

# 港湾の「近代化」と「地域社会」の基礎的課題

—本質的な一つの問題提起として—

北見俊郎  
(青山学院大学)

## 目 次

- 1 はしがき
- 2 「人間の問題」と「地域社会」をめぐる思想的背景
- 3 欧米における港湾と「地域社会」の諸問題
- 4 わが国港湾の「近代化」と「地域社会」の問題点

## 1 はしがき

わが国の経済・社会が直面している諸問題のうち、過密と過疎——経済の二重構造——、都市問題、公害問題をはじめ経済の不均等発展から生ずる「地域」の問題は、わが国資本主義経済・社会のゆがめられた現象として見のがすことのできない段階をすでにむかえている。したがって、そのような問題意識の上で港湾というものを再検討し、港湾機能と地域経済・社会の客観的な関係を見出すことは、単に港湾の「近代化」のためのみならず、わが国の経済・社会の中に港湾機能と地域経済・社会を正しく位置づけていく上できわめて重要な課題といわねばならない。

この小誌は以上のような考え方を背景にもつものであるが、それはきわめて大きな課題であり、筆者のもつ力量とここでの紙幅ではとてもそれらをものがたることができない。したがってそのような課題の基礎的作業の一部分として、資本主義社会もしくは自由主義社会の基本的な点をアダム・スミスにおける「人間の問題」や「市民社会」の問題などに求めながら「港湾」と「地域社会」との関係を考えようとする。分析の方法として比較的「社会学」のそれに依存せ

ざるを得ないが、もちろん筆者は「社会学」の専攻者でもないので数多くの誤りや足りない点がふくめられるであろうことを前もっておわびする次第である。また、社会学における「地域社会」の概念などについても知るところが少ないため、この小誌の中では港湾との関係で明確なものを打ち出すまでにはいっていない。さらに、港湾と地域社会をめぐる現実的な諸問題なり、港湾それ自体の社会的な問題点など、とりあげるべき数多くの課題があるが、いずれも紙幅の都合で省略をし、前記のように基礎的な一面に分析をしぶり、一つの問題提起にとどめるものとしたい。したがって、予想される多くの誤ちや不足の点は今後の分析によって補っていかねばならないと自覺するとともに大方のご寛容をお願いする次第である。

## 2 「人間の問題」と「地域社会」をめぐる思想的背景

地域社会をとりあげるまえに、地域社会のみならず、「社会」一般を構成する「人間の問題」について考えておきたい。もちろん、ここでいう「人間の問題」とは、社会科学のカテゴリーの中に登場する人間である。さらに、この登場する人間とは周知のように、自由主義経済理論の基盤ともなっているアダム・スミス (Adam Smith) のいう「人間像」に代表されるものである<sup>(1)</sup>。

スミスは、人間の一人一人にとってもっとも本性的なものは「利己心」(self-interest) もしくは「自愛心」(self-love) であるという。また、こうした各個人を社会的にむすび合わせる契機もまた各個人の「利己心」にもとづくものであり、人間はもともと「利己心」を動機として自発的に自分たちの境遇を改善しようと努力するものであるから、各個人の経済活動を自由に放任しておけば、各々最大の富を生産するであろうし、また国家の経済政策の立場からしても、「国富」とは結局各個人の富の合計であるから、各個人をもっとも富ませる方策が適切であるとする。しかし、こうした社会をよりよくするためには、一面において「人間」のもろもろの徳性が必要であり、この徳性を判定する基準ともなる第三者の公平なシンパシイ (sympathy, 同情) がなければならない。つまり、各個人が無制限に「利己心」を追求すれば社会は破滅してしま

うので、そこで、生命と人格を守る法律、財産と所有物を守る法律、他人との約定によって帰属されるべき権利を守る法律、などの3つの「正義の法則」が必要であるとした。したがって、「利己心」にもとづく各個人の集合によって存立する「社会」にとって本質的なものは、仁慈心や倫理感ではなく、以上の「正義の法則」によって制約された「利己心」であり、各人がそうした「利己心」にもとづいて、自分の利益や幸福を追求しても、そこでは決して社会に混乱が生ずることはなく、むしろ「見えざる手に導かれて」(led by an invisible hand) 経済・社会は調和のとれた発展を遂げるであろうというのである<sup>(2)</sup>。

