

港湾経済研究
港湾と地域経済・社会

日本港湾経済学会編

日本港湾経済学会年報

No. 11/1973

株式会社
成山堂書店

序

港湾の経済的機能が海・陸・空交通の要の役割を果たしていることはいうまでもないが、漁港、工業港のように産業そのものの中核をなしている港もあり、最も一般的な貿易港についても、港の存在が貿易を生み、その地に市場を形成することは普く各国の地誌や史実が示しているところである。日本港湾経済学会は、これら港湾に関するあらゆる現象や活動を経済的観点から研究しその成果を発表することを目的としているものである。すなわち港湾の行政、管理、運営の基本問題から港湾企業、港湾労働の問題を考え、更に海・陸・空の交通に関連し、港湾をめぐる市場、更には国民経済、国際経済との関連にも及ぶ。また、港湾工学の範域においても経済的見地からこれに触れる事もあり得る。従って、港湾経済論というような原論的ないしは教科書的に系統化された結論を必ずしも期待しているのではなく、会則にあるようにあくまで港湾の合理的発達に寄与する研究を積み重ねることが目的である。

本書は過去一年間における会員諸氏の研鑽成果の報告とを集成したものであり、会員始め関係識者に大に資するところがあるものと信じている。ここに執筆の会員諸氏に深甚の敬意を表すると共に、本書の編集に心魂を傾けられた委員諸氏に厚く感謝する次第である。

1973年10月

日本港湾経済学会々長 柴田 銀次郎

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⁽¹⁾。

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⁽²⁾。

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⁽³⁾。

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⁽⁴⁾。」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⁽⁵⁾。」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⁽⁶⁾。

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⁽⁷⁾。」

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⁽⁸⁾。」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⁽⁹⁾。

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。……而して此の点に微すれば『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⁽¹⁾。」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⁽²⁾。

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⁽³⁾。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⁽⁴⁾。

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⁽⁵⁾。

（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⁽⁶⁾。

（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⁽¹⁾。

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⁽²⁾。」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⁽³⁾。

以上は，前注⁽³⁾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⁽⁴⁾。」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⁽⁵⁾。

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⁽⁶⁾。

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⁽⁷⁾。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. MacIver ; 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。

港湾行政近代化と地域

和 泉 雄 三
(函 館 大 学)

目 次

1. 港湾行政の研究方法と視角
2. 港湾行政近代化の前提的基礎条件
3. 港湾行政民主化と地域性
4. 「市民」と港湾

1. 港湾行政の研究方法と視角

港湾行政のみならず、港湾に関する社会関係のどの側面を研究する場合にも、一定の研究方法及び視角というものがあるはずである。私は、何よりもこのことが重要な課題ではないかと考える。

私の場合、港湾行政を論ずる際、次の2つを研究方法として、採用したいと考える。

(1) 歴史的方法

港湾を含め、行政には、それぞれの国によって 差異がある。それは基本的にいって、生きた人類の社会生活の歴史を反映するものといえよう。故に、それは国別に、また、国内においても、地域別に差異をもつ。その差異は、広くいって、労働生産力の発展の地域的不均等性を基礎とし、それに照応した形態で作られる社会関係、生産関係を反映する。

行政は、この生産、社会関係を構成する一部である。従って行政も又、この社会関係、生産関係研究の一般的方法論に従って、研究されねばならないであろう。

その一般的方法論とは何か？それは、まず、生きた現実を、即ち、現象形態を、ありのまま把握することである。現象形態の客観的把握とは、現象

形態が常に変質し、変化するが故に、即ち、歴史性を有するが故に、歴史的研究方法をとるということに等しい。相矛盾し変化していく複雑な現象形態の整理の中から、一般的共通性、一般的理論を抽象していくことこそが、社会科学的研究方法といえよう。

行政研究の場合、この歴史的研究方法は、不可欠であったと思うが、それにもかかわらず、比較的軽視されていたのではないかと思う。

従来の行政研究というと、何よりもまず、行政法規、それも、実質行政法の解釈に重点をおきすぎていた嫌いがある。それは、日本における法律研究の伝統的方法、解釈法学を継承したものであったと考える。いってみると、それは、行政官庁のための官庁法学であったと極論することもできよう。

この歴史的方法論をもってするならば、港湾行政は、日本のそれを研究対象とすることになり、何よりもまずその行政史を研究することが重要となる。

この日本港湾行政史を研究するならば、そこに、戦前と戦後を分けた標識として、日本国憲法の実現とその港湾行政への適用とを、指摘することができる。その法律的表現は、即ち、昭和25年公布施行の港湾法である。その立法趣旨は、日本国憲法を法源とする港湾行政の民主化にはかならない。その具体的形態は、港湾行政の権限の、國から、地方公共団体への移行である。

この民主化こそが、港湾行政近代化の主要内容でなければならなかった。にもかかわらず、日本国憲法公布後、昭和20年代、30年代、を通じて、このことは、単なる理想、空想と受けとられ、実現の運びに至らなかった。ここ数年来漸く、この民主化が具体的検討の日程に上っているかの如くである。

この港湾行政の民主主義化ということを、港湾行政研究の重要課題にするということは、同時に研究視角の変化をも、もたらさずにはおかないのであろう。それは戦前の港湾行政が、国会の規制を受けない天皇の行政大権の実現として行なわれていたことに対する否定から生れる。これを、絶対主義として否定し、民主主義化するということは、法律的には港湾行政が、国民の選出する国會議員によって構成される国会の作る法律の下に、規制されることを意味する。社会的には港湾行政の主体が、天皇から、国民の手に移ったことを意味する。

ということは、港湾行政を検討し、批判する視角が変化したこと、即ち従来の行政主体としての国の行政官庁の側からみるのでなく、国民の、より具体的には、港湾所在市町村の地域住民の、要約して、市民の視角から港湾を論じ、港湾行政を眺めることを意味するのである。

（2）学際的方法

生きた港湾の諸現象を、市民の視角から眺めるならば、港湾行政が、常に社会経済的現実に直面し、その変化に即応していかねばならぬことを知ることができよう。港湾行政において、行政主体として、国及び地方公共団体としての港湾管理者及びその長をあげることができ、行政客体として、第1に民間商業、貿易業者等の商業資本、交通、倉庫業者等の物的流通資本、あるいは、交通資本、更に、工業資本、建設資本等の諸資本、第2に、これら諸資本に雇用される労働者群をあげることができる。更に、第3に、これ以外の地域住民の存在を指摘できよう。第4には、沿岸漁民としての独立自営業者を含めることもできよう。これら、行政客体は、それぞれ、港湾及びその近辺を場とする市民を構成する。その内容、特質、変化、発展を把握せずして、民主行政はありえない。それらの民間諸資本を含む、市民たちの動きは、基本的には、経済的発展とその影響とによって、規定される。更に、社会問題として現象化する。この故に、港湾行政の研究検討、とくに、港湾行政の近代化を課題にする以上、単に、行政主体を規定する行政組織法、及びその具体的実践的行動を規定する実質行政法の限界内で、論ずることは許されない。第1に経済史、第2に労働問題の知識を必要とする。第3に経済政策の動きを知ることが必要であろう。いわば、総合社会科学的視野が必要であり、研究方法としては、少くとも、法律学と、経済学（社会政策、労働問題を含め）の併用が必要であろうと考える。いうならば、学際的方法といってもよい。従来の港湾行政論は、余りにも解釈法学的伝統を重視しすぎた嫌いがあり、又、経済学者は、余りに法律学を軽視しすぎた嫌いがあったと、私は考えている。

2 港湾行政近代化の前提的基礎条件

港湾行政の民主化あるいはその促進を課題にするということは、港湾法の規定する、国から地方公共団体への、行政権の移行を課題とすることを、まずもって意味するだろう。しかし、このことは、一つの基本的条件が必要であることを示している。それは、行政権を移される地方公共団体に、行政上の受入れ体制がある程度備っていることが第1、地方公共団体それ自身の内部において、民主主義化が十分徹底していることが第2である。実は、港湾法が「絵に描いたモチ」に終った大きな理由として、この条件不備が考えられるのである。

第1の行政的受入れ体制の整備とは、第1に国から、港湾行政権が移されても、十分処理しうるだけの財政的能力の有無のことであり、第2に、実質港湾行政法の分野に、地方公共団体のつくる港湾管理者が、行政能力を発揮しうるように、実質的に、権限を移譲していることを意味する。第1の条件を仮に客観的条件と考えるならば、第2の条件は主観的乃至主体的条件ということになるだろう。

これらのこととを論ずるに先だって一言せねばならないのは、港湾法の規定する港湾管理者としての地方公共団体に、2つの種類の行政機関が存在することであり、このどちらに、国が、港湾行政権を移譲すべきかということである。即ち地方公共団体には、都道府県と、市町村との2種類があるということである。種類が違うというのは、日本行政史と行政民主化との、国と地方自治との間の関係から、指摘しうるのである。なぜならば、戦前まで、都道府県は、一般に国の地方行政を担当し、従ってその身分も、勅令により、天皇に勅任される官吏であったからである。即ち、地方における国の行政権は、都道府県が担当し、知事は、国の官庁として、地方官官制により、勅令で勅任されていた。ということは、国会の指揮下には入っていないということである。知事は、下級普通地方公共団体としての市町村を監督していた。だから、戦前の港湾行政は、国の出先機関としての都道府県が一応担当していたといってよい。

この点、市町村とは明らかに異なる。市町村の最高意思決定機関は、明治21年の市制及び町村制以来、市町村委会とされ、市町村委会は、公選によって就任した市町村議員が構成した。又市町村長は、市町村委会で選任されることになっていた。市町村は法人で、一般地方公共事務を処理する地方自治機関とされ、自治組織権、自治財政権、自治行政権をもち、市町村条例を定めることができた。

だから、歴史的にみて、不十分ながら地方自治体であったのである。それだから、港湾行政を、国から地方自治体へ移譲するという場合、通常は、都道府県から市町村へ、港湾管理権が移されるという意味になるはずである。

このことは、歴史的にも市町村が、地方自治の実績を有することからも、首肯しうるところであった。特に大都市は、財政力においても、相當に、自治能力を有していたのだから、なおさらのことである。

(1) 受入れ体制の整備——客観的条件

(1) 財政能力

地方自治が3割行政といわれるよう港湾法施行以来財政能力の点で、大多数の地方自治体が、行詰っていたのは周知の事実である。港湾を管理し、運営し、修繕補修するための、管理費にすら、事欠くのが現状であろう。いわんや、港湾の新規造成の如きは、不可能といつてもよかつた。この故にこそ港湾法が、国から地方公共団体へ行政権を移行するよう規定しても、市町村の方では、かえってこれを迷惑と感じたものと推定される。現在、港湾管理者を市が担当している地域は、47年6月1日現在、北海道の6市1町を除くと、横浜、川崎、横須賀、大阪、神戸、下関、呉、坂出、今治、八幡浜、佐世保、那覇、平良、石垣の15市にすぎない。これに名古屋港、四日市港、北九州港、苦小牧港、境港の各管理組合計5組合、新居浜港務局を加えると、港湾管理者が21市1町、5管理組合、1港務局となる。

20年代からみると、数量的には増加したが、全港湾管理者の大勢を制するには至っていない。他の港湾は全部、都道府県が港湾管理者である。もっとも、東京都は、東京都市というものがいいのだから、別に考えた方がよいであろう。特定重要港湾17港のうち7府県、重要港湾94港中75港と、大部分は府県が港湾管

理者である。

ここに明白に指摘しうることは、北海道、東京都、沖縄県を除くと、大都市港湾のように地方公共団体自体に財政的能力が存在する処では市当局が港湾管理者になっているケースが多いこと、財政能力の乏しいと推定される、京浜、京阪神、中京、北九州等の大都市及び工業地帯以外の、いわゆる「地方」に存在する港湾に、府県の港湾管理者が多いことである。即ち、市の財政能力が、港湾管理負担力に比例しているのである。地方公共団体の財政能力が、港湾法の規定する民主化の、第1の基礎条件たるゆえんである。唯一の例外は、北海道である。以上の所論からいうならば、北海道の各港は、北海道知事が、港湾管理者になっているはずであるが、事実はそうではなく、港湾法施行以来、市当局が、港湾管理者になっている。苫小牧港管理組合だけが例外で、これは、道と苫小牧市の共同管理である。

(ロ) 地方公共団体への権限移譲

たとえ、地方公共団体に財政能力が与えられていたにせよ、港湾管理者として実質的行政権限が、十分与えられていなければ、何にもならない。この点、少くとも現在では、港湾管理者に、十分の行政権限が与えられているとはいえない。

港湾計画、港湾使用料という基本的事項についてまで、国を代表する運輸省の認可、許可を必要としている。港湾行政の客体を構成する港湾所在工業、商業貿易、交通倉庫等各民間資本の指導監督は、運輸省を始め、国の方支分部局が、これを行う。これら民間諸資本に雇用される労働者に関する行政は、労働省の担当である。港湾内の海難救助、犯罪関係、水路・航路標識は海上保安庁が担当し、海上保安官の中から、港則法施行担当官として港長を任命する。

一体、港湾管理者の行う「管理」とは、誰に対する、どういう「管理」であるのか？

港湾内の船舶に対しては港長、民間諸資本及び雇用労働者は国の方支分部局が管理るのであるから、港湾管理者の行政客体は、実質的には、客体として前にあげた第3の一般市民だけに限られることになるのではないか？第4の

沿岸漁民を行政対象にするのは、水産庁であるから。

これでは、極端にいうと港湾管理権限が無いに等しい。

この点では、都道府県も、市と、それ程差はない。もっとも、労働省の地方支分部局としての職業安定所業務が一部都道府県の管理下に入っているから、多少は、多いとはいえるが……。

(2) 地方公共団体内部の民主化——主体的条件

第1の条件を客観的条件とすれば、この第2の条件は、いわば主体的条件をなすであろう。国から港湾行政権を移譲されるということが、民主化たることを象徴するためには、受入れる地方公共団体が、従って、その作る港湾管理者が、民主主義的公共組織体であることを必要とする。そうでない限り、それは単なる行政事務の配分という手続き上の変化を意味するにすぎなくなる。日本の港湾行政史を踏まえてみた場合、そのような意味を与えうるだろうか？

実は、この点にこそ、最も欠けた大部分があったのではないだろうか？確かに戦前の日本における大都市には、自治能力があり、又、民主主義的勢力もあったと思う。しかし、中都市以下、とくに、京浜、京阪神以外の地方中小都市には、この民主主義の旗手としての評価を与えることが、なかなかむずかしいのではないかだろうか？特に、都市の人口規模が小さくなればなる程、そうであったと考える。この点では、都市の規模、とくに人口規模に、ほぼ比例して、民主化の主体的条件が備わるのではないかと思う。

何故か？私の考えでは、都市の民主化は、政治活動、労働組合運動、消費組合運動、その他、自主的市民団体活動の規模と内容とによって象徴される。とくに、政治活動、政治的発言をなしうる市民団体、労働者団体の有無が決定的であろう。

この、労働運動を主体とする市民の組織的活動が、一つの政治的勢力となるに至るには、先ず、何よりも、そのような組織の形成が必要である。このことは、一定規模の諸資本の集積、従って、それに対応する雇用労働者群の結集を必要とする。これを基底として、労働組合が組織され、それを又基礎にして政党活動も生れ、更に、労働運動、政党活動以外の市民運動も、生れることにな

る。

以上のこととは、雇用労働者群の一定場所への集積、これを基礎とする都市の形成を必要条件たらしめよう。従って、労働運動その他の市民運動の盛衰は、都市の形成とその成長いかんにかかっている。孤立分散的人口構造は、組織化を阻む決定的条件である。それだからこそ、洋の東西を問わず、民主主義運動は都市内より生れ、都市の成長と共に、成長していくのである。それであるが故に、孤立分散的就業構造を特質とする農業、漁業形態の村落が、保守反動の拠点にもなり易いのである。

従って、この民主化という主体的条件は、都市と農漁村、更に都市内部でも首都、更に大都市と地方中小都市との間において、その成熟度に、地域性、地域的不均等性を生むのである。

故に、港湾を地方公共団体、とくに市町村に移譲せしめる場合、それが直ちにかつ一様に民主化を示すかどうか、具体的には、かなり問題になろう。総体的にいえば、国から、更に、都道府県から市町村へ港湾管理権を移譲することが、民主化を示すことには、誤りはない。しかし、それは、全国どこでも同じく一様にそうだとはいえない。都市の、とくに都市人口の規模が大なるに従って、そうなるというにすぎない。

問題は、中小都市の場合である。港湾管理権移譲が民主化を示すという意義が、都市規模の小なるに従って、うすれていくとすれば、しまいには、全くその意義がなくなってしまうある一線が存するのではないかどうかという問題が残る。

それは然り、と答えるべきであろう。雇用労働者が、組織化され、一定規模に達し、政治的発言力をうるためにには、例えば、20万人以上程度の都市人口規模を必要とするのではないだろうか？もちろん、その都市人口の就業構造、産業構造によって決定的に修正されるにしても……。

3 港湾行政民主化と地域性

港湾行政の民主化を、その近代化の内容として把握するとすれば、基本的方

向としては、国から、地方公共団体の作る港湾管理者への、港湾行政権の移譲が、近代化の具体的方法であると規定するのは、正しいと考える。しかし、それが、どの地域の港湾にも無条件的に適合するわけのものではない。

以上の前提的基礎条件から推論するならば、それは、港湾の立地する都市（行政区画としては市町村、ほぼ市）の規模によって、条件づけられる。従って、地域的不均等性を持つ。

差し当って、首都を含む大都市港湾と、地方港湾とを区別して 考えねばなるまい。その各々において、港湾行政近代化の諸条件が、かなり異なるものがある。特に、人口集積のいよいよ進む京浜地区大港湾と、いよいよ過疎化する地方港湾とでは、その不均等性の幅は広く、深さは決定的といつてもよい程度のものに達するだろう。

（1）大都市港湾

大都市港湾といつても、人口集積のいよいよ進む京浜地区所在港湾、東京港、横浜港とその他の港湾とでは、その諸条件において異なるものがある。特に問題は、大都市に立地しない大港湾が、かなり存在することであろう。例えば、特定重要港湾を大港湾とみるならば、室蘭、千葉、京浜、新潟、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸・姫路、和歌山・下津、徳山・下松、閔門と一応12を数えるが、この中で、大都市港湾に数えられるのは、京浜、名古屋、大阪、神戸・姫路である。これに準ずるものとして、清水、閔門港などをあげができるが、それでも、その他の大港湾は必ずしも大都市港湾と同一ではない。故に、大港湾が、必ずしも全部港湾行政近代化の客観的、主体的条件を兼ね備えており、現在、直ちに、港湾管理権を十分握ることの歴史的正当性を与えられるというわけのものではない。

もちろん、都市内容を具体的に詳細明らかにしない限り、何事をもいうことはできないが、少くとも、大港湾必ずしも無条件的に港湾行政近代化の諸条件を備えていると断定することには、疑義が残る。特に、財政能力、主体的民主化の2点においてそうである。

しかし、京浜、大阪、神戸・姫路、名古屋の如き、それぞれ人口100万以上

の大都市に立地する大港湾については、疑義はないであろう。これらの大都市港湾の場合は、特に戦前から、すでに、自治行政の歴史をも持っていたはずである。現在、これらの大港湾の問題は具体的に、いかにして、自己地域の港湾を、「市民の手による、市民のための」港湾にすることができるかということであろう。

これら大都市港湾には、中央諸官庁の地方支分部局が、すべて、設置されていることは、いうまでもなかろう。従って、これらの大港湾の港湾管理者の大きな問題は、国の大たて割り行政であり、又、港湾管理権限の乏しさであろうと考える。

故に、大都市港湾の場合の主要問題は、第1に、港湾行政近代化の客観的的前提条件としての、港湾管理権限の拡大であろう。例えば、日雇依存度を高める理由になっている貨物需要の波動性、とくに月末集中配船を排除するための行政指導権限がそうである。そこまでいかなくとも、少くとも、港湾行政客体の最も主要な部分としての、港運業、倉庫業の指導権の移譲、従って、運輸省所管の、具体的には海運局所管事項の権限移譲と、労働省の所管する職業安定業務、即ち、職業安定所業務事項の権限移譲の2つは、日程に登ってもよいのではないか? 労働省の主管する労働基準行政についても同じことがいえる。

何の権限を、どのような形で、どこまで移譲すべきかは、軽々にはいえないと思うが、少くとも現在以上の権限を持つことの主張がなされても、おかしくはないと考える。

第2に、労働者の福祉行政の推進、とくに住宅の改善である。このことは、現在の法体系の中でも、ある程度なしうることであり、又、きわめて、大切なことの一つであろう。とくに、港湾労働者の住宅問題の重大性は大都市港湾の場合、決定的である。いわゆる「ドヤ街」の排除の問題である。ドヤ街の一掃は、港湾行政近代化を示す一つの重要な象徴でなければならない。

第3に、公害問題への対応である。公害は、特に、昭和30年代に入つてから、臨海工業地帯造成によって起った。今や、東京湾、瀬戸内海は死の海と化し、魚は住まず、空は、排煙によって汚されている。臨海工業地帯のかなめ石

は、正に港湾である。今や、公害問題の深刻化が、港湾自体を市民生活にとつて、有害無益の、厄介物たらしめんとさえしている。このための市民運動の激しさは、ますます全国的に、重要性を増しつつある。

もちろん、この公害問題と市民運動とは、大都市港湾特有のものではない。工業港であるならば、どこでも、そうなのである。しかし、大都市港湾の場合、市民運動のための客観的条件が備っているだけに、その動きはヨリ活発である。それと共に、大都市港湾、特に、東京、横浜、大阪、神戸、名古屋等の大都市港湾の公害問題とのその対応には、特殊な意義が、いま一つ、加えられている。それは、日本全地域、全地方港湾の代表者としての性格から起る。東京港、横浜港の作るケースは、それ自体が、日本全国の模範となるということである。その公害問題への対応の仕方、市民運動の動きは、全国各都市、各港湾の、各都市市民の先例となり、モデルとなるのである。であるが故に、その動きは政府も含め、全国民が注視しているのである。

(2) 地方都市港湾

かりに人口 100 万人以下の都市に立地する港湾を地方都市港湾と名づけると、日本における重要港湾の全部と、特定重要港湾の半数以上とが、これにあてはまる。

重要港湾としての地方都市港湾は、問題の所在からみて、現在、工業港と商港とにわけられるのではないかと思う。その大部分は、内貿を中心とする港湾であるが、工業港は、輸出入貿易としての機能をも、本来持つようになつてゐるはずである。

この地方都市港湾の場合、大都市港湾に比較して、民主主義市民勢力の成立、成長における主体的諸条件がヨリ劣悪である。もっともその劣悪の程度は、交通通信条件上からみて、大都市、とくに首都から離隔するに従って、ヨリ大となるだろう。特に、10万人以下の小都市港湾の場合そいえるだろう。

客観的諸条件も、そうである。一概にいえないにしても、人口規模が中規模から小規模になるに従って、財政的自治能力も弱まつてくるケースが多い。又中小規模、とくに小規模都市には、国の地方支分部局さえ、設置されない場

合も多い。

そのようにみると、地方都市港湾の場合、港湾法の規定するように、港湾行政権限を移譲するための前提的諸条件に欠けるケースが多い。それは、都市規模、とくに人口規模が小なるに比例して、そうなると思われる。

しかしながら、基本的に考えてみなければならないことが、2つある。第1は、港湾法の規定する国から地方公共団体への港湾管理権の移譲が、港湾行政の民主化を明示する度合は、抽象的には、地方都市港湾の場合においてこそ、強まるということである。何故ならば、近代化の諸条件に恵まれないが故に、地方都市は、一般に、前近代的であり、封建的要素を、より多く残存せしめるからである。

港湾法施行以来、港湾法の立法趣旨に反し、府県が港湾管理を担当し、市が担当しないケースというのは、実はこの地方都市港湾、とくに内貿を主とする商港の場合であったと考える。この場合、港湾法の規定する港務局制度が絵に描いたモチに終ったのは、港湾行政近代化の諸条件が、地方都市港湾の場合、前提的に欠けていたためと考えられる。

第2は、近代化の主体的条件としての労働運動、政党活動、市民運動が、本来、市民意識の自発的確立によって、始めて成立するのであり、それは、創造と出発の場所、地域が、大都市であるのにかかわらず、急速な波及性を地方にもたらすという普遍性のあることに関連する。それは、局地的現象に長く止っているものではないということである。そして、その市民意識の創造と確立は、即ち、民主主義の確立は、実は、地方都市に波及し、そこで定着するに及んで、始めて、全国的確信となり、日本全体を包むものである。ということは、日本の近代化、民主化は、都市人口規模が小なるに従って、おくれ、従って、都市人口が相対的に小なる都市において、民主主義の芽が育つに比例して、日本全体の近代化、民主化が象徴されるということである。それは巨大なる意義を有する。

この一点に注目するならば、ここに、地方都市、とくに地方工業港における公害反対市民運動の歴史的意義に到達するであろう。

地方都市港湾における公害問題は、昭和30年代から始まる重化学工業振興政策から生じた。この重化学工業企業を第1は内陸運輸費節減のため、第2はその原材料、燃料及び製品の外国産地市場とを結ぶ海運の積極的活用のため、港湾及びその接続地域に立地せしめたことから生じたわけである。既設旧港湾の改造拡大と、新工業港造成が相次いで行われ、ここに、大気汚染、海水河川の水質汚濁をもたらした。30年代、この臨海工業地帯造成には、地方都市は、きわめて積極的であった。しかし、公害の発生は、ついに、政党政派を超えた自主的市民団体の反対運動を創造せしめるに至った。水質汚濁が沿岸漁業に決定的ダメージを与えるに及んで、その反対運動に、もともと、保守的であった零細自営漁民が参加した。かくして、公害運動は、従来、前近代的要素を温存していた小都市、部落までも、まきこむに至っている。

これは日本の近代化の、民主化の、巨大な前進を表現するものと評価することができよう。

ここに、いま一つの問題が残る。それは、地方都市港湾の場合、戦前まで、国を代表していたのが、都道府県であったこと、現在の港湾管理者の大部分が、府県であることの関連である。もし地方都市港湾の主体的条件が、とくに工業港の場合、成熟しつつあると想定した場合、港湾法の規定を徹底し、府県から市へ、港湾管理権を移譲せしめるのが、民主化を意味し、あるいは、それを推進せしめることになるか、どうかということである。

結論からいうなら客観的諸条件が備わるのならば、もちろん、その方が望ましいといわざるをえない。

しかし、現在、日本全体が、民主化の、あるいは、静かな民主革命の過程にあると評価するならば、それは無条件的にそういえるのではないだろう。民主化は普遍性を有し、組織化は、地域をこえて、拡大し相呼応するからである。それは、戦後28年間、都道府県という地方公共団体が、どのように民主化され、かつての官僚行政を脱皮したかどうかの評価によって、きまるであろう。この点、地方公共団体化が、市町村のみならず、現在では、都道府県 자체、実現されつつあることを前提にせねばならない。地方中核都市を中心とし

て、都道府県規模で、近代化、民主化が、まず、行われることも十分ありうるのである。この点は地域地域の具体的諸条件いかんによるだろう。

4 「市民」と港湾

港湾行政の近代化には、客観的・主体的的前提条件があり、そのために近代化のための地域性が生じ、不均等的発展をとげること、以上の通りと考える。ただし、近代化の終極的目標が「市民のための港湾」にすることだということに変りはない。

少くとも、公害を生むが如き港湾の発展は、地域住民のためには、決してならないのであるから、それは、阻止あるいは訂正さるべきであろう。

最期に残るのは、一体、この場合の市民とは、誰かということである。

港湾内部に立地する港湾関連企業、即ち資本、労働者、港湾外部に居住する第3者的市民、いずれも市民といえばいえるだろう。

しかし、資本主義経済、それも独占資本主義経済段階において、労資の対立、階級闘争が公然化し激化する今日、あいまいにすることは許されまい。私は基本的には勤労大衆だと考えたい。

港湾の外部経済効果に関する定量分析

——巨視的モデルによる——

この論文は、名古屋港管理組合「名古屋港と地域経済」昭和48年3月に公表されたものに、加筆したものである。研究は、日本港湾学会中部部会に対する研究助成金によって行なわれたものであり、データ蒐集に当って、第5港湾建設局企画課、とりわけ大音宗昭氏（現石川県土木部港湾課長）から得た援助に、負うところが多い。

岡 崎 不二男
(名古屋市立大学)

目 次

1. 分析の目的と方法
2. 地域間産業連関表とモーゼスのモデル
3. 外部経済効果の計測

1. 分析の目的と方法

1—1 分析の目的

港湾機能の地域経済に対する経済効果の一つとして、当該港湾関連産業の、地域経済に対する所得形成効果が挙げられる。名古屋港を対象とした、港湾関連産業の所得形成効果に関する分析は、かつて岡崎不二男・木村吉男によって行なわれており（昭和46年度、名古屋港管理組合委託調査），結果は「名古屋港と地域経済（中間報告）」（昭和47年3月）に公表されている。港湾関連産業の活動は多岐にわたり、それぞれが不可欠の存在意義を持っているが、地域経済全体に対する所得形成のウエイトは、それほど大きなものではない。

これに対して、港湾の外部経済効果は、“ばかり知れない”程大きいものと考えられる。この場合“ばかり知れない”とは、二つのことを含意している。一つは、極めて大きいということ、他の一つは文字通り計測不能ということで

ある。この研究は、その“はかり知れない”効果を定量的に把握するための一つの方法を確立することである。

あらためてA・マーシャルを引用するまでもなく、外部経済は、個別企業外に存在する因子、具体的には各種形態の社会資本が、企業における内部経済効果をひき起こす事實を指している。たとえば幹線道路は、ターミナルおよびインターチェンジにおける事業所・人口等の集積を通じて、原材料輸送費の削減、企業内設備の保安費用節約、労働力調達の容易化、情報入手の迅速化などを経て、企業内部に、長期的費用節約効果をもたらすことが屢々見られる。港湾に関しても、その背後地における集積を通じて、このような効果の存在することが信じられてきた。即ち、港湾の存在は、その背後地への原料輸送費、製品輸送費の削減を可能とすることによって、港湾背後地への立地に関する比較優位を高め、事業所、人口、教育機関をはじめとする各種文化施設等の集積をもたらす。重要基礎原料の大部分を輸入によってまかなうわが国の経済においては、港湾背後地における臨海性立地が、いわゆる太平洋ベルト地帯への顕著な集積現象をひき起こしている事實に従しても、港湾の外部経済効果が極めて大きいことが類推される。

外部経済効果は、企業内部における長期的な費用遞減なし収益遞増を最終的にはもたらす。したがって、外部経済効果を、このような内部に対する節約の効果として把握し計測することが、一つの方法として可能である。しかしこのような方法を適用する場合、背後地における個別企業の生産費に関する、極めて詳細なデータを必要とし、既存の統計では間に合わない。外部経済効果のいま一つの捉え方は、その現象面に注目して、立地論的視点に拠る方法である。即ち、特定社会資本の存在が、関連地域の立地に関する比較優位を通じて、特定の産業構造、雇傭構造ならびに産出構造を決定する事實に注目して、当該社会資本の存在するときと存在しないときとの比較優位変動が、どのような産業構造・雇傭構造なし所得形成の変動を導くかを、定量的に把握することを試みる方法である。

この分析では、分析のためのモデルを提示すると同時に、名古屋港を例とす

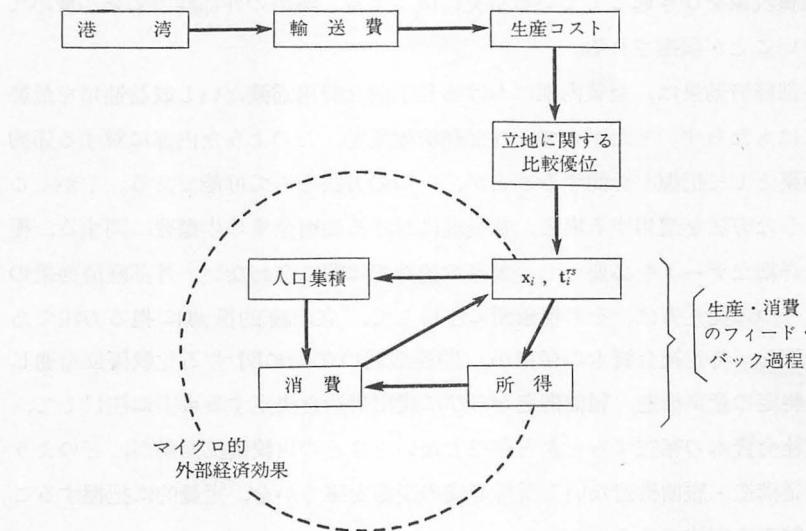
る計測結果を示す。

1—2 外部経済効果計測のためのモデル

まず問題をナーヴな形に定式化してみよう。

前節で既に指摘しておいたように、ここで計測を試みようとする外部経済効果は、受益（マイナス利益もあり得る）企業の節約効果をミクロ的に捉えられるのではなくて、背後地の産出ないし所得形成について、立地論的視点から、マクロ的に捉えられる。このような意味でのマクロ的接近による外部経済効果の計測モデルの説明に先立って、港湾の存在と、効果計測の指標としてここで使用される地域の部門別産出額ベクトルとの関係について、どのような因果仮説を想定するかを説明しておこう。

第1図は、因果仮説を図式化したものである。港湾の存在は、その背後地域への原材料搬入のための輸送費、そこからの製品搬出のための輸送費を左右するであろう。輸送費は、当該背後地に対する輸送費を通じて、背後地への立地



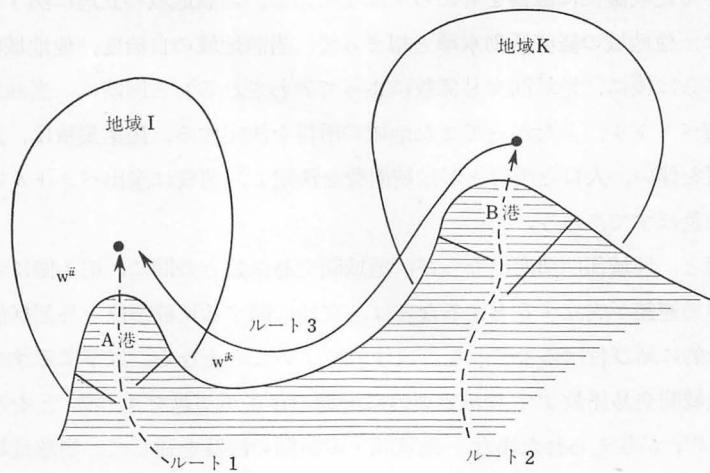
第 1 図

に関する比較優位に影響をもたらすはずである。当該地域の立地に関する比較優位は、他地域の経済活動水準と相まって、当該地域の自給度、他地域依存度（これらは後に、地域間交易係数によって表わされる）と同時に、当該地域の産出額ベクトル、したがってまた地域の所得を決定する。産業集積は、通常人口集積を伴い、人口と所得とが地域消費を決定し、消費は産出ベクトルに波及効果を及ぼすであろう。

港湾と、地域部門別産出ならびに地域間交易係数との間に、第1図に示すような因果連鎖が成立するとするならば、立地に関する比較優位と外部経済効果を整合的に結び付けるモデルを作成すればよいこととなる。以下に示すモデルは、地域間交易係数 t^{rs}_i の決定要因に港湾の存在が関連をもつことを示す部分と、 t^{rs}_i が与えられた場合、地域間・産業間の波及を通じて、当該地域の産出がどのようにして決定されるかを説明する部分とから成る。

このような因果仮説を含むモデルに拠って、港湾の背後地に対する外部経済効果を巨視的に捉える具体的な手続きとして、さらに次のような工夫が導入される。第2図に示すように、地域1（たとえば愛知・岐阜・三重の東海三県）にA港（名古屋港）があり、地域R（たとえば首都圏）にB港（横浜港）があるとしよう。海外からの輸入原料は、ルート1およびルート2を経て、それぞれA港およびB港に到着し、背後地の東海三県あるいは首都圏に搬入される。同種原料の輸出港からA港までの海上運賃と、輸出港からB港までの海上運賃とは相等しいという仮定——この仮定は多くの場合現実的である——をおくならばこの原材料使用者が、地域1の重心（名古屋市）に立地した場合の輸送費と、首都圏の重心（川崎市）に立地した場合の輸送費の差は、港から各重心への輸送費との差で表わされる。輸送費のみが立地因子として決定的だと仮定する場合には、港湾から各重心への搬入費用の小さい方が、比較優位を持つと云える。

ところがここで、「A港が存在しない」と仮定した場合、地域1の重心に立地する当該原料使用者は、もはやルート1を使用できない。B港が地域1の重心にとって直近の港湾だとすれば、地域1に立地する生産者は、ルート2を経



第 2 図

て輸入された原料を、陸上輸送ルート（ルート3）を迂回して輸送しなければならない。この場合の陸上運賃を w^{ik} とするならば、無論 $w^{ii} < w^{ik}$ であるから、この原料を使用する地域における生産者は極めて不利になる。同様のことは、これまでA港を経由して製品を出荷してきた生産者にとってもあてはまる。

陸上運賃が w^{ii} から w^{k1} に増大したことが、地域間交易係数 t^{rs_i} にどのような影響を与えるかは、経験的方法によっても検証されなければならないが、とりあえず極めて単純な先駆的命題 $t^{rs_i} = \phi^{rs_i}(w^{rs_i})$ によって説明されるものとしよう。1地域にA港が存在するときの、地域1に立地する生産者に課せられる陸上運賃を \bar{w}^{rs_i} 、A港がないと仮定した場合、ルート3を経由することによって課せられる運賃を \hat{w}^{rs_i} とすれば、それに対応する地域間交易係数は、 \bar{t}^{rs_i} および \hat{t}^{rs_i} となる。両者の差が、A港の存在する場合と存在しない場合の、地域1の立地に関する比較優位の変化と考えられる。地域間交易係数と地域の部門別産出額とを結びつけるモデルが求め与えられているならば、他の条件は相等しいとして、相異なる地域間交易係数のもとで決定される、二組の産出額の組み合わせを比較することによって、A港の存在が、地域

1に与える外部経済効果を知ることができる。地域間交易係数と産出額とを結びつける体系として、われわれの分析目的に最も適合するものとしては、地域間産業連関表に関する、モーゼスのモデルが挙げられる⁽¹⁾。

注 (1) L. Moses (3)

2. 地域間産業連関表とモーゼスのモデル

2—1 地域間産業連関表

ある地域——たとえば東海地方——の産出額ベクトルを、産業部門間の相互依存関係ならびに他地域との相互依存関係に対する同時的配慮のもとに決定する体系としては、後に掲げるモーゼスのモデルが最も好ましい。体系を掲げる前に、地域間産業連関表の形式を概説しておこう⁽¹⁾。

地域の数2個、内生部門の数m個の地域間産業連関表は、第1表に示されている。記号の定義は次の通りである。

X^r_i r 地域 i 産業の産出額 ($r=1, 2 : i=1, \dots, m$)

x^{rs}_{ij} r 地域 i 産業生産物の、 s 地域 j 産業への投入 ($j=1, \dots, m$)

x^{rs}_{io} r 地域 i 産業生産物の、 s 地域家計への投入

x^{rs}_{i*} r 地域 i 産業生産物の、家計以外の外生部門への投入

v^{rs}_j r 地域付加価値部門から、 s 地域 j 産業への投入

$$x_{ij}^s = \sum_{r=1}^2 x_{ij}^{rs}$$

$$v_j^{*s} = \sum_{r=1}^2 v_j^{rs}$$

$$x_{ij}^{rs} = \sum_{r=1}^2 x_{ij}^{rs}$$

$$x_{ij}^{rs} = \sum_{r=1}^2 x_{ij}^{rs}$$

$$x_{i*}^{rs} = \sum_{s=1}^2 x_{i*}^{rs}$$

$$x_{i*}^{rs} = \sum_{s=1}^2 x_{i*}^{rs}$$

$$x_{ij} = \sum_{r=1}^2 x_{ij}^{rs} = \sum_{r=1}^2 x_{ij}^{*r}$$

$$x_{i*} = \sum_{r=1}^2 x_{i*}^{rs} = \sum_{r=1}^2 x_{i*}^{*r}$$

$$x_{i*} = \sum_{r=1}^2 x_{i*}^{rs} = \sum_{r=1}^2 x_{i*}^{*r}$$

$$v_i = \sum_{r=1}^2 v_i^{rs} = \sum_{r=1}^2 v_i^{*r}$$

$$X_i^r = \sum_{j=1}^2 x_{ij}^s + x_{i0}^{rs} + x_{i*}^{rs} = \sum_{j=1}^2 x_{ij}^{*r} + v_i^{*r}$$

$$X_i = \sum_{j=1}^2 x_{ij} + x_{i0} + x_{i*} = \sum_{j=1}^2 x_{ij} + v_i$$

この表では、輸出入が無視されているけれども、実際の操作にあたっては、無論考慮に入れられる。

周知のように地域間産業連関表は、ある地域経済内部の産業間投入产出構造と同時に、各地域の各産業間投入产出構造を、レオンティエフ表の表象形式に従って示している。その意味で、地域に分割された迂回生産構造を、定量的に記述する表ということができる。地域間産業間迂回生産の構造が表のように与えられた場合、各地域に発生した最終需要ベクトルによる衝撃が引き起こす、产出への波及効果を、最も精密に計上できる体系が、次式に示すモーゼスのモデルである⁽²⁾。

$$(1) \quad X = [I - T^* A^*]^{-1} T^* f$$

以下記号を説明しておこう。

$$I = \begin{bmatrix} 1 & & & \\ & 1 & & \\ & & 1 & \\ & & & 1 \end{bmatrix}$$

$$T^* = \begin{bmatrix} t_1^{11} & & & t_1^{12} & & \\ & t_2^{11} & & & t_2^{11} & \\ & & t_m^{11} & & & t_m^{12} \\ \hline t_1^{21} & & & t_1^{22} & & \\ & t_2^{21} & & & t_2^{22} & \\ & & t_m^{21} & & & t_m^{22} \end{bmatrix}$$

$$A = \begin{bmatrix} a_{11}^1 & a_{12}^1 & \cdots & a_{1m}^1 & & 0 \\ a_{21}^1 & a_{22}^1 & \cdots & a_{2m}^1 & & \\ \vdots & \vdots & & \vdots & & \\ a_{m1}^1 & a_{m2}^1 & \cdots & a_{mm}^1 & & \\ & & & & a_{11}^2 & a_{12}^2 & \cdots & a_{1m}^2 \\ & & & & a_{21}^2 & a_{22}^2 & \cdots & a_{2m}^2 \\ & & & & \vdots & \vdots & & \vdots \\ & & & & a_{m1}^2 & a_{m2}^2 & \cdots & a_{mn}^2 \end{bmatrix}$$

$$f = \begin{bmatrix} f_1^1 \\ f_2^1 \\ \vdots \\ f_m^1 \\ f_1^2 \\ f_2^2 \\ \vdots \\ f_m^2 \end{bmatrix}$$

ここに発生ベース最終需要ベクトルの要素は、

$$(3) \quad f^r_i = x^r_{i0} + x^r_{i*}, \quad i=1, \dots, m; r=1, 2$$

で、地域間交易係数は、

$$(4) \quad t^{rs}{}_i = \frac{\sum_{j=1}^m x_{ij}^{rs} + x_{io}^{rs} + x_{i*}^{rs}}{\sum_{j=1}^m x_{ij}^s + x_i^s + x_{i*}^s} = \frac{\sum_{j=1}^m x_{ij}^{is} + f_i^{rs}}{\sum_{j=1}^m x_{ij}^s + f_i^s}$$

地域投入係数 a_{ij}^{rs} は

$$(5) \quad a_{ij}^{rs} = x_{ij}^{rs} / X_j^r, \quad i, j = 1, \dots, m; r = 1, 2$$

産出ベクトル X は

$$(6) \quad X = \{X_1^1, \dots, X_m^1 : X_1^2, \dots, X_m^2\}$$

とそれぞれ定義されている。

2-2 地域間交易係数に関する仮説

地域間交易係数の説明仮説には、かなり多様な例が見られる⁽³⁾。定量的分析に耐えることができ、さらにデータの利用可能性をも満足し、しかもこの分析目的にとって有効なものに、次の二つがある。

1) アイサード型⁽⁴⁾

$$(7) \quad T^{rs} = p^s (k \cdot P^s / P)$$

ここに

T^{rs} $r \sim s$ 間トリップ

P^r r 地域人口 P 全人口

P^s s 地域人口 k t/p

である。このモデルは、最も典型的な重力モデルである。比例係数の役割を果たす k は、実際には輸送ノードの発生に対する、距離に基づく抵抗 D^{rs} と、 r 地域人口、 s 地域人口とを使用して、次の形でおきかえられる。

$$(7') \quad T^{rs} = G \frac{P^r P^s}{(D^{rs})^\beta}, \quad G = k/P$$

このモデルは、距離要因と人口のみによって、モーゼスの交易係数に該当する、 $r \sim s$ 間輸送量を説明するものである。したがって、輸送費のような経済産数が明示的に使用されないこと、産出量のような経済的帰結と、少くとも同時に決定されるはずの人口が、先決要因として使用されているため、経済的因

果が一そう不明確となっていること、などの欠点があげられる。

2) レオンティエフ＝シュトラウト型⁽⁵⁾

$$(8) \quad T_{i^rs} = (X_{r^i} X_{s^i} / X_i) Q_{r^i}$$

$$(9) \quad Q_{r^s i} = (C_{r^i} + k_{r^i}^s) \delta_{r^s i} / d_{r^s i}$$

ここに

$d_{r^s i}$ $r \sim s$ 間の距離の逆数

$\delta_{r^s i}$ 交易可能性

C_{r^i} r 地域 i 財供給ポテンシャル

$k_{r^i}^s$ s 地域 i 財需要ポテンシャル

(9)に含まれる $1/d_{r^s i}$ は、アイサード＝モデルの k と同様、距離に基づく輸送発生への抵抗、動き難さを示している。

運輸省「運輸部門を中心とした地域間I.O.表の作成と解析」に使用されたモデルは、この仮説に、僅かな修飾を加えたものである。この修飾は、理論的な説明力を若干増加させはするが、この仮説に拠って求められた交易係数 $t_{r^s i}$ の48年予測値は、かなり不合理な結果を含んでいる。

これらの欠点を補う出発点として、いま一つ触れておかなければならぬ前例に、「岡山県交通整備影響調査報告書、昭和44年」で使用されたモデルがある⁽⁶⁾。

地域間交易係数 $t_{r^s i}$ は、 s 地域の i 財需要額中に占める、 r 地域からの供給額の比であるから、 r 地域の供給能力が大きいほど、交易係数 $t_{r^s i}$ の値は大きくなり、他方 $r \sim s$ 地域間の経済距離が遠くなるほど、小さくなると考えられる。したがって交易係数を説明する最も重要な変数として、 $r \sim s$ 地域間の経済距離 $l_{r^s i}$ と、 r 地域の財産出シェア X_{r^i} / X_i が考えられる。この場合、交易係数を説明する関数として、次式が想定される。

$$(10) \quad t_{r^s i} = f_{r^s i}(l_{r^s i}, X_{r^i} / X_i)$$

広義のグラヴィティー・モデルが、様々の仮説のもとで作られていることが雄弁に物語っているように、少くとも先駆的には、自変数としてこれ以外に多くの変数を登場させることは可能である。しかしこれまでに、データの利用可能

性を考慮しつつ、様々な仮説を設定して推定を試みた限りでは、われわれの目的にとって満足のできる関数は見出されなかった。他の人達の研究結果についてみても、推定結果が計量経済学的基準をみだすものに限定するかぎり、この事情は変わらない。

次に、経済距離決定要因として、 i 財の $r \sim s$ 間運賃 m^{rs}_i および、 i 財の $r \sim s$ 間輸送時間 w^{rs}_i を選び、 m^{rs}_i および w^{rs}_i の結合に関して種々の形を想定したうえで、 t^{rs}_i との相関関係を推定、これを検討したところ、大部分の部門について次に示す関数が、最も良好な結果を示していることが明らかとなった。

$$(1) \quad t^{rs} = \phi^{rs}_i [\log(m^{rs}_i \cdot w^{rs}_i)]$$

このような経験的事実に基づき、二地域間の経済距離を、運賃距離と時間距離との積と定義しよう。

$$(2) \quad l^{rs}_i = m^{rs}_i \cdot w^{rs}_i$$

別の機会⁽⁷⁾ならびに今次分析に当って再度、 $m^{rs}_i \cdot w^{rs}_i$ および X^r_i/X^s_i を説明変数とする様々な関数型についてテストを試みた結果では、統計的な検定基準が良好にみたされ、予測技術上も比較的困難の少い関数として、次のものが選び出された。

$$(3) \quad t^{rs}_i = \alpha_i + \beta_i \log(m^{rs}_i \cdot w^{rs}_i) + \gamma_i(X^r_i/X^s_i) + u_i$$

ここに u_i は攪乱項を示す確率変数である。使用データの説明は別に行なうこととして、このモデルのパラメーター推定結果は、第1表の通りである。この場合運賃データを除き、部門分割は更に細分化可能であるが、信頼に足る運賃データの部門分割から受ける制約により、表示の通り 7 分割に従う結果となっている。

注 (1) たとえば岡崎不二男・金子敬生〔4〕参照

(2) このモデルの誘導過程については L.Moses 〔3〕あるいは岡崎、金子〔4〕等を参照のこと

(3) 鈴木啓祐〔5〕

(4) Isard, W 〔1〕

(5) レオンティエフ=シュトラウト〔2〕

(6) この報告書は、観光に関する部分を除き、岡崎が青山秀夫教授（京都大学名誉

教授), 笹田友一郎教授(同志社大学)および山田浩之助教授(京都大学)と共に行なった研究の成果である。

(7) 前掲「岡山県交通整備影響調査報告書」参照

第1表 trs_i モデル推定結果

	$\hat{\alpha}_i$	$\hat{\beta}_i$	$\hat{\gamma}_i$	S^2	\hat{R}^2
農林水	0.883247	-0.138773	0.035322	0.007899	0.86
鉱産物	0.756300	-0.101174	0.037225	0.007494	0.77
機械	0.605314	-0.053037	0.064555	0.007104	0.78
金属	0.616423	-0.067056	0.052838	0.011949	0.73
織維	0.538479	-0.061114	0.033402	0.008812	0.72
化学	0.693127	-0.076387	0.055037	0.005703	0.70
その他	0.663806	-0.051681	0.078579	0.009427	0.74

3. 外部経済効果の計測

3-1 運賃距離および時間距離データの作成

この分析に採用される地域区分は、全国をカバーする地域間産業連関表としては唯一の、「昭和40年地域間産業連関表(10部門)」(通産省)の地域区分に従っている。地域間距離は、各地域の重心相互間について計測され、重心の定め方については、地域ごとの地理的重心を予め定め、これを人口ウェイト、所得ウェイト、あるいは所得・人口複合ウェイトによって修正する方法などがある。この分析では、まず、各県中心点を県庁所在地と見なし、次に各県中心点相互間直線距離に、昭和40年各県県民所得による加重平均を加え、それに対応する点を各地域の重心と見なしている。この方法による場合、北海道の重心は、札幌近郊の山中にプロットされ、陸上輸送キロ数計算にあたって、著しく不合理なバイアスを発生させるので、「運輸省運輸部門を中心とした地域間産業連関表の作成と解析——昭和43年——」に倣い、重心を札幌と定めた。鉄道輸送距離データは、各地域の中心点に対して直近の、貨物取扱い駅を基点

に、最も代表的な各地域基点間距離を、鉄道キロ程表から求めて作成されている。一方鉄道運賃とは、基点相互間の車扱貨物運賃を指し、車扱貨物運賃率表に基づいて計算されている。この場合、各部門生産物に含まれる主要品目の等級は、運輸省「品目別機関別地域相互間物資輸送量調査——昭和35年——」に示された国鉄輸送量による加重平均値として計算したものが利用可能であったので、これを用いた（運輸省「運輸部門を中心とした地域間産業連関表作成と解析」）。

海上輸送（内航のみ）のための海上運賃の計算に先立って、地域間海上輸送距離を測る基点が、各地域ごとに定められなければならない。各地域の基点として、運輸省前掲「分析」に従い、各地域の起点港として、次のものを指定した。ただし北陸については、この分析を行なうにあたって、特に指定したものである。

北海道	室蘭,	東北	塩釜,	関東	横浜,	東海	名古屋,
北 陸	富山,	近畿	大阪,	中国	徳山,	四国	松 山,
九 州	洞海						

各地域の起点港が指定されても、海上運賃は、使用船舶の種類によって異なる。この問題は、運輸省「分析」の指定方式をそのまま踏襲することによって、代表的船種による運賃を統一的に使用する方法で解決することにした。

ところで、各地域相互間の物資輸送にあたっては、経済合理主義に従って、海陸別ルートの選択が行なわれているはずである。しかし、「名古屋港がない」と仮定した場合、ルート変更を要する貨物の、海陸別振り分けを個別に行なうことは、情報不足のため、当面は不可能である。したがってこの分析でも、しばしば見られるように、品目別輸送機関別地域間貨物輸送量の実績に基づいて、陸上運賃と海上運賃との加重平均を求め、これを混合運賃とした。実績に関するデータは、運輸省「品目別輸送機関別地域相互間貨物輸送量調査、昭和35年」より求めた。品目別混合運賃の計算結果は、第2表～第6表に示されている。

第2表 平均混合運賃 農林水産省 (円/t)

第3表 平均混合運賃 繊維 (円/t)

第4表 平均混合運賃 機械 (円/t)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	651	1,577	2,949	4,904	5,930	7,065	7,887	8,437	6,481
2		454	1,083	2,144	2,978	3,422	5,045	4,570	2,632
3			539	1,287	2,147	2,857	4,468	4,736	4,234
4				592	1,414	2,318	3,976	3,634	3,860
5					617	1,473	3,463	3,668	3,815
6						1,024	2,444	4,179	6,770
7							732	1,748	3,383
8								926	2,211
9									692

第5表 平均混合運賃 化学 (円/t)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	576	1,252	2,554	6,135	4,582	5,722	5,636	6,385	6,723
2		444	966	3,922	3,246	4,009	3,920	5,352	6,492
3			353	7,767	1,695	3,075	3,220	4,518	6,520
4				463	1,006	1,932	2,627	3,672	5,050
5					597	1,298	3,038	4,595	6,451
6						935	2,033	3,822	6,770
7							792	1,720	2,456
8								681	1,480
9									605

最後に、輸送時間データについて摘記しておこう。貨物輸送所要時間は、各地域ごとに指定した基点相互間の、国鉄普通貨物列車所要時間を標準データとして使用している。交易係数予測モデルの推定に当っては、時間データについ

第6表 平均混合運賃 その他 (円/t)

ても混合時間を作成、これを使用することが一つの方法としてありうるが、陸上・海上ふり分けの問題は、混合運賃の使用によって解決すみと考えられるので、時間データとしては、地域相互間鉄道輸送時間を使用する方法をとった。時間データ作成結果は第7表～第11表の通りである。

第7表 平均時間 機械 (時間／t)

第8表 平均時間 繊維 (時間/t)

第9表 平均時間 機械・金属 (時間／t)

第10表 平均時間 化学 (時間／t)

第11表 平均時間 その他 (時間／t)

3-2 名古屋港のマクロ的外部経済効果の計測結果

「もし名古屋港がないならば」の仮定をおくことは、名古屋港背後地としての東海地方と他地域との物資流動が、すべて陸上輸送にシフトされることを意味する。このことは、東海地方と他地域との間の移動コストが、混合運賃ではなく、すべて陸上運賃によって計算されなければならないことを意味する。したがって、東海地方を除く他地域相互間の運賃については、既に掲げた混合運賃を、東海地方と各地域との間の運賃については陸上運賃を使用して、予め推定された地域間交易係数予測モデルによって \hat{t}^{rs}_i 、したがって \hat{T}^* を求めることによって、「名古屋港がない」と想定した場合の、東海地方の立地に関する比較優位が求められることになる。単一のメジャーによって名古屋港の外部経済効果を表わすには、次の計算を行なえばよい。

$$(14) \quad 1 - \frac{I[1 - \hat{T}^* A^*]^{-1} \hat{T}^* f}{IA} = 1 - 0.6271 = 0.3729$$

この結果は、名古屋港の存在が、総産出額で測った東海地方の経済規模の約37%に近い、マクロ的な意味での外部経済効果を与えていることを示している。計算のフレーム・ワークから明らかなように、このような外部経済効果は、一回限りの大きさであって、反覆的、累積的な部分は、ほとんど含まれていない。

〔文献〕

- ① Isard, W., 'Methods of Regional Analysis: An Introduction to Regional Sicsence', 1960
- ② Leontief, W. and A. Strout, "Multiregional Input-Output Analysis" in T. Barna (ed.), *Structural Interdependence and Economic Development*, 1963
- ③ Moses, L.M., "The Stability of Inter-Regional Trading Patterns and Input-output Analysis American Economic Review, vol.xLv, No.5, Dec.1955
- ④ 岡崎不二男・金子敬生「産業関連の経済学」, 1964
- ⑤ 鈴木啓祐「地域間物資流動の研究」, 1968

港湾機能と地域開発

——石狩湾新港地域開発計画と 北海道開発の事例を中心に——

徳田 欣一
(北海道立総合経済研究所)

目 次

1. はじめに
2. 港湾機能と地域経済
3. 石狩湾新港地域開発計画（意図と内容）
4. 石狩湾新港計画と地域経済
 - (1) 北海道開発の展開とその経済構造
 - (2) 北海道における物的流通と港湾
 - (3) 第3期北海道総合開発と石狩湾新港
地域開発計画の地位と役割
5. むすび（地域の開発との関連における港湾機能の新展開と問題点）

1. はじめに

高度成長期を経て、経済の拡大発展のなかで、港湾の機能の変化発展が当然のこととして要望され、その変化がすすんでいる。この変化は具体的対策を必要とする諸問題を提起している。

ここでは、港湾機能変化が、地域の開発の上で、どのような関わり合い、相互影響をするのか、いかなる現代的課題を生み出すのか、また、その提起する諸問題への対応について明らかにしたい。

このため、北海道で建設のはじまった石狩湾新港地域計画を事例として、実証的に問題を追求していく。この港湾建設計画は、第3期北海道総合開発計画のなかでも目玉商品的な先導的開発事業として位置づけられ、今次北海道開発の

主要な柱の一つの大型プロジェクトである。

このかかる問題点を経済発展とともに港湾機能の変化が地域の開発のなかで、どのような役割りと影響、相互関連をもつのかの視点で明らかにする。

2. 港湾機能と地域経済

まずははじめに、港湾機能とは一体何か、それと地域経済との関連関係を明らかにする必要がある。

北見教授は「港湾は原則的に“交通用役”の生産の場であり、その用役生産のためのもろもろの資本と労働の結合の場でもある⁽¹⁾」といわれている。「港湾」とその機能を端的に表現していると思われる。この交通用役の生産という性格を基礎に、関連する産業、地域経済の再生産のなかで、その役割・機能を発揮するものと思われる。

「交通用役生産の場」「物的流通の場」としての港湾機能は、その基礎的なものであるが、その用役生産の需要の増大、輸送の効率化の要望に対応する技術変化と経済の発展段階に即応して、その機能内容を変化拡大させていく⁽²⁾。港湾機能はすぐれて歴史的なものと思われる。すなわち、ターミナル機能と一緒にいわれる物的流通、交通生産における港湾の役割機能は重要であるが、その機能を前提として、さらに拡大した機能を発揮する。経済の発展、国家独占資本主義段階における構造変化の過程で、港湾は、その経済の再生産過程で極めて重要な役割機能をもつものである。

経済の高度成長期以降の、わが国独占資本主義の強蓄積のなかで、重化学工業化がめざましく進展した。これは輸入原料依存の、いわゆる加工貿易の拡大となって現象し、太平洋ベルト地帯における工業の集積を高めた。

港湾のわが国経済の再生産構造の上で占める地位は、飛躍的に向上した。港湾機能のかかわりあいなくして、わが国重化学工業の発展はなかった。

重化学工業の発展によって、わが国の産業構造、地域構造は大きく変化した。太平洋メガロポリスの形成、地域の不均等的発展、過密過疎の深刻化などが、その端的な現象、事例である。拡大した生産の販売市場との結合の上からも、迅

速性をもった輸送態勢の確立が必要となり、道路網の整備強化がすすめられ、また海運の利用による大量輸送が促進される。重化学工業化の一過程で、国内流通構造の効率化再編成が行なわれた。このなかで、港湾の役割はさらに重要度を増し、その機能を拡大した。特に、従来からの地域開発の転換、「新全総⁽³⁾」による国土開発の方向における港湾の地位と役割は注視すべきものであろう。

さて、港湾における荷役生産の技術的発展はさらにその地域の経済発展とその再生産構造における地位と役割を変化させる。港湾における荷役生産の技術的変革は、経済発展に即応し拡大する荷役需要と、その効率化の要望に対応して進展する⁽⁴⁾。この変化は、わが国の現下の経済構造では、さらに従前とは著しく異なる港湾機能を展開させるものと思われる。なかでも、地域経済との関係において、荷役が効率化するに従い、港湾地域への直接的経済効果の波及度合は稀薄になり、その地域への影響、役割が変化する。特に現段階における独占資本の蓄積強化を意図した国土開発計画の推進のなかで港湾機能は地域の集積と直接的つながりが稀薄となる。

一応、港湾機能の歴史的性格にふれ、若干の理論的考察をこころみた。この仮説が果して当を得たものなのか、具体的な事実関係の考察をさらに深めよう。

注 (1) 北見俊郎著「港湾総論」146頁。

(2) 喜多村昌次郎氏は、「港湾は各時代の経済社会の要請に応じ、またその発展段階に照応して、港湾のもつ潜在的機能がクローズ・アップされるとともに、また政策的課題を受け持ちつつ推移発展している」と述べられている。（喜多村昌次郎著「港湾産業」3頁）

港湾の機能は普遍性をもち、経済の発展段階に対応して、その内容と機能の影響範囲を拡大し、さらに新たな拡大した機能に転化するものであろう。

(3) 新全国総合開発計画。昭和44年5月30日閣議決定。国土総合開発法第7条第1項に規定する全国総合開発計画。

(4) 具体的には埠頭施設の変化、コンテナ荷役化、複合一貫輸送の進展など。

3. 石狩湾新港地域開発計画（意図と内容）

「わが国経済の国際化、大型化などに対応し、北海道のすぐれた開発可能性の発揚によって、産業経済の飛躍的発展をはかり、わが国経済社会の繁栄に積極的に寄与するとともに、都市と農山漁村の均衡ある地域社会を建設する」と主唱する第3期北海道総合開発計画が実施段階に入っている。

石狩湾新港計画は、この総合開発計画のなかで、先導的産業開発に関する事業、新骨格の形成に関する事業、新交通体系確立の一環としての役割ももち、重要な位置づけの下で強力に推進されようとしている。

この内容を客観的に示すと注(6)のようになる。

さて計画者の意図する新港地域開発の意義と必要性は次のとおりである。

- ① 北海道における政治・経済・文化の中枢部を形成する札幌圏の流通および生産機能を飛躍的に拡充強化するため、石狩湾沿岸地域に流通港湾を中心とする総合流通基地の建設および消費財を中心とする都市型工業の開発を総合的にすすめ、札幌圏の物資流通の円滑化と工業生産の拡大をはかり、併せて既存市街地の再開発、新市街地の計画的形成を促す。
- ② わが国経済社会の国際化に対応し、将来の北方圏との交流における中枢的、拠点的役割をもたせる。

このため、石狩湾新港計画は、(1)札樽圏の物資流通の増大に対処し、海陸一貫輸送の複合ターミナルを形成し、物流の合理化をはかる。(2)太平洋と日本海岸の均衡ある輸送体系を確立し、地域開発の調和をはかる。(3)都市型工業立地の必然性に対応し、既存市街地の再開発と港湾機能の有機的連携をはかり、都市機能の一環として港湾を整備することが考えられている。

したがって、流通団地整備と工業開発計画（高次加工部門主体の消費財工業および機械工業などの都市型工業）が策定されている。

この新港計画意図がそのまま思わず通りに進行するわけでもなく問題も多い。その機能の地域の開発、地域経済との関わり合いを冷静かつ客観

的に現実に即して吟味する必要がある。意図と異なる現実の生起も少なしとしないのである。

- 注 (5) 「第3期北海道総合開発計画」北海道開発庁（昭和45年7月10日閣議決定）資料として北海道（昭和45年1月）「第3期北海道総合開発計画」——生産と生活が調和する豊かな地域社会の建設——参照。
- (6) 北海道開発庁「石狩湾新港地域開発基本計画」（昭47.8）より、その要旨を抜粋また要約して掲げると次の通りである。
- ① 開発の意義……国土利用の抜本的再編成のなかで、札幌は日本列島を結ぶ中枢管理機能の一大結節点として中核的役割を果す要がある。北海道全域にわたる新たな交通・情報ネットワーク形成をはかりつつ札樽圏の都市機能の純化、高度化をすすめることが不可欠である。周辺地域の総合的な開発によって、中枢管理機能、生産、流通機能などの適正配線を誘導することが必要である。これに対し、石狩湾地域は、新たな流通および生産機能を分担し、計画的、大規模に展開する上で最も適した地域である。今後進展が予想される北方圏交流の拠点ともなり得、北海道の長期的、飛躍的発展を先導する開発事業として意義が極めて大きいとしている。
 - ② 地域の概況……（略）
 - ③ 開発の基本方針……(イ)開発効果は道中全域に及ぶ。したがって道央全域にわたる機能分担の方向を見きわめつつ、流通地区、工業地区の規模と配置を考える必要がある。(ロ)この観点で、地域の中央に建設し、流通地区は海陸の結節点としての機能を発揮させるため、水際線に近接して配線し、その両側に工業地区を配置する。(ハ)幹線道路は、これら流通、生産機能を広域的に連携ができるよう設定する。(シ)流通・工業地区は、道路用水道、下水道、公園緑地などの整備をはかり、各種レクリエーション施設の配置も十分配慮する。(リ)自然環境の保全につとめ、既存生産緑地の確保と新たな緑地を造成する。(ス)この開発に伴う就業者等に対して地域外の周辺部に住宅地区を確保することにつとめる。(ト)隣接農業地帯は、生産緑地として保全振興をはかり、また周辺漁業の振興をはかる。
 - ④ 開発の構想……(イ)流通——海陸一貫輸送に対処した複合ターミナルの機能を有する総合的な流通基地建設を行なう。(ロ)工業——高度加工の消費財工業、機械工業などの都市型工業の立地を指向する。昭和60年の工業出荷額を約4,000億円と想定する。冬季対策関連、住宅関連、公害防止関連、空調、コールドチェーン関連等の誘導をはかる。また、電力、ガス温水等の供給施設を整備する。(ハ)港湾——道央地域内に勢力圏をもつ既存各港特に、小樽港との機能分担を考慮しつつ、大量撤荷貨物を主体として、昭和60年1,000万トン、最大船型4万トン規模で計画する。

港湾の形式は、冬季の季節風などを考慮して、静穏度の高い泊地を確保し埠頭と流通地区、工業地区との有機的連けいのため、埋立てと堀込みの併用方式を採用する。(=)住宅地——(略)(#)道路——(略)(-)鉄道、高速軌道——(略)(-)通信施設——(略)(#)河川——(略)(#)用水道——(略)(#)下水道——(略)(#)公園緑地——(略)(#)環境保全——(略)

- ⑤ 所用資金……基盤整備事業の総投資額は、概ね1,600億円と見込まれ、その内訳はつぎのとおりである。

流通・工業地区基盤整備	1,040億円
関連基盤整備	560億円

- ⑥ 開発のすすめ方……開発の諸元について中間的目標を明らかにした段階計画を作成し、基本計画の実行性を確保する。国、地方公共団体が主体の事業に対して、民間部門において、先行的、一体的に推進すべき事業分野について、公共性と機動性を兼ね備えた開発主体の積極的活用をはかり開発の効果的推移を期す。

注 (7) 石狩湾新港港湾管理者(昭和47年11月)「石狩湾新港港湾計画資料」

石狩湾新港地域開発計画委員会「石狩湾新港地域開発計画調査報告書」(昭和47年3月)

町田真也「石狩湾新港開発計画調査報告の概要」(総合開発新報第19号、1972.5)

項目	年度予算	年度予算	年度予算	年度予算
000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
001,000,	000,000,	000,000,	000,000,	000,000,
002,000,0	001,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
003,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
004,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
005,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
006,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
007,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
008,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
009,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
010,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
011,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
012,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
013,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
014,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
015,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
016,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
017,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
018,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
019,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
020,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
021,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
022,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
023,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
024,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
025,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
026,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
027,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
028,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
029,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
030,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
031,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
032,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
033,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
034,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
035,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
036,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
037,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
038,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
039,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
040,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
041,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
042,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
043,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
044,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
045,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
046,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
047,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
048,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
049,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
050,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
051,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
052,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
053,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
054,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
055,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
056,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
057,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
058,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
059,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
060,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
061,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
062,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
063,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
064,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
065,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
066,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
067,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
068,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
069,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
070,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
071,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
072,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
073,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
074,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
075,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
076,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
077,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
078,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
079,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
080,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
081,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
082,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
083,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
084,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
085,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
086,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
087,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
088,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
089,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
090,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
091,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
092,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
093,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
094,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
095,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
096,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
097,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
098,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
099,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
100,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
101,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
102,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
103,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
104,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
105,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
106,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
107,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
108,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
109,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
110,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
111,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
112,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
113,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
114,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
115,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
116,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
117,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
118,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
119,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
120,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
121,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
122,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
123,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
124,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
125,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
126,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
127,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
128,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
129,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
130,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
131,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
132,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
133,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
134,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
135,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
136,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
137,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
138,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
139,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
140,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
141,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
142,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
143,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
144,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
145,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
146,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
147,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
148,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
149,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
150,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0	000,000,0
151,000,0				

石狩湾新港港湾計画資料（抜粋）

(1) 勢力圏内人口

地 域 名	面 積	人 口			
		昭和40年	昭和45年	※昭和55年	昭和60年推計
全 道	km 78,513	人 5,172,000	人 5,184,000	人 6,000,000	人 6,300,000
後 志 地 区	4,302	369,739	347,675	328,000	328,000
石 狩 地 区	2,540	911,265	1,117,735	1,632,000	1,837,000
空 知 地 区	1,039	191,965	169,726	167,000	165,000
圏 内 合 計	7,881	1,472,969	1,635,136	2,127,000	2,330,000
全 道 対 比	10.0%	28.5%	31.5%	35.5%	37.0%

注 北海道市町村勢要覧

※ 第3期北海道総合開発計画にもとづく

60年は第3期北海道総合開発計画にもとづく推定

(2) 勢力圏内工業出荷額

(単位：百万円)

地 域 名	出 荷 額			
	昭和40年	昭和44年	※昭和55年	昭和60年推定
全 道	770,370	1,323,177	5,313,600	9,840,000
後 志 地 区	59,984	90,237	234,000	363,100
石 狩 地 区	121,028	215,874	693,100	1,175,900
空 知 地 区	7,837	14,057	48,800	82,700
圏 内 合 計	188,849	320,168	975,900	1,621,700
全 道 対 比	24.5%	24.2%	18.4%	16.5%

注 北海道市町村勢要覧

※ 第3期北海道総合開発計画資料

60年は第3期北海道総合開発計画に基づく推定

55年、60年は昭和43年価格である。

(3) 札幌圏産業別就業人口

(単位：人)

	札 帽 圏 (A)	北 海 道 (B)	
第 1 次 産 業	23,259	3.9(%)	516,085 21.0(%)
第 2 次 産 業	162,606	27.0	628,178 25.5
第 3 次 産 業	416,283	69.1	1,316,019 53.5
計	602,148	100	2,460,282 100
面 積	1,556.63km ²	(2.0)	78,513km ²
人 口	1,094,134	(21.2)	5,184,287

注1 () は全道比。(A)/(B)

(昭和45年国調)

2 札幌圏：札幌市、江別市、広島町、石狩町

(4) 流通活動の展望

区分	昭和年	全 道			札 樽 圏			札樽圏／全道	
		43	60	60/43	43	60	60/43	43	60
輸				%			%	%	%
自動車(万t)	25,709	108,776	423		7,085	40,328	569	27.6	37.1
國 鉄(")	3,632	5,700	157		846	1,716	203	23.3	30.1
港 湾(")	5,677	37,643	663		515	2,337	455	9.1	6.2
送 計(")	35,018	152,119	434		8,446	44,381	525	24.1	29.2
倉 庫 業(")	738	2,002	271		342	1,035	303	46.3	51.7
卸 売 業(億円)	22,199	130,244	587		12,339	84,346	684	55.6	64.8

注 卸売販売額は43年価格である。

(5) 流通地区の施設と規模の想定(石狩地区)

区 分	貨物取扱量 千トン	卸売販売額 億円	用 地 面 積 千m ²	従 業 者 数 人
ト ラ ザ ク タ ニ ナ ル	2,090	—	200	1,200
ト ラ ザ ク 団 地	18,380	—	410	4,300
倉 庫	5,300	—	820	1,700
卸 売 業	—	4,220	660	4,700
合 計	25,770	4,220	2,090	11,900

注 用地面積は、公共用地を含まない。

(6) 主要経済指標(昭和60年)

	単位	S 43年	S 55年	S 60 年				
		全道	全道	全道	道央地区	札樽地区	札幌地区	小樽地区
人口	千人	5,230	6,000	6,300	4,450	2,330	2,000	330
生産所得	10億円	1,905	5,754	8,235	5,400	2,800	2,450	350
工業出荷額	10億円	1,139	5,314	9,840	7,470	1,622	1,260	362

注1 基準年次は昭和43年とし、推定値は昭和43年価格である。

2 小樽地区は、後志支庁の全域とし札幌地区は札樽地区のうち小樽地区を除く地域をいう。

(7) 全道港湾・道央港湾取扱貨物量のマクロ推定値(フェリー貨物を除く)

(単位:千トン)

年 区 分	S 45	S 50	S 55	S 60	備 考
全道港湾取扱貨物量 (A)	62,989	108,219	196,770	354,000	$y(\text{千トン}) = 3.84x - 463$ (y :億円) $y = 342,000 \text{千トン}$ 移出石炭12,000千トン
道央港湾取扱貨物量 (B)	41,886	76,962	140,280	269,000	工業出荷額対全道比 $= \frac{74,700 \text{億円}}{98,400 \text{億円}} = 76\%$ $y = 342,000 \times 0.76$ $= 259,200 \text{千トン}$ 移出石炭 9,800千トン
構成比(A)/(B)(%)	66.5	71.1	71.3	76.0	

注1 $y = 3.84x - 463$: (相関期間:昭和33~42年の10年間, y : 港湾取扱貨物, x : 工業出荷額)。

2 S 45年実績:日本国港湾統計による。

3 S 50年推計:港湾整備計画資料による。

4 S 55年推計:第3期北海道総合開発計画資料による。

(8) 輸送問題により配分された道央港湾の取扱貨物量（一般流通貨物）

(単位：万トン)

	S 45年実績	C A S E - A : 新港 を建設しない場合	C A S E - B : 新 港を建設した場合	備 考
		S 60年推計	S 60年推計	
室蘭港	473	958	958	
苫小牧港	688	2,815	2,248	
留萌港	98	688	688	
(石狩湾新港) 石狩湾岸港湾	(—) 242	(—) 1,170	(1,362) 1,737	小樽港と石狩湾 新港との和
計	1,501	5,631	5,631	

(9) 道央港湾の各港別取扱貨物量

(単位：万トン)

		S 45 年 実 繢				
		一般流通貨物	特 殊 貨 物	フェリー貨物	計	
室蘭港		473	1,947	39		2,459
苫小牧港		688	425	—		1,113
留萌港		98	174	—		272
(石狩湾新港) 石狩湾岸港湾		242	141	21		404
計		1,501	2,687	60		4,248

C A S E - A (石狩湾新港を建設しない場合) S.60年推計				C A S E - A (年推計石狩湾新港を建設した場合) S.60年推計			
一般流通貨物	特殊貨物	フェリー	計	一般流通貨物	特殊貨物	フェリー	計
958	3,132	340	4,430	958	3,132	340	4,430
2,815	1,755	1,000	5,570	2,248	1,755	1,000	5,003
688	188	0	876	688	188	0	1,876
1,170	163	600	1,933	(1,362) 1,737	163	600	(1,362) 2,500
5,631	5,238	1,940	12,809	5,631	5,238	1,940	12,809

注 上表は苫小牧港東部地区の港湾取扱貨物量は除いている。

出所 港湾審議会第52計画部会資料。「石狩港新港港湾計画資料」新規(昭47.10石狩湾新港港湾管理者)

4. 石狩湾新港計画と地域経済

前節で石狩湾新港地域開発の意図などについてふれた。これが、現実の地域の経済のなかで具体的にどのような機能・役割りをもつことになるのか、わが国経済、北海道経済の現段階におけるこの新港の機能的位置づけを行なおう。

(1) 北海道開発の展開とその経済構造

まず、北海道の経済構造を明らかにし、その下における新港の客観的な役割の追究の前段とする。

第2次世界大戦後のわが国経済の復興過程で、北海道は重要な役割を負された。戦災の影響も少なく、第1次産業比重が高く、その外延的拡大条件も多く、また石炭というエネルギー資源を大量に包蔵、その生産体制があることから、食糧増産、過剰人口（引揚、復員者、軍需工場、その他工場流通部門を含めた職場からの離職者、他の潜在的失業者を含む失業者群など）の吸収復興過程の原料資源の提供の役割を負された。北海道の開発は国家的規模において推進された。その最初は「第1期総合開発10カ年計画」で、その第1次5カ年計画では基盤整備に重点がおかれて、第2次5カ年計画では、基盤整備と産業振興に重点がおかれた。つづいて昭和37年7月第2期北海道総合開発計画（昭和38～45年度）8カ年計画が閣議決定された。この計画は、所得倍増政策と密接に関連をもち、これによって北海道の産業の構造は大きく変貌した。

