

港湾の経済学的研究の現状と課題

——方法論としての近代化論——

小 林 照 夫

(関東学院大学)

目 次

1. 「学会」の設立と研究の課題
2. 「学会」設立後の研究動向
3. 港湾の近代化と「近代化」論
4. 方法論としての「近代化」論

1. 「学会」の設立と研究の課題

1962年に「日本港湾経済会」（以下「学会」という）が設立された。「学会」の設立にたあっては、「横浜四大学会⁽¹⁾」の構成員の力添えがあった。

「横浜四大学会」の構成員は、交通論や貿易論を担当している港湾と隣接した領域の研究者に「学会」設立のよびかけを行なった。このようなプロセスを経て、矢野剛、柴田銀次郎両氏を代表発起人とする「日本港湾経済学会設立準備委員会」並びに「同発起人会」が、1962年5月7日、東京パレスビル内、「経済同友クラブ」でもたれた⁽²⁾。同年10月17日には、横浜のシルクホテルで「学会」の設立総会が開催された。このような経過をもって、ここに「学会」が正式に発足した。そして、「学会」の設立総会では、設立の趣意について次のような説明が行なわれた。

「今日わが国が当面している港湾及びこれに関する輸送事情は、極めて重要な問題を各方面に提起している。入港船舶の増減あるいは港湾貨物の増減は、もとより景気の動向に支配されるものであり、波動性に富むこと周知の事実であるが、これを長期的に観察するならば、港湾の整備に対する公共投資の不足、あるいは港湾運送事業の組織及び機能の立遅れ、港湾の行政及び管理上の矛盾等のため、時として甚だしく困難な事態を招来して

いる。このことは、わが国の港湾経済の体系そのものを、学問的に深く掘り下げて検討しなければならない時期に際会していることを意味するものである。

わが国における港湾の経済的研究は、かなり古くから行なわれており、それは交通論や海運論の一部として、あるいは倉庫論は附随する問題として、さらに経済地理学上の問題等として研究されて来た。しかし、今日、われわれは港湾に関する経済の法則性、港湾の将来の発展の必然的方向、あるいは港湾機能及び活動に関連する経済的、社会的諸問題の研究、これらを基礎にした港湾経済の総合的研究が必要であることを痛切に感ずるものである(3)。」

長い引用を試みた「趣意書」から読みとれるように、とりわけ次の点が着目される。それは、傍点を付したように、港湾の整備に対する公共投資の不足、港湾運送事業の組織及び機能の立遅れ、港湾の行政及び管理上の矛盾等の諸問題を、波動性に富む港湾社会の実情に関連づけた点であり、それと同時に、波動性に富む港湾社会の実情を解明すべく、港湾に関する経済の法則性や、港湾の将来の発展の必然的方向の確立をはかるための、港湾の機能及び活動を経済的社会的視角に基づき、港湾の当面している諸問題を学問的に掘り下げ、総合的に研究していこうという姿勢である。

しかし、実際問題として港湾の経済的研究の気運が高まるに至った直接の要因が、「船ごみ問題」であったために、その後の港湾の経済的研究は、「学会」設立の「趣意書」にうたわれているような、かなりの長期的展望にたった研究への在り方の模索というよりは、いわゆる「船ごみ問題」に象徴されるような現実的要請の下で、むしろ対症的なかたちですすめられた。何故なら、当時「船ごみ問題」は、わが国の港湾機能の麻痺と結びついていたため、その問題の一つ一つがかなり恒久的な課題(4)であったにもかかわらず、港湾の附随した経済の法則性を明らかにし、港湾の将来の必然的方向を総合的視角にたって模索していくには、「船ごみ問題」があまりにも現実的な問題であり、差し迫った問題であったからである。

