

港湾経済研究
港湾と物価問題

日本港湾経済学会編

日本港湾経済学会年報
No. 13 1975

株式会社
成山堂書店

序

港湾経済の研究は、日本港湾経済学会が昭和37年発足以来、その対象分野に多分化と深奥化とを促し、かつそれらを体系化する努力も払われて今や社会科学の一部門としての地位を確立したと見る。一部の大学では既に港湾論乃至は港湾経済論の講座を設け、これに特に興味をもつ学生は卒業後数多く港運会社その他関連事業に従事するようにもなった。すなわち教育面でも徐々に成果を挙げつつあるといえる。

一方、港湾の実態は高度成長政策に伴って施設の拡張、整備が未曽有の速度を以って進み、管理運営の面も港湾諸法規の実施とともに合理化が大に進み、欧米諸港に比して遜色なきまでの発展を遂げ得た。しかるに、最近世界的に蔓延しつつある不況のため、貿易量は減少し、従って港湾荷役量も伸び悩んでいる。それにも拘わらず物価・賃金はたゆみなく上昇を続けて港湾経営の上に著しい阻害を及ぼしている。殊に、地方財政の窮乏はこれに迫車をかけて、外見上は円滑に進んでいるように見える港湾経営や港湾活動も実態は決してなまやさしいものではない。すなわち、現在は不況とはいえ港に出入する船舶の数は普通貨物船でもコンテナ船でもそれほど減じているわけではなく、殊にコンテナ船は殆んど一般化しているにも拘わらず港におけるこの受入施設は未だ十分とはいえない。また、内貿に至ってはどこの港でも移出入とも決して衰えておらず、これはあるいは運賃が著しくかさむ陸運を避けて海上にこれを求めるからでもあろうか。このため不況期であっても港湾施設の整備は怠ることを許されず、港湾活動も量質ともに低下させることはできない。不況と高物価との矛盾した経済環境の渦の中にあって、港湾行政に関与するものや港湾産業に携わるもののが苦しむは推して知るべきである。

港湾経済研究 No. 13 はこれらの問題を中心とした会員諸氏の研究の発表であるとともに、全国各地にあって港湾の調査研究に取組んでいる会員諸氏のこ

の一年間の成果を集録したものである。会員始め関係識者に大いに資するところがあるものと信じている。ここに執筆の会員諸氏に深甚の敬意を表するとともに、本書の編集に心魂を傾けられた委員諸氏に厚く感謝する次第である。

昭和50年10月

日本港湾経済学会々長 柴田銀次郎

港湾におけるコスト形成の諸問題

長尾義三
(京都大学)

目 次

- はじめに
- 港湾におけるターミナルコストの形成
- 港湾における運賃・料金
- 港湾における外部経済
- むすび

1. はじめに

家計調査でみる限り港湾関係費用の支出は表われない⁽¹⁾。しかし、過半を占める食料費、住居費、光熱費、被服費等に、物流費が含まれていることは明らかである。また、基礎産業程依存率は高い⁽²⁾。このうち港湾流通経費がどのくらいであるか詳細は明らかでないが、かつて分析した結果⁽³⁾から1例をあげると表1を得る。これは輸出雑貨の場合であるが、この推定例では海上運賃ベース45%，包装・荷卸22%，港湾運送および内陸輸送は合せて28%となっている。この計算で注目すべきは在港船舶費が大きいことである。

表1 P.D.C.とターミナルコスト試算
(個品雑貨輸送の例)(単位:円/トン)

費 目		試算例
包 装 費		4,000~7,000
荷役費	*施 設 費	500~800 (1,000~1,600)
	*荷 役 費 (船内荷役を除く)	1,500~2,000 (3,000~4,000)
海 上 輸 送 費	*在 港 費 (船内荷役を含む)	1,500~2,000 (3,000~4,000)
	運 航 費	5,000~7,000
国 内 輸 送 費		800~1,000 (1,600~2,000)
貨 物 費		500~800
*港費・情 報 管 理 費		150~300 (300~600)
合 計		(18,400~27,000)
内ターミナルコスト関係		(7,300~10,200)

- (注)1. ()書は相手港分を含む。
 2. 本試算例は厳密なものではない。
 3. ターミナルコストとは*印のみ。
 4. 北米向け一般雑貨輸出の場合を想定している。

これは、表2のように、航海中の船舶の在港日数が大きいことからも首肯できる。

表2 各種船舶在港日数の比較

運航形態	一般定期船	不定期船	タンカー
航海中	40	57	81
在港	60	43	19

(注) ロッヂデール報告より(1962年)

さらに包装経費がかなり多いことと、これを除く純流通経費の中で港湾を場とする経費(ターミナルコスト)が50%を超える。また船舶の在港費用はこの港湾施設整備の状態と密接な関係があり、これについては、既に明らかにしたことがある⁽⁴⁾。これらは費用有効度分析という研究分野に属する。本論文では、このような港湾を場とする物流費用(ターミナルコスト)がどのような機構で発生し、近代化・合理化の考えのもとに、どのように節約し得るのかの可能性を論じ、併せて、社会的にみての費用概念に拡張し、港湾発展を考察する場合の足がかりとしたい。

かつて、Goss, R. O. はその論文においてつぎのようにいっている。「在港時間比率を20%下げる事ができたなら、定期船輸送費はルートの距離に応じて18~35%減少し得る。」⁽⁵⁾ また「荷役費は20~30%ほど変化し得る。」⁽⁶⁾ さらに「港湾投資の需給弾力性は可成り高い。」ものであり、それだけに、港湾改善はそれ自体目立つものがなくても物価のみならず、わが国の生産、消費および流通構造さらに地域の土地利用、環境に大きな影響を与えるものであることを示している。これは、港湾経由貨物は、輸送費の負担比率の高い、低価格商品が主体であることとも関連する。

2. 港湾におけるターミナルコストの形成

表1に示した物流費PDCは1例であって、全雑貨流通の平均費用を示すものではない。このような費用は図1に示すような諸種の港湾問題から発生する。これを整理するとつぎの5つの項目からなる。

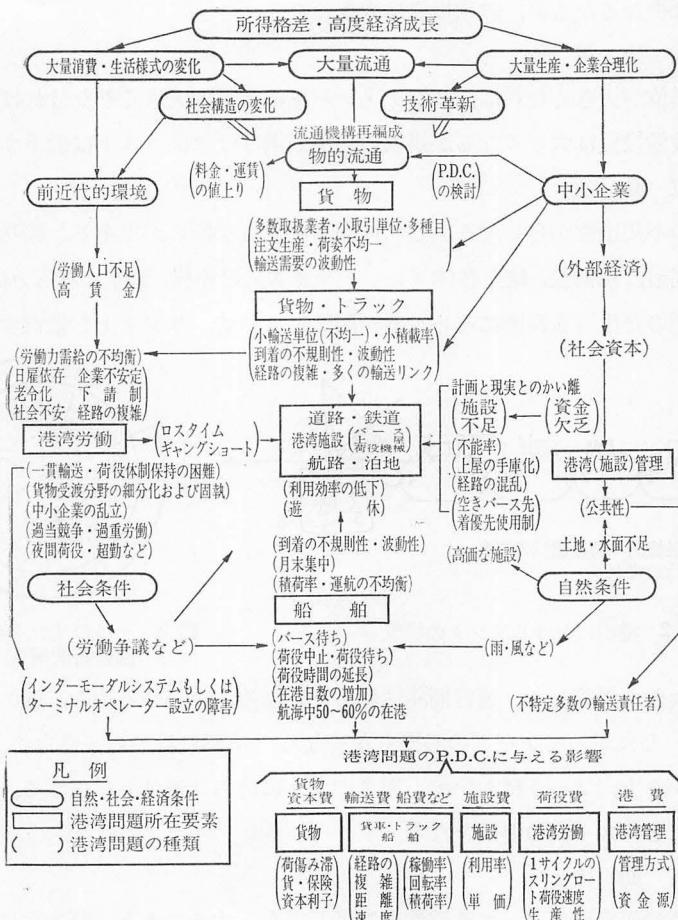


図 1 港湾問題のフローチャート (一般雑貨輸出を例にとる)

1) 経 路

図 2 に示すように、発地から消費地までに幾つかのリンクとノードで形成されるチェーン上を輸送客体がとることになる。したがってチェーンの長さ、リンクとノードの数がコストに大きい影響を与える。

2) 速 度

リンク上の走行速度、ノードでの停滞は時間費用を発生する。早くすれば貨

物費用は少なくなるが、設備投資は大きくなる。

3) 輸送単位

輸送単位が大きくなれば、リンク・ノードの容量は大きくしなければならないので設備投資は大きくなるが規模の経済が働き単位コストは低下する。

4) 波動性

需給の不規則性から生ずる。これは図1を見れば明らかである。輸送機関の容量、到着、積荷量、輸送客体（ロットサイズ）の不揃、到着、あるいは天候、労働問題の発生等広範囲にみられる。図2において、リンク上を走行する輸送

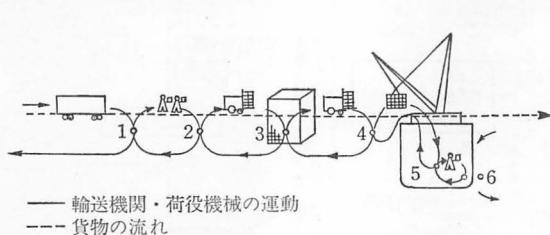


図2 港湾におけるリンクの構成

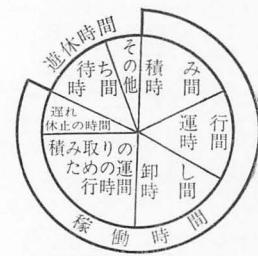


図3 一つのリンクの回転時間構成

機関の大きさが等しく、運行間隔速度も一定なら、いわゆる待ち、遅れ現象が生ぜず、したがってノードの必要もなくなる。実際にはこのようなことはなく、リンク上、ノードにおいて、図3のように待ち（遊休）が生ずる。これが大きいほどコスト高の要因となる。

5) 自動化

これは情報管理によって波動性を制御しようとすることと、省力化によって人間を肉体労働から解放し、併せて、人件費の節約を意図するもので、この程度によってコストは影響を受ける。

以上を一般的に定式化するとつぎのようになる。

$$C_T = C_1(L_1) + C_2(L_2) + \cdots + C_i(L_i) + \cdots + C_n(L_n) + wT(L_1, L_2, \dots, L_i, L_n) \dots \dots \dots (1)$$

ここに、 C_T ；発地から消費地までの貨物のP.D.C.

$C_i(L_i)$ ； i 番目のリンクまたはノードのレベル L_i において発生する貨物のP.D.C.

wT : L_1, L_2, \dots, L_n という各施設の整備水準のもとで発生する貨物の時間費用, T は時間, w は貨物の単位時間価値

ここで、 C_T が最小になるように、 L_i のレベルを求めるることは、港湾を中心とする物流系の最適問題を解くことになるわけであるが L_i の構造は図 4 に示

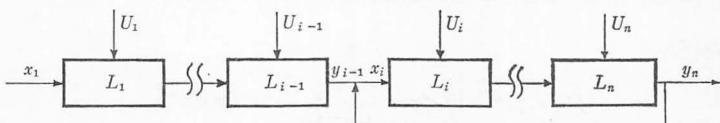


図 4 港湾機能のシステム表示

すように、 L_{i-1} に関係し、また L_{i+1} に影響を与える。これは、ふ頭システムの最適化（例えば、100% ふ頭が利用される状態）と、船舶の最適化（港湾において常に利用できる状態）とは一致しないことを示す。すなわち、部分最適は、系全体の最適状態を実現しない。すなわち i システムの L_i レベルへの他のシステムからの影響要素を x_i 、他のレベルへの影響要素を y_i したとき、

の条件のもとでの(1)の最小値を求めることが、近代化、合理化への方向となる。ここに β_{ij} はシステム j ($j \neq i$) からの影響要素がシステム i にあるかどうかを示す変数で、あれば 1、なければ 0 の値をとる。

もっとも簡単な例はつぎのようである。いま、港湾におけるふ頭の規模を求めるなどを考える。ある期間（1年）をとって毎日の在港する船舶の隻数 r が図 5 のように分布するものとする。これは、現在のバースのものとでの実績値に過ぎなく、バース数の変動によって実際は在港隻数も変るので、一般には、待ち合わせモデルが用いられるが簡単化されている。

$$C_T = \sum_{r=0}^s P(r)(s-r)C_1$$

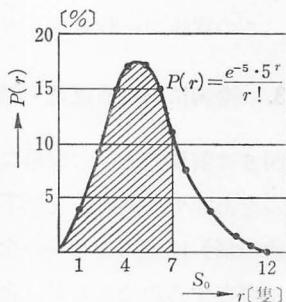


図 5 在港隻数分布

ここに C_1 , C_2 は、1日当たりのふ頭、船舶のそれぞれの費用

$P(r)$ は、ある r 隻在港する確率（もしくは相対度数）

S は、求めようとする C_T を最小ならしめるふ頭の数

この場合、

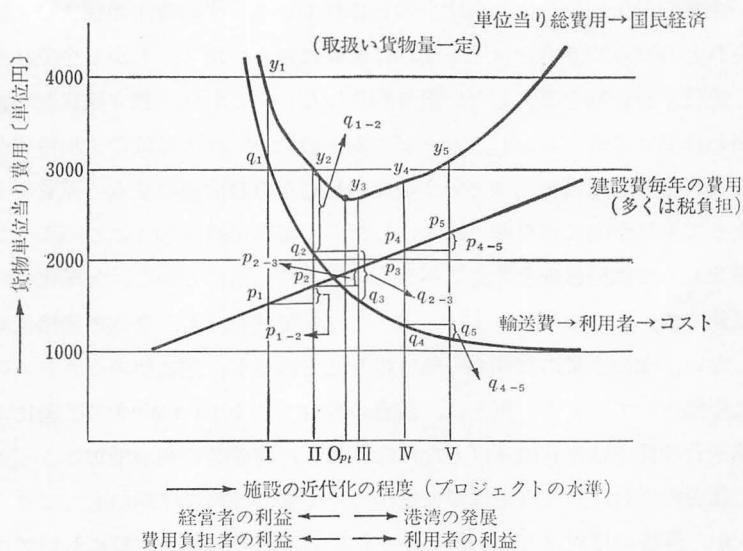
$$P(r \leq s^* - 1) < \gamma = \frac{C_2}{C_2 + C_1} < P(r < s^*) \quad \dots \dots \dots (4)$$

ならしめるような s^* が(3)を最小にする解として求められる。いま、平均5.0隻在港し、船舶の在港費用80、港湾投資20単位とすれば、7隻を収容するバースが最適となる。

またこの 1-7 は、ふ頭の利用率をも示している。この場合20%ということになる。在港費用が60で港湾投資に40単位必要ということになれば利用率は40%が妥当ということになる。港湾投資に対して在港船舶費が相対的に高ければ、港湾施設に余裕を持たせるべきだということを教える。この例でも分かるように、1つのシステムのレベルの最適化は、他のシステムの影響を受ける。また一般に在港船舶の費用は大型化、高速船になるほど高くなるのであるから、港湾改善への投資がそれを上廻らないかぎり、ふ頭の利用率を下げる。すなわち遊休施設を多く持つように計画せよという指針を得る。これは、管理主体が、別々になっているとき、ふ頭への投資を消極的なものにさせる要因となる。論理的には上述のようであっても、実際のコスト計算には不確実性を伴う。この意味で一般にシャドウプライスを用いるのである。

3. 港湾における運賃・料金

図6は前節あげた簡単な事例を図化したもので、例えば、船社は港湾のレベルをあげて、運航費を低下しようとするであろうし、港湾管理者（あるいは財政当局）は港湾のレベルを低く押えて需要に応じようとする。総費用の最小点は存在するのであるが、企業の分権化されている状態では、企業の死活問題とも関連しこれを求めるることは容易でない。コストの反映した運賃・料金と需



(注) プロジェクト水準の例示

- I. 沖荷役方式 (現在の状態とする)
- II. 岸壁築造による接岸荷役投資額 Δp_{1-2} に対して輸送費軽減額 Δq_{1-2} は 5 倍以上にもなる。
- III. 上屋荷役機械の整備を加う。 $\Delta p_{2-3} < \Delta q_{2-3}$
- IV. III よりもっと能率のよい機械整備を備う。 $\Delta p_{3-4} = \Delta q_{3-4}$
- V. パース数を増加するなど、この場合は $\Delta p_{4-5} > \Delta q_{4-5}$

図 6 港湾の近代化と総費用との関係を示す極端な例示

要との関係が図 7 に示されて いる。AC 曲線は図 6 の総費用曲線 (平均費用曲線) と同じ趣旨のものである。運賃・料金が低下すれば需要が増加し、消費者余剰が増加する。一般にいわれていることは、限界収益曲線 MR と限界費用曲線 MC の交点を通る q_1 を産出量として、 P_1 の価格にセットする

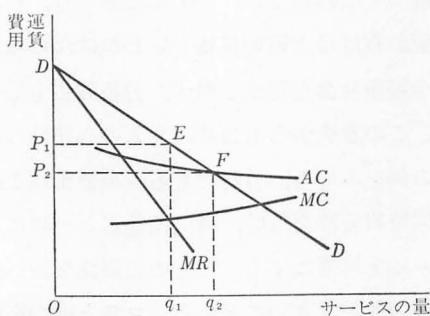


図 7 (文献(7)より)

ことが企業の最大利潤をもたらすものとされている。平均費用曲線ACと需要曲線DDとの交点で価格をセットすれば需要はさらに増す。しかし企業は差別価格、運賃、料金制を導入しない限り利潤はない。これは、独立採算制の論理ともいわれている⁽⁷⁾。しかし、サービス向上のための1単位の追加投資がなお、運賃料金の低下に役立つというのならMCとDD曲線の交点で運賃料金をセットしても社会的には有利である。したがって厚生経済学ではこのような境界費用をもって価格形成を考えるべきものとしている。しかし、分権化されている状態では、1つのリンク・ノードでこれを実施しても、全体の価格低減に寄与しない。他の企業の利潤の一部に組み込まれるか、逆に他のシステムの悪い面に規制されてしまう。例えば、前者の場合ではturn roundの改善による海上輸送費の低下は運賃値下げとならなければ、海運業の利益増加になってしまう。後者の場合、いくら接岸岸壁をつくっても、沖荷役体制のもとではドルフィンか、浮標の増設ほどの価値しか生れない。一般雑貨・内航においては促進主体の不明確なことからこのような例が多い。地域住民が一般財源を負担しても消費、需要面の弾力効果は生じない。しかし、これらの例は多い。日本経済の高度成長を支えた基幹産業においては、船社、港湾管理者、港運業者、陸運業者、荷主が全体のシステムをつくりあげ、分権の役割を全体システムの中に見出すことに成功した。これは産業の誘発効果においても顕著であった1例ともいえるが、一方、地域生活面、環境面に大きな不経済を生ぜしめているが、直接つぐなわれない。いずれにしても、社会厚生福祉の極大を意図する国民の要望からはほど遠い現状といわねばならない。港湾関連企業は、その性格から完全競争社会を形成し得ず、分権独占もしくは寡占の色彩の濃い社会であるから、この意味からも公共の介入の必要性の高い分野といえよう。これは先進諸国の例をみても、首肯できる。東博士はこの点を指摘し、「まず港湾管理者が港湾情報管理を行い、港湾関係者と一体になって地域住民のための公共コントロールを可能にする」ことの必要性を述べている⁽⁸⁾。もっとも運賃料金は、その弾力性が大きいことから、コスト面からのみでなく、政策面からの考慮も必要であろう。その要因となるものは、地域開発、過密過疎問題、産業の発展、

企業間の調整、公害等の社会的バランス問題および上記独占問題等であろう。各企業の財政計画に基づくのみでなく、国民経済的観点からの経済計算を行って両者の比較を行なうことが必要なのである。しかし、Goss, R. O. のいうように「港湾投資の多くは、個々の利益団体からの陳情でなされてきたし、また明白な経済的、社会的利益を計算するのではなく、公共性というあいまいな、定量化とはほど遠い考察のもとになされてきた」という評価はこの種の研究の遅れに対して、いまなお多くの自由資本主義経済体制の港湾問題のあり方に重要な示唆を与えている。

4. 港湾における外部経済

港湾投資は港湾を中心とするシステムコストの改善に寄与する。分権下では、あるシステムは収益をみ、あるシステムでは平均費用が平均収入を上廻ることも生ずる。システム全体の改善のためなら、1つの企業から他の企業への投資もしくは内部補助の形で補填されるような機構の創設が望ましい。また第2節の終りに述べた事例は港における船混み問題を容認してコスト計算を行っているのであるが、集荷、運航を定常的なものにすれば全体のシステムコストはさらに低下する。これに対し、内部的に、混雑を引き起こすものに対し、混雑料金を課し、遊休施設の利用者に対してリベートを実施するなどの施策を行うことによって調整される。内部徴課、内部補助の問題である。本節において外部経済とは、図2ないし図3のシステムが地域の海陸の接点におかれたとき、システム外に与える経済的影響である。漁獲高の減損は補償で評価される。しかし、生物生態系や水産業者を相手にして成立っていた業種の損失は補填されない。付近の海岸で海水浴を楽しめた人々は、ふ頭や工業用地ができたために、より多くの時間の消費、家計支出を余儀なくされて他の地にレクリエーションを求めなくてはならない。水質汚濁、大気汚染、騒音等のために、生活環境が悪化する。生産者あるいは消費者余剰は大きくなるが失うものも大きくなる。これらは、物流システムに関連する企業の経済の外において発生することから、一般に外部経済あるいは外部不経済=公害問題といわれる。

いま、港湾を取り巻く社会を、港湾直接社会、港湾経済社会、港湾影響社会と3区分し、さらに、業種別、階層別に分離したとき、それぞれの受ける効用 U もしくは便益 B 、犠牲 S もしくは費用 C の度合は異なる。これらの種類、項目を列挙し、直接的なもの間接的なもの、計測できるもの計測できないものに分類する。一般に費用便益分析では、

を指向するものであるが、これをつぎのように変形して考える。

ただし、 $B/C > 1$ 、 $B_S/C_S > 1$ 、 P は港湾直接社会システム、 S は N 個に分割された港湾の影響を受ける地域社会システム

(6)式と(5)式との違いは、港湾を中心とする物流システムの費用便益と、システム外におかれる費用便益の総合評価の上に立つことと、いかなる域圏の階層の人も受けける便益はその人の費用を上廻るという保証が得られることである。(5)式の考え方方は、(6)式の左辺と同じようであるが、前節までの考察のように、実際には右辺第1項の検討にとどまっている。(6)式の制限項のために、(6)式の B/C もしくは $B-C$ は(5)式のそれより下廻ることもある。また(6)式が成立するためには、 C_s の値を小さくするか、 B_s を大きくするために、 C_p を大きくするか、 B_p を小さくしなければならないことも生ずる。これは、元来費用便益分析の意図していたことであるが、所得の再分配問題まで立入らなかったことを改めて提起したことになる。この問題の処理は公共への企業責任というより、社会の公共責任、集権の役割であろう。実際的には、港湾を中心とする物流システムの総合責任主体はそれを取り巻く社会・環境に与える外部不経済の要因を取り除くコストを適正な範囲まで受け持つことであり、自然の回復、道路交通障害の除去、社会保障等に対しても無責任であってはならないというのである。しかしこれをすべてターミナルコストに算入すれば図7におけるAC曲線はDD曲線と交わらなくなることも考えられる。この場合、社会のために、必要な港湾投資は必要でないと帰結されるが、それでも(6)式が正の

値をとるならば、赤字欠損部分は社会的に補填されるべき性質のものである。

以上のように、港湾形成は、空間的にみて物流システムの問題のみでなく、港湾および周辺社会の構造改良、土地利用計画をも包含することになり、形成主体の公共的任務は地域行政の一部をも含むこととなる。

5. む す び

港湾投資の地域経済に与える影響については従来かなりの研究が行なわれている¹¹⁾。また港湾において発生するコスト分析についても行なわれてきた⁽³⁾¹¹⁾。しかし、コストの運賃料金及び物価・需要に及ぼす弾力性についての研究は行なわれておらず、種々の条件の複雑性からこれを確定的に求めることは困難である。しかし、港湾改善による物価・需要の弾力性はかなり大きいものであることはいえる。したがって、港湾におけるコスト低下は、経済の安定成長に欠くことのできない impact を与える。本論文では、それらの手懸りとなるコスト形成の発生要因と機構の複雑性を示すとともにシステムコストの低下の可能性とその方法論を述べた。しかし、それは、港湾社会の分権構造のもとでは何らかの協調・調整機構が必要であることを述べた。さらにコスト形成に当って、外部経済問題まで拡張して考えることが必要であり、これは、物流システムとしての港湾の効率化から、所得の公正化問題へと発展させることが社会構成層の合意を得るために必要なことであるとした。これは、便益帰属を明らかにするとともに、費用負担の公正化を意図するもので、社会厚生の極大化を指向するため詳細な分析とともに、調整のための分権的達成の必要性を強調するものである。これは港湾における定性的論議をより定量的な情報のもとに行なわせるため、港湾の環境アセスメントを含むグローバルなコスト形成問題を今より深く研究考察される必要があることを示すものである。それによって、施設改善のみならず、物流システム、地域土地利用計画、社会環境構造の一つの姿を提示でき、さらにこれを管理統御するソフト面の運賃・料金、ならびに港湾管理制度への一つの展望も描き得るものと思われる。このための手法は、現在かなり発達してきており、港湾社会でも積極的な関心を持つべきものと考える。

- 注 (1) 運輸大臣官房情報管理部監修；運輸經濟図説（昭和49年版），運輸經濟研究センター，（昭和49年），p. 9.
- (2) 同上；運輸經濟図説（昭和47年版），運輸經濟研究センター，（昭和47年）p. 9.
- (3) 海事産業研究所；物的流通コストの分析による港湾近代化へのアプローチ，（調査シリーズ68—10），（1968）。
- (4) 長尾義三；港湾改善の海運に及ぼす影響，運輸調査月報第7卷第9号，運輸省，（昭和40年），pp. 1~20.
- (5) Goss, R. O.; Towards on Economic Approach of Port Investment, Journal of Transport Economics and Policy, (1967年9月)
- (6) Goss, R. O.; The Turnround of Cargo Lines and its Effect on Sea Transport Cost, Journal of Transport Economics and Policy, (1967年1月).
- (7) 岡野行秀, 山田浩之編；交通経済学講義, 青林書院新社, (1974), p. 136.
- (8) 東 寿；物価問題と港湾の役割, 港湾, Vol. 52, (1975年2月), p. 31.
- (9) 長尾義三；港湾投資と費用便益, 港湾, Vol. 47, (1970年5月)。
- (10) 運輸省港湾局臨海工業地帶課；港湾投資の地域開発における効果に関する調査報告, 運輸經濟研究センター, (1968, 69, 70)。
- (11) 中西 瞳；港湾流通經濟の分析, 成文堂, (1967), pp. 119~144。

物価と港湾

——価格形成における港湾の位置——

柴田悦子
(大阪市立大学)

目 次

1. 港湾における価値と価格
2. 港湾物流費と商品価格との関係
3. 商品価格に影響を与える港湾滞貨

1. 港湾における価値と価格

1960年代以降港湾における技術革新は、その規模においても、そのテンポにおいても目を見張るものがあった。コンテナ埠頭の出現を筆頭に、臨海部埋立地には臨海工場に接続した工業港が建設され、各種物資別専門埠頭も整備された。さらに埠頭利用の方法にも接岸荷役を円滑化するために種々の工夫が重ねられ、その中へ情報システムの導入等も進められたのである。1960年から1973年の間に港湾取扱貨物量は、全国で5.84倍(4.55億トンから26.58億トン)に、5大港で4.4倍(1.8億トンから7.9億トン)に増加した。これは高度経済成長期における原燃料を中心とする貨物激増に対応する「港湾づくり」が進展したことを意味する。

一方、この間5大港における港湾労働者の伸びはほとんど無い。船内労働者の場合、常用については約2.2倍増加したが、日雇は逆に7分の1に減少した。沿岸労働者についても同様に、常用は若干増加したが、日雇は6.5分の1に減少しており、はしけも同期間内に約2割の人員減である。つまりこれだけはっきりと省力化がすすんだのである。

本来、物財生産において、上記のような技術革新と省力化は、労働生産性の増大を意味する。労働の生産性と労働の価値創出は逆比例するのであるから、

製品単位当りの価値は低下し、これは市場競争で修正されるにしても価格低下に結びつくことはいうまでもない。しかし、港湾の場合は、機械化＝省力化＝単位時間当り労働者1人の作業量増大＝労働生産性の増大 という図式は、一般物販生産と同様であるにもかかわらず、その結果としての製品単位当りの価値低下については、多くの修正要素が加わり、さらに価格形式については、市場競争の場に出ることなく、「政策的料金」という形態をとるため、価値から価格への乖離は一層激しくなる。

ここで先ず明らかにしなければならないのは、港湾において労働生産性の増大が、製品単位当りの価値低下に結びつく場合に存在する修正要素を明確にすることである。この場合、港湾の労働生産性と直接的あるいは間接的に結びついている港湾の基本的諸施設が、社会的一般的労働手段として存在することは決定的な修正要素であろう。すでに建設されて数10年あるいは100年以上も経過した港湾についてみれば、その一部に例え新鋭荷役機械を設置したとしても、基本施設における価値は全部あるいは、ほとんどの部分が移転し終っていると考えられるから、港湾取扱貨物量の伸びは、そのまま生産性増大＝単位当り商品（貨物）への港湾における追加価値部分の低下となる。しかし、社会的一般的労働手段が持つ共通的特性——場所的固定性、建設投資の巨額性や長期性、長期の懐妊性、さらに先行投資の不可避性など——は、新しく港湾を建設する場合、途方もなく巨額な先行投資を必要とすることは周知のことである。ゆえに一般的生産手段としての港湾は、私的資本の活動領域から離れて、国家資本が投入されてきたのであり、従って巨額な先行投資や長期の懐妊性という特質にも対応できたのであった。

ところで1960年以降、高度経済成長にともなう原燃料輸入をはじめ、各種取扱貨物量の激増と、貿易自由化による輸出入貨物の増加は、わが国資本主義生成以来、はじめての規模で港湾造成——臨海埋立、堀込み方式をはじめ人工島造成など、近代的土木工学を駆使した港湾建設——を進めたのであった。これら巨額の先行投資によって建設された港湾についても、この港湾が海上交通における交通用役生産の一部として活用されるかぎり、その港湾の耐用年数に応

じて輸送される貨物に分割されて価値移転を行なう。ただし、これら新設港湾における価値移転が、建設後100年前後の年月を経過した港湾と比較して、単位当たり貨物に移転する価値部分が巨額になることは言うまでもない。

一方、インダストリアル・ポートと呼ばれる臨海大工場に接続した港湾の場合は、工場施設の一部として機能しており、それぞれの工場で生産される生産物の中へ工場建設・用地・機械と同様の方法で価値移転を行う。この場合、先にあげた港湾で発生する交通用役の生産、その運送対象への価値移転が存在しないことは当然である。いわゆる公共埠頭と工場専用埠頭における商品への価値移転の大きさの比較については単純には論じられない。それは両者の港湾ならびに埠頭に対する国家資本の投入率ならびにその条件等、価値移転の内容を考える場合に、かなり埠頭ごとに異なった重要な要因が少なくないからである。

外貿埠頭公団によるコンテナ埠頭の場合は、従来の埠頭建設とは大きく異なっている。これには埠頭建設に民間資本が大きなウェイトを占めるばかりでなく、建設のために要したコストを基礎に1バース当たりの年間専用貸付価格が算定されている。海運企業、さらにその傘下のCFSオペレーターは、コンテナ貨物料金の中にすべてを含めて算出しており、この場合在来埠頭における「政策的料金」決定よりも、経済法則の貫徹ははっきり見ることが出来る。

以上のことから、港湾を通過する貨物に付加される価値部分は、労働生産性の確実な向上にもかかわらず、必ずしも減少していくとは限らない。この傾向はとくにコンテナ埠頭をはじめとする新設港湾に多いと考えられる。しかしここで問題なのは、こうした港湾で追加される価値部分を、その価格が全く反映しておらず、政策的に料金という形でしか現象しない点である。価格が価値を反映せず、かなり低いレベルで「料金」として現象すること自体は、港湾通過貨物を商品としてみた場合、商品の価格=物価に含まれる流通費の中の港湾関係費をより少なく追加することになり、この限りで考えれば、商品の価格に安定的要因となっていると言えるであろう。

2. 港湾物流費と商品価格との関係

先に述べてきたことから明らかなように、港湾料金は一般商品の価格決定方式とは全く異なって、実際に港湾建設に必要とされた費用から大きくはなれて決定されているのである。ただし昭和34年から実施された特定港湾施設工事特別会計は、受益者負担制度を導入し、石油・鉄鋼港湾の建設には、関係者（主として利用者）から受益者負担金を徴収することにした。さらに石炭埠頭、セメント埠頭（門司）、鋼材埠頭（大阪）などでは、港湾管理者が施設利用者から特別利用料を徴収している。これらの例をみても、港湾建設関係費の負担方式は一定しておらず、その価値を全く反映しないで、完全な「政策的」料金が決定される例から、ここに掲げた比較的近年になって建設がすすんだ物資別専門埠頭のように、ごく一部分であるにせよ港湾建設に要した費用を「特別利用料」のような形で不十分ながら反映させている場合まで、さまざまである。従って港湾の価値移転に関して、それが各商品価格に占める比率など到底明確に出来ないであろう。

現実には、物的流通費の見地から港湾にかかる費用としての港湾料金をみる場合、今まで述べてきたような港湾建設部分を除外して、より経済的に必要となる港湾管理のための諸費用、港湾荷役、保管といった部分に要する費用を基準に考える方が一般的であろう。

荷役、荷さばき、保管、湾内輸送といった港湾における諸労働は、交通用役の一部と考えられ、労働が対象化する一般物財生産と異なることは言うまでもないが、港湾を通過する貨物＝荷役対象に価値移転を行う点は、交通用役生産における輸送対象への価値移転と全く同様である。具体的には港湾諸施設や諸機能（荷役機械、船など）の場合は、物理的・社会的磨滅に応じて分割した価値移転が行われ、荷役・荷さばき・運搬といった諸労働の投入に際しては、その労働に必要とされた労働力の価値の上にあらたに創出された価値部分を加えて、移動対象＝貨物への価値移転が行われる（港湾における価値移転の特質については、『港湾経済』成山堂、第1章第2節「港湾における経済的性格」

の部分でくわしく述べた)。

港湾における諸労働の中に保管という部分が含まれる。荷役労働は交通用役の一部として考えられるが、保管はその機能からしてかなり異なる。倉庫の機能は、貯蔵品の使用価値の減価を制限し、防止する役割を持つ。倉庫の機能を充すためには種々の労働——倉入、倉出、荷造り、整理など——を必要とする。これらの倉庫労働は、これなくしては倉庫の機能は円滑にすすまないが、といって倉庫という使用価値がその属性としてもつ効用——保管は、上記の諸労働が一時的に停止しても、保管の効用は持続する。この点労働が停止した瞬間に移動が止まる交通と区別せねばならない。

営業用倉庫の場合は保管料という形で、公共上屋の場合は使用料という形で利用者に負担をさせ、港湾荷役の場合は「料金」の形態で徴収されるが、最終的には商品の価格に包含されることはないまでもない。わが国の場合、欧米諸国港湾に比して荷役料金が低いことがよく問題にされる。昭46年港湾運送料金改訂によって、5大港では船内12%，解7.1%，沿岸10.1%上昇し、さらに48年の改訂では、船内26%，解21.5%，沿岸24%とかなり大幅に上昇したため、港湾運送業の採算はかなり好転したといわれている。ただし弱小零細企業の多い港運業の場合、一時的好転であったとしても、根本的に経営が改善されたことを意味するものではない。一昨年(1973)全国船内荷役協会では、五大港統一料金を港湾の実態に即した港別料金に切りかえ、労務費の上昇にあわせた料金スライド制への移行を検討したが、実現にはいたっていない。

一方、港湾管理者は、埠頭、岸壁、上屋、荷役機械等諸施設から使用料ならびに役務利用料を徴収することで港湾の独立採算を目指しているが、主要8港についてみた場合、47年度収入161.1億円、支出238.4億円と約77.3億円の赤字である。近年とくに増加している支出部分は、港湾管理者による実質負担部分の減価償却費ならびに公債利子の部分である。港湾管理者にとって、独立採算を目指した港湾経営は港湾利用料を上げるか、利用料の対象外とされている諸施設から何らかの形で料金を徴収することを考えるかいざれかである。例えば、港湾水域施設(航路など)や外郭施設(防波堤、護岸など)のようにそれ

自体価値を持ちながら、実際的には料金徴収の対象に入らない部分を料金徴収の対象にしていく方法、つまり入港料徴収などについて議論されている。わが国の港湾法では入港料規定があるにもかかわらず、実際に徴収している港湾は新潟、北九州など数港にすぎない。

この場合についても、港湾管理者の努力目標とされている独立採算制を港湾へ導入することの可否については改めて根本的に問い合わせなければならないであろう。独立採算制という概念はもともとソヴィエトで1920年代初期の新経済政策として採用されたもので、それは何よりも分権的管理あるいは経済計算の手段を意味する。そして建設資金は国家財政から繰入れるのが原則となっている。資本主義社会で行われる独立採算制度は、計画経済が基調となっている社会主义経済とは異なって、各部門間の競争が前提となっている社会で、国家ならびに地方財政の投入部門について、この経済競争の原理を導入してきたのである。つまり第二次大戦後、資本主義の危機が深化する中で国家資本の活動領域が広がると結びついて、独立採算制が採用されてきたのであった。