スミスが、このような思想をいたいたのは、当時のイギリスは国家の経済的干渉があまりにもはなはだしい社会であり、そのために経済的発展が非常に阻害されていたと考えられたからであるといわれる。したがって、スミスが「国富論」においてとくに批判をした点は、封建制度の残滓（ギルド、救貧法、徒弟の数の制限、労働者の移動禁止など）と重商主義的な諸制度（外国貿易に対する制限、生産過程などに関する政府の監督、抑圧的な植民地政策）などであった。したがって、スミスは、当時の外国貿易における重商主義者の保護主義に対して真正面から反対しており、このことから、「自然的自由の制度」に関し国家の任務を次のように限定している。一つには、社会を他の独立の社会の暴力や侵略から防ぐ任務（国防）、二つに社会の成員すべてを、他の成員すべての不正や圧迫からできるだけ防ぐ任務（警察、司法）、三つに正義の正確な支配を確立する義務を維持することで個人や特定の少数の者の利益にならないような特定の公共事業、および公共施設を設立し、かつ維持する任務、（郵便、道路、港湾、青少年教育施設等）をあげている<sup>(3)</sup>。

ともあれ、スミスの経済学に登場する人間は、一般に「経済人」的な人間であり、その意味で利己的、営利的な人間だとされている。しかし「人間の本性を利己的なものに求め、ここにまた却って社会全体を一つの秩序として形成して行く起動力をみとめようとする点においては、スミスのみならず、彼以後の古典派経済学の代表者たちは、何れも、或いは意識的に、或いは無意識的に同様の立場に立つものであったと言へる<sup>(4)</sup>。」とされている。しかし、スミスは

しばしば学者として偉大な綜合家であるといわれるよう、「國富論」の公刊に先だつこと17年前には「道徳情操論」(1759年)を公刊し、すでに倫理学者としての名声を高めていた。「道徳情操論」の中でスミスが受け入れた人間解釈の系統は「ペイコンに始まり、ホップス、ロック、ヒュームを経て、ハートリイの連想心理学を媒介として十九世紀のベンタム、ミルの功利主義に流れてゆくところの、人間の利己的本性に関する学説であったと言はれる。これらの立場に共通するところは、人間本性の理解を、中世以来の伝統たる形而上学的解釈から切りはなし、これを改めて心理学の基礎の上に組み立て、またそこから人間の社会的行動の準則や徳目を考察して行かうとする立場であった。それ故この立場にとっては、人間の本性としての『利己心』《self-interest》、『自愛心』《self-love》等がとりわけ重要な地位を占めていた<sup>(5)</sup>。」とされる。

以上は、アダム・スミスにおける「人間」と「社会」の関係のあらましをみたにすぎないものであって、それ自体は経済思想史のきわめて深くして大きな課題でもあるので、詳細にわたることもできない。しかしながら、われわれがここで少なくとも「港湾と地域社会」の関係を本質的にとらえようとする場合には、社会科学の原点として、以上のような問題を背景としておかねばならない。一つには、スミスがとりあげた人間と社会の関係は、「自由主義経済」と「市民社会」の理論形成に欠くことのできないものであるが、人間が「利己心」をもつものであるという指摘と、それを経済・社会のシステムに組み入れた点は、その後の経済諸学派の批判をあびながらも、残される点でもある。むしろ、自由主義経済体制の中で生をうけたわれわれにとって、「利己心」の問題は、常識化しているともいえようが、十八世紀後半における当時にあっては画期的な理論の組み方ともいえるし、本質的に人間が「利己」的存在であるということは自由主義経済体制の消長と無関係に、経済・社会の原点として残る問題でもあろう<sup>(6)</sup>。

さて、われわれはここで、以上にふれた経済・社会の原点（経済体制の如何とかかわりなく）としての「人間と社会との関係」を、「地域社会」の関連で少しく考えてみるとしよう。もちろん、「地域社会」の現代的問題意識や

その概念、構造性などが併せ考えられるが、スミスのいう「人間」との関係において一応とらえてみようと思う。第一に、スミスが「利己心」をとりあげたことの前提にあるものは「各個人」であり、「人間」としての「個人」であった。そこでは「個人」の自発的な境遇の改善、富の生産が、社会や国家にとっても「見えざる手」による調和があるとしたように、社会の基盤に「個人」をおいた点を新しい意味でとりあげる必要がある。

第二に、「利己心」が「正義の法則」によって制約されるという点であるが、これは一方において人間の利己的本能に優位性を認めながら、社会的人間としての「利他的本能」——私益と公益の調和——をも必要条件としている点である。そのことは、スミス自身における人間が「産業革命後に登場した古典派の代表者たちの場合の人間のように十九世紀的なヘドニズムと功利主義の洗礼を受けた人間ではなく、利己的な人間本性は、人間的なものであると同時にまた神的秩序にぞくする存在であり、また何よりもスミスに於ける人間は、単に利己的、その意味で営利的であったのではなく、利己的であることによって、社会の物的生産力の担当者でもあったのである<sup>(7)</sup>。」

