian Japan Container Line (A. J. C. L) を結成し運航を開始している。A. J. C. L は前述の邦船三社グループとスペースチャーター方式とターミナルの共同使用を行っている。

PNW 航路（シアトル・バンクーバー航路）には，邦船六社が三隻のフルコンテナ船を就航せしめ，スペースチャーター方式とターミナルの共同作業を行っている。昭和46年12月より開始された欧州航路のフルコンテナ船による輸送には，まず第一のグループとして日，英，西独の三国，五社の船社により，トリオグループが結成され，合計十七隻のフルコンテナ船により運航が行われ，スペースチャーター方式とターミナルの共同使用方式がとられ，昭和48年中に全船が出揃うと，在来定期貨物輸送船は完全に姿を消すことになっている。

欧州航路の第二のグループとして，北欧三社にて結成されている Scan Service とオランダの Neder Lloyd は両者が提携して Scan Dutch と改称し，日本における代理店も Euro Bridge 社を新設して六隻のフルコンテナ船を建造し，その第一船は，昭和47年7月より運航を開始しており，全船が就航後は，在来型定期貨物輸送船は逐次減少せしめることを発表している。

ニューヨーク航路については，米国の United States Line (略称 USL)，とイスラエルの Zim Container Lineに引続き邦船五社は昭和47年秋頃より7隻のフルコンテナにより運航を開始する予定で，既にスペースチャーター方式とターミナルの共同使用についての打合せは終っているといわれる。

この外コンテナ船の配船について検討されている航路として地中海航路があり，これには，日，仏，伊三国の六社のの船社によりスペースチャーター方式とターミナルの共同使用を行うことになっており，この船社名は，日本（日本郵船，大阪商船三井船舶），フランス (Cie, Des Messageries Maritimes, Cie Maritime Des Chargears Reunis) イタリア (Lauro Lines, Lloyd Triestino Navigation Co) である。

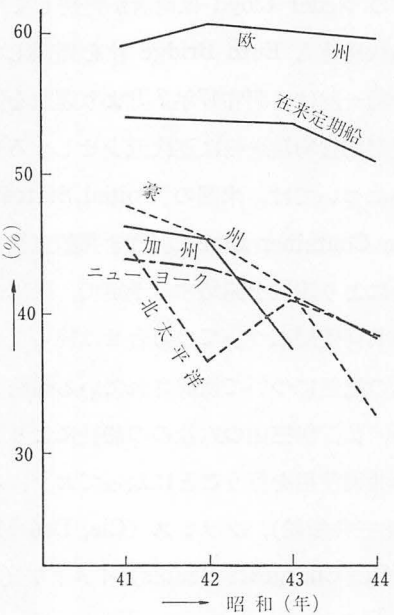
このように，主要航路におけるコンテナ化は進展の一途をたどっており，

これら輸送システムの変革により，在来定期貨物輸送船の港湾運送をになっていた港湾運送業界は大きな影響を受け，再編成を余議なくされている。ここでは，コンテナ化の必然性とコンテナ化による港湾運送業の影響の実態をとらえ再編成の原因と必然性について探究してみることにする。

2. コンテナ化の必然性

船社の運航採算面から見た定期航路運営のあり方について考えて見ると，最近の北米航路や豪州航路における運航利益率（歩留）の低下傾向は著しいものがあり，定期航路全体を平均した運航利益率（歩留）が50%前後である，先進国を相手とする航路では数年前から50%を下回っており，北米太平洋（PNW）においては実に39%と40%を割っている現状であるといわれる。

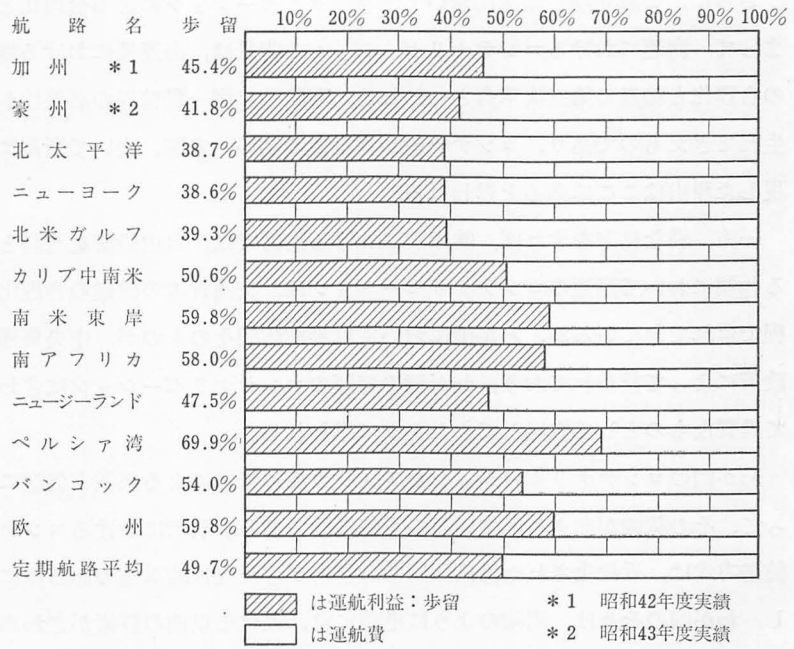
日本を起点とする主要定期航路の最近の運航利益率（歩留）を示すと下図の通りである。



コンテナ化航路歩留推移

（資料出所）　海運経営実務講座9　定期船宮本清四郎著 p. 250より

すなわち同図で明らかなることは，北米，カナダ，豪州などの先進国相手の航路は，運航利益率（歩留）が低く，アジア，アフリカなどの発展途上国相手の航路は歩留が高いということである。これは要するに，ニューヨーク，北米太平洋，豪州，加州などの航路において運賃に占める運航費，その中でも特に荷役費の割合が高いということに他ならない。



（資料出所）海運経営実務講座9　定期船　宮本清四郎著　p. 250より

すなわち毎年の運賃同盟（J. A. G）による運賃値上げにもかかわらず，それを上回る荷役費の上昇のため運航利益率は低下の一途をたどり，さらにこれら先進国を相手とする航路には，比較的高船価の優秀船隊を投入しているため船舶損益が赤字による公算大ということになる。

次に，最近の定期航路経営において，日本経済の発展に伴う貿易量の増大に対し，わが国をはじめとする世界の港湾施設がそれに伴わず，さらに港湾労働者の労働時間の短縮（例えば日曜日の完休，就業開始時間の08：30開始

等などのため荷役能率は低下の傾向にあり，そのため航海日数と停泊日数の比率が悪化している。換言すれば，船の回転率が低下しているのである。

このためには，港湾における荷役作業を労働集約型から資本集約型に移行させる必要がある。このためには，貨物を大きな単位として取扱うユニット・ロード・システムによる荷役能率の増進以外に方法がない。

さらに，これを陸上輸送において，ユニタイゼーションによる合理化と相まって，海運におけるコンテナリゼーションの背景は，海運業における輸送の合理化と輸送の第三次革命といわれる，海陸の協同一貫輸送の必要性から生れてきたものであり，コンテナ船が荷役費の高い，米国，次いで豪州に出現した理由はここにあると思われる。

一方，別な見方をすれば，欧米(1)における港湾では，自由経済を基礎とする体制において海運のコンテナリゼーションは，交通資本の輸送の合理化過程で生れてきているが，わが国においては港湾体制そのものが，中央集権的政策によって貫かれており，わが国の海運のコンテナリゼーションはきわめて異質なものとして登場してきたように思われる。

わが国のコンテナリゼーションがアメリカ海運資本による刺激と促進によって，その契機が与えられているのも特徴的である。欧米におけるコンテナ輸送方式は，近代化された港湾体制におきあがった現代的課題であるのに対し，わが国のそれは，周知のように港湾には，近代化以前の要素がきわめて多く，一方では近代化を促進させながら，他方には，現代的課題を果さなければならない宿命にある。この二重の課題，いわば二重の断層をもった上からコンテナリゼーションがおし進められる場合，港湾運送にたずさわる各業種に重大な影響を与えずにはおかないことになる(2)。

注　(1)　海運経営実務講座　9定期船　宮本清四郎著　海文堂発行　p. 248～252参照
　　(2)　港湾論　北見俊郎著　海文堂発行　p. 136～137参照

3. コンテナ化による港湾運送業への影響

まずコンテナ輸送の開始される前の日本を中心とした在来定期貨物輸送船の港湾運送について航路別にあげ，これがコンテナ化により，どのように変化したかについて比較対照して見ると次の通りとなる。

表—1(A)　ＰＳＷ航路（在来定期貨物輸送船）

国籍	船社名	就航隻数	元請名 横浜港	元請名 名古屋港	元請名 神戸港
日	日本郵船㈱	3	関東郵船運輸	旭運輸	三井倉庫㈱
日	昭和海運㈱	3	三菱倉庫	名港海運	三菱倉庫
日	大阪商船三井船舶	5	宇徳運輸	名港海運	三井倉庫
日	ジャパンライン	3	京浜倉庫	藤木海運	上組
日	川崎汽船	2	大東運輸	上組	日東運輸
日	山下新日本汽船	4	宇徳運輸	伊勢港運	住友倉庫
米	American President Line	7	三井倉庫 住友倉庫	東洋倉庫	住友倉庫
米	Pacific Far East Line	14	三菱倉庫	名港海運	三菱倉庫 三井倉庫
台湾	Orient Overseas Line	12	山九運輸機工	名港海運	山九運輸機工
米	States Steam Ship Co	25	三井倉庫 三菱倉庫	三菱倉庫	三井倉庫
ソ連	Far Eastern Steamship Co	6	東海運	藤木海運	川西倉庫
パキスタン	National Shipping Corp of Pakistan	12		三菱倉庫	三菱倉庫
メキシコ	Trans portation Maritima Mexicana	14	商船運輸倉庫	名港海運	商船港運

（資料出所）　神戸港定期外国航路表，昭和46年６月，昭和42年５月
近代港湾「船社の港湾対策 1. 2. 3. 4. 5. 6. より
横浜港定期外国航路表

以上の二つの表から見ると，コンテナ化により船社がターミナルの共同使用，スペースチャーター方式をとったため，ターミナルオペレーターの数は制約され，定期貨物輸送船の港湾運送における船内元請をしていた数社がターミナルオペレーターになることが出来ずに影響をうけている。

次に加州航路のコンテナ化の影響のうち，従来，在来定期貨物輸送船が寄

表—1(B)　PSW航路（コンテナ船）

国籍	船社名	就航隻数	東京港（ターミナルオペレーター）	横浜港（ターミナルオペレーター）	名古屋港（ターミナルオペレーター）	神戸港（ターミナルオペレーター）
日	郵船，昭和海運グループ 日本郵船	3	（品川コンテナターミナル 日本コンテナターミナル㈱	——	（金城埠頭） 旭運輸	（摩耶コンテナターミナル） 日本コンテナターミナル㈱
日	昭和海運			——	名港海運	
日	四社グループ 大阪商船三井船舶	6	（品川コンテナターミナル） 東京コンテナターミナル共同事務所 （三井倉庫 大東運輸 鈴江組 住友倉庫）	——	（金城埠頭） 名港海運	（摩耶コンテナターミナル） 神戸コンテナターミナル共同事務所 （三井倉庫 上組 日東運輸 住友倉庫）
日	山下新日本汽船			——	伊勢湾海運	
日	ジャパンライン			——	藤木海運	
日	川崎汽船			——	上組	
米	Sea Land Service	3		（本牧A埠頭） ジャパンコンテナサービス （三井倉庫）	——	（ポートアイランドC—1） ジャパンコンテナサービス （三井倉庫）
米	American President Line	2 （最終的には4隻）		（本牧A突提） アメリカターミナルサービス 三井倉庫 住友倉庫	東陽倉庫 （東海協和海陸）	（ポートアイランドC—2） 神戸マリンターミナル 住友倉庫
米	Sea Train Inc		大井コンテナNo. 8 鈴江組		——	（ポートアイランドコンテナNo. 2） 住友倉庫
台湾	Orientover Seas Container Line	揚2.5 積2.5		（本牧D突堤） 山九運輸機工	—— 名港海運	（摩耶コンテナターミナル）山九運輸機工

（資料出所）　神戸港定期外国航路表　昭和46年6月
近代港湾「船社の港湾対策」1. 2. 3. 4. 5. 6.

港していた港に，コンテナ化のため寄港をとり止め，内陸輸送またはフィダーサービスに変ったため，コンテナ船の寄港しない定期船港の港湾運送業者に影響を与えている。

在来定期貨物輸送船は，日本の港に次のごとく寄港していた。

門司—神戸—名古屋—清水—横浜—室蘭（日本郵船の配船より）

（資料出所）　神戸港定期外国航路表42年5月より

ところがコンテナ船は，邦船が，東京，名古屋，神戸のの三港のみで，シーランド，シントレイン社は，東京(横浜)，神戸の二港のみ寄港し，従来，在来定期貨物輸送船の寄港していた，門司，清水，室蘭等は大きな影響をうけ，また名古屋港も外国船のコンテナ船が寄港しないため，横浜港ではコンテナ

表—2　ＰＮＷ航路（在来定期貨物輸送船）

国籍	船社名	就航回数	横浜港 元請名	名古屋港 元請名	神戸港 元請名
日	日本郵船	3	関東郵船運輸	旭運輸	三井倉庫
日	昭和海運	4	三菱倉庫	名港海運	三菱倉庫
日	大阪商船三井船舶	6	住友倉庫	三井倉庫	商船港運
日	山下新日本汽船	4	宇徳運輸	伊勢湾海運	住友倉庫
日	ジャパンライン	2	京浜倉庫	藤木海運	上　組
日	川崎汽船	2	大東運輸	上　組	日東運輸
米	American Mail Line	5	鈴江組倉庫	藤木海運	住反倉庫
ノールウエイ	Barber Line	5	三井倉庫	伊勢湾海運	上　組
ソ連	Far Eastern Steamship Co	6	東海運	藤木海運	川西倉庫
ノールウエイ	Knut Knutsen Line	8	三協運輸	藤木海運	三井倉庫
台湾	Orient Overseas Line	4	山九運輸機工	名港海運	日本通運
米	State Steamship Co	5	三井倉庫	三菱倉庫	三井倉庫 三菱倉庫
ユーゴスラビヤ	United Yugoslav Lines	7	山九運輸機工	名港海運	山九運輸機工

（資料出所）　神戸港定期外国航路表，昭和42年5月
近代港湾「船社の港湾対策」1. 2. 3. 4. 5. 6.
横浜港定期外国航路表

表—2(B)　PNW航路（コンテナ船）

国籍	船社名	就航回数	ターミナルオペレーター 横浜港	ターミナルオペレーター 名古屋港	ターミナルオペレーター 神戸港
日	日本郵船	3	本牧公団埠頭A突堤	金城コンテナ埠頭 旭運輸	摩耶コンテナ埠頭 日本コンテナターミナル
日	昭和海運		関東郵船運輸	名港海運	
日	大阪商船三井船舶			名港海運	住友倉庫
日	山下新日本汽船			伊勢湾海運	
日	川崎汽船		大東運輸	上組	上組
日	ジャパンライン			藤木海運	
米	Sea Land Servlce	7	本牧公団埠頭A突堤 ジャパンコンテナサービス（三井倉庫）	——	ポートアイランドC—1 ジャパンコンテナサービス（三井倉庫）
米	American Mail Line	4	本牧市営D突堤 鈴江組倉庫	金城コンテナ埠頭	ポートアイランドC—2 住友倉庫

（資料出所）　神戸港定期外国航路表
近代港湾「船社の港湾対策」1. 2. 3. 4. 5. 6.

・ターミナルが東京港に移ったためその港の港運業者は少なからぬ影響を受けている。

PNW航路のうちで邦船各社について見ると，在来定期貨物輸送船の港湾運送には，横浜，名古屋，神戸の各港で六社が従来していたが，コンテナ船になり，横浜港で二社，神戸港では三社に集約されている。寄港地に，在来型では，ほとんどの邦船各社が清水港に寄港していたが，コンテナ船にな受いずれも寄港していない。

3(A)と(B)とを比較して見ると，在来船の場合には，横浜港で7社，神戸港では4社が荷役を行っていたが，コンテナ化により横浜港のターミナルオペレーターは二社，神手港はコンテナ・ターミナルが大阪南港にきまったため，豪州航路における船内元請の業務は，大阪商船三井船舶が二ケ月に一回，E & A, Royal Inter Ocean Line の各貨客船のみの荷役を月に各一回づつ行うのみとなった。

表—3(A)　豪州航路（在来定期貨物輸送船）

国籍	船社名	就航隻数	横浜港元請名	名古屋港元請名	四日市港元請名	大阪港元請名	神戸港元請名
日	日本郵船	6	関東郵船運輸	旭運輸	四日市倉庫	郵船港運	日本運輸
日	大阪商船三井船舶	5	三井倉庫	名港海運	〃	商船港運	〃
日	山下新日本汽船	2	宇徳運輸	藤木海運	〃	近畿港運	川西倉庫
日	川崎汽船	2	大東運輸	上組	〃	日東運輸	日東運輸
英	Eastern & Australian SS Co. Ltd	5	山九運輸機工	旭運輸	〃	郵船港運	日本運輸
英	The China Navigation Co Ltd	6	宇徳運輸 三協運輸 山九運輸機工	日本通運	〃	日本通運	〃
英	Dominion Far East Line	2	住友倉庫	〃	〃	住友倉庫	〃
英	〃	6	〃	〃	〃	〃	住友倉庫
スエーデン	Australia West Pacific Lines	3	関東郵船運輸	旭運輸	〃	〃	〃
オランダ	Royal Inter Ocean Line	2	住友倉庫	日本通運	——	〃	〃

（資料出所）　神戸港定期外国航路表　昭和42年5月神戸港湾局発行
横浜港定期外国航路表　昭和45年3月横浜市港湾局発行

欧州航路のトリオ・グループ，スカンダッチのコンテナ船就航前の各船会社の船内元請には，横浜港では八社，神戸港では六社が行っていたが，コンテナ船就航後は，船社のターミナルの共同により，ターミナルオペレーターは，東京港で二社，神戸港で二社に集約されている。また横浜港がBase Portであった欧州航路は，コンテナターミナルが東京港大井埠頭に移ったため，横港の港湾運送業にとって少からず影響を与えている。

また欧州航路おいては，日本における寄港地を東京，神戸の二港に指定しているため，従来欧州航路の在来定期貨物輸送船が寄港していた，清水港，名古屋港，小樽港，門司港にも大きな影響を与えている。これらの港はコンテナ船が寄港しないため，輸出貨物はトラックによる内陸輸送やフェリーにより東京，神戸両港のコンテナ・ターミナルに輸送されることになり，港湾

表—3(B)　豪州航路（コンテナ船）

国籍	船会社	就航隻数	横浜港ターミナルオペレーター	名古屋港ターミナルオペレーター	四日市港ターミナルオペレーター	大阪港ターミナルオペレーター
	邦船グループ		本牧公団埠頭A突堤	金城埠頭	四日市県営埠頭	南港コンテナ埠頭
日	日本郵船	3	関東郵船運輸	旭運輸	四日市倉庫	商船港運
日	大阪商船三井船舶			名港海運	〃	
日	山下新日本汽船				〃	
オーストラリア	ESS グループ		本牧公団埠頭A突堤	金城埠頭	四日市県営埠頭	南港コンテナ埠頭
	Australian National Line					
オーストラリア	Flinder Shipping	3	大東運輸	上組	四日市倉庫	日東運輸
日	川崎汽船					
	A. J. C. L グループ		本牧公団埠頭	金城埠頭	四日市県営埠頭	南港コンテナ埠頭
英	Over Sea Container Limited		関東郵船運輸		四日市倉庫	
英	Associated Container Transport	2		東海協和海陸	〃	商船港運
スエーデン	Australian West Pacific Line				〃	
英	China Navigation Co				〃	

（資料出所）　神戸港定期外国航路表
近代港湾「船社の港湾対策」1. 2. 3. 4. 5. 6.
ESS. AJ. CL. MOL. NYK 各社のコンテナニュースより

より船積され，港湾を素通りするため，それだけ地方の港湾運送業に影響を与えることとなる。

5(A)と(B)を比較すると，在来定期貨物船の場合，日本船の船内元請は，横浜港では五社，神戸港では六社で，名古屋港が五社で行っていたが，船社のスペースチャーター方式とターミナル・オペレーターは，ごく少数の業者となることが予想される。

また，地中海航路について見ると，

以上の六社により，運航されているが，昭和47年4月22日付の日本海事新

表—4(A)　欧州航路（在来定期貨物輸送船１）

国籍	船社名	就航隻数	横浜港船内元清	名古屋港船内元清	神戸港船内元清
日	日本郵船A B C	4 4 4	三菱倉庫	旭運輸	三菱倉庫
日	大阪商船三井船舶	8	商船運輸倉庫 宇徳運輸	名港海運	住友倉庫 商船港運
デンマーク	川崎汽船マースクラインA B	6	大東運輸	上組	日東運輸
英	Ben Line Steamers A B	8	山九運輸機工	名港海運	山九運輸機工
英	Blue Funnel Line A B	19	宇徳運輸	日本通運	川西倉庫
仏	Cie. Des Messagers Maritimes A B	9	三井倉船	三井倉庫	三井倉庫
仏	Cie Maritime Des Chargears Reunis	5	三井倉庫	〃	〃
英	Glen Line	8	住友倉庫	日本通運	住友倉庫
西独	Hapag Lloyd A. G A B	17	三菱倉庫	藤木海運	三菱倉庫
米	Marchesshie Line	4	三協運輸	名港海運	住友倉庫 ニッケルエンドライオンズ
和	Nedlloyd A B C	12	住友倉庫	東海協和海陸	住友倉庫
シンガポール	Neptune Orient Line	4	大東運輸		日東運輸
台湾	Orient Overseas Lines	4	山九運輸機工	名港海運	日本通運
ポーランド	Polish Ocean Line A B	11	日新運輸倉庫	伊勢湾海運	ニッケルエンドライオンズ
北欧三国	Scan Service A B C D E	37	三菱倉庫 三井倉庫 関東郵船運輸	名港海運 伊勢湾海運	上組
東独	Veb Deut Sche See Teederei Rostock	6	三井倉庫	——	渋沢倉庫

（資料出所）　神戸港定期外国航路表　46年６月神戸港湾局発行
近代港湾「船社の港湾対策」1. 2. 3. 4. 5. 6.

表—4(B)　欧州航路（コンテナ船）

国籍	船社名	就航隻数	東京港ターミナルオペレータ	神戸港ターミナルオペレーター
	トリオグループ		大井コンテナNo.4埠頭	ポートアイランドC—3
日	日本郵船㈱	3	国際コンテナターミナル㈱	三菱倉庫㈱
日	大阪商船三井船舶	2		
英	Overseas Container Limited (Blue Funnel Line, Glen Line, P & O)	5		
英	Ben Line Container (Ben Line Steamer & Ellerman & Backwell)	3		
西独	Hapag Lloyd	4		
	スカンダッチグループ		大井コンテナNo.8	ポートアイランドNo.2
北欧三国	Scndinavian Joint Shipping Service	4	鈴江組倉庫	住友倉庫
オランダ	Neder Lloyd	2		
仏	Cie Des Messageries Maritime	計画中		
日デンマーク	川崎汽船マースクライン	計画中		

（資料出所）　神戸港定期外国航路表
NYK. MOL. OCL. BLC. HAPAG LLOYD 各社のコンテナ案内資料より

聞によれば，日本，フランス，イタリアの上記六社により，日本——地中海航路のコンテナ船配船を47年の末から開始し，当初この航路に配船されるコンテナ船は，20フートのコンテナ720個積三隻をもって第一船は47年10月31日に欧州を出航し第2船は，48年1月末，第3船は48年4月30日の予定となっており，これら3隻のコンテナ船は，49年には1300個積のコンテナ船6隻に代替されることになっている。日本における寄港地は，東京と神戸の二港であり，ターミナルの共同使用とスペース・チャーター方式が行われる。

表—5(A)　ニューヨーク航路（在来定期貨物輸送船）

国籍	船社名		就航隻数	横浜港船内元請名	名古屋港船内元請名	神戸港船内元請名
日	日本郵船	A	3	関東郵船運輸	旭運輸	三井倉庫
		B	3			
		C	3			
		D	4			
日	大阪商船三井船舶	A	4	宇徳運輸	三井倉庫	商船港運（ABC）
		B	3			
		C	4			大森回漕店（DE）
		D	4			
日	川崎汽船	A	3	大東運輸	上組	日東運輸
		B	3			
		C	3			
日	ジャパンライン		6	京浜倉庫	藤木海運	上組
日	山下新日本汽船	A	3	東海運	伊勢湾海運	住友倉庫
		B	3			
		C	3			
米	American Export Isbrandsen Line		7	日新運輸倉庫	愛知海運	日新運輸倉庫
米	American President Line		7	住友倉庫 三井倉庫	東洋倉庫	ニッケルエンドライオンズ
ノールウエイ	Barber Line		8	三井倉庫	伊勢湾海運	上組
台湾	China Merchants S. N Co Ltd		7	日本通運	東海協和	三井倉庫
〃	China Union Lines Ltd		6	日本通運	〃	日新運輸倉庫
韓	Korea Shipping Corp		9	日本通運 横浜船舶作業	藤木海運	〃
デンマーク	Maersk Line Ltd		7	三菱倉庫	三菱倉庫	三菱倉庫
フィリッピン	Maritime Co Of The Philippine		5	三協運輸	伊勢湾海運	〃
台湾	Orient Overseasa Line	A	6	山九運輸機工	名港海運	山九運輸機工
		B	8			
米	Pacific Star Lines		6	鈴江組倉庫	藤木海運	ニッケルエンドライオンズ
〃	States Marine Lines		12	三菱倉庫	三菱倉庫	三菱倉庫
フィリッピン	United Philippine Line Inc		8	鈴江組倉庫	伊勢湾海運	ニッケルエンドライオンズ
米	United State Lines		15	鈴江組倉庫	名港海運	三井倉庫

（資料出所）　神戸港定期外国航路表　46年5月　神戸市港湾局発行
　　42年6月　〃
　　横浜港定期外国航路表　45年3月　横浜市港湾局発行

表—5(B)ニューヨーク航路（コンテナ船）

国籍	船社名	就航隻数	東京港ターミナルオペレーター	横浜港ターミナルオペレーター	大阪港ターミナルオペレーター	神戸港ターミナルオペレーター
日	日本郵船	2	大井コンテナ埠頭 未定			ポートアイランド 未定
日	大阪商船三井船舶	2	〃			〃
日	山下新日本汽船	1	〃			〃
日	ジャパンライン	1	〃			〃
日	川崎汽船	1	〃			〃
米	United Sates Line	11		本牧D突堤 鈴江組倉庫		ポートアイランドC-1 三井倉庫
米	Zim Container Line	4		鈴江組突堤 本牧P	南港コンテナターミナル 日東運輸	
米	American President Line	6 計画中				

（資料出所）　神戸港定期外国航路表　46年5月　神戸市港湾局発行
コンテナリゼーション Zim Container Line パンフレットより
海上コンテナ時代を迎えて　市川勝一述　p—17参照
輸送革新に対処するための新技術の開発（海運）

これらの地中海航路がコンテナ化されるとターミナルオペーレーター（在来定期船では横浜港，神戸港で各4社で行っていた）の問題や，従来，横浜港に寄港していたものが，東京港への寄港による横浜港船内元請業者の船内荷役量の減少の問題や，名古屋港に寄港しないための港湾荷役業者の取扱量の減少の問題等が予想される。

日本を中心とする主要航運のコンテナ化は船社のターミナルの共同使用とスペース・チャーター方式を誕生させた結果，港湾運送業のうち元請船内の各業者は，再編成を余儀なくされ，加州航路における，東京コンテナターミナル㈱，神戸コンテナターミナル㈱の誕生，アメリカ・プレシデント・ライン社のターミナルオペレーターとして，アメリカ・コンテナターミナル㈱の誕生，その他，船社と港運業と船社との共同出資による，日本コンテナ・ターミナル㈱，国際マリン・コンテナターミナル㈱等の誕生となっている。

表—6(A)　地中海航路（在来定期貨物輸送船）

国籍	船社名	就航隻数	横浜港船内元請	名古屋港船内元請	神戸港船内元請
日	日本郵船	5	三菱倉庫	旭運輸	日本運輸
日	大阪商船三井船舶	8	宇徳運輸	名港海運	住友倉庫
伊	Lauro Line	2	三菱倉庫	——	三菱倉庫
伊	Lloyd Triestino Navigation Co	5	鈴江組倉庫	——	〃
仏	Cie. Des Messageries Maritimes	5	三井倉庫	三井倉庫	三井倉庫
仏	Cie Maritime Des Chargears Reunls	5	〃	〃	〃

（資料出所）　神戸港定期外国航路表　昭和46年6月　神戸市港湾局発行
近代港湾　船社の港湾対策 1. 2.

4.　運輸省の行政指導による港湾運送業の再編成

港湾運送事業の合理化と，港湾労働の近代化を目的とした政策的関心なり，あるいはその実践の経過をみると，昭和37年8月9日，内閣総理大臣諮問第1号——港湾労働および港湾の運営，利用の改善について——に対する港湾労働等対策審議会」の答申——いわゆる三・三答申——のほか，つぎの通り諮問——答申が提起されている。

諮問その1

「港湾運送事業の合理化に関する方策について」昭和41年7月20日「港湾審議会港湾運送部会）

(1)　昭和42年3月3日答申「港湾運送事業の合理化に関する具体的方策（事業の集約化）について」

(2)　昭和43年3月6日答申「五大港における一般港湾運送事業の集約化について」

(3)　昭和43年3月21日答申「五大港における一般港湾運送事業以外の業種

に係る集約化について」

(4) 昭和43年9月30日答申「五大港以外の各港における集約化について」

諮問その2

「港湾運送事業の運賃料金体系の合理化及び埠頭の効率的使用について」昭和42年4月14日答申（港湾審議会港湾運送部会）

(1) 昭和42年7月14日答申「外貿定期船のための公共埠頭における輸出船積みの場合について」

(2) 昭和43年9月30日答申「港湾運送事業の運賃料金の合理化について」

(3) 昭和45年3月27日答申「専用埠頭の効率的使用と特殊料金のありかたについて」

なお，以上のほか，前回提示した「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」は港湾審議会管理部会答申であるが，港湾運送事業の合理化条件と密接にかかわる問題提起でもあるので参照の要がある。

以上列記した港湾運送事業をめぐる合理化，近代化のための各問題提示は，周知のとおり港湾運送事業の「集約」であり過等競争の緩和と経営規模の大型化であり，その方向で港湾運送事業法の一部改正が行われた。

昭和46年3月末現在で，全国に港湾運送事業者（一種元請，二種船内荷役業，三種はしけ回漕業，4種沿岸荷役業および5種いかだ運送事業者）数は1,226社で，このうち免許数を見ると全国93港で2,465件となっており，その55.4%が五大港に集中しているのが実態である。こうした港湾運送事業者の経営規模は，資本金1,000万以上のものが58.1%を占め，5,000万以上のものは全体の約23%を占めている。この数値は事業の集約化を打出した港湾運送事業法の一部改正（昭和41年以前と比較して，資本金1,000万以上の会社の占める率が21.9%だけ増加したということの成果である(1)。

一般港湾運送事業者のうちこれらの対象となったのは海貨限定一種業者が

あげられる。とくに，コンテナリゼーションの進展は，従来荷主の委託をうけ，船舶により運送された貨物の港湾における船舶からの受取り，また船舶により運送された貨物の港湾における荷主への引渡しにあわせて，はしけ運送，沿岸荷役を一貫して行う行為を行うのであるが，これが，コンテナリゼーションの進展とともに，はしけ回漕貨物の減少，ＣＹ貨物の増加による港湾保税地帯における輸出入貨物の取扱量の減少の心配と，今後，ＣＦＳオペレーターとなるためには，船社の委託をうけ，無限定一種の免許を持たなければならなくなる。現在の免許では，海貨限定一種業者は，コンテナ化の進展により，現在使用している上屋を船社のＣＦＳの指定をうけ，小口コンテナ貨物の混載する作業から締め出されることになる。そこで海貨業者も小口コンテナ貨物の混載作業が行ないうるよう新しい道を開かんとしたのが海貨無限定の免許業者の誕生である。しかし，この免許を充足するためには免許基準を充足するだけではなく，同時に海貨業者または海貨部門を新たに合併し，かつ船社からの取扱いの委託保証を取りつけることが要求されている。

海貨無限定業者を一名船主乙仲といわれ，従来の荷主乙仲とは別なタイプの海貨業者が再編成され誕生することになった(2)。

注　(1)　海運47年６月号　転換期の港湾運送(第３回)　1. 港湾運送事業の集約と定着運輸港湾産業研究室長　喜多村昌次郎
(2)　海貨業の現状と将来ビジョンに関する調査報告書　第２節海運貨物取扱業の性格と法律上の地位　運輸港湾産業研究室編

5. 運輸省港湾局港政課の試案「輸送革新に対応した新しい港湾運送事業について」

昭和47年６月16日付の運輸省港湾局港政課の試案として「輸送革新に対応した新しい港湾運送事業について」が提出されている。この中では，今後の港運政策は港湾運送における流通合理化を図ることを最終目標とすると述べられており，

(1) 港湾荷役の技術革新を推進するとともにその成果が充分に享受できるような体制を整備する

(2) 在来型の港運送作業を基盤とする港湾運送事業制度で今後社会的経済的に不合理な制度となると認められるものについては，抜本的改正を行なうとともに競争原理の導入を図る。

(3) 事業を最終的に支配するのは人の要素である。港湾運送もまたその例外ではない。従って港湾運送の国民経済に占める重要性が増大するにつれ，より良質の港湾労働が安定して確保されることが必要となる。このためには，港湾労働に対する社会的評価を抜本的に高める必要があるがこれらは労働時間の短縮等労働条件の改善が必要である。

(4) 以上の(1)，(2)，(3)に基づく施策の円滑な実施を図るため必要な助成策等の総合的円滑化対策を策定し実施する。

さらに基本施策としては，

(1) 技術革新の推進

① コンテナ埠頭その他の技術革新埠頭のオペレーションについては，船社，荷主等の当該物流システムの管理主宰者が経済合理性を貫徹できるよう免許等の規制の弾力化を図る

② 埠頭荷役機械のみならず倉庫，流通加工施設，陸送施設等の港湾周辺物流施設と集貨，配送ネットワークを保有することにより港湾を基盤とする物流システム産業への脱皮を図る港湾運送事業者に対しては関係機関と協力して資金，用地の確保，免許の取得等について積極的に援助を行なう。

③ 港湾荷役の技術革新によって，はしけ運送は今後急速に余剰遊休化するすう勢にあるが，技術革新の推進の円滑化を図るために，余剰はしけの整理，離職者対策等について期間を限って，国及び残存する港運事業者ならびに船社，荷主等の利用者の負担により，円滑化の措置を講ずるものとする。

④　二重構造の解消と競争原理の導入

この項では，在来型港湾運送事業の実態は港湾運送の利用者(船社，荷主)との契約当事者たる元請業者（一種）と部分的物理的行為の担当者たる下請業者（二種～四種）という二重構造となっており，国のこれに対する法制もこのような実態を反映したものであるが，それに加えて労働需給に事情変化の生じた今日においてはこれを固定化する役割を果し，利用者からみれば港運市場の硬直化を，労働者から見れば，労働条件の低水準をもたらした一因となっている。……中略……

下請構造のような中間段階を排し，利用者の需要に直接対応する体制を実現することが必要である。このため従来の業種区分は（2，4種間のみならず元請，下請間を含め開放的方向で一本化して港湾運送事業者の全てが利用者から元請できる体制をとるものとする。この結果，港運市場の競争性は増大し利用者に利益する面が多いのみならず，一方労働者側からみれば労働条件の向上，平準化をもたらすことなり，港湾に対する良質な労働力の流入を促進し，今後の港湾機能の維持に不可欠な良質労働力の安定確保に貢献することとなろう。

以上の運輸省港湾局港政課の試案は，今更新しく出されたものでなく，昭和37年3月3日の3.3答申以来の一貫した考えかたによってつらぬかれていることが予想される。

6.　近代化，合理化の中で港湾産業への展開と諸条件

以上述べたごとく，定期船輸送における物的流通の量的拡大と質的向上は，ターミナルとして代表的な港湾にもっともきびしく要請されてくる。この物的流通の主体的な輸送をおこなう「産業」としての港湾産業は，早急に自らの合理的な経営をもって内側からの近代化を図ってゆかなければならない。

これはすでに港湾産業がかつての「生業」的性格から社会的責任をもった近代的企業に質的発展を遂げてゆかねばならないことを意味するものであり

港湾政策や港湾運送業対策などとの関連をもちながら自発的な企業体制の変革を試みなければならなくなっている。この企業体制の変革はいうに易くなすにむずかしいきわめて幅広い問題をふくんでいる。港湾運送業は歴史的にも体験的知識と知恵，前近代的な人間関係，行政依存などの精神的基盤と，弱小資本でもって産業資本，海運資本への隷属関係という中で自からの再生産をはかってきたというのが一般的であった。今後における新しい港湾産業への脱皮は，何よりも近代的企業家精神が物的条件に先行する必要がある。この近代的企業家精神は，根本的に自由と平等などの理念が合理的経営理念と結果することによって生れる(1)。

かつての港湾運送業の経営内容は，いわば古い形での労務管理に主眼があったといえるように，流動資本への依存率がきわめて高い比重をもった。法制化と行政力は企業経営の前提でもあった。集約化問題がどのように進展するとしても，今後の港湾産業は資本力の拡大と拡充が先決であり，これに対する具体的な方策を自から積極的にたてられるべきである。そして自からの企業の合理化によって企業基盤の確立を図るとともに，積極的な港湾産業の発展の場を創設開拓してゆかなければならない。輸送革新進展を見ぬいた港湾産業となるビジョンを作る必要がある。

また，港湾産業が重要産業として名実共になるためには，何よりもその産業に属する人間が「重要産業人」にならねばならない。その意味で港湾労働者は近代的労働者意識をもつと共に高い技術をもたなければならない。

以上は主として，港湾産業の内側における諸条件にとどまったが，港湾産業それ自体の近代化は，外的条件としての企業環境の整備や，法制化，行政力などとの関係を合せねば達成するものではない。とくにわが国にあっては，港湾運送業を今日あらしめた要素の中には外的条件の結果によるものも大きいと思われる。3.3答申の中では「港湾労働」「港湾運送業」「港湾管理・運営」の3本柱の問題の他に，「船積の月末集中の旧慣を打破るための自主的な協力体制の確立」をすることや「港湾関係行政の合理化と行政機関の充実」

などがあげられ，また港湾問題を幅広い社会，経済の問題としてとらえ，また問題の本質をかなり深く掘り下げている(2)。

しかし，現実に行政ルートにのって答申の本質はどこまで生かされているかについては一考を要する。3.3答申は「港湾労働」「港湾運送業」について行政努力がなされたが，港湾管理・運営については本格的対策が打ち出されていないようである。従来の港湾政策が主として港湾機能を利用する立場からのものであり，利用者にかかわる問題の改善策もすすめられてこなかった。思うにわが国の港湾問題の本質は，港湾機能の利用体制の結果発生しているものと見ることが出来る面もあるので，この点についても深いメスを入れねばならない。Intermodal Transportation にかかわる論理は，いわば利用者本位の理論形成になりかねない面を含んでいる(3)。

このように経済成長の過程で港湾産業が課せられている問題を遂行するため，港湾利用の立場からの合理化に応えながらも内側からの合理化と近代化をおしすすめなければならぬものとした。さらに，そのような外側からの合理化対策は，港湾利用者のメリットの追求手段としてではなく，港湾の内側が真に近代化を遂げうるような方向が好ましく，3.3答申が打出している「自主的な協力体制」とは，一方では港湾産業が近代化に目覚めて主体的に動き出すことであり，さらに港湾利用者や行政的立場にあっても同等の立場において港湾産業を認めることを意味する。

少くとも従来の港湾運送業は，多分に政府理解を「お上の仕事」としていた面が残っている。これは現代の政府もしくは行政側の態度をきわめて誤解する面もあり，自からの認識に欠けることを示すものと思われる。

行政側に対する正しい態度こそが一面では本来の行政者意識を生み出させることにもなる。こうした両面から対等な立場が今後育成されてこそ港湾対策は本来の機能を発揮されうるであろうし，港湾産業もそうした主体性を確立することが何よりも港湾機能を正しく発揮させることにもなるであろう(4)。

注　(1)(2)(3)(4)　(港湾研究シリーズ①「港湾総論」)北見俊郎著　㈱成山堂発行　p318～p325参照

7. 結　び

第2節において定期船輸送の合理化により，現実的に港湾運送業が船社の合理化のため再編を余儀なくされていることを具体的な実例をあげ述べ，第4，5節では運輸省の行政指導による再編成を述べた。このように港湾運送業は再編成を余儀なくされているが，第6節にも述べるように，外的条件による再編成ではなく，内よりの近代的な産業に質的転換を成しとげるような，外からの力によるものではなく，歴史的につくられてきた企業環境をいかに変革し，主体的な条件を企業の内側に形成してゆく，そういう港湾産業の再編成こそ変革期におけるもっとも大きた問題であるといえよう。

輸送システムの変革と新らしい公共財概念——港湾管理者の立場に立って

東　　寿
（東　海　大　学）

目　次

1. はじめに——本論の主題
2. 公共企業による南仏バカンス基地の建設
3. 公共財としての港湾
4. 新しい公共財概念
5. むすび

1. はじめに——本論の範囲

共通論題「輸送システムの変革と港湾管理」は，陸，海，空，港の輸送の全体を総合システムとみてその大変革に伴う港湾管理のあり方を追及することと，今一つはこれに伴って港湾管理をシステム化することにある。さてこれを「システム化」の方法論に限定してみると，現在日本の輸送システムの変革とは，それぞれの輸送機関またはその組合せの新技術開発によって，過密都市化による都市問題，環境問題などを含むシヴィル・ミニマムないしは近未来を経て未来社会を追及する政策論であると言ってよいと思う。そこで新技術開発の研究，予測の情報を集めているうちに，重大な疑問にうちあたらざるを得なかった。「システム化」は大きく機能システムと評価システムとに分けられるが，評価のポイントが経済的なものに限られ社会環境，政治環境に及ぶべきことが忘れられていた。特に私企業の新技術開発については評価システムにおいて，その企業として利潤を得られないものは除かれてしまう。ところがこの捨ててしまうものに未来社会の基盤として必要な新技術が多いことに気がついて，この必要なものは一体だれがやるのかとたずねると，国ないし公共がやるだろうという答えが返ってくる。港湾に限ってみて

も，今までの明治，大正以来の港湾公物論――国有水面の範囲に毛のはえた程度を公共財とする惰性的な考え方をそのまま続けるのでは，言いかえると公共財の範囲を質的，量的に拡大して思い切った公共投資が現実に投ぜられないと，私たちが選択する未来社会にたどりつけないのではないか。これは従来の市場機構中心の経済学では律しきれない。この問題意識は，港湾管理者の港全体経営の企業的追及につながる。その公企業経営の目的は，地域住民の幸せのためのものでなければならない。そこで初めて，新らしい考え方による広い巾の公共財供給の社会的制度の成立が期待できるからである。

本論は，まず南仏の海洋レクリエーション基地建設にあたって仏のとった公共財供給の制度を述べて，日本の従来の惰性的にとられてきた港湾開発の考え方と比較し，日本港湾も今や新らしい公共財供給制度に踏みきらなければ，港湾管理者は今後の輸送システムの大変革に対処し得ないことと，それが地域住民のための公企業的追及の本質につながることを主張したい。

2.　公企業による南仏バカンス基地の建設

最近未来社会の研究とともにレジャーの問題が大きく浮び上ってきた。農村では働く空間，寝る，住む空間，遊ぶ空間が一体化しているが，都市化によってこの3つの空間が分離し，相対化して行く。この3つの空間を20分以内の範囲に都市を計画するように教えられたが，今はそれが2時間にもなる。加えて所得が増加し，機械化に伴う労働の単純化が進んで行くと，生きがいを働くことに求めるだけでなく，あそびのなかにも生きがいを求める。週休2日制から3日制へ，さらに長期有給休暇制へと進む。その結果は，セカンド・ハウス，セカンド・レジャーの時代となるという。1936年仏は，バカンスについて次のように労働法を改正した。

① 4週間の有給休暇を5～9月の間に1回を2週間以上長期にとる。

② 配偶者があれば一緒にとる。

③ 男女を問わず子供の休みに合せて家族一緒にバカンスをする。

これが，南仏ラングドック・ルシアン地区の巨大なバカンス都市の建設を実現させた。地中海沿岸ローヌ河以西スペイン国境まで180kmの海岸地帯は，仏で最も日照時間が長く（年間2750時間）太陽に恵まれているが，沼に蚊が多く，水と道路がなく，背後は石灰岩の地肌が露出している地域なので，毎年1500万人の観光客がバカンスを求めて，ここを素通りしてスペインに流れていた。1959年，公共事業省大臣（ピエール・シュドロ）がこの見棄てられた地域に着目し，秘かに国としてバカンス都市建設の計画をたて，会社をつくって1200万m^2の土地を1m^2当り1フラン（約68円）で買収し1962年に終了したが，地価の高騰をふせぐために国がこの計画に加わることを公表しなかった。1963年国，公共団体による開発共同体が設立され，ラングドック・ルシアン地区のバカンス都市建設計画，実施方針の決定，資金の獲得にあたる。モント・ペリエールに地方本部があり，主としてマリーナ施設工事，植樹，蚊退治を行なう。2年間の調査の結果6ヶ所の最も近代的なホリデー・リゾートの開発計画が決定されると，政府は直ちに4,046万m^2の土地を買収し，周りの250,852万m^2の土地に投機的行為を防止する措置を宣言した。道路，水道，電気，電話などは政府の別途予算で設備されるとともに，地方本部の手によって新ヨット・ハーバーが掘削，築造され，植樹，蚊退治が実施されて行った。共同体が国の資金によって土地を用意すると，地方4県66ヶ町村の団体は，その用地を譲りうけ基本設備をした上で「儲けることなしで」私企業，個人に売却または賃貸する。用地はアパート，別荘，ホテルなどの別に目的が決まっていて，共同体の指導協力のもとにそれぞれの設備がなされ，一般庶民に売却または賃貸される。附属施設としては，ヨット・ハーバー，乗馬コース，テニス・コート，遊歩道などのほか，レストラン，スーパー・マーケットなどのショッピング街，銀行，病院，小学校などもあり，人々が永住できるようになっている。現在着工している6港のバカンス・レゾートの建設に8億フランが必要とされ，政府は差当り5ヶ年計画として4億フランの支出を決定した。

ラングドック・ルシアンの海岸は，これで20の港，110哩以上の海浜，15,000隻以上のボート収容能力，150,000人の宿泊設備をもつ都市人口90万人のヨーロッパの主要な海洋レクリエーション基地となる。完成は1975年となろう。

以上ながながと南仏バカンス拠点としてのラングドック・ルシアン海岸地帯の開発について述べたが，要するにフランスは都市化によるあそびの空間をつくるために，延々180kmに及ぶ海岸地帯を一般税を財源とした国の公共投資によって，国，地方自治体の共同体をつくって計画し，実施した。その事業経営の方式はリーフマンの分類でいう「公企業」（営利経済であって独立機構をもつもの）に近い。造ったものを目的の通りに利用して貰うための指導，宣伝，販売，その後のサービス，独立採算制の採用，特に土地を公有とし，また土地の値上りをふせぐためにとった実効的措置など，いわば『遊ぶ空間をこれからの社会生活の基盤として，国土条件として国すなわち「公共」がかくも徹底してつくる。国民はその上にのびのびと遊びなさい』。端的に表現するとこうなると思うが，今の日本では，まだまだとても考えられない「ものの考え方」および現象が南フランスを舞台として現実に起っていることは間違いない。そこでこの南仏の港湾開発の考え方を日本港湾における公共財概念と比較して追及して行けば，本論の主張するところを論理づけることができると思う。

3.　公共財としての港湾

さて問題意識の第1に解明したいことが2つある。その1は，港湾と定義づけられるものの範囲が日本とフランスとの間に差があること。その2は，港湾を公共としてとらえるには公共統制を必要とするのだが，日本では法律すなわち権力によるに対し，フランスでは管理権はまず所有権から――権力でなく契約による。これが近代市民社会の鉄則であるが，これを忠実に守るフランスとの差があることを解明してゆきたいと思う。

私は，世界各港の生成発達の歴史を調べているうちに，2つの大きな流れ——大陸式と英米式と名づける——があることに気がついた。

英米はいわゆる司法国家で政府も私人と同様にコモン・ローの支配をうけ，通常裁判所の裁判権に服する。こういうところに中央集権的官僚主義は育たない。港湾は私企業の企業目的の必要から港に臨む企業附帯施設がつくられ，その資本主義的発達によって港が発展して行ったので，私的財の供給から始まっている。これは日本の場合と根本的に異なるので，まずおいておくこととして，もう1つの大陸式はフランス，イタリー，ドイツなど。日本は明治維新後ドイツの行政制度を倣って近代国家体制をとったが，そのドイツがフランスに準じた行政制度をとった。

行政法がコモン・ローに優先するいわゆる行政国家である。その性質上中央集権的官僚主義となりやすい。道路，河川，港湾などの公共施設は国が国土条件としてこれをつくり，その上に企業が，国民生活が，自由に，安らかに行われる仕組みとなっていて，いわば主権者によって「与えられるもの」であった。フランスは民法で「港湾は公物である」と規定し，それによる行政法が整えられ，港湾は当然に公共財として供給され，管理された。ここまでは日本における港湾法以前のいわゆる「港務所経営」制度と似ている。ただ日本では限られた公有水面とそこに造ることを許可された港湾構造物とを港湾の公共財と定義づけているので，非常に狭い範囲となっていて，仏港湾が港湾機能施設を包含しているものとの違いがあった。

ところで仏は20世紀末から余りにも中央集権的，官僚主義，行政国家である弊害ができて大陸沿岸各港との港湾競争に遅れをとるようになって，1924年にルアーブルほか3港が地方自治港となった。マルセイユ港も国有商工会議所経営であったが，5年前に新港区域を併せ，マルセイユ自治港として地方自治による公企業的経営の追及に徹底することとなった。

日本でも終戦後に G.H.Q. の指示もあり，新憲法をうけて港湾法の制度となり，フランスと同じように地方自治化，公企業的経営の方向に進むはずで

あったが，法制定当時法案成立のための妥協もあり，また日本社会の近代市民社会への移行の遅れもあって，近代化，民主化に徹しきれないことによる差異が，フランス港湾との間に公共財概念について大きな違いを生じてきたようである。あれだけ立派な港湾法をつくりながら，依然として中央集権的官僚主義の支配が残る日本の港湾には，法律によれば，権力によって私的財を公共規制できるとまず考える「港務所経営」の思想がまだ続いている。私はフランスこそ中央集権的官僚主義の権化であって，それだからラングドック・ルシアン地区のあそびの施設を土地まで含めて国費をもって実施していると考えていた。ところが実際に公共共同体のとった公共投資による港湾開発の公企業的追及の態度——例えば，管理権はまず所有権を得ることから始まる。権力でなく契約による公共統制。土地買収にあたって，資金手当にあたって，また建設体制，建設後の管理，サービスのすみずみにまでとられたものは，民主化，市民化，地方自治化された「ものの考え方」。つまり未来社会へ移る地域社会構造の基盤として，地域住民の安らかな生活のために必要なものを，国が何の条件もつけずに公共財として供給している。そこには官僚主義的な臭いはかけらもない。日本では公共財を充実するとして公共事業関係費を大巾に拡大するとすると，資金の調達はまず公債，次が財政投融資で財源は特別会計や民間からの借金であって当然に返済また利子の必要な資金である。従って公共財は有料となり，値上りする。国民には高負担だけが廻ってくる。日本では官僚主義的な臭いがする。その違いが，フランスと日本との公共財概念の違いとなっているのではないかと思う。

4.　新しい公共財概念

次に問題意識の第2は，今までの日本港湾における公共財概念を一てきして，量的にも質的にもフランスのそれに倣うことはできないであろうか。そのために新らしい公共財概念を必要とすることを明らかにしたい。

サムエルソンが「すべての人が等量消費する財」を公共財と名づけて以来，

市場機構中心の経済学の通説としては「純粋の公共財というのは，消費者が互にライバルでなく（消費の外部性）すべての人に同時に結合供給され（結合供給）かつどのような人もその財から排除されない（非排除性）もので，このような財は市場機構を通じて受益者負担の原則に従って供給することは不適当である」と定義されている。日本港湾の明治，大正，昭和とつながる港湾公物論。例えば埠頭の公共使用の原則。繋船岸は公物であるとする。したがって一般税を財源とする公共事業費でこれをつくる。これら一連の考え方に示される公共財概念は全く純粋の公共財ズバリであって，私的財とはハッキリと一線を画してきた。

ところが終戦後，新憲法をうけて港湾法が制定された。国有の公物概念から港全体経営の地方自治公企業へ——ここで私は必然的に埠頭経営の公私企業接近化の方向を主張するのであるが，現実には流通革新による合理化の波におされて，近代化の追いつかないまま，外貿公団による埠頭経営の国有民営方式，さらに名古屋港にみる国，地方自治体，私の共同企業による埠頭企業方式が現われてきた。終戦後私が直接，間接に関係した公私共同の埠頭会社は，全国で29社にも及んでいる。これらはいずれも岸壁だけでなく背後土地，施設を一体化して埠頭経営企業の対象として考えざるを得なくなる。

つまり現在の日本港湾は，その合理化の要請急なるにつれて，港湾公物——純粋の公共財でなく，公共財と私的財との結びつきまたは中間的財として供給されていることが明らかである。これを前述のフランスのラングドック・ルシアン地区の遊覧港の開発に全面的に公共財として供給されているのを比較してみると，日本・フランス港湾における公共財概念の差異が明らかとなるであろう。マルセイユ新港地域をみると，コンテナ・ターミナル，臨海工業地帯，背後都市地域のすべての設備が，土地を含めて，ポート・オーソリティーの資金及び国の公共事業費によって，すなわち公共財として供給されている。

日本港湾もかくありたいと思う。それには明治，大正以来惰性となってい

る雁字がらめの港湾公物論から脱皮せねばならない。これを論理づけるために，従来の市場機構中心の経済学でなく，新しい公共経済論が必要となるのである。以下京都大学山田助教授の論文「交通問題と経済学」（経済評論47—1）を引用しながら，多少とも私の主張を論理づけることとする。

第1に，「公共財と考えてそれが社会的に必要であるものは，政府の財政支出を通じて供給されるべきことは明らかで……この判断は地域住民のシヴィル・ミニマムの水準をいかに決定するかにかかってくる」。近未来を経て未来社会の予測が，例えばフランスのように第2のレジャー，第2のハウスをシヴィル・ミニマムとして必要とするのであれば，土地もハウスも含めてその設備を公共財として供給することも当然となる。輸送システムの変革に応ずる港湾においても，新しい公共財概念の拡大にとりくまねばならない時期に来ているのではなかろうか。

第2に，埠頭のような中間財の場合，例えば「アメリカのハイウエーは大部分無料の公共財として供給されるに対し，日本の観光道路，私鉄は私的財として供給されるか或いは有料制をとっても赤字を認めて公共の補助金によって収支のバランスをとっているが，……大事な事は公共財か私的財かの区別はいかなる社会的制度を選択するかによってどうにでも決まる」ということである。つまり私的財として供給する際の市場設立，運営費用と，公共財として供給する場合との費用を比較し，社会的に最も効率的制度を選択すべきだということ。さらにその所得配分が公共にどう返えるかと言うことを考慮すると，港湾はその背後地を独占するものなので，そのために市場を設立し価格を支払わない人を排除しようとすれば莫大な費用を要することとなり，そのような財は社会全体の観点から公共財として供給することが最も効率的であると考えてはいけないであろうか。勿論従来の惰性を打ち破るために強力な地域住民の運動が必要である。

第3に，埠頭全域にわたるような中間財の場合は，「その財から得られる便益が直接に利用者だけに帰属するのではなく，利用者以外に種々の外部的

効果がもたらされる」典型的な例であろう。

しかし現実に，すべての受益者をもれなく捕捉することは極めて困難であって，受益者負担の原則による市場機構を通じる解決は今のままでは最適とは言えない。私は中間財がたとえ赤字経営であっても，港湾諸掛りを廉くし，それによって地域社会の消費生活に利益を及ぼすことが明らかであれば，地域住民の市民運動の力をかりても，これを公共財として扱うことを貫くべきではないかと思う。もちろん今までの市場機構中心の経済学からはでてこない考え方であろう。

第4に，港湾の投資は，「問題の財が公的に供給されようと私的に供給されようと」その港湾社会あるいは背後地「地域社会の社会経済構造を大きく変える」。私たちが近未来ないし未来社会に生活する基盤となる国土条件，社会条件を変えるとすれば，その国土条件，社会条件それ自体が一つの重要な公共財であると考えたい。それが永い間日本の行政制度の1部門であった保育行政の考え方そのものではないかと思う。新しい公共経済学の成立を願うゆえんである。

