港湾経済研究

地方港湾の役割と課題

日本港湾経済学会編

日本港湾経済学会年報
No. 12　1974

株式会社
成山堂書店

序

港湾の管理権が地方公共団体に移ってから間もなく発足した高度経済成長政策は，港湾についてもその関係整備のため未曾有の額に上る資本と技術とが投ぜられた。このため主要港はその容貌を全く一新して，巨大な量の輸出入品を滞り勝ちながらも辛うじて捌いて今日に至っている。このところ高度経済成長は国の内外情勢によって沈静し，主要港の建設事業も一応の山を越した感がある。しかし主要港における莫大なる滞貨と船混みとは依然として解消せず，却って益々厳しさを増している。この傾向は恐らく今後も永く続くであろう。これは主要港だけでは最早わが国の貿易量を捌くには不十分であることを意味している。飜って国内交通網も著しく整備され，都市と地方との連絡交流も目覚ましい発達を遂げている。従来貿易港としては余り繁栄していなかった地方の港湾も整備さえすれば，今や十分に貿易船を誘致しわが国際経済の一端を担う可能性があるといわなければならない。主要港を重点としていた従来の財政投資は，地方の港湾開発に向けられるべき時代が来たのではなかろうか。

日本港湾経済学会は第13回総会を長崎市において開催することとなった。その共通論題も地方の港湾開発を中心とした研究である。本学会年報「港湾経済研究No.12」は会員諸氏のこの問題に係る研究成果であり，その多角的視野からの論究は学界，官界，経済界の識者にとって資するところが少なくないと信じる。茲に執筆会員に対して深甚の敬意を表すると共に，この編集に当った委員諸氏の並々ならぬ労苦を厚くねぎらうものである。

昭和49年9月

日本港湾経済学会会長　　柴田銀次郎

地方港湾における港湾機能の変遷

——長崎港の場合——

河　地　貫　一
（長崎大学）

目　　次

1. は　じ　め　に
2. 長崎港の歴史的性格と変遷
3. 長崎港の機能と都市構造の変遷
4. 長崎港と港市経済構造の変動
5. 長崎港・港市の構造的変革期

1. は　じ　め　に

幕藩体制期から，わが国で唯一の海外貿易港として，特殊な地位を与えられてきたという歴史性をもつ長崎港を地方港湾一般の事例として港湾機能の変遷を論ずることは適切ではない。しかし，一般的にいって，わが国の地方港湾は多く，何らかの特異な歴史性をもって変遷してきたものと考えると，上のような立場も全く否定されるものとは思えない。

そして，長崎市は，港湾都市として発生し，その港湾とともに盛衰を共にしてきたから，長崎港の機能の変遷の考察はまた，地方都市としての長崎市の都市機能の変革の考察なしにはあり得ないであろう。

2. 長崎港の歴史的性格と変遷

長崎港は大陸に近く，中央政府から最も遠隔の地にある長崎湾に位置している。しかも湾の周辺が，長崎火山群とよばれる高度300～500mの熔岩台地によって囲繞され，交通の未発達の時代には，長崎はかなり孤立的性格の強い地域であった。

かえって，そのような理由から，古くからの外国船の出入していたという歴史性も加わって，長崎港は，鎖国時代におけるわが国唯一（対馬島厳原港は，朝鮮貿易の窓口であったから，厳密にいえば，唯二つというべきであり，また，長崎港と厳原港とは相互に仲継貿易によって結ばれていた）の対外貿易港としての地位が与えられてきた（1639年）。1698（元禄11）年には完全な官営貿易港となり，独占的な貿易上の巨利がもたらされた。いわば，長崎港は，幕府権力によって，全日本をそのヒンターランドとして与えられたわけである。

主な取扱い商品は，初期は生糸，のちは，織物，砂糖，雑貨が主であったが，極端な片貿易（輸入超過）で，わが国からは金，銀，銅が，ついで俵物が主な輸出品であった。そして，その「俵物」を生産する周辺地域を除くと，近傍とは長崎港は殆んどかかわりをもっていない。ただ，市街地の住民に対しては「箇所銀」（地主へ）「かまど銀」（家屋現住者へ）と称される貿易上の利益の一部が各戸に配分され，市街地外の住民との間に経済的な，ひいては精神的な亀裂を深くせしめていた。幕府直轄地として，長崎は天領であった。自然的にも，社会的・経済的にも，長崎は，周辺地域とは永く孤立的関係をつづけてきた。

幕藩体制末期の五港の開港は，長崎港に大きい変革をもたらし，開港数年にして貿易港の地位は急激に低下する（表1参照）。そして，明治以降長崎港のわが国における貿易上の地位は低下の一途をたどった。明治当初全貿易額のシェア10%が，昭和10年には0.4にまで低下している（表2参照）。幕藩体制末期には，海軍伝習所のおかれた長崎は，横浜とともにわが国における最大の外国艦

表1　長崎港の地位の低下

港名	1859（安政6）年			1865（慶応元）年		
	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計
横浜	44.9%	24.9%	36.8%	94.5%	86.9%	91.0%
長崎	45.4	73.0	56.5	3.0	12.3	7.2
箱館	9.7	2.1	6.7	2.5	0.9	1.8

注　横浜市史

船の輸入港であり，1857（安政４）年から1868（明治元）年に至る10年間余に74隻の艦船と，更に武器を輸入している。同年間に横浜港では22隻を輸入している（山口和雄「幕末貿易史」）。

表２　長崎港貿易額シェア（％）

1868（明治元）	11.3	
1878（明　10）	7.25	
1889（明　22）	6.9	市制実施時
1898（明　31）	5.9	第一次拡張
1920（大　９）	1.3	第二次拡張
1935（昭　10）	0.4	

注　長崎市制65年史上巻

この海軍伝習所の設立地，艦船の輸入港，それに，外来文化の唯一の輸入港という条件が重なって，この地に1856（安政４）年に，官営の長崎熔鉄所（のち拡張して，長崎製鉄所，長崎造船所と改称）が，ついで，1868(明治元)年に，グラバーによって小菅造船所が設立される。このことが，貿易港であった長崎港を造船工業港という性格に変える決定的な役割を担うことになる。このことはのちにくわしく論及したい。

維新当初の長崎貿易の衰退を支えたものに石炭の輸出があった。市制が実施される1889(明治22)年まで，九州炭のすべてが長崎港に集められ，例えば1875（明治８）年のわが国の石炭総輸出額の94％は長崎港が独占していた。そのために当時，外国航路船の長崎寄港は神戸・横浜より多かった(市制65年史，中編)。しかし，1889（明22）年，唐津，ロノ津，門司の各港が石炭輸出港となり，長崎港は湾内の高島，端島坑および杵島坑の石炭輸出に限られてしまった。

石炭輸出港のほかに，明治以降，長崎は欧米諸国の極東における中継貿易港としての役割を果している。幕藩体制期からの栄光の名残りとして，大陸に近い地理的条件にめぐまれた長崎港は極東市場に対する外国商社の根拠地という地位を保ってきた。欧米から朝鮮，華北，シベリアへ仕向けられる商品は長崎に揚陸されてから目的地に送られている。1902（明35）年の中継貿易額は総貿易額の50％に達している（市制65年史，中編)。しかし，日韓併合など極東地方の戦乱によって，昭和初期には殆んど消滅している。

日本資本主義の海外進出に伴って，西偏の一地方港に留まっていた長崎港は，中シナ進出の拠点として，また外洋航路船の寄港々としての地位を強め

る。長崎と大陸とを結ぶ外洋航路として上海航路（1923. 発足）は特に著名であるが，日清戦役後の台湾航路船，日露戦役後の大蓮航路船の寄港もあり，1919（大正8）年の長崎港に寄港する外洋船に関して，「市制65年史，後編」は，日本郵船会社の横浜・上海線のほかに，横浜・北支線，横浜・オーストラリア線，ホンコン・シアトル線，大阪商船会社の北米・南米線，東洋汽船会社の横浜・ホンコン線，カナダ太平洋汽船のバンクーバー・ホンコン線，露国義勇艦隊汽船のウラジオストック・上海線，支那汽船のサンフランシスコ・マニラ線等々の寄港をあげ，大正年間の国籍別寄港船舶数を示している（表3参照）。

このように長崎港は独占貿易港，艦船輸入港，石炭輸出港，中継貿易港，外洋船寄港港，そして，戦後はタンカー輸出港と，長崎港はその機能をかえていく（表4参照）。

表 3　国籍別長崎港寄港船舶（入港）　（トンは単位1,000）

		日本船	イギリス	ドイツ	ロシア	アメリカ	オランダ	その他	計
1907	隻	603	336	128	100	52	—	54	1,273
（明40）	トン	846.2	860.9	368.1	210.8	379.5	—	46.5	2,712.0
1912	隻	562	157	31	170	58	—	4	982
（大元）	トン	1,137.8	502.0	154.6	368.8	419.8	—	5.0	2,588.2
1923	隻	367	104	1	—	25	3	13	513
（大12）	トン	1,078.0	589.6	4.4	—	71.9	9.6	26.8	1,780.3

表 4　長崎港の主要貿易品目（1971）

輸出			輸入		
	価格	%		価格	%
総額	703.6	100.0	総額	39.5	100.0
船舶	601.6	85.5	重油	16.1	40.8
原動機	43.0	6.1	木材	3.1	7.9
米	16.6	2.4	他	20.3	51.3
缶詰	11.9	1.7			
他	30.4	4.3			

注　単位億円

3. 長崎港の機能と都市構造の変遷

現在長崎港には，更に漁港，商業港としての機能がある。

今日，長崎市域には，茂木，戸石などの沿岸漁業の小漁港があるが，長崎漁港は域外大資本の以西底曳漁，地場から成長してきた中小企業のあぐり網漁(ただし大洋漁業は域外資本）の基地であり，また県下の王島奈良尾，生月島その他に基地をおくあぐり網漁の水揚港である。水揚量は20～25万トン程度で停滞している（表5参照)。その90%は上の底曳，あぐり網漁のもので，他は沿岸零細漁業のものである。水揚量の70%は鉄道，トラックによって福岡，本州の大市場に直送される。長崎漁港の成立する最大の条件は「西海漁場」に近接している点にあった。そして九州の西海域は，瀬戸内，島根地方の漁民の移住或は出漁地域として，高度の技術を蓄積していた。しかし漁船の大型化，高速度化の過程で，大市場に遠いこの漁港の水揚量は停滞または減少してきている。ことに唐津，博多両漁港の抬頭に大きい影響をうけ，長崎漁港のもつ諸矛盾の解決が強く求められてきた（表6参照)。

長崎漁港は今日長崎湾の最奥部に位置しているが，大正初期以前は中島川沿

表 5　漁業別入港漁船数(隻)・水揚量（1,000トン）

	昭和35年		40　年		47　年	
	隻	%	隻	%	隻	%
以西底曳	4,469	25.7	3,901	26.1	2,372	23.6
	145.9	53.6	136.6	54.0	133.1	61.9
揚繰網	7,425	42.7	5,335	33.9	3,019	20.9
	106.0	39.0	100.4	39.7	57.7	26.8
その他	5,488	31.6	6,522	41.3	9,043	62.7
	20.2	7.4	16.0	6.3	24.3	11.3
計	17,382	100.0	15,758	100.0	14,434	100.0
	272.1	100.0	253.1	100.0	215.2	100.0

注　長崎県資料

表 6　水産物地元消費と県外出荷
(1,000トン)

	地元		県外	計
	一般	加工		
昭42	58.9	8.6	167.5	235.0
45	54.7	10.9	164.0	229.6
47	46.3	17.1	151.8	215.2

注　昭47年では，県外。大阪13%，兵庫10%，福岡7%（総水揚量に対して）

岸の材木町に位置していた。T．グラバーによって輸入されたトロール漁業（トロール船を建造したのは三菱造船所であった）の発展に伴って，材木町の漁港は狭隘をつげてきたし，しかも中島川の上流に上水道の水源地が構築されたために河川の水が減少していた。今日の長崎漁港が構築されたのは1914（大正3）年である。

この長崎漁港の施設が老朽化し，早くから改善が要望されていたが，この漁港のもつ最大の矛盾は，長崎湾のもつ造船港的機能であった。元来造船業は長期間海面を利用する特殊な工業であり，高度成長期以降，造船業の肥大に伴って，せまい長崎湾はあたかも三菱造船所の海面工場の観を呈している。生産過程における海面利用を別としても，長崎港に出入する修理船舶は全入港船舶の30%を占めているのに対して滞在時間は70%を占めている。これに対して商港機能を利用する揚荷，積荷のばあいはわずか14%にすぎない（表7参照）。1970年には造船業は長崎湾外にある香焼島に空間的拡大を行っているが，湾内造船業の縮少を伴わなかったので，何ら矛盾の解決にはならなかった。かくして長崎漁港は長崎湾を去って，五島灘に面する敏刈湾に移動することが決定した。これは10か年の建造計画で行われるかなり大規模な漁港都市の建設を計画したもので，当然，漁港を市場とする長崎湾の東側に帯状に分布する中小造船業と，市域内に分散する零細な水産加工業および海外市場をもつ水産物の缶詰製造業の移動を伴うものと考えられる。大正初期以降約60年間保たれてきた長崎湾の漁港的機能に今大きい変革が起りつつある。

長崎港のもつ商港的機能もまた重要である。長崎港は既に帆船時代，西海航路の重要な寄港地であった。この西海航路の型態は，本州と九州とを結ぶ海底トンネルが完成するまで存続していた。従って，古い港湾統計をみると，大阪方面との海上による消費財の交流があったが，トンネルの完成以降は殆んど陸

上に限られてくる。同じ理由で，長崎県の島々と関西方面との直接の物流がみられたが，戦後は主として生産財に限られている。

表 7　入港船舶在港時間比（%）

入港目的	昭35	昭43
揚　荷		8%
積　荷	25%	
船舶修理	57	70
その他	18	16
計	100	100

注　長崎県：長崎外港第2次整備経済基礎調査

長崎市は大阪，博多方面から消費財を入れて県南（大村市以南，西彼杵半島西彼町以南）と下五島（奈良尾町，若松町以南）とに配給する卸商圏をもっている。そして物流の大動脈は大阪，博多面とを結ぶ国道34号線，206号線と鉄道とであって，海上ではない。従って，今日都心に集中する卸商が，都心の交通渋滞をさけて卸商団地を長崎湾の斜面を去り，周辺の山稜をこえて，34号線ぞいに形成されることに大きい問題はなかった。

もちろん，島嶼部の物流は長崎港に依存している（表8参照）。少くとも大正年間までは離島の移出入物資は殆んど消費財に限られ，それも，酒，たばこの政府専売品が最も重要な移入品であるという。離島は極めて自給性が強い地域であったが，それらの地域に対して，長崎の商業勢力も極めて弱く，五島列島の今日の中核港である福江港の取引き相手地域に占める長崎の地位は極めて低い(表9参照)。それが，昭和年間に入ると，主要取引相手港は長崎に限られてくるが，戦後は消費財のほかに生産財，建設資財の移入が増加し，また移出品も水産物のほかに工業原料品が増加するために，福江港の移出入量は増大するが，相対的に長崎の地位は必ずしも強化されていない。しかし，長崎港の下五島地域に対する人と物との交流に果す役割は今後ますます強化されることは否定出来ないし，それはまた長崎港の重要な機能である。

表 8　卸商の都心集中

	従業員数	%
都　心	10,565人	78.2
その他	2,947	21.8
計	13,512	100.0

注　商業統計，昭47

表 9　五島列島福江港（1911）の交易

移出			移入		
品目	金額%	相手地	品目	金額%	相手地
食品	73.8	宇品，下ノ関，鹿児島	米	3.7	唐津
鮮魚	8.7	長崎	酒	11.4	唐津，城島
水産加工	8.3	唐津，大川，長崎	たばこ	18.3	長崎
その他	9.2	—	石油	2.3	同上
計	100.0	—	糸，呉服和紙	46.2	大阪
金額計	103,655円	—	木材	2.7	宇品，唐津
			その他	15.4	—
			計	100.0	—
			金額計	418,200円	—

注　長崎県産業施設調査，1911年

表10　福江港移出入（1930）

品目		移出		移入	
		相手地	%	相手地	%
福江	まゆ	長崎	10.2	—	—
	米麦	〃	8.8	長崎佐世保	8.6
	酒，タバコ	列島内	16.2	〃	26.4
	織物	〃	6.0	長崎	7.7
	水産物	長崎	4.5	長崎，列島内	9.8
	金属製品	—	—	長崎	2.5
	その他		55.3	—	47.0
	金額計	（単位1,000円）	1,185.3		1,776.3

注　港湾統計年鑑（昭和5年）

4.　長崎港と港市経済構造の変動

幕藩体制の末期に，幕府はこの唯一の外国貿易港の対岸飽ノ浦（淵村）に長崎熔鉄所をおいた。明治政府に接収されたこの造船所は，のちグラバーによって明治初年設立された小菅造船所（今日ソロバンドックとよばれているもの。

当時長崎市街地に南接する戸町村にあった）を合併して，1883（明16）年には工員616人を有する企業（当時長崎の人口は3.2万人）に成長している。そして今日下請企業にまかされている職種の大部分が同造船所にふくまれていた。翌84年に三菱財閥に払下げられて三菱造船所となり，日清戦役をへて，1897（明30）年には工員3,000人を有する大企業に成長している。

この造船所の立地する飽ノ浦，小菅は何れも長崎市外の淵村と戸町村にあり，しかも同造船所の労働力は主として移住労働力に依存していたと思われ，当時の長崎市（市制実施は1889（明22）年）とは必ずしもかかわりはなかったが，1898（明31）年に両工場の立地した戸町村，淵村は長崎市域に合併された。このことは独占貿易の特権を失い，また石炭輸出港としての機能も弱まり前代の栄光の時代の名残りとしておかれていた中央官衙の出先きを失って沈滞していた消費都市長崎市が造船工業都市に転換するいわば空間的宣言であった。同時にそれは貿易港から工業港への長崎港の転換でもあった。ひきつづき1904（明37）年に行われた浦上川河口の埋立ては，門司—長崎を結ぶ国鉄線の開通をもった近代都市長崎への確実な一歩を印した事実であった。

造船業は企業規模に弾力性が乏しく，かつ景気の変動を強くうける産業である。三菱造船所は世界経済，日本資本主義の動向にはげしい隆替をくりかえすが，長期的にみると，順調に成長し，市の人口増加と工員数との間に高い相関関係を示してきた（図1参照）。

造船業の発展に伴って，長崎湾沿岸に多くの関連或は下請の金属機械工業群を発展せしめてきた。今日三菱3社とよばれ，長崎市の製造業の支配的地位を保っている造船所のほかの三菱製鋼および三菱電機もまた三菱造船から分離し，独立したものである。下請企業群の多くは地場資本から成長したものであるが，部品メーカーのほかに単に造船所に臨時工を差入れる人夫差出業的なものも多い。後者は大部分，三菱造船所内に立地しており，前者も長崎湾周辺に位置している。

造船業とそれに関連して発達した金属機械工業は，飽ノ浦の古い立地点から小榎，立野，或は浦上川の水運にそう地点に工場地域を拡大しているが，結局

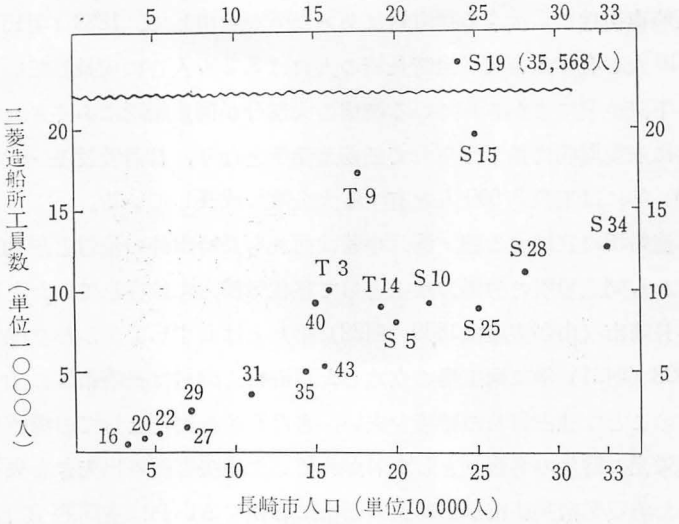


図 1　長崎市の人口と三菱造船所従業員

注　図中の数字中，アルファベットのないものは明治年間，Tは大正年間，Sは昭和年間を示す。19は明治19年，T9は大正9年，S30は昭和30年である。

は長崎湾沿岸を去ることなく，そこに集積を進めてきている。長崎市の第2次，第3次市域拡張は，造船業およびそれと関連した金属機械工場とそこへの通勤者住宅の空間的拡大等に対応したものであった。第3次拡張は太平洋戦争前夜の1938（昭13）年に行われたものであるが，この時はじめて周囲を熔岩台地で囲繞されている長崎湾斜面の全域が長崎市域に編入されることになる（図2参照）。すなわち第2次大戦直前に長崎湾斜面の全域が長崎市域となった。

そして，第2次拡張期の1920（大正9）年，既に金属機械工業は全市製造業総出荷額の72%を占め，それにつぐものは中国，特に上海に進出していた邦人の消費を対象とした染織工業（紡績，製綿，絹織物，綿織物着尺，染織物，メリヤス，靴下，刺繍，和洋服類を一括したもの。最も重要なものは紡績であった）があった。要するに長崎市の工業は空間的にいうと長崎湾斜面の工業であり，また金属機械工業がその支配的業種であった。諸工場の戦前の正確な立地点は明確でないが，太平洋戦争前から，西浦上方面に立地していた内陸型の

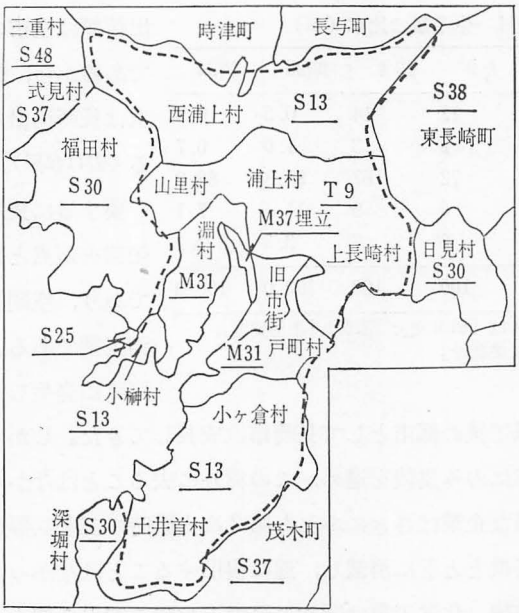


図 2　長崎市の市域の拡張

注　1.　数字は合併の年代
M31は明治31年
T 9は大正 9 年
S13は昭和13年
2.　旧市域とは市制実施（明治22年）当時の市域
3.　破線は長崎市周辺の稜線，昭和13年に稜線地域すべてが長崎市になった

三菱兵器製作所を除くと，すべての金属機械工業は長崎湾の沿岸に立地していたと考えられる。戦後の1959（昭34）年の工場の分布を明かにするために工業統計の資料を小学校々区別でみると，

(1)　全市の製造業の総出荷額の１％（6.18億円）以上のそれをもつ校区は34校区中わずか10校区である。

(2)　それら10校区の製造業出荷額の総計は全市総出荷額の94％を占める。そして，三菱３社の立地する三校区のみで全市総出荷額の83％を占め，しかも，その大部分は３社の出荷額である。

(3)　上記10校区中９校区はすべて長崎湾にそうている。非臨海校区１校の総

表11　生産額の比率（%）

	大9	昭4	昭26	昭34
染　織	12	14	0.5	0.9
化　学	2	3	1.0	0.7
金属・機械	72	67	83.8	88.2
食　品	6	9	11.4	7.1
雑	8	7	3.3	3.1
計	100	100	100.0	100.0

注　大9，昭4は「65年史」，昭26は「市勢要覧」，昭34は「工業統計」

出荷額は全市のそれの2%以下であるから，総出荷額の92%以上は長崎湾沿岸校区が占めている（表11参照）。

要するに長崎市の製造業は造船業を頂点とした金属機械工業であり，空間的にいうと，長崎湾工業である。そして飽ノ浦，戸町に発生した造船業を中心とした金属機械工業の都市として長崎市は成長してきた。しかも，それらの工業は長崎湾沿岸にのみ集積を進め，この湾外に去ることはなかった。湾沿岸をはなれた大規模な企業はさきにふれた第2次大戦時の三菱兵器所のみであったが，これは終戦とともに消滅し，遂に復旧することはなかった。

市域内の紡績，化学工業は昭和の恐慌と大陸の戦火の拡大とによって消滅したために，今日，金属機械工業の次に位するのは食品工業である。これも輸出用缶詰工場が主で，やはり長崎湾沿岸に立地し金属，機械製品の次に重要な輸出品となっている（表12参照）。

高度成長のはじまる1958（昭34）年の長崎市の製造業をみると，産業中分類によるすべての業種がふくまれているが，輸出用の缶詰製造業を除くと，他はすべて，Otremba のいう近在必要工業 Nahbedartsindustrie で，長崎市域に分散して立地している。この傾向は高度成長期に入っても変らないが，三菱3社の比重がやや低下する。要するに，長崎市の製造業は，地場の消費を対象とする零細な諸工業と，輸出用船舶の建造を主とする造船業を中心とする金属機械工業とに特化してきた。

長崎市に内陸型工業が育たなかった理由にふれると，三菱資本の支配力が強く，同社以外の巨大企業の立地を許さなかった。換言すると，新しい三菱資本が立地する以外には巨大企業の立地はあり得なかったといい得ようが，更に自然条件の制約があったことも否定出来ないであろう。

さきに1938（昭13）年の長崎市域は長崎湾斜面の全域をあわせたと述べたが，この時期の長崎市域にメッシュをかぶせて，今日の居住地域の傾斜度を測定した。現在市街化している地域の面積は33.4 km²であるが，居住空間の限界といわれる傾斜度15°以下の地域は上のエリアの24km²を占め，しか

表12　製造出荷額構成比（%）

	昭和33年	昭和41年	昭和46年
食　品	8.7	11.1	6.7
木材・家具	2.9	3.6	3.2
印刷・出版	1.0	1.6	1.5
金属・機械	85.6	81.4	86.7
（造　船）	(63.0)	(62.3)	(64.0)
そ の 他	1.8	2.3	1.9
三　菱	80.0	70.0	79.1
総額（億円）	552	1,064	2,036

注　長崎市工業統計

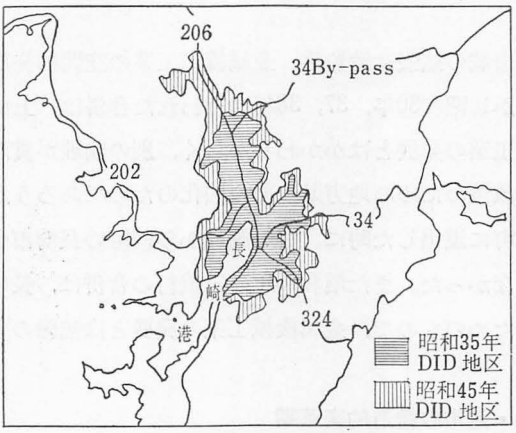


図 3　DID 地区の拡大

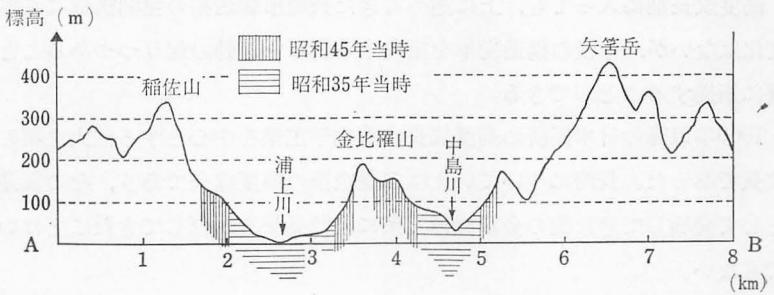


図 4　人口集中地区の垂直方向への動き

もその殆んど全域がDID地区である。市街化地域の残り 9.4km² は当然15°以上の傾斜地となる。すなわち，旧長崎市（長崎湾斜面地域）の市街地の28%は通常居住地として利用困難と考えられる傾斜度15° 以上の急斜面に形成されていることになる。この傾向は年々強くなっている（図3，4参照）。

かくして，長崎市の諸工業の大部分が長崎湾斜面に集積を進め，高度成長期の新全総期以降，極端な過密の状態を呈してきた。比喩的にいえば，長崎湾沿岸はまさに，日本列島における太平洋ベルトに相当するであろう。

要するに貿易港としての長崎港は，かつて艦船の輸入に特化していたが，戦後船舶の輸出に特化しており，港のヒンターランドは長崎湾周辺に限られてきている。

戦前の長崎市域の拡張は造船業，金属機械工業の空間的発展に対応したものであった。しかし昭和30年，37，38年に行われた合併は，上に述べてきたように，金属機械工業の発展とはかかわりがなく，別の論理が貫かれている。いわゆる地域開発政策のための地方財政力の強化のためであろうか。三菱造船の香焼工場が香焼町に進出した時に，古い論理から同町の長崎市合併が強く要請されたが成立しなかった。また昭和48年の三重村の合併は，長崎漁港の敏刈湾進出が決定したためのもので，金属機械工業の発展とは無縁のものであった。

5.　長崎港・港市の構造的変革期

高度成長期に入っても，上に述べてきた長崎市製造業の空間構造に基本的な変化はないが，今後の構造変革を指向する新しい運動の起りつつあることは明確に指摘することができる。

1960年以降の日本経済の高度成長は重化学工業を中心とする巨大企業の高度成長であった。長崎についていえば三菱企業の高度成長であり，その関連企業として発展してきた他の金属機械工業に波及効果を及ぼしてきたことはいうまでもない。

しかし昭和30年代はいわゆる九州経済の地盤沈下の年代といわれている。そ

れは主として石炭産業のスクラップ化と，北九州の巨大企業（新日鉄，三井系企業）の本土（太平洋ベルト）脱出に主な原因があった。1960年代の日本経済の高度成長とは，地域的にいうと太平洋ベルトの高度成長であった。しかし，長崎市にあっては三菱企業が大型タンカーのブームによって肥大し，その規模拡大がつづいた。せまい長崎湾海面はあたかも三菱造船の「海面工場」の観を呈し，都市内部の交通渋滞は破局的様相を呈してきた。

表13　九州事業所の従業員，製造出荷額全国比（%）

年代	従業員数	出荷額
昭30	8.6	8.7
35	7.0	6.7
38	6.7	5.6
40	6.7	5.7
41	6.7	5.6
42	6.5	5.5
44	6.4	5.1
45	6.4	5.0
46	6.6	5.2

注　九州商工協会：九州産業経済要覧，1974年

さきにあげた長崎漁港や都心部に集中する卸商グループの長崎湾斜面からの脱出は，かかる事実を背景にもっている。長崎漁港の脱出によって，市域に点在する水産加工業者や，長崎湾の東岸にあって，主として，漁船の修理，建造を主とする中小造船工場群等の脱出が随伴するであろう。同様の脱出現象が，長崎港の輸出，長崎市の工業に支配的地位を占める金属機械工業にも起ってきている（表13参照）。

まず，三菱造船の下請20社が金属工業協同組合を結成し，長崎湾斜面外の諫早市貝津に「金属工業団地」をつくり，1963（昭38）年には操業を開始している。現在1,500人の従業員を有し，県下では内陸最大の工業団地となっている。

ついで，三菱電機が大村湾沿岸（時津町）にその主力工場を建設している。従業員規模（594人）からいえば中規模であるが，ついでこれに関連する中小電機工場群の転出を随伴している（昭43年）。

三菱電機に隣接して立地していた三菱製鋼は，長崎湾を去ってその主力は新日鉄の戸畑工場内に移転を殆んど完了している。

長崎湾における工場の分散傾向を決定的なものにしたのは，長崎湾外に建設された「長崎外港」の構築であった。湾外の五島灘に浮ぶ香焼島と対岸深堀地区（長崎市）との水道が埋め立てられ，同島は陸繋島化した。この埋立地には「外港」という名を冠せられているが，単なる「臨海工場地帯」であり，何等

表14　造船関連工業の拡散（1960年以降）

工場名	移転先	移転開始年月	移転先操業年月	従業員	用地面積	投下固定資産総額
				（人）	（㎡）	（百万円）
長崎県金属工業協同組合	諫早市貝津	S34. 10（組合設立）	S38. 5	1,433	114,300	—
三菱電機㈱時津工場	時津町浜田郷	S43. 3	S44. 6	257	24,360	594
三菱重工㈱香焼工場（工作部）	香焼町	S45. 9	S47. 9	3,000	893,000	28,000
三菱製鋼戸畑工場（日本鋳鍛鋼）	福岡県北九州市	S45. 4	49年3月約500名移転			

注　県企画主幹室

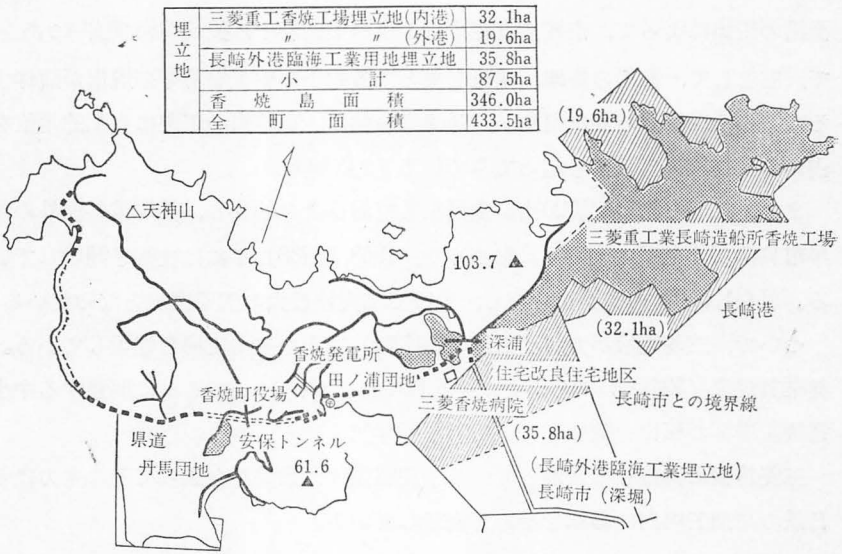


図 5　三菱重工香焼工場と長崎外港

の港湾施設ももっていない。旧香焼島にあって第2次大戦時に栄えた川南造船所跡地を拡大して，三菱造船の大型タンカー部門が転出し，ここに120万トン

ドックを建設した。この三菱香焼工場は近代的な設備によって，飽ノ浦の旧工場と比較して，労働の生産性は2倍をこえるといわれている。これと同様に「外港」と称せられている埋立て地域に三菱造船に関連する三菱企業5社をふくめて7社が立地し（昭48.4現在），総計約5,000人の労働力を入れている。この外港地域の急速な工業地域化の進展につれて，県は更に，西彼杵半島の五島灘沿岸に第二外港の建設計画を発表している（表14，図5参照）。

こうした長崎港の機能を決定づける金属機械工業，その他の長崎湾からの脱出傾向は昭和40年代に入ってからの顕著な現象である。この動向はあたかも太平洋ベルトの過密，公害地帯からの脱出と地方分散とをせまられている日本の巨大企業のそれと酷似しているのではないだろうか。明治以降100年にわたって諸機能の集積をかさねてきた長崎湾は，まさに長崎の太平洋ベルトであろうか。

以上のような経済活動の動向に対応して，生活空間としての長崎市にも大きい変革が起ってきている。

何よりも注目されることは，唯一の都心である「浜の町」から長崎駅に至る一帯に中枢管理機能を急速に集積せしめてきたことである。

第2に，市街地が周辺の急傾斜地域に拡大するとともに，住宅地が長崎湾斜面をこえて，周囲にスプロール的に拡大してきたことである。

さきにもふれてきたように，長崎市の生産と生活との舞台は長崎湾斜面に限られてきたのが，昭和40年代に入って，県公社，或は民間デベロッパーによって四囲の山稜をこえて住宅団地の形成を進めてきている。「山稜内でなければ長崎ではない」という長崎市民の意識に大きい変革が起っているものと思われる。

こうした山稜外へのスプロール的住宅開発が進んでいるにもかかわらず，山稜をこえて市域に入る交通路の整備は，地形的制約も加わって，必ずしも充分でない。そのため，ラッシュ時には国道34号線，[206号線の渋滞は破局的である。

こうした事態に対応するために，山稜内の長崎市域の空間構造に根本的なメ

スが加えられようとしている。県庁，大学，或は三菱造船そのものの移転さえ論ぜられ，市民は重大な選択をせまられている。

長崎港の背域は長崎湾斜面であり，とりわけ長崎湾沿岸であると述べてきた。以上の考察のように，その長崎湾斜面は，今や大きい変革期を迎えている（図6参照）。それはまた長崎港の変革期であることはいうまでもあるまい。

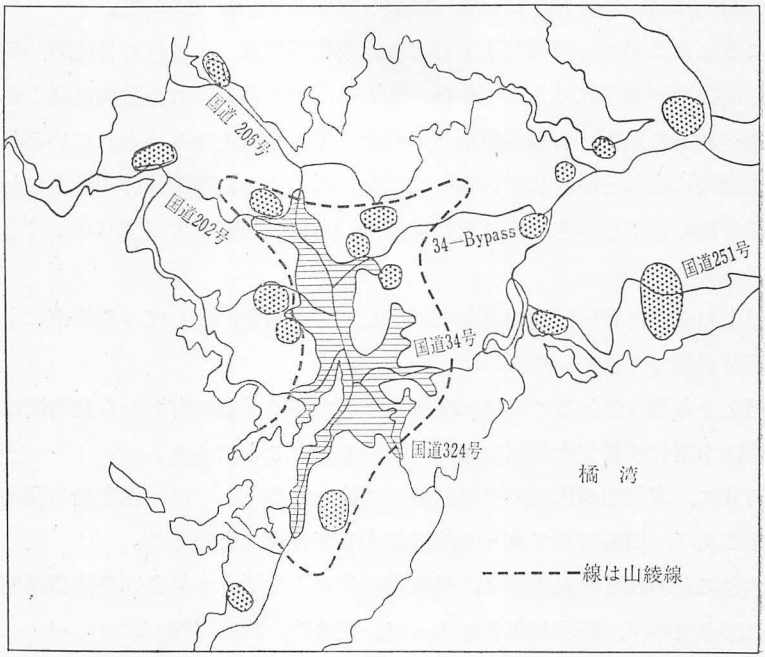


図 6　住宅団地開発状況

苅田港の現状と開発計画

日 高 広 範
（福岡県立筑豊高等学校）

目　　次

1. はじめに
2. 苅田港の沿革
3. 苅田港の現状
4. 苅田港の開発計画
5. おわりに

1. はじめに

西瀬戸内開発の拠点として脚光を浴びている福岡県苅田町(1)は県東北部に位置し，東は周防灘に面し，北は北九州市小倉区に接し，西は筑豊地域に隣接し，南の行橋市・豊前市と共に京築地域(2)の中心地として発展している。町の中央を南北に国道10号線と日豊本線が並行して走っており，交通の大動脈となっている。町域の40%以上は貫山系平尾台から高城山を結ぶ山地で，これらの山地は石灰岩質からなりセメント産業の資源地域となっている。

苅田築港前の苅田町には，小規模な採石所(3)と唯一の工場として小丘陵の松山城址東よりに，大正7年に豊国セメントK.K.苅田工場が石灰石を原料とし，筑豊炭供給と結合して操業を開始していたにすぎず，集落は農漁村の性格が強かった。港は沿岸漁民が利用する程度の小漁港であった。これが近代的港湾としての歩みをはじめるのは，昭和13年に築港が決定(4)してからである。

苅田港の成立基盤は筑豊炭田（これはさらに直方・飯塚・田川の3地区に区分される）の開発と不可分であるとしたが(5)，いわゆるエネルギー革命の下で国の石炭合理化政策が本格的に展開されはじめた昭和30年以降は，筑豊炭の輸

送基地としては将来の展望がもてなくなり，同35年以降は急速にその機能は低下する(6)。この頃から苅田地区の埋立は活発化し西瀬戸内臨海工業地域の形成が進められ，従来の本港に隣接した南港は工業港としての色彩を強めていくことになる。

フェリーの就航開始（昭和48年４月１日）によって苅田港は単に工業港としての機能のみならず，経済圏の拡大にともない流通港湾として将来に大きな期待がかけられている。本稿では苅田港の沿革と現状について，できる限り地域との結びつきにおいて論述し，港湾の開発計画について若干の問題点を指摘したい。

注 (1) 大正13年町制を施行。昭和30年苅田町は小波瀬・白川の２村を合併し町域を拡大した。面積40.15km²，人口27,741人（昭49・4・30現在）。
(2) 行橋市・豊前市に京都郡内の苅田町，勝山町，豊津町，犀川町，築上郡内の築城町，椎田町，吉富町，新吉富村，大平村の２市７町２村をいう。
(3) 大正３年浅野セメントK.K.，同６年日本セメントK.K.が採石所を設置していた。
(4) 苅田港務所編：「苅田港要覧」（昭和31年版）1957 p.2
(5) 拙稿：苅田港の成立とその発展「交通経済論集」No.5 1973 p.54
(6) 前掲（５）p.56

2. 苅田港の沿革

苅田港は北九州東海岸周防灘に面し，背域筑豊炭田地域の石炭輸送基地として昭和13年に閣議によって築港決定をみ，同14年に内務省直轄工事として着手され，同19年に成立した人工港であり近代的港湾としての歴史は極めて新しい。周防灘は干満の差４m余に及ぶ潮差のはげしい海で，海岸は干潮時になると２kmほども干潟となる砂浜であり往時は築港など夢想だにしなかった(1)といわれる。

旧苅田村は街道沿いに農漁村集落がみられるにすぎなかった。九州鉄道が明治28年４月１日小倉—行事（現，行橋）間に鉄道を開通し(2)，豊州鉄道が同年

8月15日行橋ー伊田間に，同30年9月25日行橋—長州（現，柳ヶ浦）間にそれぞれ鉄道を開通して(3)，その後鉄道と街道とに沿う小さな町並がみられるようになった。大正期に入って北西部山地の石灰岩資源が，わが国のセメント需要の漸増でセメント会社の注目するところとなり，浅野・日本両セメントの採石所に加え，豊国セメントK.K.苅田工場が操業するに及んで活気づいてくるが，この頃はまだ苅田の人口は約3,500人で戸数約650戸程度でしかなかった。人口はその後セメント産業の発達で急増し，苅田町制施行時には戸数約2,200戸，人口約10,700人にも達していた(4)。

セメント会社は事業の進展にともない原料の移入，製品の移出には緊急に港湾設置の必要に迫られてきたので，大正15年10月に豊国セメントK.K.が海面埋立・港湾設備の築港計画を出願すると，浅野セメントK.K.も同年11月に同様の出願を行い競願となった。両社はセメント原料である石灰石の買収でも競争した。とくに馬場地区の石灰山の買収をめぐって対立は激化し，紛争解決に長期間を費やす始末であった(5)。このような豊国・浅野競願の苅田築港出願は町発展上に重大な影響を及ぼすだけに慎重を期したが，佐藤信寿町長および有志は両社出願の優劣と町民後援の度合いを調査し，これの斡旋に乗出し浅野側の出願を取下げ，豊国出願を採用して豊国側の増田次郎，村瀬末一両代表と会見したのは昭和3年11月のことで，築港達成の方法を協議したといわれる。翌年3月に福岡県知事は築港の請願を内務大臣に提出した。出願当初から7年を経て昭和7年5月にようやく内務省の認可がおりた。ところが資金調達上から三井・三菱系の大資本家の本計画参加を期待して交渉を重ねていたが，これが失敗し昭和10年12月不認可となり同11年1月に埋立免許が失効となった(6)。

苅田港の築港前史は前述したように，豊国セメントK.K.がその地先における築港を出願したことにはじまる。しかし，苅田の築港は背域筑豊炭田の開発が進むにつれて，若松港の補助港として石炭輸送上必要であるとの声が高まりつつあった。苅田港築港K.K.の「創立趣意書」(7)にみられるように，苅田の築港は少なくとも三つの使命をもっていた。とりわけ苅田築港を急務としたのは，若松港に依存する筑豊炭の輸送系統を修正する必要から生じたものであっ

表 1 若松港の石炭船積量の推移

（単位：1000トン）

年次	若松港着炭量 (A)	同 船積出量 (B)	B/A (%)
昭和 7	9,500	7,200	75.8
8	11,600	8,500	73.3
9	12,800	9,200	71.9
10	13,600	9,500	69.9
11	15,500	10,500	67.7

注 「苅田町誌」の資料により作成

た[8][9]。筑豊炭の輸送はもっぱら若松に集中し，その大部分は表1に示すように若松港で船積されていた。瀬戸内海を経て中国・阪神方面へ移出されるのが約6割を占めていた。若松港から積出される石炭移出量は年毎に増大し昭和11年にはついに1,000万トンを越えた。満州事変，日華事変と続いて国内産業は国策として軍需化・重工業化の方向へいっそう傾斜しながら拡充発展するが，北九州工業地帯でもこれが進行する。石炭の増産で移出量が激増することは明白であった。

若松港の積出設備は増大する輸送に対応不十分であり，洞海湾修築工事によって幾分の緩和ができてもすでに限界に近づいていたとみられる。これは先の「創立趣意書」にも明らかなように，瀬戸内方面への石炭輸送はほとんど若松港にのみ依存しており，このままでは関門海峡の急潮と水路の狭隘で船舶の輻輳が甚だしく航路は極めて危険な状態であった。したがって，苅田築港がなれば関門海峡の船舶輻輳が緩和できるのと潮待を要しないこと。船舶の稼働率が向上するなど交通上の問題解決策として有効であった。また，経済的にも炭田南部の田川地区筑豊炭の積出港としての有利性をもっていた。苅田が利用可能になれば若松港と比較して海上輸送距離は海里14哩を短縮し，運賃はトン当り40銭余を節約できること。若松貯炭場の諸掛はトン当り90銭余を要するが苅田の場合はこれが半減できること。筑豊炭田南部の後藤寺・伊田以南の炭坑より搬出する石炭は苅田を経由すれば鉄道運賃はトン当り20銭余を逓減できる[10]など，海上輸送が短縮されて輸送コストが低下し，背域筑豊炭田との関係におい

表 2　石炭出炭高と主要積出港着炭の推移

（単位：1000トン）

区分 / 年度	出炭高 全国（A）	九州（B）	筑豊（C）	B/A %	C/B %	積出港着炭量 若松港	戸畑港	東小倉港	苅田港
昭和21	22,523	12,260	7,187	54.4	58.6	922	1,108	117	118
23	34,793	19,078	11,142	54.8	58.4	2,665	1,513	252	567
25	39,329	21,807	12,756	55.4	58.5	3,978	1,553	296	501
27	43,737	23,442	13,138	53.6	56.0	4,601	1,987	265	790
29	42,912	23,193	13,094	54.0	56.5	4,286	2,124	269	960
31	48,281	25,883	13,958	53.6	53.9	4,545	1,923	331	1,287
33	48,489	25,917	13,678	53.4	52.8	3,889	1,771	191	1,223

注　苅田港着炭は九州電力を除く。
福岡通産局「九州石炭鉱業20年の歩み」国鉄西部支社「石炭輸送統計」の資料により作成。

ても地理的に有利であり，若松との競合では経済地理的に優位にあった。このようにみてくると，苅田の築港は社会経済的条件としては整っていたとみられる。

昭和13年に苅田港修築計画の決定をみて，翌年には国の直轄工事として苅田港の建設が開始されると，福岡県は県営工事として同16年に苅田町区画整理事業を，同17年には早くも臨海工業地域造成工事に着手し，さらに同18年には苅田港工業用水事業をはじめるという熱意を示した。昭和19年に岸壁・桟橋の一部が完成して送炭が開始された。第2次大戦後，産業復興の原動力として石炭の増産が行われ表2によるとわが国最大の筑豊炭田の出炭量は昭和23年に1,000万トンを越え，生産の増大にともない苅田港への着炭は漸増し，若松港の補助港としての機能を高めていくことになる。苅田港はその重要性を認識されて昭和26年1月重要港湾に，同年7月には準特定重要港湾に指定される。その後の苅田港の歩みについては表3に示すように整備拡張されていった。なかでも石炭輸送の増大にそなえ石炭荷役施設を増設し，石炭埠頭の完成をみるなど石炭輸送基地としての港湾整備が着実に進行しつつあり，港勢の伸びが期待されていた。

ところが筑豊炭田の生産は昭和32年の1,497万トンをピークに低下傾向をたどり，エネルギー革命にともなう石炭の斜陽化と危機はスクラップ・アンド・

ビルド政策の進展で急速に深化する。すなわち昭和31年の出炭量は1,395万トンを産していたのが，同41年には794万トンに低下し，九州の生産に占める比率も同31年の53.9%から同41年には36.9%に低落し，筑豊炭田の衰退は急を告

表 3　昭和30年以降の苅田港の歩み

昭和31年4月	九州電力K. K. 苅田発電所発電開始（火力：出力75,000KW）
6月	同上第2期工事開始（火力：出力156,000KW）—34年6月完成
32年2月	同上第3期工事開始（火力：出力156,000KW）—34年11月完成
33年3月	石炭荷役機械設備工事着手—35年3月完成
3月	海岸保全区域設定
34年4月	石炭埠頭築造工事着手（港湾特別会計による）—37年3月完成
10月	苅田臨海工業地域造成工事再開（1号埋立地58,000坪）—40年完成
35年11月	苅田港県営臨港鉄道石炭輸送開始
36年6月	港湾整備新5ヵ年計画樹立
9月	西日本共同火力K. K. 新苅田発電所工事着手（出力220,000KW）—38年12月完成
12月	苅田港臨港地区指定（苅田・浜・南原地区）
39年3月	豊国セメントK. K. 第2工場操業開始
4月	苅田工業用水道拡張工事着手（給水50,000トン/日）—41年完成
6月	麻生産業K. K. 苅田セメント工場操業開始
11月	宇部興産K. K. 苅田セメント工場操業開始
40年1月	小波瀬臨海工業用地造成工事着手（600,000坪）
5月	臨港地区に分区指定 {商港区2区　96,000㎡，　工業港区2区112,580㎡ {特殊物資港区1区　25,270㎡
41年6月	臨港道路大臣認定（226m＜港町＞　1676.6m＜南原浮殿下＞）
42年10月	西村産業合資会社水上貯木場設置（12,885㎡） {同年12月に水上貯木場19,592㎡設置許可され，同月に {苅田合板工場操業開始
11月	松山地先公有水面埋立免許—同年12月着工 （1,344,538.2㎡　九州電力K. K. 東九州開発K. K.）
12月	輸入原木第1船入港（原木 2,584トン卸）
43年4月	開　港
44年6月	木材輸入港の指定受く
9月	苅田港貯木事業協同組合設立
46年3月	1号上屋完成（鉄筋 4,849,350㎡）

注　「苅田港要覧」昭和45・46年版による。

げる(11)。このような石炭合理化政策の中で苅田港の石炭埠頭利用計画(昭和34～37年)はつぶされ，石炭埠頭は一般貨物の利用に変更せざるを得なくなり，石炭荷役機械はその機能を失なっていった。港湾はこれを契機に工業港としての整備が進められ，臨海工業地域が形成されていく。昭和44年6月には木材輸入港の指定を受け原木輸入量が増大しており，同48年4月に長距離フェリーが就航したことによって経済圏が拡大し，港湾の機能はいっそう複雑化していくであろう。

注 (1) 苅田港務所編：「苅田港要覧」(昭和31年版) 1957 p. 1
(2) 鉄道省編：「日本鉄道史」中篇 1921 p. 395
(3) 前掲(2) p. 453～p. 454
(4) 町勢要覧「かんだ」(1972年版) 1973 資料編 p. 3 の人口統計による。
(5) 石山事件といわれ，町民有志も豊国側と浅野側の両派に分れ買収運動に加担したので抗争は激化し，刑事事件まで惹起した。この紛争の解決には4か年を要したという。
(6) 苅田町誌編集委員会編：「苅田町誌」1970 p. 199～p. 206
(7) 土木学会編：「日本土木史」大正元年～昭和15年 1965 p. 388
地元の構想として苅田港築港K. K. 創立趣意書（昭和9年6月発起人総代豊国セメントK. K. 取締役社長村瀬末一外23名）によれば「苅田築港計画ハ少クトモ三ツノ主要使命ヲ有シテ居リマス。（中略）若シ若松港ニ代ユルニ門司以東ノ豊前海岸ニ適当ナル石炭搬出港ガ出来タナラバ宵ニ輸送距離ヲ著シク短縮スルバカリデナク只サヘ船舶ノ出入安易ナラザルニ近来製鉄所ノ大発展ニ依リテ船舶ノ輻輳甚シキ為メ一層出入ヲ困難ナラシメテ居ル若松港出入ノ危険ヤ早鞆ヨリ大瀬戸ニ及ブ所謂関門海峡ノ急潮ノ狭隘ナル水路，汽船雑種船ノ混雑等ヲ避ケルコトニ依ツテ多大ノ海上輸送費ヲ節約シ得ルハ何人モ想像ニ難シクアリマスマイ。（中略）苅田築港計画ノ第一ノ使命ハ産業ノ原動力タル燃料価格ノ低下ニアルノデアリマス。（中略）苅田築港計画ノ第二ノ使命ハ生産原価ヲ低廉ナラシムベキ工場地帯ノ建設ニアルノデアリマス。（中略）帝国港湾協会ハ昭和4年3月ノ総会ニ於テ関門海峡雑航船整理ノ為メ門司以東ノ豊前海岸ニ石炭搬出港ヲ築造スル必要アリト決議シタ程デアル。（中略）即チ苅田築港ハ港湾協会決議ノ趣意ニ副ヒ国家的大問題タル関門海峡通航整理問題ヲ解決セントスルノデアル之レ苅田築港計画ノ第三使命トスル所デアリマス。(以下略)」
(8) 山口平四郎：北九州の港湾(続)「立命館文学」No. 139 1956 p. 38

(9)　拙稿：苅田港の成立とその発展「交通経済論集」No. 5 1973 p. 54
(10)　前掲(6) p. 207
(11)　小島恒久：九州石炭鉱業の生産構造「社会科学論集」No. 8 1968 p. 14～p. 15

3. 苅田港の現状

苅田港は戦前，戦後を通じて取扱貨物量では出貨の割合が極めて高いという特徴をもっていた。これは石炭のほかに重要な移出品がなく，移出貨物に占める石炭の比重が大きかったからで苅田港の機能は単純な石炭積出港であった(1)。これが前出の表3苅田港の歩みに記したように，昭和39年豊国セメントK.K.第2工場と麻生産業K.K.・宇部興産K.K.がそれぞれ苅田セメント工

表 4　苅田港取扱貨物量および主要貨物量の推移

（単位：1,000トン）

区分 / 年次	取扱貨物総量	指数 (32=100)	出貨量 A(%)	入貨量 B(%)	輸・移出貨物量		輸・移入貨物量	
					石炭 C (C/A %)	セメント D (D/A %)	石灰石 E (E/B %)	重油 F (F/B %)
昭和32	1,765	100	1,661 (94.1)	103 (5.9)	1,354 (81.5)	255 (15.4)	39 (38.3)	3 (3.2)
34	1,650	93	1,465 (88.8)	184 (11.2)	1,198 (81.8)	195 (13.6)	123 (66.7)	6 (3.4)
36	2,117	120	1,582 (74.7)	535 (25.3)	1,235 (78.1)	284 (18.0)	298 (55.8)	67 (12.6)
38	1,925	109	1,247 (64.8)	678 (35.2)	955 (76.6)	248 (20.0)	362 (53.4)	100 (14.8)
40	3,448	195	1,907 (55.3)	1,541 (44.7)	946 (49.7)	903 (47.3)	989 (64.2)	167 (10.9)
42	6,218	352	3,346 (53.8)	2,871 (46.2)	997 (29.8)	2,258 (67.5)	1,811 (63.1)	561 (19.6)
44	6,931	393	4,145 (59.8)	2,786 (40.2)	1,045 (25.2)	3,032 (73.2)	1.422 (51.1)	769 (27.6)
46	7,493	425	4,492 (59.9)	3,001 (40.1)	622 (13.9)	3,721 (82.8)	1,317 (43.9)	1,102 (36.7)
48	10,116	573	5,986 (59.2)	4,129 (40.8)	364 (6.1)	5,437 (90.8)	1,383 (33.5)	1.171 (28.4)

注　「苅田港要覧」各年版の資料により作成。

表 5　苅田港取扱貨物の現状

（単位：1,000トン）

順位	品種	合計（%）	出貨（%）	入貨（%）
1	セメント	5,437(53.7)	5,437(90.8)	
2	石灰石	1,383(13.7)		1,383(33.5)
3	重油	1,184(11.7)	13(0.2)	1,171(28.4)
4	その他非金属	488(4.8)	38(0.6)	450(10.9)
5	石炭	423(4.2)	364(6.1)	59(1.4)
6	原油	351(3.5)		351(8.5)
7	原木	346(3.4)	25(0.4)	270(6.5)
8	鉄鋼	150(1.5)	36(0.6)	114(2.5)
9	砂利・砂・石材	143(1.4)		143(3.5)
10	鉄鉱石	69(0.7)		69(1.7)
計	（その他共）	10,116(100.0)	5,986(100.0)	4.129(100.0)

注　昭和48年の取扱貨物量
苅田港務所の資料，昭和48年各月品種別出入貨物取扱トン数表より作成。

場を建設し，操業を開始したことで，セメント生産が増加し同40年の取扱貨物量はこれを反映して大幅に増大した。

以後苅田港の取扱貨物量は表4に示すようにセメント移出を中心に年毎に増加し，昭和48年にはついに1,000万トンを記録し同32年の5.7倍と驚異的な伸びを示した。セメント産業の発達で石灰石の移入量が増加し，石炭にかわってエネルギー源としての重油の移入も伸びたので，出貨と入貨の比は6：4とかなり均衡がとれるまでになっている。取扱貨物の現状を品種別にみると，表5のように出貨量の90%以上はセメントが独占し，入貨量では石灰石，重油で60%以上を占めている。取扱貨物の総量でもセメントが50%以上で首位を占め，石灰石，重油がこれにつぐが，取扱貨物量の約7割がセメント産業の製品・原料である点に特異性をみることができる。また，近年原油・原木取扱量が増加しつつあり，石炭の減少が著しいのが目立っている。

つぎに入港船舶の状況についてみよう。かつて苅田港が若松港の補助港として石炭輸送の機能を果たしていたころは，機帆船による輸送が主力を演じていた。輸送路である瀬戸内においては航海の安全性が高く，輸送距離も短かいこ

表 6　苅田港入港船舶の推移

（船舶トン数の単位は1,000総トン）

種別 / 年次	汽船		機帆船		総数	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
昭和32	475	210	8,524	667	8,999	878
34	437	180	7,365	683	7,802	863
36	869	589	7,111	501	7,980	1,091
38	982	409	5,802	604	6,784	1,014
40	1,572	1,160	8,015	897	9,585	2,057
42	3,613	2,971	6,979	934	10,592	3,906
44	4,724	3,982	5,425	777	10,149	4,760
46	5,307	4,850	4,121	621	9,428	5,472
48	6,154	8,133	4,378	682	10,532	8,815

注　「苅田港要覧」各年版の資料による。

と。海上交通の古い歴史をもつ多くの港町が存在し，小口輸送の便がよいことなど交通地理的条件が小型船活動の舞台を提供してきたといわれている(2)。これは船舶が大型化した今日でも，なおかつ前述した瀬戸内の諸条件によって，機帆船隻数の減少がみられるものの，まだまだ機帆船の利用度が高いことが表6によって明らかであり，この港湾の特色を示しているものといえよう。