さらに、「道徳情操論」にみられる人間解釈に影響した他の重要な思想は「倫理学史上通例スコットランド派と呼ばれている一派の立場であり、シャフツベリーからはじまってバトラーを経てスミスの恩師フランシス・ハチエスンに至っている利他主義的倫理観である。これらは、利己心や人間悟性の代りに人間に於ける特有な道徳的感情、即ち『モーラル・センス』を前提とし、人間の利他的感情や行動、一般に社会の道徳的関係をこのセンスの存在から説明しようとするものであった。スミスはヒュームの友人、ハチエスンの弟子として、また彼特有の鋭い現実感覚をもって、この二つの人間本性を組み合はせ、市民社会における人間の類型を形作ることに成功した<sup>(8)</sup>。」といわれる（傍点筆者）。つまり一般的にスミスの考えた「人間」が「経済人」であるという主要な意味は「市民社会における人間の類型」であり、市民社会という新しい近代的社会における倫理観を備えたものであった<sup>(9)</sup>。

第三にはすでに述べたようにスミスの思想が、当時の国家の経済的干渉への

批判であり、封建制度の残滓、重商主義政策等に対する強い抵抗であった点である。これを逆な形で示せば「市民的自由」と「経済的自由」というものが国家の経済政策の立場からも理に叶うものであるということで、そこではむしろ国家の任務を限定することによってそれらが達成されることを示している。

もちろん、スミスの思想の根底には経済・社会に対する楽天観が横たわっているといわれる。それは当時のイギリスが産業革命以前であったこと、ハッチソンなどによる重農主義思想の自然的秩序にもとづくなど、資本主義の独占段階にいたって、その楽天観があらわになってくるが、少なくも、以上にのべてきたスミスにおける「人間の問題」は、「経済人」を媒介にした近代的「市民社会」の形成、「市民的自由」にもとづく国家的な封建諸力からの離脱など、一連の理論体系の基盤となっている。このことは、国家もしくは国富の基本は各個人にあること、したがって一次的集団としての家庭や近隣社会を中心とする地域性が尊重されることによって近代国家が形成されるということを歴史的にも論理的にも示している。われわれが「地域社会」をとりあげる際には、少なくも以上のような「人間」と「社会」における「近代化」の背景をぬきにすることはできない。

注 (1) ここでは、とりあえず、スミスの問題を中心に考えてみるが、それは当然他面において、古典学派やその後の歴史学派、マルクス学派、限界効用学派等の各スクールがスミスをどう批判し、どう克服しているかといった問題についてものべなければならない。しかしながら紙幅の都合とこの小誌の問題意識からして、各スクールの原点としてのスミスにとどまる。

(2) こうしたスミスの思想体系は、経済思想史、経済学説史、社会思想史の専攻分野の課題であるが、それを示す代表的なものとしては “The Theory of Moral Sentiments” 1757, (米沢富男訳『道徳情操論』)。“An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations” 1776, (大内兵衛訳『国富論』)。“Lectures on Justice, Police, Revenue and Arms, Delivered in the University of Glasgow” 1896, (高島、水田訳『グラスゴー大学講義』)。があげられるが、この小誌においては、筆者の力量と専門分野の関係上それらを原典によることは不可能なため「スミス研究」の業績に依存している。

(3) 上記「グラスゴー大学講義」および、音田正巳稿「自由主義」(東洋経済新報社『経済学大辞典』III, 1955) p.72参照。

- (4) 大河内一男著「経済思想史」(勁草書房, 昭和30年) p.62。
- (5) 大河内一男著「同上」p.63—64。
- (6) E. Roll ; A History of Economic Thought, 1953。(隅谷三喜男訳『エリック・ロール, 経済学説史』) 参照。
- (7) 大河内一男著「前出」p.62—63。
- (8) 大河内一男著「前出」p.64。
- (9) 経済史学の上で、近代西欧の「資本主義」の形成において営利的「慾」が伝統的倫理的束縛から「解放」され、freedom of egoism が勝利を治めたという「解放説」(Lujo Brentano, Z. B. Werner Zombart) と、「営利」は各人の「倫理」的義務として現われ、「禁慾」されつつ「営利」に向ってささげられるとする「禁慾説」(主として Max Weber) が大きくとりあげられているが、「かようなエトスは、その勝利の結果として、必然に、『中産的生産者』層を分解しつつその裡から近代西欧の『市民社会』に特徴的な二大社会層——『利潤』目あてに経営に専念する『資本家』(「企業家」)と『賃金』目あてにひたすら労働にいそしむところの『労働者』——を創立し、鍊成し、而して『近代資本主義』の形成を促進する方向に作用した。……而して此の点に徴すれば『解放説』の資本家精神 Kapitalistischer Geist と異って、ウエバーが『資本主義の精神』『Geist des Kapitalismus』なる用語を押立てることも意味全く瞭かであろう。ともあれ『禁慾説』はまさしく、この事実を基準として近代西欧における『資本主義』(「市民社会」)の歴史的性格を把握せんとするものに他ならないのである。」(大塚久雄著『近代資本主義の系譜』学生書房, 1950年, p.251—252。)