5. むすび

本論の大要は，去る日本港湾協会主催の港湾講演会において「新しい公共経済論と港湾開発の考え方」と題して提案したものであるが，本論は日本社会が近代市民社会へ移行しているかいないかという思想的背景を解明することから始める必要があり，また精神的な豊かさの創造的欲望が要求する人間中心の未来社会への発展を予測してこれを前提として推論しているのであるから，今までの明治，大正以来の通念となっている港湾公共財概念——港湾当局，財政当局が永い間惰性として規制してきた公共財の考え方——を一てきして港湾開発にもっと巾の広い公共投資を質的，量的に拡大せよということに徹底するには，より多くの人の問題意識を高め，地域住民の運動としてその実現をはかることが必要となろう。そのためには港湾開発の公共投資に

対し公企業的追及がなされ，少なくとも流通港湾の開発によって諸掛りが廉く，物価が廉くなり，地域住民の消費生活に役立つことがまず明らかにならなければならない。T.V.A. においてリリエンタールのいう「合衆国市民のために」と言う言葉――ダムにかかげた扁額の言葉――は全く同じ問題意識に立っている。つまりこのような地域住民の問題意識を高め，世論を説得するには，どうしても経済の専門家の協力により新しい公共経済学の成立を願うばかりである。そしてこのことが，永年私の港全体経営，埠頭経営の公企業的追及を主張したことにむすびつき，ひいては港湾管理者の立場において言えば，これからの輸送システムの大変革に対処する道であると確信する。

フェリー運航と在来埠頭の再開発

——北海道の場合——

松　沢　太　郎
（東急建設㈱）

目　次

1. 北海道におけるフェリーの現状
2. 北海道におけるカーフェリーの輸送実績
3. フェリー埠頭の問題

1. 北海道におけるフェリーの現状

北海道におけるフェリー航路は，昭和40年６月に函館～大間間が開設されて以来自動車交通の発展に伴って急速に増加し，短距離，中距離，長距離あわせて14航路となった。ここでいう短距離とは，従来の渡船的なもので，いわば「動く橋」としての機能を果しているものをいう。また中距離とは「動くバイパス」としての役割を持っていて，およそ100km以上のものをいう。更に，長距離とは新しい輸送システムとして国内交通のネットワークとして登場してきたもので，私は，およそ300km以上のものを呼称している。

初の長距離フェリーは，貨物フェリーでは，昭和44月４日，川崎近海汽船㈱による苫小牧～芝浦間（北王丸）である。貨客フェリーとして北海道最初のものは，昭和45年８月，新日本海フェリー㈱による小樽～舞鶴間（すずらん丸）である。これに次いで，昭和47年４月，近海郵船㈱の釧路～東京間（まりも），日本沿海フェリー㈱の苫小牧～東京間（しれとこ丸）が相次いで就航した。また，太平洋沿海フェリー㈱による苫小牧～仙台～名古屋間（あらすか丸）も昭和48年４月から運航することにきまり準備を進めているので，合計５つの長距離フェリーが就航することになった。

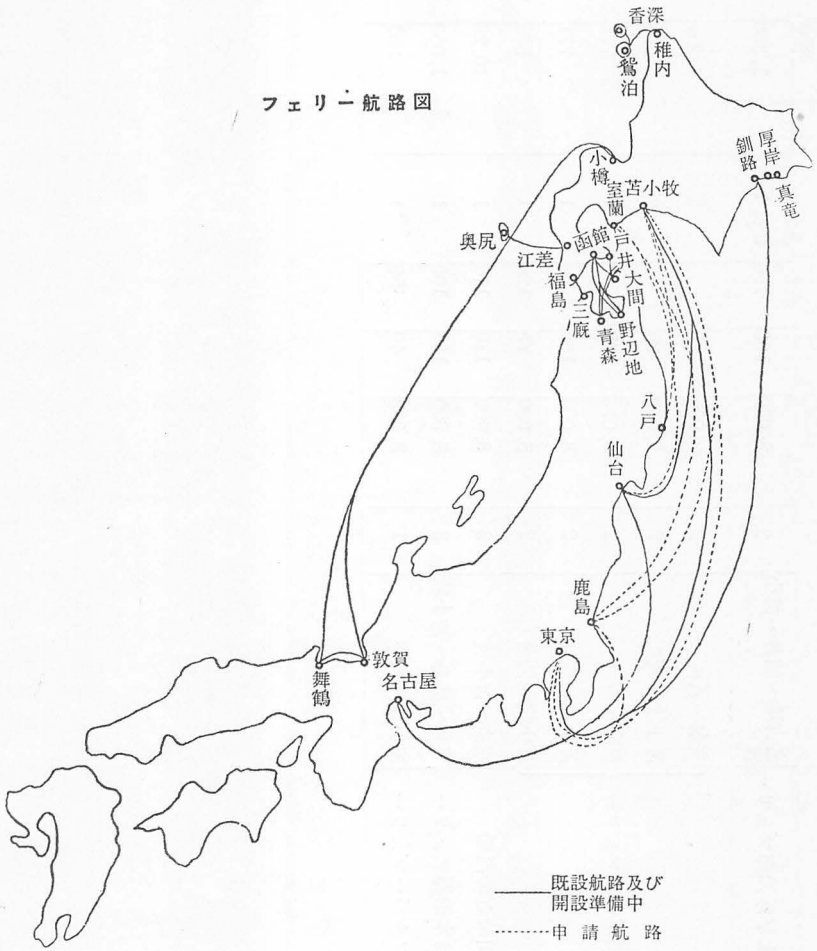
表—1　カーフェリーの概要　（北海道，昭和47年6月現在）

区分	事業者	航路名	使用船舶 隻数	使用船舶 トン数（1隻）	使用船舶 航送能力 トラック	使用船舶 航送能力 乗用車	運航回数（1日往復回数）	航路距離 km	所要時間（時 分）	運航開始
運航中（短、中距離）	東日本フェリー	函館～青森	6		24		8	113	4：00	昭43. 3
		函館～大間	4		18		12	40	1：50	昭40. 6
		函館～野辺地	2		24		4	124	4：00	昭44. 7
		室蘭～大間	1	1,200	22		2	120	5：00	昭45.10
		室蘭～青森	1	1,000	21		1	204	7：00	昭43. 3
		福島～三厩	1		8		2	38	2：00	昭42. 8
		戸井～大間	1		18		3	21	1：00	昭46. 7
	稚内利礼運輸	稚内～利尻・礼文					2	71	1：50	昭45. 5
	道南海運	江差～奥尻					2	61	2：40	昭42. 9
運航中（長距離）	新日本海フェリー	小樽～舞鶴	2	9,300	103	150	3日に1回	1,061	26：00	昭45. 8
	川崎近海汽船	芝浦～苫小牧（貨物フェリー）	1	2,350	18		1か月7～8回	1,026	37：00	昭44. 4
	近海郵船	東京～釧路	1	9,200	100	100	1週に2回	1,120	30：00	昭47. 4
	日本沿海フェリー	東京～苫小牧	3	9,000	114	112	1日1回	1,026	30：00	昭47. 4

準備中	太平洋沿海フェリー	名古屋～仙台～苫小牧	2	8,000	100	150	2日1回	1,330	35：30	昭48. 4
申	新東日本フェリー	室蘭～八戸	2	2,000	35		2	227	7：00	
		苫小牧～八戸	2	2,000	35		2	233	7：00	
		室蘭～鹿島	2	8,000	135		1	770	22：00	
請		苫小牧～鹿島	2	8,000	185		1	771	20：00	
		苫小牧～仙台	2	5,000	78	120	1	565	15：00	
	川崎近海汽船	東京～苫小牧	3	8,000	110	110	1	10,26	30：00	
中	日本沿海フェリー	東京～鹿島～苫小牧	3	8,000	150	100	1	1,050	29：00	
	シルバーフェリー	苫小牧～八戸	1	3,000	40	50	1	233	7：30	

ほかに運輸省に免許申請中のものが8航路ある。まさに北海道にも本格的フェリー時代が到来したといえる。

これらカーフェリーの概要を示すと表—1及びフェリー航路図の通りである。



2. 北海道におけるカーフェリーの輸送実績

北海道におけるカーフェリーの輸送実績はきわめて順調に伸びている。最近の実績では，トラックが全体の64%（昭和44年），59%（昭和45年）と高い比率を占めている。また，観光ブームの影響をうけて，乗用車の伸び率は昭和44年対昭和45年では76%増，バスは42%増となっている。表—2でこの実績を示した。

表—2　カーフェリー輸送実績（北海道）

区　分	昭和44年	昭和45年	45年／44年
バ　ス	2,117台	2,998台	142%
乗用車	47,790	84,325	176
トラック	103,501	138,935	134
単車，スクーター	9,262	12,319	133
計	162,670	238,577	147

このうち，北海道のカーフェリーのパイオニアである東日本フェリー㈱の輸送実績を示すと表—3の通りである。

表—3　東日本フェリー㈱の輸送実績

区　分	昭和44年	昭和45年	昭和46年	45年／44年	46年／45年
バ　ス	2,092台	2,826台	3,851台	136%	136%
乗用車	45,929	75,667	110,839	164	146
トラック	101,897	128,783	140,103	126	109
計	149,918	207,726	254,793	138	123

さらに，これを地域間車輌交流状況でとらえると表—4の通りである。

表—4　東日本フェリー㈱の地域間車輌交流状況

(1)　本州→北海道（下り）

発　地	台　数	%	着　地	台　数	%
東北（表）	21,543	24.9	渡島，桧山	17,564	20.3
東北（裏）	8,046	9.3	胆振，日高	10,727	12.4
北　関　東	5,970	6.9	札樽，空知	34,262	39.6
南　関　東	32,012	37.0	上川，宗谷	9,431	10.9
北　　陸	3,288	3.8	北見，網走	4,932	5.7
甲　信　越	3,115	3.6	帯広，十勝	5,105	5.9
京　阪　神	7,268	8.4	釧路，根室	4,499	5.2
東　　海	2,769	3.2			
四　　国	519	0.6			
中　　国	952	1.1			
九　　州	1,038	1.2			
合　　計	86,520	100	合　　計	86,520	100

(2)　北海道→本州（上り）

発　地	台　数	%	着　地	台　数	%
渡島，桧山	16,867	20.0	東北（表）	17,289	20.5
胆振，日高	10,879	12.9	東北（裏）	11,385	13.5
札樽，空知	32,976	39.1	北　関　東	5,982	7.1
上川，宗谷	9,631	11.1	南　関　東	30,277	35.9
北見，網走	4,976	5.9	北　　陸	3,036	3.6
帯広，十勝	5,060	6.0	甲　信　越	2,277	2.7
釧路，根室	4,217	5.0	京　阪　神	8,265	9.8
			東　　海	3,036	3.0
			四　　国	596	0.7
			中　　国	928	1.1
			九　　州	1,265	1.5
合　　計	84,336	100	合　　計	84,336	100

注　(1)　調査期間は昭和45年1月より12月に至る1年間。
　　(2)　台数は8トントラックに換算したもの。

表—4より，東日本フェリー㈱取扱いの車輌は，上り下りとも本州は南関東，東北の2地域と，北海道は渡島・檜山，胆振・日高，札樽・空知の地域との間の地域間交流が盛である。このことは，北海道経済が東北及び京浜地方と深い連繋があることを如実に物語っている。

また，北海道で最初の長距離フェリーを運航させた新日本海フェリー㈱（すずらん丸）の昭和46年1月～12月1年間の輸送実績をみると，乗用車13,505台，トラック12,208台，旅客数81,418人で好調な成績を示している。

以上のように，カーフェリーが立派な成果をあげているのは，船舶と自動車による複合輸送において，

(1)　貨物輸送が積み換えによる時間的損失及び諸経費の節減が可能である。

(2)　横もちによる荷いたみの防止ができる。

(3)　荷役が簡素化され天候による荷役中止が絶無である。

等極めて有利であり，また自動車輸送のネックである次の諸点を同時に解決することができるからである。

(4)　モータリゼーションによる主要道路の慢性的交通マヒ。

(5)　長距離・大型化による自動車輸送の増加に対して運転手不足が常時化し，しかも今後の労働力需給の見通しは暗い。

(6)　交通事故は毎年増加の一途をたどり，生命の危険度は高くなってきた。

(7)　コンテナ輸送の制限速度は40km/hである。

近海郵船が東京～釧路間（陸路延長1,244km）で試算した例によると，フェリー利用の場合は陸路走行に比べて極めて有利である。即ち次の通りである。

(1)　6トン車の場合

フェリー利用，運転手なし　63,977円（うちフェリー料金82%）

フェリー利用，運転手１名　78,081円（うちフェリー料金69%）
陸路走行，運転手２名　90,186円（　〃　23%）
（人件費40%）

(2)　８トン車の場合

フェリー利用，運転手なし　69,641円（うちフェリー料金85%）
フェリー利用，運転手１名　83,744円（うちフェリー料金72%）
陸路走行，運転手２名　95,298円（うちフェリー料金24%）
（人件費38%）

3.　フェリー埠頭の問題

以上みてきたように，北海道においてもカーフェリーは順調に伸び，今後ともますます発展するものと思われる。

フェリーは船舶，専用埠頭，駐車場等陸上施設，関連道路等に巨額の投資を必要とする。従って港湾管理者はフェリー需要の長期的予測をたて，これに基いてフェリー航路の整備をはかるよう配慮しなければならない。

一方，北海道の主要港湾は従来石炭が取扱貨物の大半を占めていたが，石炭産業の不振に伴って石炭埠頭及び貯炭場が次々と遊休化するに至った。

また，このほど（昭和47年７月４日）閣議決定をみた「第５次石炭対策」には，「昭和50年度2,000万トンを下回らない水準とする」と辛うじて生産を維持するというような消極的表現がとられているので，今後における減炭傾向は一層拍車がかかるであろう。このため石炭埠頭は益々遊休化を深めてゆくものと思われるので，この際，このような石炭埠頭の高度利用を企図し，これを躍進するフェリー埠頭として活用することが極めて有意義であると考える。

小樽港勝納埠頭，苫小牧港東石炭埠頭などがその好例である。

輸送システムの発展とターミナルオペレーションの変化 ―― 専用埠頭を手掛りとして ――

千須和　富士夫
（港湾経済研究所）

目　次

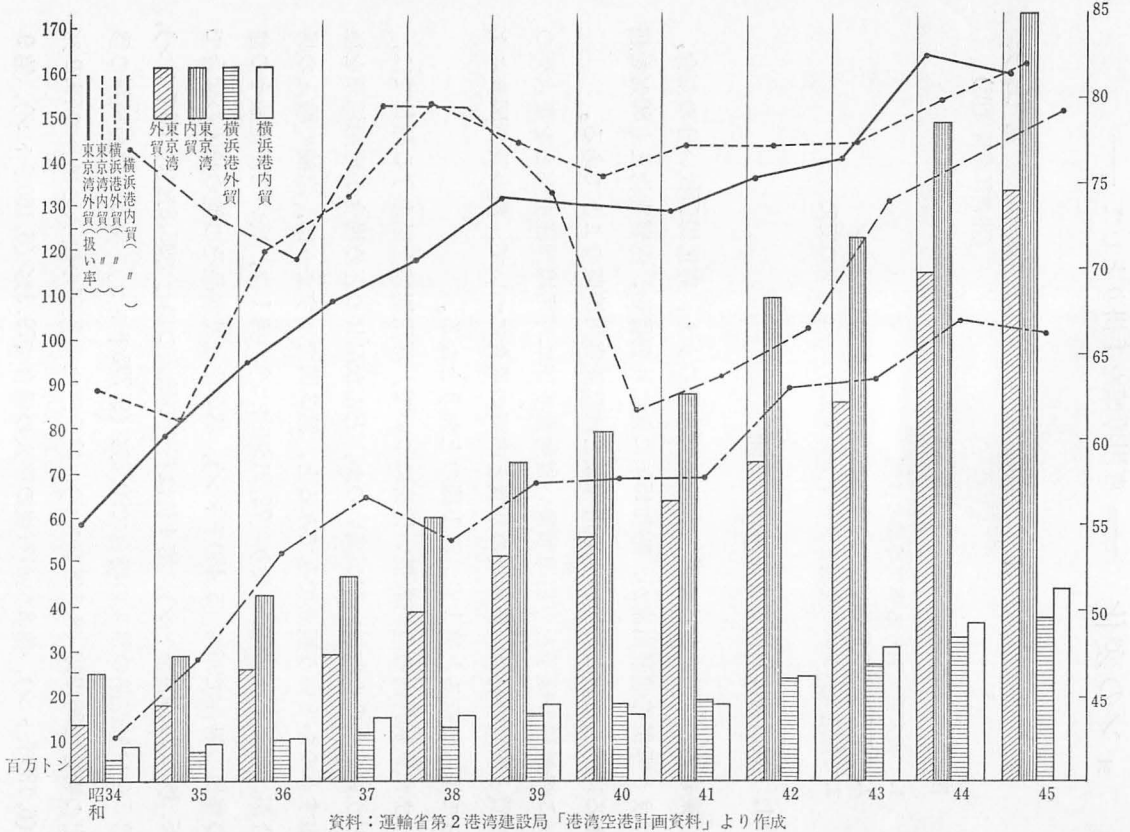
1. 東京湾における専用埠頭の展開
2. 専用埠頭の輸送システムとターミナル・オペレーション
3. 輸送システムの発展とターミナル・オペレーションの変化

1. 東京湾における専用埠頭の展開

東京湾内諸港における港湾取扱い貨物量のうち，専用埠頭扱い分の割合，つまり専用埠頭経由率が，昭和45年に遂に外貿貨物，内貿貨物とも80%を超えるに至った。ここにいう専用埠頭とは私設専用埠頭のことである。

この推移の様子を専用埠頭扱い貨物量並びに専用埠頭経由率とを東京湾の外貿と内貿の場合，横浜港の外貿と内貿の場合について，数表及び図表によって追ってみると第1表，第1図のとおりとなる。

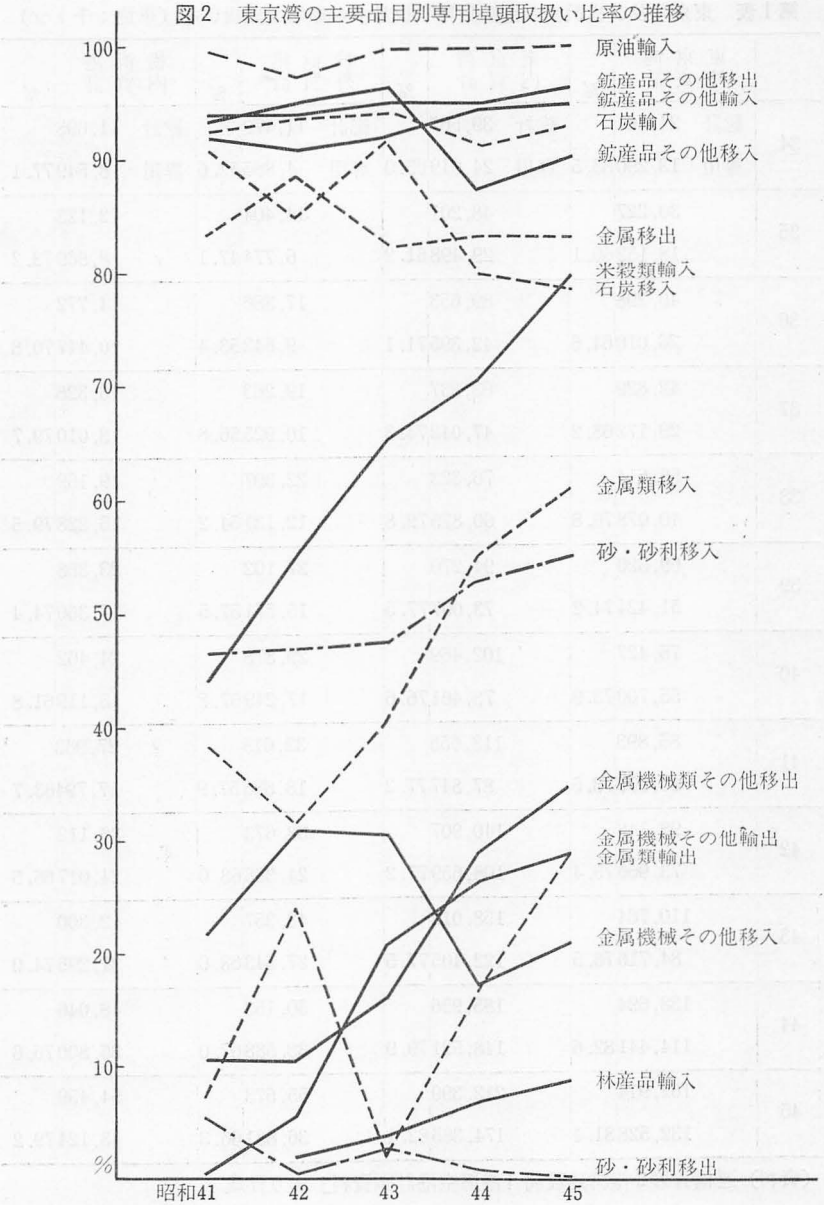
また東京湾内の港湾取扱い貨物について，専用埠頭を経由する品目では，どういうものの取扱い率が高いのか，どんな品目のどの場合が専用埠頭を経由するのかという観点でみてみると，第2図で示すように，原油の輸入の場合が，45年には100%になり（72,918千トン），第1位，次いで鉱産品その他の移出の場合で96%（5,480千トン），第3位は鉱産品その他の輸入の場合で95.3%（24,504千トン），第4位は石炭の輸入の場合で95.3%(9,195千トン)，第5位は鉱産品の移入の場合で90.3%（9,775千トン），第6位は金属類の移出の場合で86.9%（8,548千トン），第7位は米穀類の輸入の場合で79.9%（6,136千トン），第8位が石炭の移入の場合で79.3%（6,160千トン），第9位が金属類の移入の場合で61.2%（10,358千トン），第10位が砂・砂利の場合で55.2%（6,521千トン），というような順位になっている。昭和41年以降5



資料：運輸省第2港湾建設局「港湾空港計画資料」より作成

図1　東京湾，横浜港の外貿内貿別専用埠頭の貨物量及び扱い率の推移

図2　東京湾の主要品目別専用埠頭取扱い比率の推移



資料：運輸省第2港湾建設局「港湾空港計画資料」より作成

第1表　東京湾及び横浜港の港湾貨物取扱量中の専用埠頭扱い率（単位：千トン）

	東京湾外貿計	%	東京湾内貿計	%	横浜港外貿計	%	横浜港内貿計	%
34	総計 24,161		総計 39,567		総計 11,479		総計 11,093	
	専用 13,290	55.5	専用 24,919	63.0	専用 4,886	42.6	専用 8,549	77.1
35	30,227		48,201		14,404		12,123	
	18,152	60.1	29,498	61.2	6,774	47.1	8,869	73.2
36	40,298		89,653		17,886		14,772	
	26,010	64.6	42,395	71.1	9,542	53.4	10,447	70.8
37	42,829		63,337		19,263		16,326	
	29,172	68.2	47,042	74.3	10,925	56.8	13,010	79.7
38	56,614		76,323		22,397		19,159	
	40,078	70.8	60,875	79.8	12,131	54.2	15,228	79.5
39	69,520		94,270		27,102		23,358	
	51,424	74.2	73,007	77.5	15,571	57.5	17,360	74.4
40	75,427		102,469		29,878		24,462	
	55,700	73.9	78,461	76.6	17,249	57.8	15,119	61.8
41	85,893		113,655		32,615		27,963	
	63,073	73.5	87,847	77.2	18,886	57.9	17,794	63.7
42	98,148		140,907		38,673		36,112	
	73,966	75.4	108,659	77.2	24,366	63.0	24,017	66.5
43	110,764		158,012		43,357		42,300	
	84,716	76.5	122,405	77.5	27,543	63.6	31,295	74.0
44	138,694		185,956		50,153		48,046	
	114,441	82.6	148,521	79.9	33,588	67.0	36,800	76.6
45	162,914		212,399		55,573		54,459	
	132,528	81.4	174,385	82.1	36,831	66.3	43,124	79.2

（資料）運輸省第2港湾建設局「港湾空港計画資料」より作成

第2表　東京湾内諸港の専用埠頭取扱い貨物量及び総取扱い量の推移

		34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
木更津港	計	148	161	224	191	169	273	1,487	3,986	6,987	11,765	19,104	29,652
	専用	—	—	—	—	—	—	1,203	3,375	5,787*	9,761	16,569	26,522
千葉港区	計	4,186	5,791	8,481	9,514	19,846	28,218	32,533	33,616	39,625	41,429	71,699	89,095
	専用	4,042	5,478	8,116	8,986	19,401	27,383	31,737	32,913	38,521	40,234	68,807	86,179
葛南港区	計	31	18	85	109	146	731	1,180	1,673	1,498	1,862		
	専用	—	—	—	—	—	309**	518	816	549	964		
東京港	計	17,493	21,295	25,629	25,559	27,159	30,495	32,106	35,308	41,578	41,916	43,198	44,233
	専用	2,917	3,522	9,746	10,198	12,727	14,451	16,740	18,446	21,676	19,592	20,692	21,665
川崎港	計	18,825	23,877	31,674	33,607	41,635	49,905	50,095	57,489	66,542	77,573	83,115	91,150
	専用	17,770	22,601	29,900	32,033	39,836	47,302	46,900	53,494	61,321	70,983	76,264	84,243
横浜港	計	25,574	26,527	32,658	35,589	41,556	50,467	54,340	54,340	74,785	85,657	98,199	110,032
	専用	13,435	15,643	19,989	23,935	27,359	32,931	32,368	36,680	48,383	58,838	70,388	79,955
横須賀港	計	471	759	1,200	1,597	2,426	3,501	6,155	6,899	8,040	8,612	9,337	10,553
	専用	45	406	654	1,062	1,630	2,055	4,675	5,166	6,388	6,749	7,243	8,349
湾内計	計	63,728	78,428	99,951	106,166	132,937	163,590	177,896	199,548	239,055	268,776	324,652	375,315
	専用	33,209	47,650	68,405	76,214	100,953	124,431	134,161	150,890	182,625	207,121	259,962	306,913

* 木更津港で外貿はじまる。**千葉港葛南港区（旧船橋市川港）外貿はじまる。

資料：運輸省第2港湾建設局「港湾空港計画資料」より作成

年間の動向より推察できることは，第1位から第6位までは，上位の高い扱い率を維持して，その順位が安定してきている点，石炭の移入の場合の扱い率が低下しはじめている点，米穀類の輸入，金属類の移入，金属機械その他の移出，同じく輸出のそれぞれの場合での専用埠頭経由の度合が著しく増大して行く傾向を示していること等が明らかとなる。

この扱い率の傾向は，特定重要港湾4港の場合には，湾内計と全く同じ順序と傾向を示していることが知られる(1)。さらに第2港湾建設局管内の重要港湾12港の水準にひろげてみた場合には，やや変化があって，同じ45年においては，第1位は原油の輸入の場合100%，第2位は石炭の輸入の場合で89.9%，第3位が鉱産品の輸入の場合で87.7%，第4位が金属類の移出の場合で87.2%，第5位が鉱産品その他の移入の場合で86.1%，第6位が鉱産品その他の移出の場合で83.4%，第7位が米穀類の輸入の場合で78.9%，第8位が石炭の移入の場合で77.9%，第9位が金属類の移入の場合で64.8%，第10位が砂・砂利の移入の場合で55.8%の順になっている。米穀類の輸入，金属類の輸出，同じく移入，金属機械その他の輸出，同じく移出及び移入のそれぞれの場合について著増もしくは漸増の傾向がみられている。

総じて原油，鉱産品その他，石炭，金属類，米穀類，砂・砂利，金属機械類その他のように主として工業原材料，農産物，重化学工業半製品及び製品が専用埠頭で取扱われる割合が高いということが全く明瞭となってくる。

東京湾内諸港の専用埠頭扱い貨物量の地区別分担状況をみると，第2表のとおりとなる。

昭和45年を例にとれば，東京湾の東側から木更津港，千葉港，東京港，川崎港，横浜港，横須賀港と湾内を特定重要港湾4港，重要港湾2港（木更津港，横須賀港）が囲繞している。港湾取扱い貨物量では横浜港，川崎港，千葉港，東京港，木更津港，横須賀港の順であり，専用埠頭での取扱い量でみると，千葉港，川崎港，横浜港，木更津港，横須賀港，東京港の順で，それぞれ湾内での分担率は，28.1%，27.4%，26.0%，8.6%，7.0%，2.7%である。

さらに各港ごとの専用埠頭扱い率の順でみると，千葉港96.7%，川崎港91.7%，木更津港89.4%，横須賀港79.1%，横浜港72.7%，東京港48.9%の順となっている。

次に各港別の専用埠頭バースの状況は，第3表のとおりである。

運輸省の調べによれば，湾内の専用埠頭保有の企業は328社，うち食料品39社，繊維工業3社，木材4社，化学57社，窯業・土石20社，鉄鋼・非鉄金属31社，機械44社，卸売10社，運輸17社，倉庫71社，電力・ガス22社その他（生産・流通産業以外の企業等）10社で各港別の内訳は，第4表のとおりである。(2)

東京湾は東京・川崎・横浜を結ぶ西側に歴史の古い京浜工業地帯，東側に第2次大戦後，しかもここ10年余の間に発達してきた京葉臨海工業地帯がある。

今日の京浜工業地帯の姿は，昭和の初期，7～8年の中国大陸における満州事変，12年の日中戦争開始などを背景にして，非常に急激な勢いで重化学工業化，すなわち産業構成の高度化を進め，臨港地帯の完成をみ，基礎を固め，さらに第2次大戦後の設備更新，拡張を経て今日に至っているといわれる(3)。京浜工業地帯の形成は，明治30年代にはじまり，38年の京浜電鉄の品川—神奈川間開通，大正13年の鶴見・浜川崎，扇町間の鶴見臨海鉄道の開通及び昭和2年の川崎—登戸間と臨海部と内陸を結ぶ鉄道の開設により，臨海部の埋立を促進し，臨海性の工場の立地を進め，労働力の供給，製品の輸送を容易ならしめていったのであった。大正12年の関東大震災を経て，震災直後から昭和初年にかけ，川崎・鶴見地域への大工場の進出がみられ，東京電力鶴見火力発電所，日清製粉，昭和電工，東洋埠頭，芝浦製作所，スタンダード石油，日本シエル石油，富士電機，いすず自動車等々が新設されてきた。日本鋼管はこれより先，大正2年に川崎の渡田に工場を創設し，翌3年には出鋼を始めている。

京浜工業地帯が阪神工業地帯を追い抜き，わが国トップの工業生産の規模，

第3表　東京湾内私設専用埠頭，公共埠頭
公共ブイバース数

	専用埠頭	公共埠頭	けい船ブイ
木更津港	28	0	
千葉港区	194	9	
葛南港区	26	3	
東京港	52	65	27
川崎港	117	7	2
横浜港	92	80	29
横須賀港	4	7	10

1. 繋船500トン以上の岸壁のみ，物揚場，造船，軍事施設は含まない。
2. 公団バースは公共に含まれている。
3. 昭和47年6月末現在，物資別の区分は，作業が未了のためできない。

第4表　東京湾内専用埠頭保有企業数　（社）

業種別＼港別	木更津	千葉	東京	川崎	横浜	横須賀	湾内計
食料品		12	4	6	13	4	39
繊維		1	1			1	3
木材		1	2			1	4
化学工業・石油製品・ゴム製品		22	1	24	9	1	57
窯業		7	3	5	5		20
鉄鋼・非鉄金属・金属品製造	1	8	6	6	8	2	31
一般・電器・輸送等機械		6	6	4	19	9	44
卸売		3	1		6		10
運輸		4	3	3	6	1	17
倉庫		8	19	17	26	1	71
電力ガス		4	4	5	8	1	22
その他		1	2	1	6		10
計	1	77	52	71	107	20	328

（資料）運輸省第2港湾建設局「東京湾専用埠頭能力調査」より作成

従業員数を占めるに至り，それと同時に，重化学工業が軽工業をしのぐ画期となったのが，全く同じ時期の昭和13～14年（1938～9年）である(4)。それはとりもなおさず，京浜工業地帯が重化学工業を中心に発達したことを示すものであり，専用埠頭の東京湾内での発展も，まさにこうした昭和初年から10年代の動きと歩みを共にしていたものといえるであろう。

戦後は横浜港の根岸湾地区に石川島播磨，東京電力，日本石油精製，東京ガス，住友重工業，国際埠頭，日産自動車などの専用埠頭が連立発達した。

一方，京葉工業地帯は(5)，昭和25年，千葉県議会での川崎製鉄誘致の決議を皮切りに，29年千葉航路，泊地，川鉄正面岸壁の完成と川鉄岸壁へ第1船の入港，29年には東京電力を誘致し，32年に五井市原地区の埋立を開始し，35年の埋立完成に当たり東京電力，丸善石油，チッソ石油化学，三井造船，旭硝子，昭和電工，大日本インキ，古河電工，富士電機，不二サッシ等の大工場が進出，36年には五井姉ヶ崎地区の埋立に着手し，丸善石油，デンカ石油，日産石油化学，日本曹達，宇部興産，極東石油，三井石油化学，出光興産，東京電力，住友千葉化学，日本板ガラス，吾嬬製鋼などが進出，41年の袖ヶ浦地先埋立で富士石油，住友千葉化学，住友金属，日本燐酸等が，42年中中央地区に日本サイロなど，44年には南袖ヶ浦地区に東京電力，東京ガス，日本鋼管，出光興産などの進出をみている(6)。木更津港の君津地区には新日本製鉄が立地し，昭和40年より操業している。臨海部に進出した企業はほとんどが専用埠頭を有し，一部は原材料の受取り，製品の船積みを始めている。

注　(1)　運輸省第2港湾建設局「港湾空港計画資料」（昭和45年）P.Ⅲ—41～4
(2)　運輸省第2港湾建設局「東京湾専用埠頭能力調査」（昭和46年）P.16
(3)(4)　安藤良雄「京浜工業地帯一通史編」（1964）の「戦時体制」の項
(5)　昭和15年，土木会議は「東京湾臨海工業地帯計画」を採択，この中で江戸川放水路左岸から検見川町に至る約11キロの埋立が計画され，16年より土地買収等の工事準備に入ったが，終戦で中止となった。—運輸省港湾局「日本港湾修築史」（昭和26年）P.113
(6)　千葉県「千葉港要覧」（1972）の港概説の項

2. 専用埠頭の輸送システムとターミナル・オペレーション

東京湾の港湾取扱い貨物の動向から知りえた問題は，専用埠頭の重味が年ごとに増々大きくなって行くという傾向，いいかえれば，港湾貨物が直接荷主の庭先で船積み船卸しされるという傾向である。

わが国の天然資源における制約条件を反映して，専用埠頭扱い率の高いものは工業原材料輸入型のパターンを示しているが（例えば，原油，鉱産品，石炭，米穀類），その反面では工業製品の輸出型のパターンをもみせている（例えば金属機械類その他，金属類）。ただし，専用埠頭での取扱い貨物のパターンは，地域的に変化があることが次のように，昭和45年の大阪湾内計と比較して見るとわかる。すなわち，大阪湾内計の順序は重油の輸入(100%)，同移出(100%)，同移入(96.6%)，石炭輸入(92.4%)，石油類輸入(88.1%)，鉱産品その他の移入(82.2%)，石炭移入(81.2%)，鉱産品その他移入（79.3%)，石炭移出(75.3%)，石油類移出(72.4%)の順である。(数字はいずれも筆者試算)

原材料関係は定質，定型の貨物が多く，輸送単位が大量であるため専門輸送が可能となり専門埠頭として，これらの物資別専門輸送に答えるターミナル施設を設けるようになっている。

すなわち専用埠頭は物資専門埠頭である場合が大部分である。

物資別専門埠頭と化している専用埠頭は大量定型定質貨物の荷役を行なうため，特定の荷役に適合した荷役機械を導入し，設置している。例えば，鋼材積出しに水平引込式橋型クレーン，ローブトロリー式クレーン，工作作業用に高脚クレーン，鉱石類荷役用には走行ジブクレーン，ベルトコンベアー，穀類などにはアンローダー等々である。

輸送のシステムは，物資別専用船が定期的，もしくは不定期的に仕出し港より，あるいは仕向港へ向け往復し，直接本船が着岸し，荷役され，もしくは背後の保管施設ないし工場へ向け送られ，保管され，その逆に原料の転送，製品半製品の転送もしくは輸出のため，工場の製品倉庫やタンク，サイロか

ら積出される形態をとる。

この場合の本船に対する貨物の船積み船卸しは，一元的な指揮下におかれ，全く他からのオペレーションについての干渉は受けない。

専用埠頭のターミナル・オペレーションの特質は，本船が着岸して機械荷役が行なわれること，オペレーションの機能が一元的で独立していることの2点である。

このような専用埠頭における特殊な輸送システムとターミナル・オペレーションの経済原理はなんであろうか。

原材料を荷主である専用埠頭の使用者，メーカーが受け入れる，自分のための原材料を自分の造らせた船（あるいは借りた船）で運んできて，自分の埠頭を通じて運び入れる。このことは，輸送においてもメーカーが全過程を支配することを意味している。

つまり原材料を産出国から，洋上を経て，工場に入れ，加工製造して，工場から製品として出るまで（逆に製品を工場から出して，消費国港へ届けるまで）の全過程にメーカーが介入する。このような傾向が輸入では石油精製，輸出では自動車産業などで典型的な形をもって現われている。

貨物の流れの全過程，すなわちCargo Lane(1)の始点から終点までをメーカー＝産業資本が握る，自らの原料を自社船で運び，自社工場の専用埠頭に繋岸し，そこで加工製造する。さらに製品を自社の運輸部門で最終需要者に対して行なう。こうした徹底したCargo Laneにおける Monopoly 体制は，産業資本が，すべての生産過程における剰余価値を吸収しようとする資本の運動形態を表現するものであり，（これは一般には物流コストの引き下げと表現されていることである。）産業資本の究極の目的となっているものである。

港湾を経由する貨物とは，商品であり，商品とは資本の循環過程の一時期の形態である。資本は生産過程において，飛躍的に増殖しうる条件をもっている。従って，資本の多くは生産過程に投じられる。産業資本が巨大化するのは，このためであるが，産業資本は自らの資本の循環を速め，商品と化した資本

を早く需要者に売り，届けることによってその回収を図ることを望んでいる。産業資本が貨物の流れに介入してくるのは，こうした理由によるものである。

専用埠頭を設け，所有することは，工場の生産工程と分ち難い構成となっていることと並んで，公共埠頭（オープン・システム）を経由させることが，非常な高コストと時間のロスを生む迂回路であるため，これら無駄を回避しようとして打ち立てられてきた輸送システム（クローズ・システム）であることをも見逃すわけにはいかない。

輸送それ自体も生産過程である。従って輸送における資本集約は生産性を高めるとともに[(2)]，剰余価値率を高めることとなる。荷役における機械化とか，輸送機関における大型化，高速化とか，通路としての埠頭を所有するとかは，輸送における資本の集約の方向を示している。

産業資本が Cargo Laneの独占に向かおうとするのは，商品生産の場における剰余価値G_Mのほか，輸送という場において，発生する剰余価値G_Tをも得ることができるという点を指摘したが，さらに Cargo Lane を具体的な方面別の Lane として置き変えてみればどうなるであろうか，アメリカであるとかイギリスであるとか，香港，マニラというような方面（仕向先）をD_1，D_2，D_3，D_4～D_n として単純化すると，D_1～D_n までを独占したならばどういうことになるであろうか。

少なくとも，日本とD_1，D_2，D_3，～D_nとの間の独占が成立するということになれば，日本からのD_1，D_2，D_3～D_n 向け貿易は，ある産業資本が独り占めでき，有利な取引を行なうことになり，D_1，D_2，D_3，～D_n内における日本品の輸出市場を独占したことになる。

こうして，輸送を独占するものは，消費市場を抑えるという力をもつに至るのである。それ故にこそその争奪は，極めてシビアーとならざるを得ないし，輸送システムの経済合理性が一層追求されなければならなくなるのである。

産業資本の指向する方向に対して，輸送資本が主導する Cargo Lane の独占，輸送市場における Monopoly の成立は，代替性のない条件下では産業資

本の循環を抑制し，商品の価値の実現を妨げ，市場での適正な価格を形成せしめない。従って産業資本とは，鋭い対立矛盾を生む結果となるのである。輸送市場の独占形態は，Cargo Lane の区間部分の独占であったり，地域的な市場の独占であったり，輸送対象別な独占であったり，またカルテルのような形をとるものもあることはいうまでもないであろう。

産業資本の主導する Cargo Lane における Monopolyは，個別の産業資本間ないし背後の金融資本系列の間では鋭い対立矛盾を招来するものであり，Cargo Lane の並存，すなわち市場の分割が行なわれざるを得ないであろう。また輸送資本は産業資本の主導する輸送システムに自らを対応させて，生き残ることになるであろう。

専用埠頭，工場埠頭の場合におけるターミナル・オペレーションは，工場の生産計画に従い，行なわれており，本質的にはオペレーションの主体は，工場つまり産業資本である。東京湾内の専用埠頭のオペレーションには，荷主元請下における船内，沿岸作業であったり，元請ないし限定1種の港運業者が機械のオペレーターを送り，船内，沿岸業者がその下に入ったり，あるいは元請直営の形がある。港運料金は特約認可料金が普通である。

専用埠頭の形態は(3)，物資別専門埠頭を基盤とする形で工場埠頭型と流通センター型に分かれ，雑貨のユニット化から進展したコンテナ・システムが公共雑貨埠頭の中から外貿埠頭公団埠頭を生み出し，さらにコンテナ埠頭と一般外貿埠頭の専用埠頭化を進め，公的資本の入った埠頭では，利用者がターミナル・オペレーションを独占する条件が得られることになった。

公共埠頭から専用埠頭への貨物の移行が拡大していく過程で，港湾における作業体系が変化して行かなければならなくなることは当然である。

専用埠頭は，やはり輸送に向けて資本の投じられた姿ではあるが，工場と密接した機能をもつ場合には生産施設と称するのが妥当のようである。

例えば，東京湾内の専用埠頭を有する企業が，埠頭施設，荷役施設，保管施設について，そこの工場の設備投資額の何%を投じているかという質問に

対して，平均19.4%，業種別では運輸，倉庫部門が格段と高いのはそれ自体が企業基盤となるためであるが，木材42.9%，石油精製9.4%，食料品9.3%，輸送機械8.5%，窯業5.4%，鉄鋼4.5%，ゴム製品，金属製品製造，電気ガス，一般機械，電気機械などは全く投資額はないに等しいか，極めて低率である(4)。

いずれにせよ，私設専用埠頭は，港湾において私的資本が蓄積されてきていることを意味している。

この通路要因を港湾荷役を中心とした港運業者が獲得しようとして，荷主の出資を得て流通センター型のバルク貨物の専用埠頭を横浜港に，あるいは木材を主として扱う木材専用埠頭を千葉港に設立したりしている。専用埠頭を保有することにより，作業体系は機械中心の労働となり，労働者の作業能力は高い技術水準で求められるようになっている。

注　(1)(2)　高見玄一郎「近代港湾の成立と発展」(昭和39年)，「アメリカ港めぐり」(昭和43年)，「港湾業務へのシステムズ・アプローチ①」(昭和45年) 等参照

(3)　昭和45年3月27日，運輸大臣へ港湾審議会より「専用埠頭の効率的利用と特殊料金のあり方について」の答申が出されている。

専用埠頭における港運業の，オペレーションへの参加の仕方として，「一貫運営体制」をとるべきことと指摘し，料金のあり方としては，「特殊料金は，専用埠頭の実態に即し最も能率的な経営形態のもとにおける原価を償い，適正な利潤を事業者にもたらし，かつ，港湾運送事業の近代化と港湾労働者の福祉向上のために必要な拠出金及び分担金の原資を含むものでなければならない。」として，「一般料金とくらべ安易にとりあつかってはならない」と指摘している。

こうした答申が出された背景には，特約料金が一般料金とは，格段の差があったことを表白しているものであろう。専用埠頭の工場側である，ある鉄鋼会社は港湾運送事業法の非適用埠頭として，こうした分担金，拠出金を出していないといわれる。大企業の輸送に対する姿勢を端的にみせているといえるであろう。

(4)　運輸省第2港湾建設局「東京湾専用埠頭能力調査」P.17

3.　輸送システムの発展とターミナル・オペレーションの変化

専用埠頭の発達は，近代港湾の一つの特質である。近代港湾では，

① 港湾貨物の種類の変化（質的変化）がみられ，

② 港湾取扱い貨物量が飛躍的に拡大する（量的変化）

③ さらに貨物は港湾内にとどまらず，内陸の需要先に速かに通り抜けていくことが期待され（埠頭の通過機能の重要性の増大）

④ 貨物の取扱い速度の増大が期待されるようになり，専用埠頭の発展へと結びついていくのである。

これら港湾におけるいくつかの現象は，次のように考えておくべきであろうと思われる。

第1は港湾を通過する貨物は，資本制生産に基づく商品であり，産業資本の形を変えた姿であるということ。

第2に専用埠頭の形成は，オープン・システムをとる公共埠頭が公共投資という名における公的資本の形成蓄積であるのに対して，産業資本もしくは輸送資本による私的資本の蓄積であること。

第3に港湾ないし埠頭という独立単位で，ターミナル機能が成立し，その物質的土台である土地，埠頭施設，荷役施設，保管施設を経済外的な圧力によらずに所有ないし専用できるような社会的な条件が生まれ，権力がそれを保証しうるようになっていること。

第4に，輸送においても，他の生産の場と同じように資本の集約により，生産性をあげうるような条件が常に存在していること。

近代港湾が前期的港湾と区別される質的な相異は，以上の4点から明らかにして行かなければならないであろう。

ただし，港湾は私的資本の蓄積のみで独立のオペレーション単位を獲得できない(2)。必ず公的資本の蓄積が先行するか，並存しなければならないことが，前提条件といえる。

近代港湾の成立とは，とりもなおさず，資本制生産様式の世界的な規模での普及であり，港湾を通過する貨物が資本主義的商品となり，港湾という場での，ターミナルという生産の場での資本制生産様式の成立を意味している

のであり，かつ輸送の全分野における資本制生産様式の普及をも意味しているのである。

従って近代における輸送システムの発展の第1段階は，輸送そのものが「商品」の性格をもったことから出発することになる。

輸送の商品化は，運送そのものが自家運送（Private Carriage）から不特定多数を相手とする一般運送（Common Carriage）へ移行することであり，運送人の人格も自家運送人＝貨物所有者から一般運送人へ転換することである。また定期定点間運送が広まることでもある。つまり定期船航路の開設である。海上運送人は，その一方でまた不特定の需要に応じるような不定期船サービスも行なわなければならない。

定期定点間輸送は，そのサービスの性格からいえば，海上にベルトコンベアを設けたのとちょうど同じ原理で，ベルト上に載せうる貨物であれば，どのような貨物でも載せて運ぶ，いわば定点間（港～港間）に商品流通の流れがある限り，いかなる形態の貨物であっても運ぶというシステムの原理をもっているわけである。

輸送システムの第2の発展段階は，専用船による物資別輸送の展開である。このシステムの発展は，公共雑貨埠頭の貨物をさえ奪う第2番目の変革を用意した。

すなわち，輸送システムの第2の変革は，雑貨部門での専用輸送化，コンテナ輸送システムの導入である。

そしてこれからの輸送システムの変革のきざしは，荷主主導型の雑貨輸送・混載型，混成物資輸送の複合一貫輸送システム(3)であり，荷主の下における情報管理機能を駆使した総合運送人の登場であろう。

輸送システムの第1次変革期では，港湾においては海運の業務が陸上にあがってき，荷役，集貨が独立してくる。ターミナル・・オペレーションは，こうした荷役，集貨のために労働力を組織したり，海運の「商品」としての船腹を満す努力が中心とされる。

第2次変革期では，ターミナルにおける荷さばき，また輸送手段の専用化，大型化，高速化による輸送・荷役能力の増強が問題視された。

第2次変革期では，第1次変革期で果せなかった異種の輸送手段相互の結合，生産と需要との適切な結合に重点が置かれ，積み換え，混載，配送というようなターミナル機能に目が注がれている。

来るべき第3次変革期では，発達した情報ネットワークを利用した全輸送手段と全貨物の組み合わせの機能をそのコントロールを司るところのターミナルをふまえた情報管理技術と輸送管理技術(4)をもつ主体が誕生してくることになるであろうと思われる。

こうした輸送システムの発展に従い，ターミナル機能は随伴して変化し，ターミナル・オペレーションの形も従来の形を土台に据え，あるいは変えて前進して行き，ターミナル労働の質も多様化してくるとみてよいであろう。

しかし，輸送システムの変革を用意してくるものは，社会の生産力であり，具体的には輸送に係る物質的，技術的条件の成熟であり，こうした成熟の胎動を経済論理以外で抑し止めることはできないであろうと思われる。

（注）(1) 高見玄一郎「埠頭ターミナル発展の一般理論」(1966) P.30～31
わが国のターミナル・オペレーションの歴史的変遷をまとめたものに，日本港運協会「日本港湾運送事業史」(昭和42年)，英国においては，近代港湾形成期の事情を研究したJohn Lovell「Stevedores and Dockers」(1969)，米国では，Robert Greenhalgh Albion「The Rise of New York Port」(初版1939) などがある。

(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」(港湾経済研究No. 8)

(3) 便宜的に荷主と表現しているが，産業資本と置いて差支えない。ただし，現実の姿で出てくるのは，商社であったり，メーカーであったりするであろう。

(4) 運輸経済懇談会は昭和43年7月，「協同一貫輸送に係わるターミナル問題の検討」を発表し，はじめて複合ターミナルの構想を発表した。複合ターミナルの基本的な機能として，積み換え，混載，配送を想定し異種運輸手段が結び合う場としようと考えている。

港湾および港湾事業の経済学的性質—序説—

田　中　文　信
(市邨学園短期大学)

目　次

1. 概　説
　1　はじめに
　2　港湾とは
　3　工 業 港
2. 港湾運送サービス
　1　運輸サービス概説
　2　港湾運送サービスの観念
3. 港湾事業の公共企業体化傾向
　1　公企業から公共企業体へ
　2　公共企業体の本質
　3　イギリスにおける公共企業体の発達おたびロンドン港湾局
　4　ニューヨーク港湾局
　5　英旧植民地への影響
　6　わが国の港務局制度

1　概説および工業港

1.　はじめに

わが国における港湾の社会科学的研究は欧米に比較して極めて立ち遅れを示していたが約11年前，日本港湾経済学会が結成され，研究の雰囲気が醸成されて以来，好著良編が相次いで発表されたのみでなく，今般「港湾研究シリーズ全10巻」が専門学者によって執筆され公刊される盛況に立ち至ったことは，まことに同慶の至りである。

この間にあって筆者は，これまでの港湾専攻学者の研究方法とは全く方法を異にして港湾および港湾事業を経済学的側面から考察して見たいと思う。

2. 港湾とは

港湾は従来，商港を中心として研究されてきた結果，商港を規定したものが多い。しかし次に掲げる諸定義は，必ずしも商港のみに限定としたものでない点で若干の進歩を示している。

(1) Meyers Lexikon の規定

港湾とは天然により（天然港）又は人工によって（人工港）保護されたところの船舶の碇泊地であり，あるいは避難港として，あるいは客貨の乗降積卸しや船舶の修理，船塵の処分，艤装の設備のある利用港となる。商港ともなれば，陸上及び海上運送に奉仕するものである。

(2) F. W. Morgan の規定

港湾とは海上運送の機関である船舶をして，陸地との連絡上の必要を充たすべき設備ある場所をいう。軍港は軍艦を受入れその錨地を供給する。商港も等しく船舶を受入れはするが，むしろその岸壁，桟橋等の特別な設置によって貨物，郵便並びに乗客の船舶と陸岸の通行を可能ならしめるをもって任務とするものである。

(3) 北見教授の語源説

北見教授は port および harbor の語源的考察から港湾の本質をとらえ，港湾の地形的表現は，むしろ port よりも harbor に関係がふかいとし，こうした意味での港湾が商業的取引の場であり，さらに文化一般と深い関係をもつとされる。極めて示唆に富む興味深い説明をされている。

3. 工 業 港

以上の所説は程度の差こそあれ，商港を重視する考え方に立っている。しかし現実には今日においては純然たる商港は殆ど存在しないといってよく，大多数の港湾は臨海地域の工業と密接な関連を持っている。それは全国総合開発計画の視野から，すなわち地方開発との関連から新たに取り上げられた

最近の問題であるのみでなく，既成の大港湾と最も近隣の工業と緊密な関連を持つことを強く認識して見解を拡大しなければならないと思われる。

周知の通り，工業港には(1)単独工業港（Single industrial port）と一般工業港とがある。前者には製鉄工業港，工業原料積出港等を含んでおり，後者は複数工業の立地を有利とする地域である。いずれの場合であるとを問わず港湾は工業立地を極めて有利に転換するところの要因であり，港湾学者に熱心な研究を期待したいところのテーマの一つである。

工業立地問題研究は周知の通り，ウエバー（A. Weber）によって先鞭をつけられ，港湾立地の研究は最初彼の高弟であるカウツ（Kautz）によって進展せしめられ，わが国の東博士によって一応完成せしめられた。その後，一般立地理論についてではあるがすぐれたレッシュ（Lösch）フーヴァー（Edgar M. Hoover）などの名著が出現し，殊に前者は結節地点としての港湾が立地上すぐれていることを強調し，そしてフーヴァーはターミナル及びジャンクションが総輸送費の節減の意味で企業の港湾立地を推賞した。

以上のほか港湾の企業立地問題に関連して，特に近時重要となってきたものにコンビナート（Combination, Kombination）がある。それは主として港湾を中心とし，そこに先駆としてし基幹産業を開設しそれを中心として大工場群を造成しようというものである。

2　港湾運送サービス

1.　運輸サービス概説

(1)　運輸サービスの概念

港湾事業の研究を経済学的に推進させるためには，それが何を生産しつつあるかを解明しなければならない。

ここでは筆者が交通ないし運輸理論上，20年以上前から主張してきた運輸サービスないし交通用役の概念を略述して，港湾事業を中心として

港湾運送サービスの観念が果して成立するか否かを検証して見たい。

筆者は運輸サービスの概念を次のごとく規定している。

「運輸サービス（transportation service）または交通用役（Verkehrsleistung）とは，運輸経営が，旅客および荷主（通信業の場合は通信の発信者をいう）の需要に応ずるために，主として機械力によって創出する場所的移動を機能する無形，独立かつ商品性を持つ労務（通信特に電気通信の場合はエネルギー）である。」と。

以下これを分説しよう。

① 運輸サービスは，第1に**場所的移動**を機能する労務である。それは一般労働と異なり，有形財質に価値を添加するものではない。

② 運輸サービスは，第2に，主として**機械力**によって創出される労務である。現代のような大量かつ規則的な運輸サービスが蒸気機関——後に電気機関および内燃機関——の交通運輸手段（積載具および通路）への利用によって発現したものであることは，周知の通りである。

③ 運輸サービスとは，第3に**無形の労務**である。ここに**無形**であるとは，運輸サービスがセイ（J. B. Say）のいう無形的生産物（produit immatériel）の類型に属し，一般財貨ないし商品と峻別される要点である。それが無形であることは**即時性**，したがって**非貯蔵性**をもつことを意味する。

④ 運輸サービスとは，**独立の労務**である。場所的移動を機能する労務は往古から存在しているが，当時の交通ないし運輸手段は主として自己運送の手段であった。しかし陸運においては，1830年の**公開運輸鉄道の開設**によって，また海運においては1838年末大西洋に**定期航路の開設**があってから，運輸業は**他種企業から独立**して専ら運輸サービスを供給するに至ったのである。

⑤ 運輸サービスとは，第5に**商品性**ないし**価格性**を持つ労務である。元来，価格は経済学上，有形財質について認められたところであるので，

これを無形の存在にまで拡大することについてはあるいは異議があるだろう。しかし**労働**についてすら，すでに**商品性**が肯定されており，かつ実際にも価格（**賃金**）が生じている。ここに運輸サービスの商品性ないし価格性（運賃，料金収受性）を肯定するゆえんである。（詳細は拙著『近代交通経営論』，『旅客運輸の近代的経営』，『貨物運輸の近代化』（3冊とも交通日本社刊）参照）

(2)　運輸サービスの質的観察

前項で述べたところは，運輸サービスの一般的性質である。本項では進んでその質的方面を考察しよう。

運輸サービスの質的構造は，それが安全であるか，正確であるか，迅速であるか，廉価であるかなどの諸点から考察することができる。①**安全性**（Safety；Sicherheit），②**正確性**（Punctuality；Pünktlicherkeit），③**迅速性**（Swiftness；Schnelligkeit），④**廉価性**（Cheapness；Billigkeit）はそれに対応するものである。運輸近代化の意義および内容はそれぞれ諸家の説くところは必ずしも一致しないが，筆者の観察からすれば，終局において，その質的諸要素を上昇することにほかならない。港湾および港湾事業においても，それが供給するサービスの安全性，正確性，迅速性，廉価性等が期待される。問題の港湾および港湾事業の近代化とはそれらの諸性質を向上および発展せしめることにほかならない。