2. 「学会」設立後の研究動向

1963年11月に公刊された日本港湾経済学会編『港湾経済研究(年報)』(以下『年報』という)の創刊号では、「学会」の設立の趣意が十分に汲みとられたかのように、そこに登載されている論文、——「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)、「港湾運送の現状」(松本清)、「港湾経済の本質」(北見俊郎)——のいずれもが、港湾に関する経済の法則性、あるいは、港湾の機能および活動に関する経済的、社会的問題を取扱い、個々の論文にみられるそれぞれの問題意識は、「学会」の設立と『年報』の創刊号を飾るに相応しいものであった。北見氏の研究論文が港湾の経済学の理論的考察に関わる問題を包摂した、港湾の経済的研究の在り方を探るものであるとしたら、柴田氏は港湾の財政問題を通して、高見氏は港湾労働の問題を、伊坂氏は港湾設備に関わる問題を、そして、松本氏が港湾運送業の実状とその問題点とといったように、港湾の直面している諸問題が各氏のそれぞれの問題意識に基づきまとめあげられている。

しかし、その後の「学会」における研究報告は、当面の課題として重く伸掛っていた「船ごみ問題」に目が向けられ、「船ごみ問題」の解決を直接示唆したようなテーマの設定はないまでも、「港湾投資の諸問題」(『年報』No. 2, 1964年)、「経済発展と港湾経営」(『年報』, No. 3, 1965年)、「地域開発と港湾」(『年報』, No. 4, 1966年)といった共通論題設定の背後では、「船ごみ問題」の解決がいかにしてはかられるべきかといった、現実的要請が受けとめていたように思われる。その意味では、当初の港湾の経済的研究は、現実的要請を根幹とするなかでの、「船ごみ問題」に対処すべく重要港湾の新しい位置づけと、重化学工業時代の開花に対処しうる港湾機能の再検討とといったような、港湾の整備と建設に関わる実証的研究が中心になっていた。それ故、港湾に附随した経済の法則性を明らかにし、港湾の将来の必然的方向を探るための経済学的視角にたった理論的研究は、むしろ限られたものになって

しまった。

こうした港湾の経済的研究の実状に対して、柴田悦子女史は、次のような評価を下している。柴田女史はいう。「港湾に関する研究は、港湾労働、港湾運送、あるいは港湾管理、財政等に関してすぐれた研究成果をもたらしながらも、港湾論が一つの科学分野として体系的成果を共有できないのは、根本的にはいまだ《方法論ぬき》の研究に終わっているからであろう。」⁽⁵⁾と。そして、更に、柴田女史は、港湾の経済的研究がこのような実状に陥った理由を次のようにつけ加えている。それは、「次々と提起される技術革新のテンポからかなりおくれで、その要請をうけたかたちで理論がすすんできたからだ、⁽⁶⁾」と。この柴田女史の見解は、港湾の各領域において水準の高い業績がみられながらも、港湾論が一つの科学分野として体系的な成果を共有できえないでいる理由を鋭くついているものとして、高く評価できる。

柴田女史が指摘したような、港湾の経済的研究の実状にあって、1960年代後半から1970年代前半にかけて、港湾の経済的研究の方向がかなりはっきりしたかたちで捉えられうるようになってきた。それは、スエズ運河の封鎖に伴う巨大船舶の開発と輸送革新の実現をはかるべきコンテナ船の登場といった、新しい事態に対応するための港湾機能の変革を裏付けるべき理論的構築が急務になったからである。「物的流通革新」とか「協同一貫輸送」という時代的要請に対処すべき新理論の構築と、新港湾論の体系化の必要性はまさにそのことを如実に物語っていた。

スエズ運河の封鎖、コンテナ船の導入といった新しい事態は、港湾の経済的研究の方向を変えた。その後「学会」の共通論題に目を向けてもわかるように、「輸送の近代化と港湾」（『年報』、No. 5、1967年）、「大都市港湾の諸問題と将来」（『年報』、No. 7、1969年）、「流通革新と埠頭経営」（『年報』No. 8、1970年）をはじめ、更には、「学会」『の研究成果のひと区切として研究課題を整理すべく編集された「現代港湾の諸問題」（『年報』、No. 9、1971年）の下で発表された多くの研究は、スエズ運河封鎖に伴う巨大船舶の開発、輸送革新の実現をはかるべきコンテナ船の登場といった新しい事態を踏えるな