### 3 欧米における港湾と「地域社会」の諸問題

前節においてはスミスにおける「人間の問題」と「市民社会」や「自然的自由」をめぐる諸関係について考えてみた。このような考察は、港湾と地域社会の関係を論ずるためにには、一見あまりにも遠まわりな論述に思わぬ紙幅をとりすぎた感がしないでもない。しかしながらわが国の港湾と地域、地域社会の関係を「近代化」させてゆくための基本的な論理を見出そうとするためには、どうしても通過しなくてはならない原理的な拠点である。しかも、こうした視角からの分析があまりにもおき忘れられてきたがために一応の前提として資本主義社会の基本的側面をとらえつつ港湾との関連を考えようとするものである。

以上の「人間の問題」や「市民社会」にかかる歴史と論理が現実に見出さ

れるのは、あらたまるまでもなく現代の欧米社会においてであり、われわれは、そのような面を欧米の港湾と地域社会、もしくは港湾機能と都市などの諸関係の中に見出しうることができる。ここでは、すでに紙幅がかぎられてしまっているので詳細な点については別の機会にゆずるものであるが、若干の例をとりあげてみることにしよう。(もちろん、ここでとりあげる若干の例は、いざれもスミス以降の諸問題—古典学派をはじめマルクス学派などの批判や、社会的な変化—をふまえているにしても、欧米における資本主義社会の原型はやはりスミスに求められるものであるにはちがいない。また、ここで順序として『地域社会』といわれるものの概念規定をしておかねばならないはずであるが、これも後述にゆづらざるを得ない。)

### (1) 港湾と都市の形成事情

この項目一つにしても、きわめて大きなテーマであって、ここでもその詳細にふれることができない。ただ歴史的に世界の主要都市の多くは港湾機能をもっており、港湾都市としての形成をみていくということをとりあえず指摘せねばならない。少なくとも「中世から近世へ」の都市だけをみても、例えはロンドンはテムズ河畔のロンドン港を背景にして「すでに十四世紀頃、近代化への指向をもった国民的商人層を内に育てていたが、十六世紀に新世界の中心に躍り出て来た<sup>(1)</sup>。」また「自由ハンザ都市」(Frie und Hansestadt)の名で知られるハンブルグをはじめ、その源となったリューベック、ブレーメン、あるいはコペンハーゲン、ストックホルムからベニス、マルセイユなどにおけるヨーロッパ各地の都市はいずれも港湾機能と都市機能の有機性をもとに形成されてきた。さらに、マース河口のロッテルダムは、その十三世紀以降には漁港から商業港への転換がみられ、これとともに、ライン河と北海をむすぶ交通的要衝の地を背景にして「ユーローポート」の形成をみた。アントワープにおいても、すでに中世から近世にかけて「西の都」とよばれて、もっとも大きな都市の一つにかぞえられてきたが、それはイギリス、スペイン、ポルトガル商人やイタリア、ドイツの銀行家、金融業者による貿易の発展が背景になっている<sup>(2)</sup>。

また、アメリカ大陸においては、周知のように、ヨーロッパに近代資本主義

が形成されつつあった頃、いわば、スミスの「国富論」初版の時と同じ1776年に13州連合のアメリカ合衆国が建設された。豊かな資源と広大な国土をもつこの合衆国は、ヨーロッパ諸国におけるような伝統、もしくはアジア諸国の「停滞性」をもつことなく新天地での自由な「市民社会」を形成しうることができた。とくに南北戦争後の1860年以降における西部開拓とともに大陸鉄道、道路の発展、郵便制度、電信・電話などの開発はめざましく、合衆国の山岳大平原地帯をはさんで、東部は対ヨーロッパ、西部は対アジアとの貿易が盛んになり、ニューヨーク、ボストン、フィラデルフィアなどの東部の各都市は大工場制工業の発展、商業の展開によって港湾の整備がなされるようになる<sup>(3)</sup>。西部においては、代表的な例としてサンフランシスコのように、陸上交通にもとづく東部からの経済・社会的影響によって都市形成がみられるというよりパナマ運河をへてキャリフォルニアにいたる海路をもっており、これがゴールド・ラッシュに負っているという地域的特性が強い。その後、太平洋岸側における海運の発展にともなって港湾の形成がみられるが、港湾の経営・管理体制（例えばポート・オーソリティ）が近代的な形でできあがるのは東部諸港よりも早いという特質をもっている。この港の経営・管理体制については後述するところであるが、とくに合衆国においては、港湾機能が「地域住民」の意志——都市もしくは自治体の意志——によって営まれているという点が非常にはっきりしている。