2.　港湾運送サービスの観念

(1)　港湾運送の分析

以上述べた運輸サービスの概念が，わが港湾運送事業が生産するところのものと相マッチするか否かが検証せらるべきである。

港湾運送事業法は下記8種を港湾運送事業とする。

①　一般港湾運送事業　　②　はしけ運送事業

③　船内荷役事業　　④　沿岸荷役事業

⑤　いかだ運送事業　　⑥　検数事業

⑦　鑑定事業　　⑧　検量事業

これらの事業が本稿でいう運輸サービス供給といかなる関係にあるかを考察しよう。

まず(1)の一般港湾事業は指定港湾内で必要とされる港湾運送事業のすべてを一貫して行ないかつ運送責任を負うものである。それは港湾運送事業の中核であり，将来港湾運送事業が推進せらるべき場合にそのリーダーシップをとるべき地位にあるものと見ることができよう。これによれば，一般港湾運送事業がたとえ陸運および海運の場合に比較して活動の地域が極めて限定されてはいるが，ある種の運輸サービスを供給する事業であると見ることができる。（俗にいう無限定一種とか限定一種，あるいは海貨とか海貨無限定ないし新海貨と運輸サービス供給との関係は省略することする。）

一般港湾運送事業は，種々雑多の単独事業に分解することができ，また逆に種々雑多な単独事業の累積と見ることができる。上掲の②および⑤も運送事業である。すなわちはしけ運送の場合**独航はしけ**（原動機付はしけ）が典形であり，いかだ運送事業のうち**曳航**の場合が代表的である。ただ③の船内荷役事業および④の沿岸荷役事業は，単独港湾運送事業としての適格を持つか否かについては疑義があるが，一貫運送を考える場合には，その中に包括されるものと見ることができよう。

以上①から⑤までの事業は港湾運送において物動の面を担当する事業である。それに対して⑥から⑧までは港湾事業を経済的に完結せしめる事業であると見ることができよう。それらは形式的にはともかく，実質的に陸上運送および海上運送の中にも存在するところであるので，広義の運輸サービスの概念中に包含して差支ないものと見ることができよう。

(2)　港湾施設を何と見るか

港湾施設は大陸系およびわが国において営造物（Anstalt）として発

展してきた結果として，港湾運送とは分離して考察されがちである。しかし(1)港湾を陸海運輸のターミナルないしジャンクションとして見ても，または(2)港湾を港湾運送事業が運輸サービスを供給する基礎または物的構造と解するとしても，広義の運送施設の中に包括するものであり，狭義の港湾運送事業と合して運輸サービスを供給する物的基礎と見ることができるであろう。

(3)　港湾運送事業の公共性

港湾管理および運営——それは終局的に港湾運送に帰着する——は，**公共性**ないしは**公益事業性**を持つことは一部の識者によって指摘されているところであるが，いまだ全般的な容認を受けるに至っていない。このことは第3節における港湾事業の公共企業体化と密接な関係があるので，英国の場合はそこで論じ，ここではアメリカの重大判例を紹介するに止めたい。

アメリカ合衆国が法源としてイギリスの慣習法を継受したことは周知の通りである。ここでは同国最高裁判所が1877年判決を下した**マン対イリノイ**（Munn v. Illinois）事件を中心として公益原則の発達を観取しよう。本件はただに公益事業の観念を最初に樹立したものとして著名であるのみでなく，埠頭料金に関連するものであるので注意を要する。

本件に関し**ウェイト**裁判長（Chief Justic Waite）は次の如くいう。

「西部の7ないし8の大きな州の莫大な小麦産物が……途中に通らなければならぬ一切の**揚穀機施設**は，1つの実質上の独占であることは明らかである。……それら揚穀機は通商の関門に立ち，すべて通過する者から**通行税**（toll）を取っている。彼らの事業は正に**公衆課税**を行うものであり，公共の利益と使用に供せられるものである。……この通行税は1つの公衆課税であり，……そのような倉庫業者は**公共的統制**（public regulation）の下にあるべきものであり，倉庫業者は単に**合理的通行料**（reasonable toll）だけを取得すべきである」と。

この判例を先駆としてアメリカ判例は公益原則を確立し，また**ウィスコンシン大学**を中心として諸学者が公益企業の理論的整備を行い，今日の公益事業理論研究の隆盛をもたらした。

次に港湾事業サービスが公共性を持つことは，本邦港湾運送事業法（昭和26年5月29日法律第161号）にこれを見ることができる。同法第1条は「この法律は港湾運送に関する秩序を確立し，港湾運送事業の健全な発達を図り，もって**公共の福祉**を増進することを目的とする」と規定している。この中で「公共の福祉を増進するとは第1に**港湾運送の円滑化**を通じて港湾を経由する物的流通の効率化をはかり，もって**国民経済の繁栄を維持**してその発展をはかり，そして第2に港湾運送の円滑化という見地から，あわせて港湾労働者に妥当な**労働環境**を与えようとするものであると解せられている。

3　港湾事業の公共企業体化傾向

1.　公企業から公共企業体へ

国または地方公共団体が，その経営体の活動に必要な資金を全額出資し，その運営もみずからの行政機関によっておこなうとき，そこに公企業の原型がみられる。それは行政と経営の合一を意味し，所有と経営とが未分離な，いわば**幼稚な経営形態**にあるものといわなければならない。

しかしこのような状態は，他面，技術の進歩に追従しおよび公企業に通常要請される独立採算制の目的を達成することができなくなるであろう。ここにおいて巨大な資本を投下して所有権を持つ国家および地方公共団体は，それを適切に経営する企業体に経営を委ねなければならない。つまり国家および地方公共団体は資産を所有するにとどまり，所有と経営が分離した大企業が享受しているような経営上の収益を受けるため信託機関に経営委託することとなるのである。港湾もまたこのような方向に進みつつあるのである。

2. 公共企業体の本質

上記のように公企業の経営を信託された機関はいわゆる**公共企業体**（public corporation）である。それはまず，**独立の経営組織**をもち事業体として自主性を維持することによって，外部からの**政治的干渉を排除**する。もちろん国民又は地方公共団体住民の意志を代表する議会の支配を否定するものではなく，さればこそ，予算ならびに決算の報告を議会に提出する義務があり，その監督に服さなければならないのである。

公共企業体は**生産性の向上**を意図するため，**財務**について**自己責任の原則**に立つほか，**経営政策決定**上の権限が与えられおよびそれに伴う責任を負う義務を有する。

以下イギリスにおける公共企業体の発達の跡を顧みてロンドン・ポート・オーソリティーの概要を見，次いでそれを継受したアメリカのニューヨーク・ポート・オーソリティーを概説したい。

3. イギリスにおける公共企業体の発達およびロンドン港湾局

(1) イギリス公共企業発達概観

イギリスにおける慣習法（Common law）の初期発達において，公益に密接な関係のある職業を**公用職業**（Common calling）とし，その中に渡船場および運搬業を含ましめていた。

その後，重商主義の発達の結果，道路の不備甚だしく，それを改善し，かつ妥当に管理するために**ターンパイク・トラスト**（Turnpike Trust）が結成され，それに信託された。いわゆる公共企業体（public corporation）の先駆であった。

その後第19紀の中葉，**私有の埠頭**は料金が高過ぎるとの苦情がもち上り，また種々の弊害がでてきた。その救済手段として私企業を市行政機関に移すことなく，**公益信託**（public trust）を新設してそれに経営を

委託した。これらの信託機関のうち重要なものとしては，ロンドン港湾局，マーシイ港湾局（The Mersey Docks and Harbour Board），クライド航海信託（The Clyde Navigation Trust）がある。

1933年には公共企業体としてロンドン旅客運輸局（The London Passenger Transport）が組織された。その**公共企業体的性格**は**格段の進歩**を示している。

1947年には労働党内閣によって，鉄道，運河，**ドック**，トラックを含む全運輸機関の国有化が敢行され，その経営を新たに創設された公共企業体である**イギリス運輸委員会**（The British Transport Commission）に委託された。その中に前述のポート・オーソリティーとなったもの以外の港湾の公共企業体化を含んでいることに注目されたい。**BTC** 条例第3条第1項は **BTC**（公共企業体）は「旅客および貨物のため，イギリス内における能率的，妥当的かつ経済的にして適当に統合された国内公共運輸および**港湾施設**を設け，また作業の安全性に関し，適切な考慮を払いつつ，この設備を確保し，かつ増進を図るべき最高政策決定である」と規定している。

(2)　ロンドン港湾局の構成

ロンドン港のポート・オーソリティーの設立については，最初の法律案は1903年に国会に提出されたが，港湾関係者とくに港湾運送業界から反対があって難航したが，1908年**ロイド・ジョージ**（Lloyd George）が関係ドック諸会社を説得し2300万ポンドを支出して**ドックを買収**することに成功した。そしてここに Port of London Act が国会を通過したのであった。

この法律によってドック事業と権限とは Port of London Authority と呼ばれる**公共企業体**に引きつがれた。理事28人のうち10名は任命制で，残り18名は選挙によって選ばれてきている。これは(1)総務委員会，(2)ドック倉庫委員会，(3)河川委員会，(4)財務委員会，(5)人事委員会，(6)資材

委員会，(7)法務・国会委員会および(8)整備委員会の８委員会を持ち，管理部門，技術部門その他の実務は委員会の下にある総支配人（General Manager）をして総括せしめている。

ロンドン港湾局は幾多のドックを経営するほか，テームズ河の航路の浚渫，護岸の維持等に携わり，航路標識・警視庁の事務港内の衛生事務の一部を除いては，殆ど同港の管理・経営・開発に関する全責任を担っている。

4. ニューヨーク港湾局

(1) アメリカの公共企業体による港湾経営の発達

ポート・オーソリティーによる港湾の管理・運営形態は，米国民に歓迎を受け，移植された。下表はそれを示している。

港湾名	経営体名称
New York	Port of New York Authority.
New Orleans	Board of Commissioners. (Agency of State of Louissiana)
San Francisco	San Francisco Port Commission
Los Angeles	Board of Harbor Commissioners.

(2) ニューヨーク港湾局の略史

ニューヨーク港は周知のようにハドソン川をはさんでニューヨーク州とニュージャーシー州にまたがる港である。第１次大戦直前に港の混乱がはなはだしくなったので合同委員をあげて調査した結果，1921年の春の最終報告によってポート・オーソリティーの設定が決定された。

これは12人の委員によって構成され，うち６名はニューヨーク州知県により，そして他の６名はニュージャージー知事によって任命される。これらの人びとは港湾区域における貿易，工業，金融その他民間実業界

のリーダーであり，したがってアメリカ人のいう大企業が港湾を支配していることを示している。

このポート・オーソリティーは Board of Commission を組織し，下部に次の4委員会を持つ。

① 建設委員会 (Committee on Construction)
② 財務委員会 (Committee of Finance)
③ 運営委員会 (Committee on Operation)
④ 計画委員会 (Committee on Port Planning)

その執行機関として Office of the Executive Director があり，財務，法律，渉外，管理，技術，作業 (operation)，開発，土地，航空，トンネルおよび橋梁，ターミナル(海)，ターミナル (陸) の各部門を統括している。

5. 英旧植民地への影響

イギリス港湾の公共企業体制は北米の外，下記の通り旧英領植民地に影響を与えた。

国名	港名	経営体名
カナダ	バンクーバー	National Harbour Board
	モントリオール	〃
	ケベック	〃
	ハリハックス	〃
印度	ボンベイ	Bonbay Port Trust.
	マドラス	Madras Port Trust.
	カルカッタ	Commissioners of the Port of Calcutta

ただし南阿連邦はイギリス植民地でも鉄道を中心として特異な発達をとげた結果，ケープタウン (Cape Town) 港は南阿鉄道および港湾行政部の管理および経営下にあり，また香港港湾は同政庁海事部の管轄下にあるのが例外である。なおタイ国のバンコック港がイギリスの制度にならって The Port

Authority of Thailand を採用していることは興味深い。

6. わが国の港務局制度

わが国港湾法第2章の港務局の全貌は欧米のポート・オーソリティーに倣ったもので，制定の前年に総司令部のメモランダムによって次の新制度が示唆された。

(1) 地方公共団体は自ら港湾の管理者となり又はポート・オーソリティーを設立し得る。

(2) 国は自ら港湾の管理者となることなく，必要最少限度の監督と助成を行うこと。

(3) 港湾の管理者は，自ら港湾の開発々展のため港湾工事を起し，その他積極的に港湾を振興する権限と責任を有する。

昭和25年5月の港湾法は「港湾の開発，利用及び管理」の目的（第1条）を達成するために「地方公共団体は……港務局を設立することができる」（第4条）。「港務局は営利を目的としない公法上の法人」（第5条）とし，そこに置かれる「委員会は……7人以内の委員をもって組織」（第16条）し，第12条に定める業務を行うものとしている。なお第28条以下において港務局の財務を規定し，独立採算制の実施をなし，かつ債券を発行することができる（第29・30条）ものとしている。これを見ればわが国の港湾制度は明かにロンドン港湾局やニューヨーク港湾局に範をとっていることはすこぶる明らかであろうと思う。

しからば英米における公共企業体であるポート・オーソリティーとわが国港湾法第5条の公法人が，直ちに公共企業体に合致するか否かは疑の存するところである。法制上，港務局がまだ公共企業体として認められているか否かについて疑問があるのみでなく，わが国の港務局は英米港湾公共企業体に比較してむしろ営造物（Anstalt）の管理者的色彩が強いのではないかとの疑義を有する。これらの点については改めて別の機会に詳論するであろう。

港湾運送業の直面する問題点と背景

宮　地　光　之
（本間船舶作業㈱）

目　次

1. はしがき
2. 港湾運送の発展過程
3. 問題点と背景
4. 合理化反対の港湾労働運動
5. むすび

1. はしがき

港湾運送業が，直面する問題は何かと言うと，第一点は，輸送革新に伴う港湾運送事業の近代化・合理化施策が，この両者を明確に区分せず不明瞭にしたまま行なわれたことである。第二点は，各国の労働組合が過去において，常に新生産技術の採用による合理化に反対してきたような運動が，いま漸く港湾にも始まってきたということである。

この二点を中心に，港湾運送業が抱えている問題点と，問題が生じた背景について述べることとする。

2. 港湾運送の発展過程

港湾運送（具体的には港湾荷役）の歴史的発展は，港湾荷役自体の中から生じた自律的なものより，船舶・港湾施設・荷役機械の技術革新による発展進歩に伴って起ってきた他律的なものの影響が非常に強く大きいのである。従って，港湾運送形態の変化は，外部的要素によって起されてきた。

外部的要素には，船舶・港湾施設・荷役機械の技術的発展という自然的要素（正確には間接的人為的要素）と，国民経済の発展をはかる政治的行政的指導および利用者の経済的理由による行動という直接的要素の二つがある。

まず，船舶・港湾施設・荷役機械の技術的発展により起った港湾運送の形態的変化について述べると，次のとおりである。

(1)　労働力中心の港湾運送

港湾運送＝労働力

労働力中心の港湾運送は，港湾運送の初期の形態で，古代から産業革命の起る19世紀の初期まで長いあいだ続いた。その時代の港湾施設は，今日の漁港程度のもので石で造られた簡単な埠頭があり，船は小型の帆船であった。貨物の積み卸しは，帆船が埠頭に接岸し，船と岸の間に「歩み板」をわたし，人の肩による労働で行なわれていた。この方法は，つい150～200年前まで行なわれていた。

(2)　艀中心の港湾運送

港湾運送＝労働力＋機械＋艀

労働力＞機械

産業革命の技術の発展進歩は，船舶にも現われ，帆船時代より大型の蒸汽船が出現した。しかし，港湾施設の土木技術が，船舶に対する技術と同じ速度で進歩しなかったため，帆船時代より大型の蒸汽船は，帆船時代の埠頭に接岸することができなかった。そこで，貨物を本船に積み卸しするために，陸と本船の間に艀を使用するようになった。

本船および艀に貨物を積み卸しするには，機械も一部使用されるようになったが，依然として労働力が主体であることは過去と変りがない。この形態は現在もなお続いている。

(3)　埠頭中心の港湾運送

港湾運送＝労働力＋機械

労働力＞機械

船舶に対する技術革新より遅れて発展した港湾施設の土木技術は，大型蒸汽船を接岸さすことができる埠頭を建設するようになった。蒸汽船の接岸荷役は，帆船時代のように労働力だけでなく本船設備のウイン

チ・デリックおよび陸上のガントリークレーンの機械が使用されるようになったが，まだ労働力が主体であることは，初期の形態より大きな進展がみられない。(2)とともに現在みられる港湾運送の形態である。

(4)　機械中心の港湾運送

港湾運送＝機械＋労働力

機械＞労働力

産業革命以降の生産・輸送の技術的進歩発展は，大量生産・大量輸送を可能にし，現代は大量生産・大量輸送の時代である。海上輸送機関の船舶は，ますます大型化・スピード化され大量輸送を行なっているが，港湾運送の形態はこれまで述べてきたように労働力が主体で旧態以然として変化発展がみられない。労働力主体の荷役方式では，大型化船舶の大量輸送貨物の荷役に対応できなくなり，荷役の日数が長くなってきた。

このように荷役方式に進歩発展がないため，定期航路の貨物船の航海日数は，1年365日のうち海上を航海する日数と港湾に停泊する日数があい半ばするようになり，さらに船舶のスピードが増してきたため，海上を航海する日数が1年の三分の一に低下しつつあるといわれている。

大量輸送に対応する荷役は，荷役のスピードと荷役の量を増加することである。この荷役方式は，大型機械化荷役であり，荷役機械の技術的進歩発展は，大型荷役機械を造り出し，港湾運送の形態に有史以来はじめて大きな変化を与えようとしており，その変化の過程に人為的要素が加わり問題が生じてきた。

3.　問題点と背景

港湾運送業が社会的経済的な注目を浴びるようになったのは，昭和36年における「船混み」という現象からである。「船混み」問題を，港湾運送事業の弱小性，港湾労働力の不足，港湾施設の不備という表面的な把握の仕方で解決しようとした。「船混み」という現象は，本質的に海上輸送がスピード

化，大量化されてきたにもかかわらず，港湾荷役がスピード化，大量化されず，従来のような労働力中心であったことによるのである。従って港湾運送事業の企業基盤の強化，港湾労働力の増加，湾港施設の整備は，一時的な問題解決策であっても，本質的な解決となり得ないのである。本質的な解決策は，荷役のスピード化，大量化をはかることのできる大型荷役機械を採用した港湾運送の形態にすることである。

私設または私有埠頭における大型荷役機械による荷役方式は，公共埠頭において労働力中心の港湾運送事業者の驚異となり，問題を発生せしめた。大型荷役機械中心の港湾運送に移行過程のなかで，行政官庁，利用者の人為的な要素により，問題を複雑にした。

⑴　行政指導より生じる問題

昭和39年３月３日の三・三答申は，①　港湾労働について，②　港湾運送事業について，③　港湾の管理運営について，の三項目に分け述べている。

港湾運送事業について，港湾運送事業者は近代化を促進するため，事業の集約をはかることを中心としている。事業の集約化は，一般港湾運送事業者（一般に元請と呼ぶ）が従来のように，作業を専業の港湾運送事業者（一般に下請と呼ぶ）に下請させることなく，自ら一貫して作業することを目的としている。

この答申を受けて，運輸省は港湾運送事業法をつぎのように改正した。

①　港湾運送事業の施設および労働者数は，従来の「当該事業を適格に遂行するに足るものである」が，「一定の規模以上でなければならない」となった。一定の規模は，事業の種類，港ごとに運輸省令で別表（港政第884号）のように定められた。（事業規模の拡大）

②　一般港湾運送事業者（元請）は，従来その引受けた運送行為の全部を他の港湾運送事業者に下請さすことができたが，改正法では引受けた港湾運送の取扱貨物量のうち運輸省令で定めた率（70%以上）は，自ら行

なわなければならなくなった。但し，艀回漕，船内荷役，沿岸荷役のうちいずれか一つを自ら行えば，他は二分の一以上の株式を保有する港湾運送事業者に下請させても，自ら行なったものとみなされることに定められている。(一貫責任体制の推進)

このことは，艀回漕業，船内荷役業，沿岸荷役業を専業とする港湾運送事業者は，従来，多数の一般港湾運送事業者の下請をしていたことから，好むと好まざるとにかかわらずある一特定の一般港湾運送事業者の系列的下請業者となることを意味している。

この港湾運送事業法の改正による具体的進め方について，昭和42年3月3日に次の答申が出された。すなわち，

①一貫責任体制の推進（縦の集約化の推進）については，港湾運送事業法第16条の系列化を昭和43年9月30日までに達成すること。

② 事業規模の拡大（横の集約化の推進）については，港湾運送事業法施行規則別表（2）に掲げる規模になること。

これにもとづき，運輸省は昭和42年以降，港湾運送事業者に対し，系列化と事業規模の拡大の行政指導を行なってきた。この行政指導により，港湾運送業に次のような問題が起ってきた。

① 事業規模拡大の問題

港湾運送の形態は，艀中心より埠頭中心に，さらに大型荷役機械中心に発展変化している。このような実情の中で，運輸省の事業規模拡大の行政指導は，艀運送事業にも画一的に行なわれた。艀運送事業者は，免許基準の規模に達するよう艀を建造して規模の拡大をはかったところが，輸送革新のあまりに急速な進展にあい，現在，艀は余剰を生じ，艀運送事業者の経営は困難を極め，倒産する事業者も現われている状態である。輸送革新の進展に対応しなければならないとする行政指導の結果生じた犠牲となっているのが艀運送事業者である。

② 系列化の問題

港湾運送事業の系列化についての行政指導は，一般港湾運送事業を中心とするものである。しかし，現在まで，港湾運送の形態が発展変化しても，常にその主体を占めているものは港湾労働力である。この労働力を把握してきた港湾運送事業は，船内荷役，沿岸荷役を専業としている港湾運送事業者である。一般港湾運送事業者は，主として艀回漕業を直営し，労働集約的な船内荷役業，沿岸荷役業を他の専業港湾運送事業者に下請させてきた。一般港湾運送事業者（元請業者）と船内・沿岸荷役事業の港湾運送事業者（下請業者）の間で，港湾運送事業法どおり進展をみないのは，次のような理由によると思われる。

（イ）　元請業者が，その経営基盤であった艀回漕業の斜陽化を機に，船内・沿岸荷役専業の下請業者を系列化しようとすることに対する下請業者の反発。

（ロ）　船内・沿岸荷役専業の下請業者の事業規模が，元請業者の免許基準以上の規模を有しているものもある。

（ハ）　船内・沿岸荷役専業の下請業者は，港湾運送の波動性という特性があるため，ある一つの特定の一般港湾運送事業者の系列的下請では経営維持が困難である。

この反面として，元請業者は波動性を吸収できる経営規模でなければ，専業下請業者を系列化することは困難である。また，元請業者は，専業下請業者を系列化すれば下請業者の事業規模を保証することを覚悟せねばならない。

港湾運送という生産即消費である無形財の生産は，港湾運送の波動性のため，製造工場のようにコンスタントの生産ができない。この波動性に対し合理的に処理していくため，荷役専業の下請業者が存在してきた歴史性を無視したところに，系列的集約化が進まないのである。

合理化のため事業の集約化をするということであるが，港湾運送の合理化は，集約するということでなく，他にあるように考える。

(2) 利用者の経済的行動より起る問題

① 利用者の私設または私有埠頭の出現

公共施設を利用する港湾運送は，本船のウインチ，デリックを使用した労働力を主体とする荷役であるため，大型船舶の大量輸送貨物の荷役を，大型荷役機械により行なうことは不可能である。そこで，利用者は，大型船舶の大量輸送貨物を大型荷役機械によりスピード化，大量化の荷役をするため，埠頭を建設または保有して，その埠頭に大型荷役機械を設置するようになる。

多数の労働者を必要としない資本集約的大型荷役機械を中心とする港湾運送の形態になると，利用者は，経済的理由により利用者の分身（51%以上の株式所有の子会社）である一般港湾運送業者に，港湾運送を一貫して行なわせようとしている。それには，利用者の分身の一般港湾運送事業者は，その引き受けた運送行為を自ら行なわなければならないとする事業法第16条1項の理論を強く打ち出し，従来，第16条2項により下請として利用していた船内・沿岸荷役事業者を排除する気運を醸成している。

このことは，大型荷役機械設置の私設または私有埠頭が出現するに従い，船内・沿岸荷役専業者の業域が狭められて行くことになるので専業者は，その経営規模を縮少せざるを得なくなり，現在雇用している労働者に不安を与えることになる。

ここに，機械化，コンテナ化の港湾運送の形態において，一般港湾運送事業者の考える一貫直営体制と船内・沿岸荷役専業者の考える一貫責任体制との衝突が起ることとなる。

② 港湾運送料金の矛盾

三・三答申は，港湾運送事業の近代化，集約化とともに港湾運送料金の適正化をとりあげ，港湾運送料金は，事業者，利用者の双方が納得する妥当にして安定的なものであらねばならないとしている。港湾運送料

金の改正作業は，昭和43年春から始められ，体系の簡素化と港湾労働者の定着確保のため労務費の明瞭化を主眼として行なわれた。港湾運送料金の原価計算の労務費は，利用者と事業者の共同作業で，日本港湾労働組合連合会および全日本港湾労働組合が標傍している「魅力ある港湾労働」の趣旨を取り入れるとともに，労働賃金の年間アップ率を7パーセントとし3年分を織り込んで3年間の安定料金とした。

この原価計算によると，料金は，従来の5割以上倍近い値上げをせねばならなくなった。利用者は，料金値上げは常識的に2割乃至3割であると主張し，原価計算の金額数字は訂正せずそのままとして作業能率で調整し，値上げ率を2割5分におさえた料金が43年11月に申請認可された。

作業能率の調整は，従来1ギャング1日の雑貨積荷の能率が199トンであったものを，446トンにした。労働力主体の作業において，いかに作業の改善，能率の向上をはかっても，能率を倍以上に引き上げることは不可能である。

また，賃上げを利用者と事業者の間で3年間，毎年7パーセント・アップと定めたところで，賃上げは労使間交渉で決定されるものであり，世間相場に引きづられ，44年15パーセント・アップ，45年17パーセント・アップとなり，3年分の賃上げ源資21パーセント以上のものを，2年間で消費した。そこで，46年春斗賃上げのため，料金改訂が暫定的な措置として5月に行なわれたのであるが十分でなく，港湾運送事業の経営は悪化してきている。港湾運送料金の抜本的な体系を打ち建てる必要がある。

4.　合理化反対の港湾労働運動

港湾労働者の賃金および労働条件の改善維持を基本とする日常要求の労働運動は，企業別組合および職業別組合連合会によって行なわれている。港湾

の合理化反対の労働運動は，職域と就労の確保および生活の安定を，組織的に共通の問題として解決するため，全国の港湾に働く全港湾労働者を団結して，昭和45年11月，中央に「全国港湾関係労働組合連絡会議」が，六大港に「○○港湾関係労働組合連絡会議」が結成された。

「全国港湾関係労働組合連絡会議」

全日本港湾労働組合
日本港湾労働組合連合会
全日本海運労働組合連合会
日本倉庫運輸労働組合同盟
検数労働組合共斗会議
日本海事検定職員組合
検定新日本社職員組合
大阪船舶荷役労働組合

「全国連絡会議」は，政府と関係業者団体である日本船主協会，日本港運協会，日本倉庫協会に，六大港の「○○連絡会議」は，それぞれの関係業者に，次の要求書を提出し，中央地方一体となって合理化反対の労働運動を展開したのである。

要求書内容

1. 職域確保について

(1) コンテナ，フェリー等の輸送手段の変革や，運送責任体制の変化にかかわらず港湾を通過利用する一切の貨物の取扱い及び，港湾管理者である地方自治体の行政区域はすべて既存港湾労働者の職域とし，就労権を保障すること。

(2) 新設港湾や工業港における港湾作業は，すべて既存港湾労働者の職域とし自家荷役は認めない。

2. 業の集約合併について

(1)　港湾労働者の雇用及び既得労働条件を無視して行なわれる集約合併は認めない。

(2)　新規免許事業は一切認めない。

(3)　三・二七答申及び六・二行政勧告による法の拡張解釈や法の改正は反対である。

3.　労働時間の短縮について

(1)　港の労働時間は出勤時間を午前8時以降とし拘束8時間以内（休憩1時間以上を含む）とする。但し，午前8時30分以前は作業を行なわせないこと。

(2)　時間外労働は月間50時間以内とする。

(3)　夏期冬期の連続3日の有給休暇を制度化すること。

(4)　日曜，祝日は完全休日として制度化すること。

4.　労働災害防止と労働災害補償制度について，

(1)　港ごとに労働組合独自の安全パトロールは賃金を失うことなく，いかなる職場にも自由に立入り安全点検できる機能をもつものとする。

(2)　現在，国，業者等で組織している港湾災防協会を改組し，労働者代表の参加で真に労働災害防止のための役割を果たすようにすること。

(3)　労働災害補償については企業，職種を超えて労災保険法による補償とは別に港湾の企業全体が責任をもつ全国的な労災補償体制を作ること。

(4)　港湾労働者専用の医療機関を設立し，緊急災害に対する治療体制を確立し，同時に職業病予防及び疫病予防等の研究調査，港湾労働者の健康管理を図ること。

5.　中央地方の産業別協議体制について

(1)　1項～4項までの問題で中央，地方にそれぞれ三業者団体（港運協会，倉庫協会，船主協会）と連絡会議とで労使の産業別協議体制を作ること。

以上この要求の根底にあるものは，機械化，コンテナ化されるまで，海上

輸送貨物の増加に対する処理の仕方は，港湾労働者の増強と長時間労働であった。それが，機械化，コンテナ化の港湾運送の形態になると，従来の形態の港湾運送において主体をなしてきた港湾労働力の提供者である船内・沿岸荷役の専業者は，排除され，一般港湾運送事業者の一貫直営体制の方向に進行していることに対する船内・沿岸労働者の不安，および機械化・コンテナ化の接岸荷役により艀運送の減少していくことに対する艀乗組員の不安が，生じてきたことにある。ここに，機械化，コンテナ化の進展による港湾労働者の職域と就労の減少して行く不安に対し，職域の確保と就労権の保障という要求になった。

この反合五項目要求は，労働時間の短縮が各港ごとに暫定的な解決をみたのみで，要求の基本である職域の確保と就労権の保障を未解決にしたまま，機械化，コンテナ化の港湾運送は，一般港湾運送事業の一貫直営体制の方向に潜行的に進んでいる。

このような状態の中で，「横浜港湾関係労働組合連絡会議」は，反合五項目要求を獲得する最後の機会をラッシュ船にとらえた。ラッシュ船入港反対の実力行使は，単にラッシュ船入港そのものに反対しているのではなく，機械化，コンテナ化の進展による職域と就労の減少に対する港湾労働者の不安を強く世間に訴るためのものである。職域と就労の確保は，労使間交渉では解決困難とみて，港湾労働力の直接の使用者である船会社に運動を展開し，昭和46年９月７日付で，次の要求書を各船会社の出先店に送付した。

要求書内容

1. 利用者（貴社）は，横浜港に共同荷受機関が設置された場合，通過するすべての貨物の取り扱は，この機関を通じて行うこと。
2. 利用者（貴社）は，既存の港湾労働者の就労を保障するため，共同荷受機関が労働組合と労務供給契約を締結した場合，これを認めること。
3. 港湾利用者(貴社)，港湾業者並びに関係官庁は，港湾労働者の生活の

安定と職業訓練等々を行なうため，基金を供出してメカニカル・ファンドを確立すること。

4. 昭和43年以降港湾合理化によって，止むを得ず転業廃業した港湾労働者に対して補償金を支給すること。

5. 右要求四項目に対して，貴社の態度を昭和46年9月11日までに文書をもって事務局に回答すること。

貴社が誠意ある回答を提示しない場合，実力行使をもって抗議行動を行なう。この行動によって起きる社会的責任は，貴社にあることを申し添える。

また，時を同じくして，日本港湾労働組合連合会は，日本港運協会に次の要求書を提出した。

要求書内容

1. 従来からの波動に加えてコンテナ，サイロ化，カーフェリー，ラッシュ，機械化等の合理化による波動は不就労のみならず，一部就労の増加となって就労雇用不安をかもしている。このため雇用労働者の月間25日就労を確保し，その人員確保を保障すること。

2. 新輸送システムの名の下に働く労働者数を基本的に協議しなおすこと。

3. 全労働者に必要な技術教育を，国，利用者，港運業界は責任をもって行ない賃金を保障すること。

4. 安全衛生対策の確立を労働災害補償の全国的な統一を実現し，そのための費用として取扱い貨物トン当り5円を拠出すること。

以上四項目についてラッシュ船第1船の復航時迄に要求を受け入れられぬ場合は，コンテナ，ラッシュ船，サイロ，専用埠頭の作業，カーフェリー，機械下作業等の一切について実力行使を留保することを申し添えます。

このように，労働組合が要求している港湾労働者の職域と就労権を確保して生活の安定をはかるという問題は，労使間交渉により解決することは困難で，どのようにして解決して行くかは，港湾運送業の重要な課題であり，解決方法を誤ると，合理化反対の港湾労働運動は，ますます激化して行くものと予想される。

5. むすび

自然社会においては，科学的理論を実験実施に移すことは容易に可能であるが，経済社会においては，現実を理想に近づけ，あるいは理論を実施に移すことは阻止的規制を受け矛盾を生じて困難である。港湾運送業の直面している以上述べた問題点は，阻止的規制であり，矛盾である。

この矛盾を克服して，設定した目標に現実を促進さすのが経済政策である。経済政策は，部門ごとに貿易政策，中小企業政策，農業政策，海運政策等々があり，それらの政策は，その産業部門を発展さすとともに国民経済の利益に結びついているのであるが，残念ながら港湾運送業に対する港運政策というものが存在していない。港運業に対する国家の行政指導が，国民経済に寄与するという目的のもとに，他の経済的要因―他の経済政策遂行のため，港運業を犠牲にして行なわれているところに問題が生じているのではないかと思われる。

流通革新の中で港湾運送業の抱えている問題解決のため，港湾運送業の経済的理論の確立とともに港運政策の樹立が必要である。

（別紙）

第1表（業務の範囲を限定さ

事項＼港湾	京浜
1. 現場職員	16名
2. 荷さばき場（上屋以外のものであるときは，その面積2㎡をもって荷さばき場の面積1㎡に相当するものとして計算する）	1,000㎡
3. 法第2条第1項第2号に掲げる行為（船内荷役という）に関するもの	
(1) 現場監督	45万トンを処理し得るもの
(2) 基幹労働者	
(3) 船内一般労働者	
4. 法第2条第1項第3号に掲げる行為（はしけ運送という）に関するもの	20万トンを処理し得るもの
(1) 現場監督	1名
(2) はしけ及び船舶（基準積トン数の60%は自己所有のものによる）	4,000積トン
(3) 引船	上記のはしけを曳航し得るもの
5. 法第2条第1項第4号に掲げる行為(沿岸荷役という)に関するもの	
(1) 現場監督	30万トンを処理し得るもの
(2) 保管職員	
(3) 荷役機械運転手	
(4) 沿岸一般労働者	
(5) 荷役機械 クレーン類 フォークリフト（基準台数の½は自己所有のものによる。）	12台

れていない一般港湾運送事業の場合）

名古屋	大阪	神戸	関門
14名	12名	16名	12名
1,000㎡	1,000㎡	1,000㎡	1,000㎡
35万トンを処理し得るもの	30万トンを処理し得るもの	40万トンを処理し得るもの	30万トンを処理し得るもの
10万トンを処理し得るもの	15万トンを処理し得るもの	20万トンを処理し得るもの	10万トンを処理し得るもの
1名	1名	1名	1名
2,000積トン	3,000積トン	4,000積トン	2,000積トン
上記のはしけを曳航し得るもの	上記のはしけを曳航し得るもの	上記のはしけを曳航し得るもの	上記のはしけを曳航し得るもの
10台 25万トンを処理し得るもの	8台 20万トンを処理し得るもの	10台 25万トンを処理し得るもの	8台 20万トンを処理し得るもの

第2表（木材の船舶からの受取り若しくは荷主への引渡し又は木材の船舶への引渡し若しくは荷主からの受取りにあわせてこれらの行為に先行し又は後継する法第2条第1項第2号及び第5号に掲げる行為を一貫して行なう一般港湾運送事業の場合）

事項＼港湾	京浜・名古屋	大阪・神戸・関門
1. 現場職員	13名	6名
2. 水面貯木場	22,800㎡	11,400㎡
3. 船内荷役に関するもの	50万トンを処理し得るもの	25万トンを処理し得るもの
(1) 現場監督	50名	25名
(2) 基幹労働者		
(3) 船内一般労働者		
4. 法第2条第1項第5号に掲げる行為（いかだ運送という。）に関するもの	50万トンを処理し得るもの	25万トンを処理し得るもの
(1) 現場監督	60名	30名
(2) 保管職員		
(3) いかだ労働者		
(4) 引船及び通船（基準隻数の½は，自己所有のものによる）	6隻	3隻

第3表（個品運送貨物の船舶への引渡し又は個品運送貨物の船舶からの受取りにあわせてこれらの行為に先行し又は後継する法第2条第1項第3号及び第4号に掲げる行為を一貫して行なう一般港湾運送事業の場合）

事項＼港湾	一種港
1. 現場職員	9名
2. 荷さばき場（上屋以外のものであるときは，その面積2㎡をもって荷さばき場の面積1㎡に相当するものとして計算する）	250㎡
3. はしけ運送に関するもの	3万トンを処理し得るもの
(1) 現場監督	1名
(2) はしけ及び船舶（基準積トン数の60%は自己所有のものによる）	750積トン
(3) 引船	上記のはしけを曳航し得るもの
4. 沿岸荷役に関するもの	6万トンを処理し得るもの
(1) 現場監督	12
(2) 保管職員	
(3) 荷役機械運転手	
(4) 沿岸一般労働者	
(5) 荷役機械｛クレーン類（基準台数の½は，自己所有のものによる） フォークリフト類（基準台数の½は，自己所有のものによる）｝	3台

第4表　（船内荷役事業の場合）

事項 ＼ 港湾		京浜	名古屋	大阪	神戸	関門
業務の範囲が限定されていないもの	現場監督	45万トンを処理し得るもの	35万トンを処理し得るもの	30万トンを処理し得るもの	40万トンを処理し得るもの	30万トンを処理し得るもの
	基幹労働者					
	船内一般労働者					
その他のもの	現場監督	25万トンを処理し得るもの	25万トンを処理し得るもの	25万トンを処理し得るもの	25万トンを処理し得るもの	25万トンを処理し得るもの
	基幹労働者					
	船内一般労働者					

第5表　（はしけ運送事業の場合）

事項 ＼ 港湾		一種港
業務の範囲が限定されていないもの	現場監督	1名
	はしけ及び船舶（基準積トン数の60%は自己所有のものによる）	2,000積トン
	引船	前記のはしけを曳航し得るもの
その他のもの	現場監督	1名
	はしけ及び船舶（基準積トン数の60%は自己所有のものによる）	1,000積トン
	引船	前記のはしけを曳航し得るもの

第6表　（沿岸荷役事業の場合）

事項＼港湾		一種港
業務の範囲が限定されていないもの	現場監督	20万トンを処理し得るもの
	保管職員	
	荷役機械運転手	
	沿岸一般労働者	
	荷役機械 クレーン類／フォークリ／フト類（基準台数の½は，自己所有のものによる）	8台
その他のもの	現場監督	10万トンを処理し得るもの
	保管職員	
	荷役機械運転手	
	沿岸一般労働者	
	荷役機械 クレーン類／フォークリ／フト類（基準台数の½は，自己所有のものによる）	4台

第7表　（いかだ運送事業の場合）

事項＼港湾	京浜・名古屋	大阪・神戸・関門
現場監督	42名	10名
保管職員		
いかだ労働者		
引船及び通船（基準隻数の½は，自己所有のものによる）	4隻	1隻

カーフェリー輸送と港湾

市　来　清　也
（日通総合研究所主任研究員）

目　次

1. はじめに
2. カーフェリー輸送の現況と特色
3. 長距離フェリーによる新輸送方式
4. 港湾施設と港湾運送事業

1. はじめに

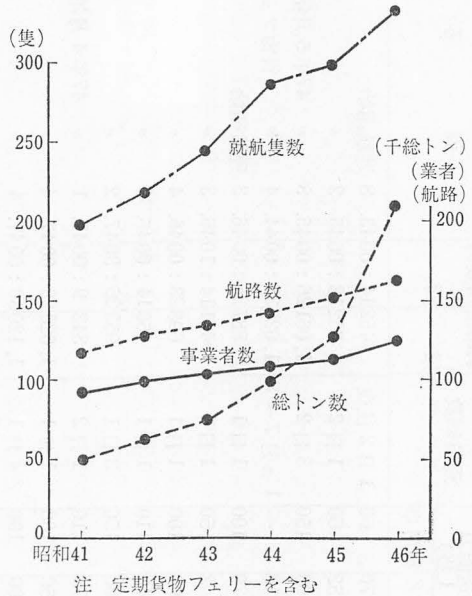
わが国のカーフェリー輸送は，経済の高度成長にともなう物流の量的増加と質的変化，自動車輸送の発達，観光ブームの到来などにより，近年著しい発達をみせている。当初，瀬戸内海や東京湾，伊勢湾など比較的短距離で，静穏な航路に発展してきたが，最近は外海の長距離航路に就航するものが増えてきており，その果す役割も従来の「橋の代用」としての渡船的性格から，一つの新しい基幹輸送としての性格をもつようになっており，港湾のあり方についても大きな影響をあたえつつある。

このような傾向に関連して，わが国におけるカーフェリー輸送の進展と港湾問題について，以下述べることとする。

2. カーフェリー輸送の現況と特色

カーフェリー輸送は昭和24年に鹿児島～袴腰（桜島）間に開始されて以来，モータリゼーションの進展にともなって発展しており，航路数，就航隻数も年々増加してきている。とくに最近の増加は図1のとおり目立っており，46年3月末におけるフェリー航路は163航路，就航船舶332隻，21万161総トンとなっている。

最近，輸送需要の増大と，船舶技術の進歩にともなって，長距離航路の開



注　定期貨物フェリーを含む

図1　フェリー航路の推移（資料：運輸省）

設が相次いで進められている。その概況は表1のとおりである。すなわち，長距離フェリーで47年5月現在既に運行しているのは，先発の小倉～神戸間の阪九フェリーをはじめ，最近運航を開始した東京～苫小牧間の日本沿海フェリー，東京～釧路間の近海郵船，門司～四日市～名古屋間の名門カーフェリーなど合せて13社13航路となっている。なお，既免許開業準備中のものが10社11航路で，このうち47年度中に就航を始める計画のものはオーシャンフェリー，太平洋沿海フェリー，フジフェリーなどとなっており，このほか申請中のものが11社12航路となっている。これらの長距離フェリーを総合してみると，北は北海道から南は鹿児島にいたるまで，幹線道路や幹線鉄道に並行するカーフェリーの基幹航路網が実現することになる。

長距離フェリー輸送は自動車輸送のもつ軽便性と船舶輸送のもつ大量，長距離，低廉性とが結合した協同一貫輸送としての特色を有しており，次のよ

表—1　　長距離フェリーの概要

47.5.15現在

区分	事業者	航路名	使用船舶 隻数	トン数（1隻）	航送能力（1隻） トラック	乗用車	運航回数	航路距離	所要時間	備考
運航中	阪九フェリー	小倉～神戸	4	5,011	70	60	1日2往復	452	14：00	43. 8 運航開始
	ダイヤモンドフェリー	大分・松山・神戸	3	4,000	52	60	1日2	362	13：00	45. 2 〃
	新日本海フェリー	小樽・敦賀・舞鶴	2	9,300	103	150	3日2	1,061	26：00	45. 8 〃 47年5月第2船
	川崎近海汽船	芝浦～苫小牧	1	2,350	18	—	1ヵ月7～8	1,020	37：00	44. 4 〃 （貨物フェリー）
	日本カーフェリー	川崎～細島	3	7,000	70	100	1日1	887	25：00	46. 3 運航開始
	関西汽船	大阪～別府	2	3,300	2	50	1日1	441	14：10	46. 3 〃
	セントラルフェリー	神戸～東京	3	5,500	62	100	1日1	698	23：00	46. 4 〃
	宮崎カーフェリー	細島～神戸	2	6,000	40	110	1日1	450	14：00	46. 6 〃
	日本高速フェリー	鹿児島・高知・名古屋	1	10,000	100	150	3日1	953	26：30	47. 2 〃
	広島グリーンフェリー	広島～大阪	2	5,500	76	110	1日2	343	9：00	47. 1 〃 47年4月第2船
	日本沿海フェリー	東京～苫小牧	3	8,000	150	100	1日1	1,026	28：00	47. 4 〃
	近海郵船	東京～釧路	1	8,800	100	100	4日1	1,120	30：00	47. 4 〃
	名門カーフェリー	門司・四日市・名古屋	3	6,200	80	100	1日1	800	23：00	47. 5 〃
既免許開	オーシャンフェリー	徳島～千葉	2	7,000	バス 2 130	140	1日1	611	15：00	47. 7 以内に運航開始予定
	関西汽船	細島～神戸	1	5,000	70	60	2日1	450	12：30	48. 1 〃
	太平洋沿海フェリー	名古屋～大分	2	6,000	100	50	1日1	712	20：00	47. 12 〃
	〃	名古屋・仙台・苫小牧	2	8,000	100	150	2日1	1,330	35：30	48. 5 〃
	フジフェリー	東京・松坂・名古屋	2	6,000	105	30	1日2	409	12：00	47. 10 〃

業準備中	鹿児島商船	鹿児島～神戸	1	8,000	140	20	2日1	700	15：30	48. 9	〃
	日本高速フェリー	東京・新宮・高知	2	8,000	100	150	1日2	704	17：00	48. 5	〃
	四国海運	長浜～神戸	1	1,400	34	—	1日1	315	10：00	48. 1	〃
	大洋フェリー	苅田～大阪	2	5,000	105	120	1日1	463	13：00	49. 1	〃
	西日本フェリー	神戸～苅田	2	5,000	163	—	1日1	444	13：30	49. 1	〃
	名門カーフェリー	新門司～大阪	2	6,500	140	—	1日1	457	13：00	49. 1	〃
申請中	東日本フェリー	室蘭～鹿島	2	8,000	135	—	1日1	770	22：00		
	新東日本フェリー	苫小牧～鹿島	2	8,000	185	—	1日1	771	20：00		
	〃	苫小牧～仙台	2	5,000	100	—	1日1	565	15：00		
	川崎近海汽船	東京～苫小牧	3	8,000	100	110	1日1	1,058	30：00		
	日本沿海フェリー	東京・鹿島・苫小牧	3	8,000	150	100	1日1	1,050	29：00		
	〃	東京～神戸	2	8,000	150	100	1日1	670	18：00		
	東北フェリー	東京～仙台	2	5,000	100	—	1日1	543	15：30		
	宮崎カーフェリー	細島～大阪	1	6,000	95	—	2日1	450	13：00		
	東九フェリー	小倉～東京	2	8,000	160	—	2日1	1,022	28：00		
	東西高速フェリー	東京・大分・三原	3	8,000	210	—	1日1	1,148	31：40		
	阪九フェリー	博多～大阪	1	7,000	90	140	2日1	575	16：00		
	博多グリーンフェリー	〃	1	7,000	90	140	2日1	575	16：00		
	九州急行フェリー	東京～大分～苅田	3	14,000	200	100	1日1	1,050	25：00		

うな利点がある。

(1) 自動車が陸上を走行する場合に比較して運転手が少なくてすむので，運転手不足の解消に役立つと同時に人件費が節減できる。

(2) 混雑している道路に対して海上バイパスとしての役割を果し，輸送時間を短縮させ，自動車の運航時間を正確にする。

(3) ロールオン，ロールオフ方式により荷役の合理化がはかれる。

(4) 輸送コストの節減がはかれる。

(5) 航路によっては輸送時間の短縮が可能となる。

(6) 観光地や工業適地と大都市を結ぶことにより地域開発がはかれる。

(7) 生鮮食料品など生産地より消費地への直送が円滑に行なわれることになる。

長距離フェリーは以上のような特色と利点を有するもので，協同一貫輸送による物的流通合理化の新分野として，大きな役割を果しつつある。

3. 長距離フェリーによる新輸送方式

長距離フェリーの積荷の対象は自動車輸送そのものであるが自動車はフェリー航路に並行する陸上道路を自走できるので，輸送費用および輸送速度などについて，長距離フェリー利用の方が，自動車の自走と比較してメリットのあるものでなければならない。自動車の運行経費および所要時間を自走の場合と，長距離フェリー利用の場合とについて比較検討してみると，表2のとおりである。

フェリー利用の場合においては，自走に比し，運行三費，人件費，償却費が節減されることになるが，一方フェリー運賃が加算されることになる。そのため，阪神～北九州間についてみると，8トントラックが一般道路を自走する場合よりフェリー利用の方が，運転手1人乗船の場合13,492円，無人の場合21,978円の費用減となっており，輸送時間はほぼ同じとなっている。これにより長距離フェリーは一般道路と並行する航路の場合，自動車の自走よ

表—2　カーフェリー利用の経済性推算表
（8トン・トラック自走との比較）

(47年)

項目		輸送区間 / 輸送方法	阪神～北九州（陸路600km海路452km		
			一般道路	フェリー利用	
			走行所要額	節減額	所要額
8トントラック走行1キロあたりコスト	固定費		5.43	—	5.43
	運行三費		16.21	16.21	—
	人件費	2人乗務	44.21	26.53	1人 17.68
	償却費		5.70	2.85	2.85
	高速道通行料ほか		—	—	—
	合計		71円55銭	45円59銭	25円96銭
8トントラック走行コスト			42,930円	(27,354) 円	15,576円
関門トンネル通行料金			700	—	—
フェリー基地両端運行三費			—	—	162
フェリー運賃			—	—	14,400
総計			43,630円	—	30,138円
カーフェリー利用による経済効果	運転手1人乗船				13,492円
	運転手乗船なし			(17.68×600×0.8)	21,978円
所要時間			約15時間	約14時間	

りもメリットがあることになる。

カーフェリーの運賃は海上運送法に基づき運輸大臣の認可を受け公示することになっており，通常運航原価を基礎として自動車の種類，長さごとに定められている。車両の長さが増すごとに運賃は高くなっているのであるが，これは車両の長さに比例して自動車が甲板を占める割合は大きくなり，積載率が低下するためである。このために，フェリー輸送においては後述するように，トレーラーのヘッドレス輸送方式により車全体長を短くすることがメリットを高める方策となる。さらに，経済効果からみた場合，無人車輸送が最もメリットが高いわけであるが，この無人車は海上運送法第2条第11項に規定されている自動車航送にかかる自動車ではなく，単に1個の貨物とみな

されており，無人車の輸送については，海上運送法第19条第7項の定めによる貨物運賃表（旅客船により手荷物および小荷物以外の貨物を運送する場合の賃率表）の届出をすればよいとされている。しかし，無人車輸送を行なうための条件としては，当該フェリー航路が無人車航路を行うことを認可されていることが必要であり，一方，トラック業者は当該航路の無人運送取扱規定に基づき1時間以内に到着しうる距離で，電話連絡の可能な場所に連絡所を設置すること，および，フェリー会社と無人車運送契約を締結することが必要である。すなわち，無人車輸送は特別な場合を除き，発着両基地に営業所を有する企業規模の業者またはこれに類する体制をとりうるもののみが行ないうる輸送方式と考えられる。無人車輸送の実績についてみると，運輸省の資料によれば45年度における取扱比率は図2のとおりで，トラックの占める比率は31%となっており，このうち無人車輸送が18.5%（総体の5.7%）となっている。

(45年度)

	乗用車	バス	貨物自動車	無人車	その他
長距離ルート	63.3		25.3	5.7	4.7

図2　フェリー利用車種別構成　（資料：運輸省）

さらに阪九フェリーの例でみると，無人車輸送の実績は表3のとおりで約25%となっているが，自動車業者の構成は表4のとおりで，その大半が中小規模の企業で占められている実状からして，無人車輸送の増加は現状のままでは限度があるものと思われる。その対策として，連絡運輸の実施や施設の共同利用などの方策が必要となっている。

長距離フェリーの輸送時間帯についてみると，大部分が夕方出発，夜間運航，明朝到着のスケジュールをとっている。営業トラックも，一般に長距離輸送においては，午後集荷，夜出発，午前配達のサイクルをとっているのが大部分であり，これは一般的な商店，工場，倉庫などの勤務態勢に合った輸

表—3　阪九フェリーの輸送実績
(44年10月，普通車およびトレーラ)

無人車 (普通車 289台 トレーラ 117台)	406台	25.4%
運転手1人 (普通車)	878台	55.0%
運転手1人，助手1人 (〃)	275台	17.2%
運転手1人，助手2人 (〃)	29台	1.8%
運転手2人 (〃)	10台	0.6%
計	1,598台	100.0%

表—4　貨物自動車運送業者の車両数規模別構成
(45年度末)

業種＼車両数	1～5	6～10	11～20	21～30	31～50	51～100	101～200	201～500	501～	計
路線トラック	125	58	61	38	35	38	35	19	16	425
構成比(%)	29.4	13.7	14.1	8.9	8.5	8.9	8.2	4.5	3.8	100
その他トラック	8,061	7,281	5,804	1,790	1,062	559	169	77	15	24,818
構成比(%)	32.4	29.3	23.4	7.2	4.3	2.3	0.7	0.3	0.1	100
計	8,186	7,339	5,865	1,828	1,097	597	204	96	31	25,243
構成比(%)	32.4	29.1	23.2	7.3	4.3	2.4	0.8	0.4	0.1	100

(資料：運輸省)

送サイクルとなっている。一方，自家用車は営業車の逆で昼間走行のサイクルをとっているものが多い。これらの点よりして，長距離フェリーの運航時間帯は長距離貨物の一般的な輸送サイクルにほぼ合っており，利用価値は大きいものと思われる

長距離フェリーによる輸送は，雑貨類を対象として，海陸各輸送機関の協同体制のもに，ユニット・ロード・システムにより，ドア・ツー・ドアの一貫した輸送サービスを提供し，輸送の効率化をはかるところの海陸協同一貫輸送であるが，これは今後，次の四つの輸送方式（図3参照）により，段階的に進展していくものと思われる。

a.　輸送方式Ⅰ

トラックにより発地より着地まで直送することとし，途中を長距離フ

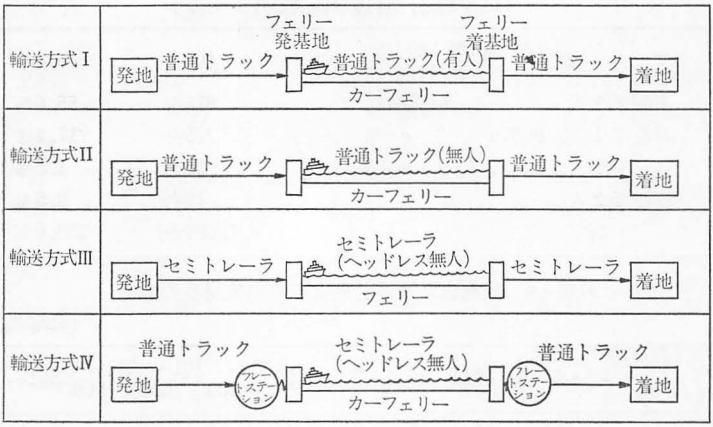


図3　長距離フェリー利用による輸送方式

ェリーにより運転手1人乗務のまま航送する方式。

この方式は最も簡便な輸送方式でトラックの自走に比べて運行三費，償却費，人件費の一部が節減できるので，輸送コストが安くなるが，なお人件費などの節減が十分にはかれない点がある。

b，輸送方式Ⅱ

トラックにより発地より着地まで直送することとし，途中を長距離フェリーにより無人航送する方式。

輸送方式Ⅱはトラックの無人航送であるので，人件費の節減が十分はかれるが，エンジン部分が切りはなせないので，固定費やフェリー運賃の節減がはかれない。なお，この方式による場合はフェリー発着両基地に営業所を備え，ある程度の輸送のシステム化が必要である。

c，輸送方式Ⅲ

セミトレーラにより発地より着地まで直送することとし，途中を長距離フェリーによりトレーラの部分のみ（ヘッドレス）無人航送する方式。

輸送方式Ⅲは人件費の節減がはかれるほかに，ヘッドレス輸送により固定費，フェリー運賃の節減がはかれるので非常に効率的な輸送方法で

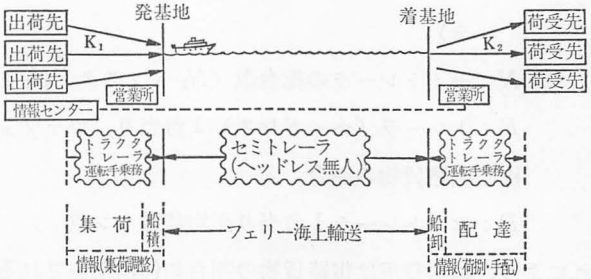


図4　長距離フェリーによる輸送型態（輸送方式Ⅲ）

ある。この方式による場合は図4のとおりである。フェリー発着両基地に営業所を備え，輸送のシステム化が必要であり，なお，比較的多くのトラクタおよびトレーラの設備が必要である。今後，長距離フェリー利用による輸送方式は段階的に合理化が進められていくことになるが，当面，効率的な輸送システムとして検討の対象となるのは輸送方式Ⅲである。この方式Ⅲにおいては，ある程度の作業従事者および運搬具などの設備が常置されることになるがその場合の輸送費用は，平均的な往路貨物量に対し，常置する運搬具台数，作業員数および復路貨物の割合などを基礎として次式で算定される。

$$C=\left[S\cdot K_1+J_1+\frac{T_1\cdot N_1+T_2\cdot N_2}{B+B\cdot W}+F\left(1+\frac{B(1-W)}{B+BW}\right.\right.$$

$$\left.\left.+J_2+S\cdot K_2\right]\cdot\frac{1}{D}\right.$$

ただし，C：貨物重量1屯当り輸送費

B：フェリー1運航当りトレーラ運行台数

S：セミトレーラ1台，走行1キロ当り運行三費

K：セミトレーラ1台，1便当り走行キロ（K_1 発地，K_2 着地）

J：セミトレーラ1台，1便当りに要する作業人件費（J_1 発地，J_2 着地）

T：セミトレーラ1日当り固定費（T_1 トラクタ，T_2 トレーラ）

N：セミトレーラの総台数（N_1 トラクタ。N_2 トレーラ）

F：トレーラ（ヘッドレス）1台当り，カーフェリー運賃

W：復路貨物の割合

D：セミトレーラ1台当り平均積載トン数

これにより，輸送費用は復路貨物の割合如何に左右されるところが大きいが，通常の輸送規模および復路貨物の状態においては経済効果は大きいものと推計される。

d. 輸送方式Ⅳ

フェリー基地にフレートステーションを設け，発地よりフレートステーションまでの集貨は普通トラックにより行ない，フレートステーションにてセミトレーラに積換え，トレーラ部分のみをフェリーにより無人航送し，着基地のフレートステーションにて普通トラックに積換え着地へ配達する方式。（積換えはパレッチゼーションによる）。

