

港湾經濟研究
都市問題と港湾

|||||
日本港湾經濟学会年報

No. 15 1977
|||||

日本港湾經濟学会編

序

日本港湾経済学会が発足したのは、「経済成長」はなやかなりし昭和37年の頃であった。それ以来、今年第16回目の全国大会（東京）が開催されようとしており、本学会年報「港湾経済研究」も巻を重さねて15号をむかえたことはよろこびに耐えない。

以上の10数回に及ぶ研究報告および年報におさめられた論文内容は、いずれもわが国における港湾・ターミナル等を中心とする問題意識を示すものであると共に、港湾研究の歴史をも示すものである。本年度大会の共通論題は「都市問題」と港湾という、まさに切実な現代的課題を背負うものであり、したがって本「年報」もそれを中心として編集されている。学会発足以来、研究対象の多様化と研究方法の深化がみられてきたが、それらの系譜はわが国における港湾問題の解決や港湾近代化に多大な役割を果たしてきたものと思われると共に、一方では、その系譜がそのまま社会科学の一部門としての「港湾研究」が確立しつつあることを物語ると信ずる。

「都市問題と港湾」は、単に経済学的なアプローチだけではこと足りず、社会・政治・法律等の諸科学の総合的な接近方法を必要とする。こうした接近方法は、港湾やターミナル研究の総合的科学性を示すものを意味すると共に、また「都市問題と港湾」の幅の広さと根の深さをあらわすものと思われる。こうした港湾研究は、当面する経済の好・不況と関係なく進められるものであるし、またそこに学会の本質的な役割があるものであろう。

最後に、本年報の執筆者、ならびに編集にあられた事務局関係者、出版社の各位をはじめ、学会を今日あらしめてこられた賛助・個人会員の各位に心から御礼を申し上げると共に、いよいよ本学会の盛ならんことを念ずる次第である。

昭和52年夏

日本港湾経済学会会長 東 寿

大都市港湾の貨物流動と港湾機能

——東京港のはしけから自動車への移行を中心として——

関 谷 義 男

(東京商船大学)

目 次

1. はしがき
2. 東京の地理的特徴
3. 明治政府の交通政策と東京
4. 昭和初期の東京港とはしけ
5. 戦後東京港の整備とはしけ
6. 今後の課題

1. は し が き

高度経済成長に対応する輸送革新の一環として港湾の物流機能の合理化が推進されてきたが、接岸荷役率の向上を一つのバロメータとして、専門・専用埠頭の拡充強化によって具体化されてきた。

これを裏がえしに見るならば、港湾からのはしけの排除の方向ともいえるが、日本港運協会の指導のもとに各地区港運協会で実施されることになった全国で40万トンに及ぶ過剰船の買い上げによって、一つの時代の終りとみることが出来る。

いずれは舳のことは港湾から忘れ去られる日が来るかも知れないが、世界的な大都市東京における港湾貨物流動に果たしてまた舳の役割を後づけながら、大都市港湾の貨物流動と港湾機能について考えてみることにする。

わが国の主要都市が港湾都市として発達してきており、東京もその例外ではないが、都市人口の巨大な消費物資の搬入、その物資輸送における科学技術的な進歩と港湾機能の変化との関連性に焦点を当てながら、はしけのあとに来るべきものへの展望を試みることにする。

2. 東京の地理的特徴

明治元年（1868）に東京と改称される以前、大都市としての歴史は江戸の名で長祿元年（1457）にまでさかのぼる。この年に太田道灌によって江戸城が築かれ、慶長8年（1603）徳川家康が江戸に開府してから本格的な都市づくりが始まる。

徳川の幕藩体制が確立するにつれて、江戸は行政の中心として都市化が進み、参勤交代制によって中央集権的全国支配体制を完成するが、それに伴う人口集中も急速に進んだとみられる。

徳川幕府は神田山などの台地を切りくずして、海面を埋め立てて市街地を造成するとともに、日本橋川を中心に江戸湊の内港を整備し、その周辺には商家の荷揚場、倉庫などが立ち並び、外港の日本橋川口、京橋川口、芝浦から隅田川沿岸には武家の蔵屋敷がつづいていたといわれている。

その後、明暦三年（1657）の振袖火事による災害の復興に際して、幕府は大規模な計画のもとに南は木挽町の海面を埋め立て、東は隅田川右岸に新市街地を形成して、築地、鉄砲州から本所、深川方面に江戸湊の規模を拡大していった。かくして大都市江戸は外港として鉄砲州を中心に築地、高輪、内港として隅田川を中心に、右岸に食糧、雑貨を扱う下町商業地帯、左岸は木材を扱う木場を発達させつつ都市化を進めていったといわれる。

古代から中世にかけて、政治の中心が京都、鎌倉、京都へと移動するに従って、わが国の交通の中心も移動し、近世に至って江戸に開府されて以後は、交通の中心は江戸に移行し道路網も整備されていったが、わが国の地形が南北に細長くその中央部に山岳部を有し主要河川が海岸線に向って存在するといった地理的条件と、軍事的目的のための関所制度や東海道の主要河川の架橋禁止のために、これら道路網はもっぱら参勤交代と飛脚などの通信網に利用され、物資輸送の通路としては発達し得なかった。

反面、これらの河川は舟運によって物資輸送の幹線通路となり、沿岸航法による海運とともにわが国の物資輸送にとって重要な役割を果たしてきた。

大都市江戸の市民生活を支える衣食住のための消費物資は都市化が進むにつれて巨大化していったが、米、味噌、醤油、干物、野菜等の食糧、綿、木綿等の衣料品、薪、木炭等の燃料照明用の植物油、ローソク、家庭建材としての木材、石材、嗜好品としての酒等はいづれも河川舟運及び内航海運に深く依存していった。

幕府による治水のための大土木工事によって利根川水系を作りだすとともに、この水系を利用する舟運は、荒川、隅田川水系の舟運とともに有力な物資輸送路として発達した。元禄3年(1689)幕府の調査によると、関東8ヶ国および伊豆、駿河の10ヶ国で湊、河岸が12ヶ所あり、その中、関東諸水系の河岸は88ヶ所を数えたといわれる。関東周辺の農産物、薪、木炭等はこれらの水系、河岸を経由して江戸に搬入されていた。

全国各地の産物は、河川舟運によって河口港に運ばれ、内航帆船に積みかえられて江戸湊に輸送された。最上川の酒田、北上川の石巻、阿武隅川の荒浜、木曾、長良、揖斐の濃尾三川の名古屋、信濃川の新潟、淀川、木津川、宇治川、さらには大壩川をもつないで大阪、遠賀川、筑後川の博多などが河口港として発達し、そこから直接に江戸へ或いは経済の中心地である大阪を経由して、河川流域の産物が大都市江戸へと輸送されていた。大阪江戸間の菱垣廻船、磯廻船、北陸、山陰からの西廻り、東廻りの航路の発達等については周知のことである。

江戸は、東京湾の奥、隅田川の河口に立地し、当時としては河川舟運及び内航海運の両方を充分に利用することができるために、都市の消費物資を支える物流のための立地としては最適だったといえる。

3. 明治新政府の交通政策と東京

1868年、300年に及ぶ封建制度が崩壊して、中央集権的明治政府が生れたが、その最大の歴史的課題は日本の資本主義の急速な発達をはかることであり、幼弱な産業資本を富国強兵、殖産興業をスローガンとして保護育成を企図して、先進諸国の近代的生産方法や経済制度の輸入移殖に努めた。

明治新政府の交通政策もこの歴史的課題に添うものであり、外航海運の保護助成と鉄道の国有化による全国的鉄道網の完備とを特徴とするものであった。

わが国の近代海運は戦争のたびに成長を重ねるが、明治7年(1874)の征台、明治10年(1877)の西南の両戦役を通じて明治政府は三菱に対して無類の保護を行った。明治27、8年の日清戦争、明治37、8年の日露戦争によって、わが国海運は飛躍的な発展を遂げるが、造船奨励法、航海奨励法に代表される保護政策を忘れることはできない。

この外航海運保護政策の一環として、国際通商に重点をおき、少数の外国貿易港を国で修築管理するという大港主義が確立され、明治22年(1889)から始まる横浜港、明治39年(1906)から始まる神戸港の本格的近代港湾の建設に着手することになる。

一方国内輸送については、資本主義的産業振興政策を強行してゆく過程で、長距離輸送について圧倒的な輸送能力をもった鉄道の導入をはかり、当初民営で出発したが明治39年(1906)に鉄道国有法によって主要幹線私鉄を買収して全国規模での鉄道網を完成させ、絶対主義国家体制の基礎部分としての産業発展のための原材料、労働力及び製品の輸送を支えることになる。

明治新政府によって、江戸は東京と改称されるが、新政府所在の首都としてさらに政治経済の中心としての地位を継続し、都市化を一層進めることになるが、300年来市民の消費物資の搬入を支えてきた江戸湊は、明治初期以降歴代の知事による築港計画が不発に終り横浜港の蔭にかくれた形で推移し、本格的な近代港湾としての見直しは大正12年(1923)以降のこととなる。

この年、東京地方を襲った大地震によって東京は一大災害をうけたが、市内外の道路、橋梁、軌道、電信、電話、電気、水道、ガス等が壊滅して東京が孤立状態に陥ったとき、唯一の輸送路となったのが芝浦を經由する海上からのルートであった。

この体験を契機として東京港の本格的築港が開始されるが、当時の東京港の取扱貨物量は、震災前年の大正11年で年間出貨25万トン、入貨57万トンであったが、13年から15年にかけては出貨30万トン、入貨200万トンと急増した。

4. 昭和初期の東京港とはしけ

東京港に直接入港する汽船或いは帆船による取扱貨物量は、大正12年をはきんで急増する貨物が横浜で艀に積みかえられて東京に出入する貨物は明治期以降ずっと相当な量で継続していた。

表 1 東京港出入貨物比較 (単位：千トン)

	東京港荷役①	横浜港經由艀 扱その他 ②	計	① 対 ②	
明治 33	831	2,126	2,957	28	72
〃 43	705	2,698	3,503	23	77
大正 9	532	3,357	3,889	14	86
昭和 5	2,892	(不明)	2,892	(本艀荷役貨物のみ)	
〃 15	9,009	4,698	13,707	66	34
〃 25	3,288	1,366	4,654	71	27
〃 35	16,536	4,757	21,293	77	23

注 東京港史による。

明治から大正にかけて、東京港に直接入港する船舶での取扱貨物量は逡減して来たが、横浜經由で艀による貨物量はその数倍の量で増加していた。そして、その比率が逆転するのは昭和に入ってからであるが、なお相当量の貨物が京浜間の艀輸送に依存していた。

昭和3年(1928)の調査によると、当時の東京における艀のために利用出来る施設として、相当量の河川、運河、物揚場、倉庫、野積場、貯炭場等が存在していた。

河川、運河では、9千米余に及ぶ荒川(隅田川)を筆頭に、5千米余の外濠、4千米余の神田川、古川、大横川をはじめとして、合計52に及ぶ艀の可航水域が確保されていた。これらの河川運河はいうまでもなく、明治以前の江戸時代における水運はなやかなりし頃の遺産である。

これな河川、運河筋には、農林省の米倉庫をはじめとする各種倉庫が、9ヶ所、242棟、63,517坪、野程場、貯炭場が28ヶ所、49,000坪、東京市営の物揚場が、26ヶ所、(大は延長72間から小は2間程度のもので、日本橋、京橋か

ら本所、深川、浅草に至る各方面に所在していた)もあった。

この年(昭和3年)に東京港には既に日之出棧橋が出来ており、620隻が接岸荷役を行っているが、直接陸側に積卸された貨物は僅かに14万トンにすぎず、66万トンが舢舨でとられており、沖荷役の貨物188万トンと合せて254万トンが舢舨によって河川、運河筋に輸送されている。横浜港を經由して舢舨によって運ばれた貨物も、これら河川、運河を利用して、そこに立地する倉庫、物揚場、野積場等に搬出入されたことはいままでのない。

このように、当時の東京港の機能は、河川、運河及びそこに立地する荷捌、保管施設に大きく依存し、舢舨が大きな物流の担い手であったことを知ることができる。

5. 戦後東京港の整備とはしけ

明治政府の歴史的課題であった富国強兵、殖産興業をスローガンとする資本主義の急速な発達に対応する交通政策が、外航海運の保護育成と国鉄の国有化による鉄道網の整備であったが、大都市東京への貨物の出入についてもその効果に歴然たるものがある。

表2 鉄道貨物量と東京港取扱貨物量比数 (単位:千トン)

年次	東京都到着鉄道貨物量	東京港取扱貨物量	比率
昭和21年	8,150	1,568	19.2%
25	12,603	4,654	36.9
30	14,415	9,982	69.2
35	17,117	21,295	124.0

注 東京港港勢32, 36年版による。

表2に見る通り、戦後昭和21年の東京都到着鉄道貨物量は815万トンであったのに較べて、東京港取扱貨物量は157万トン僅かに19.2%に過ぎない状況であった。だが鉄道がその特性とする対応能力の硬直性のために急速な増加を望み得なかったのに対して、港湾のもつ対応能力の柔軟性によってその比率を除

々に変えてゆき、昭和34年を境として逆転してゆくが、その柔軟性は舩によって支えられていたといえることができる。

敗戦後、東京港の主要港湾施設は進駐軍によって接収され、港湾としての機能を半ば失っており、接収が解除されるのは20年代の後半以降34年までを要しており、港湾整備が本格的に開始されるのも31年の東京港港湾計画以降のことであり、その間は東京港の物流機能は舩に大きく依存せざるを得なかったのである。

昭和30年代に始まるわが国の高度経済成長は、エネルギーの石炭から石油への転換と重化学工業化によって進められてきたが、これに対応する交通政策は、これら重化学工業の原材料の国外からの搬入と製品の輸出とを担う外航海運の保護助成、大型タンカー、大型バルカー、高速コンテナ船の整備であり、国内交通におけるモータリゼーションの推進であった。港湾政策の一環として、臨海重化学工業地帯の造成、外貿埠頭の整備拡充、自動車輸送と直結させるための接岸埠頭の拡充強化年でもあった。

表 3 貨物輸送機関別輸送量の推移

	輸 送 実 績 (億・トン・キロ)				
	昭和30年	35	40	45	50
計	818 (100)	1,389 (100)	1,863 (100)	3,506 (100)	3,608 (100)
鉄 道	432 (52.9)	545 (39.2)	573 (30.8)	634 (18.1)	474 (13.1)
自 動 車	95 (11.6)	208 (15.0)	484 (26.0)	1,359 (38.8)	1,297 (35.9)
内 航 海 運	290 (35.5)	636 (45.8)	806 (43.2)	1,512 (43.1)	1,836 (51.0)

注 運輸白書39, 51年版による。

自動車生産産業への手厚い保護と全国的な自動車道路網の整備が進められるなかで、モータリゼーションは着実に進行し、表3に見る通り、昭和30年以降貨物輸送における自動車のシェアをのばしていき、昭和45年には鉄道との地位を逆転させた。

表 4 輸送機関別東京都出入貨物の推移

(単位：千トン)

	昭和36年		昭和37年		昭和38年		昭和39年		昭和40年		昭和41年	
	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%	貨物量	%
出入貨物合計	94,396	100	116,706	100	131,463	100	143,256	100	152,070	100	177,874	100
東京都着	57,799	100	76,358	100	83,753	100	90,444	100	82,260	100	113,486	100
東京都発	36,597	100	40,348	100	47,710	100	52,812	100	69,810	100	64,388	100
自動車出入貨物	42,991	45	66,254	57	79,366	60	89,568	63	99,801	66	122,635	69
東京都着	19,707	34	38,942	51	44,460	53	49,956	55	42,676	52	71,281	63
東京都発	23,284	64	27,312	67	34,906	73	39,612	75	57,125	82	51,354	80
鉄道出入貨物	25,494	27	24,704	21	25,354	19	24,365	17	22,200	15	21,257	12
東京都着	15,268	26	14,625	19	15,231	18	14,335	16	12,973	16	12,208	11
東京都発	10,226	28	10,079	25	10,123	21	10,030	19	9,227	13	9,049	14
内航海運出入貨物	20,317	22	20,350	17	20,683	16	23,103	16	23,186	15	25,960	14
東京都着	17,296	30	17,671	23	18,106	21	20,018	22	19,845	24	22,120	19
東京都発	3,021	8	2,859	7	2,577	5	3,085	6	3,341	5	3,840	6
外航海運出入貨物	5,594	6	5,218	5	6,060	5	6,220	4	6,883	4	8,022	5
東京都着	5,528	10	5,120	7	5,956	8	6,135	7	6,766	8	7,877	7
東京都発	66	0	98	1	104	1	85	0	117	0	145	0

注 1. 東京港史による。

2. 運輸省統計「貨物地域流動調査」より作成。

大都市東京に出入する貨物についてもその例外ではなく、いやむしろもっと顕著な形となって現われている。表4に見るように、昭和36年以降自動車のシェアを急速にのぼして41年には70%近いものになっており、鉄道貨物は僅かに12%に落ちこんでしまった。

東京都内の放射線、環状線の各種自動車道路をはじめ、首都高速及びこれと直結する東名、中央の高速長距離自動車道路、未だ直結はしていないが東北縦貫道路や、自動車ターミナルの整備等によって、都内への自動車輸送のシェアは拡大されていったものといえよう。

東京港は昭和31年東京港港湾計画以降本格的な整備期に入り、36年の第一次東京港改訂港湾計画から51年の第三次改訂計画を経て今日に至っているが、港湾の物流機能としては、晴海、豊州、品川、大井、10号、12号、13号、15号の各地区に、外貿、内貿、物資別専門の各埠頭を建設して、本船の直接接岸可能エリアを拡大し、その直背後に上屋、野積場の荷捌施設及び、倉庫等の保管施設用地を確保して民間企業に建設させ、これら港頭地域と都内とを首都高速道路、100米湾岸道路及び各環状道路によって直結させるというものである。

このように公共投資によって港湾の物流機能を自動車輸送に移行させる方向がとられると同時に、船の活動領域であった東京の河川、運河にも顕著な変化が起きてきた。

江東デルタ地帯の地盤沈下による河川、運河にかかる橋梁の下の狭少化によって船の稼働は極端に制限されるようになり、船の運航採算面からの大型化傾向がこれを一層助長させた。更に、地盤沈下に対する防災の見地から高い護岸が河川、運河筋に建設され、水門がつくられることによって、河川、運河筋の物揚場、野積場、倉庫等の荷役機能は急速に失われていった。そして、これらの諸条件に加えて、地価の高騰や都市再開発等によって化学肥料や平爐メーカーなどの塩水性の事業が河川、運河筋から消えていった。首都高速道路の建設用地として河川、運河が埋め立てられ或いは橋脚が立てられて航行水幅と狭められて機能を失ってもいった。

このような状況変化によって、塩水性の事業場は急速に減少し、昭和40年の

表 5 臨水性事業所運河利用貨物量の動向

(単位：千トン)

	品 目	昭和 47 年度 貨物量				昭和 40 年度 貨物量			
		合 計	入貨物	出貨物	備 考	合 計	入貨物	出貨物	備 考
東京港 取扱貨物量	油	10,786	10,441	345	東京港港勢より内賃	5,914	5,735	179	東京港港勢より
	鉄 鋼	5,784	4,575	1,209	〃	5,524	4,386	1,138	〃
	木 材	4,168	4,134	34	〃	3,753	3,720	33	〃
	その他	23,079	18,840	4,239	〃	16,915	14,204	2,711	〃
	合 計	43,817	37,990	5,827	〃	32,106	28,045	4,061	〃
(フェリー貨物を除く)									
運河、河川利用 取扱貨物量 (全体)	油	10,164	9,734	430	都で調査	5,507	5,352	155	未回答事業所については39年資料 の利用出来るものについては付加
	鉄 鋼	4,329	3,108	1,221		5,402	3,634	1,768	〃
	木 材	3,095	3,095	—		3,078	3,034	44	〃
	その他	7,506	6,817	689		11,833	11,150	683	〃
	合 計	25,094	22,754	2,340		25,820	23,170	2,650	〃
	依存度	57.3%		—	80.4%				
運河、河川利用 取扱貨物量 (アンケート回 答事業所集計)	油	9,702	9,292	410	調査事業所231件 回答 〃 179	4,905	4,750	155	調査事業所572件 回答 〃 292
	鉄 鋼	3,006	2,158	848		4,351	2,866	1,485	
	木 材	423	423	—		445	409	36	
	その他	5,912	5,369	543		9,644	9,098	546	
	合 計	19,043	17,242	1,801		19,345	17,123	2,222	
	アンケート 回答率	77.5%			51.0%				

※ 未回答事業所については、事業所名より事業種類及び貨物種類を推定し、回答事業所より1事業所当りの比率を出して推定し加算した。

※ 昭和40年度貨物量は「大都市における海上輸送と都市内水面の利用状況について」資料より

注 東京都港湾局「東京港運河開発調査報告書」（昭和49年2月）による。

572から47年には231となった。表5に見るように、これらの事業場は事業場数が減少しただけでなく、河川、運河利用の依存度もこの7年間で80%から57%と落ちこんでいる。それでも57%を維持し得ているのは油と木材が多いためでオイルバージや筏によるこれらを除いた艀の対象貨物は鉄鋼とその他のみになり、合せても1,200万トン弱であり、依存度は40%程度しかない。

このように、自動車を念頭においた東京港の物流機能整備と、河川、運河筋の状況変化の相乗効果によって、艀の輸送量は昭和36年の1,139万トンをピークに急速に減少する。

6. 今後の課題

約400年の歴史を有する大都市東京の市民生活を支える物流は、その4分の3にあたる300年の長期間を水運のみに依存し、明治以降の100年間を鉄道に切り換えつつ、水運にかなりの部分を残して来たが、昭和30年代の後半以降の僅か15年間で自動車に殆んど全面的に移行し、はしけによる水運は顧みられなくなって来た。

この三つの輸送機関は科学技術史的にみるならば、その利用エネルギーの自然力→石炭→石油への移行であり、交通輸送力の要素としての安全、確実（規則性）迅速、低廉という見地からすれば当然のことながら長足の進歩を遂げてきたといえる。

だが、わが国のモータリゼーションはエネルギーとしての石油燃料が低廉かつ無制限に供給され得るといふ神話の上に成り立つものであったが、この神話は昭和48年のオイル・ショックによって、もろくもくずれ去ろうとしている。石油資源大国である米国においてさえ、石油を中心とする省エネルギーが最大の国系として取り上げられるに至った今日、殆んど石油資源を持たず全面的に海外に依存するわが国が省エネルギーに無関心でいられる筈はない。

交通における省エネルギーは、国内輸送に関しては、航空、鉄道、自動車、海運の輸送機関別の単位石油エネルギーの輸送効率の比較ということから始められようとしている。そして、それは自動車の場合には、自動車道路の建設、

交通事故防止対策、排気ガス対策等の社会費用をも加味して比較されねばなるまい。鉄道からSLが完全に姿を消して電化された今日、発電も水力から石油に切り換えられた現実をふまえて、鉄道についても発電、送電、変電及び軌道の建設、維持費を含めたトータルな効率が比較されよう。

江戸100万市民の消費物資をこの石炭も1トンの石油も消費することなく、自然力のみをエネルギー源として輸送していた河川舟運、帆走内航海運があらためて一つの教訓として見直されることはないであろうか。河川の水流、海洋の海流、そこを吹く風力、河川の干満の潮汐流、いずれも地球の存在する限り無限のエネルギーであることを知っていたと見てよい。

物流が商流を支える形で存在しており、今日の商流が要求する輸送力の質、すなわち迅速性、安全性、規則性（確実）、低廉性が当時とは較ぶべくもなく高度化している現実をみると、港湾貨物に要求される物流機能においても自動車輸送にその適性を見出している現状を必ずしも否定するものではないが、そのための港湾施設として接岸施設、直背後の荷捌、保管施設、自動車道路等の現在整備中のものに加えて、一層の効率化を図るためには車庫、駐車場、運転労働者用居住施設等の社会投資の追加を忘れてはなるまい。

広大な陸地面積をもち、内陸部に都市を発達させ、都市間を結ぶ交通機関が鉄道以外にないという地理的条件下での米国で発達した自動車輸送が、そのままわが国に導入され極く短期間のうちにシェアを拡大していった。だがわが国は南北に細長く東西に狭い四方を海で囲まれた本州と3つの島とからなっており、主要都市はその海岸線に沿って河口部に発達しており、地理的条件が米国とは大きく異なる。

これら都市間を結ぶ輸送機関が海運、鉄道、自動車の三つ併存の形をとっているが、この機関別エネルギー当り輸送率の研究結果をまたねばならないとしても、内航海運と港湾の見直しは必然的と思われる。そして、港湾の物流機能が自動車依存のままではよいのかをもあらためて問い直さねばなるまい。

参考文献

1. 東京都刊『東京港史』Ⅰ Ⅱ
2. 北見俊郎・奥村武正『都市と臨海部開発』
3. 東京港港湾計画書 51年3月
4. 東京港港勢 昭和36年～50年
5. 港湾協会『東京港荷役調査』「水上小運送調査資料その二」 昭和5年
6. 東京都港湾局『東京港運河開発調査報告書』 昭和49年2月
7. 運輸省編『大都市の貨物輸送』
8. 馬場白之助『明治百年東京はしけ物語』
9. 富永祐治『交通における資本主義の発展』
10. 今野修平『都市港湾論序説』「昭和40年代の都市化と港湾の動向」
11. 宮沢美智雄『江戸における大都市問題』（「人と国」1977—1）

産業都市と港湾

田中文信
(市邨学園短期大学)

目次

1. 都市問題と港湾との関係の重要性
2. 個別産業の立地(1)原料誘因と港湾
3. 個別産業の立地(2)運送費指向と港湾
4. 集積と港湾都市の初期形成
5. コンビナートの組成と産業都市の形成
6. 港湾産業都市の完成

1. 都市問題と港湾との関係の重要性

(1) はじめに

都市と港湾との間の相互依存関係の検討は、一般経済学上はもちろんのこと、港湾経済学上、極めて重要な課題であると認められる。すなわち、ほとんどの大都市は大港湾の建設によって今日の隆興を得たのであり、そして大港湾の建設は、早晩、大都市の形成を惹起せずにはおかないだろう。そこにいかなる経済学的因果関係があるかを見極めめることは、極めて興味ある事柄であると思われる。

本問題に関する理論的研究は、過去において港湾経済の一般的研究と同様に微々たる存在にしか過ぎなかつたのであつたが、ここ数年間とみに殷盛を極めて、好著・良編が相次いで刊行されつつあるのを見るのである。まことに喜ばしい現象といわなければならない。なかんづく北見俊郎教授と奥村武正氏との共編になる「都市と臨海部開発」(成山堂刊)は最近での快著であり且つ学界の一大収穫であると思われる。本書は「転換期に立つ臨海部開発について、東京湾埋立地の開発問題を通じて、その社会的役割、開発手法、財政問題、市民生活とのかかわり等の問題点を分析し解決の糸口を求める……」(圏点は筆者

のもの) ことにある。まことに貴重な存在であるといわなければならない。

(2) 経済学的考察

前述した通り、北見・奥村両氏の前著は、社会的考察、市民生活等をも含めている広範の領域にわたって論述の巨歩を進められている。しかし本稿は筆者1人の執筆にかかるので、考察の範囲を可なり減縮しなければならない。この理由から本稿は専ら経済学の領域から都市問題と港湾との関係の研究に限定せざるを得ないのである。

このように考察を進めるにしても、なお研究の側面も多く、また方法論も多岐であるだろうと思われる。ここでは港湾問題のみならず産業都市の成因および発展との因果関係の論述を含めることが不可避的に必要であるので、甚だ独断的ではあるが、産業立地ないし工業立地論を研究の手段として援用したいと思う。

(3) 産業ないし工業立地論発達の概説

いわゆる産業立地論は、古くチューネン (Johan Heinrich von Thünen) の孤立国 (der isolierte Staat) にさかのぼることができるが、それを工業立地論に圧縮すれば、その発達は極めて新しい事象であるといえよう。

周知の通り、近代的工業立地論の創始者はドイツのアルフレート・ウェーバー (1868—1958) である。彼は1909年「工業立地について・第1部立地の純粹理論」(Über den Standort der Industrien, I. Teil; reine Theorie des Standorts, Tübingen, 1909) を出版した。最高の古典的名著である。しかしその後立地論の中心がアメリカ合衆国に移動し、近時、特に第2次大戦後、そこに多数の有名な立地論学者の輩出をみた。学者としてはフーヴァー (Edgar M. Hoover) (主著「経済活動の立地」The Location of Economic Activity, 1948), グリーンハット (Melvin L. Greenhut) (主著「工場立地」(Plant Location in Theory and in Practice, 1956), アイサード (Walter Isard) (主著「立地と空間経済」(Location and Space-Economy, 1956) 等が有名である。しかし第2次大戦中にドイツで発行されたレッシュが改訂した「経済の空間的組織」(Aie räumliche Ordnung der Wirtschaft) と題する名著を

見逃がしてはならない。

本稿は、これら名著・良編の所説を参照しつつ「産業都市と港湾」との関連々係理論を探究することとしよう。

2. 個別生産の立地 (1)原料誘因と港湾

(1) 工業立地概説

産業都市ないし工業都市の生成のオリジンは、まずそこに個別生産にしても、巨大企業が生成しおよび発展することである。工業立地論を簡明に論述することは容易ではないが、立地の決定は原料産地と消費地との牽引力 (force of attraction, Anziehungskraft) の争いの問題と見ることができよう。つきつめていえば工業は「総輸送コスト」(total transfer-cost) の極小な地点に立地するものなのである。フーヴァーはそれについて「それはたとえば水上輸送や鉄道のような通常2つの異なった輸送機関が出合う中間地点において、総輸送費を最小にする。……積換地点に生産工程を立地させると、総輸送費が最小になることは明らかである。」(Hoover, op. cit., p. p 39, 40.) とする。その地点がわれわれの最大関心のまとはる港湾ないしその隣接地域なのであることは明らかであろう。これをウェーバーの所説によって論証しよう。

(2) 工業に対する原料供給地

ウェーバーに従えば、立地因子を(1)一般的局地立地因子と(2)特殊立地因子とに分けられる。(2)については後述するところにゆずり、ここでは(1)の解明を進める。

さて、ウェーバーは一般的局地立地因子として(1)原料価格、(2)労働費および(3)運賃の3者の最小地点をあげているのであるが、本稿においてはそれらのうち、港湾付近に産業、典型的には工業立地を促進する機能をたずね、やがてそこ近代産業都市を勃興せしめるメカニズムを探ろうと思う。

(3) 港湾は原料供給地である

工業用原料の取得事情は、その国に賦存する資源の多寡種類および価格のいかんによって異なるであろう。

ある国が賦存する資源にかなりめぐまれている場合に、その資源の原産地、その製品の消費地ないし、その中間地点のうち何れを工業立地に選定すべきかは、立地理論上、それに用いる原料が普遍原料 (Ubiquität)、局地原料、純粋原料 (Reinmaterial) および重量減損原料 (Gewichtverlustmaterial) の何れであるかによって異なるし、また数種の原料を併せ用いる場合はさらに極めて複雑な理論的考察を要するであろう。この問題の解明については一般産業ないし工業立地論の文献を参照すれば直ちに理解されよう。

ここで特に問題となるのは、例えばわが国のごとく原材料の賦存に甚だめぐまれないが、国内工業が多種多様の大量原料を需要する場合である。この場合に原材料は港湾を経て輸入する以外に方法がない。しかるに陸地続きの大陸諸国においては事情が異なり、そこにある工業は所要原料をおおむね国境を接する陸続きの外国に存在せざるを得ない。例えば、保護産業に関連してではあるが、フーヴァー (Hoover) は「新たな産業が従来は未加工の形で輸出されていた国内原料に対して輸出制限を課することによって育成された場合も境界諸地点での保護産業の立地が適当である。」(Hoover. op. cit., p. 224.) とする。輸出入国の例が逆ではあるが、趣旨において国境の場合と港湾の場合となんら異なるところはない。上述の場合に、或る国がどうしても海外に賦存するものもろの大富源に依存しなければならないということは、いうまでもなく、船舶によって輸入し、したがって自国の港湾に荷揚げせざることを意味する。

このように原料最小国から見れば、自国港湾は、まさしく原料供給地点そのものなのである。立地論上、いわゆる原料指向的考察はここ (港湾) にはじまると見てよいであろう。

(4) 港湾地域における工業立地問題

前項で述べたように富源過小国にとっては港湾は原材料の供給地である。本項においてはそれが工業立地といかなる関係に立つかを考察しなければならない。

前述の工業原料の種類のうち、「重量減損原料」——たとえば鉱石、燃料——を多量に要する——工業は港湾地域に立地する場合に最も経費を節減すること

ができることはすこぶる明白である。同様のことは純粹原料——生産工程で重量を失わず、その重量が製品の重量の中にそのまま再現する原料——を用いる工業においてもおよそ同様のことがいい得ると思われる。しかしこの議論は、その製品の需要地が近隣地あればあるほど有利である。

なおこの議論は次節の運送費指向にも密接な関係があるので、そこで再論を試みるであろう。

(5) 原料供給港湾地帯における産業都市創設の萌芽

いまある港湾の輸入原料が仮に重量減損原料ないし純粹原料に限られるとしても、そこに鉱業（石油産業を含む）等の立地を見るであろうことは明らかである。企業の立地は周知の通り量的および質的に労働者を要するので、年々歳々そこへの定住者数を増加するはずである。企業は人を呼び、人は企業を呼ぶ現象すなわちそこに将来形成するであろう都市のほう芽が見いだされるのである。

3. 個別生産立地 (2)運送費指向と港湾

(1) 運送費の極小点

前述の如く、産業ないし工業の最適立地はそれに要する総費用が最も低廉な地でなければならない。ウェーバーが主張する一般的立地因子のうち、前に述べた原料価格について重要なのは運送費指向（transport cost orientation, Transportkostenorientierung）である。

原料（原材料並びに燃料）を立地点まで運び、さらにその製品を消費地まで運ぶに要す運送費が今われわれの問題とする運送費なのである。立地がもし運送費の観点からのみ決定されるとするならば、工業立地はこの運送費を極小にするような地点でなければならない。しからばこの運送費の極小点はどのような点であるか。

運送費を決定する基礎的な要素は、運ばれるべき重量と距離——その相乗積であるトン・キロメートル——の比較において最小でなければならない。

もっとも現実の貨物運輸においては、例えば鉄道運輸に見るが如く、単にト

ン・キロメートルの比較によってのみ求めることができない。その理由はほかでもない(1)貨物等級制度と(2)特定賃率との存在である。

(1)の貨物等級 (Classification) も重量主義、価格主義ないし折中主義があってその理解なくして具体的な運賃を算出することはほとんど不可能であると共に、外国鉄道においては広く特定賃率ないし特約運賃が行われ、運賃の専門家に非ざる限り、具体的妥当な運賃を算出することは難事の中の難事である。いまは便宜のためにその問題の詳解を避けて直ちにウェーバーのいうトン・キロでの比較に移ろう。

工業立地は、ここでは、(1)原料獲得とそれを用いて行う生産行程と、(2)その製品を消費地にもたらす、いわば販売行程とに分解して考えなければならない。

(2) 港湾近接地へ搬入される運賃の極小

上に論じたことを港湾近接地を中心として考察を加えて見よう。港湾から荷揚げして、その近接地に立地する企業までの搬入費は極めて小額の運賃ないし輸送諸掛費を要するに止まるに過ぎなく、特別の場合には、それを無視することもあえて不可能ではない。この点から見れば港湾近接地は産業ないし工業の最適立地点であると見なすことができる。

(3) 港湾近接地から搬出される貨物は低廉?

港湾近接地で生産された生産物が需要地(消費地)で最終的に極小の経費となるか否かは、(1)港湾・消費地間のキロ数および(2)生産物の(運輸機関のもつ貨物)等級のいかんによるであろう。

これについていえば、生産物を港湾付近で販売し得る場合は最極小費用に止まるので最も収益がある。しかしそれはそこに大臨海都市がある場合においてのことであって、時期的に言えば余程あとのことであって、現況当初においては消費市場が遠隔の地にあり、従って総輸送費がかさみ、その限りにおいて費用の極小性が次第に失われて行くのである。しかしこの場合、立地の優秀性がそれと並行して失われるか否かは別問題であり、立地論の基本原理に溯って考察を進めなければならない。

この点を根本的に考察すれば、その生産品が前述の重量減損原料によって生産されたものである場合は、その製品（例えば鉄鋼ないし鉄鋼製品）は可なり遠隔な地域の市場にまで販路を拡大する負担能力ができよう（経費の通算制）。また一部の局地原料を混用した場合において、ある程度、それと準ずる機能を演ずるであろう。

しかし港湾ならびにその近隣地帯にはやがて企業の集積、またあわよくばコンビナート化すれば、そこにある程度の需要を喚起するだろう。立地地点（地元）が一部の需要を喚起することは、企業にとって極めて利益が多いことである。（後節参照）

4. 集積と港湾都市の初期形成

(1) 関係企業併存の利益

企業は孤立して存在するよりも、それに関係する他の専門的企業が併存する場合の方が利益が多い。港湾したがってその隣接地は、前述の諸事情によって、概して立地に適するので、既設工業に何等かの企業が併立的に新設されることが多い。ここで工業立地論で有名な集積の問題が台頭してくる。

(2) 集積の概念

集積とは何を指すか、集積 (Localization, Agglomeration) とは複数の関係ある諸企業が並存することであると規定することができよう。立地論でそれを促す要因として集積因子 (factors of agglomeration, Agglomerationsfaktoren) なるものがあげられる。それによれば、その要因は、生産が一定量において一つの場所に集積して行われることにより生ずる生産または販売上の利益、すなわち低廉化であるといえる。

集積因子の作用する階段はこれを2つに分けることができる。1は単なる経営の拡大によって生ずる生産の集積である。いわゆる大経営の利益（節約）については、ここで詳言を必要としないであろう。

2に狭義の集積とは単にこの階段にとどまらず、一局地に多数の経営がならび存在することによる利益に基づくところのものである。それによる利益は前

述の大経営の利益をさらに拡大することに外ならない。これを分説すれば次の通りである。

- (a) 技術的機構の改良——その機能を最善に最廉に利用するために場所を等しくすることが必要である。
- (b) 労働組織の改善
- (c) 経済的全組織へのよりよき適合——前に述べた諸利益の外に、大経営が集積するときは、さらに仕入および販売について節約をなすことができる。すなわち仕入の場合において集積した工業は、その原料につき自己自身の市場を発生せしめ、必要の場合には直ちに所要の品質と分量の原料を仕入れ得る便宜がある。ここにも私経済的および国民経済的節約がある。
- (d) 一般間接費の低減——大経営の利益として一般間接費（ガス・水道・道路施設等）の低減が挙げられるが、さらに工業の社会的中心地においてこれらの施設が技術的発達を遂げ、かつより良く利用され得る場合に集積した経営はこれらの費用を極めて低減にし得る利益をもつ。

(3) 集積と初期産業都市の発達

集積した諸産業ないし工業間に意識的な技術的諸利益が生じ、(1)一面において企業集中ないし合理化による経費の節約が達成されるのみではなく、それとは別に間接企業（運輸、荷造、包装、保管、金融）住宅、学校、商店街の設定を見るであろう。産業が労働力を求めて、人がそこに集する都市の先駆的現象がここで明瞭に認められるであろう。

5. コンビナートの組成と工業都市の形成

(1) 高度経営能率の高揚

集積によって工業の大規模経営が達成されることは前節で説明した通りであるが、さらに複数の企業が一地域で技術的および生産的に結合する場合には、さらに一その経営能率を高揚し、かつ都市を発展せしめることができよう。ここではその典型的な例としてコンビナートを中心として理論的展開を試みよう。

(2) コンビナートとは

コンビナート (combination, Kombination) とは、周知の通り社会的生産の組織形態の一つであり、かつその高度な発展形態であって、技術的・生産的・地域的統一性にもとづき、異種の産業・製造部門を結合することを特徴とする。

コンビナートが前述の集積に比較して、組織的、技術的および法的に結合の様相を異にしていることは明らかである。それも社会主義国のそれと、資本主義国のそれとの間に差異があるが、概言すればコンビナートはその社会的に分化された諸産業部門を一つの組織体——一大企業のもとに再編成しおよび結合する。結合された諸部門は社会的独立性を失い、構成要素に転化し、企業はそれらを包含して総合化する。その総合化は専門化以前のそれとは異なり、専門化を前提とし、より高度な技術的・生産的・地域的統一性にもとづいて強度の結合が行なわれ、社会的生産力の飛躍的發展をもたらすものであることを注目すべきである。

コンビナート成立の基本的条件である技術的關係は3つに大別され、それにもとづいてコンビナートは3つの基本的形態に区分される。1は連続した製造・加工工程の結合にもとづくもので、いわゆる一貫生産の形態をとる場合である。2は主要部門と副次的・補助的部門の關係において結合するもので、屑物の利用にその典型をみる。3は原料の総合的利用にもとづくもので、多数の製品の製造行程が結合される。これら3形態はまた、順次にコンビナートの発展段階を示すものでもある。第3の場合が最も典型的なコンビナートであるといふことができよう。

コンビナートを構成する諸部門間の素材の需要關係は量的に緊密であるため、各部門の生産量がおのおの一定のバランスを保つことによって最も生産性を発揮するであろう。また生産の連続性を保つため、諸部門は地域的に近接して存在しなければならず、そこにベルト・コンベアやパイプによる諸部門の結合が發展する。

このような技術的・生産的・地域的統一性のゆえに、コンビナートは原料の

節約と労働生産性の向上、原料の総合的利用による多数の製品の連産性と生産工程の連続性を可能にし、極めて有利となる。

(3) コンビナートを中心とする工業都市の形成

港湾を中心とした一般工業立地の容易化および企業集積の可能性を肯定した以上、われわれがコンビナートの立地可能性をここで強調することは当然である。特にここでは港湾に接続する土地が、少なくとも旧市街地よりも広大であること、および埋立等によって新たに立地適地を添加することが大いに可能であることを注意したい。

この段階にまで進むと多数の労働者と、コンビナートそれ自体とは直接に関係ないにしても労働者の日常の衣食住と関連する各種企業なかんづく商業その他の従業員も多数集してくる。企業は人を呼び、人はますます企業を大規模化すること（大都市の形成）は、最も典型的に港湾およびその近接地にコンビナートを中心として発展せしめることを合理的とするのである。すなわち都市形成の見地からすれば、コンビナートは集積の場合よりも急速かつ高度に、都市を拡大しかつ発展するものと認められる。

6. 港湾都市の完成

(1) 都市の経済的構造

われわれは、港湾およびその近接地帯を中心とする産業ないし工業立地論的研究に熱中して、それに関連する都市の生成・発展を十分に説明しなかった。ここでは産業都市の重要性を改めてみ、進んで港湾を中心とする都市のあるべき姿を通覧して見たいと思う。

(2) 産業都市の重要性

都市を社会的経済的に規定すれば、都市とは比較的狭い地域に巨大な人口が集中しつつあって、そこに集約的に経済活動が活発に行なわれ、かつ地域構造が激変しつつある地域であると規定することができるであろう。

現代大都市の歴史的成因は、種々の点からこれを分類することができよう。しかし観光都市その他の消費都市が逐年衰微の傾向をたどる——小くとも発展

が阻止されつつある——に反して、いわゆる産業都市が巨大な発展を致しつつある事実は、良きにせよ、悪しきにせよ、これを認めなければならない。これは原則的に人口が産業を呼び、産業が労働力を求めて相互依存的に——厳密に言えば工業の発展は人口の増加よりも高い——発展率を示す結果にほかならない。

産業都市のうちでも最も発展力の旺盛なそれは臨海都市、特に臨海工業都市であるだろう。われわれはその典型を川崎、尼崎等に見出すことができる。周知の通り川崎は明治の初期には一閑小漁村に過ぎなかったものが、今や超大工業港都市に発展してきたのである。その後、港湾の便益を得て発展を見た港湾諸都市は枚挙にいとまがないが、特に最近の総合開発ブームに便乗して幾多の港湾の開さくを見、地方発展と都市の形成に寄与しつつある。

なお大都市の造成は、それ自体、生産品を需要し従って消費地を造出しつつあり、既設企業の立地条件をますます有利にする。この点に関する理論的研究については、グリーンハット著前掲第2章を通覧せられたい。

(3) 港湾の整備および拡充

大港湾を造成すべきか、はたまた群小港湾を多数造成すべきかは、いま改めて検討を要する問題であろう。しかしその結論の何れたるかを問わず、港湾計画は100年の大計を目途として大スケールのものでなければならない。その理由はほかでもない。①港湾ないし港湾都市の発展は、幾何級数的とまでは行かざとも発展のテンポが極めて急速であること、したがって将来そこに立地を希望する企業者が多いこと、そしてあわよくば集積の利益より以上に国民経済ないし社会に好影響をもたらすところのコンビナート造成の必要があるからである。

それと同時に部分的に開さくするにしても、大型船舶を入港せしめ得るよう通路ないし関係箇所の水深を深め、バース、積卸機械、倉庫、連絡輸送設備、通路等を整備しなければなるまい。すなわち港湾の質に重点をおき、時代の進展に即応できる効率的な港湾施設を整備しなければならない。港湾およびその近接地域の利用計画に関してはすぐあとで触れるが、公害防止が顕著に強調さ

れる昨今、環境改善を積極的にすすめて公害を極力防止すると共に港湾周辺一帯を緑化するなどとして、むしろ地域住民に親しまれる港づくりを敢行しなければならぬ。

(4) 都市計画と港湾施設との関係

狭い臨港地域を①港湾地区、②工業地区ないしビジネス・センターおよび③住宅地域に三分する古い都市計画の理論はすでに終わった。

前述のように港湾地域は広大なスケールのもとで広範に残存すべきであり、その一部は緑化さえすべきである。②の工業立地については重化学工業が容易に公害を発生せしめるが故に、誘致する工業を極力厳選すると共に住宅地域と相当の距離間隔を保有せしめて地域住民の健康保持に十分の注意を払うべきである。それは福祉および厚生の上を望む必然の結果なのである。

③の住宅地域は、地域住民の健康を希う意味からしても、臨海都市地内に設定することは避けるべきであろう。というのは、高速・大量の運輸機関が発達している昨今、いわゆるベット・タウンをやや遠隔な地に設定しても、工業生産能率はもちろん、港湾作業能率にもほとんど影響を及ぼさないであろう。

要するに産業都市と港湾との関係は輸出依存の工業国の経済的縮図である。この小論ではその一端しか論じられなかったが、より広くかつ深遠な研究により、従来見落してきた事象の多くを観察することができよう。

大都市の港湾と廃棄物の埋立処分

小林 良久

(東京都港湾局)

目 次

1. ま え が き
2. 大都市の港湾区域内における廃棄物埋立処分の現状
3. アメリカの廃棄物対策と終末処分の概要
4. 廃棄物埋立処分の課題に関する二・三の考察
5. む す び

1. ま え が き

大都市の港湾では昭和30年代の半から港湾施設を含む多目的な埋立地の造成がおこなわれているが、最近はそれに加えて大規模な廃棄物の埋立処分がおこなわれるようになった。従来、港湾区域内で発生する固形廃棄物（浚渫土砂・小量の産業廃棄物）は有効に埋立材料として利用するか或は既存の処理システムにのせてきたのであるが、経済成長に伴った生活系廃棄物の大量排出、水域環境の維持回復対策にもとづく浚渫汚泥（ヘドロ）や都市施設から発生するスラジ等々の大量に上る発生で古来のような *Temporizing policy* ではその終末処分に大きな支障を来すようになったことがその原因である。しかし、にわかに脚光を浴びた施策であるため、埋立処分場に関して根本的に法制・行政・経済・技術等の諸点について解明を必要とする課題が小くない。この小論は港湾区域に設けられる埋立処分場について現状の概要を紹介し、主として経済的な視点に立って、問題点とその解明の方向を提起するものである。

2. 大都市の港湾区域内における廃棄物埋立処分の現状

(1) 従来の事例

後に述べるとおり、廃棄物を最終的に埋立処分するための施設の建設と管理

が港湾管理者の業務となったのは港湾法が改正された昭和48年である。それ以前は東京港等一部の港湾で埋立事業の範囲内で埋立処分をおこなって来た以外はとり立てる程の事例はなかった。排出量が少なかったこと、土砂の類は有効利用の形がとれたこと、一般の都市では終末処分地を内陸部に求めたこと等がその理由と言える。

(2) 最近の動き

港湾法が改正されて以降、廃棄物埋立処分場護岸の建設には国の補助金(2.5/10)が港湾管理者に交付されることとなったが、全国的にみると補助対象工事費の推移は(表1)のように非常な伸びを示している。

表 1

昭 48	昭 49	昭 50	昭 51	昭 52
約 100億円	約 100億円	約 145億円	約 230億円	約 300億円

(注) (表2) 同 p.21

この他に当該地方公共団体の単独費が注ぎ込まれていることを思えばその金額は尠大なものであることに気づく。現在対象となっている港湾は東京・川崎・横浜・清水・大阪・北九州・尼崎・西宮・芦屋の各港でその概要は表2のとおりである。

表 2

港 名	容 量	面 積	外周護岸 延長	水 深	護 岸 構 造 型 式
	m ³	ha	m	m	
東 京	4,745	199	5,672	- 8	二重連続鋼管矢板式
川 崎	1,508	93	2,878	-12	自立鋼管矢板式 セル式
横 浜	1,252	63	1,989	-25	鋼管セル式 ケーソン式
清 水	260	26	1,449	-13.5	ケーソン式
大 阪	7,900	580	13,782	-8~9	セルラー式 連続鋼管矢板式
北 九 州	2,611	260	5,202	- 9	ケーソン式
尼崎・西宮 芦屋	508	36	1,910	-10	ケーソン式 ブロック捨石式

(注) 須田燕稿「港湾における廃棄物行政について」日本港湾協会「港湾」1977.
Vol. 54 p. 22

大阪はすでに一部に廃棄物の投棄が始まっているが、東京等はこれから使用される。これら処分場は都市によって対象とする廃棄物が幾分異なるが、大体多目的に活用される。またここに掲げたものは補助対象として建設事業化されているもののみであるが、次に述べるとおり東京ではこれよりも遙かに大きい処分場が計画され、一部は以前より使用に入っている。

(3) 法的根拠の概要

公有水面埋立法による埋立免許権を取得することから埋立処分地造成が始まるが、港湾利用にそごを来さないため等の理由から港湾法にもとづく全体の計画との調整が計られることは言うまでもない。護岸の建設は港湾法によって主要部分が国庫補助の対象とされる。そして廃棄物処分は廃棄物の処理および清掃に関する法律、および海洋汚染防止法と関係政令等を適用して実施される。

この現行法体系では排出された廃棄物が法にしたがって適切に処理処分されなければならないことと、その責任の所在が主としてうたわれているけれども、別項のアメリカの国内法にみられるような、資源回収、減量、費用節減等の取扱い方にはふれられていない。

(4) 東京港内廃棄物埋立処分の変遷

法改正後、東京港で昭和60年までの埋立処分に対応する計画でとり上げた処分場の面積は約800haでありこれは他港に比してかなり大きい面積である。ここで少し詳しく東京港の実情にふれてみたい。東京では江戸時代からゴミを海面に埋立処分する方法がとられて来た史実がある。幕府公認の永代浦がその嚆矢とされているがその後砂町の方面、越中島地区等葦の生えた湿地が次々に利用されたらしい。明治から大正期は計画された埋立地の一部にゴミ投棄がおこなわれたが、ゴミによる埋立地として計画されたのは現在の潮見町(8号地)が最初である。昭和2年から約35年間にわたり36haが埋立てられている。その後夢ノ島(14号地)46ha、15号地71haに続いて昭和48年末から現在まで、港の中央にある防波堤の内側106haが利用されていて、合計4,200万t余のゴミが処分された。この量は大部分が一般廃棄物で、しかも殆んどが焼却等の処理がなされていない、いわゆる生ゴミである。

しかも、かつては現在の環境基準の考え方からみると、遙かに雑な処分をした。害虫の発生、汚水の侵出、ガスの問題等きわめて悪名高い時代が続いたのである。その次に中央の防波堤外側と羽田空港沖の約800haの処分地設定となるが、ここではかつてのようなルーズな埋立処分は許されないため、いろいろな工夫をこらした施設の建設がおこなわれている。例えば中央防波堤外側では、安全および環境保全を考慮した結果、水深大・軟弱地盤の悪条件も重なって護岸の建設費は1,000万円/mに達している。現在工事にかかっている314haについての全工事費は、