昭和32年を基準とした隻数は同40年1.07倍，同48年1.17倍にすぎないが，総トン数では同40年2.3倍，同48年は実に10.0倍となり船舶の大型化が進行していることを如実に物語っているといえる。苅田港務所の「昭和48年入港船舶船種別・トン数階級別資料」によれば，機帆船は4,378隻，68万総トンで，100～500総トンの入港船舶の占める割合が高く3,728隻，63万総トンとなっている。また，汽船は6,154隻，813万総トンで，100～500総トンが2,811隻で最も多く，ついで500～1,000総トン1,526隻，1,000～3,000総トン1,217隻で，これまでのクラスで汽船隻数に占める割合は90.3%と高率を示している。船舶の大型化が進んでいても，いわゆる大型船の占める比率は低く，6,000総トン以上の大型船舶の入港はまだ5%に満たない。すなわち6,000～1万総トン269隻，1万総トン以上は27隻を数えるにすぎないのが現状である。今後，取扱貨物量の増

大，港湾施設の整備拡充などによって大型船の入港は増加するものと思われる。

港の発展と密接な関係をもつ工業地域の形成は，昭和17年に県が苅田臨海工業用地造成工事に着手したのにはじまる。その後埋立事業は戦争のため中断していたが，昭和34年造成工事を再開し1号埋立地235.4万㎡が同40年に完成した。この臨海工業用地造成が進むにつれ電力・セメントを中心に素材型工業の立地が促され，西瀬戸内プロジェクトに基づき木材・合板・鉄鋼関連企業の進出が活発化して昭和46年度の工業出荷額は221.7億円(昭和35年度27.3億円，同40年度73.0億円であった）に達した(3)。また，小波瀬臨海工業用地造成によってできた工業用地196.7万㎡には日産自動車K.K.が進出し，本年6月起工(用地面積145万㎡）した。日産自動車K.K.は当初，本年3月に着工する計画だったが，総需要抑制政策の影響でこれが延び，一貫生産工場の建設計画を当面ダットサントラック用のエンジン工場に変更するなど計画縮小して，建設にとりかかったもので昭和50年4月に操業開始の予定である。自動車産業の進出はこれまでの素材工業型から高度な加工工業型に産業構造を転換させ，港湾の機

表7　苅田港利用カーフェリーの概要

（昭和48.6.1現在）

区分	会社名	航路	運航開始	使用船舶 隻数	使用船舶 トン数(1隻)	運航回数(1日の便)	積載能力 トラック	積載能力 乗用車	積載能力 乗客	航路距離	所要時間
					G/T		台	台	人	km	
運航中	大洋フェリーKK	苅田一大阪南	昭48.4.1	2	7,000	1	105	100	800	463	13：00
運航中	西日本フェリーKK	苅田一神戸	昭48.4.1	2	5,500	1	70	120	700	444	13：30
申請中	豊予高速フェリーKK	苅田一松山			2,000	6	←44→		600		
申請中	北日本汽船KK	苅田一松山			2,000	6	45	10	600		
申請中	ダイヤモンドフェリーKK	苅田一松山			2,000	4	50	50	500		
申請中	宇和島運輸KK	苅田一松山			2,000	4	37	80	400		
申請中	防予汽船KK	苅田一松山			2,000	4	140		500		

能にも将来大きな変化が生じることになるであろう。

苅田港はこのように臨海工業地域の形成と共に，工業港としての性格を強めているが，表7のように大洋フェリーK.K.，西日本フェリーK.K.の2社が阪神航路にフェリーの就航を開始するに及んで，流通基地としての港湾のあり方が重要な課題になってきている。フェリーの就航計画では，苅田―松山航路の免許申請中のものが5社もあり，さらに大洋開発K.K.がフェリー埠頭隣接地に九州臨海物流ターミナルの建設を決め，トラックターミナルを設けて九州各地の生鮮食料品を集散する計画である。そうなると背域は筑豊から県南にまで拡大し，四国・中国・阪神圏との結びつきもいっそう強くなっていくであろう。

注 (1) 山口平四郎：「交通地理の基礎的研究」 1974 p. 382
(2) 山口平四郎：北九州の港湾(続)「立命館文学」No. 139 1956 p. 39～p. 40
(3) 町勢要覧「かんだ」(1972年版) 1973 資料編 p. 7 工業統計による。

4. 苅田港の開発計画

「苅田港」(1973) の資料によれば，昭和50年度計画目標の港湾整備計画の概要はつぎのようになっている。昭和50年の取扱貨物量は1,482万トンと同45年に比し，2.06倍の伸びを示すと予想されている。これに備えて，

(1) 臨海工業用地造成

2号埋立地 300ha 埋土1,780万㎥

松山埋立地 85ha 埋土 690万㎥

(2) 木材港の整備

昭和50年木材取扱貨物量 43.5万トン

整理水面15ha 貯木水面22ha

(3) フェリー埠頭の整備

昭和50年カーフェリー貨物量 455.4万トン

6,000G/T級　水深—7.5m 1バース

大阪・神戸3便/日

2,000G/T級　水深—5.5m 1バース

松山　6便/日

(4)　公共埠頭の整備

昭和50年取扱貨物量275.4万トン

1号埋立地公共埠頭11,600㎡

水深—7.5m 1バース

南港公共埠頭　44,500㎡

水深—7.5m 2バース

(5)　航路泊地の整備

入港船舶15,000D.W.T.級本航路

水深—10.0m　幅員200m　229万㎡

水深—10.0m　本港泊地17万㎡

松山地区泊地16万㎡　南港区水深—7.5m

航路泊地347万㎡

南港航路　水深—7.5m　幅員150m

南港　水深—4.5m　航路泊地28万㎡とするなどが主なものである。(図1参照)

とくに松山工業用地の北に貯木水面22万㎡を確保し—10mの泊地を造成し木材基地としての特色をだすことと小波瀬工業用地の北のフェリー用地にフェリーによる輸送需要の増大に対処するため，フェリー埠頭に—7.5m 1バース(155m)，—5.5m 1バース (125m)を建設することでこのフェリー基地を中心に流通港湾としての港湾開発を進めることに重点をかけている。また，日産自動車K.Kの進出で2号工業用地の埋立も，関連企業進出用地として注目されてきた。

工業地域の形成が進み，木材基地，フェリー基地として，苅田港の取扱貨物量は今後大幅な伸びが期待されるので，増大する貨物量に対応し，港湾施設の

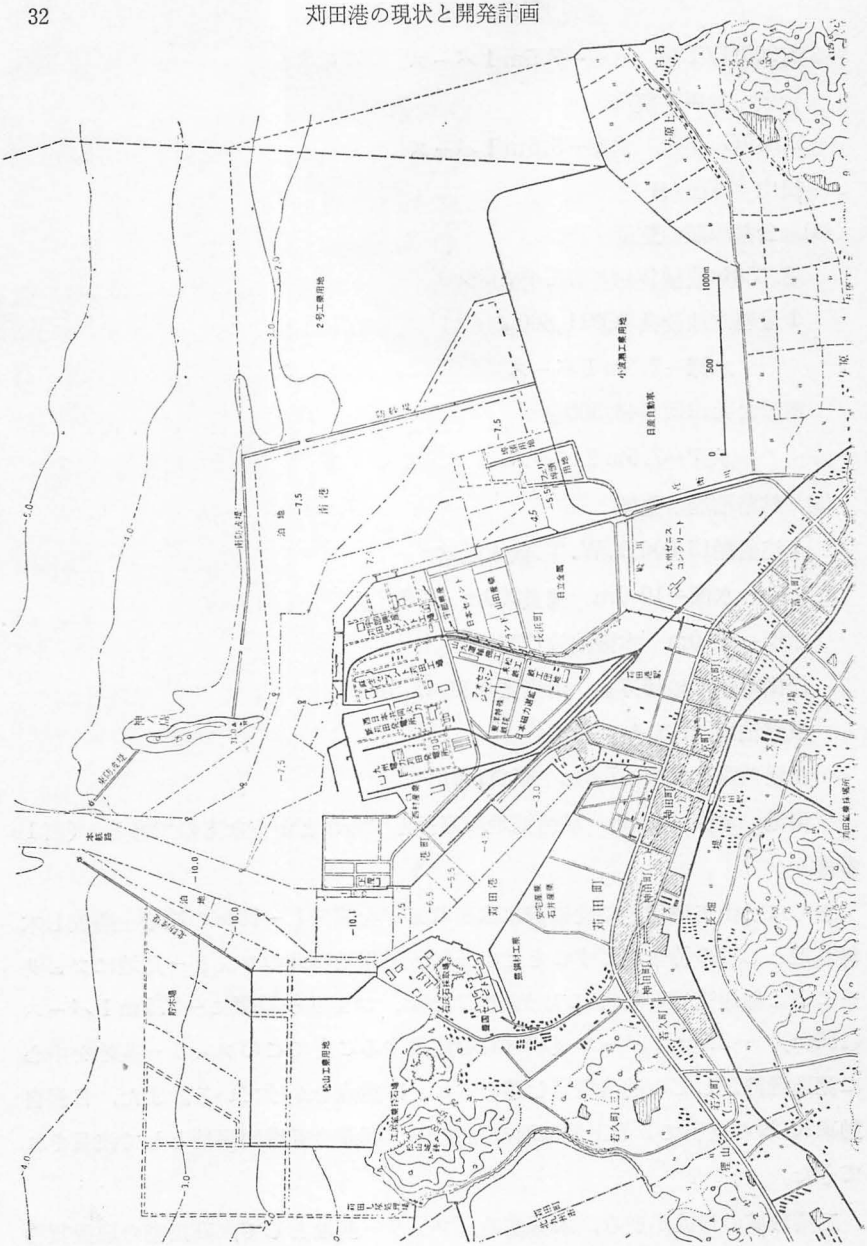


図 1 苅田港とその周辺

整備拡張がなされなければならない。また，船舶の大型化，専用化に備え航路の拡張，十分な水深を保つことが重要である。港湾開発計画は地域開発計画全体の中でこれを位置づけ，道路開発計画や都市計画との関連において，また背域の産業構造との関係を十分検討してなされなければならない。その他の問題として，港湾開発を含めて地域開発計画には積極的に住民参加を働きかけ，その声を反映させること。進出企業に対しては誘致決定前に公害防止協定を結ぶこと。緑地・レクリエーション施設など環境保全を図ることなど重要な課題であろう。

5. おわりに

苅田港は背域筑豊炭田の石炭輸送基地として，筑豊炭積出の主役を果たしてきた若松港の補助港として発展してきた。その後，エネルギーの転換で石炭産業が衰退し，石炭積出港としての機能は失ったが，地元のセメント産業の発達でセメント・石灰石を中心に，近年は重油・原木の取扱量が増大し臨海工業地域の形成が進むにつれて，工業港としての性格を強めている。日産自動車の進出もあって工業港としての色彩はいっそう強まるであろう。また，フェリーの就航によって中国・四国・阪神圏との結びつきが強まっており，流通基地としての港湾のあり方が重要な課題になってきた。背域筑豊炭田の再開発問題，県南の農産物の輸送基地，県外物資の流通基点として重視されるようになり，港湾開発計画の上でも地域開発計画との関連において，広く十分な検討が必要であろう。貿易港としても外材入貨量が増加しつつあり，今後木材関連産業の発達を中心としてその機能を高めていくであろう。

この小論をまとめるにあたっては，苅田港務所より資料の提供を受け同港務所の永尾勉氏には特別にお世話になり，苅田町役場企画課の大松正夫課長，永田逸司課長補佐および運輸省第4港湾建設局苅田港工事々務所の高山大三郎工務課長には種々御教示をいただいた。ここに記して厚くお礼申上げる次第である。

舞鶴港の問題点と地域開発

金 井 萬 造
（地域計画建築研究所）

目　　次

1. はしがき
2. 舞鶴港貿易の現況
3. 舞鶴港開発の基礎的条件
4. 舞鶴港開発の方向
5. 港湾背後地域産業の振興
6. 地域計画課題と開発整備の基本的方向
7. 舞鶴港の貿易振興の課題

1. はしがき

京都府の舞鶴港を研究対象として，港湾開発を地域振興の観点からとらえ検討を行なった。舞鶴港は，昭和47年で内貿147万トン，外貿196万トンで年々その貿易量を増加させており，その恵まれた立地条件と古くからの天然の良港としての地理的条件を生かし，対岸貿易および日本海沿岸の内貿などを中心として発展の可能性をもって現在にいたっている。昭和60年には，内貿が549万トン，外貿が515万トンとなる推計もなされており，現状の木材輸入港的性格から飛躍して，今後の進展が期待されている。

これらの要請とともに，港湾背後地域住民のくらしの向上と地域産業の総合的発展と結びつけることがつよく求められている。

以上の要請にこたえていくためには，舞鶴港の現状から出発して，港湾開発にあたっての基礎的条件を明らかにするとともに，港湾開発の方向を具体化していくことが必要である。そのために，本小論では，まず舞鶴港の立地条件からその開発条件をおさえ，地域住民のアンケート結果なども加味して舞鶴港開

発の方向をまとめる。つぎに，背後地域産業の振興と舞鶴港との関連について検討し，日本海地域である舞鶴港の背後地である京都府北部地域の地域計画課題について言及し，開発整備の基本的方向をさぐる。最後に，以上の検討をふまえて舞鶴港の貿易振興の課題を抽出する。

2. 舞鶴港貿易の現況

舞鶴港の貿易現況は，最近10年間の輸出，輸入の貿易額で年々増加しており昭和48年で総額366.8億円となっている。輸出1に対して輸入2となっており輸入港としての性格が強い。輸入の状況を貿易品目からみると，昭和48年で木材が90%を占めており，特に木材輸入港的性格を強くもっている。木材以外の品目としては，ニッケル鉱4%，大麦2%，リン鉱石1%，機械類1%などとなっている。

輸出の状況については，取引き関係の影響があって，輸出品目の変動が大きいが，昭和48年度では，船舶が93%，エンジンが5%，コンテナ1%となっている。それ以外の品目は，少量であるが多くの品目から構成されている。

つぎに市場別にみると，輸入では，ソ連が50%，アメリカが24%，マレーシアが8%，ニューカレドニアとフィリッピンがそれぞれ4%，インドネシアとカナダが3%，ベトナム共和国が2%となっている。

輸出の状況は年度により変動がはげしいが昭和48年で，ヨーロッパ46%，アフリカ50%，アジア2%，北アメリカと社会主義国がそれぞれ1%を占めている。アジアと社会主義国を除いて全体として輸出額が増加している。以上をまとめると，現況の特徴として，年々貿易量が増加しており，木材輸入，船舶輸出の性格を強くしているが，その他の品目についても次第に多品目の貿易が行なわれつつある。市場についても世界各地域に広がりつつあり，なお社会主義国への輸出対策の問題が残っているが，国際港として発展しつつあることを示している。

内貿については，移出，移入とも，フェリー貨物，重油・石油製品などの燃

料，鉱産品，金属機械品が主要な貨物であり，昭和46年で移入112万トン，移出35万トンとなっている。年々貿易量が増え移入量が大きくなっている。

3. 舞鶴港開発の基礎的条件

舞鶴港開発にあたって重視すべき基礎的条件を港湾および背後地域の問題としてまとめる。

舞鶴港の自然的条件は，周囲を山々でかこまれ，舞鶴湾内深く入りこんでいるため，波も静かであり，水深もかなり深く天然の良港として有利な条件をもってきた。一方，湾内の潮流は毎秒20CM以下で少なく湾外との海水の交換が少ない。湾内の水質を一度汚染するとなかなか元に戻りにくい。また，背後地の山地が海岸線にせまっているので臨海部地帯で平地面積が少なく開発用地がなかなか求めにくく，そのわずかの平地も市街地として人口が密集した地域と海上自衛隊用地として利用されている。

さらに，湾内全域が漁場となっており，観光レクリエーションの場としても使用され，漁業者は約600人おり，生計をたてている。港湾開発にあたっては，これらの漁業，レクリエーションと港湾機能との調整が必要である。

原木輸入に伴う環境悪化の問題もおこってきている。今後の生活条件の変化，産業の発展，港湾の利用増加に対する環境悪化対策も必要である。

さらに，広域的な問題として近畿圏における日本海側の門戸港，対岸貿易の拠点港としての今後の港湾機能の分担と港湾取扱貨物量の増加も予想される。他方，海上輸送の面から船舶の大型化，コンテナ輸送，カーフェリー輸送の増加も予想される。

以上のような状況の変化に対して，基礎的条件として位置づけておくことが必要なものとしては，水質汚染対策をたてること，臨海部用地が少ないため開発用地として十分活用できないこと。漁業や自然環境と調和した開発であることなどが重要である。

4. 舞鶴港開発の方向

舞鶴港開発について地元住民はどのように考えているのかを昭和48年秋に実施した地元住民の意識調査結果からまとめてみる。

意識調査は成人を対象として1/200の無作為抽出による個々面接の方法により実施した。

まず，舞鶴港と市民のくらしの関係については，約4割の人が収入源として関係しており，1割がレジャーや休養の場所として認識し，残りの約5割が舞鶴港と関係なしと答えている。また直接に港湾の仕事に従事しているが全体の5%を占めている。

将来の舞鶴市のまちの性格については，港湾都市をイメージしているが1/3，工業都市が1/6，文化都市が1/6，商業都市が1/9，観光都市が1/12，軍港都市が1/20を占めている。今後の整備の方向として港湾整備とともに，工業，文化，商業機能をもった総合都市として整備していくことを希望している。

舞鶴港の今後の発展の方向としては，貿易港が全体の5割強を占め，旅客輸送港が1/5，漁業が1/14，レジャーセンターが1/17を占めている。貿易港をめざす方向についても内訳として国際貿易港が全体の1/3強，国内貿易港が1/5弱を占めている。なお軍港は1/16である。舞鶴港を国際・国内貿易港として整備し発展していく方向を望んでいるといえる。

舞鶴港開発にともなう開発と保全の関係については，自然保全優先が全体の1/2を占め，開発優先が1/3を占めている。開発にあたっては自然保護を優先して留意すべきであることを示している。

開発と関連して今後の望ましい人口規模としては，増加を希望するが1/2強，今位かもう少し減少した方がよいが1/3強を占めている。増加希望のうち，少し増加がよいが全体の3割を占めている。したがって単なる人口増加ではなく，地元民の生活の向上と地域の発展を結びつける観点から考えていかねばならない。

舞鶴港の開発が地元にどのような利点をもたらすかについては，まちに活気が出るが全体の1/3，市財政が豊かになるが1/5，施設が整備されるが1/7，働き場所が増えるが1/8を占めている。これらのことから舞鶴港開発に対する期待が大きく，まちに活気が出る，施設整備，働き場所の確保の点が注目される。地域産業の振興と結びつけるかたちで舞鶴港の整備が必要である。

一方，舞鶴港の開発が地元にもたらす問題点としては，全体の約4割弱が交通事故，騒音，排気ガスなど交通公害を問題にしている。自然破壊，海の汚染の進行を1/3の市民がとりあげている。また漁業が圧迫されるが1/18，財政圧迫住民サービスの低下が1/25，開発利益が住民に結びつかないが1/30を占めている。交通公害については，通過道路の問題や公害対策を重視し，通過貨物が主流を占める流通港でなく，地域産業振興と結びついた港湾開発の方向をめざし，既存の漁業の振興や自然保全に十分留意した開発の方向が望まれている。

つぎに，現況および開発の基礎的条件，舞鶴港開発の住民意識調査結果も加味して舞鶴港開発の方向をまとめる。

舞鶴港のもっている自然的特性に適合させるとともに背後地域社会の経済的，社会的，文化的生活の向上と結合した方向で港湾開発を進め，単なる流通港湾として港湾取扱貨物量の増大にその主目的をおくのではなく，港湾背後地域の発展に役立つかたちで貿易振興も考えていくことが重要である。

舞鶴港の当面する問題として原木輸入に伴う処理施設の整備，カーフェリー就航に伴う関連施設の整備，臨港部における土地利用の効率化と環境の整備などがある。

開発の方向としては，三つの方向として位置づけすることができる。

第一の方向は，地域住民のための港湾づくりであり，臨海部の環境保全，港湾関係者および地域住民のための施設整備，地域住民の生活基盤の拡充のための舞鶴港の条件をいかした工業，流通などの産業導入をはかることである。

第二の方向としては，近畿圏の門戸港としての抜本的な開発であり，対岸貿易の推進，背後地都市圏の一体的発展推進のための交通網の整備，地域産業の発展をはかることである。

表 1　舞鶴港開発についての住民意識調査結果

① 家族のくらしにとって舞鶴港がどんなかかわりがありますか

1.	しごとが港湾に関係	11人(4.2%)	4.	レジャーや休養の場所	26人(9.8%)
2.	1. 以外の海に関する仕事	67人(26.1%)	5.	関係ない	120人(45.5%)
3.	港湾が間接的な収入源	17人(6.4%)		合　計	264人(100%)

② 舞鶴港のまちが将来，どのようなまちになればよいか

1.	工業都市	53人(15.0%)	6.	田園都市	25人(7.1%)
2.	商業都市	41人(11.6%)	7.	文化都市	53人(15.0%)
3.	港湾都市	115人(32.6%)	8.	そ の 他	1人(0.3%)
4.	観光都市	28人(7.9%)	9.	わからない	18人(5.1%)
5.	軍港都市	19人(5.4%)		合　計	353人(100%)

③ 舞鶴港をどのように発展させるか

1.	軍　　港	23人(6.4%)	6.	レジャーセンター	20人(5.6%)
2.	国際貿易港	126人(35.2%)	7.	そ の 他	5人(1.4%)
3.	国内貿易港	64人(17.9%)	8.	わからない	26人(7.3%)
4.	旅客輸送港	68人(19.0%)		合　計	358人(100%)
5.	漁　　港	26人(7.3%)			

④ 開発と自然保全の関係は

1.	あくまで開発優先	21人(8.0%)	5.	どちらともいえない	19人(7.2%)
2.	どちらかといえば開発優先	57人(21.6%)	6.	わからない	21人(8.0%)
3.	あくまで自然保護優先	63人(23.9%)		合　計	264人(100%)
4.	どちらかといえば自然保護優先	73人(27.7%)			

⑤ 望ましい人口規模は

1.	うんと増えた方がよい	64人(24.2%)	5.	どちらともいえない	16人(6.1%)
2.	少しは増えた方がよい	76人(28.8%)	6.	わからない	10人(3.8%)
3.	今位がよい	75人(28.4%)		合　計	264人(100%)
4.	もう少し減った方がよい	20人(7.6%)			

⑥ 舞鶴港開発の利点と問題点は

＜利　点＞

1.	まちに活気が出る	149人(18.5%)	4.	働く場所が増える	100人(12.4%)
2.	市財政が豊かになる	88人(10.9%)	5.	下水道が整備される	13人(1.6%)
3.	いろんな施設ができ便利になる	59人(7.3%)	6.	その他の利点	2人(0.2%)

＜問題点＞

7.	交通事故，騒音，排気ガスなどが増える	154人(19.1%)
8.	自然が破壊され，海の汚染がすすむ	137人(17.0%)
9.	漁業が圧迫される	44人(5.5%)
10.	市財政が開発に使われ，住民サービスが低下する	32人(4.0%)
11.	地元住民として開発の利益がうけにくい	25人(3.1%)
12.	その他の問題点　3人(0.4%)	合　計　806人(100%)

注　この調査は立命館大学遠藤晃助教授らが中心になって実施したものの一部分である。

第三の方向は，港湾の効率的利用をはかることであり，港湾施設の機能的配置，臨港部土地利用，輸入原木取扱機能の集約化をはかることである。

5. 港湾背後地域産業の振興

舞鶴港背後地域である京都府北部地域の産業構造は，昭和45年の従業者数で第1次産業が24.5%と高く，第2次産業が37.4%，第3次産業が38.1%となっており，40年以後第1次産業は低下し，第2次産業が増加している。

製造業についてみると，昭和45年で繊維が事業所数で北部地域の82.7%を占め，従業者数で57.9%を占めており丹後機業があるためである。比較的比率の高い業種は，事業所数で食料品，衣服，木材木製品となっており，従業者数で輸送機械，衣服，木材木製品である。

つぎに地場産業については，表に示したが今後の見通しとして，労働力や技術蓄積（伝統），および長田野工業団地，新規立地工場の動向などからみて，つぎのような業種が，今後の振興対策を通じて発展させていく可能性をもっているといえる。

業種——水産加工業，木材加工業，メリヤス編立業，造船関連鉄工業，機械金属加工業，機械製造業

つぎに新規立地工場は，昭和43年から47年までの5年間で府計の件数で44%，敷地面積で55%を占めており，5年間で北部地域に248社，233.5haが立地したことになり，長田野工業団地開発を含めて，かなり活発であるといえる。立地企業の規模についても従業員100人以上の企業が35社，30人から100人までの企業が52社あり規模の大きい企業も立地してきている。立地企業の業種については，繊維が約4割，輸送用機械，金属製品，一般機械などが多く，既存産業とともに，地域産業の多業種化が進展している。

長田野工業団地開発にともなう立地業種を表にまとめたが，今後の北部地域産業の核として産業振興がはかられていくが，同じ表に示したように地元既存産業集積としても長田野工業開発に及ばないため，既存の地域産業の育成とと

表 2　京都府北部地域における地場産業

業種		立地・地域	事業所数・出荷額	
縫製加工業		舞鶴市街地一円	29事業所	百万円 2,228
		福知山市・綾部市の市街地および周辺	57	1,750
メリヤス編立業		夜久野町・久美浜町を中心とする北部地域一円	425	—
			一次下請 235	1,300
			再下請 190	—
製糸業		福知山市・綾部市の市街地および周辺	10	—
木材加工業		舞鶴港臨海部を中心に市内一円	58	7,737
造船関連鉄工業		舞鶴東港臨海部および国道27号沿線	42	24,719
機械金属加工業		綾部市街地周辺	55	—
機械製造業	ミシン部品	峰山町・大宮町	17	2,281
	自動車部品	竹野郡・中郡	11	116
	繊維機械	竹野郡・中郡など丹後一円	44	400
陶器製造業（丹後焼）		宮津市大島地区	1組合(20軒)	5～6
水産加工業		舞鶴西港臨海部	54	1,720
			煉製品 18	820
			干物 21	400
			焼魚 25	500
		宮津港臨海部	42	400
民宿業		日本海沿岸一円	727	3,730

注　京都府資料より

表 3　京都北部地域における工場立地動向（立地件数・面積）

		昭和43年	44	45	46	47	43～47 合　計
京都府北部地域	件　数	32社 (29.1%)	42 (31.3)	64 (43.6)	57 (58.2)	53 (66.3)	248社 (43.6%)
	面　積	12.6ha (15.8)	37.9 (46.1)	42.2 (50.6)	48.6 (62.4)	92.2 (90.5)	233.5ha (54.9)
京都府合計	件　数	110	134	147	98	80	569社
	面　積	79.9	82.1	83.4	77.7	101.8	425.1ha

注　資料は京都府工場立地動向調査より
（　）内数字は京都府合計を 100 としたパーセント

表 4　京都北部地域における工場立地動向（従業員規模）

	30人未満	30～49人	50～99人	100～299人	300～499人	500人以上
京都府北部地域	148社	25	27	20	7	8
京都府合計	326社	83	80	69	10	13

注　資料は京都府工場立地動向調査より
各値は昭和42年から46年に立地した件数の合計

もに，長田野関連産業開発として工業団地などの計画の具体化が必要である。長田野工業団地企業の取引先，貨物輸送先を推計した表からもわかるように阪神地域との結びつきが主であり舞鶴港利用の観点からは結びつきが弱いのが現状であり，今後舞鶴港利用に結びつけていく努力が必要である。

舞鶴港の貿易関連産業として木材加工，造船関連鉄工業，機械金属加工，水産加工があるが，それぞれ一定の技術畜積をもっており今後これらの産業振興とともに対岸諸国などの豊富な自然資源の輸入と流通加工の検討，現在の木材加工の地元加工割合の増加と高次加工化の検討が必要である。

以上のような産業開発を推進していくために道路網の整備と近畿自動車道舞

表 5　京都北部地域における工場立地動向（業種）

立地業種	立地件数	立地業種	立地件数
食料品製造業	4社	鉄鋼	9社
繊維	97	非鉄金属	6
衣服	13	金属製品	19
木材	11	一般機械	19
家具・装備品	1	電気機械	9
紙加工	2	輸送用機械	21
出版・印刷	1	精密機械	3
化学	0	その他	4
ゴム	1	修理加工業	14
皮革・同製品	0	合計	248社
窯業・土石	14		

注　資料は京都府工場立地動向調査より
　　各値は昭和43年から47年までの合計

鶴線の早期建設も重要な課題である。

さらに，京都南部，阪神地域経済圏と日本海沿岸地域を結ぶ舞鶴港を利用しての海上輸送を考えると，京都と日本海沿岸地域との貨物輸送はそれほど大きくないが近畿圏と日本海沿岸地域を考えた場合，鉄道，船舶，トラックによる輸送がなされており新潟以遠についてはトラック輸送など現状においてもかなりの輸送量があり，フェリー輸送など条件が整備していくことにより港湾取扱貨物量の増加が見込める。

6.　地域計画課題と開発整備の基本的方向

舞鶴港の背後地域である京都府北部地域を中心とした日本海地域について，地域振興のための課題をまとめる。

まず，地域の厳しい自然環境に耐える課題であり，自然災害を防止し，山地

表 6　長田野工業団地立地企業の業種と京都北部地域の産業

長田野立地企業業種	同　　（小　分　類）	京都北部既存立地同種企業	
窯業土石製品製造業	セメント・同製品	63事業所	670人
	炭素・黒鉛製品	1	x
鉄　　鋼　　業	表面処理鋼材	な　し	
	鍛鋼・鍛工品・鋳鋼	1	x
非鉄金属製造業	電線・ケーブル製造業	1	x
金属製品製造業	建設用・建築用金属製品	79	965
	金属線製品製造業	6	9
	その他金属製品製造業	6	31
一般機械器具製造業	一般産業用機械装置製造業	14	279
電気機械器具製造業	電球・電気照明器具製造業	3	31
	その他の電気機械器具製造業	11	84
輸送用機械器具製造業	自動車・同付属品製造業	16	142
	その他の輸送用機械器具製造業	13	301
精密機械器具製造業	理化学機械器具製造業	な　し	
ゴム製品製造業	その他のゴム製品製造業	3	18

注　資料は京都府の資料から集計

災害，河川災害，海岸防災，降雪に対する対策をたてるとともにさらにその豊かな自然を地域の発展に役立てる方向で利用，開発に結びつけていくべき課題である。

第2の課題は地域の発展方向を示す課題であり，つぎの3つの課題にまとめられる。

地域発展の基本である農林漁業をはじめとして地域産業の振興をはかる課題であり，産業の基本を農林漁業におき基盤整備をはかるとともに，地場特産工業の選択的拡大，産業の導入，日本海利用と貿易の振興，海岸線利用とレクリ開発などにより地域産業を構成していき，地域の人々が生計を維持するだけで

表 7　長田野工業団地企業の取引先，貨物輸送先

取引先・貨物輸送先	取引関係	貨物輸送関係
大阪府・兵庫県	50～60%	40～50%
関東地方	20～30	10～20
中京地方	5～10	10～20
中国地方	—	10
中丹・京都府	5～10	5～10
その他	5～10	10
合計	100%	100%

注　長田野立地企業のヒアリングから概算的に求めたものであり，定量的に十分一致するとはいえない。

なく発展させていく方向をめざす。産業導入などの産業の振興にあたっては，環境保全に留意しながら，その業種の選定にあたっては，地域の独自的発展をめざし，地場産業，日本海と貿易，大都市圏との結びつきなど地域の経済的，地理的条件を生かした産業の振興を考えていく。将来の地域発展のテコとなるよう研究開発，教育，文化施設などの整備をはかる。

つぎに地域の人々が住みやすく，働きやすくなり，より都市的教育・文化などに接しやすくするための課題である。そのために生活施設の整備，地域の生産と生活を結ぶ交通の整備，都市的施設，教育，文化施設の整備をはかり，地域産業の振興をささえ，地域住民の生活の向上に結びつける課題である。

さらに，地域を結びつけ，地域の発展を促進させるための交通ネットワーク整備の課題である。国土幹線交通軸の形成，地域生活圏域間の幹線交通軸の整備，生活圏交通網の整備により，地域の産業，生活の結びつきを強化し，より都市的，広域的な社会・教育・文化に接しやすくする。

第三の課題は地域開発に対して地域自然環境，生活環境を保全整備する課題である。これは，地域開発に対する公害対策などと自然環境を保全する開発対策を整備する課題である。

以上のような地域計画課題をうけて，開発整備の基本的方向をまとめる。

表 8　近畿・阪神地区と日本海沿岸地域相互間輸送機関分担
（近畿地区—滋賀，京都，奈良，和歌山）
（阪神地区—大阪・兵庫）

（単位：10万トン）

発着地域		合計	鉄道	トラック			海運	航空その他不明分
				トラック計	自家用トラック	営業用トラック		
北海道	近畿	9.0	6.0	1.0	0	1.0	3.0	0
	阪神	22.8	9.6	0.6	0	0.6	12.5	0.1
北東北（青森・岩手）	近畿	4.0	1.9	0	0	0	1.0	0
	阪神	11.0	2.8	0.8	0	0.8	7.5	0
裏東北（秋田・山形）	近畿	4.2	4.2	0	0	0	0	0
	阪神	9.4	6.7	0.8	0.3	0.5	1.7	0
新潟	近畿	12.3	2.7	8.2	0	8.2	0	0
	阪神	8.3	4.7	3.4	0	3.4	0	0
北陸（富山・石川・福井）	近畿	45.7	13.0	31.7	6.2	25.5	0	0
	阪神	33.4	7.6	24.8	1.5	22.3	0.4	0.5
山陰（鳥取・島根）	近畿	12.5	2.5	6.0	1.7	4.3	0	3.0
	阪神	16.7	3.1	10.7	3.0	7.6	0	2.8
北九州（福岡・佐賀・長崎）	近畿	42.6	4.4	12.8	0	11.8	24.4	0
	阪神	96.8	7.5	16.3	0.7	15.7	72.1	0.9
全国合計	近畿	2,283.6	129.0	1,576.6	126.8	1,036.7	414.8	163.1
	阪神	3,450.4	133.9	2,221.0	763.6	1,457.4	847.0	248.4

注　資料は「全国幹線貨物純流動調査」（昭和47年）より3日間貨物量に100をかけて年間貨物量とした。
各数値は，四捨五入しているので必ずしも合計とは一致しない。

まず地域の実態から出発し，その地域の特性，地域の主体性をみつけ，今までのものを伸ばすことを中心として，地域でできることで地域に適合できるものを発展させていくことである。

地域発展の基本は地場産業，特に農林漁業の振興であり，新規開発も含めてより発展させていくために高次加工化など地域産業と結びついた産業，地域と日本海の貿易，漁業，大都市圏などの経済的・地理的・社会的条件をいかした産業，地域の資源を利用した産業などで地域に適合するものを発展させる。そのために，農林漁業開発，港湾と港湾関連工業団地および関連産業の開発，育成をはかり，地域の有利な条件である日本海と貿易や自然を生かしていく。

7.　舞鶴港の貿易振興の課題

背後地域の振興と結びつけて舞鶴港の貿易振興を考えた場合，今後検討していかねばならない課題が多く，本小論でも十分に追求できたとはいえない。

最後に，舞鶴港の貿易振興の課題について簡単にまとめてみたい。

舞鶴港の貿易振興のために輸出入貿易と日本海沿岸諸港との連携強化および背後地域産業の振興と舞鶴港の貿易促進を結びつけていくことが必要である。

さらに舞鶴港利用促進をはかるために，舞鶴港取扱貨物の集荷促進対策を具体化していくことと通関，運送業務の強化拡充，舞鶴港への配船の円滑化，貿易取引機関の誘導拡充，港湾背後地輸送条件の整備と京都市，阪神地域経済圏と舞鶴港との連携強化などの対策の検討が必要である。

貿易施設および関連施設の整備拡充として港湾施設の整備，取引促進，貿易振興のための施設の整備，海員，港湾労働者の福利，厚生施設の整備についても検討していくことが必要である。

三崎漁港の機能と課題

小林照夫
(関東学院大学)
内藤辰美
(関東学院大学)

目　　次

1. 問題の所在
2. 三浦市における三崎漁港の位置
3. 漁港施設と港勢
4. マグロ漁業における生産状況
5. 魚市場とマグロ
6. 三崎市場の機構，㊥と㊦
7. 結　　語

1. 問題の所在

今日の港湾研究の動向は，港湾を単なる「物理的条件」として考察するこれまでの傾向とは異なり，その発展を国民経済の理論や経済発展の構造的性格と関連づけながら位置づけようとするものである。いわば港湾の経済的，社会的性格の把握に向けられている。そのため，考察も，これまでのような海運に附随した港湾といった視点に限定されることなく，むしろ，港湾の経済的，社会的意味を歴史的に，構造的に分析しようとする方向にある。北見俊郎・喜多村昌次郎責任編集の＜港湾研究シリーズ＞(成山堂書店刊)は，まさにそうした視点からの業績の集大成ともいえる。全体の問題提起でもあり，総論でもある，北見俊郎著『港湾総論』の「はしがき」に論述されているように，そこには，港湾に附随した諸問題のそれぞれの現象の分析にのみとらわれることなく，歴

史的諸条件を尊重し問題の本質を探ろうとする姿勢と，港湾研究の理論形成や政策実践の決定を目論む意味での総合的な分析の必要性が説かれている。ところが，同じ港湾の領域に属する漁港に関しての研究業績は少なく，「日本港湾経済学会」においてもこれまで一つのテーマとして取り扱われたことはない。

漁港は，法の定めるところ，「天然又は人工の漁業根拠地となる人域及び陸域並びに施設の総合体」(『漁港法』　第1章　総則　第2条）といえる。そのため，港湾法に規定された一般港湾とは異なり，その周辺には，水産動植物の採捕や養殖を生業とし，産業とする人々の集住がみられ，そこでの漁業村落（漁村）と港湾の関係を一般港湾と地域社会といったかたちで還元することはできない。何故なら，集落社会の基本的類型である類別基準は，生業や産業を根底に置く生産様式の差によるものであって，人口の密度や社会機能の分化の程度といったこれらの差異は，類別基準としては副次的でしかないからである。また，漁村は農村や山村と対比される集落社会の一つの類型であることから，漁港と地域社会の結びつきを，一般港湾と地域社会との関係についてふれた研究業績をもって説明しきれるものではない。一般港湾と漁港の間には，港湾の条件，立地をはじめとし，港湾のマイナス経済効果等に至るまで，そこには多くの共通の課題がみられる。しかし，その反面，機能の位置づけ，その当面する課題については必ずしも同じではない。

漁港の特徴に基づいて三崎漁港に目を向けると，その周辺には，磯付漁業を中心とした村落が古くから発達していた。古文書によれば，三崎は「美佐木」または「御崎」と記され，早くから紹介されていたし，864年藤原資盈（海南神社祭神）が三崎に漂着した際，香能連という土豪が割拠し，村落を形成していたといわれている。江戸に幕府が開かれると，三崎に船奉行がおかれた。当時の文書や『三崎古事記』によると，奉行の一人間宮高則の尽力によって，江戸にかなりの魚貝類が送られたと記されている。その後，漁業が磯付から沖合へ，沖合から遠洋へと移りゆく過程のなかで，今日の三崎漁港の礎が出来上った。

しかし，その足取りは軽くなかった。日本の漁業の戦後の動向をみてもわか

表1　市区町村別産業大分類

市区町村別	総数		農業		林業、狩猟業		漁業、水産養殖業		鉱業		建設業	
	事業所数	従業者数	事業所数	従業者数	事業所数	従業者数	事業所数	従業者数	事業所数	従業者数	事業所数	従業者数
		人		人		人		人		人		人
県計	181,054	1,964,135	790	3,595	22	267	49	2,031	111	2,110	13,180	141,451
市部計	165,141	1,821,629	561	2,603	9	137	34	1,690	56	1,249	11,673	131,811
郡部計	15,913	142,506	229	992	13	130	15	341	55	861	1,507	9,640
横浜市	73,402	800,783	184	950	1	10	1	16	6	105	4,572	68,554
鶴見区	9,184	132,657	7	21	—	—	1	16	1	9	783	16,496
神奈川区	7,848	97,398	15	79	—	—	—	—	1	2	460	6,087
西区	6,320	82,697	5	20	—	—	—	—	1	49	418	9,227
中区	12,296	158,358	13	94	1	10	—	—	—	—	557	13,043
南区	10,483	64,987	14	52	—	—	—	—	—	—	646	7,336
保土ヶ谷区	6,832	55,053	23	205	—	—	—	—	1	25	448	4,880
磯子区	3,832	32,744	14	37	—	—	—	—	1	3	188	2,292
金沢区	2,813	24,641	6	19	—	—	—	—	—	—	148	1,342
港北区	7,642	76,992	23	140	—	—	—	—	—	—	423	3,776
戸塚区	6,152	75,256	64	283	—	—	—	—	1	17	501	4,075
横須賀市	12,467	113,307	26	92	—	—	1	12	4	46	1,002	9,431
川崎市	31,505	440,363	44	303	—	—	—	—	2	112	2,253	26,415
平塚市	6,480	66,789	30	136	1	55	—	—	9	80	532	4,112
鎌倉市	4,613	40,761	16	46	—	—	—	—	—	—	337	2,446
藤沢市	6,839	72,954	82	291	—	—	—	—	2	3	521	3,991
小田原市	6,601	62,829	13	50	4	13	2	59	5	64	514	3,826
茅ヶ崎市	4,112	31,865	53	205	—	—	1	2	—	—	381	2,650
逗子市	1,311	7,424	5	9	—	—	—	—	—	—	82	404
相模原市	7,670	78,888	64	348	—	—	2	51	7	98	699	4,631
三浦市	1,912	12,116	2	5	—	—	24	1,526	—	—	121	492
秦野市	2,258	20,803	11	29	3	59	—	—	8	124	147	1,368
厚木市	2,645	36,990	14	67	—	—	1	9	12	614	242	1,891
大和市	3,326	35,755	17	72	—	—	2	15	1	3	270	2,600

注　『神奈川県統計書』による。

るように，漁業の資本主義化は，他の産業部門と同じように厳しく，そこでは漁業経済の二重構造がつくりあげられた。漁業の近代化に伴う冷凍，冷蔵加工への資本投下にはとくに目ざましいものがあった。そのため，土着の漁民によって営なまれていた中小資本の産業は，その体質改善と組織的再編成を余儀なくされた。とくに，三崎港（別称，マグロ漁港）は，遠洋漁業基地であり，大消費市場，東京，横浜を控えていたことから，それまで地域社会の特性を生かし営なまれていた水産加工業をはじめとする関連産業にも大資本企業の進出がみられた。こうした傾向が，水揚されたマグロの流通の過程にもみられ，三浦市管理の公設市場には，㊣と称する生産者代表の荷役機関と㊥と称する仲買人代表の荷受機関が共存するという特異な状況をつくりあげた。

三崎漁港を中心とした歴史的考察を踏えながら，古くから村落社会を形成し

別事業所数および従業者

製造業		卸売、小売業		金融、保険業		不動産業		運輸通信業		電気、ガス水道業		サービス業	
事業所数	従業者数	事業所数	従業者数	事業所数	従業者数	事業所数	従業者数	事業所数	従業者数	事業所数	従業者数	事業所数	従業者数
	人		人		人		人		人		人		人
19,012	819,659	91,587	444,494	2,196	48,276	8,390	18,535	4,547	178,509	315	14,591	40,855	290,617
17,203	753,088	84,504	420,800	2,099	45,340	8,002	17,752	4,142	171,622	259	13,839	36,599	261,698
1,809	66,571	7,083	23,694	97	2,936	388	783	405	6,887	56	752	4,256	28,919
7,407	264,606	37,612	204,204	925	22,472	4,493	10,095	2,343	105,553	114	6,144	15,744	118,074
1,232	66,878	4,668	22,082	96	1,654	373	759	253	10,692	20	1,631	1,750	12,419
714	33,804	4,236	25,879	111	2,735	423	895	259	13,735	7	169	1,622	14,013
644	18,396	3,337	28,077	114	3,175	338	1,118	216	12,163	10	620	1,237	9,852
456	6,758	7,107	55,001	274	10,065	479	2,773	812	45,358	12	1,591	2,585	23,665
1,469	16,484	5,092	20,123	100	1,322	742	1,045	250	5,733	7	359	2,163	12,533
656	16,749	3,453	13,920	37	594	606	827	164	5,525	14	361	1,430	11,967
331	11,380	1,718	7,449	51	625	477	571	107	3,799	8	674	937	5,914
228	11,062	1,402	5,119	39	424	273	335	53	1,200	7	25	657	5,115
1,047	40,653	3,555	13,925	61	1,184	482	1,127	135	4,284	15	364	1,901	11,539
630	42,442	3,044	12,629	42	694	300	645	94	3,064	14	350	1,462	11,057
629	41,496	6,903	31,043	210	3,133	246	538	346	7,293	24	1,190	3,076	20,033
4,374	242,055	15,487	75,003	376	8,922	1,584	3,218	670	30,404	54	4,069	6,661	49,862
686	27,868	3,398	17,762	105	2,092	167	355	106	3,445	9	386	1,437	10,498
247	13,974	2,418	10,236	55	995	92	244	64	4,325	4	59	1,380	8,436
536	35,511	3,626	16,172	83	1,940	293	682	122	4,098	7	519	1,567	9,749
974	22,668	3,383	18,675	86	1,769	53	211	128	6,161	11	455	1,428	8,878
440	13,661	1,772	6,997	40	414	362	525	69	1,917	3	53	991	5,441
52	866	698	2,864	19	327	15	36	19	632	5	78	416	2,208
832	39,729	3,787	15,563	82	1,085	464	1,054	114	3,810	9	184	1,610	12,335
126	1,417	1,108	4,354	19	277	17	36	31	746	4	69	460	3,194
280	10,297	1,186	4,240	23	350	52	181	27	915	4	74	517	3,166
222	19,598	1,388	6,837	45	945	72	278	43	952	5	270	601	5,529
398	19,342	1,738	6,850	31	619	92	299	60	1,371	6	289	711	4,295

ていた一つの地域社会の変貌を，経済的，政治的，文化的な諸側面に立脚した複合的な視点から，動態的な把握を試みたい。しかし，何分，問題は広範，多岐にわたるので，本稿は，太平洋漁場が飽和状態になり，漁船装備の近代化，大型化が計られインド洋や大西洋へと進出を余儀なくされたり，流通の改善や漁家の所得向上が前向に検討されはじめた，昭和30年以降の三崎漁港を中心として，漁港の修築，港勢，流通の側面から，三崎漁港の機能と課題についてふれたい。とくに，三崎漁港と地域社会との関連は，小林，内藤が今後の共同研究課題として準備しているため，本稿では，資料紹介を中心に今後の研究の問題提起を含めたかたちでの整理にとどめた。担当は，1．問題の所在，3．漁港施設と港勢，5．魚市場とマグロ，を小林が　2．三浦市における三崎漁港の位置，4．マグロ漁業における生産状況　6．三崎市場の機構，㊥と㊦　7.

表2　産　業　別　人　口　構　成

区分＼年次別		大正9年		昭和5年		昭和22年		昭和25年		昭和30年		昭和35年		昭和40年	
		就業人口	世帯数	就業人口	世帯数	就業人口	世帯数	就業人口	世帯数	就業人口	世帯数	就業人口	世帯数	就業人口	世帯数
第一次産業	農業	3,259		4,449		5,412	1,610	4,659	1,386	4,257	1,262	3,791	1,321	3,429	1,170
	林業及び狩猟業	7		9		23	14	2	—	2	1	2	1	2	2
	漁業及び水産業	2,767		2,540		3,009	1,706	2,868	1,626	3,710	2,103	5,746	2,768	5,210	2,620
	計	6,033		6,998		8,444	3,330	7,529	3,012	7,969	3,366	9,539	4,090	8,641	3,792
第二次産業	鉱業	4		—		—	—	1	—	14	3	12	6	1	1
	建設業	224		281		440	243	360	199	543	300	607	293	786	432
	製造業	450		571		979	473	898	434	877	424	1,366	689	1,852	781
	計	684		852		1,419	716	1,259	633	1,434	727	1,985	988	2,639	1,214
第三次産業	卸売業小売	929		1,701		833	347	1,587	165	2,641	1,107	3,140	1,567	3,915	1,482
	金融・保険・不動産業	20		25		41	14	52	18	101	35	117	55	256	80
	運輸通信公有事業	317		355		573	298	597	310	630	327	736	341	1,034	547
	サービス業	200		244		834	322	1,190	460	1,980	765	2,069	975	2,432	964
	公務	110		137		355	169	461	220	325	155	369	184	430	251
	分類不能	78		163		89	30	3	1	—	—	1	—	2	0
	計	1,654		2,605		2,725	1,182	3,890	1,674	5,677	2,389	6,432	3,062	8,069	3,324
総計		8,371		10,455		12,588	5,228	12,678	5,319	15,080	6,482	17,956	8,140	19,349	8,330

注　『三浦市統計書』（昭和48年度）による

結語，は内藤による。

2. 三浦市における三崎漁港の位置

三崎漁港は全国屈指のマグロ漁港である。三浦市発足以前の三崎町はもとより，今日の三浦市も三崎漁港を抜いて考えることはできない。三浦市は三崎漁港を中心とする水産都市なのである。それは何よりも，三浦市の産業別人口構成（表 1，表 2 参照）職業別就業者数（表 3 参照）に明らかである。それだけに漁業の盛衰が市民生活に及ぼす影響も大きい。ある世論調査によれば，市民の45パーセントが漁業の盛衰によって家計に影響をうけると答えており（表 4 参照），そこからも，三浦市における三崎港のもつ位置，その重みが推察されよう。もちろん，水産都市三浦の性格は，三浦市における工業の中にも現れている。すなわち，三崎市の工業には，三崎漁港の機能として発展してきたものが多く，その中心は，水産加工（食料），造船（輸送機）である。（図 1 参照）

表 3　職業別就業者数

職業大分類	総数	男	女
総数	19,349	13,524	5,825
専門的・技術的職業従事者	586	352	234
管理者職業従事者	322	301	21
事務従業者	1,782	801	981
販売従事者	2,644	1,270	1,374
農林・漁業従事者	8,116	6,450	1,666
採鉱・採石従事者	0	0	0
運輸・通信従事者	1,139	1,047	92
技能工・生産工程従事者・単純労働者	3,292	2,726	566
保安サービス従事者	119	115	4
サービス職業従事者	1,347	462	885
分類不能の産業	2	0	2

注 『三浦市統計書』による。

表4　次のうち，どの業種の景気の良し悪しがお宅の家計に一番影響しますか。

1.	漁　業	45
2.	農　業	19
3.	観光業	9
4.	その他　具体的に	15
X. Y.	その他・無回答	12

注　三浦市青年会議所『三浦市民の意識』(昭和47年)

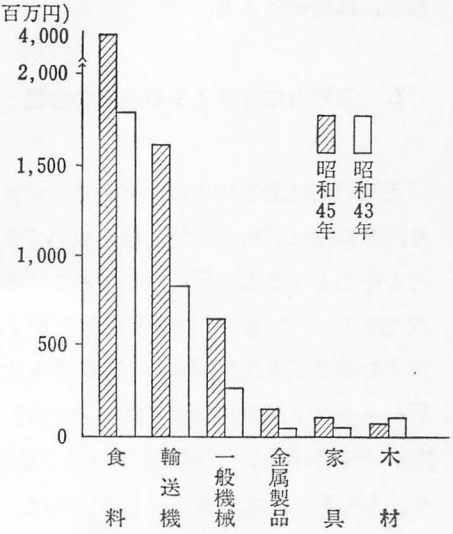


図1　主要業種の出荷額

注　『三浦市・商業・工業』(昭和46年度) による。

3.　漁港施設と港勢

漁港は，漁港法が定めているように，いわゆる漁業の根拠地である。漁港は単に生産手段としての働きの場だけでなく，水産動植物流通上重要な役割を担っている。そのため『漁港法』第1章（総則）第3条には次のような施設が義務づけられている。

1．基本施設

イ　外郭施設　ロ　繋留施設　ハ　水域施設

2．機能施設

イ　輸送施設　ロ　航行補助施設　ハ　漁港施設用地　ニ　漁船漁具保全施設　ホ　補給施設　ヘ　漁獲物の処理，保蔵及び加工施設　ト　漁業用通信施設　チ　漁船員厚生施設　リ　漁港管理施設　ヌ　漁港浄化施設

以上である。

三崎漁港は特定第3種港湾であり，（図2）にみるように，それは，初声町と三崎町との境界線の水際点から270度2100メートルの地点に引いた線，同地点から居島西端に引いた線，三崎町と南下浦町との境界線の水際点から城ヶ島安房崎東端に引いた線及び陸岸により囲まれた海面（農林省告示375号）を，水域区域とし，（図3）の本港

図2　三崎漁港略図

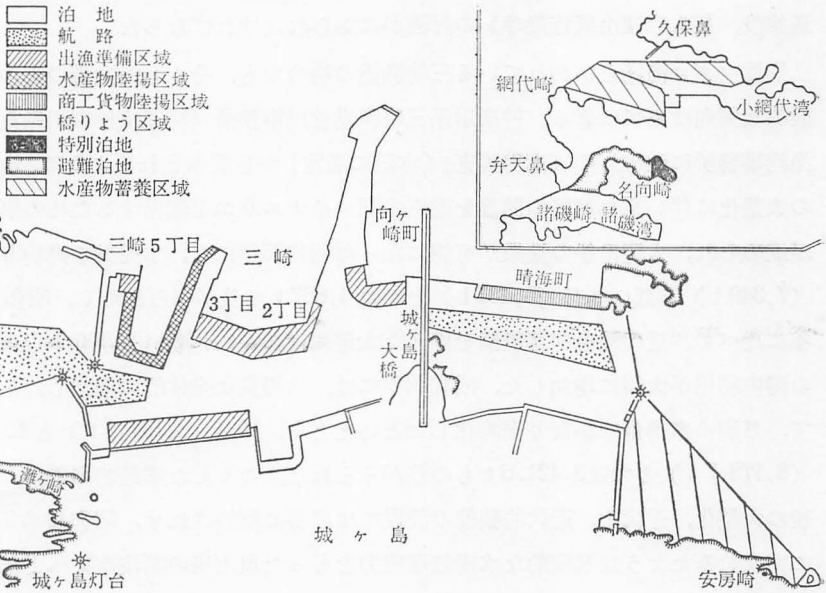


図3　本港を中心とした施設区分図

注　神奈川県東部漁港事務所『三崎漁港』による。

（いわゆる三崎漁港）のほか，水産物養殖区域，漁場，沿岸漁業地及び泊地として小網代湾（自然港），油壺湾，諸磯湾（自然港）が含まれている。

基本施設に関しては，繋留施設を除いて，様式構造上漁港特有のものは少ない。繋留施設がとりわけ問題となるのは，沖合，遠洋の漁業を営む三崎漁港のような場合である。何故なら，各漁船の水揚や出漁準備に長時間を要するため，（図３）でみるように，港内に水産物陸揚区域，出漁準備区域及び泊地（休繋区域）の区分が行なわれ，それぞれの区域内に繋留施設の必要性が生まれたからである。この区分は，港湾の利用効率を高めるためのものである。

ところが，かなり遠いところに船籍をもっている漁船までが，季節によっては，特定の漁場に集中し，漁を終えた漁船が漁場の近くの港に水揚することが応々にしてある。そのため，各地の漁船が特定の港に集中し，月・日によって集中の度合が異なり，水揚量が極度に増減しても，漁類の鮮度とその適正価格の維持に対応しうるように迅速な処理が可能な繋船施設や機能施設（魚舎，輸送施設，製氷冷凍冷蔵施設等）の計画がはかられなければならない。

別称マグロ漁港といわれている三崎漁港の場合でも，そうした漁港のもつ一般的な傾向はあてはまる。神奈川県三崎漁港管理事務所（現在は神奈川県東部漁港事務所に改称）の『港勢調査』（本港に限定）から読みとれるように，漁船の大型化に伴い東口航路の開設を港内水深マイナス６ｍを確保するための事業が進められ，大型漁船の漁業が可能になった昭和35年にも，水揚量の高い５月（7,349ｔ）と低い８月（2,482ｔ）とでは4,867ｔの差がみられたし，昭和35年に比べて，近代的冷凍諸設備を備えた大型船（200ｔ～500ｔ，500ｔ以上）の港内利用が大幅に増加した，昭和42年には，水揚量は全体的に増加し，そして，月別の水揚量はかなり平均化したといえども，10月（5,157.1ｔ）と12月（8,578.7ｔ）とでは3,421.6ｔもの差がみられた。こうした季節的影響は，漁船の大型化，近代化，近代的装備の設置では容易に解消されず，昭和43年３月に完成をみたような飛躍的な水揚処理能力をもった魚市場の新築事業へと結びついた。

漁港にあっては，魚舎は，水産物陸揚区域におかれ，水揚された水産物を収

表5　製氷・冷凍施設

企業名	製氷能力	貯氷能力	凍結能力	貯蔵能力 超SA級	SA級	A級	B級	合計
	トン	トン	トン	トン				トン
日本冷蔵株式会社 三崎工場	100	250	12	1,600				1,600
大洋漁業株式会社 生産事業本部漁撈事業部			18	400	1,000	45		1,445
三崎遠洋漁船製氷株式会社		80	6.5	3,000				3,000
三崎漁業（向ヶ崎）協同組合	50				600			600
連合会（魚市場）				1,000				1,000
三崎沿岸漁業協同組合連合会			11	200	318			518
三崎水産物協同組合	60	120	10	800				800
湘南水産工業株式会社			6			190		190
丸井星水産（晴海町）			6		255			255
株式会社（諏訪町）			10	2,300				2,300
三崎水産加工業協同組合			5	200				200
株式会社藤田水産			10	230		20		250
㊫第二冷凍冷蔵庫			30	3,800				3,800

注　神奈川県東部漁港事務所『三崎魚港』による。昭和47年度12月現在

容，整理し，販売行為，出荷のための荷造り発送が行なわれる場所であり，それは，水産物の鮮度と，必要出荷や適正価格維持のための経済活動の中枢機関である。㊫，㊬といわれる荷受機関もここに事務所を構えている。そして，魚舎は，輸送施設，製氷冷凍冷蔵施設とともに漁港における重要な機能施設にな

表6 年次別修築(公共)事業

工事年次		修築工事概要		工費	備考	
第1期工事	大正10年度 ～ 昭和2年度	防波堤工	205.9m	909,500円	国家補助	350,000円
		浚渫埋立工	27,700.0㎡		町負担金	150,500円
		岸壁工	127.7m		県費	233,000円
		魚揚場工	72.7m		震災復旧費	174,000円
		震災復旧工事(浚渫)	86,000.0㎡			
第2期工事	昭和8年度 ～ 昭和12年度	防波堤工	183.0m	680,000円	国庫補助	340,000円
		岸壁工	165.0m		町負担金	170,000円
		浚渫工			県費	170,000円
		埋立工				
		船揚場工	225.0m			
		物揚場工	142.7m			
		護岸	250.0m			
第3期工事	昭和21年度 ～ 昭和25年度	浚渫工	162,876.0㎡	48,900,000円		
		船揚場工	100.0m			
		渡船場護岸工	5.0m			
見返資金工事	昭和25年度	魚揚岸壁工	157.0m	60,000,000円		
		岸壁工	45.5m			
		埋立工	5,263.5㎡			
第1次整備計画	昭和26年度 ～ 昭和29年度	浚渫工	127,348.7㎡	195,000,000円		
		岸壁工	704.0m			

