港湾経済研究

地域開発と港湾問題

日本港湾経済学会年報

No. 16 1978

日本港湾経済学会編

序

日本港湾経済学会は，本年で第17回の全国大会をむかえようとしている。一見はなやかな経済成長のあとに訪れたこの構造的不況の中でも，ひきつづき港はかわることなく様々な問題点をかかえこんで，外からの「合理化」，内からの「近代化」の要請をうけている。

今年はとくに札幌において大会が開催されるが，その「共通論題」は「地域開発と港湾問題」がえらばれた。このテーマも経済の好・不況を問わず，旧くして新しい。港の研究もどのように時の流れがかわっても，それに流されずに，より本質的な研究がなされるべきであり，それがそのまま学会の発展とむすびつくものといえよう。

また，この学会年報，「港湾経済研究」もNo.16をむかえ，上記の共通論と共にユニークな自由論題を併せて世に問うことができるのはよろこびに耐えないところである。

経済の好・不況にかかわりなく，わが国の港が活動するように，学会活動も様々な条件をのりこえていよいよ研究の盛んになることを願うものである。

おわりに，今年度大会のために，その労をとってくださった北海道部会ならびに北海道庁，関係者各位に対し心から感謝の意を表すると共に，本誌玉稿の執筆者，また編集・刊行の苦労を毎年負われる事務局各位，さらには，本学会賛助会員各位，文化印刷社の各位にも心からお礼を申し上げなければならない。

財政的に困難な問題が山積する中で，学会創設以来休むことなくこの年報が刊行されるのは，そうした方々の格別のご尽力の結果とお礼を申し上げると共に，この研究誌が学会をいよいよ盛りあげると共に，わが国港湾のために有意義なものとなってくれることを心から念ずる次第である。

昭和53年夏

日本港湾経済学会会長　東　寿

地域開発と港湾流通体系

神　代　方　雅

（株）クマシロシステム設計

目　次

1.　緒　　論
2　地域開発の現状・動向と，北海道～本州間流通体系への基本的判断
3.　北海道における流通需要と流通用役供給の特徴
4.　総合流通体系の形成と海運・港湾の役割
5.　むすび

1.　緒　　論

安定成長を求める我国経済は国際的に重大な時期にあり，声を大にしたいのは高度成長下に培われた安易な思想と荒廃した精神の改変であり，自由独善経済から民主的な計画経済に移行しなければならないという点であるが，本論の求める所ではない。

国土利用の拡大平準化と産業構造の転換とを併せた後進地域の開発に視点を合わせると，北海道や東北の開発は，東海道ベルト地帯に発生しつつあるマイナス条件の解消と表裏一体であり，北海道・東北の産業立地条件の整備が先行しなければ，過密の解消も不可能であると考える。これを時系列で判断すると地域開発のテンポは遅きに失するのではないかと思われるのである。

後進地域産業開発にある最大のマイナス条件は流通面にあるが，地域開発と流通の体系化のために，本州～北海道間の流通体系を考え，北海道自体にある流通の特徴的条件を分析して，これらを総合し総合流通体系を考えたい。そして本論が指向する考え方は，高度成長時代に放置されていた諸々のマイナス条件の消去であり，また新たなプラス条件の発掘である。それは安定成長のための基本的判断でなければならないと考えるからである。

2. 地域開発の現状・動向と，北海道〜本州間流通体系への基本的判断

全国的に地域開発のための産業立地が停滞しているなかで，首都圏北関東地域をみると産業と人口の集積が進んでいるが，これは東京から至近圏へ水が流下する姿で移動しているものと一応推論しうる。群馬県を例にとると，45〜49年の5ヶ年の工場立地件数は605件に達する。北海道〜本州の物流でみると，東京港を経由しないフェリーによる北関東，東北との物流が増加しつつある。これは北関東の経済集積の上昇に対する北海道との流通が，フェリー輸送に適応する貨物として，東京都内の交通や東京湾内の輸送能力と比較し，東北縦貫道路と仙台港等のフェリーを利用する方が有利になっていることを示している。

これに対し，信越新幹線や関越自動車道路の完成に伴い，日本海側にも産業立地が進み，また日本海ルートによる北関東〜北海道の流通の増加も当然考えねばならない。また，ソ連シベリア・極東地域や中国の開発進展，韓国，台湾，アセアン諸国等の急激な生産の増大がみられるなかで，日本海諸地域の開発と流通諸機能整備の必要は増大しつつあると云える。

以上は首都圏と流通の関係，あるいは日本海側にある開発のポテンシャルの高さを表面上みた訳であるが，内容を仔細にみると，北海道の開発や流通にとって重要な意味が内包されている。それは，北関東の総生産の伸びをみると，東京のベットタウンとしての人口増は当然であるが，産業の新たな立地の態様は，本社工場ともに移転するのではなく，工場の増設あるいは下請工場としての立地が主である点である。これは東京に所在することを有利とする取引販売のための流通情報機能や技術力の集積は簡単に移転できない，あるいは物流面からも未だ東京の方が便利であるということであろう。このことは生産機能の増大すべき部分を，水の流下するパターンで至近の位置に求め，北関東の下請から，新潟の安い土地と労働力を指向して孫下請の工場が立地する態様であって，北海道まで一挙に移動することの困難性を示している。具体的に電気製品の如き工場の例をみると国内販売のみならず，輸出におけるコンテナー輸送と港湾の関係からみても，主力工場は東京に位置した方が良いということが云える。このことを逆に云う

と，北海道等後進地域に，外貿コンテナー船の入港しうる港湾を計画整備し，本州主要販路との流通機能を拡大し，流通情報機能を整備し，技術力の移動集積を図って，貿易産業の立地を進める必要があるということになる。

この必要に対する基本的判断の第一は，太平洋と日本海側との流通機能不均衡の是正である，東京～新潟$\overset{(海上)}{\sim}$小樽～札幌と，東京$\overset{(海上)}{\sim}$苫小牧～札幌の運賃はほぼ等しい。日本海側の具体的機能として，北関東に大規模の流通基地を設け，東京と北関東の貨物を集散させ，新潟港に流通基地と外貿コンテナー扱等の機能を整備し，関越自動車道を活用すべきであり，北海道においても日本海側に外貿大型コンテナー扱を可能にする必要がある。判断の第二は，北海道にある流通上のマイナス条件を消去することが，体系化のため不可欠であると考えられるが，次章以下で述べる。

3.　北海道における流通需要と流通用役供給の特徴

(1)　流通需要の特徴

北海道の流通需要の特徴は，礦業・製紙・製鉄・石油精製等のような規模の大きい生産と，極く僅かの中小の工業生産や，札幌市への人口集中を除き，流通需要は広域に低密度で分散し，生産における時季的集中が農産品，林産品（春），水産品(4月・10月)と，消費においては建設や農業資材（春先）の集中があり，かつ一般に小ロット，高頻度である。すなわち，一次産品についてみると，食料品としての農水産品の移出では，生産の時季的集中に対応するための保管と加工の機能が少く，流通のピークを形成し，大衆消費に直結する広範な流通需要と，鮮度維持と需要量の関係による高頻度や輸送機関の復荷確保等の要因も加わり，一般に小ロットである。かつ安定的市場をもつ反面，生産の不確実性との相関における相場の変動があり，また安定的市場と資本規模の小さい一次産業を結ぶ多方向多段階の流通機構があって，多額の流通コストが付加される。このほかに効率の悪い流通の大きい要因の一つは，一次産業が最も遅れている流通の情報と流通管理のシステムにもあるが，このことは北海道全体にも云い得る。二次産品の流通においても，流通密度の小等を要因とする流通機能造成投資の不採算という

基本的問題があり，北海道価格の形成や道内の工業立地を阻んでいる多くの問題がある。すなわち，大量輸送で効率化の進んでいる石油・セメント・鋼材・車輛の移入についてみても，需要の多い背後圏をもつ港湾では荷役と保管や背後輸送の高度化が図られ，石油・セメントは運賃負担力の小と荷役・保管の効率の高さから道内各港に配送拠点が設けられてはいるが，矢張り輸送ピークがあることと，保管と荷役についての内陸の機能が不足している。広範囲な効率の悪い内陸輸送が，夫々の平均輸送コストを高くしているのであり，これら貨物に北海道価格が設定されるのは，本州〜北海道の距離だけでなく，内陸での輸送コストが主因である。

北海道の農林水産による工業産品は，一般に運賃負担力は大きいが，産地が広く散在し，ロットも小さく，運賃は高くつく。しかし北見や旭川に立地する電子工業品は航空運賃も可能で，内陸工業立地の動向を示している。大量貨物以外の工業産品の移入の特徴は，建設や農水産に関する資材が春先にピークになることと，一般消費財は商機能と保管機能のある札幌市に集中することである。ピークについては，恒常的輸送を可能とするための保管機能と，消費動向を把握するための情報機能の不足であり，札幌市への集中は流通情報と流通管理ならびに保管機能とが，地方都市にいまだ大きく分散しがたい事情と，流通システム技術の不足でもある，札幌市への集中は，苫小牧東部地域開発等の流通増によって，流通の隘路を形成するおそれがある。

(2)　流通用役供給の特徴

以上のような輸送需要の特徴に対応する輸送機関の特徴的関係の要点を述べる。先づ海運であるが，簡単に云うと海運の生産性を上げやすい貨物輸送や，往復の積荷の関係で有利な特定航路の形成，あるいは航種や船型が選ばれている。すなわち，石炭・石油・セメント・車輛・鋼材・紙パルプの如き大量貨物が海運に有利であり，大型化と専用化が進んでいる。そして往復積荷の最も多いルートとして苫小牧港が本州〜北海道のメインルートであるが，その他の港に於ても船型によって特定ルートを形成している。例えば農産加工品の澱粉を積荷とし，建設資材等を揚荷とする小型船の十勝港寄港の如くである。このような稼動率を追

求する船型の小型化も長距離内航航路に顕著であり，499型という港湾荷役料金も艀並扱のものが鋼材等を輸送するのは北海道の積荷の小ロット性との結合である，コンテナー輸送においても，東京〜小樽と，東京〜苫小牧〜釧路の2航路であり，他の輸送機関に比べて安い運賃と便益を提供しながら，便数や航路の拡大のためには未だ不採算である。東京〜苫小牧〜釧路の三角航路は，札幌の消費に対する揚荷と，釧路の農水産品や加工品の積荷によるバランスで成立させているものである。フェリー輸送は，全く自動車による長距離輸送と云える海峡フェリーと，無人あるいはシャシー輸送をも行う中長距離フェリーであるが，海峡フェリーによる輸送は東北と北関東に比重が大きく，中長距離は日本海と太平洋にほぼ航路網を完成しているが，航価高等必らずしも採算は良いと云えない状況で，貨物専用フェリーに転換の動向を示している。貨物専用によるシャシーだけの輸送が最も合理的かつ低コストである筈であるが，性格がコンテナー輸送に類似し，前記コンテナー船と同様に採算線に乗りうる輸送需要との関係で今後増加が予想される。この場合，コンテナー輸送を含めたRO—RO方式輸送ということで特化してゆく動向が考えられる。フェリーによる貨物輸送は最もコスト高であるが，小ロットと頻度の多い輸送需要に対応し，運賃負担力の大きい貨物と，半ば公然化している過積みによって負担力の低いものも輸送されている。フェリーを利用するトラック輸送企業の経営は，エネルギー高と人件費高あるいは道路混雑による回転率の低下等，現在でも経営採算を割ろうとしている状況であるから，海運や航空輸送あるいは鉄道輸送における自動車貨物転移のための機能造成が必要になり，フェリー輸送自体も合理化する必要がある。鉄道輸送は，移出では農水産品・石炭・紙パルプ等，移入では金属機械・石油・軽工業品・雑工業品の分担率が高いが，海運による有利な輸送とトラックやフェリーによる輸送との中間にあり，農産品の輸送ピークにおける能力補完の役割と，工場から工場へ直送するような有利な輸送役割とに大別できる。従って工場や流通基地あるいは港湾の間を結ぶ定型輸送に役立っているが，その場合においても列車編成に時間がかかる点が問題であり，この点を解消しようとしたフレートライナーは拠点駅にトラックで速く結ばれるものは良いが，鉄道で遠い所と結ばれるものについては効果