外周護岸10,121m, 中仕切7,800m, 橋梁3, 連絡沈埋トンネル
1,770m, その他公害防除施設

で約2,600億、即ち約9万円/m²弱であり、直接処分場のみでも5万円/m²余に達する。

全般に大都市では共通のことであるが、東京を例にとるならば、このような莫大な建設費をかけてもそこに処分地を求めざるをえない実情からこのような姿がとられていると言える。遠隔の他の公共団体の行政区域の内陸部に処分地を求めることはできないからである。この負担が後に述べるような効率・公正の立場に合致しているかどうかは全システムの問題として研究する必要があるが、現実はそのような意味の内部的整合は計られるに至っていないのが実情であると言えよう。

3. アメリカの廃棄物対策と終末処分の概要

(1) 対策の方針

国内事情については主として多目的に使用される埋立処分地の現状を簡単に紹介したが、法制の概要で述べたとおり、日本では廃棄物を処理する方法責務の規定はあるけれども資源としてとらえる見方はこの中にはない。アメリカでは固形廃棄物は Residential・Commercial・Industrial の3種に分類されて取扱われることとなっている。このうち家庭系と商業系については州政府・市町村がその処理システムのあり方について活潑な調査研究をおこなって廃棄物の

資源化に努力しており、日本とは対称的である。これは最終処分地の払底・最終処分費とエネルギー資源の価格の高騰がその背景であって、廃棄物からの貴重資源・エネルギーの回収技術の開発がうまく奨励されている。

法律上も1965年の根拠法は The Solid Waste Disposal Act であったが1970年には The Resource Recovery Act に改められていることをみてもこのことが分る。

このような動きをうけて1973年に EPA (Environmental Protect Agency) では物資別家庭系商業系・廃棄物の発生と資源回収量を次のように発表している⁽¹⁾。

全発生量 - 回収量 = 処分量
1億4,400万t 940万t(6.5%) 1億3,480万t

処分量の主要内訳 紙33% ガラス10% 食品17% 金属9%他

(2) 資源回収システムの実例

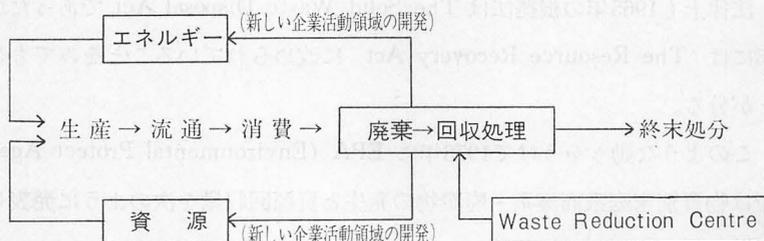
EPAの報告⁽²⁾によれば国内50市町村を調査した結果では25施設が稼働ないし工事中であり、25施設が計画或は設計中であるとされている程、この問題に関する熱意は非常に高い。一方EPAでは Demonstration Project で San Diego・Delaware・Baltimore・St-Louis・Franklin 等の都市にプラントを設けいろいろな問題点を指摘し研究中であり⁽³⁾、それぞれ維持経費が高いとか灰が多すぎる等を指摘している。

これら諸都市の中で基本的な考え方・具体的な方法について特に興味をひくのは New Orleans 例⁽⁴⁾である。

ここでは1970年に 650t/日の資源回収設備をつくった。この量は市収集量の $\frac{1}{2}$ に当る。当市の老朽焼却炉は14ドル/tの経費を要するのに対してこの新しい施設は10.95ドル/tで運営され破碎選別をおこない、その能力は鉄1,200t/月・ガラス1,200t/月・アルミニウム94t/月といわれている。

特色があるのはこの市事業に対して私企業が協力していることで、軽金属・金属・アルミニウム・ガラスはそれぞれ地元の金属会社・ガラス会社に送られて再生利用されるシステムとなっている。また基本的な事柄については NCRR

(National Centre of Resource Recovery) が参画するので3者協力の体制である。このようなやり方について New Orleans 商工会議所は次のチャートに示される見解をとっている。



つまり回収処理を通じて廃棄物のエネルギーや資源をとり出して又再生産にまわすことで企業としては新たな仕事が開発されることになり且最終的な処分量を減じて費用節減ができるので、市傘下の企業は大いにこの事業の開発に参加すべきであるというのである。このように廃棄物を Secondary Materials とみる考え方、市行政が民間企業と相互関係にあることを誇る国民性に教えられるところが多い。

(3) 埋立処分技術

このようにみると、日本でも当然廃棄物処理の今後の方向は資源化にあると言えるが当分は焼却・埋立処分が続くであろう。埋立処分については作業中周囲へ悪影響を与えないことや処分後の土地の質をよくすることのために技術手段を開発する必要があるが、このためにアメリカ・イギリス・スウェーデン・西独等では破砕埋立がおこなわれている⁽⁵⁾。固形廃棄物のうち特に可燃物は微小片に破砕されることによって主として腐敗分解が好氣的に促進される他、いくつかの好ましい効果があるので普及される方向にあると考えられる。この手段は周囲に環境上の悪影響を余り与えない点で処分地の確保の道を開く一つの有力な手懸りであると言えるが、海外の埋立処分地は日本のように海域（水域）ではなくて殆んど低湿地を選んでいる実情から考えると、採否についてはなお研究の必要があろう。

- 注 (1) U.S. E.P.A., Third Report Resource Recovery and Waste Reduction
(Washington D.C.; Government printing office 1975)
- (2) 同 7th Report 1976 p.58~61
- (3) 同 7th Report 1976 p.10
- (4) Recovery I; A Progress Report (Waste Age, may 1977)
- (5) 大島文彦稿「生活系廃棄物の処理」土木学会誌 1947 Vol.59 p.17

4. 廃棄物埋立処分の課題に関する二・三の考察

(1) 課題の提起

港湾は背後の都市とその周辺に対して消費的な物資・エネルギー材料・工業原材料・建設資材その他地域の活動に必要な諸物資を海上運送を通じて受入れると同時に生産される製品を出貨する機能をもつことは言うまでもない。勿論港湾（海運）以外の手段即ち鉄道・自動車・航空機による入出貨もあるが、これらの輸送手段によって入出する貨物が地域（都市）活動の源泉となるわけであるから、その活動の結果として排出される固形廃棄物は港湾と無関係なものではない。簡単に分類すると

住民生活→一般廃棄物・都市施設廃棄物・河川運河浚渫土砂等

産業活動→産業廃棄物・以下同

施設の建設→瓦礫コンクリート塊・建設残土・浚渫土砂等

のようになる。これが港湾貨物とどのような相関々係にあるのかの数値はなかなか掴み難いけれども、港湾の発展と廃棄物の発生は明らかに相関する。例えばエネルギー源としての石油類の輸移入増によって都市内の固形燃料の使用が極度に減少する結果、一般廃棄物・建築廃材等の自己処理、地域内処理（焼却・燃料）を不可能にして廃棄物の激増をもたらす結果につながる等である。したがって港湾区域の一部がこれらのための最終処分地として利用されるのは一種のサイクル過程の一環として位置づけることもできる。ここに港湾経済論の一部として埋立処分問題をとり上げる有意性を認めるものであるが、経済理論的な視点にたった場合にどのような課題に整理することができるかについて二・三の考察を試みたい。

(2) 経済的効率と負担の公正について (埋立処分の内部問題)

① 埋立処分の対象は多岐にわたる。つまり住民の生活に直接関するもの・産業活動から排出されるものおよび都市の必要施設を建設するために生ずるものがこれである。これら廃棄物の処理処分はそれぞれ法的に決められる方法に従って取扱われるが、その終末処分方法として海域の埋立を採用する場合は、廃棄物個々に対応する処分場を設けることができるときは各系列の中の一環としてとらえればよいが、多くは一つの包括事業の形となる。

② このように多くの内容を含む包括的な埋立処分地が計画されることによってえられる総合的な便益を測定することはむづかしいし費用便益比率も求め難い。一般に便益は代替案との比較で測定されるが、必要な廃棄物終末処分地を代替的に仮定して比較しても意味がない。また、埋立処分をおこなわない仮定をたてて比較することも同様である。そこで、各廃棄物の処理システムに計上されるコストを最小にすることを目的関数と考える場合は、過程で生ずる副次的効用をできるだけ大きくして全システムに必要な内部コスト (直接経費) と外部コスト (外部に与える負要因の排除費用) の合計から差引いて、残りを最小とするように考えればよい。

つまり $C'_{\min} = C_{\min} - B_{\max}$ で表わされ各内容は

C' : 処理コスト

C : 建設コスト, 処分コスト, 環境対策コスト

B : あと地の利用価値 (副次的効用)

を意味することとなるが、 C_{\min} を実現すると共に B_{\max} のために埋立処分の際には廃棄物に対して前処理を施して減量・無害化・埋立材料化する努力が必要となる。アメリカの資源・エネルギー回収方針はまさにこの副次的効用を大きくとり上げた考え方と言える。また、埋立処分に当っては対象物の組合せをよく配慮することによって B_{\max} の実現を計ることができる。

④ 負担の公正は PPP (Polluter Pays Principle) の原則が適用される。処分費は各廃棄物処理の事業に計上されるので、環境対策費を含む建設費の負担をどうアロケートするかの議論になるが、その場合 $C' = C - B$ の C' がアロ

ケートの対象である。 B_{\max} が好ましいことは言うまでもないので、あと地の利用価値をできるだけ高めるような対象物はその負担を小さくしてよいこととなる。

つまり多くの対象物を考える埋立処分地の場合、 B_{\max} への寄与率を $i_1, i_2 \dots \dots i_n$ とすれば第 n 種の費用負担は次のように示される。

$$\frac{C' \sum_{n=1}^n I_n \cdot i_n}{B I_n \cdot i_n}$$

ここに I_n は当該対象物の総量である。このように考えると建設残土のように寄与率が高いものは処分場資本費に対する単位当たり負担額は小さくてよく、或は未処理の一般廃棄物（生ゴミ）とか下水スラジはその負担が大きくなければならない。寄与率については技術的な要素として力学的性質・土壌化の年数・環境対策への影響性等を基準に勘案して概数を整数値で評価することができると思う。因みに埋社造成について、ニーズ→計画→造成→開発利用の目的設定がはっきりしたものは、埋立材料は良質のもののみを使用することとなるので $B \geq C$ の関係から例えば建設残土の持込みに対してむしろ事業者側が対価を支払うこととなるわけである。

(3) 埋立処分地計画についての Trade off 関係（埋立処分地確保の外部問題）

① 大都市地先の港湾区域に埋立処分地を求める場合は一般に土地利用目的をもつ埋立地の造成計画と組合せて地点・面積等をきめることとなる。したがって埋立地造成に包括された Trade off 関係を整理した上で、どの程度の範囲が処分地として考えられるかのいわゆる Feasibility Study が必要である。埋立地の造成は環境問題等への影響が大きいとされてから特に内湾では限度説が言われるようになったのであるが、実際にはなかなか定量（限界）の線引きの方法がない。現在とられているのは、必要に応じた計画に対して環境その他からの有意な悪影響の有無をチェックすることでその妥当性を検算しているにすぎない。もしその手法として Trade off 関係が同一単位で評価できるならば限界便益曲線と限界費用曲線の交点以内に埋立の計画量の領域をおいて、限度的

には交点までの範囲の計画をとることによって、トータルとしての便益極大を求めることもできる筈である。但、このことは実際には限界曲線によるよりも埋立地の需要曲線（便益度曲線）と平均生産費曲線（費用度曲線）によって算出の方が理解し易い。

② Trade off 関係モデルの理論は経済的評価方法をどうするか（経済的評価原理の検討）

評価対象を何にするか（評価指標体系の検討）

関数を作成するために基礎モデルとして何を利用するか（モデルの操作性の検討）

によって構成される⁽¹⁾。この他に関数として表示できないものをどう扱うかの問題がある。これらについて以下概説を試みる。

多目的な埋立地を住民・企業・行政等のニーズによって決められる公共財としてとらえると、その利用上の組合せは次のようになる。

- A 港湾施設用地：コンテナ、フェリー、雑貨、鉄鋼、セメント、砂利砂、木材等
- B 企業施設用地：流通業、工場、倉庫等
- C 市民施設用地：公共施設、公園、住宅、清掃工場、下水処理工場等
- D 都市構造施設用地：大規模道路、鉄道等
- E 廃棄物処理場：埋立処分地

このうちA、B、Cは財つまり埋立地の供給量の増加にしたがって明らかに限界便益曲線は下向する性質を有し、したがって関数は

$$y = x - \alpha x^\beta \quad \text{ただし } y: \text{便益度} \quad x: \text{供給量} \quad \alpha, \beta: \text{常数}$$

の形を示すが、D、Eは必ずしも限界便益をとらえない。特に廃棄物埋立処分場は個々の処理事業が内部的に最も経済的な方式を設定して実施するとしても、処分必要量に応じうる容量をもたなければならないので、処分場供給量を変化させても限界便益が下向するものではない。したがって一般的には必要な容量を確保するというとらえ方をすると関数の形で示すことはできない。

このことから Trade off 関係の便益度はD、Eを常数として扱い additive な

関数と D, E を加算して

$$G_0(x) = \alpha x^{-\beta}$$

の形にまとめることができる。因みに各関数は埋立開発実績を基準モデルとして利用し作成することができるものと考えているが、本論では目的から離れるので詳細の論述を省略⁽²⁾し、末尾に理論の構成表のみを附することとする。

③ その中に組み入れられる埋立処分場の評価（便益度の測定）はどうか。

一般に供給される公共財の便益は Willingness to pay（自発的支払い）によって評価されると言われている。これはもし市場で販売されるとしたときに消費者が支払うであろう対価である⁽²⁾。一般の埋立地はこの原則を用いて評価する。一方処分場は内部経済的にできるだけ質のよい土地にすることは、埋立対象材の質と作業内容（filling, 覆土, 汚水処理, ガス処理等）に属することで始めから決められないものであり、且処分完了後の土地は特殊な需要（例えば公園, 緑地, 他の公共用地）に応ずることとなる。したがって一般の埋立地とは異り、路線価方式による評価は低く、他の土地との比較では異質の存在になると思われるので、最終的な埋立地の姿（状態）に対して他の多目的埋立地と同様の評価を与えることは適当ではない。そこで Willingness to pay 評価は廃棄物処理に着目して、海域に前に記したような強固な護岸や中仕切, 附帯通路, 橋梁等が建設されたものを買取る費用つまり建設費をもって便益評価額とすることが妥当であると考える。

このようにして総便益度 $G_0(x) = \alpha x^{-\beta}$ の中にくみ入れられて、処分場が確保されていくということが、当該港湾の中の埋立処分地の位置づけである。

④ 次は総費用の算出についてである。このような Trade off 関係では総費用は埋立規模の変化に応じて概ね次の事項を積算することによって求められる⁽²⁾。

- a 埋立地の造成費用：この中には埋立処分地の建設費が含まれる。
- 公共施設建設費用：防波堤, けい船岸, 都市構造施設の一部等
- 権利補償：漁業権等

自然（生態）対策費用：人工なぎさ建設費等

b 水域水質対策費用：下水道整備費の一部等

c 災害対策費用：地震，地盤沈下等に対応する将来の施設費等

総費用の変化は $G(x) = mx^n$ の形となる。埋立処分地についての直接 Trade off 関係は評価つまり便益と費用が同一であるので，相殺の形となるけれども，その他の公共施設建設費用・権利補償・生態対策・水域水質対策等は埋立処分地の設定によって非常に増嵩されるものであり，このことが全埋立計画の中に占める大きい問題点且留意点である。

以上を総括して理論の構成を表示すると次のようになる。

土地利用	代替案	第1案	第2案	第3案
	関数			
港湾施設	$y_1 = \alpha_1 x_1^{-\beta_1}$			
企業施設	$y_3 = \alpha_3 x_3^{-\beta_2}$	(ニーズによって決定される目的別占有面積)		
市民施設	$y_3 = \alpha_3 x_3^{-\beta_3}$			
都市構造施設				
廃棄物処理場				
計	$G_o(x) = \alpha x^{-\beta}$			
費用	$G(x) = mx^n$			

(4) 住民福祉のための問題

このことは元来さきの Trade off 論に含めて議論されるべき事項と思うが，技術的な便益・費用の評価になじみ難いものであるため，ここに別項を設けた。廃棄物処理については経済的効率と負担の公正だけでは解けない課題がこの住民福祉で，抽象的には Safety と Amenity に代表される⁽⁴⁾。具体的にその一部を拾うと処分地が設けられれば隣接する市街地住民（東京では特別区のオーダーで考えられる地域）は

街のイメージダウン：地価の低下，^{デグライ}地位の低下

交通混雑：事故

環境の悪化：悪臭，害虫の発生

景観のそ害

これらに対応する自己負担の増加

等を大問題として取上げるであろう。これを全部解くことができるか。この他に港湾は関連産業の活動の場であることは言うまでもないのであって関係する多数の法人個人がいる。これらを包括して住民とみななければならないが更に最近の動きのように港湾を地域住民に直結させる，企業が占有する場でなくするような考え方に立つと見る目は益々多くなって来る。こうなると，隣接市街地の住民および港湾の直接住民と埋立処分場事業者（港湾管理者）との間の問題ではなくて地方公共団体としての対応が必要であり政治の範囲に属することも多く介在する。結局は充分な協議による妥協点の見出しによる解決に頼ることとなるがその結果を想定して負評価ができるものは，さきに述べた総費用に組入れて全体の港湾計画の中における埋立処分場の位置づけを明確にして許容される容量を理論的に求める努力が必要である。その結果，より合理的な処分場の設置ができるものと思う。

注 (1) 宮嶋勝稿「トレードオフモデルの構築に関する基礎的研究」（未定稿）

(2) 小林良久「大都市地先海域の埋立計画手法に関する一考察」昭和52年度土木学会講演会講演集（52.7.現在未刊）

(3) 岡野行秀著公共経済学（有斐閣）p.84

(4) 五井一雄他著福祉環境の経済学（千曲秀版社1977）p.238

4. む す び

以上国内および海外の廃棄物終末処分を中心とした事例を紹介し且国内事例に関する埋立処分地のあり方について経済論的なアプローチを試みた。数値的な取扱いにはなお今後の研究にまつところが多いが，効率公正と現地の Trade off 関係については略その緒の論点が整理できたと思う。筆者が直接関係する

東京港では日々広大な面積について年間数 100 億円にも及ぶ費用が投じられて埋立処分場の建設がおこなわれている。かつて経済成長はなやかな頃の港湾施設建設に全くとって代って巨大な鉄とコンクリートと石材の塊のような施設の建設が進められているのである。最近はこれに加えて運輸省当局から東京・大阪沿岸諸都市が共同使用できる埋立処分場を建設する旨の計画が出されている。次々にこの問題に関する研究課題はつきないようである。

本論のうちアメリカ事情は東京都港湾局の友人、大島文彦氏の労によってまとめられたものである記して感謝の意を表したい。

(原註) 1) 昭和 36 年度港湾建設費の概算は、一億二千億圓に達する見込みである。2) 昭和 36 年度港湾建設費の概算は、一億二千億圓に達する見込みである。3) 昭和 36 年度港湾建設費の概算は、一億二千億圓に達する見込みである。4) 昭和 36 年度港湾建設費の概算は、一億二千億圓に達する見込みである。5) 昭和 36 年度港湾建設費の概算は、一億二千億圓に達する見込みである。6) 昭和 36 年度港湾建設費の概算は、一億二千億圓に達する見込みである。7) 昭和 36 年度港湾建設費の概算は、一億二千億圓に達する見込みである。8) 昭和 36 年度港湾建設費の概算は、一億二千億圓に達する見込みである。9) 昭和 36 年度港湾建設費の概算は、一億二千億圓に達する見込みである。10) 昭和 36 年度港湾建設費の概算は、一億二千億圓に達する見込みである。

おわりに

本論は、大都市の港湾と廃棄物の埋立処分に関するものである。大都市の港湾は、経済成長に伴って急速に拡大しており、その結果として港湾施設の老朽化や埋立処分場の不足が生じている。本論では、大都市の港湾の現状と課題を分析し、埋立処分場の建設に関する計画と実施の現状を調査した。また、アメリカの港湾事情についても調査し、大都市の港湾と埋立処分場の関係について考察した。本論の結論として、大都市の港湾の持続的な発展のためには、埋立処分場の建設と港湾施設の更新が不可欠であることが示された。また、大都市の港湾の発展と埋立処分場の建設に関する政策の検討が必要であることが示された。

大都市港湾の環境整備問題

——東京都における海上公園事業について——

小 倉 健 男

(東京都港湾局)

目 次

1. ま え が き
2. 計 画
3. 整 備
4. 管 理 運 営
5. あ と が き

1. ま え が き

我が国における都市の発展が、港湾の発展と密接に結びついていることはあきらかであり、港湾の役割りは都市発展の初期の段階においては、都市住民の消費力にささえられた商取引き活動を可能にする所謂商業港であった。その後、我が国産業の重化学工業化にともなって、労働力、原材料、埋立てによる土地確保等の容易さを前提に、工業港機能をあわせ持つようになった。

これらは所謂都市港湾と呼んでよいものと思われるが、この間において大都市臨海部は資本の論理にもとづいて、経済活動の場としての価値に着眼した開発が行われ、現在みられるような状況になった。このような事情の背景は、原材料の輸入加工貿易に依存しなければならない我が国の産業構造に主としてあるものと思われるが、一方沿岸漁業の重要性に対する認識の不足が、産業資本の要求にもとづく広大な埋立地造成と海域の利用を容易に許したものと言い得よう。又同様に我が国の自然の持つ包容力を過信して来た生活態度、公共の“ひろば”を自ら生み出し得なかった国民性等にも原因が求められなければならないであろう。しかしながら最近の環境悪化に対する不満は、入浜権運動や、干潟を守る会の運動にみられるように、市民の生活環境防衛権利の主張となって

各地に激発して来ている。

東京都における“海上公園”は臨海部における市民権利復権の一つのあらわれであると云ってさしつかえないと思われるが、大都市臨海部における公園、ひろば空間の確保は、他にも要請されている都市機能とともに総合的な観点からも位置づけられなければならない、いろいろな問題をかかえている。従って、この報告は海上公園事業を紹介するとともにいくつかの問題点を指摘して、識者の御批判御指導をあおぐべくとりまとめたものである。

3. 計 画

東京都海上公園計画を立案した経過は、昭和42年、“江戸前のハゼを守る会”が中心となり、東京都の釣り人70万人の署名をもって、江戸川河口と荒川放水路河口の南にひろがる通称三投洲の保全とレクリエーション利用の促進を都に陳情したことはじまる。三枚洲は、略350haで常時は海面下であるが、大潮干潮時にはその一部を海面上にあらわす干潟であり、ここにおいてハゼの産卵生育がみられるとともに、渡り鳥の渡来休息地或いははんしょく地として東京湾内においては千葉県おびつの小櫃川河口干潟とともに残された重要な場所であることが知られている。この海域はすでに東西両側から埋立てが行われ、いずれ、廃棄物の終末処理場や建材関係の港湾施設用地として埋立てられる事情にあった。上記の市民運動は、大都市臨海部の空間が港湾物流や都市残渣の終末処理等のみに利用されて来たことに対する反論のあらわれであり、陸の公園ではなく、海と河の自然が市民生活にとって如何に重要なものであるかを主張するものであった。勿論、埋立地には各所に公園用地を確保し整合のとれた開発を行うことになってはいたが、臨海部の自然を回復しそれを保全して行くことの重要性を必ずしも明確にしたものではなかった。

三枚洲の保全運動は、公害やオープンスペースの欠除になやむ大都市市民の支持を受け海上公園計画に発展する。海上公園は都市公園でもない、海中公園も臨海公園のようなものでもない、陸河海とつづく広大なスペースであり、そのためにもまさに海上の公園として名付けられたのである。都はこのようなイメ

ーを中核として、昭和45年まず手はじめにその構想をとりまとめたが、その主張する主な点を列記すると次のとおりとなる。

- (1) 江戸川河口から多摩川河口にいたる海面および埋立地を一体の公園として考える。この場合の公園は海の自然、埋立地の自然を回復し、それを保全して行く考えを实せんして行くオープンスペースと位置づける。従って物流の場や生産の場においても、この考え方が根底になければならないと云うことであり、港湾の水域や河川にも連続するためその水質の改善が欠かせない重要な課題である。海上公園は、又都全体の公園やひろばの計画と出来るだけ整合を保つこととする。
- (2) 市民が臨海部海面や埋立地において、多様なレクリエーション活動が出来る場でなければならない。釣りやヨット等海のレクリエーションの復権を目指し、陸におけるレクリエーションもあわせて、市民の権利を従来臨海部において企業が主張して来た権利と同等に考える。従って単に港湾の環境問題としてのみでなく大都市問題としてとり組もうとするものである。
- (3) 海上公園は市民団体の運動からスタートしたものであるために、計画立案から管理運営にいたるまで、市民の大きな関心がよせられている。従って事業の実施にあたって、市民の意見を積極的にとり入れる。海のレクリエーションは、釣り、潮干がり、ヨット等があり安全性の問題も今まで以上に重要な課題となる。野島サンクチュアリーも経験の少ないものの一つであり、スポーツ施設も地域住民のほか船員や港湾労働者の利用も図られなければならない。

以上の方針に従って構想がまとめられたが、この具体的な施策の推進にあたっては、一貫した方針と制度の確立が特に必要であり、又海を都民の手にとりもどすと云う中心課題は、将来とも都の基本施策として位置づけられる必要があるため、東京都は昭和50年12月、東京都海上公園条例を制定した。この条例においては海上公園の性格を具体的に示すとともに、三つの種類の公園によって海上公園が構成されることを明かにしている。

(1) 海浜公園

この公園は、主として水域における自然環境の回復と保全を図るとともに、水に親しむ場所として都民の利用に供することを目的とする。

(2) ふ頭公園

この公園は、主としてふ頭内の環境の整備を図るとともに、みなとの景観に親しむ場所として都民の利用に供することを目的とする。

(3) 緑道公園

この公園は、主として臨海地域における自然環境の回復を図るとともに、緑に親しむ場所として都民の利用に供し、あわせて海上公園の一体的な利用を促進することを目的とする。

実際の海上公園は、以上の三つの範ちゅうの公園が複合されたものとなろうが、あえて性格と目的を明かにしたのは、海を含める大都市臨海部においては従来の公園とちがった新しい公園が造り出されなければならないと思われるからである。

以上述べたように、東京都においては今や海上公園は単に港湾における環境緑地の範囲を大きく越えることになる。「東京における自然の保護と回復に関する条例」にもとづく自然保護計画においては、東京の行政区域をそれぞれの地域が持っている自然条件や社会的条件を考慮して9つの地域にわけているが、そのなかで臨海部を“海浜保全地域”として東京湾岸の海浜の自然を出来るだけ保護し、都民の海との接触を図る区域としているように、今や全都的視点からみた環境回復の重要な施策となっている。勿論これは自然の存在価値についての認識を深めると云う理念にもとづくものであるが、レクリエーション利用の促進と、港湾機能や他の都市機能の増進との間に、これから極めてきびしい議論が行われることになろう。

以上のように海上公園計画は着実に実現にむかって進みつつあるが、計画そのものに問題点がないわけではない。次にあげる問題点は今後更に検討されなければならないものであるが、本報告においては単に列記するにとどめたい。

(1) 海上公園には廃棄物処理場跡地利用が含まれており地域的な偏在があるが、他の土地利用と関連して適正な規模と配置になっているか。

- (2) 海上公園が埋立地内でしめる割合は15%であるが、この割合は妥当であるか。
- (3) 埋立地の水際線のうち何%を海上公園がしめることが妥当であるか。
- (4) 東京港周辺の海域のうち何%が海上公園として利用されるべきか。

表 1 公園種類別面積 単位：ha

海上公園				都市公園	その他	計
海浜	ふ頭	緑道	小計			
130	104	92	326	137	10	473

表 2 地域別公園面積 単位：ha

南部	中部	東部	葛西	旧港	計
101	61	196	75	40	473

表 3 地域別水際線延長 単位：km

地域別 延長	旧港区部	新港			計
		南部	中部	東部	
水際線延長	88.0	27.6	26.1	35.1	177.6
岸壁物揚場等	10.0	6.9	11.1	3.7	31.7
護岸等	78.8	20.7	15.0	31.4	145.9

(〃) 他に羽田，中防内外，葛西地区33.2km

3. 整備

海上公園計画については、前節において示したいろいろな問題点を含んでいるが、その整備は着実にすすめられている。昭和52年度を終了すると整備された面積、投入された金額と会計別内訳は表4のとおりとなり、面積比で計画に対して略々24%となる。又大部分が埋立事業会計の負担によってまかなわれている。

埋立地の開発は、物流を中心としながらも大都市臨海部と云う立地条件にも

とづく各種の都市施設や、民間施設が複合された都市開発であって、埋立事業主体の立場から以上の開発主体との関係をみると表5のようになっている。

表4 海上公園事業実績(会計別)

会 計	整 備	全体(昭和46~60年)		実績(46~52)		残(53~60)	
		規 模 ha	金 額 百万円	規 模	金 額	規 模	金 額
埋 立 事 業		281	44,700	67	5,284	214	39,416
一 般		45	14,400	12	791	33	13,609
		326	59,100	79	6,075	247	53,225
		100%		24		76	

表5 埋立事業主体からみた費用の負担区分

事 業		経 済		内 部	外 部
港 湾	公 共	用 地 施 設	用 地 施 設	○	○
	専 用 (民間, 公団, フェリー)				○
道 路	国 区	用 地 施 設	用 地 施 設	○	○
	都 区			○	
公 園	公 団	用 地 施 設	用 地 施 設		○
	海 上			○	○
交 通	都 市	用 地 施 設	用 地 施 設		○
	鉄 道・バ ス				○
そ 他 の 都 市	上 下 水	用 地 施 設	用 地 施 設	○	
	清 掃・住 宅				○
	エ ネ ル ギ ー 通 信				○
民 間		用 地 施 設	用 地 施 設		○

海上公園事業に関して云えば、その用地費用は埋立事業の内部経済にくみ入れられて、用地は無償で取得出来ることになっている。その理由としてはいくつか考えられるが、公有水面埋立法にもとづけば公用、公共用土地を免許条

件として公共団体に帰属させることが出来るとしていること、又埋立によって海域をせばめた結果生ずる自然の回復力の減少を可能な限り復元するため、一定割合のオープンスペースの確保は埋立事業者の責任であること、等が考えられる。埋立法の考え方は、私人が埋立によって土地を造成し、その土地を私的利益追求のために利用することを前提としているために、当然のこととして法律上公共団体の権利を一部認めることとしていると考えられる。後者の理由が成り立つものとすれば、公共、公益事業者といえども責任を連担することは当然であろうと思われる。この考え方は、オープンスペースの確保が埋立の主要目的ではなく、整合ある埋立地開発に必要な道路スペース等と同様に位置づけられているために、用地費は埋立事業経済に内部化することが妥当であると云う考え方にもとづくものである。

一方、海浜公園のように海域そのものが公園であると云うことからすれば、隣接する陸上部分は埋立の目的そのものであると同時に、広域的要請によって運動公園等の用地取得が、既成市街地内において不可能であって埋立による方法しかない場合の例も又埋立の目的であると考えられる。この場合の埋立費用は、運動公園用地取得費用そのものであって、当然、一般会計即ち市民の間接的負担によることが妥当であるとも考えられる。従って、公園用地取得費用は、公園の性格、立地場所、規模等により埋立事業経済に内部化するか、外部化するかがきまらるべきものであろう。しかしながら、このような考え方は確定したものではないために、今後の検討課題でもあるし、又現実には公園の利用関係を厳密に規定出来るものでもない。従って、用地取得費用は埋立地原価処分の場合には、その原価構成要素とし、或いは埋立地時価処分の場合には差益をあてると云う考え方で現在は処理していると考えるのが妥当であろう。

公園施設の整備費用については埋立事業経済に内部化しているものが大部分であるが、港湾法にもとづく環境整備施設については、一般会計による負担となっている。この場合についても前述したように港湾関係労働者が主として利用するものであれば、埋立目的に附随するものであるから埋立事業経済に内部化することが妥当な場合もあろう。一方、広域的利用を図る公園の施設につい

では、一般会計による考え方も成り立つであろう。しかしながら、これらも上述した用地取得と同様な方法により処置しているのが現状である。

ともあれ、最近の自治体財政の逼迫は予断をゆるさない状況にあり、大都市経営に必要な都市施設に対する投資も慎重な検討のもとに重点的に選択しなければならない。このような時期にはややもすると海上公園事業に対する投資の手控えが先づとりあげられる可能性が大きい。オープンスペース確保についての過去のあやまちを再び繰り返さない姿勢を堅持しなければならないであろう。そのためには埋立事業経済をどのように都財政と結びつけるかについて理論的根拠を明かにしておくことが必要であろう。

4. 管理・運営

この報告で海上公園の管理、運営についてとり上げる理由は、臨海部におけるオープンスペースの管理、運営は、その立地、自然条件の特性により従来の公園管理と相違したものになることが明かであること、並びにその費用確保について新しい考え方にもとづかなければならないこと等の問題があることによる。

海上公園は、前述したように基本的には海の公園であるために、なぎさ、干潟、レクリエーション水面、釣り場、ヨットハーバー等が主要な施設となるが、その他にも野鳥観察園、運動施設や宿泊施設等も考えられている。そのため、具体的な管理、運営内容を検討するときわめて多様な項目を含んでいる。なかでも特徴的なものは環境の管理であって、学術的な専門知識を必要とする新しい分野のものがある。又、自然の貴重さを教え、安全な海の利用を指導したり、野鳥の保護観察を指導したりする指導員の常置はかかせないものである。更に運動施設や研修、宿泊施設等にも指導員等が必要であることは言うまでもない。このように海上公園の管理、運営には専門的な知識経験を有する人達の多数の参加が期待されるとともに、利用者との間の情報伝達ルートを設け柔軟な対応も必要とされる。従って、海上公園管理者の総合的な企画立案のもとに、公益法人の参画や、可能な施設についてはボランティアなどによる管理

参加を受けとめることが考えられなければならない。

管理費用について云えば、年次別金額は表6のようなものになると予想されている。なぎさ、干潟等は当初の整備即ち自然の回復に関する施策が行われればよいと云うものではなく、種々の海象条件による変化に対応して保全対策が常時行われていなければならない。又野鳥観察園においても、野鳥の生態に合致するような調査、改善、補習等が行われなければならない。当初植栽した樹木が海風等によってこうむる影響を克服するために、樹種の選定についての研究や、植え換え、補植等、従来の公園より更に多くの管理費を要するものと思われる。従って管理費用の確保について十分な対策が行われていないと、将来にわたる問題であるために海上公園事業の遂行に重大な支障を及ぼすことになる。

表6 管理費の概略的想定

単位：百万円

区 分 \ 年 度	昭和52年度	昭和56年度	昭和60年度
公園施設維持費	185	840	1,970
人件費	234	650	1,420
計	419	1,490	3,390

現段階では海上公園の管理に要する費用は埋立事業経済のなかでまかなわれているが、本来、海上公園の管理費用はどの経済によってまかなわれるべきかは充分議論されなければならない問題である。このことは更に言うならば、大都市臨海部の埋立地が開発されて行く場合、都市経営の観点から、例えば、交通サービスに関しては公営交通企業が提供するサービスにかかる費用が、運賃収入によってまかないきれないときに生ずる所謂赤字を誰が負担するかと云うこと、埋立地造成者がその分を全部負担するか、或いは公営交通企業の性格から連担するのか、私営交通企業の場合はどうか等、必要な費用はどの程度埋立事業経済に内部化されるべきかと云うことの検討が必要なわけである。このように埋立地の整合ある開発が行われ又将来にわたって維持されて行くために必要な管理費の考え方が明確になる段階で、海上公園の管理費についての考え方が

整理されるべきであろう。一方、公園の管理費用は従来から一般会計の負担によることが普通である。これは、市民が自由に出入し公園の持つ景観をたのしみ、自然にふれ、レクリエーションの時間を持ち得る、ひろば的機能を持つものは管理者である自治体財政のなかでまかなわれることが当然であるとする考え方によるものである。一部のケースとして入園料或いは施設利用料を徴収する場合においても、所謂整理料的徴収が行われることが一般的であって、その額の算出基準は明確なものではない。一つの考え方として施設の管理費は自治体の負担とし運営費は利用者の負担とする考え方もあるが、このような整理の仕方も一つの方法であろう。又、収益事業を営むことによって費用の一部をまかなうことも考えられてよい。

海上公園の場合については、埋立事業経済のなかでまかなうべき管理、運営費用の範囲はなにかと云うことが充分議論されなければならない。海と云う自然を都市問題解決の場としての埋立によって消滅せざるを得なかった事実からみれば、少なくとも緑化したスペースの維持管理費用は、埋立事業経済に内部化しておくべきであると云う考え方も成立するかも知れない。又、いくつかのケースにみられるように、海を臨海プールにかえた場合においては、やはり上述と同様の考え方によってまかなわれるべきであろう。しかしながら海上公園は広域的観点からの存在理由をあわせもっており、自治体の公園行政の一部を分担していることも明かである。従って、既存の都市公園の管理費用と同様の考え方も当然存在するのであって、負担の考え方についての整理が行われなければならない。又利用者負担については、特に施設の運営費についての負担を明かにすることにより、恩恵的でなく市民自らのものとしての参加意識の高まりを期待し、一層目的に合った利用が促進されることを意図することが必要であろう。収益的施設についても、積極的なとり組みを図るべきであろう。ともすれば、自治体が収益的施設を運営することの可否を問われがちであるが、海上公園の目的をそこなわない限り費用の確保を図ることが、究極的には海上公園の存在と利用を高めることになると思われる。

以上述べたように、海上公園の管理運営に関しては今後早急に明らかにして

おかなければならない問題が残されている。特別区の参加を図ることも一つの大きな課題となっている。

5. あ と が き

東京都が昭和46年以来実施している海上公園事業の概略を紹介したが、この事業はあたらしく始ったばかりであり今後いろいろな問題を解決しながら、育て発展させていかなければならない。大都市臨海部に展開されて行く私的経済活動の目的と海上公園事業の目的とは限られた空間のなかで、特に最近の低成長経済環境のもとではますますギャップが拡大して行くことが予想される。このことは他の公共事業や公益的事業との間にも存在することは云うまでもない。市民権利復権の一つのあらわれである海上公園事業についての取り組み如何が、自治体行政の今後の方向を左右するものとなる。特に費用の問題についての検討を早急に行うことが、前に述べたギャップをいくらかでも小さくすることになると考えられる。識者の御指導をおねがいする次第である。

低経済成長下における都市港湾の経営問題

山本和夫

(東京都政策局)

目次

1. 日本経済の動向
2. 港湾取扱貨物の動向と港湾管理者
3. 現行の港湾管理組織と港湾経営
4. 港湾経営の課題

1. 日本経済の動向

(1) 日本経済の中長期の見通し

日本経済が昭和30年代から続けてきた高度成長が昭和48年のオイル・ショックを機に一転して、戦後最大で最長期の不況に突入し、それが50年1～3月期に漸く底を打ったといっても、その回復ぶりははかばかしくはなく、50年から51年にかけての牽引車であった自動車、電気機械、精密機械等の輸出産業も、今や相手国からの締出しや報復にあえいでいる状態である。

そして、もう1年半以上前から、政府も財界も労働組合も学者も、日本経済はもはや今迄のような高度経済成長を続けることは出来ないとか、続けることは賢明でないとかと言う話を一斉にし始めている。

例えば、昭和51年5月12日に戦後8番目の経済計画として、経済審議会が当時の三木首相は答申した「昭和50年代前期経済計画」—「安定した社会を目指して」—によれば、これは戦後最大の不況から日本経済をどう立ち直らせて安定成長の軌道に定着させるかを中心に、そのための政策の方向を体系的に示そうとしたものであり、また、国民の間に広がっている将来への不安を和らげようと、国民生活の将来像を描き出すことに努め、昭和55年度迄に「不安なく将来設計のできる、ゆとりと厚みのある経済社会」の実現を目指すと強調する。

そして、その内容としては、経済成長率で言えば昭和55年度迄は年率6%強

(6.3%)、60年度迄を通じて同じく6%程度、しかも51年度は物価問題の再燃を警戒しながら5.6%の実質成長率にとどめるが、52~53年度には若干成長率を高めて過剰設備や失業の解消に努め、54~55年度は再び成長テンポを落して安定成長の軌道に軟着陸させるとしている。

その後、昭和51年度の経済成長率は5.7%に見込修正を行い、その見込みを達成し得たため52年度は7%台の成長を見込もうとしたが、年度後半の景気低迷から52年1月11日にその見直しを行い、52年度の政府経済見通しを次のように決定している。

- ① 昭和52年度の実質成長率を6.7%、名目成長率を13.7%とした。
- ② 民間設備投資(実質、前年対比+6.9%)民間在庫投資(同じく+63.6%)等、内生部門の自律回復力を相対的に高く評価した。
- ③ 下期にかけて景気回復が加速するパターンを想定した。
- ④ 物価上昇率を、WPI 5.4%、CPI 7.7%と特にCPIを低く想定した。

もう一つの経済見通しとして、昭和51年7月20日に産業構造審議会が「51年度版産業構造の長期ビジョン」を当時の河本通産相に答申している。

これは、昭和70年度に完全雇用を達成するためのエネルギー、基幹資源型工業立地、労働力という三つの制約要因を検討するものであり、その中で高成長型、低成長型の二つのケースを想定している。

それによれば、昭和60年度の経済成長率を6.5%とし、高成長型では65年度は6%、70年度は5%、これに対し低成長型では65年度に4%、70年度に3%として、労働力需給は高成長型では70年度にやや逼迫し、低成長型では緩和気味であるとする。

エネルギー需要は65年度に8.6~9.4億kl、70年度に9.8~11.7億kl(いずれも原油換算)に達するであろうとし、これに対する供給が容易ではなく、原子力、石炭の利用や、エネルギー節約型への構造変換が必要になるとしている。

また、工業立地としては鉄鋼、石油精製、石油化学の基幹三業種について、昭和65年の国内需給からみて現在計画中の工業基地を予定通り開発する必要性を指摘している。

この産業構造審議会の答申はもう一つ、昭和50年代の成長率は年率6%程度で、この6%成長の経済を過去の高成長経済と比較すれば次のようになるという。即ち、

- ① 景気調整も財政収支の均衡達成も困難になる。
 - ② 企業経営では間接金融偏重の再検討が必要になり、企業活動が消極化する。
 - ③ 労働力需給は緩和基調で推移し、産業転換や工場の地方分散は進みにくくなる。
- としている。

多くの識者が指摘するように、日本経済が昭和30年代後半から40年代にかけてのような高度成長を続けることはもう当分の間出来ないだろう。

上に挙げた二つの答申にほぼ共通している50年代の年率6%の成長率の意味についてここでは多くを論ずることはしないが、一点だけ触れるならば、「低成長は果して安定成長であるか」ということである。これに関連して、従来のような高度経済成長が多くの壁に突き当たって破綻したことは事実であるが、それでは成長率を下げればいろいろな壁に突き当たらないで安定的な経済運営が可能になるかと言えば、それについては全く保証がない。高度経済成長が不安定的であるとするならば、それと同様に低経済成長も不安定的であると言うことが出来よう。

要するに、安定的経済運営と相関するのはGNPの量ではなくて質であると考えるものである。

その意味では、全国貨物流動量なり、港湾取扱貨物量なりの経年推移を国民総生産額の経年推移と比較して、何年迄は高い相関度を示し、何年頃からは乖離傾向にあるというようなことを論じるのはそれ程意味のあることではなく、国民経済計算の要素項目毎の貨物流動との相関性と、その要素項目のGNPに対する寄与率を論ずることの方がより实际的である。

2. 港湾取扱貨物の動向と港湾管理者

港湾取扱貨物量が国民総生産額とどのように相関するかということは別としても、経済成長率が低めに推移するということは大まかに言って国内の経済活動が不活潑であることであり、貨物流動量も沈滞し、港湾取扱貨物の動きも鈍いということになる(表1)。

しかし実際的な問題としては、その港湾取扱貨物のうち、どのような種類のものが伸び、どのようなものが鈍化したり減少したりするかということの方が港湾管理者にとっての港の経営という面から言えば、港湾取扱貨物総量の動きよりも重要である。

日本経済の高度成長期に港湾取扱貨物が急増し、それを受けとめる港湾施設も同じく急激な拡張が行われたが、中でも公共港湾⁽¹⁾における技術革新埠頭のそれは著るしかった。

表2は東京港出入貨物の経年推移表であり、外貿貨物についてはコンテナ貨物を、内貿貨物についてはフェリー貨物をそれぞれ特記したものである。

表1 港湾貨物と実質国民総支出

項目 年	港 湾 取 扱 貨 物 (単位:千トン)						実質国民総支出		鉱石業 生産指 数
	合 計	指数	外国貿易	指数	国内貿易	指数	総 額 (億円)	指数	
昭25	118,554	6.3	17,828	3.2	100,726	7.6	—	—	—
30	257,320	13.7	50,028	9.0	207,293	15.7	168,984	23.9	13.2
35	455,369	24.3	107,031	19.4	348,337	26.3	253,893	36.0	28.0
40	827,122	44.1	241,715	43.7	585,407	44.3	408,765	57.9	48.6
44	1,624,858	86.6	467,156	84.5	1,157,702	87.5	636,484	90.1	87.9
45	1,875,740	100	552,916	100	1,322,824	100	706,133	100.0	100.0
46	2,033,210	108.4	599,135	108.4	1,434,075	108.4	758,233	107.4	102.6
47	2,252,775	120.1	622,655	112.6	1,630,110	123.2	827,068	117.1	110.1
48	2,658,090	141.7	726,522	131.4	1,931,568	146.0	908,293	128.6	127.3
49	2,705,612	144.2	768,214	138.9	1,937,398	146.5	896,471	127.0	123.3
50	2,552,552	136.1	703,313	127.2	1,849,239	139.8	917,947	130.0	109.7

(注) 実質国民総支出:50年版国民所得統計年報,45暦年価格,その他は運輸経済統計要覧 52年4月刊

表 2 東京港出入貨物量経年推移

(単位：千トン)

項目 暦年	出入貨物量 (A)		外貨貨物 (B)		外貨コンテナ (C)		B — C		内貨貨物 (D)		長距離フェリー (E)		D — E	
	貨物量	指数	貨物量	指数	貨物量	貨物量	指数	貨物量	指数	貨物量	貨物量	指数	貨物量	指数
昭41	35,308	100	8,022	100	—	8,022	100	27,287	100	—	27,287	100		
42	41,578	117.8	8,459	105.5	40	8,419	104.9	33,119	121.4	—	33,119	121.4		
43	41,916	118.7	8,616	107.4	180	8,436	105.2	33,301	122.0	—	33,301	122.0		
44	43,198	122.3	8,660	108.0	678	7,982	99.5	34,538	126.6	—	34,538	126.6		
45	44,233	125.3	9,495	118.4	878	8,617	107.4	34,738	127.3	—	34,738	127.3		
46	42,005	119.1	8,679	108.2	796	7,883	98.3	33,261	122.1	—	33,261	122.1		
47	45,534	129.0	10,002	124.7	2,368	7,634	95.2	35,321	130.2	1,714	33,818	123.9		
48	55,354	156.8	12,926	161.1	4,778	8,148	101.6	42,428	155.5	5,732	36,699	134.5		
49	55,573	157.4	13,609	169.7	5,789	7,820	97.5	41,964	153.8	8,946	33,018	121.0		
50	49,886	141.9	11,500	143.4	4,710	6,790	84.6	38,387	140.7	9,547	28,840	105.7		
51	55,238	156.4	14,094	176.0	6,453	7,641	95.3	41,144	150.8	12,699	28,445	104.2		

(注) 東京港港勢より作成

東京港の年間取扱貨物量はここ数年、55百万トン台で頭打ちの様相を示しているが、実は表2に示すように、昭和40年代の技術革新埠頭の代表選手とも言うべき外貿におけるコンテナ、内貿におけるフェリー埠頭扱いの貨物を差引いてみると明らかに昭和45年頃をピークに漸減傾向を示している。

一般に公共港湾の中にも各種の埠頭が存在し、そのすべてについて港湾管理者が関与し得たり収益の分配に与り得るわけではない。例えば全くの民間埠頭について言えば、建設も管理も営業も港湾管理者の経営の外にあり、僅かに行政面での若干の権限⁽²⁾を有するに過ぎない。

東京港は我国の主要港の中では全係留施設延長に対する公共係留施設の比率が高い部類に属するものであるが、上記のコンテナ埠頭にしろ、フェリー埠頭にしろ、港湾管理者の出資や、その団体への派遣人事が行われているものであるが、両埠頭ともどちらかと言えば船会社への丸貸しの契約の下に運営されている埠頭である。フェリー埠頭について言えば、管理主体としてのフェリー埠頭公社は民法34条に基く東京都全額出損の財団法人であり、その収支の最終責任は東京都が負うものであるため、公社の営業成績の如何は港湾管理者財政に大きく影響するものであるが、船会社の港における営業行動には殆んど発言権

表 3 特定重要港湾・岸壁状況調

(51.3.31現在)

港名	岸壁延長（－4 m以上，除ドルフィン等）			A / B		
	公共岸壁(A)	民間岸壁	合計(B)			
計	17	港	136,161 ^m	137,874 ^m	274,035 ^m	49.7 [%]
室		蘭	3,844	7,816	11,660	33.3
千		葉	5,776	19,340	25,116	30.0
東		京	9,873	6,449	16,322	60.5
川		崎	3,097	6,200	9,297	33.3
横		浜	12,155	16,524	28,679	42.4
新		潟	6,147	2,521	8,668	70.9
清		水	6,859	2,996	9,825	69.8
名	古	屋	11,292	9,161	20,453	55.2
四	日	市	5,486	2,286	7,772	70.6
大		阪	12,292	15,438	27,730	44.3
堺	泉	北	3,310	8,615	11,925	27.8
神		戸	31,692	9,949	41,641	76.1
姫		路	2,794	4,338	7,132	39.2
和	歌	山下	1,462	4,292	5,754	25.4
下		関	2,854	3,371	6,225	45.8
徳	山	下松	2,658	4,862	7,520	35.3
北	九	州	14,570	13,746	28,316	51.5

(注) 1977港湾要覧による。

がないのが実態である。コンテナ埠頭に至ってはその管理主体は特別法に基づく外貿埠頭公団であり、港湾管理者としては土地を売却し、建設費の一部を出資するのみで、営業活動については全く発言権がないと言っても過言ではない。

まして、現在では全く港湾管理者の経営の外にある民間埠頭については如何ともし難いところである。

全国ベースの港湾の状況については詳細な資料を用意することが出来なかったので、大まかにしか述べられないが、表4は港湾取扱貨物の公共・専用貨物の推移と公共貨物比を示したものであるが、公共内貿貨物からフェリー貨物を除いた公共比ははっきり低減を示している。

表5は同じくライナー貨物とコンテナ貨物及びコンテナ化率の推移を示したものであり、表5と同系列のものではないと思われるのでそのまま複合した表

表 4 港湾の公共貨物と専用貨物の推移 (単位: 百万トン及び%)

項 目	S 40		S 43		S 45		S 47		S 48		
	貨物量	公共比	貨物量	公共比	貨物量	公共比	貨物量	公共比	貨物量	公共比	
合 計	計	808.2		1,360.2		1,852.5		2,224.5		2,630.6	
	公	320.2	40	540.7	40	672.4	36	729.0	33	1,004.8	38
	専	488.0		819.5		1,180.1		1,495.5		1,625.8	
輸 出	計	29.9		43.6		59.9		74.7		78.9	
	公	22.4	75	32.0	73	41.9	70	47.7	64	47.2	60
	専	7.5		11.6		18.0		27.0		31.7	
輸 入	計	211.8		353.4		493.0		548.0		647.7	
	公	54.1	26	86.5	25	98.4	20	95.5	17	116.3	18
	専	157.7		266.9		294.6		452.5		531.4	
内 貿 (除フェリー)	計	515.7		723.0		883.4		992.2		1,153.3	
	公	220.7	43	302.3	42	318.2	36	332.1	34	381.3	33
	専	295.0		420.7		565.2		660.1		772.0	
フェリー (B)	計	50.8		240.2		416.2		609.6		750.7	
	公	23.0	45	119.9	50	213.9	51	253.7	56	460.0	61
	専	27.8		120.3		202.3		355.9		290.7	
A — B	計	757.4		1,120.0		1,436.3		1,614.9		1,879.9	
	公	297.2	39	420.8	38	458.5	32	475.3	29	544.8	29
	専	460.2		699.2		977.8		1,139.6		1,335.1	