かでの、新しい現実的要請に答えるべき新理論の構築にあたって、共通の課題ともいえるべき「近代化」論を港湾の経済的研究の場に導入しているからである。

とりわけ、北見氏の「『輸送の近代化』と全港湾輸送体制」（『年報』No. 5, 1967年, 所収）, 「大都市港湾の問題点と将来」（『年報』, No 7, 1969年, 所収）, 「『流通革新』と『港湾経営の基本問題』」（『年報』, No. 9, 1971年, 所収）, 「港湾の『近代化』と『地域社会』の基礎的課題」（『年報』No. 11, 1963年, 所収）や、今野修平氏の「都市化と港湾の近代化」（『年報』No. 6, 1968年, 所収）等の論文は、実証的研究を踏えた優れた業績であると同時に、そこでは、当時、社会科学の領域で重要な課題と目されていた「近代化」の問題が、港湾社会という限定された領域のなかの「近代化」問題に置き換えられた。そこでは、港湾を構成している「物理的要因」と「社会的要因」の両面に目が向けられ、「物理的要因」としては港湾諸施設の物的近代化が達成されていながらも、その管理・運営と結びついた「社会的要因」を構成している「制度的枠組」や「人間関係」にいたっては、むしろ、非近代的、前近代的な諸関係が温存されているといった観点に立脚しつつ、当時、社会科学の領域で重要な課題と目されていた「近代化」の問題が、極めて鮮明なかたちで整理されている。このように、当時の社会科学の領域で提起された「近代化」の問題が、港湾の経済的研究という限定された個別的領域に導入されたことは、多くの研究者が論争に加わりうる共通の土壌をつくりあげた意味において、重要な課題を提起したといえよう。それは、まさに、現実的要請にふりまわされ、現実的要請を追いかけるかのように研究が進められてきたと陰口をたたかれていた港湾の経済的研究にあっては、一つの光明といえよう。

3. 港湾の近代化と「近代化」論

港湾の経済的研究の領域において、「近代化」の問題が重要な研究課題になったのは、1960年代の後半からである。このことは、今にして思えば、「近代化」という言葉ないし概念が、社会学者や歴史学者のみならず、一般に通用

するようになった、1960年の夏、箱根で開かれた日米の社会学者による「近代日本に関する会議」（通称「箱根会議」といわれている）で提起された「近代化の問題」⁽⁷⁾に、多大な影響を受けていた。それ故、港湾の経済的研究という個別的領域で問題とされた「近代化」論の中身は、1960年以降わが国で問題になった「近代化」論の中身⁽⁸⁾と同様に、わが国の戦後の一時期にみられた「近代化」論の中身とは異なり、全体としては「近代化」を考えるにあたって、歴史「的近代」を前提としながらも、資本主義の確立に伴う「近代化」の達成ということだけではなく、既に歴史的「近代」に到達しながらも、いわゆる「近代化」がはかられていない点、つまり、「前近代的なものが近代的なものになる」ということ、「非近代的ないしは前近代的なものにする」という二つの意味において検討が試みられた。しかし、「近代化」の言葉ないしは概念をとかく曖昧にすると、「近代化」が応々にして「合理化」と同一視され考えられるため、一時期の港湾の経済的研究にあっては、これらの区分がとりわけ問題になった。輸送の効率化（迅速、確実、安全、便利な輸送の前提）を可能にすべき輸送ルートの一貫性を目論んだ「協同一貫輸送」実現のための技術的側面からの検討と、港湾の管理・運営を含む港をとりまく組織や人間を通しての検討といった、これら二つの研究の視角は、まさにそのことを象徴的に物語っている。何故なら、前者が、いわゆる技術的側面からの「合理性の追求」にあるとすれば、後者は、まさに人間と組織に力点を置く、「体制」や「制度」に関する問題だからである。