工事年次		修築工事概要		工費	備考
第1次整備計画	昭和26年度 〜 昭和29年度	護岸工	100.0m		
		突堤工	35.0m		
		船揚場工	65.0m		
		防波堤工	40.0m		
		同嵩上工	240.0m		
		埋立工	8,982.0㎡		仲崎及城ヶ島地先
		雑工	2ヶ所		
第2次整備計画	昭和30年度 〜 昭和37年度	浚渫工	385,864.1㎥	359,000,000円	
		岸壁工	237.7m		
		護岸工	36.45m		
		船揚場工	325.0m		
		埋立工	16,426.5㎡		城ヶ島B地区及仲崎地先
第3次整備計画	昭和38年度 〜 昭和43年度	浚渫工	67,812.1㎥	749,000,000円	
		魚揚岸壁工	313.1m		
		防波堤工	100.5m		
		防波堤補強工	90,0m		
		〃 テトラポッド製作仮置	190.0ヶ		
		護岸工	52.0m		
		岸壁工	154.5m		
		船揚場工	69.0m		市場 10,015.89㎡
		道路工	200.0m		
		埋立工	17,795.89㎡		5丁目地先7,780.0㎡
第4次整備計画	昭和44年度 〜 昭和47年度	浚渫工	1,540.0㎥	981,000,000円	
		護岸工 テトラポッド	335.0ヶ		
		岸壁工	70.0m		+6.0m 150m内未成
		防波堤工	250.0m		+4.0m 100m
第5次整備計画	昭和48年度 〜 昭和52年度	防波堤工	655.0m		
		防波護岸工	350.0m		
		防波堤補強工	90.0m		
		浚渫工	33,000.0㎥		
		岸壁工	740.0m		
		道路工 B=12.0m〜B=20.0m	1,232.0m		
		埋立工	51,800.0㎡		
		防波堤除去	50.0m		

注 神奈川県東部漁港事務所『三崎漁港』より。

っている。

三崎漁港の場合は，近くに東京，横浜の大消費市場が控えていたため，時間的制約を受けないトラック輸送を中心として発展した。そのため，輸送業者との関係も無視できない。また，製氷冷凍冷蔵施設についてであるが，その歴史は古く，大正元年諏訪に建てられた三崎製氷株式会社がそのはじまりであった。その後，水産物の水揚量の増加に伴い，氷が不足し，昭和15年7月に日本水産が増設許可の促進と電力給水等の援助を町に願い出た。町議会は，町営計画は方針通り進行せしめ，日水に対しては，町営までの間の独占利益の調節を条件に附して同意を求め，協議決定した。戦後は，水揚量の増加と冷凍魚の増量に伴い，(表5)のように，日水，大洋の大手企業と協同組合，地元産業が共存したかたちで製氷冷凍施設の充実がはかられた。

こうした経過のなかで，表6のように三崎漁港の修築事業がおしすすめられた。しかし，漁港特有の事情——季節的な水揚量の集中と水産物の適正価格の維持のために盛漁期を前提とした漁港諸施設の計画——もあって，昭和48年度より，5ヶ年を目標に「第5次整備計画」がおしすすめられ，完成時には繋船岸740m，51,800㎡が埋立られ，水揚岸壁は現在の6バースから13バースに増える。施設面では，遠洋漁業の根拠地としての三崎漁港の一層の発展が予測される。

しかし，国際競争の激化，海況の不安定，深刻な漁業の労働事情等を考慮すると，漁港施設に見合った漁業経営における指導体制の確立，漁業就業者の漸減に対処するための労働力の適正な配分とそれを補うための省力化機械の導入等，三崎が東京，横浜に近接した地域だけに今後に残された課題も多いといえよう。

4. マグロ漁業における生産状況

生産状況の中でまず指摘されなければならないのは，漁場が遠洋に移行した点であろう。マグロ資源の減少傾向，韓国，台湾の伸びがこれを刺激したとい

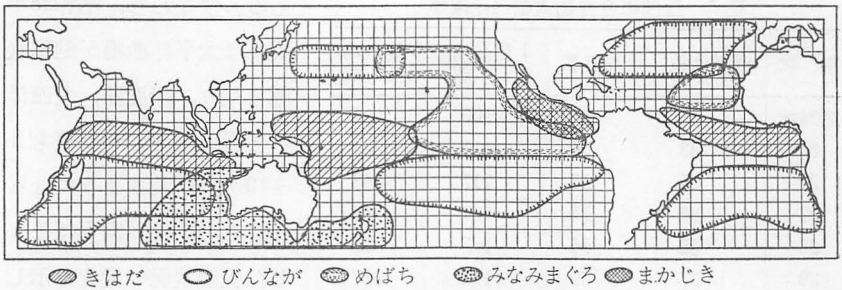


図4　まぐろ，かじき等漁業操業位置図

注　神奈川県東部漁港事務所『三崎漁港』より

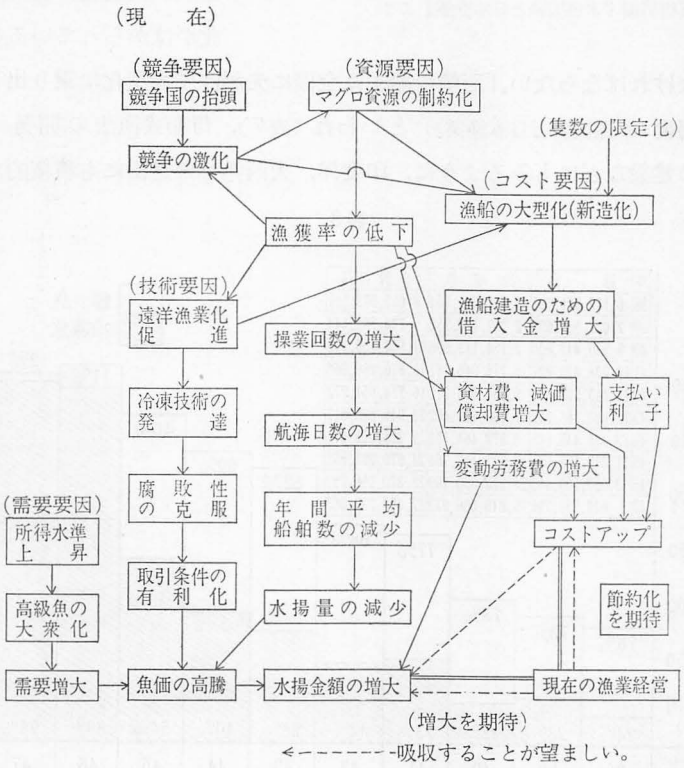


図5　生産状況の変化

注　三浦市役所，財団法人流通経済研究所『三崎漁港からのまぐろ流通実態調査』

表7　鰹鮪組合漁船大型化の推移

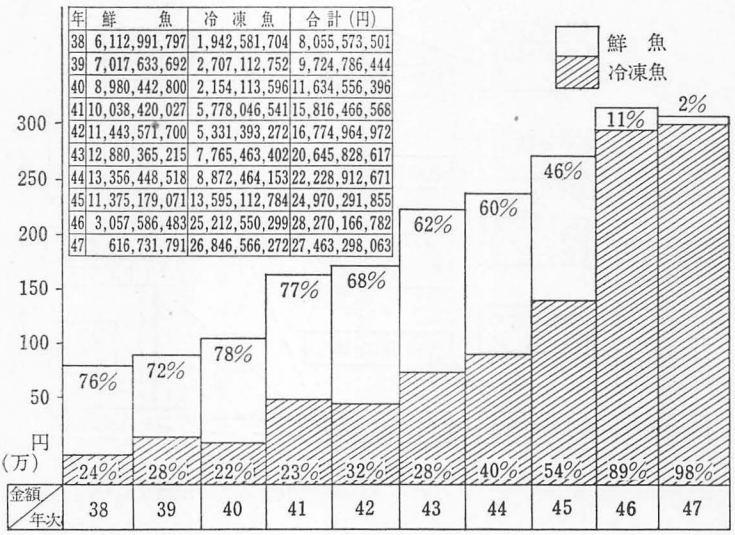
年　次	経営体数	所属隻数	1隻平均トン数	1隻平均馬力数
昭24年	35	54	106	213
25	33	54	111	224
26	36	55	117	243
27	35	55	137	264
28	38	56	167	318
29	37	59	171	327
30	41	67	229	416
31	39	75	207	405

注　近藤康男編『水爆実験と日本漁業』より

える。すなわち，昭和28年頃には太平洋漁場が飽和状態となり，印度洋，大西洋へと進出，その一航海も8～10ヶ月に及ぶようになっている（図4）。図5はそうした生産状況の変化を示しているが，ここでは，又，漁船の大型化，設備の近代化がはかられていることに留意しなければならない。「三崎の船主は全国に先がけて大型化に乗り出した」（近藤康男編『水爆実験と日本漁業』）といわれ（表7），母船式漁法の開発，サモア基地の建設などにもみるように，印度洋，大西洋への進出にも積極的であっ

表8

年	鮮　魚	冷凍魚	合計（円）
38	6,112,991,797	1,942,581,704	8,055,573,501
39	7,017,633,692	2,707,112,752	9,724,786,444
40	8,980,442,800	2,154,113,596	11,634,556,396
41	10,038,420,027	5,778,046,541	15,816,466,568
42	11,443,571,700	5,331,393,272	16,774,964,972
43	12,880,365,215	7,765,463,402	20,645,828,617
44	13,356,448,518	8,872,464,153	22,228,912,671
45	11,375,179,071	13,595,112,784	24,970,291,855
46	3,057,586,483	25,212,550,299	28,270,166,782
47	616,731,791	26,846,566,272	27,463,298,063



注　神奈川県東部漁港事務所『三崎漁港』による。

た。

大型化とともに，設備の近代化，わけても冷凍技術の発達が各方面に与えた影響は大である。（表８）にみる通り，昭和45年を境に冷凍魚が鮮魚を上まわり，実に，昭和47年では98パーセントが冷凍魚である。

5. 魚市場とマグロ

漁港では漁舎（魚市場を含む）の役割が大きいことはこれまで述べてきた通りである。

三崎における魚市場は「三浦市三崎魚市場」といって三浦市誕生以来親しまれてきたが，昭和48年３月１日から「三浦市三崎水産地方卸売市場」と改名され現在に至っている。

魚市場の戦後の歴史を振り返ってみると，昭和22年５月に神奈川県鰹鮪漁業出荷組合（昭和25年４月以降，神奈川県鰹鮪協同組合㊕が業務を引継ぐ）と三崎沿岸漁業者出荷組合（昭和25年４月以降，三崎沿岸漁業協同組合連合会㊗が業務を引継ぐ）が組織され，翌年９月には三崎魚類株式会社㊙が設立され出荷業務に加わり，三つの機関で市場業務の運営が行なわれ現在に至った。三浦市三崎水産物地方卸売市場管理事務所調べによると，水産関係団体の利便を計るため昭和25年出荷場の屋上に事務室・会議室等745.8㎡の増設が行なわれ，同年10月には市場地先の埋立5,610㎡が完成，昭和27年には2,227.5㎡の売場及び荷役場増設工事が竣工し，更に昭和29年には623.7㎡の増築が行なわれ，昭和40年12月には漁業の近代化に対応するため新市場の建設が行なわれ，昭和43年の３月に完成した。

ところが，漁場が遠洋に移行し，漁船が大型化し，冷凍，保冷の装備を有した漁船が増加するにつれて，（表９）でみるように，年々生鮮魚の水揚量に比して，冷凍魚の水揚量が増加し，昭和45年には水揚量が逆転した。マグロに限ってみれば，昭和42年に生鮮が40,277ｔで，冷凍が6,704ｔであったものが，昭和46年には生鮮が6,704ｔであったのに対して冷凍が51,149ｔと水揚量の逆転

表9　三崎漁港水揚高

区分 / 年次	鮮・冷凍の別	
	鮮　魚(屯)	冷　凍(屯)
昭和33年	56,224	7,855
昭和34年	50,502	8,004
昭和35年	48,724	6,558
昭和36年	47,728	10,444
昭和37年	40,721	17,015
昭和38年	47,569	15,620
昭和39年	30,637	21,767
昭和40年	58,020	19,668
昭和41年	53,016	24,158
昭和42年	54,755	30,265
昭和43年	55,620	38,972
昭和44年	52,404	37,713
昭和45年	35,323	47,780

注　三浦市企画調整部編『三浦市総合計画』三浦市発行（昭和47年）

どころか90%までが冷凍にされた。この傾向は今日ではますます強く，100%近くのマグロが冷凍化されている。

マグロの冷凍化によって流通の側面に大きな変化がみれらた。そこでは迅速な流通の意義は相対的に低下し，かわって冷凍施設の開発に伴い，2年間一定の品質保存が可能になったため，安定供給と適正な価格維持を可能ならしめる取引方法が求められている。また，冷凍化に伴い，生鮮マグロの流通経路が2次的なものになったため，コールドチェーン化がこれまで以上に叫ばれるようになった。

こうした冷凍化によるマグロ商品特性の変化に伴い，漁場，漁種，漁期，重量等を基準にマグロの規格化が可能になり，商品化の可能性がうまれた。この方向は，船上加工による輸送コストの削減や積卸し作業の組織化を可能ならしめ，物資流通の合理化にとっては好ましい条件といわざるをえない。しかし，マグロの規格化や商品化の可能性は，マグロの「一船買い」といったかたちで流通過程における大手商社の進出をもたらすであろうし，また，そのことが同時に，築地や横浜のような消費地市場へ直接マグロが水揚げされる条件をつくりだした。こうした傾向は，三崎魚市場にとって決して好ましいものではなく，産地市場の性格が薄れるばかりか，市場業務の運営を委ねられている荷受機関，㊫，㊨の将来とも結びついているように思われる。

資源の制約化，競争の激化に伴いマグロの水揚量の増加を今後に期待出来な

い今日，何らかのかたちで漁港経済に依存している三浦市にあっては，かなり長期的な展望をもたざるをえない必要性に迫られている。産地市場の役割を担いつづけるためには，水産関連施設用地の造成，冷蔵，冷凍加工場の育成と，それに伴う総合的水産加工産地としての新しい位置づけのための検討が試みられ，更には，魚市場の機能と運営の再検討が余儀なくされている。その意味では，マグロの冷凍化を必要ならしめた漁業の近代化は，逆に，三崎漁港においては，その将来を決定する大きな要因とし新たな影響をうけはじめている。

6. 三崎市場の機構，㊥と㊦

三崎魚市場の機構は，他港のそれに比べ複雑であるといわれる。現在，三崎魚市場の卸売機関は，

(1) ㊦ 三崎魚類株式会社（県外遠洋船の漁獲物を扱いの中心とする。流通関係業者の結集によって結成され，三崎魚市場内の全買受人による㊦三崎水産物協同組合とともに㊦グループを形成している）

(2) ㊥ 神奈川県鰹鮪漁業協同組合販売所（県内の遠洋鰹鮪生産者によって組織されている）

(3) ㊧ 三崎沿岸漁業協同組合連合会共同販売所（三崎およびその周辺の沿岸，沖合漁業生産者によって組織されている）

の三機関によって運営されている（図6）。

三崎の場合，県内船と県外船が，別の受荷機関を通ずるのが特徴である。(1)の㊦は，三崎魚市場の仲買人がつくった共同出資会社であり，(2)の㊥は，神奈川県の生産者がつくった協同組合である。㊦は，県外船から鮪の販売を委託され，市場へ上場する役割をもつ一方，買手（仲買）としても現れ，実質上，二重機能をはたしている。人は，こうした三崎魚市場機構の特徴を，戦後における生産者と問屋の相克の歴史の中にみようとする。そして確かにその見方は正しい。昭和35年，売買契約の更新に当り，㊥㊧の生産者と㊦グループとの間に展開された論戦はそれを象徴する。

㊥㊦の主張	㊦の主張
(1) 三崎魚市場における県外船の水揚げは自由でなければならない。県外船を㊦一社だけで扱うことは不当である。	(1) 県外船を㊦が取扱うという契約が今迄締結されていたのにはそれなりの根拠がある。しかるに今後の紛争の目的は㊥㊦の各販売所の水揚げ減少を県外船によって埋合せし，これまで㊦のはたしてきた実績と努力を無視して，一気に㊦の組織を破壊することにある。
(2) 保証料は不必要である。㊥が水揚げして仲買人に魚を売った場合，㊥が保証料として水揚高の一厘を魚商組合に支払っているがこの保証料の支払は不合理である。	(2) 健全な市場の発展を期するには，健全な仲買人の育成が必要である。この為に全国の販売機関は仲買人に対し育成費を出している。三崎の一厘は全国市場並で，しかも三崎は単に育成費としてでなく，保証料，厚生施設の助成金としての性格も有する。本来仲買人育成費，保証料としての性格を有する一厘を厚生施設の運営強化に利用しているのは全国に例をみない。
(3) 水揚物の直送は自由でなければならない。現在，水揚げした魚類を他の市場へ直送することは，水揚船一隻につきトラック一台，しかも京浜地区に限定されているが，かかる拘束は取引の自由に反する。	(3) 魚をどう処分するかは生産者の自由である。直接トラックで魚市場に水揚げされた魚を他の消費市場へ発送することは「取引自由」の原則に従って，生産者の意向で決められてよい。しかしそれにはそれなりの基礎があっての話である。市場の安定した取引きが行われている状態でのみ「取引自由」が守られていくのであって「市場」の破壊，取引の不安が常にひきおこされる中では「取引自由」の原則は守られるはずがなく，今迄の契約で「水揚船一隻につき一台」「京浜地区」に出荷することが定められている根拠がある。今仮りに，三崎に水揚げされた魚が無制限にどこでもかまわず直接出荷された場合，上質の魚は直接出荷，下物が三崎市場でということになり，三崎の取引ルートは狭められ，県外船の誘致など思いもよらぬ事態となる。

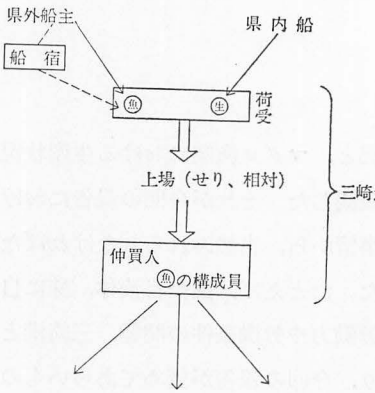


図6

注　三浦市役所，財団法人流通経済研究所『三崎漁港からのまぐろ流通実態調査』より

要するに，それは，魚類の販売が魚商の意向によって左右されるべきではないとする㊥㊦と，㊧の組織破壊を目的とする行為であるとする㊧の主張の激突であった。両者の紛争は，市及び関係者の努力で和解に達したが，それは今日なお三崎魚市場の構造的特質として記憶されなければならないだろう。と同時に，㊥㊦㊧それぞれ機関の内部的問題にも注意が向けられなければならない。先にもみたような生産状況の変化は，㊥㊧内の矛盾だけでなく，それぞれ機関内の矛盾をも表面に押し出してきているからである。

例えば，生産者の場合，統制徹廃以後，魚商に対し後退しつつあった位置が水爆実験の影響を受けて劣勢に立たされ，その結果，生産者内部に階層的再編成が促されたといわれるし，魚商（仲買）の場合も，(1)まぐろが生鮮品でなくなった，(2)そのために産地市場の品質判定と消費地市場への分荷機能がそれほど必要でなくなった，(3)都市大型市場が単なる消費市場でなく集散地市場としての性格を強め，産地仲買を締め出しはじめた，(4)まぐろの大衆化とスーパーの伸張によって大口供給ルートが商社などによって開拓され，従来の零細小規模チャネルが排斥されつつある，などによってその存立基盤が弱体化しつつあるといわれ，三崎仲買人に対する意識調査にもそうした点は反映されている（表10）。

表10　このまま行けば三崎の仲買人の将来はどうなるとお考えですか。

大規模も中小もそれぞれの持場で生き残れる	43.2%
大規模なものだけ生き残る	20.5
いずれも消滅し数社しか残らない	15.9
わからない	11.4

7. 結　　語

以上においてわれわれは，三崎漁港の概況と，マグロ漁業における生産状況の変化，流通と三崎市場の機構についても概観した。それが今回の報告における目的ではあったが，それにしても諸々の事情から，当然ふれられなければならない重要な問題を後日の課題として残した。たとえば，国や自治体，殊に自治体の漁業漁港政策，マグロ漁業における労働力や労働条件の問題，三崎港と沿岸漁業の問題などがそれである。もとより，今回の報告が極めてあらいものとなったため，生産者，仲買人の階層構造，系列化などについてはやはり後日の課題とすることになった。

さてわれわれの試みは，問題の所左においてもふれたように，究極には，三崎漁港を中心とする地域社会を，歴史的社会的に考察しようとするものである。われわれがすでにみたように，三浦市における三崎漁港の位置は絶大である。三崎漁港を抜いて三浦市を語ることは不可能に近い。市民の約半数が漁業の盛衰によって家計に影響を受けるとされる現状ではそれも当然であろう。もちろん三崎は日本屈指のマグロ漁港であり，マグロ漁業における生産状況の変化は，三崎市場の在り方にも，そして又三崎漁港を中心とする地域社会にも影響を与えることになる。事実，生産状況の変化は，時に，㊥，㊦の競合する姿の中にその影響を示してきたし，又時に，㊥，㊦の内部的問題にも姿を現わしてきた。三崎漁港とその地域社会を歴史的社会的に，国民経済の発展の中で把えようとするわれわれは三崎市場の問題についても，それを一市場，一機構の問題として限定的に取扱うことをさけたいと思う。なるほど，三崎市場の複雑性や㊥，㊦相克の歴史も三崎市場の問題として現象し，確かに三崎市場に固有な問題に相違ない。しかし，われわれが，マグロの生産状況の変化と流通機構の問題においてみたように，三崎市場は全国的交鎖の中に存在しており，決して三崎市場が孤立的に存在するわけではないのである。

もとより，こうしてわれわれが三崎市場の問題を，いち三崎市場に限定せ

ず，全国的，あるいは世界的拡がりの中で理解することの必要性を強調することは，決して，三崎市場の固有性や三崎漁港の発展を支えてきた地域的な力を無視しようとするものではない。むしろ逆であって，われわれの試みは，そうした三崎市場の固有性や地域社会の伝統的力が産み出された根源を探り，さらにそれがどのように変化しつつあるのかを知りたいのである。問題の所在において，われわれが，三崎漁港とその地域社会を，国民経済の発展の中で問題にしようとした意図もそこにある。

そうした観点から今後われわれは三崎漁港を中心とする地域社会の調査・研究を試みることになるが，その場合，われわれは単にこれを経済的視座に限定するという接近はさけたいと思う。すなわち，われわれは三崎漁港を中心とする地域社会を，経済と政治，住民の生活構造といった複合的統一的見地において問題にしようと思う。おそらくそうした見地においてのみ，三崎市場の固有性や，その地域社会の特性を全体関連的に明らかにすることができると考えるからである。

注　今回の報告に当りわれわれは特に下記の文献を参考にした。但し図表で用いた統計書等については割愛させて頂く。

『三崎漁港からのまぐろ流通実態調査』（三浦市役所，財団法人流通経済研究所，昭和48年）
『三浦市漁業の実態と問題点』（神奈川県，昭和31年）
『水爆実験と日本漁業』（近藤康男編，東大出版，昭和33年）
『沿岸漁業九十年年誌』（内海延吉編，三崎沿岸漁業協同組合連合会，昭和36年）
『魚沿革』（三崎魚類株式会社，昭和34年）
『三崎魚20年史』（三崎魚類株式会社，昭和45年）
『組合史』（神奈川県鰹鮪漁業協同組合，昭和45年）

能登における地方港湾開発の課題

雨宮洋司
（富山商船高等専門学校）

目　次

1. はじめに
2. 地域開発計画と能登における港湾
3. 各港湾背後地経済の特性
4. 港勢分析で得られる各港湾特性
5. 能登における港湾開発の展望
6. おわりに

1. はじめに

本論は，能登半島にある地方港湾（穴水，宇出津，小木，飯田，輪島，福浦の各港）開発の方向を具体的にあきらかにし，後進地域における港湾開発の基本的あり方を模索したものである。

2. 地域開発計画と能登における港湾

石川県内の各港湾開発の方向（構想）は，昭和44年作定の新全国総合開発計画(1)，さらにその地方版である石川県勢発展計画(2)（昭和47年作定）の中に，能登半島全体の開発構想とともに描かれている。

(1) 能登半島全体の開発構想

新全総では，能登半島自体を「開発余力をもった場所」としてまず把握し，その開発構想は，「内浦海岸における資源培養型沿岸漁業のための基盤整備」「奥能登における草地造成による大家畜々産」さらに「海岸美，山岳美

を生かした観光開発」そしてエネルギー基地として「原子力発電所の建設」となっている。石川県勢発展計画は，このような構想をより具体的に，次のように説明する。奥能登や中能登の北部丘陵地帯の発展は，「73%を占める丘陵地帯」と「広大な海域」の利用が発展のきめてであるとして，農業（畑作園芸，果樹園，乳肉牛），林業（あて，すぎなど），漁業（漁場開発）などの振興，そして海岸美を利用した「観光レクレーションの開発」となっている。ついで，このような北部丘陵地帯の開発は，「ロ能登（能登平坦地）の開発如何によるもの」とし，七尾市・七尾港を中心とした工業開発（非用水型，機械金属系工業やエネルギー，資材などの配分基地），羽咋市の千里浜海岸などを中心とした観光レクレーション開発，その周辺の平坦地における高生産農業（畑作園芸）の振興などをあげている。このように，能登半島の開発は，「観光・レクレーションと農林漁業」でまとめられているが，それは，あくまでロ能登の「拠点開発」（七尾地区の工業化）を前提にしたものであるということができる。

(2)　能登における港湾の開発構想

県勢発展計画の中に示された県内にある各港湾の開発方向は，次のようになっている。

まず，重要港湾としての金沢新港，七尾港は，拠点港湾としての把握であり，前者は，「石油配分，コンテナー，フェリーターミナル基地としての流通加工港湾」とし，後者は，「エネルギー関連・工業の開発港湾」としている。次に，能登にある7つの地方港湾は，まず「広域生活圏ネットワーク」として各々の地域の流通基地として整備されるものとされる。そして，輪島港については，「能登半島北部地域の物資流通基地，避難港，さらに，日本海沖合漁場開発の中枢基地」として，昭和47年11月には，「輪島新港整備計画」[3]が提示されている。小木港については，「海洋レクレーション基地」と輪島港と同様な「漁業根拠地港」として，又，穴水港，和倉港などは「海洋レクレーション基地」の性格が加えられる。一方漁港法上の港湾では，橋立港，蛸島港が「基幹の漁港」，舳倉島港が「漁業前進基地」として，各々

整備されるべきものとしてとりあげられる。以上の他，県勢発展計画にはみられないが，飯田港については，昭和50年度からの佐渡との定期観光フェリー就航に合わせた埠頭整備がなされており，当該港は，「観光港化」の方向にあるとみて良いであろう。

以上のように，能登における各港湾の整備の方向づけは，おおむね，観光・レクレーション港と漁業基地港であり，それは，新全総→県勢計画の中でとらえられた能登半島自体の開発方向を，各港湾において具現化する形になっている。ところで，上記計画で述べられた港湾開発の方向は，各港湾所在の市町村経済の発展性が，各港湾のもつ発展特性に合致し，港湾法（第4条の趣旨や地方自治法第2条）が想定する「地域と結びついた港湾開発」(4)の方向になっているのであろうか，その点を次章以下で検討する(5)。

注 (1) 経済企画庁『資料新全国総合開発計画』p. 191～194

(2) 石川県『県勢発展計画』p. 44～54

(3) 石川県・輪島市『輪島港整備計画(素案)』地元出身の国会議員によって提唱され，昭和47年11月に計画素案が作られた。市民への正式提示はなく，輪島青年会議所が「新港問題アンケート」を実施するに至って表面化した。計画は，港の性格を，避難港，漁業基地，観光の3つとし，泊地は，94,100㎡，けい留施設(150トン級～5,000トン級) 8バース，用地造成25万㎡，計画取扱貨物量46万トン(砂利類，石油類，水産物など) 第1期事業費として約16.5億円を見込んでいる。

(4) 拙稿「能登における港湾開発の方向について—穴水，宇出津，小木の場合—」『海事産業研究所報』No. 88

(5) ここでは，計画に描かれている構想が地域特性に合致したものであるか否かを検討するわけで，その実現の可能性を見るものでない。本論では，その点について触れることができないのが残念であるが，おおよそ今までの港湾整備5か年計画の事業費構成が，工業資本への場の提供（地方における工場港化）に重点があることからみて，能登半島にある地方港湾などへの事業費はそれほど期待することはできない。(第4次石川県内港湾整備計画の事業費は461億円で，そのうち96.2%が金沢・七尾の拠点港に使われ，残り3.8%が能登にある地方港湾の分である。漁港整備関係も，第4次石川県漁港整備計画では13港に対し，わずか29億円であり，漁業基地の振興とは，ほど遠い。)

3. 各港湾背後地経済の特性

各地方港湾が位置する市町名は，図1のとうりである。これら各背後経済における特性を産業構造と人口動態とから見出すことにする。

石川県全体の人口は，昭和45年で，約100万人であり，昭和35年と比べ1.03倍になっている。これは自然増を加味するなら人口流出県であるといえる。なかでも，能登半島（北部丘陵地帯）の人口流出は，県内で一番多く，昭和45年・35年の比で0.70となっている。ところで各地方港湾が位置する6市町のうち，小木港のある内浦町と輪島港のある輪島市の2つは，総人口，労働力人口ともに増加し，富来町と穴水町は，総人口の減少は激しいものの，労働力人口の減少はやや停滞している。珠洲市と能都町は，労働力人口においても，きわめて激しい人口流出地域となっている。能登半島全体は，人口流出地域であるにもかかわらず，場所によっては，むしろ人口増加もみられ，何らかの形で就労機会の維持・創出もなされていることに注意する必要がある。そこで，上記の特に労働力人口の増減が何によってなされたかを，産業別人口の動向や，各産業の生産物動向（第2～第4表）からみることによって，各々の地域特性を明らかにしてみたい。

輪島市のばあい，労働力人口増加の吸収は，製造業（漆器関係）とサービス業（主として観光）によってなされており，各々の出荷額，販売額も大きい。さらに林産物は穴水につぐものになっている。内浦町のばあい，漁業，製造業（機械器具），サービス，卸小売業などによって労働力人口増加の吸収がなされている。しかし漁獲高や商業販売額などの伸びは大したことはない。富来町は，第1次産業（林業を除く）の落ち込みは，一番激しく，それに対し，製造業（繊維工業と思われる），運輸通信業（船員・自動車関連）の伸びが大きいが，それらは十分な労働力吸収の誘因にはなっていない。穴水町は，富来町とほぼ同様な傾向をもっているが，第1次産業では，林業の漸増（林産物も増），製造業やサービス卸小売業の一工場当り（又は一店）の規模は，大きいにもか

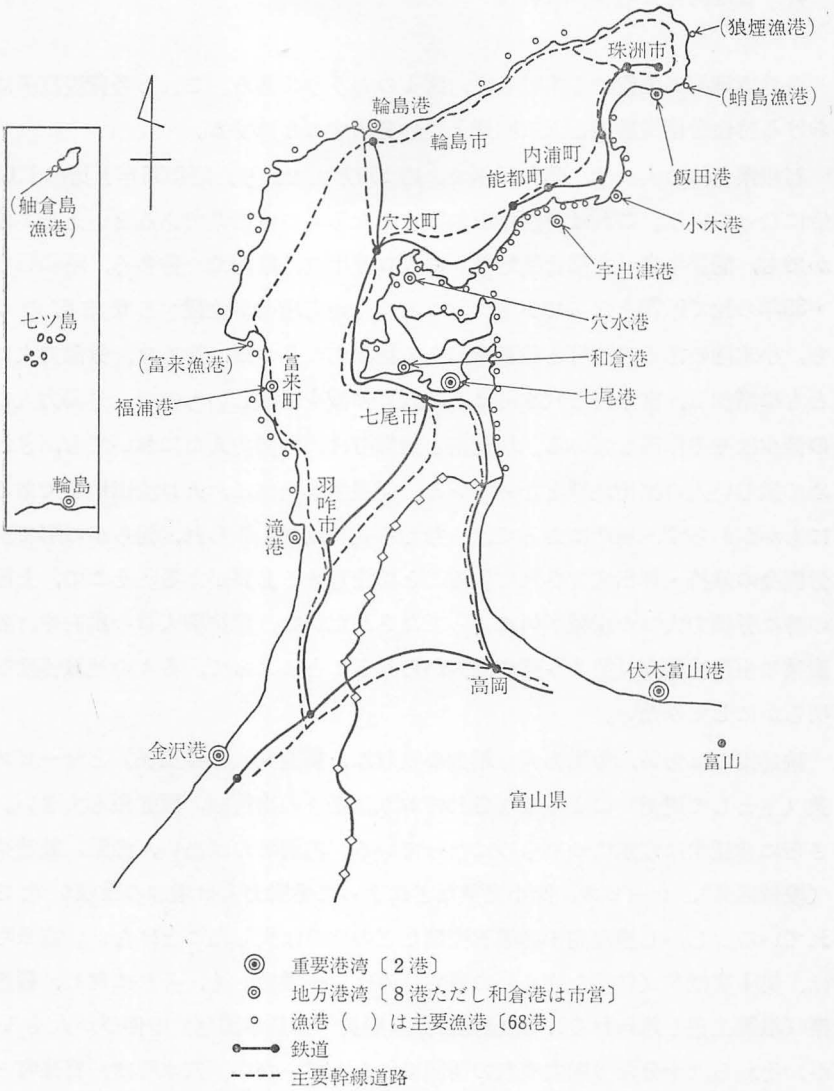
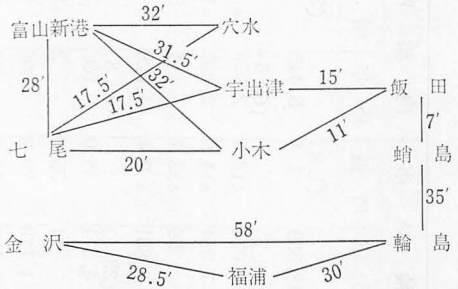


図1　能登半島における港湾配置と背後の市町名

かわらず，出荷額や販売額の点では，それほどでもない，などの点が特徴的である。人口流出の一番激しい珠洲市や能都町のばあいでも，第1次産業では，漁業（漁獲高），第2次産業では，建設業や製造業，第3次産業ではサービス業（主として観光）の伸びがあることは注目すべきだろう。（珠洲市における第2次産業の鉱業人口の急減は，昭和44年，東洋一の石こう埋蔵量をもったままの閉山が起因しており，その開発利用は，今後の問題である）

各港間距離表



以上のほか，全市町を通じてみられることは，農業人口の極端な減少と3 ha以上の専業農家数の増加であり，わが国農業政策の「成果」があらわれていること，さらに昭和40年以後の低賃金労働力目当て(1)の零細な下請的繊維産業の(2)進出（表3）である。ところで，能登半島一帯の地域開発は，今まで政策的に手がつけられてこなかった。従ってそこには，それら地域に密着して，地道に育くまれてきた産業上の特性が比較的見出し易いと思われる。それは，就労機会の増加となって具体的には現われる。それを上述の6市町についてみるなら，第1に，漁業や海岸線利用の観光といった海側の要因をもった特性（内浦町や輪島市），第2に，能登木材（あてなど）に結びついた山側の特性（穴水町，能都町，富来町）などが指適できる。

注　(1)　森井淳吉「農村地帯への工業進出の実態」『経済』1972年7月号
(2)　過疎地域の根本的振興策をいう。なお佐藤竺『日本の地域開発』p. 343～348参照

表1　各町産業別人口と変化

	富来町		穴水町		能都町		珠洲市		輪島市		内浦町	
	昭和45年	5年間増減	45年	増減	45年	増減	45年	増減	45年	増減	45年	増減
総数	7,816	(△1.6) △1.8	8,479	(△1.9) △2.1	8,310	(△5.3) △5.9	16,295	(△3.1) △4.7	18,639	(1.3) 1.4	5,443	(3.3) 3.4
第1次産業	(46.9) 3,669	△21.2	(58.4) 4,954	△ 6.9	(47.7) 3,967	△19.0	(55.9) 9,114	△13.0	(43.1) 8,024	△13.5	(60.6) 3,300	△ 6.9
農業	3,205	△22.2	4,432	△13.0	2,740	△23.0	8,422	△13.5	7,084	△14.5	2,267	△12.3
林業	25	66.7	54	8.0	11	△65.6	41	△64.3	59	△33.7	4	33.3
漁業	439	△15.7	108	△37.9	1,216	△ 6.8	651	4.8	881	△ 2.4	1,029	7.3
第2次産業	(14.6) 1,140	87.5	(15.2) 1,291	17.8	(14.6) 1,216	6.9	(15.5) 2,530	10.2	(23.1) 4,311	25.0	(12.8) 698	33.2
鉱業	24	118.0	21	133.3	24	14.3	14	△95.3	11	35.3	2	△86.7
建設業	362	△ 6.0	660	4.1	579	△17.6	1,249	11.3	1,170	20.2	306	13.8
製造業	754	256.0	610	34.7	613	48.4	1,267	44.6	3,130	27.3	390	62.5
第3次産業	(38.4) 3,001	11.4	(30.6) 2,592	15.5	(37.7) 3,126	11.6	(28.5) 4,642	△ 4.8	(33.8) 6,291	11.1	(26.6) 1,440	21.1
卸小売	664	13.9	894	21.6	1,176	7.6	1,604	13.4	2,213	1.7	464	25.7
金融・不動産	60	15.4	97	19.8	116	△ 2.5	149	△ 5.1	191	2.7	33	10.0
運輸通信	1,389	10.0	427	△ 0.7	426	4.4	509	△32.9	824	8.6	168	9.1
サービス	762	11.6	982	18.6	1,235	22.8	2,027	14.5	2,256	27.4	672	21.5
公務	126	11.5	192	12.9	173	△ 1.7	353	△54.2	807	4.7	103	24.1
その他	6	500.0	2	100.0	1	—	9	200.0	13	333.0	5	66.7
第2・3次産業割合	53.0		45.8		52.3		44.0		56.9		39.4	

注　左欄の(　)は産業別人口の割合　　右欄の(　)は労働力人口の増減値　　「各市町勢要覧」より作成

表2　各町商業の比較（昭和45年）

	穴水町	能都町	内浦町	珠洲市	輪島市	富来町
(A) 販売額(千円)	3,410,750	3,939,240	1,252,680	4,076,850	5,472,010	1,308,390
年平均伸率(%)	23	14	22	26	20	18
(B) 店数	336	439	222	598	708	277
(C) 従業者数	914	1,223	514	1,454	1,915	612
A／B	10,151	8,973	5,643	6,818	7,729	4,724
A／C	3,732	3,221	2,437	2,804	2,858	2,138
C／B	2.7	2.8	2.3	2.4	2.7	2.2

注　「各市町勢要覧」より作成

表3　各町工業の比較（昭和45年）

	穴水町	能都町	内浦町	珠洲市	輪島市	富来町
(A) 出荷額(千円)	(13.1) 1,340,690	(19.7) 783,450	(6.9) 472,150	(25.1) 1,571,700	(2.3) 4,047,730	(14.0) 571,780
年平均伸率(%)	21.0	22.3	11.4	23.9	24.1	60.3
(B) 工場数	87 (55.2)	78 (26.9)	44 (47.7)	173 (29.5)	619 (7.3)	52 (36.5)
A／B	15,410	10,442	10,731	9,085	6,539	10,996
(C) 従業員数	681 (32.9)	608 (23.5)	361 (23.0)	1,374 (19.8)	2,790 (6.0)	706 (20.1)
A／C	1,969	1,289	1,308	1,144	1,451	810
C／B	7.8	7.8	8.2	7.9	4.5	13.6
工業の種類	△木材木製品	△食料品	○輸送機器	△食料品	○食料品	○繊維工業
（注）○印：昭和35年以後，比較的伸びていると思われるもの	△食料品	○木材木製品	○食料品	○繊維工業	○木材木製品	△木材木製品
△印：停滞していると思われるもの	△窯業土石	○輸送機器	△木材木製品	△木材木製品	○家具装備品	○窯業土石
	○家具装備品	△窯業土石	△窯業土石	△窯業土石	○繊維工業	△機器
	輸送機器	△家具装備品	○機械	○金属製品	○パルプ紙出版・印刷	
	○繊維工業	金属製品	○金属製品	機械	△機械器具・金属	
	電気機械	機械製造		輸送機器		
	ゴム製品	○繊維工業				

注　（　）内の数値は繊維工業の割合（%）　「各市町勢要覧」より作成

表4　各町第1次産業の状況と変化

	林産物量（㎥）			漁獲高（トン）			専業農家数		
	昭和35年	40年	45年	35年	40年	45年	35	40	45
穴水町	27,360	34,000	55,000	615	744	316	(0) 248	(4) 189	(32) 118
能都町	8,000	4,000	16,000	5,697	3,799	4,984	(0) 129	(4) 78	(23) 46
内浦町	4,425	1,000	2,000	960	16,160	1,650	(0) 217	(0) 128	(1) 79
珠洲市	11,975	14,425	10,000	5,045	1,411	4,790	(0) 415	(0) 286	(6) 214
輪島市	◉ 24,480	※ 5,400	27,000	◉ 5,401	※ 1,951	2,844	(0) 466	(1) 196	(2) 111
富来町	8,840	19,182	3,000	7,160	4,335	3,004	(0) 409	(3) 200	(4) 172

注　◉昭和34年，※昭和41年，（　）は3 ha以上の農家

4.　港勢分析で得られる各港湾特性

(1)　入港船舶からの検討

全国の港湾に入港する内航船舶（含漁船）に占める石川県のそれの割合は，次第に低下しているが，近年における伸び率は大きく，その伸びは主として，小木港，金沢港によってなされている。能登半島所在の港湾のうち外浦にある港湾の伸び悩み傾向に対し，内浦港湾の比重と最近における伸びは依然として大きく，このような後進地域にある港湾も何らかの地歩を築きつつあると見なされなければならない。その代表的なものは，小木港であり，利用船舶の急激な伸びは漁船の増加によってなされ，その平均トン数も大きくなっており，漁港への特化を示しているようにみえる。宇出津港は，商船と漁船による利用が半々であるが，前者による伸びがやや大きい。しかし長期的には停滞化傾向にある。飯田港や穴水港は，商港的色彩はあるものの停滞気味である。さらに外浦の福浦港，輪島港は，その利用の伸びには限界がみられるものの，小型漁船による需要が定着しているようである。

このように，能登半島にある地方港湾の需要の維持は，概して漁船が大き

表5　入港船舶・出入貨物からみた石川県の地位（除外貿）

	入港船舶トン数			貨物出入トン数			移入・移出比	
	昭和35年	47　年	47／45年	昭和35年	47　年	47／45年	35　年	47　年
全　国	692,914 (100)	1,898,672 (100)	1.21	348,337 (100)	1,630,109 (100)	1.23		
新潟県	4,839 (0.70)	22,901 (1.20)	1.28	2,270 (0.68)	12,835 (0.79)	1.21	1.3	1.2
富山県	2,339 (0.34)	4,335 (0.23)	1.01	1,701 (0.51)	4,193 (0.26)	0.98	4.6	3.4
石川県	2,840 (0.41)	4,836 (0.26)	1.57	883 (0.27)	3,015 (0.18)	1.62	1.4	3.6
福井県	849 (0.12)	2,915 (0.15)	2.01	585 (0.18)	1,977 (0.12)	1.62	17.7	2.8
4県計	10,867 (1.57)	34,987 (1.84)	1.31	5,439 (1.56)	22,020 (1.35)	1.23		

注　単位千トン，（ ）は%

な貢献をしていること（小木，輪島，福浦）。次いで，商港的色彩をもった港湾（穴水，宇出津，飯田）のばあい，長期的には低落しているものの単なる小型漁船の船だまりになることなく，根強い需要も続いていること。などが指摘できる。

(2)　取扱貨物からの検討

全国の内貿貨物出入トン数に対する石川県における割合は，入港船舶トン数のばあいと同様，次第に低下しているが，最近における伸びは非常に大きい。その伸びは主として，金沢港（新港整備の結果と思われる）次いで七尾港といった重要港湾によってなされている。能登半島にある地方港湾で取扱われる貨物トン数は約75万トンで，それらは内浦各港によってなされ，他は皆無に等しい。内浦の各港湾に共通してみられることは取扱貨物のうち，土石砂利といった土木工事用原材料の比重が大きいことであり，後進地域にある地方港湾利用の一つの大きな特徴になっている。次に，各港湾における移出入貨物に関し特徴的なことを要約してみる。穴水港は，移出入とも木材類が目につく。これは近くに能登木材の森林市場があるためである。小木港は移出入とも漁獲物であり，入港漁船の増加傾向からいって当然であろう。宇出津港は，移出において，木材類，漁獲物であり，穴水港と小木港の特徴

表6　石川県内各港湾の地位（外航は除く）

港名	所在地		入港船舶トン数 昭和35年	47年	47／45年	貨物出入トン数 昭和35年	47年	47／45年	移入・移出比 35年	47年
七尾港	内浦	重要港湾	477 (16.7)	852 (17.6)	1.41	298 (33.7)	1,269 (42.1)	1.45	3.5	1.9
金沢港	外浦	〃	178 (6.3)	815 (16.9)	3.58	11 (1.2)	995 (33.0)	6.00	54.4	24.9
穴水港	内浦	地方港湾	90 (3.2)	295 (6.1)	1.06	94 (10.6)	211 (7.0)	0.71	0.3	1.0
宇出津港	〃	〃	916 (32.4)	340 (7.0)	2.19	224 (25.4)	98 (3.3)	0.69	1.3	1.7
小木港	〃	〃	236 (8.3)	1,800 (37.1)	1.63	70 (7.9)	89 (2.9)	1.22	10.6	2.3
飯田港	〃	〃	128 (4.5)	212 (4.4)	1.09	102 (11.6)	345 (11.4)	1.21	0.2	109.0
輪島港	外浦	避難港	111 (3.9)	192 (4.0)	1.01	4 (0.5)	2 (0.1)	1.43	7.0	1.3
和倉港	内浦	市営	—	9 (0.2)	2.25	—	2 (0.1)	2.43	—	0.9
福浦港	外浦	地方港湾	362 (12.7)	290 (6.0)	1.01	12 (1.4)	3 (0.1)	0.22	23.3	—
塩屋港	〃	〃	33 (1.2)	3 (0.1)	0.27	2 (0.2)	— (—)	0.32	3.6	—
滝港	〃	〃	34 (1.2)	28 (0.6)	1.00	1 (0.1)	— (—)	2.00	3.6	40.1
蛸島港(1)	内浦	漁港	275 (9.7)	—	—	11 (1.2)	— (—)	—	0.8	—
重要港湾（2港）計			655 (26)	1,667 (35)		309 (38)	1,369 (65)			
外浦港湾（5港）計			540 (21)	513 (10)		19 (2)	6 (—)			
内浦 〃 （7港）計			1,370 (53)	2,656 (55)	1.41	490 (60)	745 (35)			

注　蛸島港は，飯田港との関係で特に掲げた，最近におけるデータは港湾統計書に掲載されていない。

単位　千トン，（ ）は%

を半分づつもった形である。さらに移入においてはきわめて多種類の貨物が取扱われており，生活港湾的色彩をもっている。飯田港のばあい，かつては，石こうの積出しが行なわれたが，閉山以後その特徴は失なわれた。（現在は前述したようにフェリー岸壁の築造をし観光港化しようとしている）

(3)　各港湾特性のまとめ

港勢分析から各港湾の特性は次のようにまとめられよう。

穴水港→木材取扱港湾化→能登木材・外材(1)の扱い。小木港→漁港化→漁

表7　各地方港湾取扱貨物の状況

(1) 穴水港湾取扱貨物			計(トン)
移出	昭和35年	木材類(56,380) 薪炭(8,051)	71,729
	47年	原木(97,250) 砂利(8,571)	105,821
移入	昭和35年	土石(18,685) セメント(3,000) 漁獲物(217)	21,902
	47年	土石(45,596)原木(45,513)セメント(12,446) 漁獲物(617) 金属製品(539) 雑貨等(246)	104,957
(2) 宇出津港取扱貨物			
移出	昭和35年	木材類(82,933)漁獲物(11,118)米穀類，肥料，金属製品，油類，その他(2,440)	96,991
	47年	木材類(30,461)漁獲物(5,009) 米穀類，食料工業品，薪炭(685)	36,355
移入	昭和35年	土石類(62,985) 漁獲物(37,555) セメント(13,146)，油類(6,000) 肥料(3,042)，金属製品・米穀・石炭(1,815)	126,998
	47年	土石類(41,096) 漁獲物(7,954) 油類(4,890) 野菜・果物(3,230) 原木(2,370)，金属製品・米穀・石炭(2,048)	61,590
(3) 小木港取扱貨物			
移出	昭和35年	漁獲物(1,685) 船用品など(3,463)土石類(835)木材類(30)	6,013
	45年	漁獲物(15,000) 船用品など(70) 土石類(10) (昭和47年の計は27,115)	15,080
移入	昭和35年	土石類(53,868)セメント(5,380) 漁獲物(2,105)，油類(1,549)，布製品・金属製品・肥料・石炭・雑貨(1,011)	63,953
	45年	土石類(25,000)，漁獲物(26,000) 油類(6,030)，金属製品(600)，石炭(50)（昭和47年の計は61,630）	57,680
(4) 飯田港取扱貨物			
移出	昭和35年	非鉄金属鉱物(石こうなど79,130)，木材類(2,745)，食料品(1,815)，窯業品・その他(1,131)	85,301
	47年	木材類(2,000)，窯業品・食料品・その他(2,000)	4,000
移入	昭和35年	肥料・飼料(5,350)，石炭・セメント(3,039)，油類・軽工業品・日用雑貨(8,626)	17,015
	47年	砂利・土石(341,000)，軽工業品・日用雑貨など(716)	341,716
(5) 輪島港取扱貨物			
移出	昭和35年	水産物(258)，肥料(148)，原木(100)，その他(47)	553
	47年	穀類(111)，原木(80)，その他(46)	237

移入	昭和35年	水産物(3,851)，原木・穀類(22)	3,873
	47年	水産物(1,238)	1,238

(6)　福浦港取扱貨物

移出	昭和35年	原木(430)，水産物など(75)	505
	47年		—
移入	昭和35年	水産物(11,743)	11,743
	47	水産物 (3,015)	3,015

獲物の取扱。宇出津港→上記二港の補充港および生活港湾→多種類の貨物取扱。飯田港→地域に結びついた工業港としての実積・蛸島漁港による機能補充→第1次産品の取扱。輪島，福浦→小型漁船の船だまり化→小量の水産品取扱。以上のほか，内浦各港には土木原材料搬入港としての役割が特性として付加される。

後進地域におけるこれらの特性は，拠点港湾（金沢新港・富山新港など）にみられるような政策的帰結の特性でなく，あくまで地域の社会，経済のメカニズムを反映した港湾のそれであると思われる。

注　(1)　外材を七尾や伏木港から搬入し，穴水にある伝統的な森林市場ルートにのせることが部分的になされている。

5.　能登における港湾開発の展望

港勢分析から得られた港湾の特性が，背後地経済の分析から得られた産業特性と合致し，しかもそれが発展的な特性であるならば，それを基本にした（または尊重した）港湾開発こそ地域開発の原点にたったあり方になろう。

(1)　特性からみた各港湾開発のあり方

(イ)　穴水港　　港と穴水町との結びつきは，部分的であり，先進地域への

表8　入港船船種割合・平均トン数

		商船	平均トン数	漁船	平均トン数	避難船	その他
石川県	昭35年	33.9	(96.9) 35.7	57.9	(17.8) 10.5	5.2	3.0
全港	47年	45.6	(280.2) 76.6	43.4	(22.7) 24.1	7.3	3.7
穴水港	35	94.0	24.0	—	—	6.0	—
	47	93.5	20.6	—	—	6.5	—
宇出津港	35	32.0	28.6	67.3	8.6	—	0.7
	47	56.2	41.3	42.8	13.9	—	1.0
小木港	35	39.5	37.9	29.9	17.2	29.4	1.2
	47	5.1	109.5	74.1	53.6	14.7	6.1
飯田港	35	66.1	77.7	33.9	5.1	—	—
	47	97.5	70.0	2.5	7.1	—	—
蛸島港	35	10.4	26.0	83.7	14.7	2.2	3.7
	47	—	—	—	—	—	—
輪島港	35	6.4	26.6	56.7	5.0	36.9	—
	47	5.6	64.5	91.9	7.4	2.4	0.1
福浦港	35	0.1	43.8	87.8	15.6	2.7	9.4
	47	—	—	89.7	16.6	5.0	5.3
七尾港	35	76.8	44.7	13.3	18.6	3.6	6.3
	47	87.8	124.6	4.5	77.7	3.0	4.7

注　（ ）は全国の1隻当りトン数

従属化傾向にあるといえる。しかし同町における能登木材という資源に立脚した林業や木材製品製造業を考えるなら，穴水港の地域社会に密着しかつ自立した方向性は見いだしうる。すなわちそれは，穴水町以北の能登木材集散地機能と外材の部分的取り入れ機能をもつ方向である。

(ロ)　宇出津港　漁港的機能に対する「海からの需要」を，小木港の漁港特

化と競合しない形でいかに設定するかにかかっている。そのためには，各港の背後地産業構造に見合った形での漁港機能の分業化が前提になる。能都町のばあい，それは奥能登地域経済への中継的役割を担ってきているサービス業・卸小売業を中心とした第3次産業資本との結びつきの中で検討さるべきで，それは当該港の生活港湾的色彩によって保証されよう。

(ハ)　小木港　単なる船だまりのための場所の提供ではなく，漁船に対する補修や補給機能，さらに漁船運航管理機能・漁獲物集配機能等々をもつ総合的漁業基地への方向でなければならない。したがってこれは漁港法上の港湾の姿である。しかしそのばあい，国定公園内の港湾であることから，蛸島港，飯田港，宇出津港などとの機能の相互補完の中で処理すべきであろう。

(ニ)　飯田港　現在，行なわれているフェリーボート発着を中心にした観光港化一本ヤリの姿勢は反省されなければならない。なぜなら，第1に同町において育くまれてきた石こう，かわら，レンガなど技術を含めた既存資源の再開発に対応した工業港へのビジョンも必要であること，第2に，産業構造上，漁業労働力の地道な維持からみたばあい，小木港の補完的役割を隣接の蛸島漁港と一体的になった開発方向の適性があること，それは，九十九湾内の小木港とくらべて，港湾の土木工学的改造には比較的優位さがあること（自然保護）のためである。

(ホ)　輪島港　ここでの問題は，昭和47年に提示された輪島新港への拡大が，輪島市にとって適性をえているか否かである。現状では，次のようなことから新港建設には再考を要するといわざるを得ない。ところで新港の性格は，避難港，漁業基地，観光の3つであるとされる。このうち避難港については，海上安全航行施設の提供という海上保安行政の一貫として提唱されるべきで，地域開発の手段と混同すべきでない。さらに当該海域における海難の状況からみて，どれほどの必要性があるか疑問(1)である。次に，観光港としてであるが，たしかに，産業構造上，漆器製造業やサービス業と観光の関連は強いのであるが，それと新港の機能とのつながりは，

それほど明確でなく，強いて求めるなら，新港建設にともなう造成地（25万㎡）の利用ぐらいであろう。しかし今のところその利用計画は明らかにされていない。なお，観光船の発着，離島航路の維持などは，現港湾の再開発，漁船の秩序ある利用によって可能と思われる。最後に，漁港基地としての性格は，輪島市が，内浦，能都町に次ぐ漁業労働力をもっており，それへの特化は不可能といえまい。しかし，現状では次のような疑問を持たざるを得ない。第1に，地先漁業に主体をおいた地元漁家が，沿岸ないしは近海漁業へ乗り出す素地があるのかどうか。第2に，背後地利用計画との関連で，水産物の流通や加工の機構確立に問題があること（外来漁船にとっての魅力でもある）。第3に，県勢計画の中においても能登半島所在の港湾（含漁港）の多くが日本海の唯一の漁場である大和堆，白山瀬，新大和堆と関連づけた漁業基地化方向を強調しており，競合する可能性が強いこと。第4に，市の総合計画も作定されないままの新港計画であり[2]，輪島市における漁業の政策的位置づけが不明であること。

以上のように，新港建設には，かなりの無理があると思われ，とりあえずの方向は，既存港湾の整備，港内利用計画の作定にあろう。

(ハ) 福浦港　この港は，いわゆる「能登金剛」の南西端にあり，そこは，浸蝕によって作られた奇岩の入り組んだところにある。したがって，自然の景観には恵まれているが，背後地は皆無であり，生産を基盤にした港湾としては限界がある。むしろこれが港湾特性といえよう。だから，その開発方向は，あくまで自然利用の範囲内でのレクレーションボートや遊覧船の基地化にあろう。しかも，富来町の特徴の一つとして，商船や漁船に乗組む船員数（運輸通信業に含まれている）の伝統的な多さとそれに結びついた町の船員行政は定評[3]があり，このような「海に向かった」特性は，上述の開発方向とも容易に結びついたものになるに違いない。

(2)　若干のまとめ

2. の(1)，(2)でみたように，能登半島における港湾開発計画は，観光やレクレーションのための港湾と漁業基地としての港湾であった。しかし，それは，

部分的には正しいところがあるものの，きわめて総花的で，特にその相互の関連に欠けるところが見られる。それは，総じて，開発にあたっての理念が，地域特性のきめ細かな把握とその特性を生かす形での計画になっていないこと，つまり下からの積上げに乏しい結果であるといえよう。前項でみたように，各港湾ならびにその背後地経済の分析を個々的にしてみると，種々の特性の中に，当該地域に定着し発展の可能性をもった特性を見出すことができる。しかも，それは七尾市や金沢市といったいわゆる拠点開発都市との関係を重視して，でてきたものでない点に注意する必要がある。

後進地域の自治体は，その財政的基盤が弱いところから，国レベルで作定される種々の開発計画に呼応するのが早く，ともすると画一的な整備計画になり易い。このことは能登における開発と港湾計画においても見ることができる。後進地域にある港湾の開発が，真に地域を発展させる計画につながるためには，つとに以上の点の把握が重要である。そしてそのような観点にたって，はじめて先進地域との機能の連けいが検討されるべきである。それがいわば，港湾法や地方自治法の原点でもあろう。

注 (1) 吉田清三「能登半島周辺の救難行動に関する一考察」『富山商船高専研究集録』No. 5 によれば，昭和45年度に輪島港周辺で起こった気象・海象による海難は1件にすぎない。

(2) 輪島青年会議所『輪島新港問題アンケート集計報告と提言』1973年8月の設問3「あなたにとって輪島市に一番やってもらいたいこと」に対し，1,694 人のうち54%の人が，新港建設より，総合都市計画の樹立や上下水道の完備を望む結果になった。

(3) 布藤豊路他「船舶の自動化の進展に伴う船員労務管理システムに関する研究（第2報）」『東京商船大学研究報告（人文科学）』No. 22 富来町からの乗組員供給は，北前船時代から続いている。

6. おわりに

この小論は，昭和47年，48年の2回，富山商船高専富山湾調査のグループ（海洋，港湾，出入港の3班構成）が，練習船若潮丸によって行なった調査結果の一部（港湾班の背後地調査）を地域開発との関連でとりまとめたものである。実態調査にあたり，御協力頂いた関係各位に深く感謝する次第である。