輸送方式Ⅳは道路事情や出荷ロットに適した両端輸送が可能で，復路荷の集荷も効果的に行われることになり，また，輸送量の増加に対してはトレーラ部分のみの設備増で対応でき，トラクタの台数は比較的少くてもよいことになるので，貨物の種類によっては最も効率的な輸送方式である。この方式による輸送形態は図5のとおりで，両基地にフレートステーションの設備が必要で徹底した輸送のシステム化が行なわれることになる。

この輸送方式Ⅳにおいては，定量定型輸送として，有機的な情報管理のもとに，一定数の作業従業員や運搬具その他設備が常置されることになるが，その場合の輸送費用は平均的な往路貨物の量と復路貨物の割合などを基礎として次式で算定される。

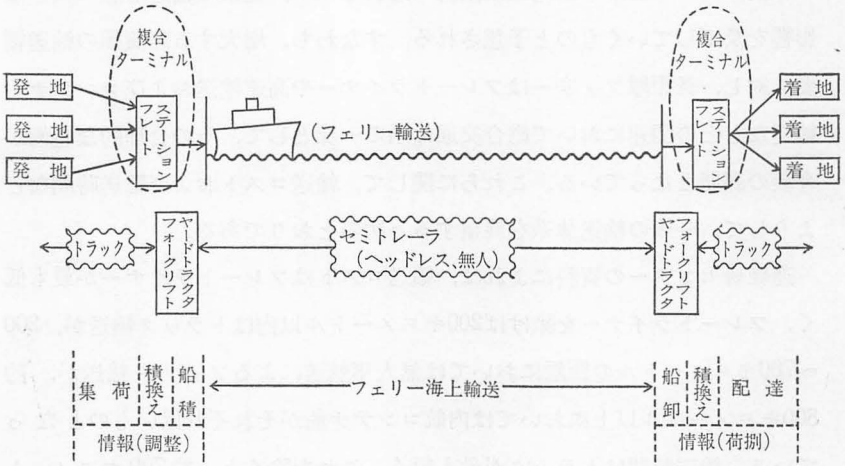


図5　長距離フェリーによる輸送型態（輸送方式Ⅳ）

$$C=A_1+\left[\frac{E_1+E_2}{B+BW}+\frac{T_2\cdot N_2}{B+BW}+F\left(1+\frac{B(1-W)}{B+BW}\right)\right]\cdot\frac{1}{D}+A_2$$

ただし，C：貨物重量1屯当り輸送費

A：貨物重量1屯当りトラック輸送費（A_1は発地，A_2は着地）

B：フェリー1運航当り，トレーラ運行台数

E：フレートステーションにおける1日当り費用（E_1発基地，E_2着基地）

T_2：トレーラ（シヤシーのみ）1日当り固定費

N_2：トレーラ（シャシーのみ）の総台数

F：トレーラ（ヘッドレス）1台当り，カーフェリー運賃

W：復路貨物の割合

D：セミトレーラ1台当り平均積載トン数

この輸送方式Ⅳにおいては，フレートステーションは複合ターミナルの一環としての機能を果すことが，さらに効果的なシステムとなる。

今後，カーフェリー輸送は段階的に進展しつつ，従来の輸送形態に大きな影響を及ぼしていくものと予想される。すなわち，増大する雑貨類の輸送需要に対し，長距離フェリーはフレートライナーや高速輸送およびコンテナ船輸送などとの関連において総合交通体系の一環として，その合理的な整備が今後の課題となっている。これらに関して，輸送コストおよび輸送時間などよりして，今後の輸送体系を展望すると次のとおりである。

運経研センターの資料によれば，輸送コストはフレートライナーが最も低く，フレートライナーを除けば200キロメートル以内はトラック輸送が，200～700キロメートルの距離においては無人車航送によるフェリー輸送が，約800キロメートル以上においては内航コンテナ船がそれぞれ低いものとなっている。輸送時間はトラックが最も短く，これを除くと，約700キロメートルまではフェリー，フレートライナー，コンテナ船の順に短く，約800キロメートル以上ではフレートライナー，フェリー，コンテナ船の順に短くなっている。これらの事情と，現在の輸送機関別距離別分担率などよりして，今後の雑貨輸送における輸送体系は，概ね300キロメートル以内の区間では自動車が主導的な地位を占め，300～600キロメートルの距離地帯ではフレートライナー，自動車およびカーフェリーが競合することになり，概ね600キロメートル以遠の輸送ではフレートライナー，カーフェリー，内航コンテナ船が主力となるものと想定される。長距離フェリーのための港湾施設は，以上のような輸送体系において立地されることが効果的なものとなろう。

4. 港湾施設と港湾運送事業

港湾は一定の条件を備えた臨海水域で貨物と船舶にサービスを提供する場所であるが，最近その概念は港湾機能と社会経済との結びつきまで拡大しており，埠頭や繋船設備，上屋，倉庫，鉄道，道路などの港湾施設と，これらを利用して営なまれる経済機能とを総合したものとなっている。港湾は海陸貨物流通の結節点として，また内外貨物交流の場として，社会経済的に重要

な役割を果している。とくに，大都市に隣接する港湾においては，本来の商港としての役割のほかに，都市再開発，過密化対策の一助として，港湾地域内に造成される土地が利用されており，港湾の性格は多様化している。

このような港湾において，カーフェリー輸送は，地域住民との結びつきの強い雑貨類の輸送合理化をはかるものとして，大いに期待されているのであるが，その急速な発展は，港湾施設や港湾運送事業などのあり方に大きな影響を及ぼしつつある。まず港湾施設についてみると，次のような在来船の場合と異った問題点と特異性を有している。

カーフェリーはロールオンロールオフ式により車輌を積卸しするものであるので，そのために本船にランプウェイを備えたり，岸壁に特別の施設が必要である。現在，カーフェリーの岸壁施設利用状況をみると，岸壁の斜路を利用しているものが約40%，可動橋を使用しているものが約30%，浮桟橋その他を利用しているものが約30%となっている。比較的短距離で小型フェリーの場合は岸壁の斜路や浮桟橋などを利用しているケースが多いが，長距離の大型フェリーの場合は船型に適合したけい留施設として可動橋の設置が必要である。このように，カーフェリーのための岸壁施設は潮の干満に応じて車輌の積卸しが可能なものでなければならないし，また船型に適合したけい留施設が必要であるので，在来船との兼用や，他目的への転用は不可能であるし，またフェリーでも船型の異る場合，施設の共用は困難である。

次に，カーフェリーは陸上輸送と連結して橋の代用として，その輸送需要を充足するものであるので，その運航頻度は在来船に比し非常に高い。長距離フェリーの場合は1日1往復程度であるので別に問題はないが，総体的にみると，1日10往復以上の航路が全航路数の約半数を占めており，航路によっては港内における海上交通輻輳の要因となっていることが多い。さらに，長距離フェリーなど大型フェリーの場合は一時に多くの車輌を積載して輸送するものであるので，そのために広大な駐車場や旅客上屋などの施設が必要である。また，これらの車輌による交通量はフェリーの発着時に一時的に集

中する傾向があるし，量も多いので交通混雑を来たす例が多い。このため，フェリー発着施設は広大な用地の確保が可能で背後道路網との連繋が円滑に行くような地点に立地することが必要である。また，将来，物流近代化の動きに沿って，他輸送機関との結合を円滑にするため，複合ターミナルの一環としての機能も考慮すると，さらにその用地は広大なことが要求されることになる。複合ターミナルは，その背後に大都市の人口を控え，フレートライナーや高速道との連絡点に整備されることになるが，当面の計画構想としては，大井埠頭複合ターミナルや，大阪南港複合ターミナルなどが取りあげられている。この複合ターミナルには，トラックヤード，フレートステーション，ストックポイント，情報センターなどの施設が設けられ，カーフェリーと他輸送機関との結合による効率的な雑貨類の大量輸送システムが形成されることになる。

カーフェリーのための港湾施設は以上述べたような特異性を有しているので，その条件を満すような場所はきわめて限られている。しかも都市開発や臨海工業地帯造成などで年々水際線の開発は進んでおり，フェリーターミナルとして立地可能な場所はますます減少する傾向をみせている。このため，長期的計画にたったフェリー埠頭の先行的整備が必要とされている。政府はこれらの事態に対処し，物流の合理化をはかるため，新港湾整備5年計画（昭和46～50年度）において，フェリー埠頭の整備を計画し推進している。すなわち重要港湾における中長距離カーフェリーのための埠頭については，原則として，港湾管理者の設立するフェリー埠頭公社により整備することとしており，表5の22港が対象港湾として取りあげられている。このうち，東京，名古屋，堺泉北，大阪，神戸の各港は既に46年度から整備が進められている。これらの埠頭整備に要する建設資金構成は政府無利子貸付20%，地方債—特別転貸債30%，港湾管理者出資20%，市中銀行などから借入30%となっている。

政府の港湾整備計画に基づくフェリー埠頭公社は，公共性の必要から港湾

表—5　新5年計画によるカーフェリー埠頭の整備

港　名	事　業　内　容
東　京	10号地その2に4バース，大井その2に2バース　計6バース
横　浜	金沢3バース
名古屋	11号地4バース
堺泉北	泉北5区3バース
大　阪	南港内港4バース
神　戸	東部内貿1バース，六甲アイランド3バース　計4バース
北九州	新門司2バース
室　蘭	崎守埠頭1バース
青　森	沖館4バース
八　戸	八太郎1バース
塩　釜	仙台港区2バース
宇　野	宇野3バース
広　島	出島沖2バース
高　松	詰田川1バース
松　山	高浜1バース
小松島	沖の州1バース
高　知	横浜2バース
苅[illegible]田	南港2バース
博　多	箱崎1区1バース
大　分	大在1バース
鹿児島	谷山2区2バース
函　館	矢不来4バース
（合計）	22港，54バース（うち，水深7.5メートル以上は22バース）

管理者が基本財産を全額寄附した民法第34条に基づく財団法人となっており，その設立目的は，フェリー埠頭の建設，改良，維持，修繕および管理を総合的かつ効率的に行なうことにより，当該港の機能の強化をはかり，住民福祉の増進と地域経済の発展に寄与するものとなっている。なおこのフェリー埠頭公社の事業内容は次のとおりとなっている。

(1)　カーフェリー埠頭の建設を行なう。

(2)　上記(1)により建設したカーフェリー埠頭の改良，維持，管理を行なう。

(3)　カーフェリー埠頭の円滑な利用を確保するため必要な(1)に掲げる以外の事務所，店舗福利厚生施設，その他の施設の建設および管理を行なう。

(4) 委託により，カーフェリー埠頭と密接な関連のある港湾施設の工事を行なう。

(5) 前各号の業務を遂行するために必要な業務を行なう。

すなわち，公社はフェリー専用埠頭を建設して，それを利用船社に有償で使用させ，埠頭整備資金の償還にあてることになる。

物流近代化の見地からして，フェリー埠頭は，その背後地などにおける物流施設と有機的な関連を有することが効率的であり，また，その運営にあたっては利用者の意向を反映させることが重要な要素となっている。

次に港湾運送事業との関係についてみると，従来，カーフェリーによる輸送形態は自己の車輌を自ら輸送するもので，いわゆる自家運送の範囲に属するものとされており，港湾運送事業の対象とはみなされていなかった。しかし，最近，フェリー輸送の伸展は在来貨物船の取扱貨物量の伸びなやみや減少をきたす傾向を招来しており，さらに長距離フェリーによる無人車輸送の実施などにより，この傾向は強まるものと予想されている。このため，長距離フェリーによる無人車輸送や新車の輸送などは，一般海運貨物とみなし，積卸作業を一般船同様に港湾運送業者に扱わせるべきだとの要求が強まっている。今後，長距離フェリーによる輸送方式がさらに進み，不特定多数の無人車を積卸すことを業とするものの必要が生じた場合や，新車の輸送においては，港湾運送事業の対象としてとりあげられることになろう。いずれにしろ，カーフェリー輸送は自動車輸送そのものを対象としており，自動車輸送の一部を一定区間海上輸送することにほかならない。その特色は自動車輸送と船舶輸送を結合して，海陸協同一貫輸送を行い輸送の合理化をはかろうとするものであるから，その利点を生かすために，今後のあり方については適切な対応策が検討さるべきであろう。

海運業界においては，その近代化をはかるため，43年以来，合併や協業化，協同化による事業規模の拡大と一貫責任態勢の確立が進められている。港運業者は企業規模の拡大をはかるとともに，最近はさらに，陸運部門や海運部

門へ進出したり，港運部門の充実と併せて，業務の多角化をはかる傾向が強まっている。このことは，やがて，港運業者が海陸協同一貫輸送へ進出する基盤となっているもので，今後，カーフェリー輸送の進展にともなって，一貫輸送業者の分野に進出するものが増加していくものと思われる。

道央海運流通と広域港湾

神 代 方 雅
（小樽市港湾部）

目 次

はしがき
1. 広域港湾とは
2. 道央広域港湾の現況
(1) 全道各港の整備と新旧の交替
(2) 流通需要形成要因の変化
(3) メインルートの形成
3. 道央海運流通の見通しと在り方
(1) 道央海運流通の増勢
(2) 海陸流通総コストの分析
(3) 港湾と地域開発の関連
(4) 既存投資の活用
(5) 道央海運流通の在り方
4. 広域港湾管理について
むすび

はしがき

道央地区が日本海と太平洋に跨り，両洋との間に強い求心的あるいは遠心的影響力をもっているが，小樽・室蘭・苫小牧の既存港湾と東部苫小牧や石狩湾新港の新設港湾が道央に集中して，その海運流通の効果を発揮するためには，いわゆる広域港湾の視点から，夫々の港湾機能や背後流通機能を計画し，かつ斉合的利用を図らねばならないと考える。小樽港の計画と管理に携る者として，広域港湾への判断をする立場にはないが，小樽港自体の計画に広域的判断が必要であるとともに，石狩湾新港を，道・石狩町とともに管理する立場として当然広域港湾の判断が必要になる。このような点から，日頃考えているものを，おこがましい次第であるが発表させて戴くので，これを叩き台として，前進的議論に発展することを願うものである。

1. 広域港湾とは

東京湾，大阪湾等その湾内の港湾が，逐次建設されつつ，その直背地域に経済圏を拡大し，遂には湾全体が港湾として機能するに至り，その結果同一港湾の如く機能しなければならない必然性を生じて，湾内各港湾の管理も一元化する必要や，またこれら港湾が海運流通だけでなく，背後都市と密着した社会開発機能を分担する必要を生じているため，湾に接する都市圏域と湾全体が，一つの行政体によって計画運営される必要さえあるのではないかと思われる。

道央の港湾は地理的条件が異るので，これを広域港湾と称すべきかについては，いささか疑いがもたれる。しかし東京湾等と一致していることは，一つの人口，経済等の集積に対し，複数の港湾が海運流通を分担する点である。また，今後更に道央圏の集積が進み，日本海から太平洋岸に至るまでの土地空間の利用が満度に達したとき，これを一つの都市圏として，あたかも京浜地区都市圏と東京湾諸港の関係の如く，社会開発機能までを分担するに至るのかも知れない。このような意味合から，道央各港を道央都市圏に対する広域港湾とみなした訳である。よけいなことであるが，道央各港を広域港湾と考えるための定義として『一つの経済等の集積する地域に対し，海運流通を分担し，海運以外にも港湾として大きい便益や影響を与えうる複数の港湾を広域港湾と称する』ことにし，同一湾内にあるものを第一類型，それ以外のものを第二類型の広域港湾と考えることにする。従って例えば，阪神地域に対する日本海側の至近の港湾も時と場合により広域港湾たりうるとしたものである。

2. 道央広域港湾の現況

戦後，北海道の港湾は新旧交替といって良い程激しい貨物扱の浮沈が見られた。海運流通需要もまた大きく変化し，道央に集中しつつある。このなか

で，道央の小樽港は特に全道的流通港湾として貨物扱をしていたので，新たな各港の整備によって貨物が吸引され，道央に増大する貨物は，新しい機能を造成した苫小牧港に集中転移した。この点は室蘭港も同様であり，京浜地区～道央という，本道移出入の主流を苫小牧港が形成するに至った。以上の事情を次に述べる。

(1)　全道各港の整備と新旧の交替

戦前の港湾機能は，本州との関門および造船を主とする臨海工業の函館港，樺太との通路としての稚内港，道内陸と樺太との流通中心としての小樽，臨海工業港の室蘭というように，ある程度専門化され集中利用が行なわれ，地域開発との関連では釧路港等開発が遅れていた（後記の如く，地域開発のための港湾計画そのものはあったが)。

戦後開発が進捗し，港湾も各重要港湾の整備が進み，内陸輸送の近距離を指向して，まず大量貨物が夫々のルートに転移した。道央としても，室蘭港がS.36年公共埠頭を完成し，小樽港石炭扱が非能率であるため（カーダンパー方式)，室蘭港国鉄埠頭にベルトコンベアーを設置あるいは，西1号埠頭に室蘭開発K.Kによる石炭積込施設を完成するなど，小樽港の石炭・石油・セメント等大量貨物は著しく分散した。この中で北海道第2期総合開発計画が進展し，臨海工業を主とする港湾として苫小牧港が建設され，S.38年供用開始して，前記室蘭港に設けられた石炭扱に代り石炭扱も苫小牧に集中施設され，また一般雑貨においても，石油・セメント・車輌・鋼材等大量貨物がまず急激に同港に集中し，コンテナ船の就航等，京浜～道央の流通の主流を形成するに至った。

(2)　流通需要形成要因の変化

明治以来の北海道の産業と人口の動態を大まかに説明すると，農林水産業と石炭産業によって道内に広く分布された人口は，林業・水産業・石炭産業の著しい後退により，これら集落の過疎化の進行とともに移動し，また拠点開発方式による道央への社会資本投下をも加えて，札幌市

を中心とする道央人口の急激な増加をもたらした，ということができる。このことは，一般雑貨の流通に於て，分布の状況が大きく変化した事であり，道央の流通が増大する一方，全道的流通に於て各品目の流通量が相対的に伸率が低下した事である。小樽港が過去において，鉄道輸送を中心として全道輸送を行ったものが，このように伸率が低下し，更に各港整備により分散した。もう一つの要因は流通産業の変化である。小樽市には一般貨物の問屋が集中し，倉庫業も同様であったが，問屋ならびに倉庫業の一体化した機能が，流通上の金融機能を大きく発揮し，小樽港に貨物が集散する因をなした。これが戦後大きく後退し，札幌市をはじめ旭川，釧路等主要都市に問屋が発達し百貨店が増加する等の変化が起った。

このように，流通貨物分布の密度の変化と流通関連産業分布の変化が，夫々の取引ルートを形成するに至った。変化の態様は，都市集中であり，流通は一方に於て太い流れとなり流通用役の需給両面に経済効果をあげているが，人口停滞あるいは後退地域の流通は相対的に経済効果をあげ得ない状況にある。

(3)　メインルートの形成

各流通企業は，この太い流れの経済性を追求し益々集中する。留萌港を経由していた旭川市の貨物も苫小牧に流れるといった集中現象を生じた。また，荷主産業としても，全道的に分布しながら，各港に分散する程大量に達していない貨物は，最も消費の大きい地域に近い港湾で，メインルートとしてのメリットのある苫小牧に拠点を設け，ここから全道輸送をするという，全道的な細い流れの不経済を最少限に止める努力をする。

流通需要形成の要因の変化によって生じた太い流れは，勿論苫小牧ルートの基礎条件の良好という基盤に立って，このルートを選んでいるものである。また一般的にある程度自由にルートを選択しうる船社と陸運がまず少しでも資本生産性の高いルートを選択しているということがで

きるが，特に船社資本としては，各港に貨物が分散するより集中した方が良い，港は少い方が良いという一般原則の追求と，京浜との回転率が高く，かつ帰り荷が多く積載率が高い点である。

流通基礎施設が良いという点では，機械化に適した埠頭と土地が豊富で安く，道路は国道が比較的平坦でかつバイパスとなる迂回道が広島町を経由し（道々），これが約3km長くなるが平坦で大型車通行に適するなどの好条件である。このため大量貨物の流通に好条件を与えた。

このように，全道流通の都市集中とタイミングを合わせ，京浜～札幌の流通が苫小牧ルートに集中したが，同時に全道流通貨物も前記のように，多数港分散型でない例えば硝子の如き貨物も，この港に集中している。この様な関係は過去に於て小樽港が全く同様の形態をとっていたものである。即ち，流通基礎施設の便益及び集中のメリットの追求と，海運需要増大過程における現象である。ということは，苫小牧ルートに代って，より便益の高いルートができると，そちらにまた集中する可能性があるということでもある。また同じような便益のルートに限界が来るまでは主流の移動はないということでもある。

3. 道央海運流通の見通しと在り方

以上の道央海運流通の現状に対し，小樽・室蘭・留萌の各港を将来に備えて整備する必要はどの程度あるのか。更にまた石狩湾新港を必要とするのか。むしろ苫小牧港を拡大，あるいは苫小牧東部新港の建設によって，今後の流通を負担させた方が，より現実的あるいは理論的ではなかろうか，という疑問を誰しもがもつことと考える。このような疑問に対する考え方として次の5点をあげる。

第一に，道央に何年後を想定して，どの位の港湾機能を作る必要があるのか。

第二に，流通便益（コスト等）からみた貨物の流れの在り方を検討した場合，苫小牧ルートだけが良いのか，他によりよいルートができないのかどうか。

第三に，海運流通と地域開発との関連での開発政策として，どのように道央港湾機能を造成すべきか

第四に，既存の投資と新たな投資との関係。即ち，現在集積されている港湾ならびにこれに付随する海運流通に寄与しうる社会資本，民間資本等の集積，換言すれば集積されている海運流通に関する能力を新たな投資により生かした場合どうであるか。

第五に，以上の点を総合した道央海運流通の在り方。

以上の諸点は簡単に分析できるものではない。極めて明確な分析や詳細な数字を必要とすると考えるべきかどうか。地域開発や流通基礎施設への投資計画としては，その投資により地域開発を長期的に誘導する所に目的がある。この点からすれば，ある程度マクロ的判断でよい。しかしながら，国家投資全体から見れば，地域開発投資としても比較の判断が必要であり，またその地域に投資する場合にもより効果的投資を行なうため，ある程度筋の通った論理が必要である。即ち，道央地域開発と海運流通とが広域港湾の視点から，最も斉合的関係にあるための論理が必要である。

(1)　道央海運流通の増勢

留萌・小樽・室蘭・苫小牧を道央港湾として，北海道第３期総合開発計画においては，更に石狩湾新港と東部苫小牧港を加え，S45年約4,200万屯に対し，S55年は約3.5倍14,900万屯と推定している。S60年は工業開発により大巾に伸びるものとし，約28,700万屯と推定されている。このうち推計では約70%が臨海工業関連貨物であり，室蘭・苫小牧におけるものである。残り約30%が一般消費貨物・大量消費貨物（石油・セメント・車輌）・内陸工場貨物・フェリー等であり，背後圏との関連で各港を流通するものとし，これらを後記のようにリニアプログラミングにより北海道開発局港湾部は各港配分を推定している。

貨物増勢の推定そのものについて，本論では論ずる所ではない。このような増加のすう勢であるということを前提とするものである。

(2) 海陸流通総コストの分析

筆者はS45年，京浜～札幌の流通コストを，苫小牧港経由と小樽港経由について，海上及び陸上の輸送原価によって試算比較した。その結果は両流通ルートによる輸送原価に大差がなく，僅かながら小樽ルートが安くつく(1)。また，港頭から札幌市内に直接に小口の集配を行なう形体で考えると，相当の金額で小樽ルートが安くなる。ただし，この試算の前提は，両ルートは港湾と背後輸送において，流通基礎施設の性能は同レベルであり，同様の効率を発揮しうるものとし，海上と陸上の距離差を基準としたものである。勿論厳密にいえば問題はあるが，海運流通ルートの機能全体についての判断と，基礎としての判断とに分けて考えて，海上陸上の輸送原価を一つの基礎判断とする。この基礎判断の上に立ち，夫々のルートにある条件をどのように生かし，あるいは投資による条件の改良とその効果がどうか，が判断されねばならない。距離だけの輸送原価の判断であっても，輸送機関としてのトラックやトレーラー等が効率良く輸送用役を生産することのできる空間条件を見出すことをまず第一とし，次に保管や小口配送の諸条件，輸送需給の変化等をこれに加えて判断することができる(2)。

次に，前記の両ルート海陸輸送原価試算において，夫々の港寄りに流通センターをおき小口配送までのコストを試算したのに対し，小樽港ないし石狩湾新港を流通センターとして小口配送する場合を試算すると，1期あたりの保管費と倉出入料金が不要になるが，小口輸送を行なうという支出増がある。これらの詳しい試算は別として，1回の保管と荷役に伴う費用と，小口輸送と距離との関係及び輸送需給の適応性で考えねばならない。

一般雑貨で，1期の保管荷役費は500～1000円/屯を要する。また小口輸送費と距離との関係を，大手通運業の小樽港と苫小牧港から札幌駅を中心としたトラック運賃の基本料金で示すと次表のとおりで，陸上距離

表—1　トラック運賃基本料金

	小樽～札幌 33km	苫小牧～札幌 62km	運賃差	
			総額(円)	屯当(円/屯)
3トン車	4,990	6,990	2,000	667
6	6,450	9,200	2,750	487
8	7,430	10,660	3,230	407
12	9,360	13,660	4,240	353

差に対し小型車ほど運賃差は大きくなる。このことは港頭から都心に対する小口集配輸送をする距離や輸送量についての限界を判断するための一つの資料となりうる。換言すれば学会報 No. 8 で述べた内陸輸送機能の配置における流通センターの位置決定の要素である(3)。勿論これらの関係は貨物によって異り，荷主と輸送業の立場でも異る。例えば，鋼材の如く比較的大量に輸送できるものは距離的影響が少く，電化製品の如きは荷主として運賃負担率は高いが，積量からすると輸送業には有利でないことになる。硝子輸送などは，輸送業として6屯車以下は不利としている。

以上のように，京浜～札幌の海運流通において，苫小牧と小樽の両ルートを比較すると，札幌市に夫々流通センターをおいた場合は大差がなく，小樽港頭を流通センターとした場合（両港夫々港頭に流通センターをおいた場合といってもよい）かなりのコストと便益差があることが明らかである。

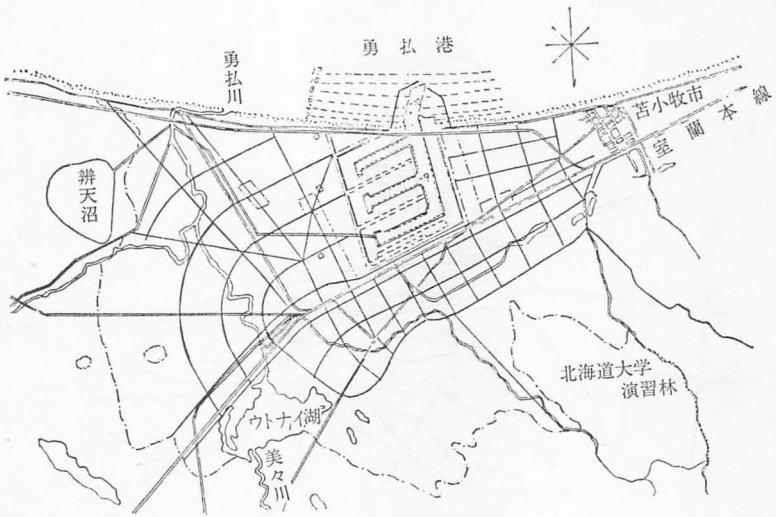
(3)　港湾と地域開発の関連

戦前，北海道の港湾が，地域開発の目的で積極的に整備されなかった理由は，ここで改めて述べるまでもない。戦後北海道開発に重点を指向するに至り，臨海工業港と内陸開発のため既存港湾の流通港湾としての機能整備が同時に進められたが，国家投資の順序あるいは全体的判断のなかの過程ともいうべきか，必らずしも北海道として理論的に必要と思

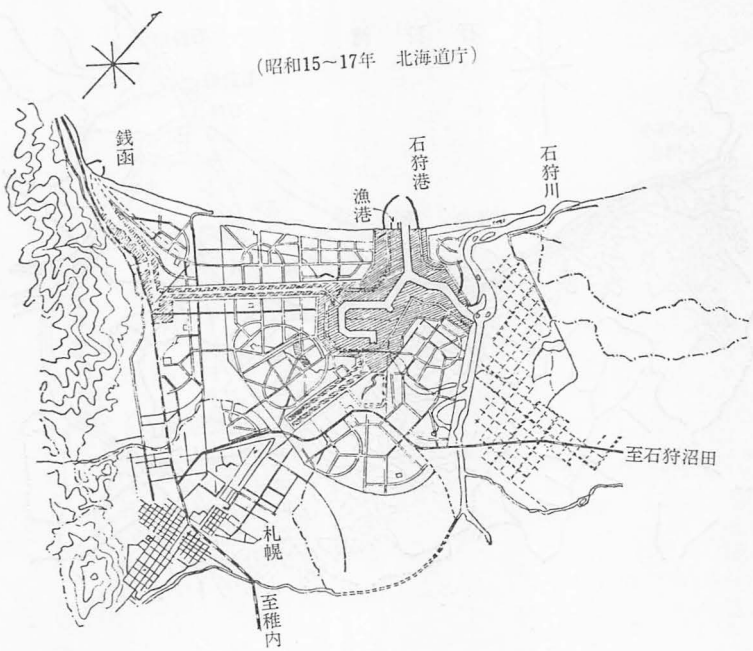
われる地域開発に視点を合わせた整備が行なわれていない。この問題は北海道だけにそう多く投資できないとか，その他多くの論点があると思う。海運流通機能の整備と地域開発との関連は，産業，人口が集積している，あるいは広域的にみて集積を計画的に可能とする地域に対し，できるだけ大きい流通便益を与え得る海運流通機能を整備する，ということが一般的解釈であろう。この一般論に従えば，既存港湾とその背後内陸集積との流通機能をまず最大限に整備する必要がある。(後記，既存投資との関係と結果は同じであるが，論旨は別である)。次いで集積しつつある，あるいは集積を可能とする内陸地域に対し，集積の増勢に対応する海運流通機能を新たに整備することである。既存港湾と新設港湾との関係は，内陸集積に対する港湾機能の必要とする規模や整備のテンポが基本的判断であるが，国家投資や船社の関係からみると，港の数を増やすよりは，一ケ所の防波堤の規模を大きくし，あるいは道路その他背後流通機能に集中投資し，船社も一ケ所で多く荷物を積んだ方が良いという判断もあるし，新旧夫々の直背に対する開発への効果判断もある。また新旧港湾の関係には，夫々の機能造成や立地条件の相違，あるいは扱貨物が増加してゆく過程など，総合的判断の中から，貨物の集中や分散，機能の専門化等の利用計画が過去の計画に於ても必要であったと考える。

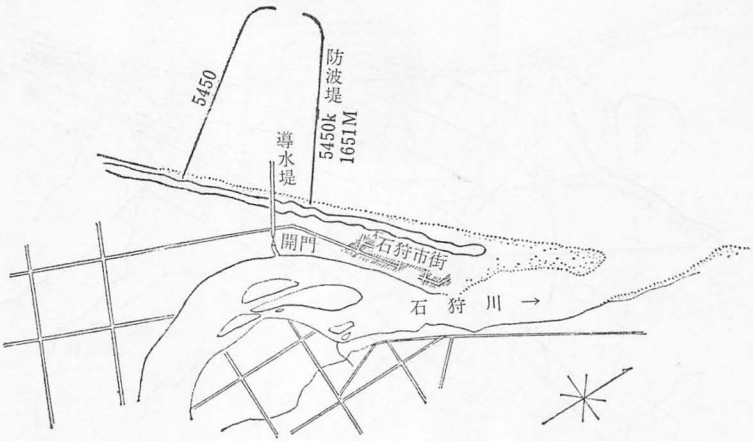
しかし，いづれにしても地域開発，土地利用を積極的に進めるためには，港湾機能をその至近の位置に配すべきであり，逆に既に港湾をもっている地域に対しては，その集積や空間利用上に必要な改良が加えられねばならない。以上の考え方に立つとき，石狩湾新港の必要や小樽港の改良は日本海側地域開発の視点から重要な施策である。

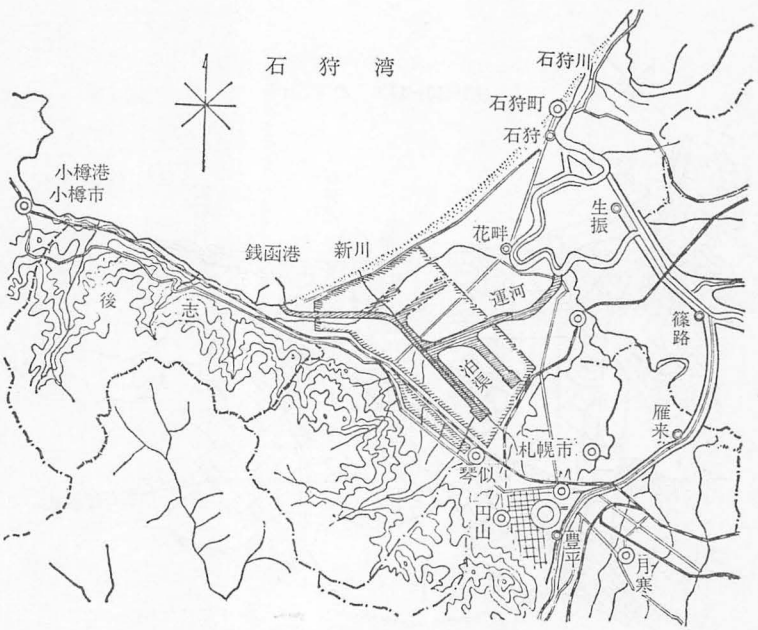
このような考え方で，地域開発と港湾が特に重視されて計画されたのが，S12年北海道長官石黒英彦氏による石狩湾と苫小牧（勇払）の港湾整備計画である。それは現在の開発審議会の前身とも見られる審議会制



(昭和15～17年　北海道庁)




5450
防波堤
5450k
1651M
導水堤
開門
石狩市街
石狩川→


石狩湾
石狩川
石狩町
石狩
小樽港
小樽市
銭函港
新川
花畔
生振
運河
篠路
後志
石狩
雁来
札幌市
琴似
円山
豊平
月寒

度を設けて審議されたものであり，石狩湾と苫小牧に港湾を設けて両港を運河で結び，石狩湾の計画は，銭函町と石狩町（旧河川付近）とに港を設け，銭函から石狩川旧河川に水路を堀込み，石狩湾背後から太平洋岸に至る高度の土地利用を図ったものである。もしこの計画が実現していたら，道央人口は今の3倍位には達していたかも知れない。

石狩湾に新港を造る計画の歴史は非常に古い。開拓使御雇外人によるもの，広井勇博士案，伊藤長右衛門，中村廉次案，石黒英彦長官案，道港湾課案などが戦前の案である(4)。戦後はS34年小樽市港湾部長であった檜山千里氏による銭函副港計画であり，部下として筆者も計画書作製に携った。檜山構想の主体をなすものは，増大を予想される輸入原木を消費の中心である札幌市に近い銭函に築港して，かつ大面積の水面貯木場を設けて受入れ，特にアムール河口付近からの北洋材を夏季間ピストン輸送によって輸入を容易にしようというものであり，同時に銭函より石狩川旧河川（水深10mに及び広い水面をもつ）に達する堀込水路を設けて，その周辺地域の工業開発を図ろうというものであった。その計画の誘因となったものは，戦中過伐による我国木材資源の枯渇と，北洋材受入至近の窓口としての小樽港（S32年より我国でまず北洋材海洋筏(5)を受入れ始めた）は水深が深く，木材扱水面の造成に多額の投資を要することと，札幌市に接しながら石狩湾沿岸約5千haの利用度が低く，住宅等スプロール的土地利用が進みつつあり，これに対して日本海側海運機能の増大によって，海運を利とする消費財工業の開発，長期的にはシベリア開発の膨大な計画が発表され，当然これと関連する土地利用計画をも確定すべきである，という諸点にあった。

この計画は，結果として今日の石狩湾新港計画として実現する動機となった。この間の経緯を若干述べることとする。筆者は，S34年計画書を各省庁に説明したが，批判としては，対ソ貿易が水物であり原木輸入は疑問とすることと，当時林野庁の統計数字に外材輸入の必要があま

り多く見積られていない点（製材業界等からは本州に多い民有林所有者の圧力であるという意見も聞かれた）などであった。しかしS36年に至り，原木の不足から時の農林大臣（河野一郎）は国有林の計画外過伐を命じ，かつ港湾の木材受入機能増大を強く要請した。（この年北海道で始めて国費による小樽港木材扱施設の建設が決定)。このような気運の中で，港湾局も積極的にとり上げる姿勢を示し，比田局長の現地視察，計画課大久保補佐官（現参事官）の来道等があったが，北海道開発局穴釜港湾部長は特に熱心に推進され，第Ⅱ期北海道総合開発計画に盛込むよう町村知事との間に夜を徹しての交渉を行なったと聞いている。その結果，地方港湾木材調整港ということでこの副港計画が位置づけられた。その後S39年調査費が計上され，波浪・漂砂等の調査が継続されて，副港計画が道Ⅱ期計画に決定されてから約10年を経て今年予算化された。

明治開拓使以来幾多の先人が，道央開発のための港湾計画を練っており，結果が今日の姿に結実しようとしている。少くとも戦前は我国の北進政策との関連で日本海側に重点がおかれたが，戦後太平洋側に集中する結果となったのは，その原因をみると当然ではある。しかし日本列島の置かれている立場，特に最近の動向からすると，大陸との交流は基本的課題である。即ち道央海運流通機能の造成と地域開発の関連からみて，日本海側海運機能の増大は，歴史的にも充分検討され，現実的課題としても急を要するものといえる。

(4) 既存投資の活用

海運流通に伴う基礎施設・機能施設への国，自治体，民間の諸投資を行なうに際し，夫々の立場で既存施設が検討される事は当然である。しかし，これが広域的な問題になると必らずしもそうではない。道央全体として投資効果の大きい，斉合的な機能整備が行なわれねばならないが，競合的あるいは二重投資または必要以上の施設投資が行なわれ得るということである。この問題の解決は自由経済下で極めて困難とされるが，

ここで論ずる焦点は，新たに日本海側に港湾機能を造成すべきかどうかという点にあるので，流通基本施設計画としての判断でこの問題を取扱うこととする。更にここでお断りしたいのは，基本施設としての港湾が新たに建設されると，その港の機能施設等が同様に管理者と民間により，広域的経済判断なしに競合的に行なわれ得る危険性があるから，基本施設そのものが問題であることに間違いはない。この問題については広域港湾の利用計画ないし，機能分担として，最後に論じたい。

新しく港湾を計画する場合，その港の主たる流通圏域では，既設の港湾がどのような役割を負っており，既設の投資に追加投資をして，その効果が新しい投資と比較してどうであるかという判断が，必要であることはいうまでもない。場合によっては古い投資を生かすよりも新らしい投資をする方が，全体として効果が大きいこともあり得る。全体としてということは，既設の投資を港湾だけでなく，背後流通機能から，港湾に付随し海運流通に役立つ全ての投資や，人口・土地等総ての能力という判断，あるいは行政としての判断等を含んだ意味で考えねばならない。いづれにしてもそのような意味で具体的に検討されねばならない。道央の小樽港や室蘭港をそのような判断でみた場合どうであるか。

例えば，小樽港の機能の主な特徴を列挙すれば，日本海における最多強風(北西)を背後の山岳で遮り北海道で最も静穏度の高い港湾で，地形上水深が深く，広井博士の思い切った構想により世界的にも深い防波堤（−15m）が貴重な水面を作り上げている点が第一である。第二に，地形上平地が少く，第三に戦前の輸送需給形態から水深がありながら船型の小さいバースの埠頭群が作られ，全道的輸送のための鉄道網がこの中に張めぐらされていて，埠頭そのものが今日の輸送形態に即しないこと，第四に背後輸送の国道2車線の形状に屈曲，勾配があり，鉄道が自動車輸送に代りながら，戦後ようやくこの道路が舗装されるという，背後への考え方が非常に立遅れた事である。

従って，港湾にスペースを造成し，けい留岸壁を大型化し，背後の道路機能を大巾に拡大することが，小樽港海運流通ルートに必要な投資であり，総ての既設投資を生かしながら，この投資を追加したことによる効果を，道央全体の海運流通の理論的な在り方との関連で検討しなければならない。筆者のマクロ的な判断では，港湾と背後輸送を通じ3～4百億円程度の追加で充分ルート全体を近代化しうるとともに，後述のように道央広域港湾として機能を分担しうると考える(6)。

以上の判断のなかから，日本海側においては小樽港とその背後流通機能を整備するとともに，石狩港新港と背後生産ないし流通機能を整備すべく目下計画が進められている。

(5) 道央海運流通の在り方

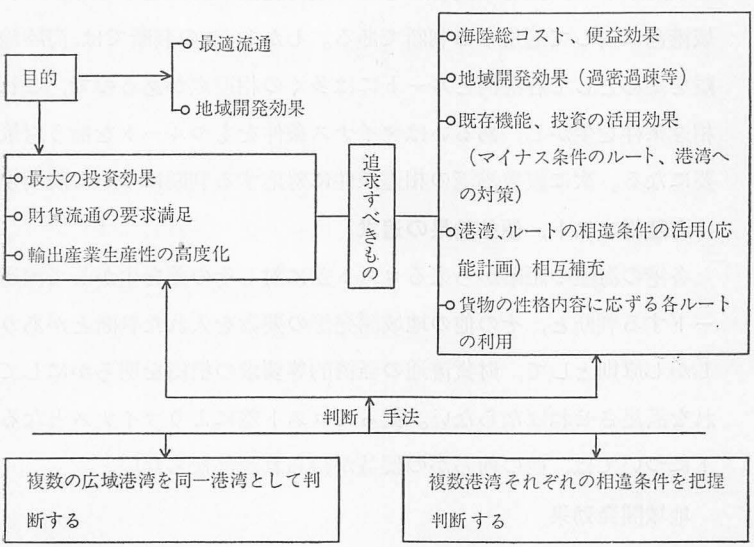
背後圏流通貨物は，石狩湾新港の建設や小樽港の整備等によって，各港を経由する割合や背後圏にかなりの変化が予想される。まず量的な各港配分については，北海道開発局港湾部担当，長内戦治氏，現小樽港所長がリニアプログラミングによって各港配分を試みた。京浜～室蘭港を海上至近距離として基準とし，道央地区を11のゾーンに区分し，各貨物毎に海上と陸上の総コストを入れて，最適のルートを求めたものである。このような方法は，日本列島の中でも地域を区分して，表日本と裏日本の港湾と内陸中間地帯との関係をみることも可能であろう。勿論前提条件のとり方や調整のしかたに問題はある。いづれにしても，筆者の行なった海陸輸送原価計算もそうであるが，一つの基本的判断とすることは可能であると思う。

このような量とコストとの関連の判断に，地域開発として政策面からの判断，既存機能との関係を加え，更に各港の最適な使い方，換言すれば機能分担あるいは相互補完的判断を道央地区に海運貨物が増加してゆく過程の問題として捉らえ，道央海運流通の在り方を求めねばならない。

土地利用と流通のための投資と流通の最も適切な形体とは，最終的に

道央地区として何かが考えられねばならないかも知れない。例えば東京都と東京湾の如き関係である。しかし東京湾が逐次機能増大を行なったようにかなり先と思われるテンポからすると最終的な判断でプロジェクトとすることは困難である。従って過程の問題として考えるならば，例えば僅かの貨物を各港に分けて機械化が出来ない，逆に無理に集めても小樽港の木材扱の如く水面造成費が高いとか，道央としての流通の量，性格が変化してゆく過程で，施設機能への投資が最も効果的であるような，流通の在り方である。

ここで，在り方というのは甚だあいまいな表現であるが，公共と民間の投資がその時点で最適な流通形態を指向して行なわれることといってもよい。従って公共投資がまず基礎となるので，計画的に「在り方」をリードする役割をもつ。最適流通をリードすることによって，結果的に過密過疎や不経済投資を排除し，土地利用等の現状を良い意味に変更し，地域開発の効果をあげる。二重投資や競合がないという事は現実には困



難である。考え方によっては良い意味の競合は在り得べきものかも知れない。しかしそれは程度の問題である。流通の高度化，経済の広域化がその程度の度合を変えつつある。よりシビアな経済性を追求しなければならない状態に進みつつあると思われる。いま道央各港を具体的に論ずることは避け，理論的方向を整理する。

若干の説明を加えるなら，目的とする所の最適流通は，既存機能を生かすことを前提として考えると必らずしも最も理論的にはなり得ない。既存投資の効果とのかね合で総合的に判断すべきことと考える。目的の三つの柱，投資効果と流通の満足及び輸送産業の生産性も，夫々相互に相反する要素を含んでおり，これまた全体として最もよい方法，斉合的処理を考えねばならない。

広域港湾の在り方を判断する手法として，便宜的に，二つの方法を考えたが，まず第一に同一港湾内の機能造成における判断，例えば重複投資をしない，貨物毎，その他埠頭の専門化を図る，港内水域等の条件に応じて施設する，貨物の内容に応じて機能施設の計画をする等，これを広域港湾に対して適用する判断である。しかし，この判断では，海陸輸送距離を始めとして各港湾とルートには多くの相違点があるので，これらの相違条件を生かし，あるいはマイナス条件をもつルートを補う対策が必要になる。次に複数港湾の相違条件に対応する判断について説明する。

海陸総コスト，便益効果の追求

各港の海陸の距離から来るコスト差に対しその差を生かして流通をリードする判断と，その他の地域開発等の要素を入れた判断とがあり得る。しかし原則として，財貨流通の経済的等要求の根拠を明らかにして，これを満足させねばならない。従ってコスト差によりマイナスとなるルートについては，他の何らかの便益が得られねばならない。

地域開発効果

地域の適正な土地利用を流通機能をもってリードする，長期的に過密・

過疎に対する判断をしなければならない。

既存機能，投資の活用効果

距離的にマイナス条件をもつ港湾とルートに対しては，距離差を克服するに足る諸条件，例えば夫々の港湾成立の要因や条件あるいは性格の違い，港湾のもつ能力，諸条件，港湾背後都市のもつ流通に寄与しうる能力，これらを生かすとともに，専門的な流通便益を付与すること等により既存機能と投資を活用する判断である。例えばフェリーあるいはコンテナー輸送による距離差の克服，運賃負担率の高い貨物扱，保管あるいは加工機能による便益，鉄道による遠距離輸送等である。しかし原則として広域港湾内においては，例えば既存の穀物サイロ等多大の投資を行なった港があれば他の港湾はこれを差控えるという協同体制をリードしなければならない。距離差と高級貨物の関係は，本学会年報 No. 7 に「大阪港の貨物流通とその問題点」として柴田悦子氏報告のなかで，大阪港周辺の工業産品輸出貨物の85%が神戸港経由とされているが，この理由のなかにその関係が見出される。即ち輸出消費財の生産が地価の高い大都市で行なわれ，生産の伸と輸出の船積までの保管のための保管施設増設が困難であり，一方神戸港の保管機能が充分あり，殊に上屋利用の低料金と出来るだけ早く換金するための船待ちが可能である等，外貿港として神戸港の機能が，陸上運搬費に上廻る便益を与えることによると考えられる。高価品は金利で計算すると定期船を一回後らせることによる損失は馬鹿にならない数字になる。このためには大阪～神戸間の道路が良い状態でなければならない。このような関係が道央港湾でも長期的には考えうるであろう。小樽港の実例では，旭硝子がはじめは，苫小牧を利用し，札幌市内に倉庫とカット工場を設け，そこから市内の現場に配送する計画であったが，4号埠頭の完成に伴い方針を変更し，小樽港揚とし4号埠頭にカット工場を建設中である。札幌市に対しては高速道路の完成もあり港頭から直送し，道内には鉄道も利用して送り，全

体としての便益を確保した。いうまでもなく，流通ルートの選定は単に距離上の要素だけでなく，実に複雑な多くの要素がある。このような要素を把握して適切な対策をリードしなければならない。

港湾ルートの相違条件の活用・相互補完

これはむしろ同一港湾としての判断というべきであり，敢えて説明の要はないが，このあたりに広域港湾運営の真価がある。

貨物の性格・内容に応ずる各ルートの活用

前記硝子は量としては少く，メーカーも寡占である。当然メリットの大きい港湾に集中する。穀物扱の大型ニューマを設置するために最低扱量を確保しなければならないから，ある量まではその港に集中した方が良い。逆に需給の変動の激しい貨物扱については，一港に集中せず，扱施設機能を各港に分散しておいた方が良い（従来，石炭，木材等はその意味もあり，荷主の話合である程度リスク分散の方針が出されている)。この項は集中すべきもの，分散すべきものといい換えてよい。集中，分散という判断では広範囲になり，前記各項と関連するが，例えば外貿，内貿の区分，低価品，土場貨物・倉庫貨物，背後との関連で集中してある地域と流通するもの，飼肥料・農器具の如く全道分布するもの等多くの区分が考えられる。

以上の説明はもっと具体的に貨物毎・港湾毎に説明すると極めて簡単明瞭であるが，ここでは一般論としたい。

4. 広域港湾管理について

同一港湾の中でも色々不都合が起き，理想的管理運営はでき難い。いわんやということになるが，少くとも管理を国から委託されている立場からすれば，国あるいは道と各港管理者の間には，広域港湾の在り方の中で一本の筋を通しておく必要がある。このための方法として考えられることは，最も強い体制は同一管理者によること，即ち道の管理か一部事務組合である。次は

実質的な方法として，ある程度義務づけられた話合の場を作る，例えば「広域港湾法」ともいうべき法規定により広域港湾協議会を設け，これによって必要な措置を行なう。また広域港湾審議会を設けて，広く意見を集める。まだ方法はあると考えるが広域港湾の問題は，切実に展開しつつあることであり，また全体の発展を求めるために，有効な手段を必要としている。

むすび

以上甚だ不充分な議論を展開したが，広域港湾の視点で計画し，利用することは未だ非常に難しい状況下にある。それは必要を認めるものと認めないものとの立場に分かれているからである。

石狩湾新港については共同管理の方針が明らかにされ，機能の造成についても色々と論議されている。一般的世論として両港の適切な利用が考えられている。一港の浮沈よりも地域全体の発展という視野に立つことが重要であることはいうまでもないことである。強い行政指導が結果的に必要になると思われる。本論が叩き台にされることを望んでやまない次第である。

注 (1) 屯当り100円位安い，但し，8×8×20コンテナをコンテナ専用船で輸送し，札幌市の苫小牧寄（大谷地），小樽寄（宮の沢）に流通センターを設け，これより小口配送した場合の比較

(2) 学会報 No. 8「海運流通の斉合性」エントロピを極少ならしめる空間計画上の判断

(3) 229ページ

(4) 本図は石狩町計画課長田中実氏編の「石狩河口地区開発史年表」による。（図A～D参照）

(5) 海洋筏は長さ約120m，巾約16～18m，アムール河より500G.T.位の沿岸警備艇により曳航，時化により解体の事故あり，廃止。

(6) 小樽港防波堤内のほぼ最終的整備計画を策定中であるが，今後の投資額は基礎施設と機能施設とで約130億円である。背後の道路整備には尚200～250億円を要するものとした。道路は港湾だけのものでないから，全て港湾への投資とはいえない。

上屋戸前受制以後の変化について

—— 埠頭の効率的使用に関する一側面 ——

田　中　省　三
（日本海事検定協会）

目　次

1. 埠頭の効率的使用の経緯
2. 埠頭の効率的使用の実態
3. 一貫責任体制の進行と機能面よりみた諸問題

1. 埠頭の効率的使用の経緯

第1段階——埠頭の「あり方」としての優先使用

埠頭の効率的な利用をめぐる主張がなされたのは，周知の通り昭和36年夏頃ピークに達した「船混み現象」からである。歴史的にいって，今日までの経緯を3段階に分けてみたい。それぞれの段階に応じて，主張の内容や施策について重点の置きどころに差異があるが，利用の仕方に対して常に「あり方」をめぐって，現行港湾法なり，港湾運送事業法に関する解釈の適否や修正，批判，或いは充足すべき立法化の動きが一貫して流れていることが極めて特徴的である。

昭和36年から昭和39年3月3日の港湾労働等対策審議会のいわゆる，旧3・3答申を経て，昭和40年10月11日港湾審議会管理部会の答申である「港湾管理者の財政基盤の強化と港湾施設の効率的使用」に至る期間は，今日の埠頭利用の実態と，更に方向づけを行った基礎歴年であった。また「高度成長経済政策」による海外市場の開拓にともなう急激な貿易貨物取扱量の増大によって，「船混み」状態を起してきた側からの主張が基調になっている。

昭和30年代後半からの日本工業の飛躍的拡大＝日本経済の急激な成長からもたらされる貨物取扱量の増大という現象が「船混み」に連なるというのは

一つの絵解きになっている。それが政策の対象に浮び上ってくることで，昭和25年5月に制定をみた「港湾法」の意義である地方自治に即した自主的運営なり民主的な港づくり，或いは港湾の管理・運営に資する経済活動としての事業である港湾運送業の実状に触れないわけにいかなくなったのは当然なことであろう(1)。

つまり，港湾と生産部門との関連をみる場合，歴史的にいって戦後日本資本主義の重化学工業化による再編成を基軸とした「港湾問題」に他ならない。技術革新というものが，生産の一貫性，多様化，大型化を生みだしていくことを可能にしたことと結びついて，流通部門の一つとしての港湾（生産手段としての）が，それら再編成の範ちゅうに組み込まれていく具体的強化策といえる(2)。

昭和36年の〝船混み〟以来，埠頭の効率的利用への最初の提唱とみられるのは，前述した昭和40年10月11日の答申が，具体的方策の嚆矢とされている。「経済成長政策」は産業構造と同時に経済活動の構造を変化せしめた。経済活動を生産，消費，流通という3つのセクターから成るという機能主義的思考に立つならば(3)，迫り来たる経済政策の行き詰りを目前にした緊急に実施しなければならない事柄であったことが伺える(4)。

行政面からは，昭和37年8月9日内閣総理大臣池田勇人は港湾労働等対策審議会（昭和37年4月設立）に諮問一号を発しているが，他方，海運界では，いち早く船主港湾協議会を発足させ（昭和36年6月），海運業の「港湾問題」としていると共に，経済活動の進展にともなう邦外船の積取シェアー競争力の強化を目指し，昭和38年7月「海運業の再建整備に関する臨時措置法」が制定された。

一方，「国民所得倍増計画」に対応して策定された「全国総合開発計画」（昭和37年10月5日閣議決定）の中心的課題の一つとして「第一次港湾整備5ケ年計画」の一層の進捗，それらと相俟って公布された「新産業都市指定」による開発（昭和38年7月，13指定地区）等々は，同時に日本海運資本の要請と

して，配船の効率化，それに適合し得る港湾の整備，在来埠頭の「あり方」に対置した新たな「あり方＝利用方法」であった。重化学工業を中心とした産業構造の変化の花形として開発された新産業都市の殆んどが臨海工業としての立地条件をその要因としているため，専用船の著しい建造と工業港の整備が先行したことはいうまでもない。