が薄い。航空輸送は，本州～北海道の旅客利用率が全国一であることとも結びつき東京・大阪に次ぎ，千歳空港扱は板付空港とほぼ同じ扱量に達している。生鮮農水産品が中心となっているが，今後商流と物流の合理化のなかから，自動車貨物が転移することも考えられ，また高付加価値産業の立地等による増大が予想される。特に千歳空港の国際空港としての整備と貨物扱が実現すれば，航空輸送適応産業の立地が考えられ，北海道として最適な開発目標と云うことができる。

4. 総合流通体系の形成と港湾，海運の役割

(1) 総合流通体系形成の基本判断

総合流通体系の形成は，流通需要と流通用役供給の両面から考えられねばならない。すなわち先づ，地域開発に伴う土地利用に対する体系的判断が必要である。流通については，流通情報と商取引と輸送との三つのサブシステムを総合したシステム形成が必要である。システム形成の基本判断は，土地・人・資源すべてをエネルギーとして捉らえ，このエネルギーロスを最少限とし，仕事効率を最大にすることにある。具体的には，全道土地と，そこに住む人々の有効活用，流通効率化による産業の振興，流通投資の効率化あるいは輸送機関の最大効率が組立てられねばならない。従って，本章で第一に土地利用とトータルシステムとしての流通機能との適正と均衡を考える。第二に個々のサブシステムについての判断，第三に港湾と海運のシステム化についての判断を述べる。

(2) 土地利用と流通機能の適正と均衡

２点についての判断を基本とする要がある。第１点は，北海道全体の土地利用と流通機能配置についての広域配分の判断，第２点は道内各地域の土地利用と，これと相関する流通機能とに対する適性配分への判断である。

第１点については，遅れている日本海側や，３ヶ月流氷に閉ざされる稚内から網走，根室に至るオホーツク海沿岸地域の開発とこれに対応する流通機能の配置であり，また札幌市の人口集中や，苫東・石狩の開発に伴う，道央地域における交通輸送の過密に対応する機能配置の判断である。

第２点については，１次産業の大規模酪農や沿岸漁業等に対する内陸と長い海

岸線での１次産業に対応する輸送が既往の輸送形態の改良とともに重要になる。２次産業の工業開発との関係は，特に北海道の場合，立地位置と業種と流通機能の相関にシビアな判断を必要とする。その工業の原材料と産品のもつ運賃負担能力と輸送需要の内容に応じ，立地位置と流通機能との斉合的関係が成立しなければならない。

土地利用と流通機能の適正・均衡は，具体的には次のサブシステムの適正化・合理化を手段としなければならない。

⑶　サブシステムの適正化・合理化への判断

第３節で説明した流通需要と流通用役供給にあるマイナス条件を，流通のサブシステムのなかで消去し，プラスに転ずるにある。この判断は第１点流通需要の構成，第２点流通用役の構成とすると，第１点で最も重要な問題は需要の季節性波動であり，これに対応するには保管と加工の機能と，冬期間の建設や工業生産など，通年経済活動に重点を指向する要がある。次に一般に低生産性産業の輸送需要の小ロット，あるいは需要の広域分散に対応する産業の協業集約化や流通機構の単純化が不可欠である。また夫々の生産や販売の産業のなかでの流通合理化と，そのための流通情報と，地域全体としての北海道の流通情報のシステム化が，後進地域として特に重要である。流通合理化としての商物分離は，広域的過密過疎にも対応し，流通機構の単純化は取引におけるロスの減少のみならず，物流の計画化を進展させるが，これらのためには流通情報システムが不可欠である。

第２点で最大の問題は，輸送の波動，片荷・小ロットによる低生産性への対応である。供給面からの対応は，内陸デポと流通基地の適正配置によって波動を少くし，ロット化や復荷の配分を図らねばならないが，このシステムのために流通情報システムが必要である。また道内外を通ずる適正な流通ルートを形成し，ルートと輸送機関の両面からの機能分担の判断が必要である。機能分担の最大の問題は，自動車輸送の相対的コスト高の動向であり，このため一つは自動車輸送の効率化のための一般的対応策としてのシステムと，もう一つは海上・鉄道・空輸への効率的転移のシステムである。前者のシステムは，港湾・空港・駅を包含した流通基地の全道配置と，これを結ぶ大型車輌通行を可能とする道路網が必要で

あり，後者には貨物に対応する各輸送機関最適利用のための手段，例えば大口←→小口の機能等の手段のシステムが必要になる。また，各輸送機関の連携のための機能システムが形成されねばならない（例えば海陸空に適応するコンテナー輸送システムなど)。

(3) 港湾と海運のシステム化への判断

3点の基本的判断がある。第1点は地域開発と輸送需要に対応する輸送手段との関連であり，また上記機能分担の判断でもある。第2点は海上輸送と港湾運送の生産性向上のための判断，第3点は本州～北海道を通ずる港湾利用の体系判断である。第1点は，陸上輸送を転移分担し，各輸送機関との連携高度化のもとに，地域輸送需要に対応する輸送ルートの量的・質的機能の分担である。陸上輸送の転移は，第3点と重複するがルート形成における陸上輸送の機能と合致する港湾の機能造成であり，港湾を陸上輸送の拠点の一つとし，また海運のための大口←→小口の荷捌と荷役能力の今までにない機能の創造に重点をおかねばならない。第2点はまた第1点のためでもある。海運と港運のいづれも，波動の減少と，揚積の均衡が生産性の基本であり，扱量は第2にランクされる。しかし，機械化投資等の船舶や港湾への投資に量的規模の限界があることも事実である。従って第1点の判断は第2点のためでもあり，波動の減少と揚積の均衡，ルートの扱規模が機能分担の判断に必要である。この判断を基本として機能造成への投資を行い，この機能によってルートの機能分担が先導されねばならない。第3点は第1と2を総合し，マクロとミクロを総合した判断であるが，海運による流通ルートはメインルートとサブルートという，現状からみたルート形成があるが，日本海ルートの様な新たなルート形成を行うことと，日本海やオホーツク海の諸港とメインポートとを結ぶ海運の在り方が検討されるべきで，これによってメインとサブの相互関係が生かされる。例えば，道内の陸運を肩替りして，名寄や士別の産品を羽幌港から小型貨物フェリーによって，メインのフェリーポートに結ぶシステム等の判断である。また冬期陸上交通やオホーツク海流氷期への対応など，メインとサブの関係がある。海運流通の総体的システムの形成は，地域開発と流通を先導的に結びつけるという判断に立つ必要がある。

5. むすび

厳しい環境下においては，力の強弱や効率の高低あるいは精神の在り方が明白に表面化する。日本が戦後，臨海工業や産業の特化あるいは国民の努力により発展した過程がこれを示したが，逆に高度成長とその社会体制がもたらした環境下では，長期的に見た日本の経済社会の厳しさが無視される現象が横行し始めた。低成長を迎えた厳しい環境下では，力の弱い後進地域に効率の高い流通機能を付与し，有利な特徴をもつ海運が，より多くの流通を分担しなければならない。そのためマイナス条件の消去，プラス条件の開発を目指したシステム論理の構成が急務であるが，本論が，要点の幾つかを列記したものに過ぎないことを遺憾とする。

開発問題と港湾に関する一考察

山　村　　学
（法政大学）

1. はじめに
2. 経済成長と地域開発
3. 開発問題と港湾についての検討
4. 今後の課題と展望

1. はじめに

開発についての一般的な概念は『未利用，低度利用，非効率的利用の諸資源や住民の福祉を阻害するような状態で利用されている諸資源および空間などを合理的かつ効率的に活用したり，国民ないし住民の福祉を増進できるように利用することである。また，さもなければ以上のような諸資源が活用ないし利用できる状態にすることであって，いずれの開発を行う場合でも，それには具体的な目的と内容がある』とされている。

しかし，開発の目的や内容は経済社会発展の段階とか国土の条件などに加えて当面の問題と政策目標とがからみ合うし，その対象範囲が一定していないという点からみれば，歴史的ないしは時代的な制約をもっているといえる。

また，別の視点から開発の目的や内容をみてみると，それは政策的に発展させるという意味合いが強く，開発を行うものの立場や目的によってその性格が規定されるということもできる。(1)

そこで，戦後におけるわが国の基本的な開発姿勢を振返ってみることにする。

まず，敗戦直後は災害の復興と同時に食糧やエネルギーなどの国内資源開発が重要な問題とされ，国家経済的な立場からの開発政策が展開された。その後，まもなく重化学工業化への志向が強ってきたため開発政策の方向は資本の効率的運用を目的とした経済開発へと進展し，いわゆる高度成長をはかるための地域開発がその中心となってきた。ところが，経済成長によって大きな歪みを生じたた

め，これを是正して社会全体が調和のとれた発展と住民福祉の向上を目的とした理念のもとに社会開発という方向が打ち出されるようになり，今日に至っている。しかし基本的な内容としては地域開発に重点がおかれているといえる。

このような経過からみると，わが国の地域開発は今日における開発行政の中心であるともいえるが，この背景には地域開発の一般的な概念を『地域の自然的，社会的，経済的諸条件の整備や開発によって地域住民の生活水準を高め，福祉を増進させることにある』というとらえ方をしているからにほかならない。(2)

それでは，現実の地域開発はどのように行われてきたかというところに視点を当ててみると，例えば新産業都市や工業整備特別地域における港湾開発の場合は巨大な臨海性重化学工業を地方へ進出させるための援助が目的であり，国や地方自治体の法令とか非法的な租税特典および関連部門の公共投資，開発金融，その他の手段なども，これらの進出企業を中心とした施策であったことがわかる。したがって，港湾開発は地域住民の生活水準向上や福祉の増進には必ずしも直接的な関係がなく，むしろ地方財政を破たんせしめ，環境破かいや公害問題ばかりか過疎密問題をも惹起せしめて，地域住民の生活や利益をそこなうという結果をもたらしている。

また，そのほかには人間の能力開発とか技術開発などの如く，さまざまな開発が行われており，これらも社会全体の利益といわれるものの，特定の立場にのみ利益をもたらすような開発援助もみられる。

そのため開発に反対するものも出てきているが，これは，開発一般に反対するではなく，現実に行われている開発の立場や目的に反対しているわけである。

本論では，以上のような観点からわが国の開発問題に焦点を当てることにより，今日の港湾開発に必要とされる課題を提起すると同時に，若干の検討を加えてみることにした。

2.　経済成長と地域開発

まず，それぞれの地域における経済，社会関係を行政区画的にとらえてみると地域内と地域間の市場関係，中央や地方政府中心の公共経済関係，さらにはこれ

らの関係から附帯的な結果として生じる外部経済関係などがある。つぎに地域経済，社会の盛衰要因を追ってみると，それぞれの地域に共通した一般的なものと独特のものに分けられるが，これらは開発ないし再開発と密接な関連をもっているといえる[3]。

そこで戦後から今日に至るまでの地域開発による経済，社会的な構造変化をもう少し詳細に調べてみると，つぎのようなことがわかる[4]。

(1)　敗戦当時の国内資源開発

戦災復興期には海外からの復員や引揚げによる人口圧力が強かったので，連合軍の占領政策に対応しつつ，国家経済的な立場から展開されたのが国内資源の開発であった。その主な内容は，食糧の増産や石炭の増産，電源開発，鉄鋼生産などを中心とするものであり，いわゆる傾斜生産方式が採られたわけである。

また，当時はその経済的，社会的な合理性を十分に追及し得なかった面があったが，生産の量的拡大面については開発の効果として評価されてきたといえる。また，この過程において国土総合開発法（昭和25年）の制定をみたが，当時は国家の存立にかかわる基礎的な分野の開発を主体としていたことは周知の通りである。

ところが，朝鮮動乱のぼっ発による特需ブームと重なり合ったため，かかる開発がどの程度地域経済，社会の発展に役立ったかは明確にされていない。

(2)　成長期における経済開発

わが国の重化学工業は，前述の特需ブームと占領政策の方向転換に支えられて生産活動が活潑したものの，生産設備や港湾，道路などの物流基礎施設不足，不備が隘路となり，この打開策の一環として企業合理化促進法が制定（昭和27年）されてきている。