地方港湾における管理・運営の諸問題と課題

——小名浜港との関連において——

富田　功
（港湾総合研究所）
山上　徹
（日本大学）

目　次

1. はしがき（問題意識）
2. 港湾機能と背後地
3. 港湾管理・運営の現状と問題点
4. むすび（今後の課題）

1. はしがき（問題意識）

わが国における港湾管理・運営の側面が問題視される場合の大勢的な論旨は，「港湾法」を基本視点にすえ「港湾の近代化」を目的意識として展開されてきたといっても決して過言ではなかろう。すなわち，「港湾法」をめぐる「管理・運営」の理念と実践を基本とした諸問題—たとえば，港湾施設の効率的管理（利用），港湾管理者の財政基盤の強化，望ましい管理・運営組織形態等の主要テーマを問題意識とした論述に力点がおかれてきたように思われる。港湾施設の効率的管理・利用とは港湾貨物の効率的な流通体系による「港湾の合理化」，港湾管理者の財政基盤の強化とは施設使用料の料率および体系の検討による「管理者自主財源の拡充，安定化」，望ましい管理・運営組織形態とは広域港湾，単一港湾のいずれにもとらわれない「ポート・オーソリティ方式，

もしくは公企業形態の形成化」，と理解されているようである。

これを一言で表現するならば港湾管理者の主体性もしくは自律性の問題ということに要約されるであろう。

港湾管理者の主体性もしくは自律性が問われる場合の認識対象は港湾法上の法的規制(1)，認識目的は「港湾の近代化」とされるであろう。したがって「港湾の近代化」の達成を図るためには港湾法上の権限規制のあり方が重要な課題にもなるであろう。

したがって，そのような問題を論理的に展開する論者の間では，「わが国の港湾には，本質的に管理に関する基調がなく，行政がこれに代行しているという特殊な性格をもっている。このことは，一つにはわが国の港湾形成に果した国家の役割が伝統的な法制化と行政力に港湾管理を委ねてしまったものといえる。」(2)とされる認識方法が共通基盤になっているようである。

港湾管理・運営問題に関するそうした認識方法は「多分に個人的善意にもとづく理念論の域を出ない」(3)とされる見地から，次のような点がこの場合の課題になるであろうと指摘されている。すなわち，「大切なことは，もっとも現実的に，そのような理念（地方自治の推進を基盤にした港湾管理の自律性……筆者注）にもとづく改革を進めるためには，どこをどうすればよいか，その点を具体的に考究することである。また実際に地方自治ないしは住民自治に任せた場合，国全体として（もちろん，国際的に通用するあり方として），うまくいくのかどうか，そのところを解明しなければ，なかなか現実を改めさせる力にはならないのではなかろうか。」(4)

われわれはこの考え方を，港湾管理・運営問題を政策・実践的に改革しようとする場合，つまり「港湾管理の地方分権」を主張しようとする場合の示唆的な提言として受け止めなければならないであろう。

というのは，そうした考え方で発想される論者からすれば，「港湾管理の地方分権の主張が，私の見受けるかぎり，総じて理念的にすぎ，したがって現実的な政策に結びつく点が弱いのではないか」(5)とされる場合，われわれはこの点を検討しなければならない必要性を自覚するゆえである。

小名浜港をここでの考察対象とした理由は次のとおりである。港湾機能を形成する“港湾サービス”の一供給部門が港湾管理者の「直営体制」(6)にあり，これが，新産業都市指定（昭和39年）等による地域開発(7)が展開されている都市背後地を擁する小名浜港の発展にとってどういう意味をもち，またわれわれの主張する港湾管理・運営問題とどのように関わり，したがって「直営体制」が，港湾管理・運営の将来の方向に対してどのような機能を果たすものなのかを模索する場合の実証的題材とも考えられるゆえである。

注 (1) 富田功稿「港湾管理者の実態と問題点（『横浜ポート・オーソリティ調査(3)—東京湾問題と横浜港—』横浜市港湾局，1974年3月所収）p. 66～p. 68
(2) 北見俊郎『港湾論』海文堂出版，昭和43年6月，p. 209
(3) 東海林滋稿「港湾管理における中央と地方」（『近代港湾』ターミナルレポート社，1973年4月所収）p. 35
(4) 東海林滋，前掲稿，p. 35
(5) 東海林滋，前掲稿，p. 41
(6) 「体制」概念については，われわれは北見俊郎教授の所説にしたがっている。（北見俊郎，前掲書，p. 205等参照）
(7) この間の事情を詳細に考察しているのが，永野為紀稿「小名浜港の“工業港”への発展過程に関する考察」（『小名浜港の港湾整備計画と港湾運営体系調査』）1974年3月所収）p. 10～p. 12である。

2. 港湾機能と背後地

(1) 港湾機能と背後地の関係

港湾は，時代によってあるいは立地の如何によって，その機能にウエイトの差を生じる。すなわち「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つつ，港湾のもつ潜在的機能がクローズ・アップされると共に，また政策的課題を受け持ちつつ推移発展している」(1)。斯くの如く港湾の機能は，歴史的な存在であるが，北見教授は，「港湾」の現代的定義づけについて「港湾が『点』であるか『面』であるかではなくて，『交通にお

けるターミナル』である」[2]としている。この見解を貴重なものとし，港湾の機能（Functions）をしいて分類すれば，次の如き作用を，すなわち①交通的機能，②工業的機能，③経済的機能，④社会的機能，⑤政治的機能，その他に分けられよう。

このような「港湾の機能」とは，港湾の発揮される作用であるが，より直接的に港湾が発揮すべき働きで港湾それ自体が構成している交通用役生産を主体的に創成する人，諸施設，組織体による機能的集団の働きを「港湾機能」とし，「港湾の機能」は，その活動を通じ，包括的に作用し，貢献，寄与する諸作用であるといえる。

港湾機能，すなわち港湾用役提供活動自体は，港湾向け貨物の趨勢にあり，それは背後地（Hinterland）と対岸の部分（Foreland）との経済社会活動上によって惹起されるものであるが，どちらかというと背後地の経済社会構造の一特質による場合が強いといえる。つまり，港湾の設置・発達を決定するものは，その背後地の位置（Hinterlandslage）の経済的条件の強さに重大なかかわりあいを持っているともいえる[3]。

背後地は，整備計画による機能拡大や港湾周辺地域の産業立地に伴なう地域経済構造の変化，交通体系の改変等を反映して極めて動態的である。一定の港湾の背後地を設定することは，種々の要因について検討する必要があり，「動き」（Mobility）にあるといえるが，本項では，小名浜港の背後地を研究対象とするも，将来の小名浜港の背後地をどう設定するかは別として，昭和48年の入出貨品目と関連企業を検出し，その地域的範囲すなわち背後地の広狭に基づく港湾機能の特質とその港湾機能がいかなる主体に貢献しているかを考察してみることにする。

(2)　小名浜港の背後地

小名浜港は，江戸時代には納米の積出港として栄えたが，明治30年常磐線の開通と共に物資輸送の態様が変わり，沿岸，近海漁業の基地となった。昭和2年に第2種重要港湾の指定を受けることにより「離陸」（take-off）し，さらに昭和39年から新産業都市「常磐郡山地区」の指定を受け，東北地

方南部における開発の拠点として工業港への重点移行へと臨海工場群が形成され，整備されて成熟せる（drive to maturity）港湾へと前進の道をあゆんだのである。

小名浜港における輸移入品目は，工業用原材料が中心であり，輸移出品目は工業生産品であることに注目しなければならない。総取扱貨物量は昭和37年以来，毎年50～100万トン程の伸びを示し，昭和48年における港湾取扱貨物量は801.9万トンで，昭和47年に比べ24%増であり，外貿288.2万トン，内貿513.7万トンである。輸移入617.4万トンの内，移入360.4万トン，輸入257.0万トンであり，輸移出184.5万トンの内，移出153.3万トン，輸出31.2万トンとなっており，主要品目は化学工業品，鉱産品，林産品である。

小名浜港には48年6月現在，公共埠頭として1号～4号埠頭に26バースを有しており，私設専用埠頭（工場埠頭）は存在していない。

では，このような取扱貨物量と公共埠頭での小名浜の背後地は，いかにあるかを考察してみよう。地理的事情よりその背後地を3区に大別できる。

先ず，第1に直接にして実質的な背後地は常磐地区ではなかろうか。小名浜港の広義の臨海工業地帯の範囲は，常磐地区（いわき市）であり，狭義の臨海工業地帯の範囲は旧磐城市といえる(4)。

第1表の如く，小名浜港取扱貨物総計801.9万トンの内，約750万トンの95%近くが，常磐地区内の産業に関係するものであり，ここに小名浜港の背後地を考える上に最大の特徴を見出せる。つまり小名浜港に入出貨する貨物の殆んどが，常磐地区内の臨海性工業の集積を背後にもつ，旺盛な生産活動に関係するものである。

常磐地区の企業立地動向は，従来から小名浜港との関連で日本化成㈱（旧日本水素工業）が立地していたが，石炭産業の斜陽化に代替しつつ，新産業都市指定以後，港湾にできるだけ接近し非鉄，化学工業（ソーダ・アンモニア・硫酸等）の加工部門による比較的生産額当り重量性の少ない産業の集積立地という特徴を示しながら相次ぐ臨海性指向の工業を誘引したものであり，「臨海性装置工業」の内でも鉄鋼，石油精製等のような自らが接岸施設

表1　小名浜港主要出入貨物内訳表（48年）

区分	入貨品名	仕出地	トン数（万）
鉱産品 231.7	石炭	ソ連・オーストラリア・韓国・国内	77.0
	鉛鉱	ペルー	1.0
	亜鉛鉱	アメリカ・ペルー・韓国・メキシコ	27.8
	銅鉱石	カナダ・ペルー・オーストラリア・チリ	60.1
	イルミナイト	マレーシア・オーストラリア	4.0
	原油	茨城・神奈川	9.0
	りん鉱石	アメリカ・ヨルダン・ナウル・国内	21.6
	工業塩	オーストラリア・メキシコ・中国・国内	21.5
	磁石	中国・タイ・韓国	1.9
	重晶石	国内	2.7
	ピッチコークス	〃	3.5
	粘土	〃	1.6
化学工業品 245.1	セメント	山口	12.4
	化学肥料	アメリカ・ソ連・カナダ・国内	14.6
	重油	国内	157.6
	ガソリン	〃	6.0
	ナフサ	〃	33.7
	軽油	〃	5.1
	灯油	〃	4.3
	メタノール	〃	3.8
	オイルコークス	アメリカ・ソ連・国内	7.6
農林水産品 109.1	もろこし	国内	3.9
	とうもろこし	〃	3.4
	漁獲物	〃	7.0
	原木	フィリピン・インドネシア・ソ連他	94.8
金属機械工業品	自動車	アメリカ・国内	9.5
その他22.0　計 617.4		輸入 257.0　移入 360.4	

関係企業名

小名浜製練
東邦亜鉛
小名浜吉野石膏
品川白煉瓦
堺化学
呉羽化学
日本電工
宇部興産
新日本化学
日本化成
日本化学
トモエ化学
共同石油（株）
三菱石油（株）
常磐火力発電所
常磐興産
小名浜魚市場
石材共同組合
小名浜合板
江戸川製材
外材共同組合
いわきくみあい飼料

マツダ運輸東京

合計 801.9 ｛外貿 288.2 ／内貿 513.7｝

出貨品名	仕向地	トン数（万）
マグネシア・クリンカー	国内	1.0
硫酸	〃	31.0
銅からみ	〃	9.1
酸化鉄	〃	
硝安	オーストラリア・国内	0.7
可性ソーダ	国内	5.0
亜硫酸ソーダ	〃	3.6
化成肥料	〃	4.1
石炭コークス	〃	21.8
粗タール	〃	3.2
粗ベンゾール	〃	0.6
アンモニア水	フィリピン	6.5
液化アンモニア	国内	1.0
尿素	中国・フィリピン・インドネシア	22.8
石膏	国内	7.0
並塩	〃	4.7
鉛鉱	〃	0.8
亜鉛鉱	朝鮮・国内	1.8
石炭	国内	2.1
合板・ドリーム板	〃	
砂利・砂・石材	〃	20.8
配合飼料	〃	
精米・水・氷	海上（船用品）	19.0
重油	〃（〃）	5.5
レジナスピッチ	国内	0.7
その他		11.7
計 184.5　輸出 31.2　移出 153.3		

出所：「福島県小名浜港湾建設事務所」

等の港湾施設（工場埠頭）を保有することを必要とする業種の集中，集積ではなく小名浜港の公共施設と共に稼動している。特に，旧磐城市地区の港湾背後に各種の工場群を誘引し「工業生産の場」としての工業地帯を背後地にもつ工業港の特質を形成し，いわば工業立地政策によって，港湾機能が支えられ，培養されてきているといえる。小名浜港の実質的背後地は常磐地区，特に狭義の旧磐城市地区であり，港湾機能は，産業開発の門戸として臨海工業の拡大再生産に寄与し，その展開と港湾機能は一体化している。

第２の背後地は，福島県全域を範囲と考えれば，福島県の企業立地の地域構成は，県北・県南・会津・相双・郡山・常磐の６地区に分けられるが，従来より中通り，浜通りと呼ばれるように県を縦貫する交通があっても，横（県中部と海岸部）の連絡は疎であり，常磐地区以外の各地区で小名浜港を利用するのは，時々，郡山地区立地の数企業（保土ヶ谷化学工業㈱郡山工場，日本化学工業㈱三春・郡山工場等）や，会津地区（日曹金属㈱会津製錬所等）が一部小名浜港より原材料の輸移入に依存することもある。ともあれ，小名浜港の背後地としての全県との関係は，全く皆無というわけではないが港湾の直接的役割は微弱であり，単に行政上より福島全域と背後地を考えるのでは形式的な背後地といってよいであろう。

さらに第３の背後地は，より拡大して東北，関東その他の地方と考えられるが，周辺港湾との関係，内陸交通網，工業立地の動向，地形，現状の貨物出入状況等を考慮すれば，たとえば，わが国全域を対象として国家的均衡の上にある横浜港の存在は，福島県をはじめ東北各県が背後地を小名浜港とするよりも横浜港の背後地として形成されてきた事実からも，小名浜港の純然たる背後地というには程遠い。しかし48年にはマツダ運輸東京が東北地方向の自動車，9.5万トンを小名浜港経由で入貨してきているが例外的なものである。

(3)　背後地と工業港の問題

港湾用役提供活動を通じて港湾の機能の波及的効果というものは，貿易量の増大と共に，国民経済の再生産とその成長過程に密接にかかわり，まして

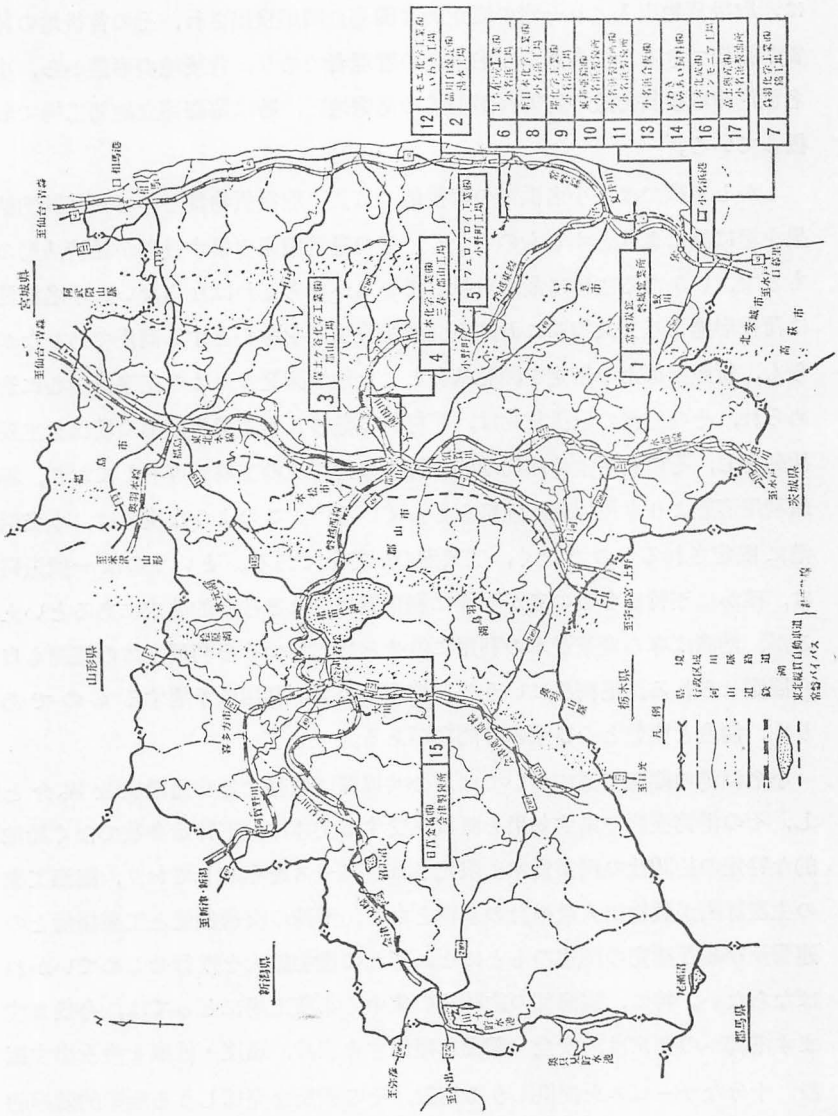


図1　小名浜港背後主要工場配置図

や，その背後地自体も静態的でなく，動態的である。しかし一定の港湾には，取扱貨物出入より一定の固定的な関連企業が検出され，その背後地の特質が指摘できる。福島県が小名浜港の管理者であり，背後地の形態から，小名浜港総取扱貨物量の約95%が前述の常磐地区，特に臨海部立地諸工場で取扱っている。

しかし本項では，小名浜港の背後地の広狭，取扱貨物量といった統計的結果を単に論じようとするものでなく，その港湾機能の果す役割が経済活動のもとで，いかなる主体に最も貢献しているかを考えねばならない。小名浜港は荷役形態より公共埠頭における交通用役生産を中心とする商港でありながらも，新産業都市の指定を開発基礎とした地域開発のための工業港中心に進められ，その港湾の取扱貨物は，原材料の輸移入と工業生産品の積出を主要活動とし，その利用主体は局地的な特定の約20社の工場が専有しており，埠頭利用形態より専用埠頭的性格をもっている(5)。このような現象は，小名浜港に限定されるものでなく，工業港の一特徴である。というのは一般道路は，確かに不特定多数の者が平等に利用開放される社会的欲求にあるといえるが，港湾は専ら産業資本の利用に供せられ，且つその利用全体の範囲も自ら限定せられる。港湾法にいう公共埠頭の公共の利用に矛盾するものであり(6)，制度と実態とのひずみの問題がある。

小名浜港の臨海工業においては，公共埠頭に依存する交通機能を媒介とし，その港湾機能の果す効果を直接享受する主体は，不特定多数でなく局地的な特定の約20社の産業資本に限定され，バースを専有しており，臨海工業の生産計画が貨物出入量推計の基準となり，港湾の交通機能と工業機能との連繋及び相互補完の関連のもとにそれぞれの機能拡大を遂行せしめていかねばならない。特に，臨海部の約20社の集中，集積工場にとっては，今後ますます港湾への要求は，安全・確実を確保する施設，迅速・低廉を生み出す施設，十分なサービスを提供しうる施設，その機能を発揮しうる能率的効率的な管理機構とその運営の合理化を強く望むことであろうが，しかし小名浜港の役割が，港湾整備，開発の政策によって工業港に重点があったとしても，

港湾の機能として特に都市機能，すなわち地域経済との相互関連のうえに「公共」の目的を志向し，これを総合することによってはじめて，高度な地域社会を達成するものである。港湾機能をめぐる複雑な利害を調整し，公正で能率的な港湾用役提供活動を発揮すべき主体的な管理体制の確立が必要となるであろう。

注 (1) 喜多村昌次郎著『港湾産業』成山堂書店，p. 3
(2) 北見俊郎著『港湾総論』成山堂書店，p. 156
(3) Erich. A. Kauty.「Das Standortsproblem der Seehäfen」1934, S. 7 参照。
(4) 運輸省港湾局編「港湾計画資料集（改訂版）」昭和45年12月，p. 86，p. 94参照。
(5) 今野修平，永野為紀稿，「工業港における埠頭利用の問題点」現代港湾の諸問題，日本港湾経済学会編：No. 9，p. 261を参照されたい。
(6) 港湾法：第12条第4項，5項等にみられる如き「一般公衆」との矛盾。

3. 港湾管理・運営の現状と問題点

初項ではわれわれは，港湾管理・運営問題の論点を概述することによりその本質を見出さんとし，これを問題意識としたのである。

本項では小名浜港の港湾管理・運営の現状と問題点を考察してみよう。この場合，わが国港湾に共通すると思われる港湾管理・運営の性格づけを試み，これが地方港湾の「管理・運営」にどのように投影されているかをも把握してみたい。

経済成長と輸送技術革新を基本的要因とした貿易の振興，拡大等を背景裡に海上輸送貨物の増勢は近年著しい。

海上輸送貨物の増勢が港湾向け貨物の増大化をもたらすのは必然的である。この場合，港湾荷役の対象貨物および荷役方法のウエイトは一般的には，港湾の生成発展過程，都市背後圏の地域経済構造，埠頭背後の立地企業の構成種別等々の諸要因，したがって港湾の性格等を反映して異なるものである。反対に，港湾の性格等による相異は港湾荷役の対象貨物および荷役方法のウエイト

を規定するものである。

したがって，各港の特色をみる場合には港湾荷役の対象貨物および荷役方法のウエイトを一つの指標とすることができるわけである。

開発港湾としての小名浜港の特色の一つは，周知の如く，埠頭背後の主要立地企業の性格上，石油その他の多種類化学工業の需要が基本的条件となる臨海工業港といえるものである。また小名浜港の港湾区域，臨港地区での港湾流通業務を担当する主要企業は6社であるが，このうち港湾運送機能を果している企業は小名浜海陸運送ＫＫと三洋海運ＫＫの2社である(1)。

ここで重要な点は，小名浜港のそうした特色が港湾管理・運営上どのような問題を台頭させているかの考察である。これは後述されよう。

港湾の性格もしくは特性を把握する場合には上述した諸要因の他に，主な利用船級，埠頭利用形態，背後施設等の諸要因もあることは，周知のとおりである。

港湾の性格もしくは特性を規定する諸要因は，確かに，港湾管理・運営を性格づける構成要因となろう。しかし，これは実質的な要因ではなく，むしろ形式的な要因とされるのではなかろうか。すなわち，港湾の性格もしくは特性が港湾管理・運営を性格づける実質的な要因とはされないのではあるまいか。ここでの実質的な要因とは，法制と行政によるところの「管理」を「運営」と同義的に理解するならば，前述した港湾法上の諸規制がそれになるのではなかろうか。

したがってわが国における港湾管理・運営の基本的性格は港湾法による権限規制の側面に求められるであろう。つまり，港湾管理・運営形態，機構のいかんにかかわらず，欧米主要港湾にみられる「経営・管理」の機能，すなわち港湾を主体的に経営，管理する職能が経営組織化されていないので，「企業性」の発揮の原則は公式化されていないはずである。したがって何よりも「公共性」を優先させようとする側面に港湾管理・運営の力点がおかれるようである。

そうした港湾管理・運営の基本的性格は，港湾管理者の財政基盤強化等の見

表1　荷役機械の稼動実態

上段：46年度，下段：47年度（見込）

名称	職員配置数	取扱貨物量（トン）	構成比（%）	稼動時間	トン取扱量/時間	公称能力	平均能力	稼動効率 実能力/公称能力
1—1	3名	95,331	5.0	529.5	180	トン 150	トン 120	120.0
		67,795	3.3	413	164			109.3
1—2	3名	142,501	7.5	979	146	210	180	70.0
		154,080	7.5	906	170			80.9
2—1	4名	317,230	16.7	1,786.5	178	240	170	74.1
		361,574	17.6	1,873	193			80.4
2—2	3名	269,670	14.3	1,477	183	240	170	76.2
		267,888	14.5	1,610	185			77.0
3—1	4名	308,088	16.2	1,754	176	315	240	55.8
		326,649	15.9	1,593	205			65.0
3—2	3名	306,499	16.2	1,749	175	315	240	55.8
		310,214	15.1	1,551	200			63.4
3—3	3名	227,690	12.0	1,204	189	315	240	60.0
		301,996	14.7	1,556	194			61.6
3—4	3名	223,529	11.8	1,196	187	315	240	59.3
		217,766	10.6	1,189	183			58.0
1—7		8,087	0.4	128.5	63	70	60	90.0
		16,435	0.8	208	79			112.8
計	26名	1,898,625	100.0	10,803.5	1,477	—	—	—
		2,054,400	100.0	10,899	1,573			

出所：「小名浜港湾統計資料」より作成

地から必然的に問題視されるわけである(2)。

この場合，われわれは港湾管理者財政の収支アンバランスだけをみて無批判的に「近代化主義」に偏向するものでは決してない。つまり，「港湾の近代化」

表2　岸壁別取扱貨物量の推移

年次 / 貿易区分 / 岸壁	45		47		47／45(%)	
	内　貿	外　貿	内　貿	外　貿	内貿	外貿
1 — 2	264,144	18,685	197,657	40,667	74.8	217.6
1 — 3	126,118	127,620	5,269	187,141	4.2	146.6
2 — 1	93,279	505,367	71,545	460,455	76.7	91.1
2 — 2	43,993	325,100	14,045	331,313	31.9	101.9
3 — 1	266,282	525,357	415,576	318,280	156.1	60.6
3 — 2	29,685	326,758	23,272	330,666	78.4	101.2
3 — 3	45,399	298,479	91,806	336,981	202.2	112.9
3 — 4	15,084	278,679	53,425	276,212	354.2	99.1
合　計	883,984	2,406,045	872,595	2,281,715	98.7	94.8

出所：「小名浜港湾統計年報（昭和45年，47年）」より作成

の目的を達成するためには現在のような地方分権化の採られていない「港湾管理・運営体制」を近代化させることが基本的要件となろう。この基本的要件とは，「公共性」—すなわち港湾サービスの提供義務等—を履行させ，「企業性」を原則化させるといわれる「港湾の経営化」によって充足されるのではなかろうか。したがってわれわれは「公共性」と「企業性」は本来的に対立，矛盾するものではないと考え，「公共性」と「企業性」は「港湾の近代化」を構成する要因ともいえよう。

これまではわが国における港湾管理・運営の基本的性格を若干考察してきたが，以下では小名浜港における港湾管理・運営の現状を“港湾サービス部門”の実態の視点から概述し，その問題点を指摘してみたい。

臨海工業港とされる小名浜港の埠頭利用状態の特色は，公共専門埠頭利用の臨海工場が主体となっている点に求められるであろう(3)。いっぽう，これに対応した“港湾サービス”の供給部門が県営形態—以下「直営体制」という—をとっている点に着眼すれば，これは小名浜港における運営方式，要するに港湾管理・運営の特色とされる。

表３　計量器の使用状況　　上段：46年度　下段：47年度

名　称	使用延台数	47年度／46年度（%）	計量貨物量（トン）	47年度／46年度（%）	扱量／台	47年度／46年度（%）
1 — 1	16,434	273	1,171,000	△23.3	71.2トン	28.0
	44,844		898,000		20.0	
2 — 1	65,969	△21.2	1,794,000	102.3	27.2	129.8
	52,016		1,836,000		35.3	

出所：「前掲資料」より作成

したがって小名浜港のそうした特色からすれば，港湾管理者と港湾利用者は“港湾サービス”の需給形成者として密接な関係を有しているものと思われる。

これは，臨海工業港の労働対象を基本とした“港湾サービス”の供給条件をめぐる基本的問題ともなるはずである。そうした問題は「直営体制」における公共性の見地から“港湾サービス”の不断な継続的提供義務に関する問題性を包含しているともいえる。

“港湾サービス部門”の実態をみたのが，表１，表２，表３および表４である。

それによると問題点は次のようになるであろう。

第１には，荷役機械の稼動実態からみた効率性と労働生産性である。前者の場合には１—１，１—７を除いた他の荷役機械の非効率性である。後者の場合には１—１，２—２，３—３および３—４の労働生産性の低下である。したがって荷役機械部門における労働力構成の問題である。

第２には，引き船部門では特に時間外労働の占めるウエイトは相対的に高い。したがってこれは付加的労働条件の問題であるゆえ，労務管理の問題と関係するのである(4)(5)。

第３には，特定な労働対象—たとえば，燐鉱石，銅鉱石および亜鉛鉱石等—による保健衛生上の問題が台頭するのである。これは一般的に臨海工業港に共通する問題とも思われる。

表4　引き船の使用状況

区分＼年度	45	46	47	46／45(%)	47／46(%)
使用回数時間内	129	160	128	124.0	80.0
使用回数時間外	303	343	276	113.2	80.5

出所：「前掲資料」より作成

第4には，「直営体制」という「公共性」の見地から，“港湾サービス”の供給条件が「荷主従属型」，したがって第2の問題点を誘発する基本的要因となっていることは問題視される。つまり，“港湾サービス部門”が単に荷主の便益のためだけに限界以上の“港湾サービス”が需要されているようなことはなかろうかとされる。たとえば，3号埠頭1号機，2号機がその第1岸壁を同時に使用する方法は一面過剰サービスのようである。

以上，きわめて大雑把な問題点を指摘したわけであるが，「直営体制」をめぐる港湾管理・運営問題の底は深いように思われる。したがって，われわれはこの問題に関しては残された研究課題としたい。

注　(1)　喜多村昌次郎稿「港湾産業の機能と港湾の管理，運営」(『小名浜港の港湾整備計画と港湾運営体系調査』1974年3月　所収) p. 35—p. 36参照
(2)　鈴木暁稿「港湾管理運営の概況」(『大規模工業基地港湾経営の諸問題と方向』埠頭経営研究会，1974年6月　所収) p. 42—p. 49等参照
(3)　永野為紀稿「小名浜港の工業港への発展過程に関する考察」)『小名浜港の港湾整備計画と港湾運営体系調査』1974年3月　所収) p. 16
(4)　現行の時間外労働は労働基準法第36条に違反すると指摘される。
(5)　港湾労働の特殊性による作業体系上の問題が考えられる。

4. むすび（今後の課題）

本稿では，小名浜港との関連において港湾機能と背後地を分析し，港湾管理・運営の現状を，特に“港湾サービス”部門の実態をみ，それによる問題点を若干示した。

われわれは小名浜港の「直営体制」を問題にし,「港湾管理・運営の近代化」を模索したが,「港湾の近代化」を達成するためには，客観的，合理的な見地から再考察することが不可欠と思われる。

本稿を執筆するに際しては，福島県土木部港湾課藤野主査（現総務部第三財産係長），福島県小名浜港湾建設事務所の関係者，特に鈴木港営係長（現管理課長）にはいろいろとお世話になったので感謝の意を表しておきたい。

内貿流通拠点港湾の概念と課題

高　見　玄一郎
（港湾経済研究所）

目　　次

1. 流通港湾の現代的意義
2. 内貿流通拠点港湾の概念
3. ケース・スタディの総括
4. 流通拠点港湾の課題

1. 流通港湾の現代的意義

(1)Entrepôt と Transit（中世港湾と近代港湾）

中世における港湾は，背後の封建的領土から切り離され，それ自体で独立的な，あるいは自治的な性格を持つ，商品生産，集積，および取引の場所であった。背後の農村地帯は商品＝貨幣経済のあまり滲透していない自足経済的な場所で，商取引は主として都市内部および都市と都市との間で行われていた。北ヨーロッパのハンザ同盟などは，その典形的な例であって，都市は国王から都市権を取得し城壁をもって都市をかこみ，港湾もまた武装していた。この種の都市においては，商人が主権を持ち，商人は多くの手工業者をしたがえ，貿易のための船隊を持ち，海外の都市との貿易に従事し資本を蓄積した。これは，資本主義発達の前期的形態であり，フランス人がいみじくも称した entrepôt であった。

産業革命期以後，この事態は一変する。この時期の特色は，何をおいても工業生産の発達である。背後の農村は分解し土地をうしなった貧農は賃金労働者に転化する。港湾の背後地に工場が興り商品＝貨幣経済が滲透し背後自体が商品市場に転化する。これによって，従来港湾都市内部で取引されてい

た商品が背後地へ流れてゆく。すなわち transit 機能が生れる。これを促進するものは鉄道輸送である。そして都市においては商人資本が産業資本に転化する。

この時代以後の港湾の基本的変化は蒸気船の出現であり，海運と貿易との機能的分離である。

「18世紀のロンドン人名録は，うたがいもなくそれが偉大な海港であったことを示している。これらの小冊子の中には，海に関する多数の手工業者や商人の名前が挙げられている。ロープ・メーカー，錨製造業者，ブロック・メーカー，シップチャンドラー，船舶保険業者，シップ・ブローカー等々。しかしながら，なお1つ欠けているものがあった。それは船主である。18世紀も末になるまで，船舶を所有するということは，いかなる人の事業でもなく，それは，到るところ多方面の事業に投資している人々の，ごく1部分のファンクションに過ぎなかった。大部分の船主はマーチャントであり，大部分のマーチャントは船舶所有者であった。しかしながら，船舶を所有するということは，各マーチャントの投資のごく僅かの部分に過ぎず，したがって彼等の時間と関心のごく僅かの部分が，これに払われていたに過ぎない。産業革命が英国の貿易量を拡大したときに，はじめて船舶を所有するということが，1つの職業として現われた。ロンドンの人名録に，はじめてこれ（船主）が現われたのは，1815年であった。」(The Rise of the English Shipping Industry : Ralph Davis, 1962, London)

(2)定期船の発達と海運業の港湾支配

19世紀の40年代から50年代にかけて，大西洋を横断する定期船の試みがはじまり，これまでの近海の郵便定期であったものが，大型の大洋横断のパッセンジャー・ライナーに発展する。この種の新らしい定期船会社は，これまでの企業が小資本または個人資本で経営することができたのに反して，株式会社によるばく大な資本を必要とするようになった。すなわち，これらの定期船は，主要な寄港地を定め，航海スケジュールによって配船するシステムで，寄港地に支店または代理店を設置し，これを中心として業務を展開する

ようになった。特に第1次世界大戦後，世界貿易の量が拡大し高速貨物定期船（Cargo Liner）が出現するようになると，この支店，代理店業務は著るしく大規模なものとなった。船長業務であった船荷証券の作成は陸上の支店あるいは代理店に移され，船員の業務であった船内荷役は，ステベドーアリングとして陸上に保有される港湾労働にかわった。定期船の速発を確実にするために，上屋制度が発達し，さらに貨物量の拡大に伴うフォーワーダー業務，海上保険および銀行業務が港湾に集中した。各船社は，それぞれ個有のバースを持つようになり，港湾における船社の地位と権威が確立した。これが，19世紀後半から今日に至るまで，約1世紀にわたる港湾発展の一般的姿である。

(3)拡大された貨物流量に規定される流通港湾＝生産資本の港湾支配

第2次世界大戦後，各国の工業生産力の復活と急速な発展によって世界貿易の量は，さらに著るしく拡大した。石炭から石油へ，エネルギー源の変換が行われ，海岸線に石油，鉄鋼，化学工業を一体とするコンビナート形式が発達し，石油専用船，鉱石専用船が急速に大型高速化し，雑貨の海上輸送に大型コンテナー船が出現した。これらの輸送革新の基本的原理は，拡大された生産資本が，いかにしてその回転を大型化し，且つ速やかにするかということである。このような現代的輸送革新を体現するところの港湾を流通港湾と呼ぶならば，その特色を次のように規定することができるであろう。

① 産業資本ないしは生産資本の極めて速やかな回転を可能にする港湾であること。

② システム化された埠頭ターミナル群を基盤とする港湾であること。

③ 内陸部への貨物の合理的フローを可能にする港湾であること。

このようにして，19世紀以来の近代的港湾の概念が船舶を主体とする考察を基礎としていたのに反して，今日の流通港湾の概念は貨物のフローを主体とする考察に転換しなければならない。この転換こそ，数千年来の Poros, Portus 概念を本質的に止揚するところの新らしい港湾概念の成立を意味するであろう。この段階を特徴づける基本的変化は

① 船社の港湾支配の形が後退する。

② 荷主の港湾支配の形が拡大する。

点にある。たとえば自動車の輸出埠頭，自社専用船に見られるようなCommon Carrierの後退，あるいは商社の輸入埠頭に見られるような商社の水際線への進出あるいは工場それ自体の水際への進出がそれである。

このことは「輸送とは生産資本の回転の形式的表現である」という論理の正当性を示すものであって，「生産資本の規模が拡大すればするほど，輸送部門をも自己の体系の中に包せつする」という資本の集約化の原則がその本質を示現したものと考えることができる。これが，流通港湾という概念の現代的意義である。すなわち，港湾の「海運主導型から貨物主導形への転換」である。

参考文献

БСЕМИРНАЯ ИСТОРИЯ; Tom 5～6, АКАДЕМИЯ НАУК СССР, МОСКБА, 1957.

Die Hansestädte, Hamburg, Lübeck, Bremen; H. K. ROTHEL, München, 1955.

Heimatchronik der Freien und Hansestadt Hamburg; Erich von Lehe, Köln, 1967.

МИРОБЪЕ МОРСКИЕ ПУТИ И СУДОХОДСТВО; С.А.ВышнелолЬский МОСКБА, 1959.

The Rise of the English Shipping Industry; Ralph Davis, London, 1962.

近代港湾の成立と発展；高見玄一郎，東洋経済新報社，1962.

埠頭ターミナル発展の一般理論；高見玄一郎，港湾経済研究所，昭和42年

流通拠点港湾に関する調査報告書；首都圏整備委員会事務局計画第2部，昭和48年3月，（港湾研レポート）

2. 内貿流通拠点港湾の概念

生産資本の港湾支配の1つの形態は，戦後著るしい発達をとげたいわゆる工業港湾である。「新全総」あるいは政府の「大規模開発プロジェクト」に見ら

れるような基幹産業の分散は，すべてこの形をとっている。その一方において2次産業，3次産業の大都市圏への集中もまた人口の集中とともに著るしい現象である。この分散と集中がもたらすところの新らしい物的流通の形態が内貿流通拠点港湾の概念をつくりあげる。

(1)大都市港湾の流通機能

大都市港湾という概念もまた，戦後比較的に新らしい時期に生れたものである。大都市港湾とは，大都市機能の拡大から生じた新らしい港湾の形態である。

「わが国においては，巨大都市は中枢管理機能の集積すると同時に，国民経済的要請とそれに対応する規模の生産企業が集積することは既に説いた。これと同時に，巨大都市は巨大な消費市場であり，それ自体が一点集積に伴なう独得の経済活動を惹起している。消費活動に伴う港湾経済に限ってみれば，都市港湾のもつ経済的総合的経済力がその背後地全体の経済力の中で大きな比重を示していない時代には港湾の機能は流通の中心としての機能であったが，都市港湾が巨大化し，背後地の経済力の中で，港湾都市のもつ総合的経済力が大きな比重を占める時代には流通ではなく，港湾都市の消費そのものへと変化してくる。」(巨大都市化と広域港湾問題：今野修平，「現代港湾の諸問題，日本港湾の諸問題，日本港湾経済学会編，1971)

今野氏の言うところは「巨大都市における港湾の第一の問題は，地方的流通の中心から都市的消費の中心へ港湾が変化する」ということである。巨大都市の発展によって生じた都市港湾という概念は，たしかに都市的消費を主体とする概念である。たとえば，東京港に海上から搬入される貨物の83%は東京都内に入る。(結合一貫輸送調査報告書：港湾研，昭和45年3月）また海上に搬出される貨物の97%は東京都内で発生したものである。

ところで，われわれは，都市的消費という言葉の内容を今少し詳細に分類してみると次のようになる。

① 市民の直接的消費（食糧，日用品等）

② 都市の生産的消費（都市に集中する2次産業，3次産業の生産資材，鉄

鋼，セメント，木材，砂利，石油製品等）

③　都市の流通的消費（問屋，商社等が持つところの流通機能による消費）

大都市港湾はこの外に近年コンテナー埠頭の整備により直接的な外国貿易の機能をも拡大しつつある。

大都市港湾は，このようにして，都市的消費という概念の中に，流通機能をも含んでいる。この流通機能には２つの意味がある。第１は(3)にあげたような問屋的，商社的な流通的消費であって，茨城新港計画は，まさに，このような流通機能の拡大強化を目的とした開発プロジェクトと言うことができる。その意味では典形的な流通港湾である。第２は，(1)および(2)の市民的消費，都市の生産的消費を，全国の物流体系の中でとらえる積港と揚港という関係での流通機能である。

それでは大都市港湾＝流通拠点港湾という定式が成り立つかというと，そうではない。

(2)流通拠点港湾の概念

最も早い時期に流通拠点港湾の概念を提起したのは，昭和46年２月の閣議了解になる第４次港湾整備計画を背景として考察された井上春夫，中山靖之両氏の「内貿流通拠点港湾の配置と規模」（雑誌「港湾」，日本港湾協会）であろう。この論文は，内貿流通拠点港湾の配置と規模を決定する１つの手法を示したもので，都市的消費物資の流通を主体として，その配置の決定には，現在のポテンシアル（都市消費的貨物取扱い量と背後圏人口）と将来の陸上交通網を考え，また規模の推定には地域別１人当り都市消費的貨物量をパラメーターとして利用した。そして昭和50年の推定港湾貨物量33.8億トンのうち内貿貨物15.2億トン，うち内貿商港的貨物量を6.6億トンと推計，この種の貨物の扱い量が年間50万トン以上のものをもって，流通拠点港湾と規定したのであった。

この考察は，貨物の量的規模を中心としたものであって，その後，昭和47年に，首都圏整備委員会事務局計画第２部において，この問題を内容的に今少し掘り下げる試みが行われた。それは，流通港湾という概念を，港湾発達史の中

で，どのように規定するかということ，および若干の内貿港湾のケース・スタディを行って，その結果を総合することであった。この場合，さきに井上，中山両氏によって量的規定が行われているので，その上にたって質的規定を行うことを主眼とした。

われわれがこの作業を行うにあたって，先ずケース・スタディの対象とする港湾を苫小牧，新潟，高松，広島，細島，鹿児島の6港に定め，入出港貨物の流動関係を，次のように分類した。

(1) 移出貨物の生産地と輸送，取引の方法，消費地との関連

a　貨物をカテゴリー別に分類し，その生産地，生産規模を調査する。

b　港頭までの輸送方式

c　貨物の移出に関する商取引の形態

d　これらの貨物のハンドリング施設（埠頭を含む）

e　埠頭別，公専別貨物の流動

f　海上輸送の様式

g　仕向港の施設および取引の形態

(2) 移入貨物の生産地と輸送，取引の方法，消費地との関連

a　移入貨物をカテゴリー別に分類し，出来得ればその生産地および生産規模を調査する。

b　これらの貨物のハンドリング施設（埠頭を含む。）

c　港頭より内陸部への輸送方式

d　埠頭別，公専別貨物の流動

e　海上輸送の様式

f　移入貨物の取引の形態

g　消費の性質とその様式

h　流通加工，問屋機械，保管機能の立地条件

さらにこれらのフローのパターンを通じて全体的に，これを規定するつぎの3つの条件を定めた。

(1)恒常性

(2)公共性

(3)合理性

第1の恒常性とは，その港を通過する貨物の量が一時的のものでなく恒常的な量を持つこと，さらに恒常的フローのパターンを持つことである。第2の公共性とは1つの企業だけから生じる単一貨物ではなくて，不特定多数の生産および消費に関するものであること。但し1つの製油所の産物である石油製品，重油のようなものであっても，それが多数の地域に分散して海上輸送される場合には，これは公共性のカテゴリーに入れることができる。第3の合理性とは，少しばかり漠然とした概念であるが，総括すれば，現代の輸送革新が要求する合理的施設およびオペレーションを持つことである。たとえば，内貿コンテナーやカー・フエリーのための施設およびオペレーション，トラック・ターミナルやインランド・デポ，流通団地，合理的な保管，加工施設等々が挙げられる。さらに内陸へのフローのパターンとしての道路網や鉄道網，空港やヘリポート等々の施設，海陸のフローにおける合理的な輸送コスト等が挙げられる。

われわれは，このような規定によって，将来あり得べき内貿流通拠点港湾の概念をつくり出すことができるであろう。特に流通拠点という概念の中には，東京，大阪，名古屋のような大都市の消費，あるいは地域の消費物資の搬入港としての高松，苫小牧，広島のような特定の背後地域，あるいは鹿児島のように離島および沖縄，等々に対するディストリビューション・センターとしての役割を合理的に貫徹するところのオペレーションの適格さ，が要求される。さらに全国的な物資流通の計画性と合理性を維持するための情報システムが要求される。そうして流通拠点港湾の概念の中には，将来の課題として，情報システムが加えられなければならないであろう。

参考文献

わが国鉱工業生産の地域構造；通商産業大臣官房調査統計部編，昭和47年
港湾計画資料集(改訂版)；運輸省港湾局編，社団法人日本港湾協会，昭和45年
結合一貫輸送調査報告書；港湾経済研究所，昭和45年
昭和50年代への物流課題について；財団法人運輸経済研究センター，昭和48年

流通拠点港湾に関する調査報告書；首都圏整備委員会事務局計画第2部，昭和48年

3. ケース・スタディの総括

近代港湾は，多かれ少なかれ流通機能を持っていることは，さきに述べた通りである。生産力の拡大＝輸送力の拡大という形をとりながら，この流通機能もまた拡大する。そして最近に至って，流通機能の合理性を求めて，これが旧来の港湾地域から分離する傾向を見せている。たとえば，ニューヨークにおけるポート・ニューワーク，ロンドンにおけるテムズ河口の大規模コンテナー・ポート計画，東京の大井埠頭計画等は，海上コンテナー輸送に伴う流通拠点の分離であり，茨城新港計画は，鉄鋼，セメント，石油製品等貨物別の拡大された新らしい流通拠点であり，石狩新港計画は石狩工業地帯に対する大規模流通拠点のプロジェクトである。これらの拠点の分離は，貨物量の拡大によって規定される。

ケース・スタディの対象とした諸港には，まだこのような大規模分離の形は現われていない。さきにあげた6港を選んだ理由は，それぞれ性格のちがった港をとり，その中から共通の概念を導き出すことを目的としている。この考え方は科学方法論として妥当なものである。6港のケース・スタディの結果を総括すると，

(1) 移出においては苫小牧における石炭，パルプ，新潟における石油製品および同港の仲継貨物としての輸送機械，原木のように，特定の貨物にウェイトのかかっている場合

(2) 移入においては何れも石油製品，鉄鋼，輸送用機械，木材，セメント，砂利等は何れの港において多かれ少なかれ主要品目となっているが，日用品雑貨は，京浜，名古屋，阪神等主産地とのフェリーあるいはコンテナーによる結びつきが大きい。

(3) 高松港のように，フェリー貨物が圧倒的に多い場合（87%）もあるが，こ

れはカーフェリーという新らしい輸送形態がもたらしたケースである。もっとも，フェリー貨物は車体ごと計算するので，貨物の実質量は若干少なくなる。これはフェリー輸送という合理性から生じている形であって，苫小牧等においても，この形が急速に伸びつつある。また，現在のところ，内貿流通拠点という性格にとぼしい細島においては，このフェリー輸送だけが僅かながら流通拠点として可能性を与えつつある。

(4) 広島は瀬戸内海西部経済圏の物資流通の中心として特色ある地位にあり，120万の広域都市圏，四国松山を結ぶ西部四国への物資供給の拠点であるが，圧倒的に移入貨物が多い（移入63%，移出37%）。移入では砂利，砂，石材およびフェリー貨物で55%，移出は輸送用機械およびフェリー貨物で全体の約90%を占めている。

(5) 鹿児島は，離島および沖縄に対する消費物資の保管，加工，配送の中心という性格を持っている。市民の消費物資の大半は関西方面から陸路搬入される。この点新潟と同じであるが，新潟における木材，輸送用機械，化学製品その他は純粋の仲継であるが鹿児島では保管，加工を加えている点がちがっている。

(6) 以上のように，流通拠点港湾とは，必らずしも大都市港湾であることを必要としない。たとえば苫小牧のように道央，特に札幌の外港として東京，大阪と最短海上ルートに当っていること，冬期も安全であることが理由となって北海道産物の大都市圏への移出，大都市圏からの生産資材や生活物資の移入という点において，明らかに流通拠点ということができ，実際にその性格が強化されつつある。あるいは四国における高松，離島および沖縄に対する鹿児島は何れも流通拠点港湾ということができる。あるいは新潟のように市民の必要物資は陸路搬入され，港は海上貨物の中継センターである場合にも，やはり海上流通の拠点としての性格が与えられるであろう。また細島のような港でも背後地の道路網が完成し，九州の青果物が系統的に大阪，東京方面にフェリーないしはコンテナー輸送という形式で配送されるならば，1つの流通拠点と考えられる。これはフェリーおよびコンテナーという海上輸

送の革新，すなわち合理性がもたらすところの流通拠点港湾の性格付与である。

(7)　このようにして，流通拠点港湾を，つぎの３種類に大別することができるであろう。

a　大都市系列

b　地方系列

c　産業系列

このらの区別は，概念的区別であって現実的には，１つの港湾においてこの３種類のものが並列的に存在したり，あるいは，その幾つかの組合せとして存在したりするであろう。

(8)　大都市系列の流通拠点港湾とは，大都市自体が持つ港湾で，たとえば今回の調査では，規模はそれほど大きくないが広島がこれに該当する。東京，大阪，名古屋は，もとよりこの系列のものである。次に大都市の反対の極としての大都市に食料や生活物資，生産資材等を供給するところの，いくつかの港湾が存在する。これは，大都市港湾を中心とするクラスター・システム（房状体系）をつくりあげているところの港湾群を形成する。このクラスター・システムの物流を合理的にするための，新らしい海陸輸送技術の革新，ターミナルや加工団地，流通団地等々が必要となる。

(9)　地方系列の流通拠点港湾とは，大都市ではなく，特定の地方に対する物資の集散の拠点である。たとえば北海道に対する苫小牧，四国に対する高松のような港がこの系列に属する。ここでは，多数の問屋の存在（高松），多数のフェリー・ターミナル，トラック・ターミナル（高松，苫小牧），さらに地方への物資のストックおよび加工の中心（鹿児島）という性格が出て来る。

(10)　産業系列の流通拠点港湾とは，特定の産業群，あるいは数社の大企業が生産する物資を全国に配送するところの港湾である。たとえば苫小牧の紙パルプ，新潟の石油製品等がこれに属する。その他鉄鋼生産の基地としての釜石，君津，千葉，川崎，名古屋，堺，尼崎，広畑，水島，福山，北九州等

々，石油精製の中心としての，新潟，富山，清水，四日市，和歌山，堺，水島，下津，徳山等々，すべて産業系列の流通拠点港湾ということができる。

参考文献

北海道経済の現況と課題；北海道立総合経済研究所，昭和47年
苫小牧港統計年報，昭和46年；苫小牧港管理組合
市政統計書（昭和46年）；苫小牧市
苫小牧東部大規模工業基地開発基本計画の概要；北海道開発局，昭和47年
苫小牧臨海工業地帯企業立地動向一覧表
陸上搬出入貨物調査集計表；苫小牧港管理組合，昭和46年９月
其他商工会議所資料，地図，要覧
新潟港統計年報，昭和44—46年；新潟県新潟港事務所
にいがた県の人口；新潟県
にいがた県農家の現況；新潟県
新潟県の県民所得，昭和45年；新潟県
統計情報；新潟県企業開発部統計課（工業，商業統計）
新潟港；新潟港湾事務所
新潟県のすがた；新潟県統計課
新潟西港整備事業計画
其他商工会議所資料，地図，要覧
四国海運の現状，昭和47年版；四国海運局
高松港要覧；高松港管理事務所
香川県政一覧（昭和47年）；香川県統計調査課
香川県統計要覧；香川県統計調査課
高松港統計書；高松港管理事務所
朝日町地区埋立地処分図；高松港管理事務所
高松港湾定期船航路一覧；四国海運局
品目別港湾取扱貨物量の推移；高松港管理事務所
其他商工会議所資料，四国物流開発計画，地図，要覧
細島港利用状況のあらまし，昭和47年；宮崎県日向・延岡地区新産業都市開発局
港湾要覧，地図，日本カーフェリー営業案内，要覧
細島港；宮崎県日向・延岡地区新産業都市開発局
広島港案内；広島県
港湾利用状況及び海上出入貨物実績；広島県港湾課，昭和46年１～12月分
広島港湾計画書；広島港港湾管理者

広島市についての流通業務施設整備基本方針(案)；経済企画庁，農林，通商，運輸，建設各大臣，昭和47年
最近における広島県主要指標；広島県企画部，昭和47年
工業統計調査結果報告；広島県，昭和47年
その他商工会議所資料，地図，要覧
鹿児島港港湾統計年報，昭和46～47年；鹿児島県
鹿児島港港勢；鹿児島港管理事務所，昭和46年
鹿児島港港湾計画資料；鹿児島港港湾管理者
鹿児島臨海工業地帯；鹿児島県鹿児島開発事業団
鹿児島県の物資流通；鹿児島県企画部統計課
あすの鹿児島第2次県勢発展計画のあらまし；鹿児島県
鹿児島県消費者購買動向調査報告書
昭和46年鹿児島県貿易実績；鹿児島県水産商工部商工振興課
かごしま農業の動き，昭和47年；鹿児島県農政部
第2次県勢発展計画；鹿児島県
其他商工会議所資料，地図，要覧

4. 流通拠点港湾の課題

流通拠点港湾についての概念規定，ケース・スタディの総括は，以上に述べた通りであるが，これには今後の発展形態をも予測したいくつかの課題が存在する。

第1の課題は産業資本ないし生産資本の速やかな回転を可能にする港湾であることである。大都市系列のクラスター・システムにおいては，大都市における生産と消費との必要に応じて，物資を供給し得る能力を持つものでなければならない。この場合には，大都市圏における需要と供給のバランスということが主題となるであろう。この観点から，大都市港湾には，物資需要のプール的役割が必要である。さらに大都市の消費は，さきに述べたように，①市民的消費，②生産的消費および③流通的消費に分れるが，茨城新港の例は，首都圏におけるこの第3の分野が大きく分離して，新らしい合理的形態を求めたものと理解することができる。

次に地方系列の流通拠点港湾は，広汎なその背後地に対する物資集散の拠点という性格を持ち，貨物輸送の機動性が主要な問題となるであろう。ここでは合理的なトラック・ターミナル，フェリー・ターミナルあるいは鉄道連絡埠頭の施設が完備されなければならない。

産業系列の流通拠点港湾は大企業の専用埠頭ないしは専用船を主体とする体系であって，大都市港湾とは反対に，生産拠点を中心とするクラスター・システムが形成されている。このクラスターの末端においても合理的な専用埠頭を必要とするであろう。ここにおいては直接的に生産企業の資本の回転が主体的な意味を持って来る。

第2の課題は，第1の課題から直接的に生じる性格のものであるが，それは

a　システム化された埠頭ターミナル群を基盤とする港湾であること。

b　特に内陸部への貨物の合理的なフローを可能にする港湾であること。

をもって特色づけられる。システム化された埠頭ターミナルとは，在来の埠頭においてはRCHR（Relative Cargo Handling Rate；比較作業率）を0.5しか拡大できない。これを2，4，6，8…と拡大するには，ユニット・ロードで作業を行うところの新らしい合理的な埠頭でなければならないという米国国立科学アカデミーの実験の成果をとり入れた埠頭ターミナルであることを意味する。また内陸部への貨物のフローの合理性とは，同様にRCMR（Relative Cargo Moving Rate；比較移動率）の拡大を意味するものである。これは，港湾における荷役作業率の拡大と輸送率の拡大とを意味する。(Maritime Transportation of Unitized Cargo；National Academy of Sciences National Research Council, Publication 745, Washington, D. C., 1959)

港湾の施設としては埠頭ターミナル，コンテナー・ヤード，加工団地，流通団地，合理的保管施設，トラック・ターミナル，陸送におけるトレーラー・システム等々新らしい合理性が要求される。海上においては，内貿コンテナー船，カーフェリー，各種専用船の利用が挙げられる。特にカーフェリーは商品＝資本の回転の上から有利なもので日用品雑貨，青鮮食料品のように，小口で輸送の敏速性を要求する貨物の輸送に適しており，高松港におけるような，カ

ーフェリーの発達を示している。そしてこれは，港湾における大規模トラック・ターミナル，およびトレーラー・システムとの結合へと発展しつつある。

第3の課題は，これらのものを総括するところの情報システムである。われわれが，流通拠点港湾を機能的に3種類に分類したのは，さきに述べた恒常性，公共性，合理性という方法論的選択のうちの合理性の目的意識によるものである。われわれは「物の流れ」をその還流形態としての「貨幣の流れ」を含むところの生産資本の回転としてとらえた。したがって都市系列的な物流，地方系列的な物流，産業系列的な物流を，それぞれの形態における生産資本の回転と見ることができる。この観点からするならば，流通拠点港湾とは，生産者から消費者へ商品が流通する過程のキイポイント，良い意味からも，悪い意味からもボトルネックである。良い意味とは，ここに貨物と取引情報とが集中することである。悪い意味とは，しばしば言われるように港湾に貨物が停滞することである。したがってこの貨物の流れを最適化することが必要である。われわれのケース・スタディの結果，施設面では最適化の目的意識が貫かれつつあるが，貨物のフロー自体については，まだ殆んど関心が存在しない。この問題は，新らしい情報システムの分野に属するであろう。

この情報システムに2つの分野が考えられる。その1つは，流通拠点港湾が生産地と消費地とを結ぶ貨物の流れのボトルネックであるということから，商品の需給に関する在庫調整的な役割が生じる。ところで今日の情報システムの発達は，コンピューターによる自動在庫調整を可能にしている。たとえば，ある1つの企業の顧客への商品の販売量が，日々どれだけに達しているか，この需要を充すための商品の仕入れ量はどれだけでの量であるべきか，そして顧客へのサービスを最適ならしめるには，どれだけの在庫があればよいかということが，プログラム化されているのである。こうした需給調整のプログラムは，特に大都市系列のクラスタ・システムにおいて必要となるであろう。

いま1つのものは，港湾のオペレーション自体の最適化の問題である。これは，港湾の現状において，どうしたらそのオペレーションを最適ならしめることができるか（Static Optimum）および，将来の貨物の増加に対して，どの

ような施設を要求されるか（Dynamic Optimum）ということである。これについても，すでにパイロット・システムが数年前にできあがっている。（Development of Ports-Improvement of Port Operations and Connected Facilities; United Nations, Publication TD/B/C. 4/42/Rev. 1, 1969）

港湾の情報システムの問題は，今や新らしい国際的な課題となっているが，内貿流通拠点港湾においても，貨物流通の最適化の問題が提起されなければならない。そしてこれは，最初に述べた「合理性」の本質的な課題となるものである。

参考文献

港湾業務へのシステムズ・アプローチ（2）；港湾経済研究所，昭和47年

Maritime Transportation of Unitized Cargo; National Academy of Sciences—National Research Council, publication 745, Washington, D. C., 1959.

Development of Ports-Improvement of Port Operations and Connected Facilities; United Nations, TD/B/C. 4/42/Rev. 1, New York, 1969.