## （2）港湾の経営・管理事情と地域性

欧米における港湾の経営・管理の事情はきわめて多様性をもつていて統一的な概念で理解することはむずかしいといえる。それは、欧米各国における港湾形成の歴史的事情および地域的事情が経営・管理の性格をかたちづくっているからである。さらに同じ国の中においてすら、港湾はきわめてその地域的（地理的、歴史的）特性に依存しているので多様性をもつものといえる。

例えればイギリスの場合においても、一般的に知られているように、管理体制上「自治港（self governing port）、市（公）有港（municipally port）、私有港（privately port）、国有港（state owned port）などの区分をもっている<sup>(4)</sup>。

またアメリカにおける主要港とみなされる70余港についても組織形態は一様ではない。またオランダ、ベルギー、ドイツの各港も各々異なったニュアンスを形態的にもっている。われわれは、通常欧米の港湾経営、管理の主体をまとめてポート・オーソリティ（port authority）とよんでいるが、これ自体も内容的に一定の概念をもって定義づけることはむずかしい。むしろ、われわれがポート・オーソリティとまとめてよぶ場合の意味は、形態的な組織や行政上の問題、あるいは管理体系においてではなく、港湾機能と地域（都市）との関係上、欧米の場合には共通しうるものがあるがためと思われる。それは、各港湾の経営・管理上の歴史を詳細にみるとことによって理解しうるところであるが、紙幅の都合で、ある程度整理をしてみると次のことがいえよう。

第1に、港湾機能と地域住民との関連がきわめて密接である点である。第2に、地域の経済性を重視し、港湾を経済的原則によって営んでいる点である。第3には、したがって行政的部局に経営・管理主体が属していても、それは自治体においてであり、国家行政に属する場合においても特別の例をのぞいては、港湾所在の地域社会の意向がきわめて尊重されている。第4には、例えば経営体が公共企業体の性格をもつものであっても、行政部局に属するものであっても、経営に関する人事は、その地域をいろいろの面から代表する人たちによって構成されている場合が多い。第5には、ニューヨーク・ポート・オーソリティに代表的な例を見出しうるよう、港湾の経営・管理の対象の範囲が直接的な港湾機能にとどまらず、港湾機能が地域（都市）に影響を与える周辺の諸問題（内陸交通機能、河川管理、貿易の促進、課税、起債、警察、その他）にもおよび、港湾機能の活動が地域の発展に還元されるとともに経営管理の主体性が保てるような権限をもっている<sup>(5)</sup>。

### （3）行政上の諸問題

すでにふれたように、欧米の港湾は歴史的にも港湾所在地域の経済・社会を土台として発展しているために、経営・管理にともなう地域的な主体性が確保されており、原則として「地方住民の自治」にまかされている。このことは、例えば港湾地域の拡大にともなって広域的な問題が発生したりする場合、通常

ポート・オーネリティはローカルな主体であっても、あるいは、市、またはカウンティ、時には国との関係において、管轄主体と重複したり、摩擦が生じたりする場合があっても、この間の調整が明確化されており、また問題解決にあたっては港湾所在地域における「地方住民の自治」が優先されているとみてよい。したがって、特別の場合をのぞき、官僚政治から独立した主体性をもち、政治的にもしくはその他の圧力をうけることが少ない。この問題は、当然それを支える柱として財政と人事がととのっていることを示すもので、ポート・オーネリティの設立母体が独立採算性、構成員の任命権などを有する。いずれにしても港湾機能が所在地域の自治体もしくは、公企業体としての地域的主体性を行政面においても確保されているといえよう<sup>(6)</sup>。

#### （4）地域住民の協力

すでに述べたように欧米の都市それ自体は一般的に「市民」を基盤として形成されており、したがって「港湾都市」における市民の港湾に関する関心と自觉が深い。この問題は、地域の経済・社会・文化の諸活動に直接関係する人たちが港湾の経営・管理に関与したり、また港湾関連諸企業、港湾労働の各面に市民が直接貢献する度合も高い。さらに一般市民においても、生活環境や港湾活動の市民への環元性に対する意識が高く、住民運動や住民組織と自治体の関係を見逃すことができない要因である。また一方、港湾の造成、経営・管理面においても、港湾機能が地域住民に与える経済的、社会的、文化的影響を充分考慮しており、市民生活と港湾の関係がきわめて密接であるといえる。