これによって重化学工業部門の近代化や合理化を促進すると同時に，産業基盤の港湾や道路の整備も国庫補助によって促進されてきたわけである。

さらに昭和30年代に入ると臨海性重化学工業化の進展とともに新らしい工業立地や港湾の開発が必要となり，いわゆる太平洋ベルト地帯の開発が進められてくる。

昭和35年に打ち出された所得倍増計画を背景とする全国総合開発計画（昭和37年）によれば，大都市の過密化や地域間格差などを是正することが開発の課題としてとり上げられており，この解決策として拠点開発が実施に移されてきている。これは，いう迄もなく臨海性の重化学工業化を促進するための地域開発であり，この具現化に必要な法体系としては新産業都市建設法（昭和37年），工業整備特別地域整備促進法（昭和39年）などが制定され，それぞれの法的適合地域が開発されてきた。

また開発の手段としては，公共投資を重点的に実施して工業用地や住宅団地の造成，工業用水や港湾，道路等の先行的整備を行い，当該地方自治体に対しては地方債の利子補給や国庫補助などによる助成措置が講じられている。他方，進出企業に対しては固定資産税その他の減免や優先的な開発融資策などが採られている。しかし，大都市の過密化や巨大化した臨海工業地帯の問題については効果的な対策が講じられてこなかったといわざるを得ない。

このような経過を振返ってみると，昭和20年代後半から30年代においては，開発の目標が既成工業地域における産業基盤の隘路打開と新規の工業立地条件整備による工場誘致にあったといえるし，これは産業資本の効率的運用や所得の増大が開発効果の基準となっていたとみることができよう。

(3) 地域格差と環境悪化のジレンマ

全国総合開発計画は全国的な視点に立って合理的な地域構造を形成していくために，単に工業開発のみでなく効率的な産業開発を行って地域住民の生活や福祉の向上をはかるという社会開発もうたわれており，部分的にせよ施策に反映されてきた。しかし，開発による成長発展の結果としてもたらされた種々の弊害現象が各地，各所で増大することになり，地域開発の再検討をせまられ，新全国総合開発計画が策定されることになる。

しかし，結果としては太平洋ベルト地帯における都市化ないし工業化が進み，人口と産業の集中や集積によって開発計画の目標と大きな乖離を生じたばかりか，大都市とその周辺地域では過密や公害の問題を，また重化学工業化の進んだ地域では公害の問題を激化せしめると同時に，一方では人口激減の過疎地域問題

が大きくなって新らたな地域開発の課題が提起されるに至ったのである。

さらに，このような開発問題の対応策に追われていたものの，対外的な局面に目を向けてみると，ニクソンショック後のドル流出によって過剰流動性と一次産品価格の騰貴を背景としながら，国際的にシンクロナイズした成長を続けてきており，かかる過程でいわゆるオイルショックという痛烈な『政治的打撃』を蒙むったのである。

⑷　第３次全国総合開発計画の策定

オイルショックという大巾な原油の値上りは，産油国以外の諸国における経済，社会の循環過程に大きな影響を与えることになり，わが国もスタグフレーションに見舞れてトリレンマという事態の経験を味わってきた。

もちろん，このような事態の発生は，中東地域を中心とする産油諸国の政治的意図が強かったにせよ，中長期的にみればわが国における経済成長の屈折点となったことも確かである。そのため，これまでの開発に対する反省の気運が高まり「新全総」の総点検が行われることになって，昭和49年には国土庁が設置され，国土利用計画法の成立もみている。

そして昭和52年11月には，旧全総や新全総の匂いを残しつつも経済優先の後退と居住環境の総合的整備という定住構想をかかげて，地方の主体性確立を目指した第３次全国総合開発計画が発表されたのである。

しかし，３全総が着目しているのは集中の結果として生ずる分散のメカニズムであるともいえるので，定住構想も地方のためではなくて過密対策の一環とみることができる。そうなれば，これまでとは逆に人口のはけ口を地方に求めた受け皿論ということになるが，３全総ではこの点が明確さを欠いているといわざるを得ない。⑸

例えば，管理機能の地方分散が強調され，地方行財政整備の必要性や地方の主体性確立をうたっているものの，計画の限界ということで地方分権の新らしい行財政システムが，どのように開発され，かつ構築されていくべきなのかが判然としていない。⑹

3．開発問題と港湾についての検討

戦後の成長期における日本経済を物的な側面からみるならば，確かにその発展と成果は評価されてしかるべきであろう。

また，このような結果の背景をみれば，重化学工業部門を中心として展開されてきた新技術の導入とその効率的利用が物的および付加価値生産性を大きく高め得たことにあるといえるし，中央および地方政府は，それを可能ならしめるための産業基盤整備や開発を積極的に推進して起動力的役割を果してきたことにあるといえる。

しかし，このような産官１体的開発による経済社会構造の高度化をもって，私的企業の社会的合理性を追求し得たといえないにも不拘，経済学の分野では一般均衡の理論のみが支配的地位を固めつつ今日に至っている。(7)

そこで，いくつかの基本的な角度からこれまでの開発問題をとらえ，港湾との関係から検討を加えてみることにする。

⑴　開発主体に関する問題点

公共事業や公共施設の建設と維持についてはチープ・ガバーメントを主張したアダム・スミスも認めているし，これらの開発を国家的見地から実施する方が容易なことはいうまでもない。(8)

問題なのはリスクの分散が安易な開発姿勢を生み出すことにある。その上，制度的には中央の支配力が強いことから政治的色彩の濃い場面も多くみられ，先決的な開発問題がおろそかにされていることである。

この点は，これまでの開発計画ばかりでなく，その推進と結果をみてもわかる通り，事例をあげて説明する必要もなかろう。いずれにせよ，公的機関が開発主体となるのは市場の失敗と認められる分野に限定されるべきであって，それは巨額の固定資本投下を必要とする公共事業で規模的に収獲逓増となるような場合とか，外部経済や外部不経済効果が大きく作用する場合，さらには私的財のような排除原則が働かず費用の負担者のみが便益を受けるわけにはいかないような公共財の開発などである。(9)

したがって，港湾のように社会資本といわれ，固定的非分割的で，しかも経済的に必需性が高く結合投入財的性格をもつものの開発や整備を行う場合でも，単に個別企業が行う物的な経済活動の装置としての開発にとどまってしまってはならない。何故ならば，それは個別企業内部の経済的効率性を高め得たとしても，社会経済的な合理性をもたないことが多いからである。[10]

この具体的な事例をあげればいとまがないが，主な問題だけをりと上げてみると次の通りとなる。すなわち，

Ⓐ　港湾の開発や整備事業の範囲，内容などは法的な面からみる限り，地域の主体性が弱く第3セクターの設立も，あまり出来ない状態にあること。

Ⓑ　事業自体の性質からみた問題に加えて，歴史的な事実をたてにした決定が行われていること。

Ⓒ　事業主体である港湾管理者は，法的な限定からくる問題点を重視するよりも，むしろその枠内でのとりつくろいに追われている面が多いことなどである。

(2)　地域開発の経過からみた問題点

地域開発の促進→産業構造の高度化→所得の向上→地域格差の是正という開発の主目標には異存がないが，これまでの経過をたどってみると，逆に悪循環をもたらす結果となっているので，その問題点を明確にしなければならないであろう。

まず成長期の主な開発事業は，産業基盤の社会資本整備であり，地域経済の振興ないしは開発とか，または社会的均衡への是正という建前で中央，地方政府を主体とした大規模な事業が展開されてきた。港湾の整備や拡充も，その一環として進められてきたが，内容をみればわかる通り地域経済，社会との結びつきが弱いものであり，臨海性の大企業に必要な基盤整備といわざるを得ない面が多い。

そのため，このような開発の進展は地域経済，社会に種々の矛盾をひき起こす結果となり，新らしい問題を誘発したり，社会的費用の増大につながったばかりか，地域格差をも拡大せしめるに至ったのである。[11]

つぎに，この問題の所在を明らかにするために港湾の開発を中心とした具体的な事例をとり上げてみることにする。

Ⓐ　京葉臨海地帯の場合は内陸地との社会的な隔りが生じており，経済的な結

びつきも弱いという結果がでているが，これは臨海部開発の効果が生かされていない証拠である。

また，千葉県民の所得水準は上昇したものの，南部の過疎地域と北部の過密地域では社会生活の基盤となる諸施設の整備面で大きな格差を生じている。しかもかかる結果になったのは，北部の工業化と都市化が急速かつ同時に進んだためであり，偏重的な開発投資に追込まれたことにあるとされている。とすれば地域開発からくる公害の発生や自然破かいの問題ばかりでなく，開発効果といわれるものにも問題や矛盾がひそんでいるわけである。[12]

Ⓑ 堺泉北港の場合は大阪府が総力をあげて開発してきたといわれているが，同港の工業地域でも資源の多消費と環境破かいに対する代償，すなわち付加価値，雇用，租税などの効果が乏しいといわれている。これは地域開発を進めると国家の助成があるにせよ，公債依存度も高まるという現行の地方財政制度に起因するものであり，地域開発効果と矛盾していることがわかる。

Ⓒ また，かつては大きな期待をもって登場した新産都市や工特地域は，その殆んどが港湾を核とした地域開発であった。その代表格ともいえる大分鶴崎地区や岡山県南（水島）地区をみても，工業化と都市化によって環境が破かいされ，公害と災害が大きな問題となっている。そればかりか農業や水産業をはじめとする既存の地場産業との協調体制が確立されておらず，伝統的な生活様式や精神構造にまでも大きな影響を与えるに至ったことから自治省が，その状況調査に乗り出す結果となっている。

一方，徳島や秋田湾地区においても開発目標とは裏腹に，①地価の高騰，②県内の地域格差増大，③社会生活関連施設の立ち遅れ，④公害の発生と住民からの反発，⑤期待がらみの大規模な先行投資からくる地方財政の悪化といった地域的な問題が幾重にものしかかってきている。[13]

⑶ 三全総からみた問題点

三全総では若年層を地方に定着させることによって地域社会に活力を与えようとする定住構想をかかげており，環境保全を柱とした国土の管理にも力点がおかれている。しかし，定住構想を実現させるためには，雇用の場を確保しなければ

ならないので工業開発の必要性も展開されている。そして「工業は今後とも国民生活の原動力として主要な役割を果す」という位置づけがなされ，大規模工業基地構想として苫小牧東部，むつ小川原，秋田湾，志布志湾の４ヶ所が明記されている。

そこで，それぞれの地域における開発問題をみてみると，苫東の場合は用地買収のできないところが点在しており，しかも北海道電力の進出と通産省の石油備蓄基地構想を除けば，企業立地の見通しが殆んど立たない状態にある。むつ小川原は部分的に受入れ体制を進めているものの，漁業補償問題の難航などから工業開発のための整備が進展していないし，肝心の企業立地も全くメドが立っていないといわれている。

また，秋田湾の製鉄所誘致構想も鉄鋼需要の見通しを考えると，その実現はほど遠いといえるし，志布志湾でも環境アセスメントにからむ問題や国定公園の指定解消を含めた宮崎県との調整問題などをかかえている。(14)

つぎに，三全総における港湾整備の基本的な視点をとらえてみると，まず第一点は約３万３千粁に及ぶ海岸線を貴重な生活空間であるとして，その保全と適正な利用を考えるべきだとしている。しかし，その１つとして交通空間の海面利用に期待しているものの，海上幹線は単なる提言にとどまっているし，東京湾や瀬戸内などの湾域の過密問題も代替ないし補完可能な新規立地候補地点を調査検討するという抽象的な表現になっている。

確かに海上幹線の具体化には総合的な検討が必要であるにせよ，新全総の見直しが叫ばれて以来４年有余をかけた提言としては構想の詰めや実現への検討課題が明確になっていないといわざるを得ない。また後者の新規立地調査も同様である。(15)

さらにつけ加えるならば，定住条件の一環として港湾や道路などが体系的に開発，整備されなければならないが「既存の広域生活圏の施策などを基礎として，新たに流域圏などに配慮しつつ」設定される定住圏によって，今日的問題をどの程度解決できるのかも明確ではない。(16)

