

地方港湾の役割と課題

(昭和49年度大会シンポジウム概要)

昭和49年度全国大会のシンポジウムは首記共通論題の研究発表に対する質疑応答をもととして行なわれたが、ここにその要点をとりまとめて収録するものとする。

北見：まず共通論題の問題意識とこの課題がきめられた主旨につき述べさせていただきたいと思います。従来日本の港はとかく六大港を中心に考えがちであったようです。そのこと自体が良い悪いという問題ではなくして、むしろ六大港を除いた地方港湾（この地方港湾とは『港湾法』の概念と関係なく、いわば六大港を除いた他の地域の港ということ。）を取り上げるべきではなからうかということです。そこでは内貿機能との関連性なり港湾機能と地域経済との関係、地域社会との関係などを総ざらいしてみても考えながら日本の今後の港湾の在り方をやはり考えるべきではなからうか。また、地域社会なり、地域住民の立場から港湾を考えるということ、あるいは港湾管理者の立場から考えるというような、そういった新しい感覚から港を考えていくといったような問題意識があったわけでございます。

また、一つはそういう個別的な港湾事情そのものだけではなくして、そういうものの意義づけが一体どこにあるのかという一つの柱が必要ではなからうかということです。それから二番目には日本の国民経済なり、あるいは地域経済・社会における、地方港湾の位置づけが果してなんであるのかという点が一つの柱になるのではなからうかということです。また特定の地域の港湾のもっている機能がその地域社会の中でどんな意味をもっているかというようなことをこの討論のなかでも生かしていただければ有難いと思います。以上のような次第ですが、それではまず東先生から質問をおねがい致します。

東：日高先生へ。「苅田港が今後木材関連産業の発達を中心として機能を高めていくと言われましたが、今後の大々的な発達に対応する木材加工熟練技能者を多数育成できると思いますか。」

日高：苅田の港でも木材産業はただ木材を貯木するスペースを建設するということだけになっては、地域産業の発展とかかわりますので、今のところご指摘のように合板関係が中心になったかたちになっています。

東：金井先生へ。「地方港湾の開発は、まず第一に、態度として管理者の港全体経営の公共利益追求の努力が欲しい。第二に、背後地の地場産業の育成。第三に、背後地内の物流について陸運を海運に変える。特に内国貿易運において緊要である。したがってそのための体制をどうするかということが、質問の主体であります。」

金井：まず第一の面ですけれども、これは商圏の拡大ですとか、その商的流通のメカ

ニズムを変えなければならないという問題ですけれども、舞鶴港の特殊条件として地元の貿易業者が今のところかなり力が弱いということで、これを結束して力を強めているわけですが、更に抜本的には貿易業者の誘致なんかも含めて考えていくことが必要だということです。

第2の問題に関しては、背後地の拡大及び地場産業の育成が重要ではないかというご指摘ですが、誠にそうだと思います。それから、第3の背後地内物的流通について、陸運を海運に変えるという問題ですが、陸上のトラック輸送及び鉄道輸送について考えてみますと、基本的には、方向としてはフェリーなんかを中心にしたかたちで陸上輸送を海上輸送に変えることによって、陸上のそういう諸々の交通問題なんかもあわせて解決できる条件があるのではないかとというのが現在の判断です。

東：小林先生へ。「漁港立地論から、消費は都市人口の配置によって決まるのでありますが、生産は魚の種類ごとに季節的に変動するもので商港立地論のようにはいかず、結局、資本（設備を含めて）が、資本のあるところに立地する。沿岸のどこでもいいという結論になります。しかし、三崎港のお話を聞いているうちに、他港、しかも少数な他港との間に自由競争がおこるという感じをもちました。そうすると当然に漁港立地論の成立も可能ではないかと思います。」

小林：漁港の場合、「天然又は人工の漁業根拠地となるような人域及び陸域、並びに施設の総合体」ということがある意味では『漁港法』では大変問題になっておりますので、沿岸漁民を含んだかたちで漁港立地の問題を考えていくと、どこでも良いというわけにはいかないと思います。

東：雨宮先生へ。「終戦直後、能登開発拠点として七尾港の計画を頼まれて調査しているうちに、各港とも伏木港の商圏に緊く結びついて、物資は総て伏木に流れる。そこで試みに能登開発株式会社をつくって、伏木への商的物的流通のメカニズムを七尾港に流すことを試みましたが失敗しました。先生は各港ごとにその性格を、（私は性格というものは貨物の種類とその流れの方向を性格といているのですが）詳細に述べられましたが、これには相手港があるので、それが依然として伏木港なのでありますか。あるいはまた金沢新港に商的流通メカニズムを変えることができるのでしょうか。」