(注) 公…公共貨物 専…専用貨物
公共比=公共貨物/合計

1977 港湾要覧より作成

にすることは出来ないが、外貿公団扱いのコンテナ及びライナー貨物を公共外貿貨物から除いてみると、さらに一般公共埠頭貨物の比率は激減するのだろう。

港湾管理が多元化する一方、港湾管理者の直営部門のシェアは狭ばまる、その上に港湾管理者の経営財政の悪化が重なり、それが加速して行く。

これを要するに、近年の動向としては、港湾管理者が自らの費用(法定の国庫支出金や国の斡旋による起債資金も含むが)によって整備した公共埠頭については、その営業状態は悪化の一途をたどっているものと言えよう。

しかも、全体の港湾取扱貨物量の伸びは低落するどころか、絶対量の減少迄

表 5 ライナー貨物、コンテナ貨物、コンテナ化率推移

年	輸 出			輸 入		
	ライナー	コンテナ	コンテナ 化 率	ライナー	コンテナ	コンテナ 化 率
	千トン	千トン	%	千トン	千トン	%
40	15,359	—	—	9,693	—	—
41	17,810	—	—	12,911	—	—
42	18,196	4	0.0	14,199	1	0.0
43	22,604	153	0.7	14,829	74	0.5
44	26,091	2,591	9.9	15,506	1,543	10.0
45	30,309	4,281	14.1	17,198	2,493	14.5
46	32,906	5,351	16.3	16,903	3,435	20.3
47	33,312	8,610	25.8	16,992	5,385	31.7
48	33,316	12,371	37.1	23,917	10,878	45.5
49	36,677	14,429	39.3	24,728	11,469	46.4

(注) 1977 港湾要覧による

覚悟しなければならぬ時期を迎えているのである。

3. 現行の港湾管理組織と港湾経営

港湾を一個の経営体として考えた場合、そこには当然のことながら少なくとも港湾経営の組織と意志決定主体と管理機能と作業機能とが考えられなければならない。

港湾経営の組織は港湾経営の目的に従って組成されていなければならない。

港湾を「一定の継続的施設を基礎にして、旅客ないし貨物の水陸連絡交通に関するサービスを内容とした経済的給付を生産する協働システム⁽³⁾」と定義すれば、港湾経営の目的はこのような経済的給付の生産と販売を継続的に効率よく行なうことでなければならない。

「水陸連絡交通に関するサービスを内容とした経済的給付」を「港湾用役」と呼ぶならば、港湾用役の生産は一般の交通用役の生産と同様に通路・容器・動力と労働力をその生産要素として行なわれる。

港湾用役生産における通路⁽⁴⁾とは岸壁、エプロン、上屋、荷捌地、臨港交通施設である。

同様に容器は殆んどの場合動力と連結しているが、クレーン(のバケット)、フォークリフト(の爪)、トラック(の荷台)等々である。動力はこれらを動かす動力である。

港湾用役の生産過程において、これらの生産要素が誰の意志の下に誰の所有ないし支配下で提供され、稼動するのだろうか。

港湾管理者が整備する公共埠頭においては通路は港湾管理者の所有ないし支配下にある。

容器と動力については、固定式又は半固定式(固定したレールの上を走行するもの)は管理者が整備し、可動的なものは港湾運送業者が持ち込むことが通例であり、労働力は殆んど大部分を港湾運送業者が提供する。

その意味では港湾経営組織は複合的であると言い得る。

しかし、自らの支配する港湾用役生産の生産要素をどのように稼動させるかという意志決定を考えた場合、果して現在港湾経営の意志決定主体が存在するのかどうか疑問を感じざるを得ない。即ち、港湾用役を生産し、販売する側としての港湾管理者と港湾運送業者との関係を考えてみると、港湾運送業者は港湾管理者の所有ないし支配する通路、容器と動力の使用許可をその対価を払って受け、それに自分の容器、動力と労働力を付加して港湾用役を生産する。しかし、港湾運送業者は首尾一貫した港湾用役生産の調整者(Co-ordinator)として港湾用役の購入者である船会社や荷主に相對するのではなく、逆に船会社や荷主の代理人として港湾管理者の施設を借りに来るという立場に立つのである。だから、港湾管理者は自分の施設がどのように有効に使われるかということについては当然には知らないし、港湾運送業者は管理者が自分の施設をどのように使って欲しいかということを当然には留意しない。

それでは港湾というものが一般的にこのようなものであるのかと言えば、決してそうではなく、民間の営業埠頭⁽⁵⁾にあっては港湾用役生産過程が統一した意志決定の下に稼動し、顧客である荷主、船会社の需要に応じた一セットの販売が行われているのである。

港湾の管理機能についても同様のことが言える。管理機能を森本教授に従っ

て①港湾財務管理、②港湾建設管理、③港湾マーケティング管理、④港湾サービス給付管理に区分してみる⁽⁶⁾。例えば港湾財務管理の中の重要な一項目である料金について改定を行なう場合、管理者の施設使用料の決定はそれが港湾用役生産費の中でどういう位置を占めるかということは関係なく決められ、料金改定の最初の反対者は（主要港統一料金である係船料を除けば）港湾運送業者である。また逆に港湾運送料金の改定については港湾管理者は殆んど関心を示さない。

港湾建設管理についても、これは殆んどが港湾管理者と国との間で決定され、港湾運送業者はその結果を知らされるだけというのが一般例であり、マーケティング管理に至っては個別の港湾運送業者が自己の企業の為に行なうのみである。

現行の港湾の運営・管理の行き詰まりは、港湾用役生産における生産要素の乖離が基本的原因であり、最近10年ばかりの間に急速に進展した港湾の技術革新は意識しようとしまいとにかかわらず、この点を打開することに共通点を見出し得るのである。

しかも一方ではこれらの例は公共港湾の中に港湾管理者の関与しにくい各種の埠頭群を生み出し、多元的管理状態を生み出している。

港湾機能というものがすぐれて経済の実態を反映していることから考えれば、管理面のネックを理由にしてこれらの技術革新埠頭に制肘を加えることは得策ではない。

むしろ、この際考えるべきことは非能率な公共埠頭を改革して、その他の技術革新埠頭のレベル迄向上させることであり、その上に立って諸々の埠頭の統合組織を設立し、それに見合ったポート・サービス機能と陸上の各機能を整備することである。

4. 港湾経営の課題

今後の日本経済は当分の間経済動向が低迷を続け、相変らずの“ケインズ神話”の下に金融政策も財政政策も小刻みなストップアンドゴーを繰り返すこと

になるだろう。港湾における貨物流動も全般的な活況を示すこと、それも特にある程度長続きするようなことは極めて期待薄である。

波動の周期は短かく、振幅は今迄と同様であるとすれば、港湾の特に機能施設、機器、労働力の面が常にピーク時の対応を要求されることから、不可働部分の比率は高まる。

こういう事態を想定した場合、港湾経営という面から留意すべきことは何だろうか。

その第一は港湾用役の生産と販売の過程で統一された意志決定が貫徹するような経営体制を整備することである。

この部分についてのシステムを簡単に図示すると次のとおりである。



図 1 用役生産・販売の部分システム

これは現在の港湾の場の中でも、民間埠頭や特別な技術革新埠頭では通常行なわれているシステムである。

これが部分システムであるという理由は、このシステムが公共埠頭の用役生産（販売）の一部分についてであるからである。

これを全体システムに組み入れる為には他にいくつかの範囲や次元の異なる問題を解決する必要がある。

その意味での次の問題は港湾の建設・整備についてである。

どのような機能を果す港を考えるのかについては港湾用役の提供者側に共通のビジョンが存在することが重要である。これは港湾の複合的組織の中の単一の組織毎の異った思惑による重複した投資や、欠損機能を補う単価の高い投資を避ける為に重要である。

これは、港湾のように長期間、巨額の費用をかけて整備する施設が、短・中期の諸々の経済変動に対して柔軟に対応する為にも重要である。

この為に必要な部分システムは、港湾用役提供者側のそれぞれの単一組織が

港湾計画に参加するシステムである。

その次に必要な部分システムは随時の用役生産に対応する施設と機器と労働力のコントロール・システムである。

周期が短かく、振幅の大きい貨物流動に対応して効率よく施設・機器・労働力を使用することは特にこのような時代には必要である。

このようないくつかの部分システムにおいては共通して、港湾管理者と港湾産業、或いは港湾産業相互の意志疎通と協調を図るためのシステムが組み込まれなければならない。

これは今迄に例示したいくつかの部分システムを横系とすれば、縦系のシステムである。

この縦系システムの中では財務に関するものも重要である。財務項目の中で例えば港湾管理者の料金について言えば、それは管理者の料金が港湾運送業者の費用の一項目としての与件的立場で終るものであってはならない。

それは港湾用役の提供者側の全体費用の中でどういう位置付けになるかという見地から複合組織の間で港湾荷役料も含めて検討の対象にされるべきである。

このような縦系のシステムは港湾管理者と港湾産業間の総合契約の中に組み込まれなければならない。

その中では港湾用役提供の業務範囲とその分担、顧客需要を完全に受けとめる期間的な対応、波動性への対応、情報処理等、リスクの負担と収益の分配について適正な協議が行われなければならない。

今迄に述べた縦横のシステムのいくつかの例はどちらかと言えば埠頭経営に近い部分システム⁽⁷⁾である。

第二に考えられなければならないシステムはこれらの部分システムを統轄する港湾経営としての総合システムである。

部分システムがそれぞれ能率的に動くとしても、部分システム毎の重複や、欠陥部分があっては効果が半減する。

総合システムの最高責任者には港湾管理者があたることになるだろう。しか

し、港湾経営の意志決定の過程ではいくつかの協議体が必要である。

その一つは港湾機能のその他社会における役割から考えて、背後の地域社会からの発言を求めることである。その協議体の中には港湾が臨海地域を物理的に占拠しているという見地からの地域社会の発言もなくてはならない。これらの所謂「都市」からの発言はすぐれて行政的性格をもっている。

もう一つの協議体はより港湾経営に密着した機能を持つべきものである。

これは各部分システムの効率を向上させ、機能の阻害要因を除去し、調和のとれた港湾経営を達成させるため、港湾管理者と港湾産業と港湾労働者の三者をもって構成される必要がある。

総合システムにおいては公共埠頭だけではなく、公団・公社埠頭、民間埠頭、ポートサービス、陸域諸機能の総合コントロール迄考えられなければならないのは当然であるが、ここでは詳しく触れない。

しかし、今迄に例示した部分システムの実現可能性については若干述べておかなければならない問題がある。

その一つは、現行の公共規制の再検討である。さきに述べた部分システムを実施する際には当然に公共埠頭の領域内に特定単数ないし複数の港湾産業の定着が前提になるが、その最初につつかる壁が現行の公共規制制度である。

論者は「公共規制」そのものが不必要と主張するわけでは毛頭ない。しかし、港湾の公共性と公益性について一層の理論的探究と実務面での検討をすすめ、新しい公共規制のルールを早急に確立する必要を主張するものである。

もう一つは、現行の港湾産業群の現状のように彼等の多くが特定の船会社、荷主に密着している状態では部分システムの第一段階ですら導入の可能性は少いことである。この解決の為にはいくつかの段階と相当な期間を要する。例えば港湾運送業間で共同の作業（荷役に限らず各種手続なども含めて）をできるところから始めてゆくことである。そしてそのような動きについては港湾管理者も極力応援することである。

さらに、港湾管理者について言うならば、港湾機能の円滑な遂行の為には出来る限り広い範囲での対応体制を用意することである。

以上のことは、言ってみれば何も低成長期に限ったことではない。しかし、経済の拡大が続き、港が活況を呈している時期には関係者もそれ程真剣にならなくても済んでいたし、他を出し抜いて稼ぐだけ稼げばよいという状態であったことも止むを得なかった。しかし、経済が沈滞化し荷動きも鈍くなるとかマイナス成長期に入るなどということになれば放漫な経営をすることは許されなくなる。港湾管理者も財政の赤字を一般税財源で補充することも出来なくなる。

原点に戻って港湾経営を考える時期は今であると言うことが出来よう。

- 注 (1) 公共港湾：港湾の中の主要機能が、公共埠頭群を中心に組み立てられており、港湾管理者が計画から管理迄比較的大きな権限を持つ、取扱貨物面からみても単一の貨物、少数の荷主に限られることなく、多種類の貨物、多数の関係者があるものを言う。商港に近い概念として使っている。
- (2) 行政面での若干の権限：港湾法第37条、同第38条から41条迄等、主として港湾管理者の長の権限などがその例である。
- (3) 「港湾経営の経営体制と経営目的」森本三男 経済と貿易121号
- (4) 港湾用役生産における通路：水域施設（航路、泊地）とそれを維持する為の外部施設の大部分の機能は柴田教授の言う海上運送資本にとっての一般的生産手段であり、それ独自では価値移転や価値増殖を行なわないものであろう。
- (5) 民間の営業埠頭：例としては東洋埠頭^(株)、三井埠頭^(株)、東京国際埠頭^(株)等々である。
- (6) 注3と同じ。
- (7) 埠頭経営に近い部分システム：他にポート・サービス機能についての部分システム、保管機能や加工機能、鉄道、自動車運送機能等、総合ターミナル形成についても同様な部分システムが考えられるべきである。

臨海部開発における若干の問題点の考察

——都市問題を中心に——

高橋 恵 三

(東京都港湾局)

目 次

1. はじめに
2. 東京の都市問題と臨海部開発
3. 臨海部開発の方向と課題
4. むすび

1. はじめに

周知のとおり、わが国の大都市の多くは臨海部に存在する。四囲環海の島国であり、原材料の輸入と加工製品輸出を産業構造の基本的パターンとし、加えて交通体系のなかで内航海運の比重が高いわが国の場合、国民経済において港湾の果たしている役割はきわめて大きい。こころみに人口100万以上の大都市をみると、港湾を有する都市は人口において総体の93%をしめており、また人口10万以上をとった場合でも69%に達している。

このように、多くの都市が臨海部に位置し港湾とともにその形成がはかられてきたことは、都市の継続的な維持・発展にとって、物流の円滑な確保をはじめ、人間相互の交流や異質な文化の接点である港湾の存在が、すぐれて有利な条件となることを明らかに示しているもの考えられる。更にまた、都市が港や海に面して開けているという事実は、都市と人間にとってうおいのある生活環境を保持していくうえでもかけがえのない価値をもつものであり、このようなさまざまな要素をつうじて、都市における臨海部は一般にひとつの個性的な地域性をもつ空間を形成するところとなっている。

以上のことから、わが国にあっては、都市と港湾及び臨海部開発とは、きわめて密接な相互連関性を本質的に保持していると考えられるが、それにもかか

表 1 港湾都市の比重

人口区分	全 国		港湾を有する都市		港湾を有しない都市		(B) / (A)	工業出荷額			商業販売額		
	都 市 数	人 口 (A)	都 市 数	人 口 (B)	都 市 数	人 口		全 国 (C)	港 湾 都 市 (D)	(D) / (C)	全 国 (E)	港 湾 都 市 (F)	(F) / (E)
100万人以上	7	1,940	6	1,803	1	137	92.9	795	758	95.3	2,172	2,112	97.2
50~100万	5	341	4	261	1	80	76.5	156	148	94.9	165	109	65.7
30~50万	15	558	9	324	6	234	58.1	162	116	71.6	178	75	42.1
10~30万	104	1,734	39	746	65	988	43.0	478	208	43.5	425	214	50.4
計	131	4,573	58	3,134	73	1,439	68.51	1,591	1,230	77.3	3,941	2,510	85.3

注 (1) 人口区分は国調(昭40), 工業出荷額は工業統計表(昭38), 商業販売額は商業統計表(昭39)にもとづく。

(2) 運輸省港湾局編『港湾計画資料集』(日本港湾協会, 昭和45年)による。

(3) 北見俊郎「都市と港」(同文館, 昭和51年)11P

ならず、現代の都市がかかえる諸問題を考察する場合、港湾を中心とする臨海部問題がこれまでややもすればその視野から閉却されていたという事実は否定することができない⁽¹⁾。この理由については、すでに幾多の論者から指摘されているように、わが国における港湾形成の特異性⁽²⁾=国家ポリシーによる上からの形成という特異性が大きく作用していることは明らかであるが、本稿においてはこのような問題点は一応の前提的与件として認識するものとし、以下当面する臨海部開発の具体的方向を都市問題との関連においてどのように把握すべきかについて、主として東京におけるこれまでの歴史的経過をふまえて検討することとしたい。

2. 東京の都市問題と臨海部開発

(1) 東京における大都市問題

都市問題とは何かということについては、その現象が複雑多岐にわたるところから統一的な理解を見出すことに困難を感ずるところでもあるが、一般的に

云えば都市施設の相対的、絶対的不足から生ずる都市機能上のマイナスと理解することができよう。

現在、東京とその背後国には世界でも有数の膨大な人口と産業が集中しており、特に高度成長におけるそのスピードは異常なものがあつた。具体的に云えば、都市部には巨大な中枢管理機能が形成され、事務所立地の拡大による高層ビル化が進展し、都心部をはじめ新宿・渋谷・池袋などのターミナル地区における商業機能の発展、東名・中央・東北などの高速自動車道の整備、東京港におけるおびただしい船舶の出入と貨物流動、更に行政区域をこえて広域的拡大を続ける住宅群などの諸現象はすべて東京圏における諸機能の集中の結果と理解しうるものである。

表2は、世界の大都市圏と東京圏（南関東）の人口の推移、及び将来推計を比較したものである。この表からも明らかなように、東京圏では1960～70年の10年間に625万人の人口が増加しており、増加の絶対数においてもまた増加率においても他の都市圏に比較していちぢるしく高い数値を示している。このような状況の下では、たとえ公共投資を相当量集中的に投入したとしても過密の弊害の克服が非常に困難なことは当然である。しかも戦争によって社会資本ストックが貧弱で、地価水準の高いわが国の場合、問題がきわめて深刻なことは十分理解されうるところである。

このような、都市の過密と、それによって生ずるマイナスの諸状況をもたらした要因はもちろん単一ではない。そしてその根本的解決を図るためには、わが国の政治、経済体制の中央集中的なメカニズムについての多角的な究明が必要であろう。しかし、いずれにしても、このようなマイナスの現象は、大都市において現実に機能している生産、流通、住民生活などの実態的スケールとのバランスにおいて、都市装置及び都市スペースが絶対的に過少であり、機能と装置との均衡が失なわれているところに起因することは明らかである。

したがって、都市問題の具体的解決を進めるためには、何よりもまずこの両者の均衡を現実に即しながら一つ一つ回復してゆくことをおいてほかにない。そしてこのことにあたって特に留意しなければならない点は、バランスの回復

表 2 三大都市圏の比較

名 称	範 囲	面 積	人口(A) 過 去	人口(B) 現 在	人口(C) 将 来	人口増加 率 (H) (A)~(B)	人口増加 率 (I) (B)~(C)	人口密度
ロンドン 大都市圏	Strategic Plan for South East による半径70km の圏域	15,000 km ²	年 1961 万人 1,249	年 1969 万人 1,296	年 1981 万人 1,353	年率 0.5%	年率 0.4%	年 1969 人/km ² 864
パリ地方	パリ市および7 県並びにオー ズ県5都を指す	12,000	年 1962 840	年 1969 925	年 1985 1,160	1.4	1.4	年 1969 770
ニューヨーク 大都市圏	コネチカット, ニュージャージ ー及びニューヨ ーク三州の一部	20,000	年 1961 1,700	年 1971 1,890	年 1981 2,090	1.0	1.0	年 1971 945
南 関 東	1 都 3 県	12,000	年 1960 1,786	年 1970 2,411	年 1985 2,991	3.0	1.4	年 1970 1,963

- (注) (1) ロンドン大都市圏は Strategic Plan for South East.
 (2) パリ地方は“西暦 2,000 年パリ計画”。
 (3) ニューヨーク大都市圏は、三州地域計画委員会の“Annual Regional Report” (1972年版)。
 (4) 南関東は“首都圏基本計画”による。
 (5) 野呂田芳成「大都市政策」(産業能率短大出版部 昭和49年)

については単なる都市スケールの面的拡大や施設量の単純な増加にのみ着目するのでは今日もはや本質的な解決が不可能な段階にあるということである。これからは、現在の無秩序な都市の膨張を抑制する方向で、都市立地を必らずしも必要としない機能の地方分散をすすめ、あわせて都市内部における必要な機能の再配置——都市改造を推進することによって国土の均衡のある利用を実現することが、都市問題解決の基本的戦略として位置づけられる要がある。

大都市における臨海部開発も、このように量的拡大を抑制しつつ、都市機能の合理的再編成をはかる基本方向に即したものであらねばならないのは当然である。

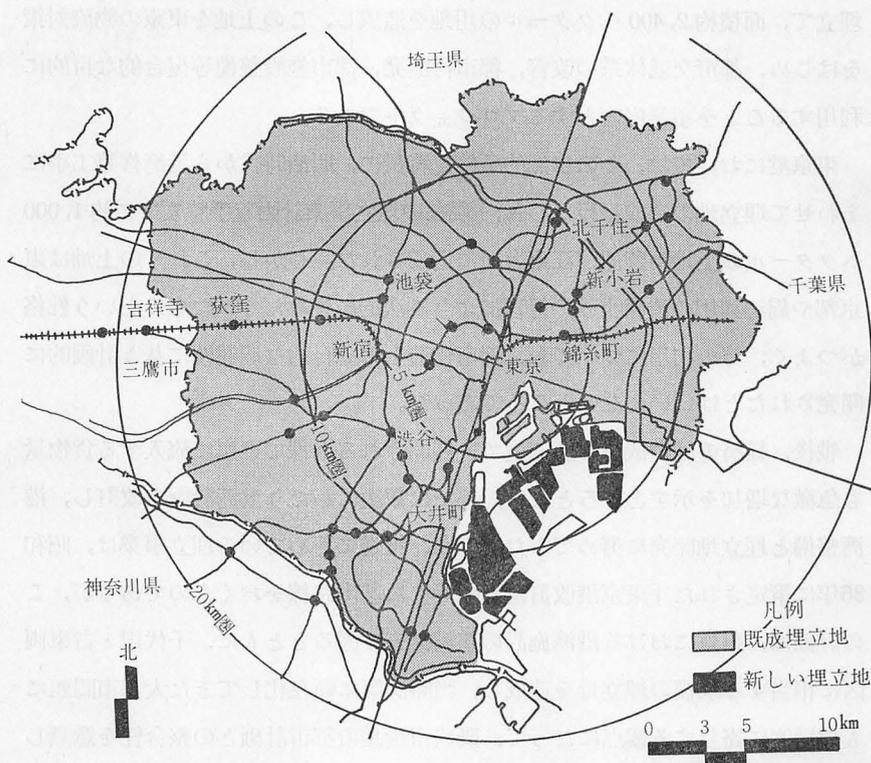
(2) 東京の埋立事業の経過と特徴点

東京港において現在すすめられている埋立開発事業は、東京都の地先海面を

埋立て、面積約2,400ヘクタールの用地を造成し、この土地を東京の物流対策をはじめ、都市交通体系の改善、都市再開発、都市施設整備等複合的な目的に利用することを事業内容とするプロジェクトである。

東京港においては、その自然的条件を背景に、明治時代から港湾修築工事にあわせて埋立地の造成が行なわれ、現在の埋立事業計画着手時までに約1,000ヘクタールの土地が芝浦、江東方面に造成された。しかし、これらの土地は東京都や周辺河川の浚渫土砂の処理により副次的に生みだされたものという性格がつよく、その利用についても、都市構造との総合的な関連性に基き計画的に開発されたとはいえないところであった。

戦後、経済の回復成長が急速度で、展開される過程で東京に流入する貨物量も急激な増加を示すところとなり、都では数次にわたり港湾計画を改訂し、港湾整備と埋立地開発に努めてきた。現在、推進に努めている埋立事業は、昭和36年に策定された「東京港改訂港湾計画」に基本路線をおくものであるが、この計画は、東京における港湾施設の整備拡充を図るとともに、千代田・台東両区に相当する規模の埋立地を造成し、当時次第に顕在化してきた大都市問題にも積極的に寄与する観点にたつて、既成市街地の都市計画との整合性を意識しつつ埋立地を計画的に開発することを目的としたものであった。この事業によって造成される埋立地は、大部分が東京の都心部から5～10キロ圏内に位置するものである。このように都心部にきわめて近接する地域に広大な埋立地造成が可能であったことが本事業の特徴点を規定するところとなったのであるが、これについては、その根本を東京の都市構造上の特殊なパターンに求めうることが指摘されている。すなわち、東京の都市構造を都心部を中心とする円型都市ととらえると、その区域は $\frac{3}{4}$ の陸域部と $\frac{1}{4}$ の海域部により構成されていることが理解できる。東京港埋立事業は、この $\frac{1}{4}$ の海域部を埋立てることにより、東京を円型都市として完成し、水域および水際線の合理的利用、並びに都市物流サービス機能や道路体系の改善その他必要な都市施設の均衡のとれた配置等の実現を図り、埋立地を東京の都市の一部として多目的に開発することを基本方針とするものである。



図一 東京港埋立地位置図

北見俊郎，奥村武正編著「都市と臨海部開発」（成山堂書店，昭和52年刊）P.181

埋立事業は、その後昭和41年に、港湾貨物量の推計の変更や、埋立地の地盤状況等技術的見地からの計画修正が必要となり、これらを検討した結果、東京港第二次改訂港湾計画が策定され、これを実施計画として事業の推進が図られてきた。

現在、埋立地の護岸，土地造成などの基本的工事はほぼ完成しており、今後道路，橋梁上下水道などの都市基盤の配備を図りながら本格的に開発利用を推進する段階にある。

(3) 大都市問題と臨海部開発

東京港の埋立事業は以上のような経過をへて推進されてきたものであるが、埋立地の利用にあたっては云うまでもなく計画的開発をいかに現実のものにする

るかについて最も留意してきたところである。埋立地が港湾区域内を埋立て造成されたものであるところから、その水際線の有効活用を図り、港湾機能の充実のため利用されることは当然として、これ以外の目的、とくに都心部に近接して道路、鉄道などの交通施設の整備および都市再開発の推進をもその基本方針としてきた意義は大きい。このような開発は、東京にかぎらず、大阪、神戸、横浜など大都市で行なわれる埋立事業に共通に看取しうるものであり、物流あるいは工業開発などの単一の目的に埋立地を利用することはおこなわずこれらの機能に加えて、都市再開発、住宅、公園など複合的、多様な目的に土地を利用するもので、埋立事業を都市問題解決のために活用することを意図するものと云えよう。

このように、最近における大都市臨海部の埋立事業は、少なくとも以下の点において特徴点をもつものと考えられる。

- ① 自然成長的土地利用を排し、母都市の都市的特性との一体性を計画的に配慮したものであること。
- ② 単一な土地利用を排し、都市スケールの諸要請との均衡を考慮した複合的土地利用を意図したものであること。

しかし、都市問題の予想をうまわる激化のなかで、このような意図が十分効果的に機能しているかを考察すると、そこになおいくつかの問題が残されていることが認められる。たしかに埋立事業によって造りだされた新しい用地が都市において極度に不足している都市施設等の用地として活用されている例は多い、また都市交通体系の改善のうえで埋立地が果たしている役割も高く評価されるべきものである。しかし、今日の都市問題の深刻さは、個別の施設の増強という対応策による改善の次元をこえており、都市の構造的課題点を摘出して、その改造を図ることなしには事態の解決は不可能である。

このような観点から、これまでの埋立地開発の現状を検討すると、埋立地が既成都市活動の区域から一定の距離をおいたところに公有地として作りだされたものであることもあって、その土地が本来的にもっている経済的価値を100パーセント生かすようなキメの細かい開発が留意されず、ややもすると密度

のうすい、粗放的な利用態様にながされる傾向があったことは否定できない。この結果、埋立地が大都市の過密対策に貢献しうる大きな可能性が充分発揮されず、さくばくとした倉庫地帯や都市施設群が平面的に拡大され再生産される結果に終わった事例も少なくない。埋立地もまた大都市のなかの一地域であり、市民が息づく新しい都市空間であることを認識し、開発がすすめられるべきであろう。

さらに、都市再開発用地はもちろん、一般に埋立地が、都市内機能のクリアランスの使命に立脚し、そのリ・ロケーションのテコとしての責任をもつ用地であることが制度として充分意識づけられなかったため、埋立地の利用が、都市環境（とくに臨海部）の総合的改善に充分結びつかなかったうらみも少なくない。

都市問題を解決するうえで、土地問題のしめる比重は、わが国の場合とくに重要なものがあり、埋立地が都市地域に比較的近接して地域に存在する公共団体が自からの意思で自由に利用できる土地として、都市行政に果たす役割は今後ますます高まるものと考えられる。埋立地の開発全般について従来の例にとられることなく、新しい視点からの全般的再検討を行ない、総合的計画性を一段と高める必要があるところである。

3. 臨海部開発の方向と課題

(1) 臨海部開発の方向

臨海部に限らず一般に開発とは何かということ問いなおしてみると、これまでのわが国の開発概念が実態面においてややもすると自然的、社会的条件の技術的変容にウエイトをおき、開発そのことの本来的目的である人間の社会的存在そのもののトータルな充実という側面についての総合的評価が明確でなかったということが指摘されよう。このような意味で「地域開発というものは、本来複合的な社会システムを対象とするものであり、その動的な展開過程を追求するものである(3)」という指摘は今後の臨海部開発にあたってもっとも留意されなければならない問題である。

このような意味で、東京都港湾審議会が東京の臨海部開発についておこなった提言（「東京港埋立地の開発及び埋立事業の経営ついで⁽⁴⁾」）は、上記の視点にたちつつ、東京の埋立地を都市改造のための戦略的拠点として位置づけ、今日における大都市の臨海埋立地は、ひっ迫する都市の諸矛盾の解決、緩和をめざして都市物流の改善や不足する都市施設の適正配置、住工分離、自然環境の回復と広域的オープンスペースの確保などのために活用することを目指したものであり、東京という大都市の具体的問題をつうじて、ひろく今日の「都市と臨海部開発」が一般にかかえる課題を明らかにするものと考えることができる。

東京の埋立地は前述したように、当初から複合的土地利用により、都市との計画の一体性を保ちつつ、開発することを意図してきたものであるが、今日の状況下においてそのような意図を十全のものとするためには、土地利用計画のフレキシビリティの確保、開発保留地の設定による段階的開発の推進、公有地拡大のための土地所有権の留保と貸付方式の導入、及び臨海部においておこなわれる多様な行政の総合的体制の整備など幾多の課題の解決が望まれており、今後、この答申がより理論的、政策的に検討され実現化されることが望まれている。

(2) 臨海部開発の若干の課題

① 臨海部既成港湾地帯の再開発

戦後——特に昭和40年代以降の輸送技術革新の結果、港湾についても全く新しい施設建設がすすむ一方、従来の埠頭地帯における諸施設は急激に陳腐化を余儀なくされている。また新埋立地が都市の外延部に造成されるにつれて、これまでの埠頭地帯は次第に内港化し、既成市街地圧力の増大とともに都心部に近接した一般市街地化の傾向がみられる。港湾貨物の増加と荷姿の変化、トラック等陸上輸送手段の大型化は港湾地域の都市における拡大をもたらしたが、都市の現状を考えるとこのような方向に即した港湾整備と表裏の関係で既成港湾地帯の機能転換に取り組むことが要請されている。物流機能のスクラップアンドビルドによる再配置の推進と、既成港湾地帯の高層住宅、公園、都市施設、

ショッピングセンターへの転換は、臨海部が都市の人間生活維持のうえで果たすことのできる大きなポテンシャルを現実のものとするものであり、今後都市行政の政策課題として位置づけられてゆく必要がある。

② 都市改造事業と埋立地開発のリンク

埋立地を都市改造の戦略的拠点として活用するためには、具体的に既成市街地の再開発事業と埋立地開発をリンクすることが必要である。この場合問題になることは、埋立地の造成、整備は財政資金や工事技術上の問題はあるにしても比較的計画的に進捗することが可能であるが、既成市街地の都市改造——とくに住民や企業の住居・業務用地の移転をとまなう事業は、移転対象者の生活問題や、事業活動の調整、更に財産価値・形態の変動など解決にあたって困難な問題が多く、このため埋立地整備と既成市街地再開発を時間的に整合させながら一体的連けいの下に推進するうえで種々の問題点が生ずることが少なくない。そしてこのような問題点を解決するためには、移転者の所有地の買収制度や、企業合理化、協業化の助成措置と開発誘導措置とが統一的に連けいすることが必至であるが、現行の諸制度等にもなお整備を要するところも多い。大都市の臨海部開発が都市再開発と不十分なものであることを理論的に明確にするとともに、そのことを現実のものとする手法・技術の整備が強く望まれるところである。

③ 貸付け方式の導入

埋立地は、道路、公園、公共埠頭用地など埋立地開発上直接必要な公共用地を除いては、一般に売却処分されるのが通例である。しかし、埋立地は本来公共的な国民共有の資産である公有水面を一定の政策的価値判断（土地利用計画）に基き、土地に転換し、有効活用を図るものであり、この点から埋立地は公的計画に基づく土地利用の規制、担保については一般土地以上の厳しい制約を課することが至当である。このような規制は、公有水面埋立法、及び港湾法による公法的規制が存在するが、売却による土地所有権の移転はこれらの措置に一定の限界をもたらすこととなる。したがって埋立地の計画的開発を将来にむかって担保するためには土地所有権を埋立権者が留保し、貸付け方式によつ

て開発することを考慮すべきである。

もちろんこの方式も現行の借地法等の規定もあって決して万能ではないが、土地利用の計画的担保についてはあらゆる方法を援用してその強化を図るべきであろう(5)。

4. む す び

戦後の臨海部開発が、大規模な流通港湾や臨海性工業の立地により、わが国の経済成長に果たした役割は極めて大きい。そしてこれと同様に、大都市の過密問題の緩和等都市問題の解決にも一般に認識されている以上に多大の貢献を果してきた。

安定成長段階をむかえ、都市問題についても従来とは異なる新しい問題点が生じつつあるが、国土の均衡ある利用開発の推進、過密、過疎の解消という課題はますます重要性をおびており、この意味から臨海部のあり方の見なおし——都市、港、臨海部の再生もまた、強く期待されていると云えよう。

注 (1) 北見俊郎・奥村武正編著「都市と臨海部開発」(成山堂書店 昭和52年)はしがき等を参照されたい。

(2) 日本における都市と港は「国家主義と中央集権的行政にもとづき……国を一つの頭とした二つの尾として形成され」てきた。〔北見俊郎「都市と港」(同文館 昭和51年) P.279

(3) 笹生仁「大都市臨海部の開発問題」(北見, 奥村編著「前掲書」 P.28)

(4) 北見, 奥村編著「前掲書」 P.172

(5) 貸付方式の導入については北見, 奥村編著「前掲書」のほかに華山謙「都市経営と土地・住宅政策」(岩波書店刊「都市の経営」 P.286

磯村英一「東京はよみがえるか」(日経新書 昭和48年版 P.165)等を参照されたい。

都市化と経済の変化からみた

大都市港湾の展望と課題

今野修平

(国土庁)

目次

1. はしがき
2. 大都市港湾形成のメカニズム
3. 都市問題の変化と巨大都市の変貌
4. 経済の安定成長の一つの見解
5. 大都市港湾の展望
6. 大都市港湾の課題
7. あとがき

1. はしがき

昭和48年秋、わが国を襲った石油危機は、昭和30年以降の長期に亘る高度経済成長を止めただけでなく、その後の長期的不況の到来、国際経済環境の変化、安定成長への指向等、わが国経済社会をめぐる環境を一変させた。このような抜本的变化は、戦後のわが国においては最大かつ最初であり、それまで長期間に亘って構築された高度経済成長を基礎にした、わが国の経済構造、産業構造等を根底から覆えし、新しい経済時代の到来を意味しているといえる。

わが国の港湾は、高度経済成長期に多くの難題に直面しながらも、これに対処しつつ、経済発展と国民生活の水準向上に寄与しながら発展をし、戦前にはみられない新しい形態の港湾を誕生させ、高度経済成長に即応した構造を構築してきた。

大都市港湾が、大都市の形成と密接不可分に関連しつつ形成されたのも、この時期であり、筆者はわが国経済社会の都市化、工業化と関連して形成されてきていることをかねてから指摘してきた¹⁾²⁾。このような見解からすると、経済社会の新時代への突入は、当然のことながら大都市港湾に大きな影響を与え

るし、新しい時代の大都市港湾の位置づけもどうなるのか、検討の課題が多く現出していると認識している。

本論は以上のような観点から大都市港湾を改めて見直し、現状と新しい時代の到来をふまえて展望してみようとするものである。その際の現状認識は、論旨形成上最も重要なポイントであるが、都市問題の変化を把握し、この中でわが国の大都市の動向がその基調を変化させつつあるという事実認識を踏まえ、日本経済の動向と関連させつつその動向推察を行なった結果、巨大都市化 (Metropolitanization) の変化と新しい都市化時代の到来を認識していることである。その背景は、一つには巨大都市の限界性の認識という社会学的ないしは地理学的視点からの問題認識だけでなく、石油危機以降のわが国経済の動向が、基本的に変化して、新しい経済時代の到来としていわゆる「安定成長」を認識している点をあげねばならない。したがって、本論の背景とこれに基づく目的は、経済的社会的に新しい時代に突入した中での大都市港湾論の展望であるといえよう。

本論の目的よりすれば、本論が一つの契機となって、新しい時代の大都市港湾が究明され、論議されるようになれば、その意図が達成されたといえるものである。その意味では試論であるかも知れないし、素材提供であるかも知れないと考えている。

2. 大都市港湾形成のメカニズム

従来わが国においても、長い間港湾の概念は、商港という把握方をしてきた⁽³⁾。商港という商取引の場を醸成し、一体不可分として港湾が位置づけられていた背景には、欧米での広大な背後地への積換えの場としての港湾と、最終消費財ないしはそれに近い商品輸送、さらには一国において数ヶ所以内の貴重な海外への窓口 (まさしく門戸であり Port そのもの) という機能等の諸条件から存在していたものと考えている。

しかしながら、わが国ではこのような欧米型商港の定着も当然のことながらあったほかに、欧米と異なる各種条件を強く背景に持った港湾も古くから存在

していた。すなわち、大陸の平原で育てられた文明とは異なる形で海上交通が存在し、古くから生活交通として近隣交流の道具として舟が利用されていたことは、瀬戸内海地域の歴史を紐解くまでもない。ここでの海上交通は、太平洋上のマイクロネシア文明での海の利用等と共通したものであって、馬車交通に支配されていた大陸平原国家の文明とは基本的に異なる歴史を有している。

さらに近代文明導入以降、近代工業の成立と直結した港湾として、工業港の誕生をみたのも、資源不足のわが国におけるいわば特有の現象であったといえる。

こうしたわが国個有の条件は、国内の輸送構造上も、欧米先進諸国にみられない特性を有している。すなわち国内貨物輸送（トンキロ）の分野で、内航海運が50%以上をしめているということは、大陸平原国家ではあり得ない現象であり、全国土即沿岸地帯ともいべきわが国の特性から、海上交通の重要性は特段に高いことはいうまでもない。

こうした国土の基本的条件と絡むわが国の輸送構造、経済構造よりすれば、わが国の大都市を考える際に、海上交通を抜きにして考えることは出来ないはずである。こうした考察は貨物流動の実証的調査、研究でも証明出来る。大都市は広域的貨物流動の核であると同時に、巨大な市場である。特にわが国では狭い国土に1,000以上の港湾があり、さらに衛星都市を従え、かつ圏域人口が100万以上に及ぶ巨大都市は十指以上に及んでいることから、貨物流動の広域的中心としての性格以上に、巨大な市場としての性格が強く海上貨物流動の上に出てくることは当然である。欧米における商港を主体とする港湾論では、抱えきれない性格が、大都市の港湾に存在するのであり、単に大都市にある港湾という単純な意味での大都市港湾でなく、国土条件に適合し、かつ歴史的背景を有する経済メカニズムの上に位置づけられる港湾の一つとして、大都市港湾があるということが出来よう。

さらに産業革命以降のわが国の産業立地は、欧米における立地論の通りはいかず、資源の乏しいという特有の条件を反映して、市場立地の性向が極めて強いという事実を見落すわけにはいかない。特に大量生産、大量消費、大量流動

に支えられた経済の高度成長期には市場の拡大に伴う産業の地方分散が進んだ反面、基礎資源型工業等一部の業種は、巨大都市の持つ市場の大きさに吸引された、いわゆる市場立地性を顕著にして、大都市周辺に集中立地を強めてきた。戦後の巨大都市化は、一面においてこうした工業化と一体的にかつ深い関連を持ちながら進んだとみて差支えない。

表一 京葉コンビナートからの輸送地域別割合 (単位: %)

	鉄鋼製品	鉄鋼加工品	石油精製品	石油化学 (重合品)
関東臨海 (千葉)	63 (24)	62 (36)	70 (33)	49 (5)
(東京)	(15)	(18)	(22)	(23)
関東内陸	4	1	4	4
その他の	33	37	26	47
(大阪)	(12)	(15)	(0)	(12)
(愛知)	(6)	(5)	(7)	(8)
計	100	100	100	100

資料: 建設省「コンビナートを中心とする物資流動調査報告書」

特に経済の高度成長が、巨大な設備投資による建設需要に支えられていたことは、石油危機以降全く冷却化した民間設備投資が最も雄弁に物語っている。こうした基本性向が巨大都市圏では、戦後一貫した都市復興、都市建設と、人口の巨大都市集中に支えられていたとみて良い。したがって、大都市港湾の基本的性格は、工業港からの製品または半製品の受入港であり、巨大市場である大都市の消費の窓口であって、重化学工業化時代における工業港形成と裏腹の関係にあったといえる。

以上のように大都市港湾について、わが国個有の歴史的背景と国土条件と経済的構造をふまえ、高度経済成長期のわが国経済の基本構造から位置づけられていた。この位置づけは、一面ではわが国の港湾の経済活動の正確な把握と同時に、都市と港湾の基本的関係にかかわる分野であり、都市そのものの経済的解釈と視点にかかわるものでもある。その点で単に大都市にある港湾という単純な解釈に置きかえられるべきではないことを、重ねて記さねばならない。少

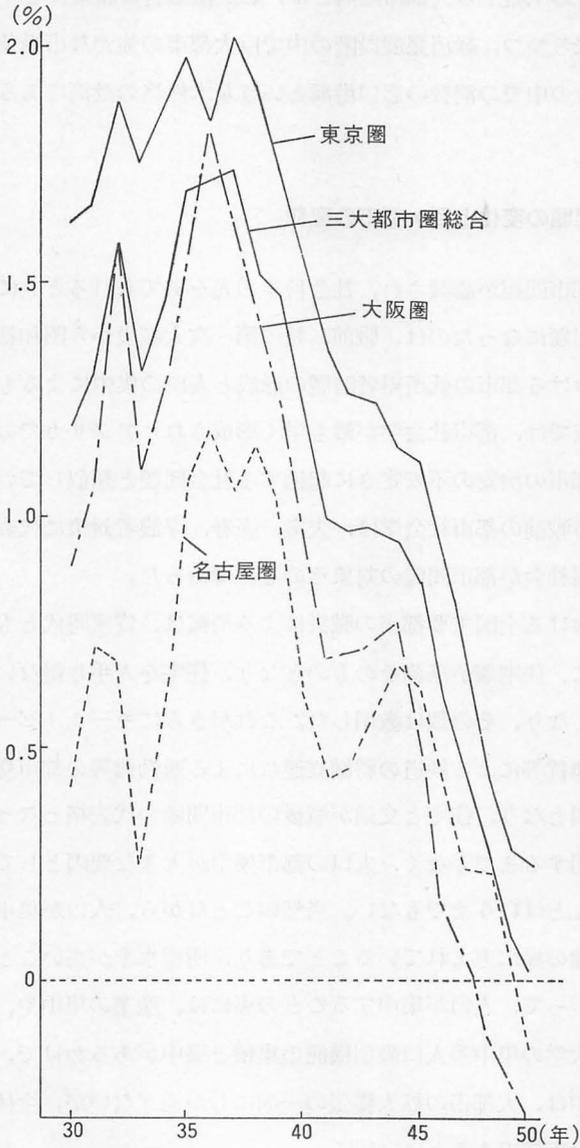
なくとも筆者の主張する大都市港湾とは、わが国固有の諸条件と十分かつ合理的の整合性を保ちつつ、経済発展段階の中で巨大都市の強力な市場条件を反映した工業化社会の中での消費の窓口港湾という基本性格の港湾であるといえよう。

3. 都市問題の変化と巨大都市の変貌

わが国に都市問題が認識され、社会科学の光をあてられると共に、行政の上でも大きく問題になったのは、戦前、特に第一次大戦後から昭和初期にかけての不況期における都市の低所得者階層の形成と人口の集中によるものとされている。その点では、都市社会学が最も早く形成されたアメリカでの、シカゴに代表される都市の治安の不安定さに起因する社会問題と類似しているといえよう。このため戦前の都市社会学は、失業、売春、浮浪者対策に代表されるいわゆる都市下層社会が都市問題の対象そのものであった。

戦争中における全国主要都市の戦災による消滅は、貸家時代ともいうべき戦前と対称的に、住宅難が深刻そのものとなり、住宅を入手し得ない市民は、遠距離通勤者となり、その数は激増した。これがさらにモータリゼーションの進展、低水準運賃等による鉄道の整備立遅れによる通勤難等の都市交通問題として大きく問題となり、住宅と交通が戦後の都市問題の代表格となった。この背景には、説明するまでもなく、人口の都市集中が大きな要因として、常に横たわっていたことはいうまでもない。当然のことながら、人口が集中することは、雇傭の場に恵まれていることであり、所得水準が高いことを意味している。したがって、人口が集中することの裏には、産業の集中や、中枢管理機能の集積、大学の集中等人口吸引機能の集積と集中があるわけで、その意味では人口の集中は、大都市の拡大膨張の一面にしか過ぎないが、全体を判断し得る最も好適な指標であるといえる。

したがって住宅と交通が最も深刻であった昭和30年代は、一面において大都市への人口集中が最も激しい時期であった。巨大都市への人口集中は、反射的に地方の人口減少を呼び、巨大都市での過密と同時平行的に、地方とりわけ遠



図一 人口の社会増加率の推移

資料：総理府統計局「住民移動台帳人口移動報告」による。

隔地、山村、離島等で過疎化が進み、いわゆる過密・過疎問題が生じた。かくして過密の典型的問題が住宅と交通であるとの認識は、戦後の都市社会学の中心課題として君臨した。

昭和30年代後半に入ると、大都市での人口増加は、その周辺地域での人口増加を顕著にし、中心地域では人口減少をもたらすいわゆる空洞化現象が顕著化してきた。さらに昭和40年代後半になると、明らかに巨大都市圏全体の人口吸引力が低下してきて、中心地域の東京23区、大阪、横浜、川崎、名古屋等の中心部では人口の絶対数も急激な減少をみるに至った。これが昭和50年代に入ると、減少地域はさらに拡大し、東京を例にすれば、対45年の人口減少地域は、23区中17区に及び、社会減（人口流出地域、ただし出生による自然増が社会的移動による流出数を上廻っているため、絶対数では増加地域である）は23区に留らず、武蔵野市、三鷹市にまで及び、空洞化現象が問題となった都心部の業務地区化（CBD化）による人口減では説明のつかない状況になっている。さらに昭和51年には、東京都の人口が遂に減少傾向を示すに至った。大阪、名古屋等も東京の傾向を追従する傾向を示している一方、人口減少を示していた地方の道県は、巨大都市に近い県では40年代初頭から、遠隔の道県で40年代後半以降人口減少傾向を次第に鈍化させ、さらに増加に転じてきた。昭和51年には東京を除く府県は全て増加を示すことからみても、明らかに巨大都市集中、遠隔地流出の30年代に一貫していた強烈な地域現象は完全に変化したということが出来よう。周辺地域を含めた広域的な巨大都市圏でみても、人口吸引力は急激に低下してきており、住宅、交通に代表された都市問題の時代は既に過ぎ去り、新しい時代へと変転したことを伺わせる⁽⁴⁾。

こうした空洞化現象と、それに引続く巨大都市圏の吸引力低下は、そのまま物流部門でも生じているものと考えられる。都心地域での自動車交通量の停滞、工業再配置による工場移転、鉄道貨物駅の廃止または移転、物流施設の郊外への移転と団地化等の現象が、主要地方都市に迄及んでいる事実は、都心地域における物流量の減少を意味し、空洞化現象の一つの断面であると考えられる。これに対し、都市周辺部では、バイパス計画、高速道路のインターチェン

表一2 都道府県別人口の推移

			人 口 (千人)						増 減 率 (%)				
			昭和30年	35 年	40 年	45 年	50 年	51 年	35/30	40/35	45/40	50/45	51/50
北 海	道 森 手	4,773	5,039	9,172	5,184	5,338	5,394	5.6	2.6	0.2	3.0	1.05	
		1,383	1,427	1,417	1,428	1,469	1,483	3.2	△0.7	0.8	2.9	0.97	
		1,427	1,449	1,411	1,371	1,386	1,394	1.5	△2.6	△2.8	1.1	0.62	
宮 秋 山	城 田 形	1,727	1,943	1,753	1,819	1,955	1,982	0.9	0.6	3.8	7.5	1.39	
		1,349	1,336	1,280	1,241	1,233	1,238	△0.1	△4.2	△3.0	△0.6	0.48	
		1,354	1,321	1,263	1,226	1,220	1,226	△2.4	△4.4	△3.0	△0.5	0.43	
福 茨 栃	島 城 木	2,095	2,051	1,984	1,946	1,971	1,982	△2.9	△3.3	△1.9	1.3	0.59	
		2,064	2,047	2,056	2,944	2,342	2,378	△0.8	0.4	4.3	89.2	1.52	
		1,548	1,514	1,522	1,580	1,698	1,715	△2.2	0.5	3.9	7.5	1.02	
群 埼 千	馬 玉 葉	1,614	1,578	1,606	1,657	1,757	1,757	△2.2	1.7	3.3	5.9	1.11	
		2,263	2,431	3,015	3,866	4,821	4,962	7.4	24.0	28.2	24.7	2.91	
		2,205	2,306	2,702	3,367	4,149	4,264	4.6	17.2	24.6	23.2	2.78	
東 神 新	奈 京 川 潟	8,037	9,684	10,869	11,408	11,669	11,661	20.5	12.2	5.0	2.3	△0.08	
		2,919	3,443	4,431	5,472	6,398	6,504	17.9	28.7	23.5	16.9	1.66	
		2,473	2,442	2,399	2,361	2,392	2,405	△1.3	△1.8	△1.6	1.3	0.56	
富 石 福	山 川 井	1,021	1,033	1,025	1,030	1,071	1,079	1.1	▷0.7	0.4	4.0	0.73	
		966	973	980	1,002	1,070	1,082	0.7	0.7	2.2	6.8	1.10	
		754	753	751	744	774	780	△0.2	△0.3	△0.8	4.0	0.79	
山 長 岐	梨 野 阜	807	782	763	762	783	786	△3.1	△2.4	△0.2	2.8	0.42	
		2,021	1,981	1,958	1,957	2,018	2,032	△2.0	△1.2	△0.1	3.1	0.73	
		1,584	1,638	1,700	1,759	1,868	1,889	3.5	3.8	3.4	6.2	1.12	
静 愛 三	岡 知 重	2,650	2,756	2,913	3,090	3,309	3,340	4.0	5.7	6.1	7.1	0.94	
		3,764	4,206	4,799	5,386	5,924	5,989	11.6	14.1	12.2	10.0	1.11	
		1,486	1,485	1,514	1,543	1,626	1,638	△0.0	2.0	1.9	,5.4	0.74	