船混み現象以来，昭和40年10月11日の答申になって現われる「埠頭の優先使用」への過程を重視する。一つは，海運界，港運界が貨物取扱いの波動性のクッションとしての港湾労働の日傭労働依存，雇用の常用化と港湾労働法制定に反対してきたのが，旧3・3答申に見られる諸対策を講ずるようになった背景は前述の日本の産業構造の変化に主要因がある。二つは，単に前近代性からの脱皮という原点を昭和36年に基点を置くことはできない。「埠頭の効率的使用」に至る新たな港湾労働の組織化＝技術革新に対応し得る『労働力の編成と労働過程の変革，さらに経営内部組織および外部組織における「経済的合理主義の貫徹」による全面的な「近代化」と「合理化」の進展』(5)にある。

この時期は，ある意味では戦後日本資本主義発達の根本的問題の分析を内包した過程であるともいえる。兎にも角にも，「旧3・3答申」によって示された具体的施策である。

① 労働力の確保並びに労働条件の向上は，「港湾労働法」の制定をみる。（昭和40年6月3日）

② 港湾運送事業の近代化は，第二，第三段階に至って，いわゆる〝第一次集約〟から〝第二次集約〟の答申によって具元化されていく。

③ 港湾の管理，運営の改善については，先にあげた昭和40年の港湾審議会管理部会の答申「港湾管理者の財政基盤の強化と港湾施設の効率的使用」になって表われる。

第2段階——埠頭使用の効率化「優先から専用へ」

埠頭の効率的使用の第二段階は，国際海運競争の嵐を告げるコンテリゼーションの日本での幕明けより始まる。第一段階の幕切れに打ち出された「埠

頭のあり方としての優先使用」として，埠頭の効率的使用のための措置，

(1) 岸壁の航路別，貨物別優先使用方式の推進

(2) 港湾運送事業体制の改善

(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が第二段階に入って港湾における疾風怒濤の時期を出現させることになる。

第一段階で埠頭の「あり方」を軸として出されてきた優先使用に今後の埠頭の具体的利用に関する方針の萌芽をはっきり見てとることができる。というより，当初より出された優先使用を一つの便法として「あり方」を問うていった時期が第二段階であったともいえる。

つまり，昭和40年の「答申」のポイントの一つである〝埠頭の効率的使用のための措置〟の効率を妨げている疎外条件として現行港湾法の解釈について指摘がなされる。すなわち，港湾法が主要港の実情に即さない「公共規制」と「オープン利用形態」にあるとし，『埠頭を船会社等に貸付け効率的に使用することを可能にするため……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一つの団体を設け，長期低利の財政資金を導入して埠頭の建設を行い，もって効率的運営を図る』ことになり，これが後の外貿埠頭公団の発足（昭和42年10月）となり，大きな役割と問題を提起することになる。

そのため，当面，もう一つの疎外条件である港湾運送の事業体制との関係で〝岸壁の航路別，貨物別優先使用方式の推進〟をあげている。これらの背景として，海運造船合理化審議会の「わが国における海上コンテナ輸送体制の整備について」という答申（昭和40年９月12日）を抜きにできない。この答申の前年９月から始った太平洋航路におけるマトソン社のフル・コンテナ船の就航以来の国際海上コンテナ輸送の渦の中に一気に突入することになる。しかも，それによる海運資本の利潤を保証する体制――一つは，海運資本主体の投資対象である船舶の建造に関する国家による資金融資策，もう一つは，国家，地方自治体による港湾の新しい輸送形態に適った整備・建設並びに，

港湾全体の新しい管理運営の秩序確立というものがあればこそ成し得たものであった。

この段階の特徴は，第一段階での港湾における諸問題の基盤となっている輸送の経済性追求の施策を国策（行政指導）として明らかに打ち出したことであろう。いくつもの答申，法改正，立法がこれほど集中した時期はない(6)。埠頭の効率的利用に関しての検討とはいうものの，所詮いくつかの答申にも述べているように，埠頭の管理，運営，港湾労働とのかかわりを持たずに存立できない。昭和40年10月11日の答申より昭和45年３月27日「専用埠頭の効率的使用と特殊料金のあり方」に至る過程は，港湾政策の意図と本質が第１段階より一層の圧力が加ってくる(7)。

このように，港運業の〝近代化〟を推進しながら，昭和43年８月にはＰＳＷ航路における邦船フル・コンテナ船の就航を皮切りに国際海上輸送の形態変化に一層拍車を加え，日豪コンテナ・サービスに続いて，昭和45年にはＰＮＷ航路でのフル・コンテナ船就航，コンテナ専用埠頭でのサービス開始，ＴＰＦＣ，ＪＡＧの上屋戸前制の採用と導入開始というめまぐるしい変動をくぐることになるのである。とりわけ，コンテナ化の推移には著るしいものがあった。神戸港では，昭和42年秋以降年度末まで，輸出コンテナ貨物取扱量が当初4,000トンであったものが，昭和45年度には131万トンに達した。

これら外貿定期航路におけるコンテナ化の趨勢は，埠頭の効率的使用が専用コンテナ埠頭での効果の大きさを如実に示していくことになった。と同時に，昭和45年３月27日の答申にもあるように「専用埠頭の機能の逐行を直接に担当する港湾運送事業も，貨物の流れに即応し，かつ運送責任の所在を明らかにした一貫直営体制，これと同等な一貫運営体制を確立するため……」「これに応えられない事業者であるならば免許制のもとに行政がいかに庇護しようとしても利用者側から見放されてしまうという厳しい情勢にあることを充分認識されたい。」（昭和45年３月６日，近代化基本計画委員会での上原参事官の説明より）という体制への脱皮が強く要請される。

第3段階——港湾全体の効率的利用，有機的利用「専用埠頭中心の港湾へ」

この段階は「専用埠頭の効率的使用」の答申にもあるように，輸送形態の変化の主役を務める専用船，専用埠頭建設の進展が，そこでの一貫運営体制への脱皮を迫られている港運業の在来機能を消去するような，また，その下で働いている港湾労働者の命運にかかわる諸問題を露骨に生み出していく。

実際，神戸港における主要定期航路におけるコンテナ化の進展には驚威的なものがある。昭和44年度を基準に46年度取扱量の伸びは226という指数に達し，外貿貨物量（輸出）の14%がコンテナ化貨物である。とりわけＰＳＷ航路のそれは77%という高率を示している。

また，神戸港における私有施設と公共施設での取扱量の推移は，港湾の利用に関して大きな変化をもたらしている。（別表—1参照）斯様な実態は，輸送形態の変化，専用埠頭の効率的利用という面からの物差しで埠頭の効率的利用を推し測っていく傾向を生み出していく。一つは，そこでの一貫責任体制の強化推進はほぼ完全に履行されつつある。つまり，国際海上輸送のキイ・ポイントを握るターミナル・オペレートのシステム化は，そこに参画する総ての港運業の機能を生産性の向上に凝縮させることにある。この一点にそれぞれの機能の合理的，有機的な再編成が否応なしに求められる。しかも，取扱貨物の大量化にともなう私企業としての経済性追求のもとに各港運業が置かれる。

もう一つは，専用埠頭を中心とした在来埠頭，港頭倉庫群との有機的，一体的な結合の問題である。或いは，他の輸送形態（トラック輸送，カー・フェリー輸送）との結びつきの事柄がある。

昨年末，運輸省港湾局港政課の見込みによれば，コンテナ専用船による取扱貨物量は昭和45年4.8百万トン，昭和50年28.2百万トン（定期船総貨物量の1/3）になる(8)。また，外貿埠頭公団計画の専用バースは，コンテナ・バース36，ライナー・バース46にのぼる。

神戸港においても，昭和50年に取扱う外貿定期航路専用バースであるポー

ト・アイランドでの取扱量は1,000万トンを超えるとされている。これだけ大量の定期航路貨物をさばくには神戸港全体の有機的な結びつきなり，運営が必要とされることは自明の理であろう。

その場合，上屋戸前受制による埠頭の効率化は「理想的な姿で実施される条件が調うものとみられる」[9]とするならば，公共埠頭における利用形態なり運営がどうあるべきなのか，余りにも一方的な問題提起をもたらしている。

以上，埠頭の効率化をめぐって経緯の概要をたどってきたわけであるが，第3段階，即ち，今日の特徴は物流革新，運輸のシステム化というもとでの港湾利用者，一般公衆（港湾法第46条）の経営構造の再編成の最終ラウンドにさしかかっている。このことは当然のことながら，新たな労使関係を生成していくものと思われる。

注 (1) くわしくは，日本経済政策学会年報1971年，北見俊郎「港湾における社会資本の諸問題」のなかで，経済発展と港湾問題としての港湾の近代化の推進であった旧3・3答申の成果と欠陥を述べておられる。

(2) 柴田悦子「港湾経済」P．12～21，第2節，〝港湾における経済的性格〟。昭和47年6月，成山堂書店。

(3) 中西睦「コンテナリゼーション，理論と戦略的知識」P．14〝経済発展と経済活動の変化〟

(4) この時期の「国民所得倍増計画」に不可欠であった「社会資本の充実」「産業基盤の拡大」という独占にとって必要とする課題に応えるため，道路，港湾，工業用地，用水に国家財政，金融政策による膨大な設備投資の一つとして「新港湾5ヶ年計画」が策定された。

(5) 吉村朔夫「現段階の国家独占資本主義と合理化」昭和47年5月〝賃金と社会保障〟P．7．労働旬報社。

(6) 昭和40年代の前半に出された答申並びに立法は，港湾審議会を中心として，主なものでは次のようなものがある。

昭和41年6月，免許制限を軸とした港湾運送事業法の一部改正。昭和42年3月3日「事業集約化の答申。」昭和42年7月14日「外貿定期船埠頭の効率的使用についての答申」。昭和43年3月6日「5大港一般港運業の集約化」続いて3月21日「5大港一般港運業以外の業種に係る集約化」についての答申。同9月30日「5大港以外の各港における集約化について」「運賃料金体系の合理化について」昭和45年3月27日「専用埠頭における特殊料金のあり方について」「専用埠頭の効率的使用につい

て」。

(7) 昭和45年3月6日「近代化基本計画委員会における上原参事官の説明」

(8), (9) 昭和46年12月15日「港湾をめぐる輸送革新の進展について」運輸省港湾局港政課。

2. 埠頭の効率的使用の実態。

ここで述べる実態とは，埠頭運営における主として非オペレーション面にスポットを当てることで効率的使用の実状を提示することにある。その意図するところは次章にて明らかにしていくが，前章にて行った一定の史的把握の上に立って，具体的諸問題から港湾の効率的使用，港湾の生産効率向上の重要なファクターである各機能の分化，集中というものの有機的関連を究明しようとするものである。一つは公共埠頭であり，他は専用埠頭である。

(1) 公共埠頭——摩耶埠頭での上屋戸前受制の場合。

上屋戸前受制度下での公共埠頭については，そこにおけるターミナル・オペレーターを誰が担当するかということ，更にその結果，大きな打撃を受ける港湾運送事業の問題を避けて通るわけにはいかない。所謂「摩耶方式」である。

「摩耶方式」は，外貿定期航路の公共埠頭における「公共規制」に対する「公共埠頭の効率的利用」並びに「経済性の追求」の一定の限界と「物流革新」「輸送システムの変革」をめぐる船社側の今後の埠頭運営の基本的政策及び港運業，とりわけ海貨業の現実的な対応策である。これらの事情は，昭和45年10月実施に至る経緯がよく示している。

昭和43年1月船主港湾協議会の結論として米航同盟（ＴＰＦＣＪ，ＪＡＧ）船主会に上屋戸前受制導入を提案，同年9月の米航同盟総会にてこれを確認し，昭和45年4月同総会にて上屋戸前受制が導入できる神戸，横浜両港を対象に8月20日実施のための同盟ルール改訂の決議を行った。

一方，港湾管理者である神戸市と国によって建設された摩耶埠頭の運営につき，

① 埠頭を紐育定期航路の優先使用とする

② 上屋付バースとし，上屋はバース指定をうけた本船に使用を許可する

③ 荷役業務は共同出資（ステベ・乙仲）の「摩耶ターミナル㈱」が一元的に行う

とした。

他方，限定一種に代表される海貨業は船積み準備行為をめぐって，公共埠頭での港運業の一元化に真向から対立し，その間，官側からの調停により，

① 摩耶埠頭での上屋一般貨物は，ステベ，沿岸，乙仲の共同出資による摩耶協同組合が管理する。

② 上屋戸前受貨物の管理については，船社指定によりターミナル・オペレーターを決め，公共上屋11棟の各棟を仕切った上屋戸前受貨物のスペースを確保する利用方法で行うこと

で一応の落着をみた。

岸壁，上屋のセット使用は特定利用者の専用使用によって最大効率を生む。この発想は専用埠頭における一貫体制での一船社一元請と同様であり，神戸市当局の当初の目的であったバースの優先使用と船社への上屋の専用貸し構想から大きく後退したものであった。

摩耶方式の特徴は，航路別優先方式と一棟一沿岸業を基盤に，公共埠頭における運営について港運業の参加基準を (イ) 上屋一般貨物の取扱い＝摩耶協同組合 (ロ) 上屋戸前受貨物の取扱い＝船社指定のターミナル・オペレーター，と併列させることで，前者にて一定の公共規制を適えさせ，後者にて海貨無限定業種（船社乙仲）を誕生させた。

いずれにせよ，輸送の効率化に資する埠頭の効率的使用を部分的にせよバース，上屋の一体的使用により経岸率の向上にレールを敷いた〝摩耶方式〟は，公共埠頭における運営の内容に大きな変化を与えている。

別の言い方をするなら，本格的な戸前受制実施のためのトライアル的役割を果している。また，この実績は大きい。上屋付バースの一体的使用により

船社業域の拡大とともに，拡大部分での業務を一定の港運業者に依譲する代償としての船社権限の強化が行われる。これによって起る港運業への影響は大きい。具体的には，海貨業のオペレーション部門からの後退，検数業務，検定業務の機能としての「あり方」への圧力がある。

この小稿では，公共埠頭でのターミナル運営の一元化というものの実際業務の流れを中心とした一側面を実証的に描くことにある。従って，この試みは，あくまで埠頭の効率化のポイントの一つである「貨物の流れ」，それをフィード・バックしていく「貨物情報のデータの流れ」という機能面での有機的な関連に焦点を絞るものである。故に，これから引き出される事柄については後章にて述べる。

実態はどうなのか。

（取扱量と内容）

昭和45年10月より開始された運送業務の進展状況は公共上屋取扱貨物量（上屋経由）の戸前受貨物は月を追って増えている。別表のように昭和46年6月時点では22.7%に達している。しかしながら，これを量的に把えた場合，傾向としては大きな変化をみせていない。

他方，開始前からの船積荷役形態をみた場合，はしけ経由が75%より46.2%，経岸率においては25%より53.8%と著しい変化を見せている。ところが，一方公共上屋からの貨物の搬出状況をみた場合，相も変らず横持ちという港頭での交叉貨物が多い。中味としては，上屋戸前受貨物への変換貨物が含まれるわけであるが，これを単に公共上屋の海貨の手庫化という面で律し切れないものがある。それは，物流コスト，或は船積準備行為という面からの要素を加味する必要があると考えられるからである。つまり競合は成り立たないということはあり得ないということである。

（上屋付バース使用の特徴）

貨物搬入受付は本船入港15日前より開始され，未通関貨物は本船出航2日前まで，通関済貨物は前日まで搬入できる。この制度は，公共埠頭の専用使

用を既成事実化し得る効果をもっている。つまり，一船毎に借り受けているが，港湾管理者の側にて同一バースに同一船社の船舶が接岸できる秩序を持たせる配慮を行っているため，配船数の多い船社は特定の上屋付バースを継続して使える仕組みになっている。

（機能分化と集中）

別図に示しているのは摩耶埠頭における上屋戸前受制による業務の概要を機能的に描いたそのである。一つの制度下での運営というものを考察する場合，必然的にターミナル・オペレートの基軸である業務の一元化というシステムの中で，ターミナル・オペレーター，荷役業，海貨業，検数業，検定業の機能の内容と各機能とのインター・フェイスを明らかにすることが求められる。その際，機能面からの合理性の追求と，特定の機能にある種の重要性を附与する場合，夫々の機能が依って立つ利益を表す手段を研究することが必要であると思われる。

(2)　専用埠頭——ポート・アイランドにおけるコンテナ・ターミナルC・F・S業務を中心に。

上屋戸前受制とコンテナ化は，本来的に発生の源を一にしている。埠頭の効率的使用において，上屋戸前受より先行していった最大要因は，技術革新と結びついた海上運送形態の開発と埠頭の専用使用であった。当然のことながら，この背景には主要国際商業航路を主体としたコンテナ化の著しい進展がある。

この項では，斯様な事柄でなく，もっぱら神戸港におけるコンテナ・ターミナル，とりわけC・F・Sでの一貫運営体制に関する問題に触れたい。

（取扱量の増大）

ポート・アイランドのコンテナ・バースが昭和45年7月から稼動してより，供用バースの増加とともに46年末までの実績は，輸入で7倍，輸出で4倍の取扱量を示している。この数値は，昭和46年度神戸港のコンテナ貨物中，輸出入共52%の割合をもち，フルコンテナ船による取扱量において，輸入62%，

輸出68%の割合を表わしている。このように，バース建設の進展によって一層の取扱量の増大が想定される。

（埠頭の効率化）

コンテナ貨物の輸送効率化には，いくつかの要素があり，中でもターミナルの運営はキイ・ポイントであるといわれる。ポート・アイランドのコンテナ・バースのターミナル運営には，それぞれ相当な差異がみられる。前提条件としては，それぞれの専用埠頭における一貫体制の「あり方」なり，集荷体制との関連を見なければならない事柄であろう。狭義な面では荷役機械，コンテナの差異，それにC・F・S及びコンテナ詰されヤードに搬入される貨物との関連がある。

コンテナ・ターミナルの運送効率は別表に示されているような実態の推移からいって，喜多村氏も指摘しているように(1)，公共埠頭とは比較にならない高い生産性を発揮する。

（C・F・Sの制御機能）

一昨年10月より1ヶ月に亘って行った「輸出入コンテナ貨物の流動調査」（大蔵省，全国8税関，京浜，阪神外貿埠頭公団）によれば，主要5港で船積されるコンテナ詰めする場所を施設別にみると，海貨業倉庫（51.9%），公共上屋（13.2%），C・F・S（7.9%），C・Y（3.6%）と76%強が港頭地区に集中している。同様の傾向が神戸港にも適合し得ることが報告されている。

このような実態調査にもとづいて，C・F・Sの役割なり，機能をみた場合，コンテナ・ターミナル運営にとって取扱量からいえば補完的な要素である。しかしながら，過去のコンテナ化の実状を踏まえた場合，各専用埠頭での差異，或いは内容には画一的に考察するにはかなり問題があるようである。その背景には，調査時期，コンテナ化対象市場，東京湾，大阪湾に代表される貿易構造が要因になっていると考える。それだけC・F・Sに，での特徴を把えることは，コンテナ化なり埠頭の効率的使用にとって一つの素材に値

すると考える。

従来，コンテナ化導入の過渡的段階での調査では輸出船積コンテナ貨物の3％が，C・F・S通過量とされていた(2)。また前述の「流動調査」においても，神戸港では10％弱という結果を引きだしている。B社の場合，一船に限っての結果であるが，通説を破っている。

さらに，C・F・Sに搬入される貨物は未通関，通関済に限らず，必ずしもLCL貨物が大宗を占めるとは限らない傾向を見せているとともに，C・F・Sをストック・ポイント的に本船スケジュールと合わせて貨物搬入が行われている。これらの事柄は，輸送経済を考える際，物流コスト面からの検討要因として物流における選択の自由＝集荷と市場の関係が海上運送人，港運業，荷送人の関連で把えられる必要がある。

C・F・S内の業務は予期以上に煩雑さを伴いながら，当然のことながら公共埠頭における上屋戸前受制とは比較できぬほど効率的である。それだけに，C・F・S内業務の最大の特徴は，本船スケジュールを軸とした運送業務の集中的，効率的な機能発揮が否応なく要求される。C・F・Sオペレーターは，荷役機械，労働力，コンピューター等の分業化による各業種の責任にもとづく最大限の機能発揮を統制する。

注　(1)　「海運」昭和47年5月，P．101〝転換期の港湾運送〟喜多村昌次郎。
　　(2)　倉庫施策研究会「倉庫立地の変化とコンテナリゼーションの影響について」昭和44年9月。

3.　一貫責任体制の進行と機能面よりみた諸問題

「港湾問題」の契機となった昭和36年以来10年，〝問題の所在〟については大方が明らかにされてきた。その間，港湾行政を一つの座標軸として推し進められている「近代化」なるものから生じる様々な矛盾に関して，昨今は経済経営対象としての意欲的な取り組みが顕著である(1)。また，この10年間は『戦前矢野剛氏ら数少い先覚者によって細々と切り開かれた港湾論という

特殊研究は，戦後の高度成長期にいたり一つの学会を形成するまでに発達した』(2)という日本港湾経済学会の沿革に象徴的な感慨を覚える。

「港湾問題」のなかで，とりわけ〝港湾労働〟と並んで〝埠頭の効率的使用〟＝〝生産性向上〟というサイクルを創りあげるため，行政指導という座標軸を従軸とし，資本を横軸とした港湾づくりの設計図をみる場合，幾多の審議，答申をよりどころにしないわけにいかない。

昭和37年4月に設立をみた港湾労働等対策審議会以降，昭和45年6月2日行政管理庁行政監察局の勧告，これに対する運輸，建設，労働三省の回答を経，さらに，昭和47年6月16日運輸省港湾局試案なる「輸送革新に対応した新しい港湾運送事業」は従来までの港湾行政の一転期を印すものとして注目される。

明らかに，これらの経過が示しているように「港湾問題」の所在と変革の諸要素を明らかにする作業とともに，現在進められている一切の港湾政策が再検討される必要がある。ここでは，これらのことに触れるのが本題でないが，これらの事柄をめぐって，すぐれて二つの接近がなされていることに触れておきたい。

一つは，港湾の近代化の必要性を技術革新と結びつけて喜多村氏は述べておられる。『資本集中を背景とした新技術の採用と労働組織の再編成により，飛躍的に労働の生産性を高め，利潤増大，価値増殖を達成するためのあらゆる方策がその基礎になっている』(3)この背景には歴史的概念としての「近代化」と表裏一体の姿をとっていることはいうまでもない。そこで港湾の「近代化」から「港湾経営」の問題に発展していく。つまり港湾の法的，行政的「管理運営」から経済性の対象足り得る経営の転換が要請されていく。北見氏も述べているように，『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』(4)

6月16日の運輸省港湾局港政課試案「輸送革新に対応した新しい港湾運送事業について」は極めて顕著なものがある。『在来型港湾運送事業の実態は，

港湾運送の利用者（航社，荷主）との契約当事者たる元請業者（1種）と部分的物理行為の担当者たる下請業者（2種，4種）という二重構造となっており……このような二重構造は，港湾運送の波動性のゆえに経済合理性があると説明されてきたが……(労働力不足，共同雇用の理念が大勢であるため)……二重構造は経済合理的な存在理由を失ったとみるべきである。……このため従来の業種区分（2，4種間のみならず元請，下請を含め）は開放的方向で一本化して，港湾運送業者のすべてが利用者から元請けできる体制をとるものとする。』

これらの理念は，北見氏が兼々指摘しているように，他産業では類をみない社会環境にある前近代性をもつ港湾社会の〝だ・ら・り〟からの脱却と〝身分から契約へ〟という日本資本主義社会の質的変化に関するものである。港湾局試案の港湾における二重，三重構造の指摘は新たな「現代的企業経営」による経済活動の向上と効率的な生産力の増大で求められる二重構造は「競争原理」のもとで行使することを否定はしていない。

埠頭の効率的使用にかかわる具体的方策の不充実な面に関して港湾の管理・運営の改善があげられている。（充実面としては，外貿専用埠頭の効率利用が成果を収めている。）その際，まさしく喜多村氏が述べておられるように『港湾の公共性なり港湾施設の公共規制は，経済社会の発展成長にしたがって，変化し変質すべき概念である』(5)

いうならば，それは近代日本社会史上に常に横たわっている「公」の原理でもあり，二面性である。この理念には，公共という意味が民主主義の理念でもある一般大衆の福祉と人間的な利益につながるものがあるとともに，「公」の前にすべてを呑みこんでいく使い分けは，とみに特筆すべきことであろう。昨今の「公害」という言葉は民主主義の理念としての「公」の否定の何物でもない。

もう一つは，港湾の専用埠頭を中心とした荷役機械の技術革新による近代化に国家資本を投入することに関して，柴田氏は『港湾「合理化」の最大の

「要請者」の海運資本は，海上交通生産に不可欠の通路投資部分が国家資本によって保障されるため，彼らの固定資本部分への支出を減らし，資本の回転率を早めることによって利潤増大と資本蓄積をすすめるものである。』(6)それ故に，埠頭の効率的使用のあり方としての一貫責任体制への変革に関する行政指導は，明らかに特定の港運業者に限った国家独占資本を通じてなされる「体制的合理化」という対置を行っておられる。

いずれの論旨であれ，今日の港湾の利用に関する根本的変化として接近されているものである。

前章の埠頭の効率的使用の実態で若干触れたが，昭和36年より昭和45年6月の行政監察局の勧告，今年6月の運輸省港湾局試案に至る「港湾近代化」の途上にある諸々の変化の実態に立って，いくつかのことが指摘される筈である。

一般的にいえば，近代化の途上で専用船コンテナ化に代表される海上輸送形態の変化にともなって，港湾の整備，或いは施設の近代化というハード面の機能変化が何をもたらしてきたか。そして何を残してきたかを考えるとき，その影響とかかわり合いは広く，極めて根元的な事柄にぶっつかる。

一つは，物流革新という物差しで港湾というものを測り，そして制御しきれるものなのか，どうか。もう一つは，新しい運輸システム化に伴う諸問題，例えば，新たな専用埠頭の運営を軸とした港湾の利用に関する検討が必要である。

同様に，今後の港湾において重要な役割をもつ一貫責任体制なり，総合ターミナル，オペレーターへの指向が何をもたらし，何を残していっているのか。更に，港湾機能を形成する基本要素である港湾の管理・運営，港湾運送，港湾労働者の雇用関係の既存体制からの脱皮が強調されているが，港湾の利用者たる船舶運航業者，荷主が享受する近代化によるサービスの代償に関しても当然「経済性の法則」による検討が必要になってくる。

前章までの経緯と実態の概要を通じて，埠頭の効率的使用としての上屋戸

前受制，専用埠頭での一貫責任体制をめぐる問題を究明しようとしたことを要約すれば，次のように考察できる。

専用埠頭の使用効率の高さは，専用使用という基盤に立って荷役機械，施設とそこでの一貫運営体制のみでは充分達成できない。前述したように，在来埠頭なり港頭地区の倉庫群との有機的，一体的な連繋のもとでなされることが求められる。この様に図式通りにできるのかどうかを考えるとき，これらの要素を形成する事柄をどう把えるかということがある。

それは，専用埠頭の上屋C・F・Sなり背後地倉庫を通過する貨物と在来埠頭の上屋，倉庫を通過する貨物をめぐる競合関係を埠頭の効率的利用という面からどう求めていくのか。物の流れをフィジカルに把えるだけでなく，一歩入り込んでそれぞれの機能の有機的関連を重視するところに一つのポイントがあるのではなかろうか。とするなら，埠頭の効率的使用にどのようなファクターを持つものだろうか。

例えば過去，ゾーンC・F・S或いは港頭地区での横持ち貨物の割合の実態をみるとき，喜多村氏も述べておられるように，ターミナル・オペレートでの集荷機能がそれに価するものであるといえる。(7)

二つは，戸前受制以後の変化は荷役を中心とした港湾運送の一貫責任体制づくりと，専用埠頭，とりわけコンテナ・ターミナルの実態と表裏の関係でとらえられるべきである。

効率的使用＝生産性向上のため「港湾の独占的利用」の新たな展開は，単に港湾荷役を中心としたハード面での急速な体制づくりだけでなく，ソフト面に「機能としての一貫性」と体制づくりを求めていることは確かである。その場合，港運業の体質が労働集約的特質からの脱皮にとどまらず，企業経営の近代化＝再編成がおのずと港湾労働力の再編成に集約されることは明らかなことである。その原形をコンテナ・ターミナルに見ることができるのである。

注 (1) 港湾研究シリーズ昭和46年9月より，成山堂書店
(2) 寺谷武明「日本港湾史論序説」P．203，昭和47年4月，時潮社。
(3) 喜多村昌次郎「港湾産業」P．201．昭和46年9月，成山堂書店。
(4) 北見俊郎「広域港湾と港湾経営の本質的課題」P．165，日本港湾経済学会年報，1971年
(5) 喜多村昌次郎「転換期の港湾運送」，昭和47年5月，〝海運〟P．103
(6) 柴田悦子「港湾経済」P．124．昭和47年6月，成山堂書店。
(7) 喜多村昌次郎「転換期の港湾運送」昭和47年6月，〝海運〟P．48

（別表1）神戸港における施設別利用の推移

経　年（昭和）	40年	44年	45年	46年	46／40（伸び率）	
					公共	私有
公共施設	79	71	65	62	150	284
私有施設	21	29	35	38		
（輸出）						
公共施設	94	96	94	87	197	443
私有施設	6	4	6	13		
（輸入）						
公共施設	67	52	44	38	99	327
私有施設	33	48	56	62		

（注） 1. 割合は扱いトン数をベースとした。
2. 私有施設にはコンテナ専用埠頭取扱量を含む
3. 出所：神戸港大観より作成

（別表—2）神戸港におけるコンテナ貨物の施設別取扱状況

（単位：1,000トン）

暦年	外貿貨物量		公共岸壁		公団岸壁		A：a	B：b
	輸入	輸出	輸入(A)	輸出(B)	輸入(a)	輸出(b)		
昭和44年	15,321	11,425	392	534	—	—	—	—
45年	17,624	13,039	522	835	86	272	86：14	75：25
46年	16,074	15,085	463	522	616	1,100	43：57	32：68
46／45	91	116	89	63	716	404		

（注） 出所：神戸港大観，神戸市港湾局調べより作成。

（別表—3）ＴＲＳ実施船社，オペレーター，上屋一覧表

上屋	ＴＲＳ面積	船　　社	ＴＲＳターミナルオペレーター	沿岸荷役業者
A	900㎡	MAERSK LINE	三菱	倉橋海運
B	1,000	SWIRE MACKINNON（招　商　局）	川西，大森，大日，三井	佐藤運輸
C	—	STATES MARINE L〃	三菱	港栄運輸
D	200	CF　SHARP	N&L　大森，日神，大運	進栄運輸
E	792	大進海運	日新運輸倉庫	兵機海運
G	1,200	ジャパンライン DODWELL	◎上組，神和，ジャパンエキスプレス，大森，大日，五洋	上　組 沿岸部
I	1,300	山下新日本	◎住友，大森，後藤，大日，泉洋，連合，義勇，五洋，森本	神港作業
J	1,950	川崎汽船	◎日東，大日，大森，五洋	昌栄運輸
K	1,280	商船三井	◎商港，大森，大運，日神，ジャパンエキスプレス，山中，大日	大西運輸
M	1,965	日本郵船 PTL ISC	◎日本運輸，日包，三井 大日，連合，後藤，義勇 大森，森本，内外フォワーディング	三井倉庫 沿岸部

（注）　ＴＲＳ面積，オペレーター等は46年８月11日現在のもの
◎印はチャンピオン

（別表－4）　摩耶ふ頭ＴＲＳ実施船月別実績　※フルコン船，臨時船を除いた本船荷役実績（ＴＲＳ実施船を含む）

(45. 10～46. 6)　※上屋積みとはＴＲＳ一般上屋積の合計

年月	ＴＲＳ実施船実績								※ 指定航路船取扱貨物比					11棟搬出貨物比	
	隻数	(A) 総積トン数	※ (B) 上屋積	(C) ＴＲＳ積	(C)/(A)	(C)/(B)	エプロン積	はしけ積	隻数	(D) 積荷トン数	(C)/(D)	(E) 上屋積貨物	(C)/(E)	(G) 搬出トン数	(C)/(G)
合計	276	973,995	314,126	100,686	10.3	32.1	209,831	450,038	742	2,057,423	4.9	559,191	18.0	696,698	14.5
%		(100.0)	(32.3)				(21.5)	(46.2)							
45. 10	17	55,803	19,270	4,241	7.6	22.0	13,709	22,824	84	224,742	1.9	59,146	7.2	72,504	5.8
〃 11	32	106,582	32,629	6,933	6.5	21.2	20,651	53,302	80	215,208	3.2	56,521	12.3	67,936	10.2
〃 12	32	132,999	46,351	13,468	10.1	29.1	27,338	59,310	84	240,660	5.6	71,093	18.9	97,903	13.8
46. 1	22	71,945	21,416	8,001	11.1	37.4	16,017	34,512	68	170,391	4.7	45,724	17.4	53,319	15.0
〃 2	30	95,857	30,447	9,405	9.8	30.9	21,983	43,427	78	202,738	4.6	50,499	18.6	70,469	13.3
〃 3	38	129,056	40,230	14,564	11.3	36.2	22,879	65,947	91	253,198	5.8	70,266	20.7	86,748	16.3
〃 4	34	107,557	35,629	12,408	11.5	34.8	22,683	49,245	93	231,132	5.4	58,971	21.0	78,691	16.2
〃 5	33	117,633	36,498	11,908	10.1	32.6	27,510	53,625	82	236,616	5.0	65,248	18.3	79,949	15.6
〃 6	38	156,563	51,656	19,758	12.6	38.2	37,061	67,846	82	282,738	7.0	81,723	24.2	89,179	22.7

（別表—5）　上屋戸前受におけるハンドリング，チャージの内訳

1トン当り　　（昭和47年1月）

配分先		金額	配分内容（業務内容）
荷役作業会社		635円	搬入から搬出までの諸作業 （コンテナ詰，パレット組は別料金）
海貨業		80	集荷協力金 （但し，船社指定オペレーターのみ）
摩耶ターミナルセンター		35	運営資金 （入庫カード等用紙代，人件費）
摩耶協同組合		30	運営資金
ターミナルオペレーター		50	手数料（用紙代，人件費）
		110	貨物保管料
検数	日検	70	荷受
	全検	70	荷受より搬出
合計		1,080円	

（注）1.　荷主負担2ドル（720円），船社負担1ドル（360円）

2.　本船サイドでの検数業務（日検）は別途70円

（別表—6）　上屋戸前受実施船の船積荷役形態

（昭和45年10月～46年6月）神戸市港湾局調べ

総積トン数	戸前受積トン数	一般上屋積	エプロン積	はしけ積	経岸率
トン 973,995	トン 100,686	トン 213,440	トン 209,831	トン 450,038	
% 100.0	% 10.3	% 22.0	% 21.5	% 46.2	53.8 %

（別表—7）摩耶埠頭11棟貨物搬出状況

（昭和47年1月～4月）摩耶協同組合調べ

	搬出トン数	搬出方法					
		定期船直積	定期船横持	艀積	車積	コンテナ積	引取
	トン	トン	トン	トン	トン	トン	トン
1月	24,000	1,864 (7.8%)	12,661 (52.8%)	166 (0.7%)	3,084 (12.8%)	5,818 (24.2%)	407 (1.7%)
2月	37,146	4,828 (13.0%)	19,788 (53.3%)	1,547 (4.2%)	4,156 (11.2%)	6,483 (17.4%)	339 (0.1%)
3月	48,181	4,425 (10.2%)	25,139 (58.2%)	1,656 (3.8%)	4,532 (10.5%)	7,037 (16.4%)	343 (0.9%)
4月	40,785	5,763 (14.1%)	22,842 (56.0%)	1,014 (2.7%)	4,077 (10.0%)	6,560 (16.1%)	450 (1.1%)

（別表—8）摩耶埠頭11棟搬出貨物の推移　（単位：トン）

扱別	S46年7月	8月	9月	10月	11月	12月	S47年1月	2月	3月	4月
11棟搬出量	91,086	91,769	62.750	58,122	51,854	88,016	24,000	37,140	43,281	40,785
TRS積	19,261	23,101	13,740	9,657	8,663	25,620	9,351	16,911	10,671	10,613
%	21.1 (24.8)	25.2 (28.8)	21.9 (27.4)	16.6 (21.2)	16.7 (19.6)	29.1 (32.6)	39.0 (46.0)	45.5 (57.5)	24.7 (30.0)	26.0 (32.2)

（注）1. 搬出量はTRS貨物のない〝C〟〝H〟上屋取扱量を含む。
2. （ ）の%はTRS実施上屋に対する割合を示す。
3. 出所：摩耶ターミナル調べ。

（別表—9）　ポート・アイランドにおける航路別取扱量　（単位：トン）

航路	輸入貨物		航路	輸出貨物	
	S．45年	S．46年		S．45年	S．46年
PNW	1,998	40,464	PNW	49,030	241,061
PSW	264	46,651	PSW	149,125	298,828
N. Y.	12,930	146,489	N. Y.	45,752	330,467
PHIL.	584	—	PHIL.	396	—
H'KONG	52,697	225,479	H'KONG	21,513	167,184
TAIWAN	8,158	2,849	TAIWAN	691	1,237
KOREA	8,003	87,039	N-EUROPE	—	12,544
CARIB & MEXICO	—	13,275	KOREA	4,518	40,237
AUST, N-Z'LAND	—	14,223	IND. PAKISTAN & PERSIA	—	9,751
IND. & PAKISTAN	—	668	CARIB. & MEXICO	—	170
INDONESIA	—	1,680			
CHINA	—	2,290			
計	86,118	614,784	計	271,025	1,101.479

（注）　出所：神戸港大観より作成。

（別表—10）　(イ)　ポート・アイランドでの取扱貨物量（A社の場合）

対象期間	取扱数量（積揚）		入港隻数
	コンテナ個数	トン数	
昭和45年7月～46年6月	49,890	896,057	112

（注）　上記数量中，フィダー貨物は19,415個

(ロ)

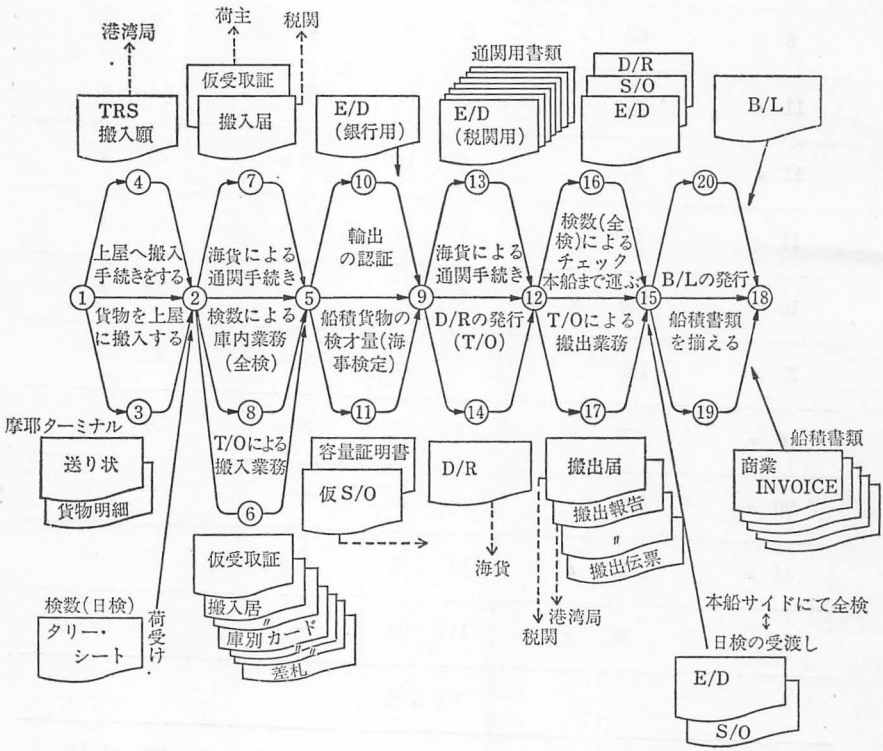
年月	隻数	輸出	輸入	合計
	隻	トン		
昭和47年1月	18	55,220	52,176	127,396
2月	19	58,007	25,525	83,532
3月	23	71,666	40,944	112,610

（別表—11）C．F．S内作業（荷受，入庫タリー，
検才量，コンテナ詰立会）稼動状況（〝A丸〟の場合）

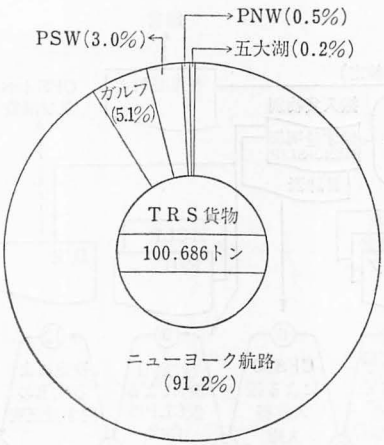
検数業務			検定業務	
4名延実働16（時間）		搬入開始	1名延実働2（時間）	
8 〃	60 〃	2 日	1 〃	2 〃
11 〃	83 〃	3 日	2 〃	14 〃
11 〃	83 〃	4 日	5 〃	35 〃
11 〃	83 〃	5 日	5 〃	15 〃
16 〃	120 〃	6 日	5 〃	35 〃
20 〃	150 〃	7 日	6 〃	42 〃
46 〃	257 〃	8 日	8 〃	50 〃
30 〃	705 〃	9 日	—	—
44 〃	252 〃	10 日	6 〃	38 〃
11 〃	39 〃	11 日	—	—
		本船出帆		
延 272名	1,848（時間）		延 39名	233（時間）

（注）1）取扱数量：3,600トン182個（20フィート換算）
2）検数業務の延実労働時間は徹夜作業を含む。

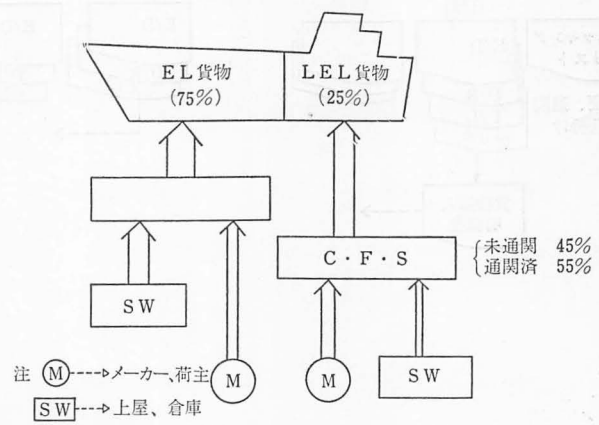
（別図－1） 摩耶ふ頭上屋戸前受制の業務の流れ



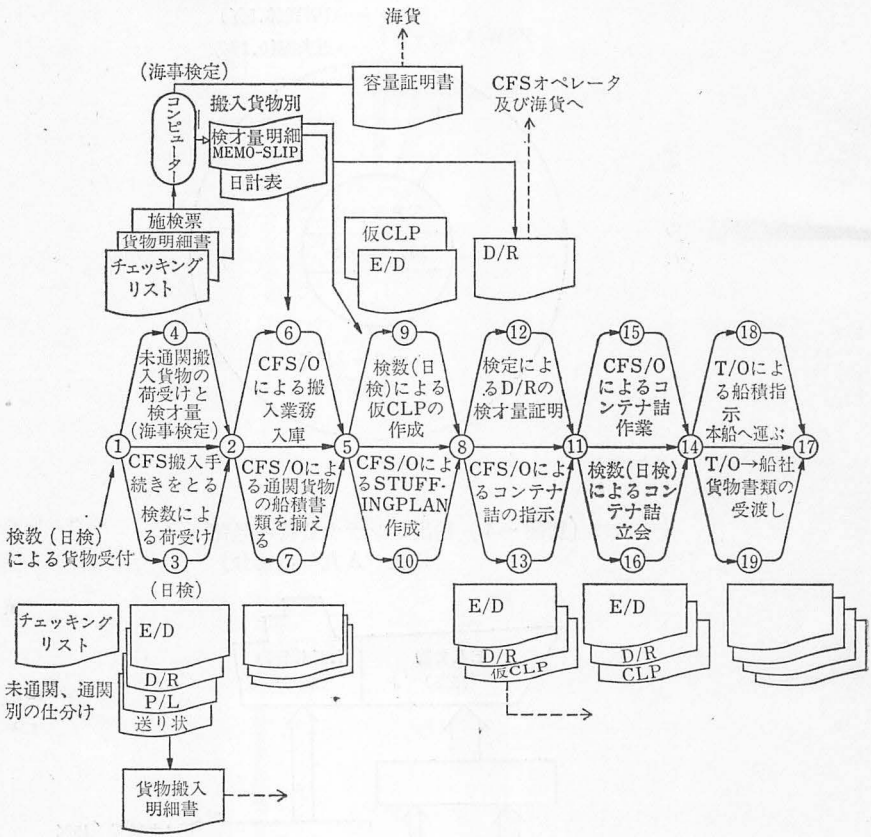
（別図－２）
上屋戸前受貨物航路別割合
（昭和45年10月～昭和46年６月）
（神戸市港湾局調べ）



（別図－４）輸出コンテナ貨物の経路
（B社〝A丸〟の場合）



（別図－３）　コンテナ・ターミナルCFSでの業務フロー



資　　料

ポートコンピュータへの一観点

三　木　楯　彦（神戸商船大学）

目　次

1. はじめに
2. システムの基本条件
3. システム設計上の留意点
4. トータルシステムへの道程
5. 予想される効果
6. 投資について
7. 結　び

1. はじめに

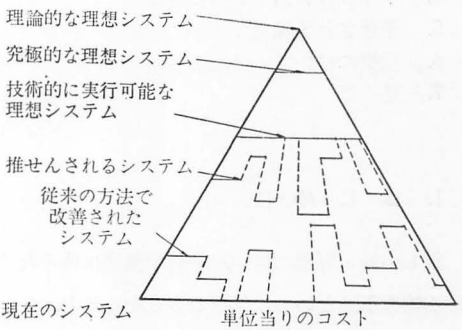
新しい輸送形態に伴い，港湾の整備は休みなく続けられているが，今日の港湾における情報伝達ないしは処理の方式をみると，その多くは旧態依然とした人海作戦に頼っており現在の発達した電子計算機や情報技術とかけ離れている。船会社，倉庫業界，商社関係など多くの会社は個々にコンピュータを導入して事務処理を中心とした電算化をおし進めているが，船社，商社などの個別単位の機械化でなく総合的な港湾管理を最終目標とした機械化をもって港湾関連情報の一切を一括処理して，より大きい効果をあげようという構想はいまだ緒についたばかりの感がある。

神戸市港湾局では昭和46年8月下旬から9月下旬にかけて神戸港に入港した外航船19隻について，船舶動静を中心とする官公庁と関係者間の情報伝達網の現状を調査した。筆者らはその解析を行ないその結果は既に同港湾局から報告書として公表されている(1)。本学会関西部会でも既にその概要を述べる機会を与えて戴いたのでその詳細を重複することを避けるが，今後のポートコンピュータの導入への対策を進めていく上での研究の方向性についての筆者らの観点を述べたいと思う。

さて上の現状調査をふりかえってみると，制約条件の少ない理想的情況に近いシステムを考えることは比較的容易だが，さまざまな問題をかかえているとはいえ港湾の現行業務の中で培われた経験と習慣から成る周到な秩序の中に持ちこむことのできる具体的に採用，実施しうるコンピュータシステムを設計するためには理想の線からいかに多くの面で後退しなければならないかを学びつつある。

センタに情報処理装置を，参加会社には端末装置を設置してこの間をデータ通信回線で結んでオンラインシステムで構成し，各業務の正確かつ迅速な処理を行ない，港湾施設の有効利用，運用の効率化をはかるとともに参加会社に対するサービス向上に寄与することをここでは「理想システム」の定義としておこう。この理想システムの概念はナドラー[(2)]に由来するものである。

ところが電子計算機による港湾情報システムはそれが仮りにデータバンクを狙うだけのものであるとしても，完成して実用に供されるまでにはいくつかの設計手順を踏まなければならない。そのシステムの規模にもよるが，一応システムと名のつくものを完成させるのに要する時間は構想をたてた段階から，少なくとも2年はかかるといわれる。シアトル港の「移輸入貨物システム」も2年の歳月を要したという。設計が当初の計画どおりに円滑に進行することは稀であって，しかもその具体的で最適な設計方法もまだ分かっていないから，常に設計手順や工程管理上の調整を必要とする。残念ながらこの種のシステム設計は結局地道で忍耐強く積みあげてゆくほかはない。



第1図　理想システムの図

さらにもう一つの問題がある。港湾には行政上の必要から多数の官公庁があり，他方，多種多様の業界の層があることから，港湾業務の能率化あるいは合理化という言葉はそれぞれの立場によってさまざまの意味に用いられる。

今日の都市問題や教育問題がそうであるように，港湾はある場合には対立するいくつかの目的を抱えているので，例えば，クイックデスパッチという単一の目的向きの

システムを設計するならば不都合が生じる。1国の交通体系の中に占める適切な海運のウェイトに見合う港湾の配置と規模，地域の開発計画と見合った港湾の規模と性格などのようにシステム境界を変化させることによって目標は変動する。価値観の多様性によるばかりでなく目標は時間的にも変化するダイナミックなものである。さらに定量化の困難性もあって，しかも重要な要素が定量化できるとは限らず，無理な定量化をすればその指標のみに注意が集中される危険がある（公害問題における ppm や phon など）。

目標方針を明確にし，システムとしての好ましい「ものさし」（管理尺度）を確立することは重要であるが*，複数目的のいずれを優先するか，優先された目的の実現を共同意思（集団的欲求）として進めることは一般に難しい。そこで，できるだけ多くの代替案をつくり，その中から選択する方法がよく採られる。

注　筆者らは引用文献(1)において空白時間（ロスタイム）という尺度を提唱した。

2. システムの基本条件

コンピュータを中核とした情報処理が高度に進展していく時代にあって，コンピュータから提供されるサービスをいかに有効に最大限に利用できるシステムを作るかという点がここでは中心的な課題となる。

システムの使いやすさ，信頼性，経済性はおよそすべての計算機システムに不可欠な要件であるが，港湾活動はとりわけ関連企業との情報の交流や外部情報の収集がそのルーチン作業に必要で，企業の枠を越えた情報の処理機能を援助するデータバンクの性格が港湾情報システムに欠かせない。

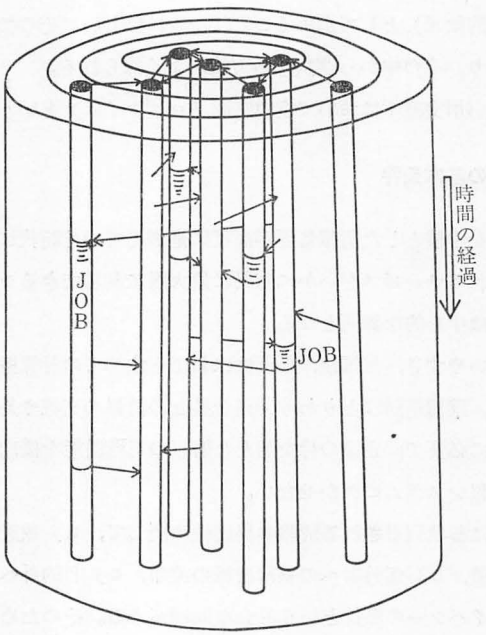
データバンクは蓄積利用される情報の秘密性に関して，a）故意または過失による誤った情報の蓄積，b）部外者への蓄積情報の流布，c）目的外への利用，など企業レベルでのプライバシーの維持という厄介な問題がある。そのために例えばファイルを利用できる企業や官公庁の範囲までといった制限を設けることなどを考えなくてはならない。

トータルシステムとして重要なことは上記のほか，総合性（各業務は港湾業務全体からみてバランスのとれたものか），自主性（港湾管理者の設計意志が十分反映されているか），弾力性（港湾の業務処理の変更要求に対して短期間に対応できるか），拡張性（将来の港湾業務量増大に対しての考慮）が設計段階で考慮されなくてはならな

いのはいうまでもない。

3. システム設計上の留意点

よく知られたワークデザインの手順にしたがえば，設計の手順はまず情報システムの機能，目的の追求から始まる。一般にその機能を，それより高いレベルの管理システムの立場からきめることが多いので，設計の初期の段階では理想システムが最も重要な概念となる。しかるのち，データ収集を行なって，できるだけ多くの実行可能な代替策を創造し，その中から最適のものを選ぶ方法がとられる。ここで「データ収集」



第2図

は次のような手順で行われる。

港湾における諸手続作業は関係する事業者が多く，多種多様の情報が交錯している。港湾に現存する情報を収集し，いつどこでどんな形の情報が発生し，それを誰がどういう目的でいつ使用しているかを知ることが，港湾情報処理ないしは管理システムの設計に先立って不可欠である。この種のしごとは地味なものであるが多数の人手を要する容易ならぬ問題である。

一見非定型，非繰返し的であると考えられる港湾情報の人手による処理方式をさらに細分した単位，要素作業の組合わせの変化（バリエーション）として捕える。情報の授受に関してよりよい方式を見つけるために個々の要素作業の目的を追求する必要がある。粗い設計段階で仮定したり不明のままにした部分を明確にすることができるばかりでなく，作業手順の標準化により，ある種の同じ機能をもつ作業手続がいく通りもあるというシステム化のため不都合をなくすのである（手順は複雑であっても定型化しておればよい）。

これは各事業所内の業務分析としてではなく情報の授受を通しての外部とのかかわりに注目して検討する所に価値がある。例えば，ある種の情報の授受に関連して生じる業務を廃止または軽減することは不可能か。

(1) その業務が必要な理由，目的は？

(2) 業務に変更は許されないのか，それはなぜか？

(3) その業務をやめたらどうなるか？

(4) 別の方法で業務廃止による問題点が解消できないか。管理的，技術的に不可能か。

などを再検討してみるのである。オンラインシステムを想定する限り，オンラインターミナルを通じて受取ったり，また，そこから送られる情報を処理し，データベースの中に編成するためのドライバーないしはオペレーティングシステム（ＯＳ）がシステムの中心的役割を持つ。その意味で要素作業の分解は実はシステム化のために極めて重要なしごとである。

先述のとおり理想システムはオンラインによるものであるが，費用・効果的に見てオンラインの水準の選択にはかなりの自由度がある。神戸市港湾局が昭和45年に港湾情報ネットワークの必要性に対する意向を業界あてにアンケート調査を行なっているが，235社中165社（83%）がその必要性を認めている。理由として「情報が容易にえ

られる」,「政策決定，計画立案に便利」などが掲げられていて，当面の要求としてデータバンク機能が強調されているように見える。データバンクの考え方は港湾における経営管理技術の進歩と情報へのニーズの増大によりますます重要になっていくものと思われる。しかも大多数の企業はそのプランニングのために官公庁に対して多くの情報需要を持っている。したがって各官公庁の対外情報サービスを行なうデータバンク機能の開発が強く望まれる理由がここにある。

仮りにオンラインリアルタイムを想定したデータバンクを形成しようとすると

① 大型コンピュータのほかに通信回線・端末機，さらに大容量のディスク，磁気ドラムなどのランダムアクセスの補助記憶装置が必要であり，経費は非常に高くなる。しかし

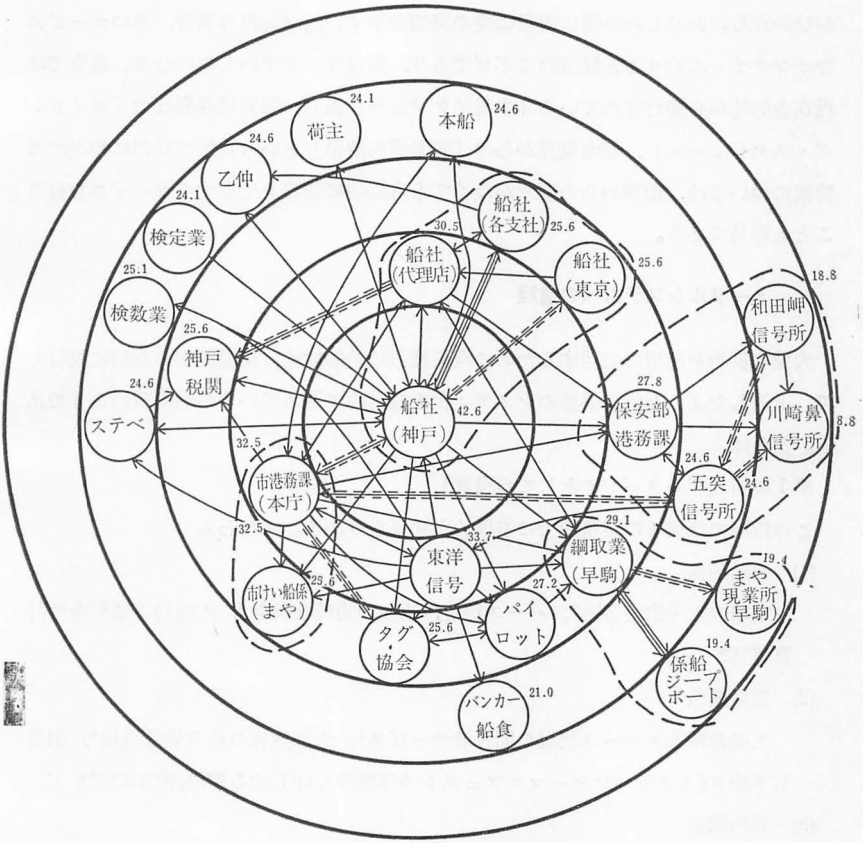
② 港湾情報システムの場合最も重視すべきは利用者へのよりよいサービスである。

③ リアルタイムシステムを使うことによって施設や労働者の利用度を改善することができる。たとえこの改善率が例えば1～2％としても1年間に船社をはじめ，その他の企業に数億円の利益をもたらすことも可能であろう。