雨宮：大雑把に申しますと、中能登、奥能登に行くに従って伏木港との関連は現在やはり非常に強いわけです。それから奥能登の方に行くに従って穴水と宇出、伏木と七尾との関連はちょうど半々位な状態です。それと金沢新港との関連なんですが、これはほとんど無理ではないかということが結論なんです。むしろ金沢新港と富山新港、新たに現在造っております福井新港、こういった重要港湾の拠点となる港湾相互の機能関連をまずやっとうえてかからないと、現在はむしろそれが競争状態、競合状態になっています。実質的に富山新港の場合をみてみますと、金沢新港とほとんど同じような過程を踏んで相互にのびをおさえているような状態にみえるわけです。

東：富田先生へ。「小名浜港は、はじめは漁港と小さな商港であったのですが、常磐炭の鉄道輸送を海運に変えるために岸壁荷役機械を国がつくった。その後の石炭事情の変化によって使用されないものとなったので、県が工場とこれを結びつけて無駄にならない努力をして現在のかたちになってきたものであります。これを直営体制における公共性について論議することは、このような過程からいって無理ではないか。むしろ、「公物」そのものである岸壁荷役機械とそれを運営する主体を公共の支配する公私共同企業体のようなものにして、それを結論とすべきではないかと思います。」

富田：いわゆる「公共の支配する公私共同企業体化することを結論とすべきではないか」ということですが、今回の我々の調査研究では結論として東先生のお考えのような公私共同企業体化するというようなことまでは、まだ理論的な形成がなされておらず研究中であります。

北見：市川先生から日高先生へ次のような質問がきています。「単一貨物の取扱い港として発達した港湾における公共埠頭はオーバーキャパシティになる可能性が一般にあると思います。地場産業は単一荷物に関連する企業（セメント・自動車、造船等）の下請的性格が多く、自ら海運貨物を生む可能性が少ないと思います。また後背地を広域に期待することは誤りだと思います。この点、地方的港湾の開発には注意すべきであると思いますが、荻田港の例を考慮のうえでご見解をお教え下さい。」

日高：市川先生のお話の通り、今、荻田の港の機能からすれば、非常にまだまだ単純な性格の強い港でございます。背後地域の開発ですが、これは一応県の方としましては県南地域の農産物などを関西方面などに出荷できるような体制をとるように地元の特に農業関係の産業の振興をはかるということと、日産自動車が進出してきますと当然関連企業がこの小波瀬工業団地の北に造成中の二号埋立地あたりにもかなり出てくる見通しでございます。そうすると地元の物資を多量に運ぶというようなことは今の状況としては期待できないのではなからうか、というような心配がございますが、自動車産業の生産が拡大するに従って、この方の自動車産業の機能というものが港の運営の方にも直接的にかかってくるという気がいたします。そのへんが地元の関わりとの中で非常にむずかしい問題だと思っています。

北見：徳田先生から富田・山上先生に「港湾労働の技術的体系の動きと労働力の需給等にどんな問題と課題を地方港湾の場合もっているでしょうか。」という質問がきています。

山上：技術革新というものが展開されていくこと、その技術革新の主体というのは最も中心的になるのは、産業の延長として考えられていることです。その関係上、非常に港湾労働に対する需給というものに対して、小名浜港に限らず、それへの合理化を望む関係になってくると、あまっていくような、工業港の特殊性からいいますといらなくなっていくような傾向が出てくるところに基本的な問題があるわけなんです。

富田：港湾労働の技術的体系の動き、これはひとつは輸送革新の展開と港湾労働の関係はどういう方向にいくのかと理解し、それからもう一つは労働力の需給とにどんな問題と課題を中央港湾の場合もっているかということ、この場合は一応マクロ的にみましても、労働力需給逼迫ということもありますけれども、地方港湾の場合にはそのような巨視的ないわゆる労働力の需給関係条件が、小名浜港の場合でも果して適合するのかどうかというふうに理解させてもらいますと、一つの方は技術的体系の動き、これは山上さんからご指摘がありましたけれども、これは小名浜港も一応工業港の典型的な類型というようなパターンをもっていますから港湾労働の合理化がより促進されるだろうということが、港湾整備計画等からもいえるのではないかと思います。