4. 今後の課題と展望

以上のような開発問題の中には経済の論理でとらえられないものもあるが，日照権や入浜権などのように市場外価値物の確保が保障されていることを考えれば，定性的な検討を加えた課題と展望も必要であると思わる。何故ならば，この種のものは擬制的市場化や正負の商品化の方法を取入れてみても，結局は不完全なものになってしまうからである。(17)

そこで開発問題と港湾について，いくつかの課題と展望を述べてみることにしたい。

(1) 地域単位からみた自律的循環体系の検討

これまでの開発による地域経済，社会の発展は，中央の地方支配という「たづな」さばきによってもたらされたものであり，画一的でミニ東京化されてしまったことから地方の特性やみりょくは失われているといわざるを得ない。

そのため三全総では，地域単位による新たな経済社会形成の論理を展開しているが，地域経済社会に必要とされる新らしい機能や制度についての具体的な展開はなく，どちらかというと物的な施設整備が総花的に列挙されている。もし定住構想の実現化を目指すならば，その地域特性が生かされた産業構造を形成し，自立性強化につながるように行財政機能も充実するという方向での開発が前提とならなければならないであろう。(18)

したがって，それぞれの地域単位でみた場合に，どの程度までの自律的な経済，社会の循環体系を形成するが望ましいかという面からの検討を早急に進める必要があるのではなかろうか。もちろん，これは「市町村の主体性確立」と結びつくものであり，前述の受け皿論とは逆に地域的に必要な人口や分権のあり方などが，より明確になるものと思われる(19)

(2) 新らしい開発計画論の再検討

これまで展開されてきたわが国の開発理論の基礎には，かつてJ，M.ケインズが展開した乗数効果の考え方が取入れられている。そして結果からみると，マクロ的にはその有効性がある程度実証されてきている。しかしミクロ的にみると，

有効性評価の基準が不明確となり，種々問題を内包していたことも確かである。

事実，公害問題や生活基盤となる社会資本の立ち遅れなどは市場の失敗として問題視されるに至ったものの，資源配分論議では市場機構の効率性追及が重点的課題とされてきたし，一方では寡占経済化の是認やインフレの追及不足などが加わり，その上に政治的な色彩の強い賃上げばかりでなく，国際的にはオイルショックに打ちのめされてスダグフレーションという結果を招くに至ったのである。

したがって，従来のような公共投資を主体とした開発パターンをとっても乗数効果的な作用があまり働かないのが現状である。とすればケインズ神話が働くようにするための検討が必要なことはいうまでもないが，まず第1ステップとしては，戦後から今日に至るまでの開発によって生じた種々の問題をすべて洗いざらしにしてみることであろう。とくに港湾の場合は，地域経済社会発展に必要な基礎形成力としての一翼をになうものであり，公共性と効率性という二面的要求に応えるための管理運営体制が確立されねばならないわけであるから，その課題提起のためにも問題の総点検を早急に行うべきであろう。

つぎには，その反省に立って国際的な視野から日本経済の将来展望を行いつつ，弾力性をもった開発構想を計画すべきではなかろうか。

そうすれば希少資源化したといわれる自由財の保全や保護に対する責任の所在も明らかにされてくるであろうし，開発投資による乗数効果も，より正確な把握の仕方ができるようになり，その作用をよりうまく活用できるようになるのではなかろうか。[20]

(3)　資源配分の論議に関する再検討

公共財や規模によって収獲逓増となる部門のように市場の失敗といわれる分野と市場機構が作用する私的な経済財の分野とが併存している場合は，それぞれの資源配分と両者間資源配分とが適正に行われる必要がある。しかも市場原理が働ない部門では所与の資本設備を基礎とした最適利用度や価格形成の理論が展開されているにすぎないといえる。

したがって所与のものを前提としたこの理論は，所与のものそれ自体が市場原理の働く部門と比較して適正かどうかという面からも検討されねばならないこと

になる。[21]

また，社会生活の必需財であっても，その生産，流通，消費の過程において外部経済的な効果や不経済的な効果が発生する。しかし定量化が困難なため，その適正な配分はなし得ないという局面もある。その上私的財で必需性があまりないものになると外部不経済的な要素が強くなるばかりか，マーケッテングという需要創出効果の相乗的な作用によって，それが幾何級数的に拡大し，私的費用としての内部化をさらに困難なものにする。

とすれば，港湾の開発，整備は市場原理の働く部門と比較した適正化を検討すべきであるし，外部経済ないし不経済効果の徹底的な究明を行ってより明確な評価をすべきであろう。もちろん，この場合には社会的限界費用の引上げにつながるかも知れないが，これを償うに足るものこそ必要な開発といえるのであって，結果的にみれば投資量と需要量の縮少均衡となり，地域社会に必要な施設としての優先度を高めることになると思われる。[22]

(4) 民間における開発投資態度の検討

これまでは生産財を主体とする装置系の重化学工業部門が開発投資を積極的に行ってきたし，その前後方連鎖効果な一面もあって工業出荷額に占める物流量が飛躍的に増大してきたのは周知の通りである。しかし，近年における開発投資は次の点からみて需要追従型に変化しているということができる。

Ⓐ 既存設備でも，すでに過剰投資となっており，しかも今後も大巾な需要増加を期待できない状況にある。

Ⓑ 現在の技術ではスケールメリットの追及が限界に達している。

Ⓒ 建設費の大巾な上昇によって資本費の負担が増大し，製品価格を引上げなければ投資がしにくくなっている。ところが価格転稼をすると既存の老朽設備や小規模設備でも採算ベースにのるようになり，さらに新規投資をむづかしいものにする。

Ⓓ 従来は設備の規模によって大きなコスト差があったが，石油化学に典型的な如く，原材料費の大巾な上昇によってコストに占める変動費の割合が労務費や資本費に比して増大してしまっている。そのため（変動費の上昇分の価格を通じ

て）損益分岐点が低下したので，その分に見合うような前述の設備が競争力をもつようになって新規開発投資を抑制している。[23]

また，このような事情は今後も当分続くものとみなければならないし，開発問題と港湾についての検討も，かかる観点からさらに再分析されていく必要があるといえよう。　以　上

注 (1) 「開発」の規定については，大日本百科事典（小学館），社会科学事典（鹿島出版会），経済学事典（大阪市大経済研究所編，岩波書店）などによる。

(2) 『　』内は，国土総合開発法（昭和25年制定゛法律第205号）の第１条による。

(3) この考え方は，山田浩之編「都市経済学」（有斐閣）の第１章都市経済学の対象と課題（12～13頁）を参照。

(4) 地域開発による経済，社会的な諸変化については，前掲「経済学事典」(756頁)，大来佐武郎編「地域開発の経済」（筑摩書房）第１章わが国における地域開発の歴史的展開課程および第６章工業開発と地域発展，北見俊郎著「港湾総論」（成山堂書店）第６章港湾開発と再開発問題などを参照。

(5) 月刊「都市問題「ＶＯＬ69，No.5，1978，５月号，岡義見論文「地方都市形成の課題」(88頁）参照。

(6) 同上誌，大内秀明論文「都市開発の動向と課題」(14頁）参照。

(7) K.W.カップ著，篠原泰三訳「私的企業と社会的費用」（岩波書店）および月刊「経済評論」1978年５月号（日本評論社）山田克已論文「資源浪費に歯止めはあるか」などを参照。

(8) 前掲書「地域開発の経済」第７章地域開発金融の諸問題の中で開発事業における官民の分担関係が詳細に述べられている。（213～215頁）

(9) 柏崎利之輔，丸尾直美編「ワークブック経済政策」（16～17頁）および注(8)論文（213～215頁）を参照。

(10) この点については北見俊郎著「港湾論」(海文堂)，同著「港湾総論」などを始めとし，港湾経済研究の先学が指摘している通りであって，A.O.ハーシュマン著「経済発展の戦略」で述べられているような前提要件としての投資は，わが国の場合に均衡成長を可能にしていないといえる。

(11) 前掲「経済学事典」（757～758頁）に要約されている通りであり，基本的な対策として国民経済内部における経済主体間の格差自体を克服することに欠けていた点が指摘されねばならないであろう。

(12) 京葉臨海地帯の現状については，千葉県が昭和49年にまとめた「臨海地域製造業の開発効果分析」を参照。

(13) 新産都市および工特地域の現状分析については，日本港湾協会刊「港湾」昭和50年10月号の「新産，工特の総点検特集」，東京市政調査会刊　「都市問題「昭和52年３月号「新らしい地域開発の視点」，自治省「新産都市建設及び工業整備特別地域整備の状況調査」(昭和49年８月）などを参照。

(14) 東洋経済新報社「昭和53年版地域経済総覧」の特集３「工業の分散はどこまで続

くか」(78~81頁)を参照。

(15) 前掲誌「港湾」昭和53年1月号の特集「三全総と港湾」を参照。

(16) 週刊エコノミスト(毎日新聞社)昭和53年2月21号50~54頁「開発は誰のためのものか」,前掲誌「都市問題」,昭和53年5月号の大内秀明論文「都市開発の動向と課題」を参照。

(17) 都留重人著「日本経済の奇跡は終った」, 毎日新聞社刊の「計画化」原理の導入(164頁)を参照。

(18) 前掲誌「都市問題」,昭和53年5月号の大内秀明論文(14頁)を参照。

(19) 前掲書「地域開発と経済」の第6章工業開発と経済(175頁) で指摘されているように開発の推進に当っては「その地域のもつ特性と立地条件に対応した業種を選定し,適地適産の原則を貫くことが重要であり,さもないと公共負担の増大による地方財政悪化や環境問題の惹起ばかりでなく,既存の地場産業との間にまさつを生じたり,労働力などの面でも競合問題が発生することになる」。

(20) 前掲書「日本経済の奇跡は終った」の「計画化」原理の導入では,環境を形成している自由財を「公共信託財産」とみなすことによって,国民的資産という形で総括できるストック概念へと発想の展開を行うべきであるとしている。そして綿密な検討を行った上で,世論調査とか専門家からのヒアリング,さらには国際比較も参考して開発政策の課題を見究めていき,優先順位をつけた政策プログラムが作成されなければならないと述べている。

(21) 前掲誌「経済評論」,山田克巳論文「資源浪費に歯止めはあるか」——最適資源配分論の限界——を参照。

(22) 広岡治哉編著「現代交通の理論と政策」(日本評論社)の第12章現代の交通政策(264~265)頁を参照。

(23) この考え方については「The Economist」 1976年11月20日号の「エチレンクラッカーにおけるコストカーブとオイル値上りのコスト・損益分岐点に及ぼす影響」をグラフ化したものが参考になる。

港湾施設の整備と地域開発

―― 苫小牧港について ――

鷹　取　　稠
（日本大学）

目　　次

1. は し が き
2. 苫小牧臨海工業地帯の概況
3. 苫小牧臨海工業地帯の整備概況
4. 苫小牧港港湾施設の整備概況
5. 苫小牧地区に於ける地域開発の概況
6. む す び

1. は し が き

苫小牧市の東部，火山灰と不毛地の勇払原野は古くから築港の適地として着眼され論議されていた。苫小牧市編，「苫小牧港の沿革」（昭和39年3月）によれば，大正13年道庁林技師による「勇払築港論」に始まり，昭和14年道庁土木部の「勇払工業港修築計画」及び港湾課の「石狩工業港」等，以降，幾多の論争がなされ，同17年道庁技手親松・武田両氏による「勇払工業港地帯設定調査報告書」を最後として，当時の戸塚長官は同地区の優位な立地条件を認めて，勇払臨海工業地帯の開発に踏切ったが，第2次大戦の激化と共に築港計画は一時中断された。

然るに，戦後，同23年10月苫小牧市が人口3万3千人をもって市政を施行し，市を挙げての港湾修築が再燃し，同26年８月わが国初の堀込式人造港の着工以来，第１・２・３期・新北海道総合開発計画等の中核地区として数次に亘る苫小牧臨海工業地帯の整備計画を実施してきた。特に，苫小牧地区が同39年４月４日新産業都市に指定されて以来，苫小牧西港地区を中心に港湾施設が整備されると共に誘致企業の進出を見るに至った。