#### （5）その他の諸問題（省略）

以上は、欧米における港湾と地域社会との関係を、きわめて大ざっぱではあったが、その主なものを柱としてとりあげてみた。これらの問題は、第2節に述べたスマズの経済思想、あるいは「人間の問題」にかかわる諸条件が、国や地域によって、また歴史的過程によって当然姿をかえてはいるが、本質的には人間の「個人」、一次的集団としての家庭、さらには近隣社会を核とする近代的「市民社会」、ならびにそれを支える経済的諸関係が「港湾と地域社会」の

中に生きているのではないかという印象を与えられる。

ここでは、この節でのべた港湾と地域社会の諸問題を前節と関連づけた論理を展開するだけの紙幅をもたないが、スミスが提起した「市民社会」と「人間」の本質が各々港湾と地域社会の中に一応のすじみちとしてつらぬかれているのではないかという指摘をするにとどまるとした。

- 注 (1) 柴田徳衛著「現代都市論」(東大出版会, 1968年) p.31。
- (2) 今井登志喜著「都市発達史研究」(東大出版会, 1961年), 抽著「港湾総論」(成山堂, 1972年, 第3部, 『地域(都市)と港湾』), 運輸港湾産業研究室「横浜ポート・オーソリティ研究——欧米における港湾事情とポート・オーソリティ——」(1971年) 参照。
- (3) Chester W. Wright; Economic History of the United States. (Mc Graw-Hill Book Co., Inc. 1941) (Chapter 30.), 運輸港湾産業研究室「前出」参照。
- (4) A.H.J.Bown and C.A.Dove; Port Operation and Administration (1960)
- (5) A.H.J.Bown and C.A.Dove; Ibid., Marvin L. Fair; Port Administration in the United States. J.I.Griffin; The Port of New York 1960. 等参照。
- (6) A.H.J.Bown and C.A.Dove; Ibid., Port of London Authority; The History and Development of The Port of London, (1968) 参照。

#### 4 わが国港湾の「近代化」と「地域社会」の問題点

さて、われわれは2節において、スミスのいう「人間」の本性的な「利己心」をめぐる諸問題と近代的「市民社会」の関係をみるとことによって、少なくともそれが欧米における「港湾と地域社会」の背景になっているのではないかとした。したがって、3節では、きわめて大ざっぱではあったが、欧米における港湾と都市(地域), 港湾経営の地域性, 行政, 地域住民などの諸問題やそれらの性格が、スミスの「原型」を基礎にしており、「港湾と地域社会」の近代的例を見る能够であるのではないかとした。

ここで、残されたわずかな紙幅で、とりあえずの問題提起をしておきたいと思う。それは、以上のかぎられた考察の上で、わが国における「港湾と地域社

会」を考えてみた時に（好むと好まざるにかかわらず），わが国の資本主義社会と港湾を前提にしながら，わが国の港湾が果してどの程度「地域社会」との関連性をもっているのか。またそのことがわが国の港湾と地域社会の「近代化」(modernization)，しいてはわが国社会の「近代化」とどのようなつながりがあるかということである<sup>(1)</sup>。

実は今まで「地域社会」という言葉をかなり不用意に用いてきたが，わが国それを考えるにあたって少しく原理的に考えておく必要がある。「地域社会」という言葉は，問題意識によってかなり多様な内容をもつものであり，また分析の視角によっても異なるものがある。社会学では一般的に「地域社会」を local community とし，「一定の社会的特徴をもった空間的に連続している地域。その地域の人々の社会生活が他と区別される何らかの特性をもつものでなければならない<sup>(2)</sup>。」とされている。そこでは人間社会が血縁的基礎から地縁的基礎の上へ移行してから，地域社会の比重は増大したが古い村落が一個の完結的な社会体系であったのに対し，近代都市では地域社会は複合化しそれ自体が一種の機能的集団の様相をおびてくるといわれる。とくに現代大都市は，古代・中世の都市とちがって，政治・行政その他の境界をのりこえた広範囲な諸地域の人口・制度などを機能的に統合して，いわゆるメトロポリタン・コミュニティ (metropolitan community) を形成する<sup>(3)</sup>。

以上は，前注<sup>(3)</sup>の若干の補足をふくめ，「地域社会」をめぐる社会学的な面からの一応の考え方である。問題はそのような形で「地域社会」の理念をとらえることができたとしても，以上の限りでは，「はしがき」にものべたように，わが国における港湾と地域社会の関係の問題点や本質的な問題意識とむすびつかない面がきわめて多い。あらためてとりあげるまでもなく，わが国の港湾と地域社会の問題点や問題意識は，その基盤にある日本的な資本主義経済の発展や日本的な自由主義社会の展開という歴史的な過程から見出さなければならない。明治のはじめ頃，《society》の訳語をして「社会」という言葉がうまれても，その実態はもちろん存在しなかった。ヨーロッパにおいても「社会」という言葉は近代「市民社会」の展開とともに一般化したものであった。しかしな