それから後者の質問ですけれども、いわゆる労働力の需給条件は、地方港湾の場合、小名浜港に関しては、まだ他の地方港湾も、私たちはまだほとんど調査研究してませんので、大変失礼ですが申し上げられません。

北見：それでは一応予定されていました質疑応答については、これで終りにしたいと思います。さて、ここで皆さん方から自由なご質問なりご意見なりを頂きたいと思います。

柴田：地方港湾、ことに地方の港湾ということについて一般的な考え方、あるいは意見といったものを申し上げてみたいと思います。主要港湾、重要港湾の中でも特に主要な位置を占めている六大港ということをいわれましたが、特に八大港湾に貿易が集中してまいりまして、輸出入ともほとんどそこへ集中して、例えば、神戸港におきましてはひどい時になりますと、二週間、あるいは三週間位沖合いに船が待っていませんと荷役ができない。この費用は船会社にとりましても、ひいては荷主にとりましても馬鹿にできない非常に大きな金額になるわけです。そこでもしも、その貨物を他の港でもって陸揚げできたとするならば、これは時間の点においても費用の点においても、非常に利とするとところが大きいわけです。もしも神戸港があいていないならば大阪港へもっていく、大阪港もふさいであるならば堺港へもっていくというふうなことができるようになれば極めて能率的になるわけなんです。時には神戸港に陸揚げすべきものを地方の港に陸揚げする。陸上交通がこの頃非常に発達しております。あるいは内貿貨物にしまして、小さい船に移し変えてそれで主要港にもっていくとか、主要目的地でなくとも消費者に近いところにもっていく。従って内陸における交通もそれを考えて道路なり、トラック輸送あるいはコンテナ輸送等を考慮してもらいたい。いろいろの問題点がでてくると思いますが、これらを現状でもって考えないで、新たにそういう開発をするんだという見地でもって皆さん方に考えてもらったらどうか、そして、そういう地方の港湾とそれから従来ある主要港湾との密接なる連絡の道ということの一つを考えていただきたいと、私は願っているわけです。

北見：どうも貴重なご意見有難うございました。自由討論のかたちで結構でございます。

すが、ご意見ございませんか。

千須和：貨物自体はお金の形を変えたもの、資本の形を変えたもの、つまり商品として動いているわけですから、この動きをコントロールするということは非常に個別資本の問題で難しいわけです。こういう個別の資本の動きをどういうふうに地方港湾というのは受けとめていくべきなのか。結局一つには、大都市従属型の港湾として発展させるのがむしろいいのだということなのか、それとも地方における群小資本、つまり資本主義経営を行っているところの企業体を育成するような目的のために地方港湾の発展が認められるのか、つまり、地方における港湾の役割というのは、個別資本と関わりをもたらしめた場合にはどういう意味をもってくるかということが、問題だと思います。

小林：例えば三崎港に関しては、非常に三崎港のいわゆる隆盛そのものは、あらゆる意味でこれまで少なくとも個別資本の問題と密着したかたちでとらえられていました。ただ鉄道か、バス路線が開発されたり何かして、これから住民がかなり大消費市場あるいは大生産市場へ行くようなかたちのことが容易になるに従って、これからの方向としては地域の個別資本とどういう関連になるかどうかわかりかねないし、むしろマイナスの問題があり、暗い展望の方が多いように思えます。

北見：只今の問題についてまだ他にご意見があるかと思いますが、地元の松本先生、ご意見をお願い致します。

松本：地方港というものを考える場合に、私は一番問題になるのが、その理論構成にあるわけです。具体的に考えてみると、特に歴史的に問題もあると思うんですが、福祉社会という前提の下での港湾だという考え方をしますと、主体を誰がもつのか（例えば長崎港の場合に、長崎県の住民のための港湾、いったい誰がための港湾であるのか、それが誰のために利益する港湾であるのか）ということをもまず考えるんです。その場合に港湾機能というものは何に重点を置いて発展させていけばいいのかということです。長崎港の場合を考えてみますと、歴史的に日本の大きな中央集権制という枠内にあってそれから資本主義という大きな体制の中であって、そしてその中でつかまえてくる。戦前は「富国強兵制」、それから戦後の32～33年あたりからの急速な重化学工業の発展、それに巻きこまれた長崎港というものは、三菱造船という大きな港湾機能の一つに基づいて位置づけられる。この場合、その港湾というものは結局は資本主義体制の下において、大企業に奉仕するためにいろいろ便宜なかたちで投資が行われてきている。それから、本当に本来住民の側から投げられていった港湾であろうかという問題を考えてみますと、市民意識の面から投げかけられた港湾というものが果して将来ありうるのだろうか。一つの地方港自身が、その住民がいくらあがいてみたところで、あくまでも時の体制内における政府の政策によって大きく流されてしまうのではないかと思うのです。大きな枠内に小さな枠があって、その小さな枠から問題を投げかけるのは非常に難しいんじゃないだろうか。