国土利用の斉合化と地方港湾

神 代 方 雅
（小樽市港湾部）

目　　次

1. はしがき
2. 長期的国際経済の動向と国土利用の方向について
(1) 国際的動向
(2) 国土利用の方向
3. 地方港湾を中心とした課題
(1) 海運の進むべき方向と課題
(2) 港湾の進むべき方向と課題
(3) 内陸輸送の進むべき方向と課題
4. 結　　言

1. はしがき

港湾の建設，管理運営に携わる人々は，常に広く国内外の動向を把握し，これに対処する責任がある。少なくとも，海運による物流に関する限り，そういうことができる。その理由は，港湾がそのヒンターランドの土地利用のためのリーディング・ファクターであり，先行的機能の造成を必要とするからである。

国内外の動向を把握するということは，今日のように，経済が益々広域的になり，更に国際経済に一体化してゆく現状では，国際経済の動向のなかで，全国的あるいは地域の動向を把握しなければならないということである。

日本経済がいま，従来の方向を転換し，産業構造を変え，同時に産業構造の転換と相まって，普遍的な国土の利用を進めねばならない動向にあることは明らかである。大げさにいうと，それは日本人の物の考え方や，嗜好をさえ変革

しなければならないような情勢にある。

そのような動向を踏まえて，地方港湾の物流の今後在るべき姿を予想し，またその地域の特殊性に応じて，対応する港湾機能と，内陸への物流機能とを計画しなければならない。

本論は，海運による物流を計画する立場で経済の動向や国土利用についての判断を述べ，海運ならびに地方港湾と内陸との一貫した物流計画の基本的な考え方，理論的な動向を検討する。

2. 長期的国際経済の動向と国土利用の方向について

(1) 国際的動向

今日の我国の物価高騰は，庶民大衆にとっては，イスラエル紛争に端を発したオイル・ショックであろうと単純に考えやすい。しかしもっと深く考える人は，アメリカがクシャミをして，世界中が風邪をひき，日本が高熱を発しているのであろうと想像する。あるいは，米ソ両大国の関係もありそうだと考える。また一面，我国の産業や国民にもその原因があろうと思うのである。少なくとも，資源ナショナリズムが表面化して，日本の資源乱費型の，量的経済発展を追及した産業の在り方は，反省せざるを得ない。あるいは，そのような産業が利潤低下を余儀なくされるであろうと想像する。

素人なりに，今日の世界的インフレの遠因を探ってみると，それは世界的な浪費経済の破綻ではなかろうかと考える。浪費の中身は使い捨てであり，戦争である。使い捨て経済は，企業の売らんかな作戦であり，その背景は完全雇用や所得の増大等である。

世界的な浪費経済は，長期展望のなかで，資源に対する危機感を醸成し，先進国と資源を有する後進国との社会的アンバランスを増大し，感情的にも始末をつけねばならない状況になったのではなかろうか。そして資源浪費経済のチャンピオンは，アメリカによる戦争行為と日本経済の量的

発展とである。アメリカはドルの切下げで対応したかも知れないが，またこれが日本の狂乱経済の直接原因として，蓄えた金を土地・物・株・ドル買い等に向けて乱流させ，主婦に至るまで買い占め等投機行為に狂奔させた。オイル・ショックは起りうべくして起った。そしてまた，このような情勢が，世界戦略的に利用されたのではなかろうかという疑問さえ生れるのである。

いずれにしても，資源消費の大きい経済的先進国が種々な意味で深く反省せざるを得ない事態となり，資源保有国の結束と攻勢を生み出している事は事実である。特に資源と食糧に欠ける日本と西欧諸国は，消費の節約，エネルギー再革命，産業構造の変革，自給自足的食糧生産や備蓄，資源のリサイクリング等の方向に向かわねばならないであろうし，色々な経済政策が必要になると思われ，物の流れも自ずから世界的に変化するであろう。

これを，先進国の産業構造の変革という面で考えると，資源消費型産業の利潤低下による成長の減速，人件費高騰と労働集約型産業の後退があり，逆に資源所有国ないし後進国は，資源ナショナリズムあるいは後進国パワーを発揮するので，先進国としても後進国に対し，当然産業立地の諸条件の整備に手を貸さねばならないであろうから，先づ労働集約型産業が，次いで資源消費型産業へと，後進国にその産業生産の場を変える必然性がある。

以上のような国際的動向に対し，日本は最もシビアにその動向を考え，これに対応しなければならないと思われる。

しかしこれに対し，資源問題は絶対量の不足という見方でなく，価格問題であり，相対的なものであって，対処の仕方によって処理できるという楽観論がある。

これは一応もっともである。しかし，先づ反論したい第一点は，石油その他の資源を掘出すのに金がかかる，即ち人類として仕事量が増え，それも極めて困難な仕事になるという点である。資源確保の人類としての困難

性であり，世界的にいわれているのはこのことである。しかしそれも，まだまだ資源はあるよというのであれば，一歩譲っても，次の第二点，第三点のような問題がありはしないか。第二点として考えられるのは，相対的価格問題としても，高い資源を買い得る程に日本が儲けることができるという前提が必要であり，濃縮ウランも売手市場になったと報ぜられているなかで，軽々しく考えられないということである。第三の点は，最も危惧感をもつものであるが，それは人類の物の考え方である。そして考え方を否応なしに人類が相争う方向に引張っていく諸々の要素があるという点である。その要素の最大のものは，人口増加と食糧問題であり，それが資源開発の遅れている経済的・社会的後進国に存在し，このままでは，よりみじめな状態になる可能性があるという事である。そのため，資源を武器とすることは当然といえる。更にまた，日本が資源を製品化することによる後進国の恩恵という相互扶助の関係が，後進国が自ら産出する状況となった時は，少なくとも資源を武器として事態を有利に展開し，逐次思うつぼにはめていこうという，何等かの意志が後進国ないしその背後に在る国に働いていないかどうかである。

今度のイスラエル紛争に端を発した石油問題の本質が，このような危惧を示してはいないだろうか。この紛争を端緒として，ソ連が忽ちにして西独・日本に次ぐ外貨保有国になった事や，世界の食糧基地がアメリカ大陸であるため，この紛争が米ソの仲介で，かなり早く解決したこと等，危惧の裏付となるような事実がある。悪く解釈すると，経済戦略による戦争が進行中であり，激化して来たということが出来る。もし楽観的判断で推移するという保証があれば別であるが，この際甘い考えは捨てる必要がある。転ばぬ先の杖，日本は厳し過ぎる程の対応策をとる必要があるのではなかろうか。

(2)　国土利用の方向

当然のことながら，資源や一次産品の高騰は，全産業にその影響を増幅し拡大する。なるほど日本の総生産や外貨保有高の増大は目覚ましいもの

があったが，これが一朝にしてその発展の根拠を失った。のみならず，その目覚ましい発展は賃金・物価・地価の高騰から公害問題に至る後遺症を国内に，国外には資源ナショナリズムや反日感情を発生させた。更に賃金の高騰を押さえる事は至難の業である。その基本にあるものは勿論インフレに対する防禦ではあるが，反面にある問題は，国民全体に行渡った浪費ぐせである。また団体エゴイズムである。国全体として，自由主義体制の悪い面だけが強化されたのではなかろうか。民主主義の良い面が，自由主義の悪い面で押さえられているように思われる。

従って先づ，産業界も国民も，長期的な世界の動向を認識して，考え方を改めることが第一である。次いで我国に在る国土と国民とを最大限に生かして，世界の中で生きてゆくことのできる価値を生み出さねばならない。それは既に国・企業・国民もそう判断して，ある面でそう動いていっているが具体的にはどうしなければならないか。ここで海運による流通の在るべき姿を考えるために，一応整理しなければならない。

今後の日本の動向の基本としなければならないのは，先づ国土と人間と資本のかかわり合いのなかで価値観を変えるということであり，次いで国土利用の平準的高度化と国民資質の国際的高度化を目標とし，生産と消費の在り方を変革することであろう。その内容は，次のように考えられる。

① 総需要の実質化

衣・食・住・流通・交通等総てにわたって，実質的な需要と置換えられるよう，供給側から先づ改めるべきである。

② エネルギー開発の推進

③ 資源リサイクリング・システムと代替資源の開発，ならびに資源の備蓄

④ 食糧自給度の強化と備蓄

資源も同様であるが，国際貿易における思惑や天候異常等に対応し，先づ備蓄を強化しなければならない。次いで，一次産業の生産性を上げその産品の加工と保管および流通過程の変革や国の助成等を通じ，思切

った生産体制を準備し，安定生産を可能としなければならない。水産については，沿岸漁業の育成に重点をおき，また今まで贅沢すぎた国民の嗜好もある程度変える必要がある。

⑤　産業構造の変革

資源消費型および労働集約型から，付加価値と生産効率の高い工業生産へ，しかして土地問題のためにも，人口と生産を地方に分散し，一次産業と二次産業を生産面と労働力との両面で出来るだけ関連させるなどの方策も検討されねばならない。また国際的に，三次産業を振興し，観光・教育・情報・金融その他に重点をおき，特に教育は国民資質の向上とともに，日本は国際的教育センターを目指すべきである。

⑥　流通の改革

総需要の実質化のなかで，流通需要の実質化とともに，流通そのものの無駄をなくすための改革が必要である。特に，地方に多い間接的な流通をダイレクトなものにすることは，全国的物流の情報と計画の高度化あるいはシステム化とともに極めて重要である。いわば流通の単純化が必要である。また逆に，産業の地方分散のためには，地域的な流通コスト差を縮少する必要があり，そのためには物流計画そのものが，今後の進むべき理論的動向のなかになければならない。本論の目的はこの点にある。

⑦　生活安定，福祉，環境保全

もろもろの経済政策を進めるためには，それと均衡する社会的政策を基礎としなければならない。

3.　地方港湾を中心とした課題

後進地域は，生産性の低い一次産業が多いので，二次，三次産業も相対的に生産性が低いということができる。輸送用役の生産でみると，物流の波動や片荷のために輸送原価が高くなり，更に港湾などの運送料金が大港湾に比べて2

割も3割も安い。ということは，海運・港湾・陸運を通じ，生産性を高めるための投資の余裕がなく，仮りに有るとしても採算に乗らないということである。そのなかで物流高度化の流れに適応するために，不採算投資を余儀なくされ，益々資本生産性を低下するという状況は，地方港湾を中心として，適切な対策が無い限り当分続くと考えられ，ここに今後の日本の国土利用の増大を進めるうえの問題点が在る。

即ち，国土利用の増大のために，地域的な流通コスト差を縮少しなければならないが，先づこのような問題点を解消するための方策として，国の補助や長期低利資金その他の政策や方策が検討されねばならない。次に流通全体の改革を通じ輸送用役の生産性を上げるための理論的な動向を明らかにし，この動向に対応する基礎施設や機能施設を整備し，海・陸を通じて輸送用役の生産をこれに適応させねばならない。適応させるということは，それら施設が経済的に成立するという裏付が必要であるし，同時にある程度義務づけられるという政策も必要である。現在，運賃が海・港・陸それぞれの法律により規制を受けているが，私はこの政策を否定するものではない。しかし反面同時に，輸送用役の生産性を上げるための理論的動向に対応して，この方向に動くようにある程度義務づけることも極めて重要な施策と考える。

(1) 海運の進むべき方向と課題

海運による流通ルートの形成は，荷主の立場でのコスト等の要因であるが，更に海運の船社の立場での採算性が最も大きく影響する。従って理論的には，船社の国内輸送の採算性の立場で検討する必要がある。

船社の立場では，チャーターベースの良い運航ルートであることであり，それは運航費に対する貨物の積載や回転の比率が高く，港湾における支出や滞船の少ないルートである。また一面，経済的な優秀船になるほど低い運賃に耐え得る(1)。この両面の兼合をどこに求めるかが，今後の海運の動向を定めるものであろう。いま兼合の問題を分析することは困難である。ただ一般論として，内航海運の動向を考えてみたい。

一つは，内航輸送需要の動向であるが，国土利用の平準化と，同時に付

加価値の高い産業に転換するという動向に対していい得ることは，地方港湾の揚荷は資源の一次的加工品が多く，積荷は高次加工品であり，しかも国際的に販路を求めるものが多いと考えてよい。このような輸送需要に対応する船舶を単純に考えてみると，鋼材やアルミインゴットを積んで地方港湾に入港し，帰りにコンテナーを積み合わせて最寄りのコンテナー扱メインポートに入港することになるかもしれない。また，地方に徐々に貨物量が増加することを考えると，運賃繋船点の低い優秀船を配する可能性も増大する。

以上は例えばの話であるが，一般的に判断すると，大型船・多目的船・専用船・フェリー・コンテナ船等への動向が内陸輸送に考えられる。また，国内輸送の増加を海運に依存する動向が極めて強いが，近距離沿岸輸送にプッシャーバージの増加が考えられ，また別の意味では，港湾の滞港時間を縮少するためのラッシュ船によるバージの活用とも関連しうる。更に遠距離の内航に大型バージを運航することも船社としての経済性を高めるとともに，港湾の荷役能力を平準的に活用する，即ち港湾荷役の生産性を上げるためにも役立つものと考える。

これら，内航海運の動向を可能とするのは，港湾と内陸に在る。以下にその問題を検討したい。

(2)　地方港湾の進むべき方向と課題

国土利用と海運の動向に対応する港湾の進むべき方向は，対応する港湾機能をもつという事に尽きる。しかしそのためには先づ，現在地方港湾に在る問題を解決しなければならない。

この節においては，問題解決のために必要な考え方と，進むべき方向とについて同時に述べることとしたい。

地方港湾の用役生産のコスト低下を阻むものの第一は，物流の波動すなわち労働力や機械力を平均に利用し得ないことである(2)。第二は，荷役の機械化を困難にする要素として，機械の原価を償却するだけの量がないことと，不採算を承知で投資する能力が企業にも管理財政にも乏しいこと。

第三は，労働力そのものの問題である。

第一の波動の問題は，海運流通の側面から主要な内容をとり上げて考えてみたい。先づ基本的に，地方港湾の内陸産業に一次産業が多く，二次産業も後進性が強いことが上げられる(3)。港湾背後圏の生産と消費に波動が大きいことと，地方港湾の物流全体量のなかで，波動の比率を低くするコンスタントな産業生産量が少ないということである。この点からすれば，国土利用の平準化がこれを緩和する。しかし，それ以前に先づ波動を少なくするための何等かの対策が必要である。

この対策について若干の考察を試みる。波動は何年・何ヵ月・何日毎にといったものに大別されるが，いずれもその原因は複雑な要素から成立ち，これを詳細に分析し，対応策をもつことは至難である。しかし，止むを得ない波動要因と，ある程度修正しうる要因とがあり，また要因そのものの修正はできないが，これを緩和する方策は考えられる。波動が物流に与える影響からすると，これらの方策は極めて重要である。次に考えられるものを例をあげて述べる。

何年毎という長期の波動は，国際あるいは全国的な景気変動や天候による農業生産等にその原因があり，これに関連する思惑買や売惜しみ，輸出規制等により波動を生ずることが多い。長期的波動は輸送全般に影響するが，特に船社の船腹の需給，経営収支に影響する所が大きいと思われる。これに対しては，全国的視野に立った対策が必要であり，資源や食糧の安定供給を目標とし，思惑的行為を押さえる意味においても，港湾や内陸に相当規模の備蓄能力をもたねばならない。これによって，輸送の急激な波動をある程度防ぐことが可能であろう。

次に年間の波動は，季節的要因によるものが多い。工業生産は原則として恒常的であるから，これを消費に向ける場合，恒常的に消費地に送り得るなら，波動を減少できる。そのためには消費地に保管能力が必要である。既にメーカー自身がかなりその方向に動いているが，場合により，主要メーカーの輸送計画を行政指導することも検討されねばならない。また

一次産品については，産地近辺に保管機能を設け，農水産品は一部に加工過程を経て，定温・冷蔵・冷凍等の保管を増大し，波動を調節するとともに，計画的生産や価格の安定に資すべきである。

このように，保管機能については重要な意味があるが，物流システム化の観点に立ち，もっと深い研究が必要と思われる。

月間の波動は，金融等の事情によるものが多いと思われる。月末決済，資金繰りのための売急ぎ，あるいは売惜しみ等は物流波動の要因であるから，特に輸出産業の育成面からも，中小企業や力の弱い後進地域産業全体の育成のために，金融その他の政策が強化されねばならない。

港の第二の問題，機械化等の投資については，海運側の前記の動向に対応するためには，どうしても国の助成を強化する必要がある。例えばコンテナー化に伴う，クレーンその他の整備についても，相当長期間不採算であるから，単に起債年限を延長するだけでなく，補助行政あるいは積極的な意味では国が施設するなどの政策が絶対必要である。またフェリーバースも，地方港湾は当初，国の事業として建設し，利用の増加に伴ってこれを回収する政策が望ましい。この点はコンテナーについても同様である。

ここで，地方港湾のコンテナー化について述べる必要がある。付加価値と生産効率の高い産業を地方に育成する場合，当然コンテナー輸送に対応する必要がある。その場合，港の施設との関係で三通りの方法，第一は本式のガントリークレーン等を設置する，第二は R_0—R_0 方式を中心とする，第三は船舶がクレーンをもつことである。先づ一般的判断としては，地方港湾の数が多いだけに，R_0—R_0 方式か船舶がクレーンをもつことによりコンテナー化を促進させるべきであり，船社としても，その方が集荷しやすいのではなかろうか。R_0—R_0 方式については，フェリーや一般貨物その他と併用する，即ち多目的とする考え方もある。特に，海運業界の考え方によるが(4)，フェリーにコンテナーを積む場合，車輛としてシャシーの上に乗せねばならないというのは，例えば鉄道との複合輸送の隘路になる許りでなく，シャシーの価格そのものが輸送費を増大するので，物流合理

化の大方針の前にもっと積極的な解決策が望ましい。また港によって，例えば小樽港の如く，当初フィーダー基地としての必要なクレーン（船舶2000屯級で3列積）でコンテナー扱を開始したが，シベリアランドブリッジのため，ソ連の船（5000屯級5列積）の運航が急激に開始され，ガントリークレーンのような大型クレーンが必要になったように，港によって事情を異にするので，地方港湾の機能分担としての判断に立って，必要な機能を先行的にもたねばならない。

港の第三の問題としての労働問題は，地域によって多少の相違はあるが，基本的に港が若年労働力吸収の場となり得ない状況にあることである。対策としては，

① 機械化の促進により，荷役の労働生産性を高める。

② 貨物量や波動等の不経済要因や地域の生活費等を勘案した荷役費原価の再検討により港湾運送料金を改訂する。

③ 港湾に在る職種・企業に分けられている労働力をできるだけプールする。

④ 職場環境の改善に思切った措置を講ずる。

等の手段により，賃金と環境を向上させねばならない。しかし，このような手段の必要に対し，輸送コストにはね返えるという問題があるが，この点に関しては，第一は労働力を確保することは至上命令であること，第二は運賃と物価は相対関係にあり，要は物価に占める運賃の比率をより低下するための手段として必要である。特に，地域の物流コストを平準化する目的に対し，地方港湾の用役生産性を平準的に高度化しなければならない。港湾運送料金を押さえる政策より，生産性を上げるための政策が基本であるということである。勿論，港湾運送料金を押さえることが企業努力すなわち生産性を上げる方向につながるが，それだけでは，地方港湾の現状からすれば，放任するに等しい難しさがあるからである。

以上の，港湾の立場での必要条件の満足は海運と陸運の立場での必要条件を満足させることが前提であるから，海運の立場での今後の動向に対し

ては，港としては大型船バースを多く取り，大量荷役の形体に対応し，逆にバージのための水域や水際を考慮し，広域的な港湾の機能分担を考慮したコンテナーやフェリーに対する計画を充実するなどが基本的に考えられ，内陸輸送に対しては，鉄道やトレーラー輸送等できるだけ大量輸送を可能とする基地としての港の機能が必要であり，また内陸とともに備蓄や物流波動調整等の保管機能をもつ必要がある。

(3)　内陸輸送の進むべき方向と課題

モータリゼーションと，その輸送上の便益が一致して，増大する内陸輸送が処理され，これが，海運と大型フェリー輸送の形で結合して来たが，自動車輸送の原価高が，内陸輸送に大きい変化を与える必然性がある。それはいうまでもなく，燃料と人件費の高騰と公害及び交通規制等がコスト高の要因であり，自動車産業の収益減による販売価格やサービスの低下は避け難い。元来，陸上輸送において，小資本のトラック業者のダンピングが行われた要因は自動車メーカーの高生産性による販売サービスにあったのであるが，安い運賃を提供できる要素は総て失われ，更にもっと困難になることが予想される。

内陸輸送の進むべき方向は，拠点間の大量輸送と，拠点からの小口集配輸送の高度化との組合わせ以外に基本が見当らない。

拠点間の大量輸送は，海運を起点とすべきであり，それより鉄道・トレーラーあるいは河川利用の舟運，場合によりモノレールなどの別の方法も考え得るかも知れない。そして，拠点間の大量輸送に不可欠のものは大量の保管機能である。要は大動脈と大保管と高度の集配機能を内陸に形成することである。

ここで問題となるのは，一つは鉄道輸送であるが，今までのトラック輸送の増大傾向が，思想的に固定したともいえるように，鉄道を拠点と結びつけるための計画が遅れている。海運と，場合によりフェリーと結びつけることも決して鉄道として間違った考えではない。にも拘らず，海運と結びつけ，鉄道の大量と計画輸送を生かすことについての判断が少ない。拠

点輸送としては，フレートライナーに重点が置かれているが，これはトラック輸送に対抗することと，コンテナー輸送における集中方式のメリットを追求したものである。内陸拠点と鉄道との結びつけは，大量と集中的計画輸送を可能とする貨物に限られており，また内陸拠点の計画も鉄道を無視する傾向にあった。

次は道路であるが，これまた海運の大量形体をできるだけ内陸に及ぼすためには，一般に貧弱といわざるを得ない。折角の高速道路網も，道路構造からみると，長尺や重量物の運搬には落第であり，時間制限で夜間通行を余儀なくされている。

一般にいうと，これらの欠陥は，長期的動向の判断が少なく，行政がセクト的に行われたからであり，特に海運の重要性や港湾に対する認識が不足している事に起因する。人を運ぶための新幹線や高速道路，これらが不要のものというのではない。時間距離の短縮上，あるいは国土の三次産業的利用の増大のためには重要である。しかし，あまりにも海運による大量輸送の効果を，内陸に及ぼす思想が欠けていた事を指摘したいのである。

ここで思切った構想を提案するなら，道路構造令の内容を変更すべきである。即ち，港湾から必要な内陸拠点，あるいは内陸拠点相互の間，できるだけ大量輸送を可能とする構造として計画するよう義務づける事である。また鉄道についても，道路の拠点間輸送に合わせて，その拠点にルートを結びつけるよう義務づけるべきである。

勿論，その前提は，内陸土地利用計画と合わせて，拠点と動脈の計画を再検討することによる。

注 (1)　岡庭　博『海運の概要』p. 70

(2)　拙稿『日本港湾経済学会年報No. 11』p. 77

(3)　後進地域に多い一次産業の低生産性とその地域の二～三次産業の低生産性とは相互に影響する。従って，一次産業の生産性を上げることが前提として考えられねばならない。

(4)　長距離フェリーは，既にシャシーだけを載せるようになり，運転手も乗らない。しかし，一歩進んでシャシーも不要とすべきである。物理的に不可能でない

ことが，業界の反対で実現しないことは，フェリーに自動車運搬船という定義を与え，これに固執するからである。業界の秩序も必要ではあるが，もっと広義に解釈した行政指導を強化すべきである。

4. 結　言

エネルギーや資源など，世界的な諸問題を契機とする，我国産業構造変化の動向と，国土の総合的かつ平準的利用度の増大とは，密接に関連している。これに対し，地域夫々の特性に応じた土地利用の増大を図るためには，一般的に地域全体の産業の低生産性を打破する政策が必要ではあるが，後進地域に対し物流原価の平準化を図ることにより，地域産業が国際的広域産業として脱皮し，また大工業地帯に集中している人口と産業の分散のための一つの基本策である。地方港湾を中心として，このような観点から，夫々の動向に適応した物流機能が計画されねばならないが，本論は極めて基本的な内容を述べたに過ぎない。

日本中世の港湾

——和賀江島を中心として——

奥富敬之
（日本医科大学）

目　次

1. 序
2. 歴史的背景
3. 築港の要請
4. 築港の勧進
5. 築港の工法
6. 地域批定
7. 発展と性格
8. 支配と経営
9. 管理と崩壊

1. 序

古代末期から中世前期，すなわち，六波羅平氏政権と鎌倉幕府とが存立していた時期において，日本の各地において，築島，築港のことが行なわれた。それが武士政権ないし武士的政権のもとにおいて行なわれたことは，一見，矛盾していることのようにも感ぜられる。しかし，実際に築島，築港のことは行なわれたのであり，六波羅平氏政権のもとでは，平清盛自身が令して行なわせた摂津国福原大輪田泊の経島の築島があり(1)（『帝王編年記』，『如是院年代記』，『山槐記』，『平家物語』，『源平盛衰記』），治承４年（1180年）には唐船が来着して薬種を交易している（『山槐記』，治承４年10月10日己丑条）。現在の神戸港へと発展するものである。また，安芸国穏戸瀬戸の開さくも，清盛の令によるものと伝えられている(2)。また，鎌倉時代になってからでも，乾元元年(1302

年)，得宗被官の安東蓮性が福泊の島を築いたりしている例もある(3)（「峯相記」，『続群書類従』，釈家部)。

このようなもののうちの一例として，本稿では，鎌倉府に築島された和賀江島について，その成立情況，経営，地域批定など，できうる限り詳述してみたいと思う。なお，『吾妻鏡』を，文中においては，『鏡』と略記したい。

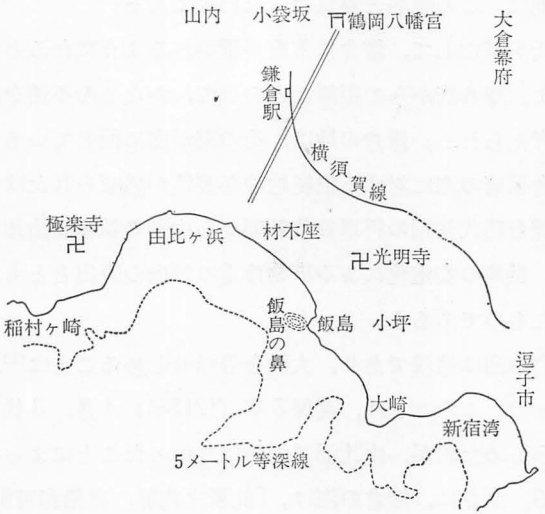


図1　鎌倉市沿岸略図

注　(1)　大輪田泊は，天平年間（729～748）に僧行基が瀬戸内海沿岸にほぼ一日行程の距離ごとに開いたという，いわゆる“行基の五泊”の一である。“行基の五泊”とは，播磨国の韓生泊（室津)，韓泊，魚住泊（明石)，摂津国の大輪田泊，河尻泊の五泊である（三善清行の「意見十二箇条」，『群書類従』，雑部)。だから，大輪田泊は，清盛がはじめて開いたというのではなく，修造したというべきであろう。

(2)　清盛が穏戸瀬戸を開さくしたというのは，伝説に過ぎず，史料的に実証することはできない。

(3)　安東蓮性の福泊の築島は，幕府政権の令下に行なわれたものではなく，蓮性個人の私費をもって行なわれたものである。

2. 歴史的背景

いわゆる治承寿永の内乱期，水軍に長じていた平氏と海上で戦闘を行なわねばならなかった源氏方では，伊豆国の鯉名と妻良を根拠地として，兵船32艘などを解纜させている（『鏡』，元暦２年３月12日条）。この時期における鎌倉勢力の海の根拠地は，この鯉名と妻良だったわけである。

やがて，平氏が滅亡して，鎌倉に幕府が置かれるようになると，鯉名にしろ，妻良にせよ，鎌倉府からの距離などの点で，かなりの不便を感ずるようになったことが考えられる。鎌倉の地は，その南が海に面しているのである。そこにこそ，鎌倉幕府の海に対する根拠地の必要性が感ぜられたはずである。その必要性は，鎌倉時代初期の将軍独裁制期から中期の執権政治体制の時期へと移るに従がい，世情の安定化による唐物珍重の傾向の表出とともに，ますます強まっていったものであろう。

しかし，鎌倉の海は遠浅であり，大船を着岸せしめることは(1)，そのままでは不可能であった。このことは，建保５年（1217年）４月，３代将軍実朝が宋人陳和卿に造らしめた船が，由比浦に浮かばなかったことによっても，明らかに示されている。まさに，鎌倉の海は，「此所之為躰，唐船非可出入之海浦」だったのである（『鏡』，建保５年４月17日条）。

だから，この時期においては，鎌倉の東北側に位置して，朝比奈の切通しを越えたところの武蔵国六浦荘内の瀬戸の地が重視されたものであろう。寛喜２年（1230年）３月には，将軍頼経，泰時，時房らが「自六浦津召御船，海上有管絃」ということもあった（『鏡』，同19日条）。当然，鎌倉と六浦荘とを結ぶ道路，すなわち，いわゆる朝比奈の切通しの重要度も高まるわけで，仁治元年（1240年）11月30日には，「鎌倉与六浦津之中間，始可被当道路之由有議定，今日曳縄打丈尺，被配分御家人等，明春三月以後，可造之由被仰付云々，前武州監臨其所処給，中野左衛門尉時景奉行之，泰貞朝臣択申日次」ということになり（『鏡』），翌年４月５日には，泰時みずから監臨し，諸人群集して，工事

が開始されている（『鏡』）。その後，建長2年（1250年）6月3日には，再度，その修築のことが令されている（『鏡』）。

その六浦荘自体は，すでに元仁元年（1224年）ころには，すでに北条氏の所領となっていたようである（舟越康寿氏「金沢称名寺々領の研究」，『横浜市立大学紀要』，No. 10）。このように，六浦荘内の瀬戸津が，鎌倉府の東北側の外港としての役割を果していたにしても，鎌倉の地そのものにおける港湾の必要度が下がるわけのものではなかった。むしろ，六浦津が東北地方に当時広がりつつあった北条氏所領と鎌倉とを結ぶ役割を果したものとすれば(2)，鎌倉と畿内方面，さらには大陸諸港とを結ぶ港湾の必要性は，ますます強まっていったものと考えられるのである。

注（1）当時の船は，大船といえども，近世のいわゆる「千石船」（積載量千石）から千五百石程度，すなわち，150トンから230トン程度の積載量のもので，刳船を基本としてその上に棚（絃側板）を打ちつけたようなものだったらしい（石井謙治氏「遣唐使船の技術」，「水陸交通の進展」，『体系日本史叢書』，24巻，『交通史』）。

（2）東北地方における北条氏所領に関しては，拙稿「陸奥国得宗領の研究」，「陸奥国得宗領の研究，続」（『目白学園女子短期大学研究紀要』6号，7号）および，豊田武氏，入間田宣夫氏，遠藤巌氏による「東北地方における北条氏の所領」（『日本文化研究所研究報告別巻』，7集）がある。

3. 築港の要請

承久3年（1221年）の承久の乱により，鎌倉幕府は武士政権として，より純化され，執権政治体制の確立とともに，ますます安定していった。このことは，早く「銭の病」と号されたほどの貨幣経済の普及による宋銭の必要性と(1)，農村在地に居住していた鎌倉御家人が京都大番役や鎌倉番役の勤仕のために都市生活を送ることが多くなったために生じた唐物珍重の風とによって(2)，鎌倉府下における港湾の必要性を，ますます強いものとしていた。

石井進氏は，前記の3代将軍源実朝の渡宋計画などをもととして，「もともと鎌倉から宋に渡航することがおこなわれていなかったのなら，こうしたこと

を思い立つはずもなかろう」として，鎌倉時代初期において，鎌倉沖への大船の入港や鎌倉の海における日宋貿易の存在を確信しておられるが（『日本の歴史』，7巻，『鎌倉幕府』，480頁），建保元年（1213年）5月3日，いわゆる和田氏の乱において，敗れた和田方の将，朝夷名三郎義秀が鎌倉の海浜より船に分乗して海上に逃れたことによっても，そのことは示されている。そのときの義秀は，500騎の勢が6艘に分乗したというのであるが（『鏡』），このことは，すくなくとも100トン以上の船が6隻以上，そこに碇泊していたということである(3)。

貞応2年（1223年）4月頃，鎌倉を訪れた「海道記」の著者は，「湯井の浜に落着ぬ。しばらく休みて此所をみれば，数百艘の舟どもつなをくさりて大津のうらに似たり。千万宇の宅軒をならべて大淀のわたりにことならず」と記して，由比浜に“数百艘の舟”が碇泊していた様子をのべており，さらに，材木座から飯島にかけての地域と思われる「東南の角一道は舟楫の津，商売の商人百族にぎはひ」と記している（『群書類従』，紀行部）。

しかし，由比浜は，遠浅であり，また，風波をさえぎるものがなかったので，きわめて危険であった。やや年代はさがるが，仁治2年（1241年）4月3日には，地震と南風により，由比浦の「着岸船十余艘破損」ということもあり（『鏡』），弘長3年（1263年）8月14日，激しい風雨のために，「由比浜着岸船数十艘破損漂没」したような例もあり（『鏡』），また，同年8月27日にも，「由比浦船舶没波，死人寄汀，彼是不可勝計」ということもあったのである（『鏡』）。かくして，鎌倉府下沿岸に，築港築堤のことの必要性は，舟船の賑わいの増大に比例して，ますます強まっていったのである。

注 (1) 当時流通していた貨幣は，中国宋朝のもの，すなわち“宋銭”であり，これは六波羅平氏政権のころから，日本に輸入されていたものである。貨幣経済の普及に関しては，多くの論稿が発表されているが，拙稿「鎌倉末期幕府政権の様相」においても触れてある（『日本史の諸相』）。

(2) 鎌倉時代，上層の武士の間に，唐物珍重の風があったことは，金沢貞顕が「唐物一見仕候，悦入候，但重宝無之候，歎存候」と称名寺方丈に礼状を書き送って

いたりしている例からも伺がわれる（年未詳正月27日付「金沢貞顕書状」,『金沢文庫古文書』, 第二輯, 597号）。

(3) 石井謙治氏は, 150人程度の人数を乗り組ませた場合の遣唐使船および遣明船について, それぞれ150トンおよび230トンの積載重量を推定しておられる（前出,『交通史』）。朝夷名義秀の手勢500騎が6艘に分乗したということをもとにすれば, 艘あたり平均83騎強であり, 若干の馬も乗せたであろうと考えれば, すくなくとも100トン程度以上の船の大きさを推測できる。

4. 築港の勧進

このように, 築港のことが必要とされていたとき, 往阿弥陀仏なる勧進聖が和賀江島築島のことを幕府に申請してきたのである。このときのことを,『吾妻鏡』は, つぎのように記している。

「今日, 勧進聖人往阿弥陀仏就申請, 為無舟船着岸煩, 可築和賀江嶋之由云々, 武州殊歓喜, 令合力給, 諸人又助成云々」

すなわち, 勧進聖であった往阿弥なる僧が船舶の着岸に便あらしめるために, “和賀江島”を築くことを許可されるよう, 幕府に申請したのに対し, 武州＝北条泰時が喜んで, これを許可し, みずからも, これに合力＝協力することにしたのであり, さらに, 諸人もまた, これを助成することになったというのである。ときに, 貞永元年（1232年）7月12日のことであった。

往阿弥という僧侶が, どのような人物であったかは, 史料の乏少によって知ることはできない。寺院塔頭の建立・修復や橋梁・堤の造営などのために, 諸人に寄附を乞うという勧進行為をした, いわゆる勧進聖は, 古代から数多く見られるが, この往阿弥も, そのような勧進聖の一人であったのだろう。阿弥号を称しているところから見て, 浄土教徒であろうと思われる。

執権北条泰時の合力のゆえであろうか。和賀江島築島のことは, 同月15日には, 早くも着工のはこびとなった。すなわち,『吾妻鏡』の同日条には,「今日築始和賀江嶋, 平三郎左衛門尉盛綱行向云々」と記してある。

築島申請に対する許可がおりてからのち, わずか3日目にして着工できたと

いうことは，泰時の合力や諸人（御家人等）の助成があったこと，すなわち，それだけ鎌倉幕府にとっては築島のことが必要視されていたということを示すものであるが，その反面，さらに一般凡下の者にいたるまでに，早くから勧進のことが行なわれていたのではないかとも考えられる。

和賀江島築島は，着工後1月を経ずして，翌8月9日には完成している。すなわち，『吾妻鏡』の貞永元年8月9日条には，「和賀江嶋終其功，仍尾藤左近入道，平三郎左衛門尉，諏方兵衛尉為御使巡検云々」と記してある。

ここで若干の傍例を見るに，平清盛が治承4年（1180年）に大輪田泊を修復したさいには，畿内では河内・和泉・摂津の三国に，播磨と備前を除く山陽・南海両道の国々において荘園公領を問わず，水田1町ないし畠2町ごとに1人の人夫を課し，東海・西海両道の国々に対しては，貢租の運上船がその地を通過するさいに，その船の梶取や水手が3日間だけ役されることになっていた（治承4年2月20日付「太政官符案」，『平安遺文』，3903号）。

また，同じ大輪田泊を建久7年（1196年）に修築した東大寺の俊乗房重源の場合には，山陽・南海・西海三道の諸国における公領や神社仏寺権門勢家の荘園の運上米1石につき1升を徴し，上掲三道の国衙および荘園に対し，1郡ないし1荘ごとに1艘分の舟瓦を課し，さらに，和泉・摂津・播磨・備前・備中・紀伊・伊勢・淡路・讃岐・阿波の10ヶ国の海浜にある破損している船舶を召し集めるのみならず，山城・河内・摂津・播磨・淡路の5ヶ国では荘公を論ぜず，材柯料木や竹などを伐り出し，摂津・播磨・淡路の3ヶ国と河尻の在家人は人夫として使仕されることになっていたのである（建久7年6月3日付「太政官符案」，『鎌倉遺文』，847号）。

大輪田泊の修築は，清盛の場合でも，重源の場合でも，国家的行事として行なわれたことが判る。ところが，鎌倉の和賀江島の場合には，そのようなことが，ほとんど伺がわれない。執権泰時にしても，“合力”，すなわち寄附と，その被官を監督のために派遣しているだけなのである。ここに，和賀江島築島工事の規模の小さいこと，その完成による受益者が誰であったかとを，ある程度まで推測し得るのである。

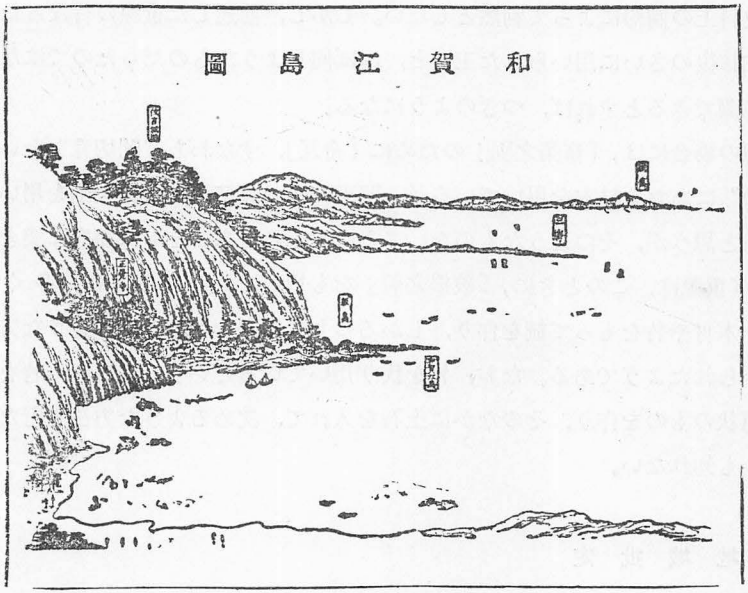


図2　江戸時代の和賀江島
注　「新編相模国風土記稿」

5. 築港の工法

前述したように，鎌倉と六浦荘とを結ぶ朝夷名の切通しの工事のさいには，幕府において議定され，工事の過程を御家人に配分し，奉行を定め，吉日を選び，さらには泰時みずからが現地に監臨しているのであるが（『鏡』，仁治元年11月30日条，仁治2年4月5日条），和賀江島の工事の場合には，それほどの大事にはなっていない。このことは，畿内以西における水運の発達にくらべて，東国では騎馬による陸上交通が発達したことなどに由来して，東国武士層には水運軽視の風があったのではないかとも思われるが，また，和賀江島の工事が1ヶ月以内で済むような小規模なものであったことにもよるものと考えられる。

和賀江島築島のさいに用いられた工法がいかなるものであったか，これま

た，史料上の制約によって判然としない。しかし，前述した重源の行なった大輪田泊修復のさいに用いられた工法と，ほぼ同じようなものだったのではないかと推測できるとすれば，つぎのようになる。

重源の場合には，「修築之固」のために「舟瓦」，すなわち“間切骨”ないし“竜骨”にあたる材木を用いているが，関東では，最初から巨材大木を用いてもよいと思うが，そのようなものを，さらに大小の材木とともに海底に突き立てる。(重源は，このときに，「破損之船」をも用いている。) さらに，多くの大枝や木材や竹をもって柵を作り，しかるのちに盛土をするというような方法が用いられたようである。なお，竹を伐り用いているということから，竹を編んで籠状のものを作り，そのなかに土石を入れて，沈めるような方法も行なわれたかも知れない。

6. 地域批定

元仁元年（1224年）12月26日，鎌倉府内で疫病が流行したので，幕府ではこれを退治するために，鎌倉府の四境を固めて四角四境鬼気祭を行なった。このときの四境のうち，南は小壺（現在の小坪）であった（『鏡』)。また，嘉禎元年（1235年）12月20日に，将軍頼経の不例のため，四境の祭を行なっているが，このときの御所（大倉幕府）(1)の巽角（東南）の境になっているのが小壺であった（『鏡』)。すなわち，現在の小坪の地が，鎌倉府の東南の境目の外縁の地だったのである(2)。その内側に隣接しているのが，飯島の地であった。地図で見ると，由比ヶ浜が東南の方向に，なだらかに湾曲してゆくと，材木座を経て，やがて突きあたるのが，樹頂78メートルの飯島の丘である。この丘は，西および南の方向の海に，やや突き出している。さらに南下すると，小坪の海岸，鷺ヶ浜のまたなだらかな海岸線を経て，新宿湾にいたり，三浦半島を形成するのである。

『吾妻鏡』の承元3年5月28日条に，「西浜 号之飯島 辺騒動，是梶原兵衛太郎家茂逍遙于小坪浦，皈去之処，土屋三郎宗遠兼依有宿意，相逢于和賀江辺，殺害

家茂之故也」という記事があるが，これによると，飯島を西浜とも呼んでいたのであり，また，その飯島の地域内に和賀江の地があったことが判る。

事実，飯島から海上西方に“飯島の鼻”といわれる，幅100メートル長さ120メートル程度の浅瀬があり，干潮のつど，その姿を現わしているが，現在，この地域が和賀江島の遺跡であろうとされている。

現在において干潮時に現われる遺跡の様相や，築島に要した日数などからみて，現在の遺跡に見られる程度の規模のものだったろうと考えられる。

なお，この地は史跡に指定されているものである。

注　(1)　頼朝の時期から建保5年（1217年）12月まで，大倉郷にあった幕府のことで，現在の東御門から西御門にいたるあいだに位置していた。

(2)　四境としてあげられた地域は，鎌倉の内側ではなく，その外縁部の地域である。だから，小壺は鎌倉府内には含まれない。

7. 発展と性格

和賀江島ができるまでは，鎌倉と三浦半島とを結ぶ，いわゆる小町大路から小壺路という陸上交通路上の境の地でしかなかった，小壺附近は，築島のことがあってから，急速に発展したようである。

本来的に軍事都市として出発した鎌倉では，商業面の発達は，幕府政権から常に抑えられていたのであるが，政権の所在地としての期間がたつにつれて，一大消費都市となってゆき，しだいに商業活動を止めることもむずかしくなっていったのであり，和賀江島築島のことがあってからは，その様相がさらに濃くなっていったのである。

建長3年（1251年）12月3日には，「鎌倉中在々処々，小町屋及買売設之事，可加制禁之由，日来有其沙汰，今日被置彼所々，此外一向可被停止之旨，厳密触被仰之処也，佐渡大夫判官基政，小野沢左近大夫入道光蓮寺奉行之云々，鎌倉中小町屋之事被定置処々，大町，小町，米町，亀谷辻，和賀江，大倉辻，乗和飛坂山上，不可繋牛於小路事，小路可致掃除事」というように，府内7ヶ所

に商店設置が許可されているが，そのうちに和賀江が含まれているのである（『鏡』）。鎌倉府の海の出入口である和賀江島に対しては，幕府としても，小町設定を認めざるを得なかったのであろう。和賀江築島の19年後のことであった。

建長5年（1253年）10月11日，炭・薪・糠などが高騰したとき，幕府では和市の法を定めて，値上りを抑えようとしているが，それに続けて，「和賀江津材木事，近年不法之間，依難用造作，被定其寸法，所謂榑長分八尺，若七尺，令不足者令点定之，奉行人可申子細之由」とあることから，当時，和賀江島港から搬入される商品のうちの主要なものが，鎌倉府内における諸造作用としての材木であったことが知られる（『鏡』）(1)。こうして，材木を扱かう商人が，この地に集まり，やがて座を結成するや，いわゆる材木座の地名をも生じてゆくのである。高柳光寿氏は，鎌倉材木座の成立年代を鎌倉時代に批定しておられる（『鎌倉市史』，総説編，291ページ）。また，「浜庫倉」（『鏡』，承久元年9月22日条），「浜御倉（中略），是武州令管領給之庫倉也，被納武蔵国乃貢」（同書，寛元3年5月22日条），「浜高御倉」（同書，建長5年12月22日条）などが散見されるように，北条氏などがその所領より集めた米などを納める倉庫もあったようで，高御倉小路（現在の乱橋附近）という地名にも転化していったのである（吉田東伍氏，『大日本地名辞書』，『新篇相模国風土記稿』）。

なお，材木や米などの国内産出のものばかりではなく，海外からも商船などが入港したこともあったようである。この附近一帯の海浜では，現在でも宋窯青磁の破片が散見できるのは，そのことを示しているものといえよう。

注 (1) 鎌倉府内における規模の大きな建築の用材が，鎌倉以外の地から海路搬入されることは，早くからあったようで，治承5年（1181年）6月27日には，「鶴岡若宮材木，柱十三本，虹梁二支，今朝且着由比浦」とある（『鏡』）。

8. 支配と経営

ところで，先述したように，往阿弥の築島申請に対して，北条泰時が合力を

し，工事の開始日には平三郎左衛門尉盛綱が派遣され，工事完了時には，尾藤左近入道，平盛綱，諏方兵衛尉が「為御使」て巡検しているが，北条氏の惣領家を得宗家として一族庶子家と明確に区別をして，鎌倉末期のいわゆる得宗専制政権樹立の基礎をつくったのが北条泰時であり(1)，平盛綱，尾藤景綱（左近入道），諏訪盛重（兵衛尉）は，泰時の時期における得宗被官（御内人）のなかでも，もっとも有名な者たちであった(2)。

鎌倉府の四境のうち，東南の六浦荘は前述したように元仁元年（1224年）以前に北条氏の所領となっていて，泰時の弟実泰以来，その子孫である金沢氏が領主であり，文応元年（1260年）には称名寺がたてられている。西北の山内荘は，建保元年（1213年）に義時が拝領して以来，「得宗領之随一」であり（「円覚寺文書」）のちには建長・円覚などの寺院も建てられていた(3)。そして，山内荘の南部，鎌倉府の西南には，泰時の弟重時が，正元元年（1259年），極楽寺を置いていた。東南では，仁治元年（1240年）に佐介谷に経時は蓮華寺を建てたが，寛元元年（1243年）には，さらに南に移して光明寺としている。これらの四境に建てられた寺院は，宗教的な意味は，もちろんあったであろうが，同時に軍事的な意味もあったものと考えられる。このことと，和賀江築島に関係した奉行などがみな得宗被官であったこととを考えあわせれば，当然，和賀江島は，得宗領か準得宗領としての北条氏一門の所領であったと思われる。

しかし，町屋設定のことを奉行した二人のうち，小野沢仲実（光蓮）は得宗被官であったが，後藤基政（佐渡大夫判官）が外様御家人であったことからみて，港湾ないし市場としての和賀江島の管理は幕府の権限内にあったものであろう。だから，牛を小路につなぐことの制禁や掃除をすべきことなどを令するような，鎌倉府内の保司に対するのと同様の命令がだされているのであろう。

時頼，時宗と時代がたつにつれて，これはかわってくる。得宗専制の成立した時期においては，和賀江島の管理権も，北条氏の手に帰していったであろう。そして，それは，やがては，極楽寺北条氏の氏寺である極楽寺のものとなってゆくのである。

注　(1)　この間のことに関しては，拙稿「鎌倉末期幕府政権の様相」（『日本史の諸相』）

および「鎌倉幕府・伊賀氏事件の周辺」（日本医科大学『文科研究誌』，第2号）を参照されたい。

(2) 得宗被官に関しては，佐藤進一氏『鎌倉幕府訴訟制度の研究』および拙稿「得宗被官家の個別的研究」（早稲田大学『日本史攷究』，14号，16号，17号）を参照されたい。なお，尾藤景綱は得宗家家令の初代をつとめ，平盛綱はその二代目をつとめた人物である。

(3) 相模国における得宗領に関しては，拙稿「武蔵，相模における北条氏得宗」（『日本歴史』280号）および「相模国得宗領の個別的研究」（神奈川県企画調査部県史編集室『神奈川県史研究』，11号，12号，19号）を参照されたい。

9. 管理と崩壊

北条氏の庶流ではあっても，得宗家に近かった，極楽寺流北条氏が現在の地に極楽寺を建立したのは，正元元年（1259年）のころであり，開山の良寛房忍性は文永4年（1267年）8月から嘉元元年（1303年）7月の死去のときまで極楽寺に住していた。

貞和5年（1349年）2月11日付の「足利尊氏書状案」によると「極楽寺文書」，『鎌倉市史』，史料編，3巻)。

「飯島敷地升米并嶋築及前浜殺生禁断等事，如元有御管領，云嶋築興行，云殺生禁断，可被致厳密沙汰，殊於禁断事者，為天下安全，寿算長遠也，任忍性菩薩之例，可有其沙汰候，恐々謹言

貞和五年二月十一日　尊氏（在判）

極楽寺長老　」

とあって，忍性が極楽寺の住持であった時期，すなわち，すくなくとも嘉元元年以前にすでに，和賀江島の管理権が極楽寺のものとなっており，和賀江島の修理も，その時期に極楽寺の経営の下で行なわれていたことがわかる。

また，「飯島敷地升米」をも極楽寺が管領していたとあるように，「升米」という名称のものを極楽寺が徴収していたわけである。これは，本来的には港湾修築費として徴収されていたものが，鎌倉時代には領主の得分と化していた，

いわゆる“津料”だったものと思われる。関所のようなものが設けられて，そこで，出入する船から徴収されて，極楽寺の収入となったものであろう。金額がいくらであったか，史料的制約によって不明であるが，永和4年（1378年）ごろの武蔵国神奈河・品河などの浦々に出入した船に課せられた“帆別銭”といわれる津料の一種は，「帆壱段別銭貳参佰文」であった（永和 4年8月3 日付「武蔵国守護上杉憲春施行状案」，「竜隠庵文書」，『鎌倉市史』，史料編，3巻）。応安3年（1370年）の頃には，「鎌倉に向へる号飯島之孤島，在家三百余宇，富饒所」であったが，その年の8月19日と20日の洪水で流失してしまい（「応安三年記」），南北朝内乱やうち続く戦乱の下にあって，修復されることもなく，波浪に洗われて，ついには若干の名残りを止めるのみとはなってしまったのである。

古代・中世の港湾については，まだまだ研究の余地があるようである。このことに眼を開かせて下さった荒木智種先生に，末尾乍ら御礼を述べたい。

参考文献　大森金五郎，「鎌倉時代の商人及び商業」（『日本中世史論考』，所収）
鎌倉市史編纂委員会，『鎌倉市史』

ポート・サービスにおける2つの形態

松　岡　英　郎
（三室製作所）

目　　次

1. はじめに
2. プライベート・ポート
3. 問　題　点

1. はじめに

ポート・サービスとは内航船，外航船あるいは船種，船型を問わず，港（関税法上の開港，不開港を問わない）に入出港する船舶に関する諸業務を船舶に代わって行なうこととされているが，どこまでがポート・サービス業務に属するかについての明確な規定はないようである。

大別すると関係官公庁へ提出を義務づけられている入出港届等のいわゆるペーパーワークとタグボート，綱取放し業務のような実際の港湾作業に分けられ，これらのほかに船食，船用品の購入業務などがあげられよう。

これらのポート・サービス業務は，本来なら当然，船長の責任において行なうべき業務とされているが，本船滞港期間，船側における事務処理能力等の問題から極めて困難でありその結果，現在，主要港に多く見られる代理店に委嘱することとなったのである。

もちろん，現在においても，船食，船用品の調達まですべてを船舶代理店に依存している船がある一方，一部の業務—船食の調達などは船側で独自に行なっているケースもある。前者は外航船，大型船に多く，後者は中小型の内航船に多く見られる。

いわゆる船舶代理店は横浜，東京，神戸等主要港の港頭地区には多くの店舗が軒を接しており，多数の職員を抱えている店舗も少なくないが，手数料収入に依存するポート・サービス業としては，船舶の入出港の多い港に集中するのは当然のことであろう。これら主要港においては，本船即発の原則から，時間的なロスの省略と業務の合理化を図るため，とくに大手外航船社においては，船舶代理店を系列下に置いているケースが多い。

しかし，その反面，船舶の出入の少ない地方港等においては，一港一社という場合もあり，倉庫業，通関業などを兼営しているところも少なくない。代理店収入だけでは経営がなり立たないからである。

しかし，最近において特定の企業の構内に入出港する船舶を対象とする，いわゆるプライベート・ポートにおけるポート・サービス会社が各地で創立されつつあり，ポート・サービス業務のあり方について問題を提起している。

戦後，わが国の工業化の目覚しい発展と工業品貿易の驚異的な増加はあえて説明するまでもないが，その結果，工業地帯は古くからの京浜，阪神，北九州といった特定地域のワクを越え，全国至る所に進出していったのである。

いうまでもなく，原料輸入，製品輸出の貿易パターンを持つわが国経済は，原料輸入，製品輸出の運送コストの低減，国際競争力の強化などの見地から臨海地域を最適とし，とくに工業エネルギーの大宗である石油のほとんどを中東地区に依存する関係と気象，海洋条件から太平洋岸に争って進出したのであった。

さらに，企業経営上当然のことながら地価の低い地域，公害対策から人口稀薄な地域を指向した。狭小な国土に1億を越す人口を抱えるわが国において，このような地域を求めるなら，いわゆる過疎地か新規造成する土地以外にあり得ないわけである。かくて，人煙稀な海浜にコンビナートが造成され，あるいは大企業の新工場が煙を噴くに至り，公害問題も発生していることは周知の通りである。

2. プライベート・ポート

前述のように開港，不開港を問わず港湾に出入する船舶に対しては，法令において定められたある種の書類提出が義務づけられているだけでなく，その他のニードもまた発生してくるわけである。横浜，神戸のような各種施設や機能の完備された港湾に入港する場合と過疎地に新設されたプライベート・ポートに入港する場合においても，要請される船舶に課される業務は本質的には変わるところがないのである。

しかし，その反面，不特定多数の船舶を対象とする一般港と違って，プライベート・ポートに入港する船舶は当然のことながらその数は少なく限度がある。一般的にいって，船舶代理店としての経営は不可能といってよいだろう。

その理由としては次のことがあげられる。（下記3港の平均）

(1) 入出港船舶の問題

外航船は月間10～20隻の出入，タンカーにあっては内航払出用で月に50～100隻（5,000GT換算……石油市況により変化あり）

(2) 関係省庁の遠隔化

税関，海運局など港湾関係官庁はおおむね都市にある。したがって，港湾から諸届を提出しに行くのに時間がかかる。場合によっては半日を費す場合も珍らしくない。

(3) その他

いわゆるプライベート・ポートは立地条件からいって，未開拓な分野が多く，入港にあたっては，船舶及び埠頭の安全性を維持するためにタグボート，綱取放しボートが必要となるケースが多い。この場合，遠方からチャーターすることになり経費もかさみ，緊急の場合，間に合わないということも生じてくるのである。このようなことから，プライベート・ポートにおけるポート・サービス会社が好むと好まざるにかかわらず設立され，その設立目的は，企業としての第一原則である利益追求という大目的よりも，船舶のサー

ビスを第1とする方向に，やむを得ず変化しつつあるといってよいだろう。もちろん，最終的には企業目的と一致はするのだが。

とくに，タンカー，鉱石専用船などは積地—揚地間をストレートで往復し，滞港時間も極めて短いだけに，すべての手続関係及び船食，船用品の需要について代理店に依存せざるを得ず，船舶基地としてサービス業務を行なわざるを得なくなってくる。

ここ数年間幾つかの特定船舶を対象とするポート・サービス会社が創立されているが，それらについて2，3の例を紹介してみよう。

(1)　知多ポートサービス㈱

知多ポートサービス㈱は1972年に設立され，1973年11月，東亜石油㈱名古屋製油所の開所と同時に業務を開始した。株主は東亜石油，ジャパンライン㈱，英幸海運㈱の3社である。(ちなみに，東亜石油，英幸海運は伊藤忠商事㈱の系列企業で，後者は内航タンカー会社である)。

この会社の設立目的は，愛知県知多市の海面を造成して作った製油所内に発着する船舶（主としてタンカー）を対象に，ポート・サービス業務を行なうというものである。

とくに同所は干満の差が激しい上に，潮流が早く，かつ，冬期は偏西風が吹荒れるというように気象，海象条件ともに良好ではない。

さらに企業誘致を許可した地方自治体及び周辺住民の石油公害，タンカー事故に対する懸念は強く，企業としても公害防止に正面から取組まざるを得なかった。

このためポート・サービス専門の企業を自らの手で設立し，船舶の離着桟における誘導，揚荷，積荷時の監視による漏油事故の防止，さらには操船ミスによる船体及び岸壁の損傷防止に万全を期したいというのが会社設立の真意であった。同所は名古屋市に近接し，いわゆる過疎の海岸ではない。船舶を誘導するタグボートは名古屋港にあり，四日市港にも近い。地元には小規模の代理店もある。にもかかわらずポートサービス会社を作ったのは公害防止と業務の効率化であった。

また，大手船会社であるジャパンラインがこの計画に参画したのは，同社が東亜石油㈱との株式を保持しているなど密接な関係があるほか，将来における石油輸送量の増大を見込んだものである。しかし，これらの大義名分のほか，過剰高齢船員対策という理由も見逃せない。

どの船会社においても年々上昇する海員の人件費を抑制するために高齢船員を陸上勤務に転じさせているが，彼等を吸収し，適当な職場を与えることに苦慮している。このため，あらゆる機会を捉えてこれら過剰船員の処理を図っていることは知多ポートサービスの人員構成をみても明らかである。

ともかく同社は知多製油所構内に入出港する船舶について独占的に代理店業務を行なうことができ，綱取りボートを1隻保持することにより，綱取り業務も独占的に行なうことができるのであるが，逆にいえば，その構内に入出港する船舶に関する諸手数料の収入によってのみ，企業経営を図らなければならないのである。

綱取放し用作業船の船員はじめ事務員，陸上作業員を含め約20名の職員を限られた入出港船からの収入で経営することは容易なことではない。

東亜石油知多製油所の原油処理能力は日産5万バーレルであり，製油所の規模としては必ずしも多くはなく，石油販売先も小口需要家が多い。(300トン以下の平水タンカーの場合は綱取放しは必要とせず，したがって収入の対象にならない)

さらに，内航船に対する代理店業務は従来からの慣習もあって，英幸海運が行なうこととされており，知多ポートサービスは外航船の代理店業務を行なっているにすぎない。

このため，予想手数料収入と人件費等支出との差額—すなわち赤字分は何等かの形において補なわなければならない。結局，取扱う原油量につき1ＫＬ当たり幾らという形で東亜石油がカバーすることになり現在に至っている。

一般の代理店に対するより高額な手数料を支払ってまで，新会社を育成しようというのは，それだけ公害に対する意識が強いともいえるが，反面，同族意識を持つことによって外部に対し“知られたくない”ものをカバーすることもで

きるわけである。

(2)　中部ポートサービス㈱

中部ポートサービス㈱は中部電力㈱の100パーセント出資による企業で，本社は名古屋市内に置いてはあるが，業務の主体は同電力渥美火力発電所に離着桟する内，外航船のためのポート・サービスである。