一体，苫小牧港を含めた臨海工業地帯の整備が同地区の地域開発にどのような

影響を及ぼしているか，更に，港湾施設の整備と地域開発との相関関係について具体的に資料を分析し，且つ，港湾施設の整備が地域開発にとって如何に重要な要因となっているかを論述して見る。

2. 苫小牧臨海工業地帯の概況

苫小牧臨海工業地帯は石狩低地帯の南端勇払原野のほぼ中央にあり，大平洋に面した海陸交通の要衝に位置している。

昭和26年8月苫小牧港着工，同27年日本港湾協会案「苫小牧工業修築計画概要」が市長に答申，同28年苫小牧市が港湾管理者，同33年8月苫小牧港開発(株)の設立（北海道開発公庫，苫小牧市，石炭大手7社その他等，資本金10億円，同臨海工業地帯整備を目標），同39年4月新産業都市指定，同40年9月苫小牧港管理組合の設立等は同地区開発の大きな要因となって数次に亘る港湾施設の整備計画実施を経て，現在，苫小牧西港は完備の状態にあり，同52年度には港湾貨物量が約4千万トンに達する北海道首位の港湾に成長している。

前述の林技師著「勇払築港論」を要約すれば，「苫小牧町は北海道に於ける石炭港としての優位性と内港掘さくに絶好な地帯にあり，築港も難工事でなく，更に，掘さく土を埋立に利用し得る利点」を指摘している(1)。

次いで，昭和13年8月，苫小牧町編「工業苫小牧の将来とその使命」を要約すれば，「本港築港の暁は道内外は勿論，大消費地たる京阪地方を初め，本土との最短距離にあり，又，諸外国との貿易面での優利性，更に，石炭積出港として絶対的な優位性」(2)，又，同16年同町が道庁に提出した「苫小牧工業地帯設定に関する請願書」の中で，同地区に於ける立地条件の優秀性について，「地質，地盤，気候，交通運輸，資源，用水等を列挙し，同地区の産業港湾基盤」(3) 等を述べている。

これらの論中にもある如く，苫小牧臨海工業地帯は，

(1) 自然的条件　①石炭・木材資源の豊富　②廉価にして広大な国有地の利用　③勇払川他2水系の豊富　④恵まれた地質・地盤・気候

(2) 社会的条件　①交通運輸の便宜性　②石炭積出港としての有利性　③大規

模港湾の築港とこの用土の利用 ④室蘭地区産業との関連性等の産業基盤の優位性と港湾土木技術の進歩及び新産業都市の指定等の要因をもって，今日の産業開発の進展を見るに至った。

注 (1) 苫小牧市企画調整課編，苫小牧港の沿革，昭和39年3月，p. 3
(2) 前　掲　書　pp. 7～8
(3) 前　掲　書　p. 12

3. 苫小牧臨海工業地帯の整備概況

苫小牧臨海工業地帯の整備計画について，「北海道開発の拠点」(1)によれば，

工業用地　同地区は工業港区に接する臨海団地24,490千㎡及び糸井，沼の端，汐見の4団地計26,659千㎡の広大な用地造成計画に対し，その計画実施は，「新産業都市に係る事業進捗状況及び問題点」(2)によると，昭和39年～同50年度までの完成分は，臨海部の苫小牧西部工業地帯15,715千㎡（44年完成），内陸部の明野準工業用地237千㎡（完成未定）等である。尚，苫小牧東部工業用地5,700千㎡（60年代完成）の造成が計画されている。

工業用水　同計画(3)によれば，第1期計画（40～42年度）勇払川水系27万㎥／日，第2期計画（43～44年度）沙流川水系50万㎥／日，第3期計画（45年度以降）支笏湖水系40万㎥／日等の取水計画に対し，計画実施(4)は昭和39年～同50年度までの完成分は，苫小牧地区第1工業用水道100千㎥／日（45年完成），工事中の苫小牧地区第2工業用水道100千㎥／日（54年度完成見込）等である。尚，苫小牧東部地区第1工業用水道520千㎥／日（62年度完成）が計画されている。

電　力　苫小牧地区の開発と共に，大口需要に対し昭和35年8月新苫小牧変電所（6万ＫＶＡ）の設置，同37年2月10万ＫＶＡの1基の増設，これに関連し苫小牧緑町変電所6千ＫＶＡから1.2万ＫＶＡに変電容量が倍増された(5)。現在北海道電力(株)の苫小牧火力発電所250千ＫＷ×2（48年11月），苫東厚真火力発電所350千ＫＷ×1（54年11月操業），苫小牧共同発電(株）250千ＫＷ×3（1号機46年，2号機47年，3号機49年）等の発電能力を有している(6)。

運輸機関　国道は道内の主要幹線道路である36号線（札幌～苫小牧～室蘭），234号線（苫小牧～岩見沢），235号線（苫小牧～浦河），267号線（苫小牧～具知

安）等によって主要都市と連絡し，更に，国土開発幹線高速自動車道（札幌～千歳間）が開通し，現在，苫小牧北方ウトナイト沼近くまで整備されている。国鉄は本州への連線幹線である室蘭本線，千歳線及び日高線等の分岐点であるが，一日も早く複線電化が望まれる。尚，フェリー運航は日本沿海フェリー（苫小牧～東京），他4社フェリー会社によって，仙台・名古屋・八戸間を就航している。空輸は千歳空港より東京・大阪・その他国内主要都市間と運航がなされている。

注 (1) 苫小牧市編，北海道開発の拠点，昭和39年8月1日，p.8
(2) 北海道庁開発調査部編，新産業都市に係る事業進捗状況及び問題点，昭和52年8月，pp.12～14
(3) 苫小牧市編，北海道開発の拠点，昭和39年8月1日，p.12
(4) 北海道庁開発調査部編，新産業都市に係る事業状進捗況及び問題点，昭和52年8月，p.15
(5) 苫小牧市編，北海道開発の拠点，昭和39年8月1日，p.13
(6) 北海道庁開発調査部編，新産業都市に係る事業進捗状況及び問題点，昭和52年8月，p.50

4. 苫小牧港港湾施設の整備概況

前述した如く，苫小牧港の必要性については古くから論議されてきたが，戦後昭和26年11月道庁策定の第1期北海道総合開発計画では，その一環として中核をなす苫小牧臨海工業地帯を中心に第1次，産業開発を目標とし，第1次5カ年計画（昭和27年～同31年度，事業費132億円）を策定実施（同30年8月改定，170億円）したが，実績は僅か東防波堤332 *m*，港口堤125*m*，東波除堤155*m*等の施行と事業費26,800万円で終っている。

次いで，第2次産業の振興（道路・港湾等の整備）を図って，同32年10月開発庁は「苫小牧臨海工業地帯造成計画の構想」の基に，苫小牧港の石炭積出しの整備と鉄鋼業の誘致を目標に，第2次5カ年計画（昭和32年～同36年度）を策定した。同計画は外港区・商港区の築設（国費），水路・工業地帯の造成（開発株式会社）等の整備に事業費239,520万円を当て，港湾施設の整備を図り計画実施された(1)。

以上の如く，昭和26年～同33年度に至る外港施設の計画実績は，東防波堤576 *m*，港口堤125*m*，西波除堤135*m*，－3.5*m*浚渫，附帯工事等である。然るに，第

2次5ヵ年計画を実施中，同34年4月1日，特定港湾施設工事特別会計の適用を受けるに及んで，同34年7月同計画を変更して，当初計画（昭和34年～同37年度）を策定し，同計画は本格的に外港施設（－9.0m浚渫，防波堤等）及び中野石炭埠頭（－9.0m岸壁×2，－9.0m浚渫，鉄道，道路等）等の大型繋船・付随施設等の整備に事業費約29.5億円を当てた。尚，同34年9月，同35年7月に再度計画を改訂し，臨海工業地帯の整備を図った(2)。

更に，昭和37年1月の第2期北海道総合開発計画では，昭和40年度・45年度の苫小牧港港湾貨物取扱量を375.7万トン・2,037.1万トンと推定し，表1の如く，苫小牧港の港湾整備8ヵ年計画（昭和38年～同45年度）を策定し，外港区・商港区・工業港区・漁港区・木材港区その他付随施設等の整備事業計画を図った

表1　港湾整備8ヵ年計画（昭和38～45年度）

（単位千円）

施設別	単位	8ヵ年計画 数量	8ヵ年計画 事業費	1期(38～40年度) 数量	1期(38～40年度) 事業費	2期(41～45年度) 数量	2期(41～45年度) 事業費
外かく施設	m		2,049,930		469,930		1,580,000
東防波堤	〃	135.6	179,930	135.6	179,930		
西防波堤	〃	290	290,000	290	290,000		
東外防波堤	〃	600	1,200,000			600	1,200,000
東防波堤波上	〃	900	180,000			900	180,000
防砂堤	〃	500	200,000			500	200,000
水域施設			13,618,490		3,364,398		10,254,092
内外港航路(－9m)	千m²	1,842	493,640	1,842	493,640		
〃　(－14m)	〃	4,920	1,279,200			4,920	1,279,200
航路(－9m)	〃	12,900	3,842,500	1,100	302,500	11,800	3,540,000
工業港航路(－14m)	〃	8,130	2,113,400			8,130	2,113,400
泊地(－9m)	〃	11,790	3,501,750	8,680	2,568,258	3,110	933,492
〃　(－7.5m)	〃	1,490	447,000			1,490	447,000
〃　(－4m)	〃	380	114,000			380	114,000
船廻場(－9m)	〃	6,090	1,827,000			6,090	1,827,000
けい留施設			1,199,700		430,700		769,000
岸壁(－9m)	m	740	696,700	410	382,700	330	314,000
〃　(－7.5m)	〃	390	312,000			390	312,000
物揚場(－4m)	〃	570	143,000		·	570	143,000
けい船繋標	基	8	48,000	8	48,000		
臨港交通施設			515,600		196,800		318,800
臨港鉄道	式	2	40,000			2	40,000
鉄道	〃	1	84,000	1	84,000		
道路舗装	千m²	74.8	151,400	29.8	61,400	45	90,000
埠頭用地造成	〃	706	240,200	150	51,400	556	188,800
漁港区	式	1	579,000			1	579,000
木材港区	〃	1	607,000			1	607,000
上屋	棟	4	344,000	1	86,000	3	258,000
荷役機械	基	8	80,000	4	40,000	4	40,000
曳船	隻	2	200,000	1	100,000	1	100,000
合計			19,193,720		4,687,828		14,525,892