都市化と経済の変化からみた大都市圏の展望と課題

滋京大	賀都	854	843	853	890	986	1,006	△1.3	1.3	4.3	10.8	2.08
	大阪	1,935	1,993	2,103	2,250	2,425	2,452	3.0	5.5	7.0	7.8	1.14
		4,618	5,505	6,657	7,620	8,279	8,341	19.2	20.9	14.5	8.6	0.74
兵奈和	庫良山	3,621	3,906	4,310	4,668	4,992	5,034	7.9	10.3	8.3	6.9	0.83
歌		777	781	826	930	1,077	1,100	0.5	5.7	12.6	15.8	2.12
		1,007	1,002	1,027	1,073	1,072	1,078	△0.5	2.5	1.5	2.8	0.58
鳥島岡	取根山	614	599	580	569	581	586	△2.5	△3.2	△1.9	2.1	0.75
		929	889	822	774	769	771	△4.3	△7.6	△5.8	△0.6	0.34
		1,690	1,670	1,645	1,707	1,814	1,829	△1.1	△1.4	3.8	6.3	0.84
広山徳	島口島	2,149	2,184	2,281	2,436	2,646	2,691	1.6	4.4	6.8	8.6	0.95
		1,610	1,602	1,544	1,511	1,555	1,566	△0.5	△3.7	△2.1	2.9	0.67
		878	847	815	791	805	809	△3.5	△3.8	△2.9	1.8	0.52
香愛高	川媛知	944	919	901	908	961	971	△2.6	△2.0	0.8	5.8	0.98
		1,541	1,501	1,446	1,418	1,465	1,476	△2.6	△3.6	△2.0	3.3	0.75
		883	855	813	787	808	814	△3.2	△4.7	△3.2	2.7	0.68
福佐長	岡賀崎	3,860	4,007	3,965	4,027	4,293	4,359	3.8	△1.0	1.6	6.6	1.53
		974	943	872	838	838	842	△3.2	▷7.5	△3.8	0.0	0.50
		1,748	1,760	1,641	1,570	1,572	1,577	0.7	△6.8	△4.3	0.1	0.33
熊大宮	本分崎	1,896	1,856	1,771	1,700	1,715	1,731	△2.1	△4.6	△4.0	0.9	0.89
		1,277	1,240	1,187	1,156	1,190	1,200	△2.9	△4.2	△2.7	2.9	0.79
		1,139	1,135	1,081	1,051	1,085	1,100	△0.4	△4.8	△2.7	3.2	1.34
鹿児沖	島繩	2,044	1,963	1,854	1,729	1,724	1,734	△4.0	△5.6	△6.7	△0.3	0.59
		801	883	934	945	1,043	1,059	12.8	5.8	1.2	1.04	1.55
計		90,077	94,302	99,209	104,665	111,934	113,086	4.7	5.2	5.5	9.9	1.03
(減少県数)								26県	25県	20県	4県	1都

資料：総理統計局「国勢調査」による。

但し51年は総理府統計局「推計人口」による。

表—3 港湾取扱貨物量の地域別推移

(単位：百万トン)

		全 国		東京湾		伊勢湾		大阪湾		三大湾計		瀬戸内海		以上計		その他	
		貨物量	シェア	貨物量	シェア	貨物量	シェア	貨物量	シェア	貨物量	シェア	貨物量	シェア	貨物量	シェア	貨物量	シェア
合 計	昭和30年	245	100.0	41	16.7	14	5.7	31	12.7	66	35.1	131	53.5	186	75.9	59	24.1
	45	440	100.0	78	17.7	30	6.8	58	13.2	166	37.7	231	52.5	339	77.0	101	23.0
	40	808	100.0	178	21.9	56	6.9	113	14.0	347	42.9	420	51.9	654	80.9	154	19.1
	45	1,853	100.0	375	20.2	116	6.3	219	11.8	710	38.3	1,027	55.4	1,518	81.9	335	18.1
	46	2,006	100.0	380	18.9	115	5.7	250	12.5	745	37.1	1,120	55.8	1,615	80.5	391	17.5
	47	2,224	100.0	417	18.8	130	5.8	277	12.5	824	37.1	1,231	55.3	1,778	79.9	446	20.1
	48	2,631	100.0	472	17.9	153	5.8	328	12.5	953	36.2	1,437	54.6	2,062	78.4	569	21.6
	49	2,678	100.0	464	17.3	149	5.6	321	12.0	934	34.9	1,441	53.8	2,054	76.7	624	23.3
	外 貨	30	50	100.0	15	30.0	4	8.0	11	22.0	30	60.0	25	50.0	44	88.0	6	12.0
45		107	100.0	30	28.0	11	10.3	18	16.8	59	55.1	53	49.5	94	87.9	13	12.1
40		242	100.0	76	31.3	25	10.4	33	13.7	134	55.4	113	46.7	214	88.4	28	11.6
45		553	100.0	163	29.5	56	10.1	71	12.9	290	52.5	261	47.2	480	86.8	73	13.2
46		599	100.0	168	28.0	57	9.5	78	13.0	303	50.6	282	47.1	507	84.6	92	15.4
47		623	100.0	184	29.5	59	9.5	78	12.5	321	51.5	280	44.9	523	83.9	100	16.1
48		727	100.0	205	28.2	68	9.4	84	11.6	358	49.2	320	44.0	594	81.7	133	18.3
49		768	100.0	207	27.0	72	9.4	86	11.2	365	47.5	335	43.6	614	79.9	154	20.1
内 貨 (含フ ェリー)		30	195	100.0	25	12.8	10	5.1	20	10.3	55	28.2	105	53.8	140	71.8	55	28.2
	35	333	100.0	48	14.4	19	5.7	40	12.0	107	32.1	179	53.8	246	73.9	87	26.1
	40	567	100.0	103	18.1	31	5.5	80	14.1	213	37.6	308	54.3	441	77.8	126	22.2
	45	1,300	100.0	212	16.3	60	4.6	148	11.4	420	32.3	765	58.9	1,038	79.8	262	20.2
	46	1,407	100.0	212	15.1	58	4.1	172	12.2	442	31.4	838	59.6	1,108	78.7	299	21.3
	47	1,602	100.0	233	14.5	71	4.4	199	12.4	503	31.4	951	59.4	1,255	78.3	347	21.7
	48	1,904	100.0	267	14.0	85	4.4	243	12.8	595	31.3	1,117	58.7	1,469	77.2	435	22.8
	49	1,910	100.0	257	13.5	77	4.0	235	12.3	569	30.0	1,107	58.0	1,441	75.4	469	24.6

(出所) 「港湾統計(年報)」による。(注) 1. 三大湾については運輸省港湾局資料により、東京湾：木更津、千葉、東京、川崎、横浜、横須賀の6港。伊勢湾：三河、衣浦、常滑、名古屋、四日市、津松阪、宇治山田の7港。大阪湾：堺泉北、大阪、尼崎西宮芦屋、神戸の4港の計である。

2. 瀬戸内海は和歌山、大阪、兵庫、岡山、広島、山口、徳島、香川、愛媛、福岡、大分の11県の計である。

3. 鉄道連絡船貨物は除く。

ジ、鉄道貨物駅集約化、港湾整備等と呼応しながら、工場団地、卸売団地、倉庫団地、トラックターミナル等、物流施設の新増設が進み、明らかに周辺地域の物流量の増大傾向を見せている。こうした巨大都市圏内における地域現象が、大都市港湾にどのような影響を与えるのか、三大港における港湾貨物量が次第にその比率を低下させつつあるのも、こうした現象の一つとして捉えられる。

このような圏内の課題の他に、巨大都市圏の吸引力低下は、従来の基本的動向を抜本的に変化させてくるものと考えられる。長期的には市場としての相対的低下も考えられないことはないであろうし、従来の住宅、交通という都市問題から、別の問題へと変化することも考えられる。すなわち人口吸引力が落ちたとはいえ、既に全国人口の約50%の集積をみている巨大都市圏では、人口の自然増だけでも相当規模に達するものと推定されている。さらに現在までの集積の結果、過集積地域は広大な範囲に亘り、大災害発生時の体質の脆弱化は、巨大都市化の進展以前とは比較にならない状況であるともいえる。特に沖積平野の軟弱地盤地帯に市街地形成を行ったわが国の巨大都市は、地震、高潮、洪水等に弱いという宿命を背負っており、人口や産業の集積が進めば進む程、災害への体質が脆弱化し、防災対策の重要性が認識されてくるということになる。かくして防災対策の重要性は、新しい大都市問題として、住宅、交通にかかわろうとしているが、これは逆に、大都市が経済的には高コスト地域になるということであり、集積のメリットと、巨大市場のメリットが、従来のように享受出来なくなっている証拠であるともいえる。こうした大都市地域での経済環境の変化は、防災対策だけでなく、公害対策、高地価等外部不経済の拡大と投資効率の低下等で表われており、この経済原則が大都市からの事業所の分散の大きな要因になっているといえよう。

こうした巨大都市における状況の変化と、都市問題の変化は、都市交通においても各種現象の変化となって表われている。都市における交通の問題が軽減されたとはいいい得ないにしても、相対的には新しい事態に対応した新問題の比重が増大してきていることは事実であろう。

このような都市問題の変化は、都市政策や都市住民の意向等に微妙な影響を与え、今後の方向を変化させる源泉となる。したがって大都市港湾の今後の展望に当っては、重大な影響力を持つと云って差支えないであろう。

経済の安定成長の一つの見解

従来的高度経済成長が、石油危機により一転マイナス成長となり、その後持ち直したとはいうものの、二桁成長という高度成長はもはや各種要因から判断しても不可能であると判断される。安定成長期の到来といわれる由遠である。大都市港湾の将来を展望するに当っては、当然のことながら安定成長下での大都市の動き、安定成長下での海上輸送の動向等を見詰めなければならないのは当然である。

安定成長が叫ばれてからすでにかなりの年月がたっているが、高度成長から瞬時に変わった安定成長初期の今日時点では、なお高度成長期の整理が十分になされておらず、過剰設備投資や低自己資本比率等の高度成長期の構造を内包したまま、低成長の波の中で、なお混乱の域を脱しきっていない。このため長期見通しは極めて難しく、ましてや安定成長期といわれる中での大都市の動きや海上輸送の見通しは、ほとんどないままである。しかし51年10月策定された「昭和50年代前期経済計画」によれば、昭和50年代前期の5ヶ年間の国民総生産の伸びは、高度経済成長期のほぼ2分の1である6%を想定し、さらに長期的には次第にその成長率を低下させてくるといわれている⁽⁵⁾。その要因は環境等外的制約条件の増大、エネルギー等資源の制約、人口構造の変化等からくる活力の低下等があるといわれている。このような構造変化を伴った経済成長率の低下が予測されたとすると、安定成長と呼ばれる経済成長率の低下は、単に高度成長時の経済のミニ版ではあり得ない。当然のことながら、都市や港湾も、従来とは全く異なる経済動向の中での途を歩まされることになると思われる。

このような構造変化を伴う安定成長の実態をどのように想定し得るのか。極めて乱暴ではあるが想定してみることにする。

先ず第一にかつての高度成長が、耐久消費財の国民的普及に支えられた大量消費と大量生産化のための生産設備増強を目指す民間設備投資の二つに支えられ、さらにこれを支える公共投資に大きく依存してきたといえる。耐久消費財は3C時代を経て、次の普及財を見出せぬまま不況の節約ムードを迎え、内需の停滞を決定的なものとした。一方内需の停滞、石油の高騰、地価の鎮静、総需要抑制環境問題等で、民間設備投資は一挙に冷え込み、建設投資による下支えも失った。僅かに輸出の好調が日本経済を支えたものの、不況の底で低成長が続いている。このようにかつての高度成長が、以上のようなメカニズムであったとすると、電気、機械に支えられた裾野の広い産業界と、鉄鋼、セメント等の素材供給型産業の二つが主役であったといえる。この結果、特に後者は、素材供給だけに膨大な量を提供することとなり、これが大量輸送を支える大きな柱となったと考えられる。

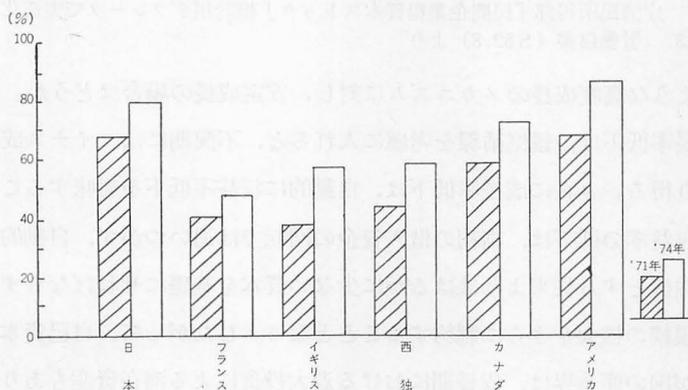


図2 耐久消費財総合普及率の国際比率

- (備考) 1. 耐久消費財は次の7品目：電気冷蔵庫、電気洗濯機、電気掃除機、カラーテレビ、白黒テレビ、ラジオ、レコード・プレイヤー（但し、アメリカはレコード・プレイヤーは除）
2. 普及率は、日本経済企画庁「消費者動向予測調査」
 外国は、(社)日本電機工業会「家電国際需給統計」並びに(社)日本電子機械工業会「民生用電子機器国際需給統計」、(社)海外電力調査会「海外電気事業統計等」による。
3. 総合普及率作成のためのウエイトは各国とも総理府統計局「家計調査報告」より算出した各年の各品目単価による。
4. 経済白書（S52.8）より

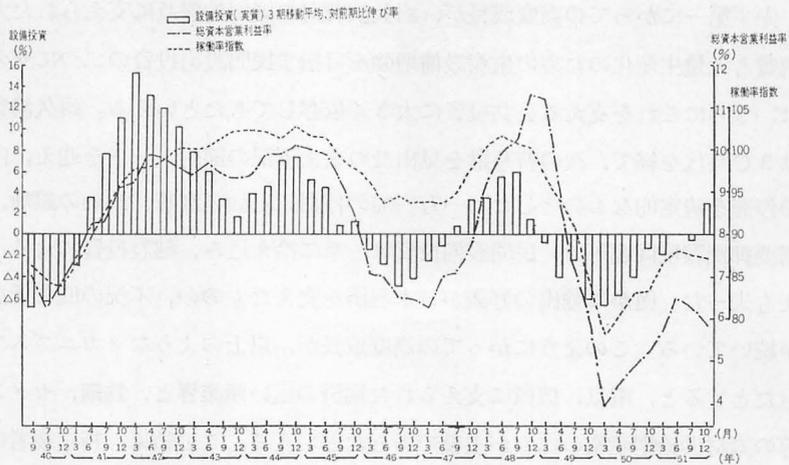


図 3 設備投資と稼働率，総資本営業利益率（製造業）

- (備考) 1. 大蔵省「法人企業統計季報」通産省「通産統計」等により作成。
 2. 設備投資(家賃)は，大蔵省「法人企業統計季報」の設備投資を経済企画庁国民所得部「民間企業租資本ストック」推計用デフレータで実質化。
 3. 労働白書(S52.8)より

このような高度成長のメカニズムに対し，安定成長の場合にはどうか。先ず第一に成長率低下は，景気循環を考慮に入れると，不況期にはマイナス成長も十分にあり得る。さらに成長率低下は，自動的に収益率低下を意味することとなるが，収益率の低下は，高利の借入資金の回転では追いつかず，自動的に自己資本を主体とする従来よりはるかに少ない資本を基礎にせねばならず，これが企業規模の拡大をさらに制約することとなる。したがって，自己資本比率の低いわが国の産業界は，成長期における過大投資による潜在資産もあり，当面設備投資が大巾に増大することは望み得ないといえよう。このため鉄鋼，セメント等の建設資材の生産は，当分拡大基調はとらないものと思われる。このような見通しのもう一つの要因は，エネルギー高価時代の到来であろう。このエネルギー高価時代の到来は，産業，生活共に省エネルギー対策が次第に普及し，石油等エネルギー資源の消費量も経済成長率程の伸びは期待出来ないのではなからうか。

このように考える時，高度経済成長期以来，鉄鋼，石油等，素材ないし中間

加工材であるバラ荷大量貨物を主体とする海運貨物の伸びは、大きくは期待出来なくなる。こうした動向は、環境問題、巨大都市の過密問題等、経済外的制約条件の増大してきた昭和45年を境に顕著になってきたことは、既に指摘したところである⁽⁶⁾が、今後も素材生産と、これと結びついた建設需要を大きな柱とした経済成長はあり得ず、むしろ建設需要が次第に大きくなるのは、戦後の復興以来の各種固定資産の維持管理および再開発（耐久年限後の再建設）という、比較的安定的の需要に支えられる形となることによるのではないかと考えられる。

かくして産業全般は、省エネルギー型、技術指向型、高負荷価値型へと変貌し、輸出の比率が常にかなり高い形で展開していくことが考えられよう。耐久消費財等の国内市場も新規市場の爆発的拡大ということより、従来の更新による安定的需給が主柱となるのが、安定成長の基本と考えるべきであろう。

5. 大都市港湾の展望

以上のような大都市港湾の周囲の状況変化は、従来の素材供給の臨海工業地帯の窓口である工業港からの、受入地としての大都市港湾に大きな変化をもたらすことが考えられる。

わが国の産業界全体が、素材型から技術型高負荷価値型に変化することは、臨海工業の比重が次第に低下し、内陸工業の比重が増大することを意味する。特に素材供給の中心である鉄鋼、セメント等の伸び悩み、石油の節減型社会の到来を考えると、大都市港湾への工業港からの供給量は、従来に比し伸び率低下を招くものと考えられる。これは大都市港湾の施設整備が、素材受入施設の急速整備を必要とした従来の情勢が一変したことを意味している。

第二に利益率の低い時代の到来は、輸送費削減がきびしく要求される時代の到来であり、輸送の合理化が強く進められることとなる。これが情報化の進展と関連して、交錯輸送の減少、商物流の分離、適合輸送への指向等を着実に進めるようになり、必要以上に物流の集中がなされていた巨大都市、特に東京、大阪への集中のうち、不必要なものの集中排除が進められ、ブロック中心都市

等への分散が進む可能性がある。一方で輸送の合理化が逆に東京、大阪への集中率を増大させるものも出て来て、全体として地域的流動と輸送機関別分担等の秩序の再構築が進められ、新しい輸送体系への整理されてくる可能性がある。その基本的方向として、比較的大量なバラ荷貨物等は、大都市の工業の比重低下も反映して大都市港湾の地域的集荷力が低下し、大都市地域での需要のみを持つ、いわば大きなローカル市場としての窓口となって来て、全国的には地方分散が進められる可能性がある。特に東京湾、大阪湾、瀬戸内海での立地が抑制されている石油供給基地は、次第に地方立地が進み、これら地域の供給力は、現在の供給過剰地域から次第に地域需要に対応した需給均衡地域へと転移するものと思われるが、この基本的動向は、鉄鋼石油化学等でも同様の傾向を示すものと思われ、大都市港湾は、相対的に伸び悩み、全国的視点よりすれば、次第に地方の比重が増大する地方分散型になってくるものと思われる。

表 4 東京湾・瀬戸内海への産業の集中状況 (単位：%)

業種	地域		(1)+(2)	備 考	
	東京湾 (1)	瀬戸内 海 (2)			
鉄 鋼	21.0	62.0	83.0	高炉内容積	51年 3 月末
火力発電	24.8	34.6	59.2		51年 3 月末
石油精製	36.2	38.2	74.4		51年 3 月末
石油化学	41.5	37.6	79.1	エチレン	51年 3 月末

資料：国土庁調べ

注：全国の設備能力を 100 とした場合の東京湾、瀬戸内海地域の設備能力のシェアを示す。

第三に内陸工業の比重が増大し、かつ当分の間世界市場での日本製品が、その技術水準の高さから輸出が比較的高水準を維持するものとする、従来の商慣習、集荷力等から、なお当分の間東京湾、大阪湾では、全国の輸出港湾中での比重を、さらに大きくしていく可能性が存在する。コンテナ化の進展は、ほぼ基礎的には石油危機迄に体制を準備しおわり、コンテナバース等の基幹施設も整備が進んだ結果、輸出入貨物流動の中でのコンテナ化は着実に進むと考え

て良く、その点で京浜、阪神の比重は大きくなっていくものと考えられる。

第四に食料品、水産物等の直接消費財、特に外貿からの大都市港湾への指向は、人口の地方分散化が顕著になってきているとはいえ、なお大都市圏内の人口が、自然増に支えられて人口増加基調にあること、また国内流動が最もコストの高い自動車輸送に依存しており、輸送費の安い海運への転移も可能性があること。需要が経済に比較的影響されないこと等から、着実に増加することも考えられる。その意味では全体的に従来のような伸びが期待されない中で、なお大都市の台所の性格を強めてくることは十分考えられるところであろう。

以上のように大都市港湾が、従来とはやや異なる方向へと動くことが展望される中で、今日迄の経済構造の中で確立されてきた、工業港からの素材供給の受入港として、しかも大都市における素材の受入機能を有し、かつその中間加工的機能を併せ持つ流通加工的機能を有する性格は、基本的には変わらないものと考えられる。経済の成長率が低下し、相対的には素材供給を受持つ基礎資源型工業の比重が低下するとはいうものの、なお鉄鋼については機械、金属、電機、雑貨等工業の素材供給機能も有しており、大都市内から比較的分散しない技術集積型工業や都市型工業の供給窓口としての機能は失うものではない。ただし大都市内での建設需要は、建築物、交通施設等、従来の高度成長期の勢いはとても持続し得ないものと考えられるから、量的には減少することはあっても、大都市の建設需要の資材受入という機能が失われるわけではなく、基本的には変化しないと考えるのが順当であろう。石油、石油化学製品、セメント、砂利等も全く同様であり、主性格である工業港からの素材受入れ機能は変化しないと考えて良い。さらに直接消費材の受入れ機能も、大都市の消費力が低下するわけではないので、機能としてこれが喪失することは考えられずその点での大都市港湾の性格は変化しないといって良い。

ただ大都市が持つ工業は、高度経済成長期後半、予想を上回る勢いで地方分散が進み、大都市の物流も、急速に大都市周辺地域へと移動した。このことは、大都市港湾が、周辺港湾に次第にその機能を分散させる素地を作っていることであり、従来位置づけられた大都市港湾が、大都市の産業および流通上の

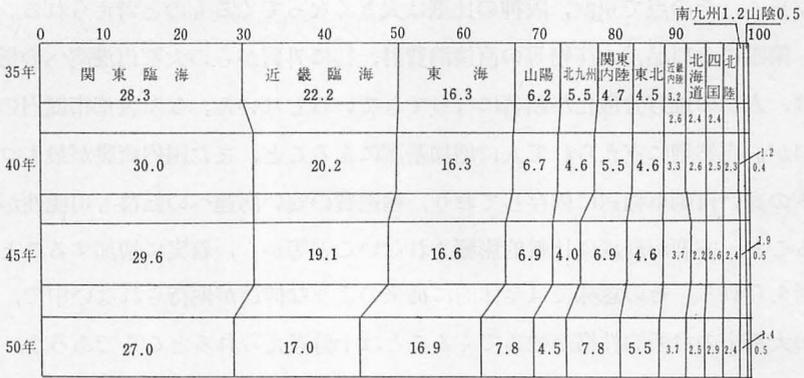


図 4 地域別工業出荷額の対全国比の推移 (%)

役割と機能の変化に、大きく動かされているというようにみることが出来るのであろう。

6. 大都市港湾の課題

以上乱暴ではあるが大都市港湾の展望を展開すると、この展開をふまえての課題としては、何が存在するのかを考察する必要がある。

先ず第一に、大都市港湾の成立は、大都市における台所ないしは物資集積的機能を明確にしたといえる。今後もこの基調は変わらないと考えられるが、その機能の量的拡大は従来程急速には起らないものと考えられるから、施設の大規模新設の要請は、従来程強くないと考えられる。しかし大都市港湾での要請は、急速かつ新規施設と結びつかなければつかなない程、既存施設の有効利用、機能強化、再開発等、柔軟に対処していくことが要求されてくるのではなかろうか。

第二に大都市地域での最近の変化の一大特徴として、工業および物流の地方および周辺地域への分散の進展である。特に都心空洞化現象は、都心に終らず、京浜では東京17区、川崎3区、横浜3区という広大な範囲が人口減少区域となり、工場・物流施設の減少も同区域以上に拡がっているとみられ、むしろ物流施設としての港湾は、京浜より周辺部に求められようとしている。大阪で

も同様であり、明治以来長い年月に亘り整備されてきた大都市港湾の港湾区域の背後は、物流と結びつかない中枢管理機所の事務所街となってきた。このことは、巨視的には大都市港湾が、台所兼物資集積機能としての要請を受けながら、微視的には物流地域と隔離してきている。これは場合によっては、ニューヨークやサンフランシスコ等に見られるように、港湾施設がその使命を果たし終り、周辺地域へ地域的移動を必要とする可能性も有していると考えられる。このような動向を考える時、今後事態の動向に適切に対応していくためには、詳細な地域的貨物流動調査を継続的に実施、解析する一方、体制的には港湾行政面での広域港湾化が大きな課題になってくるものと思われる。特に柔軟な背後の道路整備等、都市計画と一体となった港湾区域内の施設整備や、港湾における各種産業の再編成や免許制も問い直される可能性があるといえよう。

第三に大都市港湾のある巨大都市は、新しい都市問題を顕在化させ、防災、安全等の課題を抱え、きびしくなった都市財政の中で、都市の再編成を迫られてきている。このような動きの中で、港湾が従来果たしてきた物流的機能の他に、附随的な機能と役割を期待される。ことも考えられる例えば市街地内の臨海部への防災機能を何らかの形で果たすだけでなく、緊急時における補給基地や避難の機能を求められる。ことも考えられるこれらの機能は、経済採算性には則らないものである以上、その行政処置が、従来の港湾行政や港湾管理の中でどうするのか、新たな課題となるのであろう。

第四に、都市化の動向からみて、三大都市圏でのみ考えていた巨大都市が、札幌、仙台、広島、福岡等でも出現してくることが明白になりつつある。これらの都市は、いずれも都市圏人口では既に100万を超え、衛星都市を従えて、地域中心性も特段に強くしてきている。今後さらに人口集積が見込まれており、港湾においても、都市圏内の施設整備と斉合をはかりつつ、大都市港湾の形成を計画的に行う必要が生じてきている。この点で長期的には、各種機能の全国的配置構想、とりわけ外貿定期船港の配置等も、地方における大都市港湾の形成と平行的に課題としなければならない事態が生じることも、容易に想像し得よう。

第五に大都市港湾を、大都市における一大物流ターミナルと考えた時、そのターミナル機能が最も合理的であるべきものとして、港湾内での経済活動がいかにあるべきかを、基本に立帰って検討する必要がある。基本的には、より安く、より安全に、より早く大都市の市民に結びつくべき港湾機能を有する必要があり、流通加工との直結、施設整備、流通機構合理化、適切な貯留等がなされる必要があるが、その方法は貨物別、流通特性別にも異なるであろう。またこれらの目的を達成するには、各分野での合理化施策が、総合的かつ整合性のとれた施策として実施されねば効果はなく、実施は容易でないが、実現してこそ大都市における都市経済の中で、港湾の存在が、真に評価されるのであり、その意味では、大都市港湾での永遠の課題であるともいえよう。

7. あとがき

以上大都市港湾の展望と課題について、十分に論理構築を出来ぬまま、むしろ今後の検討素材として提起した。ただはっきりといえることは、高度経済成長期に形成された大都市港湾が、安定成長の経済時代の到来や、新しい都市化の波の中で、新たに再編成され歩み始めている港湾の中で従来と異なった位置づけをされようとしている曲り角にあるということはいえそうである。

このような問題意識の中で、従来筆者が主張していた大都市港湾の形成も、必ずしも十分に理解されていたとはいえなかったこともあり、あえて大都市港湾についてふりかえり、それをふまえて展望と課題を持ったものである。今後の大都市港湾の発展のためにも、本論が、専門家の間での検討の契機となれば幸甚の至りである。

- 注 (1) 今野修平「都市港湾論序説」、海事産業研究所報 No. 38~41, 1969.
(2) 今野修平「巨大都市化と広域港湾問題」港湾経済研究 No. 9, 1971
(3) 矢野 剛『商港論』二里木書店刊, 1941.
(4) 今野修平「都市問題の変質と交通の新課題」、季刊運輸経済研究センター No. 25, 1976.
(5) 経済企画庁「昭和50年代前期経済計画」、1976.
(6) 今野修平「昭和40年代の都市化と港湾の動向」、海事産業研究所報 No. 131, 1977.

江戸の都市構造と湊

佐藤正夫

(東京都港湾局)

目次

1. 江戸の都市構造
2. 流通経済の進展と湊

1. 江戸の都市構造

(1) 市街地形成と発展

現在の東京は、わが国のほぼ中央に位置を占め、関東平野が囲む東京湾の深奥部に栄え発達した、世界最大の人口を擁する巨大都市である。この巨大都市—18世紀を中心とした江戸期流通の発展過程を概観することとしたい。

江戸は、豊臣秀吉が小田原北条氏を敗り、徳川家康に勝利の贈物として与えたことにはじまる。太田道灌によってすでに築かれていた江戸城は、家康の居城以後、数次にわたり拡張して堅固なものとなっていく。江戸は道灌の築城から約130年、北条氏領有以来約60年余を経て関八州の中心地となり、関ヶ原の合戦が終了し、家康が幕府を開くにおよんで名実ともに武家政治の中心地となる。江戸は、わが国の封建領主の城下町と形態的に異なる点はないにしても、幕府政治機構の中核となる所在地として位置づけられ、中央集権を発揮し得る場としてその統制権を明らかにしたことによって、従来の城下町と本質的に異なる点ともいえよう。

江戸の街づくりには、家康の入府以前に諸調査を行い、市民の上水確保のため神田上水の開削や下町の埋立を開始し、市街地の整備をはじめている。

最初に行われたのは、家康の家臣団の移転対策事業であった。旧三河領から武士をはじめ、工・商の町人の受け入れ体制であり、市街地の造成は区画割を中心に行い、堀を開削し運河を作り、埋立地を造成して必需物資の輸送を考慮

して舟入堀を設けるなど、また、主な架橋を行い新都市建設の基盤になる土木事業が第一の仕事であった。慶長8（1603）年には江戸の市街地の拡張を行い、日本橋を基点とする五街道が定められた。こうして、江戸の街は家康入府以来わずか10数年において城下町としての体裁を整えた。

ついで法制の整備が必要となり、幕府は元和元（1615）年の武家諸法度および禁中並公家諸法度を定め、寛永20（1643）年には田畑永代売買の禁令を設け、田畠の細分化による貢租負担の減損、土地兼併による反幕勢力の勃興等を防止したのであった⁽¹⁾。寛永の鎖国もまた外国貿易による封建体制の崩壊を未然に防止するという目的を有していた⁽²⁾。一方、幕府は統一権力の誇示と達成には経済面からの政策が必要と考え、商品流通についての諸制度を中心に実施にうつされた。①貨幣制度（一分金の铸造と永楽銭の通用禁止）、②交通制度（宿場駄賃、通荷物等の規定、道路、橋堤の制度、通船規定、船賃の規定）、③坪目の統一（独占的取扱規定）などがあった⁽³⁾。

幕府の中央集権的全国支配は、寛永に12（1635）年の参勤交代制の実施によって事實上確定したとみてよいだろう。この制度の実施によって、幕府の中央統制権を不動なものとし、さらに封建制度を維持することを約束させ、江戸期300年もの安泰な時代の基礎をきずいたといえることができる。

この制度の影響は江戸の街の生活に現われ、諸大名の家族、家臣団の在府数は増加して武家展敷は必然的に不足の状態となった。一方では人口の増加とともに、日常必需品を供給する多くの商人・職人の家屋もしだいに集中をみせ江戸の市街化が一段と進展するのである。

幕府の体制がようやく形を整えた時期に、江戸はたび重なる大火災を発生させている。とくに明暦3（1657）年の大火は火元3カ所2日間にわたる大火で、江戸の街の大半が被災地となったほどである。幕府はこの災害を貴重な教訓として、江戸新都市への基礎固めに実測による完全な江戸地図の作製にとりかかり、寛文10（1670）年遠近道印作「江戸大絵図」を完成させた。

これにより、江戸を災害に強い街とするため次の施策を行った。①御三家の城外転出、②大名座敷の移転、③寺社地の郭外転出、④火除地の新設、⑤区割

改正、⑥市街地の造成などである。この時期に武蔵と下総両国にまたがる両国橋を架け、隅田川をこえて武家屋敷、町屋敷、地が開発されて、しだいに大都市の姿となっていく。江戸が拡張され盛大になると、町奉行支配地の町家も代官支配の百姓地に続々と町家が建てられ、実質的に江戸の一部となったので、幕府は正徳4（1714）年にそれらの町を町奉行支配に編入した。これによって町数は933町に達した。俗に八百八町といわれる町数はこの時すでに突破していたのである⁽⁴⁾。

(2) 交通網の整備

17世紀初頭江戸が政治機構の中心になると同時に、拡大を続けてきた市街地も城下町の体裁を整えてきた。

市街地の造成初期に江戸を中心とした交通路の整備がすすめられ、家康入国後間もなく千住大橋、次いで六郷橋を架け縦貫する南北の交通路を確保し、慶長9（1604）年には、日本橋を中心に各街道の里程を定め、一里毎に一里塚を設けた。

幕府は江戸を中心とする街道の重要な幹線道の改編に着手し、東海道、中山道、甲州道、日光道、奥州道の5つを整備し、これを5街道と称した。日本橋から第一の宿場は、品川、板橋、新宿、千住の4宿で江戸の出入口となって繁昌したのである。幹線の5街道以外にも水戸街道、佐倉道、行徳道、岩槻道、青梅道、相州厚木道、相州中原道など整備に力を入れ、道中奉行を置き万治2（1659）年宿駅、道路、橋梁の管理取締にあたらせた。主な街道には峠や渡船場などを選んで関所を設け、役人を配置し、「入り鉄砲に出女」に対し厳重に警戒体制をとらせた。これは江戸城下に他国から鉄砲の持込み禁止という防衛上の見地からと江戸在府の諸大名の妻子の人質脱出を防ぐためのものであった。5街道その他の主な街道に宿駅を整備し、また助郷の制度を設けて交通の便を配慮した。

これらは、幕藩権力による政治的、軍事的要請にもとづいて整備されたとはいえ、交通制度上の重要な役割を果たしている。

海上を利用し船を輸送手段とする海運は、寛永期における鎖国政策の結果、わが国の船舶による海外貿易は全く途絶えてしまった。しかし、近世初頭の国内海運は飛躍的に発展し、全国的な海運網を確立するにいたるのである。海運はなによりも幕藩領主の年貢米の廻漕を契機として発達した。藩主は領内から徴収した年貢米を中央市場において換金し、貨幣による藩財政構造を維持していくことを目的としていた。なかでも、京都、大坂、江戸の大都市は年貢米の市場であり、手工業製品の販売地で大消費地でもあった。したがって、全国的に流通機構は大都市を軸に発達し、これに対応する輸送路は遠隔地でも大量輸送に適する水上交通が多いに利用されることになった。

近世初期において、たとえば加賀藩では元和2（1616）年に早くも大坂市場に接触する必要から輸送路の開発に意をそそぎ、越前敦賀、小浜、大津の三地点に蔵米をおいた⁵⁾。これらの米は陸上輸送と琵琶湖の水上輸送を結んで京坂方面に輸送していたが、やがて若狭を利用することを止め、下関を迂回し瀬戸内海を通して大坂に運ぶ航路を利用するようになった。しかし、あまり輸送路が遠すぎたため急速な進展はなかったが、それでも寛文16（1639）年この航路の進出に成功すると、更に正保4（1647）年には大坂への廻米を実現させている。このようにして、西廻りによる航路の利用がはじまり整備されていくのである。

西廻り航路に刺戟された対抗の東廻り航路をみると、慶長、元和期に仙台藩が、また寛永2（1625）年津軽藩、さらに明暦元（1655）年には秋田藩がそれぞれ蔵米輸送のため廻船を江戸へ向けている。幕府は各藩の動向をみながら寛文4（1664）年に陸奥の伊達、信夫両郡の米沢家の領地が削封されて天領となったため、奥羽の城米輸送の必要にせまられ輸送路の開発を検討しなければならなくなった。

幕府は寛文10（1670）年河村瑞軒に奥羽信夫郡桑折、柳川、福島等の官米数万石を江戸へ廻漕するよう命じた⁶⁾。瑞賢は陸奥の平潟、常陸の那珂湊、下総の銚子、安房の小湊、相模の三崎または下田を結んで、信夫郡の荒浜より城米を江戸へ廻送することに成功した。さらに、引続き翌12年に出羽最上郡の天領

の米を酒田廻り江戸へ輸送することを成功させたことにより、ここに東廻りの航路は完成をみたのである。幕府は、瑞賢の活躍を賞して金3千両を賜与した⁽⁷⁾。航路はどの位の距離であったか、酒田～江戸間の西廻りの航路は713里で東廻りでは417里であった⁽⁸⁾。明和期の「日本汐路之記」によれば、大坂～江戸245里、大坂～下関133里、江戸～奥羽南部296里、下関～津軽青森438里となっている。

(3) 地域圏の拡がり

江戸の市街地の整備がすすみ次第に人口も増え、町屋が拡大されていくと江戸の範囲やどの程度の人口があったかが話題となってくる。江戸においては行政区画として決める必要性がなかったこともあるが、厳密な意味での区画は存在しなかったと考えられる。

一応は官制、職制によって定っていたが、町奉行の場合はあくまで町地のこと、江戸全体が含まれておらず、寺社地は寺社奉行の支配であるが、寺社奉行の支配は全国にわたっていて、特に江戸市内だけではなく、同様に武家地の区別はなかった。しかし、諸規定の扱いで範囲を定める必要がおきて、寛政2(1790)年大目付から老中に意見照会し、曲輪内から四里以内と回答を得ている。後に文政元(1818)年勘定、町奉行の調査結果により老中の決定をうけたのが、いわゆる朱線(朱引)の内の範囲を江戸内府とした⁽⁹⁾。(江戸市内の範囲を朱線をもって図示した)。これは現在の東京都の中心区(千代田・中央・港・新宿・文京・台東・墨田・江東・渋谷・豊島・荒川)と周辺区の一部(品川・目黒・北・板橋)となっている。およそ197 km位になろうか。

人口についてみても、確定した資料がなく識者間でも種々の説もあるが、少なくとも1800年頃で100万人以上であったことである。江戸住民を身分的に区分して推定すると、①武家(旗本、家人その家族、20～30万人、諸大名所属の武士と家族30～40万人)②町人(町奉行支配60万人)③町奉行支配地外の目人百姓(代官支配、5～6万人)④神主・僧侶等(寺社奉行支配、4～5万人)⑤非人その他の賤民階級(弾左尉門支配)となり、江戸最盛期の人口は少なく

とも130万人と推定される⁽¹⁰⁾。

町人の数は享保6（1721）年初めて人口調査が行われ、以後継続して実施されたので町人の数は把握されている。町奉行支配下の町方人口公用書類から享保6（1721）年11月の町方人口は501,394人、同10年472,496人であった。この中には寺社門前など町方支配以外の町人数は含まれていないから実数はもっと多いと思われる。同18（1733）年9月の町方ならびに寺社門前人口536,380人で、そのうち寺社門前人口は60,859人という数字となっている⁽¹¹⁾。

江戸の人口は町方支配および寺社門前を合わせて50～60万人を上下して幕末まであまり変化はみられなかった⁽¹²⁾。日本全体における人口の推移では、徳川期の前半約150年間には人口は1,800万（1570年代、天正年間）から3,100万（1721年、享保6年）へ、この間1,300万ほど増加したとみられ、これは年平均増加数で89万、年率で0.3%の見当である。これが徳川後半期になると、さきの1872年人口にいたる150年間に3,100万から3,481万へ400万足らずの増加にとどまり、実質的に人口増加は停止していたことになる⁽¹³⁾。ではこの時代の各国の人口はどの程度であったであろうか。1801年（享保元年）の欧州最大の都市ロンドンの人口は864,000、パリ547,000、ウィーンおよびモスコウ250,000、ベルリン17万であって欧州においても100万に達する都市は見られないから、江戸は封建体制にありながら当時人口において世界第一の都市であったことは疑いない⁽¹⁴⁾。江戸の地域の拡大はほぼ享保年間で限度に達していたと考えられ、狭隘な地域に密集した市民の住環境は悪く、一方武家屋敷は広大な土地を地形の良い場所に有して余裕ある空間を占有していたのである。明治3（1870）年5月の東京での調査の結果では、武家地面積3,845ha・81%、社地26ha・7%、寺地852ha・12%、合計4723ha・100%⁽¹⁵⁾。このように拡大な面積を武家地で占めていることは、三百諸侯が江戸に屋敷をもって滞在するという参勤交代の制度を契機に武士という土地所有者、消費者の大集団が在住したことが、江戸の大都市を短期間に出現させたということになる。

2. 流通経済の進展と湊

(1) 港勢と海上流通

流通機構の動向幕藩体制のなかにおいては、各領主にとっては領民から米穀を納付させ、そのうちの相当の割合で貨幣に換金することができなければ武士階級の生活は存立しなかった。従って年貢米および特産物を領外の市場に出し自領の産物の宣伝が是非必要であった。同時にわが国の中央市場である江戸、京都、大坂の三都へ向け産物を輸送し販売することが藩の財政を健全に維持させる方法でもあった。諸藩が藩政の初期において港湾の整備に力を注いだことは次の事例をみてもうなずけるのである。このようなことから、大消費地の物資をまかなう便利で安全な輸送路が完備していなければならないが、当然なこととして海航が利用され商品の産出地と中央市場とが結ばれていくのである。初期の輸送は廻船により初まり、参勤交代制の実施によって江戸市内滞在の藩士の必需物資一特に貢租米の廻送一であったが、経済流通の基盤が安定してか

諸藩の港の整備状況

津 軽 藩	寛文3 (1626) 年家臣森山弥七郎を外浜中奉行に任じ藩港として3年にして完成、同11 (1634) 年3月外航船の碇泊を同港に限定、貞享元 (1684) 年江戸廻船初めて江戸藩邸へ日用品を廻漕した。
仙 台 藩	寛永3 (1626) 年家臣川村孫兵衛の計画により北上川の付替え、伊達政宗が仙台築城の際に作った御舟引堀、木引堀を塩釜、石巻に通じ両港を改修、沿岸諸港と仙台間の貨物中継港として賑わった。
水 戸 藩	慶長14 (1609) 年徳川頼房の入封以来、那珂湊の経営につとめ、常州、下野から那珂川の水運によって運ばれる荷物を積出す、また東廻船ここに碇泊、慶安2 (1649) 年仙台藩蔵屋敷を建てる。
庄 内 藩	慶長6 (1601) 年最上義光、庄内三郡を領するとともに酒田港の施設を改善し、船舶繫留の便宜を与えた。
越後堀領	元和2 (1616) 年堀氏入部とともに湊町 (今の新潟) を立て沖の口船後蔵役等を定め同3 (1617) 年新町を建てて移住さす。
加 賀 藩	元和年間、東岩瀬港を指定積卸港とし、藩責をもって繫船護岸工事を行う。寛永5 (1628) 年新川郡の郡奉行所をここに倉庫施設を備う。越中産米の積出港とするとともに西国産物の越中、飛騨への荷揚地とする。
〔幕府領〕	
銚 子	慶長14 (1609) 年幕府、東北諸大名に命じて港湾修築を行なったと伝えられる。
清 水	元和元 (1615) 年幕府42軒の廻船問屋を許可し、波除石垣の修築を幕府の負担で行う。享保2 (1717) 年幕府米蔵を建てる。
佐渡小木	寛永8 (1631) 年幕府港湾の大改修を行う。

(注) 明治以前、日本土木史より抜萃

らは廻米が主役となった。

例えば、米の産地である仙台藩をみると、廻米が仙台藩に利益をもたらしたものは、藩政後期で現金収入の40%前後がこの廻米からあげられている。廻米の量は15～16万石位であったと推定される⁽¹⁶⁾。奥羽、東北地方からの航路は太平洋の荒波によって難破する危険が多かったので初期にはあまり利用されなかった。それでも、江戸消費米の三分の二が奥州米＝仙台米である⁽¹⁷⁾。というのは誇張とも思えるが、仙台米が江戸市場に出廻り、江戸市中米の中心となったことは推定できるのである。幕府直轄地（天領）の年貢米で江戸に輸送されたものは、本所と浅草の隅田川側にある幕府の米蔵に納められた。

廻船の初期には、那珂湊から川船に積み替え溜沼、潮来を經由して利根川を関宿までさかのぼり、そこから下って江戸に入った。後期になると、海上輸送も開け鹿島灘をなんとか無事通航する船も多くなり、複雑で手間のかかる輸送路は衰退していった。潮来にあった仙台河岸、南部河岸など南部諸藩の倉庫地帯も役目を終えて衰微していったのである。

幕府は元禄3（1690）年4月に関八州、伊豆、駿河から江戸へ運ばれる城米、蔵米の津出湊及び河岸よりの道法と廻米運賃を定め公示した。房総関係の湊、河岸の数は、上総で木更津河岸ほか4、下総は検見川湊ほか2、安房では保田湊ほか6浦となっていて、下総の河岸は利根川、江戸川など27ヶ所があげられている⁽¹⁸⁾。もともと利根川、江戸川水系の河川運輸は、元禄時代（1688～1730）頃までは主として城米、蔵米の輸送が中心であったが、明和、安永年代（1764～80）頃になると地方都市の商業の発展により河岸の間屋の性格にも大きな変化がおこり従来の領主荷物運送の河岸問屋に対抗して、新規の商い荷物を運搬する問屋が活動するようになった。

幕藩体制が整備されていくなかで、商品流通も次第に体系化されていった。東廻り、西廻りの航路の完成によって本州一周航路の利用の活潑化を早め、18世紀初期以降、本格的な海運の幕開けがはじまる。

元禄5（1619）年泉州堺の商人が大坂から木綿、油、綿、酒、酢、醤油などの日用品を積荷として江戸に廻送したのが菱垣廻船のはじまりである。少し遅

れた時期の寛文期（1661—9）に酒荷を主に酢、醤油、塗物、紙、木綿、金物、畳表等荒荷を積み合せた船、これが後2樽廻船とよばれるものであった⁽¹⁹⁾。

海上から運ばれる貨物、特に大坂方面からの廻船によるものは廻船問屋が扱っていたが、貨物の決算、難船の処分、船頭の不正などしばしば紛争が起きたので、元禄7（1694）年これらの対策を講じるため、江戸と大坂にそれぞれ十組問屋を結成した。（大坂は後に二十四組問屋という）ここで積荷を担当する仲間と注文する荷主の結束が強化され、享保6（1721）年幕府は問屋、組合を公認し、同業者の組合を設けさせることを指導していった。

注） 十組問屋の取扱う商品

塗物店組（塗物類）、内店組（綿布、太物、繰綿、小間物、雛人形）、通町組（小間物、太物、荒物、塗物、打物）、菓種組店（菓種類）、釘店組（釘、鉄、銅類）、綿店組（綿）、表店組（畳表、青蕨）、川岸組（米、油）、紙店組（紙、蠟燭）、酒店（酒類）⁽²⁰⁾。

十組問屋の貨物は菱垣廻船によって輸送することになっていたが、酒を輸送する樽廻船も十組問屋の貨物も混積するようになり、（元来樽廻船は酒という特殊貨物であったので迅速性と安全性が要求されていたから）享保8（1723）年には160艘にのぼった菱垣廻船は文化5（1808）年にはわずか38に艘の老朽船に減じたという⁽²¹⁾。積荷から到着までの運航の競争に菱垣廻船は樽廻船にやぶれたことになる。

その後十組問屋は、杉本茂十郎の活躍によって三橋会所と米会所を設立し運営したが、天保の改革が行われた時期に合い遂に天保12（1841）年諸問屋仲間禁止の令によって幕を閉じた。しかし、幕府は経済統制があまり効果をあげられなかったため、組合復活の外方法がないと判断し、嘉永4（1851）年間屋仲間再興が許可された。

(2) 江戸湊の活動

18世紀前半における諸国から江戸へ集る貨物はどの位の量であったであろうか。前述の人口でみてきたように100万人の都市を支えるものは諸国からの流入物資である。

享保9(1724)～15(1730)年大坂から江戸へ輸送された貨物一覧がある。「十一品江戸積高覚」—これは幕府が享保の改革を実施するうえで、江戸における物価の統制のため、11品の生活必需物資の調査を行った際のもので、これらの数字によって江戸市民の消費傾向や必需品などの入荷状況を概観することができる。

表1は7年間に11品の貨物がどれだけ大坂から江戸へ海上輸送されたかを示すもので、酒、醤油、油、木綿、繰綿の5品は7年間を通じて大量に江戸へ送られており、米、炭、魚油、塩には差があり味噌、薪についてはまったくない

表1 大坂から江戸に入津した商品 年次(享保9～15年)一覧

年	商品	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		米	味噌	炭	薪	酒	醤油	油	魚油	塩	木綿	繰綿
享保9年(1724)		俵 13,278	—	俵 251	—	樽 265,395	樽 112,196	樽 73,651	樽 296	俵 6,780	箇 10,471	本 103,530
10		450	—	30	—	236,066	136,247	62,802	22	—	8,180	69,012
11		3	—	764	—	177,687	101,457	69,172	—	248	12,171	98,119
12		* 3,870	—	1,053	—	211,443	131,817	49,744	77	400	20,179	134,381
13		37,201	—	565	—	189,828	158,088	57,301	—	—	13,926	78,696
14		74,946	—	300	—	221,846	153,469	48,639	—	—	12,893	102,398
15		4,780	—	168	—	235,997	162,411	77,022	23	2,400	13,947	84,025

(注) 大阪市史 第1 P 650～651, * 享保12年には米の外に餅米150俵の輸送がある。
御触及口達(享保9年)十一品江戸積高覚

表2 江戸中期後の諸商品江戸入荷状況

	商品	享保11(1726)年			安政3(1856)年		
		江戸入津高(A)	大坂より入津高(B)	B/A ×100	江戸入荷高(C)	上方より入荷高(D)	D/C ×100
1	米	861,893俵	—	3	3,010,000	—	0
2	味噌	2,898樽	—	0	274,320	—	0
3	炭	809,790俵	764	0.0	2,475,000束	—	0
4	薪	18,209,682束	—	0	{18,370,900本 7,499,300	—	0
5	酒	795,856樽	177,687	22.3	1,156,000	1,000,000	86.5
6	醤油	132,829樽	101,457	76.4	1,565,000	90,000	5.8
7	油	90,111樽	69,172	76.2	100,000	60,000	60.0
8	魚油	50,501樽	—	0	30,000	—	0
9	塩	1,670,880俵	248	0.0	{1,600,000俵 171,000瓦	1,600,000俵	—
10	木綿	36,135箇	12,171	33.7	80,168	14,505*	(13.1)
11	繰綿	82,019本	98,119	119.6	29,676	9,989*	(33.7)

(注) *印は安政3年分が不明なため安政5年2～8月分と万延元年8月～文久元年1月分とを合計して1年分とした。享保11年の江戸入津商品の数量の書上げ「吹塵録」「享保通鑑」、安政3年の江戸表諸色船運送入津陸附着荷高は「重宝録」、流通史 I P 192

ことになっている。

河村瑞賢による海運刷新以来大坂ならびに諸国より年々江戸に入る諸物品の数量はおびただしく、享保11（1726）の江戸入津船数は総計で7224艘にもなったという。しかもこの年の入津船の数は例年より少なかったという。当時の江戸の船問屋は163軒であった⁽²²⁾。表2は享保期と安政期において、江戸に入貨した商品のうち大坂から発送されたものを比較したもので、高い順位から1位繰綿、2位醤油、3位油が130年後でみると1位酒、2位の油順位と変わっている。

主要貨物である繰綿については、調査対象の相違から江戸入津高より大坂からの入津高の方くなっている。享保9（1724）年の江戸繰綿問屋の記録によれば大坂近辺の生産地から大坂を経由して出荷したことが知れるのである⁽²³⁾。江戸入津のうちで大きなウエイのある醤油、油については元文元（1736）年の大坂入津商品のなかに、この2品は記載されていないが、その原料となる大豆、小麦、塩や菜種、綿実、荳子の入荷がみられることから大坂およびその近郊で生産されたものが江戸に送られたとみてよかろう。

宝永～宝暦（1704～64）の頃、摂津平野郷の田畑は約7割が綿作地であった⁽²⁴⁾、ともいわれていることから中河内地域は綿作地帯として名は知れていた。これに対し、北河内および摂津では米の裏作と菜種の栽培がしきりにおこなわれていた。菜種は米についてもっとも多く消費される商品作物で、しかも米について物価の標準となったのも灯油用の油である。菜種は関東地方にとぼしいため、ほとんど関西から送られてきていた。酒は上方荷主から江戸問屋へ直接送り荷する“直送り”と上方荷主が江戸に常駐させた差配人を通じて江戸問屋へ売捌く“支配受け”があるため⁽²⁵⁾このような流通の仕組みを調査に際し考慮したかは不明である。

次に塩についてみると幕末にいたっても下り塩が大きい比重を占めているが、瀬戸内十州から出荷される十州塩は、大坂を経由せず塩廻船で江戸に直送された⁽²⁶⁾。生活物資として最も重要な米は、大坂の堂島米市場の相場の動きや年毎の生産豊凶などの影響から出荷量は安定せず、むしろ前述の奥羽諸国の

廻米によって江戸に集荷していたと見てよからう。炭薪は関東諸国から江戸へ地廻り品として供給された。これは利根川、荒川、恩川など江戸へ集る河川から河岸へ陸揚げされる商品である。最後に味噌であるが、扱ひ量はわずかで、大坂から送られなくとも関東近国からの供給でまかなわれたとみられる。

元和2（1616）年ヒゲタ醤油、正保2（1645）ヤマサ醤油が開業し、寛文2（1662）年に味噌の醸造を始めている。（18）仙台味噌はすでに近世初頭からその名があり、元禄ごろには仙台城下町に味噌屋仲間が結成されたといわれている⁽²⁶⁾。

幕末の安政3（1856）年の記録「江戸諸色船運送入津陸着荷高」⁽²⁷⁾によって江戸入貨の内訳を表3によってみてみよう。これは江戸移入貨物を出貨地別にグループ化して、江戸および周辺諸国、奥羽、中部、近畿、畿内以西（中国、九州）とその他の各地に大別し、記載の商品名と扱ひ量（単位はばらばらで直接の比較にはならないが）を表わした。この表から概観するとⅠグループは大坂を経由せず、関東、奥羽、中部地方から直接江戸に供給される商品で、第一次的な農産物や海産物が多く、技術を要する加工商品は少ない。ⅡグループはⅠのA・B両地域から産出されているが、生活必需物資であり、一定の技術を必要とする工産物を含み、とくに享保期に大坂からの下り荷が大きな比重を占めていた。酒、醤油、水油、綿などが含まれている。Ⅲグループでは近畿以西で生産され、主として大坂を経由して江戸にいたる商品で、中国地方の鉱産物を除けば生活必需品としての要素の薄い工産物が多い。Ⅳグループはその他の諸国産の商品で、それぞれ各地方の特産品となっていて特に材木、石材、砥石など種類も豊富にあり消費者の趣好に合せることができたであろう。

直接的比較にはなり得ないが、現在の東京港（昭和50）年における大坂～東京間の海運貨物（東京港移入分⁽²⁸⁾）は、計192,757トンであって、内訳をみると圧倒的に多いのは金属機械工業品の92%、次に鉱産品の4%、後は特殊品という順位になっている。これらの貨物の積出港は大阪港（94%）、阪南港（1%）、堺泉北港（4%）その他の港とに分れている。いずれにしても東京向け貨物の中心は大阪港の集荷である。そして、大阪港が取扱う内貿貨物5,920万

表3 出賃地別の江戸移入商品 (安政3年~1856)

グループ	分類	出賃地	商 品 種 類	参 考
I	A	江戸 江戸地廻り	小豆, 大豆, 小麦, 小麦, 粟, 辛子, (145,000俵) (487,000俵) (370,000俵) (穀糶80,000俵) (8,000俵) 胡麻, 魚油, 薪, 蕎麦, 団扇, (45,000俵) (30,000樽) (1,837万束) (163,000俵) (1925,000本) 筍, 石灰, 燈心, 干鰯魚粕 水油胡麻油 釘 (279,200枚) (11,086俵) (181-182箇) (367,394俵) (40,000樽) (2-3,000箇)	水鳥類 (雁3,421羽, 鴨9,045羽, 鶺鴒805羽)
	B	奥州 江戸地廻り 中部	大豆, 真綿, 酒, 醤油, 酢, (895,000俵) (8,280貫目) (156,000樽) (1,475,000樽) (40,000樽) 塩, 生漆, 硫黄, 焰消 (171,000箇) (900樽) (10,000箇) (220,000貫目)	岡鳥類 (青鷺490羽, 白鷺422羽 立位鷺3,534羽, 雉子2,000羽, 鶺鴒 18,752羽, 鷄シャモ類120,17羽)
II		江戸 江戸地廻り 下り	藍玉, 水油, 塩, 酒, 醤油, (48,930本) (60,000樽) (1,600,000俵) (90~100万樽) (8~90,000樽) 酢, 素麩, 塩干肴, 焼酎, 釘, (5~60,000樽) (18,800櫃) (13,044樽) (30,000樽) (3~4,000箇) 団扇, 銅, 炭, 蠟燭, 芋屑苳 (140,000本) (2,000箇) (2,475,000俵) (10,220箇) (1,260俵)	
III	A	中部 畿	茶, 糖, 蚊帳, 髪油, 日傘 (8,900箇) (3,580俵) (1,200箇) (4,000樽) (26,000箇)	
	B	近畿	足袋, 線香, 白線香, 晒蠟, 小間物 (300,000足) (34,090櫃) (815櫃) (5,000丸) (36,628箇)	
	C	畿内以西	生蠟, 延鉄, 鋼, 銑鉄, 櫛木 (5,489箇) (44~50,000箇) (3,000箇) (20,000箇) (4,470挺)	
IV		各 地	砂糖, 塩干肴, 竹皮, 紅花, (唐紅毛8,500櫃, 和製183,000樽) (26,470樽) (22,430箇) (1,500駄) 畳糸, 畳緑布, 畳表, 煙草, 刻玉多葉粉, 青蕪 (1,260箇) (6,900反) (30,000丸) (91,699箇) (52,081箇) (160,000束) 絵具, 染草, 瀬戸物, 菅笠, 草履, 生布海苔, (52,725箇, 11,232樽) (305,533俵) (2,751本) (5,700箇) (5,700俵) 麻苳, 糸, 菜種, 塗物, 紙, (32,380箇) (4,372袋) (19,538箇) (27,958箇) (84,707箇) 呉服 (反物540,870疋)	石 (10ヶ年平均, 本山7寸5分, 300本) " 尺角262,000本 砥石 (唐津 100,000斤 伊予本山 10,000箇) 材木 (杉 (大・中貫 314,754束) 松六分板 337,969束) 竹 (安政2年調) (大唐竹 54,464束) (中 50,948束) (小 23,794束)

(注) 安政3年, 江戸表諸色船運送入津陸附着荷高「重宝録」, 東京市史稿第44. P 800~873より作成. 流通史 I P 229.