これら港湾管理者の独立採算制指向や港湾運送業の経営健全化を目指して、新たな入港料制度の採用や港湾料金の徴収は、結果的には港湾にかかる費用を増大させ、商品価格に何らかの影響を与えるであろうことは、理論的に見る限り異論はない。その限りで考えるなら商品価格の中に占める物的流通費、さらにその中の一部である港湾諸費の切り下げと、港湾管理者ならびに港運業者の経営健全化とは矛盾する内容である。

ただし、物流コストの中で港湾の持つウエイトは微々たるものであり、さらに商品コストの中で占める港湾経費は、問題にならないほど小さいことは、改めて言うまでもない。さらに、より重要なことは、資本主義の独占段階における価格形成が、市場競争の段階を経ることなく、管理価格あるいは独占価格として形成されることであろう。生産と流通に要した費用から形成された価格が、さらに市場競争を通じて修正されて決定されていくのではなく、これらのコストを大きく離れ、管理された価格が形成され、しかも管理価格の範囲が広がり、そのウエイトが高まるにつれて、物流コストの一部としての港湾関係

費を論ずる意味は軽くなってしまうのである。

しかもわが国の商品流通機構の複雑さは、流通部門間の競争を激化し、結局は大手商社の手に資本の集中をもたらすことになる。つまり、先に述べたように、理論的には港湾関係費の低下は商品価格へ何らかの影響を持ってよいはずであるが、流通の各段階で吸収されてしまい、最終市場価格を動かすところまでは到底およばない。

以上、港湾における物流費が商品価格に占めるウエイト、それが上昇した場合の市場価格に与える影響等について考えてみたが、結論的には、港湾に要する費用が、商品の最終価格に持つ役割とウエイトはきわめて僅少であるということになる。

3. 商品価値に影響を与える港湾滞貨

以上のように、商品の価格の中に占める港湾関係費のウエイトは僅少なもので、物価に占める位置づけもそれほど大きいとは考えられない。しかし、ひとびと流通過程に異常が発生し、正常な速度と経路で貨物が流れなくなると、事態は急変する。1973年春から夏にかけて、神戸・横浜港をはじめとする主要港で起った港頭滞貨さわぎ、その後翌74年に入つてさらに深刻化した冷凍貨物の滞貨、こうした異常事態の発生は、商品の市場競争を狂わせ、結果として物価をひき上げることになった。この1973～4年港頭滞貨は、1961～2年に生じた船ごみ、滞貨につづいて戦後2度目の混乱を港湾でひき起したのであった。

当時横浜港では穀物や農水産品、飼料関係が主に滞貨し、神戸港では棉花や輸入肉、生ゴムの滞貨が目立った。とくに普通倉庫で保管出来ない肉や農水産物は、冷蔵・冷凍倉庫が必要であるが、神戸港の場合これら特殊倉庫の不足がより一層滞貨を深刻なものにした。

例えば、農林省動物検疫所神戸支所指定の冷蔵倉庫は、1973年2月までは32,000トン弱の保管残高でほぼ満庫状態であったものが、同年3月34,500トン、4月37,000トン、5月38,000トン、6月39,000トンと収容能力を超過して増加した。コンテナヤードではこの間陸揚げされたコンテナが滞留し、とくに冷凍

コンテナはその蔵置能力を超えて陸揚げされた場合、せっかく輸入された肉が港頭で腐敗するという事態にまで至った⁽¹⁾。

1973年5大港における1隻平均待ち期間は48.2時間、前年の40.2時間に比して8時間も増加したのである。神戸港ではソ連の冷凍貨物船がオーストラリアから冷凍肉2,700トンを積んで神戸新港第二突堤に接岸したにもかかわらず、冷蔵倉庫が満庫で荷揚げできず、2か月間も足止めされていたが、結局小松島港へ変更せざるを得ないというような事態も発生した。この滞販さわぎで「円滑化資金」によって「買上げ」がすすめられつつあった船が、倉はしけとして見なおされるというようなことも起った。

こうした滞貨によって、保管料、滞船料がかさみ、商品価格に影響を与えることは当然であろう。食肉など冷凍貨物の滞貨は腐敗につながり、商品の価値を減価させる。この様な状態が生じた場合、商品価格を切り下げる販売を急ぐ場合が多いが、73~4年の輸入食肉滞貨による肉の市場価格への影響はほとんど見られず、むしろ逆にインフレ、高物価の中でも肉の価格上昇率は高い方でさえあった。

こうした港湾滞貨の原因は、直接的には港を通過する貨物の保管施設（上屋、倉庫、野積場）の不足と、上屋・倉庫の回転率の低下によるものであるが、より根本的には、一方における集中的に発生した輸入増と、他方における「買占め、売惜しみ」によるインフレ値上り待ち、さらに74年に入って一段と深刻化した不況の影響を受けたものと考えざるをえない。倉庫の不足については、40年から48年までの8年間に神戸港を利用した貿易貨物は2倍以上に激増しているのに、冷蔵庫は89%，サイロは69%増えているものの、普通倉庫は僅かに21%，上屋と合わせても39%しか増えていない⁽²⁾。

倉庫・冷凍倉庫の不足は事実であろう。とくに冷凍倉庫のように近年になって需要が増えた倉庫については、設備の立ちおくれの側面は否定できない。しかし、港湾の「消化能力」を極端に超えて、なおも増加する輸入貨物に対して、何の施策も取り得ない状況こそ問題ではなかったかと思われる。この異常滞貨は、円切り上げによる外貨取得が輸入を急増させたことによって生じたと

いわれている。この冷凍貨物の輸入急増のより深い原因には、わが国沿岸ならびに沿海漁業の衰退——とくに沿岸の場合は臨海工場建設による工場廃液での汚染も漁業を衰退せしめる原因となっている——、さらに農業の自給率低下など農業・食糧政策の結果として、冷凍貨物の輸入を急増させたのである。一方、棉花、鉄鋼などは不況による企業活動の停滞の影響をかなり強く受ける貨物である。操短、工場閉鎖が行われるなかで、この種の貨物の動きが鈍ることは当然予測できたであろう。しかし、72年後半から起っている「買いしめ、物かくし」による物価高騰は、輸出入品を扱う大手商社にぼう大な利潤をもたらしたのであったが、これによって、少しでも商品の流れをスムースにしようとする努力が後退したことは事実である。クイック・ディスパッチ、物流革新への指向が努力される一方で、「物かくし」による価格騰貴が策されることこそ、問題であろう。

このように見えてくると、「物価と港湾」の関係は、きわめて関係深い問題ではあるが、それは港湾管理者や港運業者といった港湾内部から発生した関係ではなく、むしろ港湾を利用する商的流通部門の側から発生する問題の方が中心であることがわかるのである。

この点に関して、東寿氏は、東京港水産物専門埠頭の例をあげて、物的流通面からの解決に効果をあげていることを認めたうえで、「……港運業界の内部問題の要請からだけでは物価は廉くならない。実質的なターミナル・オペレーターとして東京都の行政指導のもとに自ら生産地と直結するというように商的流通のメカニズムを変え、現物管理的に流通コストを知事が公共的に支配し得るものとすれば、市内消費としての生鮮物、水産物の末端価格を知事が地域住民のためにコントロールし得ることになろう」⁽³⁾と述べられている。

ここでも物価を下げる道は、商的流通のメカニズムを変えることが大きい役割を持つこと、さらに第三者機関によるコントロールが必要なことが指摘されている。ここで問題とされた第三者機関こそ港湾管理者であればもっとも現実的であろう。

注 (1) 『近代港湾』1973年8月、pp. 6~7。「港頭滞貨が描き出した波絞と港湾産

業に残されたもの」

(2) 『神戸港』昭49年9月号, p. 13。山田源次「神戸港の滞貨に思う」

(3) 『港湾』1952.2, 東寿「物価問題と港湾の役割」

物価問題と港湾の役割

東 壽

(東 海 大 学)

目 次

1. 序説—本論の範囲
2. 過去の港湾計画の方法論と現在の問題点
3. これからの港湾へのアプローチ
4. 新しい港湾政策とその例証
5. 結 言

1. 序 説—本論の範囲

「生産者は消費者に対してどう行動しているか。これはその社会の質を示す一つの基準である」と言う言葉を覚えている。かつて私は直轄工事体制に科学特経営管理を導入しようとして、まずテーラーから入ってそれが労働の搾取につながることに疑問を持ったが、フォードの「それによって得た利潤の半ばを社会に還元する」という言葉を見てためらうことなく実施に踏みきったことがある。このフォードの企業倫理が市場機構を通じて市場の競争によって消費者主権を守るであろうと考えたからである。たしかに私たちは港湾を計画する場合にクイック・デスパッチ、港湾の諸掛の低廉化が流通費用を低減し、消費者価格を廉くすることにつながる——そこに一般税を財源とする公共財供給の一つの理由があると考え続けてきた。しかし冷静にこの20年間の日本経済の高度成長の跡をたどると、ガルブレイスの「新しい産業国家」、「経済学と公共目的」が指摘しているように、日本においても大企業体制による大集団が市場機構を通ずる受益者負担原則による消費者主権の企業論理を打ち壊して行くように思われる。私たちは何のために港湾を造っているのか、どうすればそれを地域住民の福祉に結びつけることができるのか。

本論は、港湾において消費者の力と新しい港湾政策とを結びつけることが、その対策の一つであることを述べてみたいと思う。

2. 過去の港湾計画の方法論と現在の問題点

終戦直後の戦災復旧計画（昭和21年）はさておいて、経済再建計画（昭和25年）、経済自立五か年計画（昭和30年）、新長期経済計画（昭和32年）、国民所得倍増計画（昭和35年）、中期経済計画（昭和40年）、経済社会発展計画（昭和42年）、新経済発展計画（昭和45年）、経済社会基本計画（昭和48年）の場合は、それぞれの手法はコラム方式、想定成長率法、計量経済モデル法との違いはあっても、国家経済計画として G. N. P. を中心に国家経済指標が示されているので、それを港湾においては11の経済地理的地方区域にブレーク・ダウンし、地域ごとの生産、消費の物資別数量を推計し、シミュレーションによって各地域間の海運輸送量から各港の計画目標を設定してきたが、その根底には次の4つの条件を前提としていた。

- (1) わが国の社会経済のメカニズムが自由な資本主義的基盤に立っていること。
- (2) 海運運賃がいかなる輸送機関によるよりも低廉であること。
- (3) 旅客または迅速を必要とする以外は海運を主とする輸送経路をとること。
- (4) 貨物の流れは自由な港湾競争によって、また港の中では諸掛りを最も廉くするような経路に流れること。

かくして毎年の港湾関係公共事業のうちの流通港湾の予算が確保され、その計画目標も現実の港湾取扱量とほとんど予想を裏切らなかった。しかし、背後の流通経済活動の場としての都市機能は国民所得倍増計画（昭和35年）までは何とかこなしてきたが、その後臨海工場とともに高度経済成長につれて海運貨物は東京湾、大阪湾に集中し、いわゆる大都市過密化の現象を呈してきた。

私はこれを背後の流通経済活動の場としての都市づくりの立遅れと、戦前に各港に必ずあった集貨機構が戦時中に壊滅し内航海運の復興を停滞させ、イニシアル・コストの安いトラック輸送がこれに代り、既存の東京経済、大阪経済という大都市中心の商的流通のメカニズムを過大化させたことにある。さらに

コンテナ等の海運の技術革新が外貿港湾の合理化を余りにも急進させ、港湾体制の前近代性の壁に打ちあたったものと見ている。その結果は、港湾の合理化と称して修築すればするほど港湾諸掛りが高くなることが多くなった。殊にこの4～5年は船舶の技術開発が港湾の動向を左右した。余りにも港湾と船舶とを密着して考えすぎた。やはり港湾は、その背後地の社会経済条件がこれを造る。しかもそこには厳とした商慣習が存在し、貨物はそのメカニズムの筋にそって流れる。すなわち港湾機能を物的流通だけの面から見る。例えば、計画目標に対し施設能力を増強するために埠頭地帯を築造する、または地域開発のために臨海地帯を造成する。それだけでは背後地に厳として既に存在する商的流通メカニズムは変わらない。却って既存の大都市港湾に集中化し、流通経済活動の場である都市機能を混乱に陥しいれ、却って港の施設をつくればつくるほど流通コストが高くなり、物価高騰の一因となる。あるいは、せっかく築造した埠頭、造成した臨海地帯は所期の目的に使用されず、高価な投資に対し地域住民にその利益を配分することなく無駄に放置される。全部がそうであるとは言わないが、この疑念は永い間公物として育てられてきた日本港湾の公共財供給制度に危機感を与えることは事実であろう。今ままの港湾管理者の管理経営の考え方では、既存の大都市港湾、臨海工業都市への物流の過度集中がさらにその欠陥を拡大するのではないかと危惧に堪えない。今こそ港湾計画、管理経営、運営の考え方の変更の時、曲り角にあるのではなかろうか。

3. これから港湾のあり方へのアプローチ

- 1) 第1に、港は背後地の社会経済組織機構がこれをつくることを改めて再認識すること。この4～5年例えばコンテナの技術開発によって港湾管理者自身が不用意にも船会社の合理化を港湾近代化と受けとり、右往左往し、本来の港湾自身の近代化、合理化対策を疎かにした。今その反省の時期にあるのではなかろうか。
- 2) 第2に、港を支配するものは、その背後地との関係において商的、物的流通のメカニズムを独占的に支配するものであるから、公共でなければならぬ

い。さてその公共とは、国、公共団体を通ずるとしても地域住民のためであることを、今港湾の考え方の曲り角にあたって再確認しておく必要がある。まず近代市民社会（地方自治化、民主化、市民化）への移行を前提とすると、公共体を定義する時に体質からみて次の2つが区別されて概念されなければならない。

- (1) 国——行政官僚——臨港国家行政事務
 - (2) 地方公共自治体——地域住民——公企業経営
- 3) 第3に、地域住民の幸せになるように港を経営、運営するには、リーフマンのいう公営造物（専ら行政原理によって、支配される消費経済的経営の程度——行政部門の1部局により管理経営）や公経済（公益を目指しつつ実費主義的最小費用の原則によるもの——公社、公団）よりも公企業（営利経営であって独立機構をもつもの——公有民営、公私共同企業、ポート・オーソリティ）が経営する方がよい。港湾ないし埠頭企業として、経営するには、お役所的でなく私企業的経営の知識、経験を活用したいからである。

私は世界港湾の史的発展過程を大きく英米式、大陸式に分けたが、前者は余りにも私企業的追及に任せたために資本主義的発展の欠陥が現われ、後者は余りにも公物的管理の弊害が続いて、ほぼ時期を同じくして港全体の公企業的経営制度（ポート・オーソリティー）をとるに至った。日本港湾は後者の大陸式の範疇に属するが、その体質からみると1924年仏のルアーブル港等が地方自治港制度（ポート・オーソリティー）をとる以前の50年間（国をあげて管理制度について論争が続いた）の状態に非常に似ている。その原因が、日本港湾における近代市民社会への移行の立ち遅れにあることはいうまでもない。封建社会から近代社会へのプロセスは、いわば「権力から経済へ」の思想に裏づけられる。今までのいわゆる「港務所経営」を主体とした修築経営は「公営造物」の範囲であって、権力の内容の方が多い。港全体経営を近代化するということは、「公営造物」から「公経済」へ、さらに「公企業」へ移行することを大陸式諸港湾の史的発展過程が教えている。また港全体経営を「公企業」として考えると、埠頭経営もまず原則として第

一義的には管理者の行なう企業として考えることから始めるのが理屈である。そこで公物としての公共統制が主となっている公共埠頭から現行法における体制、あるいはさらに近代化、合理化を進めるとどのような体制及び経営方式が考えられるであろうか。この詳細は、日本港湾経済学会年報第9号「公企業としての港湾問題」に「政策論としての近代化と合理化」と題して詳述しておいたので、ここではその際に説明を判りやすくするために用いた図表を掲記するに止める。

4) 第4に、与えられた「物価問題と港湾の役割」というような課題に対するものとしては、港湾概念を現行港湾法の範囲から拡大する必要がある。港湾法は公物法であるが、元々日本では港湾が公物であるという考え方は、国有水面及びそこに公有水面埋立法の許可を得て築造された構造物に限られた根拠のもとにある。昭和18年内務省から運輸通信省へ港湾を移管する閣議で鈴木企画院総裁が示したものは海、陸併せて港湾機能に直接関係ある地域を円

表1 政策論としての港湾近代化と港湾合理化

概念	港湾近代化 Modernization	港湾合理化 Rationalization			政治過程
1. 問題意識の場	経営	運営			
2. 問題意識の中心	史的考察に基く港の体制のあり方ないし合目的性を考える態度	生産手段と労働力の合理的操作を基礎とする。生産性向上、利潤追及の方法			
3. 理論の内容	公企業の経営形態 経営方式	専門化	専用化	機械化(省人化)	
4. 政策-1 (港全体経営)	港務所経営→現行港湾法体制→ポートオーネティ制度	広域港湾としての港湾性格 要素の適正な配置	公企業概念の徹底、独立採算制の採用	コンピュータによる情報管理、運営管理の一元化	民主化 市民化 地方自治化
5. 政策-2 (埠頭経営)	公物としての公共規制→現行港湾法体制→ターミナル、オペレーター制度 (公私共同企業又は公有民営) (海陸結合一貫輸送)	貨物別 専用埠頭	公共支配による埠頭会社優先使用 リース 経営賃貸借 経営委託	コンテナ、スピード、トレーナー、ロールオフ、ラッシュ、ターミナルオペレーションの自動化(省人化) 総揚、総積係岸荷役	

として画かれていたが、港湾法立案の時点において内務省との間に妥協が行なわれ、現行の狭義の港湾となり、港湾公共財供給の範囲が縮少されてしまった。速かに港湾という経済的有機体の会計学的追及が進められ、港湾機能という面からみた港湾概念に確固たる根拠を与えない限り、港湾財源問題を含めて港湾の近代化、合理化を進める上に大きな壁にぶつかると思う。

5) 第5に、私は既に日本港湾経済学会年報第10号に指摘したが、前述のような方向に進むにしろ、進まないにしろ、港湾管理者は財源問題という大きな壁にうち当ることは目に見えている。港湾当局も、私たちの埠頭経営研究会も既に研究に着手しているが、この問題は現在の法体制のもとでの画期的な発展は望むべくもない。

元来港湾財源研究のアプローチは大きく分けて次の5つがあるが、立場によってとり得ないものもあるので、立場立場で異なるアプローチについて徹底的に追及し、最後に相寄って妥協し最善の方策を求める以外に方法がないと思うので、ここでは詳述することを避けて次に項目をあげておくに止める。

- (1) 現行法体系のもとでの研究：使用料、入港料、屯税等の洗い直しと値上げ、基幹工業助成の国庫補助等公共事業に対する受益者負担制の導入についての抵抗
- (2) 港湾の外部経済効果を明らかにして、米国港湾の不動産税の1.0～1.5／1000の公共投資または日本における都市計画事業による近接地の土地の値上りに見合う都市計画税に類する港湾税の創設
- (3) 例えば埠頭ごとに建設投資に対し貨物通過料としての総合チャージ制の採用
- (4) 会計学的に確立、拡大された港湾を公共財とし公共財供給する新しい「公共経済学」の確立
- (5) 各港の公企業的経営による利潤の配分：その企業形態は、直営、優先使用、賃貸借、公有民営、公私共同企業、私企業への斡旋等。
その企業の種類は、情報管理、環境保全、臨港国家行政事務の代行等

に対する対価及び埠頭経営、港湾サービス業等についての利潤又は斡旋料。

4. 新しい港湾政策とその例証

それでは以上の前提に立って今後どのように港湾の計画、管理、経営ないし運営が行われるべきかを、紙数の許す限り述べて、与えられた課題に対し責をふさぐことにしよう。

- 1) 第1に、各港の港湾管理者はその港全体経営の公企業的追及に徹底し、それをテコとしてややもすると金融資本、大企業グループ支配に進もうとする資本主義経済を地域住民の幸せになるように再建することが必要である。ある人は、これを資本主義社会の独占段階に対する公企業革命と言う。公企業はその国の社会思潮、社会経済組織機構によって純粹公企業、公私共同企業、公有民営などいろいろの企業形態があるが、公企業のもつ公共性とは会計学的に見た港湾の範囲を公共体が所有ないし支配することから始まって、その組織は地方自治化、民主化、市民化されて居り、その企業目的は地域住民の福祉の向上例えば今の時点でいうと物価の引き下げもまたその一つであろう。その公用役はある部分は独占的であるかも知れないが、生活必需的、産業開発的あるいは地域開発的に有効に効率的であること。公共規制としては港湾料金、人事、会計、監査の適正化によって地域住民の利益配分を最大ならしめるような努力が常にはらわれていて、これが独立採算制、生産性につながるものである。私は現在の「港務所経営」を逐次公企業追及に転換する手始めは、まず港湾管理者が港湾情報管理（船舶情報、貨物情報、労務情報）をコンピュータを使用して握ることにあると思う。これによって港湾利用者である海運業者、陸運業者、倉庫業者、荷主、また港湾サービス業者としての港運業者、安全管理関係者と一体となって港全体経営の地域住民のための公共コントロールが可能となる。次は従来の「港湾販売」を一步進めて経済理論的背後地を自らの市場とするために、貨物別の商的流通のメカニズムを洗い直し、港の近代化、合理化によってトラック、鉄道で運ばれて

いる陸運の海上転移、消費物資の他港経由をその港に引きつけて販売市場と直結し、地域住民に安い品物を提供する。あるいは遠隔基幹産業から粗材を入れて二次加工業を育成し、消費物資の最終価格を廉くするなど。これはいずれ大都市港湾の過密化阻止につながることとなる。前にも述べたように各港の集貨機構は全滅し内航海運は崩壊の危機にあるというが、これは施設計画が物流の数量だけをとらえて、施設をつくれば貨物は来ると考え、商的物流のメカニズムについての対策を忘れているからではなかろうか。まず商的流通のメカニズムの転換に港全体の公企業経営の態度をテコとして管理者自体が以上の努力をしなければ、依然として大都市港湾への貨物の集中、大都市の過密化を防ぎ得ないと思う。

- 2) 第2は、国は今国家経済計画、国土利用計画、福祉ないし生活水準、人口等の洗い直しを始めているが、港湾当局はこの作業と併行して全国を11程度の地方経済地理的地域に分けて、全国指標をブレーク・ダウンし、各地域ごとの物資別生産、消費量を推計し、前項に示した管理者の公企業的追及の行政指導と併せて、外貿、沿岸海運貨物量の推定をし直すべき時に来ている。かくして始めて物価対策としての港湾整備計画が浮び出てくると思う。
- 3) 第3に、私は前述したように先進国港湾の史的生成発展の過程を英米式、大陸式に大別して、その国の社会的思潮、社会経済のメカニズムの変化に伴ってその国の港湾の管理経営制度の変遷をみつつ、特に仏港湾のそれに興味をもち、日本港湾もいつかはそこに落ちつく。今は近代市民社会（地方自治化、市民化、自由化）への移行の立ち遅れがそれを許さないものと思ってきた。

最近の諸状勢を見て「港湾革命前夜」という危機感さえ覚えているが、ここに至って与えられた課題に対する新しい港湾政策を改めて主張せざるを得ない。それは一言にして言えば、港湾管理者の立場に立ってその港全体経営の公企業的追及につきる。その企業目的は地域住民の福祉のためにあり、現時点で敢えて一例をあげればその港湾を通ずることによって消費物資の価格を廉くすることにある。その理論的根拠は数度にわたり日本港湾経済学会年

報、雑誌「港湾」講演等に述べたので、ここでは詳述することを止め多くの例証を掲げて本論の主意としたい。

第1例 「港湾販売」という言葉を改めて見直すことにある。「ポート・セーリング」は、マンチェスター港当局が800万ドルを投じて運河を開き、そのマンチェスター・シップ・キャナル会社をして船会社にマンチェスター港への直接寄港を要請させリバーピール港と同一の海上運賃とすることに成功し、さらに鉄道と交渉し奥地の工業物資の運賃を廉くさせ、マンチェスター港の港税、諸掛りを下げると共に、13人のセールスマンを使って荷主に徹底的に宣伝し、遂にリバーピール港経由の商慣習を変え、マンチェスター港経由の消費物資の価格を廉くしたことから始まって、今は各国港湾経営の基本的態度となっているが、その本質は一般の商品販売と異なるものではなく管理者自らの公共コントロールによって商的流通のメカニズムを変えることにある。

第2例 20年前シアトル港ではアラスカ開発の物資を上陸舟艇で運んでいたが、輸送コストが高くかかるので知事、市長が中心となって陸運、海運業者と懇談し、まずシーランド社の埠頭を市が買収し、コンテナ用荷役機械、バンを設備し、陸運、海運業者はコンテナ用専用車、船に投資し、現在各地に見られるようなコンテナ輸送に切換えた。もちろんそれぞれの輸送コストは公私共同の作用によって決定され、アラスカ開発物資の末端価格を引き下げることに成功した。シアトル市港湾局はさらに第2バースを建設し第1バースとともにその経営を直営で行なって、コンテナ方式のモデルともいべき成果をあげたことはご存知の通りである。

第3例 日本の例であるが、20年前石炭の山元値段を2～3円下げるために振興法による巨額の助成が行われていたが、800万屯増産計画と呼応して石炭港湾特別措置と名づけて石炭の積出し、揚げ施設を計画し、荷役機械化、専門埠頭化、公私共同企業の埠頭会社による専用化が図られれば、屯当たり200円の炭価引き下げが可能であることを認め、通産省と共同し閣議決定を経て苅田、唐津及び苫小牧港等の北海道諸港、東京、清水、名古屋、大

阪、神戸に石炭埠頭を築造し、公私共同企業の埠頭会社がこれを経営することとした（東京は公有民営方式）。その後この計画は石炭事情の悪化、炭価統制指導の不充分のために所期の成果を得るに至らなかつたが、もし800万屯増産計画が中止されることなく、石炭当局と管理者がこの埠頭経営を公企業的追及に徹底すれば、炭価引き下げに役立つたものと今でも信じている。

第4例 戦前名古屋港を通過する貨物は名古屋市、熱田市に関連のあるものに限られ、当然その背後地と思われる地域、東は浜松に至るまで大阪港を経由するものとなっていた。その理由はいろいろあるが、その主なものは名古屋経済界の旧財閥に対するモノロー主義と、神戸、横浜両港を外貿拠点として国が修築し旧財閥に外貿を独占せしめた国の政策にあったと思う。終戦直後の混乱時期、大阪港の復興の未完成の時期に旧財閥の解体に伴う商権の再編成が行われている間に、名古屋港当局は名古屋港が当然その背後地とすべき経済理論的勢力圏を求めて、その地域内の貨物を名古屋港経由となるよう着々と努力して現在の地位を確保することができた。その最大のものは、從来神戸港に独占されていた棉花の輸入の一部を名古屋港経由に変えたことであろう。よく考えてみると、その発展過程において旧財閥に支配されなかつたことが却つて私のいう港湾近代化、合理化をやりやすい港としているのではなかろうか。願わくば、この公企業的追及を一步進めて貨物別に既存の商的流通メカニズムを洗つて貨物を名古屋港に引きつける。港湾近代化、合理化をテコとして流通費用を廉くし、地域住民のために物価政策の一助とされんことを望んでいる。

第5例 最近東京港に水産物専門埠頭が造成され、冷蔵庫を附帯する埠頭会社が設立された。まだ建設早々なので各業界の自主的運営に任せられている部分が多いようであるが、しかしこれが物的流通面からだけの解決策とみる。あるいは業界の内部問題の要請だけでは物価は廉くならない。実質的なターミナル・オペレーターとして東京都の行政指導のもとに自ら生産地と直結し、生鮮物、水産物を貯蔵し、中央市場と直結するというように商的流通のメカニズムを変え、現物管理的に流通コストを知事が公共的に支配し得る

ものとすれば、市内消費としての生鮮物、水産物の末端価格を知事が地域住民のためにコントロールし得ることとなる。

第6例 今は倉敷市の中に入っているが、当時は琴浦町である。この町は日本の学生服の過半数を500に及ぶ家内工業として生産し、毎夜多数のトラックにより大阪の問屋に運び翌日には現金化していた。これを公私共同企業による埠頭会社で集貨し海運に切り換えると当時の金額で年間1億円の流通コストの減になることが、町当局、企業協同組合、K海運との打合せで判ったので、1年で横桟橋、上屋を建設し、町が半額出資し町長を社長とする埠頭会社を設立したが、社長が石炭業者であったことから石炭専用埠頭として使われてしまったことと、今日の生産が翌日現金化する魅力に勝てなかつたことによって、いつのまにか所期の意図にそぐわないものとなっていた。何故供用開始後の行政指導を徹底しなかったのかと今でも残念に思っている。

以上の6は、港全体経営を公企業的追及に徹している各国港湾に無数にあるものの一部とさらに日本港湾でも現行法体系のもとにおいて考えられないことではないことを実証例としてあげ、くどくどしい論理に代えたつもりである。

5. 結 言

このような政策論を、ある人は「資本主義的発展の独占段階に対する公企業革命」といっている。この言葉といい、「港湾革命前夜」とい、いささかどぎつい表現であるが、最近の独占禁止法改正の方向を見ても、日本の資本主義が修正の段階にあることは事実である。ただいたずらに港をつくってはいけない、埋立をやらせない、工場誘致は許せないという声に脅えて、港湾経営に受け身だけに役立つことは、かえって地域住民にも不幸をもたらすこととなる。もちろんこの前提には、近代市民会社への移行がある。リリエンタールがT. V. A. に書いている扁額にかかげた「米国市民のために」を文字通り行った地域住民に対する説得への努力を忘れてはならないと思う。

以上課題を急に与えられ、思いつくままを述べたために一貫した主旨のものとなっていないことを恥じるが、私たちが今それぞれの立場で改めて発想の原

点に返り発想の転換をすべき時期に来ていることを主張しているのだと、ということが判って頂ければ幸いである。

港湾の物流構造からみた物価問題の一側面

山村 学
(法政大学)

目 次

- はじめに
- 物価問題との関連からみた港湾の物流
- 港湾の物流が物価に及ぼす影響
- 物価変動が港湾の物流に及ぼす影響

1. はじめに

(1) 問題意識

昭和30年代に始まったわが国の高度経済成長も、48年秋に発生したオイルショック以降は実質成長率がマイナスに転ずるというきわめて厳しい事態を招来するに至った。

したがって、高度成長期には主に量的な面からの対応を中心とした、物流の合理化や近代化をおし進めてきた港湾業界も、今日の減速経済下では質的な充実への転換が要請されている。いうまでもなく、わが国の経済成長と港湾の物流は密接な関係にあるので、これまでも直接あるいは間接的に種々の影響をおよぼし合ってきた。しかし、諸製品の生産性向上と港湾の物流量増大とが相対的に比例していた、いわゆる高度成長期には、港湾と直結した海陸輸送手段の技術革新による合理化や貨物のユニット化などに対応していくための新しい港湾施設整備とか拡充の問題、および港運業の体質強化に関する問題が、つねに行政上の中心的課題とされてきたのである。

そのため、これらの問題については数多くの研究や論争が行われてきたし、政策的な対応も進められてきたといえるが、港湾の物流構造変化から物価問題については、今までのところ多角的な分析があまりなされていない。

そこで本論は、港湾における物流構造の変化をできるだけ動態的に把握しながら、物価の変動要因となるものを摘出し、その経済的意味の追求を試みよう

としたものである。

(2) 港湾の物流に対する基本的認識

港湾は海陸の結節点として商品の生産過程に先行的または後続的に直結して有機的な物流機能（輸送、荷役、保管など）を果たすものと生産された商品の流通過程において種々のターミナル的機能を果たすものに大別できるが、今日の港湾における物流構造からみてもわかる通り、港湾の利用者は殆んどが巨大産業なので、主としてこれらの要請にもとづいて行われる用役生産提供の場となってきたている。

これは、港湾がそれぞれの巨大産業を中心とした物流合理化の対象となってきたからにほかならないし、事実港湾の物流は巨大産業中心の構造へと顕著な変化を遂げている。したがって、換言すれば港湾は公共性よりも私的経済性の追求が優先した利用形態へと大きく変化してきているわけである。

しかし、公共投資によって形成される港湾、すなわち社会資本が、このように特定の産業を発展させるための物流の場として利用されるということは社会的合理性を欠く面が多いし、総合的に物流構造を改善していく上での制約要因となって関連分野で多くのヒズミを生ぜしめているのが現状であろう。

(3) 物価問題に対する基本的認識

物価とは生産財や消費財などについて、それぞれの商品価格を総合化した概念であって、その水準よりも変化の方向とか幅が問題とされ、つねに指数によって表現されるし、貨幣価値の上下落と裏腹の関係があるといえる。

つぎに最近の物価変動、とくに上昇要因を追求していくための手がかりとしては、管理価格が存在している事実を明らかにすることや生産性の向上を大きく上回る賃金上昇率がコストアップ要因となってどの程度価格に転稼されているかを解明することから始めなければならないが、港湾の物流からみる場合には、

- ① 巨大産業の支配強化に起因した価格的な操作上の問題点
- ② 物流業界の体質や労働集約的経営方法などに由来する賃金コストの上昇とその料金転稼に関する問題点

- Ⓐ 公共的料金として改正される場合にみられる種々の問題点
- Ⓑ 港湾の物流諸施設が公共投資や私的投资によって造成された場合に、これがどのようなコストパッケージ要因となっているかという問題などの追求に視点を集中すべきであろう。

2. 物価問題との関連からみた港湾の物流

(1) 港湾における物流問題顕在化の背景

物価の変動や上昇につながるのは港湾物流のどのような側面からなのかということを確かめるために、まず港湾をめぐる物流問題顕在化の背景から検討を加えてみることにする。

① 産業構造の変化と港湾物流の増大

昭和20年代の後半から始った鉄鋼業の合理化をキッカケとして、わが国の産業構造は重化学工業化の方向に急速な転換が進んだが、この過程で新しい技術をつぎつぎと導入し得たことに一つの経済発展要因を見出せる。

また昭和35年からは「所得倍増計画」という国家あげての積極的産業発展

表 1 全国港湾における主要輸出入品の取扱量推移 (単位:千トン)

品目 暦年		石炭	原油	鉄鉱石	鉄、くず 鉄など	石油製品	原木	木材	米穀類
輸	昭 35	20	—	—	1,740	641	320	53	
	40	70	1	6	9,176	798	850	15	
	45	5	—	2	18,225	937	183	684	
	46	22	107	49	24,099	1,218	173	973	
	47	12	118	35	21,721	858	125	216	
	48	31	7	56	24,882	828	85	536	
入	昭 35	8,379	29,990	14,817	5,971	5,010	5,329	5,657	
	40	16,860	79,978	38,493	6,398	14,970	17,395	12,000	
	45	49,522	177,291	99,133	10,136	10,980	43,402	19,743	
	46	47,362	207,816	114,993	5,694	9,358	39,791	17,974	
	47	49,380	227,871	111,324	5,006	10,588	45,148	19,562	
	48	57,506	260,995	136,549	9,166	12,542	53,306	23,223	

資料は運輸省「港湾統計年報」による。

政策が重化学工業部門の設備投資を増大せしめ、生産能力の大幅引上げに役立ってきたことも同様である⁽¹⁾。

しかし、このような産業構造への転換は海外資源の輸入依存度を高めつつも、一方では加工製品の輸出増大をはかっていくことによって達成されたわけであるから、港湾がいかに産業の生産活動や流通活動の中核的役割を果たしてきたかも理解できる（表1及び2）。

事実、港湾の整備拡充政策は昭和36年の船混みをキッカケとして積極的に進められ、港湾物流の合理化や近代化に大きく寄与してきている（表3）。

表2 内外員別の全国港湾取扱貨物量推移（伸び率 昭30=100）

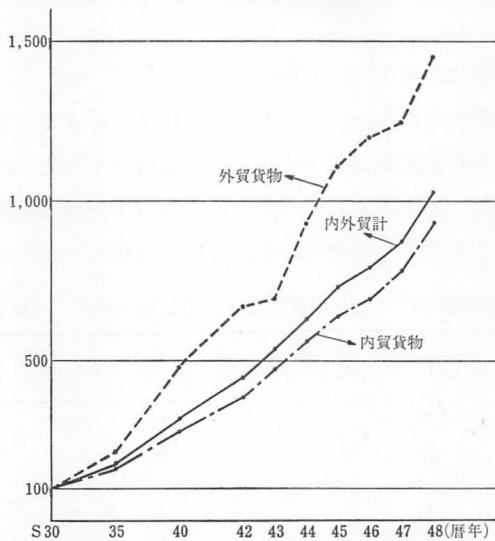


表3 第1次～4次港湾整備5か年計画の概要

内 容	次 别	第 1 次	第 2 次	第 3 次	第 4 次
計 画 年 月		昭 37. 2	昭 40. 8	昭 44. 3	昭 47. 3
計 画 期 間 (年度)		36～40	40～44	43～47	46～50
計画貨物量 (億トン)		6.2	10.5	15.3	33.8
実績貨物量 (億トン)		8.1	16.0	20.0	—
投資額の規模 (億円)		2,500	6,500	10,300	21,000
実計画期間と進捗率(年) (%)		(4年) 83.8	(3年) 44.5	(3年) 48.7	—