注．苫小牧市編，苫小牧港の沿革，昭和39年3月，P.91

表2　繋船施設（苫小牧港）

施設	名称	公専別	けい船規模			全体計画		昭和51年度まで完成(m)		備考
			水深(m)	対象船舶	主要取扱品種	バース数	延長(m)			
岸	(商)東ふ頭1－4号	公	－9.0	10,000 D/W	石炭	4	660	4	660	完成
	(〃)　〃　5－6号	〃	－9.0	10,000	セメント、鉄鋼	2	260	2	260	〃
	(〃)西ふ頭1－4号	〃	－9.0	10,000	紙パルプ、鉄鋼	4	660	4	660	〃
	(〃)北ふ頭1－2号	〃	－7.5	5,000	紙パルプ、自動車	2	260	2	260	〃
	(〃)　〃　3－4号	〃	－5.5	2,000	紙パルプ、鉄鋼	2	180	2	180	〃
	(〃)南ふ頭1－2号	〃	－10.0	15,000	紙パルプ、鉄鋼	2	370	2	370	〃
	(〃)　〃　3号	〃	－11.0	20,000	ウッドチップ	1	195	1	195	〃
	(工)中央南ふ頭1号	〃	－12.0	40,000	肥飼料	1	240	1	240	完成
	(〃)　〃　2号	〃	－10.0	15,000	石灰石、鉄鋼	1	185	1	185	〃
	(〃)中央北ふ頭2－3号	〃	－7.5	5,000	鉄鋼、石膏	2	260	2	260	〃
	(〃)　〃　4号	〃	－7.5	5,000	鉄鋼	1	90	1	90	〃
	(〃)勇払ふ頭　1号	〃	－12.0	30,000	ウッドチップ	1	240	1	240	〃
	(〃)　〃　2号	〃	－10.0	15,000	紙パルプ	1	185	1	185	〃
	(〃)　〃　3号	〃	－7.5	5,000	紙パルプ	1	130	1	130	〃
	(木)中央北ふ頭1号	〃	－10.0	15,000	原木	1	185	1	185	〃
	(漁)漁港区　1号	〃	－5.0	500	水産品	1	55	1	55	〃
	公　共　計	16				27	4,155	27	4,155	
	(工)開発ふ頭	専	－8.5	8,000 G/T	フェリー	2	476	2	476	完成
	(〃)日軽金東ふ頭	〃	－10.0	15,000 D/W	アルミナ、アルミニウム	1	123	1	123	〃
	(〃)　〃　中央ふ頭	〃	－14.0	70,000	ボーキサイト、コークス、金属類	1	200	1	200	〃
	(〃)共同発電ふ頭	〃	－10.0	5,000	機械類、石油	1	60	1	60	〃
	(〃)ソーダーグループふ頭	〃	－10.0	15,000	原塩外	2	490	2	490	〃
	(〃)苫小牧ケミカルふ頭	〃	－10.0	15,000	硫酸、鉱石	2	330	2	330	〃
	(〃)日の出電化ふ頭	〃	－10.0	15,000	ソーダー、石油化学	2	500	2	500	〃
	(〃)住友金属ふ頭	〃	－7.5	5,000	鉄鋼	1	165			
	(〃)丸一鋼管ふ頭	〃	－7.5	5,000	〃	1	185			
壁	(〃)新日鉄ふ頭	〃	－7.5	5,000	〃	2	369			
	(〃)不二サッシふ頭	〃	－7.5	5,000	アルミ二次加工	1	185			
	(〃)日本鋼管ふ頭	〃	－7.5	5,000	鉄鋼	1	185			
	(〃)共同オイルターミナルふ頭	〃	－7.5	6,000	石油、重油	2	260	2	260	完成
	専　用　計	13				19	3,528	13	2,439	
	岸　壁　合　計					46	7,683	39	6,354	
ドルフィン	木材港区ドルフィン	公	－10.0	15,000 D/W	原木	2		2		完成
	日軽金ドルフィン	専	－14.0	70,000	金属類	1		1		〃
	王子製紙ドルフィン	〃	－7.5	6,000	重油	1				
	共同発電ドルフィン	〃	－7.5	6,000	石油製品	1		1		完成
	出光興産ドルフィン	〃	－14.0	65,000	原油	1		1		〃
	〃	〃	－7.5	6,000	石油製品	13		7		
	石油配分基地ドルフィン	〃	－7.0	4,000	〃	4		4		完成
	ドルフィン計	7				23		16		
物揚場	漁港区物揚場	公	－3.0	100 D/W	水産品		455		455	完成
	木材港区物揚場	〃	－2.0		木材		420		420	〃
	船溜区物揚場	〃	－3.0		※作業船等のけい留		320		320	〃
	工業港区中央南ふ頭物揚場	〃	-3.0-2.0				345		345	〃
	物　揚　場　計						1,540		1,540	

注　苫小牧港管理組合編，苫小牧港，昭和52年3月，P.4

表3　各年次港湾整備5ヵ年計画（苫小牧港）

	第1次（36～40年）		第2次（39～43年）		第3次（43～47年）		第4次（46～50年）		第5次（51～55年）	
最終年次取扱貨物量	—		5,555千トン(推定)		10,584千トン(推定)		30,354千トン(推定)		56,746千トン(推定)	
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費
計	4,782,000	4,381,177	11,054,600	10,640,730	16,044,800	14,727,465	44,350,900	41,806,700	39,230,000	36,469,155
特定港湾施設工事	3,702,000	3,420,652	3,076,000	2,901,000	1,329,900	695,765	3,005,000	1,247,900		
直轄	934,600	851,475	7,828,000	7,626,500	14,019,400	13,508,800	40,495,000	39,907,000	37,239,800	35,167,410
補助	145,400	109,050	150,600	113,230	695,500	522,900	850,900	651,800	1,314,000	998,170
緑地等									462,000	232,000
廃棄物処理施設等									214,200	71,575
起債（機能）	2,166,400	(2,166,000)	1,251,000		265,500		1,735,400			
〃（臨海）					89,000		796,000			
防波堤	650 m		200 m（南），50 m（北）		360 m（東），340 m		400 m（西），3,994 m（東） 1,500 m（中），1,600 m（砂）		1,370 m（東） 140 m（東）	
主な繫船施設	岸壁(−9.0 m)×330 m		岸壁(−9.0 m)×481 m 〃 (−7.5 m)×130 m 物揚場(−3.0 m)×180 m		岸壁(−10.0 m, −9.0 m)×5 B 〃 (− 7.5 m)×1 B 〃 (−10.0 m, −9.0 m)×2 B		岸壁(−10.0 m)×1 B 〃 (−12.0 m, −10.0 m, −7.5 〃 (− 7.5 m)×260 m, m)× 〃 (− 5.5 m)　11 B		岸壁(−12.0 m)×8.4 m 〃 (− 7.5 m)×260 m 〃 (− 5.5 m)×90 m	
航路・泊地(浚渫)	浚渫(−9.0 m)×1,100千m^3 (−7.0 m)× 240千m^3		(−9.0 m)×18,000千m^3 (−7.5 m)× 250千m^3 (−3.0 m)× 290千m^3		航路(−10.0 m)×1,871千m^3 〃 (− 7.5 m−5.0 m) 泊地(−10.0 m)×2,111千m^3 〃 (−9.0, −7.5, −5.5, −4.0 m)		航路(−12.0 m)×2,289千m^3 〃 (−10.0 m)×2,289千m^3 泊地(−12.0 m)× 307千m^3 〃 (−10.0 m)×7,680千m^3		泊地(−10.0 m)× 627千m^3 〃 (− 7.5 m)×1,440千m^3 〃 (− 5.5 m)× 25千m^3	
その他	鉄道 2,800 m 道路舗装 29,800 m^2 埠頭用地 18千m^2		埠頭用地 151千m^2 都市開発用地 1.77千m^2 上屋・荷役機等		埠頭用地 都市開発用地 上屋，道路，荷役等		港湾施設用地 道路，鉄道等		港湾施設用地 道路 緑地 31,500 m^2 〃 86,436 m^2	
	工業用地 3,200千m^2 用地造成 100千m^2 上屋・荷役機等									

注　1．運輸省港湾課提供資料（第1次～第5次港湾整備計画表）より抜粋，昭和53年4月
　　2．運輸省編，港湾整備5ヵ年計画各港別計画表，昭和44年4月，P．6，同47年3月，P．9，同51年10月，P．30

が，昭和39年4月4日苫小牧市を含めた道央地区が新産業都市に指定されたので，同計画を変更し，溯って，表3に見る如く，第1～5次計画が実施され，表2の如く現在，公共埠頭16（岸壁－12.0*m*×2，－11.0*m*×1，－10.0*m*×4，－9.0*m*×3，バース27），専用埠頭13（岸壁－14.0*m*×1，－10,0*m*×5，－8.5*m*×1，－7.5*m*×6，バース19），ドルフイン7（公共1～－10.0*m*，専用6～－14.0*m*×2，－7.5*m*×3，－7.0*m*×1），物揚場4（公共4～－3.0*m*，－2.0*m*）等の苫小牧西港の整備を見，更に，計画整備が施行されている。

注 (1) 苫小牧市編，苫小牧港の沿革，昭和39年3月，pp. 66～67 抜粋
(2) 前 掲 書 pp. 70～72

5. 苫小牧地区に於ける地域開発の概況

(1) 地域開発の目標　昭和39年4月，苫小牧市を含む6市12町1村の道央地区が新産業都市に指定された。同地区は札幌市を中心に小樽港，室蘭港，苫小牧港の3重要港湾を有する北海道工業地帯の中核地区である。

前述した如く，第2期北海道総合開発計画は北海道の工業化を基盤とした産業構造の高度化を図り，北海道経済の自立的発展を目標とし，立地条件のよい臨海部を中心に中核工業地帯の開発育成を図った。特に，苫小牧臨海工業地帯は勇払原野の広大な工業用地と勇払川水系等の豊富な工業用水，資源及び交通等の立地条件に恵まれているので，同地区に工業港を築設し，鉄鋼・石油等を基幹産業としたコンビナート化による重化学工業を主体とする中核工業地帯の育成を図り，室蘭地区と結ぶ重化学工業ベルト地帯の造成，札樽地区との道央ベルト地帯の形成及び日高地区を含めた一大経済圏の確立を開発目標としている[1]。

(2) 地域開発の概況　従来，苫小牧市に於ける既存主要企業は明治43年設立の王子製紙(株)を筆頭に，国策パルプ工業(株)，地元資本の(株)岩倉組等の数社に過ぎなかったが，紙及び紙加工業の生産額（昭和38年）は，同市の82.5％（241億円）を占め我国に於ける主要な紙・パルプの生産地区となっていた。

これ等既存企業の育成と同地区への誘致企業の構想は，鉄鋼業（鉱炉2,500t×2基）及び鉄鋼関連工業（製鉄化学・鉱炉セメント），石油製精工業（原油処理

10万BBL/日），石油関連工業（石油化学・石油配分基地・石油関連企業），ガス化学工業（原料ガス処理60万㎥／日・高級アルコール他），木材利用工業（紙・パルプ），　金属工業，機械工業，その他の工業（コンクリート2次製品・ゴム・飼料・製油・製粉・総合食品工業），　火力発電（17.5万KW×2基）等に重点をおいた。

上記の構想に基づいて，苫小牧工業港が完成し，同38年に想定された各種企業が計画どうり同45年に立地した場合，人口8.2万人が20万人（推定）と2.4倍，工業生産額292億円が2,500億円（推定）と8.6倍，石炭積出し200万トン/年が400万トン/年（推定）と2.0倍，雑貨取扱量23万トン/年が241万トン/年（推定）と10.5倍等の開発効果が期待されている(2)。

これ等諸企業の誘致を図って，苫小牧市は「北海道工鉱業開発促進条例」（昭和38年7月30日施行），更に，「苫小牧市工場誘致条例」（同26年12月11日施行，同34年9月1日改正，同45年4月1日廃止）等を適用し，苫小牧市は日本軽金属(株)に46,400万円を初め9社に計49,932万円を助成し(3)，更に，表4の如く，同臨海工業地帯に進出決定企業数は81社で，現在操業中のものは日本軽金属(株)，出光興産(株)等49社，未操業の企業は32社である。

次いで，表2の如く，港湾施設が整備されると共に，表3，5の如く，入港船舶及び貨物取扱量は各年次計画時の推定量を上回り激増しているが，更に，前述の未操業の企業が操業開始の暁には一層の激増が予想される。

扨て，昭和40年度と同50年度の貨物取扱量を対比して見ると，外貿3.2万トン，内貿316.3万トンの計321.6万トンが，外貿563.4万トン，内貿2,553.8万トンの計3,147.2万トンと各々，外貿178.3倍，内貿8.1倍の計9.8倍と10年間で約10倍の増加を示している。

尚，昭和40年度と同50年度の貨物取扱量について苫小牧港と室蘭港を対比して見ると，321.6万トン（1.5%）に対し1,824.6万トン（85%）と室蘭港は1,503万トン上回っていたが，10年後の同50年度では3,147.2万トン（55%）に対し2,619.0万トン（45%）と逆に苫小牧港が528.2百万トンと上回り，同51年度以降も益々上昇の傾向にある。