沖合に設置されたシーバース（一点繋留ブイ）には大型タンカーが，構内桟橋には小型タンカーがそれぞれ離着桟する。同所も海岸美で名高い伊良湖岬と近接する風致地区であるために，海面汚染に対する規制は厳しく，オイルフェンスで船体を取巻くなどの配慮をし，離着桟には綱取放しのためのボートの使用を義務づけている。

しかし，独力で離着桟できる中小タンカーにとって，これらの経費を負担することは，不合理であり，経営を圧迫することにもなりかねない。このため，中部ポートサービスでは，これらの使用料を無償とし，海面汚染の防止と岸壁防護をはかっている。

また，同所には陸上給水設備がなく，給水には四日市から給水船の来航を仰いでいるために価格が高いので，一般価格との差額を同社で負担している。公共企業である電力会社が地域社会にサービスするのは当然のことでこれらの措置も同じ趣旨であることとしているが，これらの経費はすべて電力料金に転稼されているのは事実であろう。

なお，シーバースにおける離着桟作業は特定の作業会社に下請させている。同社は知多火力発電所においても同様なサービス業務を行なっているが，ポートサービス業務としての損益は考慮に入れていない。本船がスムーズに離着桟し，海面汚染防止と岸壁防護の目的が果たせれば，それに要する費用は度外視してもよいという発想法である。

ちなみに同所構内に入港する外航タンカーは，月1～2隻で，これに対し作業船員，作業員を常傭していることから考えても，採算は始めから無視していることが分る。

渥美火力は原油の生だきであり，輸入された原油はそのまま同所において電

力化され，一部は備蓄される。前記，製油所の場合と異なり，いわゆる払出し用の小型タンカーの入出港はほとんどない。しかし，不安定な石油需給に備えて，同電力のＣＳＴとする構想があるといわれ，いずれは，その機能を強化することになろう。

同社は中部電力から発電所の管理業務を委嘱され，この業務による収入が，現在では中部ポートサービスのメインとなっているが，ポート・サービス業務として見た場合，同所は渥美半島の突端にあるという地理的なハンディキャップは覆いがたい事実である。

外航船が入港した場合の税関手続，検疫，防疫などは名古屋，豊橋方面に依頼せざるを得ず，この送迎だけでも多くの労力と失費をともなうし，タグボートを利用する場合は，名古屋，四日市方面から呼ばなくてはならないのである。地元で充足できるのは野菜，鮮魚などの船食関係だけといってよい。

さらに，入港船舶が極端に少ない現状においては手数料や綱取放し手数料収入で企業経営を維持することは絶対に不可能といってよいだろう。1隻といえども船が入港すれば官公庁に対する届出義務が発生し，シーバースや岸壁に着桟しようとすればそれなりの作業が要請されるのである。しかも，近接地には，船舶代理店も作業会社もないとあっては，独自で運営せざるを得ず，採算は問題外ということになろう。

(3)　日本石油基地㈱

日本において最初のそして最大のスケールを持つＣＴＳは日本石油基地㈱が鹿児島県喜入町において経営している。同社はいうまでもなく日本石油の子会社であり，広大な港内にはマンモスタンカー日石丸を接岸させるための巨大なバースや払出し用タンカーのためのバースが設けられ，タグボート，作業船，オイルスキーマーなどあらゆる設備が完備しており，船用品会社，作業会社なども網羅されている。

輸入原油を同所に揚陸してプールし，払出し用の内航タンカーによって，日本石油の各製油所に配送するのであるが，同港におけるポート・サービス関係諸経費は，同一企業グループという考え方からプール計算によって行ない，か

かった経費を各製油所に割当てるという形式をとっており，費目別な採算方法を採用していない。

同港は鹿児島港に近く，設立当初は外航船の入港のつど鹿児島港から税関，検疫，保安庁等関係官公庁担当官の来港を仰いでいたが，日本最大の石油会社の経営するＣＴＳだけに，輸入原油船，払出し用内航タンカーの入出港が多く，現在では構内に，税関，保安庁などの出先機関が常時駐在しており，事務処理は極めて合理的になっている。

この点，前述した知多ポートサービス，中部ポートサービスとは異った環境にあり，すべての代理店業務あるいは船舶離着桟業務を他に委ねることなく，自らの構内において，自らの手で処理できる。

しかし，そのためには多数のタグボートや作業船を建造するなど多額の設備投資を行なっていることを見逃してはならない。これらの費用や金利負担を考えると，多くの船舶が入港するといっても，船舶代理店収入だけで経営が健全に維持できるとは，単純に断定できない要素を含んでいると考えられる。

3. 問　題　点

それでは船舶代理店料についてみてみよう。別表の通り，最低は内航タンカー500トン未満の8,000円から，外航貨物船12,000トン以上の89,000円（いずれも近く大幅にアップの予定）にいたるまで，船種，トン数に応じて細分されている。この代理店料は船舶に代わって提出を義務づけられている官公庁関係提出書類の作成と届出，船舶の動静を把握するための事務費などが主な内容である。

綱取放し料，引船料，通船料，通信費などは一応代理店で立替え，あとで請求するという形になっている。したがって代理店経営の基盤はあくまでも代理店収入であり，入出港船の数が経営を左右することになる。（入出港船の少ない港の代理店では引船，綱取放し，港湾運送事業などを兼営し，代理店収入をカバーしているケースが多い）

ところで代理店の最低経営規模はどのくらいなのだろうか。代理店業務は電話が生命であるといわれる。電話で船舶の動静を探り，あるいは港湾管理者と密接な連絡を取合って入港バースを把握する。着桟した船に行って船側と打合わせ，書類を作成して関係官公庁に届ける。こう書くといかにも簡単であるが必ずしもそうではない。

というのは船の入出港は9～5時とは限らない。深夜入港もあれば早朝出港も珍らしくないし，入港する場所も定っていない。遠隔地のバースに着くこともある。乗用車を駆使しなければ能率の上がらない仕事なのである。したがって，最低3名のスタッフが必要ということになる。一人は常時在席し，他は船舶あるいは各方面に出て行かなければならない。

1月に入港船が1隻の場合でも最低3人のスタッフが必要なのであり，少なくとも月間100万円の代理店収入を得なくてはならないということになる。

このケースは内航船の場合であるが，外航船の場合はさらに複雑な業務が要請される。検疫，船員の下船にともなう携帯品の通関，植物防疫，動物検疫（ペットを持ってきた場合等）が加わり，依頼されれば外国船員のガイドまで引受けさせられる場合もある。また，書類の作成にあたっても，内航船より複雑多岐であり，相当の経験を積まなければ仕事を消化できないといわれている。

業務の単純な内航船は2～3隻が同時に入港しても1人で処理できるというが，外航船は一般的にペイできないとされているのである。したがって，主要貿易港における外航船舶代理店は規模が大きいというだけでなく，倉庫業，海運，港湾運送事業などを兼営しており，兼営部門のウエイトが大きい場合も少なくない。

見方によれば兼営部門の収益を図り，経営を安定させるためのサービス部門として船舶代理業を行なっているとみてもよいだろう。

現在の船舶代理店料は別表の通りであるが近く大幅に値上げが認められるものとみられる。要するに人件費の大幅アップによるものであるが，とくに前述のように船舶の入出港が不定であるために，それに対処するための時間外手当

が非常に多い。また，労働量，深夜，休日出勤が多いという勤務条件は労働力確保の上からも多くの問題を提起している。

前述のように全国の臨海地域にコンビナートあるいは単独企業が進出し，これらに入出港する船舶業務を処理するためにポート・サービス企業が相次いで設立されている。これらの中には当初から採算性を度外視して設立したものや，好むと好まざるにかかわらず設立せざるを得ないというケースもあり，中部電力を背景とする中部ポートサービスのように公共企業なるが故に，地域社会への奉仕として給水費までカバーしているケースもある。

一般に臨海地区に進出し，原料輸入等のために自ら繋船岸壁を造成し，付帯施設を建設できる企業はいわゆる大企業であろう。とすれば，入出港船舶に要する諸経費など全社的にみれば微々たるものであり，問題にするほどのものではないだろう。

むしろ，支出増というデメリットよりも，自らの手で代理店業務を行ない，船舶業務を行なうことにより業務が効率的に運営され，公害防止あるいは企業の秘密保持の目的が十分に達せられるというメリットの方に魅力を感じるのは当然かも知れない。

これらプライベート・ポートの経営者にとっては代理店手数料その他は企業繁栄のための必要経費なのである。一つの部門が赤字であっても全体的に利益が計上されれば企業としての目的は達成されるし，そのための必要経費であってみれば，それがどんなに大きいものであれ，許容せざるを得ないだろう。もちろん目に見えない利益も大きい。

しかし，一方において，一般港において船舶代理業，ポート・サービス業は人件費その他の高騰から，あるいは労働力不足から経営難に見舞われている。今回の値上げについて一般港の代理店は強く大幅値上げを主張しているのに対し，プライベート・ポートのポート・サービス経営者は余り関心を示していないといわれる。

出入する船舶が自社船やチャーター船であったり，系列企業の船舶であるケースが多い点からみれば当然のことであろう。一方，船社は値上げはなるべく

低く押さえたいが，プライベート・ポートが自社のものであれば，幾ら高くともいずれは還元される性質のものであるから反対する理由はない。

したがって，一般港における代理店とは，経営基盤は根本的に相違しているのである。

船社あるいは船長の立場から見てみよう。一般港であるA港に入港すれば代理店手数料も綱取放し料も公定料金を徴収されるが，プライベート・ポートであるB港では無料で綱取放しをやってくれるし，代理店手数料も安い。給水料は低額だ，というようなアンバランスが生じる。(逆の場合もある。)

もとより，船は積揚港を指定されているから勝手に港を選択することは原則としてできないことになっているが，内航タンカーなどの場合，冬期の需要期には売手市場となるため，寄港地によっては難色を示すこともある。例えば波浪の高い日本海側の航海，港の施設が不備などのために長時間滞船させられる港などは敬遠されている。

今後はとくに中小船社の場合，ポートチャージの高い港は入港を拒否されるか，何等かの名目で手数料を要求されるような事態が発生する可能性もないとはいえない。(例えば綱取放し料をみると一般港とプライベート・ポートによって大きな開きがある場合がある。)

もちろん，プライベート・ポートの諸チャージがすべて一般港より低いとはいえない。なかには，一般港では原則として綱取放しを必要としない500トン以下の船にも綱取放しボートの使用を義務づけ，料金を徴収しているところもあり，内航船員の上陸を許可しないところもある。

このようなアンバランスは今後何を意味するだろうか。

現在，代理店側（全国船舶代理店協会）では60パーセント近い料金のアップを要求している。これが妥当かどうかは別問題として，今後増加を予想されるプライベート・ポートにおけるポート・サービス業者が手数料の決定にどのような影響を与えるかどうか。

もとより，彼等は代理店収入について深い関心を示していないのは前述の通りである。むしろ，自社の原料，製品輸送を依存する船会社に対しては，料金

の引上げよりは輸送あるいは配船面での配慮を要求しているのである。さらに彼等の母体である大企業は，中小企業である船舶代理店より，日本経済に大きな発言権を持っていることはいうまでもなかろう。

全国的にプライベート・ポート数が増加し，彼等が代理店手数料問題に介入することも近い将来想定され，さらに2つの性格の異る港における諸チャージのアンバランスによる船社の寄港港湾の選択問題の発生も予想されるが，そのために手数料収入にすべてを依存している本来の船舶代理店の存在を脅かしてはなるまい。

料　金　表

（昭和49年7月1日改訂）

1. 船舶入出港代理店事務取扱手数料（邦船基本料金）

(1) 一般船，専用船（内航）

500トン未満	12,000円
750 〃 〃	14,000 〃
1,000 〃 〃	18,000 〃
2,000 〃 〃	22,000 〃
3,000 〃 〃	26,000 〃
5,000 〃 〃	35,000 〃
8,000 〃 〃	44,000 〃
12,000 〃 〃	49,000 〃
12,000 〃 以上	54,000 〃

(2) 油槽船（内航）

500トン未満	8,000円
700 〃 〃	11,000 〃
1,000 〃 〃	14,000 〃
2,000 〃 〃	17,000 〃
3,000 〃 〃	19,000 〃
4,000 〃 〃	20,000 〃
5,000 〃 〃	22,000 〃
5,000 〃 以上	個別協定

(3) 一般船（外航）

3,000トン未満	42,000円
5,000 〃 〃	55,000 〃
8,000 〃 〃	73,000 〃
12,000 〃 〃	81,000 〃
12,000 〃 以上	89,000 〃

(4) 専用船（外航）

100,000トン未満	72,000円
100,000 〃 以上	86,000 〃

(5) 油槽船（外航）

100,000トン未満	72,000円
200,000 〃 〃	86,000 〃
200,000 〃 以上	100,000 〃

2. 適 用 条 項

(1) 本料金は，船舶入出港代理店事務取扱に対する手数料金である。

(2) 本船屯数については総屯，重量屯の内いづれか大なる屯数を料金の対象とする。

(3) 防波堤外碇泊の本船とは，港域内における該港の碇泊本船をいう。

(4) 船舶運航事業者より特に揚積書類（F/L，M/F，B/L作成等）の手仕舞業務を依頼された場合は，別に料金を申受ける。

3. 特 定 条 項

(1) 揚積荷のない臨時寄港船（検疫，バンカー及び船用品の補給，避難，修繕等）にして特に代理店業務の依頼を受けたものについては基本料金の5割とする。

(2) 船主，運航代理店業務の内いづれか一方のみを行った場合は，基本料金の5割とする。

4. 割 増 料 金

(1) 割増料金が重複する場合，基本料金にそれぞれの割増率を乗じて各割増料金を算出し，これらの料金を合算する。

(2) 日・祝日及時間外割増

イ　税関執務時間外の入出港船については各々基本料金の1割増とする。

ロ　但し，日・祝日の0時00分～08時30分及17時00分～24時00分の入出港船の場合は，各々基本料金の1.5割増とする。

(3) 揚積割増

同一港において揚積荷役双方が行われた場合は，基本料金の5割増とする。

(4) 転錨割増

揚積いづれか一方の荷役が2バース以上にわたって行われた場合は，基本料金の2割増とする。

(5) 長期碇泊割増

碇泊期間が7日を超える場合，7日又はその端数を増す毎に基本料金の5割を加算する。

(6) 受取，返船及資格変更割増

船舶受取又は返船及び資格変更業務が行われた場合は，当該事項毎に基本料金の3割増とする。

(7) 邦船主扱外船割増

邦船主扱外国籍船舶については，邦船外航船基本料金の5割増とする。

(8) 特殊船舶割増

ナフサ船，ケミカルタンカー等の特殊船については，油槽船基本料金の10割増とする。

(9) 特定地区割増

イ　防波堤外割増

防波堤外碇泊については各地区毎に割増料金を申受ける。

ロ　冬期割増

北海道地区
東北地区　12月1日より3月31日迄基本料金の2割増とする。
日本海地区

以　上

発展途上国の経済発展と港湾の役割

——特にインドの経済発展と港湾——

米山　譲
（金沢経済大学）

目　次

1. はじめに
2. 経済発展の実情と交通
3. 港湾の整備・拡張とその役割
4. おわりに

1. はじめに

発展途上国は，その経済発展に非常なる関心を示し，また資本の投下を行っているが，各国の経済発展段階が千差万別で，貿易パターンも非常に相違している。しかしながら，世界貿易で占める発展途上国の役割は，予想以上に大きくなってきている。このことは，発展途上国の貿易数量が増大していることに加え，強いナショナリズムにめざめた発展途上国が自国経済の権益の回復と保護とを求めて，自国資源の国有化と外国資本の現地化を促進しようとする動きからも判別しえる。この場合，発展途上国は外国資本の進出について，資源収奪的なものには強く反発してはいるが，自国の工業化達成に助けとなる外国資本をも拒絶してはいないようである。また，海運においても，世界の海上輸送の大半が先進国海運によって輸送されている現状に反発して，発展途上国としては，大幅な海運収支の赤字を埋め自国籍船による自国産品の輸出拡大を目差し，先進海運国と対立している南北問題からも伺い知ることが出来る。

これら諸国は，国連貿易開発会議（UNCTAD）等の多数国間討議の場に

おいて，伝統的な海運自由の原則を旗印にしている先進海運国に対し，①定期船同盟に対する公的介入（ナショナルラインの加入，シェア増大，輸出促進運賃率の設定，適時配船等），②荷主協議会及び同盟との協議機構の設置（公的介入の可能），③トレードシェアの決定（50対50または40対40対20方式の採用），④開発途上国商船隊の設立，拡大（のための自国船優先主義の正当化），⑤有利な船舶輸出信用の供与，⑥港湾の開発（先進国の積極的援助）等を強く要求し，とくに①～③については，国連の場で定期船同盟憲章として条約化すべしとしており，すでに現在このような措置をとっている国もある(1)。このように，発展途上国は自国の経済発展を促進する努力とともに国内交通だけでなく，国際交通の面でもその重要性を認識し自国権益を優先させようという気運が強くなってきている。

発展途上国にとって，国際交通は，その国の貿易発展にとって積極的な役割を果たすものであり，とくに自国の国旗を掲げた外航船の就航によって，貿易が促進され拡大される傾向にある。すなわち，その国の輸入品の価格を実質的に引き下げる可能性をひらき，また輸出品の国際競争力を増す方向に作用するからして(2)，それぞれの国は，きわめて多様な海運政策をもって自国海運の発展を図るよう努力しているのである。しかし，この逆（外国支配を受ける）のケースも十分考えられる。これが先進国に対して諸要求を行うという結果としてあらわれている。

発展途上国の経済発展は，海運・空運という国際交通の発達を火急に必要とならしめ，空運における空港の如く，海運においても，その輸送執行すなわち輸送基礎施設提供活動を行う港を必要とする。経済発展にともなって，物資輸送が大量化して来ると，必然的に，海運における輸送機関の大型化，高速化，専用船化等への促進が絶対的に要請されるが，それにともなって効率的な港湾の整備・拡張が必要とされる傾向が強くなってくることは周知の通りである。

そこで，アジアの発展途上諸国では比較的に港湾開発が進行しているインドでは，第1次5カ年計画以降，港湾が飛躍的に整備・拡張され，先進諸国に比べて，一般的に言われる廉価な船舶輸送を可能とする程度に開発されているか

は疑問視する向きが少なくないが，しかし，1951年以降，今日までに輸送執行における港湾の整備・拡張が碇泊時間を短縮せしめ，埠頭バース当りの能力を高め，船舶輸送の経済性を高めていることは疑いのないところでもあるので，インドの経済発展との関連において港湾の現状を把握出来ればと願うものである。発展途上国の港湾開発を考察する場合に，その国の体制を歴史的に位置づけ，その中での港湾を，あらゆる分野と関連させて，特質づけ，把握することが肝要と思われるが，限りある紙幅でこれだけ大きな問題を取り上げることは不可能に近いので，またの機会を得たい。

注 (1)　山本孝，「西アジア海運事情調査について」(『海運』，昭和49年4月) p. 52。
(2)　増井健一著「交通経済論」(東洋経済新報社，昭和48年) p. 26。

2.　経済発展の実情と交通

先進諸国の経済政策は，第二次大戦後，成長問題と経済計画に重点をおいて，急激な成長を遂げてきていることは周知の通りで，これに対して発展途上諸国は，経済計画を作成し，産業の近代化，経済成長策の促進，所得水準の向上に努力してきたのであるが，経済発展のにない手である，企業家や技術者の不足，社会資本の不足および低所得水準の結果，投資資金が制約を受けて意図した貯蓄を有効に投資するメカニズムの欠如などで(1)，先進国に比して，全体的に経済発展が微増あるいは停滞気味といわれている。このことはインドにも言えることで，そのため工業化の目標が，旧植民地時代の未熟な工業の存在と本来の農業国のうえに作成されるという弱点を露呈し，経済計画と実績に非常な差異を生じさせているのが現状である。

とはいえ，1951年に始まった第1次5ヵ年計画から，1965年までに工業生産（鉱業および電力を含む）は2倍半に増大している。1963年を100とする工業生産指数でみると，1953年の鉱業指数が54であったものが，1965年—107，1969年—119，1970年—105となっており，製造業は1953年の47に対して，1965

年—119，1969年—129，1970年—105となっている（アジア経済研究所，発展途上国経済統計要覧，1973年による）。この間の成長率は年率6.4%であった。この成長率自体は，同じアジアの発展途上国である台湾やパキスタンにくらべれば必ずしも高いとはいえないが，インドの工業の発展水準がこれら諸国よりかなり高いことを思えば，この成長率は着実なものといえる。しかし，最近この成長率に著しいスロー・ダウンがみられる(2)。これは第4次5カ年計画が目標にほど遠い状態で終ったという公式発表に如実に表われている。そして第5次5カ年計画（1974年4月～）は，計画の甘さなど諸般の事情により早くも目標達成が危惧されている。経済成長はある程度の伸びを示しているとはいえ，国民所得の1人当り実質的伸び率が非常に低く，下降気味でさえある。

農業生産が国民生産の半ばを占め，また食糧穀物生産が，国民総生産の40%を占めており，これがインド経済の成長率にいかなる影響を与えているかは明らかである。農業生産の不振→工業生産の低迷→経済余剰の減退→政府収入および民間貯蓄の減少→投資水準の低下→経済成長率の減落(3)といった一連の動きに起因しているといえよう。

経済発展計画実施後の貿易をみると，輸出はわずかながら伸びているが，輸入超過ということが，表1から明白である。

輸出入品目は，輸出がジュート製品，茶および鉄鉱石等で，輸入は機械類，鉄鋼および化学品となっている。数量的（商品別）には表2の通りである。

主要な取引国は，輸出入ともアメリカ，ソ連，イギリスおよび日本で，表1，表2からも明らかなように輸入超過で，国際収支は恒常的な赤字が続き，

表1　インド貿易実績　　単位：100万ドル

年度	1953	1958	1963	1965	1966	1968	1969
輸　出	1,116	1,222	1,626	1,688	1,603	1,754	1,834
輸　入	1,208	1,844	2,477	2,925	2,827	2,510	2,044
総　計	2,324	3,066	4,103	4,613	4,430	4,264	3,878

注　アジア経済研究所「発展途上国経済統計要覧」1973年より作成

表 2　インドの商品別輸入・輸出実績　　単位：100万ルピー

	食料品飲料煙草	非食品原材料	鉱物性燃料	動植物性燃料	化学製品	工業製品	機械類運搬機具	雑製品	特殊取扱品
輸　出	3,789	2,314	95	51	303	6,300	554	631	51
輸　入	3,216	1,767	1,379	296	1,845	2,293	3,927	249	697
計	7,005	4,081	1,474	347	2,148	8,593	4,481	880	748

注　アジア経済研究所「発展途上国経済統計要覧」1973年より作成

表 3　経済5カ年計画産業別比重　　(%)

区分＼計画	第一次(実績)	第二次(実績)	第三次(計画)	第四次(計画)
農業他	14.8	11.7	12.8	15.1
灌漑	16.0	9.2	7.6	6.0
動力	13.7	9.7	14.6	12.7
中小企業	2.1	4.0	2.6	2.3
工鉱業	2.8	20.1	20.1	24.6
輸送・通信	26.4	27.0	24.5	18.8
社会サービス他	24.2	18.3	17.8	20.5

経済発展計画にとって大きな痛手となっている。

次いで，「工業化」を目ざす経済発展計画で注目されることは，交通部門への投資が顕著なことである。すなわち将来の工業開発の基盤となる電力および運輸通信などの基礎産業の拡充に重点を置いていることである。これを産業別比重でみると表3のようになっている(4)。

経済発展にとって，交通が重要な役割を果たし，かつ経済発展により交通は発達するが，輸送執行における港湾にとっても，港と後背地との交通連絡の発達が非常に大きな意義を有している。すなわち，利用し得られる自然の河川水路，低廉な鉄道輸送，更にスピードのあるかつ何回にもわたって反覆運転される交通機関の発達などにより，その領域を拡大する(5)という理由による。

インド経済の発展にとって，交通の整備・拡張が急務とされていたことが，第1次，第2次，第3次計画で最高の比重を占める結果となったものであろう。政府経営の鉄道は，8区域に分割され，全国に輸送網を広げている。経済発展計画実施において，インド政府は鉄道の開発とくに機関車，車輛生産の増強につとめ，機関車，貨車，客車等はすでに国内自給ができ，また鉄道の電化計画も進められている。(6) 鉄道と結び付きの深いおよび鉄道に従属して発展した港は，ビザガパトム港（Vizagapatam）が代表的である(7)。

陸運，空運，通信，内航海運等も経済発展計画につれて，それぞれ発達している。しかし，陸運における後進性が，交通の均衡のとれた発達を阻害しているように思われる。すなわち，1974年春にインド国内のジュート価格が非常に混乱したが，この背景として，インド各地からカルカッタに至るまでの輸送力の不足と鉄道コストが原因とされている(8)。勿論，鉄道輸送が，カースト制度および他の事情により，効率的に行なわれていないとともに，鉄道に替わる代替輸送機関が十分発達していないことを示している。

表 4　インド保有船腹量推移
単位：千総トン

年	隻　数	船　腹　量
1961	273	955
1965	354	1,522
1966	360	1,794
1967	369	1,886
1968	383	1,945
1969	397	2,238
1970	399	2,401
1971	397	2,478
1973	430	2,887

注　日本船主協会「海運統計要覧」1974
海事産業研究所「海運における南北問題」1973年1月，26頁

次いで，外航海運であるが，他の発展途上諸国が定期船部門に進出すると同じ理由で，最近まで定期船部門に力を入れた。その理由とは，不定期船経営がリスキーであるという企業経営上の側面よりも，本来不足の資本を国益の見地から定期船に限定して重点投資する(9)という考え方による。インド保有船腹量も，表4で着実に推移しているのが分る。

船種別保有量（1971年7月1日現在）はオイルタンカー，20隻，28万総トン，オア・バルク・キャリア，33隻，66万総トン，バルク・オイル・キャリア，7隻，20万総

トン，一般貨物船（コンテナ船，貨客船を含む）215隻，120万総トンおよびその他122隻，10万総トンとなっている[10]。経済発展計画では，将来，1979年3月末までに船腹量を現在の290万総トンから960万総トン（その時点での発注量100万総トンを含む）に増強し，積取比率を現在の20%から50%に引き上げる計画である[11]。

しかし，この船腹拡充のための資金調達問題や船員問題（安い労賃にも拘らず，カースト制度の影響を受けて，他国船に比べて船員数が多い，このため国際競争力が弱い）等の解決が急がれている。

注 (1) 長谷川義正「工業化と発展途上国」（明治大学大学院紀要，第8集，45年度）p. 916。
(2) 木村元一，「インド税制と経済発展」（アジア経済研究所，昭和44年1月）p. 83。
(3) 木村元一，「前掲書」 p. 46。
(4) 山上達人，「インドの民間企業」（アジア経済研究所，昭和44年3月）p. 16。
(5) 麻生平八郎，「海運論」（泉文堂，昭和43年10月）p. 12～13。
(6) 外務省アジア局編，「インド便覧」（日本国際問題研究所，No. 14，昭和39年3月）p. 85。
(7) T. S. Sanjeeva Rao; India's and Their Development.(Fairplay, Feb. 4, 1971) p. 51。
(8) Financial Times, (Mar. 30, 1974)。
(9) 発展途上国海運問題研究会，「海運における南北問題(IX)」（海事産業研究所報，No. 95, 昭和49年5月）p. 51。
(10) 発展途上国海運問題研究会，「海運における南北問題」（海事産業研究所報，No. 79，昭和48年1月）p. 26。
(11) 山本孝，「前掲論文」p. 54。

3. 港湾の整備・拡張とその役割

インド経済の発展につれて，物資輸送が増大し，その移動が各種輸送手段を媒介として頻繁に行なわれ，また複雑化，迅速化および大量化してきて，近代的な輸送手段の促進が要請されることについて述べてきたが，市場の拡大とと

もに，国際交通の輸送執行における港湾の近代化が不可欠となる。港湾施設が老朽化し，その取扱い能力が低下した場合，滞船日数が増し，船混みがひどくなると，寄港する船舶の隻数が減少する。かかる状態下では，港湾の役割を果たせず，貿易が不安定となる。ゆえに，インド政府も近代的な港湾への整備・拡張計画に力を入れている。

インドの港湾は，主として大きく主要港と小規模港に区分されており，その港湾の規模あるいはその他の諸理由により，当該港が，連邦政府の財政的規制下におかれて，始めて主要港と公式に認可される。主要港の主たる条件は，遠洋航行船への避難場所が完備していることと，埠頭，貨物の積卸し，積出し用の施設および，後背地との連絡機関である鉄道，トラックなどの設備が完備していることである(1)。これらの諸施設が完備しているかどうかは，船舶の碇泊日数短縮に影響を与える。すなわち輸送機会の反覆性を高め，資本節約をもたらすために役立つし，ひいては低廉な船舶輸送を可能とする。また，港と後背地との交通連絡の完備は，スピードのあるかつ何回にもわたって反覆運転される交通機関などは領域を拡大するのに役立つ。

インドの主要港は，西海岸の北から順に，カンドラ（Kandla），ボンベイ（Bombay），マルマアゴア（Marmagoa），コーチン（Cochin），マドラス（Madras），ビザガパトム（Vizagapatam），パラディプ（Paradip）およびカルカッタ（Culcutta）の８港で，この８港の取扱い貨物量は全体の90％以上に達している。さらに，西海岸のマンガロール（Mangalore）と東海岸のツチコリン（Tuticorin）の２港が港湾整備計画の完成後，主要港に昇格する予定になっている。この８港以外はすべて小規模港として，各州の州政府にその管理がまかされているが，年間10万トン以上の貨物処理を行なっているか，又は過去の貨物取扱い実績が10万トン以上の港は，中間港として区分されている，これに該当する港は22港ある(2)。

ここで，インド港湾の史的発展について簡単にふれると，インド港は19世紀の半ばには，主として内陸港と河口を運航する帆船用としての役割を果たしていた。海外からインド港に到着した最初の蒸汽船はエンタプライズ号（En-

terprise)で,1825年であった。その後，輸送貨物（取扱い貨物）が増大するにつれて，水深および施設の欠陥が目だったが，1869年のスエズ運河開通後，港湾施設の近代化が各主要な港で推進され始めた。1868年～1878年の間に，カルカッタ港の防波堤が完成し，1875年に，ボンベイ港の係船ドック（wet dock）が建設され，カルカッタ港の wet dock は18年後の1893年に完成した。1916年迄に，カルカッタ，ボンベイおよびマドラスなどの主要港で多くの近代的なドックとバースが建設された。コーチン港は，1920年に近代港として整備・拡張をはじめ，1936年に主要港となり，ビザガパトム港は，前述の通り鉄道に従属して発展を続け，1933年に主要港に昇格した。1947年に，パキスタンがインドから分離したのに伴ない，カラチ（Karachi）を喪失したので，カンドラ港が主要港となり，1961年に，ゴアのインド吸収の結果，マルマアゴア港が，第7番目の主要港となった。東海岸のパラディプ（Paradip）港は，オリッサ（Orisa）州に豊富な埋蔵量がある鉄鉱石輸出のための諸施設が，1966年に完成したのに伴ない第8番目の主要港となった(3)。以上の如く，主要8港は後背地の経済構造，人口密度や全体の広さ，後背地との交通連絡網，さらに海外諸港との結びつきによって発展してきたが，インド各港が，その港湾の役割を発揮しだしたのは，正確には第1次5ヵ年計画以降のこととされている。すなわち，経済発展につれ，物資移動の増大が，輸送手段を規定するとともに，流通における合理化，近代化を要請する。輸送執行における港湾もまたその取扱い貨物量により本質的に規定されると解釈される。取扱い貨物量が増大すると，それに対処しうるために港湾の整備・拡張が必然的に要請される。

インド港の取扱い貨物量について少し詳しく，実数を把握してみると，経済5カ年計画当時の1950～51年の取扱い貨物量は1,900万メトリックトンであったが，1968年～69年には6,200万メトリックトンとめざましく増大した。その内訳は5,200万メトリックトンは外航貨物で，主要港の取扱い量は90%以上となっている。しかし，すでに述べた通り，インド国籍船の積取比率は非常に悪く，957万メトリックトン（約20%）であり，残りはイギリス，アメリカおよび他の外国籍船により占められている。他方，1969年における，沿岸貿易の移出入

表 5　主要港の取扱い貨物量　　単位：万メトリックトン

	入港船舶数		取扱い貨物量			1974年迄の推定取扱い量
	隻数	総トン	積卸	積出	計	
カルカッタ	1,409	1,031	40	40	80	147
ボンベイ	2,769	1,862	121	43	164	184
マドラス	1,114	942	30	23	53	104
マルマアゴア	622	662	3	84	87	109
カンドラ	261	215	17	3	20	31
コーチン	1,083	845	37	14	51	70
ビザガパトム	626	705	26	54	80	136
パラディプ	84	98	0.1	12	12.1	42
マンガロール	—	—	—	—	—	20
ツチコリン	—	—	—	—	—	24
計	7,968	6,360	274.1	273	547.1	867

注　India Ministry of Transport and Shipping, Fairplay, Feb. 4 th 1971, p 25.

貨物量はおよそ526万メトリックトンで，大部分の340万メトリックトンは石油である。内航貨物のうち，ドライ・カーゴーは自国の内航船で輸送されたが，石油貨物に関しては，27%が自国タンカーで，残りはボンベイやビザガパトムの石油精製業者にチャーターされた外国タンカーによって輸送されている(4)。主要港の活動状況を1969年3月末の数字で見ると表5の通りで，1974年までの推定取扱い量は，この数字よりも若干少なく推移するものと予想される。今後の取扱い貨物量の予測によると，外航貨物輸送はバルク・カーゴー（石油と石油製品）が75%以上を占め，かつ最大の地位を維持すると予想されている。石油と石油製品の輸入は1968～69年に1,800万トンであったが，1973～74年には2,400万トン，1985～86年には5,900万トンへと増加が見込まれている。他の主要なバルク項目は，肥料（肥料の原料も含めて）である。肥料の輸入は1968～69年の375万トンから1973～74年には675万トン，1985～86年には3,700

万トンへと著増が予測され，他の品目では石炭の伸びが予測され，1973～74年に200万トン，1985～86年には，2,200万トンに達すると見られている。インドの主要な輸出品目である鉄鉱石は，1968～69年の1,500万トンから，1973～74年には2,500万トン，1985～86年には5,800万トンと著増が予測され，1973～74年には，鉄鉱石は量的にみると，インドの外国貿易総量の33%，10主要港のドライ・カーゴーの48%に達すると見られている(5)。このように，経済5カ年計画実施後，貿易および内航移出入貨物の移動が頻繁になり，インド港の取扱い貨物が著増したことにより，また石油，穀物，肥料，鉄鉱石，工業製品の急増による貿易パターンの変化が，港湾の整備・拡張を急務とするとともに，インド経済における港湾の役割を大きなものとした。しかし，再三述べて来たように，国内および外国資本の調達困難に加え，近隣諸国との紛争継続の結果，その影響を受けて，インド経済は必ずしも楽観出来ず，そのため，港湾の整備・拡張計画もスローテンポになり，今後の順調な発展も危ぶまれているのが現状である。

このような状況にもかかわらず，徐々に主要港での設備の拡張が行なわれている。まず，カンドラ，パラディプ両港の主要港としての整備完了，ボンベイのButch島石油ターミナルの建設およびボンベイ近郊のネバシェバ港の完成，浚渫船の増船とカルカッタ港に隣接している Haldia 衛星港整備の進展，マドラス港で6バースの新係船ドックの完成，コーチン港の Ernakulam Channe でのゼネラル・カーゴー用2バースと近代的な鉄鉱石処理施設の完成およびマングロール（Mangalore）とツティコリン（Tuticorin）の新港建設計画等である。さらに各主要港において，ヘビイ・クレーンを含む埠頭や，ヤードクレーンの新設・整備が行なわれている。また，港湾労働者の面においても，事故，災害の救済が遅ればせながら確立し，出来高制による賃金支払制度の確立など能率改善策が実施されてきた(6)。

次に，港湾が良港であるかどうかの判定としての重要な要因としては，水深の問題が挙げられるが，この水深確保計画が，特に第4次5カ年計画で重点的に行なわれ，将来の鉄鉱石輸出著増予測のもと，大型バルク・キャリアー船の

入港が可能となる水深確保が計画されている。この計画によると，ボンベイ港は，ゼネラル・カーゴー用8バースの拡張が予定されている。カルカッタの衛星港ハルディア（Haldia）は Impounded Dock 方式による港として建設されており，1975年末にはコンテナバースを含めて一部開港する予定である。ここは背後に大工業基地を擁する工業港として整備されており，1975年の開港時にはオイルジェッティ（oli jetty），鉄鉱石バース（1時間6,000トンの積荷能力），石炭バース，肥料バース，バルク用フィンガージェッティ，雑貨用バース及びコンテナバース（1,500個のコンテナ置場をもつ鉄道操車場付）の7バースが完成予定である。マドラス港では，最終的には10万トンの大型鉱石船の入航も可能な水深の確保が計画されている（水深35フィート）。すなわち，各主要港の水深については次のような拡張計画が行なわれている(7)。

	現在の水深	拡張計画後の水深
ボンベイ：Alexandra Dock	35フィート	35フィート
Butchcher Island	36	36
Oil Tanker Berths	—	34½
Nhava Sheva	—	40
カルカッタ	26	26
ハルディア	—	39—42
マドラス	31—32¼	35
ビザガパトム	33	38
コーチン	29—30	40
パラディプ	36	42
カンドラ	30	30
マルマゴア	28—30	40
ツティコリン	—	30
マンガロール	—	30

最後に，以上のようなインド港湾整備・拡張施策に加えて，今後海外諸国との取引が活発化することを前提に，コンテナリゼーションとパレチゼーション

の対策と研究も進められ，現に，コンテナー関係施設は Nhava Sheva 港と Haldia港で具体化されつつある。またパレチゼーション対策として，各主要港において，パレット化貨物の荷役作業用フォークリフトなどの機械の整備とパレットの保有が進んでいる。

注 (1) T. S. Sanjeeva Rao, op, cit., p. 51。
(2) Journal of Commerce, (Apr, 5, 1971.). T. S. Sanjeeva Rao, op, cit., p. 51。
(3) T. S. Sanjeeva Rao, op, cit., p. 51。
(4) Journal of Commerce, (Apr. 5, 1971.). T. S. Sanjeera Rao, op, cit., p. p. 51～52。
(5) Journal of Commerce. (Apr. 5, 1971)。
(6) T. S. Sanjeeva Rao, op. cit., p. p. 52～53。山本孝，前掲論文，p. p. 54～55。
(7) T. S. Sanjeeva Rao, op, cit., pp52～53。山本孝，前掲論文，p. 56。

4. おわりに

インド港における取扱い貨物の増大にともなって，主要港を中心に，整備・拡張のための計画が立案され，かつ実施されてきた訳で，先進諸国で進行しているコンテナリゼーション，パレチゼーションの協同一貫輸送の影響を考慮して，インド港では拡充が行なわれている。今後，近代的な港湾への脱皮を行なうに際し，カースト制度や文盲等による影響および社会資本の不足や低所得水準の影響を受けている資金調達を如何に解決するかが大きな問題であろう。

経済発展において，インド港は輸送執行としての，すなわち国内交通と国際交通の接点（ターミナル）としての役割を遂行していると思われる。発展途上国においてはこの輸送執行における港湾としての比重が大きいと推定される。ようするに，世界海運の趨勢として，船主運航会社は，船舶運航の収益を拡大させんがため，船舶運航回転率を改善しようとする。この船舶運航回転率の改善は，船舶それ自体の物理的条件であるより高度化，より大型化とより専用化ならびに，港湾における碇泊日数の短縮によって達成できる。碇泊日数の短縮は港湾能力の増強によって達成できるからである(1)。

かかる場合に，すでに述べてきた如く，先進国港湾に比べて，発展途上国における港湾能力の低下は，船舶の滞船日数を増し，船混みをひどくさせることになり，船舶の低廉な輸送を保障する能力が小さい，その結果，寄港する船舶の隻数が減少することとなる。このような状態では，港湾の役割を果たすことができず，貿易を不安定にし，究極的には，発展途上国の経済に大きな問題となって，悪影響を及ぼす，それ故，輸送執行における港湾の整備・拡張への必要性が要請されることになる。

注 (1)　中西睦，「港湾流通経済の分析」（成文堂，昭和42年）p. 120。

「需要調整型」港湾体系への課題

——港湾機能の転換と港湾投資——

鈴木　暁
（港湾総合研究所）

目　次

1. はじめに—問題意識
2. 経済成長と社会資本不足
3. 港湾における外部不経済
4. 港湾計画にみる港湾機能の特性
5. 需要追随型から需要調整型への課題

1. はじめに—問題意識

港湾と同じ社会資本である道路について，道路交通量の急増に対応して道路の充足が行なわれ，それでもつねに道路の不足が指摘されてきた。つまり道路をいくら建設しても拡大する自動車交通量に追いつかず，道路の交通混雑を解消することは困難である。道路を建設することが交通混雑の解消とはならず，むしろ逆に新しい自動車交通需要を誘発することになる。これから得られる一つの教訓は需要に見合った道路の建設は有限な国土利用の面から不可能であり，いかに交通需要を減らすかが課題となる。しかし道路と自動車との関係における矛盾として，道路（利用）の公共性と自動車の私的所有（とくにマイカー）が両立しないことである。したがって，交通需要を規制することは結局，最大の交通需要者であるマイカーの規制つまり個人消費の自由をも奪うことであり，さらに，交通需要の発生源である自動車生産および販売の抑制までが必要となる。いわば道路と自動車における総需要抑制であり，道路供給に見合った交通量を設定するという総量規制でもある。もちろん，トラック輸送の抑制についても同様のことがいえる。換言すれば，需要追随（需要充足）型の道路

機能に対して需要調整型ということになる。このような考え方は，従来の高度成長下では相入れない発想であったが，最近急速に市民権を獲得しつつあり，論理だけの先行性として否定しえなくなったといえよう。ただし，これらの対策を具体化することは容易でなく，その中で最も大きな発言権を得ているのが公共輸送優先の道路利用で，将来はとくに大都市ではマイカーはすべて公共輸送に切り換えられるともみられている。また外部不経済の社会的費用の内部化も提起されている。

一転して，物流に関して同様のことを考えてみる。物流に必要な港湾への公共投資はこれでよいか。つまり上述の道路と車の関係から得た教訓を港湾に適応してみようというのが本稿の一つの動機となっている。動機のもう一つの側面は，トータルとしての経済成長をどう評価するかに関連するが，少なくとも従来のような高度成長を持続することが困難になったとみられる客観情勢の変化がある。具体的に，脱公害，省資源・省エネルギー時代の産業構造が要請され，成長を抑制するような政策が打ち出されている。これらの条件は港湾にとっては外部要因であるが，その外部要因をふまえて港湾計画（投資）を考えてみたい。すなわち第1に港湾が外部要因の変化に対応せざるを得ないこと，第2に港湾の内部要因としても従来のような需要追随型をパターンとする港湾整備を困難にする条件が多々あらわれていること，第3に港湾という社会資本の側からも産業構造の変化や経済成長のあり方に働きかけていこうというのが，本稿のおもなねらいとなる。したがって，港湾のもたらす経済効果のうち，プラス効果の重要性については周知のこととして，改めて言及せず，マイナス効果（外部不経済）にウエートをおいていくことになる。このマイナス効果はプラス効果を相殺することすらありうるからである。

2. 経済成長と社会資本不足

社会資本の立ち遅れに対する問題は多くの識者によって賛否両面から論じられているが，ここではその特色を述べるに止める。

表 1　5大港における滞船状況

年	着岸船舶隻数(A)	滞船				着岸船舶1隻当り平均待ち時間(C/A)
		隻数(B)	B/A	バース待ち時間(C)	C/B	
	隻	隻	%	時間	時間/隻	時間/隻
1971	62,543	4,767	7.6	174,330	36.6	2.8
1972	66,019	5,079	7.7	204,358	40.2	3.1

注　1973年版『運輸白書』p. 288

1960年代の高度経済成長期を通じて，民間資本の成長に対して社会資本の立遅れが叫ばれ，「国民所得倍増計画」（1960年）では計画の主要目標の第一に社会資本の充実をかかげた。とくに産業基盤的な社会資本の拡充，とりわけ交通通信体系の整備が重要な政策目標とされた。このことは港湾についても全く同様であった。すなわち，国民所得倍増計画の一環として策定された第1次港湾整備5ヵ年計画（1961年～1965年）および港湾整備緊急措置法（1961年）は，経済規模の急速な拡大にともなう公共投資の相対的立遅れへの反省とその回復策として登場したものであり，とくに重化学工業を中心とする産業基盤の強化策の一つとして取り上げられていた。そして，その後第4次港湾整備5ヵ年計画（1971～1975年）まで実施され，なお，港湾施設の不足を解消しえず，港湾における滞船，滞貨が慢性化している。ちなみに72年の主要5大港の滞船状況をみると，滞船1隻当たりの平均バース待ち時間は約40時間となっている。これは滞船解消のために港湾整備を進めても，それを上回る港湾貨物量の増加のため滞船解消に至っていないことを意味する（表1）。

このような港湾における滞船問題は，結果として社会資本としての港湾投資の必要性が強調されることになった。一般に高度成長下では公共投資は民間資本の投資を誘発させる外部効果があるので，公共投資の高水準はかえって社会資本の不足を慢性化させる。したがって社会資本としての港湾施設は，絶対的に不足しているのでなく，民間生産資本に対して相対的に不足していることになり，その意味で公共投資による港湾の拡充は多くの問題を内包しているといえる。

ところで，社会資本の相対的“立遅れ”の根拠として，交通においては港湾

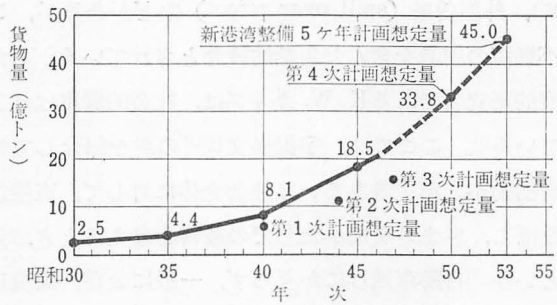


図１　港湾取り扱い貨物量の推移
注　運輸省資料(1973年)

原単位（道路では道路原単位）の低下傾向が問題とされる。すなわち，港湾原単位とは港湾資産を港湾取扱量で除した値であり，その原単位減少とは高度成長下では港湾貨物の伸びに対して港湾投資の伸びが追いつかないことを意味する。また，港湾における交通容量＝施設供給が交通需要（出入船舶と港湾貨物量）に追いつけないという考え方も同様である。つまり，原単位の低下や受入能力の不足が滞船，滞貨の原因とされ，それを解消するために港湾投資額を増加すべきだということである。さらにいえば，港湾貨物量の伸びに合わせて港湾諸施設を整備するということになり，ややマクロ的に表現すれば，経済成長が続く限り，つねに港湾を拡充しなければならない。確かにわが国は貿易立国として，そして何より資源加工型産業構造を軸として成り立っているために，海外資源の輸入と製品輸出のためには港湾の機能拡充は欠かせないものであり，そして，高度成長下では産業政策の中でも輸出振興は重点施策であった。しかし，これからの港湾投資には，このような背景を従来通り強調することは困難とみられるが，詳しくは後述する。

3.　港湾における外部不経済

外部不経済（external diseconomy）という概念は一義的に確立されていないようである。類似の概念として，社会的費用（social cost），外部費用

(external cost)，外部効果 (spill over effect) などがあるが，これらには外部経済と外部不経済の両者を含んだ包括的概念とされている。したがって，社会的費用の代表的研究者であるK. W. カップは，社会的費用は外部不経済と同一でないとしている(1)。ここでは，宇沢弘文氏(2)の説を紹介しておこう。すなわち「ある経済活動が，第三者あるいは社会全体に対して，直接的あるいは間接的に影響を及ぼし，さまざまなかたちでの被害を与えるとき，外部不経済が発生しているという。自動車通行にかぎらず，一般に公害，環境破壊の現象を経済学的にとらえるとき，この外部不経済という概念によって整理される」として，さらに社会的費用については，「このような外部不経済をともなう現象について，第三者あるいは社会全体に及ぼす影響のうち，発生者が負担していない部分をなんらかの方法で計測して，集計した額を社会的費用と呼んでいる」と説明している。また，外部不経済について伊東光晴氏は，マイナスの経済という意味であるから外部負経済という表現を用いるべきだとしている(3)。なお，最近の運輸白書では外部不経済という表現を使っている（たとえば74年版では39頁など)。

ここでは，外部不経済の概念について，あまり立ち入るゆとりがなく，また，その概念規定を主要な目的としているわけではないので，基本的には，上述で紹介した宇沢氏の説明が一般的と思われるので，ここでは「外部不経済」という表現を用いる。いずれにしても，外部不経済といわれる諸現象がわが国で本格的に表面化したのは，高度経済成長の過程であり，時によってはそれは経済成長の速度以上に加速化して現われていることが多い。経済成長に対する反省あるいは警告が今や単にわが国のみならず世界的規模でだされているということは，とりもなおさず，外部不経済の影響によるところ大であるのは周知のとおりであろう(4)。

そこで港湾における外部不経済について，おもに都市交通問題と環境破壊問題の２点にしぼって言及してみたい。なお，ここで示す外部不経済は，港湾機能によって直接現われるのではなく，港湾機能の存在とその拡充によって，より強く表面化するという意味合いであり，港湾独自の現象であるとは限らな

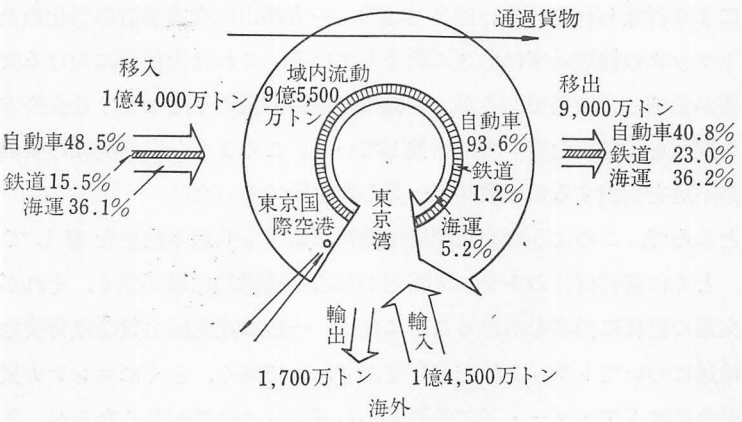


図 2　東京都市圏における貨物流動

注 (1) 貨物地域流動調査及び港湾統計（年報）による。
(2) 1970年度，輸出入は1970年である。
1973年版『運輸白書』

い。これは，たとえば大気汚染の原因が自動車の排ガス，工場等の排煙など複合的要素によることで明らかである。

(1) 都市交通と港湾

今日，大都市における最大の問題は，過密集積によるデメリットとして要約的に表現できる。とくに港湾との関係では，大都市における物流と交通が問題となり，物流量の増大は，一般に人口と経済活動の集積している大都市とその周辺部において顕著となる。とくに，都市と都市を結ぶ地域間輸送においては，高速道路網，フレートライナー，フェリーといった各種の合理化，近代化が図られてきており，地域間の物の流れは，比較的スムーズであるが，これが都市内に入るや，道路やターミナルの不備により，停滞してしまうのが実状であり，都市内輸送の合理化，円滑化こそ早急に解決を迫られる問題であると指摘されている。つまり，大都市では，鉄道，船舶等により都市に流出入する貨物であっても，末端輸送はトラック依存度が高いが（ちなみに72年における東京都市圏の域内貨物輸送量の93.6%はトラックにより，また圏外との発着量においても45.4%はトラッ

クにより行なわれている。図2参照），一方都市内交通事情の悪化のためにトラックの輸送効率は急速に低下している。これは大都市における交通需要が急増した結果であるが，半面で，道路容量の不足つまり社会資本の立ち遅れを「運輸白書」では指摘している。このような交通混雑の要因に道路不足を指摘するのは数年来一貫した主張であった。

ところで，このような交通問題は港湾都市でも共通の性格を有しており，とくに港湾貨物のトラック輸送が都心部通過的色彩が強く，それが都心交通の混雑に拍車をかけることになる。一般に港湾経由貨物は背後地との輸送についてトラック輸送依存度がきわめて高く，とくにコンテナ貨物の場合にはドア・ツー・ドアの要請からトラック輸送が多くなるが，(5) 半面で道路混雑から輸送効率は著しく低下している。横浜港に例をとれば，港湾と背後地とを結ぶ道路が旧態依然であるため，とくに本牧ふ頭のコンテナターミナルとしての近代的な港湾機能が半身不随であるといわれている。しかも最近のコンテナリゼーションは，経済圏の広域化によって物流圏も拡散，スプロール化を招き，都心部通過交通の比重をさらに高めることになる。この通過交通の性格は，港湾と背後地との輸送において，都市内交通は単に通過的機能を果たしているにすぎないということであり，港湾が都心部に立地しているという地理的条件のハンディキャップをも負っている。

このような通過交通によるデメリットは，都市機能を阻害するのみならず，騒音，排ガスなどの交通公害として現われ，さらに生活環境にも入り込んでいる。そのため，とくに港湾都市においては，限界を越える物流の通過は都市にとって港湾の存在そのものが負担となりかねない。その意味でも，これからの大都市における港湾は，従来の生産と物的流通重点から生活優先への指向が望まれるのは当然であろう。ちなみに東京都では，これからの東京港は東京圏のもつ膨大な物資輸送需要のうち，できるだけ東京港で取り扱うことが合理的な貨物に限定して，港湾整備（港湾再開発を含む）を行なう方向を打ち出している。この考え方は，過密都市における

今後の港湾のあり方を示唆したものといえよう。また建設省によって進められている東京湾環状道路建設に対する東京都や横浜市の消極的態度にも同様のことがいえる。

(2) 港湾と環境保全

一般に開発の概念には，経済的波及効果とともに破壊的機能が表裏一体として作用するといわれるが，港湾開発もその例にもれない。とくに地域開発拠点として整備される港湾の場合には顕著にあらわれる。「運輸白書」によると，「戦後の港湾投資は，産業の発展を支えるため，あるいは外国貿易を伸長させるためのインフラストラクチャーとしての港湾の整備に重点がおかれ，産業及び貿易の振興に大きく寄与してきたが，その結果，港湾に集積した人口，工場に起因する水質汚濁，大気汚染，廃棄物の増大等港湾における公害の発生，環境の悪化が著しくなり，環境保全に対する対策の確立が急務となっている」(「運輸白書」73年版309頁) と指摘している。これに対して，運輸省は環境保全の事業実施と法制の整備を行なっていくとして，法整備については，74年4月に港湾法等の一部改正を行ない，港湾の環境保全のために港湾管理者の権限強化等が盛り込まれた。

ところで，港湾開発と臨海工業地帯の整備は，その周辺地域と水域の自然を破壊する恐れが強いということについて，「一度破壊されるとその復元には長い時間と莫大な経費を必要とする。したがって，当然，日本の限られた水際線を利用する新しい港湾の建設に際しては，科学的な既存植生図をすべての調査計画に先行して作成させる」[6]べきだという，生態学的あるいは植物学的視点からの警告にも耳を傾けたい。すでに巨大都市の港湾では，港域はもちろん，港湾内まで“死の海”化している例が多いことを思うと，地方の開発拠点港湾の整備には，長期的視点から上述の問題を十分配慮すべきであろう。経済的側面では，地域開発は経済的なプラスの効果だけで測るのでなく，マイナス効果をいれて総合的に判定しなければならず，ある意味では，開発が始まってからでは遅すぎるので，予測される外部不経済の程度によっては開発を中断すること，さらにいえば開発を

しなくてすませる政策も要請されよう(7)。

注 (1) 宮本憲一『社会資本論』(有斐閣, 1967年) p. 185

(2) 宇沢弘文『自動車の社会的費用』(岩波書店, 1974年) p. 79～80

(3) 伊東光晴『現代経済を考える』(岩波書店, 1973年) p. 113

(4) たとえば,『成長の限界――ローマクラブ「人類の危機」レポート』(ダイヤモンド社, 1972年) あるいはその日本版ともいわれる産業計画懇談会編『産業構造の改革』(大成出版, 1973年)など参照

(5) 『輸出入コンテナ貨物流動調査報告書』(外貿埠頭公団等, 1973年)によれば, 主要港における輸出コンテナの77.3%, 同じく輸入の89.9%がそれぞれトラックまたはトレーラーによって輸送されている。

(6) 宮脇昭「港湾の発達と緑の環境創造」(『港湾』1973年3月号)

(7) 中央公害対策審議会防止計画部会中間報告 (1974年6月) の環境影響評価 (環境アセスメント) に関する運用指針によると, 「地域の環境保全に係る施策は, 経済成長, 産業構造, 資源問題等に係る国の基本的な施策と密接な関連を有するものであるが, これらの諸問題は, 環境影響評価以前の問題として, 検討の対象から除外する」という考え方を示している。

4. 港湾計画にみる港湾機能の特性

(1) 港湾計画と貨物需要予測方法

港湾計画とは, 狭義には港湾施設の計画で, その施設とは港湾の基本施設 (水域施設, 外かく施設, けい留施設, 臨港交通施設) および機能施設 (荷さばき施設, 保管施設) のことをいい, また広義には, 港湾整備5ヵ年計画のように国の経済計画としての投資計画として位置づけられている(1)。

港湾施設の投資規模は, 港湾取扱貨物量の推計によって決定される。すなわち, 目標年次の各種の経済指標から貿易の量を算出し, 国内海上輸送量を推計し, 港湾で取扱う貨物量を算出する。次にこの取扱貨物量に見合った港湾施設の資本存在量を決定し, その目標年次までの投資規模を算出する。相関させるべき経済指標は, おもに政府の目標年次経済計画が採用

されるが，これには人口，国民総生産，鉱工業生産額，外国貿易の規模などが基本となる（内貿港の場合は外国貿易量が配慮されないのは当然である）。以上は，外貿港の全国的規模の推計であり，政府の経済計画（たとえば，1960年の所得倍増計画などの中長期計画）に直接規制される。このほか，必要によって，各地域ごとの諸経済指標も推計値として採用される。これら推計に必要な指標は，多ければ多いほど正確な推計結果が得られるとは限らず，また，指標の種類が多いほど逆に相関式が複雑になるなどの欠点もあるといわれる(2)。

このような港湾計画の特色は，貨物需要予測によって規制されるものの，より基本的には貨物量の伸びが経済の規模によって決定されるので，港湾投資の規模は従来高度成長を反映して，必然的に高水準に設定された。貨物需要は本来，港湾の存在に直接規制されず，むしろ，貿易や産業の生産規模を反映して現われる。つまり港湾機能の性格は産業資本の生産，流通過程に対して“受皿”的機能を果たしており，産業基盤港湾として整備される。したがって，貨物需要に見合った港湾投資が必要であることを意味するので，需要増が続く限り，港湾機能はつねに拡充されることになる。だから高度成長期における港湾の公共投資は産業資本に対して立ち遅れがつねに指摘されてきた。需要が先行して，供給が後追いするという意味で“社会資本追いかけ型”投資ともいわれた。したがって，このような港湾投資はいわば“需要追随型”ということができる。1961年から第4次にわたって策定された港湾整備5ヵ年計画はつねに予測を上回る貨物量を達成して，実施の中途で計画を全面改訂する必要に迫られるほどであった。

(2)　港湾機能の特性

港湾機能の特性をみるにあたって，港湾流通の生産関係を簡単に紹介してみる。柴田悦子氏は「港湾は，交通手段としてその通路の一部に属する。鉄道線路や駅が鉄道資本の生産手段の一部として機能すると同様に，港湾は海運資本の生産手段の一部を形成する」(3)と規定している。つま

