

J. Bird,

"Seaports and Seaport Terminals"

東海林 滋
(関西大学)

I はじめに——著者のことなど——

著者 James Bird は、以前ロンドン大学 King's College にいたようであるが、現在はサザンプトン大学の地理学教授で、すでにつきのような著書がある。

- (1) *The Geography of the Port of London*, 1957.
- (2) *The Major Seaports of the United Kingdom*, 1963.
- (3) *Seaport Gateways of Australia*, 1968.

この 2 番目のものについては、すでに北見俊郎教授が 1965 年の本学会年報（第 3 号）に、相當くわしい紹介を行なっておられる（120—130 ページ）。

そこで北見教授もいっておられるように、著者の基本的な分析手法は、経済地理学のようである。したがって私共のように、はじめから経済学や経営学、あるいは労働問題という目で港湾を見ることになじんでいる者にとっては、いうところの理論（一般的命題）なるものが、どうも平板で、例の「隠しき学」（カーライル）にふさわしい重厚さに欠けている、といった印象は拭いがたい。

しかし、さりとて、簡単で読みやすい本だというのでもない。1 つは、たとえば、"Containerisation" と "s" を使っていることなどからも分かるように、言葉の使い方（選好）が古くさい方であって、私などめったに見たことのないような単語に、しばしば出くわす。それと、もう 1 つは、つぎにのべるように、本書の取り扱っている範囲が広く、専門外の用語が多いので、それにもやっぱり苦労させられるからである。

そういうわけで、いささか自分の学力不足を露呈するようであるが、これを日本語で紹介することには、まさにそれだけの意義が少なくともありそうに思われた。

II 本書の構成とその特色

著者は序文でこういっている——「港を主役にした本は、これまできわめて乏しかった。このことは、港が国民経済あるいは国際経済に関してもつ重要性から考えると、むしろ奇妙なことである。しかし、まったく故なきことではない。なぜなら、港は、多くの産業の出合う所であるばかりでなく、多くの専門的職業の集まっている場所だからであり、港について、何か1つのことを掘り下げようすると、どうしても巾広く調べることが必要になる。しかも、参考すべき文献・資料は、近年ますますふえているからである」と。

おそらく同学の共感を呼ぶであろうと思われるこのような難問に対処して、著者はどのような構想で本書を形作っているだろうか。まず目次によってこれを示せば、つぎのようである。

序 説 近代交通の結節点 (node) としての港湾

第1章 港湾への進入路

第2章 港湾施設とその運用

第3章 専用埠頭 (その1) “terminal” の考え方

第4章 専用埠頭 (その2) “through” の考え方

第5章 Hinterland と Foreland

第6章 一般理論の検証 (その1) ヨーロッパおよび北米

第7章 一般理論の検証 (その2) アフリカ・中東・アジアおよび南米

第8章 港湾計画 (その1) [各論的検討]

第9章 港湾計画 (その2) [総合的検討]

以上のような本書の構成を通じて、いい得る特色は、つぎのような諸点である。

第1は、著者の港に対する基本的なとらえ方の問題として、現代の港は、一面では港に隣接したいわゆる臨海工業地帯に直接奉仕するターミナルである。と同時に他面では、内陸地域と港を結ぶ交通機関の存在とあいまって、海陸の通し運送を完成させる閥門である、というのである。上の第3章と第4章とは、現代港湾のこうした2つの側面を対象にしている。

もっとも、このようなとらえ方それ自身は、さほど目新しいことではないかもしれない。いうところの“terminal”とは、貨物の面からいえば撤積み貨物、そして船でいえ

ば、タンカー・専用船の埠頭のことであるし、他方“through”というのは、雑貨を対象とするコンテナ・ベースのことだからである。

しかし、著者は、この区別をしきりに強調している。そればかりでなく、もう1つ、本書の全体を通していえる構成上の特色がある。それは、本書が全体として、つぎのような3つの部分から出来ている、という点である。すなわち序説～第5章は、一般的抽象的に、あるいはモデル化した近代港湾を対象として、その特性を論じており、いわば港湾の一般理論が述べられている。これに対して第6～7章の2章では、世界中の港について、実地に当たることによって、その実際叙述の中からいわば帰納的に、上の一般理論の成立することを検証してゆく、という。そして、最後の2章（8～9章）では、方法論としては再び元へ戻って、実際の話は、一般的な理論の例示としてこれを示す程度にとどめ、主流は、一般理論の展開という形で、計画論を取り扱う。

このようにして、本書は、ターミナルとスルーラーの概念および理論と実証という縦横それぞれ2本ずつの大糸によって、ガッチャリ見事に構成されている——というのが、少なくとも著者の主張であり、構想である。はたしてそれが、なるほど——と読者をして頷かせるほど、成功しているかどうか。肝心なのはその点であるが、実は、上述のような不十分な読み方も手伝ってか、私には必ずしもそうと思えないである。