表4　苫小牧西部工業地帯企業立地動向

業種区分	進出決定数	操業中（　）は従業員		未立地企業の工期					
				53年着工		54年着工		55〜56年着工	
食料品製造業	社 9	社 3	ホクレンくみあい飼料 浜水産工業 北海道飼料	社 2	ホクレン（10余名） 大洋漁業	社 3	味の素 昭和産業 日魯漁業	社 1	井沢商店（55年）
木材・木製品製造業	14	7	岩倉組(259名) 西尾木材 新旭川 王子木材 野田木工 鬼頭木材工業 苫小牧木工場	2	須藤木材 浅野木材	5	賀集林産工業 大成産業(139名) 米子組(105名) フジタ産業(111名) 伊藤木材店		
パルプ・紙・紙加工品製造業	1	1	ホクシー						
化学工業	12	9	苫小牧ケミカル(120名) 日之出化学工業 菱北化成 岩倉化学工業 日東肥料化学工業 北海道曹達 苫小牧ソーダ 苫小牧日軽化工 北海化成			3	旭電化工業 電気化学工業(515名) 日本ゼオン		
石油製品製造業	2	1	出光興産(414名)	1	出光石油化学(240名)				
窯業土石製品製造業	7	3	北海道共同石灰 苫小牧デンカ生コン セントラル複層硝子	1	井尾ガラス	2	日本イトン工業(153名) 新和産業	1	セントラル硝子(56年)
鉄鋼業	1	1	清水製鋼(121名)						
非鉄金属製造業	2	1	日本軽金属(1,177名)			1	不二サッシ工業(320名)		
金属製品製造業	10	3	国策機工 旭容器工業 栄商会			5	新日本製鉄 日本鋼管 住友金属工業 丸一鋼管 巴組鉄工所（計 1,370名）	2	日本金属興業(160名)(55年) 徳山機械(55年)
一般機械器具製造業	5	3	王子工営(120名) 松本鉄工所 東圧プラント建設	1	北興化工機	1	北炭機械工業		
その他の製造業	1	1	東北プラスチック工業						
非製造業	17	16	苫小牧共同発電 北海道電力(178名) 南組 北海道オートスクラップセンター 三井物産 小笠原金属 苫小牧埠頭 宇部興産 日本セメント 小野田セメント 日本石油 ブリジストン液化ガス 昭和石油 丸善石油 共同石油 ゼネラル石油			1	苫小牧木材港団地協同組合		
合計	81	49		7		21		4	

注　苫小牧市開発部編，苫小牧西部工業地帯企業立地動向一覧表，昭和52年8月，P. 2

このような港湾貨物取扱量の増加は，苫小牧港を含んだ臨海工業地帯の整備と共に，日本軽金属(株)その他諸企業の進出操業に起因し，苫小牧地区が地域開発された結果と云えるであろう。

前述の如く，誘致企業の進出及び貨物取扱量の増加は，当然，表6如く工業出荷額の激増を示している。

次いで，昭和40年と同50年に於ける重化学工業とその他の工業との工業出荷額を対比して見ると，重化工業14.2億円（4％)とその他の工業346.7億円（96％）の計361.0億円で，その他の工業は332.5億円と上回っていたが，同50年では重化学工業1,654.5億円(54％）とその他工業1,408.3億円（46％）の計3,062.8億円と逆に重化学工業が246.2億円を上回り，51年以降も徐々に重化学工業の比率が増加の傾向にある。更に，重化学工業について見ると，同40年14.2億円が同50年は1,654.5億円と116.2倍の伸びを示し，特に，石油・石炭，非鉄金属及び化学工業等の出荷額が著しい。又，その他の工業について見ると，34.7億円が140.8億円と4.1倍の伸びを示し，特に，パルプ関連工業，食料品及び木材木製品等の出荷額の増加が著しい。

ところで，昭和40年と同50年の工業出荷額について，苫小牧市と室蘭市を対比して見ると，360.9億円（24％）に対し1,146.0億円（76％）と室蘭市は785.1億円と上回り，更に，同50年では3,062.8億円（41％）に対し4,443.0億円（59％）と1,380.2億円と上回っているが，両市の工業出荷額の比率の差は縮まって来ている。尚，両市の10年間の推移を対比して見ると苫小牧市は8.4倍，室蘭市は3.9倍に止まっている。

この苫小牧市の工業出荷額の急増は，室蘭市よりも恵まれた自然的立地条件に適合した誘致企業及びその他諸企業の進出によるものであろう。

参考までに，苫小牧市と道央地区を対比して見ると，同40年の苫小牧市360.9億円は道央地区3,488.0億円の10.3％を占め，10年後の同50年3,062.8億円は道央地区13,153.0億円の23.3％を占めるに至っている。

注　(1)　苫小牧市編，北海道開発の拠点，昭和39年8月1日，p.1 要約
(2)　前　掲　書　p.2

表5　入港船舶及び貨物取扱量の推移

（単位：千トン）

			年度	38年		40年		45年		49年		50年		51年		52年		50／40	
				隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
苫小牧港	入港船舶数	外航船	外国船	－	－	1	3	44	252	168	1,927	196	2,365	240	2,781	302	3,602	196.0	717.8
			日本船	－	－	26	37	104	723	153	2,984	137	2,684	139	2,444	135	2,509	5.3	716.3
			小計	－	－	27	41	148	973	321	4,910	333	5,049	379	5,225	437	6,111	12.3	123.9
		内航船	商船	374	598	1,528	2,614	5,075	7,228	8,254	16,972	8,807	19,748	10,089	23,213	10,308	23,327	5.8	7.6
			その他	1,871	31	1,269	26	4,949	811	8,669	125	10,081	147	9,721	151	6,563	308	8.7	5.6
			小計	2,245	629	2,797	2,640	10,024	7,309	16,923	17,097	18,888	19,895	19,810	23,364	16,871	23,635	6.8	7.5
		合計		2,245	629	2,824	2,682	10,172	8,283	17,244	22,007	19,221	24,944	20,189	28,589	17,308	29,746	6.8	9.3
	取扱貨物量	外貨	輸入	－		－		36		147		70		152		303		－	
			輸出	－		32		915		6,038		5,865		6,117		6,128		185.6	
			小計	－		32		951		6,185		5,634		6,269		6,431		178.3	
		内貿	移出	808		2,711		5,146		11,894		12,623		14,446		15,476		4.7	
			移入	8		473		5,036		11,754		12,914		15,719		17,970		27.3	
			小計	815		3,164		10,181		23,647		25,538		30,165		33,447		8.1	
		合計		815		3,216		11,133		29,832		31,472		36,435		39,877		9.8	
室蘭港	入港船舶	外航船		605	4,884	821	7,059	866	10,257	830	13,948	668	11,493	687	11,723	629	11,562	0.8	1.6
		内航船		10,688	8,671	10,111	8,194	10,342	8,862	10,385	10,193	10,063	10,104	9,052	9,697	8,649	10,167	1.0	1.2
		小計		11,293	13,555	10,931	15,253	11,208	1,912	11,215	24,141	10,731	21,597	9,739	21,420	9,278	21,729	1.0	1.4
	取扱貨物	外貿		4,956		6,654		11,717		13,314		10,383		10,048		9,438		1.5	
		内貿		12,292		11,592		12,876		17,776		15,807		16,444		17,444		1.4	
		小計		17,248		18,246		24,593		31,091		26,190		26,491		26,882		1.4	

注　1．苫小牧港管理組合計画課調査課編，苫小牧港の港勢，昭和45年，P.P.1～4，昭和52年　P.P.3～5，

注　2．室蘭市役所総務部総務課調べ，昭和53年5月，

注　3．室蘭市港湾部編，室蘭港の概要　昭和52年版，P.63

表6　工業出荷額の推移（苫小牧市）

（単位：千万円）

年		35年	38年	40年	45年	49年	50年	51年	52年	50/40
重化学工業		34	97	142	1,687	15,103	16,545	20,634	21,064	116.2
化学工業		15	61	79	295	1,124	1,267	2,351	2,800	15.9
石油・石炭		—	—	X	46	8,344	10,973	12,207	12,278	—
鉄鋼		—	X	9	95	1,055	667	688	714	75.6
非鉄金属		X	X	X	X	3,635	2,666	3,970	3,810	—
機械		X	22	X	161	597	513	603	641	—
電気機械		—	—	—	X	X	X	X	X	—
輸送用機械		—	X	X	15	38	35	17	22	—
精密機械		—	—	—	X	X	X	X	X	—
その他の工業		2,149	2,825	3,467	5,958	13,732	14,083	15,412	16,968	4.1
食料品		65	70	129	224	1,753	1,703	1,878	2,131	13.1
繊維工業		X	X	X	X	X	5	6	6	—
衣服身廻り品		X	X	X	4	8	14	17	26	—
木材木製品		319	266	303	614	1,240	1,166	1,356	1,355	3.8
家具装備品		9	19	35	97	177	186	190	193	5.1
パルプ,紙,紙加工品		1,719	2,410	2,897	4,680	9,948	10,279	11,075	12,113	3.5
出版・印刷		7	15	18	50	145	138	157	169	7.8
ゴム製品		—	—	X	X	X	X	X	X	—
皮革同製品		—	—	—	—	—	—	—	—	—
窯業土石製品		28	42	81	268	382	483	643	841	5.9
金属製品		12	8	24	151	300	413	781	794	16.9
その他の製造業		2	1	2	16	74	105	79	118	47.3
苫小牧市合計		2,184	2,922	3,610	7,644	28,835	30,628	36,046	38,032	8.4
室蘭市合計		9,250	—	11,460	22,750	43,390	44,430	50,430	—	3.9
道央地区	重化学工業	7,100	—	13,120	28,490	56,210	55,550	—	—	4.2
	その他の工業	11,110	—	21,760	41,890	75,150	75,980	—	—	3.5
	計	18,210	—	34,880	70,380	131,360	131,530	—	—	3.8

注 1．苫小牧市開発部，昭和53年4月調べ

注 2．室蘭市総務課，昭和53年5月調べ

注 3．北海道庁開発整調部，新産都市に係る事業進捗状況及び問題点，昭和52年8月，P.26

(3)　苫小牧市開発部調べ，昭和53年4月

(3)　人口及び就業人口　前述した如く，諸企業の進出，貨物取扱量及び工業出荷額の増加は表7の如く，苫小牧市に必然的な社会増による総人口及び就業人口増をもたらした。

表7より，昭和35年と同50年の総人口及び就業人口を対比すると，前者は 62,384人が132,477人と70,093人増（2.1倍），後者は23,600人が58,914人と35,284人増（2.4倍），更に．第2次産業人口では9,909人が21,261人と11,352人増（2.1倍）等の伸びを示している。

又，苫小牧市と道央地区とを対比して見ると，同35年に於ける苫小牧市の就業人口23,630人は道央地区541,259人のうち4.4%を占め，同50年では58,914人は道央地区942,285人のうち6.2%と僅かながら上昇を示し，更に，第2次産業人口9,909人は148,357人のうち僅か0.7%に過ぎなかったが，同50年21,261人は259,518人のうち8.2%と急上昇を示している。このことは，苫小牧地区の地域開発が促進され，他地区よりの流入人口によることは明白である。

(4)　所得の概況　苫小牧市の市民所得について，表8より昭和39年度と同48年度とを対比して見ると，純生産所得では，211.8億円が1,226.4億円と5.8倍の伸びを示し，その中，第2次産業では121.5億円が545.0億円と4.5倍の順調な伸びを示している。

次いで，個人所得では172.1億が1,033.0億円と6.0倍の増加を示し，又，1人当り個人所得では22.1万円が85.8万円と3.9倍の伸びを占めている。

以上からして，苫小牧市の市民所得は，他新産業都市に於ける比較的成果を挙げている水島地区（倉敷市）及び鶴崎地区（大分市）に較べて遜色がない点からしても，苫小牧市への企業進出による地域開発が順調に進展していると云えるであろう。

参考までに，室蘭市について見ると，純生産所得では2.5倍，うち第2次産業では2.2倍，更に，個人所得では2.8倍，又，1人当り個人所得では2.7倍であった。

表7　就業人口の推移

	年次	30年	35年	40年	45年	50年	50/35
苫小牧市	総人口	51,319	62,384	81,812	101,573	132,477	2.1
	就業人口	18,358	23,630	33,426	46,022	58,914	2.4
	第1次	3,074	2,387	1,878	1,504	1,036	0.4
	第2次	7,893	9,909	12,894	16,174	21,261	2.1
	第3次	7,391	11,304	18,659	28,360	36,617	3.2
室蘭市	総人口	123,533	145,679	161,252	162,059	158,715	1.1
	就業人口	31,497	55,431	65,551	71,451	66,210	2.3
	第1次	1,059	1,191	1,132	854	681	1.2
	第2次	14,801	24,189	26,577	27,192	26,487	1.8
	第3次	15,637	30,051	37,842	43,405	39,042	2.7
道央地区	総人口	—	1,291,565	1,558,102	1,804,193	2,106,548	1.6
	就業人口	—	541,259	694,499	839,129	942,285	1.7
	第1次	—	69,201	55,109	47,540	34,952	0.5
	第2次	—	148,357	197,710	233,551	259,518	1.7
	第3次	—	323,701	441,680	558,038	647,815	2.0