がら、周知のようにわが国においては、殖産興業・富國強兵政策を「てこ」とする急激な資本主義経済の発達によって、しかもそれが国家の保護育成によったために自由主義的な伝統をもたず、したがって近代的市民社会の成熟をみるにいたらなかった。とくに、そのような日本の経済と社会の主体となる明治以降の「人間形成」は「忠孝一本の道徳的教化に集中し、社会全般を正しく認識しうる人間を形成しなかった。西洋の芸（科学技術）に対して東洋の徳が強調され、和魂洋才が目ざされた明治初期以来の伝統は日本の近代化を経済の発展と軍備の強化に偏向させたのであって、これを批判し、社会と経済の均衡を志向する人間を生み出さなかった<sup>(4)</sup>。」このことは、あながち第2次世界大戦以前の問題だけではなく、大戦後においても根強い伝統として生きており、むしろ「経済成長期」においても「経済」と「社会」のアンバランスが大きく、近代的「市民社会」の確立はなされていないともいえよう。

したがって、わが国における「地域社会」というものは、以上にふれたように、単に local community の概念や、また metropolitan community の形態で説明がつくものとも思われない。この点を2節にのべたスミスのいう「人間の問題」とからみ合せて一考する必要がある。つまり、スミスが「利己心」をとりあげたのは、それが偽らざる人間の、変らざる本性であるがためであった。この本性は、それ故に時代的な思想、制度の変化、イデオロギーなどによって変わるものであることを、自然神学者であったスミスはよく見ぬいていたものと思われる。このような人間の本性が、対社会との関係においては、当然「正義の法則」が必要であったわけである。彼のいうように、人間はもともと「利己心」を動機として自発的に自分たちの境遇を改善しようと努力するものだから……国富もまた各個人の富の合計であるという考え方はきわめて本質をつかんだものといえよう。問題は欧米社会におけるそのような「インディビデュアリズム」(individualism) が当時の中世的教会、封建的、絶対主義的国家に対立し、市民社会、近代的国家は個人の総和であり、各個人の利益がそのまま社会の利益と考えられたわけである。またそのために国家の任務を限定し、「市民的自由」が説かれた。したがって「地域社会」における local とは、そ

うした各個人の立場や人格を尊重した近代的「市民社会」の中核となるものでなければならない<sup>(5)</sup>。

3節でみた欧米における港湾と地域社会の諸問題にしても、欧米社会におけるインディビデュアリズムと市民社会の形成が基盤になっていることをあらためて自覚せねばならない。ここで多くを語ることはできないが、欧米のそのような基本的な性格に対するわが国の社会構造と資本主義経済の性格を、「近代化」理念に照応させる時、人間・制度・機構などの各面においていかに後進的なものを根強く残しているかが理解されよう。とくにわが国における港湾と地域社会の関係については、十八世紀後半においてスミスがするどく批判したような国家とその政策にかかる諸問題を今もって残存せしめていないとはいえない。わが国における港湾機能の造成と資本主義経済の発展は、あらたまるまでもなくきわめて密接な関係をもち、歴史の過程においてそれなりの役割を果してきた。しかしながら、わが国の中央集権・ビューロクラシイ・地方自治体・地域住民などの性格を欧米的な local community の概念で整理をしようとするにはあまりにも大きな課題があり、ましてやそれが複合された metropolitan community においては問題の根をますます深めるものと思われる。

このようなわが国の「地域社会」の背景を思い、かつそれとの関係で港湾の諸問題を考えてみると、3節でのべた欧米の場合と対比してみるとどのようなことがいえるのであろうか。

欧米における都市（地域）と港湾の形成事情は、各々港湾機能、都市（地域）、住民を主体として、3者が密接な関係のうちに形成されたのに対し、わが国のは、かつての封建都市が明治以降において、県庁とか旧陸軍の師団・聯隊司令部の所在地といった権力的機構の中で明治国家につらなった。またすでにのべたようにこれらの都市は急激な資本主義の発展のための金融機関の整備、輸出産業の振興、軍需産業の拡大といった国家主義にもとづく政治や経済政策と中央集権的官僚制による行政組織の拠点となつた。こうした大戦前の都市の性格は、「中央と地方」のタテの系列でそれぞれ補完関係をもつていたが、以上の諸問題は、「経済成長期」においても、かつての「富国強兵」策の強兵が