この「2期計画」の特徴は、拠点開発の積極的推進であった。

臨海部に重化学工業を主体とする中核工業地帯を開発すると共に、道内地域開発の中核となる拠点都市を整備し、地域内生産活動と結びつく産業振興と地域住民の生活文化の向上をはかり、地域格差是正をはかることが意図された。しかし、これは、大きく期待を裏切ったことは否定できない⁽⁸⁾。

高度成長政策の推進のなかで、わが国拠点の太平洋ベルト地帯における重化学工業化は著しくすすんだ。この動きとは別に、第2期総合開発計画の推進にもかかわらず、北海道経済の地位低下は顕著である。

この時期を経た北海道経済の特徴点は次の通りである。

- ① 第1次産業が全国的傾向を大幅に上回って相対的、絶対的に地位低下した。エネルギー転換により、石炭鉱業は急激に衰退し、開発に関連して、建設業はのびたが、工業は若干のびたにすぎず、第3次産業は域内の第2次部門と極度のアンバランスをもった肥大化をみた。
- ② わが国工業の輸入原料依存が急激に高まり、また北海道における木材資源の後退、石炭需要の減少などもあり、北海道の原料供給地としての地位が低下した。
- ③ 北海道は重化学工業化の波にのりおくれた。
- ④ 建設業の拡大また工業製品需要の増大が、北海道の工業発展と結びつかなかった。莫大な開発投資による経済効果の道外流出がすんだ。(道内における資本形成の不充分さを指摘するものも少なくない。)⁽⁹⁾
- ⑤ 35年以降の、わが国中核地域の重化学工業化の一段落の過程で、北海道が、その製品市場に位置づけられ、本州資本を主にする流通部門が拡大し同時に中小零細第3次産業の企業が増加した。
- ⑥ 農村・漁業の後退はいちじるしく、開発の地域格差が深まり、人口労働力の流動化が活発化し、道内町村における過疎化現象が広汎化した。人口労働力の都市、特に札幌集中がすすみ、道外流出が増大した。(若年労働力の流出が多い。)北海道が労働力供給地域に転化した⁽¹⁰⁾。低賃金構造が再編成され、つまり停滞的過剰人口が都市と町村集落地域に堆積し、資本蓄積の主要な挺子となっている⁽¹¹⁾。
- ⑦ 地域資本の中小零細企業は、激しい市場競争のなかにおかれ、その発展は極めて困難で、道外資本の進出が札幌を拠点としてすんでいる。
- ⑧ 北海道の自律的発展は停滞し、北海道は従来の中進的地位から後退した。

注 (8) 2期計画の結果についてまとめたものとして次のものがある。

北海道企画部「北海道総合開発のあゆみ」(昭43.2)

徳田欣次「北海道開発の進展と産業構造変化」(新評論昭44.3刊「地域と産業」143頁。)

- 注 (9) 例えは吉田省一・中川渡「北海道開発投資の乗数分析」前掲「地域産業」173頁
 (10) 渡辺貞雄「北海道における30年代の就業構造」北海道労働研究第102号(昭42.3)
 渡辺貞雄「札幌市の就業構造と労働力流動」北海道労働研究第105号(昭42.3)
 徳田欣次・中川勝雄「雇用構造変化と労働市場」北海道経済の現況の課題(道立総研昭47.3刊)所収
 (11) 前掲徳田欣次・中川勝雄「雇用構造変化と労働市場」
 徳田欣次「北海道における不安定雇用の実態」(1)(2)(3)—北海道労働研究第104, 106, 110号
 (12) 北海道の産業構造変化については、前掲徳田欣次「北海道開発の進展と産業構造変化」徳田欣次「北海道経済の構造的特質」(北海道経済の季節性実態、昭44.3道立総研刊30頁。)を参照。

(2) 北海道における物的流通と港湾

1) 札幌の中枢管理機能の集積の増大と北海道の物流の概要

前項で明らかにしたところであるが、高度成長期以降の構造変化のなかで、北海道は、重化学工業を主軸とするわが国独占資本の市場として位置づけられた。

すなわち、拡大する北海道の需要は道内生産では対応できず(特に品目的に)，道外生産への依存が増大した。道外大資本を中心とする生産品の北海道への売込みが急速に拡大した。ここにおいて、従来から中枢管理機能の集積の高い札幌市へ流通部門の集中がさらにすすんだ。卸売業、小売業の札幌集中は表示の通りである。極めて集中度が高い。なかでも道外資本商社などの札幌への進出が目ざましい。この面では、関東地域とのつながりが極めて強い⁽¹³⁾。札幌における卸売業の拡大、道外資本の流入のなかで、その販売力がのびをみせ、札幌は道内他地域の商社との競合のなかで優位にたち、その商圈は全道における他地域商社を駆逐の状態にすらある⁽¹⁴⁾。

さて、このような動きのなかで、物的流通も従前とその態様を異にした。

まず域外との物流の実態、移出入の動きは次のような特徴をもった⁽¹⁵⁾。

- ① 移出入は総体として増加している。入超傾向にあり、入超幅が拡大している。
- ② 移出は生産財の比重が高く、移入は最終需要財が主である。
- ③ 物

的流通の地域的つながりは、関東地方に特化集中している。東北地方は移入の上で若干比重がある。中部地方、北陸地方との交流が停滞的である。(北陸とは最近フェリーの就航もあり、若干交流も生じては来た。) ④ 移出は第1次産品の比重が低下し、移入は機械、金属製品の比重が増加している。⑤ 投資財耐久消費財の需要増大のなかで、道外品依存が高まり、その流入がふえている。

2) 物的流通における輸送手段の変化

北海道における物流の輸送手段は次の表のように変化している。鉄道輸送が

(1) 北海道年度別輸送機関別輸送量推移

(上段単位: 1,000トン, 下段指數%)

区分	機関別	鉄道	海運	自動車	合計
発 北海道 ・ 着 北海道	昭36年度	33,923	769	88,844	123,538
		275	06	719	100.0
	39	33,915	979	130,818	165,713
		205	06	789	100.0
	41	33,633	1,938	204,263	239,835
		140	08	852	100.0
43	30,525	1,810	273,459	305,844	
		39	06	895	100.0

(注) 運輸省: 「貨物地域流調査」による

資料出所: 道立総研刊「北海道経済の現況と課題」第6編第4章(菊地平明)所収
資料

後退し、自動車輸送が極度に増大した。これに伴ない海運と自動車の結合輸送も増大しているともみられる。国鉄の貨物輸送の都市集中、特に札幌、旭川への集中が大きいといわれている。自動車輸送も同じく都市集中傾向をもつが、木材輸送中心から砂利、砂、石材を中心にして、これに石油製品、化学薬品、肥料工業品などの工業製品の構成比率を増加しながら、全体的に急激に増加しているとみられる⁽¹⁶⁾。

域外との物流における輸送手段をみると移出入状況を考察すると次のようである。

(2) 本道卸売業計の主要都市別商店数の推移 (%)

	昭31	33	35	37	39	41	43	(43)	(44)	(45)
全道計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
支庁計	27.4	21.4	24.4	23.5	21.7	24.0	18.2	21.5	16.1	20.5
市計	72.6	78.6	75.6	76.5	78.3	76.0	81.8	78.5	83.9	79.5
8市計	62.4	66.0	63.7	63.9	65.5	62.5	69.2	65.1	71.2	65.9
札幌市	18.8	21.8	24.8	24.8	27.1	25.7	29.3	27.4	30.3	27.7
函館市	9.8	9.6	7.2	8.2	8.4	8.2	8.4	7.8	8.2	7.6
小樽市	11.2	12.1	10.3	8.5	7.1	7.0	7.7	7.0	6.4	5.6
旭川市	10.4	9.6	8.9	9.9	9.5	8.7	9.4	8.8	9.3	8.8
室蘭市	2.4	3.3	3.0	3.3	3.4	3.5	3.7	3.6	5.0	4.6
釧路市	3.3	3.0	3.6	3.2	4.0	4.0	4.4	4.3	4.6	4.5
帯広市	4.1	4.0	3.9	3.9	4.1	3.5	4.2	4.2	4.8	4.7
北見市	2.4	2.7	1.9	2.1	2.0	1.9	2.0	2.0	2.6	2.5

(注) 昭43、45年の()内数値は新設の自動車小売業とガソリンステーションを含めた場合である。

道立総研刊「北海道経済の現況と課題」第6編「北海道における商工業の展開過程と都市集中」第3章(高崎禎夫)所収資料

(3) 本道卸売業計の主要都市別常時従業者数の推移 (%)

	昭31	33	35	37	39	41	43	(43)	45	(45)
全道計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
支庁計	14.3	9.2	9.9	9.0	8.0	6.9	7.4	9.2	7.4	10.0
市計	85.7	90.8	90.1	91.0	92.0	90.1	92.6	90.8	92.6	90.0
8市計	78.3	80.5	79.3	81.9	82.1	79.1	83.1	79.8	82.8	78.8
札幌市	28.0	32.4	35.1	37.4	40.1	39.2	41.7	38.6	42.3	33.7
函館市	10.1	9.0	7.4	7.7	7.7	7.2	8.0	7.7	7.4	7.0
小樽市	14.9	14.1	11.9	9.5	8.3	7.7	7.5	6.7	6.0	5.3
旭川市	11.0	10.1	10.9	12.2	11.2	10.3	11.0	10.7	11.0	10.8
室蘭市	2.9	3.5	3.0	3.5	3.1	3.4	3.1	3.3	3.4	3.4
釧路市	4.0	3.8	4.0	4.1	4.3	4.4	4.4	4.9	4.9	5.4
帯広市	4.8	4.8	4.5	4.8	4.9	4.7	5.5	5.1	4.8	5.1
北見市	2.5	2.8	2.5	2.7	2.5	2.1	2.5	2.6	2.9	3.1

(注) 資料出所上に同じ。

(4) 本道卸売業計の主要都市別年間販売額の推移 (%)

	昭31	33	35	37	39	41	43	(43)	45	(45)
全道計	—	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
支庁計	—	6.3	5.0	4.9	4.5	5.7	4.9	5.9	4.9	6.2
市計	—	93.7	95.0	95.1	95.5	94.3	95.1	94.1	95.1	93.8
8市計	—	84.9	87.9	88.4	88.1	86.7	87.9	85.9	87.5	85.1
札幌市	—	38.7	46.9	48.7	53.7	52.3	52.5	50.3	51.3	48.8
函館市	—	6.7	5.0	5.6	5.5	5.8	5.9	5.8	6.0	5.9
小樽市	—	17.7	13.8	9.9	7.0	6.3	5.5	5.3	4.0	3.9
旭川市	—	7.8	10.7	10.9	10.6	9.5	10.4	10.2	10.4	10.2
室蘭市	—	2.8	2.5	4.0	2.5	2.8	3.4	3.6	4.3	4.2
釧路市	—	3.7	3.9	3.5	3.6	4.2	4.7	4.9	4.8	5.0
帯広市	—	5.2	3.7	4.1	3.6	3.7	3.7	3.9	3.5	3.7
北見市	—	2.5	1.4	1.8	1.7	2.2	1.8	1.9	3.2	3.2

(注) 資料出所上に同じ

道外との輸送手段は内航海運の上昇が顕著である。国鉄輸送は停滞的である。国鉄は農林畜水産などの第1次産業生産品の比重が高く、海運は、工業製品などのウエイトが高い。

3) 北海道港湾の輸送の現状

北海道の物流の量的増大のなかで、海運依存度が拡大し、必然のこととして港湾輸送が年々増加している。大量的な貨物である石炭の輸送減はあるにしても、雑貨ののびのなかで鋼船輸送実績は昭和40年(34,420千フレートトン)を100として昭和47年では137(47,171千フレートトン)と増大している。ウエイトは低いが内航に比べ外航ののびのテンポが早い。

港別は図で明らかなように、港別にその推移に差異がある。減少の傾向の強い小樽、停滞的な釧路・留萌・稚内、若干増加の函館、変動のはげしい室蘭、増勢の著しい苫小牧ということが判る。

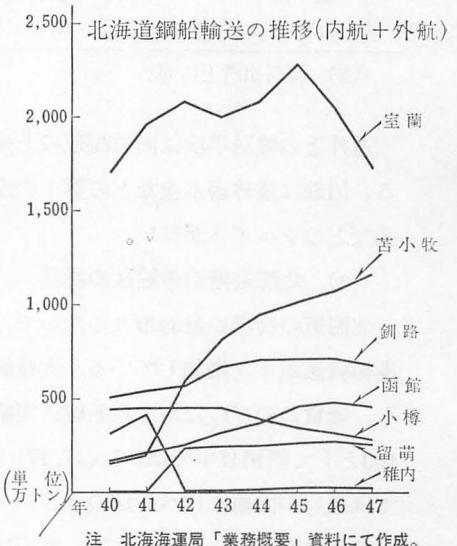
船内荷役実績でさらに各港の動きが明瞭に知ることができる。

石炭荷役量の絶対的な減少のなかで、苫小牧の石炭荷役比重は極めて高く、他港、特に室蘭、小樽の減少テンポは急速である。雑貨では、留萌、稚内の横

這い傾向、函館、小樽は減少、釧路、室蘭は、増加傾向にあったが、46年に減少、47年横這いまたは若干増加している。これらの動きに対し、苫小牧の増大は極めて急激であり、非常なテンポで増加をみている。北海道が関東地方と資本的にも物流の地域的つながりにおいても極めて強い結びつきをもち、この結果、苫小牧港への貨物の集中がすすんだ。物流の北海道の拠点、札幌への集中は、苫小牧港の利用を促進した。ここに北海道各港の整備と新旧交替が急速に行なわれた。

苫小牧港経由をメインルートとする貨物が増大した。(この間の事情について、神代方雅「道央海運流通広域港湾⁽¹⁷⁾」が詳しい。)

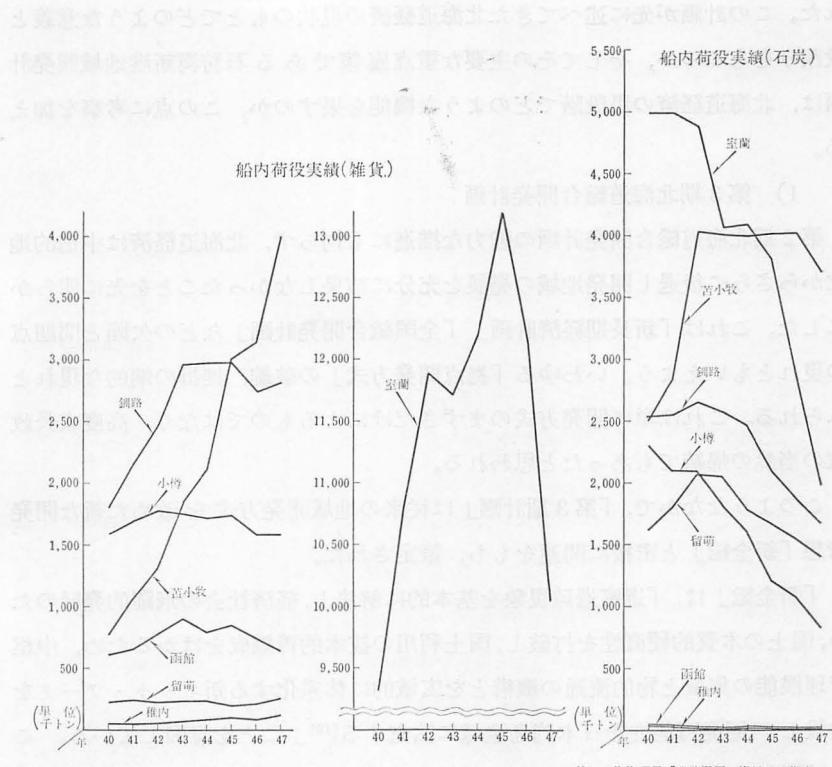
この港湾輸送の変化の下で、港湾の荷役形態に若干の港別差異が生じてきている。苫小牧港への貨物の集中は専用船、コンテナ船の就航をもたらし、コンテナ荷役、ロールオンロールオフ荷役も増大している。苫小牧港における荷役形態は、新しい荷役形態の初步的なものではあるが、他港に比べて若干すんでいるともいえる。他港においても荷役形態の変革はすすめられているが、未だ在来荷役形態が支配的である。苫小牧への貨物集中が荷役形態の改革を内包しつつすんでいるのは、輸送近代化のメリットを追求する資本の意図の表現であり、貨物の集中、大量化を条件にその変革が推進されているのである⁽¹⁸⁾。



注 北海海運局「業務概要」資料にて作成。

注 (13) 道立総合経済研究所編「北海道移出入白書」(昭和40年物資交易の実相)昭43.3
刊80頁

(14) 高崎禎夫「本道商業の成長と都市集中」前掲「北海道経済の現況と課題」
所収。



注 北海海運局「業務概要」資料にて作成

注 (15) 前掲「北海道移出入白書」参照

(16) 菊地平明「輸送構造の変化と都市集中」前掲「北海道経済の現況と課題」参照

(17) 神代方雅「道央海運流通と広域港湾」(日本港湾経済学会年報「港湾経済研究」No.10参照。なお神代方雅「列島改造論とローカル海運流通の諸問題」(北海道港湾経済No.9) 参照

(18) 徳田欣次稿「苫小牧港における港湾労働実態」

(3) 第3期北海道総合開発と石狩湾新港地域開発の地位と役割

昭和46年度を初年度として第3期北海道総合開発10ヵ年計画が実施にうつさ

れた。この計画が先に述べてきた北海道経済の現状のもとでどのような意義と役割りをもつのか、そしてその主要な重点施策である石狩湾新港地域開発計画は、北海道経済の現段階でどのような機能を果すのか、この点に考察を加える。

1) 第3期北海道総合開発計画

第2期北海道総合開発計画の強力な推進にも拘らず、北海道経済は中進的地位からさらに後退し開発地域の発展を充分に結果しなかったことを先に明らかにした。これは「新長期経済計画」「全国総合開発計画」などの欠陥と問題点の現れともいえよう。いわゆる「拠点開発方式」の破綻、挫折の端的な現れとみられる。これは単に開発方式のまざさだけによるものではなく、高度成長政策の当然の帰結でもあったと思われる。

このようななかで、「第3期計画」は従来の地域開発方式を改めた新たな開発構想「新全総」と密接に関連をもち、策定された。

「新全総」は、「過密過疎現象を基本的に解決し、経済社会の飛躍的発展のため、国土の本質的硬直性を打破し、国土利用の抜本的再編成をはかるため、中枢管理機能の集積と物的流通の機構とを広域的に体系化する新ネット・ワークを建設し、開発可能性を日本列島全域に拡充する⁽¹⁹⁾」ことを意図している。この計画は、破綻した「地域開発」における拠点開発方式を転換し、中央集中、地域分業化を基礎に開発をすすめ、広域生活圏構想などをふまえ、開発効果を波及させていくとした新たな装いの開発構想である。しかし、これは大規模開発を中心据え、独占資本の拡大発展、その集中をもたらすための開発計画でもある。「新全総」は北海道に期待するところが多い。①都市と農漁村の計画的な配置と整備をはかり、②現在の拠点開発をさらに発展させつつ酪農中心の高度食料生産地帯、資源培養型漁業生産地帯、巨大工業地帯、中枢管理機能の大集積地、札幌および地方中核都市整備を促進し、③あわせて、北方風土にふさわしい生活環境整備をはかる。④地域相互間および全国土との有機的連けいを強め、交通・通信・エネルギーの骨格施設を総合的に整備する、以上のことことが考えられている。

「第3期北海道総合開発計画」は、この新全総と密接につながりをもち、①近代的産業の開発振興、②社会生活基盤の強化、③新交通、通信、エネルギー輸送体系の確立、④国土保全と水資源の開発、⑤自然の保護保存と観光開発の推進、⑥中核都市圏の整備と広域生活圏の形式の六つの柱を設定している。

この計画の意義は単にそのかかげる意義目標で明らかになるものではない。第2期北海道総合開発を経たのちの北海道の産業構造、経済の実態に対応して今後どのような役割りと作用を展開するかの吟味が必要である。

高度成長期、2期計画期を経て、従来、主要な地位にあった第1次産業の後退、2次産業の停滞（石炭鉱業の衰退と建設業の拡大を含んでいるが）第3次産業の肥大化がすすんだが、開発その他の投資における経済効果の域外流出が顕著になり、北海道の自律的発展の方向が稀薄となった。経済発展の地域別格差が増大し、過密過疎の深刻化がすすんだ。特にわが国経済における地位低下が大きく、重化学工業の商品市場に転化し、北海道における主要都市がその根拠地となつた。人口の道外流出が拡大し、労働力供給地域に転化した。

このようなもとで、「新全総」その北海道版ともいべき、「3期計画」の推進は、地域の自律的発展とは逆となり、大資本による北海道開発のメリットの吸収が拡大していくと考えられる。

2) 石狩湾新港地域計画の北海道経済における地位と役割

新港計画について第2節で詳述したが、その主要点は次の3点に要約できる。

①第3期北海道総合開発計画における位置づけもあって、全道の50%をこえる中枢管理機能を集積している札幌圏の流通生産機能を飛躍的に拡充するため、(1)流通港湾を核とする総合流通基地の建設、(2)都市型工業の開発を行なう。②開発の推進とともに荷役量の地域における飛躍的増加に対応して、結合一貫輸送体系の近代的荷役施設をもった港湾を建設する。③北方圏の要衝として拠点的役割をもたせる。

以下、おののについて、北海道経済の現状のなかで、どのような影響と役割をもつかをみよう。

A 札幌圏の流通生産機能の拡大と石狩港新港

この新港は、まず札幌圏への極度の集中化を促進する役割をもとう。札幌は先にも述べたように、道外商社の道内市場支配の前進拠点として、主に東京・神奈川・埼玉・千葉を中心とする関東拠点地域と強く結合している。この札幌の北海道における拠点性をさらに強化する役割をこの新港が担っている。札幌への集中と過密化がさらに強まるであろう。また開発投資その他の北海道内への投資の経済効果がさらに域外流出の度を拡げ、北海道の自律的発展の抑止につながる懸念もなしとしない。北海道の販売市場としての地位の拡大のなかで、複合一貫輸送などの輸送体系の近代化に伴なうメリットを重化学工業大資本、道外大資本を主とする商社に吸収されることとなろう。

次にこの新港地域開発は、高度加工の消費財工業、機械工業などの都市型工業の立地を計画している⁽²⁰⁾。この工業立地の投じる問題も少なくはない。北海道の工業は、小数の重化学工業大工場と若干の消費財工業の大資本工場を一方の極とし、これと断層をもち、大資本工場と相互関連の稀薄な中小地場資本の夥しい数にのぼる中小零細工場群（消費財工業が主）といった形で現段階に至っている⁽²¹⁾。これが高度成長期、第2期北海道総合開発期を経て、具体的にどのように推移したか。まず、①わが国工業の重化学工業の拡大発展のなかで、北海道工業は立ち遅れ、その地位は量的、質的にも低下した。紙パルプ、製糖、その他食料品の分野で大資本工場の設備拡大、新設等が若干あったが、その他ではみるべき新、増設等はなかった。②北海道の工業のなかで、主要な地位にあった資源立地型工業も、原料資源の減少供給力の相対的後退などから北海道立地の優位性が薄れている。なかでも、中小地場資本の木材、木製品、水産加工で道外工業との競争がはげしくなっている。③北海道工業の特徴、優位性が経済成長のなかで埋没し、競争の激化、市場問題が大きな関心事となつた。④道外企業の北海道工業における地位が高まり、地場中小工業の相対的地位が低下している⁽²²⁾。

以上のようななかで、新港と札幌を近接背後地とした立地工業は、他の内陸

工業⁽²³⁾に比べ立地的に優位にたつと思われる。道外の中堅企業の立地も少ないので地場資本の中小工業に与える影響も大きいと思われる。

これに対する対策が平行的に樹立実施されなければ問題も少なくないと思われる。

B 荷役量の増大、複合一貫輸送と石狩湾新港

札幌を中心とした道央地域の荷役量、物流の増大が、この新港計画の一つの主要なよりどころである。

港湾取扱貨物量は、昭和60年で、石狩湾岸港23,370千屯、うち小樽港13,090千屯、石狩湾新港10,280千屯と推定されている。「第3期北海道総合開発計画」を基礎に推計した背後圏の経済フレームによって、道央地区全体の港湾取扱物量を推定している。この推定は、過去の開発計画の実績からみても、かなり過大とみられる。しかし札樽圏の取扱貨物量の増大は、札幌集中が急速にすんでいる動きからみて推察できる。全道的総量が著しくのびをみなくとも、札樽圏では取扱貨物量の増大は必至であろう。なお、この新港は都市型流通港湾というだけでなく、中継流通港湾という考え方もある⁽²⁴⁾。内陸への中心基点という位置づけである。北海道における交通ネットワークの中心におかれ、その中核的地位にあるとすると、ここへの物流の集中、またここを基点とする道内各地への貨物流動が活発化しよう。

これによって、この新港と他隣接港湾（小樽、室蘭、苫小牧、留萌など）との競合が大きく考えられる。

北方圏との交流による貨物量の増大も未知数であり、必ず急速に増大すると決ったものではない。

札幌の中枢管理機能の集積と密接に関連をもつ新港は、近代的機械荷役体系の埠頭、複合ターミナル、流通業務団地をもち、複合一貫輸送体系が主軸として計画されている。他港にさきがけ、建設初期から近代的荷役形態のための港湾整備が計画的に推進されようとしている。札幌の中枢管理機能の拡大発展を意図する流通団地の建設は、複合一貫輸送などのメリットを札幌、札幌に橋頭

堡をもつ道外資本を中心に吸収されることとなる。

コンテナ港役を中心とする輸送近代化が、国際的、国内的に急速に進行しているなかで、そのメリットを収受しようとする資本は、札幌と直結した新港に物量の重点を指向していき、扱貨物の大量化のなかでコンテナ化など技術高度化による利益を取得するであろう。輸送の効率化が本州資本の道内市場支配の強化に役立つ点も注目を要しよう。

さて、ここで重要なことは新港の荷役体系の近代化と立地の優位性によって、保有する港湾機能が地域開発の視点で、他港と違った形で影響をもつ点である。新港建設が従来の北海道の、特定重要港湾1港（室蘭）、重要港湾7港（函館・小樽・留萌・稚内・苫小牧・釧路・十勝）に単純に1港を加えたということではない。苫小牧港では荷役のいわゆる近代化は若干すんでいる。その他諸港は在来型荷役が主軸である。今後労働の生産性でかなりの格差が生じよう。

在来港の港湾機能の地域経済への波及は、その技術体系を基礎に港運産業、関連産業の拡大発展、雇用増加その他、地域経済の発展と、大凡直截に結びつく。交通技術体系の進展は、経済効果のその地域経済への波及を稀薄にし、結局その域外への流出を促進するケースも少なくない。さらにこの場合も、いわゆる逆流効果の一端を担うことも推察されないでもない。

さて、労働生産性の差異は、その荷役生産における競合のなかで、新港優位の客観的基礎となり、札幌中心の北海道経済の現状、交通体系の札幌中心の実態から物流の中心は石狩新港を重点地域として展開されるであろう。先にもふれた物流の関東地域との結びつきが主流の現状では、京浜一苫小牧、京浜一石狩新港が、その物流ルートの主軸となろう。

この結果、他既存港への影響は極めて大きくなると予想される。また荷役生産における技術的格差は、生産体制の上でいわゆる二重構造を生み出し、他港湾地域の経済発展の阻害も起り得よう。その地域に新たな相対的過剰人口を創出堆積させ、従前と同じ、港湾労働の低賃金雇用を形成させることにもなりかねない。

小数の港を対象とした荷役形態の近代化は他港の駆逐となって現象しよう。港湾のスクラップ・アンド・ビルトの役割を客観的にもつことも注目を要しよう。

C 道内地域経済に対する影響について

新港計画は、札幌に集積された中枢管理機能をさらに拡大させることを目標としている。計画による勢力圏内人口についてみても、昭和40年で全道対比28.5%，昭和55年35.5%，昭和60年37.0%である。札幌集中はあらゆる面で強く推進され、これが他方の過疎化現象を促進することにもつながる。問題点は多岐にわたるがその考察は主要なものにとどめた。

- 注 (19) 前掲「新全総」参照
(20) 前掲「石狩湾新港地域開発計画」参照
(21) 北海道工業構造の基礎原型について湯沢誠「北海道における資本関係の特質と構造」(伊藤俊夫編北海道における資本と農業所収) 前掲徳田欣次「北海道の工業ならびに建設業の構造」同「北海道経済の構造的特質と構造」参照
(22) 徳田欣次「北海道工業の構造」前掲「北海道経済の季節性—実態—」104頁。
(23) 北海道商工観光部工業課「内陸工業開発の考え方」(昭47.4) 参照
(24) 北海道総合開発研究所「大規模港湾建設に関する提言」(1972.5 総合開発新報第19号)

5. む す び（地域の開発との関連における港湾機能の新展開と問題点）

港湾機能と地域経済は相互関連の関係をもちながら、つまり相互に作用し影響されながら共に変化していく。

現段階における港湾機能の地域経済における位置づけとその役割、ならびに、その実態がかかえる課題を地域の経済発展との関連を重点として明らかにするため、石狩湾新港計画を事例として考察を加えた。

交通用役生産、ターミナル機能を基礎とする港湾機能は、経済の発展段階に照応し、交通用役生産の技術的变化を内包しながら、国家独占資本主義段階における諸施策のなかで、その再生産構造における役割ならびに地位を変化させ

ると思われる。

これまでの考察によると石狩湾新港の港湾機能の地域開発、地域経済における役割の主要点は、札幌の中枢管理機能の集積をさらに拡大発展させることである。これは、国家の施策による第3期北海道総合開発計画の大型プロジェクトとして位置づけられ強力に推進されようとしている。現段階における札幌への集中は、市場としての北海道の位置づけのなかで、大資本を中心とするメーカー、商社の北海道市場支配をさらに強めることにもなる。これによって北海道における投資の経済効果が道外に流出することにもつながる。すなわち、新港の設備、施設、生産態様は、わが国交通生産体系の合理化の一環としての役割をもち、市場としての、後進地域北海道の市場支配のなかでは、そのメリットが、道内におらず、大資本を主とする道外資本に吸収されることになる。交通用役の生産性の増大、効率化は、現段階における道外企業と道内における地場産業との競合のなかで、道外企業優位の条件の一つとなる。このため、北海道地場産業の企業はかなりその発展に困難性をもつことが懸念される。

次に新港は、在来他港との競合を烈しくし、また、新たな物流体系の中心的地位におかれる優位性から道内の他港を駆逐しないとも限らない。(機能分担による対策も考えられるが、無原則的な競争原理の適用のなかでは、その実現は困難であろう。) これは、各在来港地域における、その港湾機能を包摂した地域の再生産構造に大きく変化を与えることにもなる。札幌圏への従属化をさらに強めることも考えられる懸念におわらせない対策の樹立が望まれる。

石狩湾新港の北海道経済における役割・地位を客観的に考察すると、港湾機能の地域経済との関り合いは從来とその内容をかえている。

ターミナル機能としての性格を基礎に展開する港湾機能は、從来、地域経済の再生産構造とその過程において交通用役生産の場として重要な役割をもっていた。用役生産の拡大発展は、港運業その他関連業種の拡大発展、雇用増加を生みかつ港湾機能を媒介とした、生産・流通部門の発展を促進した。

しかし、高度成長期以降の経済の動きのなかで、国土再開発利用といった国土計画に傾斜した開発施策（独占資本の蓄積強化の主要な施策としての役割を

もつ)が推進され、港湾は、その蓄積過程における重要な地位、役割をもたされるに至った。

重化学工業の拡大発展のなかで、原料の輸入依存度の上昇、製品の輸移出は増大した。この過程で、港湾は、工業港、流通港湾として地域的なアンバランスをもちながら、独占資本の拡大再生産の過程に包摂された。

港湾機能の地域経済との直接的つながりは、極めて稀薄となった。特に、港湾における用役生産の技術的編成の変化はさらにこの傾向を促進した。(この技術的編成の変化は、主要港湾——拠点地域またはそれとのつながりにおいても立地優位にある——に貨物集中を生じさせ、いわゆる港湾の不均等的発展を派生させた。)

この傾向は、地域格差の拡大と密接に関わり合いをもっている。港湾の生産性の不均等な拡大に一定のはどめを行ない、その港湾機能の地域経済の拡大発展に寄与する体制と確立することが重要と思われる。港湾の新設、設備の拡大変革が、地域の発展と結びつかないことは極めて問題である。

これには、現在における開発の諸施策の発想の転換の必要という重大な問題が含まれている。

北海道の各港において、それぞれ独自的な歴史的な過程を経て集積された港湾機能を拠点開発的な大型プロジェクトによって、再編、スクラップ・アンド・ビルトが推進されるのは問題である。

港湾機能を問題とするとき、現段階の蓄積構造におけるそれぞれの港湾のもつ地位と役割、機能を重視する必要がある。地域経済の拡大発展とつながる港湾機能の拡大をはかるため、地域住民の参画する、住民のための開発施策、その推進が重要である。

石狩湾新港の事例は、この新港開発にあたり、港湾の不均等的発展を促進しない在来他港の開発施策が重要であることを示唆している。

北海道経済の自律的発展と逆行する新港建設に終らさないためにも、在来港湾に対する同時平行的な開発諸施策をそれぞれの地域計画の確立とその推進のなかで行なうことが必要であろう。

すなわち、北海道の諸港の機能の分担を地域開発計画とのからみ合いにおいて慎重に検討し、具体的に実施していくことが重要である。

海運流通の体系化と地域港湾の諸問題

神代方雅
(小樽市港湾部)

目 次

1. まえがき
2. 列島改造と海運流通体系化の問題点
 - (1) 思想と体制
 - (2) 全国的な海運流通機構にある問題
3. 後進地域海運流通の一般的状況
 - (1) 流通需要の特徴と不経済性
 - (2) 物流用役供給の特徴と不経済性
 - (3) 物流の偏向・波動と労働生産性の格差
4. 地域海運流通体系化の方策
 - (1) 体系化の目的と手段
 - (2) 平等基盤への方策
 - (3) 物流需給の構成
5. むすび

1. まえがき

日本列島があまねく、土地利用が拡大され、人口と生産と所得がこれに伴って平準化される必要があり、後進地域に産業が自律的発展をなしうる条件を作ることが列島改造の基本でなければならない。過密地域から過疎地域に産業を分散させるというのは発想が逆である。物流についても同様に、物流体系化に弱い部分を強化することが先である。

列島改造の手段の一つとして、大量輸送時代の総合交通体系の形成を目指し、鉄道新幹線・高速道路網・ジャンボ航空・工業及び流通港湾の整備あるいは地方に国際貿易港を育てるとし、昭和60年における物流の50%を海運によるとしているが、海運による大量かつ低コストの輸送が産業開発の主軸であり、速度や量あるいは物資毎の輸送手段も自由に適応できる海運の適応性に対し、

陸上輸送には限界がある点を考えるなら、海運流通の体系化が物流体系化の主役として登場しなければならない。そのためには、内航海運の流通に対して、よりシビアな判断が必要である。海運流通体系化には、これを妨げる問題が多く過ぎ、特に地方港湾に問題が多いからである。体系化を阻む条件は大港湾にも勿論多くあると思われるが、ここで考えたいのは、大港湾と地方港湾とは相対的関係にあり、何ぞれのもっている条件も相互に影響し合うことと、もう一つはより条件の悪い地方港湾が全体として物流体系化の制約条件を形成していることである。即ち現況において、十指に満たない大港湾と八十以上の地方港湾との間に、内航海運の主な流通があり、相互に影響を与えてることは明らかである。また大港湾と地方港湾との間には、機能・労働生産性・所得等に相当の格差があり、地方港湾にある不経済要素が、国全体の海運流通の効率を制約している。従って、列島改造の手段として物流の体系化を図るためには、一つには大港湾と地方港湾との格差を平準化しながら物流齊合化を図るとともに、地方においても隣接する港湾との間に適切な機能分担を図るなど、地域のなかの物流齊合化によって地方港湾の問題を解決しなければならない。

工業再配置をテコとして地域を開発すれば、自から地方港湾の問題も解決されるという判断もあるし、また物流需要を調整するうえに必要なことである。しかし、工業再配置や地域開発を進めるためには、先ず港湾の問題を解決する必要がある。

2. 列島改造と海運流通体系化の問題点

(1) 思想と体制

過密の弊害を除き、過疎地域に分散しようという思想そのものが誤りである。現実に迫られている問題として解決しなければならない事に異論はない。しかしそのための手段として過疎地域に産業が立地し、自律的発展ができる条件が必要である。過密地域が出来上ったのは、戦後の日本の経済発展のために、止むを得なかったものと解釈しても良い。しかし問題は弊害が発生するに至るまで、これを喰止める適切な努力、実効のある手段が取られなかつたことであ

る。その根源は思想にある。即ち、行政的に見るならば、後進地域にある産業が自律的発展をなし得ない条件、例えば輸送費や労働力の再生産のための居住環境・教育・医療・福祉・レクリエーションに至る諸問題が、具体的に検討され、実効のある政策が必要であった。新産業都市の建設、あるいは新全国総合開発計画等が政策として取られたものであるが、抜本的に過密動向を阻止し得なかったものは、産業資本そのものの思想であり、地域開発を担う地方自治体が俗に三割自治という貧しい体制にあるからでもある。このことは海運に関しても同様の事が云える。例えば港湾労働法は大港湾だけのものであるし、コンテナリゼーション等世界的な動向を受止める問題、物流高度化と外航海運の問題が論ぜられ、地方にある不経済要素や、物流高度化に対応できない問題は一般に論ぜられる事が少ない。また体制や制度にも一考すべきものが多くある。例えば港湾管理者は港湾運送業に上屋や土地を使用許可し、荷役機械を貸与するが、業者の経営内容等を指導すべき何物もない。港湾を計画し建設するが、背後輸送のための道路や内陸デポ等を広域的な判断で計画し、プロジェクトに乗せる権限もない。荷役の機械化のための起債事業も夫々の貨物や港湾によって採算性が異なるが、返還の年限は全国一律である。例えば採算性を見ながら据置期間を長くする措置があつても良いと考える。

以上『海運流通政策による地域開発誘導の重要性』を改めて認識し、考え方や制度体制等を根本的に修正することが、物流体系化のために必要ではないかと考える。

(2) 全国的な海運流通機構にある問題

第一に最も基本的な問題は、内航海運が大港湾と地方港湾との間に主として存在し、これに対して地方港湾の数が多く、揚積ともに貨物が細分化されていることである。卑近な例を以てすれば長屋的であり、物流需要を起こす内陸面積の割合に玄関口が多いということである。それは長い海岸線に対する内陸開発の必要上多いということであり、また臨海工業の開発あるいは海運を利とする産業の開発が大きい理由となっているので、開発促進のための当然の先行投資である。しかしこのことは、物流だけで見ると、日本全体として数多い港湾

が内陸への輸送距離を短かくして安い輸送費を与へる反面、港湾自身は小規模となり、貨物の量も細く分けられ、いわゆる集積のメリットが得難いということになる。例えば欧州の各港、ロッテルダムなどの規模と巨大な背後圏による物流が物流の高度化を可能とする最大の要素である点と対比すれば明らかである。

数が多いということは、海運業や港湾運送業の犠牲において、荷主に内陸輸送費を安くさせていると同時に、港湾と流通ルートの選択を自由にさせ主導権を与えていた。犠牲とは例えば、海運業の立場では外航海運に比し内航海運は航海時間に対する滞港時間が長く、港湾が多いことが更に長くなり、集荷も楽でない。港運業の立場では、荷役の機械化投資の採算性の問題と、逆に港湾毎の競合的投資があったり、運賃ダンピング等荷主の主導権に従属することになる。しかしこのことは、貨物量との関係であり、開発途上の過程の問題として捉らえねばならない。

この点に関しては、大港湾と地方港湾との格差を生む原因にはなっているが、格差そのものの問題ではなく、数が多く貨物が分割されていて、地方港湾が海運業にも港湾運送業にも生産性を上げうる状態に、まだ全体として達していないと云う問題である。数が多いことによる海運流通の用役生産上のマイナス面をどのようにして消去し、物流の体系化を進めるべきかということであって、物流の構成とか、港湾の広域的機能分担の問題として解を求めるねばならない。

第二は港湾機能の不均衡の問題である。即ち、大港湾と地方港湾とに相互に流通がある場合の両者の機能の格差あるいは地方港湾間にある格差である。ここで云う機能とは、物的機能は勿論、経済的その他港湾における物流用役生産の能力である。また夫々の港湾の全体の能力ではなく、用役生産の生産性を指すことは云うまでもない。地方港湾の間の不均衡も、例えば流通の集中パターンを形成する等の結果を招来する。しかしながら、ここで云う不均衡とは、総ての物流に対して云うものではなく、夫々の港湾を経由すべき齊合的物流に対して備えねばならない用役の生産性についてである。更にまた、全く同一の生産

性をもたねばならないと云う意味でもない。例えばコンテナーのフィーダーサービスについて、小港湾がメインポートと同一の荷役機械をもたねばならないと云うのではない。少くとも、その港の扱数量等内容に応じて荷役の速度・安全等に遜色のないものが準備されねばならない。用役生産能力の不均衡の問題で、最も基本的なものは港湾の労働力と、その生産性である。後述のように、物流の偏向は貨物扱の少ない港湾程大きく、加えて所得も低い。このことは、港湾運送業の機械化その他機能増大の投資能力を抑制することであり、不均衡の問題の基本的要素である。

第三は所得の不均衡である。先ず、港湾運送料金の設定において1～3類に港格を分け、更に1類は大港湾とその他に格差があり、2類は甲乙に分け、港湾荷役料金に格差を設けている。更に不思議なのは、揚料金と積料金に差があり、後者が高い。いうまでもなく、後進地域の物流機能の低さと、後述のように物流偏向による労働生産性の低さ、更に後進地域は移入が多く、それは先進地域で積出すものである。更に所得を減少させるものは料金競争（ダンピング）である。これは地方港湾に限った問題ではないが、少ない貨物を取り合う競争が激しいということである。実態はダンピングする方にも原因はあるが、荷主のもつ主動権がそうさせる、押つてくるものと云って差支えない。競争ということは勿論料金だけでなく、採算に合わない投資をも余儀なくされる。即ち、無理な機械化や物流の波動に対する労働力その他の準備である。

第四は物流の偏向である。これは、工業や農業、消費都市というように土地利用が集中的に行なわれている以上、日本だけの問題ではない。しかし、日本列島が南北に長く、太平洋岸に工業地帯が集中し、1次と2次産品の物流が交錯しつゝ冬期に影響する物流の偏向があることは矢張り物流体系化の基本的な問題点である。そして、偏向の影響は、夫々の港湾の扱貨物の総量に対する偏動の巾や量で測定することが出来るが、後記のように扱貨物の少ない港湾が変動の巾や量が大きい。また、貨物扱の内容に於て、労働集約的貨物扱の量との貨物の変動が、深刻化する労働問題と相まって、最も大きい影響を与える。

以上の4点は、極く基本的な問題であるが、それは物流需要の量と質に対する

る供給側の問題であり、それも主として港湾にある問題である。海運業の立場での問題も勿論、この点と密接不可分であるが、海運業は或程度自由な立場にあり、かつ海運業に最も影響を与えるのは港湾の機能であるから、先ず港湾にある問題を解決しなければならない。いま物流の体系化をどのようにして進めのかという、具体的な判断をする場合、その前提に立つものは前述のとおり、現状にある問題、即ち発展過程の問題として捉らえることである。即ち、現状にあるこの4点の問題は、更に突込んで考えると、物流需要が増大する過程においてどのようにして物流の高度化や近代化を量的に拡大し、あるいは現状において近代化に適し得ない物流に対し、どのようにして用役生産の効率を高めるかということを、全国的視野で体系的に処理することであると考える。このように、物流体系化の目的を、全国的に海運や港湾運送の用役生産の生産性を高めるということに、割り切って考えてみると、次のA・B・C型の物流、

A型：高度化型物流

B型：高度化と労働集約型との中間の物流

C型：労働集約型物流

を全国的視野、あるいは例えば北海道の道央地区という地域での視野等で、目的に対応して、物流全体として構成することが、体系化の一つの手段であろう。即ち、全国的視野あるいは局部的地域的視野とか、ある一つの流通ルートで現況を見るならば、物流が細分化され、あるいは偏向することにより、あるいはまた港湾運送業のもつ能力等によって、AがBとなり、BがCとならざるを得ない姿があるからである。物流需要の内容は、もっと複雑なものがあり、高度化だけを中心には考えられないが、例えばということである。要は物流用役生産の生産性が上がり、運賃原価を削減し、各流通ルートが平準的に利用され、各ルートの運賃原価が平準化され、惹いては地域の生産と所得が平準化されるという、物流の齊合化を体系的に構成することである。

3. 後進地域海運流通の一般的状況

後進地域の海運流通について、物流需要と供給の両面での特徴、および港湾

管理財政の現状等の要点を述べ、特に港湾運送業の用役生産の生産性と物流波動との関係を分析する。

(1) 流通需要の特徴と不経済性

後進地域産業が一次産業を中心とし、二次産業も資本と規模の弱小、生産と消費の季節的偏向や、資源・土地利用、人口の広域的散在、基本的には産業がコンビネートされた姿に集積し得ない不経済性、その他諸々の後進要素が、流通需要として物流用役生産に不経済要因を与えていた。即ち、

i 海運の経済性への適応度が低い。

港の数との相対関係もあるが、後進地域は年間を通じて一品目の量が少なく、輸送頻度に対応して考えると、昔は相当長期に保管された貨物も小刻みに輸送されているので、船社にとっても大量のメリットが少なく、港湾運送業にとっても、機械化投資の採算が低く、また全体として荷役や運搬の経路が長くなり無駄が多くなって、海運の経済性に適応する度合が低い。

ii 物流の波動が大きい。

一次産品、特に農林水産品が季節的偏向が大きく、消費財も建設資材等が大きい。またコンスタントな物流需要を起す産業が少ない。海運業にとっても不経済であるが、港湾はキャパシティが小さい程、波動の影響する所が大きい。

iii 港湾への物流需要の定着度と内陸需要の散在

夫々の港湾の背後勢力圏に荷主としての産業が張りつく姿、荷主として定着する率が少なく、特に北海道は内陸に広く散在している。このことは、荷主産業の港湾への協力の度合が低く、逆にいふと、どの港湾を通過してもよいという選択の自由をもつことであり、荷主の主導権を強くする。港湾が広域的な不特定多数の物流に対して公共性を確保しなければならない使命をもつてのに対し、荷主はこれに協力しなければならぬとは毛頭考えていない。しかし賢明、あるいは必要に迫られている荷主は、少しでも計算的に総コストの安くなるルートの港湾に協力的である。

iv 物流高度化への適応度が低い。

運賃負担力の低い貨物が多く、また負担力の高いものも量の少、あるいは片荷等によって、コンテナー化等物流高度化に対し経済的困難性があり、また一部コンテナー化される貨物も、メインポートへの輸送費を加えると在来船による輸出よりもコスト高になるという逆現象を生ずる。

v 物流計画化への適応性

物流需要そのものが相場により大きく変動し、また輸送機関は帰り荷を少しでも多くしようということで実際の需要に対応しない輸送が行なわれるから、何も地方港湾だけが計画的でない物流が多いということではない。問題はこのような物流が地方港湾にどのように影響するかということであるが、場合によっては物流の偏向波動を調節する役割も果しているが、高い波と重複した場合は地方港湾のキャパシティ（基礎施設・機能施設・労働力等）からみると港湾全体の収支を不均衡にする割合が大きいと云うことが一つである。他の一つは、その地域に隣接する幾つかの港湾がある場合、このような港湾にとっての不経済的な物流は、港湾運送業として力の弱い港湾にしわよせされるということである。このような現象は、物流の体系化という目的と港湾の背後が逐次土地利用が拡大して都市型化する動向とのことで、物流計画化への適応性という大きい課題を与えている。それは、荷役や保管機能のキャパシティを大きくしなければならないことであり、従って港湾運送業や管理者の投資の能力の問題であるとともに、地方港湾相互の平準的利用や機能分担の問題であるかも知れない。

（2）物流用役供給の特徴と不経済性

i 海運業の立場

内航海運が外航に比し不利ということは、前記の航海時間に対し滞港時間が長いという関係の他に、陸上輸送との競合が基本的である。例えば、工場から工場に鉄道輸送すると港湾を経由するより安くつく。運賃負担力の高い消費財は、価格が高いだけに、流通需要が小刻みになり、時間的計画性が要求されるので、鉄道やトラックが利用される。従って海運としても小型船輸送の需要がある。このような陸運との競争もまた、物流需要が増大してゆく

過程の問題であって、海運のもつ量のメリットと、港湾の機能増大とによつて、逐次海運が有利になるものと思われ、特に港の数と滞港時間からすると内航のコンテナー化は海運を有利とする。陸運の基礎施設の建設には自から限界があるので、極力内航海運が有利になるような方策が必要である。

しかるに現況においては、上記のような流通需要に左右され、あるいは港湾の機能の劣勢により、地方港湾に寄港する内航海運はチャーターベースが低い。従って船社は、港湾の諸料金を押さえたり、少しでもチャーターベースの高いルートに集中しようとして激しい選択を行い、少数のルート(港湾)に地域の物流が集中する。またあるいは、積載率の低い港湾には小型船を配して積載率を高め、三角航路を計画し、あらゆる努力をする。しかし、船社の手足とも云うべき港湾運送業、例えば自社の系統でしかも代理店を兼ねるものに対してすら、救済の手が廻らない。いわんや、コンテナー化その他、物の高度化に対する船社の投資は、余程有利な港湾でない限り考えられない。

ii 港湾運送業の立場

全国的な海運流通機構にある問題（港の数、機能の不均衡、所得の不均衡、物流の偏向）および、後進地域物流需要の不経済的特徴（海運経済性への適応度の小、物流波動の大、物流需要定着の少、物流高度化への適応度の小、物流計画化への適応性の少）がすべて後進地域の港湾運送業に影響し、あてはまる問題であって、特に港運業の立場を説明する要はないが、云うならば港運業は、荷主産業・海運業・陸運業と港湾管理者等公共性を守る立場との四者が作る四角な箱に閉込められている存在である。物流用役の需要者と供給者の夫々は、ともに同一の目的あるいは利益を追及しなければならない立場にありながら、夫々個々の立場での利益が追及され、成行きや力関係のなかで物流が形成されている。また港運業相互の競争が、同じ港の中で、更に隣接する港で行なわれるなど、良く云うと自由競争であるが、悪くいうとエゴイズムの発揮であり、物流全体の体系化に程遠い現象を呈している。このような情況のなかで、港湾運送業は一般的に物流近代化への固定的な投資が困難であり、労働問題には対処しきれないという状態におかれている。以下、

後進地域港湾運送業の問題点について整理し、若干の説明を加える。

① 港運業自身の問題：過去において港運業が他産業に比し収益も大きく、労働力も充分であった時代の体制や慣習が残っていることに先ず問題があるが、今日先進地域を中心とする他産業の労働生産性が上昇し、高賃金化しているなかで、これらに対抗して生産性をあげるための諸条件が、逆に相対的に低下し、弱体化している所に基本的な問題があり、そしてローカル程資本力が弱小である点である。このことは荷主、船社に対し充分のサービスができない、逆にタリフも荷主や船社の意向に左右され易い、対抗力をもち得ないということである。

② 量の少と投資効果、競争

③ 生産と流通の高度化とその影響：一般産業が生産性を上げ、次に指向する物流高度化への負担は、港湾なかんずく物流規模が小さく、運賃負担力の低い貨物が多い地方港湾が、高度化への投資効果が低く、また高度化不可能の貨物が多い。しかし、大港湾との相対的関係や競争のため、否応のない投資を必要としている。即ち、地域におけるコンテナー化のパターンは、先ず世界的物流の枠にはめられ、例え少量であり、あるいはコンテナー運賃の負担力の有無に拘らずコンテナー化の必要に迫られていることと、逆に地域物流近代化のため積極的にコンテナー流通のパターンを造成しなければならない、あるいは内航においてコンテナー輸送が有利であるという点から求められるものである。しかし、コンテナー化への投資は港運業にとって、或いは港湾管理者としても、相当長期間にわたり不採算を覚悟しなければならないことが先ず第一の問題点である。第二には、コンテナーあるいはフェリーに貨物が転移し、残る労働力を必要とする貨物は負担力の低い或いは波動の多いものとなり、港運業の収益を相対的に低下させ、荷役高度化への投資を困難にする。またコンテナーのフィーダーにおいて余分のチャージがかかるることは、荷主の負担を重くし、港運業にも影響を及ぼす。

④ 物流の偏向・波動と生産性：貨物扱の少ない港湾程、波動が大きく、労働力の準備も事情の良し悪しがあり、労働生産性も相当の差異があるが、次節に

詳説する。

⑤ 料金格差：昭和48年4月認可の料金ベースを次に掲げる。バースターム、夏料金、雑貨扱の船内と沿岸荷役料とである。

荷役料金の比較
(単位: 円／トン)

		1類港 6大港	その他の 1類港	2類港甲 北海道	その他の 2類港甲	2類港乙	3類港
船内荷役	料金	430(A)	418(B)	350(C)	334(D)	334(E)	293(F)
(揚料金)	A～F A	1	0.972	0.814	0.777	0.777	0.681
沿岸荷役 (船舶～ 上屋)	料金	386(A)'	375(B)'	342(C)'	342(D)'	323(E)'	285(F)'
	A'～F' A'	1	0.972	0.886	0.886	0.837	0.738

6大港と3類港で、労働集約的な船内荷役で32%，機械化可能の沿岸荷役で26%の差がある。冬料金は、東北・日本海・北海道に2～4割増、4ヶ月間設定されている。次に揚と積の料金は全国的に積が高く、京浜港・雑貨・船内荷役で、揚434、積529円／トンと約22%高い。しかるに現況で北国は夏の揚荷が多く、京浜は積荷が多い。結果として期間が短く、扱量の少ない冬期の割増は、揚積の料金差を上廻らず（4割増でも）、収入減になる。このような料金差がなぜあるのかは別として、今日生活程度が平準化し、輸送費を加えた後進地域の物価高と、若年労働力を生産性の高いわが国工業の中心地域に吸収されている事情のなかで、まことに不合理である。

⑥ 労働問題の深刻化：今や地方港湾では、港運業の存立を根底から危くする極めてシリアルな問題となりつつある。一口に労働問題といふと労働力不足の問題であって大港湾も同様であるが、地方港湾は問題の性質に相違がある。地方港湾においては、必要労働力を求め得ない問題と、温存している労働力を遊ばせ充分の生活費を給し得ないという相反する問題、別の角度からみると、キャパシティとアラウアンスの問題である。大港湾は不足の問題が主で、港湾労働法はそのためにある。地方港湾の問題の本質は、先ず物流の変動が大き

く、これに対応する充分の労働力を常時保有することが困難であり、また隨時吸收しうる労働力がない、あるいは賃金ベースその他で吸収する能力を持ち得ない、また常雇・臨時という形で労働力を或程度定着させているが、貨物の少ない時期には臨時のものには充分の生活費を支給し得ないというような点にある。しかして、最も基本的な問題は、大港湾と同様に、常雇労働力が逐次老令化し、これを補充すべき若年労働力がなく、また賃金・職場の内容等吸収しうる状態にない事である。例えば北海道を例にとると、平均年令は室蘭港45.4、小樽42.7、函館41.4、留萌41.3、苫小牧38.4、釧路38.1と高令化している。これに対して平均収入は表一1のように、室蘭港9.2千円、小樽8.6千円、函館8.6千円、留萌9.0千円、苫小牧12.5千円、釧路9.5千円と、年令の割合で他産業と比較すると中以下の収入である。港湾労組の要求している賃金ベースでは、地方港湾の港運業は倒産するであろうと云われている。またもう一つの問題は、労働力の単純な補給では充足できない、いわば技術的な面があり、臨時日雇ですら或程度定着する理由はそのあたりにあり、簡単に他の労働に振向けたり、他から吸引することができない。また全体としての北海道の若年労働力の不足が、浮動労働力をも吸収しており、港湾への吸収を困難にしている。

⑦ 荷主の主導権と競争：後進地域は荷主産業の港湾利用の定着度合が少ない。即ち港湾直背の港湾を利用する産業が少なく、また背後勢力圏においても必ずしも陸上距離至近の港湾に定着するとは限らないということである。それは背後圏への道路整備が遅れているとか、船社の吸引力によるとか、ダンピングが行なわれるなど、多くの物流を安定させない要素があるからである。また或いは港湾背後の産業集積が少なく、物流に集積のメリットを与えないということでもある。何ぞれにしてもこのことは、荷主の港湾に対する特定化した利用や、港湾利用の積極性を欠くことになり、逆に荷主の主導権を強めている。特に北海道のように内陸に広く物流需要がある場合は、荷主の主導権は更に強まる。例をあげると、ある港湾で貯木場使用料を上げた時、荷主の団体ではその港に一本の木も入れないと豪語したと云う。利用者として、港や港運業を育てよう、協力しようという考えはないのである。また荷主や船社にしても、メリ

表一 支部別職種別賃金調査表(男)

区分	職種	調査人員	平均年令	平均勤続	平均扶養	平均基準内	平均基準外	平均総収入	平均時間外
釧路	船員	内岸	122	37.8	9.8	2.7	61,936	33,773	95,709
	沿岸	241	38.9	11.2	2.7	64,600	32,292	96,892	68.3
	はしけ	48	42.6	14.1	2.4	68,293	24,208	92,501	52.9
	機械	60	41.0	13.0	2.7	63,631	26,580	90,211	58.5
	通運	3	42.7	17.3	3.0	68,000	15,000	83,000	40.0
	曳船	16	41.2	15.9	2.9	68,609	38,968	107,577	70.7
	職員	59	30.6	9.0	1.3	62,842	9,327	72,169	26.3
	検査	1	35.0	2.0	4.0	50,900	10,290	61,190	30.0
	その他	139	36.4	11.9	2.7	65,817	37,612	103,429	59.9
	平均	689	38.1	11.4	2.6	64,484	30,648	95,132	60.4
室蘭	船員	内岸	61	44.9	12.2	2.7	65,340	24,407	89,747
	沿岸	94	45.8	14.5	2.6	66,389	27,824	94,213	31.1
	はしけ	3	54.3	11.3	2.7	60,583	27,684	88,267	54.0
	機械	12	41.4	17.8	2.5	65,548	20,333	85,881	35.7
	トラック	3	49.0	13.7	1.0	67,674	16,868	84,542	32.0
	通運	1	39.0	15.0	4.0	67,120	12,000	79,120	23.0
	曳船	2	49.5	14.0	2.0	66,750	15,000	81,750	30.0
	その他	176	45.4	13.9	2.6	65,899	25,704	91,603	36.3
	平均								
函館	船員	内岸	37	41.6	6.6	2.3	62,529	18,520	81,049
	沿岸	27	42.8	9.3	2.4	63,023	17,814	80,837	43.5
	はしけ	7	50.6	5.0	1.3	61,171	37,976	99,147	77.3
	機械	16	38.0	6.1	2.6	67,608	31,734	99,342	70.3
	トラック	6	29.8	2.8	2.2	63,430	30,284	93,714	73.3
	曳船	4	48.3	4.5	2.3	60,866	32,025	92,891	71.0
	その他	1	33.0	10.0	4.0	60,816	15,802	76,618	40.0
	平均	98	41.4	6.9	2.3	63,367	23,116	86,483	54.1
小樽	船員	内岸	76	42.9	9.2	2.8	63,264	22,380	85,644
	沿岸	215	44.9	12.1	1.7	62,035	24,264	86,299	43.8
	はしけ	25	46.2	14.7	2.4	63,656	7,935	71,951	30.6
	機械	40	37.7	11.9	2.4	64,567	21,371	85,938	46.2
	トラック	3	36.7	10.0	3.3	65,270	28,846	94,116	57.3
	曳船	11	41.3	9.9	2.3	67,762	32,046	99,808	56.5
	いかだ	17	41.4	11.4	2.1	65,512	27,015	92,527	49.5
	職員	41	33.5	9.7	1.6	63,840	11,447	75,287	2.5
	その他	8	48.6	15.5	2.5	63,612	17,310	80,922	26.4
	平均	436	42.7	11.5	2.0	63,076	21,736	84,812	40.0
留萌	船員	内岸	26	43.1	15.4	3.3	65,319	26,066	91,385
	沿岸	26	43.8	17.2	2.9	64,658	26,917	91,575	53.3
	機械	21	36.0	5.5	2.3	62,696	23,879	86,575	37.0
	平均	73	41.3	13.2	2.9	64,329	25,740	90,069	48.1
苫小牧	沿岸	岸	67	37.9	7.0	2.4	65,302	58,864	124,166
	そ	他	3	50.0	8.7	2.7	71,533	76,435	147,968
	平	均	70	38.4	7.1	2.4	65,569	59,617	125,186
支部平均			257	41.2	10.7	2.5	64,454	31,094	95,548
									58.5

「全日本港湾労働組合北海道地方本部」の調査による。

ットの大きい港に集中しようというパターンが出来る。メリットの少ない港湾は、おこぼれ的になる。おこぼれ的というのは、安い取引があり急に輸送需要が増大した場合とか、力のない荷主や運賃負担力の低い貨物の場合などである。このような状況下でローカル程荷物を取る競争が激化するのは当然で、同一港湾内から他港との間に港運業のダンピングが常識化しており、それは益々悪循環となっている。

⑧ 大港湾との相対関係：上記の荷役近代化における相互の機能のバランス、或いは料金格差や労働生産性の格差など、多くの相対関係があるが、同一の基盤に立ち（イコールフーティング）得ない点が物流の体系化を妨げ、大港湾のためにマイナスであることは前述のとおりである。

⑨ 広域的港湾機能と港運業：前記の如く、荷主や船社の主導的立場により少数港集中のパターンを生ずる。例えば陸上距離が長く運賃原価が高くなるルートであっても、海上が短く港湾機能の良いルートに貨物が集まる。それは主として船社の力で荷主が吸引されるのであるが、港運業もこのことに力を貸す。即ち物流における集積のメリットが追求されるのである。そしてその最大の要因は港湾機能である。集中から外れる港湾は不経済的用役生産のしわよせを受けるが、地域開発の視点から見ると平準的開発に反する偏向を生み出す。総花的でなく、機能造成の集中が開発のために有効であるが、長期的には平準的港湾利用が必要である。勿論、少数港集中が過渡的な問題であるとしても、成行まかせであるならば、広域的港湾投資の効果を阻むことになる。特にローカルの港運業が一般に不利な立場にあるなかで、集中から外れる港湾の港運業は収益が低く、港運業の経営だけでは到底収支が成立しない状況にある。

次に、港湾が増加し、各港の機能が増大し、全体的に背後圏が狭まって、内陸輸送の至近化とともに、計画的タイムリーな輸送、よりシビアな近代化を必要としつつある、即ち港湾が都市型化しつつある点である。一方において前述のように無計画的物流を受止める必要のため、港運業はより余裕を持ちながら、その体質はより精度の高いものに変えて行かねばならないということである。

このような広域的港湾機能の格差や、一つの港湾としても変化が進行しているなかで、港運業はこれに適応してゆく余力をもち得ない。従って適切な機能や運賃原価の構成が困難である。

iii 港湾管理の立場

東京港においては、大小百数十のバースと広大な水域・運河等を管理する管理者総収入は、僅か数バースの外貿公団東京港収入の $\frac{1}{4}$ 程度にしかすぎないと云い、收支の適正化と公共性の現代的解釈が必要であるとしている⁽¹⁾。東京港と地方港湾を対比するのは恐縮であるが、このことは、公共バースは物流の高度化から遅れているものを扱い、また料金設定も公共的に安い、即ち物流効率が低く、収入も低いということである。港湾の公共的経営と港湾財政との関係は、正に現代的解釈を要するものであるが、地方港湾は更に困難な関係にある。即ち、物流高度化の採算に乗るものは僅かの量しかなく、外貿公団の採算は求め得べくもない。それ以外の物流も一般に生産性の低いものであるに拘らず、物流高度化のためにも、物流の公共性を地域開発の視点で港湾管理自治体の範囲以外に及ぼすためにも、不採算の先行投資を多く必要とする点にある。数年前、貨物扱が最も低下した頃、小樽港「つり堀論」を然るべき学者官僚が放言した。隣接する新たな港湾の建設により、小樽港経由の物流を負担させ、小樽港は観光港とせよという真面目らしき論議である。港湾の負担すべき広域的公共性を無視した場当たり論議、言語同断である。東京港の如き、都市のシビルミニマムの為にも役立たねばならない都市型港湾としての公共性、開発途上にある背後圏のための広域流通を確保すべき港湾の公共性、いずれもそれなりの論理的妥当性があるが、つり堀は港湾の私物化論である。それが許されるなら、管理者は何も苦勞はしないし、管理都市の市民経済拡大のための港湾利用に集中する。つり堀論の背景は、市民経済が港湾に依存していると考える場合、隣接港と競合するであろうという危惧と、財政困難とに対し、それなら『つり堀』で商売しなさいということである。

ローカルの港湾は、背後圏内陸の開発誘導のための先行投資を、リスクを

表一2 昭和46年各港ステベ扱貨物とその波動の内容 (単位:千トン)

港名	総貨物 (A)	ステベ扱 貨物 (B)	同最高月 の量 (C)	同最低月 の量 (D)	C-D (E)	E/C % (E/D %)	年間増減 の量 (F)	F/B %
横浜	112,145 (100%)	48,468 (43.2%)	4,362 (3月)	3,655 (2月)	707	16.2 (19.3)	3,526	7.3
川崎	94,639	28,796 (30.5)	2,662 (12月)	2,138 (8月)	524	19.8 (24.6)	2,341	8.1
名古屋	69,659	46,212 (66.0)	4,311 (11月)	3,318 (2月)	993	23.0 (30.0)	3,213	7.0
東京	42,005	20,723 (49.5)	1,940 (3月)	1,636 (10月)	304	15.6 (18.6)	1,302	6.4
四日市	33,776	4,718 (14.0)	551 (12月)	333 (6月)	218	39.6 (65.5)	1,081	22.9
清水	15,754	10,496 (75.0)	978 (12月)	790 (8月)	188	19.2 (23.8)	574	5.5
新潟	14,976	5,960 (40.0)	535 (10月)	413 (6月)	122	22.8 (29.6)	701	11.8
苦小牧	12,978	5,024 (39.0)	495 (6月)	320 (1月)	175	35.4 (54.7)	789	15.7
博多	10,749	7,622 (71.0)	754 (11月)	508 (6月)	246	32.6 (48.3)	659	8.7
新居浜	8,193	6,333 (74.0)	644 (10月)	465 (2月)	197	27.8 (38.5)	698	11.0
小樽	4,225	1,745 (41.0)	191 (5月)	100 (1月)	91	47.5 (91.0)	354	20.2
秋田	3,007	1,332 (44.0)	147 (11月)	92 (1月)	55	37.4 (59.8)	236	17.7
直江津	2,805	1,401 (50.0)	138 (6月)	95 (1月)	43	31.2 (45.3)	239	17.1
船川	1,914	936 (49.0)	87 (6月)	70 (3月)	17	19.6 (24.3)	64	6.8
境	1,818	835 (46.0)	144 (12月)	45 (2月)	99	68.8 (220.0)	273	32.7
敦賀	1,692	1,190 (73.0)	149 (10月)	73 (8月)	76	51.0 (120.0)	261	21.9
秋田	1,608	1,127 (70.0)	137 (3月)	62 (7月)	75	54.7 (120.5)	253	22.5

省みず行なわねばならない。投資の効果はかなり先にあるということである。更に質的機能高度化の比重が高まり、管理者起債事業が大巾に増加する傾向、即ち単費支出が増大し、港湾の収入では到底バランスしない状態にあることである。和泉教授は『赤字補填の財源を国に要求するのは民主主義政治原則そのものの表現、公共性をもつが故の態度と評価せねばならない⁽²⁾』と云っているが、ローカルの港湾が広域流通への公共性を確保する必要と、管理自治体の財政の関係を認識する必要がある。

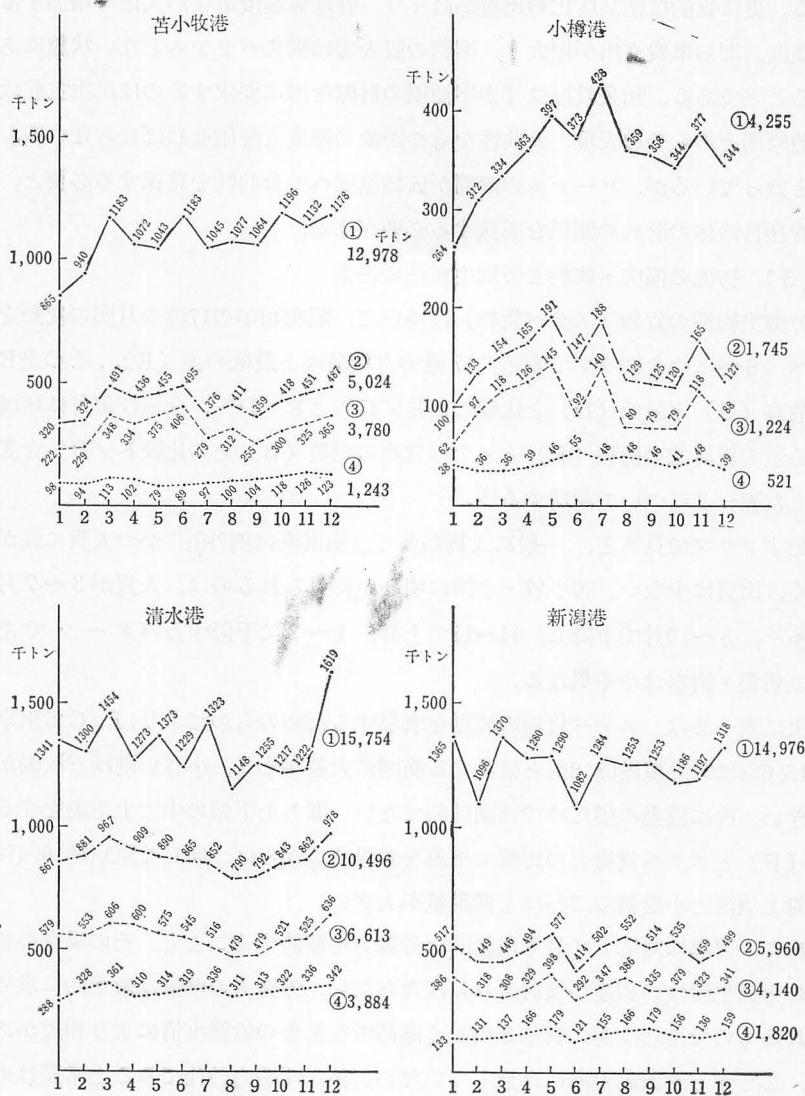
(3) 物流の偏向・波動と労働生産性の格差

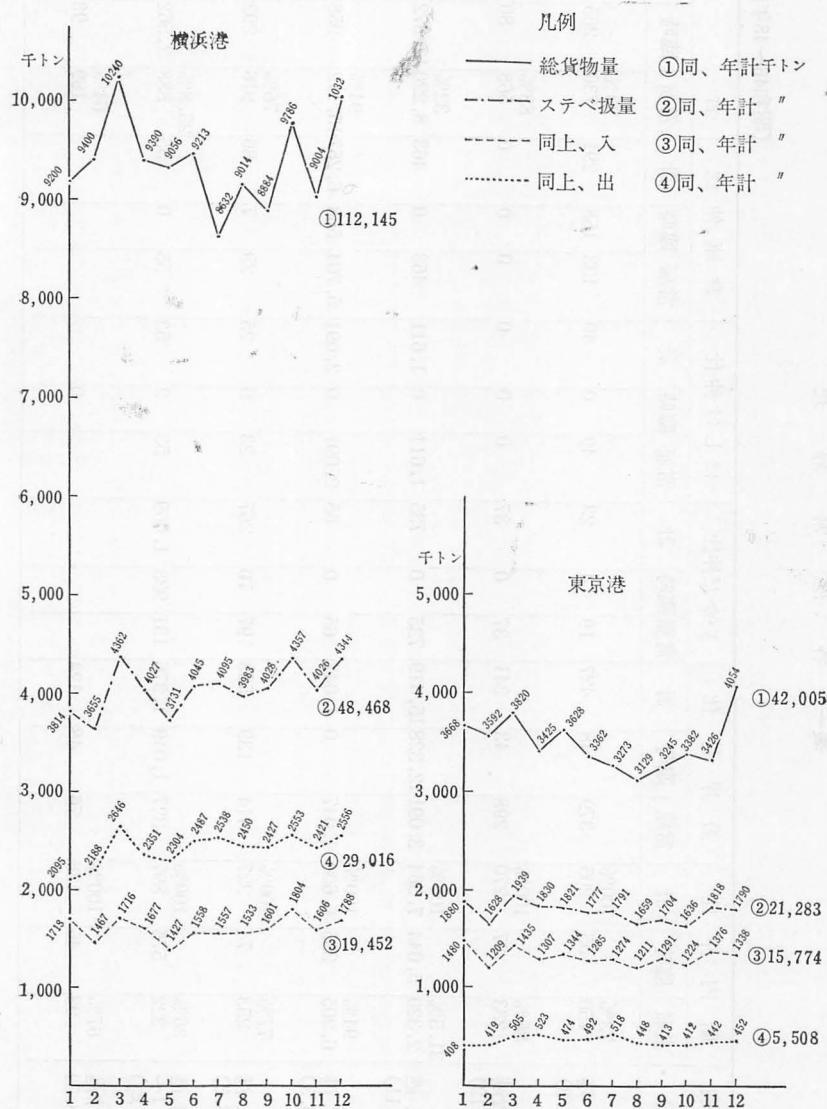
労働集約型の貨物（ステベ貨物）について、昭和46年の17港の月別の変動を調べ、6港につきグラフで表示、17港の月扱最高と最低の差（E）、その差Eを最高（C）と最低（D）と比較したE/C%とE/D%，ならび毎月に増減する量の絶対値の総和（F）とステベ貨物の総量（B）との比較F/B%を表示した表一2について説明する⁽³⁾。

先ずグラフで見ると、一般に入貨が多く（横浜港は例外）、かつ入貨に波が多く、出貨は少ない。苫小牧・小樽に明らかに見られるのは、入貨が3～7月に多く、8～10月で下降し、11～12月で上昇、1～2月で下降するパターンである。新潟・清水はやや異なる。

次に表一2は、ステベ貨物の波動を表現するためのものであり、E/Cで東京港15.6%に対し境港68.8%と波動する範囲に大差があり、小さい港ほど波動が大きい。次に波動の幅だけでは論理的でない。即ち上下幅の中で上下動をする量（F）とステベ貨物との比較で格差を表現するならば、同じく東京港6.4%に対し境港と小港湾32.7%ほど変動量が大きい。

次に、波動に対応して最も理論的な労働力を準備することと、その場合の各港の労働生産性の相違が検討されねばならない。労働力の準備は数学的に求められるものであろうが、表一3の如く港湾所在都市の労働事情により相違があり、必ずしも波動の率に合致していない。例えば船内仲仕でみると常雇は東京港で32%，新潟港36%と低く、他の港、小樽73%，苫小牧84.5%，横浜94%，清水77%，直江津67%と高い。波動が大きく、常雇の比率の高い港湾は当然労働生





(その二)

(昭和46~48年調査)

表-3 各 港 常 雇 比

種 別 (調査 年月)	船 内 仲 仕			沿 岸 仲 仕			いかだ仲仕			はしけ仲仕			倉 庫 仲 仕			合 计		
	常雇	臨時	計	常雇	臨時	計	常雇	臨時	計	常雇	臨時	計	常雇	臨時	計	常雇	臨時	計
小樽港 (47.3)	73% 150	55	100% 205	379	48	427	19	4	23	49	0	49	133	158	291	73%	265	100% 995
苫小牧港 (47.12)	86% 233	37	100% 270	298	43	341	37	0	37	0	0	0	0	0	0	88% 568	80	100% 648
東京港 (46.11)	31.5% 2,320	5,044	100% 7,364	3,091	12,328	15,419	735	0	735	1,611	0	1,611	463	0	463	32% 8,220	17,372	100% 25,592
横浜港 (46.3)	94% 6,205	395	100% 6,600	1,047	0	1,047	65	0	65	2,091	0	2,091	5,704	563	6,267	94% 15,112	958	100% 16,070
清水港 (48.3)	77% 253	74	100% 327	414	139	553	197	70	267	23	0	25	29	7	36	76% 916	292	100% 1,208
新潟港 (46.1~ 12平均)	36% 322	575	100% 897	327	1,049	1,376	131	938	1,069	53	2	53	55	0	55	25.8% 888	2,562	100% 3,450
直江津港 (48.3)	67% 93	45	100% 138	76	48	124				0						64% 169	93	100% 262