技術的側面を重視したかたちでの検討は、「合理性の追求」を意味するものであって、港湾における「協同一貫輸送」に帰結するところのいわゆる技術的側面それ自体は、社会科学全般にわたって問われてきた「近代化」の課題というよりは、むしろ「合理化」の課題である。つまり、北見氏も指摘しているように、「合理化」を遂行しようとする「合理化」の理念は、1920年代における「産業合理化運動」を踏えて既に定説化している利潤率増大のための「方法」であって、それは、人間の社会（組織）に対する合目的性に向うべき「態度」を内に含むものではないからである⁽⁹⁾。

いわゆる社会科学の領域で問われている「近代化」の問題は、すぐれた歴史的概念であり、歴史的「近代」に由来していることは既述の通りである。このような前提に立つと、そこでの「近代化」という言葉ないしは概念は、「《前近代的なものが近代的になる》」ということと、「《非近代的ないし前近代的なものを近代的なものにする》」⁽¹⁰⁾、という二つの意味を持ち合わせている。前者の意味が、「前近代」から「近代」への歴史的変遷を問うものであり、いわゆる近代的市民社会の市民社会像を前提にして、そこへの接近をはかるものであるとすれば、後者は、いわば、近代市民社会へと発展を遂げつつも、いまなお残存している「非近代的なもの」や「前代的なもの」を「近代的なもの」へと転換をはかるべき「態度」に関するものであるといえよう。それ故に、「合理化」理念と「近代化」理念を安易に同一視することはできない⁽¹¹⁾、仮に「合理化」理念の一つの帰結である「産業合理化運動」が、一方では組織や人間関係の近代化を促す重要な要因であったとしても、それは「近代化」のための必要な条件でしかなく、それをもって「近代化」のための十分な条件として考えることはできない。何故なら、「産業合理化運動」が、一方では組織や人間関係の「近代化」をはかる重要な要因であったとしても、それは多くの場合、資本主義経済を発展させるための「方法」にすぎず、その「方法」それ自体は1960年代以降論じられてきた「近代化」の中身が規定している、いわゆる「前近代的なもの」とか、「非近代的なもの」を、「近代的なもの」に「なる」とか「する」ための人間の「在り方」や「態度」までも内包しうるものではないからである。

4. 方法論としての「近代化」論

「箱根会議」後、「近代化」の問題は数々の論議を生んだ。そして、「近代化」に関する多くの業績が、「近代化」理念に対する社会科学的接近のための重要な示唆を与えた。それらの業績の一つに、高島善哉氏の論稿、「近代化とは何か——この問題の社会科学的接近のための一考察——」を挙げることができる。

高島氏は、この論稿のなかで社会科学の領域で問われている「近代化」の課題を踏えて、問うべき「近代化」の中身を次のようなかたちで理論的整理を試みている。

高島氏は技術的側面からの発展を遂げるための道標として「近代化」の中身を捉えるのではなく、歴史的「近代」を前提にしつつ、(1)技術、(2)組織、(3)人間の三つの要素を有機的に関連づけながら、社会体制の構造的枠組の中で、問うべき「近代化」の中身を捉えようとしたものである⁽¹²⁾。

(1)の契機である技術は、生産技術の断面において捉えられるものであり、それは「産業化」や「工業化」と関連づけられる概念であるのに対して、(2)の組織は、政治的、経済的、社会的、知的等の層面での相関がどうしたら可能になるかという問題であり、組織が技術に比べて上位にあることから、この問題は同時に、社会的組織の体質改善と結びつく内容まで包含している。(3)は人間という要素であるが、これは主体としての人間であり、主体としての人間は技術や組織を媒介とするものであり、理論的にはそれより上位の契機ではあるが、「近代化」という歴史的社会的な過程においては、直接には問題にならず、むしろ政治や経済や教育の過程のなかに織りこまれ、これを基盤としてはじめて主体としての人間の意義が発揮されるとしている。そして、この三つの要素が社会体制の構成要素をなすもので、社会体制の構造的契機として捉えられている。このような高島氏の技術、組織、人間の三要素を社会体制の構造的契機とする認識方法の指摘は、とかく「合理化」理念と混同されがちな「近代化」理念に一つの警鐘を与えたばかりでなく、「近代化」理念に対する社会科学的接近のための重要な示唆を与えたといえる。