④ 港湾物流の構造的変化

港湾における物流構造の変化は、まず臨海の重化学工業港湾から始まった。

すなわち、輸入原材料の急増や供給地域の遠距離化、分散化と生産製品の大量輸送化に特化した専用船の導入および生産過程に直結した専用岸壁での機械荷役化を進め、個別の巨大産業単位での効率的な物流体系を形成してきた。

これは当然、物流コストを低減せしめたが、製品価格の引下げとなってあらわれることは殆んどなく、逆に特定の物流業者を元請とするインダストリアルキャリア化が進められて、一般業者の活動領域をせばめる結果となったのである。しかも元請業者ですら系列支配が強化されたために不況時の経営弾力性を発揮できない体質になってしまっている。

近年、急速な発展をみたコンテナ埠頭をみても同様で、コンテナ専用の大型荷役機械使用による船内、沿岸荷役の一体化と解の不要化をもたらしたが、これらの元請作業は船化系列の少数業者に限られてしまっているので、一般業者は下請として労働集約度の高い特殊作業や部分作業に従事しているのが現状である。

また、輸入穀物類は専用のサイロ埠頭でニューマチックな機械荷役が行われているし、鉄鋼その他の主要貨物もメーカーや商社の専用埠頭、ないしは専門埠頭において新しい産業形態や方法が採用されている。

確かに港湾を中心としたマーケティング活動や計画的生産活動などの強化をはかっていくためには効率性の高い物流行程管理が要求されるかも知れないが、今日の荷役形態、方法、埠頭の機能などをみてみると、基本的にはメーカーや商社を頂点とする物流システムの一貫に組込まれているので

⑤ 港湾の物流業界は元請、下請を問わず種々のリスク負担が大きくなっている。

⑥ 労働集約的な作業内容が多角化してきているので生産的弾力性が弱まって即応体制の確立を困難なものにしている。

⑤ とくに最近の生産、出荷、需要減退という減速経済下においては業界の体質が極端に悪化せざるを得ない体制となっているといつても過言ではない⁽²⁾。

したがって、これらのことから港湾の物流業界は装置型の元請と労働集約型の下請との間で企業間格差が拡大する方向にあるといえるし、下請の合理化は投入労働量の節約という限られた範囲であるということができよう。

(2) 港湾地域における在庫投資の増大

わが国の景気循環過程における在庫投資の動向をみてみると、輸入資源の確保に不安がなくなるにしたがって諸資源の備蓄率は低下してきている。

これは資源の備蓄管理技術の発達もあるが、巨大産業が景気変動に伴う製品の生産に迅速な対応を示すようになったため、好不況の転換期には製品在庫へのシワ寄せをさらに大きくするようになったことも確かである。

しかし、近年は海外諸資源の高騰ばかりでなく入手面での不安も高まっているので備蓄率増大策が再び構えられ始めている。

ここで、このような在庫投資の問題をとり上げたのは港湾地域が、これらの資源や製品在庫投資の場となっているからにほかならないし、また在庫投資の動向が物価変動の一因となるからである。

いうまでもなく、資源の備蓄率増大は価格の長期安定化をはかる意図で行われるものであるが、在庫金利、在庫中の資源減耗、港湾地域における在庫用地の確保や施設の整備、さらには在庫の管理などを考えるとコストアップの要因となる。

また、製品在庫量の増減は生産、流通、消費と密接な関係にあるので、製品の生産規模拡大によって流通や消費量を増加せしめれば在庫量も当然増加することになるが、実際にこれを所得倍増計画の昭和35年から48年までの製品出荷と在庫指標でみても後者の方がより増大している。

したがって、近年までの巨大産業における港湾地域の製品在庫投資は、生産と流通量の増大を中間項として増加してきたが、今日の不況期においては需要

の減退が大きく、生産制限を行っても在庫は過剰気味の推移をたどっている。

一方、それにもかかわらず価格は下降するどころか、むしろコストアップを理由に値上げされているのが現状である。

(3) 港湾の公共投資と私的投資の増大

港湾の整備拡充投資は公私共、年々増加してきているが、投資単価の急速な上昇によって他の物流施設投資との間に歪みを生じたり、民間の巨大産業における生産設備投資とのギャップを大きくしたりしていまだに脆弱性を解決できない状態にあるといえる。

また、港湾の物流業界が、この脆弱性を埋め合わせるだけの資本力をもっていないため逆に物流資本装備率を低下させる結果ともなっている。

もちろん基礎施設としての港湾投資は国庫の補助と地方自治体の財政支出によって行われるものであるが、企業会計方式による収支バランスをみると赤字基調のものが多くなっているので、何らかの財政的補完によって港湾機能の維持をはかっているわけである(表4)。

表4 主要8港における港湾管理者の経常収支
(企業会計方式) (単位:百万円)

年度	昭 46	昭 47	前年度比(%)
収 入 ①	14,455	16,110	111
支 管理費	12,126	13,395	110
出 公債利子	5,445	6,307	116
② 減価償却費	3,695	4,140	112
計			
差 引 ①-②	△ 6,811	△ 7,732	114
収支比率 ②/①	147	148	—

資料は「運輸白書」49年版による。

したがって、この赤字による財政圧迫を港湾料金の値上げでカバーすればよいわけであるが利用者による価格転嫁や港運業者へのシワよせに終ってしまえば財政改善の意味はなくなるというジレンマが待ちうけている。それと一方においては私設の専門埠頭化を進めてきたために、これが港湾の総合的な運営管

理面で大きな制約要因となってしまっているのである。

(4) 港運料金の値上げ推移

港湾の物流業者は港運業や倉庫業を主体とした経済活動を行うものであるが、その対価としての運賃、料金は公共的性格をもつものとされている。しかし、この改訂については物価に直接大きな影響を与えないという政策的判断がなされているため業者と荷主の団体間で合意をみた内容通りの決定が行われてきている。

具体的には49年6月に平均23%、本年8月に16.4%の値上げが行われたが、中小企業（資本金1億円未満）が85%と圧倒的に多いことと典型的な労働集約型の産業であるために、改訂の主な内容は諸物価の値上りと労務費の上昇となっている。

また、今回の場合も改訂料金の面から事業の合理化をはかっていくことを前提としているが荷主に対して交渉力の弱い立場にある物流業にとって、果たして適正な料金となっているかどうか疑問であるばかりか、合理化によって安全性をそこねたり、地域格差を助長する恐れも考えられる。

3. 港湾の物流が物価に及ぼす影響

前項では物価問題に関連すると思われる面から港湾の物流をとらえてみたが、さらに港湾の物流が物価にどのような影響を及ぼしているか、またはどのような影響を及ぼし得るかを検討する必要がある。

しかし港運業や倉庫業などの運賃、料金は用役提活動にかかわる対価であるから、物質的な商品の価格形成過程からみると間接ないしは属性的なものとして位置づけられるので物価に直接影響を及ぼすことが殆んどないといえる。

以下、かかる観点から検討を加えてみることにする。

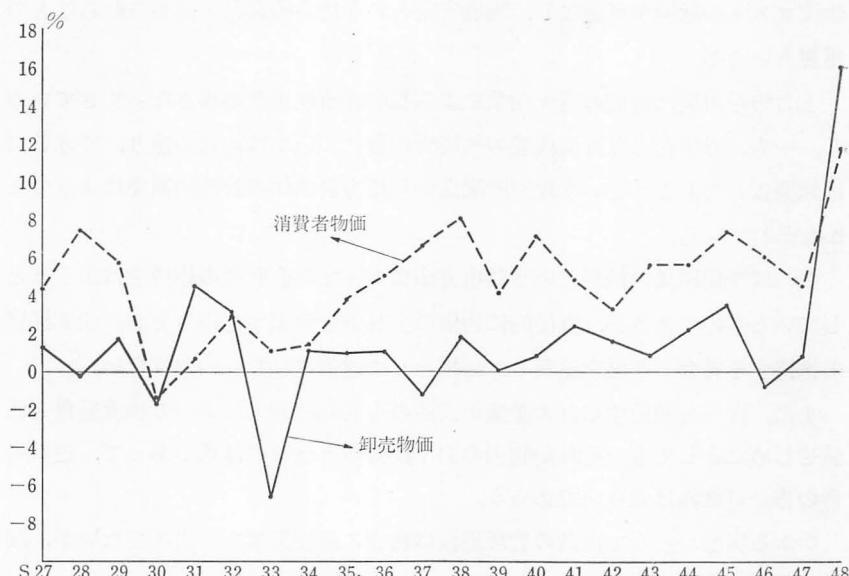
(1) 物価への影響（その1）

昭和27年から46年のニクソンショックにいたる20年間の卸売物価は、ほぼ横這いで推移してきたが、これは重化学工業化の急速な進展と相俟って卸売商品の生産性が高まり、つねに相対的なコスト上昇を上回っていたからである。

そのため巨大産業では利潤の拡大化となって大規模な設備投資をつぎつぎと誘発させてきたが、このような過程では港運料金の上昇を吸収しても卸売商品価格の水準は安定させうる状態にあった。

しかし、一方生産性の低い中小企業の商品とかサービス産業の諸料金などは労働需給のひつ迫度合が強まってきたため賃金水準の上昇を吸収し得なくなつて価格に転嫁され、消費者物価を年率平均6%程度おし上げ続けてきた(表5)。

表5 卸売及び消費者物価指数の推移(前年比)



資料は日銀の「経済統計年報」による。

この結果、卸売物価と消費者物価の間には、いわゆる生産性格差インフレを生じたが、その悪性を逆に利点と解する傾向にあったことも確かである。

だからと言って、巨大産業が港湾の物流料金上昇を容認していたわけではなく、冷厳な資本の論理にもとづく経費節減の衝動が、つねに強く働いていた。何故ならばそれは如何に製造原価を切り下げたとしても、物流経費の増大で相殺されてしまえば収益率の向上が計れないからにほかならない。

また昭和30年代の後半からみられた巨大産業の港湾物流施設投資も、原材料から末端の製品物流まで垂直的な統合をはかつて自己完結型の効率的物流体制を確立することに眞のねらいがあったわけである^[3]。

(2) 物価への影響（その2）

公共投資によって形成されてきている港湾の基本施設は社会資本であり、公共性が重視されてしかるべきものである。

したがって、換言すれば港湾の経済的・社会的機能が公共的に効率性を高めて物流コストの低減を可能にし、物価安定という社会的還元がはかられることの重視といえる。

ところが現実は特定の巨大産業による私的経済性追及の場となってきたるし、一方、赤字化した港湾機能の維持管理費については前述の通り、できるだけ低廉にしておこうという政策的配慮から地方自治体の財政的補完によってまかねわれている。

これは結局国民の納税という負担方法によって共有財産の維持をはからうとしているものであるが、直接的に物価の上昇方を負担する場合とか、独立採算の保持する場合の問題を追及した結果として選択されたものではない。

また、港湾を利用する巨大産業が前述の垂直的統合化によって物流経費を低減せしめたとしても、それが物価の引下げ要因となるのは稀であって、逆の場合の方が可能性は大きいであろう。

かかる実態からみて港湾の管理運営は物価に直接影響をおよぼさないが、間接的影響は大きいといわねばなるまい。

(3) 物価への影響（その3）

物価の変動、とくに上昇は景気回復策として行われる金融緩和や財政投融資の積極化などによって生じることが昭和47年以降から発生しているインフレから容易に理解できる。

周知の如く、金融機関の貸出し競争と企業の手元流動性の大幅な増大が土地の買あさりや株式投資を誘発し、商品の投機までひき起したのである。

この際、港湾地域が巨大産業の投機的在庫投資の場と化したことは、いまだ

に生々しい事実としてよみがえってくるが、このようなデマントプルとインフレマインドのかきたてによる物価上昇要因は、総需要抑制策によって49年春以降から殆んど解消され、代って賃金コストや輸入物価の上昇が新たな要因となって今日に至っている。

中でも賃金コストアップと物価上昇がスパイラル状に作動していることが港湾の物流料金を値上げしなければならないという破目に追込み、生産性向上で賃上げや諸物価の高騰を吸収できなくしていることに注目すべきであろう。

(4) 物価への影響(その4)

前述のようなコストプッシュは不況期においても物価を上昇せしめる要因となるので、いわゆるstagflationが進行している。そのため自己資本比率が低下して稼働率を引き下げにくくしてしまった巨大産業は、その影響が大きく、自己製品価格への転嫁をはかることと港湾の物流料金を含む各種公示料金を極力抑制することにやっきとなっている。

したがって、港湾における物流合理化の鉢先は、ますます鋭さを加えてきているが、公共的に適正な料金設定という面からみると基本的な疑問に突き当る。すなわち、それは新しい経済政策の線上で、一国の経済を窮屈的に規制する「価値観」から改めて検討しなおされていないことである。

港湾の物流合理化に対する限界と可能性は荷主、船社、港湾管理者、物流業界などによって多少の相違があるにしても、その内容が明らかになれば必然的な料金の上昇はさけ得ないのでなかろうか。

4. 物価変動が港湾の物流に及ぼす影響

シンクロナイズ化した世界的インフレと景気の低迷に加えてマネーフローの変化が相乗的に作用していることから貿易や国際収支は縮少均衡の傾向を示しつつある。

これは輸出入量の減少となってあらわれているので、とりもなおさず港湾における輸出入貨物取扱量の減少ということになる。

しかも、物価変動を国際的にみた場合、世界経済の成長速度、資源市場支配

力、物理的供給力、生産コスト、代替の可能性、技術の進歩など、いろいろな要因がからみ合っているので、世界の中の日本と日本の港湾という面からさらに追及していくべき課題といえよう。

- 注 (1) 量産体制を確立してきた日本の産業構造分析は数多く行われているが、例えば日本鉄鋼業の場合は第一次生産合理化(1951~55)によって年間粗鋼生産高は940万トン、第二次合理化(1956~60)後は2,200万トン、第三次合理化(1960~65)になると4,100万トン、しかも今日では1億トン台の生産規模となっている。
- (2) 拙稿「減速経済下の港湾荷役」流通設計、Vol. 59、1975年8月号による。
- (3) 物流部門の後進性や公共料金などの問題は安部一成著「日本経済の物価上昇機構」(日本評論社 昭和46年刊)、阿部真也著「流通行動と物価騰貴」(ミネルヴァ書房 昭和49年刊)の中で詳細に分析されている。

市民経済と港湾政策の転換

——物価との関連において——

富 田 功
(港湾労働経済研究所)

目 次

1. 序
2. 現代の物価問題と混合経済体制
3. 物価形成と港湾料金
4. 港湾運送事業と港湾政策の転換
5. 結 語

1. 序

わが国の近年の経済成長は、昭和48年秋の“石油危機”以降名目、実質とともにスローダウンした。48年以前の過去10数年間にみられた顕著な高度成長時代は、したがって終息し、わが国経済は低成長時代に入ったといわれている。この間の消費者物価は『33年以降一度も下落することなく、年率5パーセント強の率で上昇しつづけている。』⁽¹⁾

経済成長と消費者物価との関係でみられる、現在のそうした経済現象は“インフレーション”の局面を呈している。

『“インフレーション”という用語は必ずしも厳密に定義されて使用されているわけではない。したがって現在先進工業諸国に進行している物価上昇を“インフレーション”と呼ぶかどうかを議論することはほとんど意味がない。』⁽²⁾

ここでは、とりわけ“インフレーション”について議論することが、その目的ではない。しかし、論題との関係で“インフレーション”とは一応次のように定義しておこう。『一般物価水準がかなりの期間にわたって持続的に上昇する状況』⁽³⁾である。

いっぽう、物価水準に対応して賃金水準もマイルドな率で持続的に上昇して

いるのが、ここ10年間の傾向である。

われわれは、このような“インフレーション”的パターンを“クリーピングインフレーション”と定義しておくのが便利であろう。“クリーピングインフレーション”的特徴は、『景気の極度の好・不況から独立して物価・賃金が持続的に上昇し、たとえ通貨価値は減少しても、通貨に対する信頼までは失われることのないインフレであるといってよいであろう。』⁽⁴⁾

この小論では、そうした経済情勢を背景裡に展開している、現代の物価問題を港湾における最適資源配分の見地から論及してみようと思う。

注 (1) 新開陽一、新飯田宏、根岸隆著『近代経済学—経済分析の基礎理論—』有斐閣、昭和47年11月、第3篇現代の経済問題第18章インフレーション、p. 472

(2) 前掲書、p. 473

(3) 前掲書、p. 474

(4) 前掲書、p. 477

2. 現代の物価問題と混合経済体制

昭和30年度の物価上昇の動向をみると、『“クリーピングインフレーション”が問題となり始めた34年頃までは、消費者物価も卸売物価もそれぞれ年率0.6パーセント、0.4パーセント程度の上昇率で全体としてほぼ安定していた。このことは輸出物価指数（輸出商品の価格を加重平均して構成したもの—引用者〔注〕）についても同様である。しかしこの後昭和40年までは、消費者物価が年率6パーセントを超えて上昇したのに対し、卸売物価、輸出物価指数などは依然として安定し続けていた期間である。したがって、昭和30年代の日本の物価問題の焦点は「卸売物価が安定しているのに、消費者物価が顕著に上昇するのはなぜか」という両物価指数の乖離現象にあるといってよい。』⁽¹⁾との側面に現代の物価問題の基本的性格が見出されよう。

40年以降の物価上昇をみてみよう。『30年代を通して安定していた卸売物価の上昇傾向に著しい特徴がみられる。すなわち、30年代には31、32年を除けば卸売物価が対前年上昇率で2パーセントを超えることはなかったが、40年以降は43年を除き、いずれもほぼ2パーセントを超える上昇テンポを速めていた（し

かし景気後退の影響を受けて71年下期からは横ばいないし下落して年間では0.7パーセント下落している)。他方、消費者物価は、43年頃までは30年代後半よりもやや上昇率に鈍化傾向(年率4.7パーセントの上昇)がみられたが、最近では卸売物価とともに急速な上昇を示している。このような40年以降の物価動向の特徴は、「卸売物価の急上昇とその下方硬直性の増大」という点にその特徴が見出される。もちろん消費者物価の上昇率も依然大きく、両物価の乖離現象が消滅していない点では30年代と違っているわけではない。30年代を通じ卸売物価よりもさらに安定的な動きを示した輸出物価も若干上昇してはいるが、輸入物価指数は若干これを上廻って上昇している。』⁽²⁾

30年以降の物価上昇の特徴が40年を境にそのように大別される場合、“クリーピングインフレーション”に基づく現代の物価問題の基本的要因についてはどのように考えるべきであろうか。すなわち、経済的要因(貨幣金融、賃金等)、経済外的要因のそれぞれの独立によるものなのか、またはその複合によるものと考えるべきなのか。

物価上昇の基本的原因については、これを需要の側に求めるディマンド・プル説と、これに対立するコスト・プッシュ説とに分けるのが一般的でもある。二つの説に対するわれわれの立場は後者である。つまり、『現代の物価上昇は、現代の市場機構に内在する価格の非伸縮性と、政府に課せられた政策的要請によって、供給者が価格を下げないため、または価格をつり上げるために起こっている。』⁽³⁾という点にその基本的原因を認めようとする立場をとりたい。

『経済変動のプロセスで一般に個々の商品、サービスの需給条件の変化は、相対価格の変動をもたらす。この変動プロセスで、かりに価格が十分伸縮的で、ある商品、サービスの価格が高くなる一方、他の商品、サービスの価格が安くなれば、これらの平均値である物価水準は安定しうるが、現代の資本主義における二つの制度的要因、すなわち、(1)価格や賃金に下方硬直性があつて価格・賃金が十分に下がらないこと、(2)財政・金融当局も生産の縮少、失業の増大を避けるための支持的な財政・金融政策をとること、によって相対価格の変化は一般物価水準を上昇させる。』⁽⁴⁾という基本的な考え方を認めたい。

そうした考え方を認めるかぎり、現代の物価問題の分析については、『それが混合経済体制の帰結として現われ、経済体制の歴史的性格と深く結びついている。』⁽⁵⁾とされる経済体制論の基本的認識を出発点としなければならないであろう。すなわち、『完全競争市場では価格機能が正常に機能しているかぎり、商品・サービスの生産および分配量は価格の自動的な操作によって定められる。ところが、生産および分配に参与する経済主体（すなわち、企業、労働組合、その他の利益集団など）が市場支配力をもつことができ、他方で政府が無原則に市場に介入するならば市場の価格機構は正常に作用しなくなり、または不完全になったりする。そうなると価格は本来の機能を失い、市場支配力のもとではそれは生産および分配所得の増大もしくは確保のための単なる人為的な道具化してしまう。』⁽⁶⁾『しかも今日の政府は、市場の自動的な力によって労働者が失業したり、賃金が低下したり、農産物の値下がりによって農民が困窮したり、不景気によって企業利潤が減少したりすることに対して、強い同情をもつようになっている。政府は価格の本来の機能をゆがめても人々の所得の確保を図る方が重要だと考えるのである……。したがって、今日の政府は真剣に物価上昇の抑制に取り組む誘因をもたないのである。』⁽⁷⁾ということを認識しなければならないであろう。

以上に述べてきた現代の物価問題に対する“体制論的アプローチ”的理念は、次のような物価対策論議に看取されよう。『需給構造を反映するようなメカニズムが、政府の介入によって著しくゆがめられているから、政府介入を特別の理由がないかぎり軽減すべきである。』⁽⁸⁾

注 (1) 新開陽一、新飯田宏、根岸隆、前掲書、pp. 478—479

(2) 前掲書、p. 480

(3) 前掲書、p. 487

(4) 前掲書、p. 487

(5) 塩野谷祐一著『現代の物価—インフレーションへの体制論的接近—』日本経済新聞社、昭和49年12月、pp. 21—22

(6) 塩野谷祐一、前掲書、pp. 19—20参照

(7) 塩野谷祐一、前掲書、p. 20

(8) 岡田清稿「物価政策と行政の介入」(『運輸と経済30—8』, 昭和45年8月)p. 24

3. 物価形成と港湾料金

前項では、一般物価水準を持続的に上昇させる基本的原因は、混合経済体制下におけるコスト・インフレによるものと考えたのである。したがって、そこでは、混合経済体制の組織化原理をどのように検討すれば一般物価水準の持続的上昇を停滞または抑制させることができるであろうかを模索しようとした。これは、現在展開しつつある“クリーピングインフレーション”を政策的に抑制することが現在の混合経済体制原理の下ではほとんど不可能であろう、ということを是認しようとする立場なのである。

ここでの問題は、港湾との関連において、一般物価水準の持続的上昇が続くかぎり、その発生メカニズムを考えることである。この場合の考察対象は、生産者と消費者を結ぶ流通段階での価格形成要因としての港湾料金である。

周知の如く、港湾料金は港湾運送事業関係料金と港湾施設使用料とに体系化されているが、価格形成要因としての港湾料金という場合にはこれを「流通経費要因」とみなければならないであろう。流通経費をマクロ的にみれば、「物的流通経費」としての港湾荷役料金の占めるウエイトは全く微々たるものである(0.9%⁽¹⁾)。このことは、港湾荷役料金の物価に与える影響は総体的に小さいが、これが物価との関係で無視されても決して問題のないということを意味するものではなかろう。むしろ、物価上昇の発生メカニズムを考えようとする場合、それは重要なファクターになるように思われる。というのは、港湾荷役料金、したがって「物的流通経費」を低減化させる場合の問題点として、何よりも現行の商取引慣行が指摘されるからである。これを検討することなくして港湾荷役料金の合理化は根本的にはありえないであろう。この商取引慣行の検討策は、マクロ的にはとりわけ、「非物的流通経費」として推計される「卸売」段階でいっそう要請されよう。

他方、港湾における「流通経費」としての施設使用料については、その廉価性による赤字基調⁽²⁾の定着状態は次の点からも一考されるべきであろう。『現

在の港湾流通経費（使用料水準一引用者[注]）がたとえば消費者にとって果して安いものであるか否かは改めて検討しなおさなければならない問題である。というのは、消費者は結局、国家あるいは地方自治体への納税によってすでに港湾経費の一部を負担しているのであり、港湾財政の改善は現在の財政逼迫を納税という形の負担から直接物価の上昇による負担という形に切り変えられるだけであるのであれば、結局、そのどちらの形をとるにせよ、納税によるか高い物価によるか、そのいずれかの形式による負担方法の選択に帰してしまうからである。これならば財政の改善は余り意味をもたないことになる。』⁽³⁾これを換言するならば、港湾財政の赤字基調は、社会資本としての港湾施設がこれまで公的資本によって整備、維持されてきたため、その使用料を可能なかぎり廉価にしておこうという基本的理念から生じたことを認識するとともに、その場合の負担方法を批判的に検討することであろう。こうした理念の政策化によって便益を享受しうるのは、港運業よりも荷主・船会社かもしれない。このことは、混合経済体制の視点から考えるならば、政府の介入策によってメリットがもたらされるのは寡占的な市場支配力をもつ経済主体であることを意味しよう。

もし、政府の市場介入策が物価上昇に抑制をかけるという方向であるならば、これは基本的に問題なしと評価しなければならない。しかし、「港湾流通経費」をめぐる実態は決してそのようにはなっていないようである。これは次の点からうかがえよう。『流通コストの低下は常に個別資本の利潤の増大となるか、あるいは減少するおそれのある利潤の確保の手段という形を通して実現するため、物価の引き下げとしてあらわれることは少ない。その逆に、流通コストの上昇は物価の上昇としてはね返ることは容易なのである。』⁽⁴⁾

以上述べてきたことを要約してみよう。物価形成と港湾料金の関連性については、(1)混合経済体制の下では、両者が密接な相関関係にあるところまでには至っていないこと、(2)国民総生産に占める港湾荷役料金の構成比は全く微々たるものであること、したがって、港湾荷役料金が物価形成に与える影響はほとんどないであろうこと、(3)港湾管理者財政の赤字基調は最適資源配分の見地からすれば望ましくないこと、したがって、施設使用料水準の引き上げが、物価

問題との関連でどの程度にされるべきかは検討されなければならないことである。

- 注 (1) 『流通費用に占める運賃料金』日通総合研究所, 昭42.10, p. 5
(2) 鈴木暁稿「“需要調整型”港湾体系への課題」(『港湾経済研究 No. 12』成山堂書店, 昭49.10) p. 187などの参照をのぞむ。
(3) 『価格形成要因としての港湾流通経費』東京都港湾局港務部港務課, 昭和47.3, pp. 186-187
(4) 東京都港湾局, 前掲書, p. 187

4. 港湾運送事業と港湾政策の転換

港湾における商品・サービスの流通経路はその実態からみてきわめて複雑である。たとえば、それは輸出船積み経路において顕著にみられよう。このことは、港湾運送行為の複雑性を如実に表現しているようである。したがって、港湾流通経路に対応している港湾運送行為を交通経済論的に一義的に厳密に把握しようとすることは、困難なことかもしれない。これが、港湾運送市場の理論的規定を明確にさせえない所以でもあるように思われる。

交通サービスは、元来、その代替性に乏しいがゆえに、他のサービス生産にみられるような“競争市場形態”が常に成立しているとはかぎらず、その意味では、交通市場は相対的に独占性の強いものとされてきた。

ところが、周知の如く、近年における産業構造の高度化、著しい技術革新の展開などによって同種および異種輸送手段が発達し、かかる見解の有効性は疑問視されるようになった。これは、とりわけ内陸貨物輸送市場を中心として論じられている。

内陸輸送と海上輸送の接点的機能を果たすともいわれている港湾運送の市場形態に関しては、前段でもこれを一義的に論じるならば、定説がないがゆえに誤解を招くかもしれないのではないか、というように述べたけれども、ここでは、港湾運送における“元請行為”，“下請行為”という特殊な行為的性格⁽¹⁾に着眼するならば、港湾運送市場は基本的には“不完全競争”⁽²⁾の性格といえるかもしれない。しかも、この点に関しては、公共ふ頭よりも専用ふ頭における港

湾運送行為の場合に顕現化しているように考えられる。すなわち、元請業者の“特定制”の場合には他の同業者のエントリーを許さないことになるので、“寡占性”的機能が相対的に強く發揮される。したがって、この場合には、むしろ“寡占的競争”というように表現した方が適切かもしれない。

ここで元請業者、換言すれば、一般港運業者の性格などをみておこう¹³⁾。船内荷役では、一般港運業（無限定）の免許を受けているもの（A：175社）、同乙仲限定以外の限定の免許を受けているもの（B：61社）、および同乙仲限定の免許を受けているもの（C：118社）の取扱量の全体に占める割合は、金額で71.2%，数量で61.5%，専業者（D：18社）は同様に金額で4.9%，数量で5.8%，複数専業免許取得者（G：161社）、すなわち船内荷役事業などのいずれか2以上の事業の免許を受けているものであって、一般港運業の免許を受けていないものは同じく金額で23.9%，数量で32.7%という実態である。つまり、船内荷役取扱量は、大雑把にいうと、一般港運業が全体の約7割、専業者が約3割を占め、したがって、このことから一般港運業者の市場支配力はかなりなものといえよう。

次に、はしけ運送についてみてみよう。A～Cの一般港運業者は全体の金額で71.9%，貨物量で68.2%というウエイトを占めている。ついで専業者が同様に金額で25.3%，貨物量で28.2%，複数専業免許取得者が同じく2.8%，3.6%である。したがって、一般港運業者の全体に占める割合はほぼ船内荷役と同程度ではあるが、専業者のウエイトは船内荷役の場合とは逆に複数専業免許取得者よりもはるかに高くなっている。

沿岸荷役では、全体的に一般港運業者のウエイトはやや低くなっている。港湾運送市場の“不完全競争”的性格に関しては前述したとおりである。そのサービス供給者側では、しかし、需要獲得のために激しい“料金競争”を開拓している。すなわち、認可料金を下廻った“暫定料金”による需要獲得競争等はその一例でもある。この場合のサービス生産量（供給量）は限界費用と価格との一致点で均衡するが、これは完全競争モデルにおける産出規模決定原理と同じである。したがって、この場合、平均費用は限界費用よりも高いからサー

ビス供給者はその生産費をフルに回収することはできないのである。この費用未回収分は特別料金等で償わざるをえないのである。

したがって、そうした港運料金の決定原則が変更されないかぎり、港運業の現状は本質的に変わらないであろう。これは、港運業の経営実態が変わらなければ、利用者である荷主・船会社に対する港湾政策は基本的に変わらないことを意味するであろう。

港湾政策が、もし混合経済体制の下では変更されえないならば、現代の物価問題の性格は基本的に変わらないであろう。このことは、物価問題の原因と対策がどこにあるかを明示しているように思われる。その意味では、港湾政策の現代的課題に対する方向づけは国民的視野で注目されよう。つまり、港運市場における需要者側の市場支配力、もしくは市場行動力に基づくその“寡占力”をいかに“平準化”^④していくかであろう。

と同時に、“港運料金競争”を可能にさせている港運業の構造的関係、たとえば、業種の段階的構造なども改変の方向で検討されなければならないであろう。

注 (1) もし、元請と下請との構造的関係を「系列化」というように考えるならば、両者の行為的性格に関しては、これを必ずしも「特殊なもの」とは断定しないかもしれない。したがって、この問題はさらに検討されなければならないであろう。

(2) この場合の港湾運送(荷役)サービスの需要者は特定小数、その供給者は不特定多数という変形的な市場形態のことを意味するのである。

(3) 東京都港湾局、前掲書、pp. 34—49

(4) 熊谷尚夫著『経済政策原理』岩波書店、昭44. 3, p. 254

5. 結 語

港湾と物価問題はすぐれて大きな課題である。これはとりわけ、現代の物価問題に対する分析の困難性に起因しているようである。『果して経済学は物価問題を十分に分析できるのか、』という一般的な設問をしてみたい。この問い合わせに対する私の答は、経済学は物価分析のための「完全で完結的な」理論を現にも

コンプリート・アンド・クローズド

っていないし、そしておそらくは将来ももちそうにない、ということである。』
(村上泰亮稿「資本主義体制と物価問題」、東洋経済臨時増刊 No. 32、昭和50年4月所収)。

本稿では、そのような困難性を考えつつ、混合経済体制の組織化原理を再認識し、これを物価問題との関連では新たに検討し直さなければならないこと、そして、港湾政策のあり方を批判的に若干検討し、これが転換されなければならないこと、に言及してきたつもりである。

そうした過程で、物価問題の、その根が深く、大きいこと、港湾のそれに果たす役割がきわめて重要であることなどに改めて気づかされたのである。

元朝港湾政策史研究・序説

——貿易管理と港湾を中心として——

千須和富士夫
(港湾経済研究所)

目 次

1. 元朝における港湾政策史の問題点
2. 貿易管理とその機構の変遷
3. 貿易政策の推移

1. 元朝における港湾政策史の問題点

元朝は、ジンギスカーンを大祖とする世界史上最大の領域をもったモンゴル帝国の宗主国であり、中国本土を征服支配して、1368年、漢族により主権が回復するまでの約150年間、中国及び中国周辺の人民を支配し、モンゴル人を中心とした西域出身の皇帝や官僚が主軸となった国家である。

ジンギスカーンが北方遊牧民族より身を起こして、史上未曾有の大帝国を建設した理由について、騎馬隊を戦力とする機動力優れた軍事力の評価を与えるだけでは、不充分であろう。まず戦力の蓄積には、ソグト商人、ウイグル商人の役割を重視しなければならないのである。彼らは陸路、西方の珍貨を送り込むとともに、ペルシャから中国に至る諸地域の情報をモンゴル朝廷に伝えた。いわゆる情報がモンゴル人にとっては無形の財となり、指針を与えるとともに、掠奪、取引によって得た富が蓄えられ、戦力の基礎となったのである。そればかりではなく、蓄積された金銀は貨幣資本となってウイグル商人に貸与され、モンゴル人支配層はウイグル商人に寄生するような形で、両者が相抱きあって成長肥大化する過程を踏んだ⁽¹⁾。このような傾向は元朝という中国本土中心の宗主国においても、政治、財政、軍事、社会その他の面に現われ、元朝の政策や制度の姿で現わされてくる。

港湾政策を考察しようとする際にも、外国貿易の管理体制、貿易政策等の推転において、この特徴を伺いうるし、また海上を通じて拡大する軍事行動の際にも、はたまた海上輸送を初めて税糧輸送に導入し利用しようとする際にも、また宋代に引き続き発展してきた国内商品市場の形成に見合うような、巨大化する水上運送にも、また元朝独特の制度として展開した宿駅の站制度にもそれらの諸側面の分析を通じて、元朝の港湾とその政策を伺いうる。それらが明白になるとともに、元朝支配下の中国社会の支配構造も浮びあがってくるのである。

中国の正史類は、史料的には最高の価値を有するにもかかわらず、事実記録の断簡、交錯はなはだしく、歴史的な事象を再構築する作業は容易ではない。がしかし、紙幅の関係から史料取扱いは最小限に留め、察知し得た結果を中心に、以下に私見の形で述べて行きたい。

史料につき、さらに、手掛けを求める方がたには、別の機会にご紹介させていただくことにしたいと考えている。

2. 貿易管理とその機構の変遷

ベニス共和国の商人マルコ・ポーロは、父ニコロ、叔父マテオとともにシリアからいわゆるシルク・ロードを通って中国に入り、1274年（元朝の世祖至元11年）から17年間にわたって、この地で過す。「東方見聞録」は彼の見聞を別人が記述したものであるが、内容の信憑性は高く、史料的価値も抜群である。この記録の中で、マルコ・ポーロは、中国本土を縦横に流れる大河諸川を利用するおびただしい量の水上運送の光景を目撃する。

マルコは南宋の旧帝都杭州で、運河沿いに立ち並ぶ石造りの倉庫を見、そこに「インドやその他の地方からくる商人たちが、みな自分たちの商品を貯蔵しておいて、広場の近くで商品を手渡すことができる」ようになっているのを見る。杭州下流の港取浦でも、「インドやほかの国々から高価な商品を満載した大きな船がやってくる」⁽²⁾のを見る。また閩江下流の福州では「この街では非常に多額にのぼる取引が行われ、商人や職人も大勢いる。……真珠や宝石類の取引も盛大だ。これはインド諸島で取引している商人の大勢乗り込んだ船が、

インドからたくさん入港するおかげである。」⁽³⁾。近接する泉州でも、「ここは海港で、インドの船はみな高価な商品、貴重な宝石類、大きい立派な真珠を積載してここへ入港する。またマンジ（江南）諸地方の商人たちもこの港へ集まつてくる。……この泉州の港からあらゆる商品がマンジ全域に送られて行く」⁽⁴⁾とその見聞を伝えている。

外国貿易港のいん賑ぶりが具体的に察せられる記録である。

それでは、この貿易港を管理していた体制はどんなであったかをつぎに紹介しよう。

元朝の軍事行動は、冒頭にもふれたようにヨーロッパ東部から北冰洋、南海のインド洋諸島、東は高麗朝鮮、日本沿岸に及び、服属する国ぐには非常に多く、陸路からはもちろん、海路からも南海諸地域の使者やヨーロッパ、インド、中近東の商人、僧侶たちが来朝した。

大祖22年（1227）、インドを攻略した結果、中国とインドを結ぶ交通路は、完全に中国系商人の手に握られ、航行船舶も中国で造船されたものが駆逐するようになった⁽⁵⁾。

当時の外国貿易の形態は、大きく分けて2つの方式がある。一つは進貢または朝貢と称される元朝廷対従属国王室との物々交換方式である。他の一つは、元朝の皇室親族をも含む民間人と諸国の民間人との取引方式である。朝貢方式では、従属国が貢納品を元朝廷に献上するのに対して、元朝廷からは賞賜品を下賜するという形で土産物と中国産品との交換が行なわれる。この方式には、後にも問題とするところの、貢納品名義の密輸入が随伴するのが通例である。朝廷献上品は免税であり、貨物に封印することもできるからである。商人は使者と一団となって来朝する。これに反し、民間人同志の交易は、中国側では輸入関税を徴収し、かつ内国取引税を課徴する。海上輸送は、陸上輸送に比べ、遙かに大量の貨物の移動を可能とするから、遠隔地商業の最も効率のよいルートであり、また高収益を保証したものといえる。このため、沿海地方の豪商は、貿易に進んで従事することになる。当時は商人とはいっても、支配者階層を代表するだけであって、身分的・職業的な区分はつけ難いと考えられ