産性が低位にある。例えば小樽港は変動幅でみて変動しない部分が52.5%，波動量はステベ貨物の20%を占めているが，73%の常雇をもつ。

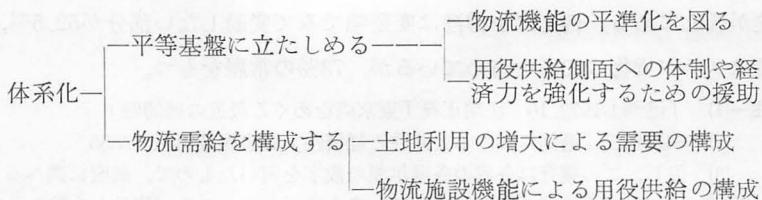
- 注—(1) 「港湾」1972.10 江端正義「東京湾をめぐる最近の諸問題」
(2) 和泉雄三「港湾における公共性と経済性」海事産業新報 №55
(3) 但し、この調査は各港の各港年報の数字を用いたもので、厳密に調べると穀物・チップその他が機械化されているものがあり、ステベ貨物から除かねばならない。全国的なおおよその内容を見るということである。またグラフの縮尺は、三通りに異なる。

4. 地域海運流通体系化の方策

(1) 体系化の目的と手段

国土の平準的利用の一つの手段は、海運のルートや港湾があまねく平準的に利用されることである。そのためには先ず、止むを得ない条件によっての差異以外は運賃原価が平準化される必要がある。一方運賃平準化の動向は、国の政策としても、経済距離の縮少を目指し、国土の有効利用に結びつくものであるが、運賃の市場性や競争原理からみても、物流機能が全国的に充実するに伴って、運賃の準平化をもたらすものと考える。また物理的にみても、海陸輸送機関の高速化と地域間物流の大量化と近代化が距離による運賃差を縮少する。従ってそれは時間の問題と考え得るかも知れないが、動向を助成する政策がなければそれは困難である。即ち、平準的運賃原価を生み出すための助成の方策としては、機能の平準化と格差の解消が必要であり、それによる平準的用役生産性によって可能になる。即ち平等の基盤に立たしめる必要である。

また、体系化が物流の近代化と高度化をめざしているものとすれば、その内容は物流ロスの解消、用役生産性の増大、惹いては運賃原価の逓減にある。そのためには、以上述べたようなローカルにある諸々の阻害要因を解消することと、次いでロスを少なくし全体として用役の生産性を拡大しうるような理論的な体系に物流を構成する必要がある。以上を要約すれば、



(2) 平等基盤の方策

—物流機能の平準化—

二つの意味があり、一つは相対的な問題として、交流する港湾相互の間に、特に大港湾と地方港湾との間に機能の均衡が必要であり、他の一つは比較の問題として、全体的に止むを得ない条件による差異以外は機能の平準化を図り、或いは特徴をもたせるという意味である。

—非物的機能の平等基盤—

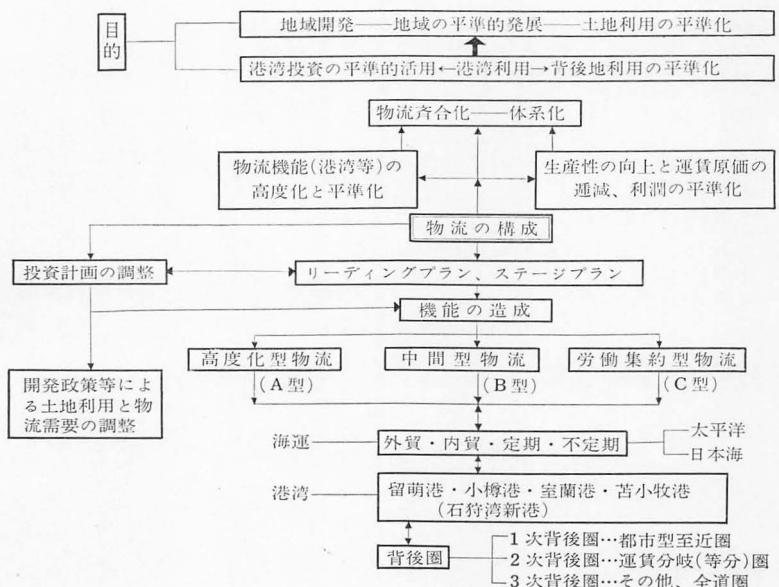
内航海運から港湾管理者、港運業に至る用役生産に関する体制や経済的基盤を強化し平準化する必要であるが、その基本は資本生産性の平準化である。例えば具体的に、内航のコンテナー化は外航とも関連して重要であるが、内航コンテナー船（2～3千トン級）に荷役機械を設備すれば、どの港でも揚積できるので、このような船舶に助成するとか、逆に港湾管理者に対しては、コンテナー荷役機械購入の起債に対し、コンテナー数量増加の動向に応じて起債年限を設定し、採算に合うようにすれば、港運業にも無理なく貸与できる方策などである。また港運業の労働力の準備についても、波動と生産性の関係等により、長期低利資金を貸付ける等援助の方策もあるのではなかろうか。

(3) 物流需給の構成

物流は自由主義経済の下で自然と構成されるものであり、これを政策などでどうこうできるものではないという判断が常識的である。しかし物流の高度化を考える段階では、システム化が生み出す効果や、コンテナー化等高度化のメリットにより、物流をある方向に定型化させることが可能と考える。即ち物流の構成とは、最も理論的にその時期や段階、あるいはその物流空間に考えられ

る物流の内容を先ず見出し、次いでそのような物流が起りうる条件、換言すれば経済的等のメリットが部分的にも全体的にも得られる条件を造り出すことであろう。これは勿論海運だけで考えるべきものではない。

いま海運について考えるなら、前記A・B・Cの型の物流で、北海道の道央地区の港湾でみた場合、地区全体として海運と港運が共に生産性が上がり、運賃原価を通減し、各流通ルートが平準的に利用され、各ルートの運賃原価が平準化されるような物流を構成することは理論的には考えられる筈である。例えば、前記A型物流が道央全体の数量で可能性があっても、各港に分散することにより不可能になり、Bも集約することによりAとなったり、C型も集約分散等により波動を調節したり機械化を図る可能性があるかも知れない。更に物流需要を地域開発と土地利用に関連して長期的視点で調整するならば、物流構成の効果が増大されるであろう。次に表示の関係はこの考え方を示したものである。



5. むすび

以上、物流体系化と近代化の問題を、ローカルの物流の現状から検討したが、それは問題の概略を説明したものに過ぎないし、また体系化の方策にしても、基本的な考え方を一例として示したものに過ぎず、もっと具体的な方策が必要であるが、ご参考に供し得たとすれば幸いである。

新潟港の諸問題と将来課題

佐藤元重
(新潟大学)

目 次

1. 新潟西港の現状と将来
2. 新潟西港におけるカーフェリー埠頭の建設計画
3. 新潟東港の現状と将来
4. シベリア・ランド・ブリッジ構想

新潟港は西港と東港とから成り立っている。西港地区は背後の都市機能と結びついた流通港湾として、また東港地区は工業港として整備することが基本方



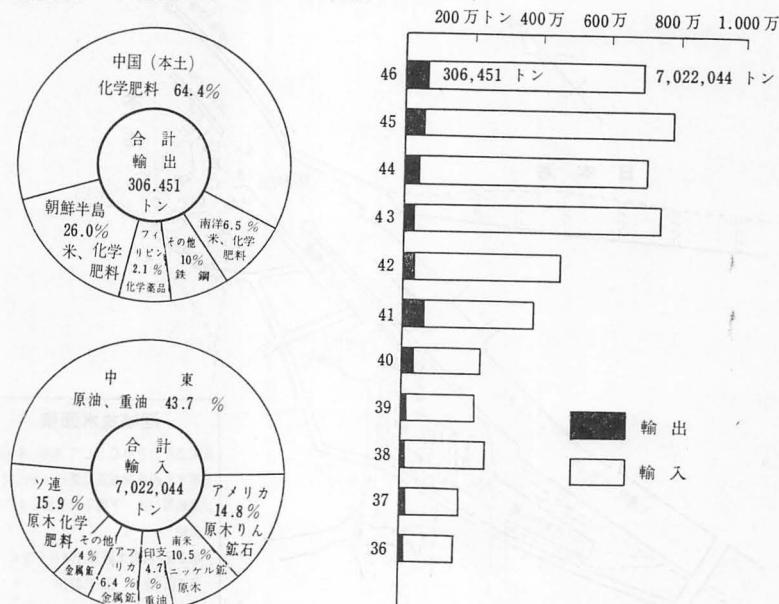
第1図 新潟西港略図

針とされている。

1. 新潟西港の現状と将来

安政仮条約によって、新潟港は開港場の指定をうけ、五港の一つとして明治元年（1868）11月19日、佐渡夷港（現在の両津港）を補助港として開港された歴史の古い港であることは周知の通りである。

昭和39年6月16日発生の新潟地震により港湾は壊滅的被害を生じたが、激甚法の適用による改良復旧工事が急速度に行なわれ翌年に完了し、後背地の復興、対岸貿易の実現等港勢の発展により、昭和42年6月1日、日本海側で最初の特定重要港湾に指定された。昭和45年には開港以来の記録15,510,869トン（仲継貨物を除いた数量は13,694,567トン）を記録した。しかし、輸入が圧倒的に多い。このことは高次の加工ないし組立が太平洋側工業地帯で行なわれ、太平洋側の諸港湾から輸出されることを物語っている。



第2図 輸出入貨物の国別構成昭和46年 昭和36～46年外貿比較
(新潟港統計年報に拠る)

それにしても西港後背地の工業生産活動は活発であるため、沖待ちの貨物船が常時あることや西港周辺の工業地帯が市街化し、新規の工業立地はもとより、既存工場の拡張も困難であり、木材や軽金属、鉄工などの2次、3次加工部門は東港に配置せざるを得ないことなどで機能的にも物理的にも限界に達している。西港の再開発計画と東港の早期整備充実が望まれるゆえんである。

しかし、この西港の後背地には、わが国でも有力な企業の工場が多数存在している。そのうちのいくつかを挙げれば、次のとくである。

日本石油(株)新潟製油所	三菱金属鉱業(株)新潟工場
昭和石油(株)新潟製油所	(株)新潟鉄工所造船工場
三菱瓦斯化学工業(株)新潟工業所	同 上 内燃機工場
東洋瓦斯化学工業(株)新潟工業所	同 上 工作機工場
日本軽金属(株)新潟工場	同 上 鋳造工場
日本鋼管(株)新潟電気製鉄所	同 上 大山(車両)工場
日本硫曹(株)新潟工場	サン化学(株)石山工場
日東紡績(株)新潟工場	同 上 山ノ下工場
日本曹達(株)新潟製造所	東北電力(株)新潟火力発電所
北越製紙(株)新潟工場	

したがって、西港の価値は現在もなお失なわれていないし、市の中心部に近接しているので流通港湾としての機能は増大するであろう。そのため再開発が必要である。西港の再開発は信濃川の閑屋分水路の完成と関連する。すなわち、昭和40年4月、国の直轄事業として着工されてから7年目に完成、昭和47年8月10日通水式が挙行され、現在もその関連事業が進捗中である。この閑屋分水路事業は治水のほか、港域の拡大、沿岸の地盤沈下防止、海岸欠壊防止など多面的な効果が期待されている。昭和47年8月、新潟港港湾計画が改定され、西港の山ノ下埠頭に50,000トン級岸壁(水深13メートル)2バース、5,000トン級岸壁(水深7.3メートル)2バースを計画、さらに西港の万代島埠頭に

は5,000トン級フェリー埠頭を建設、長距離フェリープームに対処する。また第2西防波堤（延長2,200メートル、うち150メートル完成）を計画し、410,000平方メートルの埠頭用地を造成し、臨港交通施設を建設して流通の円滑化を図ることにしている。

2. 新潟西港におけるカーフェリー埠頭の建設計画

舞鶴港と小樽港との間に長距離フェリーを運航している新日本海フェリー（株）（本社、大阪市在）は、昭和45年10月に、従来敦賀だけに寄港していたのを、新潟港にも寄港する方針を決め、新潟県内はもちろん、北関東方面の集荷も期待している。すなわち、いま週4便、すずらん丸（9,300トン）およびはまなす丸（9,500トン）の2隻を就航させているが、途中新潟に寄港する計画がそれである。この計画が実現すれば新潟一小樽（18時間）と新潟一敦賀（11時間30分間）のカーフェリーの航路が開設されることになる。そのため新潟西港の再開発計画で予定されている万代島フェリー専用埠頭が完成するまで山ノ下木材投下泊地を使用することになっている。なお、この航路には世界最大のカーフェリーである大型快速フェリーあかしや丸（11,200トン）が現在建造中で、昭和48年7月には就航予定といわれている。このカーフェリーは乗用車150台、バスを含む大型トラック119台、旅客1,432人が収容できる。従来の乗船率をみると、乗用車、大型車のみでなく、乗船客も50%程度があるので、上越新幹線や関越自動車道からの乗り入れに便利な受け入れ態勢の整備を急ぐ必要がある。県の計画によると、西港万代島地区に100,000平方メートルに及ぶ建設計画を進めている。同地区内の県有地に立地している石油企業施設7社に対し、昭和50年3月の期限付きで立ち退きを通知した。このほかの1社は昭和49年3月で賃貸契約期限が切れる。これらの企業が使用している県有地と、ほかに一部埋立、民有地買収などを合せて100,000平方メートルに5,000トン級2本、2,000トン級3本のフェリー専用埠頭と収容能力7,000台の駐車場を備えるフェリー基地を造成する計画をたてている。

このほか、西港山ノ下埠頭にコンテナ基地を建設する計画もある。すなわち

新潟西港に陸揚げされる畜産飼料や食品類を一ヵ所に集め、コンテナを使って県内各地域に配送するためのものであるが、将来ソ連、中国、北朝鮮などの対岸諸国との交易にも活用するというねらいをもっている。このコンテナ基地の敷地は山ノ下埠頭に近接する県有地や国有地および東港に移転予定の工場跡地が充用される予定である。

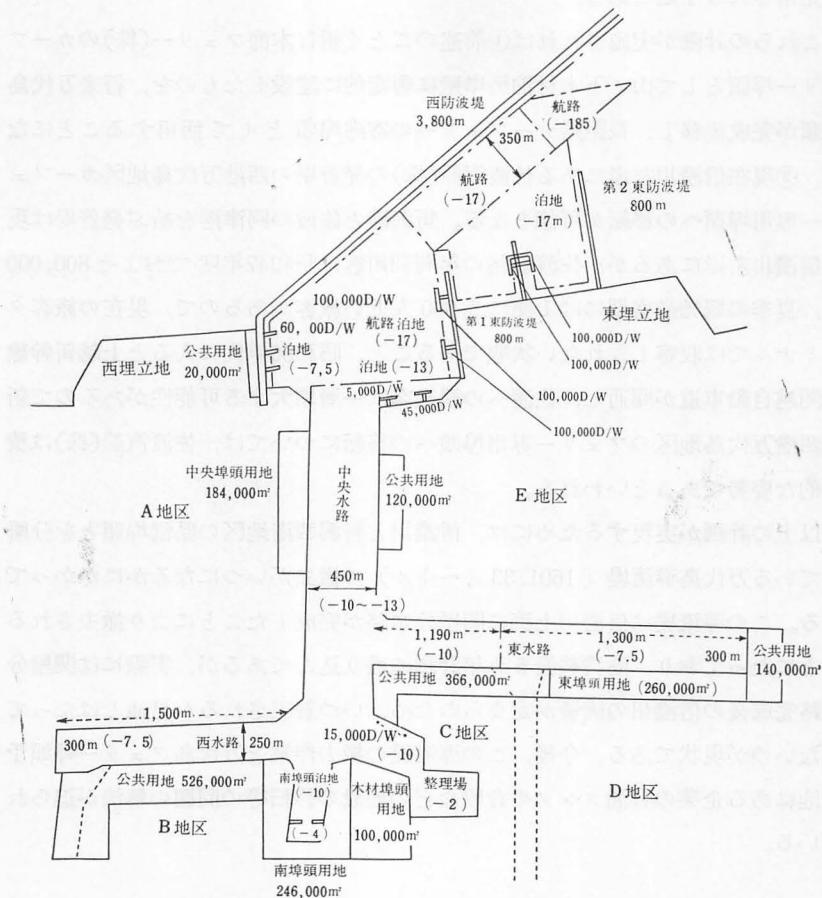
これらの計画が実施されれば①前述のごとく新日本海フェリー(株)のカーフェリー埠頭として山ノ下木材泊地岸壁に暫定的に建設したものを、将来万代島埠頭が完成後移し、長距離カーフェリーの寄港埠頭として活用することになる。②現在信濃川左岸にある佐渡汽船(株)の発着場の西港万代島地区カーフェリー専用埠頭への移転が可能となる。新潟港と佐渡の両津港を結ぶ発着場は現在信濃川左岸にあるが、佐渡航路の年間利用客は昭和47年度でおよそ800,000人、夏季の観光最盛期には1便に8,000人近い旅客があるので、現在の旅客ターミナルでは収容しきれない状態であること、昭和50年代に入ると上越新幹線や関越自動車道が開通し、佐渡への観光客は一層増大する可能性があるので新潟西港万代島地区のフェリー専用埠頭への移転については、佐渡汽船(株)は積極的な姿勢であるといわれる。

以上の計画が実現するためには、信濃川と新潟西港地区の県営埠頭とを分離している万代島導流堤（1601.33メートル）の撤去がいつになるかにかかっている。この導流堤は信濃川上流に閔屋分水路が完成したことにより撤去されることになっており、港湾整備5ヵ年計画に盛り込んであるが、実際には閔屋分水路完成後の信濃川の流量が定まらぬため、いつ着工されるか見通しあたっていないのが現状である。今後、この導流堤の撤去作業と万代島フェリー埠頭予定地にある企業の石油タンクや倉庫などの施設の移転等の問題の解決が迫られている。

3. 新潟東港の現状と将来

西港地区の後背地は、すでに工業化、都市化が進み、拡張の余地がほとんどない状態となっているため、船舶の大型化に対処し、近代工業を誘致するため

には、港湾施設の拡張、強化と後背地に広大な工業用地を造成することが必須の条件であって、これに応えるため計画されたのが、新潟東港の建設である。さらに新産業都市「新潟地区」建設のかなめとなる臨海工業地帯の中核的拠点



第3図 新潟東港建設計画図（60年）新潟東港開発局資料に拠る

でもあり、対岸貿易の拠点でもある。「新潟東港臨海工業地帯建設計画」は、新潟市、豊栄市、聖籠村の2市1村にわたる2,000ヘクタールの地域に100,000トンのタンカーが接岸可能な掘込式港湾と、その周辺に1,100ヘクタールの臨海工業地帯を造成し、昭和55年における工業出荷額を約3,500億円（昭和44年原単位）と想定している。

新潟東港は、昭和35年10月からの調査時期を経て38年度より本格的な建設工事が進み、苦小牧工業港、富山新港、鹿島港等とともに、わが国における掘込式港湾の代表的なものとして昭和44年11月9日に開港式が行なわれた。現在も建設工事は進められている。

この種の港湾は完成したのち港湾活動が活発になった場合、それ以上に規模を拡大することが困難である。したがって、当初から将来の発展を見込んだ規模のものにしておく必要がある。さらに港を中心に臨海工業地帯を新規に造成するので、公害防止のための緑地帯や運動公園等で工場地域と住宅地域とを仕切る等の対策を含めた長期的かつ総合的な計画を立案し実行しなければならない。

このような性格を持つ新潟東港は、完成すると日本海沿岸では最大規模のものになる。工事が進捗するにつれ企業立地の動向も活発化している。現在操業中の7社のほか、用地売買契約済のもの10社、進出協定締結済のもの12社、進出予定のもの7社がある。

新潟東港臨海工業地帯の企業進出状況（48. 4. 1 現在）

進出状況	企 業 名	操業開始年次	用地面積	製 造 内 容
操業中	日本特殊アロイ㈱	44. 10	70,697	低炭素フェロクローム
	㈱サン化学	45. 6	184,667	リン酸系化学肥料
	小野田化学工業㈱	45. 10	49,491	重焼リン
	ダン化工㈱	45. 10	38,186	硫酸カリ, NH化成
	新東バース㈱	45. 6	41,431	原料基地
	新潟吉野石膏㈱	46. 6	56,713	石膏ポート, プラスター
	新潟共同火力発電㈱	47. 12	162,665	電力
用地売買 契約済	新日本製鉄㈱	49. ~	207,575	鉄鋼2次加工
	太平洋金属㈱	49. ~	207,575	鉄鋼2次加工
	東北電力㈱	50. ~	208,702	フェロニッケル
	出光興産㈱	48. 10	541,090	電力
	丸善石油㈱	48. 10	49,499	石油製品タンクヤード
	三菱石油㈱	48. 10	46,075	"
	大協石油㈱	48. 10	16,502	"
進出協定 締結済	共同石油㈱	48. 10	33,000	"
	モービル石油㈱	51. 10	8,250	"
	協和ガス化学工業㈱	49. ~	10,000	メタノールタンクヤード
	山丸富樫産業㈱	49~	(54,034)	製材, 原木
	新発田製材工業㈱	49~	(21,094)	製材, 加工, チップ
	㈱川合材木店	49~	(54,270)	製材, 原木
	福士木材㈱	49~	(50,295)	"

進出状況	企 業 名	操業開始年次	用地面積	製 造 内 容
既　　有	（株）瀬賀商店	49～	(51,435)	製材、原木
	新潟外材（株）	49～	(17,094)	製材、原木
	新潟王子木材（株）	49～	(17,696)	製材
	丸紅（株）大協石油（株）	51～	179,998	石油製品タンクヤード
予 定	川崎製鉄（株）	49～		鉄鋼 2 次加工
	日本石油精製（株）	51～		石油製品
	日本軽金属（株）	51～		アルミ地金
	昭和石油（株）	49～	(369,107)	石油製品タンクヤード
	（株）本間組	49～	(32,451)	港湾関連作業基地
	日本海洋石油資源開発（株）	51～	(257,450)	阿賀仲油田生産基地
	出光日本海石油開発（株）			

4. シベリア・ランド・ブリッジ構想

via Siberia Land bridge (Japan-Europe freight in container through traffic via USSR)

この構想は、最初トランス輸送会社（通称インターベンテナ社、本社在イス、欧州19カ国の国鉄で組織）が提案したもので、わが国の国鉄、海運各社も新しい輸送方式として注目、通過地であるソ連政府もシベリア鉄道がそのまま活用できるだけに外貨獲得策として積極的に乗り出したため、実現の方向に動いている。前記インターベンテナのほかポーランド、チェコスロバキア、フィンランド各国鉄も参加する予定といわれている。

日本国内においては、京浜工業地帯は本牧埠頭駅、中京工業地帯は西名古屋港駅、阪神工業地帯は神戸港駅を発着駅として、コンテナ専用列車で新潟東港を結び、さらにナホトカ港（将来は新たに建設中のウランゲル港が予定されている）まで日本の船会社とソ連海洋船舶省がコンテナ専用船で輸送し、ソ連領内を鉄道輸送してナホトカと西欧側国境を直結、西欧側ではインターベンテナ社の取扱駅の中から選定された各駅でインターベンテナ社の専用列車に積換え、それぞれ北欧方面、ドイツ、フランス方面、ユーゴスラビア、イタリア方面に配分する構想である。

この新潟東港—ナホトカ—シベリア鉄道—欧州の海陸一貫輸送の輸送距離は13,000キロメートル、ケープタウン経由の27,000キロメートル、パナマ運河経由の24,000キロメートルと比較するとはるかに短縮されるが、輸送期間は日本から欧州の終着地点までは40日前後で、時間的には太平洋側の港から海路で欧州へ行く航路と大差はない。これは各接続地点での積みかえ、列車型式の相違などでかなり時間がかかるためで、将来輸送方式が統一されれば10日以上短縮できるといわれる。現在でも高速コンテナ船を使えばパナマ経由で大体同じ位の20日～25日で到着するので輸送期間の早急な短縮は望めないが、輸送コストの点ではかなり経済的である。

以上のごとき観点から、貨物取扱量の増大にそなえ、将来、新潟東港にも公

共事業でコンテナ専用の重量物専用埠頭の建設が必要となろう。しかし、この構想が実現するためには、わが国の国鉄とソ連外国貿易省の全運輸公団とインター・コンテナ社との間で輸送体系、運賃問題、損害賠償責任の明確化等についての話し合いがついて、海陸一貫輸送のための国際協定が結ばれるという前提条件が満されねばならない。

なお、日ソ経済協力上の懸案になっているウドカン銅鉱山の開発、シベリア、サハリンの天然ガス開発などが今後進展すれば、ウランゲル港の建設とあいまって、日ソ両国間の貿易は一層拡大が見込まれる。新潟東港の対岸貿易に占める役割は、その時点では極めて重要なものとなるであろう。

名古屋貿易業界と名古屋港

菅 沼 澄
(愛 知 大 学)

目 次

- 1 はじめに
- 2 名古屋市所在の貿易業界の特質
 - 2—a 貿易商社の特質
 - 2—b 輸出関連製造業者の特質
- 3 名古屋港の利用状態とその問題点

1 はじめに

名古屋市に所在する貿易商社、および貿易関連製造業者の実態に関するデータは、これまで殆んどなかったといって過言ではない。この報告は、名古屋貿易業界の実態を把握し、それと名古屋港との関連および名古屋港利用の実態及び問題点を見出そうとする意図をもっている。

本報告は名古屋市經濟局の依頼で行なわれた昭和47年度名古屋市貿易業態調査の調査の一員として加わった筆者が、そのデーターにもとづいて上記の意図でまとめたものである。本調査は市内全貿易業者を対象に、昭和46年1～12月を調査対象期間として行なわれた。悉皆調査を意図したが、アンケート発送1,400通中、転廃業を除く有効母数953社、回収650社、有効回収率は68.21%であった。又、この調査では、企業規模別にデーターを整理してあるが、従業員数によって、1～30人を零細規模、31～100人を小規模、101～500人を中心規模、501人以上を大規模企業に分類している。以下本文中の規模別分類はこの基準で行なっている。この種の調査ははじめての試みであり、46単年のデーターで名古屋貿易業界の実態を説明することは危険であるかもしれないが、一応の実

態把握ができるものと考えている。なお、本報告の誤りは筆者のみに負わされるもので、名古屋市經濟局と共同して調査を担当した、名古屋市立大学松永嘉夫氏、愛知教育大学渡辺行郎氏には一切その責はないことを付記しておく。

2 名古屋市所在の貿易業界の特質

2-a 貿易商社の特質

名古屋市に所在する貿易商社は第1表に示されるようにその規模の零細性によって特徴づけられよう。従業員数30人以下の零細規模のものが全体の71%にものぼり、したがって、零細性の故にその業態も輸出専業商社が全体の約 $\frac{1}{2}$ を占めることになっている。貿易商社の輸出品目は第2表に示されるように、各規模・業態を通して陶磁器を主要輸出品目としているが規模の拡大とともになっ

第1表 規模別事業所数とその比率

(有効サンプル数)

	製造業者		貿易商社	
	事業所数	%	事業所数	%
零細規模 (1~30人)	109	58	326	71
小規模 (31~100人)	35	18	75	16
中規模 (101人~500人)	31	16	55	12
大規模 (501人以上)	16	8	3	1
計	191	100	459	100

(ただし1%以下4捨5入)

て取扱い品目の移動がみられる。零細輸出専門業者の輸出品目の中心は陶磁器で原料別製品で全輸出の約 $\frac{2}{3}$ を占めているが、陶磁器、タイルを除いて特徴的な傾向はみられず、各々の商品について少額ではあるが殆どの商品が取扱われている。零細規模の輸出入兼業商社では、陶磁器、タイルについて樂器が主

第2表 輸出品目の規模別・業態別傾向（貿易商社）

(昭和46年1月～12月実績)※

品名	零細規模		小規模		中規模		大規模		全貿易 商社%
	①専業%	②兼業%	①専業%	②兼業%	①専業%	②兼業%	①専業%	②兼業%	
食料品及び動物	0	0.5	1.0	2.7	0.0	0.0	0.0	0.5	0.5
飲料及びたばこ	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
食用に適しない原材料	0	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.3
鉱物性燃料	0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
動植物性油脂	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.1
化学工業生産品	0.3	1.2	0.8	0.7	75.0	10.9	0.0	3.7	1.06
(化学肥料)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
(人造プラスチック)	0.2	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.2
(その他)	0.1	0.3	0.8	0.6	74.9	7.6	0.0	0.3	1.00
原料別製品	6.57	6.55	4.98	5.61	17.3	59.8	18.4	21.5	4.90
(合板)	0.3	5.6	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7
(木製品)	2.5	2.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	1.0
(織物用糸)	0.4	0.0	22.4	0.2	0.0	7.9	0.0	0.2	5.2
(毛織物)	0	0.1	0.0	0.0	0.0	16.8	5.3	2.7	6.3
(合成繊維織物)	0.9	0.5	0.1	0.0	0.0	20.5	0.0	0.0	0.9
(タイヤル)	8.2	10.8	0.0	17.3	0.4	0.0	0.0	16.5	5.4
(陶磁器)	44.5	21.6	21.5	34.4	11.7	0.0	8.1	0.0	23.2
(鉄鋼)	0.1	0.3	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4
(非鉄金属)	1.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.5
(手道具類及び機械工具)	0.2	0.1	0.0	0.5	0.8	0.0	0.0	0.0	0.2
(刃物)	2.2	2.6	2.8	0.0	1.7	0.0	0.0	0.0	1.8
(卑金属製家庭用品)	1.8	6.0	1.1	0.0	1.7	3.2	0.0	0.0	1.4
(その他の)	2.7	15.7	0.3	3.5	1.0	10.7	0.0	0.0	2.0
機械類及び輸送用機器類	22.9	7.2	37.0	11.8	3.2	22.5	29.6	54.3	23.3
(事務用機器)	1.4	0.2	17.8	1.3	0.0	0.3	0.0	0.0	4.7
(金属加工機械)	0.3	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
(縫紉機械及び同部分品)	2.2	0.2	1.8	0.4	0.0	5.9	0.0	1.0	1.2
(ミシン及び同部分品)	1.5	4.5	15.8	4.1	0.0	0.0	0.0	0.7	4.7
(荷役機械)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	7.1	0.6
(重電機器)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
(がい子)	0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
(通信機器類)	0.1	0.0	0.8	4.0	1.8	0.0	0.0	0.2	0.4
(家庭用電気機器)	1.2	0.1	0.2	0.0	0.0	2.2	0.0	0.2	0.6
(自動車)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	21.0	1.9
(二輪自動車)	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.5	0.5
(船舶)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
(その他の)	13.8	1.2	0.6	1.8	1.4	7.8	26.6	15.5	7.6
雑製品	10.8	23.7	10.8	28.7	4.3	7.0	57.1	17.9	16.6
(家具)	0.1	0.1	0.0	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
(衣類)	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	46.0	0.0	4.0
(科学光学機器)	0	0.7	0.0	0.1	0.0	1.1	11.1	0.0	1.1
(時計)	0.1	0.0	0.0	0.1	0.8	0.5	0.0	11.7	1.0
(テープレコータ)	0.4	0.0	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	0.1
(楽器)	2.3	15.8	7.0	14.4	0.8	0.0	0.0	0.0	4.8
(がん具)	1.5	1.7	0.8	5.6	2.4	0.0	0.0	0.0	1.1
(その他の)	6.3	5.9	2.9	8.3	0.0	5.4	0.0	6.2	4.4
特殊取扱品	0.1	0.1	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	1.5
計	99.8	100.1	99.9	100.0	99.9	100.2	100.1	99.8	101.9

(注) 1.①輸出専業 ②輸入専業 ③輸出入兼業

(注) 2.大分類の数字は、細分類の数字の具体的回答が得られなかったものを含む。

要輸出品として登場し、これら3品目で全輸出額の半分を占めている。

小規模輸出専門商社の取扱い品目は、織物用糸、陶磁器、事務用機器、ミシン及び同部品、楽器の5品目で全輸出額の84%を占め、取扱い品目の集中傾向がみられる。小規模兼業商社では陶磁器、タイル、楽器で全輸出額の約2/3を占め、零細兼業商社より一層この3品目への集中傾向をみることができる。

中規模輸出専門商社では化学工業製品のその他品目だけで75%を占めるがこの品目が何か具体的ではないので、このタイプの輸出品目の特徴と断定することはできない。中規模兼業商社の主要輸出品目は、合成繊維織物、毛織物、織物用糸など織物類である。

大規模輸出専門商社では衣類だけで46%を占め、科学光学機器、陶磁器など取扱い品目の集中傾向が一層進んでいる。大規模兼業商社では逆に総合商社的性格から、自動車、タイル、時計を主要輸出品としながらも、取扱い品目の多様化がみられる。

以上の様に各規模・業態を通して、陶磁器が主要輸出品目であるが、大分類では原料別製品が約1/2、機械類及び輸送用機器類が約1/4、雑製品が1/5弱となっており、わが国の輸出品目別構成とは著しい対象をなしている。73年通商白書によれば(132頁、第I-3-9表)、71年のわが国の輸出品構成は、重化学工業製品が3/4を占め、軽工業品は1/4にすぎない。名古屋市所在貿易商社の取扱い品目はその2/3が軽工業品、1/3が重化学工業製品とみられるからである。このような特質は貿易商社の規模別構成が零細、小規模のものに著しく偏っていることの反映であろう。

貿易商社取扱い品目の輸出仕向地は規模別・業態別に第3表に示される。

零細輸出専門商社では北米市場が過半を占める一方、東南アジア市場への依存度が極めて低いことが特徴的である。零細兼業商社ではヨーロッパ市場への依存度が高いことが目につく。

小規模専門商社は全貿易商社の平均的パターンを示しているが、同兼業商社はこの分類において最も輸出市場の多様化が進んでいる。中規模専門商社では中近東のウェイトが全体の1/4を越えているが、さきに品目別にみたようにこの

第3表 輸出仕向地の規模別・業態別傾向（貿易商社）

(昭和46年1月～12月実績) %

規 模 ・ 業 態		北 米		ヨーロッパ	大洋州	中南米	東南ア	中近東	アフリカ	共 産 圏			その 他	計		
		アメリカ	カナダ							中國	ソ連	東欧				
零 細 規 模	① 専業	56.7	43.8	4.2	16.0	4.3	8.5	5.6	2.2	4.6	1.4	0.0	1.3	0.0	0.8	100.1
	③ 兼業	42.6	35.5	6.8	21.9	5.0	1.9	25.1	2.9	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	100	
小 規 模	① 専業	48.1	39.2	4.9	19.4	0.8	2.0	24.0	1.6	1.2	2.0	0.0	2.0	0.0	1.0	100.1
	③ 兼業	47.4	27.9	7.4	12.1	6.2	16.1	11.5	2.9	3.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100
中 規 模	① 専業	34.2	24.4	9.6	5.5	5.5	0.3	26.0	27.7	0.1	0.3	0.0	0.3	0.0	0.3	99.9
	③ 兼業	36.3	35.8	0.5	15.1	2.5	0.3	36.2	1.9	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0	5.9	100.1
大 規 模	① 専業	52.2	43.8	6.1	9.2	16.7	2.6	13.5	0.8	0.1	2.0	0.9	1.1	0.0	2.8	99.9
	③ 兼業	32.9	21.7	0.6	22.1	1.6	7.8	26.2	1.5	6.9	0.1	0.0	0.0	0.0	0.9	100
全貿易業者		46.3	35.8	5.8	15.1	5.3	4.4	23.3	1.6	2.1	1.0	0.1	0.9	0.0	0.9	100

(注) 北米および共産圏の各合計には、その内訳について具体的回答が得られなかったものを含む。

第4表 輸出品仕入先構成

規 模 業 態	仕 入 先	市 内	愛知県 (市内を 除く)	岐阜県	三重県	静岡県	長野県	福井県	石川県	富山県	滋賀県	関東	関西	九 州	その他の 内 外		計
															国 内	国 外	
零 細 規 模	①	23.4	21.7	25.6	5.5	1.9	0.2	0.4	0.4	0.3	0.1	8.2	10.0	0.1	1.9	0.3	100
	②	29.2	30.2	16.5	1.9	4.0	2.4	0.1	1.4	0.2	0.0	7.7	3.0	0.7	2.7	0.1	100.1
小 規 模	①	25.5	24.3	19.2	14.3	0.4	0.0	0.0	0.3	0.0	0.2	8.7	5.9	0.2	0.9	0.0	99.9
	②	27.8	11.4	22.5	3.6	0.3	11.6	1.3	0.4	0.1	0.0	15.5	1.8	3.0	0.4	0.3	100
中 規 模	①	28.6	39.5	20.3	5.5	2.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	0.0	2.7	0.0	100.1
	②	17.8	43.8	0.0	0.0	4.4	0.0	2.1	0.0	0.0	0.0	5.0	26.5	0.0	0.3	0.0	99.9
大 規 模	①	18.6	0.0	6.4	0.0	0.0	0.0	0.0	2.4	0.0	0.0	0.0	72.7	0.0	0.0	0.0	100.1
	②	40.9	11.4	35.3	0.2	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	3.5	7.9	0.0	0.5	0.0	100
全貿易商社		26.5	21.8	21.7	4.7	1.8	1.4	0.3	0.6	0.1	0.0	7.2	11.6	0.5	1.6	0.2	100

(注) ①輸出専業

②輸出入兼業

第5表 輸出品仕入地域の市外依存理由

理 由	(イ)	(ロ)	(ハ)	(二)	(ホ)
零細規模貿易業者	171	18	1	16	6
小規 模 "	26	2	0	3	5
中 "	12	1	0	2	0
大 "	8	0	0	2	1
計 (2)	217	21	1	23	12

注1. 理由欄の(イ)(ロ)(ハ)(二)(ホ)は次のものである。

- (イ) 市内には希望する商品を生産するメーカーがない。
- (ロ) 市内メーカー製品の価格は市外に比して高い。
- (ハ) 市内メーカー製品の品質は市外に比してよくない。
- (二) 市外のメーカーと販売代理店契約を結んでいる。
- (ホ) その他()の理由による。

注2. 重複回答を許すため合計数と企業数とは一致しない。

クラスの輸出品目が化学工業製品その他の項目にあたり、その具体的な内容の検討をまたなければ、このクラスの輸出の典型とは評価できないだろう。中規模兼業商社の第一の市場は東南アジアである。このクラスの主要輸出品目はすでにみたように織物類であり、一つの特徴的パターンとみなしてよいだろう。

大規模商社では輸出専門商社と輸出入兼業商社との間でアメリカ市場への依存度が著しい対象を示しているが（前者は43.8%，後者は21.7%），サンプル数が3で極端に少ないので、この対照性を重視する必要はないであろう。

全貿易商社の輸出仕向地別構成比は、アメリカが35.8%，東南アジアが23.3%，ヨーロッパが15.1%であり、同期の全国値（73年通商白書、138—9頁、第I—3—11表参照）が、各々31.9%，22.5%，14.4%であるとの殆んど同じ構成比を示している。輸出品目構成の全国値との著しい乖離にもかかわらず、地域別構成比が全国値と近似しているのは興味深い結果であろう。

さて、貿易商社の輸出品仕入先はどのようにになっているだろうか。第4表は名古屋市所在の貿易商社の仕入先構成を規模別に示したものである。全貿易商社の平均的な仕入先構成と著しく異なる構成を示す、大規模輸出専門商社を除けば、市内への仕入先依存度が1/4前後であるという特徴をみることができよ

う。このような市内商社の市内仕入依存度の低さを説明する理由が、前の第5表に示される。市内に希望する商品を生産するメーカーがないという理由が圧倒的に多く、次いで代理店契約、価格、品質となるが、品質という回答はわずか零細規模の一例にすぎない。「その他」の理由の場合にも、具体的には「工場が県外にあるから」という理由が多く、市外調達の理由は、生産者が市内にないからと理解してよいだろう。第4表の仕入先を愛知県、岐阜県を含む地域としてみると、仕入れの70%がこの地域で占められることから、地場輸出品（陶磁器、繊維等）の地場の意味を愛知、岐阜地域に拡張することが必要となる。

さて、地元貿易商社の輸入品目と輸入地域を規模別・業態別に示したものが、第6表・第7表である。

零細規模の輸入専門商社の地域別構成比をみると東南アジアからの輸入が過半を占め、次いで、ヨーロッパ、中南米、北米となっている。品目別にみると、木材、羊毛、果実及び野菜で全体の84.2%を占めていることがわかる。食料品は東南アジア、中南米から、木材は東南アジアから、羊毛は大洋州からというパターンを示している。零細輸出入商社では、木材、繊維製品、綿花が主要輸入品で、地域別には東南アジアが過半を占め、中国が約 $\frac{1}{4}$ を占め、とくに繊維製品の中国からの輸入が特徴的である。

小規模輸入専門商社では、東南アジアからの輸入は僅少で、アメリカからの輸入が圧倒的に多く、その輸入品目の中心は輸送用機器である。小規模輸入兼業商社についても、零細規模商社と比較し、アメリカへの依存度の増加と東南アジアへの低下がみられるが、小規模輸入専門商社ほど変化は激しくない。このクラスの一つの特徴は中国からの医薬品の輸入にみられる。

中規模輸入専門商社では東南アジアへの依存度が極めて高く、木材、果実及び野菜で92%にものぼっている。中規模輸出兼業商社は輸入地域の分散が最も進んでいることと、その中で中南米への依存度がどのパターンの商社より高いという特徴がみられる。又、綿花が中南米、中近東、アメリカから輸入されるウェイトが約 $\frac{1}{2}$ を占めるけれども、輸入地域の分散とならんで輸入品目の多様

第6表 輸入品目の規模別・業態別傾向（貿易商社）

(昭和46年1月～12月実績) %

品名	規 模	零細 規 模		小 規 模		中 規 模		大 規 模		全貿易	
		②専業%	③兼業%	②専業%	③兼業%	②専業%	③兼業%	②専業%	③兼業%	業者%	
食 料 品 及 び 動 物		25.2	7.8	4.8	3.3	46.8	13.3	0.0	21.6	20.3	
(魚介類及び同調製品)		0.0	0.7	2.2	0.0	0.0	3.6	0.0	3.6	3.4	
(穀物及び同調製品)		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	0.0	6.4	4.6	
(果 実 及 び 野 菜)		23.8	3.2	1.1	0.0	46.8	1.3	0.0	0.4	3.0	
(飼 料)		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	8.6	6.2	
(そ の 他)		1.4	0.7	1.5	3.3	0.0	6.2	0.0	2.6	3.0	
飲 料 及 び た ば こ		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.3	0.2	
食 用 に 適 し な い 原 材 料		65.2	50.3	8.0	38.5	49.3	59.8	15.4	46.7	46.9	
(大 豆)		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0	0.1	
(生 ゴ ム)		1.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.4	
(木 材)		33.8	8.01	0.0	17.1	45.8	1.6	0.0	23.6	21.8	
(製 材)		0.1	6.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.7	
(羊 毛)		26.6	0.0	0.0	0.0	0.0	10.2	15.4	7.9	4.2	
(綿 花)		0.0	1.00	7.2	0.0	0.0	45.3	0.0	13.7	18.2	
(肥 料 及 び 粗 鉱 物)		2.4	0.5	0.0	0.0	3.5	1.6	0.0	0.2	0.8	
(金 属 及 び く ず)		0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	
(そ の 他)		0.6	3.6	0.8	16.4	0.0	0.1	0.0	0.2	0.7	
鉱 物 性 燃 料		0.1	4.1	0.0	0.2	0.0	0.3	0.0	8.8	6.9	
(石炭・コーカス及びれん炭)		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.4	3.2	
(石 油 及 び 同 製 品)		0.0	4.1	0.0	0.2	0.0	0.3	0.0	3.9	3.0	
(そ の 他)		0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	
動 植 物 性 油 脂		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	1.0	
化 学 工 業 生 産 品		1.0	0.6	0.0	10.6	0.0	6.6	0.0	3.5	4.2	
(元 素 及 び 化 合 物)		0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	2.4	0.0	1.6	1.9	
(医 薬 品)		0.0	0.0	0.0	9.8	0.0	0.2	0.0	0.1	0.3	
(人 造 プ ラ スチ ッ ク)		0.1	0.6	0.0	0.8	0.0	0.3	0.0	0.8	0.8	
(そ の 他)		0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	0.0	1.0	1.2	
原 料 別 製 品		1.1	22.4	0.2	3.8	2.1	14.1	0.0	7.2	8.4	
(織物用糸、織物及び織維製品)		0.1	21.5	0.0	3.5	1.1	12.6	0.0	2.6	4.9	
(鐵 綱)		0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
(非 鐵 金 属)		0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	2.9	2.3	
(そ の 他)		0.8	0.4	0.0	0.2	1.0	0.1	0.0	1.7	1.2	
機 械 類 及 び 輸 送 用 機 器 類		4.3	8.4	84.7	35.0	0.0	4.6	84.6	9.3	10.4	
(金 属 加 工 機 械)		0.0	3.7	11.8	0.0	0.0	3.1	0.0	4.9	4.4	
(電 気 機 器)		0.0	0.0	5.3	0.0	0.0	1.3	0.0	0.6	0.8	
(輸 送 用 機 器)		0.0	0.0	62.1	0.0	0.0	0.0	0.0	2.7	2.8	
(そ の 他)		3.0	4.7	5.5	35.0	0.0	0.2	0.0	1.1	2.0	
雜 製 品		3.4	6.8	2.5	13.0	2.2	1.3	0.0	0.3	1.3	
特 殊 取 扱 品		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.3	
計		100.3	99.9	100.2	99.4	99.9	100.0	100.0	99.9	99.9	

(注)① 輸出専業 ② 輸入専業 ③ 輸出入兼業

(注)2大分類の数字は、細分類の数字の具体的回答が得られなかったものを含む。

第7表 輸入地域の規模別・業態別傾向(貿易商社)

(昭和46年1月~12月実績) %

規 模 ・ 地 域 業 態 形 態	北 米			ヨーロッパ	大洋州	中南米	東南ア	中近東	アフリカ	共 産 國			その 他	計		
	アメリカ	カナダ								中國	ソ連	東欧				
	② 専業	8.3	3.4	0.0	22.2	2.9	10.7	52.8	0.1	0.3	2.7	2.7	0.0	0.0		
零 細	③ 兼業	13.5	13.5	0.0	5.0	0.5	0.0	55.2	0.3	0.4	25.1	24.9	0.0	0.1	100.1	
	② 専業	77.8	77.8	0.0	10.4	4.0	0.0	3.6	0.0	3.2	1.1	1.1	0.0	0.0	100.1	
小	③ 兼業	40.4	40.4	0.0	11.4	0.0	0.2	29.7	0.0	9.9	7.9	7.9	0.0	0.6	100.1	
	② 専業	17.1	14.3	2.8	2.8	0.0	3.6	72.5	0.0	4.1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.1	
中	③ 兼業	14.7	14.1	0.6	6.8	11.8	31.6	15.7	7.3	0.6	11.6	8.3	2.5	0.8	100.1	
	② 専業	84.6	84.6	0.0	15.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100	
大	③ 兼業	22.4	21.0	1.4	4.6	9.3	2.5	23.1	4.2	4.3	1.1	0.1	0.9	0.1	28.0	99.5
	全貿易業者	22.2	20.7	1.2	6.4	4.0	8.0	27.0	4.3	3.5	4.2	3.1	0.9	0.2	20.4	100

化も進んでいる。

大規模輸入専門商社はアメリカからの機械類及び輸送用機器類が大半を占めているが輸出入兼業商社は、輸入品目、地域の両方共に分散が進んでいる。

貿易商社の輸入について全体的にいえることは東南アジア（27.0%）とアメリカ（20.7%）からの輸入比率が約½を占めており、中南米（8.0%）、ヨーロッパ（6.4%）と続くが全国値（73年通商白書、142—143頁、第I—3—12表参照）と比べると、それぞれ東南アジア16.7%，アメリカ25.5%，中南米6.8%，ヨーロッパ10.4%となっており、東南アジア、中南米への依存度の高さとアメリカ、ヨーロッパへの依存度の低さが明らかである。品目別にも、木材、繊維原料がそれぞれ、21.8%と22.4%を占めているのに対し、それらの全国値は、7.5%と4.9%と非常に低い値を示していることが分る。

以上の様に名古屋市所在の貿易商社の貿易パターンは、商社規模の零細性と愛知、岐阜の地場商品を輸出し、その原材料を輸入するという地場商社的活動を主として行なっていることが明らかとなった。すなわち、上述のごとく、特に零細、小規模商社の主要輸出品は陶磁器、タイル等原料別製品、楽器等雑製品であり、アメリカを主要市場としていること、輸入は、木材、繊維原料を主として東南アジア、中南米に依存していることがわが国の貿易パターンとの対比で明らかとなった。

2-b 輸出関連製造業者の特質

名古屋市所在の輸出関連製造業者の特質として第一に指摘されることは、その規模の零細性である。第1表に示されるように、零細規模の事業所数は109で全体の58%を占め、小規模の事業所数35と合わせると従業員数100人以下の事業所が全体の76%を占めることになる。製造業者の業種は第8表に示すように、窯業・土石製品製造業、金属製品製造業、木材・木製品製造業、一般機械器具製造業、衣服その他の繊維製品製造業を主要業種とするが、輸出品目構成は第9表に示されるように、タイル、船舶、がい子で全体の60%を占め、陶磁器は事業所数が最も多い業種であるにもかかわらず、全輸出の3.3%を占めるにすぎない。輸出品目を規模別にみると、零細規模のメーカーでは、陶磁器が

第8表 規模別・業種別事業所表（製造業者）

業種別 規 模 別	(有効サンプル数)																		計	
	(1) 食料品・たばこ製造業	(2) 紡織業	(3) 衣服その他の繊維製品製造業	(4) 木材・木製品製造業	(5) 家具・装備品製造業	(6) 出版・印刷・同関連産業	(7) パーツ・紙・紙加工品製造業	(8) 石油製品・石炭製品製造業	(9) ゴム製品製造業	(10) なめし皮・同製品毛皮製造業	(11) 菓業・土石製品製造業	(12) 鋼鐵鋼	(13) 非鉄金属製造業	(14) 金属製品製造業	(15) 一般機械器具製造業	(16) 電気機械器具製造業	(17) 輸送用機械器具製造業	(18) 精密機械器具製造業	(19) 武器製造業	
零細規模	3	4	9	9	1	2	4	2	0	4	0	28	1	0	12	3	2	4	4	0 18 110
小規模	1	0	1	3	2	1	2	1	0	0	0	5	1	0	5	3	2	1	1	0 8 37
中規模	0	3	2	2	0	1	0	2	0	1	0	3	0	0	2	3	1	2	0	0 8 30
大規模	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	5	2	2	1	0 1 19
計	4	9	13	15	3	4	6	5	0	5	0	38	2	0	21	14	7	9	6	0 35 196

注 各数字は重複回答を含むから第1表の数とは一致しない

77.3%を占め、ついで衣類、がん具がみられるがその比率は9.3%, 5.9%と低い。小規模製造業者では原料別製品のその他の項目が92.1%と最も集中度が高いが、その具体的品目が明らかではなく、全製造業者の輸出額からみれば、そのシェアは無視すべき小額であるから特筆には値しない。中規模製造業者の主要輸出品目は、テープレコーダー、通信機器類で全体の2/3を占めている。大規模製造業者の主要輸出品目は、船舶、がい子等機械類及び輸送用機器類で全体の90%を占めている。以上の様に、規模が拡大するにつれ、陶磁器を中心とする原料別製品から雑製品、機械類及び輸送用機器類に輸出品目が移行していくのは、これら商品の生産規模から当然とみなしてよいだろう。先に述べたように規模の零細な事業所数が全体の58%を占めていたが、その輸出額を100とすると、小・中・大規模製造業者の輸出額は、各々 1,100, 960, 2,740 となり、零細規模業者の極端な零細性が明らかになる。輸出品目の構成は先にみた貿易商社のそれと対照的である。製造業者全体の主要輸出品は、タイル、船舶、が

第9表 規模別輸出品目構成（製造業者）

(昭和46年1月～12月実績) %

品名	規 模	零細規模 %	小 規 模 %	中 規 模 %	大 規 模 %	全製造業者 %
食料品及び動植物		0	2.0	0	0	0
飲料及びたばこ		0	0	0	0	0
食用に適しない原材料		0	0	0	0	0
鉱物性燃料		0	0	0	0	0
動植物性油脂		0	0	0	0	0
化学工業生産品		0	0.1	3.7	0	0.7
(化 学 肥 料)		0	0	0	0	0
(人造プラスチック)		0	0	0	0	0.1
(そ の 他)		0	0.1	0	0	0
原 料 別 製 品	7 8.1	9 2.1	8.8	3.5	2 7.2	
(合 板)		0	0	0	0.8	0.4
(木 製 品)		0	0	0	0	0
(織 物 用 糸)		0	0	0	0	0
(毛 繊 物)		0	0	0	2.0	1.2
(合 成 繊 維 織 物)		0	0	0	0	1.1
(タ イ ル)		0	0	0.4	0.7	2 1.2
(陶 磁 器)	7 7.3	0	7.5	0	0	3.8
(鉄 鉢)		0	0	0	0	0
(非 鉄 金 属)		0	0	0	0	0
(手道具類及び機械用工具)		0	0	0	0	0
(刃 物)	0.8	0	0	0	0	0
(卑金属製家庭用品)		0	0	0	0	0
(そ の 他)		0	9 2.1	0.4	0	0
機 械 類 及 び 輸 送 用 機 器 類	1.7	0.4	3 4.4	9 0.8	5 8.7	
(事 務 用 機 器)		0	0	0	0	0
(金 属 加 工 機 械)		0	0	0	0	0
(編織機械及び同部分品)		0	0.2	0	0	0
(ミシン及び同部分品)	1.7	0	0	0	0	0.1
(荷 役 機 械)		0	0	0.4	2.3	1.4
(重 電 機 器)		0	0.2	0	0	0
(が い 子)		0	0	0	3 5.2	2 0.8
(通 信 機 器 類)		0	0	2 5.9	0	5.2
(家 庭 用 電 気 機 器)		0	0	0	0	0
(自 動 車)		0	0	0	0	0
(二 輪 自 動 車)		0	0	0	0	0
(船 舶)		0	0	0	3 6.3	2 1.0
(そ の 他)		0	0	8.1	1 7.0	1 0.7
雜 製 品	2 0.3	4.4	5 3.7	5.7	1 8.1	
(家 具)		0	0.2	0	0	0
(衣 類)	9.3	0	0	3.6	2.3	
(科 学 光 学 機 器)		0	0	0.7	0.4	
(時 計)	1.6	0	0	0	0	
(テ ー ブ レ コ ー ダ)		0	0	3 7.9	0	7.7
(樂 器)		0	0.1	0	0	0.1
(が ん 具)	5.9	0	0	0	0	0.1
(そ の 他)	3.5	4.1	1 5.8	1.4	2.5	
特 殊 取 扱 品		0	0	0	0	0
計	1 0 0.1	9.9	1 0 0.1	1 0 0	9 9.7	

(注) ①輸出専業 ②輸入専業 ③輸出入兼業

(注) 2.大分類の数字は、細分類の数字の具体的回答が得られなかったもの含む。

第10表 輸出仕向地の地域別構成比（製造業者・規模別）
 （昭和46年1月～12月実績%）

	北米		ヨーロッパ	大洋州	中南米	東南アジア	中近東	アフリカ	共産圏			その他	計	
	アメリカ	カナダ							中國	ソ連	東欧			
零細	51.7	46.1	5.6	15.0	0.5	14.6	13.0	2.9	2.0	0.4	0.0	0.0	0.4	0.0 100.1
小規模	94	9.3	0.1	0.8	25.9	49.5	3.0	0.2	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2 100.1
中規模	28.2	27.8	0.4	37.6	1.0	2.6	22.8	2.9	2.7	2.3	0.0	2.3	0.0	0.0 100.1
大規模	29.8	27.4	2.4	16.7	4.2	4.1	11.3	3.1	30.5	0.1	0.0	0.0	0.2	100
全製造業者	23.7	20.9	2.8	17.7	8.8	15.0	11.0	2.4	20.8	0.5	0.0	0.5	0.0	0.1 100

い子で各々輸出総額の20%以上を占めているが、商社の輸出額では、タイルが5.4%，船舶がい子は0%であり、これらの商品は主として直接輸出されているか、市外商社を経由した間接輸出によっていることを示している。このような製造業者の輸出品目と貿易商社の輸出品目の相違は先にふれた、商社の地元仕入依存度の低さとも関連しているだろう。

製造業者の輸出品仕向地地域別構成比は第10表に示される。零細規模メーカー（主として陶磁器）はアメリカに½、ヨーロッパ、中南米、東南アジアに15～13%が輸出されている。小規模メーカー（主として原料別製品その他項目）は中南米に½、大洋州に¾が輸出され、中規模メーカー（テープレコーダー、通信機器類）は、ヨーロッパを最大の市場とし、アメリカ、東南アジアが次いで多い。大規模メーカー（機械類及び輸送用機器類）はアフリカを最大の市場として、アメリカ、ヨーロッパ、東南アジアと続いている。全製造業者の輸出仕向地構成は、アメリカ、アフリカが各々1/5を占め、ヨーロッパ、中南米、東南アジアが10%台を占めている。

名古屋市所在輸出品製造業者の輸出品目構成を全国値と比較すると、商社のそれが全国値と著しい乖離を示していたことと比較して、重化学工業製品と軽工業品の比率がほぼ3:2であり、全国値に近づいていることが分る。輸出仕向地構成では、全国値がすでにみたように、アメリカ31.9%，東南アジア22.5%，ヨーロッパ14.4%，アフリカ8.7%，ラテンアメリカ6.8%であるのに對し、名古屋市所在メーカーのそれは、各々20.9%，11.0%，17.7%，20.8%，15.0%であり、アメリカ、東南アジアのシェヤーが全国値より各々10%程度低く、逆にアフリカ、中南米、ヨーロッパのシェヤーが高いことが分る。当地域の輸出仕向地は全国値より一層、輸出市場の分散が進んでいることを示している。

メーカーでつくり、その製品を輸出するときメーカー自身の手で直接輸出す

第11表 間接輸出の経由事業所の所在地

	市内	愛知県	関西	関東	その他	計
零細規模	65.5%	3.7%	16.1%	10.6%	4.1%	100
小規模	51.5	13.4	22.3	12.3	0.5	100
中規模	50.5	10.0	11.1	20.5	7.9	100
大規模	52.7	0	24.2	23.1	0	100
全体	53.7	2.5	21.9	20.8	1.1	100

るか、あるいは、商社等を経由して間接的に輸出することになる。以上の分析は全てメーカーの直接輸出を対象としてきたが、名古屋市内メーカーの場合、昭和46年実績値で直接輸出と間接輸出の比率が6対4にあたるので、間接輸出の実態にふれてみよう。

第11表は、間接輸出がいかなる地域の商社を経て輸出されたかということを規模別に示したものである。なお、全体の値は各規模別数値の加重平均値である。この表から明らかなように企業規模が拡大するにつれて、遠隔地域に対する依存度が高くなるということである。各規模を通して市内商社を通じて輸出

を行なうものが5～6割の範囲内にあるが、個別企業別には市内完全依存型と市外依存型に分れ、市内商社依存5～6割という平均企業は少ない。零細規模のものでは、市内比率が90%以上のものが55%をしめ、他方、市外商社に過半数を依存するものが40%を占めている。小規模メーカーでも市内比率90%以上のものが44%，50%以下のものが50%を占め、中規模では前者が47%，後者が53%，しかも100%市外依存のものが41%もある。大規模メーカーでも前者が43%，後者が57%となり、個別企業別にみると、市内商社等に殆ど依存する市内完全依存型とそうでない市外依存型に二分された結果として、各規模の市内依存度が5～6割になっていることに注目する必要があろう。

市外商社に依存して間接輸出を行なうメーカーはその理由を次の様に示して

第12表 市内商社を利用しない理由

規模 理由	零 細 規 模 (25社)	小 規 模 (11社)	中 規 模 (13社)	大 規 模 (7社)
イ	36.0	36.4	53.9	57.1
ロ	48.0	36.4	46.2	28.6
ハ	28.0	0.0	0.0	0.0
ニ	0.0	0.0	0.0	0.0
ホ	4.0	18.2	23.1	28.6
ヘ	8.0	0.0	0.0	0.0
ト	16.0	27.3	23.1	28.6

理由 イ 市内商社からの注文がない。

ロ 市外商社と販売契約を結んでいる。

ハ 市外商社の方が有利な取引条件を提示する。

ニ 市内商社では信用度が低い。

ホ 市内商社では海外バイヤーの信用調査等、情報能力が乏しい。

ヘ 市内商社では自社製品のアフターサービスをする能力がない。

ト その他の理由による。

いる。第12表は7つの予想される理由について解答を求めたものであるが、市内商社からの注文がない、市外商社と販売契約を結んでいる、という二つの理

由が中心となるが、市内商社では海外バイヤーの信用能力等、情報能力がないという理由は市内商社の零細性と密接に関連していると考えられよう。

以上のように、名古屋貿易業界は商社、メーカーに共通して、規模の零細性が指摘され、メーカーの主要輸出品目と商社のそれとが著しく乖離する現象がみられるのは、市内メーカの製品が市内商社を通じて輸出されるパターンが各規模を通じて輸出額の $\frac{1}{2}$ 程度であることと、上述のように市内貿易商社の輸出品仕入れの市内依存度が $\frac{1}{4}$ にすぎないことによると考えられる。

3 名古屋港の利用状態とその問題点

名古屋の貿易商社と、直接輸出入している製造業のそれぞれの港湾利用状態は次の様である。貿易商社の港湾利用比率を示す第13表では、全商社輸出額の83.26%，輸入額の66.63%が名古屋港を経由し、四日市、衣浦の近隣港を加えると輸出で83.55%，輸入で75.95%を占めることになる。港湾利用比率は、規模別に著しい差が認められない。製造業者の港湾利用比率は第14表に示される様に、輸出で89%，輸入で75.97%が名古屋港を利用しているが、規模別には、輸出で小規模、中規模メーカーがそれぞれ95.19%，96.42%で高い名古屋港利用比率を示し、輸入では、零細、小規模のメーカーが100%名古屋港を利用している。商社とメーカーとの利用比率を比較すると輸出入ともに商社の名古屋港利用比率が低いことが分るが、その理由の一つは、商社の集荷販売地域が分散しているためと考えられる。商社の輸出品仕入れの地元依存度が $\frac{1}{4}$ にすぎないという先の指摘がこれにあたるであろう。しかし、概して、名古屋港の高い利用率は地元の貿易商社、メーカーに高く便益を提供していることを示すであろう。名古屋港以外の港湾を利用する場合、輸出では商社、メーカーともに比較的神戸港に偏り、輸入では神戸、大阪、横浜とともに分散している。空港利用比率はいずれも全体の1割前後である。

製造業者の業種別利用港比率を調べると、輸出については、木材、木製品、鉄鋼、金属製品、電気機器製造業など、輸入では木材、木製品、窯業、土石、金属製品、電気機器製造業などがそれぞれ100%名古屋港を利用しており、輸

第13表 各 港 湾 利 用 比 率

(輸出)

(貿易商社・企業規模別) %

子会社	海 港								空 港			
	名古屋	四日市	衣浦	東京	横浜	大阪	神戸	その他	小牧	羽田	伊丹	その他
零細規模	86.80	0.82	0.08	0.19	4.04	0.28	5.68	0.64	0.51	0.88	0.08	0.00
小規模	87.76	0.33	0.00	1.29	3.57	0.00	5.31	0.13	0.47	1.13	0.01	0.00
中規模	80.77	0.00	0.00	0.60	4.87	1.19	7.59	0.87	3.07	0.64	0.44	0.00
大規模	82.43	0.17	0.04	0.22	0.91	0.26	3.78	1.43	0.02	10.67	0.07	0.00
計	83.26	0.25	0.04	0.31	1.58	0.27	4.22	1.23	0.14	8.63	0.07	0.00

(輸入)

子会社	海 港								空 港			
	名古屋	四日市	衣浦	東京	横浜	大阪	神戸	その他	小牧	羽田	伊丹	その他
零細規模	76.49	0.11	0.00	0.75	3.67	2.23	6.65	0.75	4.01	3.12	1.42	0.80
小規模	60.10	1.72	0.00	4.24	11.86	0.34	5.85	1.03	2.10	12.48	0.28	0.00
中規模	62.23	0.54	0.14	0.38	5.60	1.01	16.36	0.02	6.27	6.45	1.00	0.00
大規模	66.21	9.68	2.47	1.32	3.47	5.31	2.84	1.47	0.64	6.44	0.15	0.00
計	66.63	7.44	1.88	1.25	3.99	4.36	4.80	1.22	1.39	6.62	0.34	0.08

第14表 各 港 湾 利 用 比 率

(輸出)

(製造業者・企業規模別) %

	海 港								空 港			
	名古屋	四日市	衣 浦	東 京	横 浜	大 阪	神 戸	その他の港	小 牧	羽 田	伊 丹	その他の港
零細規模	89.55	0.00	0.00	0.00	2.05	1.36	7.00	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00
小規模	95.19	0.00	0.00	0.00	0.31	0.00	4.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
中規模	96.42	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.42	0.00	0.00	3.16	0.00	0.00
大規模	86.67	0.00	0.00	0.00	4.67	0.00	7.28	1.00	0.11	0.25	0.02	0.00
計	89.00	0	0	0	3.52	0.01	5.67	0.75	0.08	0.92	0.02	0

(輸入)

	海 港								空 港			
	名古屋	四日市	衣 浦	東 京	横 浜	大 阪	神 戸	その他の港	小 牧	羽 田	伊 丹	その他の港
零細規模	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
小規模	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
中規模	62.50	37.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
大規模	77.03	0.00	0.00	0.16	4.08	8.83	5.08	4.33	0.16	0.33	0.00	0.00
計	75.97	4.66	0	0.13	3.44	7.45	4.28	3.65	0.13	0.28	0	0

出では化学工業、精密機器製造業、輸入では衣服その他繊維製造業、精密機器製造業の名古屋利用比率が低いことが分り、各業種が平均的な名古屋港利用比率を示すものでないことが示されよう。

名古屋港利用比率が低い企業の場合、どのような理由で名古屋港以外の港湾を利用するのであろうか、第15表、第16表は名古屋港利用比率が50%以下と回

第15表 名古屋港利用比率が50%以下と回答した企業の割合（貿易商社）
(輸出)

零細規模	小規模	中規模	大規模
6.92%	7.84	8.57	8.70

(輸入)

零細規模	小規模	中規模	大規模
7.61%	24.14	21.43	15.79

第16表 名古屋港利用比率が50%以下と回答した企業の割合（製造業者）
(輸出)

零細規模	小規模	中規模	大規模
9.0	6.2	0.0	11.1

(輸入)

零細規模	小規模	中規模	大規模
0.0	0.0	25.0	16.6

答した企業の規模別比率を示したものである。それによると、輸出の場合、製造業者の中規模のものを除いて、商社、製造業者ともに各規模毎に1割前後の企業が低い名古屋港利用比率を示し、一方、輸入の方では商社、製造業者とも

に中、大規模のものが低い名古屋港利用比率を示している。

貿易商社が輸出港として名古屋港以外を利用する理由は第17表に示されるように、各規模を通して、集荷地よりの陸上交通の便が悪いことと、配船の便がよくないことを指摘している。先に述べたように貿易商社の輸出品仕入先の地元依存度が低いことが集荷地の分散、したがって集荷地よりの陸上交通の便が悪いことにつながると考えられる。配船の便が悪いと指摘するもの多くは特にコンテナー船の配船についての不平をのべている。「その他」の理由は、取引先の指定を理由としたものが多く他に納期に遅れたため最終寄港地に搬入した

第17表 輸出港として名古屋港以外を利用する理由（貿易業社・企業規模別）

規 模 理 由 \	零 細 規 模	小 規 模	中 規 模	大 規 模
イ	% 2.2	% 0.0	% 0.0	% 5.3
ロ	1.5	0.0	0.0	5.3
ハ	0.7	0.0	0.0	0.0
ニ	42.3	33.3	65.0	47.4
ホ	56.1	36.4	20.0	26.3
ヘ	5.8	12.1	5.0	5.3
ト	5.1	21.2	15.0	15.8
チ	9.5	15.2	50.0	26.3

- 注 (イ) 名古屋港の施設はよくない。
 (ロ) 名古屋港の船積費用は高い。
 (ハ) 通関手続きが他港より不便。
 (ホ) 配船の便がよくない。
 (ニ) 集荷地より陸上交通の便が悪い。
 (ヘ) 滞船期間が短かすぎる。
 (ト) 営業方針による。
 (チ) その他の理由による。

という企業側の事情によるものがある。輸入港として名古屋港以外を利用する理由は、第18表に示されるように寄港船の配船を問題とするものが多く、輸出の場合と同様、コンテナー船の配船が問題となる。その他には、営業方針を理由とするもの、具体的には輸入業務の本社統轄によるものと販売地との関係を指摘するものが各規模を通して多い。「その他」の理由とは他社と共同チャータ

一船であったと回答したものが多数あった。

第18表 輸入港として名古屋港以外を利用する理由

規 模 理 由	零細 38社	小 20社	中 18社	大 16社
イ	2.6%	0%	0%	12.5%
ロ	7.9%	5%	0%	12.5%
ハ	10.5%	5%	5.6%	0%
ニ	50.0%	30%	66.7%	43.8%
ホ	26.3%	15%	22.2%	43.8%
ヘ	18.4%	55%	22.2%	25%
ト	2.6%	10%	16.7%	31.3%

- 注 イ 名古屋港の施設はよくない。
 ロ 名古屋港での荷卸し費用が高い。
 ハ 通関手続が他港より不便。
 ニ 寄港船の便が良くない。
 ホ 近くに販売、消費先を持たない。
 ヘ 営業方針による。
 ト その他の理由による。

製造業者の名古屋港利用率は相対的に高く、先にみたように特に輸入については近隣港を入れれば大規模メーカーを除いて 100 % の利用比率を示しているので、輸出について名古屋港以外を利用する理由を示したのが第19表である。この場合にも、貿易商社の場合と同様に配船の便を理由にするものが主である。集荷地の分散する商社とは異なって、陸上交通の便を指摘したものが殆どないのは当然であろう。「その他」の理由は納期の都合、代理店の指定がそれぞれ 4 ケースあった。

以上の様に、名古屋貿易業界の名古屋港利用比率は概して高く、集荷地、販売先の分散する商社の利用比率が製造業者の利用比率より低いのは当然の結果であり、要求されるべき港湾機能の直接的な問題点とはならないだろう。比較的高い名古屋港利用比率が示されたのは、名古屋港の施設面、通関手続等に対する不満が殆んど指摘されなかつたことにもよるだろう。しかしながら、商社、製造業者が共に指摘したように、名古屋港以外の港湾を利用する最大の理由は

第19表 輸出港として名古屋港以外を利用する理由（製造業者・企業規模別）

規 模 理 由 \	零細規 �模 %	小 規 模 %	中 規 模 %	大 規 模 %
イ				
ロ				
ハ			25	
ニ	66.7	60	50	50
ホ				12.5
ヘ		20		12.5
ト			25	
チ	66.7	80		25

注 理由

- (イ) 名古屋港の施設はよくない。
 (ロ) 名古屋港での船積費用は高い。
 (ハ) 通関手続が他港より不便。
 (ニ) 配船が少い。
- (ヘ) 集荷地よりの陸上交通の便が悪い。
 (ト) 滞船期間が短い。
 (チ) 営業方針による。
 (チ) その他の理由による。

名古屋港への配船の便、とくにコンテナー船の配船の悪さであり、この点の改善が要求されるわけである。

那覇港の現状と方向に関する一考察

——流通港湾機能の強化のために——

山 内 盛 弘
(流通経済研究所)

目 次

1. はじめに
2. 沖縄県の地域特性と港湾
3. 那覇港の展開
 - (1) 那覇港の歴史
 - (2) 3埠頭の一元化と機能分担
 - (3) 貨物および旅客の推移
4. 港湾機能上の問題点および展望
 - (1) 港湾施設の整備
 - (2) 港湾施設使用料金体系の変更
 - (3) 港湾を中心とする物流業界の連係強化
 - (4) 港湾経営体制の確立
5. 那覇港の将来計画—結びに代えて

1. はじめに

沖縄の歴史は、港から始まるといつても過言ではない。沖縄の場合、本土の歴史に比べて最初の出発点がほぼ6世紀ないし10世紀、平均して8世紀ほど遅い⁽¹⁾。史書にあらわれた最初の支配者と伝えられる舜天王の即位が1187年、つぎに、察度が中国との貿易関係を開いたのが、1372年である。この時、中国から沖縄へ鉄器が導入されて、農業生産力が飛躍的に向上し、文明の夜明けを迎えることになる。沖縄の統治機構が整うようになってから200年足らずで、沖縄とアジア大陸間の人的物的交流が開始されており、那覇の港や馬天港などが玄関口として使用されていたようである。

那覇港は、尚巴志王が沖縄本島の統治権を確立(1429年)するにあたり、日

本、支那、朝鮮諸国との交易が発展するにつれて、これまでの漁港を貿易港にあてたことに始まる。東京港の築港が、太田道灌の江戸築城の頃（1450年代）であるので、那覇港の方がこれより早く、しかも外貿の役割を果していたことは興味深い。

現在の那覇港も、沖縄の歴史の歩みとともにその延長線上にあるものと考えられるが、具体的には海陸の接点として、次のような拠点機能を果している。

- 本土との間の物資取扱い
- 沖縄本島内先島離島との連絡
- 外国との間の貿易取引
- 魚介類の集荷販売
- 旅客の取扱い
- 貨物保管機能の代行

このように、那覇港は本土の港湾とのニュアンスの異なる地域性に富む特殊な機能を同時に果しているのであるが、将来の那覇港は、港湾機能の一環として、さらに次のような役割を期待されている。

- 流通センター（中央卸売市場等の立地による）
- 流通加工基地（農水産物の加工等）
- とくに中国・東南アジアとの間の貿易

- ・文化交流の中継拠点
- レジャー基地
- 台風時の避難基地

本稿では、地方における重要港湾としての那覇港が、沖縄振興開発計画のもとに流通拠点港湾あるいは都市港湾として、地域住民の生活水準の向上に如何に役立ってゆくべきかという視点にたって、その生成・発展および課題・展望等について述べてみたい。

2. 沖縄県の地域特性と港湾

沖縄県は、他府県と異なり、その地理的特殊性から独特の歩みを経てきた。

その中でとくに沖縄の置かれた自然的・地理的・経済的特性の利用を意図した外部勢力から影響を受け、あるいは外部勢力の支配下に置かれた歴史を経ており、このことが沖縄の精神的風土の形成に影響を与えてきた面が大きいにある。

ここで、沖縄の置かれた自然的・地理的特性とは、沖縄県がすべて島から成立っているということであり、その位置が本土と東南アジアとの間にあって、わが国の南の玄関口としての位置にあるということである。

沖縄は、沖縄本島も含め、大小72の島々より成っており、そのうち、有人島が48島ある。その面積は約2,400平方キロメートルで、全国で43番目に広い県となっている。沖縄の場合、広い海原を生産活動の場として活用し、島の間の交流も極めて頻繁であるので、実勢としては、さらに大きいとみなしてもさしつかえない。

第1表 群島別面積と人口動態

	面 積		人 口					
	実 数	%	1950	%	1960	%	1970	%
沖縄群島	1,501	62.8	580.2	83.0	759.3	86.0	840.2	88.9
宮古 //	250	10.5	74.6	10.7	72.3	8.2	60.8	6.4
八重山 //	638	26.7	44.0	6.3	51.4	5.8	44.4	4.7
合 計	2,389	100.0	698.8	100.0	883.1	100.0	945.1	100.0

(単位) 面積 平方キロメートル、人口 1,000人

(資料) 面積=「土地及び林野統計」(1952年)、人口=「国勢調査」

(注) ① 主要島の面積比は、沖縄本島53%，宮古島6%，石垣島11%，西表島13%となっている。

② 面積には、沼川等の内水面も含まれている。

第1表でみると、63%を占める沖縄群島（とくに沖縄本島）への人口の集中が激しく、90%に達する勢いである。一方、宮古、八重山では減少を示している。

このことは島の特性を如実に物語っている。沖縄県における人口の移動社会

は、2段階、すなわち、先島（宮古島と石垣島のこと）および離島からの本島への労働力流出、つぎに、沖縄から本土への労働力流出である。現在のところ、後者における社会移動は自然増加の範囲内にあるので、県全体としての人口は増加しているが、本土における労働力需要の程度如何あるいは本土資本の進出の程度如何によっては、労働力人口の移動がさらに激しくなることも予想される。

端的にいえば、離島経済の規制要因は、第1に、中央市場から隔離されて、財やサービスの購入に運賃や保管料等が加算されて高くつき、したがって、売るものは安く、買うものは高くなる傾向があること、第2に、地域が狭小であるために人口、資源が少なく、したがって消費物資を中心として本土からの攻勢にさらされていることがある。

沖縄が歴史の歩みとともに、背負ってきた離島苦を緩和するためには、沖縄の地域特性を生かした自主性の回復、および本土からの援助指導を自助のために活かす工夫が必要であろう。そこにおける沖縄の港湾の果す役割は大きい。

3. 那覇港の展開

（1）那覇港の歴史

那覇港の生い立ちは、すでに述べたように15世紀前半にまでさかのぼる。沖縄の勇敢な祖先は入貢貿易以前から、シャムやジャワなどとの交易をしていたことが史書に記されており、とくにシャムとの取引は、ポルトガルやスペインの東洋進出（1570年）まで続けられた。また本土との交通も同時期に開始されている。15世紀中頃、倭寇の侵略に備えるために那覇港口に城塞が築かれ、1609年の島津の侵入の際にも、那覇港の防備が行きとどいていたために運天港から始められたほどである。

その頃から那覇の街は、港を中心として、薩摩との往来や離島からの貢租を積んだ船が出入りし、港街としても賑わっていた。

明治40年、沖縄唯一の商港として築港が開始され、4,500トン級のバースが完成し、大正5年4月に竣工式が行なわれた。

太平洋戦争後、米軍に占領されて、20,000トン級のバースに改修された。昭和28年（1953年）に那覇港北岸が琉球政府に移管され、那覇商港管理法によつて運営されるようになった。