り，港湾基礎施設は，船舶によって海上輸送される貨物の量と質によって規制されるのであり，あるいは海上輸送手段である船舶によっても規制される。つまり貨物の量と船舶の大きさが港湾の規模を決定し，またそれらの質が港湾機能に変化を与える。輸送革新の担い手として登場したコンテナ輸送は，ドア・ツー・ドアの一貫輸送のために海陸輸送の接点である港湾機能に質的変化を与えたが，これはむしろ港湾荷役の合理化そのものをねらいとして採用されたことを意味する（もっともわが国の場合には米国海運資本の要請という“外圧”も無視しえないがここでは立ち入らない）。したがって端的に表現すれば，港湾の歴史は，船舶の進歩によってもたらされたものであり，逆に港湾の進歩（技術革新）が船舶の進歩に先行することができないことになる。そのため，船舶に代って登場するといわれるホバークラフトの場合には，一貫輸送の目的をさらに高度に達成するとともに，今日のような港湾機能は否定されかねないともいわれる。

ところで，港湾の施設には，岸壁などの基本施設と上屋などの機能施設からなっているが，これらの港湾諸施設の建設には巨額な投資が必要とされ，原則として公共資本によって整備される。公共資本とは国家資金と港湾管理者＝地方自治体の資金のことであるが，外貿埠頭公団のコンテナふ頭の整備には民間資金が導入されるほか，民間の専用ふ頭も土地埋立造成を除いて大部分民間資金が投入される。港湾施設が公共資本によって建設されるのは将来の貨物需要を予測しているために先行投資として投資規模が巨額に及ぶことが主因である。それは，港湾における貨物需要の波動性を吸収すべくそのピーク時を想定しているとともに，ピーク時以外における施設の遊休化費用負担分が含まれることになる。この他に施設の保全，改修などもある。これらの社会的空費部分の大半は，社会的費用として国家によって負担されることになる。したがって，これが公共資本たる故でもある。

(3) 港湾投資と港湾管理者

港湾整備の主体は港湾法では港湾管理者にあるとされるが，実質的には

国の計画が前提となっており，「極端にいえば，港湾の計画は国が実行しているともいえる」(4)のである。

それは，第1に，港湾機能の経済的波及効果が広域化しているとともに，外国貿易や産業政策という国家的経済政策と一体的に推進されること，第2に，港湾への投資規模が巨額であるために地方自治体の財政負担力ではまかないきれないという地方財政の制度的問題――などの影響によるものである。ちなみに第4次港湾整備5ヵ年計画（1971～75年度，事業費21,000億円）の第2年度にあたる72年の港湾施設事業費は2,655億円で，このうち国費は約50%を占め，それでもなお，港湾管理者財政は慢性的赤字を続け，地方公共団体の一般会計からの補塡が71年度においては主要8港全体の収入の57%にも及んでいる。

港湾管理者財政がこのように赤字を続けているのは，地方自治財政の制度にも問題があるが，より直接的には管理者としての業務量が多岐に及んでいる半面で，収入源たる港湾料金（施設使用料）が公共規制を受けて低水準となっているところに問題があるといわれている。

注 (1) 宮崎茂一『港湾計画』（海文堂，1967年）p. 6～7
(2) 宮崎茂一『港湾計画』および長尾義三『港湾工学』（共立出版，1970年）
(3) 柴田悦子『港湾経済』（成山堂書店，1972年）p. 15
(4) 宮崎茂一，前掲書 p. 9

5. 需要追随型から需要調整型への課題

以上でみてきたことは，港湾計画のパターンが需要追随型であることを特色の一つとして位置づけたものであるが，それは，港湾機能の特性に起因するとともに，わが国の経済成長政策の必然的結果でもあった。

需要追随型投資に対する対比概念としては需要調整型あるいは供給主導型投資が考えられる。この発想の背景として，第1に港湾を取り囲む外部条件の変化，つまり経済成長を困難にしている一般的条件，第2に外部条件に規制され

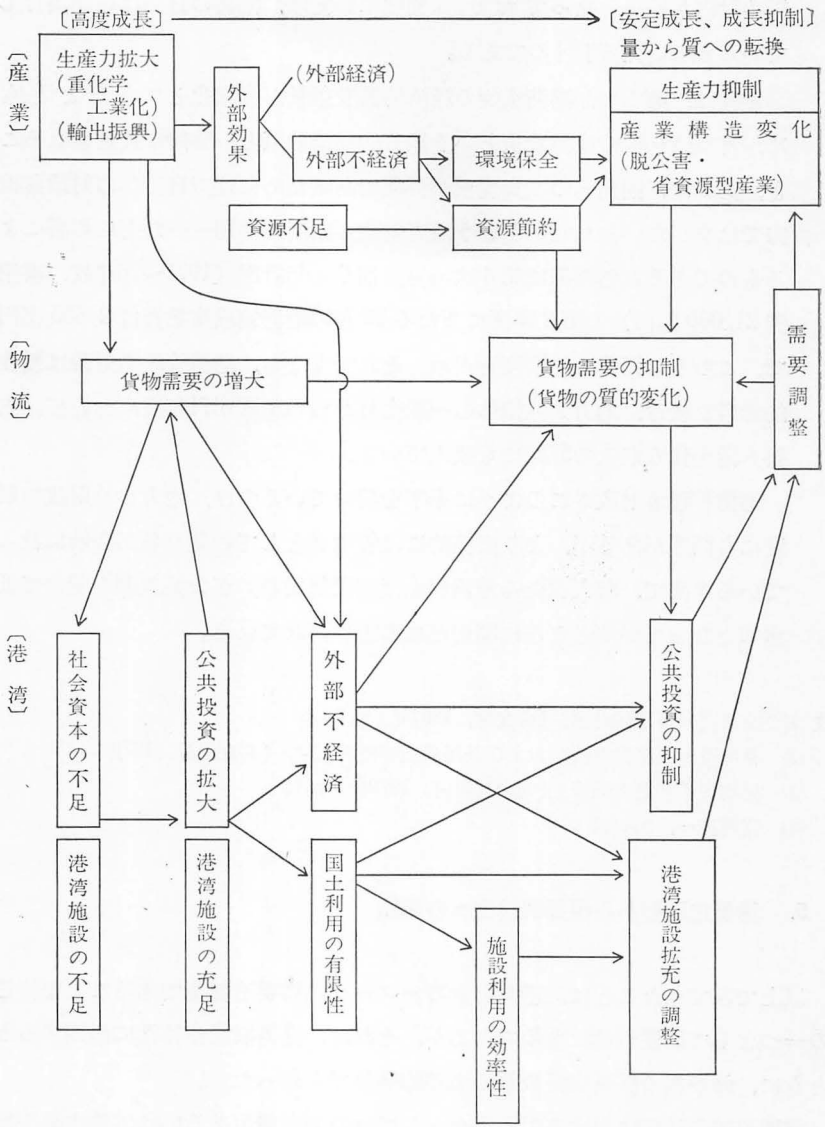


図 3 モデル図

注 この図は本論構成の考え方を図式化したものであるが，あくまで私見による暫定的なものにすぎない。

つつも港湾の内部条件の変化および港湾から外部条件への働きかけ――ということに便宜上分類して考察してみる。

(1) 外部条件の変化

これは経済成長を続けていくことが困難になった理由をあげるだけで十分理解されうるものである。公害，環境破壊など外部不経済要因が第1にあげられ，第2に資源，エネルギーの枯渇に伴う問題，第3に以上の1，2の問題に対処すべく，省資源，省エネルギー型産業構造への転換，あるいは脱公害型産業立地への志向。これらを集約化して経済発展の“量から質”への転換，あるいは成長抑制への要請という図式が想定される。産業構造の変化は当然貿易構造にも変化を与える。たとえば，資源消費型産業は外国に立地されることが要請され，重化学工業品中心の輸出構造も変容し，二次加工品の輸入が増加し，輸出は技術集約型あるいは知識集約型商品の比重が高まるといわれる(1)。

(2) 内部条件の変化

以上で述べた経済環境の変化を港湾ではどのように受け止められているか，あるいは環境変化をいかに受け止めるべきかについて考えてみる。まず経済環境の変化は当然貨物需要の量と質を変えていくことが指摘できる。港湾貨物の場合には貿易構造の変化が直接的に影響を及ぼす。

この量と質の関係に関連して，需要予測の数値の数量と金額の対応関係について次のような指摘があるが，それは港湾貨物にも適用されるといえよう。すなわち「いわゆる経済統計は貨幣価値をもって標示されることが多い。その場合の物価変動による差異はもちろん，さらに付加価値をもって標示される場合はわが国産業の付加価値上昇のすう勢は，付加価値1単位当り輸送貨物の軽量化を意味する。このことはわが国の国民総生産に対する輸送量の弾性値を低下させる要因となる。さらに関連していえば，将来に予想される国民総生産における三次産業部門のウエートの増加は上記と同様の要因となり得る」(2)。

次に港湾整備計画の基本となる貨物需要予測との関係でみると，従来の

予測数値には原則として経済成長を抑制する要因がなかったので，経済成長と貿易の伸びに見合った貨物量が想定された。その意味で貨物量の規模とその伸びが高水準に設定されるのはむしろ当然であった。しかし，これからの需要予測にはすでに述べた外部不経済など成長を抑制するような要素を当然配慮されるべきであるということである。もっとも，外部不経済の社会的費用を需要予測数値として計量化することは困難であるといわれるが，仮りに困難であるにしても，需要予測の伸び率を高水準に保てる要素たり得ないことは必至であろう。

以上のことは，港湾に求められる機能にも大きな変化をもたらすことになろう。従来いわれてきた社会資本の不足論は港湾貨物需要とその供給との関係で問題とされ，そのため産業基盤強化の港湾投資が急がれ，貨物需要の先行性に対していわば“後追い投資”であった。これを需要調整型では，港湾貨物需要そのものを規制するように港湾の側から積極的に働きかけるということであり，さらには貨物の輸送需要発生源たる生産活動に対しても抑制的に働きかけようという考えである。港湾が需要に対して受身的姿勢から逆に能動的姿勢に価値転換を図っていくことになる。

この考え方は，政府の景気調整策として行なわれる公共投資抑制策と同様の効果を意図している。これは今日の総需要抑制政策にみられるように一時的な政策であるが，ここでは，長期的視点から交通運輸政策として見直してみようということである。つまり港湾という公共資本の側から省資源，脱公害型産業と経済成長抑制の方向に側面から寄与しようということでもある。さらにいえば，これからの港湾計画（投資）は港湾貨物の総需要を港湾の側で規制して，経済の発展を図っていくということになる。このような考え方は何も港湾だけでの議論でなく，道路などを含めた社会資本全体の問題でもあるということである。

すでに運輸省でも，運輸省が71年に策定した「昭和60年(1985年)の総合交通体系」を全面的に見直して，省資源・省エネルギー時代の“需要調整型”の交通体系を確立し，これに対する誘導行政を打ち出す方針で検討を進めている。

これは運輸政策審議会の総合部会でまとめられるが，“需要調整型”はこれからの交通政策でも市民権を得ることが期待される。

注 (1)　このような産業構造の変化については，前掲『産業構造の改革』に詳しく提言されており，また最近では産業構造審議会が省資源型など新しい産業構造の方向づけを行なっている。

(2)　田野稔・岡田博「輸送の成長と循環」(『輸送展望』1973年10月号)

＜付記＞

紙数の都合で，具体的論証および「需要調整型」港湾への方法論が欠落するとともに明確な結論を出し得ずに終ってしまった。それは本稿の論理的構成力の不十分さを示すことにもなると思われるが，あわせて今後の課題としたい。

ハンブルグ港の労働事情

山　本　長　英
（大東港運）

目　　次

1. はしがき
2. ハンブルグ港と G. H. B
3. G. H. Bの業務内容について

1. はしがき

ハンブルグ港では港で働く労働者の調整を図るためG. H. Bの制度を設けているほか，全ドイツ港湾の作業のあり方，方向づけおよび労務賃金の取きめ等を実施するため「公共事業輸送交通労働組合」が結成され活発な活動が続けられている。この組織内にはすべての港湾企業が加盟することを義務づけており，従ってドイツ全港湾における最高機関として円滑な運営が行われている。このことがドイツ港湾にストライキが発生しない大きな要因となっている。以下G. H. B の資料により詳細に述べることとする。

2. ハンブルグ港と G. H. B

ハンブルグ港においてはG. H. B（Gesamthafenbetriebs Gesellschaft. mbH）という架空の会社を港湾労働者の調整のため活用している。このG. H. Bは1936年当時既に存在していたが，これは昔の国家社会主義政府が立案した法令により，設立されたものである。またG. H. Bは英国における中央労働局の地方局と殆んど同様の任務を有するものである。このような国家社会主義政府の法令は，使用者と従業員間の協力関係を強制的に進めたものの，双方に自治権を与える処置はとらなかった。本制度は港湾作業の公平かつ適切な配分を確保するとともに，常時就労場所の変更がある数多くの港湾労働者（日雇）に対する社会福祉を達成するために，必要欠くべからざるものであった。何となれば，日雇労働者の多くは生活上の不安感から政治に対する不満を訴え，紛争を惹起することがしばしばあったが，法令に基く社会福祉政策が，彼等にとって真に重要なものであると理解されたからである。このようなことから民主的な基礎の上にたったG. H. Bの復活は，使用者のみならず従業員を含めて双方が歓迎したものである。この結果労使双方からの要請と地方職業紹介所の支持により，ドイツ国会の下院はG. H. B設置法を通過させたわけである。本法の施行は全く任意なもので，1947年に公布された英国の法律と

は大きな差異がある。何故なら本法は地方の事情を十分考慮に入れ，それに必要な基幹条令を制定して，地方組織に一任するという根本方針のもとに国会を通過したものであり，現存する他の法律が侵害されないよう任意的な法の適用となっている。本法の規定によれば，港湾労働者の50％をG. H. Bの要員とすることに賛成のこと，これには労働組合の代表も同じく賛同することが応用されなければならないこととなっている。もう一つの条件はすべての港湾企業がG. H.Bの設立と同時に強制的に会員となることが義務づけられた。この結果G. H. Bの設立に関しハンブルグ港の使用者側は満場一致これを採決しあわせて労働組合との協定も締結をみた。ハンブルグ港のG. H. Bは，当該港以外の各ドイツ港湾のG. H. Bとは無関係で，それぞれ独立した機構である関係上，わが国の各港湾にみられるような複雑な組織とは異なり，従って港湾全体の中央組織をつくる考え方はでてこない。

次に全ドイツ港湾の作業方法及び労務賃金等を解決するために，「公共事業輸送交通労働組合」が結成されている。使用者側はこの組合と交渉するため，1933年社会主義政府により設置されたGERMAN・SEABOARD・E. V の組織を改造のうえこれに対応せしめることとし，この組織のなかにはすべての港湾企業が加盟することを義務づけている。この組織は最高の機関としてドイツの全港湾に適用される賃金の決定を委任されている。従って現在労務賃金と社会福祉費については，すべての港湾でムラなく統一的に適用されているこの方法はドイツの全港湾におけるストライキの防止に大きな役割を果してきた。このように統一された賃金表の適用は，各港に設置されている G. H. B 組織のあり方に関し，あまりかけはなれた考え方がもてないという関心を寄せることになる。この考え方は社会的連けいという立場にたった合同勧告により実現されるであろうし，またこの勧告は法律面での強制を意味しないことであり，それ故にドイツ港湾全体ではなく，ハンブルグ港をその例にとり説明するだけで十分に事足りると考えられる。使用者と従業員との間に締結されている協定はG. H. B の運営を監督するため使用者側から5名，従業員代表として5名を選出し，二元的なしかも平等な委員会を設置した。これらの委員のなかから公正な選挙のもとに議長が任命される。本委員会は労働者の配置，荷役作業の実施に当り就業規則が守られること，及び従業員として使用者に対する義務の遂行と権利の主張に関し従業員の質の向上と生活の安定を図ることについて，これらを監督することがその業務の主なものである。また本委員会としては，港湾労働者数の適正なプール化を決定する。これは労働者の解雇と採用のための調整を図るため，港湾労働者数の適正なプール化を決定することとしている。このことは私企業における常用労務者の雇用，解雇とは無関係である。なおこのほかに委員会としては，港湾作業の範囲を決定し，この範囲内で荷役を遂行している使用者側グループの名簿を備えることになっている。

このように本委員会は大きな力を保有しかつ圧力を行使できる仕組となっている。何故ならば本委員全員が無報酬で奉仕しているからである。G. H. Bの一般管理費，労務配

置センター及び社会福祉の遂行等については，当然経費を必要とするが，これらの費用は使用者側の負担である。このことは労使双方の協約に明確に規定されている。前述の通り使用者はすべての経費を負担する責任があるため，経済的な管理は完全に使用者側の手中におかれている。もしも管理費のコストが上昇した場合G. H. Bは使用者側が納付する資金の百分比を高くする権利がある。

3. G. H. B の業務内容について

(1) 委員会の要請に基づき労働者の割当てを行なうとともに，使用者側とその従業員との協約を締結する。また作業の怠慢，もしくは作業が完了する等の理由で労働者解雇の通告等を委員会を代行して実施する。

(2) G. H. B要員といわれる日雇労働者，即ち私企業に常用として雇用されていない者に対する就労の機会とその配置を行なう。

(3) G. H. B要員に対する賃金の支払は，各ステベ会社が発行するタイムシートによって行なわれる。

(4) 現在G. H. B要員は，賃金タリフにより常用労働者と同格の社会的権利をもっている。従ってステベ会社がその常用労働者に対して支払う賃金と休日，賞与，病気手当，年金等は全く同一でありG. H. Bはこれらの実態を検査する権限がある。

G. H. Bは特に上記任務遂行のため十分な資金を準備する責任があるためこれが不足する場合は，前述の通り徴収額の引上げを行なう。また本委員会は港湾作業を調整するため，労使双方の協約中に規定されている条項を有効とするため，政府労働局の承認を得ることをその任務としている。本規則は使用者側と労働者双方の誓約ともいえるものである。G. H. Bは登録されているマンパワーが不足する場合は，現在職のない労働者が港湾労働者として雇用されることを地方労働紹介所に要求する資格がある。ここで注意すべきことは私企業が必要とする労働者の募集を直接労働紹介所に求めることは許されず，また労働者自身としても一旦紹介所を通じた以上直接私企業に対し雇入れを求めることはできない。私企業は必ずG. H. Bを通じ労務の調達を行なわなければならない。このため委員会は労働者数のコントロールを確実に実施するため港湾労働者登録票の所有者に限り港湾地域で稼働できることを規定している。

従って本委員会は必要に応じ港湾労働者登録票を検査するため各就労先の立入り検査を行ない秩序維持に努めている。このようにG. H. Bのシステムは港湾労働者の公平な配分を確保しているが，このためには利用し得るマンパワーが十分に確保されていなければならない。従ってこれに必要な保護の保証が与えられることは当然である。過去においては短時間労働が多く，ために労働者に対する個々の雇用は1週3日程度のことが度々あった。このように港湾労働者に対する経済的な保護対策確立への希望は，第一に最低賃金制度の確立であった。現在は英国並びに他の外国の港湾における協定とほぼ似か

よったもので実施されている。またこの協定中には優れた安全規則を定め，必要に応じ絶えず改善の方向づけをしている。従って今日におけるG. H. Bの要員は常用労働者と同じ待遇で各作業について，正常な支払が完全に保証されている。かかる行政面での成功は高く評価されておりハンブルグ港における荷役面での不備は殆んどみられなくなった。更に社会的，行政面での分野で最も著しい改善は，1948年ドイツ通貨が改革された後のことであった。

(1) 昼間作業における最初の基本賃金は7. 60DMであったものが33. 50DMに増額された。これは340% 以上の上昇である。また正常の週間作業が48時間から40時間（17%）に減少したためこの計算によると430% という大幅なアップ率である。

(2) 特別作業員とフォアマンのエキストラ・チャージは基本賃金と別個に数倍増加し，現在13%に達している。時間外手当についても25%から50%と上昇した。また第2と第3作業日シフトの割増金は，日曜日の作業と同様数倍増額されることとなった。

(3) 病気，事故等に起因する不稼動の場合は，病気給付金と平均賃金の差額100% が6週間に亘って支給される。6週間後についての病気給付金は家族中子供の員数によって異るものの，税込み75%から85%の間で支給される。（90%～95%のネット収入となる）

(4) 作業日と偶然重なる休祝日については休日手当が支給される。主休日の前日，最初のデー・シフト（例えば新年，イースター，5月1日，キリスト降誕祭，クリスマス各々の前日をいう）は，5½時間の稼動でその全額が支給され，土曜日の稼動はデー・シフト5¾時間で全額が支給される。

(5) 港湾要員の勤続年数によって定められている年次休暇は，数回に亘る交渉の結果15日から25日に延長された。この年次休暇給与は基本賃金のみではなく，臨時報酬，半端作業，割増金等を含む前年度所得の平均により計算されることとなった。但し休日に対する最低賃金は正常のデー・シフト＋25%である。

(6) 老令年金については，賃金追加協定に基き国家年金以上の金額が支給される。

参考　ハンブルグ港における港湾労働者の雇用数は次の通りである。

約9, 500名（私企業雇用の正規常用労働者）

約1, 300名　G. H. B要員（日雇）

約3, 000名　ハンブルグ港湾埠頭倉庫管理会社（H. H. L. A）常用労働者

参考　ハンブルグ港賃金表

LOHNTABELLE FÜR DEN HAFEN HAMBURG

（1971年11月1日）

Stundenlohn (時間給)	DM 6.63
+6.5% W+D	DM 7.06
+13%	DM 7.49
+25%	DM 8.29
+35%	DM 8.95

Schichtlöhne (シフト賃金)

	montage bis freitags (月曜—金曜)			sonnabends (土曜日)			sonntags (日曜日)	
	I. Schicht	M. u. II Schicht	III. Schicht	I. Schicht	II. Schicht	III.u※IV Schicht	I. u. II. Schicht	III. u.IV. Schicht
DM	49.73	55.68	61.01	38.12	44.07	45.41	52.17	59.46
+6.5%	52.95	59.29	64.96	40.60	46.94	48.36	55.56	63.32
+13%	56.18	62.90	68.93	43.07	49.79	51.31	58.94	67.18
+25%	62.18	69.62	76.28	47.67	55.11	56.78	65.23	74.34
+35%	67.13	75.16	82.36	51.46	59.49	61.30	70.43	80.27

Freiwillige Arbeit am Sonnabend (土曜日における個人自由意志による労働)

	I. Schicht	II. Schicht	III. u. IV Schicht
DM	41.07	47.02	48.36
W+D	43.57	49.52	50.86
+13%	46.41	53.13	54.65
+25%	51.34	58.78	60.45
+35%	55.44	63.47	65.28

Für Doppelschichten ist ein Zuschlag von DM 6.62 zu zahlen
(ダブルシフトには6マルク62プエニヒの割増金が支払われる)
※独語 UND 英語 AND

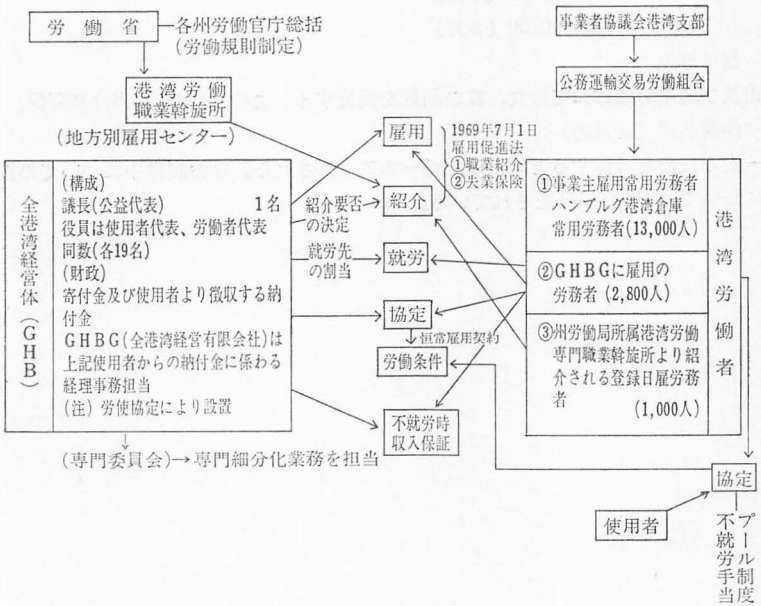
Überstunden montags bis freitags (月曜—金曜までの超過時間)

	I. Schicht			II. Schicht			III. Schicht		
	1 Std	2 Std	3 Std	1 Std	2 Std	3 Std	1 Std	2 Std	3 Std
DM	9.95	19.90	33.41	11.13	22.26	36.61	12.20	24.40	36.60
+6.5%	10.59	21.18	35.58	11.87	23.74	38.98	12.99	25.98	38.97
+13%	11.24	22.48	37.74	12.59	25.18	41.36	13.79	27.58	41.37
+25%	12.44	24.88	41.77	13.92	27.84	45.77	15.26	30.52	45.78
+35%	13.43	26.86	45.10	15.03	30.06	49.42	16.47	32.94	49.41

sonnabends（土曜日）

	I. Schicht			II. Schicht			III. u. IV. Schicht		
DM	10.28	20.56	30.84	11.76	23.52	35.28	12.09	24.18	36.27
+6.5%	10.58	21.16	32.09	12.06	24.12	36.53	12.39	24.78	37.52
+13%	11.61	23.22	34.83	13.29	26.58	39.87	13.67	27.34	41.01
+25%	12.84	25.68	38.52	14.70	29.40	44.10	15.12	30.24	45.36
+35%	13.86	27.72	41.58	15.87	31.74	47.61	16.32	32.64	48.96

参考　西ドイツにおける港湾労働関係機構（1950年連邦法「港湾労働者に係る全港湾経営体（G. H. B）創設に関する法律より。　例：ハンブルグ港）



(1)　G. H. B に雇用される労働者は定数を策定することを規定しているが常時不足となっている。

(2)　港湾労働者の資格を得るためには先づ警察の無犯罪証明書が必要である。

(3)　不就労時における収入保証は週の第一日目が平均賃金の¼，次の日より全額支給となる。

(4)　雇用条件

1. 雇用についてはグループ別と輪番制があるが異議の申立てはできない。
2. 雇用の順序は船内，沿岸，倉庫，バージ，フォアマン，掃除夫となっている。
3. 就労時間は週40時間（5日制）である。

(5) シフト制

1. 月曜—金曜0700—1500（60%）
   1500—2300（30%）
   2300—0700（10%）
   例外として1300—2100
2. 日曜・祝日0700—1300（50%）
   1300—1900（40%）
   1900—0100（5%）
   0100—0700（5%）

(6) 福祉厚生

市及び使用者団体にて給食，救急訓練を実施する。この場合G. H. Bは無関係。

(7) 作業訓練（企業内）

一定の技術を習得すると10%以上ベースアップされる。なお訓練中についての賃金については100%が保証されている。

港湾と地域経済・社会

（昭和48年度大会シンポジューム概要）

48年度学会シンポジュームは「港湾と地域経済・社会」の共通テーマで，座長に酒井正三郎（南山大），荒木智種（日本医科大），松永嘉夫（名古屋市大）の三氏を選出して進められた。まず最初に予備討論者である柴田悦子（大阪市大），東海林滋（関西大）から問題提起があり，これに続いて報告者から意見が出されるという形で討議がすすめられた。

柴　田：次の四点について問題点を提起します。多くの先生が港湾建設における人間尊重ということをいわれました。和泉先生は，地方港を取り上げて「地方港の管理運営が，行政の民主的な方向を目指していることは，日本の民主化レベルの生き写しである」といわれ，その中で市民運動の位置づけに若干ふれられました。そこで問題は，道路や空港に関しては市民運動や住民運動が活発になされ，一部訴訟もなされているが，港湾の地域住民との結合といった場合，市民運動や，地域住民運動とどのようにかかわっているかという事について報告の先生方から御意見をいただきたい。

第二点は地域住民のための港湾にするためにはどのような計画決定がありうるのか，港湾づくりの決定の中へ住民の主体的参加はありうるのか，あるとしたらいかなる方式なのか，この点を明確にする必要があります。

第三は港湾を生活基盤としている業者あるいは港湾労働者と地域住民との利害関係の明確化です。これは私の意見ですが，港湾の環境整備というのは地域住民のいこいの場であるだけではなく，港湾労働者にとっては労働環境そのものであり港湾業者にとっては生産活動の場であります。労働環境――作業環境の港湾整備の中での位置づけの明確化が必要です。第四はマリーナ，レジャー港との関連です。港湾を従来のような生産の場ではなくて，消費生活の対象として港を考えるという場合，個人の消費対象としての港湾と，地域住民が求める自然的環境を残した港湾との矛盾をどう考えるかという点。――以上四点の問題を提起します。

東海林：今日の御報告は，岡崎先生は計量的にすっきりした分析を，徳田先生と神代先生は，北海道地域港湾問題を詳しく分析され，両者ともに主体的な意欲につよい共感を覚えました。棚橋先生は，コンテナ流動調査の実態について報告され，千須和先生のレジャーとしての港湾とは対称的な報告であったと思います。

先週，交通学会では「交通と環境」というテーマでシンポジュームが行われましたが，この点，世論＝社会の動向というものが鋭敏に学会に反映していることを感じました。あと3人（北見先生，佐藤先生，菅沼先生）の先生方の報告は総論的あるいは概念的に，まさにシンポジュームのテーマを取り上げられたものでありました。

和泉先生の報告につきまして，私は前に港湾管理の問題を書いた文の中で，和泉先生に多少の批判がましい事を書いたことがあります。その要点は地方自治体に港湾管理権を委譲することが民主化の決め手であるかということへの疑問です。つまり，地域住民というものが必ずしも民主化された人間ばかりではなくて，むしろ地域エゴを発揮する場合が多いからです。この点について，本日，和泉先生は一歩進んで，何でも地方自治体に委譲すればよいということではなく，客観的条件あるいは主体的条件ということで，くわしく説明いただき明確になりました。

一方大都市になればなる程，一般市民の関心はむしろ港を離れる傾向さえあり，これが事実であるとするならば，大都市に国から権限を委譲するということが果して民主的な運営を保証されるということになるのか疑問です。

もうひとつは，大都市が港湾を全面的に管理し計画していく場合，他都市や他地方，北海道の報告にあったように内陸地方に対してデモを発揮するというような危険性はないのかという問題です。以上二点について，卒直な異論を申しました。

酒　井：予定討論者の問題提起がすみましたので，最初に北見先生に柴田先生からの質問にお答え願いたいと思います。

北　見：私が報告の中で「世論としてではなく」と申し上げたのは，現実の造成あるいはその他の条件の整備が，これは現実の政策実践の問題ですから，直接的に世論が組み入るのではなく，あくまで間接的に反映されるという意味です。報告の中でも言ったように，港湾機能と地域との関係を深めていくことだけに，近代化がすすむのではなく，むしろ港湾そのものの体制的なものを近代化していくことが，結果において必然的に地域と結びついてくるのではなかろうかということです。その理由は，日本の港湾を明治以降の造成のプロセスからみて，地域の位置づけが，物をスムーズに流す輸送体系の中の港としての位置づけのみを考えてきたことにあります。この点，行政あるいは政策の問題として本質的に考え直されるべきでしょう。そこで自由主義経済なり資本主義経済との関連で歴史的なアプローチをしてみたのです。

次に港湾建設の民主的決定方式をどうしていくかという点では，かなりの論理的飛躍があるわけです。行政のあり方を歴史的観点から指摘すると，市民社会の未成熟というようなこと，これはおそらく東海林先生のおっしゃった地域エゴの問題に結びつくのではなかろうかと思うのです。市民社会は歴史的に形成されてくるものであるけれども，日本ではそういう面を持ち得なかった点が，港にもあらわれているのではないでしょうか。そこにどうしても市民が港を意識的に見ようとする必然性も出てこず，したがって残された生活感情だけで港を知るということをしなかったのではなかろうかと思います。

酒　井：それでは第二の質問は和泉先生に，お二人の提起者からありましたから，まとめてお答え願いたいと思います。

和　泉：柴田先生の第一の質問は，特に地方港湾における市民運動と港湾づくりとの

関係といえると思います。私は地方港湾というものに人口10万人以下の都市という極端な例をあげたのですが，この場合はむしろ民主化より逆に前近代的要素が温存されているのです。ここで現在の市民運動をみますと，前近代的要素をもっとも多く温存していた所の沿岸漁民の間に公害に対する反対という市民運動がおきて，それが市民運動化していくという現実が各港におこっております。これは日本の現代および将来の民主化という点からみてきわめて評価すべきものがあると考えます。

第二の質問は地域住民のための港湾の決定方式というきわめてむつかしい問題です。私が住んでいる函館市ではさいきん，約700ヘクタールの臨海工業地帯の造成計画が，沿岸漁民の漁業協同組合や，一般市民たちの運動で徹回されたことが全道的な問題になっています。このことから計画の段階から港づくりというものは，府県知事や国以上にまず港湾管理者がやはり市民および市民団体および，漁業協同組合と計画の段階から話し合いをして，そこから意志決定をすべきであったというように考えるわけです。

次に東海林先生からの問題ですけれど，私は，実は東海林先生の私に対する批判というのを読んでおりませんので，あとで読ませていただきたいと思います。港湾の歴史をふまえさらに地方中小都市と大都市と両方を比較して考えるならば，市民の主体的条件とは市民が団体活動をする組織的活動をするということの条件にかかわっているわけです。この点から比較してみると何んといっても大都市がその条件を具備しているというように考えます。

酒　井：次に千須和先生から「開発と保全」に関してお答え願いたい。

千須和：マリーナについての評価は，現在の時点での価値判断ではなく，将来の生活の中での位置づけを考えてもらいたい。現在レジャー港湾の整備に関する問題点は，整備計画の基本的な方向が中央推進型であるということであります。各地方においてマリーナ計画は，地域住民に対して同意を得て進められているものかどうか多くの問題があります。

ここではやはり大型不動産業者が計画を先取りして，巨額な先行投資ができる条件があるわけです。さらにもう一つはこのレク港湾が進んで行く過程でさまざまな機器あるいはレク施設が建設され，それぞれに特定の資本が参加してくると思われます。具体的にボート一隻だいたい一千万円見当でそれを実際に保有して利用できる人たちはいかほどあるか，少なくともこのレクリエーション港湾を現在のまま進行させていく限りは，特権的な身分の人たちにのみ提供する施設にすぎなくなる恐れが十分あるといえます。

酒　井：以上三人のお答え以外で，他の報告者に予定討論者が質問された事に対して，一般的に自分のものと関連あるようなところをお答え願います。

東：いまの千須和先生のお答えに付け加えますと，レジャー港というものは，他の港湾と別個に考えていただいてよいと思います。たまたま所管が港湾局の所管だったから港湾の中へ入ってきた。要するにレクリエーション基地というのは内容が問題であって，その所管は建設省であっても港湾局であってもかまわないわけです。

神　代：私ども港湾行政をやっている者にとって一番問題になっているのは，港湾建設についてどの範囲まで市民参加がありうるかという点です。例えば学識経験者といっても，港湾に直接関係のない方を港湾審議会に呼んで意見を聞いても，意見がないというのが小樽港などの現実なのです。つまり住民参加の範囲を一つは港湾を管理している市の住民の意見を聞く方法と，もう一つは港湾の広域化が問題にされている折に，管理者が広範囲の住民らから意見を聞かねばならないとなると至難のわざです。北見先生は必ずしも住民の意見を聞かなくても良いという意味のことを述べられましたが私もむしろ同感です。というのは，港湾計画や運営の民主化は，必ずしも利用者全体の意見を聴取しなければできないような内容とは異なります。ただ住民参加は港湾そのものについて逐次民主化を計っていくという過程でのみ可能性と意義があるのではないかと考えます。

荒　木：ここで一般討論に移ります。北見先生から神代先生へ質問がきております。「輸送の体系的機構が港湾の近代化とどのように関連するのか，その点を御報告の地域港湾の例をあげてお教え下さい」

神　代：私の考えでは物流全体をできるだけ組織的にやっていこうとする時，体系化が必要になり，機能造成の計画が国によって行われてくるということです。港湾も当然，地方自治体に港湾計画がまかされているような形ですが，北海道なら全体としてどんな港湾をつくればよいのかという全体計画の上に地方港の計画がなされるはずです。一方，港湾の近代化という意味が一時的な機能の近代化と運輸体制の近代化という二つの意味があると思います。これは車の両輪のような性格を持っており，例えば北海道の場合，小樽・室蘭・苫小牧・石狩湾新港の四港湾がお互いに貨物の取りあいをやってみたり，無駄な施設をつくったのでは意味がありません。この中には民間で投資をする施設も含んでいます。結論的に言うと，広域的な機能の分担を行ないながら物流を整理していくという考え方が必要ではなかろうか，それが港湾の近代化と車輪のような関係をもっているのではないかと私は思います。

荒　木：岡崎不二夫先生に東先生から質問がきております。「私は今，港湾財源を求める根拠づけの理論の必要性を感じています。例えばアメリカにおいて不動産税の1/1000から1.5/1000を港湾財源にして与えている。また日本でも都市計画税があるが，そこで質問したいのは，先生の研究は私が期待している港湾財源獲得の一手段に目的がおかれているのかどうか，第二点は，この研究の次にどのような研究方向を取られるのか」

岡　崎：第一点ですが，私がやりました研究結果を港湾管理当局がどう利用されるかは自由ですが，この目的は，ものを考える時のひとつの思惟になりはしないかということです。ここで名古屋港で問題になっている最適機能分担とはどんな形か，こういった問題を考える場合に役立ちはしないかということです。今日の討議でわかったことは，技術的な合理化と経済的な合理化は必ずしも結びつかない面が多くあるということです。経済的な背後地との結びつきというマクロ的な機能面，つまり経済的な合理性の面から

位置づけするとどういう事になるのか，合理化が経済と結びつく中で果して個別企業の収益性の増大と両立しているのかどうか，この点に残された問題があると考えます。

次に何の研究をやるかといわれますと，まだはっきりしていませんが，港湾機能を分担している各種の業者のいわば港湾利用に関する合理化というような問題と，そのような個別企業の存立の意義と，どこでどのように結びつくのかその辺のことをやってみようかと思っています。この点で“おらが国”式に名古屋港がある方が良いのだといってみてもあまり意味のないことだと思います。やはり国民経済的視点からあった方が良いということをはっきりすべきです。さらに多少とも最近経済学で問題になっているような公共施設の料金問題を考え直すことにも手がかりが得られるかと思います。

荒　木：次に徳田先生に東先生から質問がきております。「新しい流通港湾開発の計画の実行には，管理者の公企業的経営と公共コントロールとその体制が必要であると思いますが，石狩湾開発株式会社はそれに対応するものとなるのか，その意味で石狩湾開発株式会社の行なう事業内容を概説していただきたい」

徳　田：石狩湾開発株式会社，これは第3セクターとして組まれ，39年12月に生まれたものですが，この事業目的は流通事業団地，工業用地並びにその付帯用地の取得，土地造成，分譲です。さらに流通業務施設，工業施設，それらに対する設計と建設，出来た段階での売却，貸与するという事業や植林計画さらに倉庫業，陸上運送事業，港湾運送事業，損害保険の代理業もやろうというかたちになっております。資本構成は官公庁が51.57%，金融機関が9.56%，公共事業体が2.5%，商社が5.88%，それから関連企業が29.43%，個人が1.06%です。先程の討論になった港湾への住民参加の問題で，この場合には第3セクターとはいいながら大資本中心ですから，地域住民との結合は持ち合わせていないのではないかと思います。

荒　木：つづいて徳田先生へ岡崎先生から質問がきています。「国家独占資本主義の強蓄積政策が管理機能における札幌集中，港湾機能における苫小牧のシェアー上昇が北海道の経済効果流出をまねいたという論旨をめぐって，このことは国家独占資本主義の強蓄積とどのような必然性があるか。二番目は経済効果の『道外流出』とは何をさすか。問題解決のために何をすればよいとお考えですか」

徳　田：まず具体例を苫小牧港におきながら北海道総合開発との関連をみると，苫小牧港の荷役体制整備とともに貨物が集中してくると，最初苫小牧港は工業港的役割をもっていたものが，商工的役割りへ移行しはじめます。関東地域からの消費物資や建築資材移入のメインルートに形成されてきたのです。こうして苫小牧のシェアーが増大していったのですが，この過程は日本経済の底を深くするための北海道開発全体について日本における独占資本の集積に役立つための開発に移行していったのではないかと考えるわけです。北海道港湾への投資は，その地域へどの程度の波及効果をもたらし雇用増加を生み，産業発展を生むかという点も，今日では合理化と能率化に重点がおかれ，貨物が人手をくぐらずスムーズに通ることにのみ重点がおかれてしまっています。ここで北

海道に対する自立的発展を阻害するような問題が出てくるので，やはり港湾開発はその地域の開発なり，地域の対策と深い関係をもって考えていく必要があるのではないかと思います。

荒　木：岡崎先生，いかがですか，どうぞ。

岡　崎：私がとくに聞きたいのは，一方で適正配置というものを考えながら他方では地域のことを考えなければならない。そこの所を具体的な手法としてどのようにやれば良いのか，例えば定数分析，産業連関分析などで具体的に投資されたものが持ち出されるという場合に何を基準にして判定されるのか，これは重大なポイントではないかと思います。＜このあと徳田，岡崎両氏の間で若干のやりとりがつづいた＞

荒　木：どうもありがとうございました。次に京浜外貿埠頭公団の高橋先生に北見先生から質問があります。「コンテナ貨物，流動実態からそれが港湾を有する都市，地域の経済社会に対し，何を与えているか，この点を特に地域交通との関係および港湾機能と商的メカニズムなどの関係でお教え下さい」

高　橋：私どもがコンテナ埠頭を計画する場合，そのメリットとして流通コストが安くなり即市民の物価対策上非常に有益なのだということで埠頭計画をやっているのですが，果してその結果はどうなっているかというとそのとおりにはいっていません。今年の夏以来コンテナで輸入された食肉がコンテナターミナルから動かなくて大きな問題になりました。この辺のメカニズムがどうなっているのか私どもでは手がつけられない問題です。都市交通との関連ではコンテナ輸送は，結果的には大都市に集中する可能性が強いのではないか，これは大型トレラーが都市を縦横に走ることになり都市交通上大きな問題です。横浜市民でさえ，町を走る大型トレラーを何とかしてくれという声を出している。この点は初期の目的どおり地域に対してプラスの面を与えていないのではないかということです。

荒　木：千須和先生に港湾総合研究所の鈴木先生から質問がきています。「従来の流通産業港湾に対する公共投資は産業資本への間接投資であるとするなら，レジャー港湾はレジャー産業に対する迂廻投資として考えてよいか，第二にレジャー港湾は，開発拠点的性格が不変であれば開発公害＝乱開発との関係をどうみるか」

千須和：第一の点については鉄鋼埠頭が製鉄産業の産業基盤になったと同じ意味で，レジャー港，レク基地を大規模に開発すればするほど，そのレジャー関係資本がメリットを受けるのは当然です。次にレジャー港湾が乱開発と結びつくのかどうかという問題ですが，当然乱開発を引きおこす可能性はあります。ただこれをおこさせるか否かは，地域住民の力の関係であると考えます。例えば秋田港におけるマリーナ基地に地元農民の青年が短歌をよせている。それは「旅人のために自分の故郷の山を削るようなことはさせない」という意味のうたです。国民がレクリエーションを楽しむ場を，地域との協調の上に，しかも受益者の負担をかるくしながらつくり出すかが，今後の大きな課題であります。

荒　木：もう一人東先生から千須和先生への質問です。「年報に書いてあるフランスの公共事業省大臣が個人で会社をつくり，１m^2 １フランで買収し，政府の計画とともに買収値段で政府に渡したとあるのを日本の第三セクターと対比してつけ加え説明して下さい」

千須和：これは今の売買価格によって私企業で買いとったものが，政府に全く同じ価格で売られたというところに一つの焦点があります。私は私企業が成立する条件として，費用をかけて買収した土地が，どうしてそのままの価格で政府に引き渡されるのか不思議に思います。フランスの場合公共事業大臣が自ら個人の会社をつくったところに問題の鍵があると考えます。

東：日本のこれからの問題に対して私も同じ考えを持っております。フランスのランドックルシアン地区に限っては，完成まで譲渡に対し過度の利潤を押えているのです。この場合行政指導は，最後の完成まで行きわたっています。日本のレジャー港などこれを見習ってほしいものです。

荒　木：大分大学の松浦茂治先生から東先生へ二点質問が来ております。「ひとつは近代化は流通段階を減らすことにあるという，ここをもう少し具体的に説明していただきたい。第二点は商取引を公共コントロールするという意味を具体的に教えていただきたい。

東：第一点について年報に書いた図表は，ある企業の科学的経営管理をシステム化するときの一番先に取る方法を取り上げてみたわけです。これによって流通段階の費用や行政管理の主体を調べていきますと，どこに欠陥があるかがわかるわけです。第二の質問は，商的流通の問題は解決しないのであります。外国のフィジカルディストリビューションは商的流通がそのなかに入っているわけであります。そう考えてくると新しい港湾をつくるにしても商的流通のメカニズムを変えなければなりません。そのためには港湾管理者の公共コントロールが必要でないかと思われます。具体例として東京都の水産専用埠頭をみると，その埠頭会社が北海道と直結して生産物を搬入し，いくつかの流通段階を減らすこともできます。さらに努力いかんによっては消費者に安い価格で提供することが可能となります。これこそが地域住民のための港湾近代化というものではないかと思うのです。従ってその埠頭会社は公私共同企業の会社で公共が支配することを必要とします。

＜このあと岡崎先生から北見先生へ，わが国における市民社会の成熟，未成熟をめぐってスミスのいう人間の成熟，市民的自由の確立と関連させながら，若干のやりとりがあった。最初に座長の酒井先生から「今日の質疑応答を聞いていて，予定討論者と報告者と予め打合せをしてやればもっと討議が深まったと思う。予定討論者もかなり前から決め，報告者の研究内容に目をとおす位の時間的余裕が与えられれば，参加者も多くのサゼッションをうけられると思う。来年のシンポジュームの充実と発展を期待する。」むねの挨拶があった。

（本記は，昭和48年度名古屋大会時シンポジュームの録音を小林照夫氏がおこされ，さらにそれを柴田悦子氏によって要約されたものである。編集委員会）

港湾流通

〔港湾研究シリーズ⑩〕

北見俊郎，柴田悦子，喜多村昌次郎
徳田欣次，山本和夫，和泉雄三　　共著
河越重任，荒木智種，山村　学

市来清也
（日通総合研究所）

1. はじめに

わが国経済の高度成長に伴い，港湾における流通過程の合理化は，協同一貫輸送など物流革新の名によって表現されるように，急速に進展してきている。すなわち，生産過程における合理化の高度化に続き，流通コスト削減による消費の可能性増大と生産の存続拡大をはかるため，流通過程の合理化が，資本の論理に従って，近年きびしく要請されてきており，それが港湾流通においてとくに顕著となってきている。

このような流通合理化過程における港湾の最近の特色は，物的流通の量的拡大と輸送の質的向上としてとりあげられるが，それは反面，港湾における国家政策と重化学工業資本または特定利用者資本との結合による流通関係施設の開発整備，その専用化となってあらわれており，港湾流通の民主的あり方をめぐり種々の課題を提起している。本書はこれらの諸課題について，外面的視野だけでなく，内面的に各分野から堀りさげて，矛盾点を指摘し，理論と見解を展開している。

2. 本書の構成と内容

本書は，わが国における港湾研究の体系的な学問系譜である港湾研究シリーズの一つとして発刊されており，各章の構成と執筆者は次のとおりとなっている。（敬称略）

第1章　港湾流通と国民経済（北見俊郎）
第2章　港湾流通と市民経済（柴田悦子）
第3章　港湾流通と港湾産業の変革（喜多村昌次郎）
第4章　港湾流通と労働問題（徳田欣次）
第5章　港湾における物的流通革新と港湾の経営（山本和夫）
第6章　港湾流通と港湾行政（和泉雄三）
第7章　港湾流通と制度的問題（河越重任）

第8章　港湾機能と情報コミュニケーションの基本的諸問題（荒木智種）
第9章　港湾流通の構造的変化と今後の課題（山村学）

以上の各章は，それぞれ9人の著者により分担執筆されている。その内容を各章ごとに要約して，次に紹介してみよう。

第1章では，国民経済と流通をめぐる問題意識をとりあげ，発展した国民経済の政策的な立場においては，生産が本格的な課題であり，消費は生産のため問題とされ，流通は両者の相対的な調節のために政策的に重要な役割をになうものであると論じている。また，港湾は資本主義経済の運動法則の一環として国民経済の再生産の過程における開かれた機能をもつことが前提であるとし，港湾流通をして，それを具体化せしめうる人と組織，資本と労働に関する港湾独自の経済，社会的な諸条件について論述しており，さらに流通面の事情を考慮せず生産が先行した国民経済の体質が港湾流通における問題点を惹起していると指摘し，国民経済と港湾経済の平等の立場保持が港湾に正しい流通の役割を演ぜしめるものであると論及している。

第2章では，大都市及びその周辺の港湾は都市経済に直接関係のある貨物，食料品，原材料等の取扱が多く，その貨物の内容からみて，市民経済と強い結びつきを有していると述べており，一方，臨海工業地帯では巨大工業港が建設されることによって，コンビナートの生産活動が活発化し，港湾貨物に直接かかわりのない周辺住民が公害を被うむっている事実を指摘している。また，港湾流通貨物の自動車輸送への依存度が高いことをとりあげ，港湾周辺の道路建設計画が地域住民に及ぼす影響について論じており，さらに流通港湾の整備計画をとりあげ，市民参加による国民生活優先の港湾建設が市民経済発展の前提となると論及している。

第3章では，物流増大と港湾運送ならびに港湾流通における問題点，および港湾施設と港湾運送需要構造の関係について，港湾運送事業の経営規模の中小零細性および二重構造性を中心として述べており，さらに流通費用と港湾体制に関して，ニューヨーク港における事例をあげ，港湾流通の経済的効果は港湾貨物の流通と直接関係する港湾運送の体系，港湾労働力および港湾施設の利用形態が，その目的にしたがって結合，組み合わされることによって可能となると述べている。そして，港湾流通革新に対する港湾産業の体制変革については，港湾運送市場構造の変化への対応と港湾運送構造の現実的合理性の双方から問題視すべきであり，港湾施設の共用や共同行為による経営規模の拡大，資本集中の実を挙げることが当面の経営的対策であろうと論じている。

第4章では，わが国における港湾労働の前期的低労働条件，労働集約的重層下請構造および日雇依存形態などの特質をとりあげ，それに関する港湾労働体系の変遷ならびに労働の性格の変化を究明しており，さらに輸送革新と港湾労働との関連において，港湾労働をめぐる合理化の背景や輸送体系の変化，輸送革新下における港湾労働の供給構造，港湾労働に対する諸施策の変遷，輸送革新に対応した新しい港運業および港湾労働対策，港湾労働に対する国際的な動きなどについて，経緯と見解を展開している。ま

た，輸送革新と港湾労働組合運動について，その実態の解明，将来展望を行なっており，さらに今後の課題として，日雇労働の常用化，労使関係の近代化，労働の質的変化への対応策としての技術訓練，労働条件の改善などについて論じている。

第5章では，まず，協同一貫輸送における港湾経営の諸問題として，これら新輸送形態の推進者と支配者の関係，および在来港湾におけるその他の関係者の動向を解明し，港湾経営という立場から，その及ぼす影響意義を究明している。また，物資別専用輸送化による港湾経営上の諸問題として，大規模臨海性工業の工場埠頭，全国主要港湾における公共埠頭内立地の荷主産業施設，港湾管理者主導型の物資別専門埠頭の三型態について，具体的内容と見解を述べている。さらに，港湾経営の公共性と経済性について，港湾支配と地域経済支配の相関性，および港湾財政の自主自立性を中心に問題点を指摘し，今後のあり方を論じている。

第6章では，港湾管理行政の総合性，自主性の必要を論じ，さらに，戦後日本港湾行政の特徴として，港湾の施設拡充・機械化が民主主義に基礎を置かず実施されてきたこと，港湾の性格が商港から工業港へと変化し，公害や大工業資本の独善という弊害があらわれてきたこと，港湾業界，労働者への行政施策が貧弱であったことの三つをあげ，港湾修築行政重点主義に対する見解を展開している。また，港湾行政は物的流通のみでなく，商業流通も行政客体とすべきであると主張しており，なお，港湾流通の近代化について，事業者・労働者への指導・監督・助成が行政サイドのみで押し進められた点に限界があると論じている。

第7章では，港湾に立地する経済主体の行為のうち，海上運送物品を対象とする有用効果の生産を行なう船舶荷役作業が港湾の本質的機能であるとしており，港湾における労使関係の定立によるその近代化が船舶荷役にかかわる制度の基本であると述べている。さらに，47年8月運政審報告における輸送革新に対応した新しい港運業とは労働者の団結のみならず基本的人権そのものをも否定したものであるとし，港湾市場においては，労働力のオルガナイザーではなく労働者の団結をもって対応しない限りは，競争原理の機能する余地さえもないと論じている。また，港湾における流通近代化を制度的に保障するものは，物的設備にもまして，労働の組織であると述べている。

第8章では，港湾の原意について，Hafen 又は Port の両語からその歴史的経緯を考究し，商港としての性格と伝統を通して，欧米諸国の主要港湾の都市形成発達過程を述べ，印刷メディアの発達に伴う地域住民の社会コミュニケーション行動の増大を論じており，さらに，商業と情報の相関機能が欧米の港湾都市の発達過程にとって不可欠な条件であったと論及している。なお，ハンブルグ港湾都市の史的背景に基づいて，市民社会全体との関連における情報の役割りの重要性を述べており，また，ヒンターランドと港湾コミュニケーション機能に関して，港湾はわれわれの港湾であるといった都市・地域住民の意識が根強く定着するような性格のものでなければならないと論じている。

第9章では，港湾における流通活動をとおして資本の回転効率を高める必要から，そ

の新しい流通構造への展開は利用者を中心として顕著なあらわれ方をしていると述べており，さらに，特定の巨大資本による港湾の専用的利用が増大化し，しかもその効率的利用による成果がほとんど地域住民に還元されていない点を指摘している。また，港湾流通が地域経済や社会の発展に寄与できるような体制が形成されていないとしており，港湾の合理的な流通機能を形成していくためには，物理的な施設整備に加えて，港湾機能を動かしていく法的制度や行政策が検討さるべきであると論じている。

3. む す び

港湾流通は港湾機能の中核的存在として，複合的であり，多種多岐にわたって各分野と関連しているので，これらの全てにわたって課題を包含し，本質的理論体系を展開することは至難のことであろう。本書はこのような難点を良く克服しており，全章を通じて，それぞれ特定の分野から港湾流通の実態と矛盾点をとりあげ，その理論的解明を積極的に試みている。これは正に画期的なものであると思われるが，その反面，港湾流通を各章とも，各分野との関連において論じており，港湾流通そのものの定義づけなり，本質の検討に主力が注がれていない憾みも見受けられる。

全般的にみて，本書は，輸送革新時代の港湾をめぐる諸問題が量・質ともめまぐるしく変化し多様化している現在，港湾流通の民主的あり方について，参考となる処が大きいものと思われる。(成山堂発行，1974年，A 5 判，232頁，定価2,200円)

欧米の港湾労働

喜多村昌次郎著

玉井克輔
（海上労働科学研究所）

日本港湾経済学会が発足したのは，1962年10月17日であり，今年で12年目を迎える。1960年代（特にその後半）が，日本資本主義の高蓄積時代であることはいうまでもないが，日本港湾経済学会は，まさに，この高蓄積と時を同じくして12年間を経てきたものである。

いま学会設立の趣意書をみると，当時の港湾をめぐる諸事情がきわめて困難になっていることを簡潔に指摘し，この状態を，「このことはわが国の港湾経済の体系そのものを，学問的に深く掘り下げて検討しなければならない時期に際会していることを意味するものである」ととらえている。こうした現状認識にたって，「港湾に関する経済の法則性，港湾の将来の発展の必然的方向，あるいは港湾機能及び活動に関連する経済的，社会的諸問題の研究，これを基礎にした港湾経済の総合的研究」といった「基本的研究」が必要であり，それが「現在わが国が当面している港湾問題の解決と，その将来の合理的発展のため寄与することが大である」と述べてある。

12年間の学会の歩みが，「港湾問題の解決」にどれだけ寄与したかの評価は別として，この「基本的研究」が，多彩な会員の努力によって，掘り下げられたことは確かであろう。しかしながら，いま港湾労働問題について顧るならば，それに対する会員の関心の多くが，「資本としての労働力」という量的側面に限られており，あるいはせいぜい小市民的ヒューマニズムをこえないものであったといえば過言であろうか。著者の言葉を借りて換言すれば，「港湾を利用する側」に関心の重心が片寄っていたのではないかということである。

通読してまず感ずるのは，このような関心からこの折角の「記録」は読まれるべきでなく，もし読まれるとすれば，それは本書をたんなる外国港湾労働事情の紹介に終らせるものであり，また著者の本意でもないであろうということである。

『欧米の港湾労働』は，1971年度と72年度に横浜港運協会が派遣した「欧米港湾労働調査団」に参加した著者が，労使関係を中心にした港湾労働について，現状にふれつつ調査研究した結果を記録したものである。

ヨーロッパにおける代表的港湾として，ロッテルダム港，ハンブルグ港，ロンドン港の三港，アメリカの代表的港湾として，ニューヨーク港とサンフランシスコ港が取上げられている。著者はこのことを，「欧米の港湾といってもその数はおおく，かりに『主

要港』に限定しても，主要港の概念も明らかでないので，とりあえず調査対象港をもって『欧米の港湾』とした」と断っているが，こうした「欧米の港湾」の取上げ方は，本書の内容と意義を何ら損うものではない。そして，事実にもっとも忠実な記録は，もっとも優れた批判となりうるとするならば，本書は，すでに単なる「記録」の域を踏みでているといわねばならない。

本書は，「港湾労働問題へのアプローチなり，あるいはまた，その本質的理解には，港湾労働の歴史的形成事情をふまえ，幅広い視角からの分析が必要である」という問題意識に立っているため，調査研究の対象は港湾労働にかかわる周辺諸問題にまで拡がっている。そして，「限られた条件のもとで」この問題意識を生かし，港湾労働をめぐる有機的諸関係を，ある程度包括的具体的にとらえることができるものとして，「労働協約」の考察に重点をおいているところに本書の大きな特徴がみられる。

この特徴はまた，「『港湾の繁栄』という概念は，港湾都市との関連においてこれを理解すべきものであり，市民としての港湾労働者および港湾産業の安定的繁栄なくして，いわゆる港湾の発展はありえないわけである。『港勢』を表現する出入港船舶や港湾取扱貨物の量的比較において，港湾の優劣を規定する考え方は，すでに過去のものであり，すくなくとも『近代港湾』を意味する概念ではないといえるであろう。」という著者の考えに立つならば，「近代港湾」における「港湾の繁栄」を知るための，恰好のメルクマールと考えることができよう。

さて各章は，前出した港の順に「何々港の港湾労働」といった見出しになっており，夫々が3節から構成されている。いづれも第1節は，港湾管理の組織および体制，港湾企業について記されており，ロンドン，ニューヨーク，サンフランシスコの三港の場合は，それがポートオーソリティについてなされている。「港湾の存在が，たんに港湾を利用する側に寄与するのみでなく，より多く港湾背後の都市，地域の発展ともかかわっている事情をも，港湾労働を考えるにあたって，みのがしえない基礎的条件となる」という考えが，ここに現われている。