る。また中国側商人はあながち漢人に限らない。むしろ西域・中近東出身者が多かったとも考えられている。そのよい事例は蒲寿庚である。彼はアラビア出身で、商人でありかつ中国行政の官吏でもあった^⑥。皇族を含む貨幣資本の扱い手が、貿易船を造らせ、乗組員を雇い、貿易に従事させるのが、民間取引方式の形であったと考えるべきであろう。

元朝は、南宋の首都臨安（後に杭州と改称）が陥落した翌年の至元14年（1277）3月、泉州、慶元、上海、収浦に市舶司を設置した。市舶司の制度は、宋代に確立した制度であるので、元朝の個有の制度ではない。ただこの時には、職責としては、第1に船商を招集し、外国で交易帰帆時、定率により抽解（現物で課税徴収することで、抽分と同義）すること、第2に塩が当時は専売制となっていたため、この製塩販売に関する課税徴収することが含まれていた。至元20年（1283）、市舶抽分例が定められ、福建行省と泉州行省が合体し江淮等処行中書省となり、泉州は江淮行省の分省となり、翌21年（1284）、市舶司は市舶司総管府から塩課市舶都転運司の下に置かれることになる。市舶司の職責の一つであった塩課に関する業務が塩運司として独立する。福建行省と泉州行省との合併は、軍需品輸送の確保が必要であったことから行なわれたものであり、税糧輸送を職責のうちにとり入れたものである。

この時の人事移動で、忙兀台（Manggedei）が中書省右丞行省事から江淮行省の平章政事となり、福建宣慰使から泉州行省參知政事になっていた管如德（Kuanlude）が江淮行省參政となり、引き続き泉州分省を統轄した。先にあげた蒲寿庚こと忽刺出（Hulachu）は、この時江淮行省左丞の高位に就任した。

さてその翌年の至元22年（1285）、新しく市舶都転運司なる制度が提案された。これは全く元朝独特の発想ないし慣行から生まれている。すなわち元史世祖本紀至元22年春正月壬午の条に「詔して市舶都転運司を立つ」とあり、また元史列伝盧世榮伝に、「盧世榮（Lushirong）奏す。……泉・杭二州に市舶都転運司を立て、造船給本し、人をして商販せしむれば、官にその利の七あり、商にその三あり。私かに海に泛ぶ者を禁じ、その先に蓄うるところの宝貨を拘し、官これを買い、匿する者は官没するを許し、その財の半は告ぐる者に給せ

よと。」とあり、元史食貨志市舶には、これに関連して、「官自ら船を具え、本を給し、人を選びて蕃に入り諸貨を貿易せしめ、その獲るところの息、十分をもって率となし、官その七を取り、易するところの人その三を得せしむ。およそ権勢の家、皆己の錢を用いて蕃に入り賈をなすを得ず。犯す者はこれを罪し、すなわちその家産の半ばを籍す。その諸蕃の客旅官船に就いて売買する者は、例によってこれを抽す。」とみえる。

盧世栄は、一連の国家財政の財源拡充策を建議した中で、市舶都転運司の制度を建議しているのであるが、提案の論理としては、元史列伝盧世栄伝の条に詳しく記されており、「盧世栄のいうには、『経画を更め、民より取らず、権勢の侵すところを裁抑すれば、三百万錠（貨幣単位）を増すべし。初め未だ行わざるに中外己に議に非ず。臣請う、台院と面議上前し、これを行わんと』世祖曰く『必ずしもかくの如にあらず。卿ただこれ言のみ』と答えた」とある。

民間取引方式による貿易形態について、全面禁止を行ない、特に選ばれた者のみが貿易に従事でき、かつ船、資本は官側から提供しようというのであるから、参加した者には極めて独占的な利潤が保証されたといってよいであろう。こうした利権こそ、官僚も商人も狙っているところであり、盧世栄の論理とは異なる流れが生まれるのは当然である。官民合併事業により、貿易利益を大きく吸収しようとしたこの制度は、多くの混乱を招いた。市舶都転運司はもともと軍事目的から軍需品、とりわけ兵糧輸送の任に当たらせようとしていた矢先であり、新たに貿易の主宰者ともさせようという建議であったから、市舶司の元来の職責である市舶税（課程ともいう）の徴収業務に対して、新しい権能を与えようとするのである。このため、機構としても新しい名称のものが必要となってきたのである。

こうして至元23年（1286）には、市舶司は泉州府に隸せしめ、別に貿易主宰者としての職責については、市舶提举司の設置が行われることとなった。すなわち同年12月、泉州市舶提举司が置かれ、貿易港として発展してきた廣州にも廣東宣慰司の下に廣東鹽課市舶提举司が設けられた。廣東の場合は、これまで廣東鹽運司が宋の旧制を受け継ぎ、江西の鹽課を管掌しながら存続してきた

が、これに市舶提举司の機能が加わったもので、その後廣東では大德4年（1300）になって、塩運と市舶が分離し、塩課提举司と市舶司となった。

至元24年（1287），行泉府司が初めて置かれ、市舶都轉運司の一機能となっていた海運を専掌するようになったが、元史本紀至元25年4月辛酉の条に「行泉府司沙不丁，烏馬兒の請に従い，鎮撫司，海缸千戸所，市舶提举司を置く」とみえ、市舶提举司は行泉府司の管轄下に置かれることになり、翌至元26年（1289）正月にさっそく沙不丁（Shams-ad-Din）は市舶司の1年の税額として珠400斤、金3,400両を献上している。行泉府司が所管する市舶の税はこの位の額である、これ位にして置きたいという意志表示であったのであろう。問題は、「市舶司の歳輸」と史料は記している点にある^⑦。沙不丁は尚書省平章政事桑哥（Sengge）の推挙により、江淮行省平章として財政、海運に腕を振い、烏馬兒（Omar）も桑哥の推挙により、江淮行省參政となり、さらに平章に昇進しているが、それ以前には、安南行省參政、征交趾行省參政などを歴任し、南海地方や海運に知悉していた人物である。至元24年5月、やはり桑哥の建言で、上海・福州に万戸府が設置された際には、これら万戸府の任務は、行泉府司の海運船の保護にあったというから、行泉府司は船舶を保有し、海上輸送の衝に当たっていたことは事実である。そこで貿易船の提供も可能となるわけである。

至元30年4月己亥の元史世祖本紀の記事によれば、「行大司農蒸公捕・翰林学士承旨留夢炎が言う。杭州、上海取、浦、温州、慶元、廣東、泉州に市舶司を置く。およそ七所、唯、泉州の物貨は三十に一を取り、余貨は十五に一を取る。乞う泉州をもって定制となさん。これに従う。すなわち温州市舶司を併せて慶元に入れ、杭州市舶司は税務に入らしむ。」とある。元朝の市舶司が発足当初4か所、後に廣東、杭州も加わったが、温州、福州における設置時期は不明である。

元典章卷22戸部8市舶「市舶則法二十三条」の条に、「至元二十八年八月二十六日、奏したる事の内的一件。南人燕（公捕）説う。『市舶司の勾当あり、^{じこうとう}根より国家大いに済を得る勾当なり。先の亡宋の期分にあっては、^{どこのもの}毎裏の百姓

も毎、船隻により売買を做して來た。位毎根底客人一般、敬重看じてきた。咱毎、この田地裏、無用の傘・磨合羅・磁器・家事簾子これらと博換している。他毎中用の物件をもち來たれり。近來、忙兀台・沙不丁ら自己のみ利息を尋ね、さきに船毎が來れば、軍らをして看守せしめ、他毎の船をして好細なる財物を封ししり、選棟要了り。這般ようなるは奈何ぞ。さきのあの壁ある船は出来せざるあり。咱毎この裏に入去來的、毎些小来る。かのさきの市舶司の勾当は壞れたり。今かくの如く、亡宋時分に理会したる市舶司の勾当につく人毎には、やはりそれらの市舶司の勾当を委付あらしめば、整治し済を得さしむることあらん。』云ぬん』とみえる。

市舶都轉運司から市舶提舉司として、新たな機構が生まれたために、宋代から關稅徵収機能を職責としていた市舶司の業務が有名無実となってきたことをこの論説は突いている。國家財政を豊かにするためと称して、結局は私腹を肥やしているのではないかと糾弾しているのである。糾弾者が漢人である点注目しておく必要がある。この結果、至元30年（1293）8月25日、宋時の市舶司業務に通曉している留狀元（留夢炎）、李晞願の両人を交え、行省、行泉州司、市舶司の各官が合同集議し、市舶司の業務運営規則22項目を合意採択し、皇帝の裁可を仰ぎ、中書省の布告するところとなった。

この市舶則法の第1条に、關稅率、内國取引稅率が記されている。關稅は輸入品に対し龐貨（容大物）は15分の1、細貨（貴重品）は10分の1を現物で徵収し、泉州では、この關稅徵収後、さらに30分の1の稅錢（恐らく評価額に対応する金額、一般商税と同率）を徵収しており、直に国内販売ができるので、この方式に従うのがよいとしたものである。杭州市舶司が稅務と合併させたというの、至元29年の実績では、外貨に係る内國取引稅の収入額がこの地域の一般商稅収入額を上まわっていたためである。

市舶提舉司についてはこのため、至元30年9月、まず福建方面では海南博易提舉司にしばられ、統いて大德2年（1298）、取浦市舶提舉司、上海市舶提舉司が慶元市舶提舉司に併入され、この慶元市舶提舉司は中書省直属に変わった。同年に制用院という役所が設けられたが、この諸関係は明瞭ではないが、

大徳7年（1303）貿易通商を禁止した際、この役所が廃されたところをみると、中書省の分院として慶元市舶提举司の監督機関であったのかもしれない。この制用院は大徳9年（1305）に再び設置された。貿易再開を意味するものであろう。至大4年（1311）、中国系商人の貿易通商が再び厳禁され、海南博易提举司も廃された。この禁令は延祐元年（1314）まで続く。貿易取引再開に当たっては、泉州、広東、慶元の3市舶提举司が改めて設置されたのである。

この間の事情から、市舶司はあくまでも朝貢貿易取引、外国人来航による通商がある限り、存続設置されなければならない機能を有するから、貿易取引禁止となっても、存置していたと考えるべきであろう。市舶提举司との権限があいまいになってきたため、至大元年（1308）泉府司とは別に、行泉府院を立て、市舶司の業務を監督整備せしめた^{⑦⑧}。しかし行泉府院は至大2年（1309）に廃し、この業務を行省に移した。泉府司は、はじめ斡脱総管府と呼び、後至元17年（1280）、皇室財産のうち、金銀の出納を所掌する機関として改設された、いわゆる内官である。至元21年（1284）に泉府司が貿易商人、雇從官吏に対し、飲食を給し、軍隊を派遣して防護させるなどして、民が非常に苦しみを受けているので、この機関を廃すべきであるとの議論があり、一旦泉府司の業務を戸部に移したが、翌22年再びこれを復活した。さらにその翌年の至元23年（1286）8月に外官である市舶司を泉府司の下に置いたのである。泉府司は至大4年（1311）に廃される^⑨。一方、至元24年（1287）に海運を管掌する機関として行泉府司が置かれた。行泉府司の保有した船舶は1万5千隻といわれる。元史世祖本紀の至元26年（1289）2月丙寅の条に、「尚書の臣言う。『……泉州より杭州に至る海站十五站を立て、船五艘、水軍二百を置き、専ら蕃夷貢物及び商販奇貨を運び、かつ海道を防禦するを便となす』これに従う」とある。

貢納品輸送と海上防衛が任務であった行泉府司は、市舶提举司を援助し、市舶税の如きものを徴収しあげた。このような事態が生じてくると、元貞元年（1295）4月、中央政府から行省、行泉府司が市舶船貨を抽分し、隠匿することを厳重に禁じた詔勅が発せられた。

大徳元年（1297），行泉州司は弊多く廃止されたが，後大徳10年（1306）12月，泉州院と名称を変更し，昇格して再び登場してきた。

延祐元年（1314），再び市舶提举司を置いて中国側からの出国通商を禁じ，官民合併事業のみを行なわせた。この時の条件では，官は舟を配すのみで，利益配分は回帆の日に官側が細貨10分の2，麿貨15分の2を受け取るというものであった。続いて延祐7年（1320），市舶司までも廃止した貿易全面禁止政策がとられた。

ところが2年後の至治2年（1322），再び泉州，慶元，廣東に市舶提举司が置かれ，中国側からの出国通商を禁じたが，その効がなかったため，翌3年（1323），中国側海商の出国を自由化した。

泰定元年（1324）関税徵収業務は行省が当たることになり，ついに市舶司も市舶提举司の制度もその後復活することがなかった。朝貢貿易形態の流れは，官が宝貨を協議して買入れたり，あるいは物々交換のように対価を紙幣で与えたりしていたが，天暦元年（1328），あまりにも国財を損じるということで給価の制度は禁止され，むしろ強制的に買上げを求める者に対しては，法令違反として処罰するとまで，外貨の扱い方が変わってしまうのである。国運の衰退が奢侈品の見方を変えたといえるであろう。

3. 貿易政策の推移

元朝の貿易政策の特徴といえば，開港が7港にまで及び，輸入関税によって，国家財政歳入の一部としていたが，そればかりでなく市舶提举司の設置によって，直接貿易に介入して行った点である。このため，貿易管理は自由化の時期と官民合併事業独占の時期いわば貿易統制期，全面禁止期とが時により交錯し，短年の間に政策の転換も，幾度の変革も繰り返されることになった。いまその時期的区分をあげれば，つぎの通りである。

第1期（至元14年以前）南宋平定までの貿易管理体制無秩序期

第2期（至元14・1277～至元22・1285）第1次貿易自由化期

第3期（至元22・1285～大徳7・1303）第1次貿易統制期

- 第4期（大徳7・1303～大徳9・1305） 第1次貿易禁止期
- 第5期（大徳9・1305～至大4・1311） 第2次貿易統制期
- 第6期（至大4・1311～延祐元・1314） 第2次貿易禁止期
- 第7期（延祐元・1314～延祐7・1320） 第3次貿易統制期
- 第8期（延祐7・1320～至治2・1322） 第3次貿易禁止期
- 第9期（至治3・1323～後至元27・1367元朝滅亡まで） 貿易自由化期・無秩序期

以上は通商の中国側からの管理状況であるが、貿易品目については当時の取

表1 宋元時代の主要輸出入品目

輸入	
アラビア	沈香、竜涎（後にスマトラ西北部）、象牙（アフリカ産）、没薬（シーレ）、薑薇水、軟瑠璃
インド	犀角（解熱解毒剤ともなる）、象牙、沈香
インドシナ、シャム、マレー、スマトラ	象牙、沈香
不明	珊瑚、真珠
ジャワ	胡椒、檀香、丁子香、肉荳蔻、白荳蔻、沈香
カンボジヤ	名香、象牙
チャンバ	名香、犀角、象牙
チモール	白檀
輸出	
ヨーロッパ アフリカ その他の	金、銀、銅錢（後に禁止される）、陶磁、綿、綾絹、帛錦、傘、皮、酒、砂糖製品、のれん、すだれ

出典；須山卓「華僑経済史」より作成「元典章」で補充

輸出禁制品目

金銀（至元20年禁止）、銅（至元23年禁止）、男女人口、糸綿、段疋、銷金綾羅、米糧、軍器

出典；元史刑法志

引先、生産地と品目、禁止品目は、別表の通りである。

- 注 (1) 小林高四郎「ジンギスカン」(1960年 岩波書店) pp. 202—205
(2) 青木一男訳「東方見聞録」(1960年 校倉書房) pp. 190—198, 馮承鈞訳「馬可波羅行紀」(1935年 商務印書館) pp. 570—591
(3) 青木同書 pp. 207—209, 馮同書 pp. 605—606
(4) 青木同書 pp. 211—212, 馮同書 pp. 609—611
(5) 白寿彝著・牛島俊作訳「支那交通史論」(昭和14年 生活社) p. 204以下
(6) 桑原鷗藏「蒲寺庚の事蹟(唐宋時代におけるアラブ人の支那通商の概況)」(昭和10年 岩波書店) 参照
(7) 至元26年(1289)10月庚寅の条に「江西宣慰司胡頤孫援沙不丁例、請以至元鈔千錠為行泉州司歲輸、珍物為息。從之。以胡頤孫授行尚書省參政泉州大卿行泉州府司事」とあり、泉州大卿は泉州府の長官である。沙不丁は江淮行省左丞となつた時に、泉州府司、市舶司を兼ねて管掌することになつてゐた。市舶司の税を納入したのはこの立場からであろう。元史姦臣伝卷92桑哥伝参照。
(8) 行泉州府院の職責については、至大元年(1308)11月辛巳の条に、「中書省臣言、……又行泉州府院專以守寶貨為任、宜禁私獻寶貨。從之」とある。
(9) 市舶司の特殊研究は、これまで発表されていないが、関連論文として、佐藤東四郎「元代における南海貿易(上)(中)——市舶司条令を通じて観たる——」(『集刊東洋学』11-12, 1964年5月・10月)
また泉州府司の性格を論じ、その皇室財産を資本として活用し、高利貸、貿易、賦税請負などに從事した斡脱(Ortaq)商人についての研究に次のものがある。
村上正二「元朝に於ける泉州司と斡脱」(『東方学報』東京第13冊、昭和17年)
官民合併事業の海外貿易で選ばれた民間人とはこの斡脱商人であり、この寄生商人が貿易をオーバーランドで、あるいは海上を通じて行ない、後には元朝の基礎を危くしていく様子を、この論文は記している。

日本古代官津概観

——古代港湾官津説の提唱——

奥富敬之
(日本医科大学)

目 次

1. 官津の存在
2. 官津の支配
3. 官津の類型

1. 官津の存在

日本でもっとも古い辞書のひとつである『倭名類聚抄』には、つぎのような記載がある。

津 四声字苑云津将鄰反
和名豆渡處也，唐令云諸度関津及乗船筏上下経津者皆當有過所

濟 爾雅注云濟子礼反
和名和太利渡處也，

泊 唐韻云泊傍各反和
名度末利止也，坤云錄云雍州有百頃泊，岐州有荷池泊，今案播
國大輪田泊此類也。

すなわち、広い意味において港湾的機能を有するものとしては、“津”，“濟”，“泊”的三種があったのであり，“津”というのは、船や筏に乗ってその地を通行するさいには“過所”（過書）を必要とするようなものであり，“濟”は、いわば河川の渡し場的なものようであり、そして“泊”が、現代的意味における港湾にもっとも近いものだったらしいことが窺がわれる⁽¹⁾。

このなかで注目されるのは、“津”である。『倭名類聚抄』に引用されているように、中国唐帝国で行なわれていた律令の条文を記した唐令には、「諸度関津及乗船筏上下経津者，皆當有過所」とあることである。すなわち，“津”と

は、そこを通行するさいには、過所を必要とする関所的機能を有するものなのであり、そのことは“関津”という文字にもっとも端的に示されているのである。これを要すれば、“津”とは、政治的権力によって維持経営されるべき性格のものであったということにもなろう。

このことは、日本における律令にも引き写されていて『令義解』の関市令には、つぎのように記されている。

若船筏経関過者、亦請過所。九行人出入関津者、皆以人到為先後、不得停擁。

すなわち、日本の律令政治の下においても関津は、そのまま関津としての機能を果さしめんとされていたものであり、関津に到着した順序で通行を許可するという機能を与えられていたものであった。ただ、日本では、法の実際的な運用においては、日本的な甘さが付きまとい、せっかく作った法律をそのままには実施してはいない。本文の註釈には、つぎのように記されていて、長門と摂津の場合以外には、その通行には過所を必要とはしないようになっていた。

長門及摂津。其余不請過所者。不在此限。

ここで長門・摂津とあるのは、長門国豊浦郡臨門駅と摂津国難波津のことである。

臨門駅は、山陽道の終点である。備後・安芸・周防・長門の四か国^の駅館は、本来は蕃客に備えて、瓦葺粉壁とするよう定められていたが、百姓の疲弊により修造が困難であり、また、蕃客も海路を辿ることが多いからという理由で、駅館の修理が農閑期だけに限られるようになったのは、延暦25年（806年）のことである。このとき、臨門駅のみは「近臨海辺、為人所見、宜特加労、勿減前制、其新造者待定様、造之」と令されている（『日本後記』、大同元年五月丁丑条）。この駅館は、『日本書記』の欽明天皇22年の条では「穴門館」、『倭名類聚抄』では「臨海樓」、「本朝無題詩」所引の藤原信西の漢詩では「臨海館」と、それぞれ呼び名はかわっているが、同一のものであり、政府より、その修

築のことが、しばしば令されているものである。

難波津についても、同様に、蕃客止宿のための駅館があり、難波館、高麗館、三韓館、津館などと呼ばれ、のちに、いわゆる鴻臚館と呼ばれるようになったことは、よく知られていることであろう。

以上の長門と揖津における2津は、通行に際して過所が必要であったこと、蕃客応接用の客館があったことなどから見て、当然、律令政府によって、直接的か間接的かは別としても、支配を受け、維持経営されたものであることは疑えない。2津を通行しようとする行人を、その到着順に先後とすべきことや、行人を停め擁してはいけないと令されている者、すなわち、関守の存在を前提としていることからも、そのことは明白である。

日本中世における荘園港湾が、もし“私津”と呼び得るならば、古代律令制下において、政府によって支配・維持・経営されていた、前述の2津の如きを“官津”と呼びたいと思うのである。

日本港湾史を概観するとき、古代律令制国家における“官津”は、中世荘園制社会における荘園港湾の“私津”に、対比して考えるべきであると信ずるからである^[2]。

注 (1) 中国では、“津”，“済”，“泊”を区別しているが、『令集解』の逸文の雜令に「津、謂濟處也」とあったり、後述改用の諸文にあるように、日本では、この3種を混用していて、大差を認めていない。

(2) 日本港湾発達史における、このような時代区分觀は、昨年度の長崎大会における口頭発表にさいして、すでに述べたとおりである。なお、中世における荘園港湾、つまり“私津”的1例として、昨年度大会において、鎌倉和賀江島を挙げておいた（拙稿「日本中世の港湾——和賀江島を中心として——」）。鎌倉幕府の援助を得た1私人が建造した同港が、極楽寺という荘園領主により維持運営されたのである。日本中世における荘園と港湾の関係については、西岡虎之助先生「荘園における倉庫の經營と港湾の発達との関係」（『荘園史の研究』、上巻所収）に詳しい。

2. 官津の支配

律令政府によって維持経営された、いわゆる官津には、前述2津のほかに、

“船瀬”とか“泊”と呼ばれたものも含め得る。“船瀬”と“泊”は、しばしば混用されているので、ほとんど差異はないものと思われるが、数通の「太政官符」において、「造船瀬使」という官名が見られるからである。

そこで、『類聚三代格』の卷16に引用されている「太政官符」数通のうち、若干を引用して、支配の様相を窺ってみよう。

〔A〕 太政官符

応掌修作大輪田船瀬事

右、得造船瀬使兵部少丞正六位上菅野朝臣牛足等解〔藤園人〕 件前件船瀬造作略訖、
仍申送者、右大臣宣、宜廃使者付属国司、永預交替相続令作、若致損壊、拘
以鮮由、其収官私船米、及役水脚等事、隨損多少勘錄支度、先申後行、

弘仁七年十月廿一日

〔B〕 太政官符

応修造大輪田船瀬石掠并官舍等小破事、

右、得摂津国解〔藤園人〕 件石掠每起風波、頗致破損、其功程廿人以下、須支度申官修造、而申官之後、待報之間、少破之物弥々致大損、望請、毎年以船瀬莊田稻二百束已下、国司加檢挾、永修造、但非常之損、申官修造、謹請、官裁者、右大臣宣、依請、

仁寿三年十年十一日

〔C〕 太政官符

応令近江国司檢領和迩船瀬事

右、得元興寺僧伝灯法師位賢和牒〔藤園人〕 件泊、故律師靜安法師去承和年中所造也、而沙石之構、逐年漸頽、風波之難、隨日弥甚、往還舟船、屢々遭没溺、公私運漕、常致漂失、爰賢和自去年春、企心弥濟、輸誠修造、數月之間、適々得成功、但恐累年之後、所在少破、无人繕修、徒以頽壞、望請、令國司檢挾兼修理破損者、右大臣宣、宜自今以後、永付國司、相續令作、若不存檢挾、有致損壊者、遷替之日、拘其解由、

貞觀九年四月十七日

〔D〕 太政官符

応令攝津国司檢挾大輪田船瀬事

右，件船瀬修營既畢 （イタル） 如聞，彼地每有風波，動致損害，少破所漸終成大破，加以土人愚暗不識公損，侵盜材木，至令頽壞，不加檢挾，何絕煩費，大納言正三位兼行左近衛大將藤原朝臣時平宣，宜下知國司，令專一檢挾，若有疎略非理致損，遷替之時，拘其解由，

寛平九年九月十五日

〔E〕 太政官符

応早造魚住船瀬事，

右，太政官今月十日下播磨國符偶，大納言正三位兼行左近衛大將民部卿清原真人夏野奏狀偶，魚住地在明石郡海崖，諸國舟船入京要路，而東西无嶋南海闊遠，微風動吹波濤山起，經過之輩，能存者鮮，因茲，私以封物，草創舟泊，加功稍半頗免艱難，而事非緣公成功難究，伏望，賴公力以樂其成者，被中納言從三位兼行中務卿直世王宣偶，奉勅，益國利民其要當然，宜使國司次官已上一人專當彼事，早勤造作者，但其新物用正稅，每年季進功帳，

天長九年五月十一日

〔F〕 太政官符

応令播磨國聽造魚住船瀬事，

右，得元興寺僧伝灯法師位賢和牒偶，夫起長途者，タツ 次官舍而得息，ヤトル 渡巨海者，入隈泊而免危，則知海路之有船瀬，猶陸道之有逆旅，伏見明石郡魚住船瀬，損耗已久未能作治，往還舟船動多漂沒，匪唯物損於公私，深悲人墜於非命，繕修之可務尤急於道橋者也，望請，與講師賢養共同心効力，試加營造，（藤良相） 以遂宿情者，右大臣宣，件泊頽壞之後，年祀稍積，將造之議，公家不忘，而今二僧慷慨一向諭誠，念彼志慮，何不助嘉，宜下知國司，令得成功，

貞觀九年三月廿七日

〔G〕 太政官符

応言上向公京私船數及勝載事，

右，造大輪田船瀬使所収勝載新雜物，及所役水脚等，每年四季造帳進官，ミツシ 其來尚矣，今檢彼帳，直錄物色人數，無顧其國船，覆勘公文事理不慥，被右大臣（藤三守）

宣稱，宜下符諸國，每年令申与彼使帳，相共計會，仍須下知所部，勘錄向京
公私船數并勝載及挾抄姓名等，^{カトリ}每月附告朔郡司令申，至于年終，惣計造帳附
稅帳使言上，不得疎略，

承和五年三月廿三日

〔H〕 太政官符

応南海山陽両道公私船水脚停身役令輸役斬事，

右，得讚岐国解稱，諸郡司解稱，進官雜物綱丁等申云，舟櫛之行，本自無期，占雲而發，胆風而泊，若失一時，遠以千里，而造大輪田船瀨使，旣立長例以來役三日，風潮引風之便専於役所，貢進雜物之期遠於式例，望請，言上由緒，被免此役者，謹請官裁者，右大臣宣，永免件役，船瀨難修，仍須二道諸國公私舟船水脚，共停身役，令輸役料，其輸法一人日米一升五合，至有造作，雇役當土，若取斬乖法并強役水脚者，罪以重科，曾不寬宥，
〔藤良房〕

嘉祥二年九月三日

以上の諸法令から、律令政府の官津支配の様相が、かなりの程度まで窺い知ることができる。以下、若干の項目にわたって、要説してみよう。

- (1) 太政官が最高の主管官衙であるが、民部省が主務としている。それは、『令義解』の「職員令」民部省の項に、「民部省，卿一人，掌諸國戸口名籍，賦役，孝義，優復，蠲免，家人，奴婢，橋道，津済，渠池，山川，藪沢，諸國田事」とあることによっても裏書きできる⁽¹⁾。
- (2) 官津の修築など、臨時の場合には、造大輪田船瀨使の如き官職が設定され、民部省に属して、その職務を行なう。この造——船瀨使は、通行船舶の勝載物と水脚・挾抄などの種類や姓名を錄した書類を毎季（三か月毎）に太政官に注進すること、水脚や綱丁を三日間、修築のさいには労役に就かせること（嘉祥の法令から若干相違する）などを具体的な所務とする。
- (3) 修築工事が完成すると、官津の維持經營は、各國司の職務となる。このとき、国司の官津經營の職務のうち、もっとも重要なのは、官津檢校のことであり、もし国司の任期中に官津が破壊するようなことがあれば、解由を責め

られることになる。なお、国司は、官津の維持經營のために、官私をとわず、通行船に積載されている米を收め、水脚を労役に付することができる。大輪田船瀬の場合には、とくに、船瀬用の莊田が設定されていて、田稻二百束を毎年、修造用途に用いることができた。

- (2) 修造のさいに、造——船瀬使を立てずに、国衛において行なうときには、国司か次官かのうち一人を専当職員とする。料物は正税を用いるが、毎年功帳を進めなくてはいけない。
- (3) 元興寺の僧などが、成功のために、官津修築を請負うことがある。この場合には、国司が援助を行なうものとする。が、成功を願う僧侶なども、太政官に許可を申請しなければならない。なお、『続日本紀』の神護景雲元年(767)8月辛巳条には、「筑前国宗形郡大領外從六位下宗形朝臣深津授外從五位下、其妻无位竹生王從五位下、並以被僧寿応誘、造金崎船瀬也」とか、延暦4年(785)4月己卯条には、「授大初位下日下部連国益外從五位下、以献稻船瀬也」などとあり、船瀬修築に功のあった者の成功が認められていたことがわかる。

注 (1) 津済・船瀬・泊の支配を主管した中央官衙は民部省であったが、船舶を主管した中央官衙は、兵部省の主船司であった。『令義解』の「職員令」兵部省主船司の項に、「主船司、正一人、掌公私舟櫓及舟具事」とある。

3. 官津の類型

前記の長門・摂津の二津は、関所的機能をも有する関津であったが、そのほかに、大輪田船瀬や魚住船瀬などのように⁽¹⁾、修築などのさいに太政官——民部省の管下にあり、平常の維持管理が国司にまわされるものもあったわけである。そのようなもののほかに、国司のみに主管されていた港津も、広い意味で官津のなかに含めることができるだろう。

『延喜式』の「主税式」に、「諸国運漕雜物功賃」を定めた条があるが、それによつてみると、租税雜物を海路京上することができる国については、一国毎に港湾が指定されていることがわかる。表示すると、つぎのようになる。

若狭——勝野津, 越前——比樂湊, 敦賀津,
 能登——加鳴津, 越中——曰理湊,
 越後——蒲原津, 佐渡——国津,
 (近江——大津, 塩津)
 備前——方上津, 太宰府——博多津,
 摂津——与等津, 難波津

このほかに, 播磨, 美作, 備中, 備後, 安芸, 周防, 紀伊, 淡路, 阿波, 讃岐, 土佐などの山陽道および南海道諸国では, 具体的な地名が表記されていて, ただ「自国漕与等津」などと記されているものもある。これらの場合, 国ごとの港湾がなかったわけではないだろうと思われる。なんらかの理由により, その地名が表記されなかっただけのことと考えられる。また, 東海道, 東山道の諸国の場合には, 京上はすべて陸路のみが記されていて, 海路が記されていないが, この場合は, 陸上交通が主ではあっても, 海路がなかったわけではないと思われる。前掲書に陸路のみしか記されていない相模国の場合に, 現在にいたるも「国府津」の地名が残っていることからも, そのことは, 推察されよう。このように, 国ごとに指定されていた港湾が, 一般的に“国府津”, あるいは“国津”と呼ばれていたものと思われる。

さらに, そのほかに, 大和朝廷の成立から律令制定の前後の時期において, 「水門」あるいは「門」と記して, “ミナト”と読ませている例が, 『日本書記』には, 17例ある。そのうちには, 上総国安房郡の「淡水門」や(景行紀53年冬10月条), 摂津国武庫郡の「武庫水門」のように(応神天皇31年8月条), 郡名と一致するものもある。このことから, 国衙附属の官津が「国府津」あるいは「国津」であるならば, 郡家に附属した, いわば“郡津”といったものの存在も, 推測に難くないのである。

この「淡水門」は, 種々のことから, 千葉県館山市内で, 平久里川が鏡ヶ浦に流出する地点に比定できるが⁽²⁾, 与等津や難波津などをも傍例として, 古代にあっては, 諸河川の河口水門部が, 港湾的機能を果していたものであろうかと考えられる。

- 注 (1) 船瀬や国府津などに関しては、杉山宏氏「律令制下の津及び船瀬の変遷について」(『立正史学』、23号、昭44)、千田稔氏『埋れた港』(学生社、昭49)に教えられることが多かった。
- (2) 「淡水門」については、江戸時代の国学者、伴信友が「高橋氏文考註」において、房総半島と三浦半島との間でもっとも狭い海峡のこととしておられるが、ここでは、それをとらない。「淡水門」については、拙著『安房白浜——古代編——』(千葉県安房郡白浜町、昭50)を参照されたい。

中世の莊園港湾——私津——に対して、古代の律令港湾——官津——を対比して、その様相を考えたいと思ったが、紙数が尽きたので、ひとまずかく筆する。今後、考えるべき問題であると思う。

エーゲ海の古代港湾・序説

高見玄一郎

(港湾経済研究所)

目 次

1. 背景——アイガイオンの海
2. デロスの古代港湾

1. 背景——アイガイオンの海 (古代史におけるその位置づけ)

古典ギリシャ語で、エーゲ海のことをアイガイオンという。この言葉の語源は、さだかでない。一説によると、それは古代都市アイガイ (Aegae 現代の Limni) から来ているというし、他の説ではアマゾーン (Amazons 小アジア北辺の遊牧民で弓が上手な女軍で知られている) の女王でこの海に身を没した Aegae に由来するという。また、それは、この海に身を投げたテシウスの父アイガイウス (Aegeus) の名をとったものであるとする説もある。

いずれにしても、非常に古い時代、人間が農耕を知り、壺をつくることを覚える以前から、人々は船をあやつってこの海に乗り出し、風や、海流や、太陽や星を意識し、他の部族と交わり、多くのことを学んだであろうことは確かである。

現代のエーゲ海とは、地中海の東北部、西にギリシャ本土、東に小アジアにかこまれ、北はダーダネルス海峡を通ってマルマラ海に通じ、南はクレタ島によって、ふたをしたような多島海をさしている。この多島海は、地質学的に見ると、古生代の地層の断片は、現在ではすべて海底に沈み、現在の島々は、小アジアの山脈に続く、重なり合い折り曲った新生代の地層で、その大部分も、すでに海底に沈んでいる。なかには、サントリーニのように、火山の爆裂火口のあとも見られる。島々の群は、2つのグループに大別される。ギリシャ本土に沿って東南の海中に散在するキクラデス群島、小アジア、現在のトルコ領土に沿って散在し、その北端はギリシャ領最大の島であるユーボオエアの北の海

上に達するスコラデス群島がそれである。

島から島へ、温暖な気候と静かな海、たえず吹いている風に送られて、古代人が航海したであろう3つのルートが考えられる。その1つは、シオス(Chios)、プサラ(Psara)、スキロス(Skyros)を通って北部スコラデス(Sporades)へ、その2はサモス(Samos)、イカリア(Ikaria)、ミコノス(Mykonos)、テノス(Thenos)、アンドロス(Andros)を通ってユーボエア(Euboea)の東南の岬へ、その3はロードス(Rhodos)、カルパソス(Karpathos)、クレタ(Krete)、セリゴ(Cerigo)を通ってペロポンネソス(Peloponnesus)の南東の岬へ達した。これらの3つの海上ルートは、島々にのこる多くの遺跡の考古学的研究によってもその妥当性が示されるであろう。この主要な海上ルートの外にも、いくつかの、小さな、地方的なルートがあったにちがいない。ポール・オーファンは、その「地中海の歴史」(Paul Auphan; *Histoire de la Méditerranée*, Paris, 1962) の中で次のように述べている。

「(古代の人々が)、地中海の海上を横断しようと努力した跡をたずねるとするならば、それはエーゲ海に越したものはない。そのわけは、エーゲ海が静かな海であったからではない。反対に、この海では、いろいろの風が吹きまくり、夏の晴天の折でさえも、風が白波をたて、航海を不快にするほどである。それにもかかわらず、エーゲ海(の島々)には到るところにこの時代の小さな舟を入れるにふさわしい避難場所があり、島と島との距離は、他の島かげを見つけ出すまで、1つの陸地を見失なわないほどものであった。これが古代人の航海を容易にした大きな理由である。」

古代人の原始的な舟と原始的な航海術をもってしてもナクソスからパロスへ、パロスからシフノスへ、シフノスからミロスへ島づたいに行くことは容易であったろう。またミロスからパオレガンドロス、スキノス、イオスをたどってナクソスに達することも容易であったにちがいない。このように、島から島へと小舟をあやつって渡るという良好な条件に加えて、島であるが故に、大規模な外敵の侵略をもまぬがれたと見ることができる。このようにして、古代エーゲ海文明が、クレタ島を中心に、比較的長い期間にわたって、絢爛たる花を