泊港も、元々河口港であり、尚巴志の頃から離島との連絡港に当てられていた。これも米軍によって改修され、29年（1954年）那覇市に移管されている。

那覇港および泊港とも、港湾機能施設が未整備に近い状態で返還されたため、増大する取扱い貨物量と旅客に追いつかず、許容能力を越えていた。

運輸省を中心とした那覇新港調査団は、55年における那覇地区港湾の貨物量を543万トンと推定し、「港湾整備5ヶ年計画」のもとに新港を建設し、すでにその一部は稼動している。那覇港の入港船舶数およびけい留施設は、第2表および第3表のとおりである。

第2表 那覇港入港船舶隻数 (単位 1,000トン)

年次	屯数別						計	
		500以下	500 ～1,000	1,000 ～5,000	5,000 ～10,000	10,000 以上	隻 数	総トン数
40		1,705	451	973	177	86	3,392	5,022
41		1,733	464	1,101	159	89	3,546	5,195
42		1,797	398	1,209	156	99	3,659	5,569
43		1,900	462	1,185	110	118	3,775	5,427
44		1,776	628	1,104	130	83	3,721	5,378
45		1,903	674	1,120	106	57	3,860	5,010
46		1,918	784	1,174	117	60	4,056	5,428

(注) 昭和46年から新港の分を含む

(2) 3埠頭の一元化と機能分担

新港の建設によって、既設の那覇港および泊港を含めて、その管理体制を一元化する方向が打出され、復帰直前の47年5月に浦添市を含む那覇港湾区域が認可されて、那覇港が那覇市に移管されることによって、3埠頭の一元管理化が実現し、今後は沖縄振興開発計画のもとに開発が進められることになる。

第3表 那覇港けい留施設

イ) 大型けい船岸 (水深—4 km以上)

埠頭	名称	延長 (m)	エプロン巾 (m)	水深 (m)	対象船舶	
					ベース数	重量トン
新港	B 岸壁	105.5	15	-6.0	1	3,000
	C "	420	20	-7.5	3	5,000
	E "	420	20	-7.5	3	5,000
	G "	390		-11.0	2	20,000
那覇	A 岸壁	53	15	-5.0		
	B "	152	15	-5.0	1	1,000
	C "	55	15	-5.0		
	D "	121	15	-5.0	1	1,000
	E "	91	20	-7.5		
	F "	200	20	-7.5	1	5,000
	G "	195	20	-9.5	1	10,000
	H "	178	20	-9.5	1	10,000
	I "	56	20	-7.5		
	J "	76	15	-5.0		
泊	1号岸壁	122	15	-6.0	1	3,000
	2号 "	132	15	-6.0	1	3,000
	3号 "	122	15	-6.0	1	3,000
	4号 "	45	15	-6.0		
	7号 "	177	15	-6.0	1	3,000

そこで、那覇市は、3埠頭の機能分担を進めて、港湾における流通効率を高めることにし、これを次のように定めて推進することになった⁽²⁾。

① 那覇埠頭：本土および外国間の貨客船を対象とし、旅客中心にもってゆく。

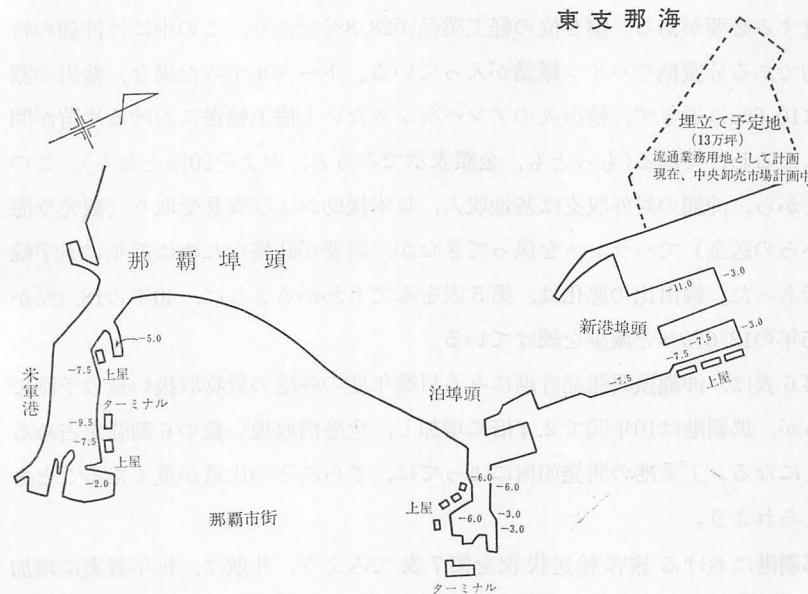
② 泊埠頭：本島内の港および離島港、平良港、石垣港との間を結ぶ貨客

ロ) 小型けい船岸 (深さ4m以下)

埠頭	名 称	延長 (m)	エプロン巾 (m)	水深 (m)
新 港	D 岸壁	130	10	-3.0
	H " "	150	10	-3.0
那覇	K 岸壁	76	10	-3.0
	L " "	97	10	-2.0
	M " "	121	10	-2.0
	N " "	74	15	-5.0
泊	5号岸壁	120	20	-2.0
	6号岸壁	37	20	-3.0

船を対象とする。

③ 新港埠頭：外国、本土および先島との間を結ぶ大型貨物船を対象とす



第1図 那覇港平面図

る。コンテナおよびフェリーを対象とする。

那覇港の平面図は、第1図に示すとおりである。

(3) 貨物および旅客の推移

那覇港は、沖縄の門戸として、物資や旅客が集中し、ここから輸送機関を替えて分散してゆくターミナル機能を果し、とくに背後地那覇市の発展に大きく寄与しており、その意味では典型的な都市港湾である。

まず、昭和46年の品種別貨物取扱い量をみると、第4表にみるように総量362万トンのうち、金属機械工業品（車両、機械、電気製品等）が最も多く、79万トン（21.8%）、ついで、軽工業品（紙、繊維類、食料品等）の70万トン（19.3%）と続いている。前年に比べて最も伸びたのは、特殊品（特需品）であり、減少したのが、軽工業品である。ここに、生産財輸入への質的転換がみられる。

つぎに外国貿易における輸出の割合をみると、最も高いのが雑工業品の37.5%であるが、これは合板が主体であり、かつ取扱い量そのものも小さいことに留意する必要がある。第2位の軽工業品が28.8%であり、この中には沖縄の特産物である分蜜糖やパイン罐詰が入っている。トータルでみた場合、輸出の割合は10.6%に過ぎず、輸出入のアンバランスないし海上輸送における片荷が問題になるわけである（もっとも、金額表示でみると、およそ20%となる）。このことから、沖縄の対外収支は基地収入、日本援助および貿易受取り（観光や海外からの送金）でバランスを保ってきたが、需要が旺盛なために近年は赤字続きであった。輸出比の悪化は、第5表をみてもわかるように、40年の18.4%から45年の12.6%へと減少を続けている。

第6表は、沖縄振興開発計画にみる目標年度の各港の貨物取扱い量の予測であるが、那覇港は10年間で2.4倍に増加し、全港湾取扱い量の6割強を占めることになる。工業港の開発如何によっては、さらにその比重が重くなることも考えられよう。

那覇港における旅客輸送状況を第7表でみよう。外航は、毎年着実に増加し、かつ降客より乗客の方が多い。昭和46年は、両者合せて、297,275人であ

第4表 那覇港貨物取扱い量 昭和46年

(単位 1,000トン)

	外 国 貿 易					沖 縄 内				合 计				
	輸出	輸入	計	構成比	輸出比	移出	移入	計	構成比	出	入	計	構成比	前年比
農林水産品	10	378	388	12.0	2.6	23	15	38	10.1	33	393	426	11.8	2.4
林産品	3	379	382	11.8	0.8	20	0	20	5.3	23	379	402	11.1	13.6
鉱産品	2	0	2	0.1	—	0	0	0	0.0	2	0	2	0.0	—
金属機械工業品	38	672	710	21.9	5.4	79	0	79	20.9	117	672	789	21.8	25.6
化学生産品	1	536	537	16.6	0.2	22	0	22	5.8	23	536	559	15.4	12.9
軽工業品	155	384	539	16.6	28.8	87	74	161	42.6	242	458	700	19.3	-13.7
雑工業品	18	30	48	1.5	37.5	28	0	28	7.4	46	30	76	2.1	8.6
特殊品	66	206	272	8.4	24.3	26	4	30	7.9	92	210	302	8.3	147.5
分類不能品	50	313	263	11.2	13.8	0	0	0	0.0	50	313	363	10.0	4.3
合 計	343	2,898	3,241	100.0	10.6	285	93	378	100.0	628	2,991	3,619	100.0	11.6

注 外国貿易に、本土の分も含む。

資料 那覇市港湾部「那覇港」(1972年)

第5表 那覇港貨物取扱い量の推移 (単位 1,000 t)

年 次		40	41	42	43	44	45
外 国 貿 易	輸 出	449	386	370	436	389	372
	輸 入	1,996	2,257	2,353	2,217	2,362	2,572
	計	2,445	2,643	2,723	2,653	2,751	2,944
	前 年 比	20.3	8.1	3.0	-2.6	3.7	7.0
	輸 出 比	18.4	14.6	13.6	16.4	14.1	12.6
沖 縄	移 出	241	235	246	235	241	242
	移 入	40	37	62	61	58	58
	計	281	272	308	296	299	300
内	前 年 比	19.6	-3.2	13.2	-3.9	1.0	0.3
合	出	690	621	616	671	630	614
	入	2,036	2,294	2,415	2,278	2,420	2,630
	計	2,726	2,915	3,031	2,949	3,050	3,244
計	前 年 比	20.2	6.9	4.0	-2.7	3.4	6.4
外 貿 比		89.7	90.7	89.8	90.0	90.2	90.8

(資料) 沖縄開発庁沖縄総合事務局資料集より算出。

る。また、県内のいわゆる離島航路は、停滞気味であるが、45年から増加に転じている。一方、空路は所得の向上、観光旅行、商用、公用需要の増加、離島における空港の整備等の要因のため利用客が上昇している。

4. 港湾機能上の問題点および展望

沖縄県は、4つの重要港湾(那覇港、運天港、平良港、石垣港)、40の地方港湾および2つの避難港、合計46の港湾を有している。その中で、那覇港は地

第6表 港湾貨物取扱い量予測

(単位 1,000トン)

	基準年次	目標年次	構成比	倍率
那覇港	3,616	8,702	61.6	2.4
運天港	117	245	1.7	2.1
渡久地港	34	85	0.6	2.5
平良港	230	508	3.6	2.2
石垣港	194	346	2.8	2.0
その他地方港湾	185	431	3.1	2.3
工業港	0	3,750	26.6	—
合計	4,376	14,117	100.0	3.2

注 基準年次=昭和46年度、目標年次=56年度

資料 沖縄県「沖縄振興開発計画」

第7表 那覇港乗降人数

(単位 人)

イ) 外航(本土を含む)		40	41	42	43	44	45	46
年次	乗降客別							
	乗 客	79,352	93,992	113,653	133,196	140,351	156,086	153,295
	降 客	73,478	92,665	110,132	127,351	132,830	135,707	143,980
	計	152,830	186,657	223,785	260,547	273,181	291,793	297,275

ロ) 内航(県内)

年次		40	41	42	43	44	45	46
年次	乗降客別							
	乗 客	80,467	81,411	87,133	79,009	66,034	68,084	71,911
	降 客	86,559	89,089	86,479	81,596	69,737	70,041	72,704
	計	167,028	170,500	173,612	160,605	135,771	138,125	144,615

参考 ① 航空輸送(45年)

県外 432,190人、県内 360,830人

② 那覇からの距離(km)

東京 1,600、大阪 1,200、鹿児島 700、宮古 320、八重山 440

資料 那覇市港湾部「那覇港」

域社会、本土あるいは外国との接点にあって、名実ともに沖縄を代表する港湾である。以下、那覇港における主要な問題点をとりあげ、コメントしたいと思う。

(1) 港湾施設の整備

那覇港への入港船舶数は、さきに第2表でみたとおり年々増加しており、46年には4,056隻総トン数543万となっている。このうち、500トン未満のが最も多く、1918隻、ついで1,000～5,000トン級が1,174隻である。1日平均11隻もの入港船を処理するには、那覇港のバースは少なく、たとえば那覇埠頭の滞船率は45年に13.8%となっており、沖待ちによるその経済的損失は大きい。これは、直接的には港湾基本施設の不備不足によるものである。すなわち那覇埠頭と泊埠頭は「米軍より移管されて以来、施設の改修が行なわれておらず、けい留施設は鋼矢板式で老朽化し、また機能施設は皆無の状態である。1965年頃から両港の取扱い貨物量は、標準処理能力の倍余に達して完全にマヒ状態におちいり、港湾労働災害の発生するにおよび、その対処策として安謝地先に新港開発計画が進められた⁽³⁾」のである。

両埠頭には、上屋の設備もなく、野積み場はもちろんのこと、荷揚場まで所狭しと貨物が積上げられ、港湾全体がまさしく青空倉庫の観を呈し、事実、ここが倉庫機能を代行し、ここで売買取引が成立した後に引取られてゆく有様であった。しかも、その間隙をぬって客船の利用客や送迎人が多数出入りし、港湾荷役作業を妨げていた。

那覇港に与えられた役割は、県民生活に必要な消費財の取扱いを中心であったため、積荷の状態やその内容が種々雑多であり、これが港湾の荷役作業の効率化を妨げ、ユニット・ロード・システムなど輸送合理化を進める上の隘路になっている。

しかし、最近、コンテナ輸送やフェリー輸送が増加し、また物資別専用船の入港も目立つようになってきた。このような輸送革新の進展にもかかわらず、那覇港の物流システム化は非常に立遅れているといえよう。その対策として「海上輸送と同時に両端の機能、すなわち荷役・保管・加工および配送関係な

どを不可分一体として把握する体制作り⁽⁴⁾」が那覇港においても必要なことである。

那覇港の置かれた位置、すなわち沖縄唯一の都市港湾、かつ、流通港湾としての性格から考えると、那覇港は地域住民との結びつきを今後とも強化する必要があり、したがって、港湾の機能分化を那覇港の各埠頭のみではなく、他の港湾（今後新設される港湾も含む）との間で考えねばならない。

（2）港湾施設使用料金体系の変更

那覇港の施設使用料金は、従来、アメリカ方式による総合チャージ制が採られてきた。この制度の特徴は、港湾は各種施設を総合的に結合した形で提供することによってその役割が発揮できるものであり、それは岸壁使用料という形で貨物の重量または容積を単位として課されるところにある。

那覇市港湾施設使用条例、別表によるとその使用料金は次のようになっている。

- ① 岸壁および物揚場使用料：3円（けい留24時間までごとに総トン数1トンまでごとにつき）
- ② 埠頭通過料：37円（貨物1トンまたは1m³までごとにつき）
- ③ 上屋使用料：基本料金 150円（貨物搬入の日から4日以降1日1トンまたは1m³までごとにつき）
- ④ 荷さばき地使用料：基本料金 75円（上屋使用料と同一条件）
- ⑤ 野積場使用料：基本料金、15円（上屋使用料と同一条件）

ただし、③、④、⑤は貨物搬入の日から3日以内は無料となっている。その他、以上の使用料中、県内運航および県産品に対する割引、専用使用に対する割増料金の規定がある。

ところが、総合チャージ制のメリットを生かせないために、種々の問題点をかかえており、次のような点にあらわれている。

- ① 施設使用料収入が、一般会計に組込まれていたために支出との対応が不明確であること。
- ② 条例14条により、一般使用の期間が上屋、荷さばき地の場合7日以内

野積場の場合15日以内となっており、その使用場所がバースも含めて、完全オープン制であるため、各人の貨物が場所を指定されることなく、次々と積揚げられて、荷主への引渡し作業効率を極度に低下させている。しかも、荷揚場、上屋および野積場が3日間無料で使用できるため、これら施設が荷主にとって無料倉庫としての役割を果し、滞貨現象を増長させていること⁽⁵⁾。

- ③ 料金徴収は、搬入出入のつど埠頭入口のゲートにおいて荷主から直接行われているので、多数の現場要員が必要であること。
- ④ 港湾の収支状況は、かなり良好な状態にあり、これは港湾の使用料が本土よりかなり高い水準にあること、従来港湾の整備があまり行われず、既存施設の運営のみを行ってきたことによる⁽⁶⁾。

那覇市は、昭和50年をメドに、本土並み管理形態への移行および港湾利用の合理化を図ることにし、その第一歩としてバースが船会社や港湾会社ごとに一定している泊埠頭の使用料金をアメリカ方式から本土方式へ切替え、48年5月11日から実施した。この特徴は、貨物の占める面積単位（地料）に改め、野積場の3日間無料使用を全廃し、さらに荷役会社に対する専用バースの貸与制度を設けたことなどにある。

新料金は、次のとおりである。

- ① 一般使用の荷さばき料：9円（1日当り敷地1m²ごとにつき）
- ② 一般使用の野積料：3円（1日1m²当りにつき）
- ③ 専用使用：170円（荷さばき、野積料をプール料金とし、1カ月1m³当りにつき）

那覇市の説明によると野積み使用は復帰前は銀行決済や通関手続きなどの関連もあって無料にしてあったが、本土品についてはその必要がなくなったため、野積みの無料制を廃止したことである⁽⁷⁾。このため、最近の泊埠頭は接岸と同時に荷揚げが始められ、トラックで港外へ運び出されるようになり、これまでの滞貨現象がウソのように消えたという。このことは、港湾機能の純化とともに、物流における在庫保管機能の変化を意味し、今後物流機能の主体

と所在および費用負担の問題が表面化するであろう。

(3) 港湾を中心とする物流業界の連携強化

港湾は、海陸輸送機関の接点としてターミナル機能を果しており、物資の流通を円滑化するために、これにかかる諸機能の有機的連係の強化が望まれている。すなわち、一貫輸送体制の確立をめざして協同化ないし組織化を図る必要があるということである。

協同一貫輸送体制を確立するためには、港湾管理者、港湾業者、船会社、倉庫業者、あるいはコンテナ・ターミナル、トラック・ターミナル、および荷主サイドとしての卸売業者等々の物流システム化への努力はもちろん、貨物の流れに沿った関係業界の企業間物流システム化がぜひとも必要となる。その場合、企業内および企業間情報システム化の程度によって、その成否が左右されよう。

そこにおける行政の役割は、業界のシステム化への努力を側面的にバックアップし、港湾や道路の整備、情報システム化の促進、業界の協同活動への動きに対する助成、さらにはグループ化ないし合併等の是否の検討も必要であろう。

(4) 港湾経営体制の確立

那覇港は、那覇市が運営管理することになっているが、その港湾区域には浦添市も含まれている。港湾が、都市機能と結びつき、地域住民へ寄与する責務を負っているからには、その運営について県民の意志を反映させる組織体の設立が望まれる。

港湾の運営に自主性を持たせるには、地方自治の権利を確保し、財政的にも独立採算がとれるものでなければならない⁽⁸⁾。ちなみに、那覇港における昭和46年の財政事情をみると、第8表のように、運営費30万ドルに対して、使用量収入が71万ドルであり、大幅な収入超過であり、このことは、港湾法第29条にいう財務原則を満たして余るほどの収入である。

したがって那覇港を行政の枠の中から解放し、真に沖縄県民のための港湾とするために那覇市長を長とする委員会制による民主的管理体制を持っていく方

第8表 那覇港港湾財政（昭和46年）

(単位 ドル)

歳 入	
使 用 料 収 入	
那 覇 商 港	469,993
泊 港	247,792
	717,785
建設工事補助	2,494,274
計	3,212,063
歳 出	
運 営 費	
那 覇 商 港	133,113
泊 港	176,201
	309,314
建設工事費	2,766,638
計	3,175,952
差引剩余金	36,111

資料 日本港湾協会「那覇港港湾整備計画調査報告書」

法が考えられる。この委員会には、県、商工会議所はもちろん、港湾産業関係者、学識経験者、住民代表等も参加されることである。合議体による港湾管理としては、わが国では名古屋港管理組合があり、外国ではロンドンニューヨークなどにみられるポート・オーソリティの制度がある。このことは、大いに検討の余地があるようと思う。

5. 那覇港の将来計画——結びにかえて

筆者は、かつて、学生時代に泊埠頭で荷役会社のチェックカーとして従事し、あるいは本土への渡航の際幾度か那覇港を利用してきた。埠頭の混雑をものともせず、かえってそれが沖縄的な力強さを、あるいは沖縄の縮図を、本質的なものとしてその埠頭群は持っているといえるのではなかろうか。これが100万県民に愛着を持って迎えられている港、那覇港の姿である。

那覇港は、成長期の真最中にあり、将来性に富んだ港である。沖縄振興開発計画によると、25,000トン級のバース2つを含め5,000トン級のバース数は28に達する。

那覇港をとりまく環境条件は、めまぐるしく変ってゆくであろう。輸送革新の進展は直ちに港湾機能の近代化、効率化を要求するであろうし、その他、産

業構造の変化、人口の社会的移動、都市交通、公害問題、コンシューマリズム等、どれをとっても港湾のあり方に直接間接に影響を与えないものはない。

新港埠頭に隣接してその地先を埋立てて、中央卸売市場を建設する計画が進められている。この計画には、県当局の強力な推進策もあって、卸売市場審議会（農相の諮問機関）はこの地域に設置するよう答申しており、53年頃の開設をめざしている。

この地先は、那覇市においても倉庫団地とトラック・ターミナルの建設を予定していたところである。一方、県では卸商業団地の建設を計画して、現在卸売業者の意図を調査中であるが、ここに決定すると、生活関連財を中心とした総合的な流通センターが形成されることになる。政府は、すでに那覇広域を流通業務市街地整備の政令指定都市として閣議決定しており、流通業務団地化の推進によって、港湾および都市機能の維持増進に寄与するところ大であろう。

沖縄のように、市場規模が県内に限定されている場合、流通拠点は集約的に立地させることが規模のメリットを享受する前提条件となる。また、沖縄は多くの島々より形成されているので、港湾と流通業務団地との間の相互依存関係を密にすることによって、物価の安定のためにその機能を十二分に発揮させることが必要となろう。

- 注 (1) 新里、田港、金城「沖縄県の歴史」、山川出版社、(昭和47年) p.11
(2) この一元化構想は、那覇市が日本港湾協会に委託して、その提言にもとづいたものである。
(3) 那覇市「那覇港」(昭和44年)
(4) 山村学、「物流合理化の進展と港湾問題—その対応策—」、港湾産業研究会編「港湾産業の危機と発展」、海文堂、(昭和47年) p.40
(5) 那覇市「那覇市、那覇港湾整備計画調査報告書」日本港湾協会の調査による
(6) 運輸省、「昭和47年版運輸白書」、p.309
(7) 沖縄タイムス、48年5月19日号
(8) 東京都港湾局「世界主要国における管理運営状況調査」、(昭和47年) p.284

わが国における海上コンテナ貨物 流動の実態について

棚 橋 貞 明
(京浜外貿埠頭公団)

目 次

1. まえがき
2. 各港におけるコンテナ貨物取扱量
3. 海上コンテナ貨物の全般的傾向
4. 各港別特徴
5. むすび

1. まえがき

昭和42年にわが国に初めてコンテナリゼーションの波が襲って以来、その進展はめざましく、航路別にみても加州航路(P SW), 豪州航路, シアトル・バンクーバー航路(P NW), ニューヨーク(北米東岸)航路, 欧州航路等わが国をめぐる主要航路のほとんどにフルコンテナ船が就航している。一方これに伴って、各方面から問題にされた外貿埠頭公団⁽¹⁾も京浜・阪神の両地域で発足し、コンテナ・ターミナルの整備を促進してきた。この結果、京浜・阪神の両公団を中心にこれまでに供用を開始したターミナルは全国で30(昭和48年4月現在)に達している。

さらに海上コンテナの取扱貨物量も昭和42年には約27万トンに過ぎなかったものが昨47年には約1,400万トンに達した。

このような情勢において、海上コンテナ貨物の国内の流動の実態を把握する目的で去る昭和47年10月21日から同年11月20日までの1ヶ月間にわたり、京浜・阪神両外貿埠頭公団が大蔵省関税局及び全国各税關と共同で全国調査を行った。

そしてこの程その結果がまとまつたのでその内容の一端を披露するとともに、実体面からの若干の問題点を提起するものである。

2. 各港におけるコンテナ貨物取扱量

上記の調査内容に入るまえに、昨昭和47年におけるコンテナ埠頭を有する各港のコンテナ貨物取扱量をみれば第1表のとおりである。

第1表 昭和47年における各港のコンテナ貨物取扱量

(単位: 千フレートトン)

港名	区分	輸出貨物量	輸入貨物量	合計	構成比(%)
全 国		8,474	5,532	14,005	100.0
東 京 湾		3,949	2,520	6,469	46.2
東 京 港		1,272	1,096	2,368	16.9
横 浜 港		2,677	1,424	4,101	29.3
清 水 港		262	44	306	2.2
伊 势 湾		692	703	1,395	9.9
名 古 屋 港		664	377	1,041	7.4
四 日 市 港		28	326	354	2.5
大 阪 湾		3,570	2,265	5,835	41.7
大 阪 港		432	206	638	4.6
神 戸 港		3,138	2,059	5,197	37.1

(各港湾管理者統計による)

これによると、コンテナ貨物は東京湾、大阪湾の諸港、なかでも神戸、横浜、東京の3港に集中している。

今回の調査結果からもこのことがはっきりと読みとれる。すなわち東京・大阪の2大湾で90%近くに達しており、さらに上記3港に約80%の貨物が集中している(第2表参照)。

以上の2つの表から調査期間もほぼ1年間の各港のすう勢と大差がないことが判明したので以下の解析も大勢を把握しているものと思われる⁽²⁾。

第2表 各港別取扱貨物量（調査期間中）

区分 港名	輸出貨物量		輸入貨物量		合計	
	貨物量 (トン)	構成比 (%)	貨物量 (トン)	構成比 (%)	貨物量 (トン)	構成比 (%)
全 国	798,969	100.0	381,801	100.0	1,180,770	100.0
東京湾	351,138	44.0	189,209	49.6	540,347	45.8
東京港	172,259	21.6	88,456	23.2	260,715	22.1
横浜港	178,879	22.4	100,753	26.4	279,632	23.7
清水港	40,042	5.0	1,804	0.5	41,846	3.5
伊勢湾	49,265	6.1	53,050	13.8	102,315	8.7
名古屋港	45,178	5.6	24,257	6.3	69,435	5.9
四日市港	4,087	0.5	28,793	7.5	32,880	2.8
大阪湾	355,811	44.6	133,901	35.1	489,712	41.5
大阪港	51,741	6.5	23,357	6.1	75,098	6.4
神戸港	304,070	38.1	110,544	29.0	414,614	35.1
関門港	1,170	0.1	3,681	1.0	4,851	0.4
その他	1,543	0.2	156	0.0	1,699	0.1

3. 海上コンテナ貨物の全般的傾向

今回の調査のコンテナ貨物の全般的傾向は次のとおりである。

(1) 仕向(出)国別貨物量

これは開設されている航路及びわが国の貿易構造から当然予想されるところであるが、まず輸出の仕向国別ではアメリカが54.2%と断然多く以下オーストラリヤ(12.6%)、西ドイツ(6.3%)、カナダ(6.1%)、イギリス(5.1%)と続いている。

第3表 仕向国・仕出国別貨物量 (単位:トン)

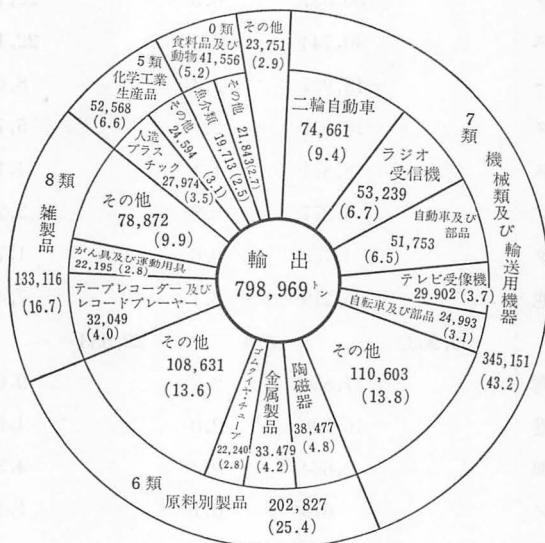
区分 州、国名	輸出		輸入	
	数量	構成比	数量	構成比
北アメリカ州	485,388	60.7	182,602	47.8
アメリカ	433,184	54.2	162,380	42.5
カナダ	49,182	6.1	19,388	5.1
その他	3,022	0.4	834	0.2
大洋州	101,489	12.7	100,589	26.3
オーストラリア	100,509	12.6	100,166	26.2
その他	980	0.1	423	0.1
欧洲州	170,769	21.4	75,408	19.8
西ドイツ	50,037	6.3	22,772	6.0
イギリス	40,744	5.1	22,103	5.8
ベルギー	18,927	2.4	8,092	2.1
オランダ	16,051	2.0	5,787	1.5
フランス	8,811	1.1	4,149	1.1
スエーデン	6,277	0.8	3,291	0.9
デンマーク	4,703	0.6	1,746	0.5
その他	25,219	3.1	7,468	1.9
アジア州	39,903	5.0	22,533	5.9
台湾	17,830	2.2	9,064	2.4
香港	16,198	2.0	4,535	1.2
韓国	2,664	0.4	4,336	1.1
フィリピン	679	0.1	1,112	0.3
その他	2,532	0.3	3,486	0.9
その他の地域	1,420	0.2	669	0.2

また輸入も同様の傾向を示して、アメリカ(42.5%), オーストラリア(26.2%)、西ドイツ(6.0%)、イギリス(5.8%)の順である(第3表参照)。

これを前回調査（昭和45年10月21日から11月20日）と比較すれば、当時はまだ欧州航路が開設されていなかったこともあって西ドイツやイギリス等の欧州諸国の貨物量が0に近かったが、今回はこれら欧州諸国が大幅な伸びを示している。

(2) 品目別コンテナ貨物

海上コンテナ輸送が開始された当初から、いわゆるコンテナ適合貨物⁽³⁾については論議の対象となったのであるが今回の調査でその実体をみると、まず輸出では二輪自動車⁽⁴⁾ (9.4%) をはじめ、ラジオ受信機（以下ラジオという）(6.7%), 自動車及びその部品(同自動車)(6.5%), 陶磁器, 金属製品, テープレコーダー及びレコード・プレーヤー(同テープレコーダー), テレビ受像機(同



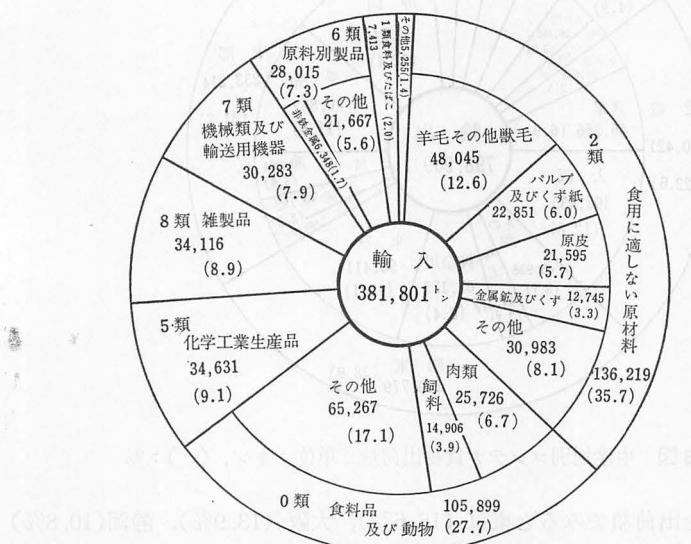
第1図 品目別コンテナ貨物出荷量 単位:トン、():%

テレビ) 等の主として工業製品が上位を占めている(第1図参照)。また、これらの品目のコンテナ化率(価額比)も高く、テレビ87.6%, テープレコーダー

85.2%, ラジオ75.8%, 二輪自動車64.5%となっている。

なお、前回調査ではテレビが輸出品目のトップを占めていたが今回は前述のように7位に落ちている。これは輸出規制問題とも関連があるものと思われる。

輸入品目では羊毛その他獸毛（以下、羊毛という）が12.6%で第1位を占め、以下パルプ及びくず紙（同パルプ）（6.0%）、原皮（5.7%）、飼料等主として原材料が上位を占めているが、この他に金属鉱及びくずもコンテナで運搬されている（第2図参照）。



第2図 品目別コンテナ貨物入荷量 単位：トン、() : %

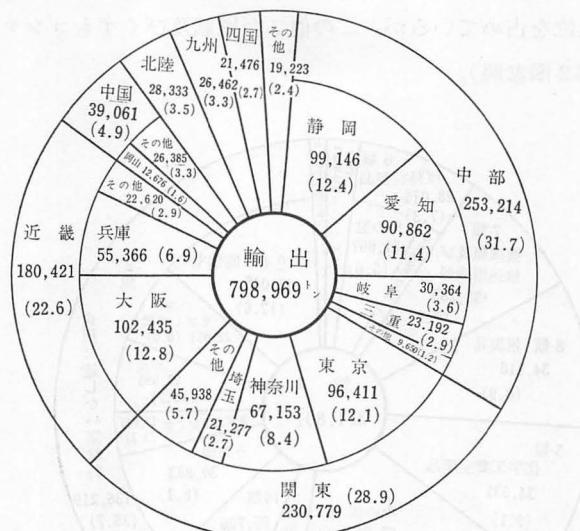
また、輸入品目でコンテナ化率（価額比）の高いものは原皮91.3%，人造プラスチック69.4%，羊毛57.2%，肉類54.2%等である。

(3) コンテナ貨物の生産地及び消費地

コンテナ貨物の主な都道府県別の生産地（輸出）及び消費地（輸入）をみたのが第3図及び第4図である。

生産地別では金属製品、ラジオ等のウェイトの高い大阪が12.8%で第1位を

占め、次いで二輪自動車が主の静岡が12.4%，以下東京（主たる品目はラジオ、テープレコーダー）12.1%，愛知（同じく陶磁器、自動車）11.4%，神奈川（同自動車、ラジオ）8.4%と続いており、関東、近畿に比して中部地方の占める位置が大きく、地方別では関東、近畿を抜いて31.7%で第1位である（第3図参照）。



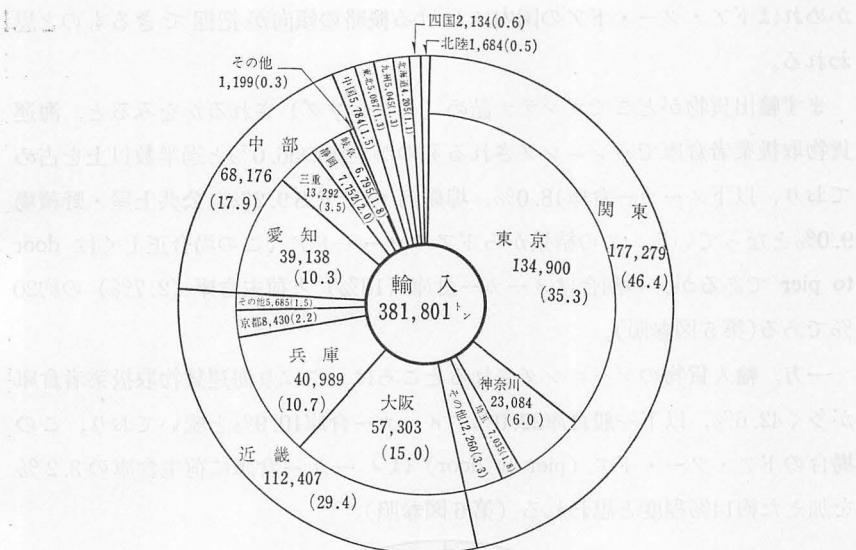
第3図 生産地別コンテナ貨物出荷量 単位：トン，()：%

ただしこれを出荷額でみると東京 (18.6%)、大阪 (13.9%)、静岡(10.8%) 神奈川、愛知の順になる。

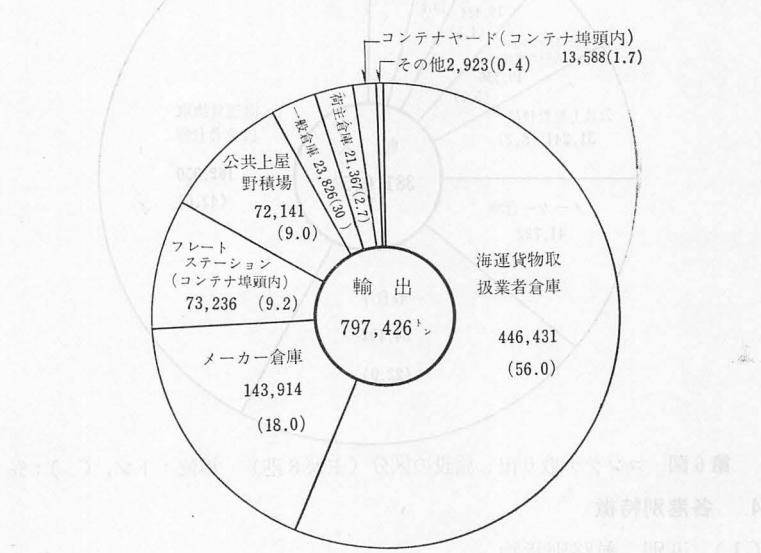
次に輸入貨物を消費地別にみれば、品目からみて大都市消費の傾向が強く、東京が35.3%，大阪15.0%，兵庫10.7%，愛知10.3%，神奈川 6.0 %となって いる（第4図参照）。

(4) コンテナ貨物はどこで詰められ、どこで取り出されるか（バンニング及びデバンニング施設）

コンテナ輸送の目的の一つはいわゆるドア・ツー・ドアによる一貫輸送があげられる。コンテナ貨物のコンテナ詰めする施設及びこれを取り出す施設がつ



第4図 消費地別コンテナ貨物出荷量 単位:トン, ():%

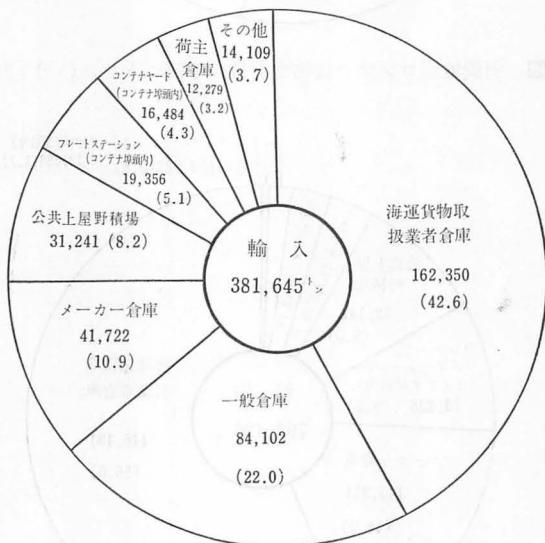


第5図 コンテナ詰めする施設の区分(主要8港) 単位:トン, ():%

かめればドア・ツー・ドアの国内における概略の傾向が把握できるものと思われる。

まず輸出貨物がどこでコンテナ詰め（バンニング）されるかをみると、海運貨物取扱業者倉庫でバンニングされるものが全体の56.0%と過半数以上を占めており、以下メーカー倉庫18.0%，埠頭内 CFS 9.2%，公共上屋・野積場 9.0%となっている。この結果からドア・ツー・ドア（この場合正しくは door to pier であるが）の割合はメーカー倉庫（18%）と荷主倉庫（2.7%）の約20%である（第5図参照）。

一方、輸入貨物のデパニングされるところは、やはり海運貨物取扱業者倉庫が多く42.6%，以下一般倉庫22.0%，メーカー倉庫10.9%と続いており、この場合のドア・ツー・ドア（pier to door）はメーカー倉庫に荷主倉庫の3.2%を加えた約14%程度と思われる（第6図参照）。



第6図 コンテナ取り出し施設の区分（主要8港） 単位：トン，()：%

4. 各港別特徴

(1) 港別、航路別貨物

1) 神戸港

第1表及び第2表からもわかるように神戸港はコンテナ貨物に関してはわが国最大の取扱貨物量をもつ港(全国に占める割合が輸出38.1%, 輸入29.0%)であり、航路別にみても豪州航路を除く主な航路が開設されている。各航路別の割合は、輸出では北米東岸(29.4%), P SW(25.7), 欧州(21.2)の順であり、輸入ではP SW(33.1%), 欧州(24.8), P NW(16.2)とその順位は輸出と若干異なっている。

2) 横浜港

45年の前回調査では横浜港の取扱量は第1位であったが、今回は神戸港に次いで輸出22.4%, 輸入26.4%である。航路別では欧州航路を除く主要航路が網羅されている。その割合は、P NW(25.9%), 北米東岸(20.0%), 豪州(19.6%)となり、輸入では豪州が30.3%で以下P NW(20.8%), 北米東岸(19.3%)の順となっている。

3) 東京港

前回調査以降、京浜外貿公団建設による大井埠頭の一部が供用を開始したことにより、東京港の取扱コンテナ貨物は大幅な伸びを示し、特に調査期間中のそれは横浜港と肩を並べるに至った(輸出21.5%, 輸入23.2%)。しかし、これを航路別にみると神戸、横浜の2港が各航路とも平均した取扱量をもっているのに対して東京港では欧州航路、P SW及び北米東岸(特に輸出)の占めるウエイトが非常に高い。すなわち、輸出ではこれら3航路で96%, 輸入では上位2航路で90%近くを占めている。

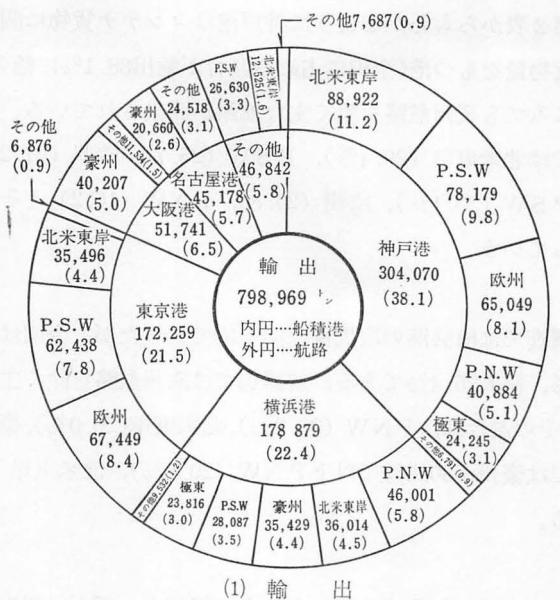
4) その他の港

大阪港、名古屋港の輸出入及び四日市港の輸入貨物では、その大半が豪州航路となっている(第7図参照)。

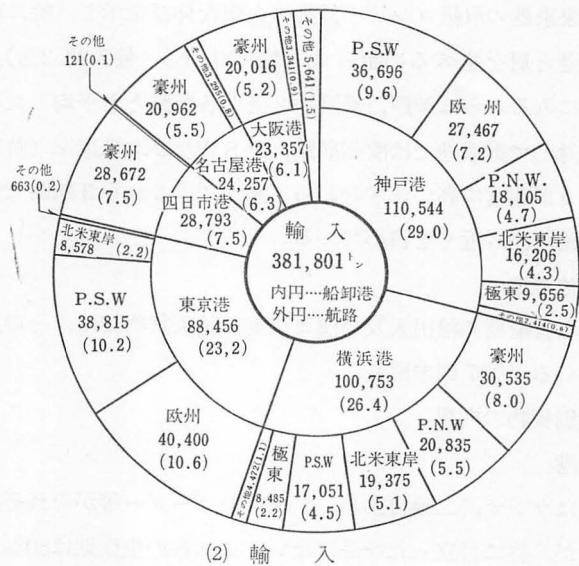
(2) 港別貨物の内訳

1) 東京港

輸出品ではラジオ、二輪自動車、テープレコーダー等がそれぞれ8~12%を占めているが、特に目立った商品はない。これらの生産地は80%以上が関東地方であるが、二輪自動車は約90%が中部地方の生産となっている。



(1) 輸出



(2) 輸入

第7図 港別・航路別貨物量 単位：トン、（）：%


輸入品では特に飛び抜けて多量のものは見当らず多品目にわたっているがそのなかでは肉類、飼料、自動車、パルプ、原皮等が3～5%を占め割合の多い方である。これらの消費地は飼料を除いて100%近くが関東地方であり、飼料のみはその40%程度が東北地方に輸送されている。

2) 横浜港

輸出では自動車10.6%，ラジオ8.5%，テレビ6.6%が大半を占め、これらの製品の生産地はラジオの76%以外は90%以上が関東地方によって占められている。輸入品では東京港同様、肉類(11.9%)、パルプ(8.0%)、飼料(5.3%)となっており、これらの輸入品の消費地は肉類のほぼ全量、飼料の約85%，パルプの約64%が関東地方で他の地方ではパルプで約19%が中部、約17%が東北地方となっているのが主なところである。

3) 清水港

清水港はほとんどが地元産業の輸出港としての性格をもっており、二輪自動車(59.7%)、陶磁器(10.3%)、楽器(6.4%)等でその生産地は100%近くが地元中部である。

4) 名古屋港、四日市港

名古屋港も輸出では地元産業の輸出港としての性格が強く、自動車(26.6%)、陶磁器(24.3%)、二輪自動車(3.7%)とこれらは100%近くが地元中部地方で生産されるものである。また名古屋港は四日市港とともに羊毛の輸入港であり全体の68.8%を羊毛が占め、他は飼料が8.4%ある程度である。また、消費地は約90%が地元中部である。

四日市港はさらに羊毛の輸入が中心で、輸入品のほぼ全量にあたる98.8%が羊毛で占められており、そのうち約84%が中部地方消費である。

5) 大阪港

大阪港の輸出も東京港同様に特に目立った貨物は見当らず、多品種少量型の傾向を示している。割合の多いものでもタイヤ・チューブ、テレビ、綿織物が6%台を占めているに過ぎない。これらの品目の生産地をみると、タイヤ、チューブは55.4%が九州で、地元近畿の31.3%を上回っている。また、テレビは

近畿が約54%に対して四国が46%とこれも大きな割合を示しているなど地元以外の製品の輸出の割合が高くなっている。輸入も東京港と同様に肉類(19.9%), 飼料(7.1%)が主なものでほとんどが地元消費である。

6) 神戸港

わが国最大のコンテナ貨物取扱港である神戸港における輸出も多品種少量型を示し、二輪自動車(7.0%), 金属製品(6.0%), 陶磁器(5.8%)等が上位を占めているが、いずれもその全体に占める割合は小さい。

またこれらのものの生産地はここでも近畿以外のものの割合が高く、陶磁器の92%をはじめ、二輪自動車の約41%(近畿が59%), 金属製品の約11% (近畿75%)が中部の生産となっている。その他、陶磁器の5.6%, 金属製品の4.4%が九州、金属の4.9%が北陸など神戸港の背後圏の大きさを物語っている。

神戸港卸の輸入品では原皮(14.5%), パルプ(9.2%), 金属鉱(5.9%)等が上位を占め、これらの消費は近畿が原皮(99%), パルプ(88%), 金属鉱(73%)と大きな割合を占めている。

(3) 各港と生産地及び消費地との関係

前節でみたように輸出入ともに港に対して地元生産、地元消費が大半をなしているが、中部産の二輪自動車は主として清水港、東京港、神戸港及び横浜港の4港から輸出されている。また同じ中部産の陶磁器も神戸港、名古屋港及び清水港から船積されており、神戸港から輸出される量が最も多くなっている。

これらの関係を都府県単位でこれをみたのが第4表である。

この表から、東京湾の横浜港と東京港及び大阪湾の神戸港と大阪港のヒンターランドはほとんど同じ範囲にわたっていることがわかる。

すなわち東京港・横浜港が静岡県より東を、神戸港・大阪港が愛知県から西を、そして中部の名古屋港・清水港・四日市港が地元の中部をそのヒンターランドとしている。輸出品輸入品のうち範囲が広いのは主として輸出であり、輸入されたものは80%以上が(神戸港が近畿を消費地とするものは約75%とやや低いが)地元の地区を消費地としている。

そして、これらの同じ湾内の諸港がヒンターランドを同じくするということ

第4表 各港の後背地

(1) 横浜港・東京港

生産地又は消費地	輸出貨物(%)		輸入貨物(%)	
	横浜港	東京港	横浜港	東京港
関東	東京都	26.0	27.5	57.9
	神奈川県	24.1	13.3	17.0
	その他	19.9	17.8	11.3
小計	70.0	58.6	86.2	89.9
中部	静岡県	14.6	21.1	
	その他	6.2	8.7	
	小計	20.8	29.8	6.5
東北	北海道	4.3	4.7	
	陸	2.9	4.2	
	その他	2.0	2.7	7.3
合計	100	100	100	100

(2) 名古屋港・清水港・四日市港

生産地又は消費地	輸出貨物(%)		輸入貨物(%)	
	名古屋港	清水港	名古屋港	四日市港
中部	愛知県	61.3	13.5	82.7
	岐阜県	21.3	3.4	2.6
	静岡県	4.6	79.1	—
	三重県	7.0		3.4
	その他	1.3	1.5	—
小計	95.5	97.5	88.7	83.4
近畿	1.6		7.9	14.7
その他	2.9	2.5	3.4	1.9
合計	100	100	100	100

は、見方によっては、湾内が広域港湾化あるいは同一港湾化されてきているということもできようが、このことはまた、お互いに交錯輸送が行なわれていることも示しているといえよう。

(3) 神戸港・大阪港

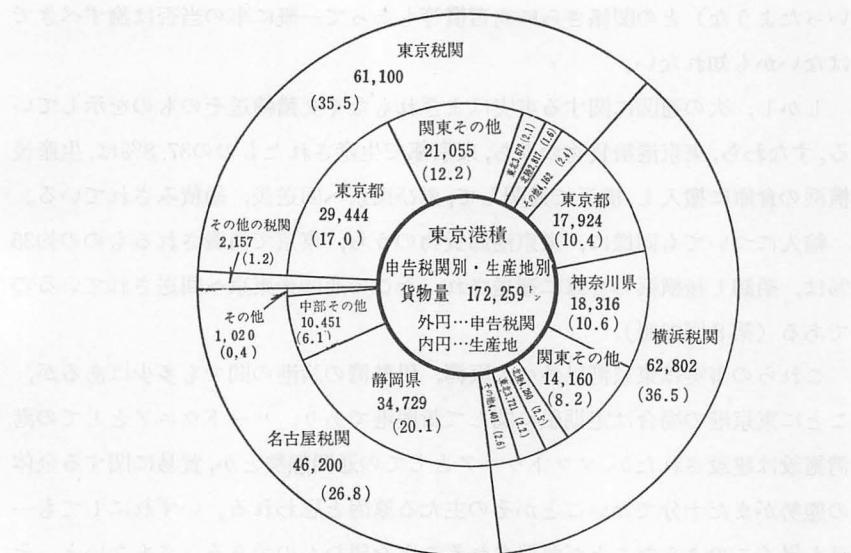
生産地又は消費地		輸出貨物(%)		輸入貨物(%)	
		神戸港	大阪港	神戸港	大阪港
近畿	大阪府	26.8	33.8	36.5	45.1
	兵庫県	16.1	11.0	30.9	25.6
	その他	5.6	8.9	7.2	10.8
中部	小計	48.5	53.7	74.6	81.5
中部	愛知県	13.7	7.2	9.9	5.4
	その他	11.1	2.2		
	小計	24.8	9.4		
四九北関	中国	9.7	15.5	6.8	7.2
	四国	5.8	6.6		
	九州	6.0	9.5		
	北陸	4.3	3.6	8.3	5.9
	関東	0.9	1.7		
その他の	その他		6.8	7.2	
合計		100	100	100	100

すなわち横浜港と東京港との間では横浜港で船積される貨物のうち4分の1強にあたる26%が東京で生産されたものであり、同様に東京港では13.3%が神奈川産である。さらに、前述したように両港ともに静岡の産品を相当量船積しており、東京港で約21%、横浜港で約15%に達している。

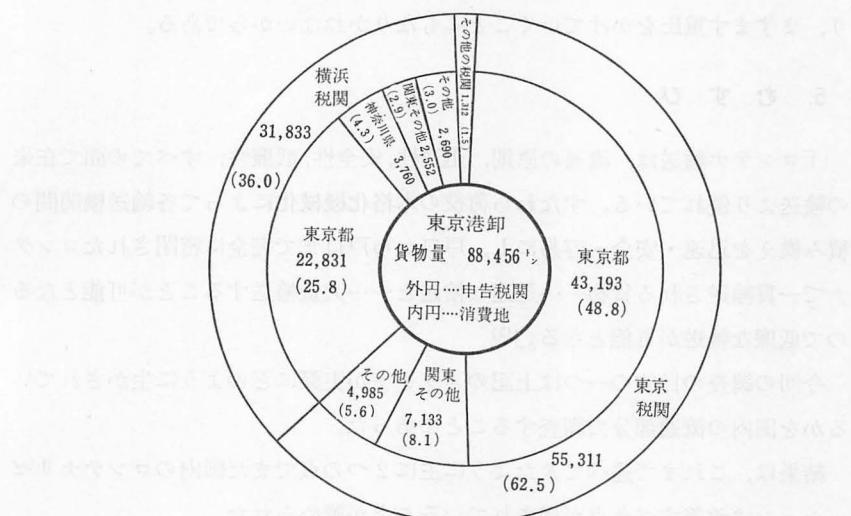
輸入では、横浜港卸の輸入貨物のうち、実に60%近くが東京消費である。

また、神戸港と大阪港でみても神戸港積貨物のうち大阪産のものが約27%，反対に大阪港積みのうち兵庫産が11%である。輸入では大都市大阪で消費されるものが多く神戸港卸貨物のうち約37%が大阪消費で地元兵庫消費の約31%を上回っている。大阪港卸では約26%が兵庫消費となっている。また、さきにも触れたが、神戸港の輸出貨物のうち約4分の1が中部地方の産であり、大阪港でもその割合が10%近くを占めている。

もちろん、そこには生産及び消費構造によるものや港と航路（例えはさきにみたように横浜港には欧州航路が、東京港には豪州航路が開設されていないと



(1) 輸出貨物 単位:トン, ():%



(2) 輸入貨物 単位:トン, ():%

第8図 東京港積卸貨物の申告税關と生産地及び消費地

といったような)との関係さらに商習慣等もあって一概に事の当否は論すべきではないかも知れない。

しかし、次の通関に関する事実はまぎれもなく交錯輸送そのものを示している。すなわち、東京港積貨物のうち、東京都で生産されたものの37.8%は、生産後横浜の倉庫に搬入し、横浜で通関して、再び東京へ回送後、船積みされている。

輸入についても同様に、東京港卸貨物のうち、東京で消費されるものの約35%は、船卸し後横浜の倉庫に運送され、そこで通関後東京へ回送されているのである(第8図参照)。

これらの事実は東京湾以外の大坂湾、伊勢湾の諸港の間でも多少はあるが、ことに東京港の場合は定期船に関して新興港であり、ハードウェアとしての港湾施設は建設されたが、ソフトウェアとしての通関態勢とか、貿易に関する全体の態勢がまだ十分でないことがその主たる原因と思われる。いずれにしても一日も早くこのようなことが解消されることを望むものである。さもないと、それでなくとも混雑している京浜間の陸上、海上輸送に貨物量が増えることにより、ますます重圧をかけていくことにもなりかねないからである。

5. む す び

「コンテナ輸送は、流通の原則、迅速性、安全性、低廉性、すべての面で在来の輸送より優れている。すなわち荷役の本格化機械化によって各輸送機関間の積み換えを迅速・安全・容易にし、戸口から戸口まで完全に密閉されたコンテナで一貫輸送される貨物……迅速な輸送と……大量輸送することが可能となるので低廉な輸送が可能となる。」⁽⁵⁾

今回の調査の目的の一つは上記のメリットが実際にどのように生かされているかを国内の流通部分で調査することであった。

結果は、これまで述べてきたように主に2つの点でまだ国内のコンテナリゼーションは改善すべき点が残されていることが認められた。

すなわち第1点はドア・ツー・ドアの割合が低いということである。上記のメリットにもあるようにコンテナ輸送はドア・ツー・ドアによってその特徴で

ある迅速性、安全性、低廉性が達成されるのである。その割合が少ないことはそれだけ流通の3原則の阻害要因となる。

問題点の第2は、交錯輸送である。これについては本文で述べたので重複を避けるが、これも迅速性に対する大きな阻害要因になるものと思われる。

これらの阻害要因が存在にはそれだけの理由があるものと思われるが、それが流通の阻害要因である限り徐々にでもこれを排除する方向に向わなければならないと思う。さもなくとも折角コンテナ船の速度を増し、また、埠頭における荷役を機械化によって大幅に短縮したとしても、国内の輸送でこれらの迅速性が削減される可能性が強くなるからである。

以上、今回の調査の内容について記してきたが、大体は数字の羅列に終った感が強い。それでもこれらの内容が諸兄の研究の基礎資料としてお役に立てば幸甚である。

なお、本調査に御協力を頂いた方々に、紙上をかりて厚く感謝するものである。

(注)

- (1) 外貿埠頭公団の成立の背景、経緯等については、北見俊郎著「港湾論」、p.21, p.175参照
- (2) 東京港については年間の全国に対する構成比が16.9%に対し調査期間中のそれが22.1%と高くなっているのはベースの供用開始が年史にあったためと思われる。

コンテナ化適合貨物品目分類表

分 類 名	細 分 類 名 及 び 内 容 例 示 等
そ の 他 の 機 械	化学機械 冷凍機 空気調整装置 農業機械 織維機械及びミシン 照明器具 民生用電気器具 時計 光学機械 事務用機械 料理用暖房用装置
陶 磁 器	硝子 食器 洗面器 耐火タイル モザイク
そ の 他 の 化 学 工 業 品	合成染料 顔料 塗料 合成樹脂 合成ゴム 動植物性油脂 化粧品 医薬品 フィルム 火薬
糸 及 び 紡 繕 半 製 品	紡績半製品 化学織維系 編糸 毛染 生糸 絹糸

その他の繊維工業品	化学繊維織物 縹織物 毛織物 絹織物 布地 カーテン地 レース フエルト 真綿 ロープ
その他の食料工業品	動植物性製造食品 飲料 たばこ 食卓用塩 化学調味料 イースト 甘しづでんぶん
がん具	木製 ゴム製 合成樹脂製 金属製 布製等
日用品	書籍 印刷物 衣服 寝具 床敷物 かばん 身辺細貨 はきもの 文房具 運動娯楽用品 楽器 家具装備品 衛生 暖房用具 裝飾用品 台所及び食卓用品 クリスマス用品 喫煙具 ボタン
ゴム製品	再生ゴムの塊 棒 板 管 ゴムタイヤ チューブ ゴムベルト エボナイト製品 ゴム製はきもの用品

出典：流通近代化会議（運輸省） コンテナの海陸一貫輸送に関する諸問題の検討
(42.5.31)

- (4) 調査の品目分類は輸出入統計品目表によった。
- (5) 運輸省監修「物流革新の方向—運輸 経済懇談会の記録—」運輸経済研究センター p.137

港湾におけるレジャー機能の展開と地域開発

——フランスのラングドック・ルシオン開発とわが国の場合——

千須和富士夫
(港湾経済研究所)

目 次

1. はしがき
2. ラングドック・ルシオン沿岸地方整備の概要
3. 実施過程とその問題点
4. わが国のレジャー港湾への提言

1. はしがき

余暇需要、とりわけ四面を海に囲まれているわが国においては、海洋を利用した余暇需要が、今後年を追うにしたがい増大すると見込まれている。

余暇開発センターの1973年7月に発表した「わが国の余暇市場の現状と展望」、「余暇および余暇活動に関するイメージについての国際比較調査」によつても、昭和45年の余暇市場が8兆5,600億円であったものが、55年予測では42兆円の巨大市場となると見込まれている。この予測の裏付けとなっているのは、45～55年度の10年間の名目国民総生産が平均14.5%（実質では90%）の伸びを示すものとしており、40～45年の過去5年間の成長率17.4%より落ち込みがあるとしても、完全週休2日制の普遍化とあいまって、余暇市場自体は、同期の過去5年間の成長率17.3%，それが今後45～55年度にかけては17.2%とわずかな低落しか示さないとみられ、国民総生産に占めるウエイトは、むしろ45年の12%から55年には15%へと高まると予想されている。

こうした余暇市場を拡大する余暇利用の潮流は、二つのパターンとして登場してくると考えられている。一つは旅行やスポーツを中心とする動的な余暇利用であり、もう一つは、これらの需要にこたえる意味での、市場におけるハードウエアとしての財の創出・供給に代わり、ソフトウエアとしてのサービスの創出・供給が主となり、サービス関連、とりわけ健康関連の余暇活動が大きく成長すると予測されている。

余暇活動の中でも、旅行や保養あるいはスポーツを目的として展開されるアクチビティが一層活況を呈するであろうというのは、すでに国際的な共通認識となってきており、アメリカ、ヨーロッパの諸国では、各種の旅行クラブ、スポーツ・クラブの組織化と、これらのアクチビティに対応するハードウエアとしての各種施設、すなわちホテル、休暇村、別荘、アパートメント、キャンプ場、運動施設、観光関連基本施設（道路、港湾、電力、水道、下水道など）の整備が進められている。

海洋を利用した余暇活動は、わが国では、前記の地理的な条件を除いたとしても①今後動的な傾向は、見るタイプより参加するタイプへ、人工から自然へ、日常のささやかな空間より広大な空間において、多様でしかも高度な技術・知識を基礎とするリクリエーションへというパターンを生み、②これらの傾向を全体的に受け入れる場が海洋であり、海洋におけるリクリエーションのアクチビティが主流となるという理由は、以上のようなところにあるといわれている⁽¹⁾。

こうした国民の人間的欲求とかモビリティに係る余暇対策の問題とは別の視点からアプローチしていく方法もある。それは、有限な国土利用、なかんずく海岸線利用をいかに進めるかという問題である。

過去の論議に、海岸線利用の価値論争がなかった、むしろ結果をみつめる中で、なぜ価値論争をしなかったのか反省しているような段階にある⁽²⁾。

さらに経済成長政策のもう一つの落し子である地域間格差の増大をいかに是正していくかという視点からのアプローチがある。この起爆剤として、新産業都市、工業特別整備地域、あるいは山農村工業地域など、工業を主体とする開発

構想があらわれ、一方ではレジャー需要の皮相的な理解によるゴルフ場建設、別荘地分譲が低開発地域の所得向上の誘因となるかのようにもてはやされた。一部では確かにメリットの地元還元を実現した例もみられたであろうが、土地投機を生み、しかもなお今回新たな装いで中核都市開発構想が横行しているのをみると、明らかに「空間のつくりかえ」というようなハードウエアに係る問題だけではないよう思える。

ここに、フランスが地中海沿岸で推進しているラングドック、ルシオン開発計画の視察経験をもとにして、その計画の意義を考え、わが国のリクリエーション港湾整備への参考に供したいと思う。

注 (1) 日本港湾協会マリーナ研究委員会編「マリーナの現状と将来」(日本港湾協会昭和47年) p. 11~12

(2) 三村浩史「海岸線のリクリエーション利用—その現状と構想」(港湾 1972年2月号)

「上のポテンシャル図(引用者注一国土における人口分布交通時間距離からみたリクリエーション利用ポテンシャル図)と比較してみた場合、東京湾、大阪湾、名古屋湾などのコンビナート開発で失なわれた自然海岸のリクリエーション価値がいかに大きいものであったかを知ることができよう。」

2. ラングドック・ルシオン沿岸地方整備の概要

(1) 目的

フランスは、内陸のローヌ川、セーヌ川、ロアル川に面する地域が、歴史的にも、また近代資本主義の勃興期においても、都市地域の中心となってきた。これは水運を主要輸送手段とする軍事輸送、商品流通に便利なためであったわけである。

こうした内陸都市を核とする先進地域における生産力の増大は、地方に基幹産業を育むことができない自然的地理的条件下におかれただけの地域との間に格差を生じさせることとなった。

フランス政府は、1963年に至ってポンピドー首相の時代に、首相直轄の審議会 De Légué a l'aménagement du Territoire et à l'action régionale (DATAR

と略称), すなわち産業振興審議会を設置し, 首相直轄の下にフランス全域の地域開発の助成, 経済諸活動の均衡ある発展を助成しようとしたのである。当時, パリを中心とする諸産業活動の集積は著しく, これらの分散を狙いの一つにおき, パリに残るサービス活動(銀行, 保険, 本社機能, 研究センターなど)は国際的な商工業, 金融のセンターに引上げ, 8つの地域開発拠点, 中規模都市, 新興の町の活動を振興し, またラングドック・ルシオン沿岸(地中海の西側で, スペイン国境からマルセーユに至る180キロの区間), アクイッタン・アトランチス沿岸(大西洋側でボルドーからスペイン国境に至る区間), コルシカ島などに大規模な観光基地をつくりあげるなど, さらには地域開発に必要な公共施設, 特に交通機関(ハイウェイ, 超特急, 国内航空路など), 教育投資(総合大学, 技術専門校, 訓練センターなど) 文化センターや国立公園に至る諸施設の計画を立案し, 実行に移させる任務をこの審議会はもっている。わが国の政府原案を合法化する手続き機関としての審議会と異なる点は, この審議会が予算の執行権をもち, 経済, 国土利用に関しては最高の提案権をもっていることにある。

同じ年にラングドック・ルシオン沿岸地方整備委員会(Misson Interminisler-le l'Aménagement du Littoral Languedoc-Roussillon)が設置され, 審議会の一機能を分担補佐している。

したがって, ラングドック・ルシオン開発計画は, 余暇需要が大きくなるというだけの理由で, 採択されたわけではない。根底には農業県を連ねるラングドック州, ルシオン州の開発を図ろうとしている地域開発問題なのである。

マルセーユに近いガール県, エロー県, オルド県がラングドック州に属し, スペイン国境に隣接しているピレネーゾリアンタル県がルシオン州に属している。これらの県は, ローヌ川の上流から流れてきた赤土の堆積平野で, 小農経営が多く, しかも農用地率は県土の20%前後という, ブドウ以外にはこれといった主要産品もない地域である。

(2) 開発の手法

ラングドック・ルシオン沿岸地方整備委員会も, 同開発計画が採択された1963年に設置され, フランス政府の大蔵, 内務, 運輸, 建設, 農林の各省, 観

光庁関係4県の委員で構成された。

この委員会の下に、県規模の開発公社 (Sociétés Départementales d'Economie Mixte d'Equipement) が組織された。頭に公社名がつくるので、略記名のみ次に掲げる (管轄拠点のうち主たるもの、公社の管理事務所の置かれている地名のみを次に記しておく)。

S.A.D.H エロー県に属し、グランド・モッテとカルノンを管轄

S.E.E.B.L.I エロー県に属し、キャプダーグ及びアーグ河口を管轄

S.E.M.E.A.A オルド県に属し、ポール・ルカートとグラッサンを管轄

S.E.M.E.T.A ピレネーゾリアンタル県に属し、ポール・バルカレスを
管轄

この公社には、関係地方自治体 (全部では67市町村といわれるが、公社ごとに構成数は一様でない。SEEBLIは12市町村), 各級商工会議所, 農業組合, 私企業が参加し, 公社は特別に低利資金を「協同した金融機関」より借受け, 出資金とともに運用している。

開発上一番問題になるのは、開発計画発表とともに進行する土地投機の動きであるが、これを封殺するため、政府に先買権を認めさせる方式をとった。

基本法としては、1962年7月26日の「土地規制に関する法律」が制定され、この法律に基づき Zone d'Amenagement Différent (調整地域) の指定があり、すべてのこの地域における不動産売買には、政府の優先権が設定されたのである。次いで、価格騰貴を抑えるために Declaration d'Utility Public (公共用地としての用途規制) が出され、将来の開発計画に係る土地に適用されることになった。

政府は、計画発表前から該当地域の土地買収を私企業を通じて行なわせていたが、こうした土地規則が整備された段階で、計画を公表した。結局10年前のことである。

政府の手に入った土地は、開発公社が買取り、委員会が認可した土地利用計画、施設配置計画にしたがい、宅地造成を行ない、基本施設以外の付帯施設を建設した。

基本施設である道路、港湾、水道、下水道、電力は、政府の地方出先機関が施行した。完成した基本施設は国の直轄するものを除き、地方自治体に移管されている。

港湾についていえば、埠頭管理事務所が各港ごとにおかれ、港長が運行指揮をとっている。主要な開発地点には、それぞれ公共港湾があり、管理は自治体、利用者は、Locationを年間契約で借り受ける方式となっている。公共埠頭に直面するホテルやアパートメントとは、バース利用上の特約はないとのことであった。これに対し、水面使用権と一体となった私的な港がある。それは低層の集合住宅の水際線利用である。これは、2階建かもしくは3階建の集合住宅で、1階あるいは2階の住民がこのアパートメントを購入する際に、付帯的に水際線の利用権を得ている場合で、小さいボートが繫留できる。港湾に関する限り、公共、私的の2つのタイプがあることになる。(特注)

3. 実施過程とその問題点

(1) 土地の売却

開発公社により造成された土地は、大きく3分される。一つは基本施設の設けられる部分で、もともと政府が自ら基本施設整備を施行した土地なので、管理権が自治体に移管されるが、公共緑地は公社が管理する。

造成宅地は、保留・公共目的用地と売却用地とに区分される。

保留・公共目的用地は、一つは公社自身がアパートもしくは1戸建別荘を建設し、分譲する場合の用地となる。アパートの購入者は、管理組合を結成し、共益費や管理維持費、水面を利用している場合には、繫留施設補修費等を支弁する。もう一つの公共目的用地とは、公社が建設運営する家族向け休暇村住宅やキャンピング施設、集会所、運動施設などの敷地となる。売却地には、土地利用制限、建築制限を設けて、これはベッドの単位と同じ意味の(lit)を取りの単位(正しくは25m²)として売却される。売却はロットごと、つまり高さ制限や延床面積制限のつけられた一区画が取引対象である。ホテル用地と指定されている場合、このlitの中にはロビー等の非個室部分の面積も考慮されて

いるという。

当初、港近くの土地利用では、眺望をよくするため低層建物に抑えようと考えられたようであったが、この地方特有の冬の北風、春の南風を配慮して、逆に高層のホテルが奨励されるようになっている。

グランド・モッテの施設設計を担当したジャン・バラデュール氏にパリで会ったが、建築上でも、当該地域の主任建築家の基本設計を尊重し、突飛な造形や構造は、公社側が認めないとのことである。

ただし土地利用については、委員会の認可を得て、用途変更はできるということで、協議の余地は残されている。委員会の認可に関連して、土地売却価格、賃貸価格は、物価の動きに応じ、年々5~6%の上昇は予定されており、こうした料金・価格は委員会の完全な統制下におかれているということであった。

(2) 開発拠点と港湾

現在、結成されている開発公社は4公社でガール県では組織されていない。開発拠点の主なるものの分布状況は、第1図の通りで、その計画は、第1表の通りである。ヨット・ハーバーは20港ほどで、既設・建築中を含めて約9,000隻の繫留バースがある。港湾の管理体制については、すでに述べた通りである。

さらに港湾関連施設の整備状況は、第2表の通りである。

ボート類の保管は、浮泊タイプが圧倒的に多い。どこの港でも、バース一杯に繫留、停泊しており、船艇の手入れは所有者自ら行なうのが当然のように考えられ、埠頭で出会ったクルーたちは、オーナーだったし、せっせと船艇を磨き、かつ洗っていた。

こうした施設状況からもわかるように、付帯施設付きのバースは、公共埠頭しかない。したがって公共埠頭の借受けは、当然利権化せざるをえない。

(3) 問題点

入手した資料及び聴取した範囲での情報が極めて限られたものため、総合的にこの計画の実態を明らかにして、問題点を指摘するわけにはいかない。

そこで視点を、このリソードを利用しようとしている人たちの動向、それも

経済的な側面からふれるだけで、この小論の限られた論点としたいと思う。

SEMETA が作成した資料に基づいて、検討を進めよう。

第2図は、アパート、別荘の購入者の社会階層並びに購入資金の状況を示したものである。

第2図でみると、1970年から71年への動向として、自由業を含む上流階層が購入する比重が大きくなっている。すなわち中流階層を含めて63%から75%へと増加した。労働者は18%から13%に減り、その他がやはり19%から12%へ減った。

第2図では、即金払い及び1年以内の賦払い購入するものが、1970年が19%であったものが、71年には41%に増加している。1年から2年間の賦払いによるものは19%から16%へ、2年を越えるものは、40%から22%へと大幅に減少した。

購入者の居住地別にみると、パリ地域、Nord-et Est (パリの北部), Sud-Ouest (ラングドック州の西側内陸部) の3地域で75%が占められるに至り、1970年と1971年を比較すれば、右表のようになる。

次の第3図は、取引の進展状況を示している。縦軸に成立取引件数、横軸に年次を追っていって、件数の下は、売上高である。1969年以後、ポール・バルカレスを中心とする SEMETA の売上げが急速に高まり、件数が増えてきたことがわかる。

地 域	1970年	1971年
パリ	22%	31%
Nord et Est	6	17
Sud-Ouest	49	27
外国人	7	6
その他	17	19
計	100	100

出典：SEMETA資料より作成

これらの資料から推察しうる点は、ラングドック・ルシオン開発計画の狙いとした地域開発が、いかなる形で進展するかを暗示しているように思われる。第1は、不動産所有が上流階層の手にますます集中するであろうという予測である。購入代金の支払状況は、リゾートの不動産が投資対象となっているかどうかを判別する直接の手がかりとはいえないが、流動性のある金が、このリゾ

ートにも流れ込んできていることは明らかであり、いずれ近い将来にこの地の不動産が流通機構に乗せられることは間違いない。さらにこうして形成されたリゾートのうち、公共性を確保して、一般人に開放される休暇村やキャンピング施設、ホテル、港などが便宜と快楽を求めて訪れる人たちに有効なサービスを提供できるかという問題になると、リゾートの効用が高まつてくる段階で、その利用形態が、リゾートの不動産所有者中心型というような状態に、こう着化しないかという疑念がわいてくる。それは公共埠頭の運営のあり方をみても利権化は必至という状況にあるからである。

この問題をポール・バルカレスの全体計画を検討しながら考察してみたい。

ポール・バルカレスの全体計画は次の通りである。

全体目標 42,000ベッド

私的所有施設…アパート・別荘	{ 第1期 第2期 }	9,700ベッド 6,000	15,700ベッド (63.1%)
----------------	----------------	-------------------	----------------------

公共施設……	{ 休暇村 キャンプ施設 }	{ 第1期 第2期 }	6,000 800 800	7,600 (30.5%)
--------	-------------------	----------------	---------------------	------------------

半公共施設………ホテル・モーテル	{ 第1期 第2期 }	1,500 100	1,600ベッド (6.4%)
------------------	----------------	--------------	--------------------

第1期・第2期計			24,900ベッド (100%)
----------	--	--	---------------------

(注) 室数をツウィンとして換算ベッド数とした。

63.1%の人びとは不動産をポール・バルカレスにもっており、残りの36.9%は、通過する利用者である。まだ目標予定数まで建設がすすんでいないので、さらに不動産所有者の比重が高まるとみられる。この圧倒的に多い先住権者は公共施設を専用しうる条件は十分にある。ここでいう公共施設とは、宿泊施設を除いたその他の共用施設を指している。

そしてこれらの不動産所有者の75%が上流ないし中流に属する人たちであってみれば、実質利用者の47.6%を占める上中流の人たちが、このリゾートを思いのままに利用しうるとはいはしないだろうか。グランド・モッテについての試算では、私的所有に係るベッド数は、全体計画の70.4%に達する。もしボ

ール・バルカレスの傾向値を探るならば、利用者の52.8%を占める上中流の不動産所有者が、グランド・モッテを利用することになるとみられる。

地域の様相は、一変して1年のうち、数ヵ月しか住まない住民が登録され、地域住民の所得の向上平均化は、わずかながら充たされるとても、生活面では季節的なインフレないし慢性的な高物価を招くことになりかねない。

私は、ラングドック・ルシオン開発計画の中で進められている地域開発の手法、あるいはレジャー港湾の整備、運営が、国民的課題の解決にどれほど働くかを測定する方法を未だ考案していない。しかし、公共投資が行なわれた割に、その公共投資の支弁者であった地元地方自治体に属する住民、もしくはフランス国民の広範な層に対して、酬われるものがいかなるものであるか、ポートを保有する人たちは約9,000世帯か9,000グループかに限られ、国民の何%が、これらリゾートの30%から40%の回転のきく公共施設を交替で利用できるのか、むしろある時期を除けば、ポートは繫留しっぱなし、アパートも別荘も窓を閉っぽなしという現象が恒常的な形となるのではないかと思われる。そうなると国民経済的にも投資効果はより疑わしくならざるをえないであろう。

4. わが国のレジャー港湾への提言

日本港湾協会マリーナ研究委員会は、港湾の整備という観点から、レジャー施設の一つであるマリーナの施設計画指針を採択し、マリーナの全国配置構想を提案した⁽¹⁾。

現実にわが国で経営されているマリーナは、ポートの保管、バース提供、技術サービスなどのほか、ホテル、レストラン、舶用品販売、さらにはポートの仲介あっ旋など業務は広範にまたがり、さらには各種スポーツ施設の整備などにも手をつけはじめている。