データバンクの機能のネットワーク構成に大きく影響する部分は情報の収集，検索配布の一連の業務であるが，情報を蓄積するデータベースの場所をどのように設置するかは大きな問題である。神戸港の例で現状のネットワーク（第3図）から各船社，市港湾局，東洋信号通信社（主として船舶通過報，動静通報を業務とする会社）が情報の授受に関して中心的な役割を果たしている。

情報の収集について，情報の即時の更新を必要とする場合はオンラインでの収集が必要であるが，とくに最新性を必要としない場合（たとえば1日遅れの情報でもよい場合）は，計算機の効率からいってリアルタイムの更新を避ける方が有利で，システム開発も容易であるといわれる。しかし情報の収集はその発生点，発生時点でシステムに投入するのがふつうである。(蓄積情報の一括更新)。

情報の検索および配布についても一部リアルタイムで，残りはセンタ負荷の少ない時点を選んで配布する策もある。昭和46年夏に神戸港で行われた現状調査では，文書情報でも指令情報（アクション情報）でもない多数の問合せ（本船のスケジュールや入港予定日時，動静，荷役進行状況，Booking や cargo along side に関連したものが多い）が多数あることからデータバンクに対するインクワイアリ・サービスに興味



港湾にみられる主要な情報伝達ネットワーク

調査船全船につき平均1回以上の情報伝達があった部局間に次のとおり矢印がつけてある。═══16～20回，11～15(該当なし)
═══ 6～10回，——— 1～5回（船1隻あたり）
各部局の肩に書かれた数字は中心性を表わす指標である。
機能上，一体として見ることのできる数個の部門を点線で囲んでまとめてある。その内部の相互間の情報は内部情報として扱うことができる。

第3図

がひかれる。おりこみの図は情報伝達の実例を示す。港湾情報の場合，そのサービスをオンラインにのせると経済的に不利であり，実現性のうすいものになる。他方では現在各船社から発行されている「本船スケジュール表」，海貨組合発行の「セイリング・スケジュール」，貿易業界からの「貿易資料情報」といった配布資料に相当する情報については，顧客からの要求がなくても自動的に情報を配布するサービスを行うことも容易である。

4. トータルシステムへの道程

大量の貨物を円滑に処理するために港湾施設の整備拡充，荷役技術の革新に並行して，上述したような港湾業務のシステム化を段階的に進めていくのが得策のようである。例えば，

第1段階（データバンクとしての機能）

この段階では個々の業務間での有機的な連係をはかる。すなわち

(1) 船舶関係

本船の入港出港業務*，バース指定，本船の的確な動静*，入港料等諸料金の計算業務*

(2) 施設関係

上屋倉庫のスペース状況の問合せサービス*，到着貨物の在庫管理業務*，引渡し手続き(トランスファーマニフェストの作成等)，はしけの需給，配船状況など。

(3) 貨物関係

貨物流動状況*，コンテナ小口貨物の混載業務など。

(4) 荷役関係

労働力の需給*，ふ頭作業計画*，沿岸・船内およびはしけ荷役のコントロール，各種荷役作業の進行状況*，各船ごとの荷役開始日時および終了予定日時など。

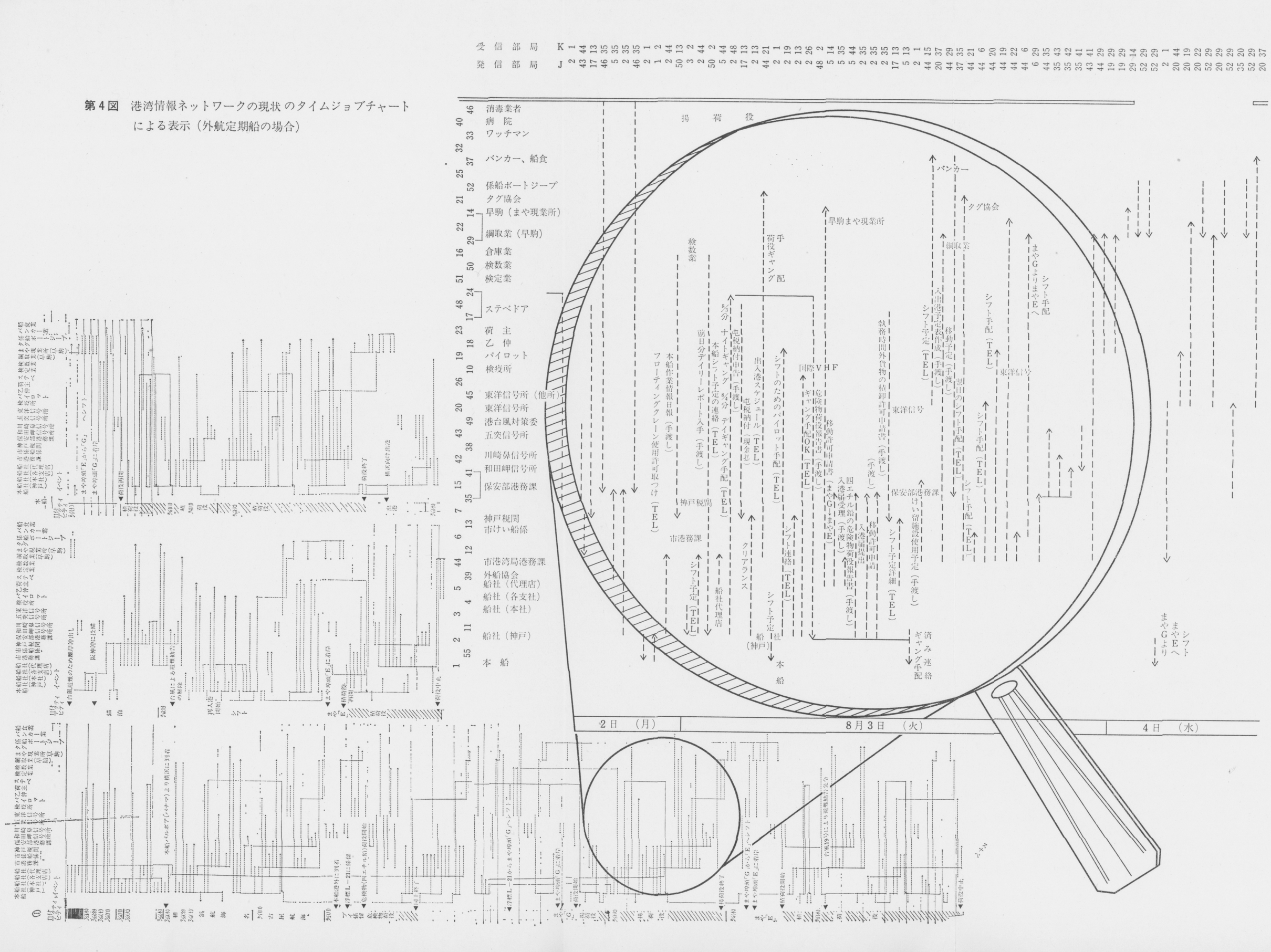
(5) 通関関係

税関申告（申告情報の処理とチェック，検査対象の確定と各種税額の算定と請求），通関手続の情報管理，貨物選定（通関管理）。

(6) その他

業務日報作成業務*，請求書作成業務**，定期統計報告書作成業務**，在庫報

第4図　港湾情報ネットワークの現状のタイムジョブチャートによる表示（外航定期船の場合）



告書（期報，月報)**，各種料金計算（税関管理を含む)。

* 印はオンライン業務により即時処理され，**印はバッチプロセスで処理されている。

第2段階（高度なコンピュータ利用）

'この段階は第一段階の基礎データをもとに，より高度な利用を図って行こうとするもので港湾管理に必要な諸元の将来予測や各種施設のコントロール情報（警告などを含む）および本格的な情報ネットワークが形成されていく段階である。その進め方は長期計画のもとに着実に一歩一歩日常分野における基礎的な資料の収集から始めて，必要に応じて個別業務を処理するサブシステムを開発していくという方法がとられるであろう。

(1) 船舶関係

船舶の動静，入出港に関する完全なコントロール（国際的な配船調整や配船管理を含む）

(2) 施設関係

各種港湾施設のある一定期間先のスペース需給予測，各種港湾施設の効率的利用をはかるためのコントロール

(3) 貨物関係

海陸空が有機的に結びついた情報ネットワーク，世界主要港との情報ネットワーク

(4) 通関関係

船社，代理店，輸入業者間の自動決済。B/Lの自動発行，輸出貨物管理（船社電算機との接続)，全貨物の在庫蔵置場所管理。

5. 予想される効果

ポートコンピュータの初歩的な実用段階の期待されるものは，あまり金をかけない手軽な自動化として知られる Low Cost Automation (LCA) からえられるメリットと大差はなかろう。LCA は本来中小企業向きの合理化策と考えられているが，大企業内部にも人手不足，高水準の人件費，低い生産性などの問題がある。いずれにせよ中小の業者が多数集中して存在している港湾業務の近代化に対してメリットが期待される。

しかしオンラインリアルタイムのポートコンピュータシステムが港湾の関連企業や官公庁の各部門にもたらす効果はこの機構が完成してからのちの運用経験を重ねることによってはじめて発揮されるものである。予想される効果を概観すると，まず

＜税関＞においては

(1) 通関事務が迅速に行なえる。

(2) 関税額その他の税額の算出が正確にできる。

(3) 書類の数，項目等が合理化できる。

(4) 税関管理業務が集中できるので職員の増加が防止できる。

(5) 事務所スペースが削減できる。

(6) 正確な統計がタイムリーに入手できる。

＜船社＞においては，

(1) 書類処理の合理化ができる。

(2) 荷主への貨物引渡しが早くなる。

(3) 陸上職員が削減できる。

(4) ターミナルオペレーションの機械化および管理が容易にできる。

(5) ターミナルでのハンドリングコストを引下げうる。

(6) 貨物上屋および事務所スペースの増加が防止できる。

(7) 船舶のスピード化と荷役の高速化に釣合った情報サービスができる。

＜船社代理店＞においては，

(1) 代理店業務が簡素化される。

(2) 24時間システムが稼動するので業務の平均化ができる。

(3) 貨物引取りが早くできる。

(4) 全体として職員が少なくて済む。

(5) 統計データが容易に得られる。

(6) 荷主への情報サービスが向上する。

6. 投資について

今年の国の予算では公共投資の拡大と社会福祉の向上に重点がおかれているが，地方財政においても今後ますます各方面に多額の資金が必要になるであろう。生活環境の整備や公害対策，交通政策といった焦眉の急をかかえているから，従来のように経

済発展あるいは企業の利潤が最終的に市民の幸福，安寧になるという論理でターミナル施設やポートコンピュータへの投資計画を進めていく訳にはいかないかも知れない。しかし，たとえ投資にふみきったとしても予めどのような性格のものにすべきかは国，自治体，民間企業の立場によって利害関係が変わるので価値判断が大きくくいちがうことが予想される。荷主はポートコンピュータによって市場における占有率の拡大か輸送費の削減につながらなければ関心を持たないであろうから，投資者としては乙仲や荷主関係の協力を確保しなくてはならない。他方では港湾の機能分化が進んで大規模施設，コンテナヤード，サイロの利用者が非常に少数化する傾向にあるが今後もこれらの施設をいかに独占するかという動きが強まるだろう。ポートコンピュータのような施設は参加企業の規模が大きければ大きいほどこのシステムがもたらす利益は大きくなる。この意味では情報化の進展はますます大企業を有利にさせるであろう。

次のような問題もある。それは企業には市や県でつくってくれるものをただで使えるという考え方が強いことで，しかもこれまでの運輸行政といえば運輸関係の企業を保護することに重点を置いてきた感があるのは否めない。今後の港湾の近代化は民主化の方向で，合理化は上記の意味での非政治化の路線で今までとは違った社会資本の充実が不可欠となるだろう。財政的な裏づけと機構ができたならば官庁方式による会計でなく企業会計方式を導入して，公有民営によるのも能率化の一策であろう。要するに独立採算制の原則により民間人によるビジネスマンシップをとり入れた企業的な考え方が望まれる。

7. 結　び

世界の主要港では多かれ少なかれポートコンピュータの研究を進めており，シアトル港やハンブルグ港のように何らかのシステムが既に稼動している例もある。わが国でも神戸，横浜ほかで研究が進められているが，古い歴史の所産である巧妙で周到な秩序を乱さずに新しいシステムへの移行計画を進めるには相応の徹底した準備が要る。

ふ頭建設を行わなければその港の将来性が失われるかのように，国の輸出振興策下にあって急テンポで港湾建設がなされた昭和30年代にかわって，今や港はシッパー，船会社，港運業者にとって便利で経済的な港であると同時に，魅力ある流通機構の場

と変ろうとしている。沖に姿を見せる外航船を公共バースに収容すれば足りた時代から船舶の技術革新が一巡して港湾へおよぼす影響が浸透していくにつれて，今度は港湾が船舶に，そして物流に，積極的に働きかける時代になるのではなかろうか。

＜引用文献＞

(1) 神戸市港湾局，神戸港における船舶動静にともなう情報伝達網の現状調査報告（昭47.3）

(2) 吉谷龍一，ワークデザイン，日刊工業新聞社（昭40）。

輸送システムの変革と在来埠頭の再開発

永瀬栄治
（室蘭市港湾局）

1. はじめに

天然の良港を誇り，特定重要港湾として，開港百年を迎えた室蘭港が，今日盛大な百年祭を催し，本港開発の先人の偉業に感謝するとともに，本港の現水と課題について，遊休化しつつある在来埠頭の再開発の課題の解決に当ることこそ，開港百年の意義があると考えるものであり，他港にも課題となっている。ここでは，そうした室蘭港を背景とし，輸送システムの変革による在来埠頭の再開発について，新しい方向を求めようとするものである。

2. 室蘭港の現況について

本港の現況について要約すると，明治5年に開港し，石炭積出港として始まり，鉄鋼業の発展と民間企業の港湾投資によって，港湾整備がなされ，昭和27年始めて公共埠頭として中央埠頭が完成し，その公共埠頭の整備が促進されると共に，民間埠頭の整備も促進されたのであり，現在港内の接岸延長が約1万1千5百米，同時着岸船数95隻が可能である。このうち民営埠頭7千8百米(着船61)，公共埠頭3千150米（着船32）となっている。この他崎守埠頭が建設されているが，他方在来埠頭である国鉄埠頭，日通埠頭，北崩埠頭，公共西1号の石炭埠頭と，本輪西，楢崎の雑貨埠頭等を合せると接岸延長約3千百約あり，荷役機械，上屋，倉庫，用地等の港湾資産が遊休化しつつあるので，この資産の活用が緊急課題である。又港湾産業の活動による直接経済効果は試算すると約数百億円であり，波及的経済効果を合せ考えると，市民生活に重大な影響を与えているのであり，雇用所得者の多い本市として労働対策と合せての課題である。

石炭埠頭がこのように遊休化することになったのは，石炭産業の構造変化によるのみではなく，苫小牧港建設による（開港による）輸送経路の変化であって，かつて本

港が5百8拾万トン取扱った実績当時から流通経路の変革が予測されていたものであり，この変革が予測されていたにもかかわらず，事前の対応策をしてなかったと思われるものである。室蘭港の輸送システムの変革は専用埠頭の多いためか急激ではなく進んでいるといわれている。

3. 流通革命について

経済の高度成長に伴い，物資の流通量は拡大し，昭和50年には全国貨物輸送量が5,864億キロトンと予測され，その輸送別では，内航船が46.8%，トラック33.1%，国鉄19.6%を占めると言われており，この数より考えて北海道の内航輸送の比は大きくなることが予測される。

流通は生産と消費を媒介する役割であり，経済社会において，流通機構は高度に発達した交換経済を前提にしているが，現代においては一貫輸送や複合輸送など，流通経路の革命から今日では物的流通をいかに近代化するかという物的流通革命の時代であるので，運輸，保管，包装，荷役，更には情報流通を加えた物的流通の機能が要求されているのである。

企業における商取引きと，流通による物的流通原価計算と称する比が2～3割に達すると言われて，今日企業は流通原価を如何にするかが，企業立地は勿論，企業発展の重要な課題となっており，流通革命は第二ラウンドに入っているのである。

4. 埠頭運営体制の確立について

本港施設の約8割は民間投資による埠頭であり，この埠頭の取扱い貨物が本港の伸展を大きく左右している現況である。この港湾資産の活用は，即ち民営埠頭の再開発は港の公益性から，従来の埠頭管理者だけによる運営ではなく，官民一体となりシンクタンク方式によるプロヂェクトチームをもって埠頭運営委員会とも称する体制を確立して運営することを採用すべきである。本道の港湾の管理体制は漁港の管理者が知事であり，苫小牧港以外は市長が管理者となっている実情から，ここにおいても課題があろう。

公共，民営埠頭であっても港の施設であり商的，物的，流通の両者が相互補完機能をもって，流通情報の充実をはかり，民間の能力を活用し，多元的な輸送システム間において，有効競争がなされるよう促進することである。即ち効率的な利用調和が形

成されて埠頭の再開発が可能であり，現在のような競合関係の運営においては，企業の要請に応え得るものではなく，時間（場所）と空間（距離）を基本とする企業サイドのことを検討すべきである。

次に在来埠頭の利用上から用地の再検討をすべきである。市の基本構想図において国道36号，37号線の内側の港湾区域は工業区となっているが，現港湾区域内の用地指定に商港区，特殊物資港区となっており，臨海性工業の立地は不適となっているので接岸距離を保持して，他指定用地は工業区と変更し，工場等の建設を容易にして活用をはかり，臨海性の特長が充分発揮し得る適地業種の目標を選定して企業誘致をはかるためにも，埠頭運営委員会が積極的活動を行う必要がある。現施設の遊休化している石炭埠頭の接岸延長は（千トン以上の船舶接岸）約3千百米あり，全国平均の米当り貨物取扱数量千5百トンとして算定すると，年間460万トンの貨物取扱いが可能であり，他地区に新港建設することは，本道の貨物量の伸びからして必要性がないことにもなる。

近年，港の機能分担の問題が論義されているが，これは現在の輸送システムの変革上から考えて一方的なものであり，新港計画時の論義であって，開港した以上港湾の活用上機能分担は不可能である。このことは激動の流通業界において当然のことであろう。埠頭の運営体制を確立して，本港の有位性を利用者に認識してもらう努力をなし，室苫間の距離がサービスによって短かくなるよう一層の努力と熱意が埠頭の活用に現われるよう体制の確立を急ぐ必要がある。

公共・民営等々の施設の面においては区別されているが，他荷役等の港湾産業においては室蘭港が一体となって，港湾の公益性を発揮すべきであり，現在の港湾荷役・運送事業法による事業形態は，この港一体とした考えから見ると不必要のものであり，現在の輸送システムの変革から，港湾運送事業法などは廃止又は海・陸一本の事業法にまとめるべきであると考える。また，在来埠頭の再開発をするためにも，室蘭港の現状からみても時代の要請に応じ得られるものである。結論を要約すると，港運業界のあり方と在来埠頭の運営形態が確立し，輸送システムの変革に応じて，港の公益性を発揮することに努力せざるを得ないものであり，又そのことが港の発展となるものであることを強調するわけである。

「日本港湾史論序説」

寺谷武明著

柴田悦子
（大阪市立大学）

本学会創立以来の学会員であり，経済史的分析手法をもって，港湾への鋭いアプローチを続けてきた寺谷武明氏が，「日本港湾史論序説」をまとめられた。日本港湾経済学会へ所属の学者は，貿易論，商業論，経済地理，交通論等それぞれ自分の研究母胎を持ったうえで，港湾経済へ接近している研究者が多い。寺谷氏のように経済史的手法を用いた港湾論は，歴史的史実を忠実に紹介することからはじめられるので，その成果は，他の手法を用いて港湾経済の分析を試みている多くの研究者にもかなりの説得力を持ってよまれていた。本著の第二章「東北開発と野蒜築港」も，日本港湾経済学会第4回大会で報告されたもので，明治の初期に仙台湾内に築港された野蒜港が，台風によって破壊され，わずか三年の歴史しか持ちえなかったことや当時の港湾建設についての論争をくわしく紹介してくれる。

ところで本著の構成は，6章と付章をもっており，項目は以下のとおりである。

第一章　明治時代の港湾政策
第二章　東北開発と野蒜築港
第三章　横浜の築港
第四章　戦時経済における港湾
第五章　経済成長下における港湾経営
第六章　戦後の港湾労働事情
付　章　戦後における港湾論の発達

このうち一章から三章は，明治時代を中心とした築港史であり，四章，五章は，戦中および1960年前後の港湾政策史，さらに6章は港湾労働法が誕生する頃までの港湾労働事情の紹介である。それぞれの章が独立したものとして書かれた論文の総合体であるため，各章のくわしい史実の紹介に重点がおかれて，全体の一貫性がやや欠けている点が気になる。第五章，第六章は経済政策や労働問題の立場からの研究者によって，くわしい分析，研究が進められている部分だけに，経済史的思考からのユニーク

さを出すのは困難な仕事であったことと思う。

本著の「はしがき」では，日本の港湾史の研究が，政策論に比してその成果が乏しいことを指摘されているが，こうした事情のうえに立ってみれば，やはり本著の港湾研究に記した比重と役割は大きいといわねばならない。寺谷氏は「港湾の生成，発展の正確な跡づけが何よりも望まれるのであって，日本資本主義の成立・展開の道程で港湾がどのような機能・役割をはたし，どのような『日本的特殊性』を刻印され変質したかを分析することはもっと重要な課題であり……」(p. 1) とのべられているが，氏の指摘されるように，日本資本主義の生成と発展をふまえた上での港湾分析は，研究者の層が厚みを加えるにつけ，当然手をつけられねばならない仕事であった。

第一章から第三章であつかわれたテーマ，明治を中心に大正にかけての築港史の中では，著者は，上記の問題意識を土台にすえての分析が試みられている。第二章第五節築港の意義と影響（野蒜港）では，明治初期における東北太平洋岸の位置づけが，日本資本主義の発展過程に応じて変化していくいきさつが述べられており興味深い。第三章横浜築港史は，歴史もくだり，史実も豊富で，くわしい紹介に重点がおかれたため，この時代に日本経済にとって横浜港の果した役割，位置づけはやや不鮮明になったようでもある。大正から昭和初期にかけて，定期船がもっとも華かに活躍した時期，横浜築港の持つ意義はきわめて大きかったことであろう。この中で第一期工事の防波堤工事にミスが生じ，それを担当したイギリス人技師と使用されたセメントをめぐる「疑獄」は，内容もくわしく実に興味深い (p. 58～67)。この時期はわが国の科学技術が外国から自立出来る時期でもあり，第一期工事の経験から横浜築港第二期工事を完全にわが国独自の力で，もっとも東京帝大，京都帝大の頭脳を集めたうえで国家と横浜市の共同の事業として進めることが出来たのである(p. 70～80)。

第四章では，海運における船舶運営会による国営化にみあって，戦時下の港湾統制の実態が述べられている。第四節では戦時中の港湾行政一元化について，ついに成案には至らなかった戦時港湾管理法案にふれられているが(p. 105 以下)，とくに軍事的役割が大きい戦時下の港湾政策は，戦後25年の港湾政策の推移を見るうえでも明らかにされねばならない。筆者はとくにこの章に学ぶべき点が多かった。

第五章，六章は，この部分のみ論じても一冊の著になるような大きな問題だけに，逆にまとめる苦労がうかがわれる。第六章第二節では港湾労働の「封建的」性格について論じられ，大島理論が批判的に紹介されている。港湾に特有の労働形態の性格づ

けは重要な問題である。寺谷氏の指摘にもあるが，戦時下で一港一社制に統合が行われたもとで，「外見的(大島氏)」あるいは「表面的(川上氏)」に封建的労働組織が解体しながら——果してその変化は本質的に港湾労働を変革したか否かは別である。戦後再び「組制度」の再編を許していく過程は，港湾以外の土木建築，中小下請企業に働く労働者にも共通して明らかにせねばならぬ課題を含んでいるであろう。この中での労働組合の役割についても今後学会として明らかにされなければならない。

このようなテーマの解決をすべて本著に望むわけではもちろんない。本著を読むにつれ，われわれ港湾研究を続けていく者たちが，明らかにしなければならないいくつもの重要な課題にぶつかっていくのである。寺谷氏の努力によって掘り出され，提起された課題を解明するのは，もはや個人の力ではなく，集団研究と集団討議のフィルターにかけられねばならぬことかもしれない。

最後に本著が，港湾研究者のみにとどまらず，広く港湾問題に関心を持つ人々に読まれることを望まずにはいられない。また経済政策など港湾とは無関係な研究者にとっても経済政策論の一分野として港湾を歴史的に見ることのできる優れた著であると考える。

(時潮社発行，1972年4月　A5判　229ページ，定価　1,300円)

「港湾経済」

柴田悦子著

柾（マサキ）　幸雄
（横浜市立大学）

本学会の年報6号すなわち4年前の誌上に，北見俊郎氏の「港湾論」（海文堂刊）を拙稿で紹介させていただいたさいに，斯学研究の系譜としては異質的・非連続的性格をもつとはいうものの，第2次大戦前の故矢野剛氏の「商港論」刊行後20余年ぶりに出た汎論の書であり，その間における研究対象や方法論の推移が認知できるという意味のことを記した。そして今日，時代の社会的要請に応えて本学会があえて「港湾経済」の学会と銘うって発足してから満10年を経て，ここに最適の人を得て，港湾経済の本格的理論研究の成果が集大成されて公開されるに至ったことになる。

全篇を通じて，著者の性格から甚だ謙虚な態度で対象に取組んでおられるが，分析視角ともいうべき確固たる接近姿勢と論理の一貫性は，自信に満ちており，ともすれば，抽象的観念論に終始して自己陶酔に陥りがちな，加えて難解な表現に偏しがちなこの種の本の通弊がいささかも無く，著者がこれまでに蓄積された学識の重厚さと，社会的実践をも含めて現実に出発し現実に帰着する実証的な完全に消化された理論の展開に，いかなる立場や職種の読者も抵抗なく読了できるであろう。

港湾の社会科学的研究者の数と成果とが増大しつつあるとはいうものの，何よりもその最も重要な部分ともいえる経済学的考察にさいして，とくに資本制のもと現代港湾の何を，どのような方法によって究明すれば，港湾問題の本質をつき実際面でも寄与しうることができ，また部門経済の一分野としての港湾経済論の確立と前進できるのか，現在でも未解決であり，このことが経済学における斯学の市民権が公認されにくいばかりか，望ましい港湾政策の具現化や港湾関連企業の健全な発展のために，強力な作用を与えることができなかったといえよう。

著者はこの点，広範な対象を整理して，重要な現代的課題を提供している若干の基本的事項に絞って，焦点を明確化し，問題の所在とその背景を，具体例を通して，氏の拠り所とするすぐれた経済理論を武器として解明し，決して独断に堕することなく

先学諸氏の見解を着実に紹介し，かつ適正に評価しつつ，自らの理論構成とともに諸課題における矛盾の指摘と対策の提示を試みておられる。

ところで，はしがきにおいて著者は「理論化への指向が，取り扱う問題が具体的であればあるほど，不満足にしかできなかった」と控え目な発言をされ，さらに「ドグマに落ち入らないためにも集団的討議を」と望んでおられるが，換言するならば，各章いずれの場合にも，論理の飛躍が皆無であり，明言できる範囲を逸脱せず，憶測や不確かな事実による言辞を弄することを全くしていない。著者が内外港湾の実態に通暁しているのみでなく，ある経済学の基礎理論を十分に修得済みであるという点では現在の学会員の中での数少ないうちの一人であろう。このことは各所で採用されたり引き合いに用いられたりしている内外の港湾資料と古今の文献の妥当性に反映されており，余分な冗長な引用と矛盾した取り上げ方が，私の知る限りにおいても一つもなく，とくに他人の業績の的確な評価と自己の研究への適用の仕方の卓越ぶりに驚くが，その一因は氏の研究における問題意識の適正さにもありそうである。

「第1章　港湾経済論序説」では，まずこれまでのわが国における港湾研究の系譜とその時代的背景から説きおこして，本学会創設期ごろの急激な環境変化と主要論説を示し，斯学研究の理論化へのあり方を提示し，また中西・北見・織田3氏のアプローチを比較紹介して若干の疑義を述べ今後の討議を期待している。そして3氏の論著で取り扱われている港湾の意義に加えて，順次他の学究者たちの論旨を登場させながら，港湾における社会的便益論に及ぶのであるが，以後の章においても，この種の経済学上の用語ないしは術語にかんして，たんに語句の定義のみでなく，要領よく学説史的に論争の推移と理論の発展経過をまとめ，とくにそれらが交通や港湾の研究においてはどのような役割を果しているかについて留意しているので，読者各層それぞれに有益である。「港湾における経済的性格」としては，交通労働と港湾労働，一般的生産手段としての港湾，港湾における価値移転を取り上げている。私の横着からそれぞれについての氏の見解を紹介することを省略させていただくが，ある経済学においては，港湾施設や港湾労働をどのように規定し，それらがいかなる意味を有するかについて明快に論じている。

「第2章　社会資本としての港湾」では，体制側から行政上の用語として広く普及され，無造作に日常使われている「社会資本」をはじめ，「社会的費用」「公共性」「経済性」などについて，第2次大戦後のわが国産業政策，とくに高度成長期に露呈

してくる社会資本不足と公共投資の実態と本質にかんして，高橋清氏や宮本憲一氏らの論著も用いて，これまでの発想に転換の要ありと，根本的な検討の必要性を説き，また港湾の経済効果測定における負の便益や，財源の問題，それに赤字の港湾管理財政の所以や港湾料金の考え方について論じていく。

これらの問題は，当然次の「第3章　輸送革新下の港湾活動」で，物流と港湾との関係をふまえた上で，港湾収支の問題点に言及していくことになる。ここで著者は，いわばケーススタディとして地元大阪湾を舞台として，大都市港湾や港湾貨物流動についての実証的研究の成果を報告して，前章を補完している。前章の諸問題の分析は「第5章　港湾における国家独占資本主義」において，より根本的に究明されるのであるが，著者はその前に，「第4章　港湾における労働生産性」で，その特質を交通労働との関連において追究している。ここでは，富永シューレや佐竹義昌氏の成果が登場する。そして未開拓の分野である港湾の労働生産性を他産業のそれと比較しながら特質を描き出す。港湾における生産性および労働生産性を論ずる場合に，港湾では他の交通機関における通路や運搬具に相当するものの性格が必ずしも同質に考えられないことや，港湾労働もまた交通労働一般とは異なる側面のあることを明示してから主題の解明を試みている。

第5章では，技術革新と港湾の「合理化」の特質，行政機構を通じて行なわれる港湾活動への指導と規制，公団・公私混合企業などについて，わが国の港湾が国家権力の媒介を通して，広く産業における独占資本の確立のための道具として育成され，さらには他の公企業に比べて小規模で特定地区に限定されているとはいえ，自ら一つの独占体として巨大資本の蓄積が行われつつあることを立証していく。ことに，港湾労働法の制定と施行，埠頭公団や公私混合の埠頭会社の出現のいきさつやその意義についての鋭い考察に共鳴を感じる。

次章の「第6章　コンテナリゼーションが港湾にもたらす諸結果」では，急激に進められたコンテナ化の背景や港湾運送事業の集約の説明につづいて，現在までの港湾「合理化」のプロセスが順を追って分析されており，ついで港湾労働者が現在おかれている地位を論じ，労働災害や労組の反合理化闘争にまで及ぶ。それぞれの章は，この港湾研究シリーズの他の巻と相互に関連があるわけで，とくに港湾経営・港湾行政・港湾労働などの巻が刊行されたおりには，本書との研究視角の相違や内容の補完関係に注目して比較検討されることを読者に期待したいが，さしあたりこの章などは既

刊の喜多村氏の「港湾産業」と併読されると主題の全貌を明確かつ容易に把握できるのではないだろうか。

さて結章に相当する「第7章　港湾の民主的改革と将来」では，前半で「広域行政の一環としての港湾広域化」ともいえる広域港湾やポートオーソリティ構想について，それらの進展の経緯と主張の真意を論じ，後半において「民主的都市づくりと港湾」の問題をむすびにかえて提示し，「国民のための港湾」とは何かという課題を投げかけてくれる。実はこの結章で取り上げられていることがらは，港湾経済の研究の到達点的目標であると同時に起点でもあらねばならないと思う。ところがこれまで学会においても，大半の会員は直接的利害に結びつかないためか関心がうすく，一部の会員が技術論か抽象論に片寄りながら暗中模索をしていたといっては言い過ぎであろうか。氏の論もこの章では甚だ不十分であるという感をまぬがれない。だが，住民ならびに住民に顔を向けた地方自治体という両者をまともに意識して港湾のあり方に言及し7頁もさいた著者に衷心より敬意を表したい。

なおシリーズにおける北見氏の既刊「港湾総論」の目次を見てもわかるように，港湾経済の研究対象としての分野と主柱の立て方には，本書に所収されているもの以外に数多くのケースがあるし，理論的基礎の把握の仕方や認識の武器の使用の方法も同一であるとは限らない。経済学徒以外の港湾研究者をも含めて，この力作を素材として「港湾経済」の対象と方法とを集団的討議することによって，理論体系の確立を目指す著者の本書刊行の真意を受け止めてあげることができるに違いない。

（成山堂発行　1972.　A5判，228頁　定価　1,500円　「港湾研究シリーズ」③）

「港湾問題研究」

——大都市港湾問題——

斉藤圭太郎
（神戸市港湾局）

本書は，東京港港湾問題研究会の第2号として発刊されたもので，副題にもあるように現在，社会的にも大きな注目を集めている大都市港湾問題を共通論題として取りあげるとともに，自由論題5編を併せて掲載した最近まれにみるユニークな研究誌である。

最近，港湾を取り巻く社会的・経済的変化の急速な進展には，目を見はるものがある。この急激な変化をどう受け止め，それにどのように対処して行くかが，各港の差し迫った重要課題となってきている。

本著では，各港で発生する諸問題は，当該港湾に従事する人々が中心となってその問題の特性をよく理解し，問題を深く掘り下げ，自らその問題の解決策を見い出していこうとする気概が随所で感じられ，読者を引き付けずにはおかない。

また，今期の同研究会の活動で特に注目されるのは，『東京港におけるはしけ運送の問題点と対策』という共通テーマで，パネル・ディスカッション形式で討議していることである。そこには，問題解決への新しいアプローチが試みられており，その研究成果が実のある解決策への足がかりとなることを，関係者にとっては大いに期待されるところである。

以下，本書の内容を簡単に紹介してみたい。

本書の構成

序	北見俊郎
共通論題（大都市港湾問題）	
大都市港湾の理論と政策	北見俊郎
大都市港湾計画試論	今野修平
大都市港湾としての東京港における港運業	関谷義男
大都市港湾と「港湾労働問題」の展開 ——都市問題から港湾問題への覚え書——	玉井克輔

物資別公共専門埠頭について 山本和夫
——大都市港湾における埠頭経営問題——
自由論題
機械化近代化基金と港湾労働 喜多村昌次郎
——P.M.A と I.L.W.U との協定を中心として——
港湾運送業の体質 重岡早見
——東京港の港運近代化に関する覚書——
専用埠頭の問題点 窪田正作
——鉄鋼埠頭を中心として——
現状における大都市交通の諸問題 山村学
——過密化問題を中心に「大都市港湾」への論及課題を模索する——
東京港における内航海運の現状と諸問題 土居靖範
研究会活動記録
月例研究会，パネル・ディスカッション，セミナー，その他
編集後記

北見氏の論文は，大都市港湾は如何にあるべきかの基本的理念の問題を，欧米の港湾と対比させながら興味ある分析を行っている。

まず，第1節では，日本の港湾は「公物思想」に基づき発展したが，それは時代的要請であり，歴史的必然性もあったことを指摘し，日本における将来の港湾のあり方は，“伝統的な「公物思想」の諸問題を整理し，「人間」を中心とした港湾体制”，つまり，都市，地域，経済，市民等と密着した新しい立場にたった発想の転換の必要性が強調されている。

また，第2,3節では，欧米と日本との大都市港湾を比較しながら，我国では都市と港湾が機能的に結ばれていないことを指摘するとともに，前記に述べた日本的特性故に，港湾管理者の主体性や地域住民等によって構成される立体的な体制の近代化の未成熟な状態を生じさせていると指摘している。

最後の第4節では，大都市港湾における理論と政策の諸問題を取り上げ，『地方公共団体が港湾の管理主体になるためにも，財政面の確立と行政的権限の課題の解決が望まれる』と述べている。

今野氏の論文は，今後の港湾計画論は，如何なる観点から進めるべきかを述べた政

策型の論文である。

まず，第1節では，従来の港湾計画論が機能的視点からの都市の把握であったことを指摘し，これからは市民の立場の視点に立った計画論の必要性を説いている。

また，第3節では，大都市港湾の特性を踏えた計画論上の留意点として 1)都市の性格を把握すること，2)都市的生活が成立できるようにすること，3)大都市港湾と都市交通とを直結すること等，主として物的な側面から述べている。

第4節では，大都市港湾計画における課題を取り上げ，1)人間環境計画論としての人間中心の視点からの計画論の体系化，2)新しい発想に立った「大都市港湾」の理解，3)港湾管理への市民参加等，主として人的な側面を中心に述べられている。

同氏の論文は，全国的に進行した環境破壊を教訓としながら，「開発と環境保全」との関係は如何にあるべきかの問題と真正面から取り組んでおり，新しい価値観に立った論述が内容を新鮮なものにしている。

関谷氏の論文は，港湾運送事業者の立場から，主として東京港における同業界のおかれている現状や問題点，さらには今後のあるべき姿等について豊富な資料を交えながら言及している点で注目に価する。

第1,2節では，まず『東京港を大都市港湾として見ると，他港には見られないいくらかの特色を有している』と指摘し，主に横浜港と比較しながら詳しく論述している。

第3節では，東京港の港運業者の特徴として，1)艀基盤であること，2)取扱貨物は，内貿貨物が圧倒的に多く，且つ外貿貨物はF. I. O貨物が大部分を占めていること，3)商社，メーカー等荷主に対する従属性が強いこと，4)事業規模が小さいこと，等を指摘している。また，行政当局に対しては，『港運行政の指導に当る場合，港毎の特殊事情を考慮すべきである』と強調している。

第4節以降では港湾運送業の将来の問題を取り上げ，『都の進める整備計画や輸送革新の進展にも対処するとともに，従来の艀基盤からターミナル・オペレーターに脱皮して行くべきだ』と主張している。

同氏の論文は，港運業者のおかれている現状を的確に分析し位置づけた上で説明を行なっているので，説得力のある内容となっている。

玉井氏の論文は，大都市港湾と港湾の労働問題とを，明治時代から今日に至る歴史的な発展過程と関連させて，かなり突っ込んだ分析を行なっている。

第1,2節では，都市問題を都市や港湾の発展過程と照応させながら，詳しく述べられており，多数の古い文献を丹念に調べられた労力に敬意を表したい。第3節では，戦後の港湾労働者の供給源が各地のドヤ街であることをまず述べ，『港湾労働が政策対象に取り上げられたのは1965年の港湾労働法の制定以後である』と説明している。また，港湾労働も荷役の機械化，海上輸送手段の激変等によって，『従来の前近代的な縦の人間関係は稀薄になりつつあり』，また，『重筋労働が機械労働に変りつつある』ことを指摘している。

同氏は，最後に，今後の港湾労働問題を解決するには，『住宅を始めとする福利厚生施設の拡充，組織的・計画的な教育訓練の実施が重要となってきている』と結論づけている。

山本氏の論文は，物資別公共専門埠頭の問題を埠頭経営の問題として捕え，実務家の立場から具体的事例を取り上げ，かなり突っ込んだ分析を試みている。

第1,2節では，まず，港湾整備の方法には3つのパターンがあることを説明し，これらの整備方式と物資別専門埠頭とのかかわり合いを述べている。第3節では，そのうちの特別整備事業方式を核とした経営・財務の諸問題に触れ，新しい埠頭経営には，『物資の所有者又は荷主の参画の重要性』を強調している。

第4節では，その他の問題点として，港湾労働問題，港湾運送事業の近代化，物価の抑制・安定性等を列挙し，『今後の大都市港湾は，背後の市民福祉の向上に貢献するものでなければならない』と結んでいる。

同氏の論文は，今まで明らかにされていなかった埠頭経営の諸問題を，港湾管理者の立場からかなり具体的な説明がなされており，今後の公共埠頭経営の指針となりうる十分な内容を有している。

喜多村氏の論文は，アメリカにおける PMA と ILWU との間で締結されている「機械化・近代化基金」協定の性格や内容について詳しい紹介を試みている。

最近，我国でも輸送革新の進展に併せて「メカニカル・ファンド」の問題が港運業者と労働組合の双方から提起されてきている時だけに，この報告は時宜を得た貴重な報告である。

まず，第1,2節では，「機械化・近代化基金」協定の設置根拠やいきさつを記述している。第3節では，同協定の内容について，1960年と1966年とを比較しながら，主要な改正点をわかり易く解説するとともに，第4節では，ILWUの対外的な交流状

況の紹介や労働条件の改善をめぐって行なわれた主な労働争議を紹介している。第5節のむすびでは，我国の問題に立ち帰り，『我国の場合，米国に見られるような「労使関係」が確立されていない現状では，「メカニカル・ファンド」の存在意義そのものをあいまいにし，実現を困難なものにしている』と指摘している。

最近の時代の流れの急速さには目を見はるものがある。同氏の当論文発表後の1972年2月には，PMA と ILWU との間で，新しい協定が締結されている。同氏によって，この新しい協定内容が紹介されることを期待してやまない。

重岡氏の論文は，港湾運送事業における近代化の問題を，生産手段との関連で解明している。とくに今後の近代化の方向は，輸送構造の変化，将来の"港湾計画"等に，対応できるものでなければならないとしている。

第1,2節では，物流革新は，港湾運送そのものを変えようとしていることを説き，『現在のように生産手段をはしけや荷役労務者に依存する限りでは，「近代化」すること自身困難である』と説明している。そして，第3節では，『企業の生産機構の構造的な変革と産業経済の求める運送用益を供給できる体制を整える必要』を強調している。

第4節以降では，港湾運送事業の近代化の方向として，兼業化，異業種産業間の共同出資会社の設立，ターミナル・オペレーターへの転進等を強調するとともに，『港湾という物流のノードを，自ら近代的な輸送システムとして需要に答え得るものを作り出してゆくことが真の近代化への途であろう』と述べている。

窪田氏の論文は，今後の鉄鋼埠頭のあり方や現在当面している諸問題を，東京鉄鋼埠頭㈱を例に取り上げて突っ込んだ分析を行なっている。

第1,2節では，まず東京鉄鋼埠頭㈱が，公益的性格の強い体質故に，民業圧迫の問題とか，荷役作業能率の低下等種々の問題点が生じてきていることを述べている。

第3節では，作業合理化の問題にふれ，『荷役作業を効率的に行なうためには，積荷情報の確実な入手と本船積載貨物の集約化が重大である』と指摘している。

第4節以降では，料金体系の今後のあり方として，1)接岸荷役料金　2)元請料金　3)中継料金，の3つの料率の適正化を述べ，いくつかの新しい提案を行なっている。ここでは，現行料金の不合理な点や改善されるべき点をかなり明確に述べているのが注目される。

同氏の現状を踏まえたいくつかの提案は，読者を納得させずにはおかない豊富な内

容を有している。

山村氏の論文は，現在大都市が当面している交通の諸問題を，海上輸送，旅客輸送，貨物輸送，航空輸送等それぞれの分野から，問題点を掘り下げている。

第1,2節では，交通の過密化現象を具体的な例を上げて説明したあと，この原因は，『都市のもつ社会的特性や都市機能の限界を無視して，経済活動の拡大化を計っている巨大産業資本側にある』と指摘し，政府の経済政策を批判している。

第3節では，旅客交通や貨物輸送の現状について東京を例に上げ，欧米の経済学者の主張する交通論の考え方を紹介しながら，今後の大都市交通の政策のあり方を述べている。

第4節では，大都市交通政策についていくつかの提言を行なっている。ここでは，『市民参加による都市交通計画の立案，産業優先から人間優先への発想の転換なくしては，問題の解決はあり得ない』と主張している。

土居氏の論文は，港湾サイドから見た内航海運の現状と諸問題を豊富な資料をまじえて論述しており，今までこの種の問題を港湾サイドから分析があまりなされていないだけに，貴重な報告である。

第1節では，東京港の貨物流動において内航海運の果している役割の大きいことを，海運の依存率を例に取り上げて説明するとともに，『東京の陸上輸送が限界に達していることを考えると，今後ますます海上輸送の重要性が増してゆくだろう』と指摘している。

第2節では，東京港における内航輸送の特質を論述している。ここでは，まず，移出入貨物の割合，主要品種の特色，輸出入経路の状況等を説明するとともに，内航海運業の経営上の問題，不定期船と機帆船が主流を占める入港船舶の特徴等を説明している。

そして，第3節では，最近の輸送革新に代表されるコンテナ船，フェリー，プッシャー・バージの問題を取り上げ，それらの最近の動向や港湾に与える影響等を詳しく説明している。

（東京港港湾問題研究会発行　B5判　178ページ『港湾問題研究』第2号）

「港湾産業の危機と発展」

港湾産業研究会編

鈴　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。

論文集の執筆者達が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……港湾産業の建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つつ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，いまや長期的観点から（今日的とりあげ方でなく）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って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ろうか。

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陶汰の強行としておもに物流的測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歩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。

「港湾運送事業法論」

市川猛雄著

山上　徹
（青山学院大学）

1. はじめに

わが国の港湾は，経済成長期といわれるここ10年間の経済発展の段階において，諸々の対策の対象となってきた。港湾運送においても港湾運送事業の近代化，合理化が国民経済の立場から強く要請され，「3・3答申」（昭和39年3月3日）では，周知の如く，港湾労働力の確保，港湾管理運営の改善等とならんで港湾運送事業が問題となった。それは港湾出入貨物量の増大に伴い，港湾における物流の担い手としての港湾運送事業の役割の重要性がつとに認識され，その健全な発展，特に近時における流通革新の進展を背景として，事業の一層の近代化，合理化が各方面から要請されたからである。

このような情勢にあたり，港湾運送事業の実務担当者はもとより，関係各方面の方々において，関係法令等についてさらに適正な理解と，十分な把握をもつ必要のあることは申すまでもない。

ここに紹介する文献「港湾運送事業法論」の著者，市川猛雄氏は「相模運輸常務取締役」といった実務界での指導的立場にあり，既に著者は港湾の諸問題に関して多くの論文や研究発表等で豊富な蓄積と学識を世に示されている。

本書刊行のいきさつは，社員教育のために，「港湾運送事業法」について著者が説明されたものを肉づけして一冊の本にまとめられたのである。そしてそれには港湾運送事業の各条文に関係あるトピックスが巧みに織り込まれ，妥当な解釈が加えられ，「港湾運送事業法論」として体系化を試みられたのであった。その背景には，著者が運送事業界の近代化を念願する故に，このような適当な資料が見あたらない領域に，「港湾運送事業法論」といった集大成された本にまとめることを可能にしたのである。

2. 本書の概要と問題点

それでは各章の項目内容について若干ふれてみることにしよう。

第一部，序論では，港湾運送の態様，港湾運送事業法の性格，構成，について述べている。

港湾運送の性格については，海上運送，陸上運送のいずれに属すべきかについて，港湾運送はちょうど海上運送と陸上運送の接点における運送であり，はしけ運送は物理的には海上の運送であるが，その手段であるはしけは海商編の適用からわざわざ除外された「ふね」であり，沿岸荷役のうち上屋に関する運送は物理的に陸上における運送である。このような不明瞭さがある上に，実際上，港湾運送は海上運送業者と荷主との間に締結された海上運送契約の一部であることもあって，海陸いずれの法を適用すべきかといった特殊的な問題があることを引例をもって指摘している。

また港湾運送事業法の構成は，法，施行令，施行規則，港湾局長通達，地方海運局長処理要綱等から成り立っている。それらは時代的要請によって改正され現在に至っていることが示されている。

本論の総則においては，「港湾運送事業法」での第一条にある本法の目的とは何かを示し，また港湾運送，港湾運送事業とは何か，船舶とはしけの相違，上屋と船積貨物の問題等を精緻に解説されている。特に港湾運送に関する秩序の確立について戦前，戦中，戦後に区分し，その変遷を明記している。また第3条では，港湾運送事業の種類とその呼称を上げている。

① 一般港湾運送事業（3条第1項第1号に掲げる行為を行なう事業）第一種事業。
② 船内荷役事業（前条第1項第2号に掲げる行為を行なう事業）第二種事業
③ はしけ運送事業（前条第1項第3号に掲げる行為を行なう事業）第三種事業
④ 沿岸荷役事業（前条第1項第4号に掲げる行為を行なう事業）第四種事業
⑤ いかだ運送事業（前条第1項第5号に掲げる行為を行なう事業）第五種事業
⑥ 検数事業（前条第1項第6号に掲げる行為を行なう事業）
⑦ 鑑定事業（前条第1項第7号に掲げる行為を行なう事業）
⑧ 検量事業（前条第1項第8号に掲げる行為を行なう事業）

港湾運送に該当する行為が8種類あるのでそれを行なう事業が8種類あるのは当然

であるとしている。

第2章，港湾運送事業等では，湾湾運送事業全般が免許を必要とし，その免許区分，免許権限者等について各事業内容，範囲の態様を説明している。この2章は，著者が最も強調されんとする問題点を含蓄している（第4条～22条）章である。

港湾運送事業の業務内容は，港湾における貨物の積み卸し，運送，運搬，荷さばき，分類，仕分け，補修および加工などの作業とともに，これらの作業役務と対応する倉庫，荷さばき場，上屋，荷役機械，はしけおよび岸壁などの有機的結合をはかり，その効率的利用を達成することにある。しかし流通革新の波が押し寄せている現時では，「法」が予想した事業の区分の仕方では不適切になりつつあり，即ち著者は一般港湾運送とは「一切合財を取りしまる港湾運送の主宰」であるとし単に「受渡し」の有無で一般港湾運送か，その他の港湾運送かを区別することには不都合な点があるとしている。

また第9条，運賃および料金によれば，港湾運送の運賃および料金（以下料金と略称する）は，許可料金であり，かつ確定料金である。9条において港湾運送料金は運輸大臣の許可を受けなければならないとされているが，さらに第22条第2号では許可通り実施しないことは行政罰の対象とされ，また第10条では割戻しの禁止が規定され，これに違反するときは第22条第1号で行政罰を受けるほか，第35条第3号で刑事罰を受けることになっている。したがって認可された料金は最高料金でもなければ最低料金でもなく，唯一無二の確定料金である。

このような制度の背景は，著者によれば，中小企業である港湾運送事業者を，大企業である利用者の値引要請から保護する趣旨によるものであるが，実情は必ずしも守られてはいないとし，この問題は古くて新しい問題であり，常にその対策が提案されるが，守られない原因の根本には経済的強者弱者の関係，過当競争，支払側と受取側との一般的な立場値引要請に対する支払側になんらの罰則がないことのほかに，合理化の要請や料金原価計算の不完全という，根の深い原因があることを指摘されている（P.89）。

第3章では，港湾運送事業抵当（第23条～第28条）を問題にし，港湾運送事業の事業施設は，大部分が担保とする途が閉ざされているので，これらのものを一括して事業財団を組成して，これを担保に供する途を開き，また事業者の資産の中に土地，上屋等があってその一つ一つに抵当権を設定することができたとしても，それよりも有

機的に一体となっている事業設備を一括して担保とする方が担保力もふえて，債権者にも港湾運送事業者にも有利になる。このような見地から認められたのが港湾運送事業財団の制度であるが，港湾運送事業財団設定の届出に関する事務処理について，財団の制限，存続等についての法規の解説がみられる。

第４章の雑則は，第20条等に触れた免許，許可，認可の条件または期限(第29条)，また職権の委任（第30条）では，種々な職権が与えられている運輸大臣だが，行政の便宜上施行令第４条で定めるような職権は地方海運局長に委任して行なわせることについて項目を上げ説明している。次に運輸審議会への諮問(第31条)，港湾管理者に対する通知等（第32条)，報告徴収等（第33条)，政令への委任（第33条の４）等に亘って説明している。

第５章において諸々の罰則について，

附録では，関連法規，通達その他，運輸審議会等答申，参考資料，参考論文等があわせて収録されている。

以上が本書の概要であるが，「港湾運送事業」は，前近代的語感をもっていると，一般に考えられるが，そのことは「港湾運送事業法」の推移や解釈の変遷から政府がどのような理念をもって対処してきたかで判明されるが，この点について，著者は，戦前，戦中，戦後，流通革新の現在に分離し，そのメスをあてている。

「港湾運送事業法」の推移や解釈の変遷から察知できることは，国際競争力強化の美名のもとに，貿易の展開したがって取扱貨物の増大とクイックデスパッチの要請，集中配船，料金問題等が，一方において港湾運送の効率性を要求するために運送事業への「しわよせ」といった結果となり，全く港湾運送事業の主体的な立場が堅持されていなく，港湾に関する確立すべき秩序は，政治，経済の情勢に応じて変化するといった結果となっている。

現時の物的流通革新の環境からみても，港湾運送の実態は全く流動的であり，また行政は，本来営業に介入すべきものでなく，事業法と称される法律は，全く企業に対し行政力の支配下にあるといえる。それは港湾施設体系の不足不備と港湾利用者が港湾運送秩序づけの根拠となっているという港湾運送の構造性に問題があるようだ。「『港湾運送事業法』は物的流通革新により時代おくれになりつつあり，早晩改正されるべきであり，その時には『あれもこうしてやろう，これもこうしてやらなければ』といった配慮はやめて行政の焦点を絞れるような根拠法規として生まれ変わることを

切望する」といった官側の主張に対して著者は，真向から反対の意見を述べられている。「国の機関は大衆の利益を守るためには権力を持つべきであるが，経済人同士の問題にはそれほど張り切って介入する必要はない」(P.270)ことを強調されているが，それは尤もな事である。法の規則なり行政の意思等が，港湾利用形態からの要望ばかりを重視するのでなく，港湾運送事業者自体の機能をも配慮し，いま少し主体的に考えられんことを願望されている著者の見解に賛同せざるを得ない。

さて，本書で著者は「流通革命」という用語をもって今時の流通問題を記述されているが，「革命」という用語をもって流通問題を考えることが，現状において妥当な表現であるだろうかといった疑問が生じる。

「革命」つまり revolution という用語よりもむしろ戦後の技術革新から発生した一連の革新（innovation）が流通面に波及してきたものと解する方が正しいのではないか。著者の「流通革命」という用語よりも「流通革新」が適切であるといえる。なぜならば「革命」とは，産業革命なりフランス革命，ロシア革命といわれるように思想，経済，政治等の全社会体制の変革とかかわり合を持つような場合に用うるのが常識とも考えられる。「流通革命」と言ったならば，交通における物理的諸条件の進歩改革の大きさが生産関係，生産力関係をも変え，さらに，それへの変革には，それなりの社会経済的質的変化，並びに，それらの基盤ともなる思想的変化があって，質的な差異が体制的にも認めうるような場合にかぎるのが妥当ではなかろうか。

このような用語の濫用は先物買いのジャーナリズムがわれ先に飛びつき，中にはその内容表現がきわめてオーバーで，諸関係者（流通業者等）に非常に大きな衝撃を与え，不安，動揺せしめ，極端な表現をするならば，オチオチ日常の業務にも手がつかないといった影響を与えることは行過ぎではないかと考える。それに対して著者自身は実務界の方であると同時に，本書は法律学的ではなく，どちらかといえば，業界の若い社員のための教育用の本であるから，少々オーバーな表現の方が現実的でよいと逃げられるかもしれない。

しかしながら，交通や港湾のような科学的に未確立な学問分野においては用語の性格をかなり厳密に検討してゆくことが理論形成の上でも必要なことであると感じているのは筆者ばかりではないことであろうと思われる。

3. む　す　び

以上，著者は，「事業法」全文37条を解釈の上で，時代的要求の推移に即応しうるように引例を加えて，法規特有の難解な用語に対して，解りやすい平易な語をもって出来るだけ，法規の領域を明白にすることに努力を傾注されている。

最近における流通革新の進展で，港湾運送の実態は，全く流動的となり事業法に関連する難しい問題が次々に発生しいるが，ここに一冊の本にまとめられたことはまことに時誼を得たものであり，実務担当者はもとより，関係各方面の方々にとって本書は貴重な手引書となることであろうし，またその価値は，そのまま著者の努力を高く評価することとなる。