咲かせることができたのであろう。

ペンシルヴェニア大学のジョージ E. バース教授は、ギリシャ人が海へ乗り出したのはいまから9000年くらい前であったろうと、これを次のように考証している。

「ギリシャに羊飼いや農夫が現われるはるか以前から、そこには、船乗りが存在していた。人間が狩猟や食料をさがしまわることによって生きていた、いまから9000年以上も以前に、これらの航海者たちは、エーゲ海の探さくにのり出していた。彼等は、メロス（ミロ）島の南にまで達し、固い火山性の石で、鋭い刃を持つ小刀やヘラの類をつくるに適した黒曜石を発見していた。西暦紀元前8000年頃に作られたとみられる、これらの、ガラスのような材質の各種の刃物類が、ペロポンネソスの Franchithi Cave から発見された、同時に大型の魚の骨も発見されているので、このことは、人々が海へ向って出て行っていたことを、さらに、追加的に、証明するものである。シクロス島の中石器時代の住民は、海を渡ることによってのみこの島に達することができたのである。それから約 1000 年後に、どこからやって来たか明確ではないが、新石器時代の農耕者が、クレタおよびキプロスの島々に現われた。」(George F. Bass ; A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology, 1972, London)

エーゲ海文明とひと口に言うが、これは、地域的に、次の 4 つのグループに分かれるものようである。

- 1) クレタ
- 2) シクラデス（キクラデス）諸島
- 3) ギリシャ本土
- 4) トロード

この四番目のトロードとは、"トロイの土地" というほどの意味で、小アジア北西部、およびレムノス、レスボス、シオス、サモスの島々を含む小アジアの西海岸およびマケドニアを含むもので、他の 3 つのものと多少異って、むしろ小アジア中南部の初期の文明の流れをくむものと見られている。

これらの、西暦紀元前2500年から1100年頃にかけての青銅器文化は、それぞれ、次のように呼ばれている。

- 1) Minoan culture (ミノア文化)
- 2) Cycladic culture (シクラディック文化)
- 3) Helladic culture (ヘラディック文化)
- 4) Troadic culture (トローディック文化)

これらのものは、それぞれ初期、中期、後期の青銅器文化に分かれ、クレタを除くギリシャ本土や島々の後期青銅器文化は、ミケナイ文化ないしミケナイ文明と呼ばれている (Mycenaean culture, Mycenaean civilization)。

特にクレタ島のミノア文化、ないしはミノア文明は、古代エーゲ海文明の中心的な地位にあって、ギリシャ文化を語るときには、先ずミノア文化にはじまり、次いでミケナイ文化に及ぶものが順序とされているようである。特に、後期青銅器文化のはじめに至って、クレタ文化の流行であるとか美術品であるとかが多くミケナイ地方から発見されているが、これはミケナイの部族(王)が、クレタを征服して多くの文物や職人を奴隸としてつれて来たか、あるいは交易の発展によってもたらされたか、何れかであろうと考えられている。このようにして、ミノアからミケナイへ、文化の流れが結びついてゆくのである。

たしかに、非常に古くから交易が行われていたことは事実である。古代クレタ文字の解読によって、“輸出”および“輸入”，“船主”あるいは“商館”という言葉が存在したが、これらの言葉の意味することは、現代のそれとくらべると、およそかけはなれた内容のものであったにちがいない。クレタのヘラクリオン博物館は、クレタの古代文明の遺品が完璧に集まっていることで有名であるが、この館長のスティリアノス・アレクシウス(Stylianos Alexiou)が、その著 *Minoan Civilization* (ミノア文明) の中で次のように述べている。

「宮殿は経済活動の核心であった。それは農業および手工業の本営であり、外国貿易とは一方においてはクレタの諸王と、他方においては、オリエントおよびエジプトの支配者たちとの間の贈物の交換であった。」
(Stylianos Alexiou; *Minoan Civilization*, Heraclion 英訳第2版)

このことは、オリエントおよびエジプトにおける同時代の社会経済組織とも符号するとこの著名な考古学者は、次のように述べているのである。

「初期のスーアメリア社会では、寺院が基本的な経済単位をなしていた。それぞれの寺院は、僧侶だけではなく兵士、牛飼い、漁夫、手工業職人、奴隸および商人を含む経済の核であった。最後のもの（商人）は、単なる寺院の使用人で寺院の命をうけて商品をあつめ且つそれを遠方の地へ運んだ。バビロン王朝においては、最初から大幅な自由が存在したという説もあるが、この説は、ハムラビ法典の職人に関する条項にてらしても矛盾する。エジプトにおいては、市民たちが果物、野菜、家禽、魚、土器の類、サンダルあるいは着物等、限られた値の品物を私的に変換するバザールも確かに存在していたが、外国との交易は、国王だけの領域であった。国王は余剰の物資を外国との交易にふり向け、船を提供し、貨物を守るために兵士たちを乗船せしめた。この当時の“原材料の輸入”とは、石材、木材であり、没薬（香料に用いた樹脂）、オリーブ油、酒類も亦ファラオの軍隊のキャンペーンによってもたらされた。エジプト人は、剣、斧、ネックレスをプレゼント（ソマリーランド）の諸王に贈り、彼等は、そのお返しとして香、金、象牙、猿および豹を一種の貢納としてファラオに贈った。」（同書）

こうして、クレタにおいて発見されたシリアの象牙、キプロスの銅塊、クノッソスで発見された“青色猿のフレスコ”等が、オリエントおよびエジプトとの交易があったことを意味するし、クノッソスの宮殿は、まさにそのような交易の中心にあったと思われる。同じような交易の形は、エーゲ海の島々、あるいはギリシャ本土との間に行われたであろう。

紀元前数千年の昔に、エジプトとクレタを結ぶ長距離の航海は、決して楽なものではなかった筈である。小さな船で、補助的に帆を使用し、追い風と奴隸の漕ぎ手によって、のろのろと海岸線をたどって航海したものと思われる。当時の船と航海術をもってしては、地中海をまっすぐに横断することは危険極まりないことであったろうし、殆んど不可能であったと考えられる。島から島

へ、あるいは大陸の海岸線に沿って航海するのが、唯一の方法であったと考えられる。このような原始的な船と航海によってではあるが、紀元前1600年頃から、クレタとエジプトとの交易は益々盛んになり、地中海沿岸のいたるところで、エーゲの產品が発見される。

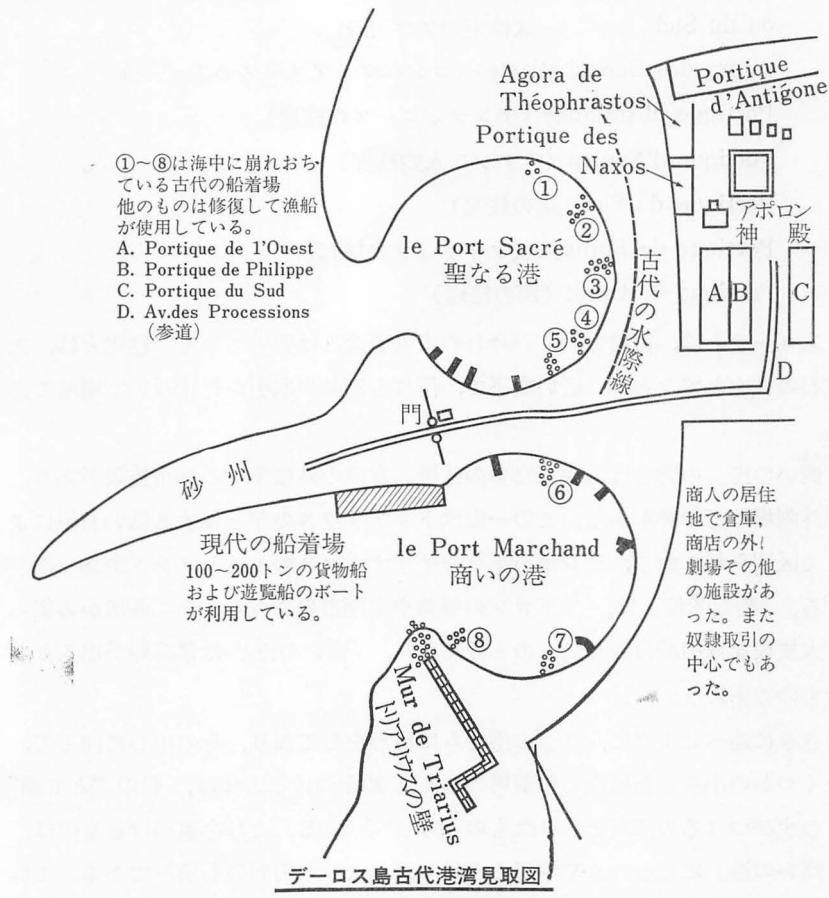
このようにして、古代エーゲ海は、ギリシャ世界の心臓部をなしていた。ギリシャ人はエーゲ海の周辺に居住し、それはプラトーが、いみじくも述べているように「池のまわりに住むカエル」のようなものであった。そして、この古代のエーゲ海世界の活動の中心点、ちょうど回転する車の軸にあたるもののが伝統的にデロス島であった。それは2つの大陸に連なる小アジアおよびギリシャ本土と、クレタを通じてエジプトやオリエントに通じる、「3つの大陸の交易の場」として、注目すべき地点であった。

2. デロスの古代港湾

キクラデス（シクラデス）群島のほぼ中心、ミコノス島のすぐとなりにデロス島がある。この島に人が住みついたのは、西暦紀元前3000年頃であるとされている。前1000年ごろからイオニア人の植民がはじまり、前700年頃から、ナクソスの保護のもとに、アポロンの生まれた土地という伝説をともなって、宗教上の聖地となる。前550年頃からアテネの支配下に入り、477年にアテネとエーゲ海の島々との軍事同盟の中心となる（デロス同盟）。前314年から166年まで、独立し、エジプトの、次いでマケドニアの支配下に入る。前166年にローマがマケドニアを征服し、デロス島をアテネにかえす。ローマはエーゲ海の東南端にある交易の中心地ロードスと対抗するため、デロスにあらゆる交易上の特権を与え、前146年コリントの没落後は、エーゲ海とオリエントとの交易の中心となった。デロスの全盛時代で人口25,000を数えた。前88年にアテネの將軍Mithridateによって、徹底的に破壊され、廃墟となる。1873年にL'Ecole Française d'Athènesが発掘し今日に至っているが、古代の生活様式がそのまま豊富に残っている点において、ポンペイと共に有名である。

以上が、デロスの簡単な歴史であるが、その遺跡をたずねると、港湾発達史

の上から、極めて重要な、いくつかの特色が見られる。現在遺跡として残っているデロスの古代の港は、図に示したように、2つに分れている。



le Port Sacré (聖なる港)

le Port Marchand (商の港)

現在、これらの港は埋まって、小さくなっているが、何れも直径 200 メートルくらいの小さなもので、円形をしている。

「聖なる港」のすぐ背後は、アポロンの神殿をかこんで

Agora de Théophrastos (テオフラストスのアゴーラ)

Agora des Italiens (イタリア人のアゴーラ)

Agora des Déliens (デリアンのアゴーラ)

ou du Sud 又は南のアゴーラ

Agora des Compétaliastes (コンペタリアステスのアゴーラ)

Portique d'Antigone (アンティゴーヌの柱廊)

Portique d'Naxien (ナクソス人の柱廊)

Portique du Sud (南の柱廊)

Portique de Philippe (フィリップの柱廊)

Portique de Ouest (西の柱廊)

アゴーラとは、市場と訳すが今日の市場概念とは異っている。柱廊とは、大理石の柱をたてならべた広い廊下で、何れも商品の取引が行われた場所である。

「^{あきない}商いの港」の背後は、商人たちの住居、倉庫の外に多くの都市施設があり、野外劇場などの跡もある。この一画はトリアリウスの壁と称する低い石垣によって区切られており、クレオパトラやディオニソスのモニュメントがあったりする。「聖なる港」は、アポロンの祭典や定期市のようなときに各地から集って大規模な取引が行われたものと考えられ、「商いの港」は常時船が出入りしたものであろう。

さきに述べたように、2つの港ともに円形をしており、その中心に向って、いくつかの小さな石積みの船着場がある。船をつける方法は、船の“とも綱”をむすびつける方法がとられたものと考えられる。これを裏づけるものは、「商いの港」に見られるY字形の石積み、および半円形の石積みである。これは、最も多くの船を一度につなぎとめることのできる形である。

人工の埠頭ができる、船舶を横づけするようになったのは、船型が大型化したローマ中期以後である (George F. Bass; *A History of Seafaring, Tha-mes and Hudson*, London 1972)。ギリシャ時代の大型の船舶は、3段櫓の兵船であったが、これは海岸に大理石づくりの *Shed* を設けて陸に引上げて格納した。小型のものは海岸の砂浜に引上げ、あるいは“とも綱”で岸につない

だ。この方法についての記述は、ホメーロスのイーリアス、あるいはオデュッセイアのいたるところに見ることができる。トロイの戦争におけるギリシャ船隊の海岸の船陣は有名な物語りである。

「一行がとうとう、みなみと水を湛えた入江のうちについたとき、帆をまず下して黒塗の船の中へと収めて置き、それから帆の前にある張り綱でぼしらを下げ、受木へたぐりよせるのもたちまちにして、船を泊り場へと櫂をそろえて漕ぎすすめた。さて重りの石を（船から）投げこみ、ともづなをかたく結えてから、自分ら自身は船より海の波打ち際に降り立ってゆき……」（イーリアス上巻：呉茂一訳、岩波文庫 p. 35）

「さて広やかなアカイア人らの陣営にとうとう着くと、一同して黒塗りの船を陸へと引きずり上げた。砂浜の上に高々と、その下には長い枕木をいくつも並べ、……」（同上書、p. 37）

「またその島々には、碇泊によい入江があって、そこでは太い綱もいらず、碇石を投げこむことも、ともづなを（岸へ）結へる必要もなく、ただ浜辺へ押しあげといて、……」（オデュッセイア：呉茂一訳、岩波文庫上巻、p. 263）

ホメーロスのイーリアスおよびオデュッセイアは、かなり古い時代からの伝承をまとめたものといわれるが、ホメーロスの年代は前700年頃で、記述の内容も青銅器時代の末期と思われ、物語りの中に青銅は数限りなく出て来るが、鉄は極めてまれである。デロスの最盛期は、これより500年くらい年代が新しいが、この間の進歩は、簡単な、石を積み重ねただけの10メートルばかりの船着場の出現であろう。それは港に入って来る船の数が多くなり、一度にこれらのものを繋ぎとめる必要から生じたものであると考えられる。デロスの価値は、前200年頃の港の姿が、そのまま廃墟となって残っていることであるが、この港は、ギリシャの古代港湾の持つ、いくつかの特徴を持っている。

(1) 円形であること。小型の船を数多く入れるために、円形が最も合理的である。ペルシャ戦争時代につくられたピレウス（アテネの外港）の港、リンドスの「聖パウロの港」その他エーゲ海のいたるところに円形の港が

ある。その多くが自然の地形を利用したものである。

- (2) 複数の小さな港が並列もしくは極めて近くに存在すること。デロスの港がそうであるし、ピレウスも同じである。ロードスの古い港は円形のものが3つ並んでいた。カルタゴの港も2つである。デーロスの場合には宗教的行事と商取引とによって2つに港が区別されている。ピレウスやカルタゴの場合は、軍港と商港という機能的区分が見られる。
- (3) 原始的な埠頭概念がすでに現われている。これは、極めてプリミティブな石の積重ねという形ではあるが、1か所に多くの船を繋ぎとめる技術を示している。

石川県における港湾管理の実態

大音宗昭
(第五港湾建設局)

目 次

1. 港湾の概況
2. 港湾使用料金と財政
3. 港湾管理のための組織
4. その他の問題

1. 港湾の概況

石川県は日本海に面した日本のほぼ中ほどに位置している。能登半島が北東に突出しており、加賀地方の砂丘海岸と合せて 601km の海岸線がある。そこに 12 の港湾と、69 の漁港が点在している。沖合には日本海有数の漁場である大和堆がある。昔から能登半島の地域では漁業が盛んであり、交通も険しい陸路よりもっぱら海路が利用されており、富山地方との交易が多かった。県南部の加賀地方は、海に面した部分は砂丘と荒海で、わずかに河口に小さな港があったが、鉄道開通後はもっぱら陸路が使われてきた。

県内人口約 100 万人のうち、70 万人が加賀地方の内陸に住み、ほとんどの人が年に 1 回すら海岸に出ることもない生活をしている。残り 30 万人が能登地方に住み、このうちの大部分の人が海浜部に居住しており、毎日何らかの意味で（例えば海岸沿いの道路を通って通勤しているとか）海との関わりを持っており、海への理解（例えば防潮堤という言葉を知っている）が深い。

何れの港も、もとは漁港から発展したもので、港湾法でいう港湾 12 港を性格別にグルーピングしてみると、次の 3 種類に分けられる。重要港湾である金沢港、七尾港の 2 港が商港（若干の工業とエネルギー供給基地を含む）であり、他の港は全て地方港湾として扱われている（輪島港は避難港であるが地方港湾として財政措置されている）。このうち、和倉港だけが温泉客のための釣り、

モーター・ボート、遊覧などの観光港で、他は全て、漁港+若干の観光（釣り船、モーター・ボート、ヨット、定期旅客船、遊覧船等）の港である。

昭和49年の取扱貨物量は444万トンで、そのうち金沢港が181万トン、七尾港168万トン、飯田港41万トン、小木港12万トンなどが主である。金沢港では石油類（重油、ガソリン等県内消費の大部分を扱っている）110万トン、木材33万トン、セメント26万トン、鮮魚1.5万トンなどが大宗貨物であり、七尾港では木材45万トン、石灰石33万トン、飯田港では砂・砂利・石材39万トン、小木港では鮮魚2.3万トンなどが主な品類である。飯田港では昭和50年4月より、2,750総トンの観光フェリーによる佐渡小木への航路が開設されている。小木港は遠洋漁業の基地として年々活況を呈している。七尾港には最近LPGの配分基地が建設された。現在県内に火力および原子力発電所はなく、めぼしい臨海工業もなく、近年の一般的工業港群とは全くイメージの違った港湾群である。

2. 港湾使用料金と財政

県内港湾貨物の大部分が金沢港・七尾港に集中して取扱われており、他の港では、漁船、機帆船が主で、港湾施設使用料金は金沢港・七尾港以外ではほとんど揚がっていない。商港的機能が主で、工業港的貨物は少なく、県内消費物資の入ばかりで出がなく、片荷となっている。かつ貨物のロットも小さく、中小型船が多い。

港運業者は、金沢港に金沢港運KK1社、七尾港に七尾海陸運送KK1社があるが取扱貨物の絶対量が少ないと、入貨に波動のあることなどから経営には努力を要しており、貨物の誘致に熱心である。

金沢市を中心とした加賀地方では、金沢港開港の昭和45年11月以前までは、陸送であり、船を利用する場合は七尾港、伏木富山港を使っていたが、金沢港開港後は徐々に商習慣が変り、金沢港の利用が増えて来ている。

金沢港への貨物誘致政策と、七尾港および地方港湾の振興等の目的から、港湾施設使用料金体系は、金沢港、七尾港、その他の港湾の三本立てとし、他県

の同種の港湾に比し、かなりの低料金としてきた。また、石川県内の事情として、従来から港湾に対しては、能登半島地域において海路を一般交通の要に供してきたことから、道路と同じような公共性の考え方方が強く、低料金が肯定され、かつ港湾整備事業費も県の一般会計予算でまかなわれている。しかしながら最近、県および市町村財政事情の悪化、諸物価の値上がりに対して、港湾施設使用料金のみが他県に較べて一桁低料金という較差が目立ち、批判のでてきたこと、近隣県とのアンバランス等を考慮して、昭和50年5月より改訂、値上げを実施しているが、水準としては依然として低料金である。

表1 主な施設の使用料 (単位:円)

	使用区分	単位	金沢港	七尾港	その他の港湾
大型けい船岸 (水深4.5m以上)	24時間以内	総t数	2	1	—
		1tにつき	3	2	
野積場 (舗装したもの)	15日以内	1m ² につき	0.4	0.2	0.2
		1日	1	0.6	
貯木場	6か月以内	1m ² につき	2	1	—
		1月	5	3	

(注) 上段が改定前、下段が改定後

県の港湾に関わる財政としては、一般会計で、港湾施設使用料金、港湾用地売却費を歳入とし、国庫補助のある港湾の建設費と公共起債による港湾用地造成費および港湾機能施設整備費を歳出としている。この他に金沢港の背後にある農地を、工業および流通業務用地として、石川県地域開発公社が縁故債により買収を進めてきている。

昭和47年度から49年度の間の県の港湾課の歳出額は、漁港整備も含めて年間60億円前後で推移してきた。これは県の一般会計予算の5~6%に当る。歳入については年間0.8億円程度であった。重要港湾での港湾改修費の負担は、国が50%, 県が30%, 市が20%を原則にしており、地方港湾については国40%, 県35%, 市町村25%としている。

昭和40年代の経済成長期に、おくればせながらも臨海工業に指向し、金沢新港、七尾港、飯田港の整備に力を入れたが、臨海工業の立地を待たずに、公害防止、環境保全へと世間の指向が変わることになった。したがってこの時期に造成した用地は、ほとんど全部現在も県が保有している。港湾整備を特別会計にせよとの意見が出ているが、用地も売れず、港湾施設料金を改訂しても収入はわずかであり困難と思われる。

3. 港湾管理のための組織

港湾整備事業の実施が業務量の大部分を占めており、整備事業中心の組織となっている。

本庁（知事部局のこと）では土木部の港湾課、出先機関として各地方の土木事務所河港砂防課、特別に金沢港・七尾港については、各々港湾事務所を独立して置いている。港湾課では技術 9 名、事務 8 名の陣容であり、土木事務所では数名を当てている。金沢港湾事務所では 17 名、七尾港湾事務所では 9 名でやっている。土木部の所属であるため、技術者は 4 年程度で移動し、道路、河川、都市計画等の分野と交代することが多い。

港湾に関する重要な問題の処理は図示の組織系列の中で、点線の番号順に意志決定される。量・質共に少ないスタッフで運営していることと、土木部になじまない管理面の問題などで意志決定までに手間のかかることが多い。

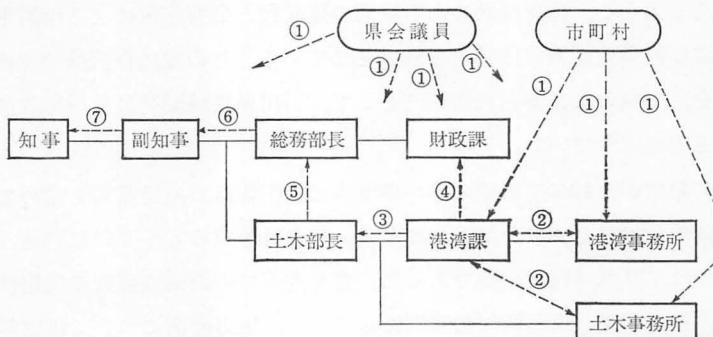


図 1 重要問題の処理経路

港湾整備については予算面、設計面等運輸省第一港湾建設局（新潟）の指導を逐一受けて実施している。港湾計画については、重要港湾、地方港湾とも、地域の発展にマッチした港作りという面から、全国的な情報を持つ国に積極的に指導をしてもらっている。埋立権の取得、港湾施設の用途変更などは直接運輸省港湾局の指導で実施している。

港湾料金改訂のための資料収集については各港湾管理者に直接頼んで情報を集めたが、料金体系の考え方や、実際の運用状況などが得にくく苦労をした。タテ割りの仕事は実にはっきりしているが、各港湾管理者間の横の連絡網はあまりないので、各種港湾情報の収集にはその都度苦心している。

4. その他の問題

(1) 港湾整備事業費の地方負担

税収の伸び減と人件費の増などで県および市町村の財政はかなり苦しくなっており、港湾整備の負担金についても一様に困難になってきている。

小木（能登）港においては、さけ、ます、いか漁業の根拠地であり、ここだけは地元漁業協同組合が活況を呈しており、増加する入港漁船のための荷揚岸壁、泊地および加工工場用地の早急な増設を希望しているが、県財政に限度があり、すぐに要望に十分にはこたえられない状況にある。

(2) 港湾計画についての地域のコンセンサス

地元が町（市）長、町（市）議会、漁業組合などまとまっている港については、前向きに港湾整備計画についての意向がまとめられるが、漁業者に利害の対立があると大変困難なものとなる。能登半島の市町村としては、何とかして過疎化から脱却したい切なる願望があって、それを港に求めており、漁業基地の整備拡充、無公害型工業の誘致、観光フェリー基地、マリーナ等を希望している。

県としては、投資規模、投資効率、市町村間のバランスなどが重大関心事であり、採否のチェック・ポイントとなる。

輪島新港計画で打出してから数年に亘り、県・市・地元各団体ぐるみで賛否

検討された例があるが、現在大部分の港について、長期港湾整備計画がまとまりつつある。

(3) 港湾用地の適正利用

過去のいきさつから現在では適正利用になじまなくなっている例がいくつある。

昭和25年以前の漁港時代からの古い港では、かつて漁具倉庫であったものが一部住居に替えて使われているもの、漁船員宿泊所として利用されているものなどがある。港湾計画により将来埠頭が前面に新設される時点では埠頭用地でなくなることになる。

新港建設に伴い企業誘致をして、公共岸壁の背後70メートル離して埠頭用地内にセメントサイロの設置を許可した。臨海道路をへだててさらに背後の土地に建てる場合は、臨港道路を架空で横断する場合に難点があった。その後数社からセメントサイロ設置場所あっせんの要望がある。岸壁および埠頭用地はすでに手狭であり、新規埠頭の背後地を考慮している。

港湾用地の使用料金は一般用地よりはるかに低料金としており、使用許可は一年更新で電柱・鉄塔とか、一時的な作業ヤード、資材置場などに貸しているが、古くからのもので水産加工工場、コンクリート二次製品の工場、倉庫等に使用されているものがあった。これらは順次買取を指導するとともに、一般用地として扱うことによる変更をした。

(4) 港湾福祉および安全

海員組合、海友婦人会、港湾労働組合等からの要望が多々あり、県議会でもしばしば取上げられている。特に入港船舶の増加している金沢港に対しての要望が強い。船員および家族などの宿泊施設、待合所、会館、子供のための公園等の建設、診療所の設置、交通機関の確保、各種案内の表示、海の記念日等の行事についてなどあり、特に海友婦人会からは、設備や行事についての細かい要望がある。いろいろの意見を聞く機会、行事へ参加していただく機会を作っている。金沢港では多目的の「みなと会館」を昭和47年に建設し、その後逐次増築、需要に対応している。

安全問題については、防波堤の延長、航路幅員の確保、荒天時の避難泊地の確保、危険物埠頭の分離、化学消防艇の配置、オイルフェンス・油中和剤などの常備、流沈木・沈船の完全除去、岸壁照明の設置、海面までのはしごの設置などの要望がある。何れに対しても必要性を見ながら逐次対応策をとりつつある。

これら港湾の福祉水準、安全水準および対応策について、全国レベルの情報が得にくく十分には研究ができない現状である。

(5) 県民性と港湾への理解

県内には小松製作所のブルドーザー工場と若干の繊維機械工場を除いては、重化学工業の立地はない。火力発電所も原子力発電所もない。日本海と能登半島、砂丘と白山山系、古都金沢というように、緑の自然が多く、文化の育くまれる環境である。

公害恐怖症に近い一面があり、大気汚染の規制値についても、環境庁の基準よりもはるかにきびしくしており、金沢港、七尾港に設置した木皮焼却炉について、煤塵除去装置に苦心をさせられた。

環境保全にも熱心であり、県内には国定公園が多く、宇出津港、能登小木港などでは、拡張の余地が非常に少なくなっている。

マリーナについても、公共のヨットハーバーの計画を持っているが、モーター・ボートについては、一部の民間基地を除いては、県政として全く肯定されていない。

金沢を中心とした加賀地方では、従来から陸域中心の生活で海への指向が少なかった。昭和38年の豪雪で陸の孤島となった経験から海送を思い立ち、金沢港を作つてからは、海上交通との関わり合いが強くなり、金沢商工会議所内にも金沢港振興会がおかれて、活発なPR活動を実施している。しかしながら一方では、未だに金沢港の建設は失政であったという声も多く聞かれる。投資額の膨大さの割には未だ十分に活用されていないこと、残っている補償問題の困難さ、あるいは七尾港の活用が先だったというような理由によるのであろうが、本質は、まだ港湾というものの価値を人々が本当に理解していない、したがって

港や海に十分なじんでいないというところにあるように思われる。

船員の余暇問題と港湾福祉施策

篠原陽一
(海上労働科学研究所)

目 次

1. 港湾における船員福祉施策の現状
2. 港湾における船員福祉の枠組み
3. 船員の余暇問題と福祉施策の転換

1. 港湾における船員福祉施策の現状

船員福祉は、労働福祉のなかで、船員を対象としている政策・施策の総称である。労働福祉は、いまだ確定した概念ではないが、その対象は労働者とその家族におかれ、その主体にしたがって公的福祉（国、地方自治体；社会保障、社会福祉）、企業福祉（企業；福利厚生）、労働者福祉（労働組合、労働団体；労働者自主共済）をふくむものとしてとらえられている⁽¹⁾。船員福祉においても、こうした領域に対応した政策と施策が実施されている。しかし、船員の労働と生活には、一般労働者とはことなった特殊性がある。その特殊性についてはいろいろな論説があるが、船員の労働力側面にかぎっていえば、船員の労働力の消費と再生産が、主として家庭・社会などの環境から時空的にきりはなされた船舶で同時に起こるため、その労働力再生産が不完全にしか起こらないことにある。こうした船員の特殊性を客観的な根拠にして、船員の労働保護が検討されてきたし、船員福祉についても一般労働福祉よりも拡大した意味づけがあたえられ、それにともなう施策が実施されてきたはずである。

それでは、船員は停泊中、港湾においてどのような生活をおこなっているであろうか。それについて、海上労働科学研究所が1972年8～9月におこなった実態調査⁽²⁾を紹介すればよいが、それはできないのでそれからえた生活機能の分類をしめしておこう。

① 家族生活回復機能 それは、船員が自宅に帰宅すること、家族を港に呼

び寄せること、そのため家族と連絡したり、送迎したりすることなどの生活行動としてあらわれる。

- ② 船内生活準備機能 それは、船内生活をおこなっていくために、必要な日用品や耐久消費財の買物、みずから健康にかかる健康検査・治療、入浴・散髪、職場からはなれた休養などの生活行動としてあらわれる。
- ③ パーソナル・コミュニケーション機能 それは、家族、親戚、友人、恋人との面会、通信、物品送受など、多様な生活行動としてあらわれる。
- ④ レジャー機能 それは、ナイト・レジャー、鑑賞・観覧レジャー、飲食、かけ娯楽など、多種多様な生活行動としてあらわれる。
- ⑤ レクリエーション機能 それは、散歩、見物、ドライブ、スポーツと、その観覧、趣味・教養などをめぐる生活行動としてあらわれる。

こうした生活機能を、船員はすべてにわたって実現しているわけではなく、その実現の程度は船員個人の属性（未既婚、居住地、家計、家庭の事情）、船舶の停泊特性（勤務状態、停泊時間、停泊地）、そして港湾環境の特性（港湾区域の広さ、港湾交通、生活環境の状況）などの要因によって決定される。われわれの実態調査からいえば、船員は家庭生活回復機能、船内生活準備機能を、ひじょうに困難な状況のもとでなんとか実現しているにすぎない。

船員は船員であるがために、その労働力再生産は不完全にしかおこないえないが、それをいささかでも回復しうる数少ない機会である停泊中の生活についても、多くの困難な状況がつきまとっている。こうした状況を少しでも緩和するために、港湾における船員福祉施策がかなり古い歴史をもって実施されてきた。その一つの具体例として、最近の横浜港における船員福祉施設の概要をみておこう（表1参照）。

表1 横浜港における船員福祉施設の概要（1975. 3）

公共宿泊施設

横浜海員会館（横浜市、日本船員厚生協会、76室）

吉浜海員会館（同上、23室）

横浜船員センター（日本船員厚生協会、36室）

富士見海員会館（同上、6室、船舶調理講習所併設）

- 〔横浜本牧船員住宅（日本船員住宅協会、270戸）〕
 企業宿泊施設（中核6社のみ）
 日本郵船（山王山寮、鶴見寮、三ッ沢寮、川崎寮）
 商船三井（山元荘、老松荘）
 ジャパン（京浜寮、横浜寮）
 川崎汽船（保土ヶ谷寮）
 山下新日本（鶴見寮）
 昭和海運（鶴見寮、青雲寮、洋光台寮）
 船員待合所（売店、食堂、談話室をふくむ）
 新港ふ頭船員待合所（横浜市、全日本海員生活協同組合）
 大桟橋船員待合所（横浜市）
 船員サービスセンター（日本船主協会、日本船員福利協会）
 医療施設
 日本海員掖済会横浜病院
 日本海員掖済会大桟橋診療所
 横浜船員保険病院（社会保険庁、船員保険会）
 船舶電話
 横浜局4回線（日本船舶通信株）
 岸壁電話
 大桟橋ほか80ヵ所、160回線（同上）
 全日本海員生活協同組合
 横浜支部
 新港埠頭ストア
 山下埠頭ストア
 本牧埠頭ストア・レストラン

注 (1) 佐口卓編『企業福祉』（至誠堂、1972）p.5

(2) 篠原陽一ほか「停泊中の船員の生活行動について」（『船員福祉に関する調査－昭和47年度』第IV編、海上労働科学研究所、1973）

2. 港湾における船員福祉の枠組み

いままでの港湾における船員福祉施策は、船員の停泊中の生活の機能と対比するとき、家庭生活回復機能、船内生活準備機能、パーソナル・コミュニケーション機能を援助する施策にはほかぎられており、レジャー機能、レクリエーション機能についてはレジャー産業にゆだねられているか、まったく放置されているのが現状である。こうした限定された施策についても、船員はいくつかの不満と要求をもっている。それらを簡単にまとめれば、つぎの通りである。

第1に、船員は本船から最寄りの交通機関までにいたる一次交通機関につい

て、多くの不満をもっている。それについて、船員は通船の便数の増加と高速化、外出船員をひろっていくマイクロバスの運行、工場岸壁と市街地との交通の改善、岸壁における公衆電話の増設、岸壁電話の簡略な設置、船舶電話の料金引下げなどを要求している。第2に、船員は現状の多くの公共宿泊施設について、いろいろな不満をもっている⁽¹⁾。そのため、横浜港における外航船員の宿泊先は、会社寮47%、旅館・ホテル41%、公共施設12%というように、公共施設の利用率が低い。そこで、船員は公共宿泊施設の増設とその高級化、そしてサービスの改善を要求している。第3に、船員は夜間診療、短時間での集中診療などをおこなう医院や病院を、港湾の近接地に整備することを要求している。第4に、船員は海員生協の店舗の増設、それによる共同購入と配達などの便宜を要求している。第5に、船員は観覧レジャー、飲食やレクリエイションが、一個所で可能なシーマンズ・クラブの設置を要求している。第6に、船員は港で生活をおくるにあたって必要な情報の提供や交換がおこなわれる情報センターの設置を要求している⁽²⁾。

こうした船員の港湾における福祉施策にたいする不満や要求は、船員福祉施策が日本経済の「高度成長」過程でおきた船舶の技術革新と運航形態の変化、それとむすびついた港湾施設の変化に対応した施策となっていないことのあらわれである⁽³⁾。こうした状況にたいして、一定の対策がほどこされなかつたわけではないが、労働福祉の貧困が船員福祉においても進行し、船員は港湾における生活疎外状況からのがれられないでいることをしめす。

最近における船員の生活環境としての港湾の大きな変化のなかにあって、船員福祉関係者（運輸省、社会保険庁、港湾管理者、海運企業、海員組合など）は、どのような政策と今後の展望をもっているのであろうか。

運輸省は、船員労働行政の主管官庁ではあるが、船員福祉の体系的な法制をもっておらず、船員福祉団体にたいする一般的な行政指導をおこなうにとどまっている。そして、今後のあり方について担当者が一定の意見をもちあわせていないわけではないが⁽⁴⁾、一定の方針があるわけではない。社会保険庁は、「船員保険法」第57条「政府ハ被保険者……ノ福祉ヲ増進スル為必要ナル施設

「ヨ為スコトヨ得」とあるにもとづき、1974年度には28.5億円の予算をもって船員保険寮、同病院・診療所などの事業を実施してきた。最近では、神戸市に総合福祉センターを建設し、船員福祉に新しい展望をひらこうとしたが、成功をおさめているわけではないし、今後について一定の展望をもっているわけでもない。

港湾管理者（地方自治体）は、「港湾法」第12条「船舶乗組員又は港湾労務者の休泊所等これらの者の福利厚生を増進するための施設を設置し、又は管理すること」にもとづき、海員会館や船員待合所の保有と運営をおこなっているが、その財源は不安定であって、その事業拡大も不確定である。最近の海員会館の老朽化にあたって、その建替えがすすめられるにとどまり、新しい展開がみられるまでにいたっていない。海運企業は大手企業を中心に、船員寮の建設、通船・つけタクシーの配置などの便宜をはかってきたし、海員組合との労働協約では専用船・タンカーの内地1晩停泊の実施、乗船期間の短縮と休暇日数の増加、家族呼寄せ手当の支給などの改善に努力してきた。海員組合は、港湾における労働条件の改善に努力するとともに、船員福祉施策の改善にも積極的に取組んでおり、最近では船員福祉事業団の構想をうちだしてはいるが、顕著な成果をあげたという状態ではけっしてない⁽⁵⁾。