また各2節および3節は，夫々の港の港湾労働組合組織，特徴的な港湾労働問題，そして最大の課題である労働協約についてさかれている。しかしながら，その取上げ方には若干のちがいがあり，労資関係が比較的安定していると考えられるロッテルダム港およびハンブルグ港については労働協約に力点がおかれ，アメリカの二港では，むしろ港湾労働組合組織の中心的諸問題について紙幅がついやされている。

著者は，「はしがき」で，ヨーロッパとアメリカの港湾労働における現状，特徴，および当面する課題について要約的に紹介し，つづいてわが国の港湾労働について同じことを取上げている。そのため，これらの相異を簡潔に把握することができるわけであるが，「『労使関係』の維持形成は労使当事者の自治にゆだねられるべきもの，とする考えが定着しており」，「労働条件は賃金のほか，『労働の対価として』または『労働の対償として』支払われるべきすべての条件を含む」という考えを基盤にして「集団的労使関

係」を確立しているヨーロッパ三港や，「徹底した労働協約主義によって」労使関係を維持しているアメリカ港にくらべるならば，わが国における港湾労資関係が，まだ暴力性を残しあるいは満足に協約締結や履行もできない「港湾利用者」の前近代的経済感覚によって大きくおくれており，それにも起因して，港湾労働問題は，必要以上に国家政策にひきずりまわされていることが，おのずから明確にならざるをえない。

「港湾における労使関係がおおくの制約をもっている現在，この基本的原理（港湾労働の安定と経済的・社会的地位の向上は労使の自治によって達成する）の確立」がされないままに，「いわゆる港湾における輸送革新の導入が『使用者』の経営的必然から生じたものではなく，それへの対応を迫られている」のが，たしかにわが国港湾労働の現状である。しかしながらおそらくはこの「基本的原理の確立」は，対症療法的な労資安定策をくりかえされるなかから，組織された港湾労働者の力の主導のみが時間と労力をついやしつつ，港湾「近代化」に立ちふさがる壁を突き崩していくほかなく，したがって，わが国の港湾産業と港湾労働という「基本的対抗関係を維持しうる主体的諸条件の確立」も，たんに「使用者協会の共同責任」だけからは果せないのではないだろうか。

著者は「この書の内容にかかる『価値判断』は，労使それぞれによってなさるべきものであり，著者の価値観は含めないことをもって『たてまえ』とした」と断ってあるが，そのことは読者の勝手な価値判断に終ってよいということではない。「団体交渉と労働協約の締結，人間対人間の契約を基盤とする雇用関係の成立」により「労使ともに港湾産業人としての対等な立場をもつ」という，しごく当りまえのことでありながら，日本の港湾労働をめぐる現状ではきわめて困難なことに対する悲願が，本書の根底に流れていることを見落してはならないであろう。

『欧米の港湾労働』については，すでに「海事産業研究所報」No.94（1974年4月号）において，和泉雄三氏が丁寧に配意された書評をなされており，「年報」の貴重な頁をさいてまで筆者が加えるべきものは何もなく，蛇足に終ったことを恐れているものであるが，たまたま編集にたずさわっている関係上，その責の一端を果すことを余儀なくされ，起稿した次第であることをお断わりしておきたい。

（港湾総合研究所発行，1973年，A5判，388頁，定価1500円）

B・ナゴルスキー著

発展途上国における港湾の諸問題

—港湾計画と管理運営機構の原理—

秋山龍・佐藤肇共訳

三　村　真　人
（神奈川県立外語短期大学）

1. はじめに

国際海運はコンテナ化にそって海上運送形態を変革せしめている。この変革は当然に貨物の集合離散の場所たる港湾にも影響を及ぼし，港湾設備の近代化・合理化を余儀なくしている。港湾の近代化を前提として，国際海運の発展もまた可能であろう。港湾問題を論ずるとき，いわゆる先進国あるいは貿易国の港湾が主として論じられてきている。今日の国際経済は各分野において北と南の対立が激しくなっているが，第三世界たる発展途上国の海運あるいは港湾を論じ研究することが今後重要となってくるであろう。あらゆる分野で途上国が重要な位置づけを示すようになってきつつある現在において，途上国の港湾問題を解明することは大いに意義あると考えられる。

発展途上国の当面の課題は経済水準を引上げて国民の生活水準を改善することであるが，これがためには経済的，社会的問題を解決しなければならない。経済的発展に欠くべからざる要件の一つは，確実な輸送手段の確保である。

各国経済が国際経済の中に枠組され，発展する今日の状況にあっては，各国を結びつける輸送手段・輸送路，とりわけ海上運送手段と運送路の確保が完全におこなわれてこそ，経済発展も可能となるのである。このような観点からすれば，今日発展途上国に要求される最大の課題は，海外交通及び貿易にとってもっとも重要な面である港湾の改善であろう。港湾の改善の重要性と緊急性は言い易くしてその実行には非常な困難を伴うのである。そうであっても，加速度的な経済発展の速度にあるいは変化する貿易市場に港湾設備を即応させなければならない。発展途上国における港湾の近代化を押進めるためには，合理的な港湾計画と港湾管理運営機構の開発である。港湾の基本的性質は，経済的な貨物の流れを港湾を通じて提供することであるが，この目的を達成する方法は港によって種々の要因が複雑に関係し合い異っている。本書はこのような複雑な港湾を改善し，近代化する方法は何であるのか，その手段を探り出すために港湾管理者あるいは港湾に責任ある者に対して港湾開発計画の立案，あるいは特定港湾の計画及び港湾管理

並びに運営の機構の構築のために助言と指導を提供することを目的としている。

2. 本書の構成

本書は第一部と第二部で構成され一部では広義での港湾計画を取扱い，二部では港湾管理運営機構の諸様相を取扱っている。

各章の構成は次の通りである。

第一部　港湾計画
第１章　港湾の経済的重要性
　２章　港湾開発計画総論
　３章　個々の港の計画
　４章　特殊ターミナルの計画
　５章　大量撤貨物ターミナル
　６章　工業及び漁業
　７章　港湾計画の最終段階
第二部　管理運営機構
　８章　港湾管理
　９章　港湾運営（Ⅰ）
　10章　港湾運営（Ⅱ）
　11章　港湾財政と港湾料金
　12章　港湾統計
　13章　港湾職員及び港湾労務者
　14章　自由貿易地帯
　15章　海上連絡と国内輸送
　16章　附帯的役務と施設
　17章　他の港湾との関係

次に主要な章について内容を若干紹介しよう。

第１章　港湾の経済的重要性として，先進国でもたとえばヨーロッパではハンブルグやロッテルダムが存在しなかったならば，素晴しい発展をとげることはできなかったのであって，経済的発展は港湾に大きく依存することで可能であるとのべている。このことは発展途上国の経済もまた，貿易及び港に先進国以上に依存するとみなしている。発展途上国では貿易こそが経済生活の中心であって，未熟な段階である国内経済は日常生活に不可欠な必需品をも十分に供給できず，また農業用，建設用，あるいは工業用の機械生産は途上国の技術能力の現状を越えているものであるから，海上輸送を通じて輸入されなければならない。途上国で港が重要と思われる一つの要素は，陸上交通の水準が一般的に低いことに求められる。このことは必然的に海上輸送に依存して貿易の大部分

がおこなわれることを意味し，ここに港湾の必要性と重要性が生れるのである。

また港湾はその管理，運営及び保守維持並びに貨物及び船舶に関する数多くの業務を伴うために労働者の雇用源であり各種の業務が開発されてくる。港湾の存立は多くの利益を国家にもたらすものであるが，自国領土内に良港が存在することは経済的独立または政治的独立の最善の保障とも考えられる。したがっていかなる国も港の開発には最大の努力を傾ける必要が存するがとりわけ途上国の港の開発・改善が必要である。遠隔地の港においてまたどんな港においても信頼できる港湾サービスの確保が可能となって世界貿易の機会が一段と増加することが期待できよう。

第2章　資源の均衡ある開発をおこなうためには，能率的な港湾体系と，進入道路を設定する長期計画が総合開発計画として立案されなければならない。港湾開発は経済学的観点からおこなわれるべきであるが，準備された長期計画であっても決して最終的計画ではなく，常に状況変化に適応しうるよう定期的に見直されなければならないと言っている。たとえば輸送需要の変化は港湾開発計画に反映されなければならない。また計画実施の初期段階に得られた経験や輸送手段の技術的進歩で，計画の根本的変更をおこなわなければならないこともある。港湾開発計画は総合的経済計画の部分として組入れられるが，この計画においては将来の海上輸送のありうる様相，その性質，数量，国内配送に関しての交通パターンが想定されなければならない。この将来予想される経済的輸送の必要の充足化は，地理的，経済的，技術的考慮にもとづいて決定されなければならない。港湾開発に関して重要な問題の1つは，開発主要港の数である。1個の大規模な最重要港で十分であるか，それとも複数の主要港を使用できるようにすべきかの問題である。この問題解決のためには，まさしく経済的条件と地理的条件との組合せの上で考慮されなければならない。原則として，もっとも近代的な設備も組織も完備した1つの重要港をもつ方が，資金の分散化を防ぐためにも利益が大きいといえる。しかし地理的形状からすれば複数の主要港を維持することも必要となる。中継輸送の問題，財政的考慮によっても港湾開発は大いに影響を受ける。したがって港湾計画は総合投資計画の中で高い優先性をもつもので，1国の繁栄と緊密な関係をもっている。港湾開発にあたっての各分野との関連性にふれ，合理的な港湾計画立案に際して配慮すべき点についてふれている。

第3・4章　個々の港の計画立案についてはこの計画は全国的かあるいは地区の総合開発計画の中でおこなわれなければならない。その計画立案において考慮すべき事項についてふれている。位置の選定，取扱量の予想，マスタープランの準備，段階的実施，雑貨地帯の計画，雑貨バースの計画などについて論じている。また，コンテナ化の波は途上国にも押し寄せて，港湾運営及び港湾計画に大きな衝撃を与えている。途上国もコンテナ輸送を開始しているが未だ初期の段階である。現在における途上国の経済発展段階からして，コンテナ化が将来どのような影響を途上国に与えるかについては疑問視されている。近代的コンテナ・ターミナルの建設には多額の資金を要し，国内輸送の点に

ついても安全なコンテナ輸送のために道路網の整備が要求されることや，地理的条件からしてコンテナ化に対していろいろと問題が出てくる。コンテナ化は必然的であるとしても，これに即応するような港湾設備を完備することが必要であるから，特殊ターミナルの建設という問題についてふれている。

第5・6章　コンテナ化はコンテナ・ターミナルの建設を前提として可能であるが，大量撒貨物の輸送においても輸送様式に変化がおこる。それは船舶の巨大化と輸送量の拡大によっておこる。原油や鉱石が大量に輸送されるようになると，これに伴って船舶の大型化が必然的におこなわれたが，同時にこれら貨物の積卸しのため大型ターミナルの建設が必要となった。たとえば外海ターミナルである。ターミナルは貨物の種類に応じもっとも経済的に能率的に建設されることであるが，このためには貨物の特殊性を十分に研究・考慮することを必要とする。本章では鉱石・石油あるいは液体大量貨物に対するターミナル建設について実例をあげながら立地条件などについて詳しく論じている。一方，ある程度経済発展が進んだ国々では海上輸送による輸出入に関係する種々の工業を誘発し，このため工業地帯や港湾設置が望まれ，水深の深い海面に接した土地が必要とされている。今日発展途上国において望まれ企画されるべきことは，沿岸に工業地帯を設定することであって成功した工業地帯の例はいくつかみられる。途上国におけるこの工業地帯は，関税と課税上の特権をもち，工業の発達を推進し，増加する人口に就労の機会を提供するとともに，この地帯からの輸出は外貨獲得の大きな源泉であって，もたらす利益は大きいのである。途上国では工業地帯の設定などによって工業化を進めることは必要であるが，更に有利な進歩をしようとすれば，守らねばならない基本的原則がある。1つは工業と農業との合理的バランスの維持であり，他の1つは既存の雇用状態を急激に崩さぬように工業化のもつ社会的な面について考慮が払われなければならないことである。

更には天然資源の合理的な保存をも十分に考えなければならないし，工業施設はそのありうる環境に対して与える有害な影響を最小にするような場所に，また労働者に最善の生活条件を与える場所に立地されなければならない。

第7章　港湾計画の最終的段階において，港湾のあらゆる部分にわたって調和ある明確な，論理的に設計された一つのまとまりあるものとして，商業港をレイアウトしなければならない。取扱貨物の種類による取扱場所の設定，港湾地区内外での輸送路，これに伴うバイパス道路の建設，風向き，水深等々を勘案したレイアウトが要求される。レイアウトをおこない，種々の問題解決のためコンピューターが使用される。コンピューターを適正に港湾計画のために使用しようとすれば，経済的効果をあげるよう使用されなければならないし，豊富な統計情報の蓄積と正確な原価分析制度とは，港湾計画と港湾運営にコンピューターを使用して満足な結果を得るためには，欠くべからざる条件である。それゆえに，訓練された経験ある職員と運営統計及び原価分析の欠陥のない制度が港湾計画及び運営に成功するための重要な前提条件である。コンピューターの利用は

発展途上国においても種々の経済問題を解決し，日常業務の品質と速度を改善するのに役立つが，港湾にも早期導入の必要性を説くものである。ただ途上国における導入の障害となることは十分に訓練を受けた職員がいないことを指摘している。しかしそうであっても途上国の大きな港には，将来近代的な装置やコンピューター方式が導入されて，日常業務から次第に港湾経営及び港湾計画に役立つように利用されなければならない。港湾においてかなり合理的な能率化を実現している途上国でも，海上輸送及び港湾経営上の新しい方法や技術に常に直面している。コンピューターの導入もその一面を物語るものであるが，更に使用範囲が拡大するにつれて港湾管理や運営において新しい革命が予想される。しかし十分に熟知しない分野への多大の投資は早すぎないように注意するとともに，近代的技術の導入に備えなければならないことについて警告と助言を与えている。港湾計画策定にあたって留意すべき点について論じており，途上国の港湾建設にあたって現存する途上国の港を実例としてとりあげて詳細に論じている。この観点から本書をみれば，従来途上国の港湾状態について余り知られなかったことが判明するとともに，途上国の港湾が国際海運あるいは経済の変化に即応しながら漸次発展していることが十分に理解できるのである。

第二部　管理運営機構

第8章　港湾管理の一般的形態について論じている。創意ある管理体をもつ港湾は地理的に不利益があっても繁栄するが，そうでない場合には官僚的な日常業務や諸規則によって，港湾のもつ可能性が十分に発揮できない。したがって新しい港湾では健全な管理組織を確立する必要性を説くのである。世界の港湾に通じる最善の港湾管理の一般的形態は存せず，むしろ一般的に通用する原則は港湾管理の統一性よりも多様性である。港湾管理が自立的形態によっておこなわれてこそ満足な結果が得られるもので，国または中央政府の直接的経営は余り満足な結果を生み出さないと言っている。現在発展途上国の多くの国では主要港は政府に所有されているが，港湾管理の自立的形態の確立が必要であって，港湾のもつ法的性格がどうであれ，自治，港湾区域及び主要な港湾機能に対する支配権，財政的な自立性及び商業的経営法といった原則に立脚して管理することの必要性を説いている。

自立的管理機構として Port Authority が設立され，政府の一般的監督の下に経営され，国家の経済政策の枠内において港湾の日常管理及び発展に責任をもつようにならなければならないとしている。この自立的港湾管理機構には自治性，港湾全域及び主要港湾機能に対する権限，財政的独立，近代的な事業経営方法を港湾経営に応用する商業的企業体的経営法が導入されて進歩的な港湾経営管理体が組織されるとする港湾管理体組織化の指導原理を論じている。

第9・10章　港湾運営を適切におこなうとすれば，港湾管理者は港湾を通過する輸送の流れを適切かつ能率的な方法で組織化することであり，これが主な職務でもある。管理者はその形態がどうであってもすべての港湾関係者の最上の利益になるよう港湾を作

動させなければならない。港湾運営においても，各手続と組織に注意してシステム・アナリシスの方法が運営の改善に適用されて組織が調和するよう努めなければならないと言っている。

港湾運営のために種々の組織が設定されるが，組織の仕方には２つの傾向がある。１つは沿岸荷役，燃料補給，船舶修理等々の港湾内における仕事をできるだけ多く港湾管理者の手に集中させて，港湾管理者は港湾の管理・維持及び拡張のため公の機関であるだけでなく，商業的機能をもつ企業体となることである。他の１つは港湾運営における港湾管理者の責任を管理者的な仕事と調整者及び監督者の役割に限定しようとすることである。このもとでは商業的な性質をもつ仕事は私企業に任される。いずれの形態をとるにしても，公私を問わず港湾の仕事の各分野において最善の効果がもたらされうる形態を選択することである。港湾組織の能率的運営に特に重要なことは，港湾のターミナル経営と物理的貨物取扱いである。この問題の取扱いのため雑貨埠頭の管理，特殊ターミナルの管理，物理的な荷役，機械化の問題，港湾内における船舶の移動，雑貨取扱いの仕組――ユニットロード，税関検査と引渡しの形式的手続，コンピューターの利用等について論じている。

以上１部，２部にわたって若干紹介してきたが第11章から第17章において港湾における財政政策から国際協力の必要性について論じている。港湾における財政政策，港湾使用料及び港湾料率の標準化（第11章），港湾が能率的に先見性をもって運営され，機構化あるいは組織化されるに対応して港湾管理者は常に港湾取扱量及び港湾作業について正確な情報を把む必要がある。これがため港湾統計の重要性がうたわれるのである。即ち船舶の交通量，貨物取扱量等についての統計の重要性について論じている（第12章）。

港湾管理を最適にしようとしても，十分に訓練された港湾職員もしくは港湾労務者が存在してはじめて可能なことである。港湾労働及び職員について論じているのが第13章である。更に新しい港湾の建設に伴う自由貿易地帯の設定及びその自由貿易地帯がもたらす便益や貿易地帯の形態及び内容について，シンガポールのジュロン工業区や台湾の加工区などを実例としてとりあげ，かかる貿易地帯に対する防衛と規則などについて論じている（第14章）。

港湾は一国経済に寄与すべきものであるが，この港湾も世界の港湾と相互に連結することによってその有用性は高まる。海上連絡の有機的連結が望まれ，同時に国内輸送との連結がなければならず，消費地及び生産地との便利な陸上連絡があって，港湾は有効性を発揮することを説いている（第15章）。

港湾管理体の能率的な組織や技術的構造物が存して，港湾は一つの有機体として機能するが，更に港湾活動を容易にするために種々の技術的，商業的な補助的附帯業務及び施設が提供されなければならない。この附帯的役務や施設として航行援助施設，無線，気象業務，燃料供給，船用品，食用品及び船舶の修理といった技術的，商業的役務の提供などについて論じている（第16章）。

最後に港湾の建設方法，港湾設備の設計，使用材料あるいは港湾運営の組織，荷役の方法，機械的設備の使用等について他との港湾及び港湾管理体との協力の必要性，更には一国内の地方的な港湾相互の接触や組織化に加え世界の全港湾間での組織的な経験や情報交換の確立を図るための国際協力の必要性を説いている。

本書は「発展途上国の港湾の諸問題」のテーマをもとに論展されているが，新しく港湾建設をおこなうに際して港湾のあり方を検討するためには大いに参考になるものと思われる。第一部の港湾計画では途上国の例が豊富にあげられ，いかにして途上国が港湾を建設したかについて知り得るところが多いのである。港湾を有効に有機的に活動せしめ，運営しようとするならば，能率的な管理機構が創設されることが如何に重要であるかが本書から理解できるのである。

（原書　Port Problems in Developping Countries）

（日本港湾協会，国際港湾協会，昭和48年8月刊，A 5 判，292頁 定価2000円）

The National Ports Council; "Port Costs and the Demand for Port Facilities"

織田政夫
（東京商船大学）

1. はじめに

港湾経営の財政基盤を堅実なものにする重要な要素の一つに，合理的な料金体系を確立することがあげられる。この港湾料金体系の決定に当たっては，次に述べる重要な前提条件を満たし，そしていま一つの基本的な手順を踏えなければならない。すなわち，港湾サービスの利用者に課する料金は，そのサービスの生産コストを反映したものでなければならない。これこそ港湾経営の財政基盤を健全なものにするための最も重要な前提条件である。もとより，このフルコスト原則にはたえず高度化する需要の要求に対応するために港湾サービスの量的拡大と質的改善を可能にするいわゆる拡大再生産のための適正利潤が含まれているべきことはいうまでもない。

しかし，このようなフルコストの論理は非能率的な生産者の割高なコストを消費者に負担させるという不合理性をはらむとともに，これによる消費者の費用負担の増加は消費者の生産および流通活動に影響し，需要を減少させるというマイナスの効果をもつ。したがって，港湾はこのようなフルコストの論理に基づいてのみ港湾料金を決定できる環境にない。それゆえに，港湾料金決定に当たってのいま一つの基本的手順として，港湾利用者がその輸送ルート決定の際に考慮する要素の中で，港湾料金とその他の港湾関係費用がどの程度の重要な位置づけにあるかを把握しなければならない。

実は，ポート・オーソリティにとって重要と思われるこの二つの問題を探求するために，われわれにとってすでに馴染深いイギリスの The National Ports Council がかねてからロンドン大学の Queen Mary College の M. H. Peston 教授と R. Rees 氏に委託して，『港湾コストと港湾施設に対する需要との相関』に関する研究と，併せて『今後の研究に必要とされる資料の領域』を明示するよう要請していた。この研究成果がこのほど小冊子にまとめられて，最近報告書として発表された。

2. 研究目的と概要

この研究は，利用港湾における費用の変化に対する港湾利用者の反応について考察したもので，研究の大部分は問題を明瞭にし，港湾利用費用の変化に対する利用者の反応を測定することができるかどうか，またこの適正な測定を可能にする経験的調査方法としてはどんなものが最適であるかという基本的な問題に捧げている。

この成果として発表された報告書は，理論と方法，経験的研究，それに付録の三部分から構成され，次のような目次内容を示している。

Part Ⅰ 理論と方法
- 価格および費用の重要性
- 港湾利用者費用
- 港湾の利用
- 港湾利用者費用の計算
- その他若干の理論的分析
- 決定者と決定
- 結　　論

Part Ⅱ 経験的研究
- はじめに
- 港湾設備能力
- 需要の測定
- 最適ルートの選択
- 中央の資料収集

付録Ⅰ リニア・プログラミングのアプローチから港湾サービスの需要機能をどのようにして引き出すことができるか

付録Ⅱ 港湾料金または利用者費用と最終船積貨物需要との相関に関する構成要素

Part Ⅰ では，中心的な問題点を分析しこれを明瞭にするという目的で理論的および方法論的考察が行なわれ，次いで Part Ⅱ で頁数が少ないけれども実際の業界に接近し利用できる資料を検討し，実証的および実体的な経験的研究が必要とするより多くの資料を確保する問題が取扱われている。この Part Ⅰ と Part Ⅱ は両者密接な相関のもとに考察され，前者の理論的・方法論的考察は最初から後者の経験的可能性に向けられ，一方後者の資料の探求と分析も終始前者で考察されたいわゆる港湾活動がどのように決定されかつ行なわれるかについての理論的仮説に基づいている。

3. 内容と結論

内容に立ち入ってみると，本報告書を縫って走る目的意識は，すでに指摘したごとくある港湾を利用した場合の利用者が負担するあらゆる費用を見極め，この費用の変化が利用者の利用港湾の選択に際する意思決定にどのような影響を及ぼすかを探り出すこと

にあるが，Part Ⅰ ではこの場合の港湾利用者は港湾機能を自己の生産活動または流通活動の一環としてとらえ，具体的な利用港湾の選択に当たっては港湾サービスの質，利用のために生じる諸費用，それに利用から得られる総合的な利益を主要な比較の基準とするとしている。したがって，港湾需要に関する理論的分析は経済の生産活動との関連において行なわれなければならないと述べている。

このような係わりのもとに営まれるポート・ツー・ポートあるいはドア・ツー・ドアの輸送活動の一翼をになうのが港湾機能であるので，港湾は輸送サービスを生産する一生産要素にすぎず，このことはとりもなおさず生産要素に対する需要についての経済理論を応用できる分野であることを意味すると指適している。したがって，本研究は，問題の港湾費用は港湾の選択における上記決定要素の一つにすぎないという認識の上で行なわれている。

この場合の港湾費用というのは，各種の港湾サービスと港湾施設の利用に課される諸料金と港湾を利用することによって利用者に生じるその他あらゆる費用から成るものである。ここでは「港湾利用者費用（port user costs）と呼んでいるが，それはまぎれもなく筆者がかねてから「ターミナル・コスト」として定義してきたものと同じ概念である。

Part Ⅰ では，このような意味の港湾利用者費用に影響すると思われるあらゆる要素について考察を加えた後，単位当たりの港湾費用に影響する要素としては数多く考えられるが，その中で港湾の「貨物取扱量」と「港湾設備の利用率」が費用函数に最も大きな影響を与える主要な従属変数であると結論している。どちらかといえば，後者が最も適当な変数であると思われるけれども，ここでの問題の考察に当たっては前者の見地からも同時に研究が進められる必要があると述べている。

この二つの変数は，単位当たり港湾費用を規定する主要な要素になると同時に，逆にこの港湾費用から自らの港湾貨物取扱量および港湾設備の利用率に影響を受ける。この事実について，検討を加えるとともに，この費用変化にともなう貨物取扱量および施設利用率の変動は，単に港湾相互間に現われるばかりでなく，異種交通機関との需要の異動をも呼び起こすと指摘し，その意味で港湾費用の港湾需要に及ぼす影響についての考察は港湾相互間の比較のみでは完全でないことを実証している。そして，港湾利用者費用と港湾需要との相関を見極めようとするためには，次の事項が分析の対象とされなければならないという結論に達している。

(a) 港湾利用者費用の正確な測定
(b) 港湾設備能力とこれに対する各品目別の需要の測定
(c) 港湾料金および港湾利用者費用の変化に対する長期および短期の反応
(d) 港湾料金の変化に対する各品目別の反応の多様性
(e) 港湾利用について共同決定システムを採る各決定者（decision makers），とくに海運同盟の港湾利用の決定に対する影響

次いで，Part II では，これらの分析事項が，関係データの収集と分析，特定の品目および港湾利用者に関する調査，それにケース・スタディの多様性などの問題との関連で検討されている。そして，ここでは将来の経験的研究において最も有望と思われる線を見つけ出し，これらについて優先順位を示すことを主要な目的としている。この分析を行なうに当たっては，研究者は港湾業界の多様な意見に接し，実証的考察を行なっている。つまり，応用研究である。

元来，理論研究を裏づけるような完璧な応用研究いいかえれば経験的実証的研究を行ないうるような完全なデータが存在するのはまれである。港湾においてもまさしくそうであり，おそらく将来何年かかっても存在しないかもしれない。しかし，だからといって不完全なデータに基づくこの種の研究はやる価値をもたないというものではない。経済のあらゆる分野において理論家達は，当初応用研究の可能な領域からかなり離れた事柄に取組み，やがてこれを経験的実証的研究で裏づけてきた事実を忘れることができない。したがって，本研究のもくろみはその完全さを期待し得べくもないが，今後の港湾問題研究の方向づけを試みた点で将来の研究の基礎を提供したものとしてそれなりの価値をもつ。

この経験的研究結果として，報告書は今後実行可能で適当かつ有益な短期的研究と長期的研究にはどんなものがあるかを明示し，また将来より良い研究を導き出すためにはどのような補足的データが組織的ベースで収集されなければならないかを明らかにし，これらに関する勧告を行なっている。この小冊子を一読して，格別新しい理論や方法論の展開はみられないけれども，これまで多くの港湾研究者によって断片的に指摘されてきたあるいは考えられてきた事柄を手際よく整理し，これを乏しい現実の業界資料に基づいて実証的に裏づけようと試みている点で高く評価される。

学 会 記 録

1. 学 会 記 事

1. 第12回全国大会（名古屋）概要

昭和48年度の第12回全国大会は，中部々会ならびに名古屋港管理組会の御尽力によって10月29日(月)～10月31日(水)の間，「港湾会館」を中心として盛大裡に終了した。

今回の共通論題は「港湾機能の近代化と地域経済・社会」で，下記のような8名の報告者，（自由論題，4名）による発表を得ることができた。このうち共通論題を中心とするシンポジュウムはその要約が別項に示されている。なお講演会をはじめ，名古屋港見学会，理事・評議員会，懇親会などの大会プログラム全体にわたって，地元名古屋港管理組合，および中部々会，その他名古屋商工会議所，名古屋港振興協会等，関係者各位の大きな御協力によってつつがなく終了したことは感謝に耐えない。それらのおかげをもって会員出席者も約100名，地元関係者約数10名という盛況ぶりであった。

（研究報告・自由論題）

① 塩釜港と工業との関連性……（仙台大学）永野　為紀
② 新潟港の諸問題と将来課題……（新潟大学）佐藤　元重
③ 名古屋貿易業界と名古屋港……（愛知大学）菅沼　　澄
④ 大分港の発展……（大分大学）松浦　茂治
⑤ 「那覇港の現状と方向に関する一考察」……（流通経済研究所）山内　盛弘

（研究報告・共通論題）「港湾機能の近代化と地域経済・社会」

① 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——……（名古屋市立大学）岡崎不二男
② 港湾機能と地域開発……（北海道総合研究所）徳田　欣次
③ 海運流通の体系化と地域港湾の諸問題……（小樽市港湾部）神代　方雅
④ わが国におけるコンテナ貨物の背後流動の実態について
……（京浜外貿埠頭公団）棚橋　貞明
⑤ 港湾におけるレジャー機能の展開と地域開発
……（港湾経済研究所）千須和富士夫
⑥ 港湾の近代化における地域概念……（東海大学）東　　寿
⑦ 港湾行政の近代化と地域……（函館大学）和泉　雄三
⑧ 港湾の近代化と「地域社会」の基礎課題……（青山学院大学）北見　俊郎

（講演会）

① 新経済社会基本計画と新しい「港湾整備5ヵ年計画」

……（運輸省港湾局技術参事官）大久保喜市

② 名古屋港の回顧と将来について……（名古屋港管理組合副管理者）紅村　文雄

注　上記共通論題報告の内容は学会年報「港湾経済研究」No.11に掲載されており，自由論題報告内容については同年報，No.12に掲載される予定である。

（文責・北見）

2. 部会記事

① 北海道部会

下記の研究報告が昭和49年5月30日，北海学園大学（札幌市）において行なわれた。

(1) 発表者　筒浦明（北海学園大学教授）
(2) テーマ　「北九州の海岸線と港湾」
(3) 要　旨　北九州の海岸線について，写真スライドを中心に，その実態を示し，特に港湾の地形，立地の状況を適格に明らかにした。

(1) 発表者　徳田欣次（北海道立総合経済研究所労働経済課長）
(2) テーマ　「苫小牧港の港湾労働」
(3) 要　旨　北海道では比較的に近代的荷役の比重が高い，苫小牧港の，いわゆる近代的荷役と在来型荷役の結合された港湾荷役の技術体系と，労働力構成（雇用形態，年令，経験，給源など）ならびに労働条件との間における矛盾点と対策課題を指摘した。

(1) 発表者　松沢太郎（札幌大学講師，松坂科学文化振興財団副理事長）
(2) テーマ　沖縄の開発と港湾
(3) 要　旨　沖縄振興開発計画とそれに関連する沖縄の産業の実態と方向を明らかにした。これと港湾との関係についてふれ，港湾整備の遅れが地域開発の隘路となっている，特に生活港湾的な性格と機能をもつ，離島港湾の特性と整備の必要を指摘，またレクリエーション港湾の整備も沖縄産業の現状から，考慮すべきだとした。

(1) 発表者　神代方雅（小樽市港湾部次長）
(2) テーマ　「国土利用の斉合性と地方港湾」
(3) 要　旨　国土利用に関する諸施策，計画が既存地方港湾の発展と逆行するケースの多いことを具体的に明らかにした。（例えば，シベリアランドブリッジの主要拠点の小樽港が施設の問題で他港へ貨物ルートが移行する問題。既存港湾へ企業立地が困難になることなど。）

また「港湾」の企業性と公共性との調整をどうするか，港湾整備の地方自治体への負担転嫁の実情の問題点などを提示した。

（文責，徳田）

② 関東部会

港湾経済に関する諸問題の分析を行なう場合には，きわめて実践的な領域にまで立入ることが要請される。

したがって昭和48年度の部会活動も現実の港湾問題を主要議題として取り上げ，会員各位による活発な論議の展開を行なってきている。以下その活動記録を要約して報告にかえる。

(1) 第1回部会

発表者，日通総合研究所　研究主査　斉藤公助氏。テーマ：『港湾倉庫におけるコンテナ化の現状と将来』，発表年月日：昭和48年8月4日（土），場所および日時：日本港湾協会談話室　自午後2時～至4時30分，司会：山村学（(財)流通経済研究所)。出席者：約15名，発表要旨：最近における海上コンテナの動きと港湾倉庫を中心としたコンテナ化の現状分析結果が報告された。

今回はとくに，東京港と横浜港の動向分析に焦点を集中して活発な討論を行なった。

(2) 第2回部会

発表者：日通総合研究所　主任研究員　市来清也氏。テーマ：『内航海運の現状と港湾問題』，発表年月日：昭和48年12月1日（土），場所および日時：日本港湾協会談話室　自午後2時～至4時30分，司会：山村学((財)流通経済研究所)。出席者：約20名，発表要旨：内航海運の特色と専用輸送化からみた港湾の概説が行なわれ，ひきつづいて海陸協同一貫の進展に伴って発生した具体的な港湾問題にふれられた。またカーフエリー埠頭化と貨物流動の変化，さらにはそこに生じる港湾問題と展望にまで論及された後，種々の質疑応答が行なわれた。

(3) 第3回部会

発表者：港湾経済研究所　所長　高見玄一郎氏。テーマ：『港湾の経済開発からみた情報処理の方法論』，発表年月日：昭和49年1月26日（土），場所および日時：日本港湾協会談話室　自午後2時～至4時30分，　司会：山村学（(財)流通経済研究所)。出席者：約20名，発表要旨：システム開発の目的は，港湾コストの引下げと貿易情報システム化の要請に応えるためのものであるとする同氏の研究開始経緯とテキストの解説が主な内容であった。まず定義と評価から始まり，静的，動的最適化，開発の意志決定，シミュレーション・プログラムとシミュレーション・パッケージ，オプティマイゼーション・プログラミングへと展開されていき，説明後質疑応答が長時間行なわれた。

(4) 第4回部会

発表者：東京都港湾局企画部　副参事　高橋恵三氏。テーマ：『新らしい東京港の開発について』，発表年月日：昭和49年4月20日（土），場所および日時：日本港湾協会談話室，自午後2時～至4時，　司会：　山村学　（(財)流通システム開発センター)。　出席者：約25名，発表要旨：東京港における港湾計画の史的変せんを述べら

れたあと，今度の埋立地開発と利用の方向を具体的に解析し報告された。その中でも，新らしい開発方式として導入された貸付方式や時価の採用，開発保留地の確保，財政問題と開発プログラムの確立などについて活発な質疑応答が行なわれた。

なお，ひきつづき学会の常任理事会が開催されたので，以上の概要を説明すると共に，日本港湾協会の御好意による談話室継続利用の件および埠頭経営研究会の後援による部会発表内容の報告書作成実現の件などを報告した。

（文責，山村）

③ 関西部会

開催日：昭和49年4月19日，報告者：兵庫県倉庫協会専務理事　河井熊一氏。テーマ：港湾における上屋と倉庫（48年夏以後港頭滞貨と倉ばしけ，倉庫などの運用状況ならびに上屋・倉庫の競合関係について報告があった），参加者：56名。この部会は海運経済学会関西部会と共催した。

（文責，柴田）

「港湾経済研究」総目次

1. 1963年 (No. 1) (部数なし)

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

「イギリス主要港湾に関する調査委員会報告書」……中西　睦
「神戸港における港湾荷役経済の研究」……寺谷武明

2. 1964年 (No. 2)「港湾投資の諸問題」(部数なし)

長期経済計画における港湾投資額の推計……加納治郎
摩耶ふ頭の建設と運営……岸　孝雄
公共投資と港湾経済……北見俊郎
イギリスにおける港湾諸料金の徴収制度と問題点……中西　睦
ヨーロッパの石油港湾……浮穴和俊
港湾労働対策への一提案……柴田銀次郎
港湾労働の課題……河越重任
船積み月末集中の原因とその対策……高村忠也
国際コンテナーの諸問題……宮野武雄

北見俊郎著「アジア経済の発展と港湾」……中西　睦
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
同　上「港湾労働」……北海道立総合経済研究所

3. 1965年 (No. 3)「経済発展と港湾経営」(部数なし)

港湾のもたらす経済的利益の分析……柴田銀次郎
港湾経営の「理念」と問題性……北見俊郎
港湾機能の地域的問題点……今野修平

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
港湾資産評価とその問題点……杉沢新一

矢野剛著「港湾経済の研究」……寺谷武明
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
向井梅次著「港湾の管理開発」……喜多村昌次郎
喜多村昌次郎著「港湾労働の構造と変動」……徳田欣次
宮崎茂一著「港湾計画」……川崎芳一
P. C. Omtvedt;
Report on the Profitability of Port Investments……中西睦
J. Bird;
The Major Seaports of the United Kingdom……北見俊郎

4. 1968年 (No. 4) 「地域開発と港湾」(部数若干あり，送料実費とも¥800)

後進的地域開発と港湾機能……武山弘
港湾による地域開発問題について……田中文信
港湾機能と経済発展……北見俊郎
——地域開発に関連して——
東北開発と野蒜築港……寺谷武明
——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
港湾における都市再開発の問題……今野修平
——東京港における都市再開発を例として——
港湾労働の基調……喜多村昌次郎
——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
港湾の最適投資基準……是常福治
——神戸港における測定の一例——
名古屋港発展史……松浦茂治
——昭和13—32年の20か年について——
港湾の物的流通費について……中西睦
パレット，フオークリフトの諸問題……宮野武雄
イギリス戦時港湾施策……矢野剛
東京湾における広域港湾計画に対する一指針……奥村武正
今野修平
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

Colonel R. B. Oram;
Cargo Handling and the Modern Port……松　木　俊　武
Charles P. Larrowe;
Shape-up and Hiring Hall……山　本　泰　督
高見玄一郎著「港湾労務管理の実務」……徳　田　欣　次
松宮　斌著「港湾の財政・経営のあり方」……柴　田　悦　子
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
新潟臨港海陸運送株式会社編著「創業六十年史」……小　林　寿　夫

5. 1967年 (No. 5)「輸送の近代化と港湾」・「日本海沿岸の港湾の諸問題」
(部数若干あり，送料実費とも¥800)

輸送の近代化と臨港上屋の運営……松　本　　清
港湾業務の合理化と海運……岡　庭　　博
流通近代化とコンテナリゼーション……高　見　玄一郎
物的流通の近代化と港湾……斎　藤　公　助
「輸送の近代化」と全港湾輸送体制……北　見　俊　郎
経済開発と日本海沿岸の港湾……佐　藤　元　重
新潟臨海埠頭の形成とその特性……小　林　寿　夫
小樽港の現状と課題……神　代　方　雅
港湾施設利用の問題点……今　野　修　平
　　井　上　洋二郎
港湾原単位算定における問題点……杉　沢　新　一
港湾労働法の施行をめぐる諸問題……大　森　秀　雄
後進島地域経済発展の転型と港湾商機能……武　山　　弘
砂利類の海上輸送増大化傾向について……棚　橋　貞　明
わが国における運河発達の特性……柾　　幸　雄

住田正二著「港湾運送と港湾管理の基礎理論」……佐々木　高　志
中西睦著「港湾流通経済の分析」……河　西　　稔
港湾産業研究会編「港湾産業の発展のために」……和　泉　雄　三
Docks and Harbours Act 1966……河　越　重　任
V. H. Jenson; Hiring of Dock Workers……織　田　政　夫

6. 1968年 (No. 6) (部数若干あり，送料実費とも¥800)

港湾の近代化と運送の機械化……和泉雄三
都市化と港湾の近代化……今野修平
苫小牧港における専用船の実態……松沢太郎
港湾の経済的性格に関して……柴田悦子
ターミナル・オペレーションの経営的基礎……喜多村昌次郎
——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
港湾とシティ・プランの基本論……神代方雅
貨物輸送史上における港湾……宮野武雄
未来学成立の可能性……本間幸作
——港湾論に関連づけて——

日本港運協会編「日本港湾運送業史」……寺谷武明
松本好雄著『コンテナの輸送実務』……松岡英郎
喜多村昌次郎著「輸送革新と港湾」……玉井克輔
北見俊郎著「港湾論」……柾幸雄
B. Chinitz; Freight and the Metropolis ……武山弘
T. A. Smith; A Functional Analysis of the Ocean Port…山本泰督

7. 1969年 (No. 7) 「大都市港湾の諸問題と将来」
(部数若干あり，送料実費とも¥800)

大阪港の貨物流通とその問題点……柴田悦子
大都市港湾としての東京港の問題点……今野修平
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
大都市港湾の問題点と将来……北見俊郎
港湾運送機能合理化の考察……宮地光之
海運流通の斉合性……神代方雅
港湾の近代化と「制度」の問題……佐々木高志
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
——特に船内荷役労働について——

大阪市港湾局編「大阪港史」……寺谷武明
栗林商会労働組合編「栗林労働史」……喜多村昌次郎
神戸市企画局調査部編「広域港湾の開発と発展」……柾幸雄

港湾産業研究会編「変革期の港湾産業」……松橋幸一
Dipl, Ing. Gustav Haussmann;
Transcontainer-Umschlag……荒木智種
Maritime Cargo Transportation Conference N. A. S;
San Francisco Port Study……千須和富士夫

8. 1970年 (No. 8)「流通革新と埠頭経営（成山堂発行，定価1250円，部数あり）

欧米のポート・オーソリティとわが国の
港湾の管理問題……矢野剛
自由港の復興……柴田銀次郎
日本港湾におけるターミナルオペレーターの論理……東寿
広域港湾と埠頭経営……喜多村昌次郎
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
「流通革新」と「港湾経営」の基本問題……北見俊郎
港湾における情報の研究……荒木智種
港湾労働者の供給側面について……篠原陽一
労務管理に見る港湾荷役企業近代化について……玉井克輔
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
海運流通の斉合性（そのII，海運流通斉合の方向）……神代方雅
湾域高速鉄道の方向……浅葉尚一
穀物サイロにおける内部流通の現象と
均一排出装置について……桜井正

港湾産業研究会編「輸送革新と港湾産業」……柴田悦子
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
R. O. Gross; Towards an Economic Appraisal
of Port Investment……東海林滋
National Ports Council; A Comparison of the
cost of Continental and United Kingdom Ports……織田政夫

9. 1971年 (No. 9)「現代港湾の諸問題」（成山堂発行，定価3000円，部数あり）

公企業経営としての港湾問題……東寿
港湾と港湾運送—港湾機能拡大と変革の基礎—……喜多村昌次郎
広域港湾における港運事業の近代化について……山本長英
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

港湾広域化問題の一考察……柴田悦子
巨大都市化と広域港湾問題……今野修平
港湾行政の近代化……和泉雄三
広域港湾と港湾経営の本質的課題……北見俊郎
明治時代の港湾と鉄道……宮野武雄
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
太平洋戦争下における港湾政策の意義……寺谷武明
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
港湾の油濁損害に関する一考察……今泉敬忠
工業港における埠頭利用の問題点……今野修平・永野為紀
港湾における言論の自由……荒木智種
港湾産業と鉄鋼産業 ——その系列化傾向と
支配構造の一面について—— ……山村学
北海道における工業開発と港湾の課題……松沢太郎
海運流通の斉合性（Ⅲ）
——資本生産性からみた斉合性の追求—— ……神代方雅
イギリス絶対王政下にみる港湾と海運（Ⅰ）……長島秀夫・小林照夫

喜多村昌次郎著「港湾産業」……松橋幸一
北見俊郎著「港湾総論」……山本和夫
欧米港湾労働事情研究調査団編著「欧米の港湾」……市川勝一
J. Mondalshi; "Zegluga W Gospodarce Japonu 1964"……山本泰督
William L. Grossman; "Ocean Freight Rates"……富田功
A. H. J. Bown "Port Economics"……山上徹

10. 1972年（No. 10）「輸送システムの変革と港湾」

（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の変貌……今野修平
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
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
輸送システムの変革と新しい公共財概念……東寿
フェリー運航と在来埠頭の再開発……松沢太郎

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……千須和　富士夫
港湾および港湾事業の経済的性質……田　中　文　信
港湾運送業の直面する問題点と背景……宮　地　光　之
カーフェリー輸送と港湾……市　来　清　也
道央海運流通と広域港湾……神　代　方　雅
上屋戸前受制以後の変化について……田　中　省　三
ポートコンピュータへの一観点……三　木　楯　彦
輸送システムの変革と在来埠頭の再開発……永　瀬　栄　治

寺谷武明著「日本港湾史論序説」……柴　田　悦　子
柴田悦子著「港湾経済」……柾　　幸　雄
東京港港湾問題研究会「港湾問題研究」……斉　藤　圭太郎
港湾産業研究会編「港湾産業の危機と発展」……鈴　木　　暁
市川猛雄著「港湾運送事業法論」……山　上　　徹
Hamburger Hafen Jahrbuch, 1970……荒　木　智　種
Ports of the World 1972, Twenty-fifth Edition……松　木　俊　武
Proceedings of the Seventh Conference, The International Association of Ports and Harbors, 1971. 12……富　田　　功

11.　1973 (No. 11)「港湾と地域経済・社会」

（成山堂発行，定価2,500円，部数あり）

港湾の「近代化」と「地域社会」の基礎的課題……北　見　俊　郎
港湾行政近代化と地域……和　泉　雄　三
港湾の外部経済効果に関する定量分析……岡　崎　不二男
港湾機能と地域開発……徳　田　欣　次
海運流通の体系化と地域港湾の諸問題……神　代　方　雅
新潟港の諸問題と将来課題……佐　藤　元　重
名古屋貿易業界と名古屋港……菅　沼　　澄
那覇港の現状と方向に関する一考察……山　内　盛　弘
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
港湾におけるレジャー機能の展開と地域開発……千須和　富士夫
港湾労働組合形成期の港湾争議……玉　井　克　輔
ＣＴＳ建設をめぐって……松　岡　英　郎
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
財務諸表からみた鉄鋼専門埠頭……山村学
港湾労働者の労働時間に関する一考察……土居靖範

和泉雄三著「港湾行政」……鈴木暁
今泉敬忠・坪井昭彦共訳「船舶の衝突と海上保険」……三村真人
Seaports and Seaport Terminals……東海林滋
Transport and Distribution ……織田政夫
The impact of industrial change ……富田功
Des Standorsproflem der Seehäfen……山上徹

[SUMMERIES]

The Changing of Functions on Local Port in Japan —Relations of The Nagasaki Port Authority with City of Nagasaki—

by
Kanichi Kawachi

1. Preface
2. A Historical Character of The Port of Nagasaki.
3. The Changing of Functions for The Port of Nagasaki.
4. Concerning of The Port of Nagasaki and its Economic Structure.
5. The Transitional Stage of The Nagasaki Port Authority.

The Present Situation of Kanda Port and its Development Project

by
Hironori Hidaka

Kanda port has so far been developing, discharging its supplementary function of Wakamatsu port as a port for transporting the coal produced in the hinterland area, that is, the Chikuho coal field.

But, under the influence of a 'so-called energy revolution', the coalmine industry has gradually declined, and as a result of it, the port has been obliged to reduce its function as a coaling port.

However, the development of the cement industry in the local area has enlarged the amount of freight such as heavy oil and material wood these days, with cement and lime stone as staples, and furthermore, as the formation of Kanda port area as a marine industrial area, next to Kitakyushu industrial area, advances, the port is now taking on a character of an industrial port.

Moreover, the recent service of ferryboats in the port has made stronger the relation between the Kanda area and the Chūgoku, Shikoku, Hanshin districts, and what a port should be as a distribution center has come into question.

Therefore, even the development project of a port should be fully discussed in relation to the local development project in the area.

Problems of Maizuru Port and their Local Development

by

Manzo Kanai

1. Preface
2. Current Conditions of Trade in Maizuru.
3. The fundamental conditions on the development in Maizuru Port.
4. The direction on the development.
5. Promotions for the Industry at the Hinterland.
6. Problems on Area planning and Basic direction for Port development.

Functions and Problems of Misaki Fishing Port

by

Teruo Kobayashi; Tatsumi Naito

The purpose of this paper is to show about the functions and problems of Misaki Fishing Port, especially to clarify some of the characteristics of the port.

Also attention will be forcussed upon the items as follows:

(1) Relations of Misaki Fishing Port with Miura City, (2) Some distribution problems of fish (Mainly tunne), (3) Problems of the Misaki Fishing Market (Misaki Uoichiba) and its future.

Problems of Development of Local Ports in Noto Peninsula

by

Yozi Amemiya

The purpose of this paper is to define the vision of six local ports in Noto peninsula and to suggest the fundamental problems on port development in a backward region.

Problems on Mamagement and Operation of Local Port —As an example of Onahama Port in Fukushima Prefecture—

by
Isao Tomita; Tohru Yamajo

1. Preface
2. Port Function and Hinterland.
3. Current Conditions and Problems of Port Management and its Operation.
4. Prospectives.

An aim at our collaboration is to follow the modernization of Management and Operation in Ports. In this case, we are to describe about actual affairs of the Prefectural "Port Service" Section.

A Concept of the Domestic Trade Network Ports (DTNP) and its Theme

by
Genichiro Takami

1. Conversion of the port concept

Just now after the sixties of nineteen, international trade volume was extreamly expanded and it required a large scale and high speed transportation procedure. On this phase of development, the concept of the port must be changed. The flow of cargo plays decisive role on ports. This is the most important factor from where the concept of the Domestic Trade Network Ports was borned.

2. The concept of the DTNP

Definition: The standards of investigation.

a) Volume of cargo
b) Steadiness of cargo flow
c) Publicity
d) Rationality

3. Case study of six ports

Conclusion: Ports must be studied as a network of trade or groups

which differs each other from varied nature of cargo flow.

a) Big city port cluster system
b) Local distribution center
c) Big distribution center port

The rotation of productive capital or national economy would covers all these categories by different form or by different manner.

4. The theme of the DTNP

The DTNP must be ports which promote the rotation of productive capital or development of national economy. They must be provided with the modern transportation technique such as container ship, car-ferry, inland trailer system. Modern berths, truck terminals, storage facilities and inland depot, and intermediate manufacturing or processing center tec., would be required. Computerized information system would be usefull. The port information system or the trade information system would be the most important factor concerning the rationality which we mentioned above.

On Problems of Local Ports with Relation to Consistent Use of National Land

by
Masanori Kumashiro

1. Tendency of international economy and a logical consideration of consistent use of national land.
   (1) Tendency of international economy.
   (2) Logical consideration of consistent use of national land.
2. Several problems of local ports.
   (1) A policy how to operate marine transportation.
   (2) A policy how to operate local port.
   (3) A policy how to operate over land transportation.
3. Conclusion.

With this as a turning point of recently international problems on energy resources or natural resources, the rapid change of economic and industrial structures in Japan is closely connected with the promotion

of all-round and averaged use of national land.

To promote the averaged use of national land according to the speciality of local area, the cost price of transportation must be averaged in all over the land through marine transportation business, port transportation business and land carriage business.

So it is necessary for us to have a policy of expanding productivity of transportation through the sea and the land.

And also, local ports must have the averaged function of port in response to local speciality.

In concerning with this theme, I will study a fundamental policy of local ports.

The Port of Midieval Japan
—a case of the Wakae-no-Shima Port—

by

Takayuki Okutomi

In 1232, the Wakae-no-Shima port was constructed by a priest Oamidabutsu supported by Yasutoki Hōjō, a regent of the Kamakura Shogunate. After the construction, the port was presented to Gokurakuji temple, which collected port dues, repaired the banks, and ruled the port town. The town was prosperous with Hōjō's vassals, who managed the tax-warehouses, and timber traders and so on. So, it was named Zaimokuza after the timber guild.

In 1333, the patronage of the Kamakura Shogunate disappeared. The Muromachi Shogunate tried to support Gokurakuji, but in vain, because of the continuous civil wars. At last, the port was collapsed by the flood in 1370.

Today, we can look upon the history of the harbour as an example of vicissitudes of the Midieval harbours of Japan.

The Management of Port Sirvice in Private Port

by
Hideo Mathsoka

1. The actual condition of Port Service.
2. An illustration of Port Work.
3. The problems awaiting solution.

Economic Development and the Roles of Ports in Developing Countries —especially, Economic Development in India and India's Ports—

by
Yuzuru Yoneyama

There has been a striking growth in the traffic of Indian ports since the planned economic development of the country was begun in 1951. The expansion of trade throught Indian ports and the change in the pattern of trade, involving a sharp increase in the export of ores and the import of oil grain and fertilizers, has placed a heavy change on the facilities and equipment available at the ports. Namely, it was necessary to improve the efficiency of the ports. This is same in the other developing countries.

Recently, Indian ports are looking ahead to the expansion of their total capacity to meet the needs of the growing foreign trade of the country. They also are being geared up to meet the challenging needs of the new modes of ocean transport, of cargoes such as unit loads, pallets, containerization, etc. But, they must resolve some problems that progress at all the major and minor ports, is slow and halting, owing to inadequate resources, the difficulty of obtaining foreign exchange, and the heavy strain on the economy of the country as the result of wars with Pakistan and China.

A Study of "demand control type" for the port system
——change of port function and port investment——

by
Gyo Suzuki

1. Preface—set a question.
2. The economic growth and short supply of social overhead capital.
3. The external diseconomies concerning the port.
4. The characteristic of port function concerning port planning.
5. subject to "demand control type of port" from "demand following type one".

編集後記

社会的コミュニケーションの効果は，人間の努力と報酬，願望と達成等のペアーによって実現されるといわれる。しかも，それは社会の中核として主要な手段をになっている。この主要な手段は，自分だけの利益を求めることから，社会へサービスをするといった社会的責任へと変容するところに近代化が生れてくるといえよう。

港湾の社会が開かれた公共の場として形成されることが望ましいが，現実的にそれは複雑であり極めて閉ざされたものとされている。したがって，港湾の社会を近代化させるためには市民と港をオープンに結びつけるための新らしい制度が，努力と報酬，願望と達成等によるコミュニケーションの効果が必要である。実はこの学会年報の社会的役割もそこにあると思う。

ところで今年度の年報執筆者は例年になく激増したことはよろこばしい。これは「テーマ」の故もあるかも知れないが，研究者の層が厚くなったこと，新進の研究者が増えてきたことで，従来の執筆者の固定化をさけうることにもなり学会の将来のためにも同慶のいたりである。しかし一面，学術論文として質的な問題点が残されていないとはいえない面があるが，これらも今後のコミュニケーションによって相互に高めあってゆく希望をも残されている。

編集委員会は昨年度の名古屋大会時につづいて何回となく開催されたが，とくに今年度からは，物価高の折から学会記録などもかなりコンパクトにしたり，原稿枚数の制限，締切日の厳守を願うなど事務局や編集関係者の御苦労も大変だったし，執筆者の方々にも御協力を願った次第である。また今年度からは，従来自由論題発表原稿を翌年度の年報に掲載していたが，これも発表年度の年報に掲載する方針をとった。

この年報が，開かれる港湾を願って隣接諸科学を土台とした学的体系化と近代港湾の形成に一石を投じうるよう念ずると共に，関係者各位のコミュニケーションの橋わたしとなることをも念ずる次第である。終わりに出版事情の悪い中で，本年報の刊行に努力して下さった出版社に御礼を申し上げねばならない。

Aug. 1974　　（文責，荒木）

編集委員（A，B，C順）
荒木智種　小林照夫　松永嘉夫　柴田悦子
徳田欣次　玉井克輔　富田　功（事務局）

◆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（流通体系の斉合性と港湾の近代化）
1969年	第8回大会（大　阪　港）	共通論題（大都市港湾の諸問題と将来）
1970年	第9回大会（清　水　港）	共通論題（流通革新と埠頭経営）
1971年	第10回大会（横　浜　港）	共通論題（広域港湾と港湾経営の諸問題）
1972年	第11回大会（神　戸　港）	共通論題（輸送システムの変革と港湾運営）
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）
1974年	第13回大会（長　崎　港）	共通論題（地方港湾の役割と課題）

地方港湾の役割と課題

（『港湾経済研究』No. 12）　　定価2500円

1974年10月5日印　刷
©1974
1974年10月8日発　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
TEL　045—641—2556　〒231

発行者　㈱成山堂書店
代表者　小川　実

印刷者　奥村印刷株式会社

発行所　株式会社成山堂書店
東京都新宿区南元町4—51（〒160）
電　話　03—3357—5861～7
振替口座　東京78174番

（分）3056（製）24025（出）3819

港湾研究シリーズ　（全10巻）

❶ 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
北見俊郎編

港湾一般ならびに関連分野と本邦における種類別主要港湾の事例を通じて、港湾の存在が占める役割を解明するとともに、史的見地からの現代港湾の動向と問題点をも明確化しようと企画するものである。　近刊

❸ 港湾経済
柴田悦子

港湾経済の研究は、資本主義経済、社会の全体を把握しなければならず、本書はそうした広い視角と資本主義経済、社会の法則性といった本質的問題意識によって一貫されている。　¥1500

④ 港湾経営
北見俊郎
山本和夫

港湾を経営体としてつかみ、その中における経営上の原則をあきらかにすると共に将来の港湾経営の原理論を構成しようとする。さらには、日本的なポート・オーソリティのための理論構成にも及ぶ予定である。　近刊

❺ 港湾産業
喜多村昌次郎

港湾の経済、社会的機能を媒体として成立する港湾関係諸企業の現状をふまえながら、これら諸企業の複合体がやがて、「港湾産業として脱皮するについて、必要な諸条件を展望、し、考察したものである。　¥1500

⑥ 港湾労働
徳田欣次

港湾労働を取りまく諸条件と，その実態を明らかにし、その上で将来展望を行ない、近代化の道程を示唆したい。
従来港湾労働の究明は6大港を中心にしたものが多いが、地方港の問題も導入。　近刊

⑦ 港湾社会
北見俊郎
荒木智種

港を人間と社会の場としてみることによって、今まで考えられていなかった世界をできるだけえがこうとしている。ジャーナリズム、情報問題をふくめ、情報化社会の港湾機能のあり方をもさぐろうとする。　近刊

❽ 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
柾　幸雄編

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

❿ 港湾流通
北見俊郎
喜多村昌次郎　編

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。　¥2200

内容紹介パンフレット進呈

海運・港湾関係図書案内

海事法令シリーズ①	海運六法	運輸省海運局監修	A5・834頁・2300円
海事法令シリーズ⑤	港湾六法	運輸省港湾局監修	A5・1648頁・4300円
	港湾運送と港湾管理の基礎理論	住田正二著	A5・296頁・1200円
	流通革新と埠頭経営	日本港湾経済学会編	A5・320頁・1250円
	現代港湾の諸問題	日本港湾経済学会編	A5・472頁・3000円
	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
港湾新書	港湾流通の実務	運輸港湾産業研究室編・新書	220頁・750円
港湾新書	港湾情報産業の実務	港湾総合研究所編 新書	258頁・980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・モーターボート用係留施設）	西田幸男著	A5・166頁・950円
	海運同盟入門	塚本挨一著	A5・310頁・2200円
	海運実務事典	樋口健三編 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	山下新日本汽船海務部編	A5・196頁・1200円
	冷凍コンテナ便覧	上村建二著	A5・420頁・3500円
	ラッシュ船の研究	加藤信光著	A5・276頁・2200円
	英文海法集	東京海上火災保険海損部編	A5・504頁・6000円
	物流事業 —明日への展望—	大塚秀夫著	A5・176頁・1300円
	コンテナ用語辞典	日本海上コンテナ協会コンテナ用語辞典編纂委員会編	A5・432頁・4500円

総合解説付図書目録進呈