なお，本書を一読して，とりとめないことを書きつらねたのであるが，本書のもっとも意とされる点について十分な理解や紹介ができていないのではないかという不安が残る。これはひとえに筆者の浅学未熟によるものであり著者の御寛容を乞う次第である。

（発行所　成山堂　昭和46年11月18日　A５判270頁　定価1,600円）

Hamburger Hafen Jahrbuch. 1970

荒木智種
（日本医科大学）

ハンブルク港湾年鑑の第一回刊行は，1969年度であり1970年度版は第二回の刊行となる。したがって編集内容も逐次改められ，年を追って充実の方向へとすすめられている。しかしながら第一回刊行のほうは可成り巾広く分類編集されているので特に外部関連者または各国関係者等にとってはインホーメーション的内容を含んでいるので比較的容易に解しうるであろう。具体的には，ハンブルク港湾の各埠頭地域別による図式説明（カラー入り）臨海鉄道の概況，間接的な港湾関係業界の紹介，港湾をとりまくハンブルク都市の経済的発展の統計的解明等がその主なものとしてあげられる。したがって巾の広いインホーメーション的な色彩を占めているので分類面においても自から巾の広い編集がなされているのに気がつく。

1970年度版は上記の諸点を割愛整理すると共に各章の分類項目も前年度と比して可成り統一的に堀り下げ体系的に整理されている。更に1970年度版は各章ごとの頁分類形式を拇指目録方式（Daumen-Register）へと変えると共に前年度に使用された年間月別メモ，ノートを削除している。そのため頁数の面では1969年度ハンブルク港湾年鑑は480頁，1970年度版は407頁となっているが内容的には前述のごとくむしろ70年度版のほうが港湾経済機能面に焦点を合わせての編集がなされているといえよう。

編集団体の構成メンバーについては，ハンブルク邦経済，交通省の港湾局（Behörde für Wirtschaft und Verkehr, Hafendirektion-），ハンブルク港湾団体（Hafen Hamburg e. V.），ハンブルク経済同盟（Hamburgische Wirtschaftsverbände-）ハンブルク港湾運輸倉庫株式会社（Hamburger Hafen und Lagerhaus-Aktiengesellschaft），ハンブルク・インホーメーション・センター（Hamburg-Information）であり年鑑の監修者はW. クルグマン博士（Dr. Werner Klugman）である。（1969年度版の年鑑編集構成団体は70年度版と同じ編集団体である。）したがって年鑑編集は5つの団体によって編みだされているし出版社は西ドイツ港湾専門の出版社，通称

〝オキス社〟（Verlag OKIS Dr. K. J. Sattelmair）が担当出版している。

1970年度ハンブルク港湾年鑑の大要についてみると次のような形で内容分類されているが但し全ての各章の細項目にわたる紹介は紙巾の都合上不可能でもある故，先づここに全体的にながめて主要な諸点と考えられる年鑑の幾つかの項目別要約事項をとりあげてみよう。

(1) ハンブルク港湾の概況（Einleitung）

各事項索引。ハンブルク港湾の地勢，港湾施設の概況，自由港，年次別運輸貨物—船舶統計資料

(2) ハンブルク港湾産業（Hafenwirtschaft）

港湾産業の企業別分類（Sparten der Hafenwirtschaft）

貨物別貯蔵，倉庫の各施設情況区分陸上交通輸送の双方運送の諸施設と関連施設（Zu-und Ablaufverkehr）

(3) 船舶関連産業（Schiffahrt）

港湾船舶業の企業別分類

船舶取扱業界，各定期線船舶，船舶エーヂェンシー，船舶荷物取扱サービス業

(4) 出入貨物船航路スケジュール

（Hamburger Segelliste）

定期航路船舶業界と出航（寄港）地（Liniendienste/Fahrtgebiete）

国別直送貨物船寄港地乃至国別積荷，卸寄港地，アルファベット順（Direkt oder in Umladung bediente Häfen. Reisezeiten）

(5) 西ドイツ中央政府，ハンブルク港湾局の行政機構とその他の団体運営組織（Behörden und Institutionen）

ハンブルク邦経済，交通省港湾局並に中央政府ハンブルク港湾出先機関の運営機構と民間団体の機構

各国領事館名

(6) 港湾法と港湾料金（Hafenrecht, Hafenkosten）

港湾各法の大要，各種港湾料金規定（Tarifmerkmale der wichtigsten Dienstleistungsentgelte）

(7) 港湾産業界の住所録

港湾企業，その他出先機関住所録広告掲載索引

以上，七章に亘って区分され，かつ各章の主題項目点について触れてみたがどの章も盛り多くの詳細事項がみられる。

第1章では港湾地勢，港湾輸送路とハンブルク都市内で生産加工される原材料の取扱——それにともなう港湾への公共投資の計画。新港湾開発建設計画と新設会社誘地のための設置用地等が細くあげられ，項を分けて自由港の実態と開発，各地港湾埠頭別の情況等が梗概されている，更に項を変えて運輸（貨物，船舶統計資料の概要）(Ein Überblick in Zahlen und Daten) ここでは年度別各種貨物取扱量，同じく年次別各国出入船舶トン数，ヒンターランド貨物輸送統計等が1936年をはじめとして1968年までの各種統計資料がみられ，第一章が終っている。各章とも頁紙数は異るが，中でも港湾関連者，研究者等にとって注目される章としては第二章の港湾産業であろう。またこの章は頁数の面でも一番多く87頁をさいているのに気がつく。よって本稿では〝港湾産業〟の章（Hafenwirtschaft）を取りあげながら各事項に亘る分類とその概要について触れてみる。

港湾産業の章は第三部に区分され各部の主題は下のようである。第一部は〝港湾企業とその経営機能〟と題し，特に港湾産業の企業別業務範囲が主なものである。

第二部では〝港湾諸施設〟である。ここでは積荷卸の施設とその業務内容を対象としている。

第三部は〝港湾運輸部門〟について述べている。特に陸上運輸，交通分野の往復輸送（Zu-und Ablaufverkehr）について分類を加えている。

それでは各部（Abschnitt）の諸事項とその概要について触れてみる。

港湾産業の企業別機能

第一部はハンブルク港湾産業総同盟の紹介にはじまり，次いで埠頭荷役業（Kaibetriebe）界の会社名，実績の概要と埠頭荷役協会（Verein Hamburger Seehafenbetriebe e. V.,）の紹介。次に船内荷役（貨物整理計画）業（Stauereien）界の紹介および二つの協会（船内荷役料金体系を決定する協会と一般的な船内荷役協会とに別れ各機能内容）が提示されている。倉庫業（Lagerhalter）界では各取扱品目の区分別業種と倉庫協会（2つある）の紹介と会社名。次いで梱包業検定業界（但し形を有しているものに限る）称して独語では “Quartiersleute” と呼び，とくにこの分野の歴史的発展プロセスと語源の解明がみられるのが興味深いし又各品目職種別についての説

明が加えられている。協会名は Verein Hamburgischer Quartiersleute von 1886 e. V., である。次の項では，船舶出入貨物検数業界（Ladungskontrolleure）——出，入別貨物取扱の検数業務に分けながら，1968年2月決定の料金体系の説明と検数協会並に会社の紹介である。項をわけて〝計量，物資別検査調査業〟また果実油，穀類等を調べる業界〟との二つに分けられている）と協会，会社名の紹介。続いて〝河上（船舶貨物）保管梱包業〟（Firmen für seemäßige Verpackung），船内貨物配置業界（Nautische Sachverständige），内航船等の各協会と会社名と各企業別機能の紹介等に及んでいる。（船内貨物配置業ではキャプテン10名によって業務が行われている）。次に内航小型船業（Ewerführerei）界の項では，ここでも語源の解説があり“Ewer”の語は北海にて中世頃よく使われ，ドイツ語では“Schuten”に当る語で—小さな船（はしけを指す）の意であるといった解明がなされている。又現在年間6ミリヤン・トンの実績をあげている小型船はハンブルク港湾内の¼の積荷卸を果している（但しドライ貨物のみ）しまた4種類の業務別内容の説明と併せて数社が集って〝バーゼンゲゼルシャフト〟と称して協会を設立，船数は1715に及ぶと共に319,700トンの収容能力を占めている。

そして前記同様，各会社名が記載されている。曳き船（Bugsiergewerbe）業界では総船数159，1969年に至って企業の集約化が実現されている。——(12社が企業集約を行い）他8社が集って協会を設立している。

おしまいに，〝はしけ賃貸業〟界，6社と湾内運航業（Barkassen）界の説明——通称“Wasser-Taxi”といわれ，湾内8か所の停泊地と電話番号をのせ，必ず利用者は電話でコンタクトせよと記してある。（観光客にも利用されている）

ターミナルの諸施設

貨荷物（有形物対象）倉庫施設（Stückgut allgemein）ではそれぞれ49にわたる各倉庫と業務別内容が明細に分類記載されている——クレーンの基数，収容能力，水深，埠頭の長さ，各輸送機関の種類，会社の地名——といった具合である。

コンテナー施設とその他関係諸施設の項で(Container-und kombinierter Verkehr)は上記同取扱会社名及びコンテナー・リースを行う会社名とその業務内容が主である。

貿易雑貨物集積倉庫施設（Export-Sammelladungen）では特に“Übersee-Zen-

trum" の実態に触れているのが特長であると共に他関連業についても触れている。ミバーゼンゲゼルシャフトミと曳き船業の重要性を指摘し，年間43万トンの実績をもつこの施設は毎日平均3,000～3,5000個の荷物（うちに約2万個の小形が入る）取扱量と同様に扣，13万個と毎日2万5千の小荷物量をさばいている旨が記されている。

重量機械類等を稼動するクレーン施設としては2つにその業種別施設を分けている。即ち1つは3トン以上（22埠頭にて稼動）のものと他は水上クレーン施設である。うち水上クレーン（300トンまでのもの）は4つの施設を所有地としているが3か所までは HHLA 他はハンブルク・アメリカラインである。その他水上クレーンの大規模施設として200トンから1千トン間のものが設けられ，前記同様各会社の営業概要が明示されている。

南方産果実施設規模（Südfrüchte）は尤もハンブルクが誇るものの一つであることはいうまでもないが中でもバナナ倉庫の近代的な設備（42号）は秀いでているのがよく解る（HHLA の業務が区分別に明示されている)。一方，ミフルーツ・オークションミ，毎週月火水の営業とその会社名の紹介も耳新らしいものがある。以下，項目順をおってみると，倉庫貯蔵施設としては（冷凍−18°)／木材，紙／穀類，果実油，動物の餌／石炭，鉱石，カリといった上記の品種別施設倉庫，称して "Kühl-und Tiefkühlgut" としてまとめている。次いでミネラル油とその他の油施設，前記同様，会社，施設，埠頭位置等が示されている。第2節の最後の項としては，ヒンターランド経由の各種国有鉄道施設と営業要務（Güterabfertigung der DB im Hafen）の小項目に亘る区分がよく整理されている。

第三部は前述のごとく運輸部門についてであるが，ここでは陸上運送業，湾内船舶運輸，国有鉄道と港湾インホーメーション調査部門に焦点がしぼられている。但し湾内鉄道は除かれている。又この部門は運輸往復サービス取扱業を中心としているのに気がつく（Zu-und Ablaufverkehr である)。以下上記運輸部門の業種別項目は次のようである。

1. 港湾荷役運送業の業務区分（4種類）を明示しその協会名の説明がある。

2. 港湾，運輸インホメーション(顧客)調査機関（Hafenvertretungen）は，国内に9つの出先機関（各地機関の紹介）を設けその業務内容が簡明に記されている。例えば，荷物関係支払方法，荷物輸送のための会社間のコンタクト(Kontaktstellen)，国際市場の調査，広告，マス・コミ業界，政府行政機関等のコンタクト等がその主なも

のであるし，上記9つの出先機関の本部は HHLA であるが，ここでは誰がどのような運営方法を主体的に担当しているのが明示されていないのがさびしい。――つまり HHLA と公私企業間との関連性についての説明がなされることがのぞましい。

次にドイツ国有鉄道（貨物輸送）（Verkehrsträger. Deutsche Bundesbahn）については，湾内鉄道と国有鉄道の運営業務区分とその諸規定が明示してある。毎日約200の貨車と（往復）港地8つの駅が設けられ各々その取扱業務が示されている。

また国内長距離運送業界（Güterfernverkehr）の実態に触れながら2つの運送協会の紹介とドイツ各州の輸送（トラック）エージェンシーが記されている。中でも上記2つの協会の性格にもふれている。

ハンブルク内の運送会社（ハンブルク邦とハンブルク港湾間の運送）の全体的な実態――つまり港湾に直接関係している会社数は250社，台数600，従業員数約1,000人，年間取扱い高は1.8ミリヤン・トンである。しかし統計的には，取り扱いの量は増大するが会社の数は減り逆に会社間の集約化が行われている旨を述べている。又ハンブルク運送協会の紹介も記されている。

最後の項は，湾内（エルベ河を含む）船舶運輸部門である。ここでは特に第2次大戦後からの仕事の量が減少しているその理由として政治的関係について述べていることと1968年から始った新しい運河建設工事 “Elbeseitenkanal” が 1975 年を目標としてすすめられている点と前記同様に会社，協会名が記されている。

以上が港湾産業部門のあらましであるが以下各章とも可成り充実整理された分類が明解になされている。前述のごとく港湾全体に亘る各分野を前年度年鑑と比して一層深くつっこんで整理編集されている点は良く判る。しかしながら，未だ不備な点としては財政収支情況といった財政面での紹介がみられないのが残念である。つまりアニアル・レポートからの引用なり又財源構成，財政規模，財源調達等がある程度資料として編み出されてもよいのではなかろうか（公共性の面からみて）。しかしこれには可成りの検討も充分考えられるだろう。加えて港湾労働といった部門も（部分的にはみられるが）別に項目としてもうけてみる必要もあるだろう。しかし各章とも掘り下げた体系的分類とその大要は一般的にみられる形の年鑑とは異っていて楽しく理解される年鑑であるといえよう。

ハンブルク港湾年鑑の編集の背景にはいうまでもなくハンブル邦自体のもつ史的発展なり経済的発展が占められていることもハンブルク経済の観点から容易に理解され

るし港湾のもつ性格発展等もうかがえるであろう。つまり一言にいってハンブルクを支えている主要産業は3つある。交通(運輸)，工業，貿易であるしこれら3つの分野によって繁栄を続けているといっても過言ではない。例えば，1967年のハンブルク総収入は26.4ミリヤードDMであり，内75%が上記3つの分野からの収益であるし，中でもハンブルク邦内の工業生産力は著しいが上記3つの柱がコンスタントに今後発展を続けていくならば自づと港湾の伸展も歩調をそろえていくであろう。又，1966年4月1日の統計資料でも解るようにハンブルク労働者数の企業別分析をみると，矢張り上記の分野で働いている数が圧倒的であることもわかる。工業では33万4千人，貿易，交通で26万9千人，公務員その他関係機関26万3千人，農家，森林業，漁業は1万3千人，残りは別の分野である。よってハンブルク全体の労働者数は91万という数字を示しているから，いかに上記3つの柱と併せて労働機構面がハンブルク邦にとってどれだけ重要なウェイトをもつものであるかが理解されようし失業者数も西ドイツ全体と比較しても可成り低い（1967年の資料参照）ことも証明されている。併せてハンブルク経済を支えてきた伝統的な商工会議所，称して“Handelskammer Hamburg は既に300年の歴史をもっていて特に中小企業会社の代表団体として古く港湾，海運貿易業に尽してきたことも附加しておこう。

ハンブルク港湾年鑑をみるに，上記の諸点をふまえての背景なり発展過程から今後より一層ユニークなしかも独自な港湾年鑑の編集が成されることを期待してやまない。

（頁数 407頁 サイズ 12cm×18.5cm 定 価 会員頒布
出版社 Verlag OKIS HAMBURG）

"Ports of the World 1972 Twenty-fifth Edition"

Published by Benn Brothers Limited, London England

松 木 俊 武
（日 本 サ イ ロ）

「Ports of the World」1972年版はロンドンの Benn Brothers 社の刊行により版を重ねて今号で第25版となった。大型の A—4，頁数にして867頁，海運・海事・港湾関係の会社の広告をのせた部分を除けば中味はすべて文字通り世界の港に関する各種情報の集積である。一体この地球上に外航船のための港というものがいくつ位あるものだろうか。私は港に関係のある仕事に従事して足掛10年になるが，実は漠然と7～800，ひょっとして1,000もあるだろうかと考えていた。本書の巻頭に Index to Ports という頁がある。そこでこの本において取扱っている港を一つ一つ拾って見た。何んと2470に達したのである。一港にして二通りの呼称を有するものもすべて網羅しているので，実際には約2,350位になるであろう。本書は100余国に点在するこれらの港という港をすべて克明に記載している。

全編は「United Kingdom」「Europe」「Africa」「The Americas」「Asia」「Australasia」の6章に分かれている。第1章の「United Kingdom」以外はその地域の国がアルファベット順に並び，その国の主たる港が同じくＡＢＣ順にリストアップされている。そして国別に使用されている通貨の名称，その国特有の祝祭日，土曜日の扱い方，各種港湾基本料率等の記載があり，それぞれの港に移る。一つの港については大むね，経度・緯度を記し港湾局又は管理者の住所・電話番号があり，その港の特長・水路の状況・泊地の広さ，バース・ブイの種類・規模，荷役機械とその能力・保管設備等が書かれており，更に Bunkerチャージ・船舶修繕設備・曳船パイロット関係，連絡交通機関ならびに当該港湾に関係のある開発計画などの記載がある。国により，港によってその内容に精粗の差はあるにせよ，要するに上記した内容のみが次から次へと並んでいるのである。

人によっては何んだそれだけのことかと思うかも知れない。事実私もこの本についての文献紹介の依頼を受け，最初は一体これが港湾経済学会の年報にのせる価値を有するだろうかと思ったりした。しかしながら手に取って通覧して行くうちにこの本の

持つ尋常でない迫力に打たれ，ある種の感慨を抱くに至った。この感慨を正確に言い表わすことはむずかしいが，その情念を構成しているいくつかの要素を列記して見ると次のようになる。

第一にこの本の有する優れた実用性である。副題をつければ世界港湾辞典と称する資格がある。各頁に並んでいる事項は，卒然としてこれを眺めれば何んの変哲もない1個の数字，1つの名称に過ぎないかも知れない。しかしその一つ一つをUp to dateに正確に知り記載するということにどれ程多くの努力と労力が費やされているかを思うと深い感銘を覚える。古風な表現かも知れぬが，かつて七つの海に雄飛した大英帝国の意地と面目の片鱗をそこに見るであろう。

第二にこれは当然のことであるが，この1,000頁近い大部の本には主義・主張のカケラもない。しかしこの本を第1巻から今号の第25巻迄を並べて見たとすればそれはおそらく存在そのものが何かを語るかの如くである。19世紀から今世紀にかけて自然科学および科学技術は実験と観察を武器として飛躍的な発展を遂げたが，社会科学においてそれに対応するだけの発展が成されていないというのが今日通説となっている。たしかに社会科学には実験による理論の証明という有力な手段を欠いている。しかしながらそれだけではない社会科学の研究にたずさわる人々の側にも一端の責任がある。何故かならば何れの分野にせよ，総じて息の長い，地道な統計・資料の整備が行なわれておらず，よしんば統計や資料はあってもその活用においてとかく主義・主張に急なあまり，ややもすれば恣意的もしくは撰択的に流れ勝ちであり，更にはまた具体的な事実の裏付けを欠いた議論が行なわれることが多かった。横道にそれたが，「Ports of the World」はかかる風潮とはまったく無縁であり，ただひたすら地味と正確に徹して25版を算するに至った。本書はこの点から見ても港湾に関する貴重な基礎資料の一つとして今後その価値を示すことになろう。

第三番目に感じたことは本書に記載されている港を一つ一つ眺めて行くうちに文字通り世界が一つに成りつつあるという実感が湧いて来たということである。これだけの港に毎日何千，何万という船が，ありとあらゆる商品を積んで行き来している。そしてそれは日々に盛んになって行く。人類の歴史において今日程港湾が重要な役割を果たしていたことは無いであろう。私は図らずも中世から近世に移行せんとする折にある経済史家が指摘したところの「都市の空気は人々を自由にする」の一言を想起した。港湾を単に船の行きかう所，物資が出入するところとだけ考えてはなるまい。経

済史家の顰にならえば「港の空気（情報）は人々を平和にする」と言えないこともない。港湾というハードウェアをよりよく活用するための各種機関，機構の整備とならんで本書の如き基礎的な資料が今後続々と出現することを願って紹介の一文を終えたい。

Proceedings of the Seventh Conference, The International Association of Ports and Harbors, 1971. 12

富　田　　功
(運輸港湾産業研究室)

はじめに

海運界における輸送革新の進展が港湾ターミナルにさまざまなインパクトを与えていることは周知のとおりである。

ここで紹介しようとする文献は，そのような事情を背景とした，1963年（第3回）以来2年毎に世界主要港で開催されてきた第7回国際港湾総会における諸論文集である。

1971年6月6日—12日，カナダのモントリオール港で開催された第7回総会には世界40カ国の327名が集い，わが国からは32名のメンバーが出席した。なお，アメリカ地域では，アメリカの90名（メンバーのみ，以下同じ）を筆頭にカナダの49名，アジア地域では，前記わが国の他にニュージーランドの17名，ヨーロッパ地域では，イギリスの18名に次ぐフランスの10名が出席者数の多い国々であった。これは，第3回ニューオルリンズ大会（1963年5月）の9カ国，139名（このうちメンバーは76名）の参加国・出席者数と比較すると興味あることである。

1. 本書の内容構成

本書は全4部と付録2部から構成されている。すなわち，第1部は大会運営機構の概要が中心となっており，第2部は主として第1会議から第3会議までの議事内容であり，第3部が本書の中心をなすと思われるものであり，そこでは，コンピューターと港湾，およびコンテナリゼーションのパネルディスカッション議事録と主要論文5篇小論文9篇が取扱われている。パネルディスカッションからは，世界主要港におけるコンピューター利用事情とこれをめぐっての悩める現実的諸問題が生じてきている

こと，およびコンテナリゼーションの動向と今後の港湾開発のあり方等を窺い知ることができる。そして，主要論文，小論文においては，主として，コンテナリゼーションがもたらすさまざまの問題点と対応策・若干の提言が指摘されている。第4部は1969—1970年の会計報告と1971—1972年の事業予算計画の取扱いが中心となっている。そして，付録1では，名誉会員と大会運営事務局および理事会の新役員の紹介，その2では，パネルディスカッションの報告論文8篇が収められている。

論文13篇は以下のとおりである。(P. Aはポート・オーソリティの意，以下同じ)

(1) コンテナリゼーション

(イ) スモールエリアと特殊条件下におけるコンテナターミナルの効率的運営方法 (Peter Evans, Montreal)

(ロ) エリザベスポートオーソリティのマリンターミナルにおける運営実績(A. L. King, P.N.Y.A)

(ハ) ハードウェイから学んだ教訓 (Dudley Perkins, P.L.A)

(ニ) 5年後のコンテナ革命 (F. Suykens, P. Antwerp)

(2) コンピューターと港湾

(イ) モントリオール港におけるコンピューター利用と全国情報システム (F. B. Ellam, N.H.B, Ottawa)

(ロ) カナダ東部地域におけるコンピューター導入事情と交通 (John L. Eyre, Mcgill University)

(ハ) 米国におけるコンピューター利用と交通 (Clifford C. Muller, P. Seattle)

(ニ) コンピューターと港湾 (N.N.B. Ordman, P.L.A)

(3) 主要論文

(イ) 港湾の役割と経済計画 (栗栖義明，〔前〕運輸省港湾局長)

(ロ) 政府間海事関係協議機構活動と港湾 (R.R. Macgillivray, カナダ運輸省)

(ハ) 税関と結合一貫輸送 (George H. Heidbreder, ワシントン地区税関局)

(ニ) 港湾財政政策 (Stanley Johnson, B.T.D.B)

(ホ) 都市センターの旧施設の廃棄と近郊都市センターのコンテナ化対応策としての新施設の開発 (Ben E. Nutter, P. Oakland)

2. 主要論文の要旨

まず，コンテナリゼーションについては，P. Evans 論文では，ターミナルの存在理由を，マンチェスターとモントリオールの2港を例にあげて説明し，ターミナル計画については，ターミナルの規模が，必ずしもその運営上不可欠なものではないとし，さらにターミナル運営については，「安全性の利益追求の観点から，諸機械設備の維持補修・クリーニングに留意することが重要である」としている。A.L. King 論文では，「ターミナル運営上明らかになったことは，コンテナターミナル内での異なった積卸方式(コンテナオンシャーシーシステムと二段式ストラドルキャリアシステム)の経済的効果は，各々の投資額と営業成績と総費用を考慮に入れた場合，あまり大差がないことである」と強調している。Dudley Perkins 論文では，ロンドン港からみたコンテナリゼーションの経験を踏まえ，いくつかの教訓と結論を引出している。「たとえば，投資財源の発見は困難であること，陳腐化概念は10～15年前では非常に重要ではなかったが，科学技術の変化の著しい今日では，それが港湾管理者の財政政策および料金政策における重要なファクターとなってきた。」また，「ロンドン港では，専用ターミナル沿いに平行して公共ターミナル施設がますます開発されようとしていることに注目したい」と述べている。F. Suykens 論文では，「過去数年間のコンテナ化の進展によって従来の海港は理論的にも実践的にもさまざまな問題に直面し，船舶の集中化現象は今後とも一層続くであろう」として，これを北大西洋諸港について実態把握を行ない，さらに，コンテナ輸送に伴う港湾施設計画と内陸混載貨物センター・税関の通関センターのあり方について述べている。

次に，コンピューター問題については，F.B. Ellam 論文では，「多数の小港があるオタワ港では現在，コンピューターは設置されていないので，運輸省のコンピューターサービスを利用している。そこでは，港湾経由貨物と港湾労働者が未統制な状況下にあるので，最も効率的・効果的な管理運営と統制のための管理情報システムの導入が要請されていること，一方，政府が港湾利用者に対する benebiciary pay の考え方を採用してコンピューター導入を図ってきたこと」を説明している。John L. Eyre 論文では，東部のステベドアーによって用いられているコンピューターシステムを，"Housekeeping" を例示してシステム的に述べ，「巨大なシーランドとトリオ・コンソルジアに対抗することができる」として，カナダ太平洋鉄道が現在開発中の C.P. シス

テムの概観を行なっている。Clifford C. Muller 論文では,「シアトル港のカーゴシステム開発に交通システムが利用され，これが交通システムにおけるコンピューターの適用を可能ならしめ，現在，コンピューターは23港で利用されており，シアトル港では施設建設と施設技術計画のために MIT の COGO を用いている。ニューヨーク港では貿易センタービル建設用に PER-C. P. M. が用いられ」,「輸送革新の著しい現代ではそれはカーゴコントロールとコンテナコントロールに用いられているが，コンピューター能力に変数取扱上若干の問題（最も困難な問題の一つである）があり，特に異種輸送システム間においては，未標準化のコード構造は機械を混同させがちである」と指摘している。N.N.B. Ordman 論文では P.L.A における EDP システムの適用について述べ,「ポテンシャルなコンピューターの適用を港湾内部管理とその外部管理にわたって考え」，これを P.L.A 内部のプログレスについて叙述している。そして，コンピューター開発計画の概要を，集中化されたコンピューター・データ・バンクを基にした総合的管理情報サービスの創造という観点から述べ,「つい最近，ベルギーでもイギリスの SITPRO を主モデルとした SITPROCOM として知られている，システム改善のための委員会が設置されたこと」を明らかにしている。

第3の主要論文報告では，栗栖論文はこれまでの1955年以来の一連の経済計画との関係で港湾を把え，今後の港湾開発のあり方については,「工業港の開発維持が重要であり，港湾を経済進歩の原動力として開発せねばならない」とし，「近年，港湾は物的流通・工業生産，また都市再開発上非常に重要になり，特に輸送革新下の港湾においては，コンテナターミナルの改善と長距離フェリー輸送の速かな開発が必要である」と述べ，「今後の港湾開発計画には一連の経済計画と同様に，工業経済活動の条件変化に伴う適応性の維持が不可欠である」としている。R. R. Macgillivray 論文では，海上の安全性と環境汚染について問題提起し，特に，「海上汚染問題の処置方法について開発が行われるならば，それは港湾管理者の利益になるはずである」と強調し，「海上の安全性確保のためには，IMCO 諸規定と他の国際関係機関の諸勧告は最低限遵守されなければならない」としている。G. H. Heidbreder 論文は，「国際貿易の発展とコンテナリゼーションの進展する港湾ターミナルにおいては，従来の税関コントロール・検査は困難になってきた。すなわち，最新荷役機械の導入とその効率的操作により荷役作業時間が節約されるという荷役合理化の結果，税関コントロール・検査時間は減少せざるを得ない。このため，税関保証と税関コントロール・ドキュメ

ントとの分離，新しい税関手続を柔軟性あるものにするという ITA の決定に従うことが必要である」と述べている。S. Johnson 論文は，「港湾事業上望ましいことは，実資本（＝real Capital）に手をつけないようにしておくべきであり，これによって借入金依存を減少せしめることができ」港湾料金政策については，適正な料金構造の体系化（＝development）が港湾管理者財政の目標達成に関して重要であり，それは港湾施設利用の促進によって開発せしめられるような料金政策でなければならない」と述べ，また「多くの国々の港湾事業は全体的に，納税者に当該コストを負担せしめない自立採算制となるように期待されていることを強調したい」としている。さらに同論文は，投資開発プロジェクトを評価する際に用いられる投資基準，財政上計画統制の必要性について触れている。B.E. Nutter 論文では，「コンテナ化に伴いターミナル施設が水際線地区に建設・開発されるに従い，保管機能施設や物的流通施設の中には港頭地区から都心近郊への立地を余儀なくさせられるものがあり，このため都心地区に立地していた従来の旧関係施設は取りこわされ，他方，都心の管理機能施設や住宅・商業機能施設を中心とした面開発が進んでいる」と述べ，このような都市再開発計画が湾港背後地交通機能形成上に問題を生ぜしめていることを指摘している。

3. 小論文の要旨

ここで紹介する小論文はすべてパネルディスカッションの行なわれたものである。

まず，第1日目に討論された S. G. Sturney 論文（“港湾研究分野における国連貿易開発会議リサーチ”）では，「全船舶の回転はいかにしたらスピードアップされうるか，港湾経費をいかにして減少させるか，最も経済的な船舶取扱いにはいかなる港湾設計が保証されねばならないか」という疑問を投げかけ展開している。「後進国における港湾専門技術者の育成に必要なことは，開発途上国，時には先進国の港湾から被訓練者を任じさせることである」としている。E. Schenker 論文（“コンテナ船の趨勢と問題”）では，コンテナ船の出現した背景を，企業合併の進行，新しいカーゴ荷役方法の利用，および新型船舶の運航の観点から明らかにするとともに，70年代における国際港湾の直面する問題を示している。Schenker の関心が投資問題にあることから，本論文では，「港湾は今日，社会的費用問題に直面しているがゆえに，投資決定に際しては，社会的費用の測定は困難であるがこれを含めた“full-Cost”で行なうべき

である」と大胆に示唆している。F.K. Devos 論文（“港湾料金適用上の原則とその提示に際して避けるべき誤り”）では，「港湾料金の決定にあたっては，ポートサービス需給の経済的関係を検討すべきである」とし，「荷役料金を除いた港湾料金の定義に最も主要な要素は非利潤獲得可能性と完全独占との二つであるから，港湾料金の提示に際しては，この二要素を考慮しなければならない」と強調している。

次に，第2日目にディスカッションされた Joseph L. Stanton 論文では，「港湾は国家資源であり，市民のためのもの」という視点から，「港湾は基本的に人類の進歩にとって不可欠である」としている。また，「今日の環境問題は国家のプライオリティと政府の計画の問題であり，このプライオリティは政府の計画に影響を与え，しかもそれが環境問題へのアプローチを決定するものである。このプライオリティこそ再検討されている時代であり，港湾は反環境汚染の問題の有利な目標となってきた」と述べている。J. R. Sainsbury 論文（“港湾料金の単純化”）では，「単純化の第一歩として，10年前に，荷主に埠頭料金を収集させるように，月に一度P．Aに送金させた。また，埠頭料金表を100から30に単純化した。将来，P．Aに関するかぎり，積換え料金と船積料金は廃止されるであろう。また，多くのヨーロッパ諸港（イギリスは例外）で利用しているバースリースシステムはより一般的に採用されねばならないであろう」と示唆し，「船舶・貨物の包括的な料金が確立されねばならない」と結んでいる。R. Vleugels 論文（“港湾間の協調は可能か”）では，「協調が可能な場合には，その最終目的はどこにあるか」と問題提起し，「“原則・制限・形式”等の検討」を試みている。「この場合，港湾間の協調に影響を与えるのは “制限” 条項であるから，同一の利益，共通の利益を図るような行動をとれば協調は可能である」としている。

最後に，第3日目に討論された論文は，Harry C. Brockel の “現代の港湾管理者への挑戦”，Jacques Gruot の“港湾におけるカーゴ荷役の研究方法”，および D. N. Cassidy の “国際協調と港湾警察” の三つである。H.C. Brockel 論文では，「今日，環境破壊問題に対する“戦争”は特に米国，カナダの主要港において激しく展開されており，米国では，1970年初めにカリフォルニア州知事の諮問機関としの “ブルーリボン委員会” が設けられ，カリフォルニア州沿岸の水際線 120 マイルにわたってこの種の問題研究を開始した。その結果，同委員会は向う2年間カリフォルニア州沿岸線におけるすべての開発事業を中止するよう勧告した。将来，港湾と都市におけるこの種

の"戦争"はますます激化するので，港湾(管理者)は"環境破壊防止"の立場から港湾機能と都市機能との調和を要請されるであろう」としている。J. Gruot 論文では，荷役業務の詳細な分析を行ない，「この分野においては総合研究の利用できる例は少ない」とし，「P. Aの調査では，カーゴ荷役研究に対して港湾労働者と私企業が非協力的であったことがわかった。したがって，カーゴ荷役の総合研究は技術・管理分野を熟知することから始めねばならない」と述べている。さらにGruot は，荷役手順についての叙述に始まり，岸壁における荷役限界費用等を分析している。D. N. Cassidy 論文は「水際線輸送の安全性は重大な問題であり，これは，コンテナの利用の増大がもたらした新しい問題である」としている（この種のカーゴ窃盗・犯罪は幸運にもカナダ諸港では発生しなかった)。このような犯罪は「港湾警察間の情報交換の不足によって大いに助長されるものであり」，したがって，カーゴ窃盗犯罪は「水際線輸送業者と港湾管理者が犯罪防止方法・技術を大いに開発すること」によって減少するけれども，「なによりも国際港湾警察間の協調—情報交換の徹底等—が必要であること」を強調している。他方，Cassidy は「このようなカーゴ窃盗犯罪防止のために，主要港では，港湾警察が港湾利用者と協力して港湾情報センターの設立準備を進めている」と述べている。

諸論文の概要紹介を終えるに際して，コンピューターの普及化について警告的発言を行なった Gothenburg 港（スウェーデン）の S. Axelson の発言を忘れてはならないであろう。「シアトル港の C.C. Muller は，われわれにコンピューターシステムの導入についての意思決定があまりにも早急しすぎであると警告してくれたが，これは正しいと思う。私は，1969年 Gothenburg で行なわれた ICHCA 会議で港湾情報センター設立案を提案したが，今にして思うことは，港湾地域におけるコンピューターの導入についてはあまりも楽観的であった」と。

おわりに

以上のような本書の概要紹介から，世界主要港におけるコンピューターの普及化，コンテナリゼーションの動向，港湾開発のあり方等多くの点において学ぶところがあった。これは，本書の入手に際して北見俊郎先生，荒木智種先生にいろいろとお手数をかけていただいたものによると，改めて感謝の意を表したい。

本書の紹介の不十分・不満足な点は今後の研究に免じさせていただきたい。

学会記録

故矢野先生追悼文

前会長矢野先生が，昭和46年８月23日，肺癌にて召天されてから一年になります。命日に先だつ８月20日には池袋本教寺において一周忌の法事がとりおこなわれ，学会からも３名の代表者が参列いたしました。

ここにあらためて先生のご冥福を祈り，かつご遺族のご平安を念じ，会員各位よりの追悼文と，先生が，ご生前親交をもたれた方々の特別寄稿をお願いしたものをあわせてここに集録いたします。

矢野剛君を偲ぶ

鈴　木　雅　次

矢野君がお亡くなりになってから，既に一年が過ぎたが，今でも，微笑をたたえた君の温顔が目先に浮んでくる。

思うに，学界等で一般に交通経済学を研究する人は多いが，複雑難解な港湾経済の研究に，昭和の初期以来一生涯を捧げられた君の如き人は，斯界稀れで全てその道の先駆者とあがむべきである。

君は，当時私も関係していた日本港湾協会において，或はまた各大学および港湾経済学界にあって，なに人よりも早くから，わが国の港湾は，既に盛んであった修築とともに新に経営の方面における研究にも，全力を挙ぐべきだと強く主張された唯一の人であったと記憶する。例えば港湾法の中には，管理という字句はあるが，経営の字句は一つも見当らないのはけしからんと，慨嘆されたことも想い起す。

君の沢山の港湾に関する著書論文のなかで特に港湾企業の公共性，経営主体の自主性，独立採算性の採用などを力説されているのが印象深い。

君は，大正五年早稲田大学の商科卒業後直ちに日本郵船に入社，六ケ年海運の実務につかれた。その実務の経験こそ，後年君がこの道の学者としての大をなす契機とな

り，また素因として，大に役立ったことと思う。それから一ケ年米国に留学して帰国後，九ケ年に亘り法政大学の講師と，我が日本港湾協会の嘱託を兼務し，種々優秀なる研究論文を発表された。その後日本海事振興会に二十一ケ年つとめ，早稲田大学講師，城西大学教授を経て，昭和三十七年日本港湾経済学会が創設さるや衆望をになって，その初代会長に就任された。

君の所論は，前記の期間中における経験と研究とから創り出されたもので，外国文献のみの羅列に終るものに比べると，その趣を殊に異にする所が多かった。元来日本の港湾学は，ヒジカルの面において，早くより諸外国のマンネリを脱して，わが国状に適した独自の発達をなしていたが，経済学の方面からの追求は，矢野君が始めてであり，また当時の外国の文献においても見るべきものが無かったため，君のこの分野における論説は，常に前人未踏の新鮮なるものとして，我が協会雑誌「港湾」をにぎわし，技術方面の人々からも高く評価されていた。

昭和三十九年発刊された「港湾経済の研究」は君がそれまでの多年にわたるパイオニヤ的努力の成果が結集された金字塔を意味する記念すべき名著であったばかりでなく，更にわが国港湾界における今後の経済的運営発展に対し多大の貢献をなすものと思い私もその序文としての拙文を以て，君の学界における効績をたたえると共に，実務にあたる人々に対し，広くその熟読を推薦したことがあった。

以上のような永年のご功績により，昭和四十四年十一月には，交通文化章の栄誉を受けられたのも宜なるかなと君を知る一人として，一層追憶にかられるのである。

矢野剛君を憶う

島 田 孝 一

畏友矢野剛君が先頃なくなられたことは，吾々交通問題に深い関心と興味をいだきながら研究に従事するものにとっては，大きな悲しみである。私は大正時代の初期以来，同君の知を辱うした関係があってから，数えてみれば凡そ半世紀以上にも及ぶ久しいおつきあいが継続したことになる。

私が矢野君をはじめて知ったのは，早稲田大学に入学して間もなくのことであった。当時の早稲田大学には，現在の早稲田高等学院にあたるものとして大学予科があ

り，また今日の各学部に該当するものとして大学本科が設けられていた。矢野君も私と共に大学部商科の学生であったが，同君は私より一年先輩であった。矢野君のクラスには，現在の高橋経済研究所の高橋亀吉君とか，既に故人になったが金融論ならびに統計学の権威であった小林新君など，多くの秀才がおられたが，矢野君もまたこれらの諸君と共に英才の一人として，学生時代から目ざましい活躍しておられたのである。当時学内には既に早稲田大学経済学会なるものが設立されており，会員は随時自らの研究の結果を発表し，またこれに対して会員が相互に意見を述べたり，討論を行ったりするのがならわしであったが，矢野，高橋，小林の三君は，常に会員中のリーダー格であって，吾ら下のクラスのものを指導する立場にあったのを忘れることは出来ない。

矢野君と私とを結びつけたもう一つの契機は，大学時代を通じて，共に交通の研究に主力を置いたことであった。当時の早稲田大学の大学部商科においては，恐らく他の大学より稍早く，交通経済学のゼミナールを設けていたのであって，このゼミナールの中心は，今はなき故伊藤重治郎先生であった。矢野君も私も共に伊藤門下の学生であったから，相互の間に一層親しさが増したのは，必ずしも偶然ではなかったのである。御承知の通り伊藤先生は，極めて厳格な教育方針をもって学生の指導にのぞまれる方であったから，吾々伊藤ゼミナールに属したものは，ただ漫然と教室に出ていればよいというわけには行かなかった。時にはかなり難解な原書の翻訳を命ぜられたり，あるいは討論の際に準備不足のために，手きびしく先生のおしかりを受けることもなかったわけではないが，世にいう「良薬は口に苦し」の譬の通り，伊藤先生にきたえられたことが，後年どれ程私のためになったか，測り知るべからざるものがあったと信ずるのであるが，同じ伊藤ゼミナールの学生であった矢野君もまた，この点は同様であったろうと思われるのである。

矢野君は大正五年に早稲田大学を卒業され，ただちに日本郵船株式会社に就職され，永年にわたってわが国の海運事業の経営に専念されたのは周知の通りであるが，同時に早くから「船荷証券の研究」「傭船契約の研究」等，極めて充実した著書を公にしておられることからしても，同君が単に海運経営の実務にたずさわったばかりでなく海運に関する多くの問題に関して，学問研究の立場から，不断の努力を継続されていた事実は，何人もこれを認めなければならないし，また晩年に至るまで，多くの大学の教壇に立って，若い学生諸君の指導につくされた努力もまた，決して忘れられてはならないのである。このような意味からしても，矢野君がなくなられたことは，真に

遺憾の極みである。私はここに謹んで同君の御冥福を哀心より御祈り申上げる次第である。

矢野剛先生の著書「商港論」
—矢野さんの追憶—

黒 田 静 夫

昭和の初め港湾経済に関する2冊の著書が刊行された。1つは矢野剛先生の「商港論」(厳松堂 A 5 判426頁)，他の1つは山本五郎先生の「港湾経済」(倉友社 A 5 判382頁) である。

この年代に交通経済学として港湾の問題を研究してこれを専門に論ずる学究はまことに少かった。海運界（日本郵船株式会社）の出身で実務の経験の豊富な矢野先生が当時法政大学に教鞭をとりながら執筆した「商港論」(昭和6年) は，港湾を陸上輸送の接点として中立的に論じたわが国最初の学術的著述で欧米先進国の港湾問題をスプロールした価値の高い著書である。

この翌年関西で倉庫業界(住友倉庫株式会社)に勤め，のちに大阪商科大学等の講師となった山本五郎先生が倉庫及倉庫業に焦点をあてながら「港湾経済」を刊行された。

関東の矢野さんも関西の山本さんも共に民間会社の出身で大学の先生となった在野の篤学者で，時を同じうして港湾経済学に関する著書を啓蒙的に発刊された努力と熱意に敬意を表する。2冊の著書は終戦後改訂増補版が出ている名著であることなどその共通点に関心がもたれる。私はこの2冊の本を今も大切に書架に保管して時にお二人の業績を追憶している。

矢野さんは戦後早稲田大学講師に就任し，この著書のほかに主として港湾の経済に関して10に達する著書を著わし，109を超える論文を学界業界の専門誌に発表するなど，学究として息の長い精進には深く教えられるところがあり敬服している。

終戦後昭和30年から37年の間，四谷にあった日本港湾協会の古びた屋舎で数回お会いしたが温和な人柄で，のちに日本港湾経済学会初代会長に就任されたのも矢野さんの人徳と学識の致すところである。また御本人はこの仕事に生甲斐があるといつも云っておったといわれ全力を傾注して職責を果し，鳩杖の賀を迎え天寿と全うしたことに深い感懐を覚えるのである。

矢野先生を憶う

佐藤 肇

矢野先生が逝かれてからもう1年の月日が流れた。終始野にあって港湾の学的研究に一生を捧げられた先生の聖なる御姿が眼前に浮んでくる。生前に親しく教えを受けたものではないが，今，北見先生から御手紙をいただいて一言想い出を綴ってみたいと思う。

僕が先生にはじめてお目にかかったのは戦後である。先生の有名な著書「商港論」は戦前どこの本屋の書棚にも容易に見出すことが出来た。また雑誌「港湾」のバック・ナンバーを探している時には，ほとんど毎号といってよい程に先生の論文にお目にかかった。矢野剛というお名前は僕の頭に深く刻み込まれていた。戦後，新たに港湾法が発足した。港湾管理の問題が起こるたびに外国港湾の事情を知るには矢野先生の著書や論文に求めるより外はなかったように記憶している。しかし技術者の私には容易に理解されない言葉が並んでいて，どうしても外国の書物を読んでいるような苦痛が伴った。

確かに戦後間もない耐乏生活の頃であったろう。当時のまことに雑然たる役所の部屋の中で先生にお目にかかる機会を得た。その温顔と博学なる先生がわれわれのごとき後輩に対しても大変謙遜してお話をされることが深く印象づけられた。

先生が最後に港湾協会の私の部屋をお訪ね下さったのは何時のことであったろう。その時先生は「私ももう年であるから学会の仕事も続く後輩の方にお願いしたいと思っている」といわれ，学会活動の現状と将来についてもいろいろと述べておられた。私はその時，先生が日本における港湾管理の実状を大変もどかしくじ感ておられ，言外に慨歎の情が滲み出ていたように感じると共に先生の意向しておられるのはロンドン港の管理形態ではないかと推測した。そして先生の学的活動は学問として勿論尊いものであるが，あくまでその成果が日本の港湾管理の近代化であり，それを御自分の眼で見たいという念願から発しているように思えたのである。

今にして思えば先生は当初日本郵船株式会社において海事関係の実務に従事しておられた。先生には実務家としての充分な見識が備わっていた。海事関係から港湾に興

味を持たれた先生にとって，企業主体としての港湾管理者が現在まで出現していないことは大変残念なことであって，昭和の初期にいわゆるポートオーソリテーが日本に出現するような状勢があったのであれば，先生は自らをポートオーソリテーに投じてその海運と港湾に対する該博な知識を実践に移していたであろうと思はれるのである。

矢野先生を偲ぶ

栗 栖 義 明

矢野先生の赴報に接して，心からわが港湾界のための損失の大きさに思い致すと共に，先生の御遺族の御悲嘆の程御察し申しあげてから，早や一年経過しました。

先生の過去における港湾界に対する御功績或いは又，日本港湾経済学会長としての御活躍について述べることは，他に適当な方々が大勢あること故，ここでは，私なりに先野先生の思い出を記すこととしたいと思います。

私が大学を卒業して，内務省に奉職し，当時の横浜港修築事務所に勤務を命ぜられましたのは，昭和16年４月の事で，爾来31年間，官界にあって港湾行政一途に歩んで参りまして，本年６月に運輸省港湾局長を最後に無事退官させて戴きました。

学校の土木工学科の教課の中で，港湾工学を修めたわけですが，学校を出たばかりの私には，専門の港湾技術は勿論の事，港湾そのものの認識については全くの白紙の状態で，わが国の港湾の状況については先輩から種々御高説を頂き曲りなりにも知識を得ることが出来たわけですが，世界に通ずる海運の拠点としての港湾，言葉を変えれば海陸の結接点が港湾であると言われても，具体的には理解が容易でなく，港湾というものを，その機能なり，本来のあり方について包括的に如何にして的確に概念づけるか途方にくれていたと言っても過言ではありません。そのためにはいろいろな文献を漁り，当時二三あった外国のほん訳書等にも目を通していましたが，そのうち矢野先生の「商港論」に接し，この本によって，私の港湾に対する認識の第一歩が形成され，今日に至っているわけであります。

当時は，港湾建設技術については諸先輩の名著が相当数あり，自分の専門でもある事ゆえ，直接外国の図書に接する機会には事かかなかったわけですが，港湾の管理，

経営と云った部門については全く矢野先生のみに教えられたわけですが，勿論，先生の御人柄なり，御風ぼうについては全く存じあげなかったわけです。

戦後昭和25年に，諸先輩の努力が稔り，わが国にはじめて港湾法が制定され，法制的に一応港湾に対する具体的な体勢が整ったわけです。以来港湾法に関連する政省令の制定，或いは又わが国の経済社会の進展に対応するための法令の整備等が進められて来たわけです。たしか10年ほど前に，突然矢野先生が役所に見えられ，今度日本港湾経済学会を造りたいので，行政当局である港湾局でも応援してほしいとの御話しがあり，これが機縁になりまして，先生の御講演と御指導を直接頂く様になりました。

勿論日本港湾経済学会が今日の隆昌を見るに至った陰には，独り矢野先生のみならず，同学の諸先生の力が結集されての事であることは言うまでもないことですが，先生の御学識と御人柄が，あづかって力のあったことは否めないと思われます。

それ以来，私が港湾局計画課長，技術参事官，第三港湾建設局長，或いは港湾局長と歴任中，折にふれ如何にも村夫子然として，身辺を飾らない先生の御姿を私の事務室で拝見するようになり，学会の事など何かといつも変らぬ，静かな口調で如何にも楽しそうに御話しして行かれたのが今でも眼前に浮んで参ります。

私が港湾行政に勤務した当初にはじめて教えを受け，又官界生活の最後の時に矢野先生の思い出を，拙い文章で綴るのも何かの御縁かと思われまして，私自身，今後益々わが国の港湾のため，更に又広く世界の港湾のために何らかの御役に立つことが出来れば，これが先生に対する最大の供養となることと思い，一層の精進を御ちかい申上げる所であります。

故矢野会長を憶う

柴田銀次郎

わが国港湾論の先覚者である矢野先生を失ったことは本学会にとってまことに痛悼の念に堪えない。故先生は齢八十を超えられていたとはいえ最後まで五官健全であって，逝くなられた昨年の春の常任理事会にも出席され細かい点での指示，意見も元気よく開陳されておられた。平素学会の用事以外は殆ど文通することのなかった私には

先生の死は突然のように感ぜられた。

先生と親しくなったのは昭和37年に日本港湾経済学会を設立したときからである。先生と私とが設立代表者として多くの同志の協力のもとに学会を発足させた経緯と苦心とは忘れられないことであり，先生も恐らく終生の思い出であったことと察せられる。正会員58名，賛助会員14社から発足した本学会が，先生が逝くなられた時には245名，43社となって凡そ4倍の伸長を見るに至っている。これは正に総会，部会を重ねる毎に会員諸氏の価値高き研究発表がいや増しに社会的に認められたことに基因するものであるが，又故矢野会長の本学会に対する並々ならぬ情熱と大なる包容力とに負うところが大きいことも否むことができない。

先生とは公の場以外では接触する機会を持たなかったが，戦前の著書「商港論」，学会設立後の学会誌上に掲載された多くの論文を通してほぼ先生の人柄を覗うことができる。いずれも事実を記すに極めて忠実であり，苟も推測に走ったり異評を立てるということがない。港湾経済はいわば戦後新興の研究部門であり，経済関係の諸学会を通じても実際界との接点においても，従前に比し割合にはでな存在となったけれども，先生の活動は飽くまで地味であり，公の会議に出席して発表することも少く，各所で講演するということも余りなかったように覚えている。それにも拘わらず，10年に亘りわれら研究者の信頼を集め学会の束ねに成功された業績は偏に先生の高潔な人格によるものと信じている。先生の跡を継ぐものとして，つくづくその責任の重きを感ぜざるを得ない。茲に先生さりし日の学徳を偲び，心から先生の冥福を祈りたいと思う。

矢野先生と私

東　　寿

昨年ヨーロッパへ旅行する前に，何か気にかかったので，病院に先生をお訪ねしたが，お疲れの御様子だったのでお目にかからずに帰った。後で考えると，無理にでもお目にかかっておくべきだったと残念に思っている。私たち港湾技術者が，港湾管理，港湾経営ないしは港湾経済に多少とも関心をもって第一に見るのが，先生の著書，論文であった。特に私は終戦直後日本港湾の将来予測を命ぜられて，「港湾計画論」を

基にして全国400港を対象にした大がかりな調査を行なったが，その時に先生をお訪ねしていろいろと考え方について御指導を頂いた。その後私が，港全体経営を公企業とみて日本港湾の近代化体制をはかることに執念のように20数年をかけてきたのも，その時矢野先生にお会いしたのが原点であったといってよいと思う。その後も度々港湾局に来られて，その度に御指導を頂いたことは忘れられない。

私はその頃右腎摘出によって10数年の余命を言い渡されていて，せめて何かお役に立つことをと，港湾計画，港湾技術研究，直轄事業管理，港湾経営の4部門の方法論を学体系化することに一心となっていた。前3者の方向づけは一応できたが，港湾経営部門は進まず，ややあせりを感じていた。たまたま同志相よってつくっていた横浜での港湾懇談会で，港湾経済学会をつくり経済の先生方に港湾経済の研究をお願いすることを提案したところ，思いもかけずまさにアッという間に日本港湾経済学会の設立となり，矢野会長，柴田副会長のもとに既に10年を経て会員も300名になんなんとしている。その間先生は，度々運輸省に港全体経営の近代化体制の経常的研究の必要と，日本港湾経済学会と日本港湾協会との中間組織として港湾経済研究所の設立を主張されていた。たまたま昨年初め頃になって関係者の間にその問題意識が高まり，港湾局，港湾協会，学会等の有志の協議により，去る6月23日「埠頭経営研究会」なる任意団体の設立発起人会が開かれ，先生の御主張の一端が具現されることとなった。

これも先生御存命の時にできればよかったのであるが，今となっては，先生の御霊前にこのことを報告し，先生の御遺志にそうよう，併せて生前の御指導に対し万分の一でもお答えできるよう努力することをお誓いしたいと思っている。

想い出

麻生平八郎

1. 矢野さんの人柄

矢野さんとは随分長いつき合いであったが，ついぞ深いつき合いとでもいうべき事態には入らなかった。たとえば会合などの帰りには一緒に酒を飲むとか，コーヒーでも飲む為にどこかの店に入るとかというようなこともなかった。何時も漂然と来り漂

然と話し，また漂然と別れたように思う。矢野さんが病気だということを聞いたのも，多分，虎の門の研究会であったかと思う。今度は大分重体だということを幹事の方から耳にしたが，それでも間もなく癒って，漂然と次の研究会などの会合には出席するかも知れないと思ったりなどしていたものである。併し今度は事実は全く違っていた。幽明境を異にしていたのである。

矢野さんは人間の質が，私とは全く違っていたようである。もっとも私より10年か15年位長老であったと思うが，同時に長者の風格をも兼ねていたと見られる。何時も会合などの別れ際に，また，電車などの別れ際などに強く感じた。というのはその別れの寸前に重要な事などを話し合っていて，もうすこし話しを詰めて置き度いと思うが次に別れの駅に来た時などは，そのままあっさりと別れて了うことが多かったからである。それ故に矢野さんとのお別れの後では，「淡きこと水の如し」という言葉を何時も想い出していたのである。これは同時に長者の風格でもあると思う。何時も人情的で同時に他人を上に立ててもいた。生れながらに長者の風格が具っていたのであろう。

2. 港湾と矢野さん

矢野さんは大学を出ると海事協会のような処に勤務することとなり，其後，生涯に亘って港湾研究に当することと関係するようになったのではないだろうか。矢野さんの仕事は戦前，戦中，戦後に至っているが，私は戦後の或る時期に偶然に逢った。多分，交通学会の会合の場か早大の教員室の一隅でかのいづれかであろう。

矢野さんの著書「商港論」は，早くから私の大学の研究室の一隅に置かれてあったが，ついに私は一度も通読せずに過ぎて了った。必要の時に必要な場所を見る事はあっても全体を読み通すことはなかった。それ程，私には未だ必要性がなかったからであるが，併しそのようなものを早くから着手していたことに心から敬意を表せざるを得ないのである。また，私には研究室の一隅に置かれてある書物を見る度に，この著者はどんな人であろうかと時々考える人々が数人がいる訳であるが，矢野さんはその一人であった。後に偶然又矢野さんを知るようになった時の感じは，既知の感じであったと思う。

港湾学会が成立し，スタートしてからも，矢野さんは他の教子の方々と共に仲々積極的に動いていたようである。私はこの時にも随分若々しい人だなーと矢野さんを感

じたことが幾度かあったことを想い出す。この時には若々しく，且つ強靭という印象が強かった。この印象は現在も未だもち続けている。だから私の矢野さんのイメージは，若々しい強靭な性格を内包していて，長者の風格をも具備し，淡々たる生活と世渡りとをしている人だということなる。私の囲りには何人かこんな条件の人々がいるが，何時も敬意と愛情とを捧げている次第である。

今迄は何時も多忙のうちに時を過していたが，最近漸く自分の時をもつようになって矢野さんの悌を偲ぶ事が出来たのは何よも幸である。今日も昼食の時に，ストの為に港が船舶で一杯になっている事を話し合い，古川氏の海事文化研究所でこの雑文を草したのである。矢野さんが何処かで笑っているように思う。