要するに、船員福祉関係者にはいろいろな発想がないわけではないが、港湾における船員福祉状況についての現状分析が十分でないため、今後のあり方について新しい観点からの具体的な施策を構想するまでにはいたっていない。今後の港湾における福祉施策は、どうあるべきかについてはそれほど多くのことをいう必要はなく、すでにのべた船員の要求を最大限にうけとめていけるかどうかにある。それらの要求は、日本船員だけの特殊な要求ではなく、日本に寄港する外国船員の要求でもあるはずである。今後、国際的視野にたつとき、その枠組みは行政的にはどうあるべきであろうか。その問題については、ILO（国際労働機関）が1970年10月に決議した「海上および港における船員福利に関する勧告」⁽⁶⁾において、すでに回答があたえられている（表2参照）。

表 2 ILO「海上および港における船員福利に関する勧告」(抄)

I 福利活動の組織と財政

1. 福利計画は、系統的に組織し、財政は十分かつ定期的な基礎に立たなければならない。
3. 国、地方ないしは港単位の福利委員会がなければならない。それには、代表的な船主団体及び船員団体、当局、望ましく適当である場合は任意団体、社会団体が代表者を出さねばならない。
4. 委員会の機能には、その区域内の福利施設の必要性の調査、援助、調整をふくまなければならない。

II 港における宿泊施設

9. 船員用ホテル及びホステルは、それに欠くことのできない国際海運に關係ある、すべての港で維持しなければならない。それらは、高級ホテルと同様な設備を備え、できる限り、港の近辺から離れた良好な環境の所に設置しなければならない。
10. これら宿泊施設は、国籍、膚の色、人種、信仰に關係なく、あらゆる船員に開放しなければならない。

III 港及び船内における一般的福利措置

15. 船員の郵便の配達が可能な限り、確実かつ迅速に行なわれるよう、あらゆる努力をしなければならない。……
16. 船員が港地区から市街地に出られるよう、必要な場合にはいつでも利用できる手ごろな料金の適当な輸送手段がなければならない。

IV 港及び船内のレクリエーション施設

23. あらゆる国籍の船員のための会合用及びレクリエーション用の部屋を備えたセンターを、それらを欠くことのできない国際海運に関するすべての港において、設置又は発達させなければならない。
24. 趣味、体操、競技又はスポーツのような健康的なレクリエーションが、陸上においても、船内においても、港における遊覧と同じように船員のために奨励、適当な場合には、港湾厚生機関の援助をうけて組織しなければならない。
25. 実行可能な場合には、港に滞在するすべての船員に、スポーツ及び屋外レクリエーションに参加する機会を与えねばならない。この目的のため、船員専用の運動場を造ったり、既存の運動場を彼等に利用できるようにすることにより、適切な施設を利用できるようにしなければならない。
26. 救命艇レース、陸上競技及びフットボール試合のような国際的な船員のスポーツ競技会の実施について、各国の権限ある当局、船舶所有者及び船員の団体、厚生機関並びに船長は協力しなければならない。

こうした国際的な船員福祉施策の原則にくらべて、日本の現状はきわめて貧弱であり、ひじょうに立ち遅れている。日本は、世界第2位の船腹保有国であり、世界でもっとも優秀な船員を擁している国であり、世界船腹の約30%が寄港する国である。こうした国際的な地位からいって、国際的な原則をみたしう

る船員福祉施策が実現され得べきである。そうした行政こそ、海運・港湾における国際協力であり、船員福祉の向上であるといえる。

- 注 (1) 玉井克輔ほか「船員宿泊施設の利用と利用者の概況」(『船員福祉に関する調査一昭和47年度』第II編, 海上労働科学研究所, 1973)
- (2) 小石泰道ほか「船員の福利厚生に関する意識調査」(『海洋』No. 673, 海洋会, 1972) p. 2~40にも注目されたい。
- (3) 船員にとっての最近における港湾の意味の変化については、拙稿「船員福祉の問題と港湾環境の整備」(日本港湾協会『港湾』52巻3号, 1975) pp. 30~31を参照されたい。
- (4) 谷本昭吉「船員厚生施設の現状と対策」(運輸省船員局『海上労働』25巻3・4号, 1972) pp. 83~93など。
- (5) 船員福祉関係者とその機関の政策・施策については、拙稿「船員余暇問題の総論と提唱」(『船員福祉に関する調査一昭和49年度』第I編, 海上労働科学研究所, 1975)において詳細にふれている。
- (6) 『1970 ILO 海事総会報告書』(全日本海員組合教育パンフレット85号, 1971)

3. 船員の余暇問題と福祉施策の転換

港湾における船員福祉施策は、すでにみたことからあきらかなように、停泊中の船員を主たる対象におき、その生活機能の実現を援助することにおかれてきたし、それは家庭生活回復機能からレクリエーション機能にむけて、遅々とはしているが発達してきた。それは、船員の年間生活の場がほとんど船舶にあり、しかもかなりの日数を港湾で過ごし、また船員の居住地が港湾都市にそれほど集中しておらず、港湾自体もそれほど分散・広域化していないことなどを前提としてきた。しかし、日本経済の「高度成長」過程で、そうした前提条件は大きくずれてきた。

第1に、船員が乗組む船舶は、主として専用船・タンカーとなった。それらは船舶の特性は、航海率が高く、停泊率が低く、しかも寄港数が少いことにある。そのため、船員はかぎられた港湾での生活機会を、ますますうばわれるようになった。その簡単な指標として表3をかかげる。それによると、外航船員の内地停泊日数は年間約68日であり、そのうち終日休日は日曜・祝日等の8日

にしかすぎない。第2に、それら船舶の寄港する港湾は主として臨海工業港であって、それらは全国の僻地に分散し、しかも市街地からはなれたところにある。伝統的な商業港でも、港湾区域の大規模化・広域化がすすんでいる。そうしたことば、停泊時間の減少がくわわって、船員の港湾における生活困難をますます助長している。こうした船舶および港湾と船員の生活とのかかわりあいは、一面では伝統的な福祉施策の限界を根拠づけるとともに、他面ではその根本的な再検討を要請する要因でもある。しかし、港湾における船員福祉施策の抜本的な転換を要請する客観的な要因は、むしろつぎのところにある。

第3に、船員の居住地が、主要な港湾都市にかなり集中するようになってきたことである。船員は、その帰宅、面会の必要性から、また所属企業の所在地の関係から、戦前から港湾都市に居住する傾向がつよかつた。しかし、「高度成

表3 外航船員の業態別曜日別年間日数配分モデル

表4 6大港県別人口伸び率(1955~1970)(倍)

	平日	日曜日	祝日等	土曜日	合計	比率		全国民	船員
完全航海日	109	23	8	23	163	44.7	東京	1.4	1.1
外地入出港日	10	2	1	2	15	4.3	神奈川	1.9	2.2
〃停泊日	19	4	1	4	28	7.7	愛知	1.4	1.8
内地入出港日	17	4	1	4	26	6.8	大阪	1.7	1.5
〃停泊日	29	6	2	6	43	11.8	兵庫	1.3	1.5
休暇日	60	13	4	13	90	24.7	福岡	1.0	1.8
合計	244	52	17	52	365	100.0	小計	1.1	1.6
比率	66.9	14.7	4.7	14.2	100.0	—	全国計	1.2	1.9

(注) 1974年度を示す。

(資料) 総理府統計局『国勢調査報告』(1955, 1970)

(注) 船員には陸上従業員をふくむ

長」過程の人口都市集中に並行して、船員の居住地もまた表4にみるように、6大港のある都府県に一般国民以上の伸び率をもって集中するようになり、それらの居住船員比率は35.7%となっている。そのうち、兵庫県の16,385人(世

帶比率1.3%), 神奈川県の12,595人(0.8%)は, かなり大きなまとまりである⁽¹⁾。横浜港に, 1晩停泊する日本船は外航船40隻, 内航船50隻ぐらいと推定されるが, その乗組員は約2,000人ぐらいである。それにたいして, 神奈川県の居住船員のうち, 下船休暇の船員はすくなく見積っても約3,000人ぐらいであり, つぎにのべるようにそれら船員は長期休暇生活をおくっている。したがって, 主要な港湾都市は船員にとって乗船勤務や乗下船交代, あるいは停泊中の生活といった限定された職場。「生活」環境ではなく, いまや長期休暇体制のもとでの余暇生活環境となっているのである。

第4に, 船員の休暇制度は海運労使関係者の努力により, 最近いちじるしく改善されて, 1975年度の年間休暇日数は外航船員102日, 内航船員70日となっている。それは, 1950年代25日, 1960年代末外航船員39日, 内航船員35日すぎなかつたが, 表5にみるように1972年の海員大争議以降急速に改善された。その改善は, きわめて大幅で画期的なものである。その休暇日数の70%は, 乗船中の失われた休日の代償休暇ではあるが, 陸上労働者の休暇制度と比較するとき, 船員のそれは長期休暇体制とよぶにふさわしい状況となっている。

こうした船員の港湾都市への居住集中と長期休暇体制のもとで, 広い意味で船員福祉施策は一つの大きな転換をせまられているといえる。船員が多数居住する港湾都市は, 全国のなかでも過密な都市であって, あえて資料をあげるまでもなく, その生活環境はひじょうに劣悪である。こうした都市環境のなかで, 船員は乗船中の労働力再生産の不完全性を回復するための休暇生活をおくらざ

表5 船員の休暇日数の推移
(暦日)

	外航船員	内航船員
1970	41	37
71	46	39
72	52	43
73	61	51
74	90	70
75	102	70

るをえない。それに必要な余暇環境もひじょうに劣悪であり, 長期休暇体制とのギャップははなはだしいものがある。このギャップは, 「余暇時代」の掛け声にもかかわらず, 早晚うめられるような見通しへひじょうに少ない⁽²⁾。そこに, 船員特殊的な余暇政策の必要性がうまれてくるのである。

船員福祉施策は, 今まで港湾における生活回復の施策に重点がおかれてき

たが、今後は余暇環境の施策にも重点がおかなければならぬ。その一環として、港湾におけるそれも、伝統的な宿泊・医療施設の提供という枠組みから脱却して、港湾都市に居住する船員の余暇環境の整備という枠組みを付加することを要請されているといえる。その方向は、ILOの原則をさらに発展させる施策であることはいうまでもない。

それでは、港湾における船員福祉施策は、余暇環境の整備という観点から、どのように転換され、どのような施策が実施されるべきであろうか。そうした展望について、船員福祉関係者は船員の休暇制度が急激に改善したため、いまだ具体的な提唱をみるにいたっていないが、それについて重大な関心をはらっていることはたしかである。そこで、われわれは1972年度から1974年度にかけて実施した『船員福祉に関する調査』からえた一つの結論として、「船員余暇センター」を提唱している。こうした構想を提唱したからといって、港湾における伝統的な福祉施策が軽視されてよいとか、ILOの国際的原則がかえりみられなくてもよいとするものではなく、むしろそうした構想をとりいれながら港湾における福祉施策を抜本的に再検討し、大きく転換することを期待しているのである。

「船員余暇センター」⁽³⁾を詳細に紹介することができず、きわめて残念であるが、その主旨は主要な港湾に「船員余暇センター」を建設し、休暇中の船員を主たる対象とするが、停泊中の船員にも利用可能なものとすることにある。「船員余暇センター」が提供する主要な施設と便宜は、表6のとおりである。そこで重要なことは、「船員余暇センター」が余暇施設や余暇便宜を提供するだけで事たりとするのではなく、船員とその家族が会員制でもって利用し、さらにクラブ・サークルを結成して、恒常的に組織的な利用を喚起することにある。さらに、船員とその家族が「船員余暇センター」の企画・運営に直接的・組織的に参加し、そしてその運営にたいして実務協力を奨励しようというところにある。

こうした「船員余暇センター」は、ただ船員特殊的な施策にとどまるものではなく、地域社会における余暇環境の未整備の状況をすこしでも緩和するため、

表 6 船員余暇センターの主要な施設と便宜（概要）

スポーツ施設

プール、体育館、アスレチックジム、サウナ、シャワー、相談室

講義・実技施設

講堂、講義室、小音楽室、映画室、図書室、語学室、実技室

コミュニケーション施設

サロン、談話室、会議室、宿泊施設、結婚披露会場、クラブ室、ロッカールーム、囲碁将棋室、カードルーム、麻雀室、レストラン、スナック、バー、ドラッグストア、保育室、フロント

交通・通信施設

マイクロバス、駐車場、電話

各種教室

スポーツ教室（水泳、球技、伝統的スポーツ、トレーニング、山岳性スポーツ、海洋性スポーツ、社交性スポーツ）

教養講座（外国语会話講座、人文・社会科学の基礎を学ぶコース、日本の現状と将来を考えるコース、世界に遊びそして学ぶコース、海運・水産・港湾・船員を知るコース、将来の船員職業を考えるコース、定年後の生活を考えるコース、教養見学コース）

技術講座（自然科学の基礎を学ぶコース、技術工学の基礎を学ぶコース、技術と経済・労働とのかかわりを学ぶコース、最新の科学技術問題について学ぶコース、最近の船舶運航技術について学ぶコース、工場見学コース）

趣味・娯楽講座（勝負ごとコース、器用さ活用コース、生活設計・家事協力コース、創作コース、音楽コース、観覧・鑑賞コース）

余暇活動への援助

船員の余暇活動・健康管理のコンサルティーション、利用者にたいする助言や指導、クラブ・サークルの設立と拡大にたいする援助、スポーツ大会の企画、文化行事の企画、趣味大会・発表・展示会の企画、レクリエーションの企画

さしあたって海運・港湾関係者の利用をうけいれ、地域社会における余暇環境としても位置づけようとするものである。したがって、港湾管理者=地方自治体は、直接的な船員福祉関係者という立場ばかりでなく、地方自治体における余暇環境の整備という観点にたって、積極的に船員福祉施策の根本的な転換に努力することが期待される。その際、「船員余暇センター」構想は、一つの有効な検討素材となるにちがいない。なお、「船員余暇センター」はその基盤としては公的福祉として、その実体としては労働者福祉として実施されることが、のぞましい形態と考えている。

- 注 (1) これについては、拙稿「日本船員の全国居住分布と自治体の船員行政」(『船員福祉に関する調査—昭和49年度』第V編、海上労働科学研究所、1975) を参照のこと。
- (2) 横浜市の事例については、小石泰道「大都市に居住する船員家庭の住宅・生活環境の現状と余暇環境づくり」(同上、第III編) を参照のこと。
- (3) 詳細な内容は、拙稿前出(同上、第I編) を参照のこと。

資料

ロンドン港湾局開発5か年政策の概要

資料：(P.L.A. ... THE NEXT FIVE YEARS
OUTLINE OF FUTURE POLICYより)

山本長英
(大東港運㈱)

目 次

1. はじめに
2. コンテナリゼーションと在来個品雑貨
3. コンテナリゼーションに適しない在来雑貨荷役のための条件
4. 非生産性ドックの閉鎖
5. エネルギー受入れ体制への配慮
6. PLAの経営と今後の港湾管理

1. はじめに

ロンドン港湾局は、同港の将来計画を樹立、これを推進するため、関連当局すべての衆知を集め、このほど将来5か年政策のアウトライン(PLA-THE NEXT FIVE YEARS OUTLINE OF FUTURE POLICY)を発表した。よってその概要を述べるとともに、本資料が各位の参考となれば幸いである。

今後のロンドン港における貨物輸送とその取扱見通しを的確に把握するためには、次に述べる2つの重要な傾向をみのがすことはできない。その1つは、撒貨物特に石油、穀類と林産物並びにコンテナ、パレタイズロード等のユニット化輸送に大きな成長が期待できることであり、他の1つは、コンテナリゼーションの進展に伴い、在来の個品雑貨が著しく減少していく事実を率直に受けとめていかなければならない。このことはいうまでもなく、コンテナ貨物が、ロンドン港を通じて実施されるか否かにかかっているといえよう。しかるに現状についてみると、在来の個品雑貨に係る取扱量は、PLA総歳入の約80%を占めていることから、今後予想される該貨物の急激な低下現象は、重大な影響を及ぼすこととなる。このように在来の個品雑貨は下降の傾向にあるものの、その反面撒物の取扱増加が期待されている。ロンドン港の年間総貿易量は、過去数年間の統計によると約6千万トン前後で波動している。

チルベリーに設置された新しい穀物ターミナルは、稼動以来7か月という短期間で初年度の予想取扱量を大きく上回った。穀類の輸入量は、1968年度は約120万トンであったものが、1970年には140万トン、1974年度には200万トンを超えることはまず間違い

ないところである。従ってすべての関係者が、一つの共通した目的のうえに立って協調することが可能であるとするならば、全体の貿易量は今後の5か年で大きく成長することは言をまたないところである。

2. コンテナリゼーションと在来個品雜貨

梱包用板材、紙パルプ及び一般用板材等は確実に伸長し、本年度は約200万トンに到達することが予測されているが、在来の個品雜貨は、コンテナ革命の影響をうけて減少の一途を辿っていることは前段で述べた通りであるが、現在アッパー・ドックにおいては、欧州との近距離輸送、北太平洋並びに濠州との輸送、貿易の変革により、コンテナの発展が顕著となり、在来バースでの貨物取扱減が肌で感じられるほど目立ってきた。船社としても1971年末から開始した極東貿易へのコンテナサービスに引続き、1973年末からはニュージーランド向けコンテナサービスを実施中である。なお、サレイ・ドックには現在15の一般雜貨用バースがあり、またインデアエンド・ミルオール・ドック、ロイヤルズ及びチルベリーについてみても老朽化した雜貨用ドックがあるが、これらは今後すべて管理の維持と労働力の供給が不必要となってくる。何故ならばコンテナリゼーションの影響をうけ、在来の一般雜貨荷役はおそらく現在の約1/3程度で処理され得ると計算されているからである。このような状勢のもとで、すでに老朽化した小規模ドックの削減は、本5か年計画のもとで徐々に実行に移されなければならない。しかしながらこの計画は一般用雜貨ドックが、次の段階において効率的な運営が行われ、受益が可能となるよう近代化していくことが必要条件である。このためには、本計画が早急に行われるものではなく、また全部のドックが閉鎖されるべきではないことをその前提として、十分に検討を加え、慎重に対処する心構えが肝要である。特にチルベリーのフィンガードックは80年以上も経過しており、将来、より高い生産性を生むためより広いドックに生れ変り、近代的な機械化を図ることが痛感されている。

ロンドン港にコンテナが引寄せられるかどうかということにはかかわりなく、密度の高い雜貨ドックシステムへの収縮は、コンテナリゼーションの進展に伴い不可避な要素となっている。もちろんわれわれとしてはコンテナ雜貨が増加することを希望し、これが達成されるために最善の努力を積重ねてきた。コンテナシステムの融通性は、英國の地方の港湾を通じてコンテナがロンドン地域に、またロンドン地域から各地向運送されるという事実は、もはや過去における束縛された時代は終ったことを物語るものである。今後のロンドン港は、コンテナと散物専用のドックシステムにより国際競争に堪え得る能力を養成することが焦点となってくる。これを達成させるためには、従来より河を遡ってロイヤル・ドックに寄港するコンテナ船社の不満、苦情等に対して適切な、しかも満足できる説得が行われなければならない。それには用地を拡張して、広い地域をもつコンテナ埠頭を建設するという確約を、それぞれの船舶運航業者に対し明確にすること

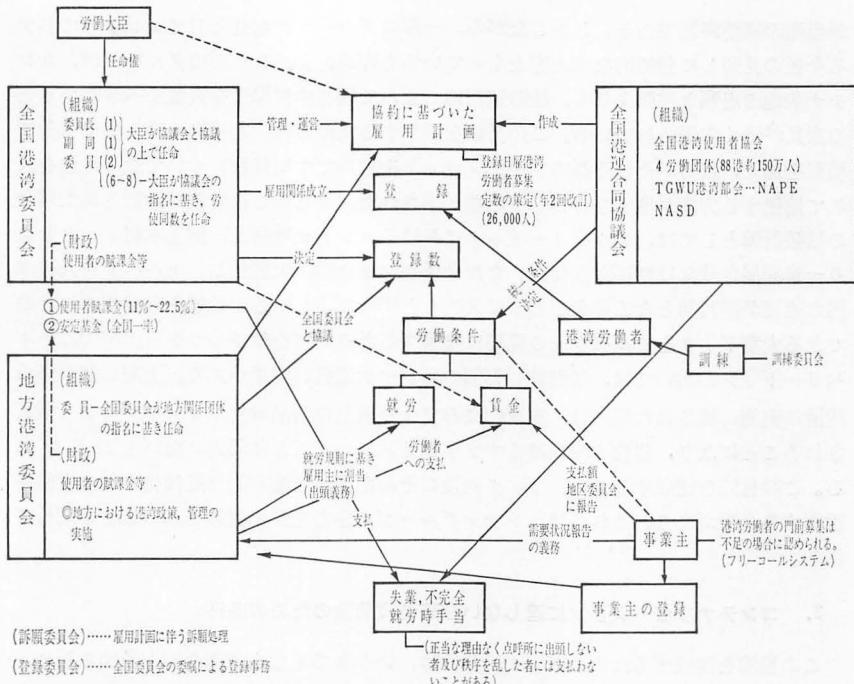


図1 英国における港湾労働者関係機構（主として港湾労働者雇用規制法、1946年制定による）(The Dock Workers Regulation of Employment)

(注) (1) 1966年制定の港湾法に基づき下記の通り改正された。

1. 雇用主（企業社）の免許制施行…季節労働者以外の労働者を常用として雇用し得る事業主の免許 (389社)
2. 港湾局が直接港運事業を行うことができる。

(例) Manchester…揚積作業全体について独占権を有している。
 Glasgow, Bristol, Leith, Tees & Tyne…港運業に従事できるが制限があり現在 Manchester の穀物倉庫荷役のみである。
 Liverpool…港湾局でなく民間企業である (Master porters, Master stevedores)

- (2) 1969年1月運輸省が国会に提出した「港湾改革論」によれば今後主要港湾を国有化し一切の港湾サービスを原則として国が直営することとなる。

(参考)

- | | |
|------------------------|----------------------|
| (1) 港湾労働条件 | (2) 福利厚生 |
| 1. 週40時間 2シフト制 | 1. 救急法に基づく訓練 |
| 2. 年次有給休暇 2週間+公休 6日 | 2. 一般福祉基金制度 (35万ポンド) |
| 3. 賃金時間給 | 3. 生活相談施設 |
| 4. 出張稼動 (片道 250哩以内に限る) | 4. 重傷者社会復帰 |
| 5. 年金制度 (65才以上) | |

が当面の重要な課題である。しかしながら、一部のグループの意見としてコンテナに関する今後の見通しに悲観的な考え方をもっているものがある。これらのグループは、コンテナ基地の過剰な拡張よりも、油貯蔵用地と並んで梱包木材埠頭を設置すべきであるとの意見が強く主張されている。この計画を採用するためには、利用者も交えて十二分に検討を加え、双方がそれぞれの立場でメリットを生みだす可能性について念には念を入れて協議する方向が望ましいという結論が示された。もしもこの計画が承認された場合の拡張計画としては、チルベリードックにおけるコンテナ埠頭と、梱包木材ドックをより一層発展させなければならない。また今後コンテナ船が大型化し、チルベリー入口水門の通過が不可能となる場合を考慮に入れると同時に、これらの船舶を着岸することのできる大型ドックをチルベリーの周辺に建築する計画が実を結びつつある。すでにチルベリードックにおいては、年間約10万個のコンテナ取扱い実績がある。上記の諸計画が円滑に実施に移された場合は、実質的にみてより以上の個品雜貨がコンテナにより搬入されることになり、貨物の伸びはますます高まっていくことは間違いないところである。この目的を達成するため、ドック内及びその臨港部に能率的な近代化された設備を設置する必要があり、これらはコンテナグループの協力を得て建設されることが期待される。

3. コンテナリゼーションに適しない在来雜貨荷役のための条件

この目的を達成するためのドック再開発は、今までもなく能率の向上を図るため、近代化された施設を備えることが必須条件となってくる。何故ならば、現在コンテナサービスを行っていない開発途上国、並びに産業水準が遅れているために、現段階ではコンテナサービスを行うことが時期早尚であると思われる諸外国のため役立つところの荷役方法の開発に努力しなければならない。その方法としては、とりあえずパレタイズ等のユニットロードシステムを急ぐことが先決である。上記の荷役については、ミルオールドックが最適であろう。このバースの背後地には、オスレン複合体が所有している広い用地がある。このスペースを活用して生産性の向上を図るとともに、取扱貨物に対するトン当たりのコストを引下げることが可能となるよう、十分な配慮が払わなければならない。また本ドックの中にある西インド地区においても、近代的なバースとして開発することのできる優れたバースが 2, 3 あり、これらについても新しい投資が考えられるべきである。

4. 非生産性ドックの閉鎖

非生産性ドックの閉鎖に当っては、そのドック数と複雑な操作を行う必要性からみてその時期をいつにするか現時点においては非常に困難な問題であるが、この施策は早急に結論を出さねばならない。高水準でしかも生産性に富むドックに改造することは、将

来超大型高速船の入港を可能にし、これによって貿易量の増加が期待されているからである。これがためには各地域におけるドックの縮少計画を、前進的かつ継続的な方法により確立していかなければならない。具体的にいうとまずこれらの削減は PLA 管理中の老朽ドックをその対象として、計画をたてなければならないことは当然であるが、一方総合的な考え方からすると、民間ドックを含めた一連のバランスを考慮しながら調整していくことが重要である。しかしながらこのことは前に述べたように非常に複雑な要素があり、操作上大きな困難を伴うため、現時点では問題が生ずるおそれがある。出来得ることならば全港湾産業の団体である港湾協議会の意見を尊重することも一方であり、これにあわせてデブリン企画第 2 号の実施と計画との調和を図っていくという考え方もある。

さてここにおいて大きな要素として考えられることは、被雇用者の取り扱いをどう措置したらよいかにかかってくる。ドックの削減処理により生ずる港湾作業員のシフトは融通自在制の導入と機械化、合理化の推進策がこれら作業員の理解のもとに過去においてある程度の効果をもたらしたもの、今後発生するであろう大幅な削減はどうしても避けられないことは自明の理である。労使間の話し合いによる退職（自然消耗を含む）、希望退職等少数範囲については、その目的が達せられることは期待されているが、ドックの閉鎖並びに今後の拡大施設計画の歯車がうまく噛み合わないと、港湾労働組合の長い歴史からみて、将来満足すべき労働条件が打出されること、失業対策及び社会保険行政の完備等をふまえ特に重要な協議事項として論議が交わされることは必至である。また非能率ドックの縮少期間中は、このドックを利用してきた船社の定期船グループに対し大きな犠牲を強いることなく、他のドックに移動を要請してその了解を取りつけるための話し合いが必要であり、かつその変化に適応するような諸準備を怠るようなことがあってはならない。ドック縮少のための費用は PLA と各企業者双方で合意のうえ、均衡かつ公平な分担を取り極めることが肝要である。

5. エネルギー等受入れ体制への配慮

ロンドン港の石油貿易とこれが輸送については、現在ゆるやかではあるが伸長が続いている。1974 年当初の入港予想としては約 4 千万トンに達することが確実視されている。これがため現在当港を利用している 20 万トン級以上のタンカーをけい留するため、水道を深水にするところの改良工事がほぼ完成に近づきつつある。なお PLA としてはこのほかロンドン港内のマブリン・サンズに主要な深水バースを建造中であり、この便益は第 3 ロンドン空港とほぼ同様のメリットが確実であり、これらは新産業開発の一大基地として国家経済のうえで重要な意味をもつこととなろう。また西ドイツドックにおける撒ぶどう酒の荷さばき施設については、今後の成長経路のため適切な設備を完備し大量貨物受入れのため拡張工事の促進策を積極的に取り運ぶことであり、目下本工事は

急ピッチで進められている。

6. PLA の経営と今後の港湾管理

PLA の経営については過去数年間継続的に赤字経営が続いているが、この原因は借入金による高率な金利負担がその主な原因となっている。この結果必然的にコストの上昇を来し大きな損失金を計上しているわけである。故に何等かの手段を講じてこれらの累積赤字を消し、黒字経営に転換するという方策が打樹てられなければ近代化を目指すための開発財源が効果をあらわすことは実質的に不可能である。また一方においては前述の通り希望離職港湾作業員に対する失業手当等支給のための資金を準備しなければならない関係上、PLA の赤字経営は依然として続き、これを解消することは非常に困難性を伴うことになる。しかしながらその反面、ドックの削減措置によって必要性の減少した港湾地域内の遊休用地の売却等による収入の道が開けるということもあり、必ずしも悲観的な暗い見通しばかりではない。

近時港湾法の抜本的な改正により、ロンドン港における管理体制は大きな変貌を遂げようとしている。本誌で述べてきたいいくつかの重要な政策のアウトラインは、将来の国家経済繁栄のための基礎としてどうしても達成せしめなければならないものばかりである。

従来よりとられてきた港湾諸施設の「国有化」という前近代的な保守封建政策より一日も早く抜け出し、新しくしかも進歩的に、世界的な視野に立ったところの流通革新過程をしっかりと踏えながら、港湾の効率的な運営と、健全な財政によるところの基礎的 requirement に対し、これらが完全なしかも合理化された管理体制の確立を目指し官民一体の努力が強く要望される所以である。

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ろ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ろうか。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ろ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ろうということです。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らなくては、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。特に内国貿海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けれども、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けれども、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けれども、陸上のトラック輸送及び鉄道輸送について考えてみると、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ないか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、しかも少數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圈に繋く結びについて、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っているのですが）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たうえでからないと、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ると、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私は思います。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、苅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、苅田の港の機能からすれば、非常にまだまだ単純的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ことは今の状況としては期待できないのではなかろうか、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も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心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も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。あるいは内賀貨物にしまして、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を一つ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

ですが、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かしいわけです。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を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、個別資本と関わりをもたらしてみ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、これからの方針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ちょっとわかりかねないし、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ると、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にあって、そしてその中でつかまえられてくる。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なわれてきている。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ると、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つて、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から、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ると、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、そういう問題意識と、一方で新産業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、苦小牧等、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、そういう点が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ろうかと思います。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。）

文 献 紹 介

港 湾 社 会

[港湾研究シリーズ⑦]

北見 俊郎 共著
荒木 智種

高 橋 恵 三

(東京都港湾局)

1. 問題意識と視点

周知のとおり、近年におけるわが国の高度経済成長は、港湾における施設の急激な近代化をもたらした。コンテナリゼーションに代表される輸送革新に対応する埠頭施設の大規模な建設・整備にみられるとおり、40年代は港湾設備投資の著しい拡大→施設の累乗的拡充の時代であった。そしてこれによって、現在のわが国の主要な港湾施設は国際的にも超一流の水準に到達したといって過言ではない。このような事実は、専用船による原料貨物の大量輸送に即応する大規模工業港湾と鉄鋼・石油などのコンビナートのワン・セット配置という工業立地政策においても同様のところであり、港湾施設の物的合理化・近代化による経済効率の追求というフィジカルな側面に着目する限り、わが国港湾は今日までの国家主導型計画投資によって、めざましい成果を獲得し、その面目を一新する段階に到達している。

しかし、このような一見華やかな港湾施設の物的近代化の達成にもかかわらず、実際の港湾の場において営まれている現実の機能に対して目をむけるとき、トータルな存在としての「港湾」は、合理的方向性を指向しつつその内部変革をとげることに成功してきたであろうか。残念ながら物的施設の近代化とは逆に、非合理的・前近代的な実在が強力に作用しつづけているのが実状と思われる。しかも特に留意されねばならないところは、港湾の実態的機能面における前近代性が、施設の物的近代化という事実とわからがたく結合し、両者が補完しあう関係を形成してきたという点である。このことについては、それ自体として、より実証的・理論的に検討されねばならない基本的問題であり、本書においても鋭い認識と論究が精密に展開されているところであるが、少なくとも、わが国においては「港湾」の近代化という命題が、物的施設の近代化に換置されてきたことから、本来の意味における港湾の近代化の内容が見失われ、問題解決を遠ざける結果を生んできたことは、著者の指摘をまつまでもなく広く容認されるところであら

う。

「港湾社会」という特色のあるテーマを掲げ、極めて高い水準で意欲的な問題の提起を図る本書について、まず感ずるところは以上のようなわが国の「港湾」のおかれている特殊日本の状況であり、いまでもなくこの点についての著者の明析な視点は一貫して本書を貫く主調音を形づくっている。

本書は北見俊郎、荒木智穂両氏の共著として、世に問われたものであるが、北見教授が今日まで蓄積されてきた膨大な学問的業績と荒木助教授が展開されてきた港湾におけるコミュニケーションに関する理論的究明の成果とが「港湾社会」というカテゴリーにおいて、統一的に把握・構築され、「港湾」の全的認識についての一つの新しい視点を理論的に確立された点において、極めて貴重な今日的意義の高い労作と考えられるものである。

2. 本書の構成と概要

「はしがき」において著者が述べるとおり「港湾社会」とは新しい言葉である。このような一般的にも学問的にも用いられていないかった新しい言葉（概念）をもって著作を刊行するところに、まずこの著書に対する著者の大きな意欲が感じられるところであり、当然構成内容についても多大の苦心のあとがしのばれる。

本書は、以下の13章によって構成されている。

はしがき

- 第1章 港湾における人間と社会
 - 第2章 「港湾問題」とその社会的背景
 - 第3章 「港湾思想」と「港湾社会」
 - 第4章 港湾機能の社会的構成
 - 第5章 ターミナルの性格と「港湾社会」の基礎問題
 - 第6章 港湾における情報と産業社会
 - 第7章 港湾都市におけるジャーナリズムの歴史的背景
 - 第8章 港湾社会における「言論の自由」
 - 第9章 「港湾社会」の近代化と港湾コミュニケーション
 - 第10章 港湾産業界の構造性と近代化
 - 第11章 都市社会と港湾労働
- ハンブルグを中心として——
- 第12章 「港湾社会」の近代化と港湾労働
 - 第13章 「港湾社会」の日本の特質と問題点

第1章は、本書のテーマである「港湾社会」の基礎的概念に関する問題の確認であ

る。著者が繰りかえし明らかにするように、港湾とは物理的・施設的実体にとどまるものではなく、制度、組織、機構などの社会的条件によって組成されている存在であり、その基礎には社会的存在としての「人間」がかかわりあって成立している。この「港湾機能を軸とする『人間の結合』という社会としての港湾」(4ページ)を考えることが本書の主題である。そしてこのようない「人間の結合」とは、その結合一般ではなく、近代資本主義社会の合理的精神を具現化した自由・平等な個人としての人間を基底にすえて構成されるものにほかならない。著者が指摘するようにこのようない近代的な「市民社会」を根底におく「ターミナル社会」は欧米における歴史的現実の中に形成されてきたものであるが、わが国において日本資本主義の上からの形成という歴史的特性に規定されて、特殊な過程と形態をとらざるをえなかった。この点について「港湾に house があっても市民という family は見当らず、市民社会に相当する home がない」(8ページ)と著者は明快に指摘する。しかしいずれにしても「港湾機能にもとづく『人間の結合』がともあれ、わが国資本主義の形成・発展とともに確立されてきたことは事実」(4ページ)なのであり、「港湾全体の活動の中で『港湾社会』が正しく位置づけられ」(16ページ)ねばならない段階に達しているというのが著者の認識の出発点となっている。

第2章は以上の論点に立ちながら現実の「港湾問題」にふれつつ、これまでの経済成長期の下で主として具体的、政策的課題として提起されてきた「港湾問題」とは、本質的には「港湾社会」の存在のあり方と変質の過程から生ずる問題であったことが明らかにされる。「欧米の港湾の形成が、近代的な社会関係を背景にしながら、またそれ故に港湾機能の展開にとってもっとも必要な条件となったものは、契約社会における〈経済的要因〉であった」(31ページ)という視点から半封建的・身分的秩序の残滓の上に成立している日本の港湾社会の特殊性を正確に把握しない限り「港湾問題」に対する基本的認識は成立しないというのが著者の論点である。

第3章は同様の立場からわが国の「港湾」概念のもつ一面性が摘出される。わが国における港湾概念の中心にすえられてきた「公物思想」は歴史の一定の段階を反映したものではあるが、現在はこのことの思想的克服を図ることなしには「港湾の近代化」をすすめることは不可能なところとなっていることが論じられている。

第4章及び第5章は、これまでに論じられた基礎的な分析手法によりながら「港湾社会」についてのより具体的検討が企てられている。第4章は「港湾機能の社会的構成」と題されるところからも明らかのように、港湾社会の実態的構成を明確にしようとするものである。港湾労働力にかかわる問題、港湾運送業の問題、港湾管理運営の問題、港湾行政の問題等がこのような論点から分析されるとともに、わが国の港湾の現状は「港湾機能のもつ経済性・効率性のみが問われ、もろもろの対策が打たれたが……港湾機能を中心とする社会的な『近代化』をなし遂げるまでにはいたっていない」(71ページ)と結論づけられている。更に第5章はターミナルとしての港湾の具体的特性に論をおよ

ほしつつ、「ターミナル機能を中心とする港湾社会の近代的育成」(85ページ) こそが、短絡された〈物流合理化〉対策と異なる港湾問題の真の解決の方向であることが示唆されている。