この高島氏の「近代化」に関する認識の方法は、これまでの「近代化」の考え方とは区別されるものであり、歴史的「近代」を容認するなかでの、「前近代的なもの」、「非近代的なもの」を、いわゆる「近代的なもの」に変えるべき「態度」を内に包むものである。「態度」に関わる問題として、技術、組織人間の三要素を社会体制の構造的契機とする認識方法の指摘は、1960年以降問われてきた「近代化」理念に対する社会科学的接近のための有効な手立てとい

えよう。

このような認識方法の組立てが「港湾社会」⁽¹³⁾の研究にもみられる。港湾における「近代化」の問題に検討を加えている北見氏の視角がそれである。

北見氏の「近代化」の視角は、物理的諸要因としての施設・技術を、社会経済的要因としての資本・制度・組織を、人間的諸因としての価値観・精神・思想等を西ヨーロッパの近代的市民社会の歴史的現実と照らしながら、わが国の港湾社会の実状を具体的に捉えなおそうとするものである。そして、それは西ヨーロッパの近代的市民社会のなかで具体的に提示されている市民社会像への接近を前提とするものではあるが、そこでは、安易な市民社会像への接近を避けるために、西ヨーロッパの近代的市民社会の構成要素、物理的諸要因——とりわけ技術であり、技術進歩をもたらした産業革命——、社会・経済的要因——とりわけ組織であり、市民革命を経験した市民社会——、人間的諸要因——とりわけ精神や思想に関わる問題であり、ルネサンスや宗教改革の歴史的歩みのなかで養われた市民意識——、といったように、それぞれの歴史的意識を重視するなかで比較史的検討を加えている。このような歴史的契機を重視した比較史的検討にこそ、「港湾社会」のなかに具体的に現われている「前近代的なもの」とか「非近代的なもの」を、「近代的なもの」に「する」とか「なる」といったことが、現実的にいかなるかたちで作りだされてきたかを構造的に探る重要な契機になる。ましてや、度重なる技術革新によって新しい技術体系を確立しながらも、一方では、「親分、子分の関係」が温存されているような、前近代的、非近代的体質を内に留めている「港湾社会」にあって、物理的諸要因、社会・経済的諸要因、人間的諸要因を「港湾社会」を規定する社会体制の構造的契機とみる認識方法は、とりわけ有効的であるように思われる。そして、このような北見氏による認識方法の指摘は、とかく、「根本的にはいまだ《方法論ぬき》と蔭口をたたかれがちな港湾の経済的研究にあって」⁽¹⁴⁾、例えば、それが「近代化論」というかたちで限定されるにせよ、一つの社会科学的認識の方法を提示したように思われる。