しかし最も特徴的な点は、外部資本として地域社会とは隔絶した姿で存在し漁業権、美観保持、日照、交通問題ではじめて接触が起こってきていることはなかろうか。

ラングドック・ルシオン開発計画においてみられる公社方式の開発主体の組

織は、悪い方式とはいえない。むしろ、施設を造成した後のオペレーションに問題があるといえるであろう。

すなわち、分譲方式によるクローズ型の施設のあり方に最大の問題点がひそんでいる。私企業の活動を誘導し、適正な競争によるより優れたサービスを保証するのに有効であるような方式を採用することは、資本主義経済原理に立つ限り異論がない。しかし、これらの競争によるよりよいサービスを生む条件は分譲された土地の上に建設されるホテルやアパート、別荘から生まれるのではない。それらのハードウエアを使用して実現されるソフトウエア、つまりオペレーションの巧劣、対人関係の誠実さというようなテクニックとヒューマン・マインドの問題なのである。フランスでも、わが国の現実のマリーナを整備しようという際の基本的な考え方の中にも、ハードウエアが必要となるのだから、いかに能率のよい、自然環境にマッチした、多様な嗜好にこたえる施設とするか、またそれを採算にのせるのにはどうしたらよいのか、という点だけに腐心しそぎていると思われる。この基本的な考えにおける逆立ちからくる表われが、採算が手っとりばやくとれる分譲方式を導入して、どしどし土地なり、住宅なりを売り払えという発想となっているのである。つきつめれば広範な国民の余暇利用をいかに網羅的に保証していくかというような配慮がなくなってしまうのである。つまり、リクリエーションに必要なハードウエアは公共財なのだという認識が全くくなってしまうのではないかろうか。

マリーナの配置構想は、海洋レジャーの根拠地として一層進められなければならないが、その推進のためには、地方自治体と地元住民が参加できる開発主体の設立がやはり必要であろう。それと、分譲によって施設の多くをクローズ型とするのではなく、すべてをオープン型として、つまり公共財として一般開放にふみきるとともに、ハードウエアは開発主体の管理下におきながら、その運営、サービスの提供には、競争原理を導入すればよいのである。冒頭にも述べておいたように、サービスの本質こそがレジャーあるいはリクリエーションの本質となるものであり、サービスに係るソフトウエア、このノウハウがレジャー産業の本然たる姿、その柱となるものである。地中海クラブは、このレジ

ヤー産業の本質にいちはやく気づき、施設を借り受けてでも、世界にネットを張って活動しているのは、全くレジャーにおける資本の運動の法則をより高度に認識したものといえるであろう⁽²⁾⁽³⁾。

注 (1) 日本港湾協会刊前掲書

- (2) 地中海クラブに関しては、自社の案内も流布しているが、最近では「プレジデント」(1972年8月号)が、「海・システム・ソフトウェア」で、この企業活動を紹介している。
- (3) わが国の海洋開発産業における初期の頃の思想には、海洋レジャーの領域が極めて小さい認識であったことが、次の著書で知ることができる。岡村健二「海洋開発産業」(日本経済新聞社 昭和45年)

参考文献

- 中村仙司「欧米における海洋リクリエーション」(港湾 1971年11号)
- 土肥勝由「わが国海洋スポーツ・レジャーの遷り変り」(港湾 1971年11月号)
- 吉岡正明「米国のマリーナ実情について」(港湾 1971年6月号)
- 三村浩史「海岸線のリクリエーション利用」(港湾 1971年2月号)
- 根津智治「リクリエーションと港湾——花盛りのリクリエーション基地・海中公園構想」(港湾 1971年1月号)
- 日本工業新聞編「海洋博ハンドブック」(余暇開発と海洋博の項、日本工業新聞社 昭和48年)

ラングドック・ルシオン開発に関する邦文文献でまとめたのは、
経済企画庁余暇開発室・余暇開発センター編「世界のバカンス」(ラングドック・ルシオン計画——フランスの大規模地域開発の項 1972年余暇開発センター)

この他には、「週刊朝日1970年夏の臨時増刊」、「日本経済新聞」、「住宅新報」、「レジャー産業」などの記事で散見される。

フランス語の資料では、

H.Gault C.Millau, Raymond Oartier 共著「Guide Nouvelles Stations Languedoc Roussillon」

DATAR ; News letter from France (英文)

Mission ; Le Languedoc Roussillon—Pour les Vacances de Notre Temps
その他各開発公社発行パンフレット

特注 ラングドック・ルシオンの港湾管理制度については原口好郎「南フランスのプレジャー・ポートについて」(港湾技術要報 No.72 1973年7月)に詳しい。なお拙稿「南仏の低開発地域開発を見る」(建設通信 1973年8月のシリーズ)をも参照されたい。

第1表 ランクドック・ルシオン開発拠点別計画概要

開発拠点名・所在地・開発主体	対象計画面積	計画担当主任建築家	建設着工	全 体 計 画	政令による指定日
グランド ・モット S. A. D. H.	1,000ha (2,500エ ー) うち 500 エーカー は湖, 250 エーカー は杉の森	ジャン・ バラデュ ール	1967	43,000ベッド 第1段階は26,000ベッド うち15,000ベッドはアパート 350ベッドは別荘 1,600ベッドは休暇村 4,200ベッドはキャンプ施設 1,700ベッドはホテル 完成時 アパートと別荘15,000ベッド ホテル160室 休暇村1,600ベッド キャンプ施設3,500ベッド ボート繫留施設950バース ハーバーマスター 事務所 ボート修理施設 サービス施設 カジノ, 諸種商店, ナイトクラブ, レストラン 観光事務所 運動場 (テニスコート, バレーボール) 海洋クラブ, 乗馬クラブ 海洋スポーツ学校	1969年10月28日 海浜リゾート
カルノン S. A. D. H.	70ha (17 5エーカー) ドット・ ラリン	1969	7,000ベッド 第1段階4,600ベッド うち 4,000ベッドは アパートと別荘 600ベッドは ホテル		

開発拠点名・所在地・開発主体	対象計画面積	計画担当主任建築家	建設着工	全 体 計 画	政令による指定日
ポール・カマルク S. A. D. H.	120ha (300エーカー)	ジャン・バラデュール	1970	12,000ベッド 第1段階5,700ベッド うち1,200ベッドはアパートと別荘 1,200ベッドは 休暇村 2,500ベッドは キャンプ施設 800ベッドが ホテル ポート繫留施設 2,500バース 完成時に追加されるもの アパートと別荘5,000ベッド 繫留施設500バース	1924年4月28日 健康リゾート
キャプダーグ S. E. E. B. L. I.	600ha (1,500エーカー)	ジャン・ルークチュル	1970	全体 52,000ベッド 第1段階 26,800ベッド うち アパート 10,500ベッド 別荘 7,500ベッド 休暇村 2,600ベッド キャンプ施設 4,700ベッド ホテル 1,500ベッド 完成時 アパートと別荘 5,000ベッド 休暇村 2,600ベッド キャンプ施設 1,700ベッド ポート繫留施設 200バース 海洋スポーツ学校 商店, ナイトクラブ, レストラン, ホテル	1971年6月4日 海浜リゾート

開発拠点名・所在地・開発主体	対象計画面積	計画担当主任建築家	建設着工	全 体 計 画	政令による指定日
グラッサン S. E. M. E. A. A.	1,600ha (4,000エーカー)	グライズ 及びハルタン	1973	42,000ベッド 第1段階 15,000ベッド うち休暇村 4,000ベッド キャンプ施設 8,000ベッド ホテル及び賃貸住宅 3,000ベッド	
ポール・ルカート S. E. M. E. A. A.	300ha (750エーカー)	ジョルジュ・カンディリス	1968	40,000ベッド 第1段階 20,000ベッド うちアパート 10,500ベッド 別荘 4,500ベッド 休暇村 3,500ベッド ホテル 1,500ベッド 繫留施設 1,800バース 完成時 アパート及び別荘 4,500ベッド モーテル 40室 休暇村 1,300ベッド プール、ショッピング・センター リクリエーション地域、テニス、 乗馬 繫留施設 550バース ポート修理施設 海洋クラブ 海洋スポーツ学校	1969年10月28日 海浜リゾート

開発拠点名・所在地・開発主体	対象計画面積	計画担当主任建築家	建設着工	全體計画	政令による指定日
ポール・バルカレス S. E. M. E. T. A.	300ha (750エーカー)	ジョルジュ・カンディリス	1968	42,000ベッド 第1段階 1,800ベッド うちアパート及び別荘 9,700ベッド 休暇村 6,000ベッド キャンプ施設 800ベッド ホテル 1,500ベッド 繫留施設 500バース 完成時 アパート及び別荘 6,000ベッド キャンプ施設 800ベッド モーテル 50室 マリーナ, ナイトクラブ, ショッピング・センター リデア号(定期船を娯楽施設に改装したもの), レストラン, テニスコート, 乗馬 サンアンジ港 200バース 地中海クラブ マリーナ, クラブ 水上スキー	1971年6月4日 海浜リゾート
サン・シプリアン S. E. M. E. T. A.	240ha (600エーカー)	アンジェネ・ペドウイン及びジャキ・ジェナー	1967	24,000ベッド 第1段階 10,000ベッド うちアパート 6,000ベッド	1971年6月4日 海浜リゾート

開発拠点名・所在地・開発主体	対象計画面積	計画担当主体建築家	建設着工	全體計画	政令による指定日
		ル		別荘 3,500ベッド ホテル 1,500ベッド 繫留施設 1,500バース 完成時 アパート及び別荘 4,000ベッド ホテル、レストラン、ナイトクラブ、諸種商店 繫留施設 800バース クラブ、航海学校、テニス	
キャネティン・ルシオン・アルジェル S. E. M. E. T. A.				繫留施設 キャネー 私有港に 800バース (供用中) アルジェル 500バース	アルジェ ルは1962 年7月12 日海浜リゾート キャネティン・ルシオンは19 64年8月 27日海浜リゾートとして追加指定

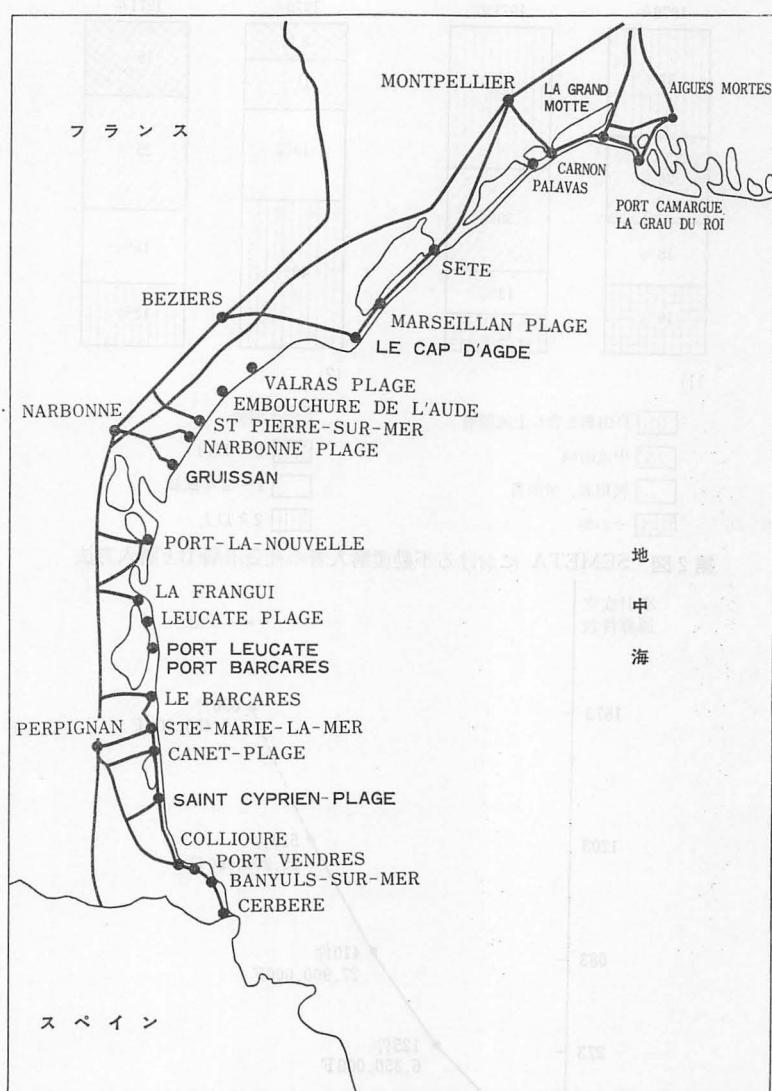
資料 FRANCE LANGUEDOC ROUSSILLON TOURIST DEVELOPMENT OF THE COAST



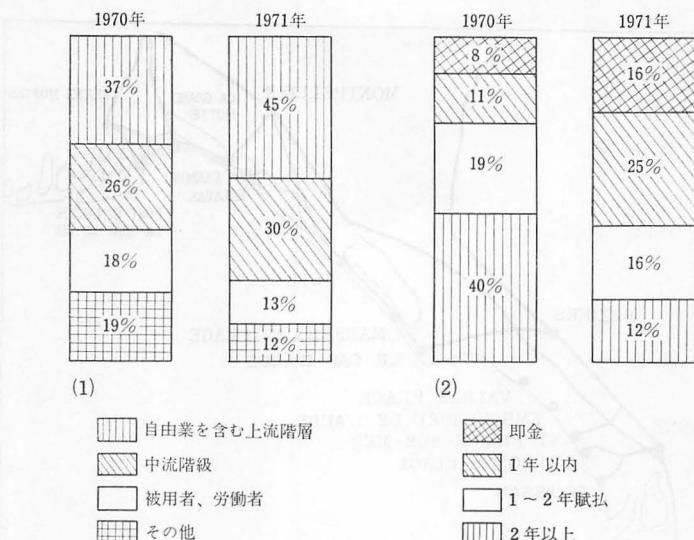
第2表 ラングドック・ルシオン沿岸地方のレジャー港湾施設概要

	荷役施設										冬期施設							リゾート内のレジャー体制						
	水深(m)	充電給水装置付バース内泊回数	受入事務所と港務管理施設内通報回数	気象情報	燃料補給ステーション	税関	衛生設備	移動リフト(重量ト)	リフト	船舶	補修施設	船用品取扱商	浮き泊	岸上カバー掛け立	脚立	海洋スポーツクラブ	航海学校	水上スキー	海上学校	海中潜航	海水浴	海釣り	周遊	
Port Camargue	4	3	640 (110V)	○	2	○	エレベーターあり	○	50	3	1	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○	○
Grande Motte	2.5 4	2.5 3	855 (110V)	○	4	○	○	○	27	3	2	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
Carnon	2.50	2.50	498 (110V)	○	3	○	×	○	×	3	3	○	×	○	○	×	×	○	○	○	○	○	×	×
Polavas les Flots	2	1.80	209 (110V)	○	1	○	○	○	×	15	1	○	×	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Cap d'Agde	4	3	600 (110V)	○	2	○	×	○	12	5	1	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Valras Plage	3	2	180 (110V)	○	2	○	○	○	×	1	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Port Leucate	4	3	310 (110V)	○	2	○	○	○	45	3	2	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Port Barcares	3.50	2.50	209 (110V)	○	1	○	○	○	×	6	1	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Canet-en-Roussillon	4	2.50 ないし 3.50	750 (220V) ないし 12V)	○	2	○	○	○	9.5	4	2	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
St Cyprien	4	3	800 (110V)	○	1	○	○	○	30	6	3	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Port Vendres	2.50 ないし 3.50	2.50 ないし 3.50	200 (110V)	○	1	○	○	○	150	13	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	リゾート内のレジャー体制										交通機関							貨ポート						
	テレスキ	テニスクラブ	乗馬クラブ	ナイトクラブ	カナル	ホステス	フェスチバル開催	リフト	飛行機	鉄道	ヨット	モーターボート	ショッピング・センター	医療施設	薬局	インフォメーション	港長事務所	V	H	F	ラジオ聴取	T		
Port Camargue	×	○	○	○	○	○	×	2	○	エムペリエフレジール	ニームグラドロア	×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
Grande Motte	×	○	○	○	○	○	4	11	○	モンペリエフレジール	モンペリエグラドロア	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Carnon	×	×	○	○	○	○	5	8	○	同上	モンペリエ	×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
Polavas les Flots	×	○	×	○	○	○	18	25	○	同上	モンペリエ	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
Cap d'Agde	×	○	○	○	○	○	2	10	○	モンペリエフレジール	ペジールペジール	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
Valras Plage	×	○	○	○	○	○	12	16	○	ペルビニアンラバーノル	同上	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
Port Leucate	○	○	○	○	×	1	7	○	同上	ペルビニアンカート	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
Port Barcares	○	○	○	○	×	5	14	○	同上	同上	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
Canet-en-Roussillon	×	○	○	○	○	○	22	13	○	同上	ペルビニアン	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
St Cyprien	×	○	○	○	○	×	5	11	○	同上	エルナーベルビニアン	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
Port Vendres	×	○	×	○	×	10	10	○	同上	ダーリング	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×

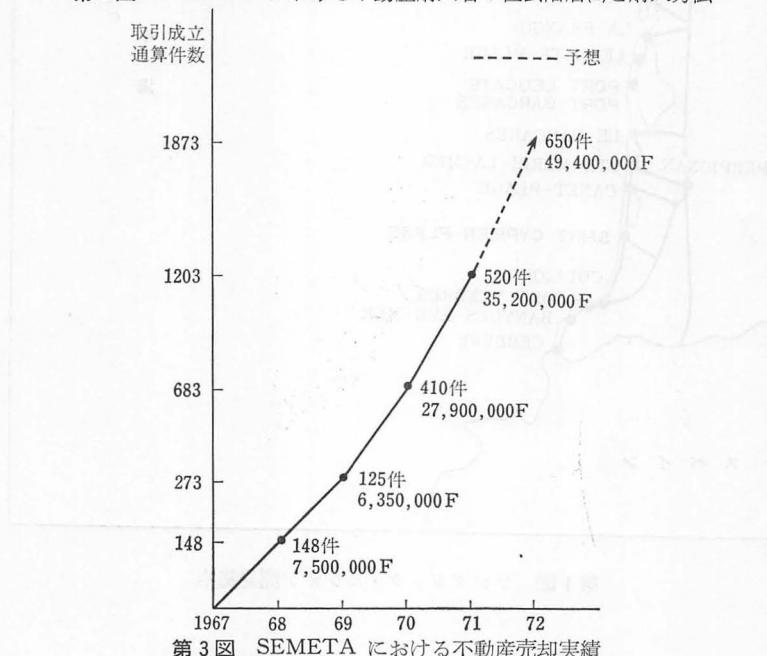
(注) ○印は「有在、可能」をあらわす。 Ports du Plaisance du Languedoc Roussillonより作成。



第1図 ラングドック・ルシオン開発拠点



第2図 SEMETAにおける不動産購入者の社会階層(1)と購入方法



第3図 SEMETAにおける不動産売却実績

港湾労働組合形成期の港湾争議

玉井克輔
(海上労働科学研究所)

目 次

1. まえがき
2. 日本資本主義と小樽港湾労働者の状態
3. 小樽労働・農民運動の動向と政治的背景
4. 小樽港湾争議の発端と拡大過程
5. 小樽港湾争議に対する対抗、弾圧、支援、共闘
6. 小樽港湾争議の終結と歴史的意義
7. まとめにかえて

1. まえがき

港湾労働者による労働争議の歴史は、1880年、三井三池石炭の積出港であった長崎県口之津港に発生した石炭仲仕の紛争にみるように、きわめて古い。これ以後1920年頃までの港湾労働争議は、賃上げを主とした自然発生的な同盟罷業であり、ギルド的あるいは農民的⁽¹⁾な一揆・騒擾・暴動の域をでないものが多く、前期的労働争議と考えてよい。

周知のように、日本の労働運動は、1897年の職工義勇会や労働組合期成会の設立以来、近代的な労働組合の結成とともに発展した。しかしながら、港湾労働者の場合は、荷役業（仲仕組）の封建的組織形態あるいは都市窮乏層や農民層に依拠する供給構造⁽²⁾や特殊な作業形態のゆえに、前時代的な体質が独自的に持続され、近代的な労働組合の形成は、他産業にくらべておくれざるをえなかつた。したがつて、前期的争議においては、団結力が非常に強いことと、直接の搾取者たる組親方が争議の主導や協力援助をしたり、仲介者の第三者的役割を果したりして、必ずしも港湾労働者とは明確な対立関係に立っていないことなどが特徴であった⁽³⁾。

1920年3月から4月にかけて、横浜港に仲仕争議が発生した。この争議の経緯から横浜仲仕同盟会が結成され、はじめて近代的な港湾労働組合が誕生したといってよい。この横浜仲仕同盟会は、結成決議文⁽⁴⁾に「労資協調の美名を借り資本主に意の如く操縦せらるる珍無類の労働団の如きを企てんや……」とあるように、ある程度の階級意識をもっており（当然時代の反映はあるが）、要求もまた次のように整然として、港湾労働における搾取構造の本質的把握においても、今日的意義を十分に持ちうるものであった。

1 本会は適当の場所に仲仕集会所を建設する事、2 鑑札は本会に於て取扱うべき事、3 一定公休日を毎月第1及3日曜日とする事、4 8時間制及交替制度を要求する事、5 定休日及時間外作業は、平常の倍額賃金とする事、6 最低賃金を1日千円とする事、7 負傷、死亡その他作業上に基く権利主張に対し会員の委任に依り本会嘱託弁護士をして処理せしむ。（同盟会は、わずか10年にして、1930年には有名無実となつた）

いうまでもなくこの時期は、20年恐慌と30年恐慌の中間に当り、労働者階級や農民層は、社会主義運動と労働運動に対する大弾圧に多くの指導者を奪われ、組織を失うわけであるが、筆者は、まさしくこの時期を港湾労働組合の形成期と考えている。いまこの時期の港湾労働組合の形成について、全てを詳らかにすることはできないが、この時期以後の港湾労働争議がほとんど労働組合によって組織され、要求も多様になったこと⁽⁵⁾、および政党との支援協力関係もみられる⁽⁶⁾ことは、もはや1920年以前の港湾労働争議とは、港湾労働者の、なによりも意識の成長変革を示している。

本論で取上げる小樽港湾労働争議は、この港湾労働組合形成期の白眉をなすものであり、その後の労働運動、労働争議に、多くの範となるものを残している。おくれた「体質」の港湾労働者によって、北辺の地小樽に展開された、日本労働運動史上に残る大争議を概観して、その今日的意義に論及してみたい。

2. 日本資本主義と小樽港湾労働者の状態

1920年代のなかばになると、いわゆる20年恐慌とそれに続く不況を克服した世界資本主義は、アメリカ資本主義に主導されて短命な相対的安定期を迎えた。

た。しかしながら日本資本主義は、慢性的不況を抜けきれずきわめて不安定な局面に遭遇し、1927年4月には、史上空前の大規模な金融恐慌（国際的関連性のない日本独自のもの）⁽⁷⁾にみまわれた。

この金融恐慌によって休業した銀行は、総数37行に及び、その多くは地方の中小銀行であった。そのためただでさえ慢性的不況に喘いでいた中小零細企業は、その影響によってさらに大きな打撃をうけ、倒産、工場閉鎖、操業短縮があいついだ。そのため賃金の切下げや不払など、労働条件は著しく悪化し、大量解雇によって失業者は激増した。さらに不況を切り抜けるための大資本による企業の集中合併と合理化政策の強行は、それに輪をかけた。

このため、当然労働者の反抗は強まり、労働争議は頻発し、社会主義運動の発展にも影響され、労働運動は激化した。また後にみると農民運動も活発化し、小作争議が全国的に発達した。

これら大衆運動の高揚に対して、政府は治安維持法（1925年度制定、28年改正強化）を設け、警察力および軍隊による徹底的な弾圧を行った。

こうしたなかで、小樽港湾労働者の労働実態は、きわめて劣悪であった。当時の小樽港には、「雜貨部門では舟業者、倉庫業者が中心となり、舟業者が14・5軒、船内4・5軒、沿岸15・6軒、その外に倉庫荷役の人夫供給業者と北洋木材積取人夫の親方連、石炭部門では、石炭生産会社の直営部門（三井石炭部が最大）の外5軒の独立業者がいた。」⁽⁸⁾ しかもそれらの業者は、たいていは中小企業者であり、「会社組織の所もあったけど……個人経営に毛の生えたようなもの」⁽⁹⁾ にすぎなかった。

これらの舟業者や荷役業者に使用されていた港湾労働者は、仲仕（船内仲仕）、舟船夫（舟仲仕）、陸方（浜仲仕）、倉人夫（荷捌仲仕）、石炭人夫（石炭仲仕）、木材積取人夫、台車積卸人夫などであり、雇用形態は常用労働者である定夫と、出面、ゴモなどといわれた日雇労働者であった。⁽¹⁰⁾

かれらの仕事は、きわめて危険であり、労働時間は、通常朝5時半か6時頃から夜8時か9時までであった。しかし本船の出港に間に合せるためには10時11時までも荷役を継続し、徹夜作業も珍らしくなかった。昼食も満足にとれず

子供が父親の顔を満足に知らないような生活であった。

こうした長時間労働も、それが賃金として補償される限り、まだかれらの不満を覆うことができた。

船内仲仕と艤仲仕の場合は一種の出来高制賃金であり、船内仲仕は、親方が水揚の15%をとり、残りから日雇の賃金、燃料代、諸雑費などの諸経費を引いたものがかれらの持ち分により配分された。艤では、水揚から35%を業者がとり、上のような諸経費をひいたものが仲仕の取り分であった。⁽¹¹⁾ 浜仲仕の場合総収入から艤の親方と浜仲仕の親方がそれぞれ10%をとり、さらに現場経費として5%，合計25%が引かれ、残額が歩合に応じて払われ、月平均皆勤者で60～45円程度であった。⁽¹²⁾ こうした二重三重のピンはねの仕組みに、繁忙時の休業者には、1人引や2人引などにより過去1日分あるいは2日分の収入を勝手に差引くという罰金が課せられた。⁽¹³⁾

こうした港湾労働者の搾取構造の人為的な複雑さは、争議における港湾労働者の要求事項が余すことなく証しているが、小林多喜二是遺作『転型期の人々』で、次のように適確にその実態描与をしている。

……賃金はその日の仕事(水揚高と云っていた)の何割というふうになっていたが、実際の賃金は手に渡る前に、親方の方でいろいろな名目で頭をハネられた。それに仕事の性質として、労働者たちには一体自分たちがその日一日に、どの位の水揚高をあげたかわからなかった。親方がそれをいい事にして、水揚高の本当のこととは公表しなかった。それで昨日ウンと仕事をしたと思っていても、帰りには賃金が胸算用していたものより吃驚するほど少ないことがあった。あまりひどいので、オズオズ親方にきいてみると、とてもわからない計算を持ち出したり、相場の高低があったからだと云ったりした。——相場のことで、面倒な「述語」をならべられると、みんなは、ただ「はア」「はア」と云って帰ってきた。結局泣寝入りすることしかなかった。(青木文庫版)

当時の仲仕たちや労働組合は、水揚高の公表を常に要求したが、業者間協定の荷役料がありながら過当競争のために、実態はその「三割引きでなく、三割位でやっている仕事」⁽¹⁴⁾すらあって、一度も明らかにされたことはなかった。慢性不況のため、割引はさらに大きくなても水揚高はうやむやなまま、そのしわよせは労働者にかぶせられた。まず業者の損よりも、港湾労働者とその家族の生活費を生息費に切り下げることで解決されていた。

水揚高が公表できないならとにかく賃金を上げろ、という要求が出てくるのは当然のことであった。

3. 小樽労働・農民運動の動向と政治的背景

小樽港湾労働者には、こうした不満がたえずうつ積しており、紛争は度々発生したが、1925年8月30日、ついに労働組合が結成された。組織運動は、結成の2月ほどまえから、船陸方人夫請負業「中一」の下請をしていた曲文（かねぶん）の労働者によってはじめられていたが、この運動が政治研究会小樽支部と結合することによって、小樽総労働組合の誕生に成功した。

政治研究会は、1923年12月に、鈴木茂三郎、高橋亀吉、赤松克麿など、労農文化団体の有志17名によって結成された政治問題研究会にはじまった。政治問題研究会は、1924年6月、「無産政党の組織母胎となる目的の下に」、労働組合農民組合、知識階級、小市民、学生等に幅広く呼びかけた結果、1925年4月には、全国で53支部4,000名の会員が組織された。

これよりさき、3月には、日本労働総同盟第13回大会において、左右両派組合の大論戦の末、左派23組合が除名されたばかりであった。日本労働総同盟は（以下総同盟）1922年10月に、大日本労働総同盟友愛会が改められたものであり、それまでの労使協調的な性格から、次第に階級的な傾向を強めつつあった。

この除名問題は、当然政治研究会にも影響した。1925年4月29日に開かれた第2回全国大会を契機に、総同盟、官業労働総同盟、日本海員組合等が離脱し、やがて日本農民組合もぬけたため、政治研究会は、主要な労働組合と農民組合を失い、単一無産政党の母胎としてその結成を提唱できなくなり、おのづから左翼的知識階級主体の思想集団的な色彩が強まった。

一方、総同盟から除名された右派組合は、5月には総同盟刷新同盟大会を開き、それを日本労働組合評議会（以下評議会）の創立大会に発展させ、ここに日本労働組合運動の主流総同盟は完全に分裂した。評議会は、政治研究会に加盟したが、当時解党していた日本共産党による指導があり、総同盟とほぼ匹敵

する勢力を有していた⁽¹⁵⁾。

小樽に政治研究会小樽支部を境一雄が創設したのは、この労働組合の大分裂直後の6月であり、これによって、政治研究会の無産政党樹立促進運動は急速に北海道に拡まった。

このように、小樽港湾労働者の先進的部分と、左翼知識階級の結合体として生れた小樽総労働組合は、鈴木源重のような優れた労働者も加盟しており、階級意識の強い指導部を有していた。それが10月には、評議会に加盟し、さらに戦闘的な体質をもつて至った。この加盟によって「北海道の労働運動の主導権は完全に評議会の影響下におかれ」⁽¹⁶⁾、11月には北海道地方評議会が組織された。そして26年6月には、小樽合同労組と改称した。

小樽総労働組合を結成した港湾労働者は、曲久（かねきゅう）現場の「過剰負担金払戻事件」（25年10月）、小樽運送会社の「小柴太郎の誠首問題」（26年3月）などに組織的な闘いを展開した。

こうした労働運動の動向とともに、農民運動もまたきわめて活発であった。

1925年10月12日、日本農民組合北海道連合会（以下日農北連）が結成され、荒岡庄太郎を会長に選び、耕作権の確立、土地不買同盟、団体交渉権の確立、暴戾な地主の応懲、無産政党組織の促進を決議した。この北海道における農民の統一的組織が確立する以前にも、多くの小作人組合が結成されたことはあったが、それらはほとんどが自然発生的なものであった。当時の北海道農民は、小作農が圧倒的に多く、（1926年末、小作農49.1%，小自作農15.6%，自作農35.3%）地主、とくに不在地主の搾取にいじめぬかれていた。

日農北連の組織は、急速に拡大され、1927年には41支部、3,000名を越える一大勢力に成長した。そして、その前年の9月には、第2回大会において、執行委員長荒岡をはじめ、重井敏郎、松岡二十世ら、後の農民争議の優れた指導者が役員になっていた。

以上にみたように、当時の北海道労働運動は評議会に、農民運動は日本農民組合に主導されていたが、その政治的要点となっていたのが、労働農民党（以下労農党）である。

労働農民党は、1926年3月5日に結党されたもので、前年12月、わずか3時間の短命に倒れた日本最初の单一無産政党であった農民労働党の後を襲うものであった。この労働農民党は、一応共産党系を除いて成立したが、結党後まもなく共産党系も加盟した。その結果、農民労働党結成過程と同じように、左派の評議会、日本農民組合、全日本無産青年同盟、全国水平社などと、それを追放しようとする右派の総同盟、官業労働総同盟や中間派の総連合、司厨同盟、東京市電自治会などの対立が激化し、右派は10月24日の第4回中央委員会で脱退した。これを契機に労農党は、中間派による日本労農党（12月）、右派の社会民衆党（12月）、極右の日本農民党（10月）に分裂した。⁽¹⁸⁾

かくて労農党の主導権は評議会が握って再発足し、12月12日の第1回全国大会において、大山郁夫が中央執行委員長に就任し、書記長に細迫兼光が選出され、党本部書記局は、この大会直前の4日、再建大会を終えていた日本共産党のフラクションで固められた。

この労農党の結党大会には、北海道から境一雄、鈴木源重、鈴木治亮、吉田清らが代表として参加しており、さきの農民労働党の創立大会には、境一雄、鈴木源重、荒岡庄太郎、渡辺利右衛門、正木清、中川清、宇野秀雄、荒量太郎らが出席している。このことは、当時の北海道における政治運動と労働農民運動の結合関係が、（日本共産党）一労働農民党一日本労働組合評議会・日本農民組合という系列にあったことを意味しており、小樽港湾争議は、この系列の主導下に展開されたものであった。

4. 小樽港湾争議の発端と拡大過程

1927年6月5日、小樽乗用船合資会社従業員34名が、小樽合同労組の応援の下に、以下のような9ヶ条の待遇改善要求を提出したのが、小樽港湾争議の発端である。⁽¹⁹⁾

- 1 従来の歩合勘定を改め 日給制にする事（但、1日2円30銭）,
- 2 勤務時間を1昼夜交代とする事,
- 3 職務負傷は日給の全額を支給する事,
- 4 船賃金は昼夜共に切符制度にする事,
- 5 病気欠勤は、2週間以上日給の半額支給する事,
- 6 従来の夜間金は即時分配の事,
- 7 罰金制度を撤廃する事（従来4人以

上欠勤の場合は1月宛罰金を課せられた), 8 祝儀の分配を平等にされたき事, 9 此問題に就て絶対に犠牲者を出さざる事。

この要求内容は、当時の港湾労働者の現場をそのまま反映した平均的なものであった。しかし交渉は決裂したまま、9日には、三井物産貯炭場の人夫全員約100名が小樽合同労組に加盟し、「財閥の巨頭三井の労働階級に対する待遇振りを指摘、断然待遇改善現場改革の声を挙げた」⁽²⁰⁾。

労農党小樽支部と小樽合同労組は、直ちに10日夜、各組の現場代表者会議を開いて争議指導対策をたて、11日には三井物産に対して以下のような要求書を提出した。

1 寄宿舎改善の件 8畳に8人雜居を4人とする、各部屋に電灯をつける事、2 衛生設備に関する件 露天便所の撤廃等、3 食事改善の件 腰かけによって食事をする事、湯茶を給する事、4 公休日実施の件、5 時間外勤務に対して歩増の件。

この間、すでに小樽乗用船合資会社の争議は、わずか2時間のストで、ほぼ要求が容れられ円滑に解決していたが、代って11日は、浜名甚五郎の經營する山甚（やまじん）の船仲仕によって、小樽港湾争議の決定的な火の手が上った。

10日夜、山甚の船部では常用船仲仕36名に1人2円10銭という賃金を支払ったが、余りの少額であったため、仲仕は10円宛の前借りを強硬に申し入れた。折衝の末その夜は物分れとなり、翌11日、山甚が前借りを拒絶したため、仲仕は出勤のまま自然ストに入った。それに対し、午後3時、山甚は仲仕全員に解雇命令を発したため、争議は小樽合同労組の支援により争議団本部を設けるという本格的なものに発展した。交渉は膠着したまま、山甚はあくまで対決の姿勢を崩さず、15日には全市町から10数名の船仲仕を雇い入れた。他方南小樽では、曲山（かねやま）組に対する不当解雇、手当要求の争議も始まった。

小樽合同労組は、この日午後7時から、現場改革委員を選出し各現場から改革希望条項を提出させるため、小樽市全石炭現場労働者代表者会議準備会を開き、争議は全港的に拡大する兆をみせた。

一方、小樽船業組合は16日に緊急協議を行い、あくまで山甚を援助して徹底的に闘い、組合活動家に対してはスキップとして山甚現場作業の応援を命

じ、それに従わない者は歎首してこの際不隠分子を一掃するという戦術をたて、しかも万一業者の敗北した場合は、事業の合同によって徹底的に対抗することをとりきめた。この事業合同の構想は、当時切迫していた手宮合同運送問題⁽²¹⁾に対する解決策でもあった。

こうした業者の強圧的な態度は、かえって港湾労働者の抵抗と闘争心を煽り、「小樽全体の労働者の責任として、山甚の争議を勝たせなければならない」⁽²²⁾という、小樽合同労組を中心とした全小樽労働者の争議に拡大させた。争議の最も熾烈であった6月20日前後の模様は概略以下のようになっている。

- 18日 11時頃、丸三外4店の軽仲仕および日雇労働者約1,000名が作業放棄、スト開始。夜、山甚争議真相報告演説会、第1回全市軽現場代表者会議開催、要求事項を決定、小樽合同労組分会より軽業組合宛に軽部統一5項目要求⁽²³⁾を提出。曲ト(かねと)労働者より作業部支配人宛に6項目要求⁽²⁴⁾を提出。
- 19日 27軽部がストライキに突入。倉庫現場代表者会議を開き統一5項目⁽²⁵⁾要求を決議。函館地方労働者と共に闘要請のため、境一雄、村上由は函館へ、荷捌業組合宛15項目要求⁽²⁶⁾を提出。石炭仲仕より曲ト手宮組宛14項目要求⁽²⁷⁾を提出。
- 20日 手宮貯炭場の石炭仲仕200名が作業放棄、現場代表者会議を開き、統一5項目要求⁽²⁵⁾を決議。小樽全貯炭場改革実行委員一同より三井物産支店宛に14項目要求⁽²⁸⁾および自由労働者についての4項目要求⁽²⁹⁾を提出。自由労働者大会からも4項目要求⁽³⁰⁾を提出。評議会本部に闘争基金および応援闘士の派遣を要請。18時頃より倉庫仲仕一部軟化。
- 21日 曲ト色内組倉庫、稻穂倉庫、山キ(やまき)倉庫などの仲仕一但就業、18時交渉決裂。手宮の三井三菱両貯炭場の常用石炭仲仕138名は、要求書への回答がないため未明より貯炭所に集合してスト突入の態勢をとったが、警察の説得により16時迄從業続行。山下貯炭場の臨時石炭仲仕150名が作業放棄。9時、軽仲仕は各從業員代表者会議を開催、午後、軽業組合に回答要求のデモ。
- 22日 前日就業の倉庫仲仕再びストに入る。山下貯炭場の常用石炭仲仕150名スト突入。9時小樽商工組合連合会常任委員は争議に直接関係ある業界の代表者を招いて対策協議。評議会本部より2名来樽潜入。
- 22日現在、スト参加の港湾労働者は、軽仲仕350名、浜仲仕350名、石炭仲仕500名、倉庫仲仕200名、自由労働者650、合計2,050名に達した。一方不参加は、新谷軽部、徳田軽部(郵船専属)、山甚軽部、渋沢倉庫、北海道製缶倉庫であったが、いずれも怠業状態にあった。
- 23日 石炭現場の朝鮮人労働者同情ストに入る。労農党本部、評議会本部より来樽潜入。13時、争議団家族大会。15時、各部代表者会議開催、各部ごとに交渉

委員決定。17時、各部別に第1次交渉に入ったがいづれも決裂。20時、対策を講ずるため石山町に約600名集合、検束者の奪還から「石山事件」に発展。

第1次交渉が決裂し、この「石山事件」で約20名が検束され争議は新らしい局面を迎えた。これまでの小樽合同労組を中心とした争議団の行動はきわめて迅速であり、労農党小樽支部および評議会との周到な連携のもとに船から石炭倉庫へと全港的に争議を拡大した。これに対して業者側は、丁度手宮合同運送問題によるお互いの利害対立もあって立上りが遅れたが、16日来ほぼ一貫して「不況の現時において要求を認容する能わずと一蹴し、一面労働者膺懲の意味において淡然と構へ断然譲らぬ」⁽³¹⁾強硬な態度をとった。しかしながらこれは、必ずしも勝つ自信があったからではなく、むしろ適當な対策を立てあぐね争議の積極的解決の努力を放棄した結果であり、一方で争議不参加の労働者や他処からの労働者を補給して荷役にあたらせ、ようやく急場を凌ぐ有様であった。なお、小樽商業会議所の調べによると、6月23日現在の争議参加状況は、下表のようになっていた。

		罷業者	準罷業者	計
石炭現場	常 用	150	190	340
	日 雇	250	150	400
船人夫	常 用	180	190	370
	日 雇	250	280	530
荷捌人夫	常 用	80	280	360
	日 雇	—	—	—
陸 方	常 用	160	0	160
	日 雇	—	—	—
貨車積卸	常 用	180	40	220
合 計		1,250	1,130	2,380

注 小樽港湾労働者は約4,000名である。

「北海タイムス」昭和2年6月26日付より

5. 小樽港湾争議にたいする対抗、弾圧、支援、共闘

すでに述べたように、業者側は他地域からの仲仕の補充でストライキに対抗した。臨時仲仕は室蘭、札幌、余市、塩谷、岩内、函館、俱知安あるいは内地からも集められ、素人の失業者から、当該会社の事務職員までが3円～4円といった日当に弁当つきあるいは風呂切符つきで狩り出された。20日には、海軍救護隊による海陸救護班と小樽在郷軍人分会の出動した荷役も行われた。またスキップや争議参加労働者の懐柔策が執拗にくり返された。

この結果24・5日までには、船仲仕が約60%，陸仲仕が約40%，倉仲仕が約30%の補充がついた。しかし、未熟練なために荷役能率はきわめて低く、どのくらい永続きするかも危ぶまれ、決して楽観できる事態とはいえなかった。

警察の取締と弾圧は、當時内務省が「最も監視の眼をむけているのは、労働農民党、日本労働組合評議会、日本農民組合……」⁽³²⁾であったため、きわめて敏速であった。

まず19日には、アジプロ隊の2名が検束され、20日早朝には、手宮方面でスキップ闘争による、水上警察署の警官と数回の小ぜりあいがあり、札幌署から警官30名が来援した。そしてやくも21日の午前3時、鈴木源重ほか約10名を検束するという弾圧があり、23日に「石山事件」となった。札幌署からはさらに20名の警官が来援し、争議期間中の応援警官は100名に上った。その後も集会、デモは禁止され、徹底的に露骨に弾圧された。

こうした国家権力の弾圧とならんで、右翼（手宮一貫同志会）のいやがらせや、労働者の内部からも争議否定の日和見的な動きがでた。

20日に小樽合同労組に調停を申し入れて拒絶された社会民主党系の小樽労働倶楽部は、翌日は社民党第一支部とともに争議に対して中立的態度をとることを声明した。

以上のような争議にたいする対抗と弾圧の中で、争議団家族、他産業他地域の労働者、日農北連などのすぐれた支援と共闘が展開された。まず争議団家族は、23日に小樽合同労組争議団家族大会を開き、小学校授業料全廃、差押反対、

市営無料診療所の設置、電灯料値下げ即行消灯反対、家賃3割値下げ、市営助産院の設置、児童強制貯金廃止及保護者会費廃止などの要求を決議し、次のように宣言した。

労働者の一家が温いごはんをたべるための戦だ、自分等はこれを見てばかりいはず、妻も娘も親も立って戦おう、夫の敗北は、妻の敗け、息子の敗は親の敗北だ、私共は一家を挙げて団結しこのストライキを勝たしむのが義務である。

もともとが仲仕の妻は沿岸の港湾労働で共働きしている者が少くないのであるから、日常がすでに夫婦の共闘であった。争議団家族800余名は、27日には六日会を組織し、争議資金調達のため行商活動を開始した。また児童の同盟休校を決行し、鍋釜を質に入れるまでの窮状に耐えながら闘いを続けた。

25日 旧新生会の秋山常吉（道会議長）森正則（前商議会頭）外9名が調停に乗ります。曲々他10店に下宿する木材積取人夫は、賃金値上げ、夜間労働の歩増し、船内居住の改善、副食物の改善の4項目要求を掲げて八方に檄を飛ばし、スト参加の形勢となる。19時、三井貯炭場の常用石炭仲仕軟化し、争議解決まで待遇改善を待つことを了承。

26日 函館より婦人闘士を小樽へ急派。14時現在、実働の船は121隻。⁽³³⁾

27日 7時、函館恵比寿屋で小樽ゼネスト批判演説会。19時30分、橋本鉄工場、小樽鉄工場、鋼鉄工場、小沢製材、日本製粉、福原製材、北斗印刷などの小樽八工場労働者代表会議を開催、統一6項目要求⁽³⁴⁾を決議して全市工場労働者に争議支援と共闘をアピール。21時、小樽無産団体協議会常任委員会に6市の代表者が集り、争議資金取集めに努力の件、スト破りの防止対策、未加入無産団体の加入促進の事などを申し合す。日農旭川支部より米8俵を争議団へ発送。

さらに日農富良野支部や富良野の小作人たち、米21俵と闘争資金百数十円をカンパして争議団に贈った。日農北連からは荒岡委員長以下、松岡、重井、荒哲夫、北村順次郎らが応援にかけつけ、29日には、日農旭川支部は、臨時出張所を労農小樽支部に設け、万全の支援共闘態勢を整えた。

こうした労農提携は、1926年10月から翌年4月まで続いた富良野の磯野小作争議につながるものであった。小作料の減免要求を不在地主磯野進（小樽商業会議所会頭市會議員）がはねつけ、磯野争議は最後に小作調停裁判所に持ちこまれ、1927年3月3日磯野のいる小樽に戦場が移った。日農北連と小樽合同労組は労農共闘委員会（小作人代表2名、小樽合同労組の鈴木、武内、渡辺、日農北連の荒岡、重井、松岡、山名、労農党の境）を組織して、37日間の大争議を闘い

抜いた。地主の無回答に対して、小樽合同労組は、磯野宛の小樽着の味噌300樽の陸上拒否、3時間の同情スト、300名のデモ、磯野商店の商品ボイコットなどで闘った。また日農富良野支部の婦人部も、代表5名が子供を背負って小樽におしかけ、争議に対する市民の関心と支援を高めた。ここにすでに小樽港湾争議の原型を見ることができる。

磯野争議は大勝利に終ったが、小樽港湾争議が始まったのは、このわずか2ヶ月後である。

こうした労農共闘は、さらに同じ年の秋に白熱化した月形小作争議の大闘争に引きつがれた。

28日 8時、現場改善デーとして全市に大示威運動を強行（警察は禁止）、警官との大混乱の後解散。19時、市民大会を開催。木材積取人夫（下宿業15軒、人夫約100名）、4項目要求を提案して開議。

29日 小樽八工場代表者会議より各工場主宛に6項目要求を提出。労農党本部より細迫兼光書記長來樽。

30日 労農党全道代表者会議開催、函館、旭川、札幌、釧路、空知、小樽より計20名出席。

7月1日 組合幹部3名検束。争議権太に波及。曲ト組手宮常用石炭仲仕97名、有利にまず解決。

6月23日について、この7月1日が次の局面への転換点となった。この日午後最も結束の固かった曲ト手宮の常用石炭仲仕が、要求14項目⁽²⁷⁾中第1項と第8項を撤回し、第3項（雇用契約の改定など）については暫定的に改廃することを約して11項目を容認させ、争議費用300円を受け取り、有利に解決した。このことは、労資双方に大きな影響を与えた。

争議はすでに10日を越えており、争議団は資金面でも食糧面でもかなり苦しい状態にあり、⁽³⁵⁾したがって早く解決させたい気持から、それが有利な解決でない場合には徹底的に抗戦する姿勢を堅持し他産業他地域の戦線拡大による支援強化を図りながらも、調停への期待は強かった。すでにみたように、この調停は、港湾荷役業者そのものよりも、その上にある荷主資本、海運資本あるいは争議の波及を恐れる北海道資本家たちの要求によるものであり、したがって船業者を先頭にたてた港湾争議の段階で技術的にくいとめ、争議の本質的な

原因である港湾資本蓄積機構は陰蔽し、そこに害のおよぶのを避けねばならなかつた。⁽³⁶⁾ したがつて曲ト手宮組の解決は、十分に一つの契機となつた。

はやくも夜には、船業の労資会見があり、要求事項⁽²⁴⁾のうち公務負傷と水揚高の収支計算発表その他2項目は認められた。しかし解决条件である犠牲者を出さず万一解雇の場合は1人当たり150円の支給および争議費用6,000円の一般罷業者への交付の問題では、再び対立が生じた。

こうして、船仲仕の争議解决は、5日午前5時まで、ほとんど不休で続けられた。

6. 小樽港湾争議の終結と歴史的意義

7月1日曲ト手宮組における妥結のあと、船関係争議の調停工作が進められる一方で、戦線拡大工作も効を奏しており、前記8工場の労働者をはじめとした4,000名の同調者が動搖し、樺太合同労組も加わっていよいよ全道的な争議に拡大されようとした。

- 2日 夜、木材積取人夫代表者会議開催。
- 3日 20時、第2回小樽八工場代表者会議開催。函館で浜仲仕の一部もゼネストを決議。
- 4日 労農党小樽支部主催の手宮町住民大会。
- 5日 同じく稻穂町住民大会。争議真相発表演説会。

これらの住民大会で、労農党は、電灯料値下げ、家賃値下げ、小学児童の授業料撤廃、馬車、荷馬車、自転車税撤廃、公衆食堂の改善と増設、自由労働者溜場設置促進などの、党のかかげるスローガンによって、争議団の孤立化を防ぐため、市に対する市民闘争としての政治闘争に発展させようとした。

一方調停会議は、4日0時半に至つて妥協点を見出し、午後4時より第8回の交渉に入って徹夜で続けられ、5日午前5時に至つて、以下のようないくつかの結果をもつて妥結調印に達した。

調 停 書

今回の労働争議につき調停者の斡旋の下に船業組合と左記条件に依り、罷業代

表との間に労資協調の精神に基き互譲の結果協調成立す、条項左の如し

前提条件

1 調停相手方としては争議団は罷業中の定夫より数名の代表者を選定すること

調停事項

2 無条件復業希望者は労資協定の精神を表示したる誓約書を差入れ、事業主は出来得る限り之を復帰せしむること

3 定夫に復帰し得ざるものに対しては金30円を支給す但し復帰の交渉に応ぜず又は自己の勝手にて復業せざるものに対しては何等の支給を為さず

4 既定賃金の割引撤廃に関しては、商業会議所及商工連合会に陳情して出来得る限り実現に努力すること

5 公務負傷治療費親方負担は協調成立の即日より実施す。公休2日の制定は協調成立後1ヶ月中に決定すること、水揚高の公表は第4項の解決後実施すること、自由労働者の公務負傷規定は定夫に準ず

以上

(船業代表、労働者代表、調停団の氏名は略)

これらの調停事項が、5の一部を除けば、いづれも労働者側に不利に終っているのがわかる。2の誓約書は、今後の運動を完全に制約し誓約違反の理由で解雇は可能になる。また3は、復帰できない理由を労働者に押しつけることによって業者は30円を支払わなくともすむようにすることもできる。しかも30円は要求にくらべて余りにも小さい。最も大事なことは水揚高の公表が、第4項の既定賃金の割引撤廃の解決後実施することになっていることである。その既定賃金の割引撤廃は、4で商業会議所および商工連合会といった資本家団体=港湾用役利用資本に陳情して出来得る限り実現に努力する、といでのである。ここに、今日でも同じように繰り返されている港湾荷役業の本質がさらけだされているわけであるが、実現できなかつたら撤廃は帳消しになる。

いま解決後の協定履行については、詳細にしないが、たとえば、山甚や中一の第1第2現場では、30名ぐらいの解雇者を出し、各現場の頭数によって1人当たり30円位を解雇手当とし、自由労働者としての就業優先権を与え、争議中の補充仲仕のうち世帯持ちをその穴埋めにしたりしている。

鈴木源重氏（当時、小樽合同労組執行委員長）は、「結果は大勝利解決ということでしたが、勝ったには相違ないが、決して大勝利ではなかった。拙い状態で終結させたもので今から考えて失敗だった。雑貨の方の解決はついていな

いし、石炭の方の解決は忘れたのじゃないけど、代表者会議にそこから来てなかったことも原因してうまくいかなかつた」⁽³⁷⁾ といつてゐる。たしかに、争議の規模と要求に比すならば解争議の終結が、拡大した戦線を尻すぼみにし、決して有利な妥結に終わっていないことは、大勝利というよりも失敗という評価の方が妥当かもしれない。

調停が、最終的に妥結が困難な局面にぶつかり、調停者が争議費用を負担するといった事実があったことと併せて、境一雄氏（当時、北海道評議会）の次のような妥結後の所感は、的確な総括でありながら、争議団が決して優勢ではなかつた苦衷を感じとらせるものがある。

「今回の争議により仮に短期間だったとはいえ、小樽港海岸一帯の活動を停止した事は、労働者の団結の力が如何に偉大だったかを示し、この点だけでも十分成功だった。この苦しい経験を動機として資本家は更に資本の集中を行つて我々に対抗するであろう。しかしこれに対する我々の策戦もまた一転換が行われると思われる。今回の協定条項では、我らの要求は十分容れられなかつた。しかし忍ぶべからざるを忍んでこの解決に到達したことは、一般市民諸君の迷惑を思い、他方調停者の熱誠に動かされた結果であつて、市民にその誠意を誇りうることを信ずる。」⁽³⁸⁾

つづいて、陸方仲仕争議の調停会議は、6日午後10時から始まり、7日午前2時に至って妥結し、⁽³⁹⁾ 7月8日現在、次表のように倉庫現場および台車積卸現場の一部にストを残して、小樽港湾争議はほぼ終局に達した。

小樽港湾争議は、評議会の指導した争議としては、前年の共同印刷や浜松日本楽器の争議の延長にあり、また「家族ぐるみ」「労農共闘」の戦術からみれば、北海道では、磯野小作争議と月形小作争議の系列として、その中間に位置するといえよう。

小樽港湾争議が（共産党）一労農党一評議会・日農一小樽合同労組といった統一した指導体制（チームワーク）の下に戦われたために、本来全面的には統一することの困難な労働運動、農民運動、市民運動などの多面的な大衆運動の組合せを（一応は）成功させることができた。しかもそれが、翌年3・15の共産

	罷業定夫	定出面	就業
石炭部 (三井物産以下5部)	379	670	1,049
船現場 (小樽運送外24)	393	41	480
陸方現場 (松谷清吉外4部)	220	—	202
倉庫部 (高橋倉庫外11部)	216 (内現在罷業中のもの56)*	134	350
台車作業 (曲ト佐藤藤一)	156 *		
総 計	1,364	854	2,099

注 出所「北海タイムス」昭和2年7月11日付

数字はやや不整合なものもあるがこのまま使用した。

定出面とは、半常用的日雇労働者（顔付日雇など）のことである。

* 印が現在スト中のもの。

党弾圧事件、4月の労農党、評議会の解散まで、労農党は2年、評議会は3年の短命な間の、可能な限りの戦術を展開したものであったことは、高く評価されよう。戦後の王子製紙争議（1958）や三井三池争議（1960）などの中で、運動統一は十分に評価されている。

しかしながらその反面、そうした運動統一の困難さや、運動統一がなければ、「失敗だった」一定の成果をうることができなかったことについての批判も忘れられてはいけない。

大規模な争議に比して、きわめて不利な妥結、その協定が履行された（労使協調を除いて）かどうか疑わしくなるその後の合同労組の変化と争議などは、対抗する資本は中小零細業であり、港湾労働は代替のきく単純労働であり、賃金は日給制という弱みがあるといった条件が、地域的な産業別ゼネスト（といわれている）として、交通労働部門としての強みを持ちながらもはたしてどこまで闘いえたのか、また争議の全道的な拡大、いわば遠心力が、争議の中心となる港湾労働者やその家族の（経済力をも含めた）抵抗力、団結力の持続と強

化、いわば向心力と、はたしてどこまでバランスがとられていたのかなど、なお既成の評価に対する疑問を与えずにおかない。

また、来樽した労農党書記長細迫兼光氏の「今回の争議に対する吾党支部の態度は、全く労働組合の中に埋没してしまった感がある。もちろん地方的特殊事情はあるだろうが……」⁽⁴⁰⁾ という談話の指摘も、ただたんに地域住民闘争による政治闘争が後発したことへの批判だけではなく、小樽港湾争議全体の戦略次元での評価として把えうるものではないだろうか。

（おわりに、渡辺惣蔵『北海道社会運動史』を随所に参考としたことをお断りしておく）

- 注 1) 明治の前期あるいは地域の港では、港湾労働は、農業との兼業として行われ、農民層が現金収入のため従事する場合が多かった。
 2) 3) 竹中秋人「港湾労働者の状態と闘争」(『唯物史観』12号)
 4) 『神奈川県労働運動史・戦前編』
 5) 全日本港湾労働組合編『全港湾運動史・第1巻』
 6) 横浜仲仕同盟会の場合も、立憲労働党(その政党性において問題はあろうが)の支援があざかって力があった。
 7) 大島清『日本恐慌史論・下』p.227
 8) 北海道綜研編『港湾労働』p. 63~67
 9) 北海道綜研編『北海道の港湾荷役労働』p.15~16
 10) 『同前』p.167
 11) 『同前』p.173~174
 12) 『同前』p.15~16、大島藤太郎『封建的労働組織の研究』p.208
 13) 『北海道の港湾荷役労働』p.22~23
 14) 『同前』p.16 蔦谷喜代二氏談。ここに港湾労働荷役業の成立する根拠があった。
 15) 総同盟は35組合13,110名、評議会は32組合12,505名。
 16) 手塚英孝著『小林多喜二・上』p.110
 17) すでにみたように、政治研究会が、その設立の目的を達成できなくなったので、1925年6月23日(政治研究会第2回全国大会の2ヶ月後)には、日本農民組合の無産政党組織準備委員会が、単一無産政党樹立を各種団体に呼びかけた。その結果11月30日の第2回総会で、綱領問題に関する左右の激しい対立があったが、ともかくも12月1日には農民労働党が結成された。しかし、結党わずか3時間で結社禁止令により解散させられた。

- 18) 日本労農党一麻生久、杉山元治郎、河上丈太郎、三輪寿壮、加藤勘十、浅沼稲次郎、河野密、三宅正一、須永好、菊川忠雄。社会民衆党一安部礎雄、鈴木文治、片山哲、松岡駒吉、西尾末広、嶋中雄三、宮崎竜介、赤松克麿、米窪満亮、白柳秀湖、三木治朗等。日本農民党一平野力三、須貝快夫等。
- 19) … 1日平均18時間という労働時間を強いられるのみか、頭と称する……6名が、会社と従業員の間に介在して、巧みに30有余の従業員の膏血を絞っているというので待遇改善の叫びを擧げるに至り、(略)同会社が今日までなした艸通船従業員の待遇は從来歩合制度であって、朝6時から翌日夕刻まで(6時の事もあり8時のこともある)働き、1月僅に41円の働き高でしかも不當なる罰金制度、祝儀の差別的配分等があるので到底生活の保証は出来得ないという処からこの問題が惹起した訳で、時代に俱う営業方針の改善をなさなかつたところから欠陥を生じたものである。(「北海タイムス」昭和2年6月7日付)
- 20) 「北海タイムス」昭和2年6月11日付。なお本紙は「之等石炭夫のいう現場は、なるほど十勝在の土工部屋を髣髴せしめるものがあるただっ広い屋内に夜は5寸蠟燭數本によって辛うじて灯りをとるに過ぎず、又内部の非衛生極まる有様は見る者を啞然たらしむるものがあるかばかりでなく労働時間においても契約当時と差異があり……」と伝えている。その労働実態については、葉山嘉樹『海に生くる人々』、小林多喜二『転型期の人々』に優れた描写がある。
- 21) 当時1鉄道駅1運送業とする方向で全道的に運送業の合同が進められており、札幌鉄道局管内では、6月1日現在、手宮と小樽築港を含む9駅だけがまだ合同できずにいた。小樽では、手宮の8運送店の合同により手宮合同運送ができることになったが、このため、艸運送は当然手宮合同運送と結びついた特定の艸業が独占するようになるおそれがあり、群小割拠する艸業者は、その指定店になろうとして互いに種々策動していたが、他方では逆に競争をやめて艸業自体が合同しようという動きもでていたのである。昭和2年6月29日付の北海タイムスは艸業の合同と争議の関連について、次のように報じている。「この非常時に艸業者が苦しまざれに団結し、相互扶助の協同作業を行った結果は案外の成績を収め……港の形勢も復旧しつつあるかにかかわらず依然協調作業の形成をとつて艸を動かしている……。小樽港において約20余の同業者が割拠して貨物の争奪を競争し、その結果事実上艸料の下落となつて業者のポケットが苦しくなり、従つて人夫の待遇も思うにまからず、トドのつまりが争議罷業となつたので、その根本にさかのほれば、群小業者の割拠が総て事業を不利に導いたという結論になり、則ちこれが対策としては艸業の合同が先決問題であると論じられているが、……1港1店の合同はあまり望ましい計画でない……ややもすれば独占的に陥り、…1港1社1店主義をとり……多くとも5軒以下に減少する必要のある事は否定できない」。
- 22) 『北海道の港湾荷役労働』p. 26、鈴木源重氏談
- 23) 1. 規定賃金割引を撤廃する事、2. 艸1割戻を撤廃する事、3. 10時間労

- 働とする事，4 時間外は5割増の事，5 水揚賃金公表の事。
- 24) 1 帳番費会社負担の事，2 地代金会社負担の事，3 歩合制度改正の事，4 荷主へ賃金1割戻反対，5 水揚賃金公表の事，6 疾病の際は治療費の全額及日給の半額を支給する事，家族治療の際は、治療費会社負担の事。
- 25) 規定賃金割引絶対反対，勤務時間10時間，公休日制度の制定，掛船夜間勤務歩増撤廃反対，水揚の公表
- 26) 倉庫主の負担とするように要求 イ 電話料は倉庫主負担，ロ ゴミ，ホウキ，燃料倉夜番給料は倉庫主負担，ハ 紛失物の責任負担，ニ 倉庫関係者の給料全額負担。 請負者の負担とするように要求 1 中元歳暮費用労働者負担反対，2 社交費労働者負担反対，3 規定賃金割引反対，4 頭選定権を労働者に与うる事，5 勤務時間10時間，6 時間外勤務の場合弁当を支給する事，7 積立金全廃，今迄の分は払戻す事，8 公休日を2日与うる事，9 水揚高の公表，10 口銭は1割以外絶対反対，11 勘定日を月末とする。
- 27) 1 台車積卸賃金及決算報告発表の事，2 切上時間は6時迄，後るる場合は頭より理由報告，3 誓約書中の数項取消，4 道具番は1名とす，5 定夫歩合配当は定夫一同にて一人前の仕事が出来得ると認めた場合，一人前の支給を受くる事，6 現場定夫を頭において使用する事を絶対に禁ずる事，7 長年勤続者に対して，絶対歩付を下げる事，8 現場費は親方負担，9 職務負傷は治療費及日当の全額支給，10 病気欠勤1日間以上の時は日当の半額支給，家内病人出来の場合は医薬料の支給，11 家内不幸，出産の場合，3日間公休を支給，12 病気及家事の都合に依り，途中帰宅すべき理由を認めた場合は其時間に對して適當の歩を受ける事，13 親睦会は即時解散の事，14 此問題に対し絶対に犠牲者出さざる事。
- 28) 1 時間制度午前7時より午後5時迄10時間，1 最低賃金2円50銭，1 公務負傷親方負担，1 現場費用親方負担，1 居残り作業は5割増，但し10時以後は夜業とす，1 船待賃金は1時間25銭，1 台車待賃金1時間25銭，1 歩合制度罰金制度撤廃，1 衛生設備の要求，1 暴風雨の場合は5割増，1 自由労働者が1日の前提で傭われた場合は1日分賃金支給，1 表記トン数以外のトン数に対する賃金を支払う事，1 一枚切符を廃し数名切符とし，人員，単価，トン数等明示する事，1 石炭棧橋ダンブルの賃金は平均トン6銭とす。
- 29) 1 賃金は午前中雇われたる場合1日分午後は半日分支給の事，2 公務負傷は親方負担とす，3 時間外は5割増の事，4 夜業は食事を支給する事。
- 30) 1 賃金の制定1日3円50銭，2 時間の制定10時間，時間外は5割増，3 公務負傷は親方負担とす，4 雇入れる時は組合章のある者を雇入れること。
- 31) 「北海タイムス」昭和2年6月23日付
- 32) 「北海タイムス」昭和2年6月27日付
- 33) 舶総数332隻の内，実際運送に從事する船は262隻，そのうち平常活動する

ものは1日平均160隻とみられていたから、70%以上実働し、船仲仕は1隻平均4人として約480名が補充されていたと考えられる。

- 34) ボロ機械の改正、賃金2割値上げ、解雇反対、夜業の反対、工場法の厳重適用衛生設備の完備、健康保険料の資本家負担。
- 35) 『北海道の港湾荷役労働』p. 29 佐藤亀太郎 氏談、鈴木源重氏談。
- 36) 具体例を示せば、「船業者自身が群小割拠している事が荷主に乘せられる原因であるけれども、それにも関わらず無法な船賃の割戻しを余儀なくせしめたのは荷主であり、船保険料の問題で荷主が船に強要している不慮遭難の人為的作成の事実を知るときこの船対荷主の問題は当然労働者対船業者の問題を解決するものであり……」(「北海タイムス」昭和2年7月2日付)
- 37) 『北海道の港湾荷役労働』p.29
- 38) 「北海タイムス」昭和2年7月6日付。
- 39) 「公務負傷、陸揚の公表其他船業者が提出せると同様の要項は全部容認する……既定賃金支払については、之を親方側より船業者側に公表し極力善処する……従来1割配当を5分減額……船業者に対する1割払戻しも亦同様船業者に折衝を試みる……現場費用緊縮の為両者全部合同し……在来の作業を指揮せる小頭の1人5分割当を廃し極力労働者の負担を軽減し……」(「北海タイムス」昭和2年7月8日付)
- 40) 「北海タイムス」昭和2年7月2日付。

本論中にしばしば以下のような屋号名が登場するが、これらはそれぞれ次の意味を表わす。

曲文(かねぶん).....	文
曲久(かねきゅう).....	久
山甚(やまじん).....	金
曲ト(かねと).....	下
山キ(やまき).....	全
曲メ(かねしめ).....	メ

CTS建設をめぐって

松岡英郎
(英幸海運㈱)

目 次

- 1 要請される石油備蓄
- 2 CTSと港湾条件
- 3 高まる地元の反対
- 4 むすび

1 要請される石油備蓄

1972年秋パリで開かれたO E C D (経済協力開発機構) 石油委員会は、石油備蓄量を従来の90日分から120日分へ引上げることを決定した。E C (欧州共同体)を中心に関連各國がこのように、石油備蓄量を大幅にふやすことを決めたのは、米国が石油輸入国に転じたことが直接の契機となっているが、O P E C (石油輸出国機構)を中心に関連産油国側の発言力が増大し、世界的に石油供給不安が強まっていることも大きく影響しているものと想像される。

このような西欧諸國の動向に対処するため石油需要のほとんど(輸入依存度99.56% = 1971年)を輸入に依存しているわが国においても、石油備蓄量の増加は緊急の課題であるとし、通産省を中心に検討を始めている。

わが国の石油備蓄はこれまで民間主導形で進められてきた。すなわち、石油精製メーカーが国家的見地というよりも営業政策としての立場から備蓄の強化に努めてきたが、石油消費量が年々10%前後の高い伸び率をみせているため備蓄量は、ここ数年来40~50日分前後に低迷していた。

通産省は備蓄量の増加を促進させるため、昭和47年度から資金援助(石油購入代金に対し、石油開発公団が120億円、備蓄タンク建設に対し、開発銀行が

40億円を融資)を行なった結果、50日分の備蓄を達成し、昭和50年度末には60日分(5,000万トン)に達する予定である。

しかし、O E C D諸国ではすでに平均90日分の備蓄を達成し、もっとも低いといわれていた西ドイツにおいても60~70日分の備蓄を持つに至ったといわれ、わが国とは大きな差を示している。

このように、わが国の石油備蓄がおくれたのは、前述のような民間主導形、いわば民間に委せっぱなしになっていたためで、資金的にも大きなブレーキになっていた。(10万トンのタンク1基を建造するためには約7億円を要する。)通産省では昭和49年度にも国家機関による石油備蓄を始め、O E C Dが目標とする『120日分備蓄』を早急に達成したい意向のようである。

わが国は年間約2億キロリットルの原油を輸入しており、これは全世界輸入量の16%に達する莫大な数量である。しかも、わが国はほとんど100%の輸入国であるから、エネルギーの主役の座にある石油の供給が不安定になり、あるいは価格が暴騰した場合、日本経済は不測の混乱を起こすことは明らかであろう。また、産業界だけでなく、一般家庭においても多量の石油が使用されていることはいうまでもない。

したがって、石油の備蓄の持つ意味は極めて重大であり、とくに100%輸入のわが国の場合、官民あげてこの問題に対処しなければならないのである。C T S問題が脚光を浴び始めたのは以上のことが大きな背景になっている。

C T S構想はGulf Oil Corpが開発したものとされている。すなわち、ヨーロッパの大西洋岸には大型タンカーを受入れるにたる港湾条件を持った港湾に乏しく、製油所も内陸に分散していた。このため、在来の小型タンカーによる輸送方式では、増大する一方の石油需要に対処できなくなりつつあった。Gulf Oil Corpは大型タンカーによる輸送コストの低減、分散している製油所への効率的な原油供給等を再検討することによって将来の原油供給のありかたを求めたのであった。

この結果、Gulf Oil Corpは1965年、南アイルランドのバントリー湾に原油基地の建設を決め、クウェートから大型タンカーによって輸送された原油を、

数万トン級のタンカーで2次輸送するという全く新しい方式を開発したのであった。このCTSは720万バーレルの貯油能力を持ち、1969年初に326,000トンのマンモスタンカー4隻が就航し、その後就航タンカーの隻数はさらに増加し、年間10,000バーレルの原油を各製油所に2次輸送している。

とくに、タンカーの大型化は大型CTSの建設を促進した。もちろん、20万DWT以上のタンカーは、中東と太平洋を結ぶマラッカ海峡が通航不能となる、鋼材重量が大きくなるなどのデメリットがあるが、次のようなメリットがあげられる。

- 1 大型化しても船員費はあまり増加せず燃料費、潤滑油費、修理費等は相対的に安くなることにより、トン当たりの輸送コストを引下げられる。
- 2 大型化により、運賃及び輸送量の安定が得られる。
- 3 大型化により、タンカーの所要隻数が減少する。
- 4 乗員はそれほど増加しないので、労働力不足の現在有利である。

タンカーの大型化はどの程度輸送コストの引下げになるのだろうか。中東の主要石油積出港（ペルシャ湾カーグ島）から東京湾内の川崎地区まで各種船型（60,000, 120,000, 200,000DWT型）のタンカーで原油を直接輸送した場合と、わが国太平洋中央部まで大型タンカー（300,000, 500,000DWT型）で1次輸送を行なった場合の輸送コストを比較すると次のようになっている。

6万DWT型の輸送コストを基準にすると、12万DWT型では33～35%の大嵐なコストダウンとなり、12万DWT型から20万DWT型へ大型化すると12～13%コストダウンされる。しかし、20万DWT型を超えると、低減率は急速に鈍化し、20万DWT型から30万DWT型となると3～4%，30万DWT型から50万DWT型へ大型化するとコストダウンは2.2～3.5%にすぎなくなる。

2 CTSと港湾条件

四面環海のわが国は、複雑な地形が造出したいわゆる『天然の良港』が至る所に開け、大小の船舶が出入りしている。しかし、周知のようにタンカーは石油需要の増大とともに年々大型化し、間もなく50万トンタンカー時代を迎

えようとしている。それとともに港湾もまたこれら超大型タンカーを受け入れるに足る条件が要求されるのは当然のことであろう。

しかも、C T Sは港湾の諸条件のほかに背後地の問題等多くの条件を満たさなければならないので、海に囲まれたわが国といえどもC T S適地は意外に少ないものである。

通産省では、昭和43年5月「昭和42年度石油流通合理化調査報告書」において、大型タンカーが入港するC T Sの満たすべき条件として次のようにのべている。

1 湾口の条件

- イ 航路幅が6.5km以上あり、視界のよい地形であること
- ロ 最低35m以上の水深が確保されていること
- ハ 潮流が急でないこと
- ニ 航路標識が完備していること
- ホ 船舶の出入が複雑していないこと

2 湾内の条件

- イ 航路幅500m以上、水深32m以上
- ロ 浅瀬、岩礁が完全に取除かれており漂砂、河川排出土などにより埋もれないこと
- ハ 泊地の水域が十分確保できること
- ニ 潮流が0.5ノット以下、潮位は最大2m程度であること
- ホ 風は10m/sec以上の風速出現回数が少ないと
- ヘ 波浪は1m以上の波高出現回数が少ないと
- ト 霧の発生、台風の襲来が少ないと
- チ 係船施設の建設、操作が容易なこと
- リ 退避水域が近いこと
- ヌ 渔船など船舶交通が輻輳していないこと
- ル 漁業権等の権利問題で摩擦が起らないこと

3 用地の立地条件

用地の立地条件はほぼ2つに分けられる。一つは主としてC T Sから製油所までの2次輸送に関する位置的立地条件であり、他の一つは、C T Sの局地的な立地条件である。さらに局地的条件は、物理的条件、経済的条件、社会的条件の3つに大別できる。

物理的条件としては①周辺に市街地がないこと②990千m²（30万坪）以上の用地が取得可能であること③海面と用地の高低差が最大80m以内であること④地盤が強固であること、等があげられる。

経済的条件としては地価（用地造成費を含む）の高低、関連産業の有無が重要なポイントとなり、さらに社会的条件としては①行政機関、教育、厚生施設の有無②労働力調達の難易③地元のC T Sに対する受入態度、等があげられる。

さらに基本的に次の3つの条件を満たす場所を海図により選び出した。すなわち

- 1 500,000 DWT タンカーの必要とする水深 30 m（吃水 27m+余裕水深 3 m）を有する湾であること
- 2 長さ400m及び幅65m程度の500,000DWT タンカーが航行、着棧、回転できるための十分な水面を有すること
- 3 C T S基地となる陸上の土地または埋立による土地が確保できること

この結果、噴火湾（北海道）、陸奥湾（青森）、山田湾（岩手）、石巻湾（宮城）、富津（千葉）、館山湾（千葉）、静浦湾（静岡）、伊勢湾（三重）、由良湾（和歌山）、油谷湾（山口）、橘湾（徳島）、宿毛湾（高知）、別府湾（大分）、伊万里湾（長崎、佐賀）、崎戸（長崎）、志布志湾（鹿児島）の16カ所が図上選考で選ばれ、このうち14カ所について現地調査を行なった。これらの利害得失は次の通りである。

1 陸奥湾

東京湾に匹敵する広大な湾を持ち 500,000 DWT 級タンカーの入港にな

んら問題はない。土地も安く広大に確保でき、東北振興の面からも意義がある。ただし、製油所から遠いこと及び本州の最北端に位置しているので中東からの1次輸送が最も高くつくことが問題。

2 東京湾（富津）

湾内に製油所が集中しているので、パイプラインで原油を供給できるという大きなメリットを持っているが地価が高く、かつ500,000 DWTタンカーの入港のためには莫大な浚渫費用を要する。

3 東京湾（館山）

富津と同様のメリットに加え、500,000 DWTタンカーの入港は可能であるが、外洋に面しているので風、うねりの対策が必要。また用地を広く確保することに難があり、観光開発との競合もある。

4 由良

位置的には良好であるが、観光と競合し用地の確保に問題がある。タンカーの泊地にも難。

5 橘湾

関西及び瀬戸内東部の需要地に近いためCTS建設による経済効果は大きいとみられる。用地については、大規模に確保できないという点と観光開発の動きもあるので調整が必要である。泊地は良好。

6 別府湾

500,000 DWTタンカーの航行に支障はなく用地も確保できる。既存の製油所へはパイプラインで、瀬戸内西部へはタンカーによる2次輸送も考えられる。これといった難点が少ない。

7 伊万里湾（長崎）

湾口がやや狭く、湾内に岩礁で除去すべき地点が数カ所ある。用地は990千m²が限度。需要地までの2次輸送費が高くつく。

8 伊万里（佐賀）

湾奥であるため300,000 DWTタンカーの入港が限度。用地面積も小規模で、2次輸送も高くつく。

9 崎戸湾

500,000 DWT タンカーの入港、泊地には問題がないが、用地面積は将来拡張されたとしても 1,320 千m² が限度である。2 次輸送に問題がある。

10 志布志

東南に開いた中規模の港湾で、冬季の季節風及び台風時の海象条件が問題であるが、用地が大規模に海岸沿いにとれ、用水も豊富なので工業開発も考えられる利点がある。

11 噴火湾

水深、泊地からみれば 500,000 DWT タンカーの航行は十分可能だが消費地に遠い。

12 静浦湾

水深もあり風波からの遮蔽もよいが、市街地に近いので地価が高く、用地取得に問題がある。

13 宿毛湾

用地面積を確保することに問題がある。また港湾条件として海象条件にも問題がある。

14 伊勢湾

伊勢湾内の製油所に対する供給基地を考えられるが、伊良湖水道の水深が現状のままではタンカーは航行できず、大がかりな浚渫が必要である。

以上のように、500,000 DWT タンカーの入港を前提とすると、これを受入れる条件を持つ C T S 適地はほとんど限られおり、加えて誘致反対の地元民運動の高まりを考えると、C T S 建設は次第に困難となりつつある。

ちなみに、わが国における C T S は日本石油(株)が昭和44年9月に操業を開始した喜入基地(鹿児島県揖宿郡喜入町上之浜)が、大規模 C T S としては唯一のものであり、また、世界最大のものである。