第6章から第9章までは、港湾におけるコミュニケーションの側面を媒介として「港湾社会」論が論究されている。「社会」という概念が「人間関係、人間の結合、生活の共同」(1ページ)などの実態と意識の上に成立するものである以上、人間相互の結合の方法としての〈コミュニケーション〉は、〈交通〉とならんで(表裏の関係において)、「社会」成立の基盤的要件をなすものと考えられるものである。このことの港湾の場における一つの具体的例証としては著者が指摘するごとく「わが国の近代的コミュニケーションは港を居として欧米人の手によって導入」(89ページ)されたものであり、港は物流(交通)の場であると同時に、文化・情報のターミナルとしても重要な機能を果たしてきたことが歴史的に実証されている。しかし近年における〈物流合理化〉による港湾施設の一面的肥大化は、ややもすると港湾における情報の重要性——特にその「社会」形成との本質的関連性を正確に位置づけることを閉却してきた傾向もある。この意味で「いまや変革期にある港湾産業をみるに……今まで以上にプレス・コミュニケーションの役割が果たされることを望んでやまない」(96ページ)という著者の問題意識は極めて適切なものである。そしてこのような視点から港湾都市における「ジャーナリズム」の実証的理論的研究、港湾社会におけるパブリックリレーションその他言論の自由の問題、更に「港湾社会」の近代化と港湾コミュニケーション論などが展開される。最新の情報理論によりながら「開かれた市民への港湾社会の糸口」(158ページ)という方向において情報と「港湾社会」との関連性について再検討する著者の論究は極めて重要な内容をもつものである。

第10章は港湾産業界の問題にふれながら、「港湾社会」の形成とその近代化について論ずるものである。「社会」特に近代社会という概念は、「国家」概念と峻別されるべき内容を有することからも、港湾の場における社会の問題についてはすぐれて「港湾産業」の現実の姿の中から究明されねばならないものであろう。そして、このことはまた、わが国における「港湾社会」の特殊なゆがみ(=前近代性)を正確に認識するということでもある。この意味であえてこの章の表題を「近代化問題」としたことは注目すべきところであり、読者にその十全の理解を追るものである。

第11章及び第12章は、港湾労働と港湾社会との問題が論究されている。この港湾労働の問題とは「その時々の要請によって左右される問題ではなく、港湾機能を形成する中心的要因として」(204ページ)理解されるべきものである。なぜならば「港湾の発展とは……人間の中味(質)が問題であり、一言にしていえば将来の港湾のよさは人間のよさから生れるものである」(187ページ)と考えられるからである。このような観点から11章は主としてハンブルグを中心とする事例の紹介と分析、12章は「港湾社会」の近代

化と港湾労働の問題が論じられている。

第13章は、「港湾社会」の日本の特質と問題点と題して、本書の提出した幅広い諸問題のいわば総括が、特にわが国の特質という観点に焦点づけられながら試みられている。「イギリス社会におけるロンドン港、ドイツの社会におけるハンブルグ港などにみられるように、港湾は社会の近代化を先取りしうる場でもあった」(219ページ)。しかし今までのところわが国においては事情が根本的に異なっている。日本における都市形成と港湾形成は国家を媒介として分断され、都市と港湾と市民の一体化は、ほとんどのところ現実のものとなっていない。

本書によって提起された「港湾社会」という概念が理論的・実態的にわが国の港湾の場において定着しうるかいなかは、眞の意味における「港湾問題」の今後に残された最大の課題であろう。

3. 新しい「港湾社会」形成のために

以上、本書の極めて概説的な紹介をおこなった次第であるが、その内容の幅広い斬新性、論者の知識の不足、紙数の制約などから適確に意をつくして紹介をおこないえたかについては危惧するところである。

私見によるならば、「港湾社会」論が提起する問題の現代的意義は、今日転換期にあると一般的にもみなされている港湾問題をその本質から根元的に理解するうえで、決定的に重要な内容を含むものであり、これまでの港湾概念の根本的転換を迫るものであるという点ではないかと思われる。これまでのわが国の港湾について考えるならば、それが明治維新を契機とする上からの近代化の推進という歴史的現実のなかにあって、超ナショナリズムを土台としながら、港湾のもつ国家的属性を一面的に拡大させてきたことは容易に理解しうるところである。したがって、そこには本来の意味における「港湾社会」の成熟はおこるべくもなかったことは当然である。

本書の刊行を契機として、「港湾社会」の問題に関する理論的探究が、筆者をはじめ学界各位の手によって更に深められるとともに、現実の港湾の場においても目的的な問題点の認識と解明がすすめられることを切望する次第である。

(成山堂書店、昭和50年10月刊、A5判、242頁、定価2,500円)

關 稅・稅 關 論

波多江俊孝著

三 村 真 人

(神奈川県立外語短期大学)

1. は じ め に

關稅はその発生の時においては財政収入の確保を目的としていたが、近代国家の成立と産業の発達にともない外国貿易が発展・拡大して、国民経済の中で貿易が重要な意義をもつようになり、国境關稅時代に入ると貿易政策の手段として利用され、保護主義的傾向が強まり、財政上および貿易政策上の二面性を有しながらも次第に財政収入の手段としてはあまり重要な意味をもたなくなり、貿易経済政策としての性格あるいは意義を大きくもつようになつた。したがって、今日的意義をみれば産業の保護・育成を一つの目的とする關稅政策であるとも考えられ、關稅率の操作は諸国間の貿易に大きな影響をおよぼすものである。世界貿易の潮流は障害なき自由貿易であるが、世界経済及び国内経済の動向によって自由貿易の思想は大きくゆれ動いて、ともすれば保護貿易的な思潮が生じている。このような場合、特定国の貿易政策なかんずく關稅政策のあり様によつて各国間相互の貿易関係を崩壊あるいは縮少させる可能性をもつ。關稅制度自体が保護主義的性格をもつ今日では、厳しい關稅政策の実施は直ちに輸入抑制を生じさせ世界貿易の縮少を余儀なくさせることである。貿易面からみるとならば、各国の關稅政策を十分に研究することはもとよりGATT, CCC(国際關稅理事会)等の国際機関の關稅についての施策や勧告を研究して關稅についての国際動向を把握することが必要であろう。本書について著者は通關と關稅のアンソロジーだといわれているが、關稅概説では關稅の性格及び機能、關稅の分類と性質などについて詳細に論じられ、本書全体を通じて経済的側面と法律的側面から問題を把握・解明されるところが一つの特色ともいえよう。また新しい問題の提起と關稅面における最近の動向にふれられていることは実務にたずさわる人達には最新の知識を与えるものと考えられる。したがって、章によつては大変に実務的現実的な著書といえよう。

2. 本書の構成と内容

本書は次のように7章から構成されている。

第1章 關稅概論

- 第2章 国際関税問題
- 第3章 我国関税法規の構成
- 第4章 通関
- 第5章 関税の賦課・徴収と減免戻税等
- 第6章 保税制度
- 第7章 関税諸制度

次に本書の章ごとに内容について若干紹介しよう。

第1章： 関税概論では第一節において関税の発生について論じ関税の概念づけがおこなわれ、発生史的にみて手数料時代、内国関税時代、国境関税時代の三段階に分けている。関税は財政的収入の確保の手段として考えられるが国境関税時代に入ると貿易政策の手段として利用されるようになり、18世紀中葉以降の産業革命後の資本主義の発展、巨大市場の確保の必要性のため自由貿易政策が採られるにいたると穀物条例の廃止や関税引下げがおこなわれ自由貿易主義が唱えられた。一方先進資本主義に対抗するため後進資本国は保護貿易政策を唱えて国内産業育成のため関税障壁による保護貿易を行なうべきだとした。これ故にこのような関税は育成関税と称されたようである。このように自由貿易主義と保護貿易主義が貿易政策として対立するのであるが、この貿易政策は関税政策と大きな関係をもっているのである。

関税は貿易政策的目的をもつが同時に財政的目的をもち、関税は財政収入の財源であって租税としての性格をもっている。第2節では関税の租税としての性格を分析し(1)租税法学的性格をもち関税の賦課徴収にあたっては「租税法定主義」原則の支配を受けることを当然とし、法的概念を前提として関税についていくつかの性格をのべている。一方では関税は財政学的性格である消費税としての特性をもっているとする。したがって租税体系の中では間接消費税としての地位を占める租税であって間接消費税としての性格を有しているとする。

さらには関税は一般内国税に対して別個の概念をもつものと考え、税法としても関税だけの独立の賦課、徴収手段を有することが関税のもつ関税法令上の特殊性格とみなしている。

現実の輸出入は関税政策、とりわけ関税率の操作に大きな影響を受ける。この関税率の操作によって生ずる効果あるいは関税の商品価格に対する作用について言及している(第3節)。関税の作用については schüllen の分析例をあげ、関税の効果では C. P. Kindleberger の分析に依って①保護効果②消費効果③歳入効果④所得・再分配効果⑤交易条件効果⑥雇用効果⑦国際収支効果等々について図式によって関係が分析され、関税による保護効果、あるいはその他の関税の効果について詳細に論じられている。

第4節では関税の分類とその性質について取扱い、従価税・従量税の課税標準の分類を示し、従価税における課税価格の基準を幾つか示すとともに世界各国の評価制度を国

名をあげて示していることは貿易実務上からみても大いに役立つことと思われる。また従価・従量税のプラス・マイナス両面を比較し、これら両税の採用基準を示す。従価税・従量税・混合税のほかに、貿易の自由化に伴う輸入物価の低下あるいは安定による消費者の利益と国内同種産業の保護を併存させるため特殊形態関税または弾力関税が設定されているが、これら関税の種類を列挙するとともに具体的な例をもって図式的にあるいは記述的に理解しやすく説明されている。関税は課税標準による分類のほか、分類の観点・基準の性質によって種々に分類出来る。特に差別関税については詳しくふれ、幾種類かが列挙されている（第2款 関税の種類、付・特殊関税）。また関税の税率が依拠するものとしての国内法か、または条約かによって国内税率（国定関税）と協定税率（協定関税）にわけ、便益関税及び実行税率についてもその適用国等を挙げるとともに現行関税率の例が具体的に示されているので非常に実務的になっている。

関税の機能、関税の種類とそれらがもつ意義について第3・4節において論じられているが、第5節では関税政策の総合的把握と現在の我国における問題点について論じている。

たとえば関税と交易条件の関係について関税の独占理論的性格から展開されて幾人かの経済学者の理論が若干紹介される。 Robinson J., Samuelson P. A., Keynes J. M., Harrod R. F. 等である。

著者は関税政策の第一義的目的は産業政策の手法であって、保護関税として国内産業の保護の必要性に応じて、本来的には商品ごとに税率に高低を設けて差別的であることを特徴としているもので、国際収支の均衡、完全雇用の達成などは関税政策の本来の目標ではないとしている。関税政策の本来的目的を実現するためには、無差別的な関税の賦課は本来の関税政策の範囲を逸脱するものとしながらも、全輸入に一律に一定割合の輸入税をかける方が安易かつ効果的であるとすることは特徴的である。

ついで我国の関税政策の当面の問題にふれ、貿易自由化との関連について、貿易自由化がもたらす国内産業の混乱を防ぐために国際競争力に耐える産業の構造改善を要求しながらも、暫定的措置として関税割当制・季節関税制・差額関税制の活用、原料関税の引下げなどで混乱のショックを緩和する必要があるとし、あわせて貿易自由化の効果が無にならぬようにしなければならないと説いている。

産業優先から福祉優先へと公害対策の面から、あるいは経済成長・生産力拡大に対する国民生活優先の見地からの対策、すなわち物価対策の面から関税の活用に考慮が払われねばならないとする。このように経済の国際化と国内問題に関税政策は深くかかわりあっているといえる。こうした点から今後の関税政策が検討されなければならないし、その政策のあり方として関税率審議会長期答申が一つの例として示され、最後に我国の最近の関税政策を巡る幾つかの問題について概説されている。

関税政策という場合とかく関税率についてのみ論じがちであるが、保税制度や各種減

免制度等々に及んで関税政策の評価は総合的でなければならないが、特に著者は我国では採用していない一つの制度である自由港・自由貿易地帯あるいは関税同盟による貿易創出効果もしくは貿易転換効果について言及し（第6節），最後の第7節では（I）関税以前、（II）初期の関税制度、（III）関税制度の確立、（IV）関税政策の変遷、（V）戦後の関税政策、（VI）戦後の関税改正の如く区分して我国の関税の沿革についての概括がおこなわれ（第1款），第2款において関税水準を中心に関税率表などの我国関税の現状とその特色について触れている。

第2章：国際関税問題としてその第1節で第一次戦後の国際関税動向について簡略的に言及し、以下の節ではGATT, UNCTAD, CCC（関税協力理事会）等の国際機関の設立とこれら機関の概要に触れている。GATTやUNCTADについては国際貿易の動向との関係で幾多の論文や著書で論じられているが、本書では概略的にこれら機関について説明が加えられている。特に第4節では関税協力理事会（Customs Co-operation Council, CCC）をとりあげ、関税技術問題を専門的に研究する機関としてCCCが発足し、その目的として加盟国間の関税制度の調和と統一を確保すること並びに関税技術及び関連する関税法制の発展と改善に固有の問題を研究することであり、かつ研究を通じて、CCCがおこなうべき任務について概説している。以下CCCへの加盟国及び機構、品目表条約・評価条約その他の条約、たとえば通関手続や一時輸入免税等についての条約であるECSカルネ条約、ATAカルネ条約等、CCCが結んだ条約やその活動についてふれ、CCCへの期待として国際関税法制定、統一商品コードシステムの作成を今後の課題として、また期待としてあげている。

最後の第5節では各国の関税制度について、たとえば関税率、関税率表の構成、輸入関税の税体系、課税方式、課税価格、付加税等々について通観し、数か国のあるいは特定地域の関税制度の概観がなされている。

第3章：我国関税法規の構成

貨物の輸出入をおこなう場合には何らかの通関手続（Customs Clearance）をしなければならず、この手続過程で関税も徴収される。このように通関と関税の手続及び制度を規制する法が関税法規で、我国では関税三法を中心にこれらに伴う施行令等から成立している。そこで関税法規は「租税法」としての性格と「通関法」たる性格の二面性をもつものとして、輸出入貨物に対する関税の賦課徴収に関する税法としての性格と、輸出入の規制をおこなう通関法として理解できるとするが、これら二面性は無関係に各々が並存するのではなく、輸出入に関する通関手続という点で相互に共通性をもっていると説く。関税三法とりわけ関税法、関税定率法の二法規の二面性について論じている（第1節）。関税法規の性格を理解した上で、総合性・即物性・国際性及び弾力性が関税法規の特徴であるとみてこれら特徴について論述する（第2節）。条約と関税法規の関係（第3節）、関税法規と内国消費税法規との関係（第4節）について若干論及されている。

第4章： 通 関

貨物を輸出入するためには通関手続を履行して貨物の通関 (Customs Clearance)を完了しなければならない。この「通関」についての定義が先ずなされ、広義では輸出入貨物の移動中に我国領域内で税関による法定手続が開始され完了されて、税関の取締から解放されるまでの一連の行為が通関であり、その手続行為が通關手続であり、狭義では一連の手続中の一時点での貨物の輸出入の許可で、通關手続は貿易関係法令が要求する諸手続の貨物に対する最終段階の手続であるとする。第1節通關制度の存在において、以上のような通關の意義・定義をおこなった上で輸出・輸入の意義とその時期を法律論的にどのように把えるかについて、特に輸入の時期についての諸説を列挙し、諸説に対する著者の若干の批判が試みられている。ついで税關行政上の貨物の区分、輸出・輸入の許可制についてふれ、以下第2・3節では現在おこなわれている輸出入の通關手続について実務的にまた図式的に解説がなされている。すなわち、税關法規上の輸出入、一般的輸出・輸入通關制、貨物の搬入・貨物の船卸、輸出入申告、審査及び検査、輸出許可と船積・輸入許可と引取、特殊輸出・輸入通關制、輸出入に伴う他の法令の規制、輸出入通關制度経路図。以上の如く本章は現実に貨物の輸出入をおこなうに際して税關法規上要求される諸手続についての解説であって、いわゆる通關手続について容易に理解できよう。

第5章： 關税の賦課・徵収と減免戻税等において、先ず關税の賦課・徵収の通則的事項一關税の課税要件、課税物件、適用法令、納税義務者、關税率、課税標準（課税価格）等々の解説がおこなわれ、ついで税額の決定、關税の納付及び徵収、還付及び充当・期間制限と時効の如く關税課税の時期から徵収されるまでのプロセスについてのべられている。

原則として輸入貨物には關税が課税されるのであるが、關税納税義務の一部または全部が免除される減免税制度一關税の減免戻税及び還付の制度が設けられている。この制度設定の背景には経済・社会・文教等の政策的要請から行なわれるものが多く、あるいは国内産業の発展・輸出振興の見地から、または国際慣行關税の国際性の見地からおこなわれるものであるとする（第2節）。そこで關税定率法に規定する各種の減免税、戻税、あるいは暫定法に基づく減免税及び還付、更には条約に基づくものに分けて各事項ごとに略述がなされている。

第6章： 保税制度一保税とは外国貨物の輸入許可未済状態を意味して、国がもつ輸入貨物に対する課税権を一定期間留保して外国貨物のままの状態におくことだと解される。それゆえ保税制度も關税法の如く租税法上の制度であるとともに通關上の制度である。したがってすべての貨物が保税の対象となり輸出許可を受けた貨物もその対象となる。

保税制度は保税貨物を国家の規定下において關税の徵収その他通關手続の確保を図る

とともに、仲継加工貿易の振興を図るものだといえる。この保税制度を様態別にみると保税地域制度と保税運送制度に区分できる。第2・3節で保税地域の一般的規制、外国貨物の蔵置場所の制限などを取扱い、第3節で各種の保税地域—指定保税地域、保税上屋、保税倉庫、保税工場等々の問題について解説されている。ついで保税運送、貨物の収容及び留置に言及し、自由港特に外国貿易地帯の設置と保税制度との関係、あるいは貨物の蔵置場所としての保税地域とりわけ一部指定保税地域、保税上屋、保税倉庫における滞貨の問題といった保税制度を巡る諸問題が提起され、著者の意見も表わされている（第6節）。

第7章： 関連諸制度

関税法規が中心となって通関秩序が維持され、関税確保・貿易対策として貨物に対する規制もおこなわれるが、更にその適正を確保するために貨物以外についても種々の規制の対象及び制度が設けられている。たとえば船舶及び航空機（第1節）、関税行政機関・臨時開港・税関手数（第2節）、外国貿易統計（第3節）、以下関税犯則、不服申立制度、通関業と通関士（第4～6節）の如く項目によって実務的にのべられている。

以上の如く各章あるいは節ごとに本書の内容を概略的に紹介した。第1章にみると、本書のおよそ $\frac{1}{3}$ にも相当する部分をさいて関税概説としていわゆる関税一般について、特に関税の概念・性格あるいはその機能について十分に論及されているため、関税のもつ意義が容易に理解できる。第4章の通関、第5章の関税の賦課等は大変に実務的な内容だといえる。それゆえ現実に貿易取引に従事する者にとっては一読に値する関税・税関の実務書だともいえよう。

（財務出版発行、昭和50年刊、328頁、定価2,200円）

港湾の安全及び環境保全対策に 関する調査研究

神 代 方 雅
(小樽市港湾部)

ここに紹介するのは、標題の一連の調査のなかで、日本港湾協会が行った『港湾の環境に対する意識調査』である。この調査報告は、標題の研究の第一年度として昭和49年4月中旬にまとめたもので、その内容は、i 住民、ii 船員、iii 港湾関連企業従事者、iv 港湾来訪者の4グループについての意識調査である。高度成長の反省期に入った現在、港湾を原点から考え直すために、第一歩からの手続きを踏んで検討しようというのが本調査の目的であり、調査の考え方は「平均的虚像をつくり出すこと」ではなく、異った人間集団と、港湾の自然及び社会環境あるいは港湾都市との組合せによる異ったイメージが出来ることを期待し、このイメージの差が如何にして生ずるかを検討して、幅広い総合的判断を得ようとするものである。調査の結果をみると、意識の差が4グループに明確に表われていて、示唆する所が大きい。例えばiの住民の港湾に対する意識は、大都市港湾では東京と横浜について、更にその山の手地域と臨海部とに分けて調査し地方中核都市港湾に尾道、今治、小樽を選定しているが、大都市の山の手地域に代表される知識としての意識と、臨海部や地方中核港湾の日常接する機会が多いための愛着や不満が切実に表現される意識である。東京の山の手の人は、東京港の水質は悪いと決めており、港湾は魚市場やフェリーによる産地直送など生活とのつながりとして認識し、物流として捉えられているが、臨海部の人は東京港の水質もやや良くなったと努力を認めている。しかし、臨海部の交通混雑や大型車による日夜の騒音など、何故産業道路を市内に入れているか、と激しい怒りを表わしていて、港湾と都市とのかかわり合いを如実に示している。面白いのは横浜臨海部のイメージの分裂であるが、歴史的背景と山下公園などのプラスのイメージと東京と同じ交通問題等港湾活動に対するマイナスのイメージである。ミナトは良いが港湾は良くない、のである。地方中核港湾については充分の手ごたえがあったとしているが、それは相応の手ごたえであり、程度の問題である。認識の深さについては、小樽に住む筆者にとってみれば隔靴搔痒の感である。しかし、大港湾の手ごたえを如何に大きくするかは仲々困難なことと考える。iiの船員の港に対する意識では、生活という側面①家族とあうこと②町に出ることに重点をおいて調査しているが、碇泊時間の短いなかで、施設の不備のため家族とあうこと困難さや家庭的な時間を持ち得ないという切実な声が、東京・横浜ともに反映されている。それは船員労働条

件の厳しさとともに、港湾と都市とのかかわり合いを厳しく示唆している。iiiの港湾に働く人の意識においては、年令に比し持家率が低く（回答者の1割）、しかも社宅は狭い。東京は鉄道通勤が多く遠距離であるが、鉄道や地下鉄の港湾近くへの延長やバスの本数を増やすことなどが必要ということで、どこの港にもある住宅と通勤の問題は、重要課題として解決しなければならない。厚生施設は両港とも不備、不満足と表現されていて特にスポーツ、公園緑地、休憩所、食堂、売店等、都市と離れているものについて不満足が多いことは、船員の場合と共通するものがある。面白いのは、働きやすい埠頭という評価があり、施設の機能的配置の重要性を物語る。また、環境については一般市民と異なり、水質よりも、交通混雑などそれ以前に問題が多いのは、これまた働く人々の切実さを表現している。iv港湾を訪れる人々の意識では、何となく訪れる……山下公園などミナトの雰囲気に惹かれる…、スポーツや遊びに訪れる、何かを得るために訪れると言ったパターンがあるようだが、公園に博物館を置いてほしいと言う要望が多いのは、海洋・船・港などの知識、特に家族づれの子供に対するもので、一般論としてレジャーは広く社会的連帯を得る場所として貴重であるとともに、教育の場として重要であるという示唆を与えている。

この調査は港湾と人間…市民（訪れない人、訪れる人）、働く人（船で、港湾で）…との関係に総合的に対処すべきことを示し、対人関係に今まであまり関心をもたなかつたことに反省を迫っている。そして、具体的には、港湾そのものの在り方と、港湾と都市との空間的かかわり合い、斎合的プランニングの必要を示している。またそれは、行政面での一貫性の必要、港湾を都市と内陸の関係で見直す必要を示す。港湾だけを論ずるのは片手落ちであるということである。港湾の認識という問題は、報告にも書かれているように、認識させることの重要さ、それは港湾の主人が地域住民であるという視点に立つとき、港湾の諸々の問題が、住民の認識を軸として、世論として回転し、港湾と都市がより斎合的に、経済や社会的かかわり合いを強化しうるということである。本調査について要望したいのは、もう少々突込んだ内容、市民に港湾についての問題の所在を考えさせる、即ち市民を教育する、あるいは市民により関心を持たせるということである。例えば物価にはね返れる要素としての海運による物流、港湾についての問題など何故そうであるのか、どうすれば良いのかというようなアンケートである。港湾協会のより積極的な調査研究が、港湾都市計画という学問分野にまで進むことを期待する。

注：この調査を行なうための「港湾の安全及び環境保全対策に関する研究委員会」に「環境分科会」が設けられた。その構成は、

主査 工藤和男 港湾技術研究所企画室長
 委員 西脇 嶽 横浜市港湾局技術部長
 幹事 今野修平 運輸省港湾局開発課補佐官
 メンバー 新井洋一 第2港湾建設局企画課補佐官

ク 尾原義典 港湾技術研究所企画室補佐官

ク 金子 彰 ク システム研究室研究員

(ただし、それぞれ49年4月当時のポストで、その後移動があった)

(日本港湾協会、昭和49年4月刊、B5判、250頁、非売品)

Modern Transport Economics

J. M. Thomson著

羽 倉 弘 之

(流通システム開発センター)

交通に関する経済学は、今日、様々な分野から見直しが行われ、また注目されるようになってきた。それは旅客の輸送のみならず、物の流れについて、広く深い知識が要求されるようになってきているからである。たとえば都市内の交通混雑、交通事故、交通事故などによる混沌とした交通状態は今や全世界どこの大都市をみて多かれ少なかれ生じている問題である。また公共交通機関のサービスの低下、高速道路の輸送効率の悪化などはすべて他の経済現象に対して、いろいろな角度から悪影響を及ぼしているのは事実である。

そこで本書のタイトルで“Modern”という言葉が「交通経済学」の前に付いている理由は、交通経済に対する学究的研究に最近2つの大きな発展があったからである。

1つはコンピューターの使用などによる分析手法の進歩で、交通の研究も高度な計量的分析が可能となり、様々な現象を定性的な分析から定量的に行えるようになった点である。これは実際的な政策決定の上でも極めて有効に利用できるものである。

もう1つは、今日、交通が厚生経済学の一分野として扱われるようになってきたことである。もちろん、この考え方古くもあったが、今日の考え方は混雑費用の分析のように社会的限界費用の概念がここに取り入れられるようになってきたことである。

多くの重要な交通問題は経済学的な側面を持っていた。例えば、投資計画、価格水準と構造、税制、助成などみな経済学的関心事である。しかし著者は更に、その他の問題の法規制、組織、土地利用計画とその調査研究の促進にも注意を払っている。

それ故、本書では、交通の伝統的な問題を洗い出し、そこに新規の問題を加えて、基本的な理解を読者に与えることを意図しており、大学での経済学や経営学の学生に対するタイムリーなテキストとしては最適であろう。

著者の J. M. Thomson はパリの OECD の European Intercity Transport Study (欧州都市間交通研究部) に所属し、実際的な国際交通の問題に造詣が深く、交通の学研的側面と実務的側面の橋渡しを行っている。

著者は本書に対する基本的認識としては、政策的、技術的制約を仮定して、次に示す点を指摘している。

- 1) 既存の交通施設は最大限に社会に対して純便益を供与する方法で使用されねばならない。
- 2) 交通施設の維持、改善、または拡張は交通以外の分野の資源の利用をも考慮して、その交通施設に関する資源から最大限の見返りがなければならない。
- 3) 適当な量の資源は全交通分野を基礎にして、技術と組織の両面の知識を習得するために注ぎ込まれるべきである。

さて、本書の構成は8つの部分にわかれ、「まえがき」と「あとがき」に加えて、参考文献と索引がついている。

最初の3つの章では交通の性格を基本的な経済学的事実に照らして説明している。すなわち移動に対する要求、交通体系の経済的特徴とそれらのコストについてである。

次に、需要と供給の間で十分なバランスがとれるようにするための問題やそのための分析が行われる。第5章と第6章では交通の基礎施設について、最後の2章では交通機関を運営する産業と経済的、技術的効率の改善計画などの様々な交通問題を克服する方法を検討している。

まず、なぜ人々は旅行をしたり、物を輸送したりするのであろうかという疑問を読者に問いかける所から始める。そこには7つの理由がある。すなわち①地理的な違い、②専門化、③規模の経済、④政策的、軍事的目的、⑤社会的関係、⑥文化的交流、⑦人口の配置における様々な問題から輸送の必要性がでてくる。

第2章の交通システムの経済的性格を論ずる中で、最初に *infrastructure* の定義を行っている。そこで、ここで多くのスペースを割いて論ぜられている *infrastructure* について少々説明を加えよう。*Infrastructure* とは基礎施設や下部構造と訳され、一般的には国民経済を体系化し、発展させるに必要と思われるあらゆる基礎組織の総体である。たとえば、ユーティリティー（電気、ガス、水）供給施設、教育施設（学校、その他教育機関）、病院などの固定施設はこの *infrastructure* の概念に包括される。

ヨーロッパにおいて、交通業界では交通路その他交通固定施設を一般に *infrastructure* と呼び、ターミナルを結んで、車、船舶、航空機等の交通機関が人および物の輸送のために必要とするすべての基礎施設である。したがって、耐久性のある、一定の場所に固定された施設で、この中には交通安全などのための諸施設および措置も含まれている。*infrastructure* には①物理的、および経済的に耐用年数が非常に長いこと、②運営上最低投資規模があり、投資分割は不可能である。さらに③規模のメリットが大きいなどの経済的特色がある。

また第2章ではその他に、移動単位の経済的性格、独占と競争、陳腐化の問題、需給の調整、公・私企業などについても論じている。

次にコストについて触れている第3章では総費用、長期・短期費用、時間価値、基礎施設費、輸送機関費、混雑費用、外部費用などについて述べている。

第4章では、問題の認識から始まって、交通計画の少々詳しい説明に入る。交通計画のプロセスは、まず定義設定、診断、計画化、制約条件、選択、計画策定、試験、評価の各段階にわかかれている。更に、交通モデルとして、輸送量モデル、輸送需要モデル、費用モデルについて触れている。最後に、費用便益分析の特徴などについてつけ加えている。

費用便益分析はすべての提案の利点と不利点のバランス・シートを作るようなもので理想的には数量的に算出され、また金額的に評価されるべきものである。しかし実際に項目によって主観的評価は可能でも客観的評価は困難であるか、不可能である場合がある。その分析の結果はそのプロポーザル（提案）を正当化するということではなく、単に測定可能な額で望ましいかどうかを示すだけである。そこでこの費用便益分析は次のステップを踏んで行なわれる。①いくつかの提案の定義づけ、②便益の認識、③便益の算出、④税便益（tax benefit）、⑤間接規模効果、と最後に⑥便益の評価の順である。

第5章と第6章では約90頁にわたって infrastructure の様々な問題について論じている。まず第5章では施設の能力を超える場合と能力自体が不足した場合の経済的分析を行い、基礎施設の利用価格決定——道路、空港やパーキングの利用料金の決定、混雑価格決定への障害などについて経済分析図を利用して説明している。

次の第6章は既存の交通施設をいかにうまく利用し、また改善するかについて最後にいくつかの事例を通して解説している。

ここで上げられている事例としては最近英国で改善のために提言がなされたもので、ロンドン—バーミンガム自動車道、ヴィクトリア線、第3ロンドン空港、海峡トンネル、ロンドン環状線計画などが上げられている。

第7章の The Operating Industries では、輸送事業というものが競争条件下の私企業によって行われる時には、多くの場合うまく行っている。それは私企業の企業行為をうまく利用できるからである。しかしながら、これも市場機能が経済的意味から有効に働いている時であり、市場は免許などを含む諸制度あるいは助成などの様々な事柄のために十分に機能しない場合があることも、ここでは認識されている。

経済的、技術的効率について触れた第8章では次のようなことについて論じている。われわれは、ほとんど同じ所を移動するために実に様々な輸送機関を利用することができる。人はその時、一般に、より安い、より良い交通機関を選択するため、それに対する需要が発生する。そこでその需要に見合った技術革新が必要なのである。つまりここで強調されることは適した交通機関と適した乗換施設が提供できるよう社会が十分に組織化されているかどうかということが議論されている。

最後に著者は本書において取上げられた様々な問題の解決として4つの点を挙げている。

1. プラニング・コントロール——交通と土地利用は分けることはできないし、また

土地利用は市場によって効果的に管理できないためにプランニング・コントロールが必要である。

2. 投資決定は今までのよう直観的判断にまかせることなく、費用便益分析に基づいて行う。
3. 價格政策は税制や助成の付随的な政策が伴って、短期の限界的社会費用を基礎にしている。
4. 法規制は安全性、環境、歩行者や自転車利用者の利益、道路空間の使用、そして独占の問題といった点で市場機能の欠陥を是正しようとするものである。

本書は今年中に翻訳書が成山堂書店より出版される予定である。

(Penguin Education, A Division of Penguin Books Ltd., Harmondsworth, Middlesex, England, 1974, pp. 286, paperback)

会員研究業績リスト

(昭和48年3月～昭和50年2月末までに発表のもの)

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
麻生平八郎	論文	海運における多国籍企業	明大商論	昭49. 3
	ク	ドイツ交通政策の方向	ク	昭49.10
	ク	現代の海運政策の方向	「海運」	昭49.12
雨宮 洋司	論文	商船学校教育への提言	富山商船高専研究集録 No. 6	昭48. 3
	ク	学校教育における職業教育のあり方(1)	「海運」No. 546	昭48. 3
	ク	商船学校教育の歴史的考察(2)	ク No. 547	昭48. 4
	ク	能登における港湾開発の方向について	海事産業研究所報 No. 90	昭48. 9
	ク	海運企業の雇用管理の制度と特徴	海上労働科学研究所報 N. 0. 7	昭49. 3
	ク	船舶運航技術の技術論的考察	日本航海学会誌 No. 52	昭49.10
	ク	能登における地方港湾開発の課題	日本港湾経済学会誌 No. 12	昭49.10
	ク		成山堂書店	昭49. 9
	共著	「港湾流通」第10巻(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	論文	港湾社会におけるコミュニケーションの研究	「港湾」	昭50. 2
	論文	A Study on Optimum Size of a City	北大工学部研究報告68号	昭48. 9
	ク	A Hypothesis of Conservation of Traffic Flow and its Application	「地域と交通」技報堂	昭48.10
	ク	NNWによる都市環境の評価に関する研究	土木学会28回年次学術講演集	昭48.10
	ク	道路除雪における目的関数の設定について	第11回日本道路会議論文集	昭48.11
	資料	都市と交通	「ニューフロンティア」 第10号	昭49. 6
	ク	工業高校でもできる土木計画学	土木学会高校教育	昭49. 8

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
伊坂 市助	論文	北上ダイナポリスを前提とした地域交通体系に関する研究	委員会誌3号	
	ク	土木計画の考え方に関する試論	土木学会29回年次学術講演集	昭49.10
	ク	土木計画の統合評価は可能か	土木学会誌59巻12号	昭49.11
	共著	土木工学ハンドブック	第9回土木計画学シンポジウム	昭50.1
	ク	土木計画数理	技報堂	昭49.11
	ク	地域と交通	「地域と交通」研究会	昭49.7
	論文	アダム・スミスの魅力	技報堂	昭48.10
	ク	同上(続)	関東学院大学「経済系」	昭49.5
	ク	カーフェリーとコンテナ専用列車	ク	昭50.3
	ク	海洋開発と沖縄海洋博	「P D M」	昭48.7
市来 清也	ク	物流近代化と港湾労働	「輸送展望」	昭48.7
	ク	沖縄の輸送事情	「港湾問題研究」	昭48.8
	書評	歐米の港湾労働(喜多村昌次郎著)	No.3	
	資料	最近の輸送動向「内航」	日通総研	昭48.9
	論文	鉱石資源の海上輸送と合理化の動向	「輸送展望」	昭48.12
	共著	国際取引ハンドブック	ク	昭49.3
	資料	最近の輸送動向「内航」	中央経済社	昭49.3
	共著	海運基本要項	「輸送展望」	昭49.6
	書評	港湾運送事業法ノート(森山芳樹著)	日本通運	昭49.10
	ク	港湾行政(和泉雄三著)	「輸送展望」	昭48.5
伊藤 善市	ク	港湾流通(北見俊郎・喜多村昌次郎編)	ク	昭48.7
	論文	流通経済構造の変革と港湾機能	「港湾」	昭50.2
	ク	コンテナカーゴ輸送マニュアル(コンテナ輸送研究会編)	「輸送展望」	昭50.2
	共訳	ミルス『都市の経済学』	住宅新報社	昭48.11
	論文	都市機能分散の可能性	「E S P」	昭48.12
	ク	地域開発と日本経済	「経済セミナー」	昭49.1
	編著	『過密過疎への挑戦』	学陽書房	昭49.1

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
稻垣 哲	論文	地域開発政策の再検討	「地域開発」	昭49. 1
	ク	The Shinkansen-Japan's Bullet Train	「P H P」	昭49. 7
	ク	国土利用法と開発政策	「地域開発」	昭49. 8
	資料	コンテナ流通機構について	阪神外貿埠頭公団業務研究会	昭48. 6
	ク	日本のコンテナターミナル施設	ク	昭48. 8
	ク	日本をめぐる最近の海運情勢並びに極東水域におけるフィーダー輸送の伸びと将来の予測について	ク	昭49. 6
奥富 敬之	ク	最近の船社・港運業者の経営概要	ク	昭49. 10
	共著	莊園絵図の基礎的研究	三一書房	昭48. 8
	論文	技術史研究の問題点	「民衆史研究」	昭48. 9
		—医学史を中心に—	230号 (日本医科大学) 文科研究誌 2号	
	ク	鎌倉幕府伊賀氏事件の周辺	ク	昭48. 10
	ク	律令医療制度の考察(2)	吉川弘文館	昭48. 10
北見 俊郎	共著	史学論集、対外関係と政治文化第2巻	福村出版	昭49. 2
	ク	日本史の諸相	(日本医科大学) 文科研究誌 3号	昭49. 5
	論文	律令医療制度の研究(3)	「日本史研究」20号	昭49. 7
	ク	東久留米市の板碑	日本港湾経済学会	昭49. 8
	ク	日本中世の港湾	年報 No. 12	昭49. 10
		—和賀江島を中心として—	千葉県白浜町 成山堂書店	
	著書	安房白浜—古代編—	「港湾問題研究」	昭50. 1
	共著	港湾流通	No. 2	昭49. 9
	論文	港湾労働と港湾の全体制的諸問題	青山経営論集 Vol. 8, No. 1・2	昭48. 3
	ク	わが国における港湾管理運営の問題点と展望(上)	合併号	昭48. 9
		同 上(下)	同上Vol. 9, No. 4	昭49. 3
	ク	港湾の近代化と地域社会の基礎的課題	「港湾経済研究」 No. 11	昭48. 10
	ク	港湾運送業の再編成と課題	「流通設計」No.12	昭48. 12
	ク	港湾運送における機械化と近代化の	「港湾荷役」	昭49. 1

