

Erich. A. Kautz

“Das Standortsproblem der Seehäfen”

山 上 徹
(港湾総合研究所)

1 はしがき

海港立地問題は、わが国において臨海工業の展開の中で、重化学工業の有力な立地因子であることが認識され、また地域開発計画の中では、港湾機能と工業開発を基軸とするために海港立地の社会科学上での研究が必要とされてきている。

ここに紹介する文献は、海港の立地問題を主題とした、Erich. A. Kautz によって執筆されたものであるが、本書の刊行の前年の1933年に著者は、“Der Hafen von Vlissingen, Seine Stellung und Entwicklungsaussichten im internationalen Verkehr”を世に問うている。その文献は、ロッテルダム港の南西、北海に面するフルツンゲン港の形成、発展、立地、背後地等の諸問題を詳細に調査し、集大成したものであり、同港のもつ国際海運における地位と発展段階を明らかにした大作である。著者は、この労作とキール大学に提出した学位論文とを背景にして、海港立地理論の体系化を試み、本書を刊行したのである。著者は、海港立地理論を次の如き問題点より展開しようとしている。(S. 5)

(1) 一定の地理学上の空間に港湾を計画し、そして発達させるためにはいかなる動機が存在するか。

(2) このような動機が経済的側面のものでいかなる特色をなすか。

(3) 従って、どのような意味が港湾立地因子にあるのか。

これらの問題意識のもとで、本書が構成されているのであるが、著者は、経済上、交通上の関係から、場所(空間性)の持つ位置や広がりに基づき、港湾の立地指向原理を把握しようとしている。

2 本書の内容

本書は全3部から構成されている。以下目次を上げてみると

緒言 研究の対象

第一部 立地因子及立地機構の考察

第一章 海港の生成と発達

第二章 海港の発達と純粹経済立地指向趨勢

第二部 立地因子の影響

第一章 輸送指向

第二章 労働指向

第三章 資本指向

第三部 海港の集積問題

第一章 港湾集積の一般性質

第二章 集積の構造

第三章 集積問題の分析

それでは、各部の項目内容について若干ふれてみることにしよう。

まず第一部においては、歴史的側面より、海港の生成、発展の過程を考察しており、自然的、地理的条件として海洋状態・海岸状態によって海港の生成、発展を問題にしている。海洋状態では、羅針盤なしに海岸線に沿って手探りで航行した時代で、それは経験から単に世に知られた航路が交通中心地になり、そこに港を生じさせた。また海岸状態においては、湾内面の質が十分であるかどうかで決まるとし、比較的安全に船舶の避難又は碇泊し得る水域、潮差変動の小的海岸に港が生成する。しかし著者は海港の立地として自然の海洋状態・海岸状態に限られた意義しかもたないことについて詳細に述べている。(S. 7, 15, 33) これらは資本主義の初期の立地指向の根本的変遷であり、しかし次第に資本主義の経済発展が進むにつれ、背後地状態での経済原理への側面で背後地に対する港の関連は、商品積換えのために決められ、内陸交通と共にそのような港が発展し、背後地から新たに、その航路の役務が決められることになるとしている。

第二章では、海港立地の普遍、妥当的な「純粹」理論を樹立しようとして、J.H.V. チューネンの農業立地論 (Der Isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und National-Ökonomie 1910) をはじめ、A. ウェーバー (Über den Standort der Indu-

strien 1922) などの理論と重要ななかかわり合いをもたせながら展開している。

著者は、海港の立地問題を、輸送指向、資本指向、労働指向の各点からとりあげている。

海港の立地因子を分類すれば (S. 16)

- (1) 海上最短距離上での立地指向
- (2) 資本投資の対象とされる技術的に有利な海岸での立地指向
- (3) 低廉なる背後地の港勢による立地指向

(1), (3) の因子は、輸送費に基づくものであり総輸送費が距離の長短または港勢の連絡の有無による立地因子であり、それは海上指向と背後地指向とも分類でき、輸送費極小が立地を可能にするかどうかを決める。

(2) は港湾貨物の本来の輸送指向に影響されないで、選択された立地空間の自然的条件に基づく、海岸状態での立地指向として、金利が安く特に、港湾施設資本の投下に有利なことをもってみる投下資本費の廉価な海岸での立地である。換言すれば、金利の高低や償却費の運用に基づく資本立地指向を説明している。

また物的流通過程を形態的に区分すれば、内地→港湾→外国又はその逆の流れを経過する。(S. 20)

- (1) 輸送、内地→港湾又はその逆
- (2) 港湾での貨物の積換労働
- (3) 輸送、港湾→外国港又はその逆

となる。輸送費の外にさらに労働費が立地因子として参加してくる場合の問題は、輸送費極小地と低廉な労働地(積換費用)に港湾立地をなるべく近づけようとし、積換費用の節約は輸送の結節点への重要な立地因子であることを指適している。