トンのうち出荷（移出）は36%、2090万トンでそのうち東京向けは1%にも満たない19万トンの扱い量でしかない。

- 注 (1) 石井良助著「法制史」山川出版社、昭39、P157。
 (2) (1)に同じ。P129。
 (3) 北島正元編「政治史」Ⅱ，山川出版社、昭40、P115。
 (4) 東京都「江戸の発達」，昭31、P81。
 (5) 須藤利一編「船」，法政大学出版局、昭43、P183。
 (6) 古田良一著「河村瑞賢」，吉川弘文館、昭39、P22。
 (7) (6)に同じ。P42。
 (8) (5)に同じ。P186。
 (9) (4)に同じ。P172。
 (10) (4)に同じ。P164。
 (11) 矢崎武夫著「日本都市の発展過程」，弘文堂、昭37、P133。
 (12) 野村兼太郎著「江戸」，至文堂、昭41、P110。
 (13) 館稔、浜英彦、岡崎陽一著「未来の日本人口」，日本放送協会出版会、昭45、P64。
 (14) (11)と同じ。P134。
 (15) 田中正大著「日本の公園」，鹿島出版会、昭49、P54。
 (16) 高橋富雄著「宮城県の歴史」山川出版社、昭44、P169。
 (17) 同上、P162。
 (18) 小笠原長和、川村優著「千葉県の歴史」山川出版社、昭46、P175。
 北島正元著「江戸幕府の権力構造」岩波書店、昭39、P581。
 (19) (5)と同じ。P187。
 (20) (4)と同じ。P174。
 (21) (4)と同じ。P175。
 (22) 豊田武、児玉幸多編「交通史」，山川出版社、昭45、P306。
 (23) 豊田武、児玉幸多編「流通史」Ⅰ，山川出版社、昭44、P192。
 (24) 藤本篤著「大阪の歴史」，山川出版社、昭44、P195。
 (25) (23)と同じ。P193。
 (26) (18)と同じ。P194。
 (27) 東京都「東京市史稿・市街編44」，昭32、P800～873。
 (28) 東京都港湾局「東京港港勢」概報50

元代の開港都市について

——慶元・上海・敢浦中心に——

千須和 富士夫

(港湾経済研究所)

目 次

1. 元代以前の開港都市の概況
2. 元代の開港都市の構造
3. 開港都市慶元・上海・敢浦にみる支配機構と都市機能

1. 元代以前の開港都市の概況

中国が歴史の曙光の中に登場する地域は、揚子江より以北、それも黄河を挟むオールドス地帯であって、黄河は流れ下って、渤海にそそいでいる。史書に最初に現われる瀕海の都市は、渤海と黄海を分ける山東半島の南側、膠州湾付近の琅邪（現在の山東省日照県東北辺）で、B. C 6～5世紀のことであり⁽¹⁾、南北海上交通の要衝に当たっていたところである。次いでB. C 219年の秦始皇帝治下で、同じく山東半島の先端の成山（栄成山、現在山東省成山角、旧栄成）と之（芝）罘（現在山東省烟台市）の名が現われる。漢代に至り、元狩2年（B. C 121年）、武帝が朝鮮攻略に当たり、「斉人」をもって兵5万人の海上輸送に従事せしめたといわれる。「斉人」とは山東一帯を総称しているが、藤田豊八博士は、この時の海上輸送基地は「東萊郡治の置かれた萊州掖県」（現在の山東省萊州湾に面した掖県付近）と推定している⁽²⁾。秦漢時代、中国南部及びインドシナ半島東北部は南越が国家を形成しており、B. C 214年（秦始皇帝33年）、一旦秦国の属下に置かれたが、秦末より独立を維持し、B. C 111年（漢武帝の元鼎6年）、漢帝国に遂に併呑されるに至った。この南越の首都は番禺（現在の広東）であり、番禺は既に西南海上貿易の中心として知られ⁽³⁾、また江蘇・浙江・福建・広西の各地方の瀕海都市には、東甌（現在浙江省温

州) , 東冶 (現在福建省福州) が東海王国, 閩越王国の各首都として, 漢代初頭には名がみえている。西歐に広東が知られるのは, 281年 (晋武帝泰康2年), 大秦国 (ローマ帝国) の使者が, この地上陸してからである。もちろんインド, アラビアの国々やローマ帝国植民地の商人を通じ, それ以前にも, その名は伝えられていたであろうが⁽⁴⁾, 漢代では番禺は交州治下南海郡と称され, 現在のベトナムのハノイ附近が交趾郡, ユエ付近が日南郡と呼ばれ, 中でも交趾 (東京) は, 西方からの終着地として知られ, また一方広東は, 西南海上諸国産品の中国大陸内部への集散地として, 特に四川・貴州・雲南ルートの起点としての地位をすでに漢代初期以前に占めるに至っていたとみられる。

臨海都市としてばかりでなく, 外国貿易船の入出港の行われる開港都市で最初に位置づけられたのは, むしろ広東である。市舶司の源流は唐代の開元2年 (714年) 以前に溯りうるとされているが, その設置都市名は藤田博士は広州一口のみと述べている⁽⁶⁾。しかし桑原博士は, 貿易船の入出港地は, 嶺南の交州, 江南の揚州, 福建の泉州, 広東の広府 (唐代の呼称・州治) の名を9世紀のアラブ地理学者 Ibn Khordadbeh の書を引いて挙げている⁽⁷⁾。このうち, 広府 (Khanfou) が最大であったとされている。史料面から広徳元年 (763年) の (広州) 市舶使呂太一の反乱に関連して資治通鑑巻223に「宦官広州市舶使呂太一, 兵を発し乱を作す云々」とあるところから, 唐代に市舶使は広州に置かれたことは確実である。さらに徳宗貞元8年 (792年) 6月の記事 (資治通鑑巻234) によれば, 「嶺南節度使奏す。『近日, 海舶珍異, 多く安南 (交州, すなわち東京) に就いて市易す。判官を遣わし, 安南に就いて市を収めんと欲す。乞う, 中使 (宦官) 一人に命じ, 俱に与えよ』と。上 (皇帝) これに従わんと欲す。陸贄上言す。『以為に, 遠国の商販, 惟だ利, これを求む。これを綏ずれば, すなわち来たり, これを擾すれば, すなわち去る。広州 (広東) は素より衆船の湊るところなり, 今, 忽に改めて安南に就くは, 侵刻過深に非ざるがごときも, すなわち必ず招攜所を失う。曾って内訟せず, また上心を蕩す。況や嶺南・安南は王土に非ざる莫し。中使・外使・悉くこれ王臣なり。豈に必ずしも嶺南を信じて, 安南を絶たんや。中使を重んじて外使を軽ん

ずるか。奏するところ、寝めて行わざらんことを望む。』この議論は新たに安南にも市舶中使を置くべきであるというところの要望と、中使を用いるまでもなく、外使（地方官）で兼職させうるのではないかという意見の衝突である。とりもなおさず、当時の「下碇税」ないしは「船脚」の名目で収受できる貿易船からの収入の管轄の争いでもあったが、地方長官の節度使と並び立つ市舶中使の存在は、広州以外では否定されたとみるべきであろう。これは呂太一の反乱の教訓から、市舶使の経済的基盤が各地で強固に築かれることを恐れたためと、あわせて広州市舶使の苛斂誅求に対する抗議ともいえる。「下碇税」の内容は不明であって、藤田博士は船舶ごとに課されるトン税とみている⁽⁸⁾。宋代に至るや、大祖乾徳4年(966年)に広州、杭州、明州(寧波)、哲宗元祐2年(1087年)泉州、同3年(1088年)密州(現在の山東省膠県)、徽宗政和年間(1111~1117年間)には華亭(宋代秀州属、現在の松江)にそれぞれ市舶司が設けられ、開港場となった(宋史卷184食貨志下8互市舶法)⁽⁹⁾。この記事も誠に不正確で、藤田博士の考証によれば、広州は大祖開宝4年(971年)、広東陥落の年、杭州は端拱2年(989年)で、明州は杭州市舶司が淳化3年(992年)に移ってきたのが嚆矢で、翌4年杭州に復帰し、改めて咸平2年(999年)、独自の明州市舶司が置かれた。秀州華亭県の市舶務は政和3年(1113年)に設置、同じく秀州青竜鎮(政和年間、通恵鎮と称す)にも紹興2年(1122年)、温州は紹興元年(1121年)、江陰軍は紹興15年(1146年)に各々市舶務を設置し、泉州は哲宗元祐2年(1087年)に市舶司設置、密州板橋鎮には元祐3年(1088年)に市舶司を設け、隋・唐以来の海港、登州・萊州は敵国遼に通じやすしとして封鎖された⁽¹⁰⁾。

2. 元代の開港都市の構造

元朝が貿易港として開港した港は、杭州、慶元(宋代は明州、現在の寧波)、敢浦、上海、温州、泉州、広東の7港とされている。この港の数は、市舶司が置かれ、貿易管理が行われた港を指すものである。

中国は揚子江(長江)を始め、黄河、閩江、九竜江、珠江などの主要河川があ

り、それらによって沿海地方と国内の内陸奥深くの地方とが縦横に結びつき、運河が開削されるなどして、内航船の動きは古くから活発であり、マルコ・ポーロの目にも、内陸部の河川湖沼における水運の活況ぶりが映じていた。したがって河川港としては、河川流域の主要都市において、なんらかの荷役施設や停泊施設の整備が進められたと思われるが（例えば、支配者側の倉庫など）、今日的意味での港湾施設の整備は、主要海港となった上海、広東などですら、19世紀後半まで待たなければならなかったのであるから、13・4世紀の時代には、ほとんど港湾施設に当たるものは、木造の棧橋、歩頭（すなわち今日の埠頭）程度のものであったと推察される。水路施設としては運河（溝、渠）のほか、堰えん、閘こう⁽¹¹⁾水門の発達は古く、水路の開削は B. C 6 世紀の春秋時代、堰閘施設は 6 世紀の隋時代に始まるとみられている。大都市の中を流れる河川は護岸され、橋が架けられていたので、ここには船着き場の施設が設けられたと思われる。

河道、橋梁の管理は都水監の管理下に置かれ、各路の総管、府州県の長官が修築維持の責任を負い、修繕の場合は差発（義務としての労務提供、力役）をもって行う制度であった⁽¹²⁾。毎年9月1日が検察日で、州県の長官の任務交替の際も、この職責の遂行が重要な考課の対象となった。

宋代の開港都市並びに宋元時代の杭州、上海、膠州の素描は藤田博士、明州の地域開発は斯波教授により既に行われているが⁽¹³⁾、ここでは都市構造と港湾の機能、都市の権力支配関係に重点を置き、限られた紙幅内での発表としたい。

まず各港の開港時期であるが、貿易管理体制の象徴である市舶司の設置時期をとってみれば、泉州、慶元、上海、敢浦は至元14年（1277年）で、うち泉州は同年3月末福建の漳州・泉州が落城した後、直に設置したとみると、3月であり⁽¹⁴⁾、残り3者は何月かはっきりしない。福建行省の置かれた福州には市舶司設置の記事は見当たらないが、泉州市舶司下に置かれた開港場ではなかったかと推理する。マルコ・ポーロがこの都市への外国船の入出港を記しており⁽¹⁵⁾、泉州が港湾都市とすれば、福州は政治並びに商業都市であり、内陸地方への貿易品の集散地の役割を担っていたといえるであろう。

中国の中世都市の骨格について述べると、行政機構と行政区域に次の特徴がある。開港都市慶元、上海、敢浦にその例を求めれば、機構の変更、機関の改廃等は時の経過に伴い、当然発生するが、慶元路は唐代には鄞州または明州あるいは餘姚郡といわれ、宋代は慶元府となり、南宋末この地を占領した元朝は、至元13年(1276年)宣慰司を置き、翌14年、慶元路総管府とこれを改めた。上級地方官庁には江浙等処行中書省があり、上海、敢浦はともに同じ江浙等処行中書省下の嘉興路にあって、上海は華亭県下、敢浦は海塩県下の鎮であった(至元嘉禾乏編纂時の至元25年当時)。のち、上海は、松江府が嘉興路より独立するに至り、至元27年(1290年)戸口繁多の故に華亭県から別れて上海県となり、松江府に属した⁽¹⁶⁾。

まず人口についてみると、至順期(1330~1332年)の慶元路は51万余で、当時の100万都市である饒州路403万、福州路387万、平江路243万、嘉興路224万、吉安路222万(江西)、杭州路183万、竜興路148万(江西)、揚州路147万(河南江北)、静江路135万(湖広)、湖州路125万(推定)、寧国路116万、豊州路111万(湖広)、撫州路109万(江西)、天臨路108万(湖広)、婺州路107万、集慶路107万、常德路102万(湖広)、広州路102万(江西)、常州路102万、台州路100万と20都市あるうち、開港都市としては嘉興路、杭州路、広州路が入っており、さらに泉州路は45万、温州路49万、松江府80万(推定)で、元朝治下中国の人口20万以上の都市68のうちでは中堅以上を占めていたことがわかる⁽¹⁷⁾。また上記のとおり、大都市の上位のほとんどは江浙地方に属した。

慶元路は上路であって、県4、州2の行政単位から成っており、鄞県が倚(附)郭で上県、象山、慈溪、定海の3県はいずれも中県、慈溪は永楽18年に慈谿に、定海は清代には鎮海と改称され、清代の定海は、康熙26年に舟山(昌国州)をもって定海県を新設した⁽¹⁸⁾。奉化州は元貞元年(1295年)に州となり、昌国州は至元15年に海道の險要の地として州となり、同17年昌国県を置いて州に属しめたが、州内の県はその後同27年に廃された⁽¹⁹⁾。2州とも下州である。慶元は対日通商基地として重視された港である。この事情は後に述べるとして、上路とは10万戸以上の路、10万戸に及ばなくても衝要に当たる路は上

路とされた。県の格は江淮以南で3万戸以上が上県、3万戸以下1万戸以上が中県であり、州は江南地方では3万戸に満たない州は下州であり、倚郭の県では3万以上であっても州には改めないことにされた。更に倚郭を説明すれば、慶元路の中核となるのが、路の総管府の置かれる城堡（郭）であって、これは唐大暦6年（771年）の袁晁の乱の後、三江口に鄞県邑治（清代の寧波府城）を移し、長慶元年（821年）に明州治を鄞県の城郭に移したので、鄞（後に後梁開平3年朱塩祖の諱を避け董に改めた。）県は附郭県となった⁽²⁰⁾と伝えているように、同一の城郭内に路より行政単位の小さい行政区が含まれることを指している。さらに行政管轄を複雑にするのは、慶元路治の城郭内に人民の取締りに当たる録事司が置かれていたことである。録事司は路・府の治に置かれ、「城中戸民之事」⁽²¹⁾を所掌した。また「捕盜之事」をその下屬の判官に兼務させた。州・県は判官、簿尉が「捕盜之事」を担当し、首都の場合、大都・上都兩京では警巡院、杭州路では左・右の兩録事司が路治城郭内に設置された。都市支配の構造は、後に立ち戻るとして、慶元の骨組みをさらに検討したい。当初は鄞县城（すなわち慶元路城）のみ城郭が存在し、元末の至正12年（1352年）に至って、台州に至正8年より方国珍が烽起していたため、防衛の強化を認め、浙東都元帥納麟哈刺が再築した。昌国州は大浹江の河口沖にあった海州（舟山島）であるが、宋の瀛寧間（1068～1077年）に築城され、元の至元14年に州へ昇格されたが、兵守は固くなく、ただ簿尉、都巡檢等の官が置かれただけであったといわれる。図を参考までにあげると、清乾隆期のものであるために、地名に異同がある。鎮海県は元時の定海県、定海県は同じく舟山すなわち昌国州とみる必要がある。昌国州には岑江港（州城の西北30里）があり、もと六国港といわれ、港口は南北にひろがり、船舶ここに輻輳したとある⁽²²⁾。「僅かに州民には数月の食を供すべく、全て浙右の客艘の米を藉りて濟するなり」⁽²³⁾という食糧自給性の弱い土地柄であった。定海県は大浹江河口左岸にあり、ここから西へ70里で三江口（慶元路治）に至る。象山県は北側に港があり、東は外洋、西へは鮑埼を距て陳山渡より一潮で方門に至り、二潮で烏埼に至り、三潮目に治城下に至ることができた。

慈溪県、奉化州は内陸側で、各々路治城の西北、西南に位置し、下って大浹江に連なる。慶元路治すなわち鄞県は三江口（大浹江の分岐点の意）にあり、河川に囲繞されている。鄞県の行政区域は路治城内に限らず、城外の一定地域に及んでいる。慶元路城内には、市舶庫が設置され、貿易品で収税物がここに保管された⁽²³⁻²⁾。

次に上海、敢浦の都市工学的な仕組みを検討しよう。先の至順時統計を基にした人口分布では、嘉興路と松江府が分割され（上海県の新設は至元27年と推定、至元嘉禾志編纂時の至元25年には、松江府は嘉興路内にあって未だ分割されていない。）ているので、両者を合わせると304万、至元25年（1288年）時230万（推定）⁽³⁴⁾に対し、約45年の期間で74万人の人口集中があったことになる。上海は、華亭県が松江府の倚郭となったのに対し、府下におかれながら、独立した県になったが、至元27年当時、上県すなわち人口3万戸以上の県になっていたのである。松江府からは東北90里に上海浦があって、上海浦には上海務（他に松江府下では大盈務、南橋務、北橋務、青竜務、蟠竜務、亭林務が分散配置された。）が置かれた。務は税務または酒務の略と思われ、税務は商税、酒務は酒醋課の徴収に当たった官署である。また上海太平倉が置かれた。この倉庫の機能は不明である。さらに華亭県巡検司7処の中から、上海巡検司が派遣されてきていた。水駅としての上海駅もあり、船5隻船戸40戸が配され、急通舗として松江府東塘7舗のうち上海舗があり、通信機能も整備されていた。ほぼ同様の官署が敢浦にも整備されていた。すなわち、海塩県下に敢浦務があり、敢浦巡検司があり、海塩県急通舗9処のうち石灰橋舗が敢浦鎮に近接してあり⁽²⁵⁾、敢浦鎮は海塩県城から南45里、「天熙（禧？）元年（1017年？）、毛人三人ありて県に集う。蓋し風に泛ぶなり。今蕃船皆輻輳するなり。」⁽²⁶⁾と記されている賑いをみせていた。宋代に盛んであった松江府下の青竜鎮は府城の東北54里にあって「旧、海商輻輳の所と為す。……今、鎮治の延衰、学（校）あり、獄あり。復び海商の往来なきなり。」⁽²⁷⁾といわれるほどの衰微に至っている。青竜鎮は呉淞江右岸、上海県は呉淞江と黄浦江の分岐点にあって、海に近く、その有利さが、元代に開港場として発達したものとみられる。

3. 開港都市慶元・上海・敢浦にみる支配機構と都市機能

慶元路は江浙等処行中書省に属していたし、松江府上海県も、嘉興路海塩県敢浦鎮も同じ行省に属していた。至元14年に市舶司が慶元、上海、敢浦に置かれたが、当時の市舶司に対する認識では、「非治民之官」（大徳昌国州図志）で通じていた故もあり、かつ改廢が続いたこともあって⁽²⁷⁻²⁾、支配機構に明確に組み入れられないで、したがって記録面でも実態を伝えるものは乏しいといわざるを得ない。至正四明志巻3に慶元市舶提挙司について提挙2員、同提挙、副提挙の官吏名を見ることができ、至治2年（1322年）から至正元年（1341年）までの人事異動を記すに過ぎない。

慶元路の支配機構は、頂点に浙東道宣慰使司都元師府があり、「軍民の務を掌し、もって郡県を総^{すべ}る。行省政令あれば、則ち下に布し、郡県請あれば則ち省に達をなす。辺陞軍旅の事あれば、則ち都元師府を兼ねる⁽²⁸⁾。」あわせて浙東海右道肅政廉訪司分司が置かれ、これは江南行御史台下の官署で、本司は務州路にあり、「百官の善悪、政治の得失を糾察する⁽²⁹⁾」を所掌した。この下に慶元路総管府があり、本務は民政で「勸農事を兼管」したといわれる。軍事は开県翼上万戸府があり、他に行政分野ごとに慶元市舶提挙司（延祐元年・1314年、泉州、広東、慶元の3路のみ設置）、慶元紹興海運千戸所、慶元路儒学、司獄司、録事司、県ごとには、鄞県では達魯花赤、県伊、県丞、主簿の県治組織と鄞県尉司の警察機構があり、慈溪、定海両県もこれに倣い、州では奉化、昌国両州とも達魯花赤、知州、同知、州判の官僚組織が置かれた。慶元路城内には多くの官衙が集積された。

上海県の上級行政機構は松江府、その上は江浙等処行中書省に当たるが、松江府は華亭県を倚郭とするため、府城そのものが華亭県であり、官衙は府衙、鎮守万戸府衙、浙西塩提挙司、華亭県衙、他に在城酒務、在城稅務、安養院を包含していた。敢浦鎮の上級機関は嘉興路海塩県であり、県衙並びに在城務は県城内に置かれ、海塩県は他に敢浦務、当湖務、広陳務、乍浦務を統轄した。

史料が豊富に残されている嘉興路下の支配構造を少しく分析して置きたい。

嘉興路の地方自治組織、それが支配者側により組織された単位であれ、自然発生的に組織されたものであれ、至元25年時の状況は表1の通りである。都市区域、すなわち城郭内では坊、巷が自然発生的な発達をみ、支配者側は隅正を録事司内に、坊正を県・州城内に、また里正を農村区域に、社長を録事司、州、県を通じて任命した。社長以外は「民力を験め、差を点ける」（至順鎮江志卷13戸役）ことにより、戸に課せられた役務であって、支配者側が要求する賦税諸課（力役も含む）の確保と末端の相互検察の機能が期待されたものであり、社長はやや個人的属性の強い役務で、かつ農業基盤の強化に役立つ指導力が期待された⁽³⁰⁾。

「戸」を構成する人員は、路ごとに相当の差があるようで、人口集中地域の場合、5名と推定できる（至順期の各路戸口統計による。）が、至元嘉禾志の編者の註にあるように、至元27年当時の嘉興路は至元13年統計を大巾に下回る12万余戸と推定されており、賦税の実徴額と年ごとに納めるべきものとされる額管額との間には10%以上の差を生じている（表2）。特に市舶司との関連で重要な市舶税収入の動向であるが、表4でみる限り、上海務、敢浦務は全く市舶税収入には関与せず、酒課と商税である税課に、また河泊課に係わる徴収事務に従事していたことがわかる。河泊課徴収事務は、上海務、敢浦務独自のものではなく、松江府では北橋務、風涇務、海塩県では乍浦務、崇徳県では沙渚務を除き、他の20の務で全て徴収されているので、内航船に係わる課とみなして差支えない。以上の論証から、至元14年に上海、敢浦に設けられた市舶司は、至元24年に塩運司を別に設けるまで⁽³¹⁾（至元25年時の松江府に浙西塩提挙司が置かれていたことがこれを裏付けている）、市舶司の当初の任務の一つが「煎塩徴課の事を領す」であったところから、塩運司の設置をもって、市舶司の任務が終わったとみるべきであろうか。泉州と慶元、上海、敢浦が別々に書き分けられたのは、泉州が忙古舫、後3者を福建安撫使楊発に監督せしめたという以外に、この塩運司の任務の大きさの故に特に上海、敢浦の両市舶司は置かれていたのではなかったであろうかという疑問が残る。楊発は元史では

この市舶司だけに登場する人物である。しかも塩業は独占専売業であって、国家財政的に極めて大きな収入をもたらしていた源である⁽³²⁾。松江府、慶元路昌国州は海塩の産地として知られている。元史志卷43食貨2 塩法の福建之塩の項に「(至元)14年市舶司を立て塩課を兼弁せしむ」とあり、広義の福建地方の行政軍事の責任者である福建安撫使が、市舶司の監督に当たって少しもおかしくない。福建の塩課を収めたのも、前の至元13年からであったことと合致する。したがって初期の市舶司の任務は、既に別稿でも指摘しておいたように⁽³³⁾外国貿易管理機能にのみ目を向けていては誤解を生じる。上海、敢浦の地位も蕃舶の輻輳が青竜鎮に代わるものであり、人口集中も特に上海において著しかったことは理解できるが(至正中・1341~67年、上海県は72,502戸に達した。)市舶司の至元14年当時の任務は今後の課題として残しておきたい。

一方慶元であるが、ここは対日貿易の窓口となり、かつ日本侵攻の海軍基地ともなった都市である。

わが国と元朝とは、至元5年以後、元側の服属関係樹立の要求を蹴ってから、同18年(弘安4年)の弘安の役を頂点に緊張状態が続いていた。にもかかわらず、日本船は利を求めて中国へ渡って行った。

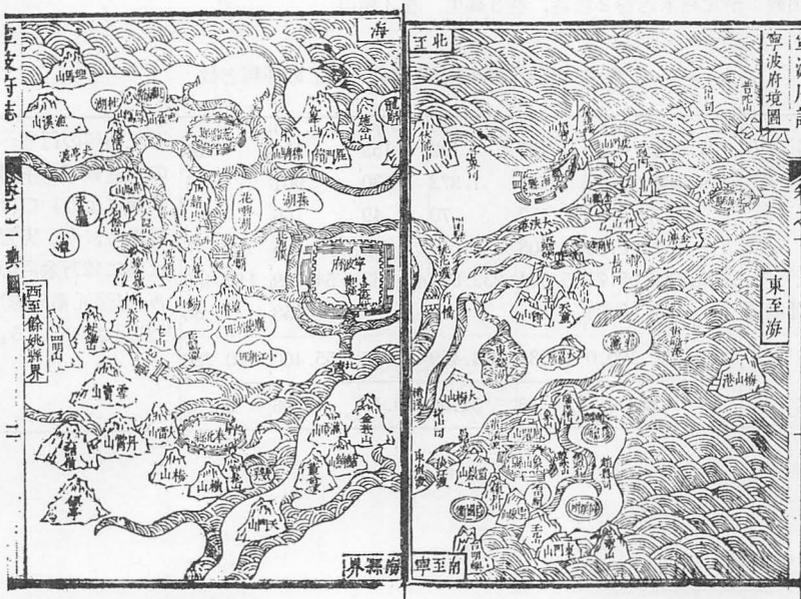
水軍の将で勇名を馳せた哈刺解が福建鎮撫後の至元14年、慶元路で沿海左副都元帥慶元路総管府達魯花赤となって海口を防衛していた時、日本商船4艘が篙師(水夫)2000余人を乗せて慶元に至った。哈刺^{たい}互(解)は謀って行省に他言することのないことを知り、交易しこれを遣した⁽³⁴⁾とあり、さらには日本~慶元の航路は、当時の航海技術では「3舟は風壊し、惟1舟のみ慶元に達す」⁽³⁵⁾というような有様であった。

范文虎等の将兵10万は慶元定海等より出撃⁽³⁶⁾、東支那海を渡って日本へ侵攻してきた。至元18年のことである、王積翁が世祖の詔書をもって出帆したのも慶元である⁽³⁷⁾。日本征討の軍が終息してからは、大徳8年(1304年)4月には、倭商有慶等が慶元に抵り貿易し、金・鎧甲を献じてきたので、江浙行省平章阿老瓦丁等はこれを修めたとみえるので、通商は小康状態を得たかと思えたが、逆に日本側が慶元に掠奪に入ってくる事件が起きた。すなわち、至大元年

のことである⁽³⁸⁾。このため、慶元の守りを固める措置がとられることになった。

付言すれば慶元は産鉄の地であり、鉄器の生産流通地となりえた⁽³⁹⁾が、なによりも慶元は杭州の外港として、さらには、上海港が19世紀中期以後これに代わるまで、中国大陸の南北の舟運の中心、物資集散の中継地の立場を持したのであった。

慶元から積み出される物資は、青磁器、海産物、明席、草鞋、奉化絶、女兒布、酒、鉄器、銅器、竹器などであり、搬入または積み替えられるものは米（浙東西産品）、薬材、鉱石、木材、染料等（福建・広南産品）と日本の木材、南海産の香薬等であった。⁽⁴⁰⁾



近世中国の開港都市の構造（1780年頃の寧波）

表 1 至元25年時嘉興路の地方自治組織

		総計	録事司	松江府	海塩県	崇徳県	嘉興県	備考
都市区域	坊	86	70	2	10	4	—	1) 松江府は華亭、上海両県 2) 録事司は嘉興県の路(県)城内のみ 3) 都はまた分れて保となっている 4) 郷も別に都となっている
	巷	23	—	23	—	—	—	
	湾	2	—	2	—	—	—	
農村区域	郷	62	5	13	10	12	22	
	管里	240	9	40	43	68	80	
	保	62	—	52	—	10	—	
	村	133	—	133	—	—	—	
中間区域	都	94	—	—	23	31	40	
	鎮	—	—	1	3	—	2	
	市	—	—	—	3	6	3	

出典：至元嘉禾志卷2 坊巷，卷3 郷里，卷3 鎮市

表 2 至元25年時嘉興路の「戸」の種類と数

	戸	%	戸	戸	戸	戸	戸	
儒	1,088	0.24	483	192	153	110	150	至元13年の行省への報告数で、「中更兵難により戸口は減半し、今、実管は僅に12万余戸のみ。」(至元嘉禾志)と註記されている。
僧	4,228	0.92	434	1,372	530	901	991	
尼	337	0.07	52	70	49	166	—	
道	152	0.03	108	12	10	6	16	
民	453,434	98.71	5,504	232,823	41,463	54,159	119,486	
急通鋪戸	143	0.03	—	—	—	58	85	
総計	459,382	100.0	6,581	234,469	42,205	55,400	120,728	
比率		100.0	1.43	51.04	9.19	12.06	26.28	

表 3 至元25年時の嘉興路の賦税額と実徴額

		嘉興路総計	松江府	海塩県	崇徳県	嘉興県
糧	額	石斗 691,552.2	石斗 251,941.1	石斗 91,607.8	石斗 49,288.4	石斗 198,714.9
	管 実徴	602,185.9	306,019.0	74,206.4	—	—
	増△減	△ 89,366.3	54,078.1	17,401.4	△ 49,288.4	△ 198,714.9
米	額	681,335.8	351,741.2	81,591.4	—	—
	管 実徴	602,069.6	305,819.1	74,190.0	44,011.9	178,048.6
	増△減	△ 79,266.2	△ 45,922.1	△ 7,401.4	44,011.9	178,048.6
豆	額	131.7	115.3	16.4	—	—
	管 実徴	131.7	115.3	16.4	—	—
	増△減	0	0	0	—	—
小麦	額	84.7	84.7	—	—	—
	管 実徴	84.7	84.7	—	—	—
	増△減	0	0	—	—	—

(注) 江浙省全体で元末449万石の納糧があった。嘉興路は120万石で、26.73%を占めていたと推定できる。全国比では9.9%を占めていた。

出典：至元嘉禾志

表 4 至元25年時嘉興路の徴糧額

		総計	%	本路在城 弁	松江府在 城弁	上海務	海塩県 敢浦務	その他務
実 弁 額	酒課	定両銭 11,258.35	72.75	定両銭 2,260.00	定両銭 1,910.13	定両銭 472.04	定両銭 568.44	6,047.74
	醋課	495.32	3.20	252.00	180.00	—	—	63.32
	稅課	3,486.01	22.53	902.39	597.36	25.48	316.10	1,644.68
	河泊課	236.33	1.91	6.00	6.10	5.27	21.35	197.61
	計	15,476.01	100.0	3,420.39	2,693.59	502.79	905.89	7,953.35
歲弁額	15,477.02		3,420.39	2,693.59	502.79	905.89	7,954.36	
増△減	△ 1.01		0	0	0	0	△ 1.01	
構成比	100.0		22.10	17.40	3.25	5.85	52.40	

出典：至元嘉禾志

- 注 (1) 藤田豊八「支那港湾小史」(『東西交渉史の研究・南海編』昭和18年荻原星文館) P. 630
- (2) 藤田「同上論文」(『同上書』) P. 635
- (3) 前漢書卷28下地理志
- (4) 藤田「同上論文」(『同上書』) P. 651, Henry Yule & Henri Cordier "Cathy and the Way Thither" Vol.1 1913 (鈴木俊訳「東西交渉史一支那及び支那への道」昭和19年原版, 昭和50年復刻版・原書房 P. 106) では, 広東に先立ち東京 (Tong King) が西方からの航路の終点であったが, 安南の独立 (968年) を境に完全に中国の門戸たる地位を失ったと記している。
- (5) 藤田豊八「同上論文」(『同上書』) P. 648。ただし梁嘉彬「広東十三行考」(山内喜代美訳 昭和19年 日光書院) P. 23以下では, 両漢, 東呉を通じ, 南海市舶の要衝であったのは, 日南, 交趾であり, 広東は晋, 南北朝に及んで, 市舶の集まるところとなったとしている。
- (6) 藤田豊八「宋代の市舶司及び市舶司条例」(『同上書』) P. 281以下及び P. 297以下。桑原隲蔵『唐宋時代に於けるアラブ人の支那通商の概況殊に宋末の提挙市舶西域人蒲寿庚の事蹟』(昭和10年 岩波書店) P. 3~5, 藤田博士は日本及び新羅等の船は福州, 明州, 松江, 山東諸港に往来していたと述べている。
- (7) 桑原隲蔵「前掲書」P. 9~10
- (8) 藤田豊八「同上論文」(『同上書』) P. 293
- (9) 王志瑞「宋元経済史」(荒木敏一訳 昭和16年 生活社) P. 60
- (10) 藤田豊八「同上論文」(『同上書』) P. 297以下, なお宋代市舶司制度の戦後の研究には次のものがある。
草野祐子「北宋末の市舶制度一宰相蔡京をめぐる」(『史艸』2 昭和13年10月)
和田久徳「北宋朝の市舶司貿易」(『お茶の水史学』5 昭和17年10月)
石田幹之助「羅香林氏の蒲寿庚伝に関する新研究」(『東方学』22 昭和36年7月)
- (11) 水量調節施設で, 閘は兩岸から石壘を突き出して真中に厚板を垂し, これを上下開閉させる。堰は球, 壩, 埧ともいわれ 運河の水位の高い部分と低い部分とが接するところに緩やかな傾斜面を築き, 水量の多い時をみて, 繩索で船を引き上げ, または滑り下す装置。星斌夫「大運河」(1971年 近藤出版社) P. 21参照
- (12) 大元聖政国朝典章卷59工部卷2 造作2 橋道「修造橋梁渡船」, 「修理道路隄岸」, 「体察修築堤岸」, 「修築堤岸防水」のうち1例をあげるにとどめる。
至元8年8月, 尚書省掾大司農司呈「都水監申, 會驗中書省奏奉聖旨教内一款節該『都水監所管河渠隄岸道路橋梁, 每歲修理』欽此, 除欽依外, 照得在先定例, 於九月一日平治道路, 令佐貳官監督附近居民修理, 十一月一日使畢其要道陷壞停水, 及度, 行旅者不拘時月, 量産本地分人夫修理, 仍委按察司以時檢察, 今已相近九月相合預為申覆, 乞行下各路平治事, 省府除已割付, 大司農司就便行下各路依上施行」仰行移各道提刑按察司檢驗施行。
- (13) 藤田豊八「宋代の市舶司及び市舶司条例」及び「宋元時代海港としての杭州

附・上海・膠州」(『前掲書』) P.125以下及びP.281以下。

斯波義信「宋代明州の都市化と地域開発」(『待兼山論叢』第3号1969年12月)

- (14) 元史本紀卷9 至元14年3月乙未 福建漳・泉二郡・蒲寿庚・印徳伝・李玉・李公度皆以城降。同3月癸丑 以閩浙温・処・台・福・泉・汀・漳・劍・建寧・邵武・興化等郡降官治其郡。とあるところから、泉州市舶司は南宋制度をそのまま踏襲したと思われる。市舶司を所掌した忙古舨(Monggedei) すなわち蒙古帯(忙古帯)は当時「都督」であり、翌15年3月乙酉の条には福建行省の行中書省事として、閩広大都督兵馬相討使で 参知政事行江西省事となった蒲寿庚と福建路宣慰使行征南都元帥唆都の3名が福州において、「鎮撫瀕海諸郡」の任務に就かされたとある。
- (15) Aldo Ricci; The travels of Marco Polo, translated into English from the Text of L. F. Benedetto. London 1932
(愛宿松男訳註『東方見聞録2』(昭和46年平凡社) P.107)
- (16) 元史志卷14地理5
- (17) 王志端「前掲書」邦訳 P.124 不正確な作表なので元史地理志に基づき改訂。
- (18) 乾隆寧波府志卷1
- (19) 大徳昌国州志卷1
- (20) 乾隆寧波府志卷2 建置
- (21) 元史志卷41上百官7
- (22) 大徳昌国州志卷4 叙水
- (23) 同上書卷4 叙物産
- (23-2) 延祐四明志卷8 城邑攷上「市舶庫在録事司東南隅靈橋門裏，宋旧市舶務，遇有船商到港，官為抽分，其物皆貯於此。不常設官」
- (24) 至元嘉禾志卷6 戸口
- (25) 同上書卷7 廨舎，卷8 郵置
- (26) 同上書卷5 浦鄒
- (27) 同上書卷3 鎮市
- (27-2) 延祐四明志卷7 職官攷下 至元15年，立提挙慶元市舶使司，大徳元年例革至大元年再立慶元市舶提挙司。至大4年例革，延祐元年復立，延祐7年例革。
- (28) 元史志卷41上百官7及び本紀大徳6年10月甲子の条に「改濶東宣慰司為宣慰司都元師府，徙治慶元，鎮遏海道。」とある。
- (29) 元史志卷36百官2
- (30) 松本善海「中国村落制度の史的研究」(昭52和年岩波書店) P.449以下
- (31) 元史志卷41上百官7
- (32) Herbert Franz Schurmann; Economic Structure of The Yüan Dynasty Translation of Chapters 93 and 94 of the Yuan shih (Harvard University Press

1956) P.170~172

- ③③ 拙稿「元朝港湾政策史研究序説」(日本港湾経済学会報 昭和50年成山堂)
- ③④ 元史列伝卷19哈刺魯伝,この時には金と銅銭とを換えている。元史外夷伝卷95 日本伝
- ③⑤ 元史世祖本紀至元29年6月己巳の条
- ③⑥ 元史列伝卷41俊奇伝
- ③⑦ 元史世祖本紀至元21年正月甲戌の条
- ③⑧ 元史志卷47兵2 鎮戍
- ③⑨ 元史志卷45食貨2 歲賜
- ④⑩ 斯波義信「前掲論文」P.144~5

貿易における利用港湾選択基準に関する一考察

——名古屋港の場合——

岡崎 不二男

(明治学院大学)

森 茂也

(南山大学)

木村 武彦

(名古屋港管理組合)

目 次

1. はじめに
2. ケース・スタディの概要
3. 地区別調査結果
4. 調査結果(まとめにかえて)

1. はじめに

この報告は、わが国の五大港（東京、横浜、名古屋、大阪および神戸）利用の現状に関する次の三つの問題

- ① 国民経済的視点から見た、五大港利用の機能的関係
- ② 通関集貨機能と揚積機能との分離が、特に輸出荷物に関して顕著となる中で、主要外貿港湾の利用度増大とは何か
- ③ 特に輸出貨物の出荷主が、利用港湾を選択する基準は何か

をめぐる一連の研究のうち、主として第三の問題に答えるため、名古屋港背後地を対象として試みたケース・スタディの成果の概要と、そこからの帰結を要約したものである。

われわれの一連の研究は、第一の問題に対して、国民経済の輸出入規模拡大、産業構造の拡充発展、外貿貨物輸送合理化の流れの中で、五大港相互が、完全に補完というには、程遠い部分的な機能分化を伴いつつも、現状では最適

状態への収束について保証のない、不完全な競争状態にある事実を、主として既存の統計から導いている。さらに第二の問題に関しては、特に輸出貨物に関して各港湾経済の個別的視点からすれば、通関集貨量拡大と共に、自港積比を少なくとも1とすること（完全利用）が、当然の目標とされてきたものの、船社サイド、特に運賃同盟の行動は、港湾の通関集貨機能と自港船積機能との乖離を進行させる趨勢を生み出している事実、並びに国民経済的視点から見た効率性基準からすれば直ちに包括的、一般的基準とは認め難い点が明らかにされている。

このような帰結に、一層確実な根拠を与えるためには、われわれは、荷主が現実に、どのような基準に基づいて利用港湾を選択するかを、体系的に明らかにしなければならない。われわれは、この目的に答えるため、名古屋港背後地を対象とするケース・スタディの成果から、幾つかの帰結を導くこととする。

2. ケース・スタディの概要

輸入の場合の港湾選択は、直背後地の産業配置構造と密接な関係を有している。

「金属鉱物」、「石炭」等の原燃料輸入は、高エネルギー基幹産業の分散配置政策により全国各港に分散されている。

「穀物（撤）」の場合は、人口分布に応じて、大都市港湾にサイロ等の第一次貯蔵施設が配置されているため、比較的陸揚通関港が集中している⁽¹⁾。

これに反して、輸出の場合、どこの通関港が選ばれ、船積港がどこに指定されるかは、より複雑な要因がある。

この点に関して、従来数多くの仮説が、さまざまな機会にたてられてきたが、企業（生産者、各種商社、海貨通関業者等）の意志決定にぞくする問題であるだけに、第三者による系統的な調査は、まったくなかったといってよい。

今回の調査では、輸出の場合の利用港湾選択基準に関して、名古屋港を事例にして、その要因を整理して帰納化するため、高度に定性的な企業の考え方を直接面接で調査した。その方法は次のとおりである（昭和51年1月～8日実

施)。調査にあたっては、母集団から有意水準を満足するサイズの、無作為抽出による標本を選んで、有意な統計的推測を試みる方法を避け、有意抽出による標本を調査対象とした。名古屋港利用に関して、分水嶺地域を過去の実績から定め、その地域の輸出品目のすべてについて、輸出力上位の事業所1ないしは2を選び、これについて面接調査を行なった。

この場合の分水嶺地域とは、地理的距離によって決定されるものではない。しかし、伝統的な立地論に立った説明原理として、従来ある地点で生産された輸出貨物が、どの港湾に集貨されるかを説明する重要な要因として、生産地から港湾までの陸上輸送費の極小化が利用港湾選択基準として、しばしば考えられてきた。

例えば、ある地点の生産物が、名古屋港又は神戸港へ通関集貨される陸上輸送に伴うコスト・パフォーマンスを比較したとき、相対的優位にある港へ輸出貨物が持ち込まれるという説明は極めて説得力がある。

確かに相異なる港へ陸送する場合の輸送費の変動は、決して無視できない大きさとなることが多い。しかし、このような経路別運賃はロットの大きさ、ロット発送頻度、ロット発送の規則性の有無等によって、同一品目についてもケース・バイ・ケースで、可成り大きく変動する。このため、既存のデータによって調査対象地域から主要各港への陸上輸送費を計算することは不可能である。

周知のように、トラック輸送経費は、認可料金だけから単純に定めることのできるものではなく、ロットの大きさの安定性、および生産者の出荷の規則性が大きい程、荷主に対して有利な特約料金による輸送が行なわれている。このことは、ある生産者が利用港を選択するにあたって、陸上コストに関して左程鋭敏な反応を示さなかったり、非合理と思える選択基準を示す結果になっている。このため、陸上輸送費極小化基準は、利用港湾選択に対する説明原理としては、予想外に弱い支配力しかないと推測される。

このような事実から、分水嶺地域の抽出は、具体的には次のようになされた。即ち、ある地域から名古屋港への出荷とその他の外貿港湾、例えば東京、横浜、清水及び神戸等への出荷が、経済距離的にほぼ等しいと考えられる場

合、あるいは実績から判断して、ある場合には名古屋港、ある場合には他の港に出荷されるかの何れかの場合を、その地域を分水嶺地域とみなした。この限りでは、名古屋市内も分水嶺地域であるが、圧倒的に名古屋港への集貨が多いため、名古屋市内は除外した。分水嶺地域として選ばれた地区、当港地区の輸出品目、及び各調査対象企業（又は組合）数は、次に示すとおりである。

1. 浜松地区

}	木工・工作機械事業所	.....	2
	楽器	“	..... 2
	輸送用機械	“	..... 2
	電子機器部品	“	..... 1

2. 一宮地区

毛織物業者組合及び染色業者.....各1

3. 関・多治見地区

刃物及び陶磁器業者組合及び陶磁器業者.....各1

4. 高山地区

}	木工家具事業所	.....	3
	木製品（衛生材料）	.....	1

5. 諏訪地区

}	機械部品事業所	.....	2
	光学機械	“	..... 3
	工作機械	“	..... 2
	精密機械	“	..... 1

上記調査対象のほか、名地区商工会議所、地区によってはジェトロ出張所でも、やや第三者的な説明により、事業所からの調査結果を照合するため面接調査を行なった。

3. 地区別調査結果

(1) 浜松地区

浜松から名古屋港への地理的距離と清水港へのそれとは、ほぼ同じである。しかし、輸出貨物がコンテナ化される場合には、清水港寄港の有無にかかわらず荷主の通関選択にとって、名古屋港も清水港も無関心な関係にある。なぜなら、双方の港とも、運賃同盟のCY・CFS指定港となっているから、そこか

らの陸上輸送費は、船社負担となっているからである。

浜松地区の調査結果に基づく詳細な記録から調査目的にとって、最も重要な事項をとりだしたものが第3表である。この表から、要約すると、次の6項目のことが解る。

- ① 通関集貨港（コンテナ貨物のCY・CFS）及び船積港（在来船貨物）の選択にあたって、機械メーカーは陸上輸送費の極小化基準に配慮を払っている。
- ② 楽器メーカーの場合（HM11, HM12）には、製品の特殊なハンドリングを重視して、港運業者の“慣れ”を極めて重視している。
- ③ 直貿の場合、利用港湾選択権はメーカーにあるが、商社を経由する間貿の場合は、選択権が商社にある。
- ④ 製品輸出直前のコンバイン作業が必要な工作機プラント輸出の場合は、関連部品メーカーが直背に多数存在する港湾が選ばれる（HM3の名古屋港選択の場合）。この場合港頭地区倉庫はアSEMBリー・ショップでもある。
- ⑤ 清水港の船積み前通関制限時間が、名古屋・横浜両港に比較して遅いことは、港運業者との親近性と相まって大きな魅力となっている。
- ⑥ メーカーの一回あたり出荷量が比較的少なくなく、混載される場合は、浜松地区から定期便の開設される港湾がメーカーによって選択される傾向がある。一般的にトラック運賃は、特約による場合が多く、極端な事例としては、浜松地区工場製品と埼玉所在工場製品を清水港でコンテナに詰め合わせる例もある。これは東京からの帰り便を特約料金で利用するため、メーカーにとっては清水港は、東京・横浜両港より比較劣位にならず、多少の比較劣位も港湾の慣熟利益を凌駕するものではない。