同基地は、現在第2期工事にかかっているが、全部完成すると 10 万kl タンク 30 基、15 万kl タンク 24 基、合計 660 万kl の貯油能力と、15 万重量トンタンカ

一用棧橋2, 45万重量トン用1, 50万重量トン用1の受入能力を持つことになる。これに要する敷地は 963,000 m²である。

喜入基地は主として中東から大型タンカーでピストン輸送された原油をいったん陸揚して貯え、さらに別のタンカーで国内の日石グループの製油所に配送する機能を果たす。原油輸送のコスト低減をはかるための中継基地であるが、結果的には備蓄機能を果たしていることになる。

3 高まる地元の反対

昭和46年11月30日、リベリア国籍のタンカージュリアナ号(11,684総トン)が新潟港において強風のため座礁、船体が2つに分断された。このため積載していた大量の原油が流出し、魚貝類に大きな損害を与えただけでなく、多量の油処理剤の散布による海洋性植物に与える影響も憂慮されるに至った。

このわが国における最大のタンカー事故は各方面に大きなショックを与えたくに臨海工業地域に開発を予定されている地域にとって『油公害』の恐しさを再認識させたのであった。C T S建設に当っては、新たに油公害の解決という大きな問題意識が提起されたのである。漁民を中心とする住民の反対運動のスローガンは、『公害反対』と『緑を守る』ことにあった。

たとえば、前述した14ヵ所のC T S候補地のうち、千葉県富津地区では、すでに石油産業の進出がシャットアウトされている。

千葉県綜合開発審議会は、昭和46年12月21日の総会で友納千葉県知事から諮問のあった同県富津市沖の富津コンビナートに進出を希望している16社について、どれを認めるかについての答申案をまとめた。その結果「三井、三菱グループの石油部門は認めない。他の4社は条件付きで認める」とこととなった。

同コンビナートは、昭和35年に計画し、富津市沖の1,700ヘクタールを埋立て、三井、三菱グループ、新日鉄などの石油化学、鉄鋼コンビナートをつくる構想だった。ところがその後現地住民の公害への意識が高まり、答申案で石油化学コンビナートは御破算になったのである。このうち、とくに三菱グループは進出希望6社のうち最大の700ヘクタールを予定し、石油精製、石油化学を

中心にした石油コンビナートをつくる計画だっただけに、同グループは同地域への進出を断念するに至った。

また、日本海員組合では富津コンビナート計画について「船舶ラッシュの東京湾に、これ以上シーバースを作つて大型タンカーの往来を増加させれば、海上の安全輸送は保証できない」という見地から同知事に「富津コンビナート反対」を正式に申入れた。

千葉県総合開発審議会に提出された資料によると、同コンビナート岸壁に入港する船舶は、50万トンタンカー20隻、25万トンタンカー20隻、20万トンタンカー60隻など年間合計825隻となっており、20万トン以上の大型タンカーは岸壁に接岸せず、沖合に停泊し、パイプラインで油を岸壁に運ぶ。このために石油荷役施設として、沖合にシーバースを建設するという計画であった。

富津地区への進出を断念させられた三菱グループが次に狙いを定めたのは志布志湾であった。しかし、ここでも激しい住民の反対にあい、必ずしも楽観できない状勢にある。

いわゆる新全総（新全国総合開発計画）では、昭和44年5月志布志湾を大規模工業基地の候補に決め、46年12月鹿児島県では新大隅開発計画試案を発表した。

この計画は日産100万バーレルの石油コンビナートを起爆剤に、志布志湾沿岸に大規模工業地帯を建設、過疎現象の激しい大隅地方の経済を浮揚させようというものである。

試案によれば同湾沿岸の国定公園指定を解除し、沖合2キロ、水深12メートルまで埋立て、約2,800ヘクタールの工場用地を造成、石油のほか造船、重機械、食品などのコンビナートを建設する。また、農業、畜産、漁業、観光なども同時に開発、振興する。昭和47年に着手、約1兆円を投じて60年に完成の予定であるが、完成後県の工業出荷額(44年度1,728億円)は10倍強の約1兆9,000億円に達する見込みである。

しかし、この計画に対し、住民は「先祖代々の土地を奪うもの」として真向

から反対し、反対期成同盟を結成して対決する姿勢を打出している。

一方、志布志湾とともに「わが国最後の大型臨海工業地帯適地」といわれている青森県下北半島むつ小川原地区でも、過疎地を引裂こうとする巨大な開発計画に対し、強い反対運動が展開されている。

このほかの例でも、大分県では周防灘の埋立開発計画が棚上げの形となり、高知県では宿毛湾開発計画がやはり地元民の強い反対により開発は失敗に終わった。もちろん、地元がこぞって反対というわけではなく、前記のむつ小川原あるいは宿毛湾などは開発に賛成するものもあって、事態は流動的であるともいえるのである。

しかし、「公害企業反対」と「祖先の土地を守る」ための住民パワーは全国的な高まりを見せる一方において、水俣病の例にみるように公害病への恐怖も強まり、また「福祉優先」を打出している政府としても、土地収用などの強硬手段はできるだけ避けたいとしているので、C T Sを含む港湾開発はますます困難の度を加えつつあるといってよいだろう。

いうまでもなく臨海工業地域とC T Sとは本質的に異なっている。いわゆる石油コンビナートともなれば、四日市、川崎などに見られるように煤煙、排水などさまざまな形で、大気汚染、海面汚染といった公害が懸念されるのは当然であろうし、現に上記の地域には多くの公害病患者が発生し、死者すら発生しているのである。

これに対し、C T Sは単に巨大なタンクに石油を貯蔵し、配分するだけの機能を持つにすぎず、石油精製、脱硫といった機能は一切持っていないのである。したがってC T Sにおける公害はジュリアナ号のようなタンカー接岸時の漏油事故であり、あるいはタンカーそのものの座礁、転覆といった事故を想定しているものと考えられるのである。もちろん、環境破壊という名の反対に対しては説得力は持てないのは当然であるが。

タンカー事故による海面汚染においてもっとも影響を受けるのは沿海漁業であり、観光業である。過疎地の臨海地域を支えるのは漁業であるから、反対の

多いのは当然であろう。周知のようにわが国の周辺航路は陸上の幹線道路に似て航行船舶はラッシュ状態を呈し、事故が相次ぐという、まことに憂慮すべき時期を迎えている。

それではタンカーの海難について触れてみよう。昭和44年末におけるわが国 のタンカーの保有隻数は3,029隻で、海難発生隻数は166隻、発生率は5.5%であった。(貨物船5.8%, 旅客船1.7%) このうち全損隻数は10隻(旅客船3隻、貨物船7隻)で、保有隻数に対する全損率は0.3%であった。

また、海難発生タンカーをトン数別にみると、昭和45年は100トン未満22隻、100~500トン94隻、500~1,000トン36隻、1,000~3,000トン7隻、10,000トン以上11隻(うち外国船6)となっており、500トン未満のタンカーが過半を占めている。

さらに、距岸別海難発生状況についてみると、45年の海難発生件数170のうち、港内64, 3海里未満64, 3~50海里40, 100~300海里1, 500海里以上1, となっており、港内を含めた3海里未満における発生がもっとも多い。

海難の種類としては①乗揚げ②衝突③機関故障④火災⑤推進機故障⑥浸水⑦転覆⑧かじ故障、の順になっており、暗礁の多いわが国沿海の特殊性を現わしている。

500トン未満の小型タンカーの海難事故がタンカー事故の過半を占めている理由としては波浪に対する抵抗性、安全運航諸機器の不備など幾つかの原因があげられるが、荷役中の漏油事故においても、機械化された揚油設備のない小型船が起こすケースが最も多い。

大型C T Sにあっては入港船は超大型タンカーであり、プールした原油を国内の製油所に向けて出荷する場合の内航タンカーにおいても30,000~50,000トン型が使用されることになるので、海難事故発生あるいは漏油事故発生の比率は極めて低いといえよう。

しかし、事故発生が皆無と断言することはできない。しかも大型タンカーの事故は小型タンカーの数十倍あるいは数百倍の損害が予測されることを忘れて

はならないだろう。

4 むすび

浪費型経済から節約型経済への転期にきているといわれている。世界的な物資不足が到来するのではないかともいわれる。わが国でも2～3年後には深刻な電力不足が予想されている。いうまでもなく、電力は水力、火力の併用であり、渴水期には火力すなわち石油に依存する。しかも、最近建設される臨海発電所はタンカーから直接送られた原油を生だきしているケースが多い。

こうした需要増と予想される入手難を前提に備蓄量の増加に政府はようやく重い腰を上げたことは前述の通りであるが、備蓄するC T Sをいったいどこに建設するのだろうか。P C B、有機水銀、光化学スモッグなどの公害が人間の生命に脅威を与え、綠豊かだった自然環境は一方的に破壊されようとしている。追いつめられた住民が生活を守り、生命を守るために公害産業の進出に、あるいは環境破壊に拒否の態度をとるのは当然であろうし、地元の協力がなければ地域開発は成功し得ないのは明らかである。ということは短期的には大規模なC T S建設はわが国においては至難ではあるまい。

とはいえる、過疎化はさらに続くだろう。なんらかの措置によって過疎に歯止めをかけなければならない。ここで考えなければならないことは臨海工業地域の開発にあたって100パーセントの住民が反対ではないということである。かなりの住民が賛成しているのである。

科学技術の粋を集めた公害防止技術、徹底した漏油防止技術を前提に話し合いを進める余地があるはしないか。地方自治体あるいは住民のなんらかの形での経営参加も考えられるべきである。しかし、現在のような防災態勢—オイルフェンスが漏油防止にさしたる効果をあげておらず、広大な石油製精所にわずか数台の消防車という状態では到底解決のいとぐちにはならないだろう。

公共埠頭に於ける港湾労働の 近代化と福利厚生施設について

市川勝一
(日本検数協会)

目 次

1. はじめに
2. 戦後の港湾の就労体制について
3. 港湾労働近代化の条件
4. 福利厚生事業の必要性
5. 横浜港の福利厚生協会について
6. 先進国に於ける福利厚生施設
7. むすび

1. はじめに

運輸省港湾局港政課が、運輸政策審議会の物的流通部会港運特別委員会に提出していた新しい港運ビジョン=6・16試案は8月18日の専門委員会で、ほぼ原案通りの報告書がまとめられ港運の新しい方向が位置づけられた。専門委員会は通算15回開かれているが、

- ① 港湾をめぐる輸送革新が予想外の速さで進展し、港運業者に大きな動揺を与えていていること。
- ② 技術革新が進んでも港湾機能を十分発揮させるには、良質の労働力を恒常的に確保しなければならない。

したがって、港運問題を検討するに当っては、特に労働面からのアプローチが重要である二点について専門委員の考え方方が基本的に一致、これを前提にして審議が進められたといわれる。

港湾産業の近代化ということがいわれているが、近代化とは、若年技術労働者が、たえまなく港湾に流入される職場をいうのであり、その点について、港

湾がその受入体制を備えているかについて探究してみることにする。

2. 戦後の港湾の就労体制について

戦後、港湾荷役は、アーミー貨物の荷役を円滑に行うため、24時間荷役が行われるようになった⁽¹⁾。

その後、港湾施設が次々と米軍より返還され、コマーシャル貨物の荷役を行うようになってからも、この体制はしばらく続けられていた。港湾管理が地方自治体に移されており、国家ならびに、地方自治体により新しい港湾が次々と建設されていったが、各上屋の建設に当っては、貨物の保管、荷捌のための施設は作られたが、港湾労働者の福利厚生のための施設は、後手にまわり、はなはだしきは、全く建設されていない埠頭もある。

当時は、一般社会が今日のように高度成長されておらず、日雇労働者は、港湾荷役業者により容易に集めることができ、いわゆる買手市場であった。終戦直後の港湾荷役の就労時間は、朝7時より荷役が開始され、大半が沖荷役であった。その後、この荷役開始時間は朝8時からとなり、現在8時30分開始となっている。日曜、祭日の荷役も、現在は、主要港においては、1ヶ月の内、第1、第3日曜（または、第2、第4日曜）が完休となり就労時間における労働条件は、比較的向上をみせている。これは、港湾労働組合の時間短縮の要求もさることながら、一般社会のすう勢が、就労時間短縮、日曜日の完休制度を設ければ、港湾に若い技術労働者を流入させることが困難となったからである。

昭和39年3月3日に出された、いわゆる3・3答申では、港湾労働の問題が提示され、これが港湾労働法の制定に発展していったのであるが、当時は、まだ、港湾労働は、それほど深刻な問題ではなかった。

ところが、それから8年を経過して出された8・18答申では、日本の重化学工業の発展と、土木建設事業の大幅な進展、一般産業の活きょうにより、港湾産業に流入する良質なる労働力は減少の一途をたどるようになった。

また、8・18答申を契機として、昭和48年の春闘には、労働組合は、就労時間短縮と、夜荷役廃止の要求と大幅なベースアップをかけ、従来の地域闘争よ

り、全国組織をもって、港運業者の団体である日本港運協会と団体交渉を行うようになった。いわゆる3・22協定を両者の間で結んだのであるが、これは諸般の事情で白紙撤回されいまだ実現にいたっていないが、港湾労働の近代化のため今後もこの交渉は続けられるものと思われる。

注 (1) 昭和20年9月28日付連合軍最高司令部覚書「日本非戦闘用船舶の利用」は港湾荷役力の不足が終戦処理の円滑な遂行に支障をきたすことの著しいのに鑑みて発出されたものであるが、この覚書に接するや、政府は同年10月12日附厚生省、運輸省令第1号、昭和20年勅令第542号に基く港湾荷役能力及び船舶等造修能力の確保に関する件を発令し、港湾荷役力の確保向上のため港湾運送業者に対し、1日24時間、1週7日間作業ならびに賃金その他を規定し、この省令に基づいて荷役責任量ならびに24時間作業命令が49社に対して出された。

第1次指定会社は昭和20年10月12日東京港運等38社、第2次指定会社は同年11月宇部港運等11社、合計49社

資料、港湾経済研究№1 日本港湾経済学会年報1963、P23～24

3. 港湾労働近代化の条件

港湾労働の福利厚生面についての近代化の条件としては、

- ① 就労時間の短縮、夜荷役の制限
- ② 日曜、祭日の完休
- ③ 福利厚生施設の充実

等があげられる。①、②は利用者である船社、商社等の意向を無視できない。専用埠頭のコンテナ埠頭についてみると、本船と埠頭とが一体化し、機械化荷役が大幅に入れられ少数の作業員にて最高の荷役効率を行っている。ここでは屋外労働といつても、在来型定期船荷役よりかは大幅に改善されている。そして、作業職場が固定化しており、埠頭内には、荷受施設、休憩室、シャワーロッカー、食堂便所等が備えつけられ労働条件は、公共埠頭における在来型定期船荷役とくらべ大幅に改善されている。

これはバースを埠頭公団より船社が専用貸して、船社の思うように上屋、事務所が設計されているからである。これに引きかえ公共埠頭における在来型定

期船荷役においては、入港船を追って行うジプシー荷役であり、職場が毎日一定化していないこと、優先バース方式においては、沿岸荷役作業関係者はほぼ定着しているか、船内作業関係者は、その日の入港船によって毎日職場が代る状態である。さらに、大部分が、出勤は各所属会社に出勤し、そこより自社の交通機関により作業職場に通うシステムをとっている。各上屋内は貨物の保管、荷捌のため建設され、上屋に隣接された事務所は、港湾局、税関、ターミナル、オペレーター用に使用され食事、休憩のための施設は設けられてなく、食事は、各社の係が運搬する箱弁に依存している。便所も、埠頭にあるいくつかの公衆便所か、本船の便所を使用させてもらっている現状である。このように、公共埠頭においては、専用埠頭に比較して、もちろんの労働条件が劣悪であり、これを改善しないかぎり、若年技術労働者の流入は困難と思われる。とくに、沿岸荷役関係者は、前述の如く、定着しており、長時間労働も少なく、且、比較的屋内作業と機械化荷役が行われているため良いのであるが、今一番改善を必要とするのは、船内関係に従事する荷役、検数、その他の関係者であろう。各社とも、自社の福利厚生施設の整備には、各社の企業努力により、それはそれなりに整備拡充をはかっている。一例をあげれば、新社屋の建設を行いその中にロッカー室、仮眠所、食堂、シャワーを整備したり、独身寮を建設し、独身従業員を収容したりしている。しかしながら、港湾産業の職場は実際に働いている作業現場こそ職場である。公共埠頭における労働条件の改善は、企業努力をもってしても、解決できえないものが多く横たわっている。その一つは、公共埠頭内において企業が勝手に施設を作ることを禁じている市港湾条例があるからであり、公共埠頭においては、荷受施設や、港湾労働者のための福利厚生施設は、いわゆる専門埠頭にくらべ大いに立ちおくれている。

公共埠頭における荷受形式としては、エプロン受け、ターミナル受け、海貨受けの三種類があるが、いずれも、最後には、ステベよりオーダーを受けたエプロン荷受の検数人に引継される。そのための、船積指図書、輸出許可書を受取り、LOADING LIST を消込んだり、未着のバランスを算出したり、アロングサイド貨物の状況をポート別に算出したりする事務作業があり、どうして

も、1坪半程度の事務所が必要となる。これは船社のクイック、ジスパッチに欠くことのできないものである。また接岸荷役においては、船内関係の労働者は、休憩時は、ターミナル（上屋内）に下船し休憩をとることが必要である。食事も、従来のプラスチックの箱入弁当から食堂に用意された、暖い食事を椅子に座って（あらかじめ予約して座席を確保）食事するよう、ゆとりをもった休憩時間がほしいものである。ところが、公共埠頭における福利厚生施設については、貨物の保管、荷捌のための施設が、まず重点的に作られ、福利厚生施設は、埠頭がほぼ完成した時に、埠頭の片隅に建設されている。公共埠頭において、これらの福利厚生施設が建設されているところは良いが、全くこれらの施設の無い埠頭も存在している。これら施設のない埠頭には、ライトバンを改造した私設移動食堂が出現し、うどん、そば、カレーライス、パン等の簡易な食事をサービスして結構売上げをあげている。

公共埠頭における福利厚生施設は、近頃のような、埠頭が大型化している時には、各埠頭にそれぞれ1ヶ所近く、それも、最も各埠頭から近い距離に、近代的な施設を作ることが必要であり、そこには、単に食堂の施設のみならず、娯楽、スポーツ施設を備えたものが必要と考えられる。

4. 福利厚生事業の必要性

港湾に働く労働者の福利厚生施設を整備し、管理運営することも、港湾管理者の業務の一つである。これは、港湾機能を円滑にした荷役能率を上げることが、港湾の発展に寄与し、利用者側よりの利用度を高める大きな要素となるからである。

港湾に働く労働者のうち、船内、沿岸に従事している作業員と、倉庫作業員、艤船夫、ワッチマン、検数員、その他港湾関連事業の範ちゅうに属する人々を加えると各港には何千人の人々が毎日港湾で労働をいとなんている。これらの人々は、屋外労働のため、家庭で弁当を作つて持参することは不可能で、外食を常としている。

公共埠頭における港湾作業は、近時フォークリフト、クレーン等の荷役機械

が多く導入され著しく機械化されたとはいえ、港湾荷役作業は依然として人間の労働力に依存している。港湾の機能は、整備された施設と、優秀なる荷役技術による高い能率により活発となる。そのため港湾運送事業法で認められる荷役料率中には、港湾労働者の福利厚生費が加えられており、業者は、労働者のための福利厚生対策についての義務を明示されている。また管理者である地方公共団体は、港湾法第12条で、船員とともに、港湾労働者福利厚生施設についての義務が明示されている。しかしながら公共埠頭においては、貨物優先の原則がつらぬかれ、人間尊重は片隅に押しやられている感がある。

港湾造成に際し貨物の保管及び荷捌施設は優先的に造られていくが、港湾労働者の福利厚生施設はなぞりにされた感がある。

ここで日本通運の福利厚生施設について述べてみると、東京港晴海埠頭と、品川埠頭に日本通運が進出した当時をふりかえってみると、晴海においては、多階建の青果倉庫のうち、その1階分を食堂に当てているし、品川埠頭において、日通が、日本郵船と提携して、日本コンテナ輸送株式会社を発足させたとき、品川埠頭内に、はじめて、港湾労働者の福利厚生施設をつくり、好評を得ている。晴海、品川埠頭は公共埠頭であるが、港湾労働者のための食堂は建設以来数年を経過しているが見当らない。横浜港においては、山下埠頭の港湾厚生センターに食堂があり、昼食時には活きょうを呈している。また、本牧埠頭にもオペレーションセンターの1階に給食施設が出来、港湾労働者の利用を待っている。

5. 横浜港の福利厚生協会について

横浜港においては、横浜市が港湾管理者となった当時、横浜港の労働者厚生事業を営む団体として、財団法人横浜港湾荷役改善協会（船内荷役労働者が対象）、財団法人横浜沿岸荷役推進協会（沿岸荷役労働者が対象）と横浜市が施設した港湾労働者の宿泊所（みなと寮、新山下寮）の管理を委託されていた（社）横浜港湾労働厚生会の団体に分かれていたが、これら3団体が合併して、昭和32年10月に（社）横浜厚生協会が発足した。

社団法人横浜厚生協会の基金は、業者団体が1口500円以上の出資で、船内荷役の全国港湾荷役振興協会横浜支部関係年額180万円、エーゼント会120万円、沿岸荷役業組合関係60万円、回漕協会関係48万円、倉庫協会24万円、検数協会15万6千円、他に賛助会員個人1口500円で70口、計426万円であった⁽¹⁾。

当時、横浜港に働く労働者のうち、船内荷役に就労している船内荷役作業員は、各店社の常備労働者2,200名、職安に登録している日雇労働者の1,700名企業者に直接雇われている日雇約200名、計4,000名、沿岸荷役に就労する沿岸荷役作業員各店社常備2,200名、職安に登録している日雇1,300名、各店社の日雇約100名、計3,600名、このほか駁船夫1,500名、ワッチマン、検数員、倉庫（沿岸）荷役作業員、その他合せて5,000名、総数12,600名と推定されていた。（県労働部調査による。）

港湾運送事業は、その根幹となるのは荷役作業であり、機械化荷役が進んだコンテナ荷役、パレット荷役においても、バンニング、デバンニング、バラタイズ等は労働力によるもので、ましてや、在来型定期船荷役においては、その大部分を人間の労働力に依存している。

港湾の機能は、整備された施設と、優秀な荷役技術による高い能率により活発となる。そのため、港湾運送事業法できめられた荷役料率中には、港湾労働者の福利厚生費が加えられており、業者は労働者のための福利厚生費について義務を持たされている。また、管理者である地方公共団体は、港湾法第12条で船員とともに港湾労働者の福利厚生施設についての義務を明示している。港湾荷役作業は、他の企業に比べて公共性の度合は大きい。港湾作業の能率如何が、日本の産業経済に重大な影響を及ぼすからであり、港湾の施設と荷役能率が高ければ、その港湾の利用度は高くなり、入港船も多くなり、その港湾産業が発展することは明らかであり、それは、地域経済の発展にも寄与する。社団法人横浜厚生協会の業務は、改善協会、推進協会のもっていた給食のための炊飯施設、物資実費販売、食堂経営と、厚生協会のもっていた宿泊所管理を継承したもので、2つの団体の主な業務は炊飯所の経営であったが、統合により、

推進協会の施設を廃止し、改善協会の施設だけを残して業務の能率化と簡素化を図っている。改善協会、推進協会ともに、その設立の趣旨は食糧難に対処し、栄養を確保して港湾荷役労働者の健康と体力を保持、港湾荷役の改善と増強を推進することと併せて作業用必需物資の配給を行ったのであるが、今日では設立当時の状勢とは違って、食糧は豊富になり、自由営業時代となっている。陸上店舗と隔絶した、船内荷役関係は別であるが、他の作業地の何処にでも食糧は求められる。従って炊飯事業の時代は過ぎ去り、福利厚生事業とあるからには、文字通り、労働者の生活向上とそれによる労働意欲を高揚させるためのものとしなければならない。そのため厚生協会の新しい仕事は、住宅対策、保健衛生対策、教養、娯楽対策などに力を注ぐべきである⁽²⁾。

福利厚生事業として各企業は各企業ごとにそれぞれ努力をしているのであるが、港湾労働者が一日の大半をすごす場所は公共埠頭であり、近時接岸荷役船の増加とその中で働く労働者のための福利厚生施設は、食堂、スポーツ施設、教養、娯楽施設等があることが望ましい。近時、人員の採用難と青少年の価値観の変化等から、港湾機能の効率化をはかるためには良質な労働力の確保が必要であり、そのためには、労働時間の短縮、高賃金もさることながら、公共埠頭における福利厚生施設の充実も欠くことのできない存在と考えられる。

注 (1)(2) 伸びゆく横浜港 中出栄三・佐々木清一共著 神奈川民報社発行
p 93—94, p 96—99 参照

6. 先進諸国における福利厚生施設

ここでは、諸外国港湾の港湾労働者住宅、食堂施設について述べてみることにする。

(1) シンガポールの港湾労務者住宅

港湾局アパートの収容数は総計 3,647 の従業員で、そのうち独身者 1,734、世帯持 1,913、標準型 4 階建アパートは 640 世帯を容れ、40 室（フラット）より成っている。1 棟は約 250,000 シンガポール・ドル、1 つの室は 6,000 ドル、

邦貨102万円のコストで、この敷地は港湾局所有地で、土地代はこのコストに入っていない。室料は無料同様で、恐らくアジア最大の港湾労務者住宅であり、港湾局が重要埠頭の作業を直営、直接労務者を常備している⁽¹⁾。

(2) シドニー港の給食船

この給食船は、シドニー港湾局の所有船でオーストラリア共和国の援助で港湾労務者給食を始めたのは1942年シドニー港のグレーブ島であった。その後労務者食堂が増設されて終戦時には食堂が19カ所、キッチンという簡易食堂が6カ所あった⁽²⁾。

オーストラリア港湾労働局最初の年報によると、それまでの3年間において港湾労務者給食費は下掲のような欠損であって、しかも食堂の家賃とか維持修繕費は含まれない赤字であった。

	1947/48	1948/49	1949/50
総 売 上 高	59,551	74,114	72,458
売 上 剰 余 金	29,858	35,291	34,268
諸 掛 り	34,358	51,215	52,826
純 欠 損	4,500	15,924	18,558

(単位ポンド=邦貨換算800円)

(3) ロンドン港労務者食堂

英国の港湾労務者食堂の充実していることは、1941年の埠頭法=ドック・ビルをもつ港務局に対し、適時かつ相当の場所をもって暖い食事をとらせるよう用意すべき義務を負わせている。ロンドン港ビクトリア・ドックでは昼夜を2枚の皿に入れ赤いハンカチーフに包む習慣が、かつて存在していたという⁽³⁾。

(4) メルボルン港のヴィクトリア・ドックの食堂

メルボルン港のヴィクトリア・エリアの港湾労働局雇入事務所内の食堂は200人が一度に椅子にこしかけて食事をすることができる。ここでは、朝食、昼食や、スナックのサービスが行われ、1961年6月から開かれ、港湾労働者の給食に使用されている⁽⁴⁾。

(5) ハンブルグ港海外センター（小口貨物混載センター）の食堂

ハンブルグ港の海外センター（小口貨物混載センター）には、西独はもとよ

り、スカンジナビヤ、共産圏、及び西欧諸国よりの小口貨物が入貨し、このセンターにて行先別に一つのロットに混載され船積されている。この海外センターで取扱う貨物は、精密機械、ボールベアリング等、比較的 VALUE の高い貨物が多いため、各国の船会社が集荷に力を入れている。このセンターの設備は、雨天でも一度に数十隻の船の荷役のできる設備とか、鉄道、トラック貨物の荷受、荷捌に便利なよう設計されている。この事務所には、事務員、沿岸荷役作業員、検査員等が一度にこしかけて食事ができる近代的な食堂が完備されている⁽⁵⁾。

このように先進諸国では、港湾労働者の福利厚生施設の充実のため力をそろいでいる。

注 (1)(2)(3)(4) 港湾の管理開発 向井梅次著 日本ポートシリーズ発行

(5) ハンブルグ港海外センター資料より

7. む す び

港湾労働の近代化とは、若年技術労働者が、たえまなく港湾に流入する職場をいうのであり、港湾労働者の労働条件の向上と一口にいいうが、単に、労働時間の短縮、賃金の引上げにて解決するものではない。さらに、欠かすことのできないものとして、港湾の作業現場における福利厚生施設の充実が必要である。何故ならば、港湾労働者は、その職場に、人生の最も貴重な時間を、そこで費すからであり、特に公共埠頭において、今後、専用埠頭と競合する時代となつた今日、また、他港との競合をする時代になった今日、優秀な若年技術労働者の確保は必須の条件である。ロングビーチ港の港湾局が発行する広報パンフレットには、地上数十フィート上で、コンテナ荷役をしているガントリクレーンオペレーターの写真が表紙に掲載され、その次の頁には、ロングビーチ港には優秀なガントリクレーンオペレーターをようして、コンテナ荷役を迅速に荷役しますと書かれている。東京港と横浜港、神戸港と大阪港、また公共埠頭と

公団埠頭はある意味からいえば競合の時代に入っている。公共埠頭を今後も活発化するためには、近代的な港湾施設の造成は必要ではあるが、それを運用する港湾労働者の技術の向上は絶対の必要条件であり、その中で、各企業サイドで出来うるものは前向きの姿勢で取組まなければならないが、とくに公共埠頭においての福利厚生施設の充実も、公共埠頭における荷役を活発化することに役立つのである。

地域社会からみれば、入港船の増大は、その地域経済をうるおすことになるし、港湾産業の立場からいえば、荷役の正確、迅速は、利用者の信頼に応えることになり、利用者と港湾産業の結びつきを一層強化にし、経営基盤の確立に寄与できるし、また、労働者側から見れば、福利厚生施設の拡充は、毎日の仕事に意欲が出て、実質賃金の向上ともなる。終戦後米軍荷役が横浜のノースピア・センターピアにて行われていたが、施設の内容はともかく、各上屋に、ダンネージを利用して作られた休憩所と、そこにはブリキ罐を半分に切ったすいがら入れが用意され、船内、沿岸荷役労働者の休憩場所として作られていた。また、各ピアに、食堂と、パンやそばを売る売店も作られていた。現在の港湾労働者は質的に大いに変化をとげている。8・18答申の中で述べられている、良質な港湾労働力の確保のためには、各港湾産業はもとより、港湾管理の立場にある港湾管理者もこのことを十分考える必要があるものと考える。

財務諸表からみた鉄鋼専門埠頭

—主要埠頭を事例とした一考察—

山村 学
(流通経済研究所)

目 次

- 1 はじめに
- 2 鉄鋼専門ないしは専用埠頭機能と役割の変化
- 3 代表的な鉄鋼埠頭の財務諸表分析
- 4 鉄鋼埠頭の経営からみた今後の課題

1 はじめに

重化学工業化によってもたらされたわが国の高度成長は、資本制生産様式の必然的結果ともいえるマスプロ構造（量産化に伴う効率的な大量流通と大量消費構造の形成までを含む）を形成せしめてきた。

このような物流量増大の過程において、港湾の機能がとくに重視され、鉄鋼の場合などは、いちはやく公共的専門埠頭の出現をみたのである。

しかし、これらの埠頭も今日では、本来の公共的意図が名目化し、特定企業による専用的な利用傾向を強めているし、また、近年の特徴となっているのは、鉄鋼メーカーの直営埠頭や荷主（鉄鋼メーカー、商社など）を中心とした私企業経営体の専用埠頭が数多く建設されてきていることであろう。

かかるごとき専用埠頭化の傾向は、鉄鋼メーカーの自己完結的な物流合理化推進の方向にはかならないといえる。

本論は、鉄鋼メーカーの港湾埠頭進出意図を物流要路における支配強化であるととらえ、その結果としてあらわれてきている物流経費の低減化が、鉄鋼専用埠頭の経営内容にどのような影響を与えるかを若干なりとも考察してみよう

とするものである。(注1)

2 鉄鋼専門ないしは専用埠頭の機能と役割の変化(注2)

都市の機能形成からみた場合、必要物資である鉄鋼を効率的に受入れ、しかも都市の負担を最低限にとどめることによって大量物流のメリットを市民に享受せしめる体制が確立されねばならないが、公共的鉄鋼専門埠頭の建設は、かかる観点から行われた港湾政策の一つであったといえる。(注3)

しかし鉄鋼埠頭の機能なり役割は、昭和30年前後に比し、大きく変化してきている。

(1) まず昭和20年代後半～30年代前半までの経過概要からみてみることにしよう。

鉄鋼生産の合理化が進み、海上輸送量が増大するにつれて、

① 従来の、いわゆる指定河岸（倉庫）のみでは荷捌能力に不足を生じることが予測され始めたこと。

② もし新しい倉庫（河岸）を建設するとすれば、隅田川筋にあった「日鉄千住倉庫」のように規模のメリットが追及できる大型荷捌倉庫（河岸）が望ましいこと。

③ そこで港湾管理者と協同で用地手当を行えば、最も有利と思われる場所を確保することができ、しかも効率的な荷捌きを行える倉庫施設計画が、双方の専門的立場を結集したものとして策定し得ること。

などから、最初に東京鉄鋼埠頭が実現し、つづいて大阪、名古屋などにも同様な埠頭倉庫が建設されてきた。

この過程で、既存の港運業界（とくに艸部門が中心）が、既得権侵害と業界の秩序維持問題をたてに反対運動を展開しつづけてきたことは周知の通りである。

しかし当時の鉄鋼埠頭利用実態は、接岸しても艸取り数量の方が上まわっており、あまり効率的な利用は行われていなかった。その上、埠頭倉庫の機能なり役割もメーカーのヤード延長として在庫管理を主体とする倉庫的機能のほか

に、船車仲継品の積換え河岸および商社を対象として保管荷捌きを行う営業倉庫的役割の一部を果しているに過ぎなかつたのである。

したがって、従来の倉庫（河岸）と同様に、単に入れるための埠頭倉庫であり、今日のような納期調整による適時、適量、適寸化の即納体制（ジャスト・イン・タイム体制）確立を要請されている、いわゆる「流通倉庫」（出すための倉庫）とは程遠い内容のものであったといえる。

（2）昭和30年代の後半からは、需要先への納入条件がシビヤになり、前述の流通埠頭倉庫体制の確立が要請されるに至った。

この頃から、小型鋼船の専航化や鉄鋼輸送の各種専用手段が登場し始めて、大量定型的な輸送方法へと転換がはかられていったのである。

鉄鋼埠頭も、メーカーを中心とした物流経費節減のための一貫的な合理化過程の中で、その一翼をになわされることになり、今日では需要の多様化に対応し得る、より効率的な流通拠点としての機能をもつに至っている。

このように、簡単な加工までも含めた鉄鋼流通（加工）基地への転換過程をみてみると、

① 公共的鉄鋼専門埠頭の場合には、営利追及を目的とする私企業性と公共性との間に種々の相反する阻害要因があったこと。

② とくに一貫直営体制確立が、既存の物流業界との摩擦問題をひきおこすことにもなるので、新規事業進出への意思決定も遅延しがちであったこと。

③ また特定メーカーの合理化対策にのみ協調度合いが高まっていけば、専用（利用）化の懸念があること。

などが主な理由となって、一方には私企業による専用埠頭化、すなわち産業資本の直接的な港湾進出を許す結果となつていったのである。

したがって、公共的鉄鋼専門埠頭と私企業の鉄鋼専用埠頭は、経済的な企業性追及の面からみるならば同様な機能なり役割を果すために、おたがいが競争条件下におかれていったといえよう。

なお鉄鋼専用埠頭に多くみられる特徴をのべれば、垂直的結合による各物流事業部門の吸収合併や水平的結合による同種事業部門の吸収合併などを進めて

企業規模の拡大化と事業内容の充実化をはかってきている。また親会社（鉄鋼メーカー）の援助を背景として、自己の補完部門である下部機構の系列強化を進め、一方では親会社直系の他関連企業とも緊密な提携化をはかっている。

（注4）

3 代表的な鉄鋼埠頭の財務諸表分析

各鉄鋼埠頭のうちでも今回はとくに、代表的な公私合弁体と私企業体のものを対象とし、それぞれの資産内容や収益力などを比較することによって、現状の経営実態をはかり知ろうとしたものである。

ここで分析に入る前にまず、経営形態別にみた鉄鋼埠頭をいくつか例示すると、

- ① 公私合弁による経営形態のもの
 - 港湾管理者が50%以上の株式所有
 - 東京鉄鋼埠頭
 - 大阪鉄鋼共営埠頭
 - 名古屋港鉄鋼埠頭など
 - 港湾管理者が50%未満の株式所有
 - 日明鉄鋼埠頭倉庫
 - 秋田鉄鋼埠頭など
- 〔②〕 私企業による経営形態のもの
 - 鉄鋼メーカー系列の私企業体
 - 京葉鉄鋼埠頭
 - 日本钢管鉄鋼倉庫
 - 住金埠頭など
 - 鉄鋼メーカーの直営形態
 - 新日鉄千葉鋼材ヤード
 - 住金磯子埠頭作業所など
 - 鉄鋼メーカー系列の船会社による直営形態

神鋼市川サービスセンター、川崎港川崎埠頭、川崎港川崎埠頭など

○ 大手商社系列の私企業体

大阪南港鉄鋼埠頭（伊藤忠商事）

三井埠頭鉄鋼センター（三井物産）

三井名古屋鉄鋼センター（〃）など

○ 大手商社の直営形態

岡谷鋼機空見埠頭

住友商事川崎倉庫

大阪鋼材三軒家倉庫など

○ 大手物流業者の経営

朽木汽船福崎埠頭

富士興業

日通本牧埠頭

産業振興横浜埠頭など

があり、これらはすべて複数の船舶接岸荷役を行い得る埠頭で、しかも同一構内に沿岸、倉庫、加工、配送などの近代的設備をもつといふいわゆる装置産業化した代表的なものである。

この中から分析の対象とする埠頭をいくつか選んだわけであるが、その基準は、

① 経営形態別に比較するため、公私合弁のものと私企業に分け、双方とも鉄鋼メーカーの直接利用度合いが50%以上のものとした。これは埠頭経営に対してメーカーから受ける影響問題を重視したためである。

② また、近代的サービス産業としての鉄鋼埠頭は、前述の通り規模のメリットを追求してやまない装置性の資本集約型である反面、労働集約的な部分の併存も要請されている。

しかし企業の固定資産構成は大きくなる傾向にあるので、埠頭面積2万坪以上、総取扱い貨物量3万屯以上、しかも近代的諸物流施設を保有しているばかり

りでなく、資本金も3億円以上の企業に限定した。

（）さらに港別、企業体別の比較を容易にするため、他港または他地区に作業所をもたず、一港内ののみの独立した企業体とした。

また年度別比較の面も考慮して、昭和46年度決算までに、すでに3年以上事業を継続しているものに限定した。

（）一方、財務諸表の公開に積極的な協力をしてくれる埠頭に焦点を当てる。

その結果として、公私合弁による経営形態のものでは、東京鉄鋼埠頭、大阪鉄鋼共営埠頭、名古屋港鉄鋼埠頭の三社を、また私企業では京葉鉄鋼埠頭と日本钢管鉄鋼倉庫の三社を選び出したわけである。（別表1参照）

（1）各埠頭の貸借対照表に関する考察

さて、いよいよ各社の財務諸表を考察するわけであるが、

（①）金額表示を多くしても、比率法分析にとってあまり意味がなく、むしろはんざつになること。

（）また、金額表示は先方の好意を尊重して、極力さけるべきであること。

（）各埠頭の正式名称が長すぎるため

東京鉄鋼埠頭は「T T F」

大阪鉄鋼共営埠頭は「O T F」

名古屋港鉄鋼埠頭は「N T F」

日本钢管鉄鋼倉庫は「N K W」

京葉鉄鋼埠頭は「K T F」に、それぞれ簡略呼称化したこと。

などを前提にしている点を、まずことわっておく。

（①）流動比率について

これは流動資産と流動負債の割合であって、流通負債の何倍に当る流通資産をもっているかということを示すものである。

したがって流通負債に対する支払能力の度合いをはかれるもので、一般的には200%以上になるのが理想とされている。

各社の昭和47年3月ないしは4月期の貸借対照表から流通比率（流動資産÷

別表1 各鉄鋼埠頭の主要内容比較表

埠頭別 項目別	東京鉄鋼埠頭	大阪鉄鋼共営埠頭	名古屋港鉄鋼埠頭	日本钢管鉄鋼倉庫	京葉鉄鋼埠頭
設立年月	S32.10.7	S38.6.21	S39.6.1	S37.5.一	S43.6.4
営業開始年月	S34.4.一	S39.11.一	S40.10.1	S43.7.一	S44.12.一
資本金	17億円	払込4億円 授權16億円	6億円	10億円	払込3億円 授權6億円
従業員	約350名	約150名	約100名	約250名	約170名
主な株主	東京都、主要鉄鋼メーカーおよび商社、船会社など	大阪市、主要鉄鋼メーカーおよび商社、間口、大都	名港管理組合、主要鉄鋼メーカーなど	日本钢管および日本通運	新日鐵、淀川製鋼および主要商社
敷地面積	約2.5万坪	約2万坪	約2万坪	約3万坪	約3万坪
営業内容	港運業、倉庫業、道路運送業、加工業ほか	左に同じ	左に同じ	左に同じ	左に同じ
下請関係	船内、検査は下請トランク運送は取扱事業のみ	船内、沿岸は下請トランク運送は取扱事業	船内は下請、沿岸一部下請、トランク運送は取扱事業	船内、船廻漕は下請、トランク運送は取扱事業	船内の極少部分下請、加工、トランクの一部下請
主な利用先	新日鐵が総量の 85~90%	同左で70~80%	同左で70~80%	日本钢管が殆んど 100%	新日鐵80~90%, 商社10~20%

注 上記の主要内容は、S47.5現在のものであり、各社の営業案内とヒアリングにもとづいて作成した。

流動負債×100%) を割り出してみると

T T F	90%
O T F	200% ※
N T F	90%
N K W	90%
K T F	500% ※

となり、理想的なのはO T FとK T Fのみであることがわかる。

しかし流動比率が、いかに高くても流動資産の内容に、不良な在庫や不良債権などを多くかかえている場合もあるので、当座比率（当座資産÷流動負債×100%，または流動負債に流動負債性引当金を加えたもので割った率）が100%以上あること、さもなければ流動負債の返済に端的に充当できる度合を見るため現金比率（現金、預金÷流動負債×100%）で20%以上あることが必要とされている。

この点では、他の各社ともほぼ同様であり、ますますの比率を保持しているといえる。

② 固定比率について

固定資産と資本の割合をみる固定比率（固定資産÷資本×100%）は、資本の固定化度合を示しているといえるので、100%以下、すなわち資本の額が固定資産をまかなって、なお多少とも余裕をもっていることが必要であろう。

とくに資本と固定負債の総額以上の固定資産であれば、短期返済の流動負債をあてることになるので経営内容は、不健全となってくる。各社の固定比率をみると

T T F	110%
O T F	70%
N T F	200%
N K W	390% ※
K T F	320% ※

になっており、私企業経営形態のN K WとK T Fが圧倒的に高い比率を示して

いる。

しかし返済期限の長い固定負債で補われており、その上固定負債性の引当金も補充されていることから固定資産対長期資本比率では、ほぼ100%前後におちついている。

この点で、OTFは健全そのものであるといえる。

④ 負債比率について

資本と負債の比較によって資本構成をみた場合、負債比率（負債÷資本×100%）が低いほど経営内容は健全であるといえる。

各社の負債比率は、

TTF	39%
-----	-----

OTF	35%
-----	-----

NTF	143%
-----	------

NKW	400%
-----	------

KTF	450%
-----	------

となっており、NKWとKTFの負債比率が非常に高い。これは公私合弁のTTF、OTF、NTFに比して両者とも営業開始後の日が浅いことを考慮に入れる必要があろう。

⑤ 自己資本比率について

自己資本を使用総資本で割った100分比が自己資本比率であり、この各社別内容は、

TTF	72%	※
-----	-----	---

OTF	74%	※
-----	-----	---

NTF	41%	
-----	-----	--

NKW	20%	
-----	-----	--

KTF	18%	
-----	-----	--

となっている。

この中で自己資本（資本金、法定準備金、剰余金）比がとくに高いのは、公私合弁のTTF、OTF二社で、同じ公私合弁体であってもNTFは低率であ

る。

(2) 損益計算書関連の考察

まず売上げ高を使用総資本で割った使用総資本の回転率をみてみよう。

① 使用総資本の回転率について

T T F	0.5
O T F	1.0
N T F	0.3 ※
N K W	0.3 ※
K T F	0.6

という結果になり、公私合弁ではN T F、私企業ではN K Wが低率である。

これは資本の利用度が低いことを意味するので、N T FおよびN K Wは改善の余地があるというべきであろう。

つぎに損益計算書内容から各社別、年度別を行ってみることにする。

② 売上高利益率について

売上高利益率は、俗称として荒利益率または差益率とも呼ばれており、原価政策と価格政策の適否を示すとともに、利幅の大きさを表わす比率とされている。

各社の年度別売上高利益率(売上総利益÷売上高×100%)は、

	S 44	S 45	S 46
T T F	31.7%	27.9%	23.4% ※
O T F	22.6%	20.9%	10.8% ※
N T F		18.2%	18.7%
N K W		35.3%	19.8%
K T F	25.0%	26.6%	27.9%

となっているが、公私合弁ではT T FおよびO T Fの低下傾向とN T Fの比較的低率とが目立つ。

一方私企業の場合は、K T Fが順調に比率を高めているのに対し、N K Wは低率化してきている。

② 営業利益率について

営業利益率（営業利益÷売上高×100%）は、営業政策および営業費管理の適否を示す比率であり、各社の実績比率を年度別にみてみると、

	S 44	S 45	S 46
T T F	15.4%	9.0%	4.9%
O T F	11.9%	10.1%	4.6%
N T F		0.6%	2.9% ※
N K W		22.7%	12.7%
K T F	15.4%	16.5%	15.5%

となっている。

これはN T F の増率を除き、他はすべて低下傾向にあるが、総体として売上原価や一般管理費などの上昇に起因するものと解される。

③ 経常利益率について

経常利益率（経常利益÷売上高×100%）は、企業の経営政策とともに財務、金融政策の適否を示す比率であるが、各社の年度別内容は、それぞれ

	S 44	S 45	S 46
T T F	13.0%	6.9%	3.2%
O T F	13.2%	11.6%	2.1%
N T F	—	(△2,400万円)	(2,000万円)
N K W		6.4%	4.1%
K T F	4.4%	5.6%	5.2%

となっている。

ここでヒアリングを含めた若干の分析で、次のようなことがわかった。すなわちT T F は、自己資本（資本+諸積立金）で設備がまかなわれ、金利は単に運転資金に対するもののみであること。またO T F は、自己資本の60~70%しか設備に投資されておらず、残額を現、預金で留保しているため金利負担がない。現状ではむしろ受入利息による比率の方が営業利益率を上まわる状態であること。

一方、N K WとK T Fは借入金依存度が高く、金利負担のために利益率が低下していること、などである。

④ 一般管理費率について

販売および一般管理費を売上高で割った百分比、すなわち一般管理比率の各社別、年度別内容は、

	S 44	S 45	S 46	
T T F	16.4%	18.8%	18.5%	※
O T F	10.5%	10.8%	10.3%	
N T F	—	17.6%	15.8%	※
N K W	—	12.8%	7.5%	
K T F	9.5%	10.1%	12.4%	

となっているが、この中でも公私合併のT T FとN T Fの率が比較的高くなっている。

⑤ 使用総資本経常利益率について

つづいて貸借対照表との関連から、経常利益を使用総資本で割った百分比を年度別にみてみよう。

各社別の内容は次の通りである。

	S 44	S 45	S 46	
T T F	6.5%	3.6%	1.5%	
O T F	13.6%	13.7%	2.1%	
N T F	—	(△前掲赤字)	(△同左)	
N K W	—	1.2%	1.0%	
K T F	2.3%	3.0%	3.0%	

⑥ 自己資本利益率について

つぎに自己資本がどれだけの収益力をもつかという点から、自己資本利益率(当期利益÷自己資本×100%)を眺めてみると、

	S 44	S 45	S 46	
T T F	5.6%	3.1%	1.3%	

O T F	10.3%	10.2%	1.8%
N T F		(△前掲赤字)	(△同左)
N K W		1.1%	1.0%
K T F	14.3%	18.2%	10.8% ※

となる。

この内容からみる限りでは、私企業K T F の自己資本が抜群の収益力をもっているということができるよう。

⑦ 従業員当りの売上高について

最後に従業員当りの売上高を年度別にみてみると、〔() 内は年度別在籍従業員数を示す〕

	S 44	S 45	S 46
T T F	(380人)	(356人)	(335人)
	3,660千円	3,853千円	4,002千円
O T F	(142人)	(155人)	(138人)
	4,512千円	4,979千円	5,002千円 ※
N T F	—	(110人)	(94人)
		3,016千円	3,585千円
N K W	—	—	(257人)
			5,200千円 ※
K T F	(158人)	(166人)	(168人)
	4,854千円	5,669千円	6,104千円 ※

となり、公私合弁体ではO T F の1人当たり売上高が多い。また、私企業体はK T F が、最も多く、N K Wも公私合弁体以上となっている。

(3) 財務諸表分析上の問題と限界

本論において事例分析の対象とした各鉄鋼埠頭には、数字で表現できない数多くの特性や問題点が内在していることは言うまでもない。

これらの一長一短は、今後の検討課題としてとり上げていくつもりであるが、

① わが国の場合にみられる特有な問題は、負債過多現象（負債対資本の比率からみた場合）が一般的なものとなっている。

したがって資本金、準備金、剰余金を含めた資本全体の構成から判断する必要があるものの、収益力との関係からみて資本構成を云々することは非常にむずかしいといわねばならないであろう。

② とくに、前項の分析からみても明らかな通り、企業経営の合理化による収益力増大を目指す場合、一方においては、所有総資産との釣り合いという限界があることを十分に理解しなければならないであろう。

③ また、企業会計上の保守性や継続性などの原則をふまえて分析を行うにしても、今日の物流部門において顕著な傾向となっている一括外注化、または一部外注化、換言すれば下請化増大の傾向といえるが、この実態把握が困難であり、表現された数字のみの分析に終始せざるを得ないという問題を残している。

かかる実情を考えた場合、ここで財務諸表の部分的一考察から判断するのは、多少冒険的であり、危険な表現のそしりをまぬがれないかも知れないが、過去の傾向からみて私企業経営による鉄鋼埠頭の方に、幾分なりとも優位性を認めることができるといえるのではなかろうか。

4 鉄鋼埠頭の経営からみた今後の課題

大量の鉄鋼材を取扱う港湾は、流通拠点の代表的な存在であり、つねに効率的なターミナル機能を十分に発揮することが要請される。

ここでは本論の主旨に反するかも知れないが、とくに総合交通システム化の方向に視点をおき、これから鉄鋼埠頭経営対策についての課題を、若干なりとも提起しておきたい。

(1) システム化の概念について

まずシステムの形態に関する一般的な概念は、「多くの要素が互いに関連をもちながら全体として共通の目的を達成しようとしている集合体」であるとされているので、システム化とは、このような関連をもたせることであるといえ

る。(注5)

これを港湾における鉄鋼の物流システム化という点からみれば、港湾において物流機能を形成している多くの諸要素を相互に依存し合う機能としてとらえ、有機的な体系化をはかっていくことである。

(2) 港湾における物流システム化の進展方向について

日本鉄鋼業の発展は周知のごとく、臨海性志向型の巨大新銳製鉄所を次々と出現せしめていったが、

① これと併行して、各鉄鋼メーカーの内航部門は、インダストリアルキャリアーの代表的存在となってきていること。

② また一方では、初頭にのべたごとく、鉄鋼の総合的流通（含加工）基地化のため、特定の鉄鋼メーカーによる鉄鋼専門埠頭の専用化傾向が進んでいくことや、鉄鋼メーカー直営の流通基地、系列私企業の経営形態をとった鉄鋼専用埠頭の増加をみていること。

などから、各鉄鋼メーカーは、それぞれ独自の物流システム化を志向しているといえる。

しかしこのような物流システム形成の方向は、流通過程における同業他社との競争手段に供されるためのものであるし、メーカーを頂点とした縦の系列ないしは支配強化以外の何ものでもないわけである。

例えば、今までの物流合理化対策をみても、

① 体質改善を目的とする業者間集約の枠をこえた一貫的な物流機構は、利用主体である鉄鋼メーカーの方針、ないしは要請にそってオルガナイズされてきているし、

② 合理化の成果も、極力ノウハウ化されるため物流業界はいわゆるグループ企業化を強く要請してきた。

⑤ 同時に基本施設の不足対策では、既存の一般業者との共存をはかる建前のみを前面におし出すことによって、自己に不利な港湾問題を社会的な問題へと巧みにすりかえながら公共施設の拡充をはからせてきたことなどが、容易に理解されよう。

(3) 専用埠頭化の基本的問題点

港湾における物流システムの形成主体が、鉄鋼メーカーのごとき特定企業にのみ限定されてしまっているのであれば、現状の制度なり、政策面に不当性や欠陥があるといえる。

港湾の場合は、業界の秩序をゆがめ、物流事業の健全な発展を阻害する要因こそ最も重要な問題とされねばならないが、一例として

① 鉄鋼業界の場合などは、不況カルテルが容認されていることによつて、物流部門を含めた同一グループ内の限界企業が存続しつづけている。これは産業構造の転換過程を阻害する一因ではなかろうか。

② また港湾における公共施設の整備拡充結果からみて、その効果はほとんどと言っていい位、地域社会に還元されていない。

このような制度なり政策のもとでは、結局特定企業の発展のみにしかつながらないのでなかろうか。

もちろん、公共財としての港湾を整備する背景に地域住民の潜在的ニーズがあって、これを実現に移したのであれば、政策上におけるシステム形成の必要性も否定するものではない。

問題は、公共施設全般についての適切な配置と公正な利用が前提条件となっているかということなのである。

(4) 今後の課題

鉄鋼埠頭は若干のヒアリングと財務諸表の部分的な内容からみただけでも、鉄鋼メーカーに対して作業や料金面などからつねに、追従的な協調体制を保つてきていることがうかがえる。

その上、鉄鋼の生産面を中心とした販売政策の浸透や計画生産化などに加えて、物流行程の管理と把握の容易性追及も行われているので、鉄鋼埠頭は体質的に

- ① 種々の面からリスク負担の度合が増大してきたこと。
- ② 用役生産内容の多角化にともなって、生産的弾力性が弱まりつつあること。

⑧ 物流経路や手段などの細分化または多元化によって、即応体制に不足する面がでてきていること。

⑨ 不況時における経営弾力性が欠除してきていること。
などがあげられる。(注6)

このような鉄鋼埠頭の経営環境変化からみても明らかな通り、鉄鋼メーカーは従来の基本的な考え方や行動を反省、再検討しなければならない転換期にあるといえるであろう。

また、かかる観点に立つならば、港湾における物流システム化の進展を正しく理解するためにまず、鉄鋼埠頭の経営分析を行い、その実態を把握していくことが、当面の必要条件であり、また緊急的な課題でもあると思われる。

注 1 埠頭の様態には、利用形態からみると①一般貨物のほとんどを取扱う公共的なものと②鋼材とか、木材というような特定の貨物、コンテナのごとき特定荷物、外航定期のみという特定航路貨物などを取扱う特定的なものがある。

また所有形態からみると公有(第三セクターを含む)と私有とがあり、これらの組合せから、公有および私有別の一般貨物取扱埠頭と特定貨物専門取扱埠頭に、それぞれ区分することができる。

鉄鋼を取扱う埠頭の場合は、当初計画されたのが第三セクター(利用者側である鉄鋼メーカー、船会社、港運業者などと港湾管理者の共同出資による経営形態のもの)による公共的物資別(鉄鋼という貨物に特定化した)専門埠頭であった。

しかし鉄鋼という物資の特定化から利用者の特定化、すなわち特定荷主に限定された専用利用化という傾向を生み出している。

例えば東京鉄鋼埠頭は取扱量の約90%が、また大阪、名古屋の各鉄鋼専門埠頭は約70%～80%が新日鉄の鋼材で占められ、しかも新日鉄との直接契約による荷役量なり売上高が各埠頭ともすべて50%以上となっている。

2 鉄鋼を取扱う専門埠頭は利用者がほとんど特定化されているので、所有関係からみた経営上の比較区分などを行う場合を除き、一般的には単に「鉄鋼埠頭」と簡略化した表現を用いることとする。

3 物資別公共専門埠頭の整備問題については、「港湾問題研究 No. 2」(東京港湾問題研究会編)の山本和夫論文「物資別公共専門埠頭について」(大都市港湾における埠頭経営問題)を参照されたい。

4 鉄鋼メーカーの系列強化傾向とその支配構造的一面については、拙稿「港湾産業と鉄鋼産業」日本港湾経済学会年報 No. 9 (1971)『現代港湾の諸問題』所収、成山堂書店刊を参照。

- 注 5 ウエブスター辞典によれば、「システムとは、ある共通の計画にしたがうか、或いはある共通の目的に奉仕する多種多様の部分から形成される一つの複合体」であるとしている。
- 6 鉄鋼の物流業界に関する経営体質変化の問題は、拙稿「現状における大都市交通の諸問題」港湾問題研究No. 2 (1972) 東京港港湾問題研究会編、および「鉄鋼加工業における物流合理化の推進方向」流通設計 (1973・7月号VOL 35) 輸送経済新聞社刊を参照。

料金受
取人払

郵便はがき

1 6 0 - □ □

新宿局承認

905

差出有効期間
昭和49年7月
15日まで

(受
取
人)

東京都新宿区

南元町四番地五一

成山堂書店

愛読者係

御中

通信欄(ご意見や、お気付の点など)

このカードを用い、ご遠慮のないご意見を、お手数でもご記入の上お送り下さい。出版の貴重な資料として保存します。



港湾経済研究 No.11

港湾と地域経済・社会

(分)3056 (製)24024 (出)3819 48・11

芳名		年令	歳
現住所 (通信連絡先)			
勤務先又は 学校名(専攻)	郵便番号 ()		
勤務先 の住所			
職名または 専攻部門	担当の 先生名		

■ 本書を知った理由

1. 当社図書目録

2. 書店実物

3. 広告

新聞名()

雑誌名()

4. その他

()

■ 本書に対するご意見・ご感想

1. 良い点

2. 悪い点

3. その他

総合評価



■ 今後どのような図書の刊行を望みますか、具体的にご記入ください。

お買上げ書店名	市	町	書店
お買上げ期日	年	月	図書目録無料進呈 { 送れ 不要 }

港湾労働者の労働時間に関する一考察

—長時間労働の実態と時間短縮の展望—

土居 靖範
(港湾総合研究所)

目 次

1. はじめに
2. 港湾労働の特質とその変化
3. 港湾労働における長時間労働の実態とその影響
4. 労働条件の劣悪性とそれをもたらした要因
5. 労働時間短縮の諸条件の成熟
6. 時間短縮の展望

1. はじめに

本稿は昨年の第10回大会（神戸で開催）自由論題として報告した「港湾労働と時短問題」を、新たな構想の下に書き上げたものである。ここでのねらいは長時間労働の実態をうらづけ、港湾労働に長時間労働を強いる要因とそれをささえている体制なり条件を析出し、今ようやく成熟してきた時間短縮の条件を展望することにある。長時間労働の実態にかなりの紙幅をさいたが、それは「労働者階級の状態は、現代のあらゆる社会運動の実際の土台であり出発点である。なぜなら、それは、われわれのあいだに現存する社会的困窮の、最高の、もっとも露骨な頂点だからである」というエンゲルスの指摘を認識したことである。

ところで労働時間と賃金とは密接不可分に関連しており、一方のみを切り離して単独に分析しても不十分ではあるが、とりあえずのステップとして労働時間を中心においた。賃金と労働時間の総合的な分析については、次の機会を期したい。

2. 港湾労働の特質とその変化

(1) 港湾労働の規定

港湾労働をとりあげるのであるから、まずもってその内容を規定しておくべきであろう。

港湾労働とは、「一般に船舶により運送する物品の港湾における船積・積付・荷揚げその他これに関連して行なわれる作業等いわゆる船舶荷役作業を対象とする労働⁽¹⁾」である。

これら作業は今日では船員は行なわず、もっぱら港湾労働者が行なっている。港湾労働の経済的性格を規定するならば、港湾労働は海上輸送労働の一部分として存在するもので、港湾労働も交通労働の範ちゅうに入り、生産的労働に属するものである。

ただ港湾労働は、はしけ運送をのぞき本質的には荷役労働であり、一般交通労働が輸送対象の位置変化（距離の克服＝線的）という有用効果生産を行なうのに対し、港湾というターミナルで発生する労働（＝点的）であることから、交通労働でありながら、一般工業における労働にやや近い面をもっている。問題となるのは、専用の工場埠頭での荷役労働であるが、これは工場内のベルトコンベアによる輸送作業を交通の範ちゅうに入れないと同じ解釈で、交通労働ではなく、工場内労働である。

(2) 港湾労働の特質

(1)で港湾労働は交通労働であると規定したように、一般に港湾労働は交通労働としての共通の特質⁽²⁾をもつものであるが、特に港湾労働の特質をあげると、次の諸点を指摘しうる。

- ① 波動性が特に高い（月末月初の集中、季節的にもある）→ピークとオフピークの差が激しすぎる→日雇労働⁽³⁾に高く依存、また残業、夜間労働が常態化。
- ② 屋外作業や船艤内作業が中心で、危険性が高い。
- ③ 日々労働の場が変わる（ジプシー的）→ロスタイム多い。

- ④ 協同労働である——特に船内荷役はギャング制をとる。
- ⑤ 肉体的超重労働（＝重筋労働）が今まで主力；海上輸送の技術革新により、今ようやく荷役の機械化がすすめられ、技能労働へ一部変わりつつある。

（3）港湾労働の変化

戦後、港湾における労働の変化が、そのきざしを見せはじめたのは昭和30年代後半に入ってからである。

この時期には新しく埋立てにより臨海性工業が多数立地したが、そこで港湾は、原材料、原油の扱いを中心とする港湾で、ほとんど専有化（＝私有化）されている。これら専用埠頭における荷役は機械化され、いちじるしく省力化された。サイロ、シーバース、アンローダー、ショアクレーン等の荷役装置は、ごく一部の者をのぞいて、港湾労働者を不要化していった⁽⁴⁾。

他方、雑貨を主体とした公共埠頭では、昭和36年頃より、激しい“船ごみ”を示し、多数の滯船をもたらした。これは“高度経済成長政策”的進展により激増してゆく貨物量の取扱いに、在来の荷役設備と不足気味の肉体労働者を主体とした荷役労働では対応しきれなくなったのが原因である。そのため港湾施設の拡充と労働力の確保が、荷主および船会社より強く要請され（昭和39年の旧3・3答申に結実），それを受けて国家的なサイドからの介入が実施されるに至るのである。

その結果、港湾施設の拡充と荷役の機械化（フォークリフト、ベルトコンベア等の使用）が進み、従来主力であった肩荷役が機械荷役におきかえられ、労働の内容が、一部技能労働に変化していった。しかしそれでも今なお船内荷役、沿岸荷役ともに単純作業の重筋労働が支配的で人間が機械に使われる状態を脱していない。すなわち、港湾荷役の機械化は人力のなし得ぬ重量的運搬を機械が代替し（それらは従来は重筋労働に耐えうる港湾労働者の作業部分であった），機械作業の前後に付随する補助作業が、単純労働としてより低質な労働者による人間労働作業として、残されている。そして部分的機械化により、一層の労働強化がはかられることになる。即ち、港湾労働における労働強度⁽⁵⁾

の増大は、荷役量の増大とともに機械工程のスピード・アップ、機械化工程に接続する前後の作業密度の増大という形をとって強化されるからである。

そうした中で、1967年(昭和42年)9月アメリカのマトソン社の北米太平洋定期コンテナ船 Pacific Trader が東京港に入港したことにより、国際的なコンテナリゼーションの波が日本にも打ちよせてきた。コンテナリゼーションの強行により、おのずと港湾労働も変容していった。これについて柴田悦子氏は次のように指摘している。「この段階では、港湾労働の本質そのものが変化し、コンテナ埠頭における荷役は、完全機械化され、在来船の船内、沿岸荷役労働者に代ってコンテナクレーンの操作、トラック運転手、ストラドルキャリアー運転手など、特殊熟練労働者が要求される。フレートステーション内の労働も、ほとんどフォークリフト作業で、日雇労働者はもちろん、在来船における熟練工はほとんど役立たない。コンテナリゼーションは、港湾労働を全面的に無くし、それとともに、従来の港湾運送業を不要化せしめて、タリー、通関、検定等の業務も省略化され、港湾全体を一大変革の渦に巻きこんでいった⁽⁶⁾。」

コンテナ船の出現は、その出現以前の、個々の企業における部分的機械化による省力化とはちがって、従来の港湾労働全体を大きく縮少させることになり、それが今日の港湾「合理化」の主要な要因となっていることは周知のとおりである。

コンテナ荷役には、従来の船内荷役や沿岸荷役の区別はできないのだが、CFS作業そのものは、現行事業法4種(沿岸)免許所持の専業者から派遣の、ホークリフト運転員を含む数名の作業員が従事しており、またラッシング作業員は船内または関連業者から派遣されて行なっている。

港湾のこうした激動の中で、ただひとつ変わらぬものがあった。それは港湾労働者の作業環境や労働条件の悪さである。

- 注 (1) 河越重任「港湾労働者をめぐる問題」(日本労働法学会編『新労働法講座』第8巻、「労働保護法(2)」有斐閣 42年8月刊) 372~373頁より引用
 (2) 交通労働の特殊性として佐竹義昌教授は次の8点を指摘している。(岩波書店刊『経済学辞典』331~332頁より引用)

- ①交通用役の生産販売工程は、生産物が無形の用役のため、その時所の需要に制約され、完全な自律性をもたない。作業工程はその時所の需要の不規則性に支配されるので、計画的管理は妨げられ、災害発生の可能性も大となる。② 不規則な需要に対応する業務量の分布も時所的に不均等となり、部分的に労働強化あるいは遊休労働（作業間合・手持）を発生させる。このため資本の要求ではなく需要者の要求による労働強化が生じる場合がある。また業務量密度の不規則な波動は、作業の習熟効果を十分に発現させない。これらは労働力の適正配置を困難にする。③ 作業の連続性・定型性を要件とする工程の機械化が困難となる。④ 大量交通機関の多くは公共性の要求あるいは技術的必要から長時間連続運転を行なうため、深夜・徹夜労働と交替制が不可避となり、それに従事する労働者の生活時間は不規則になる（例、鉄道の1昼夜交代・船舶の航海当直）。この点でも労働は強化され、労働力再生産は阻害される。⑤ 用役の生産販売上の技術的制約と作業域の分散のため、とくに大量交通機関における労働力の職種別構成は多様複雑である。また全体として統一的集権的な管理が実施されるとともに部分的には独立の分権的管理をする場合もあるので、管理組織も独自の弾力性を要求される。⑥ とくに輸送機関では、高速で移動する設備の運転操作労働は、静止している作業機の操作よりも困難な作業条件を課せられる。設備補修・用役販売などの間接的労働も、この移動による悪作業条件に間接に制約される。これは震動・動搖・騒音・煤煙・気温気圧の変化などで、技術の進歩により軽減されるが、労働生産性を制約する。⑦ 移動工程では偶発的阻害条件が発生しやすい。しかも労働対象が顧客自身あるいはその財産であるため、労働工程の支障と錯誤は重大な社会的災害の原因となる。そのため交通労働は高度の熟練と神経の緊張を要求され、労働者の採用・教育訓練・配置などには特別の配慮を必要とする。労働節約的ないし作業軽易化のための自動制御も、十分信頼できる高度の技術水準のものでなければ採用できない。⑧ 作業域が分散するので作業の集中を要件とする総合的機械体系の採用は制限され、この点でも生産性の向上が妨げられる。
- (3) このような就労不安定な底辺の日雇労働力に依存する港湾労働力の供給構造は、ごく最近に至るまで続けられている。これにつき玉井克輔氏は次のように指摘している。「港湾において、日本資本主義の原始的蓄積期から国家独占資本主義の今日に至るまで、一貫して変わらないのは、その用役生産における日雇労働者への依存である。港湾労働は実に日雇仲介一日雇港湾労働者によって維持されてきたといっても過言ではない」（玉井克輔「港湾における賃労働と荷役業の成立と展開」、『港湾経済学会年報No9』）
- (4) 専用埠頭の増加とそこでの特殊料金の設定が港運業に与えた影響も非常に大きいものである。専用埠頭は独占的産業資本ないし独占的商業資本が建設し、近代的な荷役機械をそなえつけており、港運業は機械下作業を担当し、従来の船内・沿岸の作業形態とちがっているので、その作業料金のほとんどが一般料

金よりはるかに安い料率の特殊料金となっている。たとえば船内荷役料金（45年5月、神戸港の場合）をみると、くず鉄でトンあたり揚げで592円、積みで723円、鉄鉱石で揚げ214円、積み227円が一般料金であるが、これが専用埠頭での特殊料金での作業と認められると、それぞれ10分の1前後となる。

(5) 柴田悦子著『港湾経済』(成山堂書店、1972年刊) 130~131頁参照。

(6) 柴田悦子著、前掲書、184~185頁より引用

3. 港湾労働における長時間労働の実態とその影響

港湾における長時間労働の歴史は長い。港湾労働者の悪い労働諸条件のなかで、あたかも港湾労働に生まれながら刻印されたものであるかのごとく、その特徴として鋭く刻みこまれているのがこの長時間性である。それは「おくれた」日本資本主義が発展し、その強蓄積の度合が深まれば深まるほど、港湾労働者の抵抗に対して一層頑強に立ちふさがり、その抵抗を圧殺していった。

かくして、港湾労働者の組織化のおくれや分断性を主原因として、ほんのごく最近に至るまで港湾労働時間の短縮はほとんど獲得できなかったのである。資本主義のもとでは、労働時間は剩余価値生産の基本的な経済的条件の一つをなすものである以上、問題をなによりもまず歴史的・経済的に研究すべきであり、本来なら、日本資本主義の発達とそこでの海運資本（および、もしあるとすれば港湾運送資本）の蓄積の過程にそくして、長時間労働の歴史を分析しなければならないのであるが、ここでは割愛したい。

ただ“このつらい徹夜作業こそ、あのアメリカ帝国主義が朝鮮に火をつけたときの落し子である”といわれているように、深夜荷役そのものは戦後、それもアメリカ占領軍管理下の港湾労働、とりわけ朝鮮戦争下における軍貨の積卸しで口火が切られ、その後の港の24時間稼動を一般化したという歴史的経緯だけは忘れてはならないであろう。すなわち、朝鮮戦争の勃発を契機に、荷主や船会社の利潤追求からくる港の24時間フル操業に、数多くの港運業の企業間競争がからみ、日雇労働者の大量流入に山口組をはじめとする組織暴力が結びついて、港湾労働者はむりやり長時間労働に追い込まれたのである。こうした長時間労働は低賃金と無権利を生み出し、低賃金と無権利は一層の長時間労働をも

たらしたのである。

ところで、5大港における昭和33年から43年の荷役量の伸びに対する労働者の推移をみてみると、表1のとおりになっている。船内の取扱貨物量は2.8倍に、しかるに労働者数は1.8倍（とくにこの4,5年横ばいで、あまり増加していない）、沿岸の取扱量は2.3倍に、しかるに労働者数は1.25倍であった。貨

表1 5大港における船内および沿岸労働者稼働実績の推移

（単位：1,000延入）

年次	船内荷役量指數	船内労働者			33年=100	沿岸荷役量指數	沿岸労働者			33年=100
		常用	日雇	計			常用	日雇	計	
33	100	1,997	1,536	3,533	100	100	4,180	2,451	6,631	100
34	126	2,012	2,365	4,377	124	126	4,202	2,843	7,045	106
35	150	2,126	2,981	5,107	145	149	4,307	3,307	7,614	119
36	176	2,412	4,073	6,485	184	176	4,574	3,556	8,130	123
37	175	2,577	3,424	6,001	170	174	4,824	3,154	7,978	120
38	184	2,679	3,432	6,111	173	179	4,875	2,941	7,816	118
39	210	2,864	3,382	6,246	177	202	4,868	2,957	7,825	118
40	230	3,025	3,192	6,217	176	215	4,657	2,783	7,440	122
41	242	3,831	2,231	6,062	172	224	4,885	2,131	7,016	106
42	280	4,900	1,391	6,291	178	260	5,344	1,632	6,976	105
43	284	5,337	1,096	6,433	182	234	6,934	1,336	8,270	125

（注）京浜（東京・横浜・川崎）、名古屋、大阪、神戸、関門の五大港における状況。

（出所）運輸省港湾局「港政要覧」各年版より

物量の伸びと比較して労働者数の増加が微々たる点が注目される。これは、沿岸荷役を中心に機械化が一部進展し生産性が向上したこともあるが、現実には、①滞船時間の延長、②労働時間の延長、③労働密度の増加の3つで、かろうじてこのギャップをうめたのであった。

それでは昭和45、46年時点での港湾労働者の労働時間の実態⁽¹⁾についてみてみよう。

（1）各職種の所定労働時間および労働時間の実態

港湾労働の主要職種の所定労働時間は、全港湾労組の資料⁽²⁾によれば次のと

おりである。

「1. 本船内で仕事をする船内荷役労働者

午前8時出勤、午後5時退社の拘束9時間、ただし横浜港は2交替制で1部は午前7時30分出勤、午後6時30分退社、2部は午後6時出勤、翌朝午前5時退社の拘束11時間になっている。地方港は拘束8時間になっている。

2. 岸壁、艤内、倉庫内で仕事をする沿岸荷役労働者

午前8時出勤と午前8時30分出勤に大別される。また、拘束時間も9時間と8時間に大別される。

3. 艤や曳船で仕事をする船員労働者

所定労働時間を定めたものと、断続労働が適用され、所定労働時間を定めていないものに大別される。

所定労働時間を定めたものは、午前8時出勤で拘束9時間と拘束8時間に大別される。

4. 筏作業を専門に仕事をする筏労働者

午前8時出勤でほとんどが拘束9時間である。

5. 貨物の個数をチェックする検数労働者

午前8時出勤、拘束9時間である。

6. 貨物の大きさや重量をチェックする検量労働者

午前9時出勤、拘束8時間で、土曜日は半休になっている。

7. 荷主から依頼された輸出入貨物の書類作成と通関手続などを行なう事務系労働者

午前8時30分と午前9時の出勤、拘束8時間30分と拘束8時間に区別され、土曜日は半日と午後3時頃迄の勤務に大別されている。

8. 船内、沿岸などと関連した仕事をする関連労働者

午前8時出勤、拘束9時間である。

9. 工場埠頭内で荷役作業などの仕事をする労働者

拘束8時間がほとんどであるが、時間帯は工場側にあわせられるので工場によって異なる。」

以上のように、港湾労働者の労働時間はそれぞれの職種で異なるが、一応所定労働時間としては、拘束9時間から拘束8時間の制度が一部をのぞいて確定されている。しかし、これはあくまでも形式上、表面上のことであり、現実の労働時間は所定労働時間制度を形がい化しているといえる。というのは、職種ごとにみる労働時間の実態（全港湾労組資料⁽³⁾による）は大要つきのとおり、非常に長いのである。

1. 船内荷役労働者は、ほとんど午前7時から7時30分までに出勤させられ、その日の仕事の割り振りをうける。午前8時前には、足船とか、通船とか呼ばれる小船やバスに乗せられて、作業場である本船に向けて出発をする。そうして本船の出港がいそいでいたり仕事が混んで忙しい時は、午前8時すぎから仕事にかかって、翌朝までぶっ通しで作業を続けることはごくあたりまえになっている。このような24時間連続労働は、1ヵ月のうち数日から10日もある。ひどい時には1人の労働者が48時間、72時間と引続いて労働することもまれではない。

船内荷役労働では、労働時間が多い人で、1ヵ月350時間から370時間、少ない人でも250時間から270時間も働くという長時間労働なのである。

これは船会社や荷主の本船運航スケジュールに従属させられているからであり、加えて港湾荷役が忙しい時と、ひまな時が波状的になっているために、港運業者はひまな時にそなえて常に最小人員の労働者しか雇用していないことも大いに関連する。しかし六大港以外の地方港では、200時間から250時間ぐらいである。

2. 沿岸荷役労働者は、本船荷役作業と直接関係することが少ないので、船内労働者のような長時間労働ではないが、それでも早出、残業は常時させられるし、時には24時間連続労働もある。したがって、実労働時間も多い人は1ヵ月に300時間から320時間、少ない人でも230時間から250時間は働いている。

3. 艦や曳船労働者は、船内や沿岸荷役労働者と関連した仕事をするため、夜間作業も多い。また、船内や沿岸労働者が仕事をはじめる以前に、本船など

の作業現場に船をもっていかねばならないため、朝は4時、5時に出勤をして段取りをしたりする。本船内や岸壁、倉庫の作業の都合で、そのまま作業現場で待機させられることもある。また、貨物を積んで港から港の間を輸送することもあるため、何日間も家に帰れないこともある。そのため実際の労働時間は非常に長いが、労働組合もない企業では、待機時間もあるのだからといって断続労働を適用し、時間外労働賃金を支払わないところがいまだに多く存在している。

4. 筏労働者は、本船からおろされた材木を筏に組んで貯木場に運んだりする特殊な労働のため、夜間作業がほとんどない。若干の早出や残業はあるが、1カ月の労働時間は220時間から250時間ぐらいである。