学会創立のころ

高 見 玄 一 郎

私が矢野先生にはじめてお目にかかったのは，1962年の夏，日本港湾経済学会が誕生する少し前のことである。

当時学会創立の準備中であって，横浜四大学連合学会から全国に呼びかけたのであるが，このとき四大学連合学会を代表して色々とお骨折をいただいたのは国大の越村信三郎先生，市大の早瀬利雄先生，関東学院大学の伊坂市助先生，神奈川大学の岡野鑑喜先生であった。それに運輸省の東寿先生もしばしば会合に出席されて御指導をいただいた。私が会則案を起草し名称を日本港湾経済学会としたのは，港湾の研究を商学の分野から経済学の分野に発展させること，つまり事実の記述や解説から転じて，港湾における経済法則の探求を通じて，その必然的形態ないしは発展の方向を研究するという考えであった。この考え方は越村先生などから強力な支持をいただいた。

さてそこで，会長をだれにするかということで，伊坂先生から矢野先生が推せんされた。矢野先生は，人も知るように，戦前つとに商港論をあらわされた，港湾研究の先駆者である。この会長人事にはだれも異論がなく，副会長に神戸大学の柴田銀次郎先生を推すことも，満場一致できまった。当時全国の大学を見まわして，誰に呼びかけるべきであるとか，誰を役員にするとか色々の人事をきめるうえから，伊坂先生の発意が非常に珍重された。われわれはこれを「伊坂メモ」と呼んでいたほどである。

関西の方の先生方の勧誘は伊坂先生から柴田先生にお願して，柴田先生の御尽力でまとまったのであるが，この人事をわれわれは「柴田メモ」と呼んでいた。

全会一致で，会長人事がきまったので，次に矢野先生に会長をお願いにゆく大任を私がおおせつかった。もとより，前もって伊坂先生から連絡があってのことであるが当時矢野先生は，早稲田大学を引かれて閑日月の御生活であった。お目にかかったのは，たしか今の日本海事新聞社の2階であったと思う。

「ちょっと待って下さい」

と，たくさんの新聞の切抜やら資料をかたずけて，近くの喫茶店に行って，ミルクコーヒーをごちそうになった。その後もしばしば，人事のことやら創立総会の連絡やらでお訪ねしたが，いつもミルクコーヒーをごちそうになった。先生は，きっとこれがお好きだったにちがいないと思うのであるが，いかにも庶民的で好感の持てる応待であった。

会則案など，ちくいち御説明すると，別に意見を述べられるでもなく，ふん，ふんとうなずいて居られたが，すべてを設立準備にあたっておられる先生がたの意見にまかせるという態度であった。しかし，学会の創立ということは非常によろこばれて，「私の最後の御奉公」といわれ会長も引受てていただいた。そして

「遂に学会が出来ますか」

と，いかにも感慨深げであった。特に経済学の分野へ，研究を引きあげようという趣旨には大きなよろこびと関心を示された。学会の年報の創刊号の先生の序文にも，先ずこのことが第一に強調されている。

それから，ほんのしばらくの間であるが私が初代の事務局長をお引受けした。しかし私のところでは手不足であるし，学会の事務局は大学に置いた方が何かにつけて便利であるというので，事務局長を伊坂先生にバトンタッチして，事務局を関東学院大学に移したが，この間親しく会長に接する機会が多かった。その人となりがいかにも温厚で素朴であり，日頃から先輩として尊敬の念をいだかずにはいられなかったのである。何とかして学会に百万円くらいの資金がほしいということを先生から何回となく聞かされた。

「そうすると若い先生がたに，研究資金を，十分といわないまでも，さしあげることができる」

と口ぐせのように云っておられた。

学会創立直後，私は生産性本部の郷司浩平さんから海外の港湾視察団をつくることをたのまれ，これには伊坂先生も参加されたのであるが，私としては，最初の海外港湾の研究の旅行であった。このとき，日本に港湾経済学会が出来たのだから，大いに海外にもＰＲしようというのが，矢野先生の発案であった。英文の簡単なパンフレットをつくり，その左肩に，矢野先生若かりしころの，早稲田大学教授のガウンをまとった写真を入れた。この写真は先生のお気に入りのものであったらしく，

「どうです」

といかにも，うれしそうであった。私はこのパンフレットを持ってヨーロッパ各地のポートオーソリテイに配ったが，後でロンドンのポートオーソリテイから便りがあったと，よろこんで居られたた。

私たち一行はヨーロッパでわかれて，私と原田港湾作業の大森専務と二人は，アメリカを弥次喜多旅行した。このときたまたまニューオルリーンズの港湾局が用意してくれたボートの上で，カリフォルニヤ大学の経済地理の教授が学生をつれて研究旅行に来ているのと同船することになった。この教授の名前は，何といったか，ついに忘れてしまったが，例の学会のパンフレットが２，３部残っていたので，日本にこんな学会が出来たのですよと手渡すと，さっそく矢野先生のポートレートが目についたとみえて，これは誰ですかという。

「早稲田大学のプロフェッサー・ヤノです」

「めずらしい学会ですね」

「世界にも多分ほかには無いでしょう」

「港湾の重要性を日本の学者が最初に自覚したというわけですか」

そんな会話を交えながら，夕陽のミシシッピーの流れの上で，この米国のプロフェッサーと二人で矢野先生の面影を見つめていたことが，昨日のように思い出されるのである。

矢野先生の御葬式の日は，暑い日であった。北見先生が学会の弔辞を私に読めといわれたが，旅先からかけつけたままの平服で，礼装した皆さんの前に出るのは失礼であるし，北見先生が祭壇にのぼって読まれたが，この弔辞を聞きながら，在りし日の先生の笑顔とこの十年間の年月が走馬灯のように思い出されてならなかったのである。

矢野剛先生を偲ぶ

納 賀 顕 豊

大正の末期から昭和のはじめにかけての船会社の新入社員必読の書は，高野進氏の「海運論」と矢野剛先生の「船荷証券論」であった。赤い表紙のこの二冊の本は，古い海運人にとっては，昔懐しいものといえよう。

一度，矢野先生にお目にかかりたいと思いながらも，ついに，その機会に恵まれず20年もの歳月は流れ去ってしまった。しかし，昭和21年，海事振興会に出向を命ぜられた私は，幸運にも，そこで矢野先生とご一緒になり，約半年の間，親しく先生のご声咳に接するの機会を得，その後の長いおつき合いがはじまった。また，当事の海事振興会には，加地照義先生もおられた。

正直なところ，新潟臨港海陸運送㈱で実際に港湾事業に関係し，港湾というものを肌で感じるまでは，矢野先生が港湾学の創設者であり，名著「商港論」を現わされた泰斗であったことも存じあげなかった。

実際に港湾事業に関係するようになり，日本港湾経済学会に入会したのも，矢野先生のご推挙によるものであった。そして，それからは，なにかと愚問の連発で，先生を悩ませたものである。時には，駄文，駄稿をお目にかけたこともあったが，その都度，お忙しいのにもかかわらず，適切なご指摘とご懇切なるご指導，アドバイスを載いた。港湾というものについてはズブの素人であった私が，港湾に興味を抱き，多少なりともその知識を持つようになったのは，偏えに，矢野先生のご指導の賜物と感謝している次第である。

是非一度，裏日本の新潟で日本港湾経済学会の大会を持ちたいとの矢野先生のご希望により，微力ながら，私もお手伝い申上げ，新潟地震の爪跡もようやく癒えた昭和40年の秋目出度く開会の運びとなった。丁度，その時，不幸にも私は病魔に冒され，大会には出席できなかったが，〝大会は非常に盛会だったよ〟との先生のお話を承わり，少しでも，先生のお役に立ててよかった，と安堵のむねをなでおろした。というのもいまは，昔の物語り。

ポート・オーソリティー，貸借対照表による港湾経営，あるいは哲学，人生問題等

々，話題は幅広く，多岐にわたり，お年とも思えぬほどの若々しい情熱をもって語られ，私の駄問，愚問にも微笑をたたえながら答えられた矢野先生の温容は，昨日，今日のできごとのように彷彿として眼前に浮んでくる。晩年は，お目が悪く，読書にも親しめないとのお話であったが流石は港湾学の泰斗，大所，高所より把握された大乗的なご意見には，老大家の貫録が滲み出で，示唆されるところが多かった。

海事振興会の不祥事件にも敢然として立ち向われたように，矢野先生のお人柄は，温容の中にも清廉，潔白，毅然たるものがあった。日本港湾経済学会の今日の隆盛は先生のお人柄によって導かれたものと確信する。

お名前を存じ上げてから約50年，親しくご声咳に接してからでも約30年，思えば矢野先生と私のおつきあいも長いものであった。日本郵船にご勤務のご経験もあり，また海事振興会にもご関係があっただけに，私にとっては，学界の仁というよりは，むしろ業界の知己，大先輩としての親近感の方がつよかった。もっと，もっと長生きして頂きたかった。そして，なお一層のご指導にも頂かりたかった。ご寿命とはいえ，痛惜にたえない。

いまは亡き矢野剛先生の温容を偲び，謹んでご冥福を祈りたい。

故矢野先生を悼む

前 田 義 信

矢野剛先生が逝去されたことを知ったとき悲しい気持がした。先生と直接お会いできたのはもう20年ぐらい前で日本交通学会の大会であった。私は当時すでに先生が「船荷証券の研究」や「商港論」の著者であること知っていたし，とくに「商港論」については日本だけでなく外国にも数少ない研究書の一つであったから，先生の御名前が強く印象に残っていた。20年前といえば私はようやく海運の研究を始めたばかりで，学会の末席につらなる若輩の身であり，海運・港湾の法律・経済の大家であられた矢野先生にお会いしたときは緊張した。しかし先生は静かなやさしい口調で話をして下さった。これから海運論の研究を始めようとする私にとって，矢野先生が励ましの言葉をかけて下さったことは，大変うれしかったし，永く私の研究の大きな励みとなった。

先生とは，その後，港湾学会や海運学会でもお会いすることができ，学会出席の一つのたのしみとなった。先生は東京に住まわれておられたし，私は神戸に住み，たびたび親しくお目にかかれる機会もなかった。しかし，学会の大会でお会いできたときは，そんなへだたりを少しも感じなかった。大会の席上で，先生はいつも静かな，どちらかといえばひかえめな風に端然としておられた。私が御あいさつに行くと，親切に迎えて下さった。

明治と大正という年代の相違はあっても，先生は私にあたたかく接して下さった。先生は時流にとらわれず，名聞を求めず，学問に対してはきびしい人であったと思う。先生は飾らない，やさしい心情の持主でもあられ，私には古武士の面影をみることができた。

港湾学会が設立され，先生が最初の会長になられたことは，学会にとってよき航海への出発となった。日本における港湾経済の研究者も増え，立派な著書や論文も多く発表されるようになったが，先生の「商港論」は先駆的業績であったと思う。先生と最後にお会いしたのは東京での海運経済学会の大会であった。いつものように，先生のお話を聞く機会をえたが，その時，先生は国民経済の史的発展というようなことを勉強しているとも話された。先生はなくなられるまで学問に対する情熱をもやされていた。

昨年の港湾経済学会には，先生とお会いできると思いたのしみにしていた。昭和46年の年賀状をいただいたとき，今年は先生とこんな話をしようなど思ったりした。しかし，学会には先生のお姿をみることはできなかった。

いま，ここに先生のありし日を偲び，在天の先生につたなき一文を捧げる。

先生の永遠のねむりの安らかなるうえにも安らかであることを——。

故矢野剛先生の逝去を悼んで

斎 藤 公 助

故矢野先生のお亡くなりになりましたことにつきまして，衷心からお悼み申し上げます。

私が学会にお世話になりましたのは早いもので，昭和38年からになります。したが

って，それ以来８年間の故矢野先生には何かとお付き合いいただき，お世話になっておりました。

この間私の数々の先生の面影がいま脳裡にあります。最初お会いしましたのは38年の東京大会のときでしたが，中でも港内の見学でランチに同乗された元気なお姿が，懐かしく思い出されます。そして，一昨年清水港でお目にかかったのが私として最後となりました。

私は先生にこれまでお付き合いを通して感じたことは，先生は古武士の風格であり同時に温か味のもったお方であった。これはやはり故人の人柄によるものであると思っております。

生前お付き合いの中で，私は先生著の「港湾経済の研究」のご本を贈られましたのも，私の数々の思い出の一つで今でも形見として大切に私の手許においております。また，先生には後輩の指導についても，ご熱心であり，さらに交通全般についてもご造詣が深く，資料収集などについても若輩ですがわずかながらお手伝い申し上げたことも研究員の一人として今は遠い思い出となっております。

いま，会長としての長い間の先生のご尽力と，これに続く諸先生方のご協力によって，港湾経済学会も立派に成長してきております。

先生，どうか安らかに眠られることを祈って私の筆をおきます。

矢野剛先生の思い出

今泉敬忠

８月のある暑い昼下り，所用のため，南佐久間町へでかけた。適当に用事を切り上げて，久し振りに，ぶらぶらと御成門に向って歩いた。気がつくと，「ウメヤ」という喫茶店の前に来ていた。この店をご記憶の方も多いかと思うが，先生が，海事振興会におられた頃，よく連れてきていただいた店である。暑さとなつかしさが手伝って店内に入り，腰掛けて，コーヒーを注文したとき，「やあ！またせましたね」と先生が元気よく入ってこられそうな錯覚におちいった。それ位，私の先生に対するイメージは，いつも若々しく，いつもお元気な，そして気さくな先生である。

思えば，先生に始めておめにかかったのは，私が早稲田の大学院に入った昭和30年

の事である。学部と大学院の双方を兼ねた授業で，「海運論」であったと思う。土曜日の午後というのに随分多くの学生が集まっていた。毎週毎週，熱弁を振われ，いつも時間を超過する先生の授業を，最初のうちはだまってきいていた私も，段々と慣れるにつれ，2～3の友人と示し合わせて，頃合いを見計って，各々，質問をして授業を打ち切る方法を考え出した。そのようなきっかけから，個人的にも先生と接触する機会を得，授業が終ると，家が同じ方向であったこともあって，よく新宿へお供したものである。というよりも，むしろ私達の方で無理にお誘いした，という方が正しいかもしれない。今にして思えば，当時すでに還暦を過ぎられた先生を，新宿西口の焼鳥屋へお連れした私達の行為も汗顔のいたりであるが，それをいやな顔一つされず，付き合って下さった先生の寛容な態度には，ただただ頭の下がる思いがする。その後「海運同盟論」，「英書海運研究」と都合3年間，お教えをいただいたわけであるが，その間もその後も，方々の港へ連れて行っていただいたり，ご自宅にお招きいただいたりして，一見，四方山話のようでありあがら，その中に，研究上の問題や人生の問題が織り込まれている事，実は不肖この事を後になって気付く事が多かったけれどもさすが，種々の人生経験をつまれ，巾広い活動をされた先生ならではの事であったと思う。

その後も，私の最初の職場であり，今も非常勤講師をしている関東学院には，白山先生，伊坂先生，北見先生など，先生の知己の方々が多く，しかも港湾学会の事務局があった関係で，度々おめにかかる事ができた。そしてやはり，いつも若々しく，お元気な先生であった。しかし，残念な事ながら，私自身の転勤，転居，そして数年間吹き荒れた大学紛争のために，その後はまったくおめにかかる機会がなくなってしまった。誠に申し訳けない事ながら，お亡くなりになるまで。もちろん，先生が城西大学につとめられ，ご活躍である事等を北見先生などからうかがう事もあったが，この場合は，さもありなん，と考え，またご病気だとうかがった時も，先生の事だから，きっとよくなられるであろうと考え続けていた。そして，訃報に接した時は，あの先生が！と一瞬信じられない気がした。誠に不肖の弟子であり，ご迷惑のかけっぱなしで終ってしまった事，自責の念にたえない。

しかし，一周忌を迎えようとする現在，私の心の中の先生は，やはり若々しく，お元気であり，私の人生もまだ長い，その間，自分として先生のご期待に答えられるよう，できる限りの努力をしたいものである。

両年次大会（大阪，清水）の矢野剛先生と私

荒木智種

両大会ともに終了後は，帰途をおなじくし，特に車中にての数々の体験談は耳新らしく忘れられない。なかでも，わが国における〝人間性経済学〟といった新講座の必要性を主張なされ——港湾と公共性といったもっとも主軸となる行動コミニュケーション（精神）の核となる人間性の中味から出発したわが国港湾のありかたと複雑化した近代における社会的責任を強くお考えになられての発想でもあったようです。

いっぽう，余り御身体もすぐれたようには見うけられませんでしたがステッキをもち，大会終了の挨拶まわりをなされたお姿はまったく元気そのものの御様子でした。その間，大阪大会での昼食を地下ビルのヤング・レストラン（モダン・ジャズ）で若い者のなかにあっていただいた鍋熱うどんと先生の若さあふれるお話し，また清水大会の旅館にて振るまわれましたあの純情なる心意気，いづれも矢野先生のもつき帳面でかつ気骨なお人柄がうかがえました。一面ソフトな感覚力はやはり米国留学時代にえた種子が浮き彫りにされたかのようでもありました。

港湾のもつ複雑な社会をとうして本学会にうちこまれた全エネルギー——若い私達にむかってアドバイスをしてくださる数々の提言のなかで，先生は私の第一回大会の発言主旨内容にもりこまれているものをよく読んでほしいものだと力説しておられた。一昨年の年報第八号「欧米のポート・オーソリティとわが国の港湾の管理問題」の論文をコントリビュートされましたことは，先生のもつ研究意欲が最後まで表出していたことを証しているものと信じてやみません。

ここに改めて先生の御冥福を祈ると共に，本紙上を借りて一編集員として今後の本学会の年報編集等の質的向上を計るよう努力する一存です。

召天のあと・さき

北見俊郎

それはまだ入梅も明けやらぬ日の夕方であった。お見舞やら，横浜大会の準備のお

話などをかねて矢野先生のお宅におじゃまをし，辞そうとしていた。先生はそれを幾度も引きとめようとなされた。口にはしなかったけれど，私はそれから大学の夜間部の「礼拝」の講だんにたたねばならなかったので心をのこしながら玄関におりた。夕暮の中であじさいの花がどこかにうかび，細い雨脚が感じられた。それでは駅まで送ろう，と言われながら浴衣がけのままで先生があとを追われてきた。私はおどろいて強力におとめしたが，それではすぐそこまでということになった。みちみち，先生は港の経営の具体的な研究をしなければならぬことを盛んに話されていた。雨脚がかわってきたので，今度はお宅までお送りしましょうと道をとってかえした。それでも話は終らずに，また駅の方にもどったり，お宅の方にもどったりをくりかえしたが話はつきなかった。私は港のことより先生の体が心配だったし，時間もなくなってしまったので強引におわかれをして駅に急いだ。電車に息をはずませながらのりこんでも，わかれしなに，とても残念そうな顔をされていた先生が強く印象づけられ，ふと，不吉な予感におそわれた。

思えば，まだお元気だった先生とお話ができたのはそれが最後だった。それからしばらくして，入院したという電話を奥さんからいただいた。

それは八月の風もない暑い日だった。すぐにでもお見舞にと思いながらもしばらくたった時だった。病室の窓を頭に，扇風機の風の中で，やせられた先生はすでにうつろな眼を空間の一点に注がれているように感じられた。もっとも，２～３年前に名古屋で眼の手術をされていたが片方は殆んどお見えにならなかったようである。入歯をはずされていたので，先生のお話しには奥さんの通訳が必要であったが，通訳なしでわかったことの中で，「もう文句をいうこともない。」「港湾の研究は経営のことを考えなければ。」という二つのことがそこでも強く印象づけられた。私はまさかとは思いながら，また看病にお心をくだかれている奥さんとお嬢さんのお気持に胸を傷めながら，先生がボソボソと話される要旨をメモにとった。外は熱く，風一つなかった。

家にかえってから，もしものことがあってはならぬと思いながら，すぐに学会関係の主な方たちに，先生が入院されていられる様子を御連絡した。私はその頃他の人たちと神津島へ島の経済と港の関係を調査にゆく準備をしていた。そして出発の前夜，「もうあぶないから」という電話を奥さんからいただいた。私は調査をあきらめようかとふと思ったが，そうすることもできず，「すぐもどりますから，がんばって下さいますように」とおこたえし，うしろ髪をひかれる思いで小船にのった。島にいても

そのことが何度か思い出されていたが，自宅にかえるなり家人に「電話があったか？」とたづねたが，ないようなので一安心した翌朝，「北見さんのかえりをまつようにいきましたよ」とつかれきった奥さんのお声を耳にした。

これはあとでおききしたことではあるが，入梅の夕暮におわかれしたあと，先生は整理箱を二つ求められ，入院に先だって，大切な書類などを整理して納め，身のまわりも片づけられ，大学や学会に寄贈する本もちゃんと指示されておかれたとの事である。入院中にも，「御見舞金などには手をつけないように，学会に寄付をするから」といわれ，最後には奥さんにむかって「長い間世話になった」と言いのこされたそうである。嗚呼——。

今年も熱い夏が訪れた。もう少しで先生の御命日になる。今になってしみじみと80年の一人の人格の召天を憶い，天上での御平安を祈らざるを得ない。私は今，あの入梅の夕暮時に，なぜもっとゆっくりお話をおききできるようにしなかったのかと悔やまれてならない。そして御生前，なぜもっと親切と誠意をお交り中につくさなかったのかと反省せざるを得ない。

20年も昔のこと，私が港湾の勉強を始めた頃，伊坂先生がわざわざ私のために一冊本を買ってきて下さった。それが矢野先生の「商港論」（18年版）であった。その後私が港湾労働のことで研究報告をした際，一人の御老人が，私の席に中腰になって笑いながら話しかけてこられた。これが矢野先生との初めての出会いであった。私はその時大変恐縮してしまったことをまだ昨日の出来ごとのように覚えている。

これは余談かも知れないが，先生が召天されて3，4か月あとに，先生御夫妻にとって最愛のお嬢さんの御主人が忽然と先生のあとを追うようにおなくなりになった。先生の奥さんも80才をこえる御高令のはずである。幾度かいただいた奥さんのお声は悲しみに打ちかとうとされるお気持ちがあらわれていたが，それでも時には涙でお声がききとれないこともあった。今残された奥さんとお嬢さんのお二人がせめてお元気で末永く幸多き日々であることを念ずるより他はない。改めて，先生の御冥福を祈り長い間のわれわれへの御指導の多きを感謝する次第である。

——合掌——

矢 野 先 生

柾（マサキ）　幸 雄

1. 矢野先生に，はじめておめにかかったのは，昭和25年，先生がまだ50代のころ私が旧制大学の1年のときでした。私ごとで恐縮ですが，大学1年の外書ゼミで，各人任意に適当な論文を紹介し，あわせてその部門について多少でも調べた結果を報告することになっており，鉄道好きの私が，ひょんなことから「ストラスブール港」という同地の大学の教授の論文を読んだのです。読んでいくうちに，港湾そのものを知らないことには……というわけで，あれこれ模索していくうちに，先生の「商港論」という本も見ておきたいと思い，神保町界隈の古本屋をまわって，やっと入手し，開いてみると，当時の港湾の和書ではこれが最高なのではないかと感じて，早速通読したのです。そして，この本によるにわか仕込みの知識によって，ゼミで誉められたもので，次回からも，各国の港湾都市や河川交通などの論文を紹介したのです。しかも，海が好きであったことから，ゼミの調査実習で南伊豆地方を訪れたさいにも，下田港を取上げてレポートにしました。さあ，こうなると，どうしても「商港論」の著者におあいして，教えを請いたい，お礼を述べたい，という気になりましたが，著者の生死すらわかりません。生存しておられても，きっとどこかの大学の老教授で，尊大ぶっているか，爺むさい偏屈な人だろうと想像しておりました。

2. 芝田村町の海事振興会のきたないビルの屋根裏のような3階への狭くて急な木造の階段を昇りながら，「あの著者が，それに私の不躾な手紙に対しての，温かい親切な文面と，きれいな筆跡のお返事のご当人が，こんなところに……」と疑いました。それから1時間後には，「こんな立派な学究の大家が，謙虚な紳士で，はかり知れない学識と，円満で最高の良識と達見をもった人柄の先生が，こんなところで，おまけに威張っている某調査部長の下にいるなんて，俺は学者志望はやめよう」と思ったのです。それから，さらに1時間後には，有名な「ウメヤ」という田村町のコーヒー店で，「港湾を勉強することに決めた，この先生のような方こそ，学者としてはもちろんのこと，真の教育者であり，真の人間だ……」という大きな感銘をうけたのです。

3. その後は，もう加速度的に親しくさせていただく結果になり，学問の面はもと

より，あらゆる面でご教導とご高配とを賜わり，到底ここでは表現できそうにないほど，お世話になりました。卒業論文に「工業港」「東京湾諸港」を中軸にしたもの先生のご指示によるものです。運河をかじりはじめたのも先生の御著「運河論」の影響です。先生が早大にご出講になられるようになって，先生のゼミナリステンの諸君とも親しくなりました。中西睦氏や今泉敬忠氏なども先生を介しての友人です。今私の担当講座が港湾論でないことや，気が多くて根性がないために，港湾研究一筋というわけにまいりませず，それに，港湾と心中しようという学徒が輩出しはじめている昨今ゆえ，もう私の務めも終ったと思い，先生とは全く正反対に，悪い若年寄に堕落しておりますが，これも天邪鬼に加わえて，北見俊郎氏の適評によるニヒリストの私の性分ゆえでしょう。先生は多くの随筆の中の一篇で，「港は人体のへそに相当する」と卓見を吐いておられますが，けだし名言。これを継承して「港は森羅万象の核である」ことの証明ができるまで執念深く港を追い，この学会を育てることが先生のご冥福を祈念する途であると思っております。

4. 先生は学問の面で開拓者創造者であり，また学界の内外を通して学閥や学科閥，旧来的意味での主従や慣例などの弊害を，結果的には完全に打破され，真実一路であるがゆえの苦労をされてこられた方であると思います。その生涯において，先生は人をだましたり押しのけたりしたことが皆無であられた反面，人にだまされたり利用されたりしたことがあったようです。しかも，無から有を生じ，かつ各界の偉い先生方の多い寄合い世帯ともいうべき本学会の創設成長期に，初代会長の人選にさいして，ただの一人も批判的陰口をいう者もなく先生に決定し，その後は会員各位のご案内のように名会長としてご献身下さった次第ですが，先生の「商港論」などの刊行も含めて，終始先生を援け，また先生が文字通り頼りにしておられた方，すなわち奥様のご努力とその功績を特記しなければ，と思います。それにお嬢さまを含めてご家族と近隣地域の方がたとの垣根のない人間関係も，先生のご人徳のゆえでしょう。ただ，お孫さんに恵まれず，先生のご逝去間もなくお嬢さまのご主人もお亡くなりになられ，重ねてのご不幸，末筆ながら，先生の御霊のご加護によって，奥様とお嬢さまのご長寿とご健康を衷心よりお祈り申上げる次第でございます。

矢野先生略歴

明治24年12月24日　大阪市に生まれる。
大正５年７月　早稲田大学・大学部商科卒業。
大正５年７月　日本郵船株式会社に入社。大阪支店・基隆支店・東京本社に勤務（大正11年８月まで）。
大正11年10月　アメリカ合衆国州立キャリフォルニア大学に留学，交通論を研究（大正12年５月まで）。
大正13年５月　法政大学商業学校講師（昭和９年９月まで）。
大正15年11月　社団法人港湾協会に勤務（昭和９年９月まで）。
昭和９年10月　多聞酒造株式会社に勤務（昭和17年１月まで）。
昭和17年２月　財団法人日本海事振興会に勤務（昭和38年５月まで）。
昭和28年４月　早稲田大学商学部講師（昭和37年３月まで）。
昭和31年４月　早稲田大学・大学院商学研究科講師を兼任（昭和37年３月まで）。
昭和37年10日　本港湾経済学初代会長に就任。
昭和44年11月　交通文化賞授与。
昭和46年８月　銀盃１組下賜される。
昭和47年10月　社団法人日本港湾協会創立50周年に際し，港湾功労者として顕彰される。

主要著書

１．船荷証券の研究　大正10年４月　文雅堂（菊版277頁）
２．増補版船荷証券の研究　昭和２年２月　文雅堂（菊版572頁）
３．傭船契約の研究　昭和３年２月　文雅堂（菊版696頁）
４．小売業とチェーンストアー　昭和６年１月　橋爪店（4.6版86頁）
５．商港論　昭和６年８月　巌松堂（菊版426頁）
６．運河論　昭和10年４月　巌松堂（菊版404頁）
７．全訂増補版商港論　昭和18年１月　二里木書店（菊版602頁）
８．港湾企業経営主体の自由化「海運叢書」第５巻　昭和36年９月　海運研究所（Ｂ６版33頁）
９．港湾経済の研究　昭和39年11月　日本港湾協会（Ｂ６版180頁）
10．社団法人船舶改善協会事業史（山本幸男氏と共編）昭和18年１月　日本港湾協会（菊版501頁）

（その他，論文，資料等110余編，書評，随筆，等省略。詳細については，上記「港湾経済の研究」巻末ご参照。）

告別式学会弔辞

矢野先生，先生は今静かに，この夏の世俗を見おろしながら召天の旅に立たれます。まだ黒い黒い髪の毛を，右手で特徴あるかき方をしながら天国に旅立れます。

先生は明治24年，大阪にお生れになられ，80年に及ぶこの地上のお務めを見事に果

されました。とくにその御生涯を港湾の研究に注がれ，数多くの足跡を残されました。あらためて申しあげるまでもなく10冊に余る著書と100余編に亘る論文の数々，そして又受賞された交通文化賞は，わが国における港湾経済論の先駆であると共に，新しい学問分野を示す金字塔でもあります。

昭和37年，日本港湾経済学会が創設されると共に先生は初代会長として就任なされこの10年間，学会創設の困難な時期を学会発展のために心くだかれました。その学会もおかげを以って，第10回の全国大会を横浜港においてこの10月開催する次第です。記念すべきこの第10回全国大会には我等会員一同は先生の御出席をいかばかり念じていたことでありましょう。もう一度御元気になられ，あのゆたかな黒い髪の毛とお年を感じさせなかった張りのあるお声をもて，記念大会の開会の辞を宣言して頂きたかったものを，嗚呼。

我等は亦多くのものを日頃の先生のプロフィルから受けております。飄飄とされたあの後姿と，いわゆる，ぶらない生活態度は多くの会員に貴重な人生への教訓を与え，多くの親しみを生んで参りました。とくに先生は研究や事業にしめる人間的要素を重視されると共に，人格の貴重さを先生御自身が示されておりました。豊かな人間味を淡淡とされた一種の無欲さが痩軀に調和されておりました。亦先生は自らの人生を前々からよく知られており，昭和39年に出版された「港湾経済の研究」には，その自序に「著者は，昭和6年類似書のない時代に商港論を出版して以来34年間，港湾問題研究に生き甲斐を感じ，永遠の生命につながる思いを馳せて今日まで過ごしてきたが」云々と認めていられます。その深い宗教的理念と学究的理念は我等にとってもっとも貴重な指針と信ずるものであります。

我等はここに先哲の学問を，そして人格を，今一度，その軌跡をなぞられつつ改めて天にある先生の魂の平安を深く念ずる次第です。願わくは，これからも先生が我等の学会の上にありて，よき導きを与えられますよう祈り上げる次第です。我等も亦，先生の残されたものを引継ぎ学問研究に学会活動に力を注ぐことこそが先生のいわゆる「永遠の生命」につながるものと信じます。

矢野先生，いろいろと御世話になりましてありがとうございました。この秋の全国大会の会場には先生の御写真をかざり，共々有意義な大会に致し度く念じております。先生の平安な旅立ちと，良き天国の港につかれますことを何よりも祈り上げま

す。僭越ですが之を以って弔辞に代えさせて頂きます。

昭和46年8月26日

日本港湾経済学会

学会記事

1. 第10回全国大会概要

第10回全国大会は，横浜市開港記念会館において，10月4日～6日にわたって開催された。第1日目の10月4日，午後1時より横浜港見学会，午後6時より理事役員会が開かれ，第2日目は，講演会のあと自由論題の報告，総会，懇親会が，さらに第3日目は共通論題ならびにシンポジュームの討論が行なわれた。

講演会は横浜市港湾局長山添鉄一氏による「横浜港の現状と将来」について行なわれ，自由論題および共通論題は下記に示すテーマと報告者を得，とくに共通論題「広域港湾と港湾経営の諸問題」をめぐり活発な討論がシンポジューム（司会，高見・柾両氏）において展開された。なお本大会は，学会創立10周年記念を意味し，とくに学会活動の中心ともいえる学会誌「港湾経済研究」No. 9の特別企画による刊行（470頁）も行なわれた。また，会場の控室においては学会10年史の小展示会が，この大会を前にして他界された矢野会長の遺影と共に開かれた。総会においては新会長として柴田副会長が就任される他，理事役員の改選なども下記のように発表され，学会も創設10年より，第2段階をむかえるにいたった。なお来年度第11回大会は神戸において開催されることが決定した。

研究報告会プログラム

自由論題（報告・40分，質問・10分）

1. 16世紀のロンドン港—地方港との関連において……小 林 照 夫
（関東学院大学）
2. 港湾および港湾事業の経済学的考察……田 中 文 信
（市邨学園短期大学）
3. カーフェリー輸送と港湾……市 来 清 也
（日通総合研究所）
4. 港湾運送業の直面する問題点と背景……宮 地 光 之
（本間船舶・株）

共通論題「広域港湾と港湾経営の諸問題」（報告30分，質問なし・質問用紙記入の上

シンポジュームにて応答)

1. 東京湾内諸港の港湾貨物量の適正化と港湾管理財政……千須和　富士夫
(港湾経済研究所)
2. 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)
3. 公企業経営としての港湾問題……東　　寿
(石川島播磨重工業㈱)
4. 港湾と港湾運送—機能拡大と変革の基礎—……喜多村　昌次郎
(運輸港湾産業研究㈱)
5. 港湾行政の近代化……和　泉　雄　三
(函館大学)
6. 巨大都市化と広域港湾問題……今　野　修　平
(運輸省港湾局)
7. 広域港湾問題の一考察……柴　田　悦　子
(大阪市立大学)
8. 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)

理事役員改選結果

(昭和46年10月総会にて承認)

会　　長　　柴田銀次郎
副 会 長　　東　　寿
副 会 長　　北見　俊郎
常任理事(北　海　道) 徳田　欣次
(東北・関東) 喜多村昌次郎，高見玄一郎，柾　幸雄，今野　修平
(中　　部) 名古屋港管理組合(紅村文雄)
(関西・広島) 柴田　悦子，是常　福治
理　　事(北　海　道) 和泉　雄三，神代　方雅，筒浦　　明，徳田　欣次，
松沢　太郎
(東北・関東) 東　　寿，麻生平八郎，伊坂　市助，奥村　武正，
北見　俊郎，喜多村昌次郎，今野　修平，白山源三郎，

高見玄一郎，中西　睦，柾　幸雄，横浜市港湾局
（山添鉄一），横浜新港倉庫㈱（左右田俊夫）
（北　陸）佐藤　元重，新潟臨港海陸運送㈱（大久保政賢）
（中　部）岡崎不二男，酒井正三郎，名古屋港管理組合（紅村文雄）
野村寅三郎
（関西・広島）大阪市港湾局(叶　清)，岡庭　博
神戸市港湾局(永田安彦)，是常　福治
佐々木誠治，柴田　悦子，柴田銀次郎
（九　州）北九州港管理組合(谷　悟平)，西原峯次郎

2. 理事役員会開催状況

(1) 大会時理事会（昭和46年10月5日，於横浜）

I 報告事項

(1) 矢野会長御他界の件

(2) 第9回大会完了の件

(3) 事業促進の件

A）昭和46年度大会準備の件

B）年報・名簿・資料配布の件（詳細については年報 No.10・学会記事参照）

C）部会活動の件（　〃　〃　）

D）中部部会発足の件（　〃　〃　）

E）理事改選・会則変更に関する件（　〃　〃　）

F）その他

(4) 来年度大会にともなう件

(5) 会員増減の件（詳細については年報 No.10・学会記事参照）

(6) 会計事務の件（会計報告）

II 協議事項

(1) 会計（予算・決算）承認およびその他の件

(2) 役員改選・会則変更に関する件

(3) 部会活動の件

(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) 来年度大会に伴う件

(6) その他

(2) 常任理事会（昭和47年4月15日，於東京）

I 報告事項

(1) 昭和46年大会終了の件

(2) 昭和47年度大会開催の件

(3) 各部会活動状況

(4) 年報編集の件

(5) 昭和46年度決算報告の件

II 協議事項

(1) 昭和46年度決算承認の件

(2) 昭和47年度予算案編成の件

(3) 昭和47年度大会開催の件

(4) 会員増減の件

(5) 評議員委嘱の件

(6) 昭和48年度大会の件

上記協議事項中，昭和47年度大会準備の件は適切時に開催地側および関西部会，本部事務局との会合を開くこと，また，評議員委嘱の件は，評議員の性格，組織等を検討の上，大会理事会時に原案を提出することになった。また，来年度大会開催地として名古屋港が候補としてあげられた。

3. 部会活動状況

北海道部会

北海道第3期総合開発計画の推進のなかで石狩湾新港の建設，苫小牧東部大規模工業基地の建設が具体化すると共に，北海道の在来港湾との関連，また港湾の在り方，管理運営の問題その他，港湾をめぐる論議が活発化し種々の課題が増大している。北

海道部会も新に活発な動きを要請される段階にある。9月に総会ならびに研究会を開催，今後の具体的活動の方向ならびに研究課題を追究することとしている。

部会報「北海道港湾経済」の No. 7 と No. 8 を編集印刷中，この刊行をまって具体的活動に入ることとなっている。No. 7 は第7回北海道大会の記念誌であるが，No. 8 は，後記するが逝去された上原部会長の追悼号を兼ね，下記の内容となっている。広く配布の予定でいる。

巻頭言……檜山千里

論文「石狩湾新港の開発構想について」……町田真也

「青函トンネル完成と函館港」……和泉雄三

「シベリア開発と輸送問題」……神代方雅

上原部会長追悼

「キールのスライド」―上原先生をしのんで―……北見俊郎

「上原轍三郎先生の逝去を悼む」――北海道総合開発計画と上原先生――……松沢太郎

「上原轍三郎先生のこと」……箇浦　明

書評　寺谷武明著「日本港湾史論序説」……徳田欣次

部会記事

以上，北海道部会にとって今年の特記されることとして部会長上原轍三郎先生の逝去があった。昭和47年2月27日急性気管支肺炎のため自宅にて88才の生涯をおえられた。

港湾経済学会の発展のために高老にもかかわらず積極的な情熱をもって対応された部会幹事会は，比較的病がちとなられたこの1，2年以前は必ず定刻にお出になり，熱心に論議，ご指導されていた。部会の発展をわがことのように期待していた先生のことを思い，われわれはさらに改めて系統的な努力の必要を痛感している次第である。先生のご冥福を祈りあげたい。なお，事務局のことを記して甚々恐縮であるが，部会長逝去に伴ない，部会長代行をおき会務を行なうこととした。部会長代行は暫定的に箇浦明幹事長にお願いすることとなった。

（文責・徳田）

関東部会

昭和46年度の関東部会の活動は，前年に引続き会員の熱意と関係機関の御協力を得て，活発に行なわれた。

第1回部会

日　　時　昭和46年5月29日

場　　所　東京都港区芝琴平町　日本港湾協会談話室

発 表 者　山本和夫氏（東京都港湾局）

発表題目　港湾管理者の財政とその問題点

参 集 者　約25名

第2回部会

日　　時　昭和46年9月25日

場　　所　東京都港区芝琴平町　日本港湾協会談話室

発 表 者　今野修平氏（運輸省）永野為紀氏（仙台大学）

発表題目　小名浜港の発展過程と現状の問題点

発 表 者　山村学氏（京葉鉄鋼埠頭　現流通経済研究所）

発表題目　鉄鋼流通における輸送構造の変化と港湾での過程

参 集 者　約25名

第3回部会

日　　時　昭和46年11月30日

場　　所　宮城県仙台市　仙台都市会館

発 表 者　大内康三氏（宮城県港湾課）

発表題目　宮城県における港湾の現状と将来

発 表 者　北見俊郎氏（青山学院大学）

発表題目　物的流通革新と港湾の近代化

発 表 者　東　寿氏（石川島播磨重工　現東海大学）

発表題目　港湾開発を公企業としてみる

参 集 者　約75名

なお本会は宮城県港湾課創立十周年記念行事として，宮城県港湾協会と共催し，午

後石巻港・塩釜港の見学会を挙行した。

昭和47年度からは部会集会担当が交替して山村学氏が就任，既に４月，９月，10月の３回開催している　（文責　今野）

中部部会

中部部会は，本部の積極的な応援もあって，昨年（昭和46年）６月５日，名古屋港湾会館で設立総会をもった。会員数は個人会員65名，法人会員26社。役員構成は会長酒井正三郎（南山大学）以下，副会長１名，理事４名，幹事１名，監事２名となっている。設立準備は名古屋港管理組合の手で進められたが，設立後，事務局は名古屋市立大学内（事務局長，岡崎不二男理事）におかれている。

設立総会において，記念講演として，北見俊郎青山学院大教授による「港湾管理・経営問題と港湾の近代化」，岡崎不二男名古屋市立大教授による「名古屋港と地域経済」の二つの研究報告があったが，その後の部会活動としては，本年８月26日に，やはり名古屋港湾会館で部会総会を開催し，設立後一年間の研究成果を発表している。

中部部会は，部会運営方法として，研究プロジェクト方式をとっている。年度当初において，会員から年度の研究テーマを募り，それを理事会で検討して研究プロジェクト・チームをつくる。本年の部会での研究報告もその成果であって，報告者・名古屋市立大・岡崎不二男によって「名古屋港の外部経済効果に関する定量分析」が，また愛知学院大・石瀬隆氏によって「内外経済動向が名古屋港に及ぼす影響」が報告されている。岡崎氏の研究プロジェクトに参加したのは，同氏のほかに運輸省第５港湾建設局の大音宗昭氏と名古屋市立大・木村吉男氏，また石瀬隆氏のプロジェクトに参加したのは，愛知教育大・渡辺行郎氏，名古屋市大・松永嘉夫である。

部会総会は，出席者20名で，中部の部会としてはきわめて盛会であり，活発な研究討議がなされたが，さらに部会活動を盛り上げるため，今年度はプロジェクト数を数組以上と予定し，目下，会員諸氏からアンケートをとりつつある。（文責・松永）

関西部会

(1)　昭和46年11月19日　参加者20名

阪神外貿埠頭公団によって新しく建設された神戸港ポートアイランドで，すでに営業を開始しているシーランド・ポートの見学をした。U.S.Lのコンテナ船入港予定であったのに，米国港湾ストの影響でおくれ，コンテナ船の荷役は見学出来なかったがシーランドのターミナル・オペレータの三井倉庫ポートアイランド事務所長足達氏より説明を聞いた。そのあとまや埠頭などを海上から見学，神戸市港湾局の〝おおわだ丸〟で岸孝雄氏の説明を聞きながら神戸市の六甲埠頭構想等，具体的な質問も出された。

見学終了後，次年度大会準備会を開いた。

(2)　昭和47年4月8日　参加者20名

神戸商工会議所会議室で，本年度第1回目の関西部会が開かれた。

報告者とテーマは，兵庫県労働部次長武下優氏から「港湾労働の現状と問題点」，神戸商船大三木楯彦氏から「港湾情報管理システムの構想」についてそれぞれ報告を聞いた。

武下氏はさきに県労働部でまとめられた『神戸港の港湾労働』の要旨をまとめながら，今日当面している港湾労働問題を論じられた。三木氏は，神戸市港湾局情報センターから依頼された出入港船についての情報の流れの調査について，まとめられたデーターをもとに報告された。具体的に情報管理システムを港湾への適用化を考えるうえで興味深い内容を持ったものであった。　（文責・柴田）

4.　会員の動静

1.　新入会員（昭和46年度横浜大会）

凵会員（39名）

青山　正幸（運輸省第5港湾建設局）
足立　二雄（運輸省第5港湾建設局）
比嘉　盛広（社団法人横浜港湾福利厚生協会）
石橋　友夫（運輸省第5港湾建設局）
石田　省三（運輸省大臣官房地域計画課）
稲垣　哲（㈱ターミナル・レポート社）
今村　邦夫（豊栄港運K.K.）
井本　雄太（森本倉庫㈱）
宇尾野俊夫（名古屋港管理組合）
遠藤　博（運輸省第5港湾建設局）

大音　宗昭（運輸省第5港湾建設局）
岡崎不二男（名古屋市立大学）
小合　彬生（運輸省第5港湾建設局）
片山　琢朗（運輸省第5港湾建設局）
金子　俊六（運輸省第5港湾建設局）
栢原　英郎（運輸省第5港湾建設局）
河野　博忠（横浜国立大学）
岸本　　勝（運輸省第5港湾建設局）
小池　　力（運輸省第5港湾建設局）
郷原　資亮（大阪商船三井船舶株式会社）
木分信一郎（横浜税関）
斎藤　哲朗（運輸省第5港湾建設局）
坂本　武司（運輸省第5港湾建設局）
柴田　暢之（名古屋港管理組合）
島谷　英郎（慶応義塾大学）
中川　英毅（運輸省第5港湾建設局）
武田　清吾（神戸市港湾局摩耶ふ頭管理事務所）
田中　省三（日本海事検定協会神戸支部）
富田　　功（運輸港湾産業研究室）
長浜　富子（東京港運協会）
野田　昌義（運輸省第5港湾建設局）
波多江俊孝（福岡大学商学部）
原田　章三（横浜港荷役振興K.K.）
船戸　幸八（運輸省第5港湾建設局）
森脇　敏雄（運輸省第5港湾建設局）
山上　　徹（文京学園高校）
斎藤圭太郎（神戸市港湾局・神戸港情報センター）
高橋　　寛（　〃　港営課）
藤尾　豊一（神戸港湾経済研究所）

賛助会員（3名）

成山堂出販K.K.
日本国際輸送K.K.
内外日東K.K.

正会員（11名）（横浜大会以降，理事会承認済）

高橋　拓夫（宮城県開発公社）
佐藤　正夫（東京都港湾局）
酢谷　俊夫（日本海事検定協会）
南　　正彦（船舶整備公団）
前田　　寛（日本海事検定協会）
向島　秀峰（監査法人中央会計事務）
山内　盛弘（㈶流通経済研究所）
西海　　寛（共進㈱神戸支店）
山田　源次（㈱豊中物流センター神戸事務所）
市川　隆夫（東京都港湾局）
青塚　繁志（長崎大学）
大谷　博包（運輸省港湾技術研究所）
金子　　彰（　〃　）

賛助会員（2名）

日本海事検定協定
日三運輸株式会社

2. 退会会員

（昭和46年度）

正会員　滝谷正夫　　賛助会員　東海運K.K.横浜支店

（昭和47年度）

正会員　松木　猛　　原田　三郎

賛助会員

住友商事株式会社会社東京支社　　大阪港運事業信用保証株式会社

3. 物故会員

矢野　剛（城西大学）（昭和46年8月23日）

上原轍三郎（北海学園大学）（昭和47年2月27日）

謹　告

北海道部会会長上原轍三郎先生は，昭和47年2月27日，急性気管支炎のため自宅にて逝去されました。享年88才。なお告別式は3月1日北海学園葬によってとりおこなわれましたが本学会から弔意を示すと共に北海道部会各位の多数の参列がありました。ここに謹しんでお知らせすると共にあらためて上原先生のご冥福を祈ると共にご遺族のご平安を念ずる次第です。

また，上原先生の追悼文およびその他については北海道部会報にて詳報のはずです。

なお，ここにあらためて弔意を示し上原先生の略歴を次に付記いたします。

上原轍三郎先生略歴

明治16年 8 月　広島県山県郡千代田町にて出世。
同　45年 7 月　東北帝国大学農科大学農業経済学科卒業，同大学助手。
大正 3 年10月　東北帝国大学農科大学助教授。
同　 8 年 4 月　北海道帝国大学助教授。
同　13年11月　欧州各国に留学。
昭和 6 年 3 月　北道帝国大学教授。
同　 9 年 1 月　附属図書館長。
同　12年10月　北海道帝国大学北方文化研究室主任。
同　17年 5 月　勲 2 等に叙せられ瑞宝章を賜わる。
同　18年11月　農学博士。
同　20年10月　臨時北海道拓殖研究室長。
同　23年 5 月　北海道大学名誉教授。
同　25年 3 月　北海短期大学学長。
同　25年 7 月　北海開発審議会委員。
同　27年 3 月　北海学園大学学長。
同　31年 5 月　北海学園理事長。
同　32年12月　北海道海外協会会長。
同　36年 8 月　北海道史編集審議会委員。
同　39年11月　北海道文化賞を贈られる。
同　39年11月　私学振興功労者として銀盃 1 組下賜される。
同　43年 6 月　北海学園名誉園長となる。
同　45年 9 月　北海道開発功労賞を贈られる。
同　45年 9 月　ブリカテイロジョセーヒエィラコートデマガリヤンエス賞，ブルジル
　　サンパウロ州知事。

「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）

国際コンテナーの諸問題……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. 1966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，フオ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.　1957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）
新潟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性……柾幸雄（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……木間　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」……柾　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——

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」……柾幸雄 (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）

9．1971年（No. 9）（成山堂発行，定価3000円部数あり）

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・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・小林照夫（312）

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）

編 集 後 記

「十年一昔」という言葉がある。この学会誌も十才をむかえた。学会そのものは一足早く，昨年横浜にて十周年の記念大会を終えたが，学会も学会誌も柴田新会長をむかえて，新しい紀元をむかえたような気がする。

しかし創設期のこの一昔は想えば数多くの方々の努力によって支えられている。そのようなすぎ去った十年間の時のブロックのつみかさねは，単に形態的なものでなく学会や学会誌そのものの内的な発展として，時の重みがあることを念ずる。熱い夏の東京で，そしてまた寒い冬の札幌で，80才の矢野先生と88才の上原先生が天国に旅立れておいでになった。一昔という時の流れの中で，地上を旅するわれわれは，またちがった意味で絶体的な時の厳粛さを覚える。

この十年間，経済成長とか輸送革新という時代的な言葉の中で日本の港湾も変りつつあり，港湾研究も一昔前からするときわめて活発化され，文献の刊行も増大してきた。この No. 10 の一つの特徴は「文献紹介」数の増大であるが，これも学会活動の一つのあらわれとみるのは「てまえみそ」であろうか。しかし，それらが決して日本の「港湾問題」の解決を意味するのではなく，いよいよ問題性の根は深く，研究のほりさげが要請されるところでもある。今年度大会の共通論題「輸送システムの変革と港湾運営」もそれに応えるものとしてここに集録したが，自由論題をふくめ，その他の原稿をご多忙の中にもかかわらずおよせ下さった各位に心から感謝すると共に，新しい紀をむかえた学会にふさわしい実りある学会誌たらしめるために，これからも大方の教導を仰ぎたい。

Sept. 1972

編集委員（A. B. C順）

荒木智種，北見俊郎，玉井克輔，柴田悦子，山本泰督（事務局　富田　功）

◆日本港湾経済学会のあゆみ

1962年	創立総会および第1回大会開催（横浜港）	
1963年	第2回大会（東　京　港）	共通論題（港湾投資の諸問題）
1964年	第3回大会（神　戸　港）	共通論題（経済発展と港湾経営）
1965年	第4回大会（名古屋港）	共通論題（地域開発と港湾）
1966年	第5回大会（新　潟　港）	共通論題（日本海沿岸における港湾の諸問題と将来）
1967年	第6回大会（北九州・下関港）	共通論題（輸送の近代化と港湾）
1968年	第7回大会（小樽・道央諸港）	共通論題（流通体系の斉合性と港湾の近代化）
1969年	第8回大会（大　阪　港）	共通論題（大都市港湾の諸問題と将来）
1970年	第9回大会（清　水　港）	共通論題（流通革新と埠頭経営）
1971年	第10回大会（横　浜　港）	共通論題（広域港湾と港湾経営の諸問題）
1972年	第11回大会（神　戸　港）	共通論題（輸送システムの変革と港湾運営）

輸送システムの変革と港湾

（『港湾経済研究』No. 10）　　定価 1800円

1972年10月5日印　刷
1972年10月8日発　行
©1972

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　實

印刷者　奥村印刷株式会社

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

（分）3056（製）24023（出）3819

港湾研究シリーズ　（全10巻）

① **港湾総論**
北見俊郎

シリーズの「総論」として、港湾の全貌をとらえ、これを理論と実態の二面から集大成した。社会科学的広さと手堅い論理構成によって、港湾が直面する大きな問題を理論的に分析すると共に将来のあり方をも示している。　¥3800

② **港湾発達史**
柾幸雄
今野修平

港湾一般ならびに関連分野と本邦における種類別主要港湾の事例を通じて、港湾の存在が占める役割を解明するとともに、史的見地からの現代港湾の動向と問題点をも明確化しようと企画するものである。　近刊

③ **港湾経済**
柴田悦子

港湾経済の研究は、資本主義経済、社会の全体を把握しなければならず、本書はそうした広い視角と資本主義経済、社会の法則性といった本質的問題意識によって一貫されている。　¥1500

④ **港湾経営**
北見俊郎
山本和夫

港湾を経営体としてつかみ、その中における経営上の原則をあきらかにすると共に将来の港湾経営の原理論を構成しようとする。さらには、日本的なポート・オーソリティのための理論構成にも及ぶ予定である。　近刊

⑤ **港湾産業**
喜多村昌次郎

港湾の経済、社会的機能を媒体として成立する港湾関係諸企業の現状をふまえながら、これら諸企業の複合体がやがて、「港湾産業として脱皮するについて、必要な諸条件を展望、し、考察したものである。　¥1500

⑥ **港湾労働**
徳田欣次

港湾労働を取りまく諸条件と，その実態を明らかにし、その上で将来展望を行ない、近代化の道程を示唆したい。
従来港湾労働の究明は6大港を中心にしたものが多いが、地方港の問題も導入。　近刊

⑦ **港湾社会**
北見俊郎
荒木智種

港を人間と社会の場としてみることによって、今まで考えられていなかった世界をできるだけえがこうとしている。ジャーナリズム、情報問題をふくめ、情報化社会の港湾機能のあり方をもさぐろうとする。　近刊

⑧ **港湾行政**
和泉雄三
河越重任

現代の行政が、豊かな国民生活の形成という具体的課題を担うものであれば港湾においてもかかる将来展望に立って当面する諸問題を解明することが緊要である。このような視点から、港湾行政の現状と問題点を概観する。　近刊

⑨ **港湾と地域**
柾幸雄
今野修平

新しい社会経済地理学的側面から、理論的かつ実証的具体的に、現代日本の港湾の形成とその役割とを分析し解明した。理解を便にする意味から新製のものを含む多くの地図類を随所に掲載した。　近刊

⑩ **港湾流通**
全著者共著

流通の合理化を前提として、港湾が一方においてそうした要求をうけながら、一方では、要求に合う生産性を内側から求めようとする諸問題を「研究シリーズ」各巻の執筆者が、共通の問題意識によって書いた論文集である。　近刊

内容紹介パンフレット進呈

海運・港湾関係図書案内

海事法令シリーズ①	海運六法	運輸省海運局監修	A5・700頁・1500円
海事法令シリーズ⑤	港湾六法	運輸省港湾局監修	A5・2500頁・2500円
	港湾運送と港湾管理の基礎理論	住田正二著	A5・296頁・1200円
	流通革新と埠頭経営	日本港湾経済学会編	A5・320頁・1250円
	現代港湾の諸問題	日本港湾経済学会編	A5・472頁・3000円
	港湾運送例規集	運輸省港湾局港政課編	A5・416頁・1800円
	港湾運送事業法論	市川猛雄著	A5・288頁・1600円
	関税制度入門	津田昇著	A5・240頁・980円
新訂	海運の概要	岡庭博著	A5・234頁・1200円
	ボナー法と国際海運カルテル	飯田秀雄著	A5・200頁・500円
	海運論	東海林滋著	A5・360頁・2000円
	世界海運史	黒田英雄著	A5・364頁・1800円
	コンテナの輸送実務	松本好雄著	A5・256頁・950円
	国際海上コンテナ輸送をめぐる12章	高村忠也編	A5・290頁・1500円
	コンテナ輸送の理論と実際	飯田秀雄著	A5・336頁・1500円
	コンテナ輸送の原点	飯田秀雄著	A5・246頁・1500円
	船荷の積付実務	三橋甲子著	A5・230頁・1200円
	マリーナ(ヨット・モーターボート用けい留施設)	西田幸男著	A5・166頁・850円
	海運同盟入門	塚本捘一著	A5・310頁・1800円
海運実務シリーズ①	船荷証券の実務的解説	大木一男著	A5・246頁・950円
海運実務シリーズ②	海上運送貨物損害賠償の実務的解説	大木一男著	A5・220頁・950円
海運実務シリーズ③	用船契約の実務的解説	大木一男著	A5・250頁・1500円

総合解説付図書目録進呈

(株)成山堂書店