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
喜多村 昌次郎	論文	諸問題 港と「文化」の基本的関係と諸問題	Vol. 19, No. 1 「港湾」 Vol. 51, No. 1	昭49. 1
		港湾管理・運営の史的考察と構造的性格(上)	海事産業研究所報 No. 93	昭49. 3
		同上(下)	同上, No. 94	昭49. 4
		港湾経営の理念と諸条件	同上, No. 95	昭49. 5
		都市と港湾経営・序説	同上, No. 97	昭49. 7
		港湾における「経営経済」と「公企業」の問題意識	同上, No. 99	昭49. 9
		ポート・オーソリティの形成と「港湾経営」	同上, No. 100	昭49. 10
		わが国港湾の近代化と「港湾経営」をめぐる諸問題	同上, No. 101	昭49. 11
		港湾荷役の諸問題と将来課題	「P. D. M.」 1974年9月号	昭49. 9
		「都市と港」の諸問題と課題—市民との交流を求めて—(その1)	「港湾」 Vol. 51, No. 9	昭49. 9
		同上(その2)	同上, Vol. 51, No. 11	昭49. 11
		ターミナルにおける人間と社会	青山経営論集 Vol. 19, No. 2-3 合併号	昭49. 11
		「港湾都市」への問題意識—港湾機能と都市機能をめぐって—	関東都市学会年報 No. 1	昭49. 9
		港湾労働の基本的諸問題と今後の課題	日本港湾協会	昭48. 4
	資料	公私共同企業と埠頭経営	埠頭経営研究会	昭49. 3
		横浜ポート・オーソリティ研究 No.3	横浜市	昭48. 3
		小名浜港の港湾整備計画と港湾運送体系調査	福島県	昭49. 3
		大規模工業基地経営の諸問題と方向	埠頭経営研究会	昭49. 7
		National Economy and Distribution System Industry	K. L. F. News.	昭49. 11
喜多村 昌次郎	著書	欧米の港湾労働	港湾総合研究所	昭48. 11
	共著	港湾流通	成山堂書店	昭49. 9

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
神代 方雅	論文	労働協約の一般的拘束力と港湾労働	「港湾問題研究」	昭48. 8
	ク	港湾労働組織と使用者団体	「海運」	昭48.10
	ク	港湾労働問題の現状と課題	「港湾荷役」	昭49. 5
	ク	港湾労働をめぐる諸問題	京浜外貿埠頭公団	昭49. 6
	資料	公私共同企業体による埠頭経営—その基本的諸問題と課題—	埠頭経営研究会	昭48. 3
	ク	世界主要港における管理運営状況調査(2)(第2部第1章)	東京都	昭48. 6
	ク	小名浜港の港湾整備計画と港湾運営体系調査(第1章第2節, 第4章)	福島県	昭48. 9
	ク	横浜ポート・オーソリティの研究(3) —東京湾問題と横浜港—(第2章第3節, 第3章第2節)	横浜市	昭48. 9
	ク	横浜港湾労働会館建設構想とその課題	ク	昭49. 3
	ク	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	昭49. 7
	ク	横浜港と横浜(市民)経済	横浜市	昭49. 9
小林 照夫	論文	海運流通の体系化と地方港湾の諸問題	「港湾経済研究」 No. 11	昭48.10
	ク	国土利用の齊合化と地方港湾	「港湾経済研究」 No. 12	昭49.10
	論文	1960年代の「近代化」理論の課題と方法	関東学院大学文学部紀要	昭49. 7
酒井正三郎 佐藤 元重	資料	「地方港湾の役割と課題」—日本港湾経済学会の報告から—	関東学院大学文学部紀要	昭49.12
	論文	三崎漁港の役割と課題(共同研究)	日本港湾経済学会編「港湾経済研究」 No. 12	昭49.10
	著書	現代大都市論 I, II	同文館	昭48.10
佐藤 元重	論文	日本海地域の歴史的役割	「地理」18巻5号	昭48. 5
	ク	新潟港の諸問題と将来課題	「港湾経済研究」 No. 11	昭48.11
	ク	新潟インターチェンジ周辺の経済地理的考察	新潟大経済論集16 巻3号	昭49. 3
	論文	日本海沿岸地帯における新潟県	新潟経済社会リサ	昭49. 3

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
篠原 陽一	論文	ク 高速交通網の発達が日本海都市に及ぼす影響 ク 新潟市における工業の現況 ク 北陸地域の物流近代化への方向 ク 産業労働問題研究序論	一チセンター月報 No. 6 日本都市学会年報 8号 新潟市商工労働部 「P D M」 12月号 海上労働科学研究所年報 No. 6	昭49. 6 昭49. 11 昭49. 12 昭48. 3
		ク 海運産業の賃金決定機構と産業別労働組合	「賃金と社会保障」 No. 623	昭48. 4
		資料 船員福祉に関する調査 (1)	海上労働科学研究所	昭48. 3
		ク 船員福祉に関する調査 (2)	海上労働科学研究所	昭49. 3
		ク 海運企業の雇用管理の実態	海上労働科学研究所年報 No. 7	昭49. 3
		論文 仕組船とは	船員しんぶん	昭48. 10
		ク 海運産業の発達と海員組合の政策について	交通学研究1973年研究年報	昭48. 11
		ク 海運産業における賃金体系の変遷と問題点	「賃金と社会保障」 No. 657	昭49. 9
		ク 戦後日本の海運政策の段階と性格	「海運経済研究」 No. 8	昭49. 11
		ク 右翼組合路線の破綻と克服の一過程	社会政策学会年報 No. 18	昭49. 10
柴田 悅子	共著	「国家資本の理論」第三章 海運港湾と国家資本	大月書店	昭49. 11
		論文 港湾における国家資本の考察	「経済研究」	昭50. 2
	共著	「港湾流通」第2章 港湾流通と市民生活	成山堂書店	昭49. 9
		論文 港湾における公共性の再検討	海運経済研究 7号	昭48. 10
	書評	飯田秀雄『海陸複合輸送の研究』	ク 8号	昭49. 10
		共著 日本の交通問題 第8章 内航海運	ミネルヴァ	昭48. 5
	論文	港湾労働法一部改正の背景と若干の問題点	海事産業研究所報	昭48. 7
		ク 「港湾労働法一部改正」の本質につ	「労働農民運動」	昭48. 9

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
東海林 滋	論文	いて 港湾運送事業における公共の利益 —歐米の法的先例をたずねて—	「近代港湾」第6 巻第6号	昭49. 6
高見玄一郎	論文	海貨通関業務の現状分析	日本情報処理開発 センター	昭49. 3
	ク	データベース輸出情報システムの概 念	港湾研「港湾と貿 易」	昭49. 5
	ク	バンクーバーの Labour System	港湾研「港湾と貿 易」	昭49.10
	ク	外国貿易とわが国港湾の当面する諸 問題	日本荷主協会会報	昭49.12
	ク	輸入貨物及び輸入通関業務のフロー に関する実態報告書	日本情報処理開発 センター	昭50. 2
棚橋 貞明	資料	海上コンテナ、コンテナ船、コンテ ナ埠頭とその荷役	「生産と運搬」	昭49.10
千須和 富士夫	論文	港湾におけるレジャー機能の発展と 地域開発	「港湾経済研究」 No. 11	昭48.11
	共著	輸出貨物と海貨通関フローの報告書	同名書	昭48. 3
	ク	海貨通関業務の現状分析(部分分担)	総合貿易情報シス テム調査報告書 (III)	昭49. 3
筒浦 明	論文	稚内市を中心とする道北地域の土地 利用	開発論集(北海学 園大)	昭48. 3
寺谷 武明	論文	第1次大戦期の鉄鋼政策(安藤良雄 編「日本経済政策史論」上巻)	東大出版会	昭48. 5
土居 靖範	共著	交通労働者	「現代交通の理論 と政策」日本評論 社	昭50. 1
	論文	内航海運の動態と構造—内航海運業 の再編成に関する一考察—	「海運経済研究」 第7号	昭48.10
	ク	港湾労働者の労働時間に関する一考 察—長時間労働の実態と時間短縮の 展望—	「港湾経済研究」 No. 11	昭48.10
	ク	わが国の内航海運業に関する一考察	「海事産業研究所 報」No. 91	昭49. 1
	ク	港湾労働者の時間短縮闘争	「労働農民運動」	昭49. 2

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
富田 功	資料	世界主要湾港における管理運営状況調査(その2) 第2部第8章	東京都港湾局	昭48. 3
	〃	わが国のインランド・デボの現況、第3章	港湾総合研究所	昭48. 4
		大規模工業基地港湾経営の諸問題と方向、第II章第4節	埠頭経営研究会	昭49. 7
	〃	内航海運の構造変化と今後の課題	「ROAD」	昭49. 3
	〃	長距離フェリー再編成の動向	「日本海事新聞」	昭49.10
	書評	北見・喜多村編「港湾流通」(港湾研究シリーズ第10巻)	「海運」	昭49.12
	論文	地方港湾における管理・運営の諸問題と課題一小名浜港との関連について	「港湾経済研究」No. 12	昭49.10
	〃	交通運賃としての港湾料金問題	「運輸と経済」	昭49.11
	〃	現代港湾管理・運営の展望と港湾労働福利厚生施設の問題性	「海事産業研究所報」No. 102	昭49.12
	資料	公私共同企業体による埠頭経営一その基本的諸問題と課題一	埠頭経営研究会	昭48. 3
永瀬 栄治	〃	世界主要港湾概況	東京都	昭48. 3
	〃	世界主要港における管理運営状況調査(2)(第2章第2節、第9節)	東京都	昭48. 6
	〃	小名浜港の港湾整備計画と港湾運営体系調査(第1章、第3節)	福島県	昭48. 9
	〃	横浜ポート・オーソリティの研究(3)一東京湾問題と横浜港一(第2章第2節、第3章第1節)	横浜市	昭48. 9
	〃	横浜港湾労働会館建設構想とその課題	〃	昭49. 3
	〃	横浜港と横浜(市民)経済	〃	昭49. 9
	書評	Dochers-The impact of industrial changes	「港湾経済研究」No. 11	昭48.11
	資料	港の実態	北海道部会	昭42. 2
	〃	港湾投資について	〃	昭43. 5
	〃	室蘭港の現状と課題	室蘭青年会議所	昭44. 2

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
永野 炳紀	資料	輸送システムの変革と在来埠頭の再開発		昭47.10
	ク	広域生活圏と流通団地	室蘭市	昭50. 1
	論文	後進地域における工業港の形成と展開	「仙台大学紀要」 第5集	昭48.10
	共著	小名浜港の工業港への発展過程に関する考察	福島県土木部	昭49. 3
	ク	大規模工業基地港湾の特性	埠頭経営研究会	昭49. 7
日高 広範	資料	東南アジアにおける都市と都市問題	「新地理」第20巻 第2号	昭48. 9
	論文	苅田港の成立とその発展	「交通経済論集」 No. 5	昭48. 9
	ク	北九州市若松区の貨物電車	「地理の集い」 No. 4	昭49. 5
	ク	苅田港の現状と開発計画	「港湾経済研究」 No. 12	昭49.10
	論文	海運実務理論	「船長コース」 海文堂	昭49. 1 ~12
古川哲次郎	ク	海運業における原価管理の研究	海事産業研究所報	昭48. 7
	ク	内航海運における需要構造の分析	「海運」	昭48.11
	ク	内航	「運輸と経済」	昭50. 2
	著書	海運実務の基礎理論	海文堂出版	昭50. 2
	共著	大都市周辺都市行政に関する研究, 神奈川県の部(正篇)	国土計画協会	昭48. 3
征 幸雄	ク	同 前 (続篇)	ク	昭49. 3
	ク	同 前 (続々篇)	ク	昭50. 2
	論文	大分港発展史(2)	大分大学研究所報 8号	昭49. 3
三村 真人	共著	国際取引ハンドブック	中央経済社	昭49. 3
	書評	船舶の衝突と海上保険	「港湾経済研究」 No. 11	昭48.10
三木 植彦	ク	発展途上国における港湾の諸問題	同上 No. 12	昭49.10
	資料	神戸港における船舶動静に伴う情報 伝達網の現状調査と解析(II)	神戸市港湾局	昭48. 5
	論文	O Rによる鉄鉱石専用船の積荷役シ ーケンスの決定法	日本航海学会誌	昭48. 7

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
山上 徹	論文	海上輸送におけるシステムアプローチ	海技通信(海技大 学校)	昭49.11
	〃	港湾問題におけるシミュレーション モデルの利用(I)	海事産業研究所報	昭50. 1
	論文	わが国港湾管理と公企業の課題	商学集誌 第43巻第2号	昭48. 9
	〃	わが国港湾の「理念」と港湾管理の 課題	交通経済論集 第5号	昭48. 9
	〃	海港立地について	商学集誌 第44巻第1号	昭49. 6
	〃	地方港湾における管理・運営の諸問 題と課題	「港湾経済研究」 No. 12	昭49.10
	〃	港湾機能と公共性の一考察	商学集誌 第44巻合併号	昭49.12
	共著	横浜ポート・オーソリティの研究 (その3) 第2章, 第1節	横浜市港湾局	昭48. 3
	〃	小名浜港の港湾整備計画と港湾運営 体系調査(第1章, 第2節1)	福島県土木部	昭49. 3
	書評	Des Standortsproblem der Seehä- fen	「港湾経済研究」 No. 11	昭48.10
山田 源次	論文	神戸港の滞貨に思う	「神戸港」	昭49. 9
山村 学	共著	資源再生化に挑む流通システム化 港湾流通	日本実業出版社	昭49. 6
	〃	現代交通の理論と政策	成山堂書店	昭49. 9
	論文	鉄鋼加工業界における物流合理化	日本評論社	昭50. 1
	〃	沖縄の経済開発と物流機構	「流通設計」 Vol. 35, 8月号	昭48. 8
	〃	日本鉄鋼業の発展と内航海運	(財)流研「流通情 報」No. 62	昭48. 9
	〃	財務諸表からみた鉄鋼専門埠頭	「海運経済研究」 No. 7	昭48.10
	〃	首都圏における国鉄の貨物輸送	「港湾経済研究」 No. 11	昭48.10
	〃	屑鉄再生資源化問題に関する一考察	「Road」 No. 5~2	昭49. 2
	書評	廣岡, 中西編「新版・日本の交通問	「スチールデザイ ン」 No. 141 「Road」 Vol. 4,	昭50. 2 昭48. 7

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
山本 長英	書評	題「大塚秀夫著「物流事業一明日への展望」」	No. 6 「Road」 Vol. 5, No. 5	昭49. 7
		「運輸省編「運輸白書」」	「Road」 Vol. 6, No. 2	昭50. 2
	資料	再生資源物流システム改善報告書	通産省	昭48. 3
		「東京港における港湾産業動向調査」	東京都港湾局	昭48. 3
		「沖縄県流通近代政策策定基礎調査」	沖縄県庁	昭49. 2
		「交通基本フレーム作成のための基礎調査」	東京都首都整備局	昭49. 3
		「鋼材流通システム化マニュアル」	通産省	昭49. 3
		「都市内物流改善に関する研究調査」	「」	昭49. 3
		「港湾荷役に関する専門用語」	「流通設計」 Vol. 5, No. 6	昭49. 6
		「ハンブルグ港の労働事情」	「港湾経済研究」 No. 12	昭49. 10
米山 謙	論文	「物価水準変動と海運企業経営」	「海外海事研究」	昭48. 10
		「発展途上国の経済発展と港湾の役割」	「港湾経済研究」 No. 12	昭49. 10

学 会 記 錄

1. 学会記事

1. 第13回全国大会（長崎港）概要

昭和49年度の第13回全国大会は、長崎県土木部港湾課、長崎県東京事務所、ならびに長崎大学、国際経済大学および長崎造船所等地元関係者各位の御尽力により、10月4日（見学会、理事会）、10月5日（研究報告会、総会、懇親会）、10月6日（研究報告会、シンポジューム）の間、長崎市民会館を中心にして開催され、盛大裡に終了した（下記、大会総プログラムご参照）。共通論題は、「地方港湾の役割と課題」で下記のような8つのテーマにもとづき10名の研究発表が行なわれた。また自由論題も下記の5名による研究発表がみられた（これらの研究発表の内容は各々学会年報、『港湾経済研究』No. 12、昭和49年、に納められている）。また共通論題を中心とするシンポジュームも活潑に行なわれ、昭和48年度の共通論題であった「港湾機能の近代化と地域経済・社会」とある意味で共通する問題意識でもあり、充実した討論をもつことができた。

見学会は開港400年の歴史をもつ長崎港と市内の史跡を中心に行なわれたが、天候にもめぐまれ70名近い参加者を得て盛会であった。研究報告会等は地元関係を含め當時100名以上の出席者で、総会においては従来の正会員会費1,500円の2,000円値上げが承認された外、昭和50年大会開催地の千葉港案も認められた。諸物価の高騰がはげしい中で、学会財政もきびしさをむかえている折から、盛大かつ有意義に昭和49年度の全国大会がつづがなく終了したことは会員各位のご尽力と、とくに開催地の上記関係各位の絶大なご協力によるためと改めて深謝の意を表する次第である。

大会総プログラム

月 日	時 間	行 事 内 容	会 場	場 所
10/4 (金)	13:30	見学会（長崎港及び長崎史跡）	集合地（大波止ターミナルビルロビー）	長崎市元船町 17-1
	18:00 ~ 20:00	理事会	長崎ハイツホテル 2 階 T E L (0958) 22-3156	長崎市興善町 3-19 850
	9:30 ~ 12:00	開 会		
	9:30 ~ 12:00	研究報告会（自由論題） 午前の部		

10/5 (土)	12:00	記念撮影	長崎市民会館 TEL (0958) 22-1400	※ 850 長崎市魚の町 5-1
	13:00	昼食・休憩		
	13:00	研究報告会(自由論題)		
	14:40	午後の部		
	14:40	総会		
	15:40	研究報告会(共通論題)		
	17:00	(1日目午後の部)		
	18:00	懇親会		
	19:30			
10/6 (日)	9:30	研究報告会(共通論題)	長崎ハイツホテル2 階 TEL (0958) 22-3156	(前出)
	12:10	(2日目午前の部)		
	12:10	昼食・休憩		
	13:10	研究報告会(共通論題)		
	14:40	(2日目午後の部)		
	14:40	シンポジューム		
	17:00	閉会		

研究報告会プログラム(10月5日~6日)

(10/5) 自由論題(報告40分 質問10分)

① 9:30
 10:20 日本中世の港湾 (日本医科大学) 奥富 敬之

② 10:20
 11:10 ポート・サービス業務の経営 (三宝製作所) 松岡 英郎

③ 11:10 発展途上国の経済発展と港湾の役割
 12:00 一特にインドの経済発展と港湾 (金沢経済大学) 米山 譲

※ 12:00
 13:00 記念撮影・昼食・休憩

④ 13:00
 13:50 ハンブルグ港の労働事情 (大東港運KK) 山本 長英

⑤ 13:50 「需要調整型」港湾体系への課題
 14:40 一港湾機能の転換と港湾計画 (港湾総合研究所) 鈴木 晓

※ 14:40
 ↴ 総 会
 15:40

共通論題（地方港湾の役割と課題）（報告40分、質問及び討論はシンポジュームにて行う。）

- ① 15:40 地方港湾における港湾機能の変遷
 ↴ 16:20 一長崎港の場合……………（長崎大学）河地 貫一
 ② 16:20 莅田港の現状と開発計画……………（筑豊高校）日高 広範
 ↴ 17:00

※ 18:00
 ↴ 懇 親 会
 19:30

(10/6) 共通論題（続）

- ③ 9:30 舞鶴港の問題点と地域開発……………（地域計画建築研究所）金井 万造
 ↴ 10:10
 ④ 10:10 三崎漁港の機能と課題……………（関東学院大学）小林 照夫
 ↴ 10:50 ………………（関東学院大学）内藤 辰美
 ⑤ 10:50 能登における地方港湾開発の課題
 ↴ 11:30 ………………（富山商船高等専門学校）雨宮 洋司
 ⑥ 11:30 地方港湾における管理・運営の諸問題と課題
 ↴ 12:10 一小名浜港との関連において……………（港湾総合研究所）富田 功
 ………………（日本大学）山上 徹

※ 12:10
 ↴ 昼 食・休 憩
 13:10

- ⑦ 13:10 内貿流通拠点港湾の概念と課題……………（港湾経済研究所）高見玄一郎
 ↴ 13:50
 ⑧ 13:50 国土利用の齊合化と地方港湾……………（小樽市港湾部）神代 方雅
 ↴ 14:30

※ 14:40
 ↴ シンポジューム
 17:00

2. 部会活動状況

編集の都合上、各部会からの活動状況の詳報をうることができなかつたので、4月26日の常任理事会に報告した部会活動の状況（アンケートによる集約）をもって代えることとする。なお昭和49年度の部会活動状況詳細については後日あらためて報告するものとする。

① 北海道部会

昭和49年内、函館にて部会大会を開催、昭和50年4月理事会開催

② 関東部会

昭和49年8月10日（土）に「新しい経済の動向と港湾」と題して、国土庁今野修平氏の研究発表、また50年4月26日（土）には、東海大教授東寿氏の「物価問題と港湾の役割」と（財）港湾労働経済研究所富田功氏の「港湾と物価問題への料金の理論的アプローチ」についてそれぞれ研究発表された。また部会活動に際しては本年度も日本港湾協会と埠頭経営研究会に種々お世話になった。

なお、ここでささらに特記しなければならないのは、沖縄県から当部会に講師派遣依頼があったことである。本件は学会本部と相談の上、早速東・北見両副会長に渡沖してもらった。

③ 関西部会

昭和50年2月「神戸港湾労働訓練センターについて」訓練協会宮本専務理事、「ロッテルダム港の港湾労働学校の実情」神戸大学、山本泰督氏

「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 瞳
「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 瞳
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 瞳
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)

港湾のもの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 陸
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 陸
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 陸
パレット, フォ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 今 村 武 修 正 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. Larrope;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 賦著「港湾の財政・経営のあり方」……………柴 田 悅 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 井 修 平
港湾原単位算定における問題点	野 上 洋 二郎
港湾労働法の施行をめぐる諸問題	杉 沢 新 一
後進島地域経済発展の転型と港湾機能	大 森 秀 雄
砂利類の海上輸送増大化傾向について	武 山 弘 弘
わが国における運河発達の特性	棚 橋 貞 明
	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
中西陸著「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」	糀幸雄
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
海運流通の齊合性	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」	糀幸雄

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
海運流通の齊合性(そのⅡ, 海運流通齊合の方向)……………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 悅 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
港湾と港湾運送一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
港湾における言論の自由	永野為紀
港湾産業と鉄鋼産業 ——その系列化傾向と	荒木智種
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
海運流通の齊合性(III)	
——資本生産性からみた齊合性の追求——	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
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 樹 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 悅 子
柴田悦子著「港湾経済」	・・・・・
東京港港湾問題研究会「港湾問題研究」	・・・・・
港湾産業研究会編「港湾産業の危機と発展」	・・・・・
市川猛雄著「港湾運送事業法論」	・・・・・
Hamburger Hafen Jahrbuch, 1970	・・・・・
Ports of the World 1972, Twenty-fifth Edition	・・・・・
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	・・・・・
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	・・・・・
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	・・・・・
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	・・・・・
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	・・・・・
港湾労働組合形成期の港湾争議	千須和 富士夫
CTS建設をめぐって	玉 井 克 輔
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 曜
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 Standortsproblem der Seehäfen	山上 徹

12. 1974 (No. 12) 「地方港湾の役割と課題」

(成山堂発行, 定価 2,500円, 部数あり)

地方港湾における港湾機能の変遷

——長崎港の場合	河地 貢一
苅田港の現状と開発計画	日高 広範
舞鶴港の問題点と地域開発	金井 萬造
三崎漁港の機能と課題	小林 照夫 内藤 辰美
能登における地方港湾開発の課題	雨宮 洋司

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 山上 徹
----------------	--------------

内貿流通拠点港湾の概念と課題	高見 玄一郎
国土利用の齊合化と地方港湾	神代 方雅
日本中世の港湾——和賀江島を中心として	奥富 敬之
ポート・サービスにおける2つの形態	松岡 英郎

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
-----------------	------

「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 曜
ハンブルグ港の労働事情	山本 長英

北見・喜多村編「港湾流通」	市来 清也
喜多村昌次郎著「欧米の港湾労働」	玉井 克輔
秋山・佐藤共訳「発展途上国における港湾の諸問題」	三村 真人
Port Costs and the Demand for Port Facilities	織田 政夫

[SUMMERIES]

Some Problems on Physical Distribution Cost
through the Marine Terminal

Yoshizo Nagao

Despite the susceptibility for the demand elasticity to the productive and consumptive activity, the quantitative analysis for the physical distribution cost (PDC) is not generally carried out. On this paper, its causes of cost growth and its mechanics are explained with the fact that the PDC at the marine terminal takes many parts in the total PDC, by the multiple model study. The problems on the external economy are discussed over the internal rationality for the physical distribution and the necessity and the argument process of the realization to the optimum of the social welfare function.

Besides, it is strongly expressed in this paper that rationality of each subsystem is considered, but the recognition of the total PDC system on the marine terminal is weak. If those matters are renovated, the PDC is lower than the present condition. Therefore, it is necessary that each enterprise, central or local government organization is renewed and various charge or tariff is reformed. In addition, this paper expresses the consideration about the regional redevelopment that contained the external economy and diseconomy problems.

The Role of Sea-Port Terminal and
its problems of National Commodity-Prices

Hisashi Azuma

1. Present problems of port planning policy and their historical process.
2. How to approach port organizations in the future.
3. New settlement of port policy and their exemplification.

A Study Note of Price Changing Connected with Port Economy

Manabu Yamamura

There are many reports that economic growth is closely connected with port economy, but study notes as this title are only a few.

In this report, I bring first to some important problems of physical distribution.

Secondary, certify the process of changing in price connected with port economy, and then analyze the contemporary problems.

Finally, imply international price changing problems.

The citizens and changes of the Economic Policy on Japanese Ports —with relation to the prices of commodities—

Isao Tomita

1. A prologue
2. Characteristics of current problems on the prices of commodities and the Mixed Economic System
3. Prices-making and Port charges
4. The port transportation undertaking and a change of the Economic Policy for Ports
5. Epilogues

An aim at this paper is to inquire into the distance of the Economic Policy to Ports. In this case from viewpoint of optimum allocation on resources, it has been to make refer to a rate policy with relation to the prices of commodities.

Port policy under Yuan Dynasty

Fujio Chisuwa

Yuan Dynasty formulated the most wide districts and created the most unique institutions over the world in 13th A.D. It hold the sovereignty over East Asia, especially China, contrarily their families who had constructed the countries so called Khan provinces in Southern and Central Asia, Near East, and East Europe. Yuan Dynasty had developed ports and harbors according to their political, financial and

socio-economic needs.

Port policy under the Yuan Dynasty would tell us the face of Chinese social structures in that day, then it was analysed the systems and institution of the law issued by the dynasty and real historical accidents.

The thesis which goffered will consist of two parts. The Part I will be written for the preface, the report from The Travels of Malco Polo concerning the water Transportation in China under the Yuan Dynasty, and the foreign trade controling system of that dynasty. Part II will be prepared for the analysis of political, financial and social needs of ports and harbors in that day's China.

Outlines of the official ports in the Ancient Japan

Takayuki Okutomi

In the Midieval Japan, each shō faced to sea-shores had their own ports, so I called them "Shi-shin" (private ports). Compared to them, in the Ancient Times, most of ports were constructed, ruled and re-constructed by officials under the Ritsuryō systems. So, I named them "Kan-shin" (official ports).

"Kan-shin" were settled by "Dajō-kan" (the Chief office of the Ancient Japan); constructed mostly by "Zo-Funase-Shi" (the special office for constructing ports and port services); and were ruled by "Dajē-Kan" through "minbu-sho" (the office for the peoples lives). But most of "Kan-shin" were regurated to be ruled by "Koku-shi" (the local ministers under the "Ritsuryō system").

"Kan-shin" were classified to the two national ports, "Kokuhu-no tsu", "Gun-no-tsu", and "Go-no-tsu". The greatest two of "Kan-shin" were regurated that who would pass through them should have "Kasho" (the passports).

Moreover, in the midieval Japan, ports were governed by "Shōen Ryōshū" (Lord of manors). On the other hand, in the ancient times, most of the ports were governed by the "Ritsuryō" Government.

Ancient Ports in Aegean Sea

—An Introduction—

Genichiro Takami

1. Aegean Sea as a historical background

Natural structure of the Aegean Sea and the reason why human being could go out to vast sea area in so early time as 9000 B.C. Visible sea route from island to island, weather and wind. Ancient Greek natives around the sea and the structure of their trade.

2. Ancient port of Dalos

An age of Homeros: Ruins of Dalos which leaves "le Port Sacree", "le Port Marchand" and ancient city around the shrine of Apolos. Characteristic of the port:

- a) Round port.
- b) Having primitive mooring stone structures.
- c) Ship Shed in Greek age.
- d) Roman quay which was borne in the ancient Greek round port, its reason.
- e) General characteristic of ancient ports.

The actual state of the port Administration in Ishikawa Prefecture

—12 distribution ports exist in Ishikawa Prefecture—

Muneaki Ohne

The cargo dealt with at these ports in 1974 amounts to 4.44 million gross tons.

Compared with the case of the other prefectures, the charge for the port facilities of Ishikawa Prefecture is lower and equivalent to about one tenth of the other prefectures. The revenue from the charge was about 80 million yen. The charge was raised a little in May of 1975.

The staff of the ports is lacking. As the staff belongs to the Construction section, it often takes time to make decisions on the important problems concerning the port administration.

Constructions and administration of ports are under the direction of the nation.

It is not easy to get the informations about the actual state of the port administration in the other prefectures.

As the other problems, stiffened local financial conditions, the difficulty in getting the consensus of local opinion, adequate uses of port sites, standard of the prosperity

and safty in ports and the lack of understanding of ports among the prefectual people must be taken into consideration.

Leisure Problems on Seamen and Plan of Welfare Policy on Port

Yoichi Shinohara

Plan of welfare policy on port has been main contents that is the accomodation for seamen to see their family, and the medical facilities to maitain a health for seamen.

Recently, seamen's place of residence has become to concentrate in big port cities, and the number of yearly vacation out of board has been increased to 70-102 days in 1975.

On such tendency of seamen's life conditions, plan of welfare policy on port is required to change on a point of view as a leisure life of seamen.

As a way of these changes, we are putting forward to build "the Seamen's Leisure Center" at main ports.

Some Relations between port and price —a situation of port about price formation—

Etsuko Shibata

1. Value and price on the port.
2. Connection between the cost of physical distribution and the goods price.
3. The accumulation cargo have influence on the price.

編集後記

港湾を社会科学の面より研究するということは、ある意味で実際に港湾が経済・社会の中でどのような動きをしているか、またはどのような役割をもっているのかということの事実関係をみることにある。こうした事実関係を経験科学としてみるとことによって、これから港湾が経済・社会の中でどのような「あり方」をすべきかという政策と人間渦及的な問題が出てくる。

こうした問題意識に立って考えてみると今年度の共通論題である「港湾と物価問題」は、きわめて本質的な課題であると共に、またきわめて難しい論題であると思う。周知のように「経済成長」期をはさんで、わが国の港湾は巨大な投資によって急ピッチな造成が進められてきたものの、その効果が本来ならば、何よりも国民の生活にとってなんらかの形があらわれるはずのものである。しかしながら、物価は依然として高騰をつづけてきている。この辺に港湾機能と物価問題についての素朴な疑問がでてくるし、両者の事実関係については殆んど従来不間に付されてきたことに気付かされる。したがって、今後の政策的な課題についても煮つめられたものがあるとはいえないのが現状でもある。この年報は、そのような基本的にして難解な問題を手がけたことは有意義なものといえよう。

自由論題にしても、今回は、史的な面からの論文が多いことは、経験科学としての本質的な方法論を示すものとして意義深いと思われる。一方、本年度も昨年と同様に執筆希望者が多く、共通論題が10名、自由論題が10名と計20名をかぞえるに至った。しかし、原稿締切りの段階においてやや減少してしまったのは残念でもあり、年報編集の面でもいろいろのとまどいを感じたが、これは、研究者の底辺の広がりと関心の深まることを意味するもので喜ばしい次第でもある。もともと年報編集や発表プログラムの上でも、本学会は何らの制限を加えることなく、各位の自由な希望を尊重し開かれた場を提供してきた。このことが、今後の学会発展や年報の質的向上にむすびつくことを念ずる次第である。

終りに、この年報が、その開かれた場において、今後とも経験科学としての本質的な課題に取り組んでゆけることを願うと共に、御多忙の中を原稿を寄せて下さった方々や出版事情の悪い中で本年報の刊行に努力をして下さった成山堂書店にお礼を申しあげなければならない。

Aug. 1975

(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)
1964年	第3回大会	(神戸港)
1965年	第4回大会	(名古屋港)
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)
1968年	第7回大会	(小樽・道南諸港)
		共通論題 (輸送の近代化と港湾)
		共通論題 (流通体系の齊合性と港湾の近代化)
1969年	第8回大会	(大阪港)
1970年	第9回大会	(清水港)
1971年	第10回大会	(横浜港)
		共通論題 (大都市港湾の諸問題と将来)
		共通論題 (流通革新と埠頭経営)
		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)
1973年	第12回大会	(名古屋港)
1974年	第13回大会	(長崎港)
1975年	第14回大会	(千葉港)
		共通論題 (港湾の近代化と地域経済・社会)
		共通論題 (地方港湾の役割と課題)
		共通論題 (港湾と物価問題)

港湾と物価問題

(『港湾経済研究』No. 13)

定価 2200 円

1975年10月15日 印刷
1975年10月18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)

(財)港湾労働経済研究所

気付

日本港湾経済学会事務局

TEL 045-641-2556 $\text{F}231$

発行者 ㈱成山堂書店
代表者 小川 賀

印刷者 鎌倉印刷株式会社

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 03-357-5861 (代)

振替口座 東京 78174 番

(分) 3056 (製) 24026 (出) 3819

港湾研究シリーズ（全10巻）

① 港湾総論

北見俊郎著

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

北見俊郎編著

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

③ 港湾経済

柴田悦子著

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

北見俊郎著

山本和夫著

港湾を経営体としてつかみ、その中における経営上の原則をあきらかにすると共に将来の港湾経営の原理論を構成しようとする。さらには、日本のなポート・オーソリティのための論理構成にも及ぶ予定である。

近刊

⑤ 港湾産業

喜多村昌次郎著

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

徳田欣次著

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大港を中心としたものが多いが、地方港の問題も導入。

近刊

⑦ 港湾社会

北見俊郎著

荒木智種著

港を人間と社会の場としてみると、今まで考えられていないかった世界をできるだけがこうとしている。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。

¥2500

⑧ 港湾行政

和泉雄三著

現代の行政が、豊かな国民生活の形成という具体的課題を担うものであれば港湾においてもかかる将来展望に立って当面する諸問題を解明することが緊要である。このような視点から、港湾行政の現状と問題点を概観する。

¥2200

⑨ 港湾と地域

柘幸雄編著

新しい社会経済地理学的側面から、理論的かつ実証的具体的に、現代日本の港湾の形成とその役割とを分析し解明した。理解を便にする意味から新製のものを含む多くの地図類を随所に掲載した。

近刊

⑩ 港湾流通

北見俊郎編著

喜多村昌次郎著

流通の合理化を前提として、港湾が一方においてそうした要求をうけながら、一方では、要求に合う生産性を内側から求めようとする諸問題を「研究シリーズ」各巻の執筆者が、共通の問題意識によって書いた論文集である。

¥2200

海運・港湾関係図書案内

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
港湾と地域経済・社会	日本港湾経済学会編 A5・372頁・2500円
地方港湾の役割と課題	日本港湾経済学会編 A5・252頁・2500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・260頁・1800円
海運	東海林滋著 A5・360頁・2800円
世界海運史	黒田英雄著 A5・364頁・1800円
コンテナの輸送実務	松本好雄著 A5・256頁・950円
国際海上コンテナ輸送をめぐる12章	高村忠也編 A5・290頁・1500円
コンテナ輸送の理論と実際	飯田秀雄著 A5・336頁・1500円
コンテナ輸送の原点	飯田秀雄著 A5・246頁・1800円
海陸複合輸送の研究	飯田秀雄著 A5・270頁・1500円
マリーナ(ヨット・モーターボート留置施設)	西田幸男著 A5・166頁・950円
海運同盟入門	塚本揆一著 A5・310頁・2200円
海運経済論	織田政夫著 A5・392頁・3500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編 A5・432頁・4500円 コンテナ用語辞典編纂委員会