5. 檜数労働者は、本船や倉庫、船などあらゆる場所で行なわれる貨物の受渡しに立会うため、船内、沿岸、船などの労働者との関連が強い。また、貨物の受渡しに立会うという仕事の性質上、途中で交替をすることができにくいため、オールナイトの作業が1カ月のうち10日から15日にもなることが多い。そのため労働者1人の労働時間は、1カ月300時間から多い人では350時間、400時間にもなる。

6. 檜量労働者は、港湾労働者のなかで労働時間が最も短縮されている。1カ月の労働時間は一部の現場労働では200時間をこえるところもあるが、大半は200時間以内の労働になっている。

7. 通称乙仲部門といわれるこの職種は、荷主や船会社の間に立って、輸出入貨物の書類手続と通関手続きをする事務系労働者である。かつては他の港湾労働者と同様に、長時間労働に泣かされてきたが、しかし港湾での労働運動が発展する過程で、制度的には拘束8時間、実働7時間をかちとってきた。先進的なところでは、土曜日の半日制もかちとっている。しかし、最近は商社や大メーカーの横暴によって、営業部門や通関部門では、1カ月250時間から300時間という長時間労働を強制されている。

8. 普通、関連作業労働者といわれるこの職種は、仕事の内容が多岐にわたっており、倉庫内や岸壁の掃除から船内大工、船内清掃、荷造り、袋のつくりなど港湾労働のなかでは縁の下の力持ち的な仕事をしている。そのため、作業

内容によって労働時間も異なるため、一様ではない。例をあげると、タンカーなどの船内清掃などもこの職種の労働者がやっている。そのため、本船の運航スケジュールにあわせて、航海中も仕事をすることが多く、神戸港の労働者が横浜港や川崎港までくることもまれではない。東京湾でおきたタンカーの大爆発の犠牲者が、ほとんど関西の労働者であったことは、これを裏付けている。こうした労働のため、労働時間も職種によってちがうが、1ヵ月200時間から400時間にのぼる労働もある。

9. 工場埠頭内で働く労働者は、他の港湾労働者とはいぢりしく異なる条件のもとで労働している。

最近大工場では4組3交替制や、週休2日制を採用する企業があつていている。本工の場合には不十分な面があつても、一応の形はととのってきている。しかし下請けで働く労働者はみじめである。きびしい企業間競争と親会社からの無理な要求、コストを引下げるという名目のもとに不当に安くたたかれる請負料金のため、親会社が4組3交替や週休2日制をとっても、これらの下請けでは少ない人員で、時には交替もない長時間労働を強いられる。よくても3組3交替ぐらいで親会社の作業に歩調をあわせられている。したがって、1人の労働時間は、親会社の本工とは比較にならない長時間労働を余儀なくされている。

10. 港湾には直接企業に雇用されず、職業安定所に登録している登録日雇労働者が全国で約10,000人もいる。これらの労働者は、検数、検量、乙仲など特定の職種を除いてどの職種にもはいりこんでいる。

登録日雇労働者は、毎朝6時頃から職業安定所に出頭し、仕事の紹介を受けて企業に配置される。仕事の内容は、常用労働者がいやがる仕事をさせられることが多く、しかも波動性のある港湾作業に対応する企業の安全弁的役割を背負わされ、きわめて悪い条件で働かされている。」

以上、全港湾の資料を引用して、昭和45、46年頃の港湾労働における長時間労働の実態⁽³⁾を紹介した。これらは劣悪な港湾労働の氷山の一角であり、かくされている事実は数多くにのぼるといわれている。

ところで、長時間労働という場合、単に労働時間が長いというだけでなく、

つぎのような形態上の諸特徴をおびている。① 戦前より短縮されているとはいへ、長時間の時間外労働が常態化しており、また一部職種では拘束時間が実労働時間より著しく長く、そのため8時間労働制と週48時間制が事実上無視されていること、② 休日、休暇数が少ないうえ制限されていること、③ 労働時間の格差がまだかなり大きいこと、④ 交替制と深夜業がかなりひろく行なわれていること。

(2) 専用ターミナルでの長時間労働

工場専用ターミナルでの長時間労働の実態については、先の(1)で明らかにした。石油、鉱石、穀物等、大部分が省力化した荷役装置を備える専用埠頭では、船舶の運航スケジュールに合せること以上に、工場の生産工程の点から荷役が急がれるのである。産業資本の貨物は、それが生産手段（労働対象）であり、その荷役も生産過程に包摂されるわけで、生産工程の操業に関連し、時間的要因が大きく重視される（一定時間までに一定量の貨物が一定場所に必ず届いていかなければならない）。その結果、労働者の肉体的限界をこえるような労働強化や労働時間の延長がもたらされるのである。

一方、船舶の運航スケジュール中心の労働は、同じ専用ターミナルでもコンテナ・ターミナルの方に極端にあらわれる。

コンテナ・ターミナルにおける作業員の多くは、各船会社と契約を結んだターミナル・オペレーターに雇用された労働者であるが、彼らの労働はコンテナ船の入港中は間断なく続き（夜間ももちろん続行される）、交代制で作業が行なわれるが、超過密の労働を余儀なくされている。とりわけ、CFS内の労働条件はきわめて悪いといわれている。荷役時間の短縮、高生産性、クイック・ディスペッチャを誇るコンテナ船の荷役の影には、ターミナル・オペレーターのもとで働く労働者達の人間性が無視された長時間労働、労働強化が存在するのである。

(3) 長時間労働のもたらした影響

港湾において、なぜ今までこのような長時間労働が放任されてきたのであろうか。それについては、章をあらため次の4章で解明することにし、ここでは

長時間労働のもたらした影響についてみてみる。

まず第一に、港湾労働の労働時間については從来まで、「労働日の精神的な諸限度」はいうまでもなく、「労働日の生理的限度」をこえた労働時間が一般化していた。そこでは人間としての文化的生活を維持することは全く不可能となり、ただ「動物」として食事をし、睡眠をとる位の時間しか残らず、さらに労働過重、不十分な睡眠・休息やそまつな食事にもとづいて、疾病、災害、早死、早老という現象が生じている。かくて労働力の再生産は困難である。

また全体的にみても、長時間過重労働や低賃金等のため、港で働くことに魅力がなくなり、流入をうわまわる流出現象⁽⁴⁾で、慢性的な人手不足がもたらされ、そのため残った人員に一層の長時間労働をもたらすという悪循環がある。若年労働者も港にはよりつかず、労働力の再生産上、大きな問題になっている。

第二に、長時間労働や徹夜作業による疲労の蓄積や注意力の喪失により、労働災害が非常に多く発生していることである。これは荷役の機械化の進展に応じて増大している。港湾労働における人的災害をその発生率でみると、最近やや減少の傾向にあるとはいえ、鉱業について高率になっており、建設業を大きく上回っている。

第三に、長時間労働は、港湾労働者の文化・教養活動への参加を妨げる。文化水準の低さや港湾労働に対して明るい展望がもてないこと等により、生活が刹那主義におち入りやすい。マージャン、パチンコ、競輪、競馬から性的退廃や犯罪など精神的・道徳的な退廃にひたるようになる。こうしたことが、港湾労働者の社会的地位を低めている一原因になっている。

注 (1) 港湾における労働時間の実態把握は、次の点で非常に困難な問題がある。

① 一般的にいって、港湾労働者の労働時間の把握は、統計的に得た平均値では説明しえない。これは港湾荷役（特に船内荷役）特有の短期間における業務の集中に深く関連している。

労働者のおこなう労働量を計るうえで、労働時間を形式的な尺度とすれば労働の強度はその内容的な尺度である。エンゲルスの言葉を借りるなら「強化された労働日は、今では倍率を乗じた労働日の意義をもつ」からである。

それゆえ、毎年労働省が行なっている『屋外労働者職種別賃金調査報告』での労働時間は、平均値を出しているのみで、実態を十分明らかにしているとはいえない。

② 日雇労働者の流出入の激しさもくわわり、港湾における労働者数や労働時間の正確な数量的把握が困難であり、それゆえ労働時間の長時間性がおおいにかくされている。

③ 労働組合においてすら、しっかりととした労働時間の統計資料を整えている所は少ない。またあっても出したがらない所もあるが、それは実際の労働時間よりも、延長した労働時間を記録し、この延長された労働時間にもとづいて賃金が支払われるという慣習が今なお行なわれているからである。

なお港湾労働時間の実態および分析については、喜多村昌次郎氏の労作『港湾労働の構造と変動』(海文堂、昭和39年11月刊)の第3章および『港湾労働実態調査報告書』(運輸省港湾局、昭和44年1月刊)の第3編港湾労働の時間的構造と労働負担が大変参考になる。

- (2) 『労働時間短縮』(春闘共闘時 短共闘委員会編、労働旬報社、昭和47年2月刊) 274~275頁より
- (3) 前掲書、275~277頁より。なお、実際の港湾労働時間についての主要な特徴は、各港ごとにちがいが大きいことと、職種ごとにもちがいが大きくあることである。港湾荷役の中心である船内労働者の1ヶ月の総労働時間としては、あくまでも平均的なものだが表2が資料的に参考になる。
- (4) 流出比率は40%をうわまわるといわれている。

4. 労働条件の劣悪性とそれをもたらした要因

港湾労働は特別に過酷であり、本来特別に保護されてしかるべき性質の労働であるといえるが、現実には、低賃金水準と、それを補うための超過勤務および船社のクイック・ディスパッチ要請をうけた港運業者からの強制労働のおしつけ等により、労働者は残業・深夜労働等の連続勤務、日祝日勤務、休憩・食事時間の切りつめなど、馬車馬式に働くかってきた。

日本の労働者の労働条件は、欧米先進国の労働者のそれと比較して、非常に劣悪であることは周知の事実であるが、中でも港湾労働者の労働条件の悪いことは定評的であった。

それではそのような劣悪な労働条件、とりわけ長時間労働をもたらした要因なり、体制的にそれを支えてきた条件はどんなものがあったのであろうか。

労働時間は弾力性に富んだ2重の限界(労働の強度が労働力の肉体的限界を

表2 6大港船内労働者の賃金と労働時間の一例

港名	店社	基本給時間当たり単価	総労働時間	総収入	(参考) 1ヵ月175時間に した場合の基本 給
			基準内・時間外含		
東京	甲	496円	218.5時間	132,229円	86,800円
	乙	387	281	147,567	67,725
	丙	443	203.5	105,712	83,475
	丁	477	193	116,087	83,475
	戊	422	221	117,007	73,850
横浜	甲	390	225.34	135,994	68,250
	乙	377	215.8	134,481	65,975
	丙	387	223	131,174	68,075
	丁	377	231.5	132,501	65,975
	戊	388	258	122,808	67,900
名古屋	甲	456	251	132,405	79,800
	乙	474	283.7	156,180	82,950
	丙	428	276.7	158,112	74,900
	丁	421	256.5	125,855	73,675
大阪	甲	376	272	148,896	65,800
	乙	409	276.2	149,677	71,575
	丙	378	228.1	126,967	66,150
	丁	420	221	119,697	73,500
神戸	甲	437	230.7	136,499	76,475
	乙	440	243.1	134,168	77,000
	丙	449	228.6	102,602	78,575
	丁	443	200	113,587	77,525
	戊	445	203	129,346	77,875
門司	甲	414	252	138,326	72,450
	乙	422	256	146,627	73,850
	丙	422	266	147,144	73,850
	丁	541	233	154,835	94,675
平均	平均	427	238	133,203	74,673
各港平均	東京	445	223	123,720	77,875
	横浜	384	231	131,391	67,235
	名古屋	445	267	143,138	77,831
	大阪	396	247	136,309	69,256
	神戸	443	221	123,240	77,490
	門司	450	252	146,733	78,076

(注) 1972年度、日港協調べによる。各店社ともBランクの人の実績である。

規定し、労働者階級の文化水準がその精神的限界を規定)によって規定され、相対的過剰人口の圧力による影響をうけ、資本の蓄積要求の変化に応じて変化し、階級闘争によって決定されるものであるといわれているが、港湾労働時間についてもまったくそのとおりである。

それでは具体的にみてゆこう。

まず第1に、資本主義における労働時間の本質により、必然的に長時間労働が規定される。資本主義のもとでの労働時間は、一般的に、必要労働時間と剩余労働時間の合計である。必要労働時間は、労働力の価値つまり労働者の生活に必要な生活手段の価値を生産するのに社会的に必要な労働時間によって規定される。剩余労働でもって資本家にとっての利潤の源泉である剩余価値が生み出されるのである。

資本主義のもとでは、資本家の剩余価値への欲求は、とどまることを知らない。労働力の価値、労働の強度および生産性を一定とすれば、剩余労働時間が長いほど、剩余価値の量は増大し、剩余価値率も高まる。ここに労働者の肉体と精神を破壊してもかえりみない資本の労働時間延長の動機があるわけである。

第2に、日本の長時間労働を規定する特殊な条件として、日本資本主義に固有の低賃金制⁽¹⁾がある。すなわち、低賃金と長時間労働との相互規定的な関係が日本ではその特有の歴史的諸条件のもとで存在しているのである。

第3に豊富な相対的過剰人口のプールがあり、日雇労働者の利用(使いまでの使用)が、労働時間延長の槓杆となったことである。

第4に、船会社のクイック・ディスパッチの要請が、「公共性⁽²⁾」の仮面の下、長時間労働と深夜労働を強制したこと。

第5に、港湾における機械化がおくれたこと。肉体的労働では、長時間労働による絶対的剩余価値の獲得に力がそがれるからである。それに対し、機械化労働では、労働密度の強化により、相対的剩余価値の獲得に力がそがれる。というのは、あまりにも長時間労働だと、かえって能率がさがる⁽³⁾からである。

それにしても、なぜ荷役の機械化が遅々として進まなかつたのであろうか。——それは、① 低賃金で使える豊富な相対的過剰人口（＝産業予備軍）の存在、② 港運業の資本蓄積条件の悪さないし、他への投資のため、③ 荷役の波動性から、機械化しても採算があいそになかつた、等が考えられる。

第6に、港湾労働者の文化水準の低さおよび港湾関係労組の分断性と組織率の低さから闘争が弱かつたこと。それに労働運動内部の労資協調主義的な諸潮流⁽⁴⁾があげられる。

第7に、港運業の小・零細企業性による資本蓄積の低さをおぎなうため、長時間制がとられたこと。

第8は、劣悪な労働条件により、港湾労働者が港より流出していき、最近では恒常的な労働力不足であり、仕事をこなすため残業、休日出勤、夜間労働等長時間労働がしいられること。

第9に、労働基準法のザル法化⁽⁵⁾があげられる。

注 (1) その歴史的形成は明治時代初期にさかのぼる。すなわち「明治維新における地租改正、山林原野の国公有化、私有化などは、農村の貨幣経済化を一段とおしすすめ、農民の自給自足経済を破壊し、自作農の小作貧農化を促進するとともに、農村の最底辺層である小作貧農の生活を極度に窮迫化せしめることになった。しかし他方、明治以降、「上から」の富国強兵、殖産興業のスローガンによる、資本主義の創出政策にともない、都市産業が勃興し、労働者の雇用があらわれはじめめる。しかも、遅れて資本主義化の道を世界列強の包囲のなかでおしえすめるためには、それは低賃金労働者でなければならなかつた。そこでその供給源は膨大な小作貧農層の二三男女に求められることとなる。かくて、小作貧農は高率現物小作料の収奪で最低生活すら不可能な部分を商工業労働者に転化した子女の仕送金によってうずめるようになるが、他方、資本家は小作農の低劣きわまる生活水準に規制される低賃金の労働者を雇用し、巨額な利潤を獲得できるという、日本型特殊構造の労働基盤がつくりあげられ」（川上正道著『戦後日本主義の発展構造（上）』汐文社、1970年7月刊、92頁）たのである。戦後においても、農工業の不均等発展が顕在化していくもとで、農村の過剰人口が都市商工業へ流入していく条件が生み出され、國家の経済政策の横杆をもって一層流入がおしすすめられてきたのである。なお、大河内一男著『戦後日本の労働運動』（岩波新書、昭和36年改訂版刊）の第1章参照。

(3) 交通の「公共性」については、中西健一著『現代日本の交通政策』（ミネ

ルヴァ書房, 1973年5月刊) の第2章および146~150頁参照。なお港湾における「公共性」については柴田悦子「港湾における『公共性』の再検討」(『海運経済研究』第7号日本海運経済学会, 1973年10月刊) 参照。

- (3) マルクス『資本論』第1巻第13章機械と大工業, 第3節のb, c 参照。
- (4) そこでは労働者の労働時間短縮の根強い要求にたいし, 若干の名目上の賃上げや時間外労働の賃金割増率のわずかの引上げにすりかえて, それをおさえてきた。
- (5) ザル法と指摘される根拠の主なものは次のような条項である。①時間外・休日労働という形でほとんど無制限に近い労働時間延長への道を切りひらいている第36条および第37条の低い賃金割増率, ②労働時間を実労働時間として規定し不当に長い拘束労働時間を労働者に強いることを可能にしている第32条第1項③交替制や「プール制」を労働者に強い, 事実上標準労働日や労働週をほりくずす道をきりひらいている第32条第2項, 第35条第2項, 第40条, ④年次有給休暇を少なく定めている第39条⑤各種の適用除外例の規定(第41条他)など。とくに, 長時間労働制について, 同法第40条によって、「公衆の不便避くべからざる」ために第32条の労働時間, および第34条の休憩時間の規定が, 別段の定めをするとができるとされ, その該当事業として「道路, 鉄道, 軌道, 索道, 船舶又は航空機による旅客又は貨物の運輸の事業」(第8条第4号) および「船きょ, 船舶, 岸壁, 泊止場, 停車場又は倉庫における貨物の取扱の事業」(同第5号) となっているため, 1日9時間ないし10時間, 週54時間ないし60時間の長時間労働が許されているのである。これが港湾のみならず交通運輸関係労働者全体の労働時間短縮の障害となっている。

5. 労働時間短縮の諸条件の成熟

(1) 労働時間短縮のもつ意義

以上考察してきたような, 港湾労働時間の現状およびそれが港湾労働者におよぼしている影響からみて, 労働時間短縮は, さしこまつた緊急の課題であるといえる。労働時間短縮は次のような大きな意義をもつ。

まず第1に, 労働者の体力と健康を回復させるという, 肉体的および精神的利益がある。すなわち, 人間らしい生活をとりもどし, 生命と生活を守ることができ, これにより労働力の荒廃化を幾分阻止しうる。

第2に, 長時間労働が原因の労働災害をなくすことができ, 安全荷役への途がひらける。

第3に, 荷役量の減少や職域の縮少による労働者の失業や解雇防止のために

も、時間短縮による雇用増大は大きな意義をもつ。

第4に、時間短縮でもって、それまでできなかつた、新しい技能修得や文化活動の参加の可能性が与えられる。

(2) 労働時間短縮の諸条件の成熟

今日では、港湾において労働時間短縮運動が大きく発展する条件が成熟してきている、ということができる。

第1に、荷役の機械化を中心とした「合理化」による労働強化の著しい進展は、労働者を耐えがたい、屈辱的な状態におとし入れており、労働者の健康と体力を回復するために、労働時間の短縮がさせしまった第一義的な課題となっている。

第2に、港湾労働者の文化水準や教育水準が、戦前あるいは1950年前後とくらべて高まっている。港湾労働者の精神的、社会的な諸欲望の充足のための、労働時間短縮が大きな課題となっている。

第3に、一般の産業界での週休2日制や週40時間制の普及や欧米先進国の港湾労働者の進んだ状態を知るにつれ、日本の港湾労働者はみずからのおかれておくれた状態を認識し、主体的に闘う姿勢を高めてきている。また残業や深夜働いてやつと「世間並み」という低賃金・長時間制が、労働者の家庭生活を破壊し、家族の一員としての休息や団らんの機会を奪っている現状は、労働者に「残業なしで食っていくこと」をますます真剣に考えさせ、労働時間についての意識を高め、時短要求を強めずにはおかないと。

第4に、従来企業別または職種別に分断されていた労働組合の組織化は、今日の激しい「合理化」の進展の前に、新たな高まりを見せつつある。港湾労働者の統一を促進する方向である。

以上のような労働時間短縮運動の発展の諸条件の成熟は、1970年代に入ってから、その運動の拡がりをみせてきている。

(3) 労働時間短縮運動の展開

港湾労働者の労働組合が最初に結成されたのは1920年であり、それが階級的な運動を展開するようになったのは、主に1925年以降であるといわれてい

る。それ以来、賃上げとならんで、労働時間の短縮と中間搾取の排除が港湾労働者の重点的な要求となってきた。

すでに述べたように、労働時間は最終的には階級闘争によって決定されるものである。ここでは今日までの長い間の港湾労働者の時短要求運動のうち、戦後の主要なものの概略を紹介し現在での到達点を示したい。

① 「ノー・チャブ」反対闘争

港湾労働者は重筋労働をするにもかかわらず、食事の質や量は十分ではなく、また食事をする場所さえない状態であった。さらに本船速発という船社側の至上命令は、「めしをかみかみ」の作業さえ強制していた。

そのような非人間的な状態を改善するため1957年、横浜で船内労働者を中心に「めし」闘争が始った（チャブとはめしのことであり、ノー・チャブとは食事時間がないことや、食事がゆっくりととれないことを指す）。その目標はイ. めしの量と質の改善、ロ. めし時間1時間の休憩、ハ. 本船船内、岸壁などの各作業場においてILO決議にのっとり、食事に適当な場所を設置させること、の3点であった。

この闘争は、翌年神戸にも波及し、また1960年には港湾労協、港湾共闘といった共闘体制でたたかわれ、その2、3年後に各港でようやくめし休み1時間の完全獲得がなるのである。

② 年末年始有給休暇闘争

港湾労働者は、日夜重労働と悪環境の中で、盆も正月もほとんどない年中無休の状態で働くされてきた。「せめて正月ぐらい人間なみに休みたい」という要求が長年の願いであった。そこで横浜港では1956、57、58年の3ヶ年にわたって実力で年末の12月31日と1月1日、2日の3日間を休むという闘争がつづけられ、ようやく全港湾労働者の共闘の中で、年末年始有給休暇=正月休みをたたかいとつけていった。

③ 日曜祝日完休闘争

現場で働く港湾労働者は、日曜祝日も休むことは出来なかった。他産業では日曜や祝日は当然休みになっている現状の中で、港での日曜祝日完休の要

求は次第に高まってきた。

日曜祝日の完全休日化をかちとるため港に関係する各労組が共闘してたたかうため、1968年秋、6大港に「日曜・祝日完全休日獲得連絡会議」が、中央に「日曜・祝日完休獲得全国労働組合連絡会議」が結成された。連絡会議は11月よりストライキをもってたたかい、翌年のはじめにかけて各港それぞれ最低月2回の日曜完休をかちとっている（ただし協定は1年ごとに更新）。

これは同一の要求にもとづく共闘であり、部分的な共闘ではあったが、それ以後の共闘体制の強化と産業別闘争の強化のいしづえをきずいたといえる。

④ 「反合連絡会議」による時間短縮闘争

コンテナ輸送体制を中心とする海運・港湾の資本主義的「合理化」の進展で、従来から低賃金、長時間過重労働に苦しめられてきた労働者は、新たな労働強化や仕事がなくなるという危機に直面した。

急テンポですすむ港湾「合理化」にたいして、港湾関係の8つの労働組合によって全国港湾関係労働組合連絡会議（別称、「反合連絡会議」）が1969年12月に結成された。これは港湾における「合理化」が各個別港運企業からではなく、海運資本や政府の行政レベルで強行されるため、現状のような企業別組合では反合理化闘争に有効にとりくめるはずもなく、統一してたたかいをすすめることが緊急に必要となったからである。そして東京に中央組織をおき、各主要港には地方組織が組織され、それぞれの港で業者団体と統一交渉がもたれるようになった。

1970年11月連絡会議は「反合五項目要求」を業者団体に提出している。五項目とは

1. 港の職域を確保すること
2. 港の労働者の生活向上、権利を無視した業者の集約合併に反対
3. 港の労働時間を短縮せよ
4. 労災防止と補償制度の確立
5. 産業別協議体制の確立

の5つであった。このうち、各港で労働者がもっとも緊急にその達成を望んだのが、労働時間の短縮であった。

その後、連絡会議はラッシュ船入港拒否闘争（1971年8月）やコンテナ埠頭でのピケ闘争（1971年12月）をたたかってきて、こうした動きの中で72年春闘を迎えたが、反合理化闘争は春闘と歩調をあわせて、それと密接に結びついたものとして進展した。すなわち、72年春闘では連絡会議として共闘が行なわれ、はじめて賃上げと反合要求を結合してたたかうという前進をかちとった。

4月7日には連絡会議により「港湾労働者の雇用と生活保障に関する要求書」が日本港運協会および船主団体に出された。ここでの要求は6項目にわたっていて、それを要約すると、次のようである。

1. 合理化について、当該組合と事前に協議、同意なしに実施してはならない。
2. 港運業者、利用者、国及び港湾管理者の共同責任で就労と生活の保障をすること。
3. 各港ごとの労働者定数策定には、(1)1日の労働時間を拘束8時間（休憩1時間以上）、1週5日の労働日、(2)日曜、祝日、年休、労働協約に定めた特別休日の完全消化、(3)職業訓練及び交替に必要な要員の確保を基準に完全登録をさせること。
4. 通常一人前の港湾労働者の最低保障賃金を月額10万円とすること。
5. 「港湾労働者生活保障基金制度」を設定し、生活安定の制度を確立する。
(1)合理化による不就労日との差額保障、(2)「港湾労働者年金制度」を設立し、退職者（満55才、15年以上従事）の終身年金（最低保障賃金）を毎月支払い、労災による労働不能者にたいする別途規定を行うこと、(3)合理化による転職には企業以外に基準にもとづく一時金を支払う、(4)職業訓練の充実とその間の賃金保障を行う、(5)保障基金の財源は、港運業者、国及び港湾管理者より拠金する、(6)基金の運営は中央、地方ごとに

労働組合、港運業者、利用者、関係官庁、港湾管理者で構成する運営委員会によって運営する。

6. 港湾労働者の雇用と生活安定をはかるため、中央及び港ごとに「港湾労働対策会議（仮称）」を設置すること。構成は、当該労働組合、港運業者、利用者、関係官庁、港湾管理者の代表とすること。

3にあるように定数策定にむすびつく労働時間の基準として、(1)1日の労働時間は休憩1時間以上を含む拘束8時間、1週の労働日は5日、(2)日曜・祝日の休日化、年次有給休暇協約による特別休日の完全消化を要求している。

こうした諸要求をもって、港湾労働者はコンテナ埠頭を中心に全国的な規模でのストをいくどかかけた。その結果、1972年6月8日全国港湾関係労働組合連絡会議は港湾運送業者の中央団体である日本港運協会と「団体交渉に関する確認書」を交わし、ついに産業別の団体交渉権を確立したのである。

「確認書」では、この両者の間で行なわれる団体交渉が労組法に基づく交渉権の行使であり、それによって合意に達した事項は、労働協約としての効力をもち、それがすべての港湾労働者に対して適用されることが確認され、やっとこれから港湾労働に関する統一的な労使交渉がはじめられることになったのである。

⑤ 「全国港湾」による統一的な時間短縮闘争

いまだかつてなかった強固な団結と組織力をもって行なわれた長期反合ストを契機に、港湾労働問題は新しい転機を迎えることとなった。全国港湾関係労働組合連絡会議はより一層の団結＝組織化をはかるため発展的解消をとげ、「全国港湾労働組合協議会」（略称、全国港湾）が1972年11月1日新発足した。

日港協との幾度かの団体交渉の中で、1973年3月22日、まさに画期的ともいえる「労働時間短縮協定」が結ばれた。この協定は「3.22協定」と呼称されており歴史的にも重要性をおびると思われる所以、以下全文をかけたい。

労働時間短縮協定書

社団法人日本港運協会と全国港湾労働組合協議会は、労働時間短縮に関し下記の通り協定する。

記

1. 前 提

原則的に、5大港の船内作業の基本基準とし、その他の業種は、これを準用する方向で、引き続き本団交及び専門委員会で早急に協議して決める。ただし、生産工場、専用港、生産工場岸壁の作業については、別途協議して決める。（日雇労働者も含まれる。）

2. 制 度

1. ブロック体制について

- ① 雇用の安定、就労の確保、就労機会の均等を図る目的をもって中央、地方において、引き続き協議事項とする。
- ② 作業の進め方については、先ず各港で協議し各港において合意を得た場合は、中央港湾団交で確認し、実施するものとする。
- ③ 事前協議は、経過期間中双方に合意出来るよう努力するが期間中に合意出来なかった場合には、すでに合意した他の労働条件に関する事項については協定した日より実施する。

2. 作業体制について

作業体制は、原則として交替制度を採用する。ただし、半夜荷役への追い通しは行なわない。

3. 労働時間について

労働時間は拘束8時間（休憩1時間以上）とする。作業時間の標準例はつぎの通りとする。

- ① 昼間の作業時間は、本船作業開始（8時30分）から本船作業終了（16時30分）とする。
- ② 半夜の作業時間は、本船作業開始（16時30分）から本船作業終了（21時30分）とする。

4. 時間外労働について

1カ月の時間外労働時間は50時間以内とする。

5. 月額保証制度について

1カ月25日出勤就労で基準内賃金10万円を標準として月額保証を行なう。

なお、標準の基準については地区毎または企業毎に協議の上決定する。

3 作業の取扱い

1. 平日（月～土）における

- ① 半夜作業は、在来、革新荷役とも実施する。
- ② 深夜作業は、在来、革新荷役とも実施しない。但しこの作業の取扱いについては、今後の団交の協議事項とする。

2. 休日は祝日と日曜日とする。

- ① 祝日は在来、革新荷役とも昼作業のみ実施する。
 - ② 日曜日の在来、革新荷役とも二完休とする。
 - ③ 完休日でない日曜日に出勤した者に対しては、必ず代替休日を保障する。
 - ④ 完休日でない日曜日は昼間作業のみ実施する。
 - ⑤ 日曜日の作業の取扱いについては、今後の団交の検討事項とする。
3. 使用者側回答のすべてについて、労使が協定した日より2カ月間の経過期間を置いて実施する。ただし、月額保証制度については4月1日より実施する。

昭和48年3月22日

社団法人 日本港運協会

副会長 高島四郎雄

全国港湾労働組合協議会

議長 兼田富太郎

このように、3月22日に、当面は5大港を対象にした船内作業を基準に、深夜荷役の廃止、日曜2完休、基準内賃金10万円保障についての協定がむすばれ、30日には沿岸、艤、筏、4月4日には検数、検定に関して同様の協定が締結されたのである。

しかるに、4月25日の団体交渉で、業者団体の日港協は団体交渉の決裂を宣言し、以後一切中央交渉は開かない、またこれまで調印した時短協定(3.22協定⁽¹⁾等)を白紙にすると表明するという事態が起っている。これは深夜荷役⁽²⁾等をめぐっての港運業界の内紛が原因であるといわれている。1973年10月現在全国港湾と日港協との団体交渉は開かれておらず、社会的にも大きな問題となってきた。

- 注 (1) 3.22協定の内容の前進的側面と否定的側面の評価についてや全国港湾の限界については「横浜港湾労協」の第10回定期大会議案書(1973年10月)を参照。
- (2) 全日本海員組合と外航労協および中小労協との間で「休日および夜荷役規制の確認書」が9月13日に調印されている。これにより、京浜、大阪、阪神の3大港では10月10日より邦船の深夜荷役は行なわれないことになった。これは港湾労働者の深夜荷役廃止の運動と不可分の成果であると評価しうる。港湾労働者と船員労働者の共闘なし組織的統一がのぞまれるゆえんである。

6. 時間短縮の展望

長い長い道のりであった。国際的にみても例外的に長い日本の労働時間の中

で、更にもっとも長いといえる港湾労働時間であったが、（深夜労働の廃止はさておき）今ようやくにして港湾労働者は拘束8時間、実働7時間、時間外労働制限月間50時間（いわゆる8.7.50）という画期的な時短の成果を、賃減りなしで手に入れようとしている。これらを制度化し、地方港を含んだ各職場に定着させるための努力が今後必要とされよう。

深夜荷役の廃止は、とくにコンテナ船運航の海運独占資本の根強い反対がらにあらため、予断を許さない状況である。しかし港の「公共性」の神話は、海運独占資本や港運業者の利潤追求の“かくれみの”であることが今やはっきりしてき、その権威を失いつつある。

港湾労働者の階級的意識の一層のたかまりと、一層の組織統一を、港湾労働者の社会的地位の向上のため期待するものである。

港 湾 行 政

[港湾研究シリーズ⑧]

和 泉 雄 三 著

鈴 木 晓
(港湾総合研究所)

1 はじめに——著者の問題意識

貿易立国であるわが国にとって、港湾は日本の貿易の窓口的機能を果たし、また経済発展の原動力の一つでもあるが經濟的にそのような重大な意味をもった港湾も、それが行政上の対象として重視されたのは、戦後になってからだという。このことを著者は、經濟は社会の物質的生産関係の土台（下部構造）であり、行政は法律、政治とともに土台の上に立ち、その変化と発展とによって規制される上部構造であり、經濟の発展に追随するという、この土台と上部構造の関係を港湾の世界に投影して、港湾における資本と労働をめぐる生産関係の問題が先行して生じ、上部構造である行政問題は遅れて登場するとしている。

したがって、わが国の港湾行政は開港以来第2次大戦までほとんどみるべきものがなかったとして、「あったとしても、それは土木工業の分野に入る技術的側面に対する行政であり、せいぜいその資金調達に関するものにすぎない。残余の行政は、実は、港湾行政というより、貿易を内容とする商業政策、行政であった。それは、港湾行政というより、むしろ、海運行政とよび、貿易行政と範疇づけるべき性質のものであった。港湾行政は、世界大戦終了後、昭和20年8月15日以降、本格的に始められたといっても、そう間違ってはいない」（「まえがき」3頁）。これは著者の一つの結論であり、問題意識であろう。もっとも、戦時中の港湾運送事業等統制令にみられるように軍事的要請の一環としての政策・行政はあったが、これは平時の行政とは性格を異にする。

本書の論述の中心は「日本の港湾行政が新憲法により、いかに民主化されたか、その内容はどうであったか、その民主化され近代化された行政法とその推進の過程で、どんな問題が生じてきたか、という点にある」と著者自身が「まえがき」（3頁）で述べ、

さらに港湾行政を単に行政主体の視点からみるのでなく、行政客体あるいは一般市民の目から眺めるという視点をとっている。

それを若干ふえんしてみると、戦後の港湾行政について著者は、民主憲法施行を背景に港湾法が制定され、港湾管理運営の主体が国から地方自治体に移行されたことによって、港湾行政における民主化が集中的に表現されたと評価している。そして、その後の経済高度成長の過程を経て今日にいたるまでに、地方自治体に与えられた権限がなしくずし的に弱められ、むしろ今日の港湾管理者は、港湾施設の管理者ではあっても、港湾全体の計画については国の規制を受けて、直接主体者としての機能を十分発揮しえない。一例をあげれば、港湾建設費用が膨大である半面、地方自治体財政の貧困さから国家財政で補完され、それが財政的に地方自治体の自主性を弱める主因となっている。加えて経常費用についても、各港湾管理者は例外なく赤字が慢性化しており、地方自治体財政に負担を与えるが、これは最大の収入源である港湾料金が公共性の名のもとに国の規制を受けて低率となっているからに他ならない。つまりこれらの現象は上(国)からの行政が先行していることの背景と結果である。地方自治体が地域住民の意志を反映させる行政体であるはずなのに、実体としては国の“産業優先”政策の執行機関化している一面を有していた。その反省をふまえて最近いわれるようになった“生活優先”もまだ定着したものとはいいがたいものである。こうした一連の動きについての論述は本書の第10章以降で展開されており、それが本書の中心的論点を構成しているところでもある。

2 本書の構成と内容

本書の構成とその特色を整理してみよう。著者が「まえがき」で指摘しているように、全体としては歴史的記述法をとっているので、第2章から末章までは日本における港湾行政の沿革を今日的諸問題にまで及んで展開しており、しかも、その構成は次のように2つに大別できる。すなわち、第2章から第9章までをかりに前編とすれば、第10章以降を後編として位置づけができる(なお、第1章は港湾の種類など港湾行政の対象についての基本的定義と解説が主であり、本論の序章といえる)。それを少し説明すると、第9章までは、戦前、戦後の港湾行政の沿革、現行港湾行政機構の役割、港湾行政関係法の成立とその運用などについてやや解説的に論述し、また第10章以降は、高度成長過程から今日的港湾行政の諸問題を論究している。したがって、前編は第1章を含めて後

編に対する導入部分であり、入門者にもアプローチしやすいように配慮された部分であろう。しかしながら、港湾行政機構の役割や機能などに関する説明に重点がおかれていたために、著者の主張はあまり表現されている部分ではないといえる。その意味では、著者の理論と見解が集約的に表現されている後編が本書の読みどころを構成しており、そして末尾の第13章は本書全体の結論となっている。

そこで次に本書の内容を要約的に章を追って紹介してみよう。

「第1章 港湾」は、港湾の種類、区域、施設などについて、関係法令によって性格づけを行なっており、まさにアプローチの部分である。

「第2章 戦前、戦中時代の港湾行政」では、戦前の港湾行政について、港湾管理法規、行政機関、重要港湾、商港の費用負担、大貿易港の私営形態、入港料または使用料の徴収者などについて述べ、戦中の行政としては太平洋戦争下における一港一社制、つまり統制経済下の港湾行政を述べている。

「第3章 新憲法による港湾行政の民主化」では、国家行政機関の民主化、地方自治の徹底、港湾管理の民主化政策、労働組合成立と港湾労働行政の新展開など、敗戦後の一連の民主化への移行を特色として述べている。

「第4章 現行港湾行政機関」では、現行法と国の行政機関、国の行政事務と地方公共団体業務を概説しているが、とくに地方公共団体の行政権限がきわめて限定的であるという点に特色があるとしている（ここでは港湾行政に限定せず、地方自治体の行政事務として説明）。

「第5章 国の現行港湾行政機関としての運輸省」では、運輸省の所掌事項・権限、運輸、港湾の各審議会、本省港湾局、地方支分部局について、それぞれ業務の内容などを解説的に述べている。

「第6章 運輸省以外の国の港湾行政機関」では、法務省、大蔵省、労働省など関係官庁の港湾行政の内容とこれら官庁によるタテ割行政の現況を概説しているが、とくにタテ割行政は「国的一体的遂行」の責任と権限が制約されているために生ずると指摘している。

「第7章 地方公共団体」では、港湾管理者の業務、国の監督、港湾修築費用の負担などについて、とくに地方公共団体の乏しい財政力がその自主性回復を困難にしている現実を衝いていている。

「第8章 行政組織法と実質的行政法」では、とくに民主行政との関係からタテ割行政の全てを否定できないとして、「……タテ割行政そのものが民主主義的理念によって成立するが故に、その弊害はやむをえないものとして容認しなければならないだろう。しかし、行きすぎたタテ割行政は、これを正さねばならぬ」(112頁)と主張している。

「第9章 主要な港湾実質行政法」は、港湾法、港湾運送事業法、港湾労働法などの港湾実質行政法19をとりあげ、それぞれについて内容、特徴などを解説している。この19の法律とは上記のほかに外貿埠頭公団法、港湾整備促進法、特定港湾施設整備特別措置法、倉庫業法、港則法、関税法、労働基準法等々などで、これらを港湾実質行政法とした理由はこの章では明示していない(8章まで若干述べている)。

「第10章 高度成長下における港湾行政」は港湾整備計画、港湾運送事業の近代化、港湾労働問題と港湾労働法など、高度成長過程で表面化してきたいわゆる“港湾問題”的特色を述べている。そして高度成長の過程でその矛盾の集積体である公害問題について、港湾または臨海地域を中心に市民運動、地方公共団体の対応などについてその特色を述べている。

「第11章 港湾における公共性と経済性」ここでは、前章を受けて登場してきた“港湾問題”的核心の一つである「公共性」概念について著者の見解を示している。つまり、戦前の港湾は国有、国営を原則としていたので、公共性の企業性、経済性とは両立しなかったとし、その段階では経済性、企業性概念の主張は民主主義化、近代化を意味し、歴史的進歩を示す。しかし民主化が達成された場合の公共性概念は、地域住民の絶対多数の利益と福利の向上がその内容となるという(226頁)。こうした問題意識を現実の港湾管理運営に則して、たとえば、「……地方公共団体が経済性、企業性を原則化し、その上に立ってその赤字補填のための財源を国に要求するのは、すなわち民主主義政治原則そのものの表現であり、公共性をもつが故の態度と評価せねばならない」(222頁)と述べている。なお、「専用埠頭と公共埠頭」(224～225頁)の節で述べている“専用埠頭”とは文意から専門埠頭のことを探していると思える(専用埠頭はわれわれの理解では民間企業が所有し經營する埠頭で、工場埠頭などとも呼ばれる)。

「第12章 港湾行政の近代化」では、近代化の概念規程(近代化の概念については基本的には北見教授と同じ立場に立っているようにみえる)、近代化のための諸問題などについて論述している。後者の近代化の条件として、タテ割行政のは正の程度、官僚主

義の排除、港湾法と港務局制度の再評価、港湾管理者財政の採算制確立の必要性、埠頭利用における反独占——などを強調している。

「第13章 港湾行政上の諸問題」ここでは本書全体に対する著者自身の結論を展開している部分であり、とくに第10章から第12章までに提起された問題意識を集約化している。したがって、この章で新たな問題が提起されてはいないようである。

3 若干の意見として

さて、最後に本書に対する若干の意見を述べてみよう。

(1) 従来の港湾行政の主役は、経済高度成長過程で生じた船混み問題を主因として策定実施された港湾整備計画に代表される建設土木行政に比重がおかれていたが、今日では建設、整備された港湾施設をいかに管理運営するかという課題に変ってきた。日本の経済がいわばかけ足で高度成長をとげ、しかもそれは量的発展に重点がおかれていたが、これからは質的発展が中心課題であるといわれ、産業優先から生活優先への政策転換が要請され、同様のことが港湾にもいえるわけである。たとえば外貿埠頭公団がコンテナ化に対応して建設したコンテナ埠頭の整備も今日では一段落して、次の課題はそれをいかに効率的に運営するかにあるといえる。これは港湾行政における課題が新しい要請に迫られているということを意味する。本書がこのように港湾行政が転期に立とうとしている時期に刊行されたのは時代的要請に応えたものといえよう。

(2) すでにみてきたように、今日、港湾法の民主的精神が十分生かされないままに、港湾管理における国の指導力が強まっているわけだが、その一つの現れとして、港湾行政の一元化や広域行政への要請から広域港湾化への動きも強くなっている。しかも、これらの傾向は、港湾と結びつくはずの地域住民の立場や地域の実情を無視する危険性を内包し、とどのつまりは、港湾行政における中央集権促進の具体的現れともみられる。この広域港湾化の動きとしては、東京港湾計画基本構想など主要湾内規模で総合的な港湾整備が国のレベルで検討されてきたことがあった(運輸省港湾局計画部会)。また、昨年末(1972年末)に運輸審議会より提示された港湾法改正案の内容にも広域化の志向を読みとれるものである。実は、この辺の事情を著者にもう少し論究してほしいところであった。もっとも、本書の10章における、「港湾管理における国の指導力強化」という項にあるいは第12章の「港湾行政近代化のための諸問題」で、いわゆる“タテ割行政”的問題を提起して、「民主化との関連では、タテ割行政の批判にはかなり、危険な要素

が含まれている（235頁）などの指摘はある。著者が“危険”だと指摘するのは、ふえんすれば前述のように一元化、広域化が国によって一方的に進められようとしているからだということであろう。また、現状のタテ割行政のデメリット面を解消するためには、究極的には、「法律の改正による行政機関の整理統合新設が行なわれるべきであろう」（236頁）と提起しているし、それが民主的な方法によって実現するものであれば、異存のないところである。

(3) 港湾法の民主主義的原則を貫いて港湾管理者＝地方自治体の自主権回復への方法論的課題について、もう一步具体的提示もほしかったように思われるが、総花的要求となるうか。たとえば、いわゆる欧米のポート・オーソリティ方式について、わが国の適応性の是否などに関する著者自身の見解を知りたいと思う読者も多いと思われる。もっとも著者は、第12章で、「港務局制度が再評価されねばならぬ時期に入って来ているようと思う」（238頁）という見解を示し、「港務局が必要なのは、地方公共団体の担当する港湾管理行政それ自体において、民主化が実現されねばならない」（238頁）とし、その条件は地方公共団体の行政客体である国民、地域住民の声を反映したものでなければならないという。理念的には異議をはさむ余地はないが、その方法論、とくに港湾管理者の財政基盤強化のため具体策についての展開も望まれるところである。

(4) 最後に、本書の論述の中心点を前段でおもに「まえがき」からの引用で紹介してきたが、実は、この「まえがき」で主張している「港湾行政の本質とその開始」は、独立した章で展開されるような重要な課題であったように思われる。つまり若干大胆な注文を許していただければ、第1章から9章までの構成を圧縮して、あるいは意識的に圧縮しても、その分をこの「まえがき」相当分の新たな章の論述が望まれるし、またその価値もあるように思われる。

（成山堂書店、1973年3月刊、A5判、260頁、定価2,200円）

H. B ハード

「船舶の衝突と海上保険」

今 泉 敬 忠・坪 井 昭 彦 共訳

三 村 真 人

(神奈川県立外語短期大学)

世界貿易の拡大に伴い世界の海運も質量的に飛躍を続け、船舶の大型化、高速化が進んでいる。世界海運の発展は必然的に海上交通量の激増となり、この結果、世界の海域において偶発的事故あるいは人為的危険による海難事故が一段と増加している。海難事故防止のため船舶の管理運用には十分の注意が払われるにもかかわらず海難事故の危険は増え大きくなっているといわざるを得ない。

今日の海運は大型高速化の時代であるため、一度事故が発生すれば、その損害額は大きく、海上運送にあたる利害関係者は常に損害負担の経済的不安におびやかされる。大型船舶同士の衝突、特にタンカーの衝突による原油流出にともなう海上汚染や産物に対する被害は非常に大きいものである。このように海難事故の多発化が、近年特に著しくなっているが海難事故に伴い海上保険の重要性が高くなっている。「The Law and Practice of Marine Insurance relating to Collision Damages and other Liabilities to Third Parties 2nd Ed」は英國における海法学界の権威者であり、英國海損精算人協会会長や國際海事委員会委員をつとめた故 H. B Hurd 氏による海上保険における第三者に対する賠償責任の保険に関する名著で「H. B ハード、船舶の衝突と海上保険」という首題で今泉敬忠、坪井昭彦両氏により共訳されたものである。本書の各章の構成を示すと次の通りである。

序論

第一編 衝突損害賠償責任およびその他の賠償責任

第一章 海事管轄権および衝突訴訟における訴訟手続きの経過

第二章 衝突損害および法定権限に基づいて生じる賠償責任

第三章 船舶の双方過失衝突の場合における損害の割当てに関する規則

第四章 船主およびその他の者の制定法上の責任制限

第五章 損害賠償金算定の原則

第二編 第三者に対する賠償責任の保険

第六章 衝突損害賠償責任に対する責任

第七章 協会衝突約款および特殊な衝突約款

第八章 衝突約款に基づく保険金請求の精算

第九章 保護補償約款

第十章 第三者に対する賠償責任に関する各種の保険

付録

次に内容について若干紹介しよう。

船舶所有者は自己の船舶の滅失、損傷により金銭的損害を負担するだけでなく、自己の船舶が引き起こした事故により他の当事者に対して賠償責任を負うことがある。また船舶以外の海上財産に対しても賠償責任が生じることがある。

海上保険は海上財産を所有し、利害関係をもち、これに管理責任を負う者が海上財産の滅失、損傷から自己を保護するとともに、自己の所有権・利害関係あるいは管理責任から生じた他の当事者に対する損害賠償責任からも自己を保護しようとする手段である。

通常、海上保険証券によって海上危険（Marine Peril）または保険証券に記載された危険で生じた滅失、損傷から被保険者を保護するものである。そこで第三者に対する海上財産の賠償責任についても保険に付することができる。1906年の英國海上保険法（Marine Insurance Act 1906）においても被保険財産の所有者あるいはこれに利害関係を有する者または管理責任を有する者が海上危険の理由により第三者に対して賠償責任を負担するような場合には、この賠償責任について保険に付することが許容されている。

このことは船舶事故による第三者に対する賠償責任についても保険に付することができる。この第三者に対する賠償責任の保険の有効性は制定法の規定に依存しており、制定法または公益に反する第三者に対する賠償責任の保険は当然ながら無効である。このように第三者に対する賠償責任を保険に付することはできるが船舶に関する利害関係または船舶に対する管理責任さらには船舶の所有権に関する賠償責任を挙げるならば次のようになる。①不法行為、②港湾および船渠に関する一船制定法ならびに地方条例上の義務、③契約違反

結局、第三者に対する賠償責任を保険で担保しようとなれば、船主および海上財産の所有者およびこれらの中間者あるいは管理責任者が負う種々の賠償責任の性格および範囲を考察しなければならないが、この種の責任の多くは海法で決定されるから海事管轄権、衝突損害賠償責任その他の賠償責任、制定法上の責任制限および損害賠償金の算定の原則についてふれることが必要であるといっている。そして第一編において、これらの問題が取り扱われ、第二編では第三者に対する賠償責任に関する保険契約の種々の様式と保険金請求の精算に関して詳細に記述されている。

第一編 衝突損害賠償責任およびその他の賠償責任

第一章 海事管轄権および衝突訴訟における訴訟手続の経過についてふれ、船舶の海上衝突に起因する損害賠償および船舶に関するその他の問題について、諸国は被告を裁判所に強制出頭させたり被告の財産を差押えまたは身柄を拘束して管轄権を行使したが時代が下るにつれて身柄拘束による訴訟手続はすたれようになつた。イングランド、ウェールズあるいはスコットランド等における船舶の海上衝突に対する海事管轄権の変遷過程についてのべている。

第二章 船主負担が要求される賠償責任として衝突損害から生じる賠償責任を論じ、賠償責任を成立させるためには現実の船舶双方の接触だけでなく、狭い水路を高速力で航行した結果、大波が生じて他船を第三船と衝突させた場合にも損害賠償請求権が生じるのである。衝突は種々の原因から生じるのであるが衝突に対する賠償責任を成立させるためには過失があつたこと、あるいは損害が過失に起因していることで、過失から生じる賠償責任にふれるとともに衝突による損害の原因として不可抗力、不可避的事故、不可解なまたは判別不能の過失、寄与過失等をあげ、賠償責任の有無についてのべている。賠償責任は通常、船舶自体にあるといわれるが、これは現実の加害者または次の雇主の賠償責任を意味しているのであって、現実の加害者、現実の加害者の雇主として船主あるいは船舶自体の賠償責任等をあげて衝突による損害賠償責任の負担者をあげている。すべての船主および船長は海上衝突の予防に注意を払い、衝突予防の関係法を遵守することはいうまでもないが衝突の結果、死亡または傷害が起きたときは不注意な運航あるいは過失により衝突に対して管理責任を負う者は損害賠償責任という民事責任を負うとともに刑事責任を追求されることもある。しかしこの場合でも衝突が外国で生じたり、外国人に対して訴訟手続がとられる場合には裁判所の管轄権および適用法に困難な問題が生じてくるであろう。最後に回収されるべき損害賠償金の性格と範囲について述

べ、加害船が賠償責任を負う損害は直接、間接を問わず、他船あるいは第三船もしくは固定または可動物体などの一切に加えた損害であり、船荷証券の条項により損害賠償に對して免責されているとはいえ、自己の船舶の積荷に對しても賠償責任を負担し、死亡および傷害に對しても損害賠償金を負担しなければならない。結局、衝突から生じる損害賠償責任者は制定法による責任制限の範囲を除いては自己の資産の全額まで賠償する責任を負担するのであって非常に厳しい責任負担が課せられている。

第三章 船舶の双方過失衝突の場合の損害割当で海法と普通法上との相違についてふれ損害割当に関する海事規則の沿革を略説するとともに1911年イギリスで制定された海事条約法の損害割当に関する規則を列記し、同法の適用範囲すなわち損害および賠償責任者の範囲について述べている。この海事条約法に基づいて双方過失があり、賠償責任を制限しないで損害を割当した例を設定して詳しい説明を試みている。

第四章 個品運送により貨物を運送する運送人は不可抗力あるいは貨物自体の瑕疵および性質等々以外の原因による貨物一切の滅失または損傷に對しては普通法上、賠償責任を負うのであるが、本章では運送人として船主の賠償責任に對する制定法上の責任制限にふれている。1734年、船主責任法 (Responsibility of Ship owners Act, 1734) が船主の賠償責任を制限する制定法としてイングランドで初めて制定されたが、その後商船法により責任制限の範囲が拡張され、1813年には船主責任法によって衝突に対する賠償責任の制限が設けられた。1894年の商船法により、船主責任は大幅に制限されてしまったが、その制限範囲あるいは賠償責任限度額について述べている。商船法による船主の賠償責任の制限は海岸にある財産に加えた損害にまで拡張されるにいたったが、これら制定法によって賠償責任を制限する権利が船主以外の用船者、造船業者などにも拡張されていったのである。水先案内管理署の責任制限あるいは航空運送法による航空機に関する責任制限を解説し、本章においても衝突の場合における商船法に基づく船主責任制限の設例をあげている。

第五章 損害賠償金算定の原則を取り扱い、海上衝突の結果生じる損害賠償金算定原則の一般原理は原状回復であるが回収される損害賠償金に関しては1911年の海事条約法による衝突の場合の損害分担に関する原則と諸商船法による責任制限によって影響を受けるものである。回収される損害賠償金は船舶または積荷の滅失または損傷の如き直接損害による賠償金もあり、運送貨、船舶の使用利益の喪失または滞船料といった間接損害の賠償金もある。また契約違反から生じる賠償金もあるが衝突の結果生じる損害賠償金

の性格を述べ、種々の場合における損害賠償金算定の原則について要約している。例えば船舶の現実全損、船舶の分損、運送貨の喪失、積荷の滅失および損傷、共同海損分担額、継搬費用と代替費用等々の項目をあげている。

第二編 第三者に対する賠償責任の保険

第六章 第三者に対する衝突による損害賠償責任はかかる賠償責任が海固有の危険による損害であっても、通常の船舶に対する海上保険証券では担保されず、かかる賠償責任を海上保険契約の目的として、別の保険契約を結び、第三者に対する衝突による賠償責任を保険に付することが必要であることを説き、衝突約款 (Collision Clause) の起源およびその発展の主な特徴について述べている。

第七章 ロンドン保険協会により発行されている衝突約款の現今の様式をあげているとともに衝突約款は船主または用船者に対し衝突のために支払負担となる損害賠償金に対し部分的な填補を与えるにすぎないのであって、この衝突約款が被保険者に与える保護は船主が賠償責任を負う諸損害のうちのあるもののみで、その担保も極めて制限された範囲であるといっている。そして損害填補請求権に対する制限を要約する一方、その制限の各項目における言葉の意味を詳細に述べている。衝突約款に加えて姉妹船約款、敵対行為および軍事的行動中の衝突に対する賠償責任、超過額約款、曳船船主責任約款、運送貨衝突約款、双方過失衝突約款などにも解説を加えている。

第八章 衝突約款にもとづき保険金を請求する場合の精算についての設例を示している。例えば被保険船舶に過失がある場合あるいは双方の船舶に過失がある場合をあげて、極めて実務的に詳細に保険金請求の精算をおこなって例示されている。

第九章 保護補償約款にふれ、この約款の主たる目的は船舶の過失ある運航または管理のため負担しなければならない損害賠償金のうちで保険証券上の衝突約款による制限的損害填補のために保険で回収されない損害賠償金の残額に対して船主または船舶の利害関係者あるいは船舶の管理責任者の賠償責任について、彼らを保護補償し、回収できない残部の損害にはどのような損害があるか述べ、この損害回収の方法として船舶が船主責任相互保険組合に加入することであるが船舶保険証券に保護補償約款が挿入されている場合には船舶がかかる組合に加入しているのと同様の効果を被保険者に与えるとしている。次いで船主責任相互保険組合の存在と組合の目的にふれるとともに、この組合によって担保される諸々の危険、特に第三者に対する賠償責任についての諸危険を列挙している。

第十章 第三者に対する賠償責任としては船舶の過失ある運航および制定法上の権限または条例により課せられる賠償責任あるいは契約違反から生じる賠償責任および契約の履行中に生じる損害に対する賠償責任があるが、このうち貨物の運送あるいは船舶の建造や修繕等々の契約違反から生じる損害の賠償責任に対しては種々の異った様式の保険契約が締結される。すなわち第三者に対する賠償責任についての各種の保険契約である。

列挙すれば

- 1 運送人としての船主の賠償責任
- 2 不当な離路による契約違反に対する船主の賠償責任の保険
- 3 公運送人としての駁船業者の賠償責任
- 4 共同海損費用保険
- 5 造船業者の賠償責任
- 6 造船契約上の保証約款による造船業者または造船技師の賠償責任
- 7 船舶修繕業者の賠償責任
- 8 航空運送人の賠償責任

以上のごく衝突損害賠償責任および第三者に対する賠償責任と保険について各章ごとにその内容を概略したが、本書において特筆すべきことは非常に数多くの事件と判例が示されていることと、設例が豊富にあげられて詳細に例示されていることである。

このことは学問的にも非常に優れていることはいうまでもないが、船舶の海上事故が頻繁に発生している現実に照らすならば、実務書として大いに役立つであろう。特にタンカー事故で原油流出によって海上汚染はいうに及ばず、汚染による沿岸生物や海上財産に与える損害いわゆる第三者に対する損害がある場合、このような損害に対する賠償責任の問題の解決と賠償責任と保険との関係について論じていることは現在においてもっとも要求される文献といえよう。

本書は二編、十章から成立っているが巻末には付録として海事に関する法律規則の統一のための海事条約と諸制定法中の関係諸条文をもあげている。

(成山堂発行、1973、A5版、224頁、定価 2,500円)

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、すでにつぎ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のある。

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）政治的圧力を受けること、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）

G. J. Murphy

“Transport and Distribution”

織田政夫

(東京商船大学)

1 本書の特徴

いまさら指摘するまでもなく、現代産業経済において「輸送」と「分配」は非常に重要な分野を占める。この二つの機能は、企業の定める物的流通サービスの水準を最小コストで提供することを基本目的とし、いわば企業活動の基礎となるものである。

元来、原料生産地、加工地、それに消費市場が同一地域内にあることはきわめてまれで、これら三者は地理的隔たりをもって存在しているのが一般である。かりに、これらが同一地域内に立地しているとしても、同種の原料または製品をより安く生産できる地域、あるいはより大きいかまたは富める市場が他に存在するのが普通である。このような現実において、分業と有効需要の拡大を促し、経済発展の主要な任務をなすのは、ほかならぬ輸送と分配である。この両機能の発達なくしては、今日のごとき経済圏の広がりを期待しえなかつたであろう。

商工業を営む全ての企業は自己の取扱商品または製造物を輸送し分配しなければならない。そして、これらの費用は最終消費者の負担する価格に含まれる。平均的にみて、今日の製品販売価格の16%は物流関係費用で占められているといわれる。それゆえに、輸送および分配機能の普遍性は企業経営者によって最大限の関心を払われていると思われるがちだが、現実は必ずしもそうであるとはいはず、これらの機能が潜在的に可能とされる水準まで能率的に活用されているとはいえない。

ごく最近まで、とくに製造業において、両機能は企業本来の生産活動ないしは販売活動に貢献しないと考えられてきた。すなわち、メーカーなどの運輸担当セクションは製造活動や販売活動に付随するいわば寄生的存在としてみなされる傾向があった。同じく、分配サービスも小売販売に係るものであって、製造業には不必要的もののように思われてきた。それだけに、輸送および分配サービスは多くの部課のコントロールのもとに

分断され、この両機能を統合した一本の運営組織や管理機構、それに企業全体の物流費用を把握できる統一会計方式をもっている企業はきわめてまれであった。したがって、企業活動全体における物流分野の相対的重要性が、つねに的確に把握されている状態になかった。

おりしも、次第に激しくなる国際競争にさらされ、国際比価のきびしい批判を受けて販売価格の切り下げないしは抑制を迫られていた産業界は、生産部門における技術革新の導入効果が限界にきたこともある、必然的にその合理化努力を生産部門のみならず、流通部門へも志向せざるを得なくなり、流通過程における合理化・近代化の推進が強く求められていた。このようにして、1960年代を迎えて輸送と分配は「残された最後のコスト節約分野として」また「経済の暗黒大陸として」問題にされるようになり、その合理化・近代化を図ることの重要性が認識されはじめた。

本書は、こうした背景のもとに導き出された物流問題を体系的にとらえ、物流機能の目的から説き起こし、その基本的な性格づけを試みたものである。これらの分析を縋つて流れる本書の目的は、物流の速度および費用の両面でいかにして能率向上を図るか、その方法をみつけることに置かれている。著者がその序文で「近年抬頭している物流管理論は、複雑すぎて実務に応用しえないようなシステムの導入を試みているものが多く、かくのごとき非現実的論理の台頭ゆえに、過去の経験と異った改善方法の提案につねに疑惑を抱く物流管理者が少なくない」と指摘しているだけに、本書の論説は物流に関する考察をアカデミックすぎないように、さりとて簡略にすぎて問題の本質を軽視することのないよう配慮されている。

2 本書の構成と内容

本書の内容は、Part I「輸送」Part II「在庫管理」Part III「倉庫」Part IV「運営組織および管理機構」の4部から構成されている。この4つのPartで考察されている課題は、考えられ得るあらゆる関連事項を網羅している。

「輸送」

最初の「輸送」の部分では34の小見出しのもとに、まず輸送と分配は別個の独立した機能としてではなく、総合的な見地から把握されなければならないことの重要性から説き起こし、次いで物流の主要な部分を構成する基本要素である輸送の特性を、それぞれ異なる輸送方式ごとに物流の見地からありますところなく見きわめようとしている。

簡潔にいって、「輸送」は貨物の物理的移動を受けもち、一方の「分配」は輸送も含めるがその主要な部分として在庫水準の決定、在庫管理、倉庫、分配システム管理等で構成される。これら各物流構成要素は相互に緊密に影響し合うのであるが、ごく最近まで輸送と分配はそれぞれ個別の領域を形成するとみなされ、個別に取扱われてきた。それゆえ、企業のこれまでの物流活動はこれら構成要素の相互調整によって、最も能率的かつ経済的に遂行されているという状況からほど遠いものであったと指摘されている。

問題の Total Distribution Cost の概念は、輸送と分配が別個の領域を形成するものとしてアプローチするのではなく、この二つの主要な機能を組み合わせて取扱う方法をいうのである。この点に関し、著者は T D C を構成する輸送、荷役、保管、包装および管理はいわば一つの傘の下に入るべきものであり、このような取扱いこそ企業の全般的活動にとって利益をもたらすものであると述べている。

こうした問題意識から、この Part I ではまず輸送機能が企業の全般的活動に最大限に貢献する方法を探り出す前提として、輸送機能が他の企業組織分野にどのようなかつどの程度の影響を及ぼすかを、各種輸送機関および輸送方式ごとに考察している。ここでは、もとより物流システムにおける港湾機能の位置づけとその合理化・近代化の重要性について論及されている。

T D C の実態については、企業によってまた商品によって最終消費者価格の 4~44% と多様化しているが、英國の Department of Employment が 3 年前に調べたところによると、製造業では小売販売を含めないで平均 16% (輸送 5.5, 倉庫 2.5, 在庫 3, 包装 2, 注文加工 1, 管理 2) を示している。著者は、この比重は現在も変わっておらず、小売販売を考慮に入れるとこれがより高い水準になると述べている。

「在庫管理」

在庫管理の任務は、販売および輸送決定前の在庫商品を最小費用で管理することにある。したがって、輸送の決定が直ちに物流システム内の在庫量に影響することは明らかである。在庫は需要の変動と企業の最適生産率との間の緩衝器の役割を果たすものであり、これによって企業は望ましい顧客サービスを提供することが可能となるのである。これが在庫機能の基本である。

元来、顧客に対する企業サービスの向上はしばしば在庫量を多くし、このための費用を増嵩せることがある。とりわけ、消費市場が遠隔地に分散している場合は、物流ネットワーク内の倉庫数を多くし、それだけ物流パイプ中の在庫量を多くするので、この

傾向が強い。しかし、著者は Part II で、この在庫費用の増嵩の程度はそのときの物流システムに組入れられる輸送のタイプによって影響を受けるので、これは TDC システムの一環として受けとめられるべきであると指摘している。

この点、英國の在庫水準は国民所得のほぼ 45% を記録し、米国の 24%，スエーデンの 25%，フランスの 29% などに比べ著しく高い。このことは、英國固有の問題はあるにしても、総じて同国産業界の物流管理者が在庫機能に対する意識の低いことを物語るものであるとしている。しかしながら、在庫水準は企業の「予測」の問題と重要な係わりをもつことも事実である。この点について、本書は在庫水準は需要に先んじて定められなければならず、この場合の需要予測の誤りがそのまま過度あるいは不足の在庫水準となって現われる事実を詳述している。

ともあれ、軽視できないコスト・センターになっている在庫水準の適正なコントロールは、企業の総合利益の獲得に大きく貢献することは確かである。ところが、この在庫費用について企業がその領域にもつ「投資」であるというふうに誤った考え方をしていきがが多いと指摘されている。さらに、資本の機会原価、保険費用、ハンドリング費用、品質の低下および退化費用等から成る維持費が、これに対する能率如何によって、商品価格の 15~20% にも達することがあるにもかかわらず、経営管理者の多くがこの費用をそれほど重要視していないと指摘しているのが注目される。これは主として彼らが実際の在庫費用について把握できる統一的な管理組織や会計方式をもたないことによるものであるとしている。

「倉 庫」

ところで、在庫が需要の変動と最も経済的な生産率との間の緩衝器として重要な機能を果していることは前節で述べたところであるが、現実の需要は単に量的変動ばかりではなく地理的にも広く分散しているので、企業は在庫政策を決定する際にその「数量」ばかりでなく、「場所」についても考慮しなければならない。すなわち、供給量は需要量にマッチするばかりでなく、それが最も効果的な場所になければならない。この顧客の必要とする時間と場所における商品の供給を保証するためには、在庫とともに倉庫が重要な役割を果たす。こうした倉庫機能の問題が Part III で論じられている。

ここでは、いかなる倉庫システムが企業に最大限の貢献をなすことができるかを探り出すために、倉庫機能の多様な侧面が吟味されている。この分析は、企業が新しく物流ネットワークを設けようとする場合または既存システムを全面的に改定しようとする場

合に最も係わりをもつ倉庫の数および場所、サービスの領域、その他の外部的要素と、一方企業が倉庫機能の重要性を自覚しながらも既存の物理的なレイアウトに満足していないかまたは政策決定や資本不足によって全面的オーバーホールを妨げられている場合の倉庫機能の向上に係わるコスト要因、レイアウトおよび設備等の内部的要素と、二分して行なっている。

消費市場が遠隔地に分散していればいるほど、物流ネットワーク内の倉庫数を多くし企業のサービス費用を高めるが、その増加の程度はこれに組み入れられる輸送システムの種類と性格によって決まる。つまり、高速にして運航頻度の高い輸送システムの利用は、在庫水準と倉庫数を少なくする。要するに、物流システムにおける保管と輸送はきわめて密接に相關している。この点に関し、本書は物流システム管理の主要な課題は、低い在庫水準と信頼できる高価な輸送システムを選択するか、それとも相対的に高い在庫水準と安価にして低速の輸送システムを選択するかに置かれていると述べている。

「運営組織と管理機構」

さて、物流システムに関するアイデアがいかに優れており、かつプロフィタブルなものであっても、これを現実のものとするためにはこれにたずさわる企業内外の人々から全面的協力がなければならない。そして、この実現を図るために運営組織なり管理機構をもたなければならない。企業全体の最終利益を高めるためには、特定の物流部門に大きな費用負担を必要とすることがしばしば見受けられる。しかし、従来の物流分野にみられるような断絶した部門別の運営組織では、物流の各部門のコスト節約に重点が置かれるので、総合的なTDCの見地に立った行動を各部門に期待することは困難である。

本書はPart IVで、このような場合は既存の組織なり機構なりを積極的に改組し、担当者の配置転換が必要であるとともに、企業内のあらゆるレベルにわたる全面的協力が必要であることを強調している。そして、この運営組織および管理機構に係わる問題は、企業内の人間を対象とするので最もやっかいな課題であるとしながらも、かかる全体的な協力体制を確立することの配慮を行なうのが物流担当者の任務であると指摘している。また、物流システムの一翼をになう外部の関連企業とできるだけ多く協議することの重要性も強調されている。なお、かかる物流の運営組織ないし管理機構の変更は全体の企業活動に影響を与える事柄であるので、経営者の政策決定領域にあり、物流に関する計画決定段階の初期に考慮されるべきものであると指摘されている。

3 将來の展望

最後に、著者は輸送と分配は今後10年間のうちに、より緊密に統合された一本の機能に向って発展していくであろうと予測している。その根拠としていくつかの理由をあげているが、最大の要因となるのは「競争」であろうと述べている。世界市場はますます競争の度合を強めており、一方消費者はますます商品ずれしている。これらのことが企業のサービスを高度化させ、これが輸送と分配を高価なものとするので、必然的に企業の物流コストに対する関心を高めていくであろうとしている。

以上、本書は物流概念の特性ゆえに、TDCを構成する多くの運輸関係部門の特性分析とその運営技術の研究を対象とし、この中で物流構成要素の相互作用とこの統一的把握の重要性が強調されているのが目立った。

本書は企業の運輸担当者に理解されていなければならない輸送と分配の問題の全てを取り扱っているので、彼らにとって本書の一説は高価な誤りを犯すことなく実際の経験を積むに必要な知識の習得に役立つであろう。また、物流問題の研究を志すものにとっても、有益な書であると信じる。

(1972年, Business Books Ltd., London, 198頁)

David F. Wilson, Dockers

“The impact of industrial change”

富田 功
(港湾総合研究所)

I はじめに

わが国における港湾労働法がいわゆる「3・3答申」(昭和39年3月3日)のもとに成立したことは周知のとおりである。この答申の全文は、「1. 港湾労働について」「2. 港湾運送事業について」「3. 港湾管理運営の改善について」等の3部門からなり、第1部門については、「港湾労働者の必要数の策定」「港湾労働力需給の調整」「港湾労働者の登録制度の確立」「労働条件の向上」「福祉施設の充実」「労働者の資質と社会的地位の向上」等の6項目をかかげているが⁽¹⁾、これらの諸項目すべてが、特定重要港湾、重要港湾、および地方港湾における労働力問題なり事情においてたとえ相違があるにしても、わが国経済における「労働力不足」という巨視的観点にたつならば、それらは必ずしも十分に実現されているとはいひ難いようである。

わが国におけるこれまでの港湾労働問題の中心的事項は、労働力の絶対量不足と労働者の高齢化、はげしい労働移動と定着率の低さなどの現象面と、そのような結果をもたらす理由について低賃金や深夜業を含む長時間労働制とともに強度な労働災害が常態として発生する労働環境および福利厚生施設ならびに制度の不備にあるとされている⁽²⁾。

このことは、一方では港湾労働者雇用ならびに調達問題等に関わる港湾労働制度⁽³⁾のあり方について発展せしめ、他方では港湾労働法それ自体の問題にも関係してくるのである。

わが国の港湾労働法が、雇用関係の成立に際して、労働者の権利を保障する他の労働立法の域をこえて、雇用契約の成立した後まで、雇用調整手当の支給、技能訓練および退職金支給等々を使用者に義務づけるなど、経済法的性格もあわせ含める配意をしては

いるが、基本的には問題解決にいたっていないようである⁽⁴⁾時期に際して、わが国港湾労働法の背景には、ILO内国運輸委員会の「港湾労働者の雇用恒常化⁽⁵⁾に関する決議」(1949年)があり、さらにこれらの背景には、その最も早く最も重要な母法的存在として、イギリスの1946年港湾労働者(雇用調整)法⁽⁶⁾ The Dock Workers (Regulation of Employment) Act, 1946および1947年港湾労働者(雇用調整)令 The Dock Workers (Regulation of Employment) Order 1947がある⁽⁷⁾ことを考えるとき、イギリス港湾労働(雇用調整)法⁽⁸⁾・令を背景としたイギリス港湾労働者の実態等を通じて港湾労働制度の一端を概観しようすることにはそれなりの意義があるものと思われる。

II 問題意識（港湾労働の概念、範囲など）

ここで敢てこのことを取り上げる（むしろ取り上げなければならないといった方がより妥当かもしれないが）目的は、本書のタイトルである Dockers（時には Docker）が随所に出てくるので、基本的には、Dockers（あるいは Docker）をどう表現し、かつ、その労働内容を明らかにすることにある。このことはきわめてステレオタイプ的ではあるが、Docker, Dock workers, Dock labours という概念なり労働形態を明確化することさえにも関連すると考えられるのである。

今日英国においては、港湾の業務に従事する約半数が Dock Workers である。（Dockers ではない——筆者補注）昔は Dockers と呼んでいたが、この言葉には過去の古い概念がこびりついており、わが国の船内荷役労務者という新しい言葉と、昔の沖仲仕あるいは沖人足のちがいと、同じようなニュアンスを持っている。Dockers といえば、その日ぐらしの、わが国のいわゆる人足という言葉を連想させるが、Dock Workers といえば、登録され、最低保証賃給をもらい、仕事がなくても、不就労手当を得ているところの新しい港湾労働者である⁽⁹⁾。つまり、この論者によれば、Dockers と Dock Workersとの表現的、内容的区別は資本主義経済の歴史的発展形態—資本と賃金労働との関係—によって規定されるとしている。また、Dock Workers の労働内容なり範囲については、本船のホールドデッキ、あるいは埠頭の岸壁、上屋、側線の貨車内で働き、貨物を本船と岸壁、あるいは岸壁とはしけ、上屋と車両との間で、運搬に従事している。彼等の作業は、彼等を雇い入れているところのギャンガーやステベドーラのフォアマン、あるいはマスター・ステベドーラによって計画され、監督されているとしている⁽¹⁰⁾。

これに対して本書においては第6章〔Containers and Dockwork, pp.134—154〕で言及している。1960年代より進展してきたコンテナ化に伴うイギリス主要港湾（小港湾を除くという意味）における港湾労働・作業（Dockwork）の職域範囲なり限定（definition）等を中心とする討議・論争は、1947年以来関係三者（労働組合、港湾運送事業者⁽¹¹⁾および港湾労働庁）から構成された委員会で行われその解決のみたものもあるが、未解決のものは解決されるべく最高裁判所（Magistrates' courts）へ持込まれたわけである。その結果、これまでの港湾労働協約・協定が償わなかった完全に新しい労働・作業（work）が生じたためにこの三者委員会システムは平伏し、1966年の港湾法 The Docks and Harbours Act は高等裁判所（the High Court）の訴訟によって産業審判所（industrial tribunals）に（最終的には上院議会）決定権限を与えた。（p.140）

産業審判所における dockwork に関する definition の審議段階で、裁判長 Parker 卿だけが異見を述べたが、その際に Parker 卿は“docker”について次のような定義を下した。「docker とは、船荷積揚業務に關係し、船舶で輸送されてきた、もしくは輸送されることになっているカーゴの移動、あるいは保管業務の關係從事者である。」著者 D.F. Wilson は、Parker 卿のこの規範について自問し、次のような若干の条件を付加することによってこれを許容したのである。「彼らは、カーゴの特性を保持し、もしくは海上輸送が断たれることなく継続し、陸上輸送が開始されない限りにおいて docker たるのである。」（p.141）

したがって、ここで問題視した港湾労働の概念についてより妥当なことは、Dockers と Dock Workersとの区別が労働形態なり労働内容の側面からのみで現代を基準として単に「前者は古く」、「後者が新しい」概念であるとは決して論じ得ないことである。そして、両者の労働範囲に関してはその雇用形態なり調達方法の側面、すなわち港湾労働制度の側面からすれば両者には基本的差異はないものと考えられる。

これに関連して、Dock Labours（ないしは Labour）と表現されるときには港湾労働問題の解決を目して組織される委員会システム等を総称する概念のようである。また、Labourers（ないしは Labourer）がもし Dock と結びついて Dock Labourers が「港湾労働者」と表現されることがあるならば、それは Dockers, Dock Workers とは歴史的概念、労働形態なり労働内容的にも異なることは明らかであろう。なぜならば、「労働者 Labourer」ということばは少なくともイギリスについてみると少く、ごく包括的な内容をもつものであり、労働者が独立の近代的階級としての自覚をもち、資本に対する闘

争を敢行するようになった後も、久しく旧秩序や旧特権に対する新興階層の利害や、広く「生産的労働」の提供者としての立場を表現することばとしての社会的効用をもち続けたのである⁽¹²⁾という歴史的背景からもうかがえるからである。

III 本書の構成と概要

本書は、全15章と付属資料と引用文献（注）と関係文献一覧ならびにインデックスから構成され、本章の研究対象は、Devlin 委員会（1956年）の直面した諸問題の発端と Devlin 勘告案を履行すべき1965年および1970年の諸協約に関するものであり、本書の研究焦点は現在イギリス最大港であり Casual System 打破のパイオニアであったロンドン港の港湾労働事情と Casual System が引き起した賃金構造ないしは制度に注がれている。そして研究範囲は、港湾労働者を雇用している外貿港の港湾労使関係に限定されている。（p.12）

第1章 [The Nature of Casualism] では、港湾労働者の雇用形態として Decasualism に対比せられる Casualism の特質なり性格を中心にしてそれがなぜ港湾にもたらされたのかを詳述している。