(2) 一宮地区

この地区の輸出品は、毛織物である。このため業態の特殊性を考慮して、商工会議所毛織物業者組合及び製品の最終仕上げ段階で経由する染色整理業者について面接調査を実施した。その結果を要約すると次のとおりである。

- ① 輸出毛織物は、紳士物及び婦人物に分けられるが、大部分は大阪に本社をもつ商社を経由する。
- ② 輸出毛織物の最終仕上げ輸出検査は、一宮地区又は名古屋で完了し、集貨港はすべて取扱商社の慣熟度の高い神戸港並びに一部横浜港が指定される。
- ③ このように生産者は、利用港湾指定に何の権限も持たない。しかし、毛織物の場合、商社が往時の元卸の機能を受けつぎ、受託、柄の選定、機屋の受注（毛織物商による一部原料支給を伴うこともある）、手形再割取引行為等、一貫メーカーの場合の機能の技術的側面以外の広汎な生産活動を引きうけている面を見過ごせない。
- ④ 輸出金融手形は、神戸港の場合、船積後2週間で換金できるが、名古屋港の場合、書類の転送速度が遅いせいか、それより2週間程遅れる。このゲインは、運賃の差をはるかに上廻っている。
- ⑤ 毛織物通関は、神戸・大阪の両港が慣れているせいか、名古屋港に比較して、極めて順調に行なわれる点で、商社の利用港湾選択に現状維持的な傾向を将来もとらせるものと考えられる。

(3) 関・多治見地区

関については刃物、多治見については陶磁器について調査を実施した。刃物の場合は、工程の細分化と同時に多品種にわたる製品が生産されていることが特徴である。陶磁器の場合も、工程のかんりの細分化と小規模生産者が事業所中、圧倒的部分を占めるものという事実がある。これらに基き、それぞれ刃物並びに陶磁器事業所組合と後者については、数少ない一貫大規模メーカーで面接を行ない、次のような結果をえた。

- ① 関の刃物輸出は、オイル・ショック後は、対米40%、対欧40%、カナダ5%、その他の5%シェアとなっているが、輸出額中30~35%直貿、残りは雑貨専門商社経由である。輸出品生産中90%は、受注生産で、メーカーと商社の関係は慣行を通じて安定的である。
- ② 関の刃物は、米・加向けは、コンテナ詰めされるため、名古屋港積の場

合、陶磁器と神戸港積の場合、燕の洋食器との詰め合せが多い。

③ 経由商社を本社所在地で区分すれば、東京、名古屋、大阪、その他、4 : 2 : 3 : 1の構成比となるが、通関集貨量は、②のような事情もあって、必ずしもこの通りではない。直買の場合は、利用港湾選択権は、メーカーもしくは、直接契約相手のバイヤーがもち、大部分は、名古屋港利用となる間買の場合は商社の利用する海貨業者の都合により、利用港が選ばれる。按分は、名古屋港40%、神戸港40%、横浜港20%となっている。

④ 関から各利用港湾への陸上輸送費は、名古屋港までを1とすれば、神戸港2、横浜港4の割合になる。港湾への陸送は、自家用トラックで行なわれている。それぞれ日程は、名古屋港日帰り、神戸港1泊2日、横浜港2泊3日である。そのため配船の便のある限り名古屋港積をできる限り増加させないが、名古屋港へのアクセス道路の渋滞が好ましくない。

⑤ 多治見地区の陶磁器も、専門商社経由が大部分で最も、持込量の多いのは、名古屋港である。重量があるため、陸上輸送費の安い至近の港湾が選択されている。

(4) 高山地区

この地区の調査対象輸出品は、木工家具および特殊な綿棒である。調査対象は、4事業所と商工会議所であるが、そのうち1事業所は、現在輸出を行っておらず、もっぱら内需同製品を生産している。しかし高山での輸出のパイオニアであっただけに、曲木細工食堂椅子メーカー2事業所の調査結果を照合することにより、精度を高めるのに有益であった。調査結果総括表は、第2表のとおりであるが、これを要約すると、次のようになる。

① バイヤーを契約相手とする直買による2社(TF1、TF2)と商社を経由するメーカー(TS1)とで、利用港湾選択権が異なるというよりも、対米・豪コンテナ貨物として大部分を輸出する前者と、仕向地をEC北欧にウェイトをおく后者で、主として、名古屋港を利用するか、それとも神戸・横浜港を利用するかの違いを生じている。

② 高山にとって名古屋港が距離的には優位であるが、輸出貨物が少量であ

るために、配船の増加をもたらすまでにはなっていない。

(5) 諏訪地区

この地区は地理的距離では、東京・横浜の方が、名古屋よりやや近く、大部分の輸出貨物は、東京、横浜に集貨されている。しかし後に示すように、発展途上国へのノックダウンパーツ輸出品の場合、名古屋に本社をおく港運業者の活発な活動が効を奏して、名古屋港持ち込み分が増勢を示している面がみられる。第2章で定義した分水嶺地域として興味深い。

主要輸出品として、調査対象に取りあげたのは、機械（2事業所）、時計（1事業所）、カメラ、光学器機（3事業所）である。第3表に調査結果が示されているが、これは、3項目に要約することができる。

- ① 総合商社経由の場合（SM1）は、商社の輸出入業務に最も好都合な港湾、即ち本社所在最寄りの港湾へ輸出貨物の持ち込みが指示される。
- ② 周知のように、精密機器の生産が中心であるので、陸上輸送費は、左程利用港湾選択の決定要因にならない。然もこの地区は、資本的、人的に東京経済圏に属するため、本社を諏訪地区におく事業所でも輸出入業務の大部分は、東京で処理されている。製品の性質上、専門商社経由が多く、持ち込み港の選択については、メーカー側にも自由度はあるが、トラック定期便が圧倒的に便利な東京へ向けての出荷が自然な流れである。
- ③ 既に指摘したように、地理的には名古屋は東京よりも若干遠く、名古屋への19号線の混雑、その上バイヤーの指定機会の多い外国船配船量も、名古屋が横浜より劣る等、名古屋港の相対的劣位は顕著である。それにもかかわらず、名古屋を本拠地とする1海運の活発かつ精力的なセールス活動は、ノックダウンパーツの名古屋港向け出荷に著しい実績を確立している点は注目される。無論、この背景には、東南アジア向配船では、名古屋は横浜の配船に比較して、克服できない程の差異がないという事実がある。

4. 調査結果（まとめにかえて）

各地区別の調査結果から、輸出の場合の利用港湾選択の基準⁽²⁾について、次

のように整理をすることができる。

(1) 総合商社を経由して輸出する場合には通商集貨港および船積港の指定権はすべて総合商社が握っている。この場合、通関手続及び船積手続に当っては、利用しなれた税関及び海貨業者を使用する意向が極めて強く、総合商社本社所在地直近の港湾が利用されるのが大部分の事例である。総合商社とメーカーとの仕切りの内容からみて、輸出品がコンテナ船積み の貨物となる場合でも、メーカー至近の運賃同盟指定のCY、CFSから船積港へのフィーダー・サービスを考慮する必要を認めていない。

一方、総合商社は、輸出業務の大部分を中央で集中処理することが得策と考えているので、名古屋に本社をおく大規模総合商社がない以上、総合商社経由の輸出品は、名古屋港への集貨は望めない。ただし、鉄鋼、化学工業品等の臨海性立地工場による重量物はこの限りではない。

(2) 年間を通じて出荷回数が多いメーカーは、1回のロットが大きい場合、港頭地区倉庫をインベントリー機能として利用している。このことは、近代港湾の将来計画にとって、インベントリー機能の重視は欠かせないことである。

(3) 直質に依存するメーカーのうち、バイヤーとの交渉によって、輸出契約を行なう場合、バイヤーから利用船社を指定される場合が少なくないので、外国船配船の多い横浜・神戸に比較して、名古屋港利用はかなり制約されている。

(4) 海外に販売法人、代理店などを持ち、直質に依存するメーカーの場合には、陸送運賃、船積諸チャージなどのコスト計算にあたって合理性を貫こうとする志向が強く、工場が全国に分散されている場合は、港湾の分散利用が行なわれている。

大規模メーカーでも、工場がカ所に集中している場合は、特定港湾の税関、港運業者の慣熟性を極めて、重視して港湾利用状況を維持しようとする傾向が強い。

(5) 名古屋港選択が、他の港湾選択と無差別な場合、さらに名古屋港が他の港湾に対して相対的劣位にある場合でも、名古屋港を本拠とする港運業者の精

力的セールス並びにサービス提供によって、相当量の名古屋港集貨を実現している。

(6) インランド・デポは、自己通関検査を認められたメーカーの一部、出荷回数がきわめて少ないメーカー及び特定港運業者には便利であっても、特定港湾のセールスに直接寄与していない。港頭地区同様に、インベントリー機能の場所として、メーカーに有利な面が拡充された場合には、事情が若干異なる。

(7) 生産地から港湾への近距離性は、利用港湾選択にあたって、第一義的な要因ではない。その理由として、次のようなことが考えられる。

- (i) トラック運賃が特約できること
- (ii) 在来貨物、あるいは不定期船の貨物の場合、配船の面からの制約
- (iii) 納期厳守の基準をより重視していること
- (iv) 総合商社経由の場合は、総合商社の指示に従わなければならないこと
- (v) 総合商社を利用した場合、たとえ距離要因で不利でも、換金速度が速いことによる金利面で利得があること
- (vi) 慣熟性への執着

以上、利用港湾選択の基準を得るための調査にもとづいてでき得る限りの帰納化を試みたが、物流革新が進行する中で、この考察を一助にして、定量分析を行えば、なお、これが明確になるものと思われる。

注 (1) 柴田悦子「港湾経済」(成山堂書店、昭和47年6月) P P 75~89 食料輸入が大都市港湾に集中する要因についての詳細な分析がなされているので参照されたい。

(2) 運輸省第五港湾建設局「東海地区定期船港湾計画調査報告書(1)」(昭和51年3月) P P 115~153及びP P 180~185を参照されたい。利用港湾選択の要因が定量的に整理されており、この基準を求める上での資料となる。

表1 浜松地区調査結果総括表

社名コード	輸出品目	直買・間買の区別	通関業者の主たる事業所在地	ロット、貨物形態	通関集荷港選択権の帰属	通関集荷港選択基準中に重視される事項	通関集荷のための利用港	その他	
HM1	木工機械 同付属品 主として 対東南ア ジア	直買 80%	清水	出荷標準ロット 1件2~2.5t	直買分は生産者	・船積期限を最も重視 ・陸送費用は二義的	清水(直買の80%) 横浜・名古屋	・在庫管理に乙仲 の倉庫を利用 ・スベアーパーツ は空貨が多い	
		総合商社経由 20%			総合商社		東京・横浜・神戸・ 大阪(稀に名古屋)		
HM2	木工機械 同刃物 主として 対東南ア ジア	直買80%(件 数)	名古屋および 清水	輸出年間3.6億円 (金額ベースで製 品の5%)20~25t (大きな機械で 1000才) 在来船積 1回のロットは4 ~5000tにまとまる プラント輸出が多い	生産者 但し清水持込み分の船積 み指定は乙仲	・持込みのため陸送費と同時 に、船積み前の通関 ・締切り時刻の遅いことを重視 することかたびある	名古屋(60~70%) 清水(30~40%)	・通関締切り 名古屋(48時間 原則) 横浜・神戸 (72時間厳守) ・スベアーパーツ は空貨 ・在来船積みには 名古屋港が便利	
		小商社経由20% (件数)			商社		横浜、時に神戸		
HM3	織布機械 工作機械 織機(対 欧) 工作機 (対発展 途上国)	総合商社		織機(8×8×20 に2台詰め) 1回のロット4~ 500t 工作機械、在来船	以前は完全に生産者、 最近商社の方に移行	・製品の関連メーカーが名古屋 港直背地に多いので、名古屋 港持込みが便利 ・製品コンパインのために名古 屋港公共上屋の利用可能(エ クストラ・チャージが必要で も有利) ・陸送費を重視する	名古屋(80%)		
					製品出荷費用利用港別比較				
					利用港	清水	名古屋	横浜・神戸	
					費用				
					陸送費	0.8	1.0	2.0	
					諸チャージ	0.8	0.9	1.0	
HE1	光電管 対米が主	直買55%、商 社経由45%	東京	輸出品出荷月4回 週末発送 航空貨物(羽田空 港積)が大部分	生産者		浜松インランド・ デポ	将来計測器輸出が 実現すれば、海貨 となる	
HMI1	楽器 ピアノ 電子オル ガン等	直買 (商社経由は例 外的) アメリカ、カナダ メキシコ、パナマ ブラジル、台湾、	清水	・出荷量中85%コ ンテナ詰 8×8×40ft主 ・月間10.00mt、 250本 内対欧100本	生産者	・通関・海貨業者が手近で、 労働者も含めて、業者が扱 い慣れて居り、ラフ・ハン ドリングのおそれがない	清水(90%) 浜松インランド・ デポ(10%)但 し船積み 清水40% カナダ、アメリカ	・サービス、パー ツ月7~80tは 空貨 ・船社もメーカ が選別割当て ・別にホーム用品	

		シンガポール、インドネシア、オーストラリア、西ドイツ、フランス、イスウェーデン、イギリス等に合弁会社、工場等		・短吹米増加が輸出量中約70%強			西部、中南米、向け 東京または横浜60% ヨーロッパ、オーストラリア、アメリカ東部向け 神戸 (台北向けのみ)	スポーツ用品も輸出しているがすべて楽器に準ずる
HM12	楽器 ピアノ、電子オルガン等	直買 (商社経由は極く稀) アメリカ、西ドイツ、カナダ等に現地法人又は駐在員あり、東南アジアは特約エージェント、その他各地に代理店ないし販売委託店あり	清水 名古屋	・月平均2300mt 大部分コンテナ一詰	生産者 名古屋積込の場合、船	・通関、海貨業者が手近でなじみ深いこと ・コンテナ詰め合わせの必要上埼玉工場製品でも清水に集荷する	清水 (94%) 名古屋 (4%) 横浜 (1%)	・清水に約1カ月分のストックあり ・コンテナ、カーゴの場合、対米ではミニマム規制が緩かだが対応は厳しい ・シベリヤ経由ルートも出荷例がある。
HA1	二輪自動車 軽四輪自動車 船外機 雪上車 自転車等	直買(金額ベース95%) 商社(5%) アメリカに100%出資会社 東南アジアに合弁又は技術提携会社あり	清水 名古屋	・51年計画 二輪600,000台 軽四 25,000" 船外機25,000" ・コンテナ詰め(5%以上) ・二輪ノックダウン部品は在来船混載 ・軽四輪の場合、橋にフル・カーゴがある	生産者	・陸上輸送費と船積諸チャージの多寡は、無論考慮する	浜松工場出荷分は清水、豊川工場出荷分は名古屋、北米向けはすべて清水	・港口地区に名古屋の都合約20日間滞貨 ・清水港に比較して名古屋港の場合は搬入滞滞大
HA2	二輪大型(埼玉、鈴鹿) 二輪中型(浜松、熊本) 二輪小型(浜松) モンキーオートバイ(埼玉) 四輪(鈴鹿) ※括弧内は工場所在地	直買	名古屋	不明 ・輸出先別シェアは、アメリカ、東南アジア、ヨーロッパ 各3割 ・コンテナ(対北米・オーストラリア東部・ヨーロッパ) ・自社船輸送(鈴鹿工場、熊本工場製品等) ・他は在来貨物	生産者	・生産者のコスト・ダウン志向から見て、港間関係コストは「合理的コスト・一貫輸送」の目標から程遠い。 料金の合理性、サービス面で横浜に比較して名古屋がすぐれている。 ・通関関係事業のあり方について港運サービスの合理化に関する見識を自らも持っているような業者が使い易く、それが3割のずから利用港選定につながる。 ・国内に広く工場が分散しているので、陸送費極小については、それなりに配慮する。	二輪(浜松) 名古屋 62%強 (好豪) 浜松インランド テゾ 10% 清水 28% 四輪(鈴鹿) 名古屋50% 浜松インランド アホ 50% 二輪(熊本) 甲田 四輪(埼玉) 二輪大型(埼玉)	

表2 高山地区調査結果総括表

社名 コード	輸出品目	直買・間買の別	通関業者の 主たる事業 所所在地	ロット・貨物形態	通関集荷港選択 権の帰属	通関集荷港選択基準 中特に重視される事項	通関集荷のための 利用港	その他
TS1	綿棒	・医療品関係・雑貨 関係専門商社約20 ~30社を経由(総 合商社には扱わせない) ・直接引合いがあっ ても、従来取引き のある商社を経由 する。	商社任せで、 関係商社の本 社所在地は、 殆どが神戸 ・大阪	月間生産能力1.2 億本中85~90%を輸 出 輸出先別シェア E C 50% 北欧 10% オーストラリア15% U. S. A. 10% その他 15% まとまった場合は 40' コンテナ (27百万本詰)	商 社	容積は大きくても重量が 軽く、陸上運送費はさほ ど神経質に配慮しない。	神戸 80% 横浜 20%弱 (名古屋は50年1 ~6月間に29回、 横浜500回に留ま る)	・名古屋・神戸 に運賃要因差 をつけないで 済むようにト ラック業者と 料金を特約し ている。
TF1	曲木細工 食堂椅子 (白生地 が多い)	直買(バイヤー相手) デザインは、ア メリカのバイヤーの サンプルに基づき 注文生産を行う。	名古屋	50年1月20' 1本 # 2月# 1本 (輸出品の注文は 1500脚単位、石油シ ョック前最盛期には 平均8000脚/月)	生産者	・アメリカ向けコンテナ 貨物が主であるためお のずと直近の名古屋港 通関になる。 ・2週間無料の倉庫利用 は便利	名古屋港	・当地方原料枯 渇、工賃上昇 に、発展途上 国のキャッチ アップがある ため、衰退傾 向にある。
TF2	曲木細工 食堂椅子	・大部分直買(バイ ヤー相手) ・商社扱い殆んど無 し	名古屋	仕向地別シェア アメリカ 45~6% オーストラリア 45~6% 東南アジア 10%前後 で、大部分がコンテ ナ詰	生産者	・TF1と同じ ・トラック運賃が安い	名古屋港	・東南アジア製 品と価格の開 きが20%内な ら、買で勝負 できる。

表3 諏訪地区調査結果総括表

社名コード	輸出品目	直買・問買の区別	通関業者の主たる事業所所在地	ロット・貨物形態	通関集荷港選択権の帰属	通関集荷港選択基準中特に重視される事項	通関集荷のための利用港	その他
SM1	自動車エンジン用ピストン・リング 船用エンジン用ピストンリングバルブカムシャフト噴霧器バルブ ・国産車交換部品としての輸出が大部分を占める ・対欧が主	総合商社	名古屋	・輸出額年2億円前後 ・出荷毎日14t積トラック2台 ・木箱又はダンボール箱	商社	取扱総合商社2社が通関船積業務の遂行上最も便利と考える、本社所在の最寄港湾が大部分	東京 70% 大阪 30%	陸送費の比較 東京仕向=1 大阪 # =1.2
SM2	船外モーター ・対欧が主	直買又は総合商社		・数量不明 ・ダンボール梱包、稀に工場出荷時にコンテナ詰め	直買の場合メーカーだが他は商社	・本社所在地の東京で、対欧在来船配船の多い横浜が、業務上最も便利 ・在来貨物のためフィーダー・サービスがゼロでも、東京に在る本店が安価な陸送運賃を特約しているため、距離の至近性は左程考慮せず、最も便利と考える横浜に搬入	横浜（殆んどすべて） ・稀に大阪持込みもあるが、これは大阪商社経由の時に限られる。	名古屋利用も考えられるが、現状では19号線の混雑がネック
SM3	小型旋盤 小型自動盤	直買（台湾・韓国・米仕向） 専門商社（対北鮮のみ）	・船社指定による。但し地元S倉庫扱い分は名古屋本社の港運業者 ・対朝鮮は特約商社会社の指示による	・大きいもので2m ³ 木箱梱包。重量1.5t未満 ・コンテナ詰めの場合10台詰め又は30台詰め	生産者	・扱った慣れた業者の利用できる港が望ましい ・横浜の運賃の方が、新潟への運賃よりも、距離的には遠いにもか、わらず安い。	横浜 新潟（対北鮮）	中央高速道開通で将来は荷流れが少し変ることが予想されるがトラック便は目のところ東向きが圧倒的に多い。
SO1	小型カメラ及び部品	直買（米・加・欧に出資法人あり） 仕向国シェア（完成品） 米・欧 70% オセアニア 10 東南アジア 15	東京 名古屋	・数量不明、但し全製品中内需40%、輸出60% ・工場梱包および港運業者（名古屋）に一部外注	生産者	生産者	完成品：横浜 ノックダウン部品：名古屋（通関は名古屋税関岡山各出張所）	・ノック・ダウン部品は名古屋の港運業者の活発なセールス活動を機に、名古屋に持ち込む機会

		ホンコンに合弁会社があり、ノック・ダウン部品を有償で供給するため、ノック・ダウン部品（35mmレンズ、シャッター）を輸出（輸出額中20%）一部商社扱いあり					が増えた。 （輸出ノック・ダウン部品中金額ベース60%）但し配船の関係で神戸に集中しやすくなることがある。	
S02	双眼鏡 ライフル・スコープ 顕微鏡	専門商社（双眼鏡の場合）ライフル・スコープの場合、バイヤーとの直買	東京、横浜	<ul style="list-style-type: none"> ・双眼鏡 輸出額10億円/年 ・輸出先別シェア— ・双眼鏡 欧70% 米30% ・ライフル・スコープ 米80% 欧20% ・段ボール箱詰め出荷 	イースト・バウンドのトラック便が極めて多く、小口で経常的に出荷する場合、おのずと東の港に仕向けるのが便利	生産者のみでは決定できない	東京 極く一部、清水の港運業者系列商社扱い分のみ清水港	地元S倉庫における名古屋における本拠のおくI海運のサービス活動が活発で、将来、貨物の流れを多少変える可能性もある。
S03	8mmカメラ 35mm1眼レフ 光学レンズ カー・ステレオ	直買（バイヤーを相手とする）但し、直営専門商社経由 このほかにエア・メイル・オーダーも可なり多い ・台湾に35mmカメラ生産（月産5000台）を、韓国に1眼レフ交換レンズ生産をそれぞれ目論とする合弁会社があり、材料を支給する。	東京 名古屋	<ul style="list-style-type: none"> ・カメラ封米および西独主体の欧向け輸出が、総生産量中80% ・カーステレオ、総生産量すべてが封米輸出 ・段ボール梱包・コンテナ包め 	<ul style="list-style-type: none"> ・バイヤーの船便指定に基づいて、直営商社が決定する ・この場合、直営商社所在の東京に近い港が便利 ・通関事務だけ地元で済ませても得るところはない 	<ul style="list-style-type: none"> ・直営商社とバイヤー・ノック・ダウン用部品は生産者 	東京・横浜 但し海外合弁会社への支給部品は名古屋港	
SW1	腕時計	直買 ・販売契約店が下記の各国に1国1店特約してある 米・英・西独・香港 伊・ブラジル ・シンガポール合弁会社 電頭、ガラス、パネ等2次部品生産 ・香港に合弁会社 ノック・ダウン生産	航空貨物の場合 東京（1社） 海上貨物の場合 横浜（1社）	<ul style="list-style-type: none"> ・腕時計は、生産量中60%を輸出、殆んど航空貨物 ・对中国輸出の場合、先方で船便も指定してくる。 ・シンガポール合弁会社へ支給材料輸出は、日通梱包の上上諏訪通関東京（稀に名古屋）に持ち込む ・香港工場ノック・ダウンパーツは航空貨物ロットが毎日定期的に工場から出荷される。東京まで4トン車1台 		生産者	東京（稀に名古屋港） 何れも上諏訪通関がかなり多い	<ul style="list-style-type: none"> ・税関管轄は名古屋だが、経済圏としては東京の経済圏に入るのが諏訪地区の実情 ・名古屋港利用の場合、運賃よりも事務上の足代が余計にかかるとの難点

輸入木材と港湾

斉藤 公助

(日本倉庫協会)

目 次

1. 木材の需給と輸入木材
2. 輸入木材と港湾
3. 輸入木材の流通と水面木材倉庫
4. おわりに

1. 木材の需給と輸入木材

わが国木材需給量の推移をみると、表1のとおりである。

これによると、その需給量はこれまでのわが国の経済の拡大を反映して増加の一途を辿っており、45年には1億立方メートルを超えるに至っている。同時に注目されることは、輸入材が年々増加を示してきていることであり、このことから需要の増の多くは輸入材によって賄われていることがわかる。現在したがって、チップ等をも含めた木材の輸入比率は、全体の65%を占めている。これに対し、国産材の生産は低滞しており、今後もこの傾向は大きく変わらないものとみられる。なお、最近製材（一次加工）の輸入がみられる。まだ全国でみて全輸入量（チップ等を除く）の10%程度で、全体からみると少ないが、これは、一部木材輸出国で製材とし、半加工して輸出しようとする傾向によるものである。これにまた、輸入サイドからみた場合、それだけ運賃が安くなるというメリットがあり、また港湾など汚染されなくて済むという特長をもっており、今後もこの傾向は続くものと思われる。なお、これについては、産地輸出国の加工工場設備の問題もあり、また受入れ輸入国においても埠頭施設など受入れ体制の問題もある。

なお、わが国の木材輸入量は、原木をみてもわかるとおり、48年をピークとして49～50年とやや減少の傾向をみせている。これはいうまでもなく、石油シ

表 1 全国木材需給の推移 (40~49年)

(単位：1,000 m^3)

年次	需 要				供 給						輸 入 率
	製材用	パルプ用	その他 ※①	合 計	国産材	輸 入 材			合 計		
						丸 太	製 材	その他 ※②			
昭 和											
40	47,084	14,335	9,111	70,530	50,375	16,721	1,115	2,308	20,155	70,530	28.6
41	50,373	16,375	10,128	76,876	51,835	20,228	1,605	3,182	25,041	76,876	32.6
42	55,398	19,376	11,174	85,947	52,741	26,254	2,607	4,843	33,206	85,947	38.6
43	58,981	20,225	12,600	91,806	48,963	33,039	3,290	6,514	42,843	91,806	46.7
44	59,534	22,122	13,914	95,570	46,817	38,265	2,705	6,783	48,753	95,570	51.0
45	62,009	24,887	15,783	102,679	46,241	43,281	3,957	9,200	56,438	102,679	55.0
46	59,801	25,715	15,889	101,405	45,966	43,909	2,792	8,738	55,439	101,405	54.7
47	63,613	26,202	16,689	106,504	43,941	47,697	3,222	11,644	62,563	106,504	58.7
48	67,470	30,414	19,696	117,580	42,208	52,485	4,666	18,221	75,372	117,580	64.1
(一部推定) 49	57,840	34,770	17,450	110,060	38,920	45,750	4,840	20,550	71,140	110,060	64.6

資料：材野庁

(注) ※①「その他」需要の90%は合板用 ※②「その他」供給の70%はチップ

表 2 材種別素材供給量

暦年	供給量	国産材			外材			
		針葉樹	広葉樹	計	ラワン材	米材	北洋材	計(1)
	千 m^3							
46	89,981	26,025	19,228	45,253	19,627	13,593	6,882	44,728
47	91,576	25,644	17,453	43,097	21,281	14,892	7,336	48,462
48	94,968	24,949	16,635	41,584	23,789	15,593	8,109	53,384
49	87,327	22,242	16,632	38,874	20,989	14,248	7,705	48,453
50	76,836	20,858	13,297	34,155	17,483	13,784	7,340	42,681

(注) (1)は外材半製品を含む

資料：農林省統計調査部「農林水産統計」(1977年版)「木材需給報告書」による。

表 3 主要需要部門別素材(原木等)の海外依存度

需要別 暦年	製材用	パルプ用	合板用	杭・丸太用	木材 チップ用	素材需要計
	%					
46	54.5	8.3	93.5	51.4	1.1	49.7
47	56.8	7.6	93.6	47.4	1.1	52.9
48	59.0	15.2	94.8	43.8	1.8	56.2
49	60.3	24.6	94.1	49.7	1.5	55.5
50	60.0	17.8	94.3	50.3	2.9	55.5

資料：農林省統計調査部「農林水産統計」(1977年)「木材需給報告書」による。

なお、ここでいう外材依存割合とは、木材需給調査による総需要量に対して、外材の占める割合を指す。また昭和46年は沖縄県を含んでいない。

ヨック後の不況が大きく反映したものであり、これがため合板・製材など大きく供給過剰となってあらわれたためである。

いま、これら輸入素材を、大きく方面別(材種別)で見ると、表2のとおりである。すなわち、50年でみて、南方ラワン材が全体の41%ともっとも多く、ついで米材33%、北洋材(ソ連材)17%、さらにニュージーランド材の順となっている。これによると、現在チップを別として、およそ年間4,000万立方メートルの木材が輸入されていることである。(注. 最近紙・パルプ用のチップ材の輸入もかなりふえてきており、これらチップ材の輸入は、50年でおよそ

1,400万立方メートルとみられる)

つぎに、前記輸入素材を用途別にみると、製材用（主として建設用）がおよそ80%であつとう的に大きく、ついで合板用が約20%を占めている。なお、合板はこれが1部海外へも輸出されている。

なお、参考までに、主要需要部門別の素材海外依存度をみると、表3のとおりである。これによると、合板用は94%とその殆んどが外材に依存しており、また製材用、杭、丸太用もその大半が同様に外材に依存しているのが現状である。

2. 輸入材と港湾

わが国は、いうまでもなく四面海にかこまれている関係で、輸入木材は現在全国のかなり多くの港湾で水揚げがなされている。

なお、木材とくに原木は、一般貨物（雑貨など）とは異り、その態様は重量物でありかつ水に浮くという特殊な性質を持っている。このため、「いかだ組み」など荷役・搬送には水面貯蔵が適している。（これは古くから木材は「いかだ」により輸送が行なわれてきたことからでもわかる。この「いかだ」による輸送は往時の「木曾のなか乗り」でも知られているとおりでである）したがって、現在でも一部埠頭土場揚げ、あるいは製材専用埠頭（東京港など）のケースを除いて、多くの場合本船沖取り、「いかだ組み」荷捌きのうえ、水面貯木場へ搬送されるというケースが大部分である。これがため、輸入港では、これらの施設が必要となってくることである。なお、近年荷役の機械化のいちじるしい伸長（例えば、大型木材専用のロッグローダーなど荷役機械の出現）により、これが水面からの水揚げは勿論、陸上の土場荷役でも大きな力を発揮しており、したがって、直接埠頭揚げ荷役もふえてきている。

いま、昭和50年における輸入木材の県別ならびに港別取扱（水揚げ）量を求めると、表4、5のとおりである。これによると、年間10万トン以上を取扱う港が全国で65港あり広く取扱いがなされている。なお、このうち裏日本の新潟・伏木富山港ではもっぱら北洋材が中心である。さらに、これらの中から年間

表 4 府県別、輸入原木年間取扱数量

都道府県	数 量	都道府県	数 量	府道府県	数 量
北海道	1,832	福井	853	徳島	1,281
		静岡	2,600	香川	754
青森	478	愛知	4,961	愛媛	407
岩手	691			高知	269
宮城	758	三重	58		
秋田	1,136	滋賀	—	福岡	1,466
山形	737	京都	915	佐賀	519
福島	786	大阪	2,788	長崎	33
		兵庫	547	熊本	428
茨城	410	和歌山	765	大分	446
千葉県	1,076			宮崎	50
東京都	2,709	鳥取	431	鹿児島	213
神奈川県	684	島根	131		
		岡山	333	沖繩	275
新潟	2,232	広島	1,970		
富山	1,942	山口	873	全国計	39,346
石川	508				

資料：港湾統計年報

表 5 各港別・輸入原木年間取扱数量（10万トン以上の港湾）

港 湾	輸入数料	港 湾	輸入数量	港 湾	輸入数量
(北海道)		塩釜	140	(中部)	
室蘭	278	船川	108	○新潟	1,545
釧路	303	○秋田	1,028	直江津	687
苫小牧	522	酒田	737	○伏木	1,942
函館	133	小名浜	786	七尾	270
小樽	311			金沢	238
留萌	201	(関東)		内浦	370
		日立	410	福井	482
(東北)		○千葉	1,034	○静岡(清水)	1,960
青森	182	○東京	2,709	田子の浦	305
八戸	296	川崎	306	御前崎	335
宮古	339	横浜	361	○名古屋	2,947
大船渡	352			○三河	1,113
石巻	618			依浦	901

港 湾	輸入数量	港 湾	輸入数量	港 湾	輸入数量
(近 畿)		平 生	290	(九 州)	
舞 鶴	915	境	431	北 九 州	555
○大 阪	2,219	浜 田	131	三 池	159
阪 南	534			博 多	613
神 戸	185	(四 国)		苅 田	139
姫 路	362	○小 松 島	1,231	伊 万 里	519
和歌山下津	625	坂 出	103	三 角	108
文 星	141	高 松	166	八 代	280
(中 国)		高 松 間	374	佐 伯	360
宇 野	328	丸 亀	110	鹿 児 島	213
尾道糸崎	710	松 山	318	(沖 繩)	
○広 島	1,050	高 知	157	那 覇	272
下 関	237	須 崎	112		
岩 国	310			全 国 計	39,346

(注) 10万トン以上取扱港は65港。

100万トン以上取扱港は11港 (○印)

資料：「港湾統計年報」

100万トン以上を輸入している港を求めると、秋田、千葉、東京、新潟、伏木、富山、静岡清水、名古屋、三河、大阪、広島、小松島の11港となっている。これらの中でもっとも多いのは名古屋港 295 万トン、ついで東京港 270 万トン、大阪港 225 万トンの順となっており、これらの港湾は、いずれも三大都圏の中心であり、同時に輸入木材の中心港湾であるともいえる。いま、東京港についてみると、同港の総輸入量 (797 万トン) に占める木材は、34%でトップを占め、2位の穀類 9%を大きく引離しており、重要な地位と役割りを果たしていることがわかる。(以上「港湾統計年報」資料による)。

3. 輸入木材の流通と水面木材倉庫

輸入木材とくに原木について、これら運用・保管管理施設として重要な役割りを果たしているものに水面貯木場がある。なお、これには、水面木材倉庫業者 (倉庫業法にもとづく許可を受けた業者) の運営と、木材関係業者による運

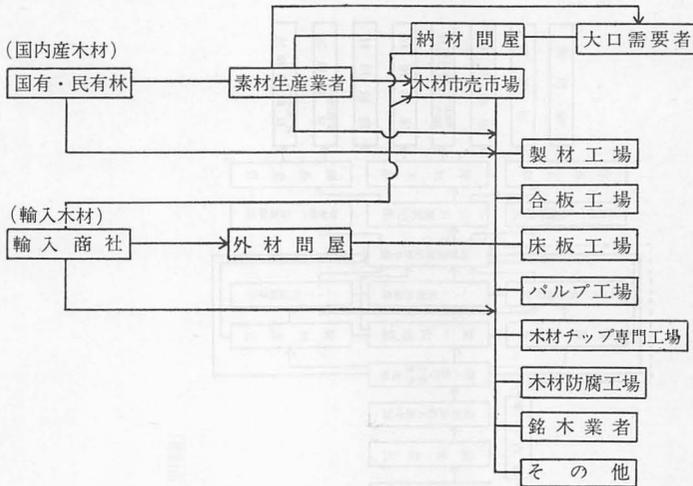


図1 原木の流通

営（協同組合もしくは自家）とがある。いずれの場合でも、公有地である水面（海面）ならびに主施設を港湾管理者から借り受けて事業を営むものであり、これら事業はその性格上から、かなり公共的な役割りをもっているといえる。

いま、輸入木材（原木）について一般的な流通のフローをみると、図1のとおりである。なお、輸入材の殆んどは輸入商社扱いであり、さらにその約半ばは原木問屋（外材問屋）を経由して流通がなされている。また、原木の大部分は、製材工場、さらには合板工場その他へ送り込まれ加工される。また、これを水面木材倉庫業者サイドを中心とした輸入木材の流通フローで捉えると、図2のとおりである。なお、この中で占める水面木材倉庫業者の役割りは、実際の荷揃・荷役作業等を行なうステベ・いかに業者とともに重要な役割りをもっている。なおまた、水面木材倉庫業に前述のとおり倉庫業法の許可を受けていることは勿論、その輸入木材の殆んどが保税のままで入庫するので、保税上屋（水面貯木場）の許可（税関長）を受けることとなる。さらにまた、植防疫の関係で植物検疫法にもとづく指定も必要とする。

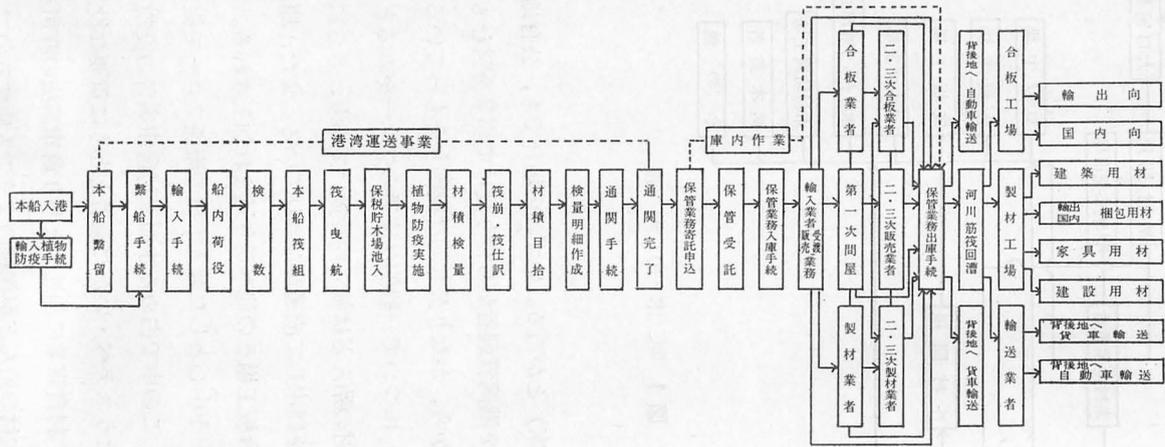


図 2 輸入木材の流過程 (水面卸)

資料：東京港木材倉庫(株)

表 6 水面木材倉庫業の面積・入庫高・残高の推移

年次	年央所管面積		月間入庫数量 A		保管残高実数 B		入庫量に対する残高の比率 A/B(%)
	実数(千 m^2)	40年=100指数	実数(千 m^2)	40年=100指数	一数(千 m^2)	40年=100数指	
昭和40	2,178	100.0	306	100.0	483	100.0	157.8
41	2,215	101.7	329	107.5	560	115.9	170.2
42	3,152	144.7	436	142.5	823	170.4	188.8
43	3,156	144.9	490	160.1	953	197.3	194.5
44	3,766	172.9	543	177.5	1,023	211.8	188.4
45	4,083	187.5	624	203.9	1,081	223.8	173.2
46	4,149	190.5	629	205.6	1,172	242.7	186.3
47	5,399	247.9	819	267.6	1,418	293.6	173.1
48	5,810	266.8	874	285.6	1,697	351.3	194.2
49	5,676	260.6	757	247.4	1,738	359.8	229.6
50	5,795	266.1	620	202.6	1,621	335.6	261.5

資料：倉庫統計月報

(注) 各年とも所管面積は6月末、入庫数量年間の月平均、保管残高は月末残高の年間平均値。

つぎに、わが国水面木材倉庫業者の所管面積・入庫量・保管残高の推移と現状を、資料にもとずいて求めると、表6のとおりである。これによると、40年を100とした50年の面積ならびに残高は、それぞれ266,336となっており、一応増加の傾向がかなりみられる。なお、いま仮りにわが国総原木輸入量に占める前記水面倉庫業扱の比率を求めると(740万 m^3 ÷4,000万 m^3)および19%となる。ただし、現実には土場(野積み)保管もかなあるので、この比率はそれより高いものとなろう。

また、前記水面木材業者の取扱っている輸入木材の府県別、品種別(51年12月)で捉える表7のとおりである。

(注) 業者が営む水面貯木場は、倉庫業法により「水面倉庫」といわれる。

表 7 水面木材倉庫業の都府県別品種別利用状況

(昭和51年12月分)

(単位：千 m^3)

品 種	合 計		東 京 都		神 奈 川 県		静 岡 県		愛 知 県		大 阪 府		福 岡 県		そ の 他	
	入庫 数	高残 量	入庫 数	高残 量	入庫 数	高残 量	入庫 数	高残 量	入庫 数	高残 量	入庫 数	高残 量	入庫 数	高残 量	入庫 数	高残 量
合 計	714.5	1,719.6	183.7	534.5	4.4	22.5	51.4	127.6	135.8	406.4	79.6	139.4	54.6	121.3	205.0	367.9
国 産 針 葉 樹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
国 産 広 葉 樹	0.7	1.0	—	—	—	—	0.7	1.0	—	—	—	—	—	—	—	—
北 洋 材	22.6	43.9	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	22.6	43.9
ア ラ ス カ 材	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
米 材 角	2.5	8.0	2.5	4.8	—	3.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
米 材 丸 太	213.7	458.1	—	26.2	4.4	13.2	22.4	69.9	57.3	138.9	18.5	35.3	9.4	8.8	101.7	165.8
米 材 板 子	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
南 洋 材	471.9	1,206.5	181.2	501.9	—	6.0	28.3	56.6	78.5	267.5	61.6	104.1	45.2	112.5	77.6	157.9
台 湾 材	—	0.4	—	—	—	0.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.3
ニ ュ ー ジ ー ラ ン ド 材	3.1	0.1	—	—	—	—	—	0.1	—	—	—	—	—	—	3.1	—
そ の 他	—	1.6	—	1.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

資料：倉庫統計月報

4. おわりに

石油ショックを契機として、わが国木材輸入量は、やや低滞ないしは横這いの傾向にあるが、今後の住宅建設さらには公共投資等を考慮すると、わが国木材の需量量が大きく減退するとは考えられず、また当然のことながらその大半は輸入にまたざるをえないであろう。

さきにも述べたとおり、大都市港湾と木材輸入とは大きな関連性をもっており、今後の木材輸入も大消費地に近く、しかも水面の確保が容易な港湾に多く集中するものと思われる。なお、大都市港湾においては、漸次外かくへと拡大の傾向をみせてきていることである。例を東京湾地域にとると、木材の揚げ地が中心部から金沢（横浜）地区、さらには千葉港、市川浦安地区などへの転移がみられる。また、現在、横浜、川崎、木更津港などえ入港する輸入材についても、そのかなりのものが東京港あるいは都内製材工場、合板工場などに転送されている。その理由の一つには、東京港における施設が十分でないための滞船の回避、揚げ地の変更などによるためのものである。

港湾における水面貯木場施設は、輸入木材（原木）そのものの特質から重要な役割りをはたすものである。このことは、今後も大きく変わらないであろう。さらに、今後、製材の輸入増に備えて、製材専用埠頭の整備もまた要請されることとなるであろう。

最後に、原木輸入で二・三問題点をあげるならば、まず、「いかだ要員」の不足と老齢化傾向であり、さらには港湾汚染、港湾環境上の問題である。これらの問題は、なお今後に残された課題であると思う。

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」の設立にあたっては、「横浜四大会⁽¹⁾」の構成員の力添えがあった。

「横浜四大会」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、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、共通の課題ともいふべき「近代化」論を港灣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』と全港灣輸送体制」（『年報』No. 5, 1967年, 所収）, 「大都市港灣の問題点と将来」（『年報』, No 7, 1969年, 所収）, 「『流通革新』と『港灣経営の基本問題』」（『年報』, No. 9, 1971年, 所収）, 「港灣の『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「都市化と港灣の近代化」（『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、港灣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、港灣を構成している「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」としては港灣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、港灣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灣の経済的研究にあっては、一つの光明といえよう。

3. 港灣の近代化と「近代化」論

港灣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、港灣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「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、一時期の港灣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、港灣の管理・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、港灣における「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）を挙げる事ができる。
- (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。

 文 献 紹 介

都市と臨海部開発

 北見 俊郎 編著
 奥村 武正

富田 功

(財)港湾労働経済研究所

1. プロローグ

現代の社会・経済生活の思想的基盤の特徴は、自由の主張とエゴの増大による功利主義的価値観によって支配されている点に存するであろう。そこでは共通の問題のみならず特定の、具体的な問題に対しても、個人的レベル、社会的レベルを問わず、相当に、相互に排他的、一方的議論に終始しがちである。これは都市問題、港湾問題等で然りであろう。それでは、どうすれば相互に建設的な議論がなされうるのであろうか。

本書は東京港及び東京湾における臨海部の個別の問題のみならず、わが国における「臨海部」の重要課題や問題意識をふまえた（P. 3）、審議の文献ではあるが、それは、前述の問題を暗示的に解きほぐし、われわれをその「議論の場」へと導いてくれるのである。

2. アウトライン・ビューポイント

I-1. 都市と臨海部問題（北見俊郎）

今世紀後半の世界的課題ともいわれている「都市問題」（P. 3）を、集落や都市の多くが、海・陸交通におけるターミナルから発生しているという歴史的事実認識の下に（P. 4）、港湾機能との深いかかわり合いの視角から分析し、「都市と臨海部問題」を洞察しようとしている。本章で教授の警鐘されんとする点は、『ターミナルにせよ、海港にせよ、それは臨海部の問題であって、「都市問題」に臨海部の諸問題が本質的に重要な関係を有しているということの新しい認識としてうけとめなければならない。』（P. 4）

わが国経済・社会の発展基盤は、その自然的地理条件等の見地から恒常的に「臨海部」に依存し、また、そうなるがゆえ、わが国の「臨海部」の役割は経済・社会・文化的に重要な機能を担っており、『それらを現実化させているものは港湾機能であるという点を忘れてはならない。』とされる（P. 7）。だから、「臨海部」空間を有する都市地域は、教授が言われる如く、『それらがいずれも港湾機能を内在させているという

意味で、都市はたんに臨海都市ではなく「港湾都市」として再認識されるべき』(P. 8)なのである。

今日、「港湾都市」の臨海部開発が国土の全体的調和を繞って市民・都市・地域の面から批判の対象とされるようになってきた(P. 11)のである。例えば、埋立て造成による港湾整備の方向は当該「港湾都市・地域」それ自体に開発効果をもたらしていくのではないかなどである。したがって、『今後における臨海部開発の「あり方」を繞って根本的に発想の転換が迫られるものと考えられる。』(P. 15)にちがいない。

したがって、わが国における今後の臨海部の新しい形成のためには、『港湾をふくめた都市と臨海部の形成過程から生じてくるものと思われる。』(P. 19)本質的な問題点を踏まえ、『何よりも港湾機能と臨海部が市民と都市にとって欠くことのできないものであることはもちろん、港湾や臨海部がまさに都市機能の重要な要因であるという認識を新たなものにしなくてはならない。』(P. 21)こと、『とくに都市は「人間」が居住する場であることを再認識しなければならない。』(P. 23)こと、そして『全体における個の尊厳性と地域住民の生活が優先することによって「市民社会」の「公共性」が存立しうることも忘れてはならない。』(P. 23)ことがわれわれの基本的課題であろう。

I—2. 大都市臨海部の開発問題(笹生仁)

それでは、大都市臨海部の開発はどうあるべきか。まず、開発には、『1つは、「自然」(2次的自然としての社会施設、機構をも含めて)のもっている経済的潜在力を発現させることに一義の意味をもたせた開発の進め方、他の1つは、目的である人間集団の志向をより強く直接的に受けとめようとする開発の進め方』(P. 27)があるとされ、『本来的には、やはり後者の方が筋であり、一般的方法と言うべきであろう。』(P. 28)と解釈される。したがって、「大都市臨海部」の主人公(誰の、どのようなニードに対応して、誰が行うものなのか)が改めて問われねばならない(P. 28)とされる。

これまでの港湾機能整備の基調は、『とくに巨大都市の場合には、首都的性格志向からナショナルワイドな主導的役割意識がその開発方向を一そう強くプッシュしてきた。』(P. 28)が、今日大都市港湾自体の経済・社会的環境は変動し、『これまでの生産的機能拡大主義の開発思想を人間生活、自然環境の質的な改善と保全を中軸に据えた、新しい開発方式に切りかえることを求めている。』(P. 29)とされ、大都市臨海部開発は今日の新しい課題を負わされているはずである。

そこで、新しい開発課題に対応すべく、開発理念自体の変革の基盤を以下の諸点に見い出さんとされている(P. 30—P. 31)。『(1)埋立地を、いま一度、市井の一住民ともかかわり合いの了解できる空間として、見直すことが要求される(2)「限りある空間」だけに、有効に、かつ慎重な開発を考えてゆかねばならない、(3)全体としては、都市機能の拡大の場としてよりは都市環境充実の戦略的空間として展開させてゆくべき必要性が強い、(4)運輸中心的なこれまでの行政機能のなかで多様な需要に柔軟に対応してゆく方向をいかに見出してゆか、そして(5)TV A開発方式の、「草の根もとの民主主義」に基

づく計画的運営，「自然の一体性」の原則及び「新しい分権的な開発的組織」による運営という基本理念の中に，改めてそのあるべき教訓を汲みとることができるように思う。』

I—3. 港の土地利用について—東京港を中心に—（伊藤滋）

そうした新しい臨海部開発の理念に対応すべき土地利用計画はどう考えたらよいのだろうか。『港をもう一度市民の心の中に人間臭い場所として植付けることにあろう。……むしろ，これまでとはちがう新しい人間と海の結びつきを探しださなければ，この広大な港の空間的拡がりを，内陸都市街地と良い意味で結びつけてゆくことはできない。』（P.33—P.34）とされる。

そのためには，『健康な市民生活を支えてゆくことができる，明るい，小規模なレクリエーションの場所をできるだけ市民の住む場所から近いところに提供することであろう。』（P. 34）東京港の場合にはこれが，『海岸公園が，大井ふ頭地区や品川ふ頭地区，更に11号地，12号地，14号地といったところに数か所配置されても良からう。』（P. 35）と指摘される。この場合それでは，東京港の埋立地区に居住地をつくりあげてゆく際の検討されるべき問題点とは何であろうか。『(1)埋立地域に形成される市街地住宅が一体化したまちを形成してゆくことはありえないと思うので，そこでは相互に人々の行きかきもある人間的な生活と商売の匂いが感じられないであろう，(2)これらの住居地域が都市部やその他の既存市街地と機能的に結びつくためには交通機関の整備が要望されよう。一特にシンボルゾーンを抱え込む有明地区では都心部と結びつく地下鉄網の新設が必要不可欠のようである—』（P. 35—P. 37）

第2に，市民を港に結びつける方法は，内港（港湾道路の内側にある地域）の，住宅地としての再開発であり，これが『東京都政の中で重要な基本的課題として，積極的にその実現方法を検討してもらいたい。』と望まれよう。（P. 38）

では，現実的に，後背市街地に対して埋立造成地域とは一体何なのか。『昭和36年以降の埋立面積 2400ha のうち，約 1800ha は港湾機能以外の（流通施設，下水処理場，ゴミ処理場等）用途に供されることになり，……道路や地下鉄建設やビル建設で掘りおこされる建設残土は，これまで埋立地の表土として使用され，これは家庭から出る生ゴミの量をはるかに上まわり，……東京湾の汚染を防ぐためには埋立地を無制限に造らせるべきではないとの声も一方では聞かれる。』（P. 39—P. 40）という如く，埋立造成問題は環境整備基準の観点から行政的検討課題として採りあげられてきた。

したがって，東京港と都民のより緊密な結びつきのためには，『実際は都民生活の生命線であるこれらの埋立造成地域にもっと定住人口が増え，その地域の住環境としての不公平性を他の地域に主帳でき，また生活環境としても好ましい港湾の将来を探し出してゆくことが必要になってくる。（P. 43）と強調された。