- 注 (1) 当時は、横浜国立大学、横浜市立大学、神奈川大学、関東学院大学の四大学で構成されていた。しかし、現在では、横浜商科大学が加わり、「横浜五大学連合学会」に改組、改称されている。
- (2) 「日本港湾経済学会設立準備委員会」並びに「同発起人会」の設立の経過については、日本港湾経済学会編『港湾経済研究（年報）』（No. 1, 1963年）に連載されている。
- (3) 「日本港湾経済学会設立趣意書」については、同上書、157 ページ。傍点は筆者による。
- (4) 「学会」の設立に多大な影響を与え、港湾の経済的研究の必要性を促した「船こみ問題」を、一時的な特殊な現象として容易にかたづけることはできない。何故なら、急テンポで進む地域開発、臨海工業地帯の造成と、それに伴う貨物の急増、それらと結びついたかたちでの港湾機能の改善といった一つ一つが、「船こみ問題」の要因であり、解決策であるとすれば、このような経済的現象と不可分の関係にある「船こみ問題」を対象的な措置で解決することができないからである。
- (5) 柴田悦子『港湾経済』（湾研究シリーズ②、成山堂書店、1972年）、4 ページ。
- (6) 同上書、4 ページ。
- (7) 「箱根会議」後、わが国の「近代化」を考える契機になった論文として、J・W・ホルの「日本の近代化に関する概念の変遷」（M・B・ジャンセン編、細谷千博訳『日本における近代化の問題』、岩波書店、1971年、所収）を挙げることができる。
- (8) 戦後の一時期と、その後の現在に至るまでの一時期にみられる歴史意識は質的にかなり異なり、そうした歴史意識の違いが、「近代化」研究の視点を変えさせた。戦後の一時期において歴史家を支えていた歴史意識は、近代帝国主義の矛盾を徹底的に究明することであり、西欧諸国に比べて遅れをとっていたわが国の「近代化」の実情を憂え、「近代化」の妨げになっていた封建的なものを廃棄することであった。このような歴史意識から生まれた「近代化」の研究が集約的に取扱われた優れた業績として、大塚久雄、高橋幸八郎、松田智雄編著『西洋経済史講座—封建制から資本主義への移行—』（全五巻）を挙げることができる。

『西洋経済史講座』の課題は、大塚久雄氏が論文「緒言わ—れわれは封建制から資本主義への移行をどのように問題とするか—」（第1巻、所収）で述べているように、「封建制から資本主義への移行過程を、世界史的にみてそれがもっとも典型に近い形でおこなわれたと思われるヨーロッパの史実について、とくに経済史の観点から、理論的かつ実証的に究明し、いちおうの鳥瞰図を描きだすこと」であった。こうした問題設定の背後には、明治維新後のわが国における経済発展の特質を科学的に解明するために必要とみられた、「批判的比較の座標を世界史的規模において正確に設定してみたい」という試みがあった。ところが、この期

の「近代化」の研究は、時として、封建制から資本主義への移行をなしとげた典型として西欧を位置づけ、それをもってわが国の近代の過程を究明しようとしたため、応々にして、「近代化」が次のような意味内容をもって語られた。それは「近代化」が資本主義化と等置されて考えられてきたことであり、西欧諸国がわが国の「近代化」の度合をはかる尺度となったことである。その結果、われわれは、応々にして、これまで、「近代化」を、広義においては資本主義化と理解し、狭義においては、「都市化」、「工業化」、「西欧化」といった概念的枠組のもとで「近代化」を捉えざるをえなかった。

- (9) 北見俊郎『港湾総論』（港湾研究シリーズ ①，成山堂書店，1972年），43—4ページ。
- (10) 今野国雄「歴史における近代と近代化」（関東学院大学経済学会編『経済系』，第86集），21ページ。
- (11) 北見氏は、「合理化」と「近代化」の理念を次のように区別し論述している。「合理化」の理念を、「どのようにして」とする「方法」の問題として捉え、「近代化」の理念を、「なんのために」とする「態度」に関わる問題として区別し捉えている。そして、そこでは、「方法」が合理的であることが望ましいことから、それは「合理性の追求」を意味するものであるのに対して、「態度」は、人間・社会の「合目的性」を目標にしていることから、むしろ「人間的善の追求」を意味するものとして捉えられている。（北見俊郎，前掲書，45ページ。）
- (12) 高島善哉「近代化とは何か——この問題の社会科学の接近のための一考察——」（関東学院大学院経済学研究科編『近代化の社会経済理論』，新評論，1968年，19—26ページ。
- (13) 北見氏は、「港湾社会」の概念を説明するにあたって、社会科学の領域でこれまで取り扱われてきた「社会」の概念を整理しつつ、港湾機能を軸とする「人間の結合」という社会をぬきにしては、「港湾社会」を考えることができない、という論点に立っている。
- (14) 柴田悦子，前掲書 4ページ。