第二部の立地因子の影響においては、ウエーバーの理論を継承し、港湾の立地因子を輸送指向、労働指向、資本指向の各点から、詳細に説明を下している。港湾立地問題は、背後地の状態、輸送の目的地、海岸線の形態、港湾施設の建設費などの全ての条件を考慮せねばならない。特に背後地にとって大きな影響力を及ぼすものは、まず地理的条件であり、ここで交通事情の重要性にふれているが、その地域の範囲は、鉄道、道路、河川、運河の諸条件、人口事情さらに交通路の距離、運賃、所要時間等による構造によっても決まるものである。また全港湾体の内部における労働分布問題をも論じ、総体的指向 (Gesamtorientierung, S. 66) をも展開している。

第三部では、海港の集積問題を取り上げ港湾集積の一般的性質と集積の構造について

述べられている。

カウツは、天然資源の供給地としてすぐれた港が遠隔の孤島にあったとしたら、その競争港である他の港はその港にとって代われるであろうとし、あるいはもし必要ならば、人工港が建設されることになるという。海洋状態、海岸状態の特恵地点の利益を立地の集積の十分な原因となすについては慎重でなければならないとしている。

A. ウェーバーは、集積を局地的立地因子の結果として、原料地や労働地などに発生する偶然集積と他の立地指向原理からの偶然的結果としてではなく、集積因子そのものの必然的結果として生ずる技術的集積 (Technische Aggloneration) とに分類され、集積理論を後者に関して展開した。

集積因子とは、港湾が一定の量において一つの場所で合一的に行なわれることにより生ずる利益であり、著者は、港湾立地の集積因子が作用する場合として、単一港による単一の背後地のある場合は、その港がその背後地を独占しうが、一つの港の背後地内に他の港の背後地が重なる場合がある。それは個々の立地を孤立して局地的に成立するものと見なしてきたが、しかし背後地の立地は多かれ少なかれ、時間の経過につれて、拡張し、外縁は接するようになり、ある部分では一致するようになる。この立地における各因子の結合が港湾立地内のみに行なわれているのではなく現実には、可能なかぎり立地因子は全国的な背景をもっている。

それゆえに二つの港が同一方向にある場合と反対の方向にある場合等においては、当然それらの港間の競争が生じ、商業的機能、商慣習、港湾経営、運賃、船舶への便宜さ、交通機関の連絡等によって港の優劣が定められるものとされている。

また集積は必然的に輸送費の増大をもたらす、輸送費極小地でなく積換費用(労働地)に立地を定めるが、港湾立地の場合については、集積にともなう立地は、輸送極小点から積換費用(労働地)へ偏位する動向について、集積節約函数 (Ersparmsfunktion) という概念をもって分析している。

3 あとがき

以上にみたように本書のアプローチは、一方に、港湾競争の理論を解明し、他方に一つの港湾の状態及び生成発達の影響した総ての因子を決定的とみなし、これを総合して立地理論の妥当性を解いている。即ち、立地理論の諸原理を発展させ、海港立地論を形成させているが、著者は、いかなる経済秩序とも関係なしに成立し得る純粋理論を求め

るとの立場から、利潤極大化問題にはふれず、専ら費用極小視点から議論を進めている。したがって著者のいう節約 (Ersparnis) あるいは利益 (Vorteil) とは、費用を節約することによる利益を意味し、この観点はまさにウェーバーの視点であるといえる。

ここで少しくカウツの純粋な経済的因子理論をわが国の港湾政策と関連させて、海港立地を考えるならば、著者の見解に若干問題点のあることに気付かせられる。というのはわが国における特徴的な臨海工業地帯の発展と工業港の造成は港湾機能の日本の特性 (即ち、明治以降の中央集権的な管理、運営は工業の優先性と貿易の進展をもとにする国家経済の進展が富国強兵策によって急激な資本主義の確立と独占資本主義の形成となってあらわれており、また戦後の所得倍増計画にもとづく重化学工業の優先性を基盤とする港湾政策が大きな成果を生じている。) は港湾立地の因子を著じるしく変革させているものといえる。

この問題は、商業港、工業港といった取扱貨物の性質による港湾の形態的区分、即ち輸送指向、資本指向、労働指向と無関係に、日本の港湾には、港湾競争が見られがたく、港湾立地と国家政策とは楯の両面のようなもので政策主体によってきわめて大きく左右されている。現実にはわが国では、背後地 (大工業地域) における過大な集積の弊害が生じ、その限界への拡散として集積のメリットのない遠隔地へ港湾立地なり工業再配置をもたらしている。

それゆえにわが国の港湾立地問題は、日本資本主義経済、社会の歴史的背景からくる構造的な性質を主因子として、臨海工業地帯の発展や工業港の造成が行なわれてきているのである。しかしながら、以上の日本における港湾立地上の諸問題は、カウツの理論形成の時代と場所を異にしているので、そのこと自体が、カウツの海港立地論の批判とはならない。

なお、最後に立地問題が今日では世界的に問題視されているにもかかわらず、海港立地問題の本格的な研究が敬遠されてきたといえる。ここに紹介した「海港立地論」は、古典的ともいえようが港湾研究を志す人々にとって港湾立地の基礎的理論体系を理解する上で有効適切な書であるということはその論をまたないであろう。

(Jena Verlag von Gustar Fischer, 1934)