北見：この問題をもう少し伸ばしていきたいんですけども、少しご意見をいただきたいのですが。

山本：「地方港湾の役割と課題」というテーマが取り上げられたきっかけを考えてみますと、大きく分けると二つぐらいあるのではないかと思います。

一つは資本主義の不均等発展とでもいいますか、六大港はどんどん大きくなって、日増しに港の能力も大きくなるし、それがまだまだ必要とされているが、その一方では地方の港湾というのは、ほったらかされていて、特に格差が進んでいくなかで地場産業の育成というようなことが、一つの願望としてあると思います。ところが、いま一方では新産業都市の構想と結びついたような港湾建設があります。そうすると実はこの二つは全然違う側面を両方併せもっているわけですけども、このことを踏えて考えると、一体、地方港湾の役割というものは何かということを、もう一度考え直す必要があるのではないかと思います。

いま一点は、地方の個別の港湾を一つの港湾主体として問題を考えているケースが今日のご報告の中にございましたが、もう少し問題を広げて考えてみますと、日本全体での貨物流動構造、港を造った投資効果を併せて考えなきゃいけないわけで、やはりそういう中でもう一回地方港湾の役割ということを考えてみる必要があると思うんです。

北見：只今山本先生から出された問題に関しては二つあるわけです。一つは資本主義経済の発展の中でのいわばとり残された意味での地方港湾の問題、そういった問題意識と、一方で新産都市その他港湾機能をテコとする開発問題との関連性、そういうものを踏えていった役割は何かということです。それからもう一つは流動的な意味での国民経済全体の中での港湾の機能的分担の問題かと存じますが、どなたかお答えいただければ有難いと思います。

高見：地方港湾というものは一つの行政的な概念だと思いますが、それに対して経済的な概念があると思います。行政的な概念の中で経済的な問題をどう解決していくかという矛盾があるわけなんです。結局地場産業の問題及び地場資本の問題は、やはり先生のおっしゃるように非常に大きな制約を受けますし、大資本の圧迫もあるでしょうし、非常に各方面の経済的な制約を受けてくると思います。そこをどういうふうにして打解していくかということは、一つは政策的な問題であり、一つは企業努力の問題で、この二面をかみ合わせてやっていくより他に方法がないだろうと思います。具体的に個々のケースにあたって、そして、どうするんだという一つの考え方をだすより仕方がないのではないかと思います。ただ、その行政的な概念と経済的な概念というものを一緒にして問題を解決しようとしても、これは無理だということは申し上げられると思います。

鈴木：従来の概念ではとらえきれないところにある港湾、いわゆる大規模工業基地港湾というような新しい港湾がでてきたわけです。陸奥小川原、苫小牧等、こうした巨大

な港湾開発計画は、当然のことながら開発拠点港湾ということで政策サイドで証明されていることだし、地場産業、地元産業がその港湾の支えになるんじゃなくて、むしろ中央の巨大産業も進出してくることによってその巨大工業港とその背後地の形成、そういう点であらたな議題になってきていると思うんです。

徳田：地方港湾の場合には港自体でなくて、その地域の産業の交替と関連して問題が生じてきている。つまり、地域開発と関連した港湾の再開発のことなのです。それから一方では物流革新が進む中でもって、それに対応した地方港湾の再編成ということがおこなわれてくるし、したがって、そのような問題に対応する港の必要性をいろいろな角度から検討して考えてみるということです。

北見：地方港湾という概念規定、地方港湾の役割、そして最後の課題というのは一体何か、ということが改めて問題になりますが、この問題は、今後の「港湾経済学会」の一つの共通の課題でもあらうかと思います。先生方どうもありがとうございました。

(注) (本記はシンポジウムの録音を小林照夫氏がおこされ、それをもとにして石坂央氏によって要約されたものである。なお討論中、港湾の『近代化』にかかわる問題が出されたが、これは割愛した。)