表面化しなくなった「富国策」の中にも残されているとみてよい<sup>(6)</sup>。

また港湾の造成・管理・運営・行政などの諸問題においても、欧米のそれと全く歴史的背景を異にし、港湾は「國の營造物」であるとして明治政府によって強力に整備がおしそすめられてきた。したがって港湾の役割はあくまで大日本帝国の国家経済・社会に貢献すべきものであり、そのために中央集権的タテ割・多元的行政は欠くことのできない条件であった。しかもこの問題もまた現在にいたるまで生かされているところに今後の課題があろう。したがって欧米の港湾経営・管理の典型としてとりあげたポート・オーソリティの本質的な問題が問われるのは、地域的特色をもつ港湾をいかに地域住民なり市民の立場から見直してゆくか。そのためには上記の行政のもつ構造性をいかに変革し、欧米の地域社会と港湾における「地方住民の自治」の中に秘められる「近代化」の方向をどのような形でわが国に導入するかという大きな課題が横たわっている。とくに、わが国における地域開発問題をはじめ公害問題・都市問題などの中で、港湾機能のあり方が大きく問われている現在、それが単に国家経済の立場からの物的流通の「合理化」といった側面のみの課題としてではなく、人間一人一人の直接的な周辺の問題につらなる以上の諸問題を解決しうる港湾の「あり方」を考えてゆくべきであろう<sup>(7)</sup>。このためには、何よりも港湾機能と地域住民との関係を真剣に考えねばならず、さらにその前提として地域住民が近代的「市民」として形成しうる条件を個人の責任としても考えてゆかなければならぬ。

そのような諸問題こそが、港湾と地域社会の近代的な形成の軸となり、またその両者の関係をも密接にならしめるきずなとなるものと思われる。「経済成長期」を境にして、わが国の港湾機能は大方その物的諸条件を備えたともいえようが、ここでの課題は、そうした港湾機能を今後は社会的な「あり方」の課題として、単に管理や運営上の諸問題、行政上の問題点といった直接的に港湾機能を社会的に構成する諸条件の「近代化」のみではなく、さらに広いすそのの問題として近代的「市民社会」の成熟なり、「地域住民」の自覚、「地域社会」との有機的結合をはからなければ、港湾の「近代化」はのぞみがたいとい

うべきであろう。そのような意味においても、少しく遠まわりのようであるにせよ、スミスがとりあげた「人間の問題」と「市民社会」との関係を、もう一度見なおす必要がある。

- 注 (1) 今まで、「港湾問題」をめぐってしばしば「近代化」と「合理化」(nationalization)との理念の差と、両者の相互関係を論じてきたが、ここでも両者の理念を混同すべきでないことを強調しておきたい。とくに「地域社会」という「人間関係」が課題でもあるので、「近代化」とは、歴史的概念をもととする「人間と社会」の「あり方」を問うている。(詳細については拙著『港湾総論』成山堂、第3章、『港湾における合理化と近代化』、および『港湾論』海文堂、第2章、第3章参照。)
- (2) 大橋薰稿「地域社会」(福武、日高、高橋編『社会学辞典』、有斐閣、1971年) p.603。
- (3) コミュニティの概念は、社会学の基礎概念として明確なようであっても、必ずしも確立されているのではないといわれる。しかし、マッキーヴァー(R. M. MacIver)により、社会類型の理論としてコミュニティ (community、共同体) とアソシエーション (association、結社体) の対置概念が打ちだされており、前者は基本的な社会学概念になったとされる。この場合、コミュニティの基礎は地域性 (locality) と共同体的感情 (community sentiment) であるという (R.M.Maclver ; Community, 1917)。もともとコミュニティはアメリカの農村社会をどのように把握するかという行政的な必要性などから問題にされはじめ、コミュニティを地域概念としてとらえるようになった。周知のように、それ以前にテンニエス (F. Tönnies) は “Gemeinschaft und Gesellschaft, 1887” を公刊しており、彼の流れをくむヘーベル (R. Heberle) は、コミュニティを血縁関係と特徴づけ、その客観的構造そのものではなく、その構造の存在の自覚とそれから生ずる権利や義務の認知で構成づけられるものとしている (R. Heberle ; The Application of fundamental concepts in rural community studies, 1932)。
- (4) 福武直著「現代日本社会論」(東大出版会、1972年) p.4。
- (5) 欧米社会における個人・団体・国家の合理的諸関係に対比して、わが国には、地域をもととする団体の合理性が育てられてこなかった。(詳細については、増田四郎著、『西欧市民意識の形成』春秋社、昭和44年、および、拙稿『港湾社会の日本の性格をめぐって』海事産業研究所報、No.75、1972年9月参照をのぞむ。)
- (6) 詳細については拙稿「大都市港湾の理論と政策」(『港湾問題研究』No.2、1971年) の参照をのぞむ。
- (7) 地域開発、都市問題と港湾との諸関係の詳細については拙著「港湾総論」(成山堂、1972年) 第3部「地域(都市)と港湾」の各章の参照をのぞむ。