I—4. 土地開発と保留地（鈴木忠義）

土地利用計画を具体的に作業化する際にも土地開発と保留地については検討しておく必要がある。

有限かつ、多目的性を有する「土地利用」の観点からも資源エネルギーのロス化等は罪悪視されようが、本章では、『人間の進歩を容易にして行く土地利用のための手段として、保留地の存在がきわめて有効なものと考えられる。』（P. 46）という見地から、都市工学の領域ではオフィシャルに使用されてこなかった保留地についての概念、そのあり方及びその種類と活用に関して以下のように考察されている。『保留地とは、(1)無目的な土地であり、(2)時には直接に、かつ代替地などとして間接的に公共の用に供することができること、(3)わずかな投資でその土地を美しく管理しておくこと、(4)、公共、代替地などに使用しても、5～10年の間にはその土地を元に戻すか他の土地で補うかして、常に一定、もしくはより以上の保留地を確保してゆくこと。』（P. 46）として解釈され、その機能については、『一言でいうならば、都市を形成している、いろいろな機能空間や施設（ここでは、「用・強・美」の三条件のバランス化を指す……紹介者注）をより完全なものに仕上げる役割を果たすものである。』（P. 46）とされ、そのあり方については、『その概念規定にしたがって、その空間の弾力性を維持しておくことが大切である。』とされ（P. 47—P. 48）、次の諸点に留意する必要があると言及される。『(1)中和剤としての保留地（たとえば、住宅地に対して幹線交通路や塵埃処理場、汚水処理場などが隣接することは許されないこと。）、(2)緑化していくこと（環境の鉄則）。』（P. 47）保留地の種類と活用については、『(1)質の高い環境をもつ都市づくりをしてゆくためには、あらゆる機会と手法を使って公共用地を増大してゆくこと、(2)保留地の機能を多目的に果たさせるようにケース・バイ・ケースで保留地の大きさや形を決定してゆくことが得策である、(3)保留地の分布は、交通や給配水の設備を付加しやすく、その条件を付加すればすぐにも立地できるように計画的に保留することが必要となる、(4)環境向上のための管理体制を整備し、そのための諸経費を支出し、本来の維持と管理を行うことが必要となる。』（P. 48—P. 51）とされる。

保留地に関して銘記されねばならないことは、次の言であろう『心のゆたかさがあるならば、保留地の意味を考え、その実現につとめることができるはずである。』（P. 51）

1—5. 大都市臨海部と関連産業施設（東憲一）

大都市臨海部は、いかにして整備されてきたのであろうか。確かに、「大都市の形成は埋立の歴史ともいえる。」（P. 53）昭和30年代から40年代の初期にかけて、大都市主要港湾において重要なふ頭が相次いで完成し、30年代の後半以降、『臨海部は港湾施設と工場用地によってほとんど占有されることになった。』（P. 54）そして、『現在建設が進められている港湾は一段と面的拡大をとげ……、大都市臨海部の新しい展開の様相を見せている。』（P. 55）その結果、『戦後日本の港湾施設は数段の変貌をとげている。』（P. 56）と言わしめたのである。

ところで、そうした変貌をもたらした要因は、(1)貿易貨物の増大化（P. 57—P. 58）(2)輸送手段の近代化（P. 58—P. 62）、そして(3)大都市そのもののニーズの変化（P. 62）等々であったように思われる。これらを背景裡として、東京港埋立地の策定計画で

は、『大都市臨海部を市民の空間とすることを望みだした住民の要求』（P. 56）でもあった、「港湾の近代化」への途が目されている。

では、近代港湾の特色とは何であろうか。『戦前から労働力中心型の港湾関連産業は昭和30年代後半以降機械力中心の大波に洗われ（P. 64），……大都市主要港湾においては関連施設共同事業（団地倉庫事業および団地冷蔵庫事業など）が出現し、事業としても成功しつつある（P. 64—P. 65），……そして、最近の大港湾を特色づけている施設としてはコンテナふ頭とフェリーふ頭の他には複合ターミナルであろう（P. 65—P. 67）』とされる。

大都市臨海部は、正に再生されようとしているが、そこには検討すべき問題点がいくつか指摘されている。『既存の港湾関連産業は新規埋立地に立地する場合……とくに用地価格が時価となりかつ賃貸方式にきりかえられるとすれば、用地代をカバーするだけの効率的経営を心がけねばなるまい。さらに重要なことは新しい町づくりの一環として施設を建設するのであるから、……機能と環境が調和した施設建設を要求されることになろう。……とくに個々の企業が乱脈に施設を建設することは許されない。……大都市臨海部に町づくりをする場合どのような新しい産業が立地するかは予測し難い。……』（P. 68—P. 69）

I—6. 臨海部開発の財政問題（佐藤進）

本章では「48. 12答申」で表現しきれなかったいくつかの問題—埋立地の財政問題の再検討—が省察され、ここでの立場は『従来埋立地を廉価に買受けている者については、原価買受による不当な利得は排除するのが当然であり、政策減額はその範囲をきびしく制限すべきである』（P. 73）とされる。何よりも、『われわれを勇気づけてくれたのは、港湾審議会で貸付方式を支持する議論がいろいろな形であらわれた』（P. 74）との言に腐心が窺われよう。

本章の第1の検討課題は財政収支の見通しと財政運営の基本原則であり（P. 75）、第2の問題は埋立事業会計の質的転換の方向である（P. 76）。これらが省察される背景には現行の港湾管理者財政制度にも次のような再考すべき基本問題が存するからであろう。『一般会計（港湾費）、特別会計（港湾事業会計）、企業会計（埋立事業会計）がそれぞれ独立に運営されているところから、事業の跛行性が生まれ、臨海部総合開発の円滑な推進という角度からの隘路が生まれている。ここから各会計間の資金融通など弾力的運用を検討すると同時に、会計の統合再編など制度面の改善についても引きつづき検討することが必要である。』（P. 76）

そして、会計制度の問題が詳述されている（P. 76—P. 80）ので摘記してみよう。『一般会計事業では港湾事業経営という姿勢が稀薄であり、国費、起債、一般財源に依存した財政運営であり、ここでは使用料の適正化がいろいろな形で要求されているが、業界の反対や国の低料金政策が障害となっている。……また港湾事業会計は、荷役機械、上屋、倉庫等の使用料の値上げがなかなか認められないため、収支バランスが悪化し、起債や一般会計繰入れによるやり繰りが行われている。起債そのものも思うにまかせな

い現状である。』

『自主的の地方自治体としての東京都が埋立地開発経営を含む港湾経営の新しいビジョンをとりあげ、これを推進しようとしているのにはそれなりの根拠があり、またその意義は決して少なくないと思われるが、なお克服すべき問題が多いことも忘れてはならない。』(P. 83)とされるとき、われわれは「港湾経営」への途と、迂余曲折しながらも果たして迎いつくことができようか。

1-7. 臨海部の開発と大都市問題—東京における問題点を中心として—(奥村武正)

大都市臨海部は確かに再生されようとしつつも、「港湾経営」への途は今なおコンセンサスがえられていない感があるが、では、全きコンセンサスがえられる「手がかり」とは一体何であろうか。この場合の一つの基本条件は、『臨海部とは都市の住民にとってそもそもどのような役割を果たすべき場所であるかを明らかにすること』(P. 87)であろう。つまり、一つには大都市問題解決へ向けて共同歩調をとることであろう。

今日の東京における大都市問題を解決するために必要なことは、『現実機能している生活、生産、流通などの実態とのバランスにおいて、都市的装置および都市スペースが絶対的に過少であり、機能と装置とのこの失われたバランスを回復することをおいては他にない。』(P. 89—P. 90)とされ、この都市的装置および都市スペースの量的過少を補完するために、東京湾においては大規模かつ急激な埋立が行われてきたことは周知の如くであるが、このことが『自然環境のバランスを崩し地域環境との極度な不整合につながる恐れが大である。』(P. 90)と言及される。したがって、一定の制約下での今後の大都市問題の本質的な解決策については、次のように提言される、『これからは、現在の無秩序な都市の膨脹、すなわち人口と諸機能を抑制する方向で、都市立地を必需としない機能(判定はむずかしいが)の地方分散をすすめて、あわせて都市内部における必要な機能の再配置都市改造を推進することこそが、今日の東京をはじめ大都市の危機的状況に対応する基本的戦略とならなければならない。P. 90)』

この場合、臨海部へ視点を向けると、『臨海部が本来的にもつ情報・交通・物流・環境・商業・生産などの各部面に及ぶ多様なポテンシャルを最大限に発揮させるためには、今一度新しい視点からこれまで形成された埋立地＝臨海部の現状を率直、正確に見つめ直し、その改造の方向を位置づけることが緊要なときである。(P. 92)』とされる。

そこで、大都市臨海部は、『(1)自然発生的土地利用を排し、母都市の都市的特性との一体性を計画的に配慮し、(2)単一的土地利用を排し、都市スケールの諸要請とバランのとれた複合的土地利用を意図したものである』(P. 93)といわれている埋立事業を以って開発され、これが都市の過密対策に果たした役割は十分に評価されようが(P. 94)、『それにもかかわらず、今日の都市問題の深刻さは関連道路の既成地部分の整合性の欠如などを残しており、沿道の土地利用との調和などの点ではいまだ根本的解決はほど遠いのが実態である。したがって、今後の埋立地開発にあたっては、困難なことではあるが、埋立地利用をテコとして都市スケールの大局に立って都市の構造的問題点を

メスを入れ、その改造を図ることなしには問題の解決は不可能である。(P. 94)』とリポートされるに至っている。そして、これまでの埋立事業については次のように省察されている、『都市再開発用地を含めて、一般に埋立地が、都市内機能のクリアランスの使命に立脚し、そのリ・ロケーションのテコとしての責任をもつ用地であることが制度として充分意識づけられていなかったため、埋立地の利用が、都市環境(とくに臨海部の)の総合的改善に充分結びつかなかったらみも少なくない。(P. 94)』

そうであるならば、われわれは大都市臨海部開発の基本問題をどのように考えるべきであろうか。まず第一に、埋立地開発についての明確な位置づけである、『埋立地の開発とは、経済的機能とそれに対応する施設の合理的配置という単純化された視点から検討されるべき問題ではなく、住民の生活・生産とのかかわりの上に立脚した「新しい街づくり」をいかなる順序・方法で進めるかという問題として把握すべきであろう。(P. 95)』

しかも、大都市臨海部開発に当っては次の2点が重要であると言及される、『(1)埋立地の開発によって実現される目的的效果は、長期的・計画的視点から都市にとって合理的なものでなければならない。……、必要機能の選択・純化・更新、地域環境の保全・改善、所要施設の配置・再配置等を公的立場でコントロールしうよう、必要な機能を永続的に保持することを配慮すべきである。(2)埋立地開発によってもたらされる効果の評価は、埋立地開発と直接・間接に関連する既成都市地域の都市改造の進捗状況とあわせて総合的に行われる必要がある。(P. 95—P. 96)』

今後の埋立地開発は、貸付方式を原則とする方向で推進されようが(P. 98)、その場合、『埋立地は、都市の面的再開発を推進する上では、都市にとって唯一といっても過言ではない貴重な資産にほかならない。』(P. 100)との認識を強調される。

「港湾経営論」の展開に際しては、こうした論点もこの“枠組み”に入れられるべきであろう。

II—1. 臨海部開発計画の事例研究—その考え方と具体的手法—(塚本法実)

ここで、大都市臨海部開発の詳論が望まれよう。今後の新しい臨海部開発は、『これまでの経済的・効率的・画一的なものから、文化的・福祉的・個別的なものに変わり、その内容も、欧米的・近代的なものから、日本的・伝統的・歴史的なものに変わってくるだろう。』(P. 104) そうなると、『低成長時代の臨海部開発は、まず移転立地型が主流となりそうである。……埋立地の住宅開発も、既成の臨海地域の工場、倉庫、ふ頭を他に移転し、その跡地を住宅地とする方向が一つの主流となりそうである。……都心に近く、かつ新しい土地利用を図れる臨海部開発で、福祉的都市施設をとり込む必要性が、今後ますます強まってくるだろう。』(P. 105—P. 106) とされる。

新しい臨海部形成についての基礎的考え方を次のように提示される、『(1)大都市の臨海部では、内陸の既成市街地と一体性をもたせた開発が必要である(P. 109)、(2)臨海部の土地利用にあたっては、常に公共性を担保しうる仕組みをつくっておく必要がある(P. 110)、(3)多目的でかつ長期的な臨海部開発に適した開発組織と開発プログラムを

つくる必要がある（P. 111）。』

この場合の留意点は、埋立地就業者および住民のための生活環境整備開発計画の事例（案）でみると、『臨海部埋立地の就業者と居住者は物質的にも精神的にも満足感をもたらねばならないのに対し、来訪者とか港や海に心理的に愛着をもつ人々は、むしろ精神的な満足感を期待している点で異なっており、両者は分けて考えねばならない。』（P. 112）とされる。また、多目的開発における開発プログラムの策定についても、『マスター・スケジュールはまず仮説としてつくり上げ、その結果から個々の事業や中間項の計画時期を変更して、無理のないマスター・スケジュールをつくるのが、多目的開発のスケジュールづくりで重要なポイントである。そしてこのようなことを可能にするには、開発プログラムの体系がフレキシビリティをもっており、種々の計画変更に対して適応性をもってることが必要である。（P. 142）』と留意される。

そして、臨海部埋立地での多目的な大規模開発の推進母体に関しては、次のように指摘される『第三セクターは必ずしも適切とはいきれないのではなかろうか。第三セクターはあくまでも株式会社組織であり、自らの努力で利益を生み出す必要があり、公共目的の遂行が一つの課題となっている臨海部開発の計画・調整主体としては、自ら限界がある。第三セクター方式は、目的をできる限りしぼった開発に適していると思う。』（P. 147）

II-2. 東京都港湾審議会の答申とその背景（高橋恵三）

東京都の地先海面を埋立て、総面積約 2400ha の用地を造成し、この土地を、東京の物流対策を始め、……都市施設整備等複合的な目的に利用して開発を図ることを事業内容とするプロジェクトである（P. 153）、東京港埋立事業の基本的な特徴点は、『既成市街地の都市計画との整合性を意識しつつ計画的に利用することを目的として造成される埋立地は、大部分が東京の都心部から 5～10キロ圏内に位置するものである。このように都心部に極めて近接する域内に広大な埋立地造成が可能であったこと（P. 154）』とされる。

昭和36年を初年度として事業実施を進めてきた東京港埋立事業の現状は、『その後、漁業補償問題や財源として予定した外貨債の調達問題など幾多の困難な問題に遭遇したが、順次これらを解決し、工事面では今日まではほぼ順調に進捗をつづけており、基本的な工事である土地造成（埋立、護岸）は、おおむね完成し、道路、上下水道等関連公共施設の整備を重点的に推進する段階にある。（P. 155）』とされる。同39年6月に、決定されるに至った埋立地開発の基本方針は次の5点を内容とするものである、①埋立地の売却価格は、全埋立地造成に要する経費の財源を賄える範囲を基準とする。②埋立地利用目的適格者に対する随意契約の導入、③大団地埋立地の開発にあたり、必要に応じ埋立地竣工前の土地売却の導入、④土地代金の分割納付、⑤利用目的担保のための規制措置の実施。（P. 156）

昭和40年代後半以降、われわれの経済・社会的環境は“ヒズミ”現象を露呈するに至り、周知の如く、埋立事業にも新たな問題が発生し、われわれは、(1)土地利用計画お

よび事業計画再検討の必要性、(2)開発手法再検討の必要(P. 156—P. 159)などに迫られた。すなわち、『(1)集積の利益を求める資本の手によって、東京の巨大化、近代化が進む一方、これに反して都民の日常の生活環境はますます破壊され、悪化の一途をたどるといふ逆説的な諸矛盾が急激に顕在化することとなったのである。(P. 156) (2)現在の東京の都市問題は、窮極するところ土地問題との戦いであるとも考えられるのであるが、この意味から都心部に近接した地域にあり、かつ都の意思により自由に使用可能な空間として、東京港埋立地は従来以上にその貴重性を高めるところとなっているのである。(P. 157) (3)埋立事業が進捗し、……開発手法についてもいくつかの問題点が生ずるところとなった。その第一は、東京の既成市街地地価の予想をこえる高騰の結果、埋立地地価との間に著しい格差が生じ、しかもそれが漸次拡大する傾向を示してきたこと、第二に、埋立地に対する需要が高まり、埋立地購入を実現しえた特定少数者のみが、安く埋立地を取得したことによる利益を占有するという事実に対し、社会的公正の確保という点からも問題が生ずるところとなった(P. 158)……等々。』

これらの問題点を究明すべくプロジェクトチームが編成され、昭和47年2月東京都港湾審議会へ「答申」がなされた。(諮問事項は4点である……P. 159)そこでの基本的考え方は、『東京の地先の開発が進むにつれて経済的産業機能中心の傾向が強まり、自然環境の破壊と相まって、都民と臨海部との結合は、いちじるしく弱められるところとなった。これらの東京港埋立地の開発にあたっては、このような事態の厳しい反省の上にたち、従来の経済的機能拡大を優先する開発を、人間生活と自然環境の質的改善および保全を中軸にすえた新しい方向に転換することが何よりも必要とされているところである。(P. 161—P. 162)』とされる。

「答申」の概要は、(1)埋立てとともに成長した東京、(2)向のために埋立てるのか、(3)新しい土地利用計画、(4)どのようにして開発するのか、(5)新規開発事業の推進、(6)財政問題および開発プログラムの確立について討議、提言されたものとなっている(P. 162—P. 168)。これを摘記してみよう。『(1)現在、埋立事業は着手以来すでに10年余を経過しており、土地造成工事はおおむね完了し、今後は上・下水道、道路・橋梁・公園等の関連公共施設の整備を図りつつ本格的な土地の利用開発を推進する段階に達している。(P. 164) (2)埋立地を都民のための都市改造の戦略的空間として活用するという基本原則を確立するとき、その土地利用計画は、これまで以上に都民の立場にたった都市環境整備のための用地(都市再開発用地・都市施設用地・海上公園用地等)を拡大する方向で再編する必要がある。(P. 165) (3)埋立地の開発にさいし、貸付方式導入の重要性が提言されているところの趣旨は、そもそもこの土地が一般公共の自由使用の対象であった公有水面を、その公共的価値をより高める目的から埋立てたものであり、したがって、公的計画に基づく土地利用の担保については、一般土地以上の特段の制限、規制を課することが至当と考えられることによるものである。そしてこの点から、埋立地、港湾用地に加えられる国有の公的規制にあわせて土地所有者としての機能をも活用すべきであるとされた訳である。(P. 166—P. 167) (4)臨海部の危険物保管施設の埋立地

への移転・集約の促進、既成港湾地帯の脱貨物化による再開などの事業も、以上のような発想にたちながら、臨海部が内包するすぐれた風致景観は、都市の人間生活にとってかけがえのない臨水環境であることを認識し、都民のために生かすような方向で、東京臨海部のこれまでのイメージを一新するように計画を推進すべきである。(P. 168)

(5)今後埋立事業は単なる土地造成事業の範囲にとどまらず、海上公園事業や臨海部の再開事業などを積極的にとりこみ、埋立地および既成臨海部の整備開発の整合性を実現する必要がある。したがって現在の埋立事業会計は、臨海部の総合開発事業会計の方向を目指し、長期的財政計画を確立して収支の均衡を図り、投資的事業の財源には充分起債を確保するなどして長期にわたる財政的安定を実現しなければならない。(P. 168)』

われわれの「港湾経営論」でも、本章での重要課題である、『東京の臨海埋立地は、東京港の整備と密接に関連しあいながら、現在までに約3,500ヘクタールに達する規模の用地を都市部に生みだしてきた。しかし、この土地の開発はこれまでややもすると自然発生的で、とくに住民の生活環境に対する意識的配慮や投資に欠ける点が少なくなかった。このため、埋立ての進捗とともに東京の臨海部は、戦前の形成された非計画的な雑然とした街なみと最近建設された大規模な物流施設の混在する魅力のない、人間らしさを失った空間となってしまった。』(P. 169)とされる本質的な問題点を解決しうる理論的根拠の明示が要請されているのではあるまいか。

Ⅲ 資料 東京港埋立地の開発および埋立事業の経営について(略)

3. エピローグ

「港湾経営」に関する研究書籍の刊行が望まれている現今、その研究領域とも考えられる「大都市臨海部の開発問題」を取り纏められたことは、「港湾経営論」研究の深化・開題等のためにはきわめて有意義のように思われる。本書が「大都市臨海部の経営問題」の研究礎石となることは信じて疑わない。

本書は「答申」向けという「政策的」限界点及び制約条件等があったにもかかわらず、容易にコンセンサスがえられるほどの説得的な「提言」に満たされていることは、われわれを新たな決意へ向けて駆立たせてくれるにちがいない。

本書の誤謬なき「紹介」を念ずるものであるが、この点の責は一切紹介者に帰するものである。

(成山堂書店、1977年5月刊、216頁 定価2,500円)

欧米諸国の港湾管理とその財政

秋山龍・岡部保監修

土居靖範

((財)流通システム開発センター)

本書はわが国の海外港湾研究の戦後の一里程碑を画するものとして高い評価に値するであろう。そこでごく簡単に、これまでのわが国における外国港湾研究の系譜をふりかえってみたい。

1. わが国における外国港湾研究の系譜

わが国における海外港湾事情の紹介の嚆矢は、おそらく1920～30年と推定される。その当時は、欧米港湾の港湾管理の事情や資料の紹介に重点がおかれている。そこでは当時設立されたロンドン(1909年)やニューヨーク(1921年)のポート・オーソリティが、欧米港湾における経営体制の新しい動向としてとりあげられており、それらの組織、財政、経営諸事情の実態などをつたえる資料の紹介が目立っている。

紹介のねらいだが、大部分のものは単に興味あるものとして外国港湾事情を紹介するといった域を出ていないといえよう。

わが国における本格的な外国港湾研究は、敗戦後、それも1947～48年に「港湾法」の制定をめぐって、占領軍の意図した港湾管理母体を検討しだして、ようやく開花してきた。

事の発端は、占領軍が接収していた港湾施設を、逐次返還して日本側に港湾の管理を移管する方針の下に、米国陸軍第八軍司令部から1947年12月「京浜港および神戸港における日本側の運営について」の覚書が終戦連絡事務所宛に発せられ、その中にニューヨークとサンフランシスコ港で行なわれているようなポート・オーソリティを設定すべきことが示唆された際に逆のぼるのである。ついで翌1948年2月には暫定的運営に関する指示の大綱と京浜港だけについてのポート・オーソリティに対する助言を送って立案の参考とさせている。

現在、欧米の港湾管理問題がわが国においてはポート・オーソリティ問題という形で代表される風潮にあるが、そもそも源はここからきているといえよう。

戦後英米との交流が回復し、情報が次第に入ってくるにつれて、英米の港湾事情の紹介があらためて、戦前とはちがった観点から行なわれ出す。こうした戦後における外国港湾研究の潮流は現在まで、大きく2つに分けることができよう。

第1期は1947、48年頃より1969年頃までであるが、この時期の代表的成果として1960

年に日本港湾協会より出された『各国港湾行政の実態』（B5判、333頁）があげられる。

この期の研究上の特徴は、同書の序章に体现化されているが、わが国において港湾を開発し、管理する主体はだれであるべきか、また港湾を場とする行政事務の統一、改善はいかになすべきかの2点を明らかにすることにあった。同書は運輸省港湾局および日本港湾協会の従来までの調査研究をベースにして集大成したもので、アメリカ合衆国、イギリス、フランス、オランダ、ベルギー、西ドイツ、イタリーそれにインドの8ヶ国をとりあげている。

なお、この時期、個々の海外港湾視察者により、いくたの調査研究報告書が出されている。たとえば土橋宣夫著『欧米主要港湾事情（1、2集）』（横浜市港湾局、1965年）、是常・宮崎共著『欧米の港』（港湾都市協議会、1964年）、高見玄一郎著『アメリカ港めぐり』（港湾経済研究所、1968年）等がある。そうした欧米港湾研究一辺倒といえる中で、1964年刊行された『アジア経済の発展と港湾』（北見俊郎著、東大出版会刊）は一人アジア港湾をとりあげたものとして注目される。

第2期は1970年頃より始まったといえるが、地方自治体が港湾管理および財政上の改革のねらいをもって、本格的に欧米の港湾を調査しだすようになる。それは横浜市と東京都の一連の報告書に代表される。

横浜市港湾局では『横浜ポート・オーソリティの研究』として1970年より3ヶ年の調査を継続して運輸港湾産業研究室に委託しているが、第一年目の報告書として1971年9月、「欧米における港湾事情とポート・オーソリティ」と副題をつけられた310頁もの大部にまとめられている。2年目は72年6年月刊行され、その副題は「港湾管理・運営の現状とポート・オーソリティの課題」である。3年目は73年3月刊行され、その副題は「東京湾問題と横浜港」となっている。

他方東京都港湾局では、「世界主要港湾における管理運営状況調査」を1971年と72年の2ヶ年にわたって行っており、とりあげた港は、ロンドン、アントワープ、ロッテルダム、ハンブルグ、シンガポール、ニューオリンズ、ニューヨーク、サンフランシスコ（以上72年3月刊）、コペンハーゲン、ストックホルム、ルアーブル、ジェノヴァ、香港、シドニー、メルボルン、ウエリントン、リオデジャネイロ（以上73年3月刊）と全体で17港にもおよんでおり、欧米の主要港以外に東南アジア、オーストラリア、ニュージーランド等の諸港が入っていることは注目される。対象となった各港の港湾使用料金および港湾財源や収支状況が中心であるが、それ以外にヒンターランド、港湾産業、港湾労働や将来計画にもふれている。

このように第2期になると、地方自治財政の危機を背景に港湾管理とその財政を中心に、先進欧米各国の港湾から学ぼうという姿勢が色こく出てくる。この第2期をしめくくる業績として、本書『欧米諸国の港湾管理とその財政』が登場してくるのである。

2. 本書の特色と内容の紹介

本書は運輸省港湾局のメンバーが中心となった欧米主要港湾財政調査団が1974年秋現地で収集した膨大な資料を体系的にとりまとめたものである。

本書は全体で1870ページ、上下2巻から成っている。上巻には要約編、各国編、参考資料編が、下巻には関係法令編がおさめられている。

対象となった国は、イギリス、オランダ、フランス、ベルギー、ドイツ連邦共和国、カナダ、アメリカ合衆国の7ヶ国であり、港としてはサザンプトン、ロンドン、ロッテルダム、マルセイユ、アントワープ、ブレーメン、ブレーメンハーフェン、モントリオール、シアトル、ニューヨーク、オークランド、サンフランシスコ、ロングビーチ等が詳しくとりあげられている。

内容的には、欧米主要国の港湾財政のほかに、それにかかわる港湾の管理運営を含む広範囲のものとなっている。とりわけ、国の港湾に対する関与や国家資金の投入に重点がおかれているのが注目される。また従来この種の調査研究の多くは、ある特定の港湾に関することが中心となっているが、本書では個別の港湾というより、むしろ国全体の港湾事情に焦点をあわせた内容となっている。

それでは、各々の内容について簡略に紹介していきたい。

第1編要約編は30頁たらずだが、調査のエッセンスが簡潔に抽出されていて、有益である。内容は、欧米主要港湾の管理形態、管理者の業務範囲、各国の港湾政策、港湾投資のための資金調達方法、港湾料金、港湾管理者の財政面の特色が、各港ないし各国ごとに比較してとりあげられている。

第2編各国編は、対象7カ国について、それぞれ港湾等の一般事情、港湾の管理形態、国の港湾行政、資金調達、港湾料金、収支状況、関係法令等について詳説している。

第3編参考資料編も各国ごとの構成になっており、それぞれ主要港湾の施設とその利用状況、港湾利用料金、関係条例・規則および質問書に対する現地側の回答書がもりこまれている。

下巻には第4編関係法令編各国の港湾関係法令の全文または1部分が全部で61収録されており、大部分のものは原文に完全対訳がつけられている。たとえばイギリスでは1964年港湾法、1970年港湾（改正）法、1972年港湾（貸付）法、1971年港湾開発規制（改正）命令、1968年ロンドン港法が収録されている。

3. 本書を通読しての感想

本書を通読しての感想として、第一に、欧米諸国の港湾管理の性格や理念、もしくは一定の哲学を明確な形で打ち出すことはきわめて困難と思われる。性格や理念を抽象化

して、類型化するには、欧米の港湾はあまりにもバラエティに富んでいる。このバラエティは単に各国別にちがうということより以上に、同一国内でも各港ごとに特色を色こくもっていることからくるものと思われる。

第二に、欧米の一部の国において国営化ないし国家の支配・介入の度合が強まっている傾向がみられるが、こうした動きについてつっこんだ研究をする必要があると思う。

第三に、今日まで欧米の主要港湾については、かなりの研究がなされてきた。他方東南アジアやその他発展途上国の港湾や社会主義諸国の港湾の研究は立ちおかれており、この面での充実をはかる必要があろう。

最後に今一つの感想として現在わが国においては、港湾を地域住民のため、市民のためにつくりかえていくことが、今日的な課題として提起されている。これまでの社会主義国では経験したことのない高度に発達した資本主義国での民主的な港づくりやその運営は、世界的にも先例のない全く創造的な作業となるであろう。その点では、今や海外から学び、それを取り入れていくといった段階ではなく、市民の立場に立った港づくりにこそ、緊急にとりかからねばならないと考えられる。ただこのことは、海外港湾研究の必要性や有効性を否定するものではけっしてないので、誤解のないようにしていただきたい。(日本港湾協会・国際港湾協会協力財団, 1977年2月刊, B5判上巻724頁・下巻1116頁, 定価20,000円)

 学 会 記 録

沖縄経済・社会の発展と港湾問題

(第15回全国大会(那覇港)シンポジウム概要)

昭和51年度沖縄大会のシンポジウムは、首記論題の研究発表に対する質疑応答をもとにして行われたが、ここにその要点を取り纏めて収録するものとする。

報告・発表者は下記の通りであり、司会者は久場政彦氏(琉球大学)であった。

沖縄経済と自由貿易港(琉球大学)……………山城新好
 沖縄地域振興と港湾(沖縄地域科学研究所)……………垣花将人
 沖縄開発問題と港湾(東京女子大学)……………伊藤善市
 沖縄港湾の今後のあり方について(大東港運・株)……………山本長英
 沖縄経済・社会と港湾の近代化(青山学院大学)……………北見俊郎

久場：皆さん方の報告・発表は一般論的問題に一応終始したかと存じますが、具体的な問題について東先生の方からご意見があるようでございますので、東先生にご提案を伺いたいと思います。

東：私は沖縄がどういようにして変わっていくかということに興味をもつ者ですが、沖縄で生産されるメジャー資本の製油、製品などが、わが国のアジア進出への手掛りとなり、沖縄はそのための基地になるのではないか、それは非常な誤り起すのではないかと危惧さえます。

これから申しあげる私の意見はこういう前提を持っております。これからの日本の資本主義社会は、自由経済ではない、銀行などを中心とした大企業グループの資本主義社会になってくるのではないかと。そうなると、われわれがいかにか合理的に立派な港をつくっても物価は一向に安くなりません。したがって、新しい港湾をつくる時には、既存の商的流通のパイプを切換えることを港湾管理者自らやらなければならないだろう。そのためには、港湾管理者が公企業として「港湾販売」もやれうような「公私共同企業」をつくってもいいのではないかと。そういう体制が整備されないと大企業グループによる資本主義社会のその商的流通というものは崩せないのではないかと。

それから、日本全体の経済開発であります、これは陸だけではなく、海の地域も入れて計画を立てたらどうなんだろうかと。水深100m、あるいは200mの所にはまだまだ利用可能な資源があるのではないかと。

まず最初に申しあげたい点は、沖縄の周辺には海洋資源としての調査がなされておるのだろうか、未利用資源はないのであろうかと、ということを第一にお伺いしたい。第二に沖縄でも遠隔地工業基地港湾というものを一つぐらい持ってきてもいいのではないかと。

そうなってきますと、今度は自由工業港というものが、それに絡んで「返還」による一つの特種な、沖縄の特権としてそのものを獲得するという事に連がるのではないか。

久場：東先生、どうもありがとうございました。それでは、発表者の方々には質問書が渡っていると思いますので、まず、伊藤善市先生からお答えいただきたいと思ます。

伊藤先生への質問

1. 沖縄県が今、右側通行になっておりますが、近くこれは左側通行に一本化される訳で、その一本化される場合に道路だけではなくして、港にも交通に関連する一切の問題についていろいろ影響するところ大きくて、それがうまくスムーズに行かないと、沖縄県の経済発展にマイナスに作用するということが心配される。この点についてどう思うか。……（山村学氏）

2. ⑦沖縄経済発展の方向に工業化を求めた、具体的な工業化の方向をどう考えるべきか。

⑧日本における社会的分業の中にこれをどうやって組入れるか、あるいは世界における分業にどう組入れるか。

⑨沖縄の県内部において産業の自律的発展の可能性と限界についてどう思うか。……山中豊国氏（福岡大学）

伊藤：これは国際慣行から言えば、圧倒的に右側通行の国が多いのだから沖縄こそは International なので、全部それに習って「右」にしると、これも一つの言い方なのです。沖縄県以外の46都道府県に影響するところがあまりに大き過ぎるようですが、本土並みにするという事に決った訳であります。

この一本化することにまつわる交通関係の問題は多々ある訳ですが、これは基本的に全額が国庫負担するという建前になっています。ですから、この全額国庫負担という考え方は、狭い道路とか交通標識とか自動車等ということに限られないと思うので、それに関連して生ずる諸問題についてはやはり拡大解釈して交通システムが少なくとも今までよりは悪化しない。そういうようなために必要なことは国が負担するという Principle を貫いてやるべきだ、そういう考え方はあります。

「右側」から「左側」へ移る時にどういう混乱が予想されたか、外国の例を研究することだけではなくて、それを一つの起爆剤として沖縄の産業が競争力あるものとして育って行くような手立てを考える、そういうことが望ましいのではないか。

次に、山中先生へのお答ですが、⑦については、これは自然的立地条件ということが問題でしょうけれども、もう一つにはやはり、北見先生の持論でもある県民それ自体の側の問題でもある訳でしょう。つまり、この問題に対して、県民はどういう受入れ体制といえますか、どのような価値観を持っているかという常套の選択に関わる問題であります。この場合、選択というのは責任を伴うことでもあり、むつかしい問題ですけれども、諸条件を調べて自ら選択し、選択するのに必要な情報は専門家がこれを提供するという組合せでのシステムが一番望ましいと思ます。

沖繩の工業化の可能性については、やはり、人口規模、いわゆる規模の経済という問題があるかと思えます。また、Islands Economy であるという問題、それから、総体的な水不足の問題、そういった一般的な立地条件に関する制約は確かにある。

交通に関する問題では、例えば、本土と沖繩との運賃を安価にさせる方法はないものか、これはアメリカなどは行っている訳ですから、沖繩が自立発展するまでは何らかの方法で運賃の特別措置を講ずる必要があると思えます。そして、この交通システムの良さを発揮するような仕組みを前提にして工業化を考えたらどうか。

沖繩においても工業化を考える上では、やはり、成長産業（業種）つまり、一般論で言えば所得弾力性の高い業種、あるいはその技術革新の可能性の開けている業種などを選択したらどうか。具体的には、機械産業というものが考えられるのではないか。この業種は連関効果も大きいし、その技術や経営の仕方をマスターするということが建設業とか、諸産業とりわけ農業に対しても好影響を与えるかも知れないという点で「効果」があるのではないか。

これに関しては、私は何でもかんでも自給自足という発想ではなくて、むしろ開いた体制でシステム・オーガナイザーになるというような気持で、その他の技術をどんどん取入れ人材もどしどし登用するという精神でやってゆく、そのような選択が望ましいと思う。

久場：それでは、次に北見先生をお願いします。

北見先生への質問

1. 科学的認識と価値判断を区別するのは当然だと思いますが、Max Weber 流に言えば、科学的に論証しえない価値基準を明確に指摘し、それを考慮に入れないと政策的、政策論へのアプローチができないのではないかと思います。価値判断の討議を通じて人間の行為の究極的な動機を学ぶ必要はないでしょうか。……（山村学氏）

北見：社会科学方法論の基盤になる基本的なご質問でございますが、私自身疑問な点も多々ある訳です。総じて先生のおっしゃる通りだと思いますが、なお、若干補足させていただきます。

社会科学の二つの柱としては、M. Weber なり K. Marx なりが出てきますが、私の考え方は、端的に言いますと M. Weber に近いかと思えます。Weber 流の政策論というものは客観的な学として成立するの否かということが提起されている訳です。このことは世界的にも大きな論争の的になっている訳で、私自身も解決できるとは思いません。

私は前もって特定の Ideology から離れて表現をしたいということを申しあげました。価値判断という概念を使ったのもそのことからなのですが、価値判断に関しては「価値」というものは絶対的なものから出てくるのであって、敢えて申しますと、科学は絶対的なものではないという前提に私は立っていますので、そういう総体的な科学からは「価値」というものは出てこないのではないか。そういう意味で私はある程度 Weber

の言う意味がわかるような気がする訳です。

人間の行為の究極的な動機については、確かに先生のおっしゃる通りだと思いますが、「行為」の問題に関しては、政策的行動は「理論」から出てくるものではないと思います。行動に伴うような意志決定あるいは方向を決定づけるような問題は「理論」がするのではなくて、人間存在がしているものであって、その意味では社会科学の第一番の仕事は、まずカルテを書くことであって、処方箋までは書けないというような前提をもっている訳です。そういう意味では、まずカルテを厳密に書くという場合には、やはり、さき程の伊藤先生のご発言を借りますと選択の余地を残した処方箋を書いている訳です（もちろん、Weber はカルテだけではなく、処方箋のことも言っておりますが）。したがって、その選択と責任が付きまとうものですから、そういうような問題は当事者の決定によるものであって、「理論」という第三者の役割ではないというような気がいたします。

それですから、私が近代的市民社会というような市民の役割のようなことを殊更に述べたのもかかる思想的背景がある訳です。究極的には、私自身もよくわからないのですが、さき程申しあげましたように特定の Ideology を離れて「価値」を「歴史」に依存させたいというようなことを私は言ったかと思いますが、この場合「歴史」に物語らせようとするのはそれなりの歴史観があるのであって、歴史観というものと「価値」というものの考え方は、その規準は科学からは決して出ていないというように私は感じます。

大変抽象的なお答えになってしまいましたが、他の問題につきましては私の方で個人的に教わりたいと思います。

久場：次に山城先生にお願いします。

山城先生琉球大学への質問

1. 自由貿易地域あるいは貿易工業又は観光・ショッピングを対象とした場合、ほとんどメリットがないようですが、その他の複合機能をもつ自由貿易地域としてはどのようなものが考えられているか。……（市来清也氏）
2. ハンブルク港における自由港区制は、ハンザ同盟以来の自由都市ハンブルクのもつ歴史的な港湾の経済的体制がその背景にあったと思います。つまり、ハンブルク港の経営体制の土台の上に一つの名残りとして残された自由港制度と比較して、沖縄を含め東洋の自由港制度を考えるときにどんなことが問題、課題として考えられますか。……（北見俊郎氏）

山城：結論的に申し上げますと、レジメの「8」（複合機能に関する諸問題とその組合せの問題……要約者〔注〕）に書いておりますが、そこでのものを凌駕するような構想みたいなものがあるということでありませぬ、何か考えられるものがあるんだろうかといった程度のものでございます。

さき程申しあげましたのは、特別措置法に規定されている構想の趣旨からするとほとんど工業振興的なものが柱となっている、そうであるならば現段階においては沖縄の工

業立地の基盤からすれば立地しにくいのではないかという調査要旨が、日本政府の委託調査報告の中で指摘されているということです。

これに関してもう一点述べたいことは、沖縄側の多数意見と言ってもいいかと思いますが、審議会のメンバーの中でもそうですが、もう一步進めて、工業プラス観光・ショッピングの問題だとか単なる保税地域的なものではなくて、やはり、ある一定の地域を囲った中でショッピングも消費もできるというようなものだったらもう少しメリットがあるのではなからうか。そこで、かなり複合的なものとして、輸出加工基地プラス観光・ショッピングプラス空港の複合型というようなもの以外に考えられるとすれば、さき程申しあげました「8」に相当するだろうということにして、現在、非常に希望のもてるようなものが考えられている訳ではありません。

次に、第2番目の北見先生へのお答えですが、私の知る限りでは、香港などの場合には自由港市としてその背後にある経済体制が極めてフリーでして、金融制度、経済制度などご承知のように、過去、加工及び軽工業等を基盤とした仲継貿易の基地として発展してきた訳ですけれども、この香港を除くと、台湾の高雄の輸出加工区にしても、その背景にある高雄市が香港的なものではないのではないか、つまり、その（高雄市……要約者〔注〕）の雇用を増大させ、労働力を吸収させ、しかも遅れている工業化をそのシステムによって促進していくということで外資及び No-How を集中的に誘致しようということであったと思います。

ですから、北見先生のご意見にありましたようにアジア地域あるいは沖縄を含めてはということですが、沖縄の場合には、香港的なものにはなりにくいのではないか。というのは、既に沖縄は日本経済の一環として組込まれているので、その中で沖縄だけが香港のような自由港市的な形で機能させるということになりますと、これは日本政府の立場からみて極めて難しい問題が起きてくるのではないかと。ただ、この点については希望的観測が全くない訳ではなく、伊藤先生からもご指摘がありましたように、やはり地道な方法を探りながら自由貿易地域も同時に活かして行くという方法がいいのではないかと。思います。

この場合、私達が大変恐れていることは、企業が沖縄進出に対してアレルギーを持っているという点です。復帰前には「外資審議会」というものがありまして、沖縄への企業進出の許可などという問題に対してはそこで審議したのですが、地元での種々な拒否反応なんかもあったためか企業側が入ってこなかった（例えばアルミ製錬関係の企業など）というケースがある訳です。現段階でもこれはあると思います。この点については企業側だけを責めるべきではなく、私達地元民の認識の少なさなども一因としてあるのではないかと。その辺から地道に考えていかなければいかんと思います。

やはり、自由貿易地域においても二次産業の振興がなければならないのではないかと。例えば観光・ショッピング的なものとか、第3次産業的な自由貿易地域というものでは問題だということ、やはり複合的なものを考える必要があるのではないかとという結論になるのですけれども、県としてはなお審議中でははっきりした結論がまだ出ていな

いという段階です。

久場：それでは垣花さん、お願いします。

垣花先生への質問

1. 「交通区分」が変更されると本土からフェリーでトラックなどが流入して、そのために地元の港運業界やトラック業界などへのインパクトが大きいのではないかと、そして、競争条件が厳しくなって地元では交通も混乱するのではないかと。それに対してどう対処したらよいのか、そういうマイナス効果があると、「交通区分」が同一になるということは島内ではマイナス効果を受けざるを得ないのではないかと。……（山村学氏）

（注）伊藤善市先生からも同一趣旨の質問がありました。

垣花：沖縄の陸運業界は、総合業者がトラックを持っていたり、あるいはその卸売業者が輸送手段を持っていたり、まとめて運輸業が「業」の型を成していません。これは以前から、その業的に成立するような基盤あるいはまとまりをすべきであるという指摘がなされておりますけれども、そういう業界は依然として新規参入者と対抗しようするようなレベルにはない。したがって未分化な状態にある業界ですから、それでも新規業者が参入してくると関係企業や卸売業者に対し、相当なダメージを与えるというようなことが簡単に予想されます。こういう小さな島内の距離本土からトラックで持ってきても果たして（採算上……要約者〔注〕）引き合うのか否か、むしろ引き合わないのではないかという感じがします。

現段階においてはトラックで持ってきても積んで帰る荷が何もないという状態ですから、コスト面から考え合わせますと、フェリーによって貨物がトラックでもって導入されても地元業界を圧迫するようなことにはならないのではないかと。

それから交通問題についても、沖縄本島で発生する交通量の50～60%が那覇市内のOriginで、那覇を含めてその周辺が混雑していますが、確かにトラック等が新たに参入してくると今以上に混雑が起きるんでしょうけれども、さき程申しあげましたように、物流とか生産の面、あるいはその地域の広がりとか相関的な問題から考えますとあまり心配はないのではないかとという感じがします。

久場：山村先生、何かご意見ございますか。

山村：若干補足説明させていただきます。日本本土側からの場合、その輸出を規制・自粛しているような商品が沖縄を経由して外国へ行くのも困るけれども、同時に外国から入ってきたものが日本本土へ入るのも、本土と南西諸島を貿易及び支払いに関する覚え書きというものでチェックされていたのであります。沖縄側としましてはそのチェックがなければ外国から入れて本土へ流そうという極めて虫のいい話になる訳ですけども、それがチェックされていたということで、不信になったということが言われていますが、これには疑問な点もありますけれど、そういう両面性があったのであります。

久場：次に東先生からご質疑のありました点ですが、沖縄の海洋開発がなされているのか否か。これは非常に重要な問題であります、一応私の方から若干お答えします

と、復帰の前後約2ヶ年ぐらいをかけて当時の琉球政府あるいはその後の沖縄県庁が政策科学研究所に委託しまして沖縄の地上及び近海の調査をして纏めております。

それからもう一つは、まだ完結されていませんが、これは極く最近、開発庁の方でさき程から問題になっていますナカグスク湾近海のポテンシャル調査をある研究団体に委託して今、それが纏まりつつあるということです。

それではフロアーの方からもご意見を少しお聞きしたいと思います

フロアー：基地経済についての考え方とその問題点などをお尋ねしたい。

久場：それはどなたに対するご質問でしょうか。

フロアー：特に久場先生にお願いします。

久場：私は県の10カ年計画をやっている関係でまず第1の問題についてお答えします。基地依存経済からの脱却ということが以前から県民の要望でして、その実現できる一番早い方法は日本復帰である。日本復帰の最大の理由はこれであった訳で、基地依存経済というものをもそのまま取りますと言うと既にその脱却は達成されつつある訳なんです。かって外貨受取りの6～7割はほとんど基地収入でありましたけれども、現在の基地収入に対する依存度は10%以下に落ちてきています。ほとんど基地というものは、ある意味において現代的に利用度の高い場所が基地として専用されて経済効果を出しにくいという面で阻害要因の方が多い。したがって基地にはほとんど依存しなくともよいようである。また、基地のもたらす contribution rate は非常に低くなり観光あるいは農業あたりに近い、あるいはそれ以下になりつつあります。しかも解雇が続いたりしておりますので、今後は益々基地というものは少しも経済的にプラスにならないものとなるのではないかと。

しかし、問題は、基地へは依存していますが沖縄組の structure としての体質そのものは「基地」にかかわって「県民所得」ですが、これはそれ程大きく落ち込んではいません。そうすると、かって基地収入だったものを工業生産力あるいは農業生産力で補っているかと言えばそうではなくて、これは日本政府の国庫支出金、あるいは交付金、地代の一括払いというような「依存経済」の体質は直っていません。ただ基地には依存しない、それはそれでいいと思うのです。今までは公共投資によって、あるいは国の力によって基盤的なものを軍事優先の立場で民間経済の進行というものに副次的になされておりましたので力の出しようがなかったのですが、これからは国が国家の一部として一地域としてそういうことをやって行きますから、この基地依存という形からの脱却は達成されつつあるということなんです。

第2番目の問題ですけれども、私達は10カ年計画を立てまして現在、その半分近く（4カ年）を終えてこれをどうするかという問題に直面していますが、この27年間のブランクというものは思ったよりも種々な面で問題がありまして、本土並みにするという形でいざ本土でやっていたような政策を沖縄に導入してみても過去27年間の基盤の層というものが全然違いますので、本土の各地方なり各県ではある政策効果の Output が乗数倍になったりしたものが沖縄ではそのような reflection が出てこないという面があっ

たりして、陳腐化しているものは除いた方がいいと思って除いてみるとそれに代わるものの効果は出てこないという問題があります。まだまだ模索を続けなければいかんということでその残された5カ年計画でもやはり、当分「特別措置の継続」によって本土並みにせねばならぬという分野も多々あり、逆に「特別措置」を採っていたために過保護になってしまい、これがなければむしろ成長した筈のものが却って力を弱めてしまってどうも困るという問題があります。

それで、沖縄県民が100万の人口を抱えてしかも不利な諸条件を克服して本土各県の平均水準に Catch-up どうするかということに対しては未だはっきりしたものが出ていません。例えば、分配構成上、第2次産業のそれは大体17~18%ぐらいですけれども、これを30%以上に引上げて行くとか、農業をもう少し上げるとか、あるいは第3次産業依存率を減らすというようなことを考えてはいるけれども、第2次産業をこれから10%程度上げるための Stuffing すべき内容は何かというと未だ決まてはいないので、これは今後の課題となっています。

以上申しあげました点はお答えにならなかったかもしれませんが、そういう状況でございます。

(注) 本記はシンポジウムの録音を渡辺啓文氏(事務局)がおこされ、それをもとにして(財)港湾労働経済研究所富田功氏によって要約されたものである。

学 会 記 事

1. 第15回全国大会（沖縄）概要

昭和51年度第15回全国大会は沖縄県那覇市において10月21日（講演会・研究報告会・理事会）、10月22日（研究報告会・シンポジウム・総会・懇親会）、10月23日（見学会）の日程で開催された。

本大会の特徴は、共通論題に「港湾経営と財政問題」という全国的な中心課題をもちながら、とくに開催地における切実なる課題「沖縄経済・社会の発展と港湾問題」をシンポジウムにてとりあげたことである。共通論題は4名の報告者による研究発表を総括討論においてとりまとめると共にシンポジウムは5名の発表者（そのうち2名と座長は開催地側）によって行なわれ、会員各位との活発な討論をみることができた（このシンポジウムの内容要約は学会年報 No.15 に掲載されている）。また自由論題は6名によるそれぞれの問題意識にもとづくもので、以上各研究発表・シンポジウムおよび開会時の講演会等のプログラムは次に示す通りである。

また見学会は沖縄本島南部の戦跡と離島見学を加えるものであったが、本大会は何よりも開催地が本土よりはるかに離れた南方洋上であるため、沖縄大会が会員一同より大いに期待されていたとはいえ、大会準備や運営にさまざまな困難さが予想されており、会員の参加者数が少ないのではないかと思われていた。しかし実際には本土よりの会員約60名の参加者と開催地会員およびその他の人々を加え、例年に近い参加者を得て盛会であったことはよろこびに耐えないものがあった。

とくに共通論題とシンポジウムの課題は、港湾機能をぬきにして考えられない沖縄経済・社会にとっては切実なものであり、それだけに現実的なきびしさが討論の中に加えられ、大会全体を実のりあるものとした。またこの大会を機に沖縄県における港湾機能の重要性をより深い認識としてうけとめると共に、研究発表や討論が現地の港湾問題に多くの方向性を与えたものと思われる。

この大会開催については現地の大学・研究所、那覇市および沖縄県、港湾・貿易関係の業界、観光関係者等々数多くの方々のご協力やご尽力がかけられているので、この機会に心より厚く謝意を表させて頂く次第である。

大会プログラム

月・日	時 間	行 事 内 容	会 場	備 考
10/21 (木)	13:30	開 会 講 演 会	八 汐 荘	空港までバス出迎

月・日	時 間	行 事 出 容	会 場	備 考
	14:00 } 17:40	共通論題報告 } 総括討論	八 汐 荘	
	18:00 } 20:00	理事役員会 (理事・ 評議員共)	八 汐 荘	
10/22 (金)	9:00 } 12:20	自由論題報告 (午前の部)	八 汐 荘	
	12:20 } 13:20	記念撮影 昼食 一休一	自 由	
	13:20 } 14:40	自由論題報告 (午後の部)	八 汐 荘	
	14:40 } 17:50	シンポジウム	八 汐 荘	
	17:50 } 18:50	総 会	八 汐 荘	
	18:50 } 20:30	懇 親 会	八 汐 荘	
10/23 (土)	9:00 } 15:00	港湾・南部戦跡等見学 閉 会	八汐荘前 集合 空港開散	離島見学希望者は 港湾見学後別行動
10/24 (日)		離島見学 (希望者のみ)		6 頁参照

「講演会・報告会・シンポジウム」プログラム

(10/21) 講演会 (13:30~14:00)

「沖縄の港湾」沖縄県土木部港湾課長 大浜育

(10/21) 共通論題 (港湾経営と財政問題)

(報告40分, 算問および討論は発表後の「総括討論」にて行なった。)

- | | | |
|---|---|--------------------|
| ① | 港湾財政問題に関する若干の考察
—当面する問題点を中心に—
……………(東京鉄鋼埠頭〔株〕)
……………(東京都港湾局) | 奥 村 武 正
高 橋 恵 三 |
| ② | 流通拠点港湾の機能と背後施設の運営・管理
……………(日通総合研究所) | 市 来 清 也 |
| ③ | 地方財政からみた港湾経営問題の一考察
……………(明治学院大学) | 山 村 学 |
| ④ | 総 括 討 論 | |

(10/22) 自由論題 (報告 30分, 質問 10分)

①	鎌倉中末期社会変動と港湾 — 荘園港湾から商業港湾へ— ……………(日本医科大学)	奥 富 敬 之
②	防衛施設所在港湾の矛盾と問題点 — 佐世保港をモデルとして— ……………(佐世保市)	中 本 昭 夫
③	コンテナ貨物の交錯輸送について — 東京港を中心として— ……………(京浜外貿埠頭公団)	棚 橋 貞 明
④	港湾と農産物輸入の基本的問題 ……………(浦和実業学園高校)	石 坂 央
※	記念撮影 — 昼食・休憩—	
⑤	外貿港湾における後背地の役割と取扱貨物量の予測方法 ……………(港湾労働経済研究所)	入 江 成 雄
⑥	港湾労働者の職業移動, 労働市場について ……………(北海道総合経済研究所)	徳 田 欣 次