第2章 [The Protagonists] では、港湾労働者の経済生活の貧困状態が赤裸々に描写されていることに対し、筆者は所得再分配問題を強く考えさせられた。

第3章 [First Reforms] では、ロンドン、リヴァプールおよびハル各港における港湾労働者の雇用形態 (casual pool) を直ちに廃止するのではなくて、彼等の労働条件（賃上げ等）の向上が優先日雇制度における登録者の3段階（“Permanent men”, AリストおよびBリストと登録のないCリスト）に対応せしめて図られてきたことを述べている。

第4章 [The Age of Bevin] では、1918年から19年にかけて Ernest Bevin の全国運輸労働組合連合 (NTWF ; National Transport Workers Federation) における精力的な組合活動の実践等を克明に描いている。

第5章 [National Dock Labour Scheme] では、この制度（港湾運送業者と港湾労働者における両者の登録制度、雇用の一元化等が特徴となっている）の成立過程の背景事情すなわち政府諮問調査会のいくつかの調査内容を明らかにし、また、同制度の運営組織機構について言及している。本章の内容には今日のイギリス港湾労働制度を把握、理解しようとする者をひきつけずにはおかしいものがある。

第6章 [Containers and Dockwork] では、IIの箇所でふれたように、コンテナ化に

伴う Dockwork の definition は、それが現代では港湾労働内容の複雑化によって容易ではないけれどもそれをする必要性を説いている。

第7章 [First Steps towards Modernisation] では、港湾社会における近代化の条件—雇用形態および港湾運送事業者構造の改善と、労働協約の近代的な方法等一に論及している。

第8章 [The Devlin Inquiry] では、1962年9月に労働大臣の諮問に応えて Lochdale Report⁽¹³⁾が提出されるまでの間に、港湾労働制度の安定化に関する Report はいくつか提出されたが、そのうちの一つである1956年に政府に提出された Devlin Report の内容の一端（常用化促進のための方法や可能な形態等）を詳述している。

第9章 [Decasualisation at Last] では、Decasualisation 達成のための港湾ストライキがロンドン港、リヴァプール港を中心として行われた背景なり事情等を述べている。

第10章 [The TGWU Reforms] では、1920年の The Shaw Enquiry 勧告を基礎にして港湾労働組合を含めた組織統一によって1922年に成立した TGWU（運輸一般労働組合）の組合内部問題の生じていていることに言及し、改革すべき点は断行せねばならないことを指摘している。ここでは組合役員と組合員間の組合意識構造の相違をめぐる葛藤が知らしめられる。

第11章 [Wasterful Practices] では、港湾労使間において協約された雇用安定化の慣行がなぜ浪費化してしまうのかを overtime 等の点から明らかにしている。

第12章 [The Wage Structure] では、1947年から1970年までの港湾労働経済問題の一端（週給保証制、全国賃金水準等）の考察とターミナルオペレーションを除いたギヤングの総利潤の分析を試みている。

第13章 [London Modernisation and the Container Ban] では、コンテナ化の進展がもたらした港湾荷役労働の合理化問題— shiftwork、荷役時間の効果的管理等—とそれに伴う近代化問題—近代化協約の成立に至るまでの諸事情と近代化の理念—を述べている。

第14章 [The National Dock Strike] では、1969年以降の港湾ストライキがなぜ全国的規模にまで達したかを中心に説明している。

第15章 [Conclusions] では、Devlin Inquiry の業績を港湾社会における近代化の観点から高く評価するとともにその failings として、港湾運送業者を巨大な利潤追求へと駆り立てたことが港湾労働者の雇用安定化に寄与ないしほは貢献に、したがって彼らの経

済生活を安定化せしめたかどうかは問題であるとされている。将来の貿易規模の拡大とその構造変化に伴い、今後の港湾労使当事者にとってその健全な近代化の基礎を構築するに際して何よりも重要なことは“協調関係”に立つことであると指摘している。これは、第二次世界大戦後のアメリカ経営社会における労使関係がきわめてシビアな“対抗関係”にあることを知るとき⁽¹⁴⁾、アメリカ港湾労働組合(ILAとILWU)の指導者の抱く組合運動方針等にも何らかの影響なり示唆を与えずにはおかないと一般化できる提言といえよう。

IV むすび

本書を通読してこれがわが国港湾労働制度を考慮していく上での一助となり、また港湾労働関係の文献として貴重なものであることを自覚せしめられた。さらに、本書は、わが国港湾労働問題の当面の急務ともいえる機械化、装置化を導入するに先立つ「港湾運送体制の整備」⁽¹⁴⁾の解決を図っていかねばならない立場にある Management や Employer にも是非一読の価値はあるもの信じて疑わない。

なお、II の項では、筆者は、いわゆる “Port Labour (Labor)” との関連性等についても言及するつもりであったが、紙幅等の関係でその意が果せなかつたことはご海容願いたい。

Fontana/Collins, London. 1972 < B6 判, 336頁 >

注 (1) 北見俊郎『港湾論』海文堂、昭和43年6月、p.145

(2) 喜多村昌次郎「労働力不足と省力化—港湾—(新しい港湾運送体制への転換)」(『運輸と経済第30巻第9号』1970年9月に所収) p.41

(3) 港湾労働制度とは、港湾労働者の雇用に関する制度である。〔馬渡淳一郎「イギリス港湾労働制度」(『山口経済学雑誌第21巻第3・4号』昭和47年11月に所収) p.137

(4) 喜多村昌次郎、前掲稿、p.42

(5) 馬渡淳一郎、前掲稿、p.137、これは規則的雇用(高見玄一郎『港湾労務管理の実務』海文堂、昭和39年9月、p.26)、労働力の常用化(喜多村昌次郎、前掲稿、p.44)とも表現されている。筆者は常用化と表現した。

(6) これは現行港湾労働法とも表現されている。河越重任「港湾労働の課題」(『港湾経済研究No.2 1964年11月に所収) p.86

(7) 馬渡淳一郎、前掲稿、p.137

(8) 筆者は、The Dock Workers Act を港湾労働法と表現した。

(9) 高見玄一郎、前掲書、p.18-19、また、イギリス港湾労働法によれば、港湾

労働者 (Dock Worker) とは、「港湾またはその近辺において船荷の荷揚、荷卸、運搬もしくは格納に関する仕事、または船荷の受取、引渡もしくは出港のための船舶その他の船の整備に関する作業に雇用されまたは雇用さるべき者」をいう。(馬渡淳一郎, 前掲稿, p.137) これに対し、わが国における港湾労働者の定義とその行為に関しては港湾法第1章第2条の4と港湾運送事業法第2条1~8に規定されている。また港湾労働者の定義に関する限り、わが国の方がイギリスのそれより広義といえるのではなかろうか。

(喜多村昌次郎『港湾労働の構造と変動』海文堂, 昭和39年11月, p.2 参照)

- (10) 高見玄一郎, 前掲書, p.20
- (11) Employer は港湾業者とも表現されている。(高見玄一郎, 前掲書, p.22)
- (12) 『経済学大辞典第1巻』東洋経済新報社, 昭和44年12月, p.349
- (13) これの詳説、概説については、中西睦「イギリス主要港湾に関する調査委員会報告書(ロッチャデール報告書1962年)」(『港湾経済研究No. 1』, 1963年に所収) p.143—150, 高見玄一郎, 前掲書, p.32—36等参照
- (14) Reinhard Bendix, Work and authority in industry (Ideologies of Management in the Course of Industrialization), Harper & Row, N.Y & Evanston, 1963, pp.254—297
- (15) 喜多村昌次郎, 前掲稿, p.46

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と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 海港の発達と純粹經濟立地指向趨勢

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としよう。

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、潮差変動の小の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・海岸状態が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. ウエーバー (Über den Standort der Indu-

strien 1922) などの理論と重要な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、金利が廉く特に、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摘している。

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、総合的指向 (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. ウエーバーは、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 Agglomeration) 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、単一港による单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るが、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し、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、集積とともに立地は、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 (Ersparnsfunktion) 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くが、著者は、いかなる経済秩序とも関係なしに成立し得る純粹理論を求める

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エーバー的視点であるといえる。

ここで少しくカウツの純粹な経済的因素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させられる。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樁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る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 Gustav Fischer, 1934)

学 会 記 錄

1. 第11回全国大会概要（神戸）

第11回全国大会は神戸市において昭和47年10月17日（火）～19日（木）の3日間にわたって開催された。共通論題は「輸送システムの変革と港湾運営」で、あらかじめ研究報告会プログラムに示す7項目の論題構成にもとづき8人の会員による研究発表が行なわれた。また共通論題にかかる活発なシンポジュームも展開され（シンポジュームの内容については別項に収録されている），6人の会員による自由論題報告とともにきわめて熱心な討論もみられた。さらに、100人をこえる会員参加と50人に近い一般傍聴者をむかえ、本学会がはじまって以来の盛会ぶりであった。

研究発表にさきだっては神戸港見学、理事役員会が開かれ、講演会、懇親会なども有意義なものであり、いわば学会発足の新しい世紀をむかえるにふさわしい大会状況であったと思われる。こうした盛んな大会の開催については、神戸市をはじめ地元港湾関係者各位のご協力によるところが多く、また神戸大学をはじめとする各大学関係者の熱心なるご努力のおかげと深く感謝の意を表する次第である。

ここに全体的な大会プログラムを示すと次のようである。

月 日	時 間	行 事 内 容	会 場
10/17 (火)	13:00 ～ 18:00	「神戸港見学会」 13:00に神戸 商工貿易センター 前に集合	神 戸 港
	18:00 ～ 20:00	「理事役員会」	タワーサイ ドホテル
10/18 (水)	9:00	開会（9:00前に登録をすませて 下さい）	
	9:10 ～ 10:00	「講演会」「神戸港の現状と将来計 画」 神戸市港湾局技術部長 鳥居 幸雄氏	レセプ ショ ン 相 楽

	10:00 12:30	「自由論題報告会」(午前の部)	ホ ル	園 会 館
	12:30 13:30	記念撮影・昼食・休憩	1 ル	会 館
	13:30 16:00	「自由論題報告会」(午後の部)	2	共 通 会 部
	16:00 17:00	「総 会」	3	共 通 会 部
	17:10 19:10	「懇親会」	ラ ウ ン ジ	共 通 会 部
10/19 (木)	9:30 12:00	「共通論題報告会」(午前の部)	レ セ プ シ ョ ン ホ ー ル	相 樂 園 會 館
	12:00 13:00	昼食・休憩		
	13:00 15:00	「共通論題報告会」(午後の部)		
	15:00 17:30	シンポジューム		
	17:30	閉 会		

自由論題(10月18日(水) 10:00~16:00)
 報告・40分・質問・10分)

- 10:00 港湾における「公共性」について 山本泰督
 (神戸大学)
- 10:50 東欧におけるコンテナリゼーションと港湾 市来清也
 (日通総合研究所)
- 11:40 財務諸表から見た鉄鋼専門埠頭 山村学
 (流通経済研究所)

※ 12:30
 } 記念撮影・昼食・休憩
 13:30

4. 13:30 ポート・コンピューターへの一観点 三木 榎 彦
 }
 14:20 (神戸商船大学)

5. 14:20 港湾労働と時短問題 土居 靖範
 }
 15:10 (港湾総合研究所)

共通論題 10月19日(木) 9:30~15:00(報告時間30分, 質問は用紙に記入の上シンポジュームにて応答)

——輸送システムの変革と港湾運営——

論題構成 (A) 問題提起

- (B) 輸送システムの変革と港運港の再編成
- (C) 輸送システムの変革と海貨業の将来
- (D) 輸送システムの変革と港湾管理者の課題
- (E) 輸送システムの変革と在来埠頭の再開発
- (F) 輸送システムの変革と港湾労働者の諸問題
- (G) 輸送システムの変革とターミナル・オペレーター

(A) 9:30 輸送システムの変革と港湾の変貌 今野 修平
 }
 10:00 (運輸省港湾局)

(B) 10:00 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
 }
 10:30 (青山学院大学)

(C) 10:30 輸送システムの変革と海運貨物取扱業 喜多村 昌次郎
 }
 11:00 (港湾総合研究所)

(D-1) 11:00 輸送システムの変革と新しい公共財概念 東 寿
 } —港湾管理者の立場にたって—
 11:30 (東海大学)

(D-2) 11:30 輸送システムの変革と港湾管理者の課題 坂本 繁幸
 }
 12:00 (神戸市港湾局)

※ 12:00
 } 昼食・休憩
 13:00

- (E-1) 13:00 上屋戸前受制以後の変化について 田中省三
 13:30 (日本海事検定協会)
- (E-2) 13:30 フェリー運航と在来埠頭の再開発 松沢太郎
 14:00 (札幌大学)
- (F) 14:00 輸送システムの変革と港湾労働者の諸問題 徳田欣次
 14:30 (北海道総合研究所)
- (G) 14:30 輸送システムの変革とターミナルオペレーション
 発展の諸段階 千須和富士夫
 15:00 (港湾経済研究所)
- (文責・北見俊郎)

2. 理事役員会開催状況

(1) 大会時理事会（昭和47年10月17日）

① 報告事項

- a) 第10回大会完了の件
- b) 事業促進の件
昭和47年大会準備状況
年報・名簿・資料配布の件（年報学会記事参照）
- c) 部会活動の件（年報、学会記事参照）
- d) 48年度大会に伴う件（中部部会、名古屋）
- e) 会員増減の件（年報、学会記事参照）
- f) 会計事務の件（会計報告書参照）

② 協議事項

- a) 会計（予算・決算）承認
- b) 評議員の件（会則10条により別項に示すよう会長の委嘱が行われた。）
- c) 会員増減の件（承認）
- d) 48年度大会準備の件（中部部会および名古屋港管理組合と協議の上原案を作製）
- e) その他

(2) 常任理事会（昭和48年4月28日）

① 報告事項

- a) 第11回大会完了の件

b) 事業促進の件

(昭和48年度大会(名古屋)準備の件(中部部会および名古屋港管理組合との交渉, 準備および報告者アンケートの状況について, とくに共通論題の件について))

年報編集の件(年報, №11の編集方針, その他)

部会活動状況の件

会員増減の件(年報, №10学会記事参照)

会計事務の件(決算・予算案報告)

(2) 協議事項

a) 昭和48年度決算, 昭和49年度予算案(承認)

b) 会員増減の件(承認)

c) 昭和48年度大会準備の件(開催地と事務局間でさらに開催の具体化に努め, 共通論題の方向付けをさらに『港湾の近代化と地域経済・社会』とし, シンポジウムのあり方にも検討を要するものとする。)

d) 昭和49年度大会の件(開催候補地として, 東京および長崎があげられたが, この件については会長に一任し, 事務局が具体化に協力するものとする。)

e) 理事改選の件(選挙管理委員会を設け, 選出方法は前回に準ずるが, できるだけ簡素化するものとする。)

f) その他(理事会, 事務局, 編集委員会の関係を明確化すること。年報刊行に際しては複数の出版社より相見積書をとること。経済連合学会加入の実現を計ること。部会活動担当者の地位を明確化すること。)(文責・北見)

3. 評議員者氏名(昭和47年10月17日理事役員会にて承認。会則10条参照)

1. 北海道地域(4名)

奥平忠志, 井出富太郎, 武山弘, 石倉健治

2. 東北・関東地域(13名)

荒木智種, 浮穴和俊, 大島藤太郎, 小林良久, 関谷義男, 玉井克輔, 寺谷武明
古川哲次郎, 細野日出男, 山本和夫, 松本清, 松本一郎, 山村学

3. 北陸地域(1名)

橋康太郎

4. 中部地域(4名)

橋本英三, 宇尾野俊夫, 井関弘太郎, 松永嘉夫

5. 広島・関西地域 (8名)

高村忠也, 米花稔, 竹内良夫, 前田義信, 信加地照義, 東海林滋, 長尾義三,
山本泰督

6. 九州地域 (2)

松浦茂治, 田原栄一

4. シンポジュームの概要

この記録は、昨年の神戸大会における共通論題「輸送システムの変革と港湾運営」を中心に行ったシンポジュームの概要である。このシンポジュームの内容を徳田欣次氏がテープレコーダーにおさめ、それを原稿におこされたが、ぼう大な枚数にのぼったためにそれを玉井克輔氏によって下記のようにまとめて頂いたものである。

したがって、この記録は、聞きとりにくい録音のところや、小枚数にまとめた関係上必ずしも詳細に討論の内容をつたえるまでにはゆかないが、概要をつたえるものとしてここに収録する次第である。おわりに、この記録のために多大な労をとられた徳田、玉井の両氏に心から感謝の意を表さなければならない。

(編集委員会)

シンポジューム（司会、和泉雄三氏、柴田悦子氏）は、今野修平、北見俊郎、東寿、徳田欣次、千須和富士夫、喜多村昌次郎、田中省三等共通論題発表者の諸氏をレポーターとして、概略以下のようないくつかの質疑応答が活発に展開された。

山本泰督（神戸大学）　輸送システムを市場（分権的経済）のなかで考えるとき、そのシステム化の目的ないし担い手は何か。

今野　交通経済の特殊性から、交通市場は非常に独占化が進みやすい。今日の輸送システムあるいはその変革の目的は、交通経済における合理性の追求＝合理化にある。輸送の合理化によつてもっともメリットを得るのは運賃負担者であり、港湾を中心を考えるとそれは荷主が圧倒的に多い。しかもその荷主は大部分が大資本、細かくいえば独占的な性格をもつてゐる資本サイドであり、輸送合理化の表面でない実質的な原動力はそこにある。したがって、日本における資本主義経済の発展過程のなかでは、輸送システムの変革あるいはそれにともなう港湾の変貌の原動力を、どう

しても重化学工業化ないしは独占資本主義化の過程のなかで把握せざるを得ない。

柴田 ターミナルの変革を進める原動力が荷主というだけでよいか。資本主義の発展の今日的な特徴を明確にするのも必要だが、交通手段のもつ二重的性格——技術革新の交通における特殊性をどうみるか。

今野 輸送システムの変革は、基本的には合理化であるとすれば、当然その技術革新といった問題から解くことも必要であり、交通手段のもつ二重的性格も、この面から取り上げる必要がある。

和泉 経済学の立場からみて、港湾における需給関係の不均衡ということを、港湾の近代化や前近代性の残存といった日本資本主義体制の構造的な特質を直接把握する分野よりも、より本質的と考えているのか。

今野 ターミナルとしての港湾が、他の交通手段のターミナルと基本的に違うのは、総合的なターミナルということだ。だから港湾ターミナルは、非常に特有な社会を形成しているのが特徴だ。港湾が総合的なターミナルであるという前提にたつと、港湾の研究は社会科学のあらゆる分野から入りこめる可能性がある。しかも港湾の実態は、入りこまなくてはわからないような性格であり、いろいろの分野からの研究が総合されて、はじめて全体が把握できるのではないか。近代化や前近代性の問題はもちろん経済学も分担すべきだが、社会学あるいはそれに近い学問分野からのアプローチも可能であり、こうした全体的な位置づけのなかでは、経済学としては基本的には港湾における需給関係から出発すべきであろう。

藤尾豊一（神戸港湾経済研究所）8.18試案における「労働力のオルガナイザー」という言葉の定義は何か。また共同雇用理念についてきたい。

北見 試案のような文面や公文というものはどこまでも行政的な立場から書かれた文章であって、科学的なもの学問的なものとして表現されてはいない。したがって「労働力のオルガナイザー」という言葉は、学問的に定義づけられないのではないか。試案では、港運業が今後「労働力のオルガナイザー」として発展していくかなければならない、という意味で使っているが、むしろ在来型港運業自体が、いわば「労働力のオルガナイザー」だったわけだ。したがって今後の港運業が、そうでなく、もっと固定資本・輸送技術をふやし、労働手段体系をもち、いわゆる近代的な産業の形態を持つべきと考えると、それでは困るのではないか。またそうなった場合でも、「労働力のオルガナイザー」といえるのかどうか問題だ。学問的には、この言葉はそれ

ほど意味はなく、定義する以前の問題にとどまっている。

共同雇用理念というのは、港湾労働法改正案の中にある、從来国（職業安定所）が行っている登録日雇港湾労働者の雇用調整を、各地域ごとに、たとえば港湾労働協会といった地元の港運業の参加した組織で行ない、そこに労働組合の意見を入れる、といった構想を指すものではないだろうか。

柴田 8.18試案の競争原理導入について、「自由競争の導入は近代化に結びつく」と理解してよいのか。

北見 自由競争の導入ということは、実は試案にそのまま入っている。しかし、これは本来的な資本主義経済に基づきおいた港のあり方からする自由競争の原理とはまったくちがい、行政的な枠内で港運業の自由化を考えている。この点は、日本の伝統的な港湾行政なり国家との関連性が、かなりあるのではないか。この問題が日本の近代化に結びつくというのは、自由化は経済性の原則と結びつくので、法制化とか行政力という経済外的な規則や権力などで港の経済活動を規制するよりも、もし経済性の原則をとりいれて、それが貫徹されれば、ある意味で近代化に結びつくのではないかということだ。しかし現段階では、いろいろ制約があるため、こういうことにはならない。

高橋寛（神戸市港湾局）公共財を公共財とする理由は、すべての人の等量消費と市場性になじまないという点にあろうが、その負担をすべて国または地方公共団体とするのはどんなものか。レジャー施設のような消費財の場合はそれでよいが、いわゆる輸送技術革新の進展による専用化又は生産財としての市場を考えるとき、対価を利用者に求めないということは、公共財概念からはでてこないのではないか。

東 公共財は、みんなが平等に利益をうけるのだから一般税でやるのが本當だ。一般税で港を造るのは、国か公共団体による公共事業だ。それによって日本は港を造ってきた。対価を利用者に求めないということは、公共財概念からでてこない。一般的に公共財といわれるものであっても、特殊の利用、特殊の人が利益をうるのなら当然受益者負担を課すべきだ。

和泉 アメリカやイギリスで、ポートオーソリティが成立する以前の港湾の所有管理形態は、一般にどのようなものであったか。

東 イギリスの港は、 $\frac{1}{3}$ が鉄道省のもつ国営として造られ、これが一括されてポートオーソリティになり、その他はそれぞれの会社が造った。アメリカは、新興の港は

最初からポートオーソリティーがあり、不動産税も州の1/1,000位をもらってスタートしたから、公的財といえるかもしれない。古い港のニューヨークでは、最初は鉄道会社の付属施設として棧橋を造り、マンハッタンを中心として海運が動いた。それが次第に拡大され、対岸にポートオーソリティーの施設を造ったから、公的財といってよいだろう。その他に、ニューヨーク港全体には、私企業の埠頭が沢山あり市営埠頭もある。したがって、英國の鉄道の港やアメリカの新興港は別として、一般に企業の付帯施設として造られ、私的財として供給されてきたといえる。

玉井 克輔（海上労働科学研究所） 8.18試案は、二重構造が不要になったと考えているが、一般的に、現在の日本国家独占資本主義が収奪榨取の構造としての二重構造を、もはや必要としない段階と思うか。まだ二重構造が必要有効だと考えるか。また、港湾労働の低賃金と供給構造をなくすには、港湾の労働力供給機構はどのように変ると予測するか。

徳田 試案で使っているのは、一般的な二重構造でなくて、1種と1種以外のものという意味であり、厳密な経済的な概念では使っていない。しかし、日本資本主義において、二重構造はやはり現段階でも必要だし、新らしく創出されていくのではないか。たとえば、東京港の港運業は、現在一貫荷役体制をもつ企業へ生成発展していく条件はなく、そこに横浜などから港運資本が入り主力となるような傾向があるという指摘がある。こうした例から、意図するしないにかかわらず、客観的に新らしい蓄積構造が、二種以下の企業の結合といった形の二重構造としてできてくるし、必要になってくるのではないか。国家独占資本主義段階における二重構造の必要性有効性の問題も同じことだ。

港湾労働の低賃金構造をなくすということは、具体的に大きな問題でいえば、全国一律の最低賃金法制の確立といったことだ。だから、それは港湾だけの問題ではなく、全体の労働組合なり労働者の運動の支えによって展開されていく。これからすれば、今の労働組合が、いわゆる労働力の供給独占という形態を港湾で確立していく、あるいはその条件が形成されることが必要だし、その事態にならなければいけないのではないか。現在の港湾労働は、運転員という新しい形態の技能者集団と從来の港湾労働の体制、それに職人的技能を要する労働集約的な体制などに分化しそれが生存している。そのため、組織の力にアンバランスもあり、統一条件は相当にむずかしいのではないか。資本は、労働組合が市場独占ができるような新しい

形態をつくれないような施策を、客観的にはやっていると思われるが、この点は、労働組合運動の今後の方向によって決まるであろうし、新らしくできる全国港湾労働組合連合会などの発展の如何によって問題は変わるだろう。

山本 個別港湾は、輸送システム内の一構成要素だが、それをどのようにしてとらえ変化させることが、輸送システムの最適化に結びつくのか。

千須和 個別港湾は、たしかに輸送システムを構成するリンクに対するノードという役割を果している。これを結ぶ関係は多様であり、そのことは一つは港湾の歴史的な性格による。たとえば、東京湾の各港の現状で何か特別な輸送システムを港の間に形成することは、何が貨物のレーンとなるかが問題であり、歴史的に形成された条件の上ではできない。将来もし新しいレーンを形成する意図がある場合には、特定の目的をその港に与える他ない。東京が内賀港から外賀港の機能をもつようになるということは、そこに新たな機能を賦与することによって成立する。どのような機能を個別の港湾に賦与するかは、地域開発の条件、市民を背景とする地方自治体の意図などを吸収し、納得のいくものとしてなされるかどうかが問題になるが、その輸送システムが、市場で組まれるというものでないため一朝一夕にできない。

最適化は、それを国策的、地域的、あるいは個別資本など、どの視点でつかまえるかによって条件、目的がちがってくる。適切な港湾配置は、今日では、戦後日本が多くの民主的な制度になれてきたこともあり、住民意識の反映は非常に大きくなっている。単純に国家目的で規定できなくなっている。

この後、多数のフロアラーをmajieて、熱心な討論が交されたが、整理の時間と紙数の都合により省略する。なお上記についてはたんに編集技術の上から、膨大な原記録（不鮮明な点もある）を可能な限り省略整理して、要点のみの抽出に努めたことをお断わりし、そのための御不満については御寛容を乞いたい。

5. 部会活動状況

(1) 北海道部会

昭和47年10月以降の活動状況はつきの通りです。

a 総会、研究会などの開催について

(1) 昭和47年度総会（昭和47.11.17於北海道経済センター）

1) 事業計画

イ) 研究会活動を地道につみ上げていくことが再確認されました。当面、問題となっている「港湾管理運営問題」「港湾の機能分担」「ローカル港湾の在り方」「新港開発問題」など現在の諸問題を理論的実証的に解明していくこととなりました。

ロ) 檜山部会顧問喜寿記念出版の協力

北海道港湾懇談会や当部会有志で計画の記念出版に部会として、執筆活動を中心に協力していくこととなりました。

2) 役員と事務局体制

北海道部会役員

顧問 檜山千里（北海道港湾工業株）

会長 筒浦 明（北海学園大学）

幹事 井出富太郎（石狩開発KK）和泉雄三（函館大学）石倉建治（北海道港湾課）

奥平忠志（教育大学函館分校）神代方雅（小樽市港湾部）工藤勲（道立総研）

武山弘（同上）徳田欣次（同上）松沢太郎（札幌大学・東急建設）町田真也

（北海道開発局調整部）未定（北海道開発局港湾部）

監査 石浜芳次郎（三輪運輸KK）林英雄（農産品ターミナルKK）

事務局 事務局長徳田欣次（道立総研）

事務局員武山弘（道立総研）工藤勲（同上）なお、石狩開発KK会員有志が事

務局補佐として協力していくこととなりました。

(2) 第1回研究会

昭和47年11月17日、北海道経済センターで開催 内容は下記

報告 「運輸流通変化とローカルポートの諸問題」………神代方雅（小樽市港湾部）

「欧州物流報告」………上野弥（石狩開発KK）「輸送革新下の港湾労働の諸問

題」………徳田欣次（道立総研）

スライド観賞第1回、「シベリアの風物と開発」………神代方雅

(3) 第2回研究会

昭和48年6月2日 石狩開発KK会議室で開催。報告は次の通り。

「港湾行政の近代化」………和泉雄三（函館大学）

「地方港湾の諸問題」………神代方雅（小樽市港湾部）

b その他の活動状況、今後の予定

(1) 檜山喜寿記念出版について

部会で協力することとなり、部会員に執筆依頼をしています。今のところ下記の執筆が課題にのぼっています。今後さらに執筆がふえる予想です。本年中に出版の予定です。

「日本海における港湾都市」筒浦明。「苦小牧湾の北海道開発における位置」松沢太郎。「青函トンネルと函館港」和泉雄三。「地方港湾管理の課題」神代方雅。「北海道における交通体系と港湾」町田真也。「北海道の臨海工業と港湾の価値」奥平忠志。「北海道における地方港湾と漁港」渡辺英郎。「北海道における物流と倉庫業」菊地平明。「港湾と背面産業——港湾と水産加工業」工藤勲。「北海道港湾労働の展開と特異性」徳田欣次。「西部ヨーロッパの港湾経営」井出富太郎。「西ドイツにおける港湾都市と地域開発計画における地位」武山弘。

(2) 昭和48年度総会ならびに研究会について

9月に本年度総会と研究会を開く予定です。

研究会は、10月末名古屋の第12回大会報告の予備報告、港湾機能をめぐっての討論(和泉、神代、徳田)ならびに「沖縄開発と港湾」(松沢太郎)、「地方港湾における港運業の問題点」(小田昭)報告などを予定しています。

(3) 部会報「北海道港湾経済」の発行

昭和47年10月にNo.8、昭和48年1月にNo.9を発行しました。No.8は第11回大会で配布。

No.9は、下記の内容です。No.10を編集中、10月に発行の予定です。

部会報No.9 (1973.1) の内容目次

卷頭言 会長就任に当つてのささやかな望み 筒 浦 明

論 文

列島改造論とローカル海運流通の問題点 神代 方雅

欧州主要港湾とその物流について 上野 弥

輸送革新と港湾労働の諸問題 徳田 欣次

文献紹介

安井二郎・鈴木繁・松尾光芳・古西信夫著

「港湾労働における労働災害」 和泉 雄三

港湾産業研究会編「港湾産業の危機と発展」 奥平 忠志

(4) その他

部会活動の幅と深さをますため、会員をさらに広汎につのることとしました。研究会も全道各地から会員がくるので、一報告では少ないと、いつも盛り沢山で討論時間が少なく、これは一考を要するようです。今年は函館で1回研究会を行なう予定です。

1973. 8. 18

(文責 徳田欣次)

(2) 関東部会

昭和47年度の部会活動は、今野常任理事の御協力もあって昨年同様、活発に行なうことができた。

以下部会活動記録の要約を紹介して報告にかえる。

(1) 第1回関東部会

日 時 昭和47年4月15日（土）

場 所 日本港湾協会談話室（東京虎ノ門）

発表者 今井武久氏（日本郵船企画部）

テーマ 「海運からみた港湾の課題」

司 会 北見俊郎氏（青学大教授）

（発表要旨）

国際的な立場から、わが国の港湾問題をみつめ、諸外国の港湾事情との対比において説明発表され、つづいて海運の立場から港湾への今後の対応課題を提起された。

ひきつづき活発な討論が行われ午後4時すぎに散会。参加会員約20名

(2) 第2回関東部会

日 時 昭和47年9月2日（土）

場 所 日本港湾協会談話室（東京虎ノ門）

発表者 山本長英氏（港湾運送近代化基金常務理事）

テーマ 「米国の港湾労働事情について」

司 会 中西睦氏（早大教授）

（発表要旨）

ロスアンゼルス地区とサンフランシスコ地区の港湾労働実態の比較報告が行われ、米国人の労働感情問題も附言された。つづいて労働協定内容の説明が行われ、とくに港湾領域の設定問題と年間最低賃金の問題が提起されて討議の「的」となった。討論後、午後4時散会。なお当日の参加会員は約20名であった。

(3) 第3回関東部会

日 時 昭和47年10月7日（土）

場 所 日本港湾協会談話室（東京虎ノ門）

発表者 中西陸氏（早大教授）

テーマ 「ニューヨーク地区における流通施設の整備方向について」（港湾を中心として）

司 会 北見俊郎氏（青学大教授）

（発表要旨）

港湾施設の立地と整備の状況について、ニューヨーク地区対関東1都6県との比較、東京23区とニューヨーク市の比較、マンハッタンと都心3区の比較が行われ、さらには都市機能形成に必要な物流ネットワークと諸ターミナルのあり方、考え方が発表された。

今回は、米国の物流拠点移転と集積、集中、とくにニューヨークとニュージャージーへ移転の問題やマーチャンダイズマートとの関連問題、日本と米国の港湾埠頭における種々の相違問題などを中心に、活発な討議が行われた。なお、当日の参加会員約25名であり、部会終了後、本年度神戸大会について若干の質疑応答や雑談が交わされて午後5時すぎ散会した。

(4) 第4回関東部会

日 時 昭和48年3月10日（土）

場 所 日本港湾協会談話室（東京虎ノ門）

発表者 土居靖範氏（港湾総合研究所研究員）

テーマ 「戦後日本の港湾政策史序論」

（アメリカ占領期の港湾政策の展開と特質）

司 会 寺谷武明氏（横浜市大助教授）

（発表要旨）

敗戦時（S 20. 8.15）から対日講和条約発効（S 27. 4.28）までの期間に行われた米国の占領政策を三区分（政策の主要な意図変化 別に時期区分）して、港湾の一般行政、運送業、労働などの面から考察した研究結果が発表された。

もちろん国内外の一般政治経済問題や海運・交通などの問題も関連して考究されており、討論の際も、いろいろな角度から活発な応答が行われた。

なお当日は学会のリーダー格がほとんど欠席し、参加会員が約15名にとどまったのは

残念であった。

(5) 第5回関東部会

日 時 昭和48年4月28日（土）

場 所 日本港湾協会談話室（東京虎ノ門）

発表者 山内盛弘氏（流通経済研究所研究員）

テーマ 「流通港湾を志向する那覇港の展望」

司 会 北見俊郎氏（青学大教授）

（発表要旨）

那覇港が接收解除されてから今日に至るまでの港勢をのべられ、とくに港湾の運営管理や機能形成上の問題を数多く提起された。

また、安謝新港の建設構想や経過に加えて海洋博に関連する港湾問題にもふれられた。

この研究報告内容にもとづいて、沖縄の地域特性を生かした流通拠点としての港湾のあり方が活発に討論された。参加会員約20名。

以上の関東部会活動には、(社)日本港湾協会の御厚意にあまして同協会談話室をひきつづき利用させていただいている。

また、昭和48年度同協会部会活動の場とすることについて了解を得ているので、ここに本紙の一部を借り、深く御礼を申しのべておきたい。

（文責 山村学）

(3) 関西部会

第1回 1月20日

小原三佑嘉（神戸外大）「輸送革新と Trade-Terms——複合一貫輸送に関連して」

鳴本武夫（神戸海貨取扱業務組合専務理事）「港運業の当面する諸問題」

上記のようなテーマで両氏からの報告を聞いた。小原氏は、輸送革新がどのように貿易の Trade-Terms に影響を与えていくかということを、新しいTCM条約の成立のいきさつ、さらにそれが実現しない理由等にわたって話された。小原氏の報告について高村氏（神戸大）のコメントがあり、Container ひきわたし後のリスクの発生の処置をめぐっての討議がなされた。

鳴本氏は、港運業が大きくゆれた1972年の回顧をされて、港湾をめぐる環境変化と海貨業の生きる道に関して問題提起がなされた。参加者の関心が深い問題もあり、公共

埠頭の運営をめぐる問題や港湾における生産性と海貨業の役割等に関する質問がなされた。

研究会終了後、柴田銀次郎氏と野村寅三郎氏の交通文化賞受賞を記念して、学会員たちのささやかな記念祝賀会が開かれた。(研究会、祝賀会とも会場は神戸銀行クラブ)

第二回 6月15日

武下優氏（前兵庫県労働部次長）「港湾労働法の一部改正について」

ちょうど第71特別国会に港湾労働法の一部改正案が上提された時でもあるので、海運経済学会関西部会と合同で開催した。上記のテーマで武下氏の報告を聞いたのち、質疑、討論がおこなわれた。業者側からは、職安にかわって雇用調整業務を行う地区協会に関する疑問が出され、学会側からは、今回の改正案にいたるまでの経過——答申など——との関連でいくつかの疑問が出された。

会員研究業績リスト

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
浅葉 尚一	資料	インドネシア国情	「建設コンサルタント会報」	1971. 10
		未来予測の眼	〃	1972. 1
		コンサルタントと倫理性—海外業務について—	〃	1972. 12
東 寿	論文	日本港湾における近代化と合理化の論理	昭和45年度港湾講演会講演集	1971. 3
		新しい公共経済論と港湾開発の考え方	昭和46年度港湾講演会講演集	1972. 3
		輸送システムの変革と新しい公共財概念	「港湾経済研究」No.10	1972. 10
		公企業経営としての港湾問題	「港湾経済研究」No.9	1971. 8
麻生平八郎	論文	海運における構造変化	「海運経済研究」	1972. 10
		海運における公共性	「公益事業研究」	1973. 2
荒木 智種	著書	Countries Around the World	博文社	1971. 4
		横浜ポート・オーソリティの研究(1)	運輸港湾産業研究室	1971. 9
	共著	世界主要港湾における管理運営状況調査(1)	東京都港湾局	1972. 7
五十嵐 日出夫	論文	港湾産業の危機と発展	海文堂	1972. 8
		港湾における言論の自由	「港湾経済研究」No.9	1971. 10
	論文	港湾における情報の基本的諸問題	雑誌「港湾」	1972. 1
		ハンブルグ港湾の社会	「輸送展望」	1972. 12
	書評	Hbg, Hafen Jahrbuch 1970	「港湾経済研究」No.10	1972. 10
	論文	A Study on the Road Planning in Hokkaidos	Memories of the Faculty of Engineering, Hokkaido Univ. Vol XIII No.1	1971. 5
		街路除雪の経済効果推定に関する試論	土木学会論文報告集No.197	1971. 12
		苫小牧港建設史	土木学会誌	1972. 1

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
和泉 雄三	"	評価のための分析モデル（経済的側面）	Vol. 57-1 第6回土木計画学会シンポジウム論文集	1972. 1
	"	生活圏の画定と拠点都市の環境に関する研究	第7回土木計画学会シンポジウム論文集	1973. 1
和泉 雄三	論文	港湾行政の近代化	「港湾経済研究」No. 9	1971. 10
	"	青函トンネル開通と函館港	「北海道港湾経済研究」No. 8	1972. 10
	書評	北見俊郎著「港湾総論」	「青山経営論集」第7巻3号	1972. 12
市来 清也	"	安井二郎、鈴木繁、松尾光芳、古西信夫「港湾労働における労働災害」	「北海道港湾経済研究」No. 9	1973. 1
	共著	物流の実務	日本生産性本部発行	1972. 3
	"	欧州における輸送事情調査報告書	日通総研発行	1972. 7
	論文	欧州における物流事情	「輸送展望」	1971. 4
	"	輸送近代化と港湾問題	"	1971. 7
	"	国際輸送とインランド・デポ	"	1972. 2
	"	明治大正海運史	"	1972. 10
	"	中国の海運事情	"	1973. 1
	"	カーフェリー化による自動車輸送と展望	モータービーグル	1971. 7
	"	国際協同一貫輸送と自由化	機関誌「神戸港」	1972. 1
	"	東欧諸国の内陸輸送について	コンテナリゼーション	1973. 8
市川 勝一	論文	外航定期貨物輸送船に於ける輸送システムの変革と港湾産業の再編成	「港湾経済研究」No.10	1972. 10
	"	定期船貨物輸送における合理化と港湾運送業の課題	港湾産業研究会	1972. 8
	"	海貨業の現状と将来ビジョンについて	運輸港湾産業研究室	1972. 1
伊藤 善市	共著	変貌する地域経済（共編）	金融財政事情研究会	1971. 10
	著書	地域開発と国民福祉	日本学術協会	1972. 3

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
喜多村 昌次郎	資料	オーア・カリングス、地域計画と都市計画(共訳)	鹿島出版会	1972. 1
	著書	港湾産業	成山堂	1971. 9
	共著	港湾産業の危機と発展	海文堂	1972. 8
	論文	港湾機能拡大と変革の基礎	「港湾経済研究」No.9	1971. 10
	"	港湾運送の形成と展開	「海運経済研究」No.5	1971. 10
	"	港湾運送と海運貨物取扱機能	「海事産業研究所報」No.65	1971. 11
	"	欧米における港湾労働の実情	「港湾」Vol.48.12	1971. 12
	"	港湾産業の今後の方向	「港湾」Vol.49. 1	1972. 1
	"	ロッテルダム、アントワープ港の港湾労働	「近代港湾」Vol. 4. 1	1972. 1
	"	転換期の港湾運送①	「海運」第535号	1972. 4
	"	転換期の港湾運送②	「海運」第536号	1972. 5
	"	転換期の港湾運送③	「海運」第537号	1972. 6
	"	機械化、近代化基金と港湾労働	「港湾問題研究」No.2	1972. 6
	共著	「臨海工業地帯における土地利用および発生貨物量に関する調査報告書」	運輸省港湾局	1971. 3
	"	「海貨業の現状と将来ビジョンに関する調査報告書」第6章、第8章	運輸港湾産業研究室	1971. 7
	"	「新港ふ頭再整備計画に伴う背後地調査結果報告書」第6章	横浜市港湾局	1971. 9
	"	「横浜ポートオーソリティの研究(1)」	横浜市港湾局	1971. 9
	"	「世界主要港における管理運営状況調査(1)」第3部第2章、第3章	東京都港湾局	1972. 3
	"	「横浜ポートオーソリティの研究(2)」第1章、第2章	横浜市港湾局	1972. 6
北見 俊郎	著書	港湾総論	成山堂	1972. 3
	共著	港湾産業の危機と発展	海文堂	1972. 8
	"	「港湾機能と都市—港湾物流形態に関する調査」(分担)	運輸省港湾局	1971. 3

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
	共著	海貨業の現状と将来ビジョンに関する調査報告書(分担)	運輸港湾産業研究室	1971. 7
	"	港湾経営のあり方と港湾管理者の諸問題——東京港将来計画調査(分担)	海事産業研究所	1971. 3
	"	横浜ポート・オーソリティの研究(1) ——欧米における港湾事情とポート・オーソリティ(分担)	運輸港湾産業研究室	1971. 9
	"	世界主要港における管理・運営状況調査(1)(分担)	東京都港湾局	1972. 3
	"	新港埠頭再整備計画に伴う背後地調査結果報告書(分担)	横浜市港湾局	1971. 10
	"	横浜ポート・オーソリティ研究(2), 港湾管理運営の現状とポート・オーソリティー(分担)	横浜市港湾局	1972. 6
	論文	交通の合理化と港湾輸送体制	「海事産業研究所報」	1971. 3
	"	社会資本と港湾の諸問題	「日本経済政策学会年報」	1971. 10
	"	広域港湾と港湾経営の本質的課題	「港湾経済研究」 No.9	1971. 10
	"	海陸輸送の体系化と港湾の基本的問題	「海運経済研究」 No.5	1971. 10
	"	総合交通体系と港湾	「日本交通学会年報」1971年	1971. 11
	"	港湾思想と人間・労働	「港湾」 Vol. 48 No.12	1971. 12
	"	わが国港湾の展望と課題——港湾における思想と政策の近代化——	「港湾」 Vol. 49 No. 1	1972. 1
	"	経済発展における港湾運送業の合理化と穀物サイロ問題	日本麦類研究会 穀物サイロ—論説と実態—	1972. 3
	"	港湾問題とその社会的性格	「海事産業研究所報」 No.70	1972. 4
	"	港湾思想と港湾社会	" No.71	1972. 5
	"	港湾機能の社会的構成・上	" No.72	1972. 6
	"	港湾機能の社会的構成・下	" No.73	1972. 7
	"	ターミナルの性格と港湾社会の基本	" No.74	1972. 8

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
		問題 港湾社会の日本の性格をめぐる問題 提起——ヨーロッパ「市民」との対比において——	" №75	1972. 9
	"	大都市港湾の理論と政策	「港湾問題研究」 No. 2	1972. 6
	"	輸送システムの変革と港湾運送業の体制的諸問題	「港湾経済研究」 No.10	1972. 10
	"	港湾の問題意識と現状的な諸問題	「運輸と経済」 Vol. 32 No.10 交通の経済学 「港湾」 1	1972. 10
	"	港湾の経済・社会的構造と諸問題	「運輸と経済」 Vol. 32 No.12 交通の経済学 「港湾」 2	1972. 12
	"	港湾の基本的な諸問題と課題	「運輸と経済」 Vol. 33 No. 1 交通の経済学「港 湾」 3	1973. 1
	"	港運業界の近代化 ——港湾社会の構造性と問題点——	「近代港湾」 1973年1月号	1973. 1
	"	港湾の諸問題と展望 ——市民にとって「港」とは何か——	「勤労市民ニュー ス労働経済版」 No.124	1972. 12
資料		今後の港湾労働とそのあり方	「神戸港」 No.149	1972. 8
	"	港湾労働のこれからの方針と教育訓練のあり方について	「近代港湾」 Vol. 3 No.8	1972. 8
	"	文明開化と港湾	「明治村通信」 No.31	1972. 12
	"	地域経済社会と港湾機能の諸問題	神奈川県地域開発 調査会	1973. 1
書評		欧米港湾労働調査団編著「欧米の港 湾」	「海運」 No.523	1971. 4
	"	高橋秀雄著「物流事業経営論」	「港湾」 Vol. 49 No.10	1972. 10
	"	寺谷武明著「日本港湾史論序説」	"	1972. 12

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
久保田洋夫	論文	船積農産物の汙濡損害について	Vol. 49 №.12 「京浜文化」	1973. 1
		Clean B/L と外観状良好状態について	Vol. 4 №.5 「商船高専紀要」	1972. 3
神代 方雅	論文	海運流通の調査と分析	北海道交通研究会	1971. 6
		海運流通の齊合性(Ⅲ) —— 資本生産性からみた齊合性の追求 ——	「港湾経済研究」 No. 9	1971. 10
		シベリア・極東地方の運輸交通と北海道	北方圏調査会 第1回調査報告書	1971. 12
		シベリア極東視察記	「港湾」	1972. 2
		道央海運流通と広域港湾	「海外建設誌」	"
郷原 資亮	論文	列島改造とローカルポートの諸問題	「港湾」 №.10 「日本港湾経済学会北海道部会誌」	1972. 10
		港運業の法的一側面	「海運」 ペンネーム筑紫次郎	1971. 9
		—港運論議に望むもの—	「海運」 ペンネーム筑紫次郎	1972. 4
		利用者からみた港運料金認可制の問題	「海運」 ペンネーム筑紫次郎	1972. 8
	資料	ハンブルグ港における港湾労働の制度的一側面	「海事産業研究所報」 ペンネーム筑紫次郎	1972. 8
今野 修平		沖縄における地域較差	「地理16—1」	1971
論文	新全国総合開発計画と東京港	「東京港21-3」	1971	
	九十九里大規模海洋	「建築と社会に」	1971	
	レクリエーション基地の開発	「港湾」	1972	
	新しい国土利用と港湾の課題	Vol. 49 №.1		
論文	印パ紛争の経済地理的一側面	「地理17—3」	1972	
	沖縄における地域問題とその背景	「地理17—6」	1972	
	東京湾の港湾と海上交通	「地理17—7」	1972	
	離島におけるレクリエーション開発と課題	「地域開発72—11」	1972	
	巨大都市化と広域港湾問題	「港湾経済研究」 No. 9	1971	
	工業港における埠頭利用の問題点	「」	1971	

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
齊藤圭太郎	〃	大都市港湾計画試論	「港湾問題研究」No.2	1972
	〃	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——	「港湾経済研究」No.10	1972
	〃	港湾産業の危機と発展	海文堂	1972
	〃	都市港湾論補遺	「海事産業研究所報」No.78	1972
齊藤圭太郎	論文	神戸港港湾情報管理システムの確立をめざして	月刊「神戸港」	1971. 12
	書評	東京港港湾問題研究会「港湾問題研究」	「港湾経済研究」No.10	1972. 10
齊藤 公助	共著	港湾流通の実務	成山堂書店	1972. 11
	〃	物流の実務	日本生産性本部	1972. 3
	論説	倉庫企業の実態	「輸送展望」No.110	1971. 8
	〃	自動化倉庫問題の一考察	〃 No.117	1972. 3
	〃	食品の冷凍と冷蔵倉庫の現状	〃 No.122	1972. 8
	〃	中国の国内輸送（鉄道、自動車、内陸水運）	〃 No.127	1973. 1
酒井正三郎	論文	倉庫活動における協同化と共同保管大都市の社会状態とその評価基準の探究	〃 No.130 「南山大学アカデミア」	1973. 4 1972. 1
	〃	基礎的社會厚生関数の吟味	〃	〃 6
桜井 正	著書	承認可能な社会厚生関数の構成	〃	〃 9
	論文	倉庫保管荷役料金入門	港湾経済研究所	1971. 3
柴田 悅子	論文	最近の横浜港	輸入食糧協議会報	1972. 4
	著書	港湾経済	成山堂書店	1972. 6
東海林 滋 鈴木 曜	共著	カー・フェリーとトラック輸送	「かわりゆくトラック運輸産業」	
	論文	港湾広域化問題の一考察	「港湾経済研究」No.9	1971. 10
	〃	I LWUストについて	「現代の労働組合運動」II 大月書店	1972. 5
	書評	柴田悦子「港湾経済」	「近代港湾」	1972. 6
鈴木 曜	共著	急テンポの「合理化」と港湾労働者	「労働農民運動」	1973. 1

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
高見玄一郎	書評	港湾産業の危機と発展	「港湾経済研究」No.10	1972. 10
	共著	新港ふ頭再整備計画に伴う背後地調査結果報告書 第4章	横浜市港湾局	1971. 9
	"	世界主要港湾における管理運営状況調査(1)(第2部第6章)	東京都港湾局	1972. 3
	"	欧米諸国における物的流通の近代化第1章	(財)世界経済情報サービス	1972. 10
	論文	港湾業務へのシステムズアプローチ(2)	港湾経済研究所	1972. 5
	"	流通拠点港湾の概念について	首都圏整備委員会	1973. 5
	"	上屋戸前受制以後の変化について	「港湾経済研究」No.10	1972. 10
	玉井 克輔	わが国における港湾政策の特質と展開	「港湾産業の危機と発展」	1972. 8
	論文	港湾における賃労働と荷役業の成立と展開	「港湾経済研究」No.9	1971. 10
	"	港湾労働者の賃金と生活	「海事産業研究」No.66	1971. 12
田中 省三	"(共)	運航技術変化に適応する船員需給問題(2)	「東京商船大学研究報告」「人文科学」第22号	1972. 1
	"	大都市港湾と「港湾労働問題」の展開	「港湾問題研究」No.2	1972. 6
	"(共)	運航技術変化に適応する船員需給問題(3)	「東京商船大学研究報告」「人文科学」第23号	1972. 12
	書評	喜多村昌次郎「港湾産業」	「海事産業研究」No.67	1972. 1
	千須和富士夫	港湾運送事業法入門	港湾経済研究所	1971. 9
	論文	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	「港湾経済研究」No.10	1972. 10
	"	東京湾港湾取扱い量の適正化と港湾管理問題	" No.9	1971. 10

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
筒浦 明	論文	土地利用の課題とその在り方	「北海学園大学園論集」	1972. 10
	"	北海道における都市発達の地理的研究	「北海道都市学会年報」	1973. 1
	"	北海道の観光産業	「地理」	1973. 3
寺谷 武明	著書	日本港湾史論序説	時潮社	1972. 4
富田 功	論文	貨物運賃政策問題の予備の一考察	「交通経済論集」No. 4	1972. 9
	資料	浦和市都市計画報告書(第1章)	浦和市	1971. 3
	"	新港ふ頭再整備計画に関する調査(第4章, 第5章[共])	横浜市港湾局	1971. 8
共著	世界主要港湾における管理運営状況調査(1)(第2部, 第8章)	東京都港湾局	1972. 6	
	"	横浜ポート・オーソリティの研究(2)(第3章, 第2節)	横浜市港湾局	1972. 10
	"	欧米諸国における物的流通の近代化——国際一貫輸送と貨物ターミナル——(第2章)	世界経済情報サービス	1972. 9
書評	Ocean Freight rates	「港湾経済研究」No. 9	1971. 10	
	"	Proceedings of the Seventh Conference	"	1972. 10
	"	コンテナリゼーション ——輸送システムの変革——	「港湾」Vol. 150 No. 1	1973. 1
土井 靖範	論文	東京港における内航海運の現状と諸問題	「港湾問題研究」No. 2	1972. 6
	"	内航海運業の再編成と埠頭問題	「港湾産業の危機と発展」	1972. 8
	"	長距離フェリーの動態と構造 ——長距離フェリーの再編成に関する一考察——	「交通学会1972年研究年報」	1972. 10
共著	急テンポの合理化とたかう港湾労働者	「労働農民運動」No.83	1973. 1	
	書評	港湾の管理・運営をめぐって ——国際連合刊 Port Administration and Registration Hand book—	「海事産業研究所報」No.71	1972. 5
	共著	世界主要港湾における管理運営状況	東京都港湾局	1972. 7

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
永野 炳紀	"	調査(その1) 第2部第7章 欧米諸国における物的流通の近代化 —国際貫輸送と貨物ターミナル —第3章	世界経済情報サービス	1972. 10
永野 炳紀	共著	工業港における埠頭利用の問題点	「現代港湾の諸問題」所収 「港湾経済研究」No.9	1971. 7
	"	伊豆神津島の産業構造とその変化	「東北地理」第24巻第4号	1971. 10
	論文	「臨港指向性工業と港湾」について の一考察	「仙台大学紀要」第3集	1972. 7
	"	仙台湾岸における港湾立地の変化	「東北地理」第24巻第3号	1972. 10
	"	神津島における建切網漁業の構造	「仙台大学紀要」第4集	1972. 7
	資料	インドネシア	「新地理」第19巻第3号	1971. 12
	"	カナダ	「新地理」第19巻第4号	1973. 3
浜谷 源藏	著書	貿易取引契約	同文館	1972. 6
日高 広範	論文	北九州港の現況と開発計画	「交通経済論集」No.4	1972. 9
杠 幸雄	共著	地方都市(鉄道と地元対応の章担当)	勁草書房	1971. 12
	"	巨大都市(国際港都横浜の章担当)	勁草書房	1972. 10
	"	地理学辞典(貿易・港湾関係)	二宮書店	1973. 1
	論文	京浜工業地帯—企業と自治体と市民と—	「京浜文化」13巻2号	1972. 1
	"	横浜市の都市交通	「横浜市勤労市民ニュース」	1972. 1
	"	国際海上交通の動態	「地理月報」48年1月号	1973. 1
	書評	柴田悦子著「港湾経済」	「港湾経済研究」No.10	1972. 10
松沢 太郎	論文	北海道における工業開発と港湾の課	「港湾経済研究」	1971. 10

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
松本 勇	論文	題 " フェリー運航と在来埠頭の再開発	No. 9 " No.10	1972. 10
		" 北海道観光の季節性	「日本観光学会」 No. 7	1971. 6
		長崎県における自由港設置運動	「調査と研究」 第2巻2号	1971. 3
		" アメリカ海運政策の最近の動向 —1970年改正商船法を中心として—	「長崎県立国際経 済大学論集」 第6巻第3号	1972. 10
		" アメリカ海運政策に対する一考察	" 第6巻第4号	1973. 1
松本 清	論文	琵琶湖の運河化	「海事産業研究所 報」	1971. 6
		" 反番指定貨物の出庫料	「経済経営論集」	1971. 7
		" 倉庫営業の市場開拓	"	1972. 2
		" 無人立体倉庫の役割	「ダイフレクニュー ス」	1972. 5
		" 回転率への評価	「倉庫」No.10	1971. 9
		" 普通倉庫業の活動指數	" No.12	1972. 2
		" ICC と PVC (米国)	" No.16	1973. 2
三木 楠彦	共著	港湾情報管理システムの構想	「神戸商船大学紀 要」	1972. 3
		論文 シミュレーションによる荷役系の解 析	"	1971. 3
		" 輸送革新時代における港湾の変貌	日本航海学会 「航海」	1972. 12
		資料 港湾のシステム・シミュレーション のモデルについて	"	1972. 3
宮下 国生	論文	" 船舶を中心とした港湾情報	「神戸港」	1972. 3
		ニールセンのタンカー市場構造論	「国民経済雑誌」	1971. 3

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
宮野 武雄	論文	海上運賃理論の展開	「神戸大学経営学部研究年報」	1972. 6
		über die Theorie der Preisbildung in der Linienschiffahrt	The Annals, Kobe University	
		タンカー用役市場における需要曲線の計量分析	「国民経済雑誌」	1973. 1
		鉄道国有法による私設鉄道の買収とその後の措置	「公益事業研究」	1973. 2
		明治百年の物的流通史(16)ー(27)	「企業と流通」	1972. 3
		落穂拾い(明治物流史)	「貨物教室」	1972. 3 1973. 2
山内 盛弘	論文	鋼管の流通機構とマーケッティング	「流通経済研究」	1973. 2
山上 徹	論文 書評	技術革新下における港湾管理・運営の課題	「交通経済論集」 No.4	1972. 9
		A.H.J Bown Port Economics	「港湾経済研究」 No.9	1971. 10
		市川猛雄著「港湾運送事業法論」	// No.10	1972. 10
		北見俊郎著「港湾総論」	「海事産業研究所報」No.76	1972. 10
山田 源次	著書	荷役実務ハンドブック	海文堂	1972. 8
山村 学	論文	コンテナリゼーションに対応する企業創成に関する提言	港湾・輸送総合研究会(神戸)	1971. 11
		港湾産業の危機と発展	海文堂	1972. 8
	共著	流通ハンドブック	日経新聞社	1972. 11
	論文	港湾機能形成上の諸問題	「交通経済論集」 No.3	1971. 9
	論文	港湾産業と鉄鋼産業	「港湾経済研究」 No.9	1971. 10
	論文	現状における大都市交通の諸問題	「港湾問題研究」 No.2	1972. 6
	論文	港湾にみる物流体制整備政策の方向	流通情報No.60	1973. 1

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
米山 譲	論文	と問題点 鋼管の物流機構に関する一考察	「流通経済研究」 No. 3	1973. 2
		沖縄における钢管流通の実状	「钢管報知」 No.358～361	1973. 2
		沖縄の物流事情	「流通設計」 Vol. 4 No. 3	1973. 3
	書評	日本港湾協会編「港湾用語事典」	「港湾」No.10	1971. 7
		喜多村昌次郎著「港湾産業」	「海事産業研究所報」No.67	1972. 1
		インド港湾の発展とその問題点	「海外海事研究」	1971. 7
	論文	船舶の特別償却と時価償却について	〃	1973. 1
		公益企業のレートベースにおける評価問題	「明治大学大学院紀要」	1971. 12

(このリストは昭和46年3月より昭和48年2月までの間に発表された会員の研究業績をアンケートにより収録したものである。)

「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 瞳 |
| 「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 瞳 (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 陸 (117)

J. Bird;

The Major Seaports of the United Kingdom.....北 見 俊郎 (131)

学会記録

日本港湾經濟学会会則・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. 1968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 陸 (170)

- バレット、フォ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

- 「港湾經濟研究」総目次 (279)
 編集後記 (279)

5. 1967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 (89)
 今井 上洋二郎
 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 矢野 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 眇著「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 悅子 (38)

ターミナル・オペレーションの經營的基礎	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	山木 泰督	(156)

学会記録

学会記事	(163)
「港湾經濟研究」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 悅子	(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)
海運流通の齊合性	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」 祇 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

- 歐米のポート・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)

- 海運流通の齊合性（そのⅡ海運流通齊合の方向） 神代方雅 (218)
 湾域高速鉄道の方向 浅葉尚一 (233)
 貨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 櫻井正 (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)
 港湾と港湾運送一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)
工場港における埠頭利用の問題点.....	今 野 修 平 (261)
永 野 為 紀	
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

支配構造的一面について——	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)
海運流通の齊合性 (III)	
——資本生産性からみた齊合性の追求——	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 (342)
小 林 照 夫	

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 睿 (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)
10. 1972年 (No. 10) (成山堂発行, 定価 1,800円 部数あり)	
「輸送システムの変革と港湾」	

序 柴田銀次郎

研究

輸送システムの変革と港湾の変貌	今野修平 (1)
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 (18)
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 (38)
輸送システムの変革と新しい公共財概念	東寿 (61)
フェリー運航と在来埠頭の再開発	松沢太郎 (71)
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	干須和富士夫 (79)

港湾および港湾事業の経済学的性質	田中文信 (96)
港湾運送業の直面する問題点と背景	宮地光之 (109)
カーフェリー輸送と港湾	市来清也 (128)
道央海運流通と広域港湾	神代方雅 (146)
上屋戸前受制以後の変化について	田中省三 (166)

資料

ポートコンピュータへの一観点	三木橋彦 (193)
輸送システムの変革と在来埠頭の再開発	永瀬栄治 (205)

文献紹介

寺谷武明著「日本港湾史論序説」	柴田悦子 (208)
柴田悦子著「港湾経済」	柾幸雄 (211)
東京港港湾問題研究会「港湾問題研究」	斎藤圭太郎 (215)
港湾産業研究会編「港湾産業の危機と発展」	鈴木暁 (221)
市川猛雄著「港湾運送事業法論」	山上徹 (227)
Hamburger Hafen Jahrbuch, 1970	荒木智種 (233)
Ports of the World 1972, Twenty-fifth Edition	松木俊武 (240)
Proceedings of the Seventh Conference, The International Association of Ports and Harbors, 1971. 12	富田功 (243)

学会記録

故矢野剛先生追悼文	(250)
学会記事	(275)
「港湾経済研究」総目次	(286)

[SUMMERRIES]

Fundamental Problems of the Modernization of Japanese Port and Local areas.

Toshiro Kitami

(Aoyama Gakuin Univ.)

- I. When we think of the modernization of Japanese ports it is imperative to bring into consideration the concept of our "areas" in connection with the nature of the Japan's economic structure and social background. Thus we must think of the port modernization problems, keeping the local areas of our country in full view.
- II. Cultural background of Human problems and Local areas. As to how port function should be integrated into the existing socio-economics, the relationship between men and local areas is discussed from the angle of capitalistic economy and free society.
- III. Problems facing Ports and Local areas in Western world.
- IV. Problems facing the Port Modernization and Local areas in Japan. In contrast to the relation between local areas and ports in the western world, it must be pointed out that in Japan the port function is formulated with the problem of men and civil rights unsolved and therefore that the Japan's modernization of port function lacks its vital relation to local areas.
- V. Therefore port modernization and nationalization must be considered on a different level. The most urgent is to launch out into the systematic modernization of ports, beginning with forstering a concept of local areas with individual persons in its center.

Modernization of Japanese Port Administration and Locality

Yuzo Izumi

(Hakodate Univ.)

- I. Method—historically social observation

- II. Viewpoint—aim at Port Administration for citizens
- III. Content of modernization of Port administration—It mean democratization of Port administration, Legally, it mean, turnover from nation's control to citizen's control of Port.
- IV. Premise—standing on own's legs in port finance of city, ensuring authority on port control, and democratization of city itself.
- V. Democratization of port administration and local administration—

There are important difference on meaning between big port on big city and minor port local city. But, democratization of minor port on local city mean democratization of all Japanese ports.

External Economy of A Port
—A Quantitative Analysis.

by

Fujio Okazaki

(Nagoya City Univ.)

The purpose of this study is to analyze quantitatively external economy in a certain region which is offered by a port located.

A port usually influences transport cost for both materials shipped in and products shipped out to and from the region. These relations play critically an important role in reasoning out the locational relative advantages to the region.

Inter-regional trade coefficient devised by L. Moses is not only an important element in his inter-regional input-output model, but also a measure for locational relative advantages. In our empirical study, trade coefficients are assumed to be

$$t_i^{rs} = \alpha + \beta \log(m_i^{rs} \cdot w_i^{rs}) + \gamma(X_i^r/X_i),$$

where t_i^{rs} =trade coefficient, m_i^{rs} =transport cost distance between region r and regions for i^{th} commodity, w_i^{rs} =time distance, similar in the usage of r, s, and i, X_i =output of i^{th} commodity in the whole country, X_i^r =output of i^{th} commodity in region r, and α , β , γ =parameter. Empirical validity of this function is made sure by econometric methods.

Now, suppose a port really in existence in a certain region suddenly closed down or disappeared, the relative advantages would, ceteris paribus, change the real t_i^{rs} to the hypothetical \hat{t}_i^{rs} .

On the other hand, outputs under predetermined final demands will be given by the Moses' model

$$X = [I - T^*A^*]^{-1} T^*f$$

Hence, we could calculate the size of external economy comparing the sum of elements of $\bar{X} = [I - T^*A^*]^{-1} \bar{T}^*f$ and that of $\hat{X} = [I - \hat{T}^*A^*]^{-1} \hat{T}^*f$.

As an numerical example, the case of the Nagoya Port is shown.

$\Sigma X_i / \Sigma \bar{X}_i = 0.63$. This figure tells us the size of external economy which the Nagoya Port offers, once for all, to the Tokai region.

Port Function and Local Development

—On the construction project of the New Port of Ishikari Bay
in the regional development in Hokkaido.—

by

Kinji Tokuda

(Hokkaido Prefectural Ins. of Economics Res.)

Intending to make clear the influence of port function on the local development, I tried to investigate the correlation between the construction of Ishikari New Port and the Hokkaido Development Project. The construction of Ishikari New Port is situated as one of the skeltons of the Hokkaido Development Project and also the important point of new traffic network of Hokkaido.

Generally speaking, the function of port has extent its influence-sphere in response to each stage of economical development and the technological changes in the field of stevedoring production. Under the promotion of the local development which based on the program for land development, furthermore, under the accumulation of heavy chemical industry in Japanese capitalistic economy, the influence of port function on the local economy of the port area has changed remarkably.

Hitherto, port function has been closely related with local economy where a port exists, but, to-day it seems to have no connection with the economical development of port area.

Now the effects of port function, therefore, are changing to more distribute to the accumulation of the central bases of Japanese economy.

Recently we have many cases that disturb the autonomical development of local economy.

It is very desirable that the effects of port function have great merits on the development of the port areas.

This study revealed that we must have the plans so as to make the effects of port function useful for development of the port area economy.

Reorganization of Domestic Transportation in View of the Importance of Local Ports

by

Masanori Kumashiro

(Port Department of Otaru City)

— Foreword —

- I. Problems of Reorganization of Marine Transportation in relation to the "Plan of Remodelling Japanese Islands"
- II. Contemporary situation of Marine Transportation of Local area.
- III. Measures of Reorganizing Local Marine Transportation
- IV. Conclusions

Japanese Islands have many ports in comparison with the smallness of the lands area. These ports are devided into two groups: large ports less than 10 in number and smaller ports more than 80. The main domestic transportation is excuted by these two groups. There are however clear distinctions in the significance between two groups. The former group has large hinterland area, and therefore large accumulation of economic power; the latter group, though many in number, has many unfavourable elements in respect of marine transportation economy in comparison with the former group. The latter group is less efficient in port function; they suffer lower labour productivity; their income is much smaller. The local ports in Japan are suffering more or less. These uneconomic factors prevailing in most of local ports are making already a bottle neck in the national system of domestic marine transportation. This bottle neck will become surely serious in future to the realization of the "Plan of Remodelling Japanese Islands". What I want to emphasize is the local ports problems have been neglected in every aspects.

Problems of Niigata Port and its Future

by

Motoshige Sato
(Niigata Univ.)

- I. A concentrated system of highway under the National Government project already been constructed with Niigata Port area as their center.

II. With this above project to Niigata port, international trade, specially with the countries across the Nippon sea, will be expanding. Also Niigata local area will be greatly developed.

Therefore, in expanding Niigata port area by large industrial complex, consideration must be given to living condistions of the people.

III. With these problems in view, I have made a study of the foundamental problems of Niigata port and its future.

Nagoya Traders and the Nagoya Port

by

Sumashi Saganuma

(Aichi Univ.)

This paper is designed to clarify some characteristics of Nagoya traders and the degree of their utilization of the Nagoya port.

Following the data from the investigation made last year, we'll realize some characteristics of Nagoya traders on both trading companies and trading manufacturers located in Nagoya, such as main items of their trade, main regions of their trade, main domestic regions of their buying export goods, the patterns of direct and indirect export of manufacturers and the degree of their utilization of the Nagoya Port.

A Study about Recent Trends at Naha Port

— For Intensifying its Function of Physical Distribution —

by

Morihiro Yamauchi

(The Distribution Economics Ins.)

It is not much to say that Okinawa historically originates from the ports and harbors. The prefecture of Okinawa is constituted from seventy-two islands, of which forty-eight islands have inhabitants. Its natural and geographic characteristics have influencing on the way of life of the people in Okinawa. They have been going through the ordeal as well as they have received the opportunity for progress from this nature of islands.

The Port of Naha has been useful to the people of Okinawa for about five centuries and a half. It was opened as a foreign trade's port around 1430. Naha Port plays an important roles as a port which fulfils its distribution function

because almost all materials and goods flow by way of Naha Port. It also contributes to the development of Naha City cooperatively.

The reporter describes the historical development of the port (administrative unification and the division of its function; trends of cargoes and passengers), secondly, port's problems and its countermeasures (facilities; charges; cooperation with transportation business, loading business and so on; port management and operation), and in conclusion, future planning of the port.

The Flows of Container Cargoes in Japan

by
Sadaaki Tanahashi
(Keihin Port Development Authority)

The oversea container transportation in the world has been making rapid progress. In Japan, the main route has been started on a nationwide scale since the full container ship entered service on September, 1967.

Meanwhile, the container terminals have been consolidated with Keihin (Tokyo Bay) and Hanshin (Osaka Bay) Port Development Authority as leader and the number of berths came to 30 up to now.

Under the above-mentioned circumstances, the said two Port Development Authorities and all custom houses investigated throughout the country concerning the domestic flows of container cargoes for a month between Oct. 21, 1972 and Nov. 20, 1972.

As a result of it:

1. The container cargoes is covering wide genre from products to raw materials.
2. The containerized ratio shows good conditions with exports and imports, and in respect of the commodity the T. V set and tape-recorder as for exports and the hides and skins and plastic materials etc. as for imports show high ratio.
3. The port of Kobe and the port of Tokyo have been making progress remarkably as compared with the investigation time of 1970.

Other hand, as problems

1. The door to door transportation is showing the gradual progress but the ratio is still low.
2. The weaving transportation between each ports in same bay has not been dissolved.
3. Others became clear.

Progress of Leisure Ports and Regional Development Projects

by

Fujio Chisawa

(Ins. of Port Economics)

I. Introduction

II. Outline of the Adjustment Project for Langueedoc Roussillon Coastal Region

III. The Executing Process and Their Problems

IV. Some Suggestions for Leisure Ports in Japan

The Big Strike of Port Labor in Otaru

by

Katsusuke Tamai

(Maritime Labour Res. Ins.)

In 1927, the big strike of port labor arose in Otaru. This was continued by about 3000 of port labor from 19th June to 5th July and said the unprecedented general strike. At that time, the Japanese capitalism was in a state of the financial crisis. For that cause, 37 of banks became insolvent and many of medium and small enterprises failed.

As those results, many laborers were discharged and reduced to furious poverty. And also many peasants groaned under the heavy burden of a rate of tenancy.

Time after time, the labor disputes broke out in many factories and the agrarian outrages repeated in many agricultural parts of the country, according to these events the pressure of the authorities became with increasing severity. This big strike of port labor in Otaru was one of them.

This big strike was characterized by following matters.

Port labor disputed with their families, port labor of other port in Hokkaido and peasantry of Hurano together.

The port labor's union, the farmer's union in Otaru and the Laborer and Farmer Party (leftish political party) disputed with mutual cooperation under the consolidated thought.

A Study of the construction of a central Terminal System

by

Hideo Matsuoka
(Eiko Kaiun k.k.)

- I. Demand for oil storage facilities.
- II. Port Conditions with a central Terminal System.
- III. Opposition by the public to a central Terminal System.

Modernization of the Welfare Facilities on the Public Wharf
for the Port Workers.

by

Shyoichi Ichikawa
(Zen Nippon Kensū kyokai)

- I. Preface.
- II. Labour conditions at Japanese port after the Second World War.
- III. Labour Conditions and Port Modernization.
- IV. Need for Social Work among the Port Workers.
- V. Association of Social Workers at Yokohama port.
- VI. Conclusion.

An Analysis of Financial Statements of the Steel Wharfs in main Ports

by

Manabu Yamamura

(The Distribution Economics Ins.)

Recently, each steel wharfs have been changing their characters as the distribution center controled by only one steel maker's demand or its group's.

This paper analyzes some parts of their financial statements with the comparative method of ratio in an attempt to identify seuirements for making the physical distribution more efficient by steel makers.

In particular, it focuses on identification of problems encountered in the course nationalizing physical distribution of steel, and sets forth some of the author's views on how the problems should be coped with.

And as a result of this analysis, the paper indicates that private wharfs

take a few advantages, in their administrative behavior, more than public wharfs.

Therefore, the author brings forward some problems of terminal function at their wharfs and tries to describe it, and then implies to consider how to cope with the efficient situation, in the high speed inovation, at the port as a distribution position.

A Study of the Working Conditions of Japanese Longshoreman

by

Yasunori Doi

(The Synthetic Res. Ins. for Port and Harbor)

編集後記

諸物価の高騰と相俟って年報の費用もかなり上昇ぎみではないかと心配しましたが北見俊郎氏ならびに会員諸氏の蔭の努力と出版社の御理解によってある線が保ちえた事は喜ばしい次第です。

さて、年報 No. 11 の編集に当っては従来同様に共通、自由論題、文献紹介、学会記事等々はもとどおりであります。今回は昨年度（神戸大会）のシンポジュームを報告記録といった形で徳田欣次氏の録音テープからおこした原稿をもとにして玉井克輔氏にそのまとめの労をお願いしました。次いで業績リスト掲載と、かねがね意図的に検討がなされてきました論文の質的向上と併せて執筆者の固定化をさける点等を考慮して今回からは特別発表（仮題）の一項目を設ける運びとなりました。この項は大会での口答発表はさけて論文のみの発表にとどまるものであります。今回はアンケートの結果によって、玉井、棚橋両氏にお願いしました。

来年度、年報はより多くの会員諸氏の御執筆を期待し港湾研究者の巾広い層への展開と積極的研究の一場を着々と築きたいものであると願っております。おわりに、論文の英文要約をも掲載できえた事は今迄には見られない年報の形をすすめたものと考えておりますがシンポジュームの掲載と併せて今後ともその充実性を計らねばならないものと思われます。

こうして年報の編集のみならず一齊の細かな連絡、整理、会合の打ち合わせ、書類の作成と今年度は理事改選の準備を含めて目に見えない蔭のお骨折りをいただいている富田功氏に深く感謝しなければならないし、亦学会事務局の為にその場を提供して下さっている港湾総合研究所（喜多村昌次郎氏）にも併せて深甚の謝意を表するものである。（文責、荒木）

Oct. 1973

編集委員（50音順）

荒木智種、小林照夫、柴田悦子、玉井克輔、徳田欣次、学会事務局（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・道南諸港) | 共通論題 (流通体系の齊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) |
| 1973年 第12回大会 (名古屋港) | 共通論題 (港湾の近代化と地域経済・社会) |

港湾と地域経済・社会

(『港湾経済研究』No. 11)

定価 2500円

1973年11月5日印 刷 ©1973
1973年11月8日發 行

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)

港湾総合研究所気付

日本港湾経済学会事務局

T E L 045-651-4166 $\text{〒}231$

發行者 (株) 成山堂書店

代表者 小川 實

印刷者 有限会社 三喜堂印刷所

發行所 株式会社成山堂書店

東京都新宿区南元町4-51 (〒160)

電話 03-357-5861~7

振替口座 東京78174番

(分) 3056 (製) 24024 (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

柘幸雄

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、歴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、日本のなポート・オーソリティのための論理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。
從来港湾労働の究明は6大港を中心としたものが多いが、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とことによって、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

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。

¥2200

⑨ 港湾と地域

柘幸雄

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

海運・港湾関係図書案内

- *海事法令① 海運六法 運輸省海運局監修 A5・700頁・1800円
*シリーズ
*海事法令⑤ 港湾六法 運輸省港湾局監修 A5・1500頁・3200円
*シリーズ
- 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
輸送システムの変革と港湾 日本港湾経済学会編 A5・300頁・1800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
*港湾流通の実務 運輸港湾産業研究室編・新書・220頁・750円
*港湾運送事業法ノート 森山芳樹著・新書・220頁・850円
新訂海運の概要 岡庭博著 A5・234頁・1200円
海運論 東海林滋著 A5・360頁・2500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・1800円
*海陸複合輸送の研究 飯田秀雄著 A5・270頁・1500円
マリーナ(ヨット・モーターボート) 留施設 西田幸男著 A5・166頁・950円
海運同盟入門 塚本揆一著 A5・310頁・2200円
*海運実務事典 橋口健三編 新書・248頁・1600円
*船舶の衝突と海上保険 今泉・坪井共訳 A5・336頁・2500円
*長距離フェリーの診断 安原清著 A5・160頁・950円
*コンテナへの積付実務 山下新日本海務部編 A5・196頁・1200円
冷凍コンテナ便覧 上村建二著 A5・370頁・近刊
ラッシュ船の研究 加藤信光著 A5・220頁・近刊
*英文海法集 東京海上火災保険海損部編 A5・504頁・6000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