しかし、そういう否定的な評価をのべる前に、著者のいう理論とはどういうものか、その一端を見ることにしよう。

III 理論の一端

1 「Cleveland効果」（序説）

ターミナルとしての港湾は、どのような立地条件において発達するであろうか。それは、しばしば工業原料と燃料の供給地の中間点（または、一次産品の供給地と大消費地との中間点）である。アメリカ Ohio 州 Erie 湖畔の製鉄都市 Cleveland は、Superior 湖の鉄鉱石と Pennsylvania の石炭との間に位しているし、イギリスでも、Cleveland Hill で鉄鉱石が発見されたために、Durham 州西部の石炭供給地からは遠いけれども、Middlesbrough 港に鉄鋼業が栄えるようになった。

2 埠頭原価・総荷役費用およびベース利用率（berth occupancy）の関係（第2章）

- ① 荷扱量が一定の場合：ベースの数をふやせば、船の滞留費用は減少するが、ベースの供給費がふえるから、両者の兼ね合いによって最適なベース数が決まる。

- ② 荷扱量がふえる場合：最大可能荷扱量を100とした場合の実際使用時間による効率を、バース利用率 (berth occupancy factor) という。これが100%に近づくほど、埠頭原価は割安になるが、しかし、滞船のための失費が増加する。したがって、バース利用率は、雑貨の場合、70~85%くらいが適当である。
- ③ したがって、港湾施設を拡充するに当たっては、将来の荷扱量 (through-put) の予測にもとづいて、バース利用率を望ましい範囲に保つよう、計画されねばならない。

3 港湾管理の諸形態とその得失 (第8章)

- ① 国営港：(利点) 十分な資金と料金統制によって、国の港湾政策が可能。
(欠点) 政治的压力を受けること、命令権の混乱。
- ② 市営港：各地の特性に見合った熱心な管理。地方政治に左右されること、市域外への発展が抑制されること、資金が不足すること。
- ③ 公団港：港についての機能的に統一された管理。資金および政治力不足の可能性、公団が自主性を貫けば国の政策が阻害されること。
- ④ 私営港：弾力的な運営。公的利害との背馳。

IV その他——本書に対する評価——

1 巾広い取り扱い

本書は、テキストとして書かれており、港湾についての全般的な知識を与えるために、浚渫・護岸の工法からはじまって、専用埠頭、コンテナ・バースはもちろんのこと、労働問題・港湾管理問題等、きわめて広い範囲に及んでいる。各章に付けられた参考文献も周到豊富であって、そのおびただしさは、序文における著者の激励にもかかわらず、正直いっていさか読者をひるませる (daunt) くらいである。

2 世界的な調査

本書の第6~7章を執筆するためには、内外の機関に依頼して、多くの資料を集めている。日本についても、大型船の開発、ランド・ブリッジとの関係、あるいは最近の外貿埠頭公団に至る港湾管理の要点などが紹介されている。著者は、序文の最後で、本書の記載についてありうべき誤りを、各国の読者が指摘通報してくれることを、とくに期待しているが (12ページ)、中でも、日本の情報を望んでいる (177ページ)。

3 理論化の哲学

私はかつて、神戸大学の佐々木教授が、「一体、港の規模は何で表わしたら、一番よいか。君達はどう思うか」と話されるのを聞いたことがある。多分、教授が神戸港の歴史を書いておられる時のことだったと思う。その時私は、「そんなものかなア」と聞き流していた。ところが、本書を見ると、その問題がまさに港を論ずる手始めの議論として、正面から取り上げられている（15—16ページ）。一見して何でもないようなことについて、そこに何か共通した命題を求めるようにとし、しかも、その命題が他日実証によって破られることを、むしろ期待するという著者の姿勢には、大きな感銘を受けるのである。著書が巻頭に掲げている R.W.Emerson の言葉は、まさに著者自身の信念だと思われる。いわく——「ことの終わりは、実は新しい一連のことの始まりにすぎない。一般的な法則は、やがて姿を現わすであろうヨリ一般的な法則から見ると、単なる特定の事実であるにすぎない」と。

4 日本とのちがい

北見教授は、前記の紹介記事の最後のところで、著者 Bird の港湾論が、方法論的に日本の感覚とズレている点について、つぎのような3つの理由を挙げておられる。

- (1) イギリスでは、こういう技術的ないし自然科学的なことが、現に港湾の「問題」なのだろうか。
- (2) これは、Bird 自身の方法論的限界によるものなのか。
- (3) 日本人や評者（北見教授）の側で、何でもペダンチックに取り上げないと気がすまないくせがあるためか。

思うに、(1)はともかくとして、(2)と(3)とは、大体当たっているといえよう。ただ(2)については、簡単に「限界」ときめつけるわけにもいかないと思う。考えてみると、日本では、何だかんだといいながら、結局は、行政当局の作った法律とそれの運用によって、港のいろいろな現実が動いており、港湾に関する学問自体も、容易にそうした行政の呪縛から抜け出せないでいる。それにくらべれば、Bird が、ともかくも自分なりの港湾論を持ち、それをこうして世界に「輸出」していることは、やはり見上げたものだといわねばならない。

（Hutchinson & Co., 1971 (Hutchinson Univ. Lib.) 240 pp, paperback, 90 p net）