シンポジウム (沖縄経済・社会の発展と港湾問題)

(報告 20分, 質問・討論)

座長……………(琉球大学) 久 場 政 彦

①	沖縄経済と自由貿易港 ……………(琉球大学)	山 城 新 好
②	沖縄地域振興と港湾 ……………(沖縄地域科学研究所)	垣 花 将 人
③	沖縄開発問題と港湾 ……………(東京女子大学)	伊 藤 善 市
④	沖縄港湾の今後のあり方について ……………(大東港運〔株〕)	山 本 長 英
⑤	沖縄経済・社会と港湾の近代化 ……………(青山学院大学)	北 見 俊 郎
⑥	質問・討論	

2. 部会活動状況

① 関東部会

本年度は2回の研究会を開催し, 次のように4氏からの研究発表が行われた。

(1) 第1回

○開催日時, 場所

昭和51年12月4日(土), 日本港湾協会談話室

○テーマおよび発表会

「新しい経済の動向と港湾の課題」国土庁計画調整局計画官 今野修平

「港湾の経営理念に関する一考察」東京都庁政策室副参事 山本和夫

(2) 第2回

○開催日時、場所

昭和52年4月23日(土), 日本港湾協会談話室

○テーマおよび発表者

「大井水産物専門埠頭の整備と運営」東京都港湾局企画部副主幹 高嶋 茂

「公共企業経営論」東海大学教授 東 寿

なお、当部会の研究発表内容は埠頭経営研究会の御厚意によって、1昨年度以降速記録として印刷されており、同研究会々員および当部会開催時の出席者には配布されている。

(文責・山村 学)

② 関西部会

2月18日、海運経済学会と合同で関西部会が開かれた。テーマは「オセアニアにおけるコンテナ・ターミナルについて」、報告者は神戸大、佐々木誠治教授。オーストラリアニュージーランドの港湾、海運事情を調査してこられた佐々木教授から、当地方のコンテナリゼーションに関連した話を聞いた。参加者は23名。

(文責・柴田悦子)

③ 北海道部会

(1) 研究会

○昭和52年、第1回研究会を3月23日、室蘭市、室蘭産業会館で開催した。地元港湾関係者も多数参集し、室蘭港の現代的課題についても論議された。

※報告のテーマと報告者

「都市の構造から見た港湾の位置づけ」……筒浦 明(北海学園大学々長)

「流通体系の変化と室蘭港」—国土開発との関連を中心に—神代方雅(クマシロ海陸流通コンサルタント社長)

「新海洋法と港湾の関係」……工藤 勲(北海道立総合経済研究所主任研究員)

報告の細部内容は、北海道部会々報、北海道港湾経済 No. 10 に掲載の予定。

○昭和52年、第2回研究会は、9月1日、札幌市において開催の予定。テーマは「北海道諸港湾の現状と課題」—地域開発ならびに管理、運営問題を中心に—。

この研究は、明年、北海道で開催予定の全国大会のプレ的性格をもち、具体的な北海道諸港湾の実態と課題の究明をねらいとしています。学会本部より北見俊郎副会長の出席を予定しております。

(2) 武山弘会員の逝去について

日本港湾学会の評議員でもある武山会員は、昭和52年4月1日、脳内出血手術加療のかいなく、逝去されました。北海道立総合経済研究所主任研究員として地域開発問題を中心に業績を重ね日本港湾経済学会北海道部会の創設にもつくされ、学会活動に大きな貢献をされました。北海学園北見大学教授としてその活躍が期待されていましたが急逝され、それもかなわず、深く悼まれています。心からなる冥服の祈りをささげ報告いたします。

(文責・徳田 欣次)

会 員 業 績 リ ス ト

(注) このリストは過去2年間(1975~1977)における会員の業績をアンケートによつて集録したものである。

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 箇 所	発表年月
東 寿	論 文	これからの港湾公一企業経営論	日本海事広報協会 「日本の港湾1977」	1976.12
〃	〃	苫小牧東港経営の基本構想	埠頭経営研究会	1976.12
雨宮 洋司	〃	商船学校卒業生の動向と船員職業意識	「海と人」 No.22	1975.12
〃	〃	リベリア「船員法」の構造について	富山商船高専研究 集録9号	1976. 3
〃	〃	船員教育機関卒業生の実態とその職業意識との関連	海事産業研究所報 No.126	1976.12
荒木 智種	共 著	「港湾社会」	成山堂書店	1975.12
〃	論 文	『港湾機能の総合的課題』 “港湾社会と情報理論の特質性”	港湾労働経済研究 所	1977. 3
〃	〃	“港湾社会における Communication の研究”	日本港湾協会	1975. 4
〃	〃	“ロンドン港とペニー大学” —17・8世紀における情報機能—	日本港運協会	1976. 2
安藤 平	〃	通関業の歴史(1~17回未完)	日本通関業会連合 会会報 No.18~No.34	1974. 7 ~ 1977. 3
石坂 央	〃	港湾と農産物輸入の基本的問題	「港湾経済研究」 No.14	1976.10
〃	〃	農産物輸入の基本的問題	日本貿易学会年報 No.14	1977. 2
〃	〃	農産物輸入と経済発展	埼玉県私中高協会	1977. 3
市来 清也	著 書	倉庫業界	教育社	1976.12
〃	共 著	物流用語辞典	日本経済新聞社	1976. 2
〃	〃	現代販売実務事典	日本生産性本部	1976.11

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
"	論文	貨物フェリーの動向について	「運輸と経済」 Vol. 35, No. 6	1975. 5
"	"	プッシャーバージ輸送の現状と課題	海事産業研究所報 No. 110	1975. 8
"	"	貨物専用フェリーの将来	「輸送展望」 No. 158	1976. 4
"	"	新交通体系と港湾	「港運」 Vol. 1 No. 3	1976. 5
"	"	パレチゼーションと海上輸送	海事産業研究所報 No. 129	1977. 3
"	紹介	海運経済論(織田政夫著)	「輸送展望」 No. 156	1975. 10
"	"	港湾社会(北見俊郎, 荒木智種著)	同上, No. 158	1926. 4
"	"	都市と港(北見俊郎著)	同上, No. 161	1972. 1
市川 猛雄	座談会	港湾運送事業法をめぐって	「港湾」 No. 1~No. 6	1976. 1 ~11
今村 理	論文	日本海運を取り巻く諸情報	「神戸港」 No. 217	1977. 3
入江 成雄	論文	米国穀物政策の転換—保護政策の後退と自由市場の復活—	「貿易と関税」 2月号	1976. 1
"	"	商品協定と今後の農産物貿易	「貿易と関税」 6月号	1976. 5
"	"	Hedging and speculation —a measure of excessive speculation— (ヘッジと投機—過当投機の測定)	マレーシア政府 1 次産業省(ただし、 商品市場研究会編 「商品取引所論」 に英文和文、ともに掲載)	1976. 8
"	"	Optical Hedge and Buffer Stock (最適ヘッジ量と緩衝在庫)	同上	1976. 8
"	"	一次産品の国際管理と価格安定策	「貿易と関税」	1976. 9
"	"	外貿港湾における後背地の役割と取扱貨物量の予測方法	「港湾経済学研究」 No. 14	1976. 10
"	"	外貿港湾におけるヒンターランドの性格と貨物流動状態—変型グラビティ・モデルによる考察	「東北開発研究」 Vol. 12, No. 3, 4	1976. 11

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
"	"	コンテナ貨物の流動状態に関する変型グラビティ・モデルによる考察	「港湾労働経済研究所年報」創刊号	1976.12
"	"	国際商品協定と市場機構	日本貿易学会「年報」No.14	1977. 2
"	"	東南アジア諸国の経済・貿易動向	「貿易と関税」4月号	1977. 3
"	"	国際商品としてのパーム油の将来性について	「商品取引研究」No.5	1977. 6 ～2
"	"	商社貿易におけるゴム・ヘッジの有効性 — 相関分析による考察 —	「商品取引研究」No.3	1977. 2 ～3
"	"	先物市場の機能と価格現象(1) — 商品価格の変動と先物経済の性格 —	投資日報社刊, 福田敬太郎, 竜田節編「商品先物市場」No.1	1977. 1
"	"	先物市場の機能と価格現象(2) — 現物経済の動向と先物価格の反応 —	同上, No.2	1977. 2
"	"	先物市場の機能と価格現象(3) — 商品価格変動の偶然的性格とヘッジング —	同上, No.3	1977. 3
"	"	先物市場の機能と価格現象(4) — 投機, ヘッジおよび価格の関係 —	同上, No.4	1977. 4
"	"	先物市場の機能と価格現象(5) — 投機と市場規制 —	「商品先物市場」No.5	1977. 5
"	"	先物市場の機能と価格現象(6) — 商品価格の性格と価格予測 —	同上, No.6	1977. 6
"	"	先物市場の機能と価格現象(7) — 自由市場経済と国際商品協定 —	同上, No.7	1977. 7
"	"	先物市場の機能と価格現象(8) — 国際商品と経済発展 —	同上, No.8	1977. 8
"	"	経済発展とパーム油	「アジア経済」Vol.18, No.9	1977. 9
"	"	発展途上諸国の景気変動と経済成長 — 一次産品問題を中心として —	「貿易と関税」9月号	1977. 8
"	訳書	(W.C.L. ディス & C.W.J. グレンジャー共著) 商品価格予測—アメリカ商品市場の研究— 原著名: Walter C. Labys and C. W. J. Granger, "Speculation, Hedging and Commodity Price Forecasts," (D. C. Heath and Compang Compang, Lexington, Massachusetts, 1970)	北隆館	1976. 3

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
大島藤太郎	論文	東京における貨物輸送問題	東洋大学 経営論集5号	1976. 12
〃	著書	日本交通政策の構造 (蔵園進氏と共著)	新評論	1975. 7
奥富 敬之	共著	東久留米市・文化財資料集(三) (板碑編)	久留米市教育委員会	1975. 4
〃	〃	日本史 —概観と各説—	酒井書店 育英堂	1975. 6
〃	〃	コンサイス人名辞典 (日本編)	三省堂	1976. 3
〃	共編著	日本荘園絵図集成(上)	東京堂	1976. 4
〃	共著	中世の政治的社會と民家像	三一書房	1976. 6
〃	論文	經濟評価の實際	第四土木計画学シンポジウムプロシ ーディング	1975. 7
〃	〃	史的港湾論	環境事業計画研究 所 紀要EDA4号	1975. 8
〃	〃	日本古代官津概観 —古代港湾官津説の提唱—	「港湾經濟研究」 No. 13	1975. 10
〃	〃	北条氏と東国武士	「歴史公論」 No. 8	1976. 6
〃	〃	鎌倉中末期社会変動と港湾 —荘園港湾から商業港湾へ—	「港湾經濟研究」 No. 14	1976. 10
〃	〃	律令制官職に由来した名前	「歴史読本」 52—新年号	1977. 1
〃	〃	港湾博物館の提唱	「港湾」 No. 54	1977. 1
〃	共発 同表	清瀬氏の板碑	東国文化研究会総 会	1975. 6
〃	紹介	北条九代記	「歴史読本」 52—9月号	1975. 7

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
織田 政夫	著書	海運経済論	成山堂書店	1975. 7
〃	〃	海運業界	教育社	1975. 9
〃	論文	わが国海運の政策的課題	「日本交通学会年報」	1975.10
〃	〃	英国港湾機構概説	「海事交通年報」	1976. 6
〃	〃	英国港湾政策の展開について	「海運」	1976. 9
〃	〃	英国のフレート・フォワード業 界について	〃	1977. 1
北見 俊郎	著書	「港湾総論(改訂版)」	成山堂書店	1975. 4
〃	〃	「都市と港—港湾都市研究序説—」	同文館	1976. 4
〃	共著	「港湾社会」	成山堂書店	1975.12
〃	論文	「港湾都市」の機能的構造的性	青山経営論集 Vol. 19, No. 2, 3	1975. 6
〃	〃	“Yokohama Port in Tokyo Bay —Its Problem & Role—”	Asahi Evening News	1975. 5
〃	〃	日本経済における港湾の理論と政策	日本経済政策学会 年報 No. 23	1975.10
〃	〃	港湾機能と市民の構造的関連性	青山経営論集 Vol. 10, No. 2, 3	1975.11
〃	〃	港湾産業の発展と港湾産業人 —港における人と組織の近代化—	「港 運」 Vol. 1, No. 1	1976. 1
〃	〃	わが国におけるIntermodal Transportation の問題意識とターミナルの諸問題—港湾機能を中心にして—	関東学院大学文学 部「紀要」 No. 17	1976. 2
〃	〃	港湾都市の特性と国際性	「都市問題研究」 Vol. 28, No. 5	1976. 5

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
〃	〃	欧米の港と日本の港	「流通設計」 1976年8月号	1976. 8
〃	〃	ターミナル論の形成と問題意識	「日本交通学会 年報」, 1976年	1976.11
〃	〃	市民生活と港	「都市問題」 Vol. 67, No. 12	1976.12
〃	〃	都市と港の基礎課題をめぐって	横浜市「調査季 報」 No. 52	1976.12
〃	〃	港湾政策の形成と諸問題	横浜市大「経済と 貿易」	1977. 3
〃	資料	コンテナ埠頭と港運業	京浜外貿埠頭公団	1975. 5
〃	〃	人間と港	「海員」 1976年1月号	1976. 1
〃	〃	都市空間としての港づくり	新日鉄K. K. 「営業旬報」	1976. 7
〃	〃	都市と港湾の課題—港の近代化を めぐって—	埠頭経営研究会	1976. 3
〃	〃	わが国における経済政策と港湾 —港湾の近代化と港湾政策の確 立—	埠頭経営研究会	1977. 3
喜多村 昌次郎	共著	日本の港湾 1977	日本海事広報協会	1976.12
〃	〃	港湾の知識	東洋経済新報社	1976.12
〃	論文	港湾福祉厚生施設の拡充について	「港 湾」	1975. 3
〃	〃	これからの港湾労働問題	よこはま港湾厚生	1975. 3
〃	〃	港運の現状と今後の課題	「港 運」	1976. 1
〃	〃	これからの港湾福利厚生事業につ いて	よこはま港湾厚生	1976. 4
〃	〃	港湾財政の性格とその問題点	港湾財政問題研究	1976. 7
〃	〃	港湾労働の問題点と課題	「神戸港」	1976. 9

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
〃	〃	港湾労働問題について	「港湾」	1976.10
〃	〃	港湾近代化と港湾労働	「調査季報」	1976.12
〃	資料	食品輸入基地基本計画調査報告書 (共同執筆)	横浜市経済局	1975. 3
〃	〃	海貨業の経済的基盤に関する研究 (序章, 第6章, むすび)	港湾労働経済研究所 (海貨取扱同業会)	1975. 6
〃	〃	大規模工業基地港湾の経営事業計画 (はしがき, 第1, 2, 4章, むすび)	埠頭経営研究会 (苫小牧東部開発株)	1975. 9
〃	〃	苫小牧東港港湾経営の実践的方法 と組織体制に関する調査研究 (はしがき, 序説, 第2, 3, 4章, むすび)	埠頭経営研究会 (苫小牧港管理組合)	1976.12
〃	〃	港湾労働組合の組織的展開	「港湾労働経済研究年報」No.1	1976.12
〃	〃	福井港港湾経営調査 (はしがき, 第2章1, 2, 3節, むすび)	埠頭経営研究会 (福井県土木部)	1977. 3
木村 武彦	論文	名古屋港における港湾情報システム推進の経緯と課題	JASTPRO 4 Vol.1, No.1	1975. 9
〃	〃	物的流通と港湾情報システムの課題	「名古屋港」 Vol.25, No.5	1976. 6
〃	〃	名古屋港における港湾情報システム開発の現状	港湾情報システム 開発の状況 JASTPRO | 76-61	1977. 3
神代 方雅	論文	仙台都市圏計画の現況と、石狩湾 新港地域開発計画への提言	札幌商工会議所	1976. 5
〃	〃	北方圏経済交流と北海道港湾の対応	北方圏調査会会誌 「北方圏」	1977. 3
〃	〃	流通体系の変化と室蘭港	室蘭港湾振興会	1977. 3
〃	書評	日本港湾協会「港湾の安全及び環境 保全対策に関する調査研究」	「港湾経済研究」 No.13	1975.10
紅村 文雄	著書	ユニットロードシステムのための 新しい埠頭整備方式——埠頭整備 事業資金貸付制度とその生い立ち	日本港湾協会	1975. 4
久保田洋夫	論文	U.L.C.C. 日石丸載貨実務考	商船高等専門学校 紀要7号	1975. 4
小林 照夫	論文	三崎漁港と漁業関連諸産業—その 現状と課題—	関東学院大学人文 科学研究所編 『紀要』No.17	1976. 2

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
〃	〃	港湾の経済的研究の現状と課題	関東学院大学人文科学研究所編『方法の問題』	1977. 1
〃	資料	福井港港湾経営調査	埠頭経営研究会	1977. 3
〃	書評	北見俊郎・荒木智種共著『港湾社会』	関東学院大学人文科学研究所『紀要』No. 18	1976. 3
〃	〃	北見俊郎著「都市と港」	「港運」Vol. 1, No. 4	1976. 7
斎藤 公助	論文	輸入農水畜産物と港湾倉庫	「倉庫」	1975. 5
〃	〃	在庫管理と倉庫	同上	1975. 8
〃	〃	景気循環と倉庫業 —在庫・設備投資をめぐる—	「輸送展望」(秋号)	1975. 10
〃	〃	倉庫荷役とラック方式の導入	「倉庫」	1976. 2
〃	〃	輸送革新と内航輸送 —カーフェリーを中心として—	「港湾」	1976. 4
〃	〃	季節変動指数と倉庫	「倉庫」	1976. 5
〃	〃	危険品倉庫の実態	同上	1976. 8
〃	〃	営業倉庫における一貫パレチゼーションの現状と問題点	「生産と運搬」	1976. 8
〃	〃	備蓄サイロ問題の一考察	「港湾経済研究」No. 14	1976. 10
〃	〃	鉄鋼埠頭倉庫の実態	「倉庫」	1976. 11
〃	〃	港湾倉庫と倉庫荷役の現状	「港湾荷役」	1976. 11
〃	〃	港湾における倉庫の役割りと港湾倉庫の最近の動向	喜多村先生還暦記念論文集	1977. 3
酒井正三郎	著書	現代大都市論Ⅰ巻およびⅡ巻	同文館	1977. 11
篠原 陽一	論文	船員福祉の問題と港湾環境の整備	「港湾」3月号	1975. 3

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
〃	〃	船員の余暇問題と港湾福祉施策	「港湾経済研究」 No. 13	1975. 10
〃	〃	最近の船員雇用管理の特徴	「海運経済研究」 No. 9	1975. 10
〃	〃	戦後30年の日本船員の雇用構造	海事産業研究所報 No. 115～119	1976. 1 ～5
〃	〃	イギリス船員と日本船員	「海上の友」 No. 841～849	1976. 1 ～4
〃	〃	イギリス船員の多目的配乗制度	「海 運」 No. 583	1976. 4
〃	〃	戦後海運市況の規定要因	「海運経済研究」 No. 10	1976. 10
〃	資料	船員福祉に関する調査(3)	海上労働科学研究所	1975. 3
〃	〃	富山商船高校卒業生の動向と職業意識に関する調査	海上労働科学研究所年報 No. 9	1976. 3
〃	〃	船員福祉の理念とその具体策に関する調査(1)	海上労働科学研究所	1976. 3
〃	〃	七尾船員学校卒業生の動向と職業意識に関する調査	海上労働科学研究所年報 No. 10	1977. 3
〃	〃	船員福祉の理念とその具体策に関する調査(2)	海上労働科学研究所	1977. 3
柴田 悦子	共 著	交通概論 (第2章, 交通における資本主義の発展, II 海運)	有斐閣	1977. 3
〃	〃	国家資本の理論 (第3章, 港湾・海運と国家資本)	大月書店	1975.
〃	〃	船員家族の生活ならびに生計費の特質 一ロノ津, 神戸地区における実態調査報告一	「経営研究」 第27巻, 4, 5, 6合併号	1977. 3
〃	〃	物価と港湾 一価格形成における港湾の位置一	「港湾経済研究」 No. 10	1975. 10
〃	〃	港湾機能の変化と地域問題	「都市問題」 東京都政調査会	1977. 2
〃	書 評	織田政夫著 「海運経済論」	「海運経済研究」	1976. 10
鈴木 暁	共 著	港湾の知識 (第6章, 7章)	東洋経済新報社	1976. 12

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
〃	論文	港湾と交通問題（現代日本の交通問題）	「ジュリスト」 総合特集第2号	1975.11
〃	〃	横浜港と市民生活	神奈川県自治体問題 研究所月報 No.56	1975.7
〃	〃	大都市港湾における再開発の論理	港湾労働経済研究 所編「港湾機能の 総合的課題」	1977.3
〃	紹介	北見俊郎「都市と港—港湾都市研究序説—」	「港湾経済研究」 No.14	1976.10
高橋 恵三	共著	都市と臨海部開発	成山堂書店	1977.5
〃	論文	港湾財政問題に関する若干の考察	「港湾経済研究」 No.14	1976.10
〃	〃	港湾財政の現状と問題点	「日本海事新聞」	1977.5
〃	〃	東京港埋立地開発の方向	月刊「用地」	
〃	〃	東京港埋立地の開発と新しい経営の方向	「都政人」	
〃	書評	北見 共著「港湾社会」 荒木	「港湾経済研究」 No.13	1976.10
〃	〃	北見 共著「港湾社会」 荒木	「港運」	1976.1
高見玄一郎	共著 (資料)	輸入貨物及び輸入通関業務フロー に関する実態調査報告書	日本情報処理開発 協会	1975.4
〃	〃	港湾業務へのシステムズ・ア プローチ(4)	港湾経済研究所	1975.7
〃	〃	貿易データ共用のための基礎分析	日本情報処理開発 協会	1976.4
〃	〃	海運貨物取引関係情報システムの 概要	日本情報処理開発 協会	1977.4
〃	〃	港湾業務へのシステムズ・ア プローチ(5)	港湾経済研究所	1977.5
〃	〃	港湾業務へのシステムズ・ア プローチ(6)	港湾経済研究所	1977.6
〃	論文	わが国港湾業務の構造的 特殊性について	日本荷主協会会報	1976.5

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
〃	〃	港湾情報システムの理論と提案	「港湾」	1976. 9
〃	エッセー	日本の港・世界の港(1)デスポティズムとデモクラシー	日本貿易関係手続簡易化協会 「JASTPRO」	1976. 9
〃	〃	日本の港・世界の港(2)栄光のベネチア	〃	1976. 11
〃	〃	日本の港・世界の港(3)都市と港湾と商人資本	〃	1977. 1
〃	〃	日本の港・世界の港(4)大航海の時代、ポルトガルとスペイン	〃	1977. 3
〃	〃	日本の港・世界の港(5)東洋と西洋	〃	1977. 6
田中 省三	共 著	海貨業の経済基盤に関する研究 (第3章)	港湾労働経済研究所	1975. 6
〃	論 文	コンテナ・フレート・ステーションにおけるオペレーションの分析	海事産業研究所報 No. 100	1974. 10
〃	〃	「全国港湾」の結成と前進	「労働運動」	1975. 5
〃	〃	港湾労働における労働協約交渉の進展をめぐって	港湾労働経済研究 年報No. 1	1976. 12
田中 文信	〃	港湾財政の基本問題	「港湾経済研究」 No. 14	
		(以上のほか、①富大経済論集、 ②公益事業研究、③社会科学論集 等に54種(編)の論文あり、掲記 省略)		

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
棚橋 貞明	論文	コンテナ貨物の交錯輸送についての一考察—東京港を中心として—	「港湾経済研究」 No. 14	1976. 10
千須和 富士夫	論文	元朝港湾政策史研究序説—貿易管理と港湾—	「港湾経済研究」 No. 13	1975. 10
〃	〃	東アジア貿易に占める沖繩港湾の地位—特に14世紀を中心に—	同上 No. 14	1976. 10
〃	随筆	マルコポーロの見た幻影	陶説 50年9月号	1975. 9
〃	資料	輸入貨物及び輸入通関業務フローに関する実態分析調査(部分)	総合貿易情報システム調査報告書Ⅳ	1975. 4
〃	〃	貿易データ共用のための基礎分析調査(部分)	同上, V	1976. 4
〃	〃	海運貨物取引情報システム調査(部分)	総合貿易情報システム調査報告書Ⅵ	1977. 3
〃	時評	取引原理に委ねよ	「港湾」2月号	1977. 2
徳田 欣次	共著	増毛町における「季節労働」と農業者出稼ぎの展開構造	北海道農業会議	1977. 2
〃	論文	「輸送革新」と荷役労働問題(Ⅰ)—北海道における港湾經由複合一貫輸送を中心に(2)—	「北海道労働研究」 No. 119	1976. 3
〃	〃	港湾労働者の職業移動労働市場について	「港湾経済研究」 No. 15	1976. 10
〃	〃	流通サービス部門における雇用と労働に関する調査研究(Ⅰ)	「北海道労働研究」 No. 121	1977. 3
〃	資料(共著)	北海道における季節労働(Ⅱ)—北海道における「季節労働」の系譜, 季節労働者の組織化と運動について—	北海道立総合経済研究所研究資料労働No. 31	1976. 3
〃	資料	北海道における季節労働(Ⅲ)—道外における季節労働文献資料について—	同上, No. 32	1976. 3
富田 功	論文	国際輸送と港湾料金	「輸送展望」	1975. 4
〃	〃	交通投資に関する若干の考察	交通経済論集	1975. 8
〃	〃	市民経済と港湾政策の転換—物価との関連において—	「港湾経済研究」	1977. 10

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
〃	〃	ターミナル投資の基本課題に関する一考察	海事産業研究所報	1976.10
〃	〃	港湾所得推計に関する若干の考察	港湾労働経済研究年報	1976.10
〃	〃	欧米ポートオーソリティ—わが国港湾行政を考える—	横浜市調査季報	1976.12
〃	資料	大規模工業基地港湾の経営事業計画(分担執筆)	埠頭経営研究会	1975.9
〃	〃	苫小牧東港港湾経営の実践的方法と組織体制に関する調査研究	〃	1976.12
〃	〃	福井港港湾経営調査	〃	1977.3
〃	書評	北見俊郎著「都市と港—港湾都市研究序説—」	「海運」	1976.8
土居 靖範	論文	港湾における「第3セクター」に関する一考察(上・中・下)	海事産業研究所報 No.106~108	1975.4~6
〃	〃	現代アメリカ定期船海運業の動態と構造	日本交通学会年報(1975年)	1975.10
〃	〃	近海海運と仕組船	「海員」	1975.5
〃	紹介	白柳夏男著「流過程の研究」	「流通とシステム」No.7	1976.3
〃	〃	川口順啓他共著「物流合理化と新交通・輸送システム」	同上, No.9	1976.9
〃	〃	港湾労働経済研究所編「港湾の知識」	同上, No.11	1977.3
長尾 義三	著書	若狭湾地域における連合都市形成について	ダイナポリス形成に関する研究(第3分冊)	1975.4
〃	論文	環境インパクトをもつプロジェクト周辺地域の整備計画手法	土木学会論文報告集 No.243	1975.11
〃	〃	非弾力性需要のもとにおける段階建設について	同上, No.250	1976.6
〃	〃	物流問題の分権的達成	関西物流近代化センター No.9	1976.6
〃	〃	外部不経済を考慮したターミナル立地選定とその分権的達成	土木学会論文報告集 No.255	1976.11

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
〃	〃	環境事前評価の土木計画への適用	土木学会第31回講演概要集	1976. 10
〃	〃	物流体系における港湾の役割	「港湾」53巻1号	1976. 1
〃	〃	港湾と安定	同上, 53巻7号	1976. 7
〃	〃	物流時代を開く鍵—ターミナルの歩みと環境形成—	カラム63 (新日鉄発行)	1977. 1
〃	〃	戦後の巨大土木事業	土木学会誌1月号	1977. 1
中本 昭夫	論文	港湾の総論と各論	「西九州」 Vol. 294	1975. 6
〃	〃	港湾と地域社会	同上, Vol.296	1975. 8
〃	〃	港湾と科学と人間	同上, Vol.304	1976. 5
〃	〃	従属から自律性への価値観の転換について—佐世保市の場合—	同上, Vol.306	1976. 6
〃	〃	防衛施設所在港湾の矛盾と問題点—佐世保港をモデルとして—	「港湾経済研究」 No.14	1976.10
永野 為紀	論文	The Distribution Ports and its Regional Tendency in Japan	Bulliten of Sendai Univ Vol.8	1976.10
〃	資料	港湾・港湾問題の文献と解題	「地理」 20—10	1975.10
〃	翻訳	ビルマ	「新地理」	1975. 9
波多江俊孝	著書	関税・税関論	財務出版社	1970. 4
日高 広範	論文	博多港の現状と課題	「交通経済論集」 No. 6	1975. 8
廣岡 治哉	論文	イギリスの貨物輸送事情	「輸送展望」	1976.10
〃	〃	イギリスの交通事情	運輸経済研究	1976.12
〃	〃	公企業の再検討	「ジュリスト」	1977. 1

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	表年月日
〃	〃	国鉄再建と運賃問題	「公明」	1977. 4
古川哲次郎	著書	海運実務の基礎理論	海文堂	初版 1975. 4 3版 1977. 4
〃	論文	海運における長期運送契約の概念	「海運」	1975. 6
〃	紹介	「船舶需要産業の動向と海運造船」	「海運」	1977. 3
〃	〃	「Maritime Abbreviations」	「海運」	1975. 4
松本 一郎	論文	神戸港革新時代	「神戸港」	1977. 3
〃	〃	コンテナ定期船経営十年を省みて	「海運」	1977. 5
〃	〃	十七・八世紀英国・仏国戦争期の海運企業史	海事交通研究	1977. 3
〃	〃	豪華客船エリザベス二世号乗船周遊所感	「海運」	1977. 3
松本 清	論文	倉庫業の保管料の推計（昭和49年分）	東洋大学経営論集 No. 3	1975. 12
〃	〃	〃（昭和50年分）	東洋大学経営論集 No. 6	1977. 6
〃	〃	債権を守る商事監査権	「倉庫」No. 19	1976. 5
三村 真人	論文	貿易慣行アンケート調査総合報告書	国際商事仲裁協会	1975. 3
〃	〃	わが国の貿易慣行と梱包、検査及びクレーム	同上	1976. 3
〃	〃	貿易慣行と梱包条件	神奈川県立外語短期大学紀要第6集	1976. 12
〃	〃	貿易契約と分割船積	J.C.A. ジャーナル 国際商事仲裁協会	1977. 2
宮下 国生	論文	海運市場における個別的需給行動の計量分析	国民経済雑誌 Vo. 131, No. 4	1975. 4

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	表年月日
〃	〃	海上運賃水準の計量分析	同上, No. 5	1975. 5
〃	〃	定期船個別賃率論の構造	海事産業研究所報 No. 113	1976. 3
〃	〃	海運同盟の市場行動	国民経済雑誌 Vol. 134 No. 4	1976. 10
〃	〃	同盟運賃水準の計測	同上, Vol. 135 No. 2	1977. 2
〃	〃	海運同盟の市場行動と運賃水準設定方法	海事産業研究所報 No. 129	1977. 3
〃	〃	Ein Abriss der Theorie der Seeverkehrsmärkte	The Annals, No. 19(Kobe Uni)	1975. 8
〃	〃	Market Behaviors in Competitive Shipping Markets	Lectures and Contributions, No. 15 Inst. of Shipping Economics, Bremen	1977. 1
〃	資料	スターミーの「海運経済論」について	「海運経済研究 No. 10	1976. 10
〃	書評	K. Fasbender & W. Wagner; Shipping Conferences, Rate Policy and Developing Countries	国民経済雑誌 Vol. 132 No. 1	1975. 7
〃	〃	J. T. Kneafsey, The Economics of the Transportation Firm	同上, Vol. 134 No. 6	1976. 12
森本 三男	論文	港湾経営の経営体制と経営目的	横浜市大経済研究所「経済と貿易」	1977. 3
山田 源次	著書	改訂版「荷役実務ハンドブック」	海文堂	1976. 4
山村 学	論文	港湾機能の総合的課題「第14章 国際化の進展と港湾問題」	港湾労働経済研究所	1977. 4
〃	〃	港湾の物流構造からみた物価問題の一側面	「港湾経済研究」 No. 13	1975. 10
〃	〃	荷主と港運業の方向	「港運」Vol. 1. No. 1	1976. 1
〃	〃	市中鉄屑と再生資源化問題の一考察	日本経済政策学会 年報24号	1976. 5
〃	〃	地方財政からみた港湾経営問題の一考察	「港湾経済研究」 No. 14	1976. 10

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
〃	〃	わが国の太平洋地域間貿易と海運の動向	「海運経済研究」 No. 10	1976. 10
〃	〃	建設用小棒の流通マップ分析	「流通設計」 Vol. 8, No. 1	1977. 1
〃	資料	都市内における最適貨物輸送システム「コンソリデーション・システム」	通産省	1975. 3
〃	〃	過疎地域におけるパーソントリップの調査の概要	法政大学	1975. 9
〃	〃	物流対策の基礎調査報告書	東京都	1976. 5
〃	〃	資源回収—価格とメカニズム	季刊「中央」	1976. 7
〃	〃	国際物流革新と港湾問題の周辺	「流通設計」 Vol. 7, No. 8	1976. 8
〃	書評	51年版「運輸白書」	「ROAD」Vol. 8 No. 3	1977. 3
山本 長英	論文	コンテナリゼーションの進展は荷主にどのようなメリットをもたらしたか	「CONTAINER AGE」	1976. 1 ～12
〃	〃	コンテナリゼーション10年を振り返って	同上	1977. 1 ～6
〃	〃	港湾運送事業と倉庫業	「港湾カレッジ」	1976. 4 ～10
〃	〃	独占禁止法の改正と港運	「全国船内」	1976. 1 ～
〃	〃	本船監督の責務	「港運」	1977. 1 ～2
〃	〃	貿易の葉	同上	1977. 3 ～
米山 護	論文	公益企業料金と国鉄運賃について	金沢経済大学論集 Vol. 10, No. 3	1977. 2

(このリストは昭和50年(1975)より昭和52年までの間に発表された会員の研究業績をアンケートにより収録したものである。)

「港湾経済研究」総目次

1. 1963年 (No. 1) (部数なし)

本邦戦時港湾施策	矢野剛
港湾財政の問題点	柴田銀次郎
港湾設備の増強と地域開発	伊坂市助
港湾における新しい労働管理の概念	高見玄一郎
港湾運送業の現状	松本清
衣浦港の交通	松浦茂治
港湾経済の本質	北見俊郎
港湾施設の与えた損害に対する船主の賠償責任と海上保険	今泉敬忠

「イギリス主要港湾に関する調査委員会報告書」	中西睦
「神戸港における港湾荷役経済の研究」	寺谷武明

2. 1964年 (No. 2) 「港湾投資の諸問題」(部数なし)

長期経済計画における港湾投資額の推計	加納治郎
摩耶ふ頭の建設と運営	岸孝雄
公共投資と港湾経済	北見俊郎
イギリスにおける港湾諸料金の徴収制度と問題点	中西睦
ヨーロッパの石油港湾	浮穴和俊
港湾労働対策への一提案	柴田銀次郎
港湾労働の課題	河越重任
船積み月末集中の原因とその対策	高村忠也
国際コンテナの諸問題	宮野武雄

北見俊郎著「アジア経済の発展と港湾」	中西睦
北海道立総合経済研究所編「北海道の港湾荷役労働」	寺谷武明
同上「港湾労働」	北海道立総合経済研究所

3. 1965年 (No. 3) 「経済発展と港湾経営」(部数なし)

港湾のもたらす経済的利益の分析	柴田銀次郎
港湾経営の「理念」と問題性	北見俊郎
港湾機能の地域的問題点	今野修平

国際収支における港湾経費改善のための理論的考察……………中西 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 村 武 正
 今 野 修 平

横浜港施設改善に関する日本損害保険協会

からの要望について……………今 泉 敬 忠

Colonel R. B. Oram ;

Cargo Handling and the Modern Port……………松 木 俊 武

Charles P. Larrowe ;

Shape-up and Hiring Hall……………山 本 泰 督

高見玄一郎著「港湾労務管理の実務」……………徳 田 欣 次

松宮 斌著「港湾の財政・経営のあり方」……………柴 田 悦 子

横浜市港湾局編

「横浜港における港湾労働者の実態と住宅事情」……………和 泉 雄 三

新潟臨港海陸運送株式会社編著「創業六十年史」……………小 林 寿 夫

5. 1967年 (No. 5) 「輸送の近代化と港湾」・「日本海沿岸の港湾の諸問題」

(部数若干あり, 送料実費とも¥800)

輸送の近代化と臨港上屋の運営……………松 本 清

港湾業務の合理化と海運……………岡 庭 博

流通近代化とコンテナリゼーション……………高 見 玄一郎

物的流通の近代化と港湾……………斎 藤 公 助

「輸送の近代化」と全港湾輸送体制……………北 見 俊 郎

経済開発と日本海沿岸の港湾……………佐 藤 元 重

新潟臨海埠頭の形成とその特性……………小 林 寿 夫

小樽港の現状と課題……………神 代 方 雅

港湾施設利用の問題点……………井 上 修 平

港湾原単位算定における問題点……………杉 沢 新 一

港湾労働法の施行をめぐる諸問題……………大 森 秀 雄

後進島地域経済発展の転型と港湾商機能……………武 山 弘

砂利類の海上輸送増大化傾向について……………棚 橋 貞 明

わが国における運河発達の特長……………梶 幸 雄

住田正二著「港湾運送と港湾管理の基礎理論」……………佐々木 高 志

中西睦著「港湾流通経済の分析」……………河 西 稔

港湾産業研究会編「港湾産業の発展のために」……………和 泉 雄 三

Docks and Harbours Act 1966……………河 越 重 任

V. H. Jenson ; Hiring of Dock Workers……………織 田 政 夫

6. 1968年 (No. 6) (部数若干あり, 送料実費とも¥800)

港湾の近代化と運送の機械化	和泉雄三
都市化と港湾の近代化	今野修平
苫小牧港における専用船の実態	松沢太郎
港湾の経済的性格に関して	柴田悦子
ターミナル・オペレーションの経営的基礎	喜多村昌次郎

——米国主要港との比較において——

地方公営企業としての港湾整備事業	細野日出男
港湾とシティ・プランの基本論	神代方雅
貨物輸送史上における港湾	宮野武雄
未来学成立の可能性	本間幸作

——港湾論に関連づけて——

日本港運協会編「日本港運送業史」	寺谷武明
松本好雄著『コンテナの輸送実務』	松岡英郎
喜多村昌次郎著「輸送革新と港湾」	玉井克輔
北見俊郎著「港湾論」	証幸雄
B. Chinitz; Freight and the Metropolis	武山弘
T. A. Smith; A Functional Analysis of the Ocean Port	山本泰督

7. 1969年 (No. 7) 「大都市港湾の諸問題と将来」

(部数若干あり, 送料実費とも¥800)

大阪港の貨物流通とその問題点	柴田悦子
大都市港湾としての東京港の問題点	今野修平
広域港湾論, 主としてオペレーションの観点から	高見玄一郎
大都市港湾の問題点と将来	北見俊郎
港湾運送機能合理化の考察	宮地光之
海運流通の斉合性	神代方雅
港湾の近代化と「制度」の問題	佐々木高志
港湾労働災害に関する責任の所在についての考察	玉井克輔

——特に船内荷役労働について——

大阪市港湾局編「大阪港史」	寺谷武明
栗林商会労働組合編「栗林労働史」	喜多村昌次郎
神戸市企画局調査部編「広域港湾の開発と発展」	証幸雄

- 港湾産業研究会編「変革期の港湾産業」……………松橋幸一
Dipl, Ing. Gustav Haussmann;
Transcontainer-Umschlag……………荒木智種
Maritime Cargo Transportation Conference N. A. S.;
San Francisco Port Study……………千須和 富士夫

8. 1970年 (No. 8) 「流通革新と埠頭経営 (成山堂発行, 定価1250円, 部数あり)

欧米のポート・オーソリティとわが国の

- 港湾の管理問題……………矢野 剛
自由港の復興……………柴田 銀次郎
日本港湾におけるターミナルオペレーターの論理……………東 寿
広域港湾と埠頭経営……………喜多村 昌次郎
ターミナルオペレーションと公共性の経済的意味……………千須和 富士夫
「流通革新」と「港湾経営」の基本問題……………北見 俊郎
港湾における情報の研究……………荒木智種
港湾労働者の供給側面について……………篠原 陽一
労務管理に見る港湾荷役企業近代化について……………玉井 克輔
港湾運送事業料金と港湾運送近代化基金について……………山本 長英
海運流通の斉合性 (そのⅡ, 海運流通斉合の方向) ……神代 方雅
湾域高速鉄道の方向……………浅葉 尚一
穀物サイロにおける内部流通の現象と
均一排出装置について……………桜井 正

- 港湾産業研究会編「輸送革新と港湾産業」……………柴田 悦子
新潟県商工労働部編「港湾労働者実態調査結果報告」……………寺谷 武明
R. O. Gross; Towards an Economic Appraisal
of Port Investment……………東海林 滋
National Ports Council; A Comparison of the
cost of Continental and United Kingdom Ports……………織田 政夫

9. 1971年 (No. 9) 「現代港湾の諸問題」 (成山堂発行, 定価3000円, 部数あり)

- 公企業経営としての港湾問題……………東 寿
港湾と港湾運送—港湾機能拡大と変革の基礎—……………喜多村 昌次郎
広域港湾における港湾事業の近代化について……………山本 長英
東京湾港湾取扱い貨物量の適正化と港湾管理問題……………千須和 富士夫

港湾広域化問題の一考察	柴田悦子
巨大都市化と広域港湾問題	今野修平
港湾行政の近代化	和泉雄三
広域港湾と港湾経営の本質的課題	北見俊郎
明治時代の港湾と鉄道	宮野武雄
わが国における倉庫ならびに倉庫業の史的発展	斎藤公助
太平洋戦争下における港湾政策の意義	寺谷武明
港湾における賃労働と荷役業の成立と展開	
——日本港湾労働の一研究として——	玉井克輔
港湾の油濁損害に関する一考察	今泉敬忠
工業港における埠頭利用の問題点	今野修平 永野為紀
港湾における言論の自由	荒木智種
港湾産業と鉄鋼産業 ——その系列化傾向と	
支配構造の一面について——	山村学
北海道における工業開発と港湾の課題	松沢太郎
海運流通の斉合性(Ⅲ)	
——資本生産性からみた斉合性の追求——	神代方雅
イギリス絶対王政下にみる港湾と海運(Ⅰ)	長島秀夫 小林照夫
喜多村昌次郎著「港湾産業」	松橋幸一
北見俊郎著「港湾総論」	山本和夫
欧米港湾労働事情研究調査団編著「欧米の港湾」	市川勝一
J. Mondalshi; "Zegluga W Gospodarce Japonu 1964"	山本泰督
William L. Grossman; "Ocean Freight Rates"	富田功
A. H. J. Bown "Port Economics"	山上徹

10. 1972年(No. 10)「輸送システムの変革と港湾」

(成山堂発行, 定価1,800円, 部数あり)

輸送システムの変革と港湾の変貌	今野修平
輸送システムの変革と港湾運送業の体制的諸問題	北見俊郎
外航定期貨物輸送船における輸送システムの変革と	
港湾運送業の再編成	市川勝一
輸送システムの変革と新しい公共財概念	東寿
フェリー運航と在来埠頭の再開発	松沢太郎

輸送システムの発展とターミナルオペレーションの 変化……………	千須和 富士夫
港湾および港湾事業の経済的性質……………	田 中 文 信
港湾運送業の直面する問題点と背景……………	宮 地 光 之
カーフェリー輸送と港湾……………	市 来 清 也
道央海運流通と広域港湾……………	神 代 方 雅
上屋戸前受制以後の変化について……………	田 中 省 三
ポートコンピュータへの一観点……………	三 木 楯 彦
輸送システムの変革と在来埠頭の再開発……………	永 瀬 栄 治
寺谷武明著「日本港湾史論序説」……………	柴 田 悦 子
柴田悦子著「港湾経済」……………	梶 幸 雄
東京港湾問題研究会「港湾問題研究」……………	斉 藤 圭 太 郎
港湾産業研究会編「港湾産業の危機と発展」……………	鈴 木 暁
市川猛雄著「港湾運送事業法論」……………	山 上 徹
Hamburger Hafen Jahrbuch, 1970……………	荒 木 智 種
Ports of the World 1972, Twenty-fifth Edition……………	松 木 俊 武
Proceedings of the Seventh Conference, The International Association of Ports and Harbors, 1971. 12……………	富 田 功

11. 1973 (No. 11) 「港湾と地域経済・社会」

(成山堂発行, 定価2,500円, 部数あり)

港湾の「近代化」と「地域社会」の基礎的課題……………	北 見 俊 郎
港湾行政近代化と地域……………	和 泉 雄 三
港湾の外部経済効果に関する定量分析……………	岡 崎 不 二 男
港湾機能と地域開発……………	徳 田 欣 次
海運流通の体系化と地域港湾の諸問題……………	神 代 方 雅
新潟港の諸問題と将来課題……………	佐 藤 元 重
名古屋貿易業界と名古屋港……………	菅 沼 澄
那覇港の現状と方向に関する一考察……………	山 内 盛 弘
わが国における海上コンテナ貨物流動の実態について……………	棚 橋 貞 明
港湾におけるレジヤ一機能の展開と地域開発……………	千須和 富士夫
港湾労働組合形成期の港湾争議……………	玉 井 克 輔
CTS建設をめぐる……………	松 岡 英 郎
公共埠頭に於ける港湾労働の近代化と福利	

厚生施設について……………	市川勝一
財務諸表からみた鉄鋼専門埠頭……………	山村学
港湾労働者の労働時間に関する一考察……………	土居靖範
和泉雄三著「港湾行政」……………	鈴木暁
今泉敬忠・坪井昭彦共訳「船舶の衝突と海上保険」……………	三村真人
Seaports and Seaport Terminals……………	東海林滋
Transport and Distribution……………	織田政夫
The impact of industrial change……………	富田功
Des Standorsprofilen 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——……………	河地貫一
荏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
国土利用の斉合化と地方港湾……………	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——……………	米山謙
「需要調整型」港湾体系への課題	
——港湾機能の転換と港湾投資——……………	鈴木暁
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

13. 1975 (No. 13) 「港湾と物価問題」

(成山堂発行, 定価 2,200 円, 部数あり)

- 港湾におけるコスト形成の諸問題……………長尾義三
 物価と港湾——価格形成における港湾の位置——……………柴田悦子
 物価問題と港湾の役割……………東寿
 港湾の物流構造からみた物価問題の一側面……………山村学
 市民経済と港湾政策の転換……………富田功
 ——物価との関連において——
 元朝港湾政策史研究序説……………千須和 富士夫
 ——貿易管理と港湾を中心として——
 日本古代官津概観——古代港湾官津説の提唱——……………奥富敬之
 エーゲ海の古代港湾・序説……………高見玄一郎
 石川県における港湾管理の実態……………大音宗昭
 船員の余暇問題と港湾福祉施策……………篠原陽一
 ロンドン港湾局開発5か年政策の概要……………山本長英
- 北見・荒木著「港湾社会」……………高橋恵三
 波多江俊孝著「関税・税関論」……………三村真人
 日本港湾協会「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
 J. M. Thompson; Modern Transport Economics……………羽倉弘之

14. 1976 (No. 14) 「港湾経営と財政問題」

(成山堂発行, 定価 2,300 円, 部数あり)

- 港湾財政の基本問題……………田中文信
 港湾財政問題に関する若干の考察……………奥村武正
 ——当面する問題点を中心に——……………高橋恵三
 流通拠点港湾の機能と背後施設の運営管理……………市来清也
 地方財政からみた港湾経営問題の一考察……………山村学
 鎌倉中末期社会変動と港湾……………奥富敬之
 ——荘園港湾から商業港湾へ——
 東アジア貿易上に占める沖繩港湾の地位……………千須和 富士夫
 ——特に14世紀を中心として——
 防衛施設所在港湾の矛盾と問題点……………中本昭夫
 ——佐世保港をモデルとして——
 備蓄サイロ問題の一考察……………斉藤公助
 港湾と農産物輸入の基本的問題……………石坂央

外貿港湾における後背地の役割と貨物取扱量の予測

方法……………入江成雄

港湾労働者の職業移動、労働市場について……………徳田欣次

コンテナ貨物の交錯輸送についての一考察……………棚橋貞明

——東京港を中心として——

北見俊郎著「都市と港——港湾都市研究序説——」……………鈴木 暁

A. H. J. Bown ; Port Economics ……………松木俊武

(中心・論文)

(編者) 文部省 港湾局長 徳田 誠、(副編者) 佐藤 俊、(編集委員) 佐藤 俊、(編集委員) 佐藤 俊

編 集 後 記

今年で、日本港湾経済学会の全国大会も16回目を数え、東京港での開催は第2回全国大会に続き2度目である。

本年度の共通論題のテーマは、「都市問題と港湾」である。共通論題のテーマからみても理解出来るように、これまでのような港を中心とした中での港湾の近代化に関する問題とか、あるいは、港湾から見た地域社会の連関を問うテーマ設定とは幾分異なり、むしろ、都市機能の一つとして港湾を位置づけようとするものである。その意味では、都市の中の港湾という形で捉えられうるような、一つの視角の転換がみられる。このような視角の転換は、都市という枠組の中から内なる港湾の現状と課題を問うもので、従来の内なる港湾の機能から地域社会を見る内から外への研究の視角とは異なるもので、新しい研究動向の一端といえる。

研究の視角の転換に伴い、新しい方法論の模索が必要になったためか、いつになく印刷所への原稿渡しが遅れた。こうした実状の中で、年報の編集にあたり、青山学院大学大学院渡辺啓文氏（事務局）にはとくに尽力をいただいた。

この年報が、港湾経済学の学的体系化と近代港湾の形成のための理論的基盤づくりに新しい一石を投じうるよう念ずる次第である。終りに、本年報の刊行を心よくお引受け下さった文化印刷^(株)にお礼申し上げます。

1977年8月

(文責・小林)

(編集委員) 小林照夫、柴田悦子、徳田欣次、富田功、渡辺啓文（事務局）

◆日本港湾経済学会のあゆみ

- 1962年 創立総会および第1回大会開催 (横浜港)
- 1963年 第2回大会 (東京港) 共通論題 (港湾投資の諸問題)
- 1964年 第3回大会 (神戸港) 共通論題 (経済発展と港湾経営)
- 1965年 第4回大会 (名古屋港) 共通論題 (地域開発と港湾)
- 1966年 第5回大会 (新潟港) 共通論題 (日本海沿岸における港湾の諸問題と将来)
- 1967年 第6回大会 (北九・州下関港) 共通論題 (輸送の近代化と港湾)
- 1968年 第7回大会 (小樽・道南諸港) 共通論題 (流通体系の斉合性と港湾の近代化)
- 1969年 第8回大会 (大阪港) 共通論題 (大都市港湾の諸問題と将来)
- 1970年 第9回大会 (清水港) 共通論題 (流通革新と埠頭経営)
- 1971年 第10回大会 (横浜港) 共通論題 (広域港湾と港湾経営の諸問題)
- 1972年 第11回大会 (神戸港) 共通論題 (輸送システムの変革と港湾運営)
- 1973年 第12回大会 (名古屋港) 共通論題 (港湾の近代化と地域経済・社会)
- 1974年 第13回大会 (長崎港) 共通論題 (地方港湾の役割と課題)
- 1975年 第14回大会 (千葉港) 共通論題 (港湾と物価問題)
- 1976年 第16回大会 (那覇港) 共通論題 (港湾経営と財政問題)
- 1977年 第16回大会 (東京港) 共通論題 (港湾と都市問題)

都市問題と港湾

(『港湾経済研究』No. 15)

1977年10月15日 印刷

1977年10月18日 発行

頒価 ¥1900 (送料共)

編者および
発行者 日本港湾経済学会

印刷所 文化印刷株式会社

〒232 横浜市南区清水ヶ丘69

日本港湾経済学会

〒231 横浜市中区山下町279の1地先

(横浜山下埠頭港湾厚生センター)

日本港湾経済学会事務局