注 1．国勢調査（苫小牧市役所）昭和53年4月
2．　〃　（室蘭市役所）　昭和53年5月
3．北海道開発調整部編，新産業都市に係る事業進渉状況及び問題点，昭和52年8月，P.57

表8　市民所得の推移

		年度	35年	39年	40年	45年	46年	47年	48年	48/39
苫小牧市	純生産所得（百万円）	計	13,302	21,181	24,110	64,648	79,196	99,130	122,643	5.8
		第1次産業	349	375	424	596	599	558	724	1.9
		第2次 〃	8,799	12,147	13,366	29,072	35,818	46,802	54,497	4.5
		第3次 〃	4,155	8,658	10,320	35,258	43,181	52,466	68,299	7.8
		調整項目	—	—	—	277	402	695	876	
	個人所得（百万円）		9,500	17,212	19,870	54,534	65,900	79,000	103,300	6.0
	1人当り個人所得（千円）		152	221	243	537	609	698	858	3.9
室蘭市	純生産所得（百万円）	計	—	58,083	61,558	124,912	119,471	142,488	—	2.5
		第1次産業	—	714	845	1,047	1,231	1,605	—	2.2
		第2次 〃	—	35,460	38,056	72,200	57,672	78,991	— 47/39	2.2
		第3次 〃	—	22,445	23,265	52,891	52,014	63,196	—	2.8
		調整項目	—	537	608	1,227	1,466	1,305	—	2.4
	個人所得（百万円）		—	39,620	43,976	84,675	96,357	110,688	—	2.8
	1人当り個人所得（千円）		—	250	272	522	594	682	—	2.7

注　1．苫小牧市役所市長公室，昭和53年5月調べ（同49年以降は未整理）
2．室蘭市編，室蘭市の市民所得，昭和47年，P.P 20，21，24，25，30，31
3．室蘭市役所調べ昭和53年5月（同48年以降は未整理）

6. む す び

以上指摘した如く，苫小牧臨海工業地帯の開発は林技師の「勇払築港論」に始まり，第１・２・３期・新北海道総合開発計画等に基づき，苫小牧港を中心とした数次に亘る港湾施設の整備を経て誘致企業の日本軽金属(株)，出光興産(株)等81社（未操業32社）の進出を見るに至った。その間，新産業都市指定当時(39年)と今日を対比すると，港湾貨物取扱量及び工業出荷額は著しく増加し，且つ，人口・就業人口及び市民所得も他新産業都市に比較しても遜色のない地域開発の成果を挙げている。

拠って，臨海工業地帯の地域開発の盛衰は港湾を含めた施設の整備と基幹産業の誘致如何に関わることは明白である。この点，苫小牧臨海工業地帯については，開発目標の鉄鋼工業の進出が遅れたが，道・市の積極的な行政指導により一応の効果を挙げている。同苫小牧港は人造港であり利用規模等の制約もあって，現在，東港地区への築港整備が進められている。

尚，環境保全については，苫小牧公害防止条例（47年３月制定）及び協定等により規制し，観測網の拡大を図っているため，現状に於いて環境汚染は１，２箇所で基準を上回ったが，全般的には基準内又は横這い状態にある。

新段階の地域開発と港湾

今　野　修　平
（国 土 庁）

はしがき
1. 地域開発の本質
2. 地域開発と港湾開発
3. 地域開発政策の基調と変化
4. 新しい地域開発の方向
5. 地域開発の方向からみた港湾の課題と動向
あとがき

はしがき

四面海に囲まれ，主たる生活舞台が海岸平野であるわが国では，古来海と陸を結ぶ港湾は，地域経済の発展の中で常に大きな役割を果してきたといえる。

戦後の地域開発政策の中においても，港湾は大きな役割を果してきたことは，詳説しなくても知られているところである。しかし我が国の地域開発を回顧するまでもなく，地域開発は経済発展に対応し，常に変化しつつ　新たな政策を求めているものでもある。

特に高度成長路線から，安定成長路線へと軌道修正している昨今，当然のことながら地域開発政策も，大きな転換期を迎えていると認識することが出来る。こうした地域開発の変化と動向は，従来の地域開発と港湾の関わり合いを，根底から考え直し，かつ新しいあり方を模索せねばならない時期になっていることでもある。

この時期に当り，地域開発と港湾について，地域開発の変化と動向を把えつつ港湾の果す役割と関わり合いについて考察し．今後の港湾のあり方を探りたいとの観点から，検討の素材を筆者なりにまとめることを目的に稿を草したものである。

なお，本稿を草するに当たり，広範かつ深遠なる本題に対し，あまりにも真正

面から取組み，随所に浅学菲才なる結果を露呈化することは明らかであり，筆が縮む思いがつのるばかりである。しかし，去る4月22日開催された本学会関東部会において，口頭報告した「国土計画論からの海運と港湾」での内容と討議の結果教えられた点も包含し，それを基礎に筆をとったものであることを，前もってお断りしておく。

1. 地域開発の本質

戦後地域開発という語が定着してから久しいが，本論を展開するに当たり，先ず地域開発とは何かを考える必要がある。地域開発の対象となる地域とは，空間的領域を表わすことで判明するように，空間的領域内においてあらゆる分野を包含した総合性を有している。このため地域開発に関与する学問も多分野に亘っており，経済学のみではなく，行政学，社会学，工学，地理学，農学等多くの分野で研究対象としてきている。こうした中で経済学としては，「地域の経済力を拡大発展させることにより，生活水準の向上と公共の福祉に寄与すること」と定義づけられるのではないかと考えている。

しかしながら，地域の経済力の拡大発展は，人類が地球上において経済活動を始めて以来，絶えることなく行なわれてきたわけで，汎用的な定義のみでは取上げる意義が必らずしも鮮明とはならない。

地域開発が学問的，社会的に取上げられる意義は，地域経済力の拡大発展を，生活水準の向上，公共福祉への寄与を念頭に，意図的政策的に取上げ，積極的に経済政策の一環として取上げるようになってからである。したがって，ここでいう地域開発とは，正確には「地域開発政策」と呼ぶべきであるといえよう。

地域開発政策が，経済学の対象として社会的学問的にも注目を集めたのは，周知の如く，ケインズ経済学が確立し，第一次世界大戦後の不況対策として，アメリカにおいて実施されたニューディール政策の成果が注目を集めてからであるといって良い。少なくともそれ以前における地域開発とは，体系的位置づけが異なることから，一線を画してしかるべきであり，本論の対象とする地域開発も，一線以降の，いわば現代的地域開発政策を対象として考えることとする。

わが国においては，地域開発が明確に位置づけられたのは，第二次世界大戦後と考えて良いが，その萠芽は戦中，企画院において立案された「国土計画」に求めることが出来よう。その後，昭和25年「国土総合開発法」が制定され，地域開発が法的に体系化されたことは，わが国の地域開発政策史の中で画期的であり，いわばわが国の地域開発の展開は，これを基点と考えて差支えない。こうした地域開発の流れの中での政策的位置づけを前提とすれば，「国土計画」が「地域開発」と全く同意義に使用されている⑴ことも十分に理解し得る。しかしながら，「国土計画」と，「国土総合開発計画」と，「地域開発」とでは，本質において大きな相緯があることも否定出来ない。すなわち，国土計画は戦時中政府が国防国家態勢の確立に沿うよう⑵策定されたことでも判明するように，中央政府による国土の一体的開発を主目的にした考え方に対し，地域開発は，開発対象を地域という限定された領域にし，このため地方自治体も計画主体者の一員と考えている。いわば地域主義的国土計画ともいえる性格を併存していると考えるのが妥当であろう。国土総合開発計画においては，国土総合開発法により，「国又は地方公共団体の施策の総合的且つ基本的な計画」と定義づけられ⑶，明らかに計画主体者として国および地方公共団体を位置づけていることからも，いわば「国土計画と地域開発の一体的体系化」と解することも出来よう。

このように考えてくる時，本論における地域開発とは，明らかに地方公共団体によって代表される「地域住民の意志」が，大きな意義と役割を有していることは，少なくても否定出来ないと考えている。

なお蛇足ながら，国土総合開発法による「国土総合開発計画は，全国総合開発計画，都府県総合開発計画，地方総合開発計画及び特定地域総合開発計画とする」と規定されており，「全国総合開発計画とは，国が全国の区域について作成する総合開発計画をいう」と明記されている⑷ことからも，全国総合開発計画のみをもって，地域開発の全てとみるのは，やはり問題があるのではないかと考えられ，分権的な個別地域の開発計画の意義も無視出来ない⑸とする考え方は妥当なものと考えている。

2. 地域開発と港湾開発

地域開発を以上のように考える時，港湾開発との基本的関係はどこに求められるのであろうか。

第1に周知の如く，戦後における港湾行政の再編は，港湾管理者制度の確立という基本線を軸に形成されている。港湾管理者は，港湾開発の計画主体者であると同時に，事業主体者でもあり，かつ地方公共団体そのものであるといって差支えない。こうした今日の港湾管理者は，一面において地域開発の計画主体者であり，ここに地域開発と港湾の基本的関係と意義をみつけ出さねばならない。

第2に，以上の基本的関係を前提に．港湾開発という港湾管理者の意志と行動が，地域開発という一種の総合的施策の一つとして，位置づけられていることを物語っている。現実にわが国の交通は，国土条件から海運依存が特段に高く，海上交通の窓口としての港湾開発は，地域にとって交通条件の基盤整備となって，地域開発を容易にするケースが一般的であるといえる。少くとも港湾整備が立遅れている場合より，港湾整備が進んでいる場合の方が地域開発にとってより有利であることは否定出来ない。しかもわが国が，港湾整備が公共投資主体で行なわれる制度を堅持している以上，地域開発政策と港湾開発政策を一体的に体系化していくことは比較的容易であり，現在までこうした政策の中に位置づけられていたことも否定出来ない。

地域開発が先進資本主義諸国において，第2次大戦後の政策として共通している点は，過大都市の抑制．工業分散計画，後進地・低開発地の開発の三共通点であるといわれている(6)。わが国の場合も，戦後30年間の地域開発政策は，大略この線に沿ってなされていたと解して大きな過ちはあるまい。こうした政策の中で，大都市にとって港湾がいかに重要であるかは，大都市港湾論の論議としてなされてきたが(7)，当然のことながら工業開発や後進地・低開発地での港湾整備と性格の異なる港湾整備が求められてきた(8)。現実に港湾整備政策として，この点をはっきりと認識して計画が進められてきた具体例もいくつか掲げることが出来る(9)。また以上のような認識の上に，工業化と地方における港湾開発を，早く

から取上げてきた報告もいくつかある[10]。またこうした地域開発と港湾整備の基本的関係を体系的に整理しようと試みたものも，一例ならずあり[11]，この問題については，今更詳説する必要もないと考えている。

第3に，従来展開されてきたわが国の港湾整備は，後進地・低開発地の港湾整備に当たり，地域開発計画の明確なるものについては先行投資が可能になり，かつ国の財政的補助が大きくなるよう仕組まれ，すでにそれなりに政策が実施せられていたといって良い。すなわち，新産業都市建設計画の中での特別措置[12]，重要港湾の指定に関する条件としての優遇[13]等であり，公共投資の比重が地方港湾にたいしてきわめて小さいという指摘[14]は，必らずしも妥当なものではない。東北地方を例にしても，港湾整備は他の社会資本整備率よりも高率であり[15]，こうした評価し得る過去の実績を有していることは無視出来ないものがあろう。

第4にわが国の地域別発展の成果を史的に観察する時，わが国において発展が立遅れ，後進地・低開発地として位置づけられる地方は，過去において港湾および海上交通に恵まれなかった地方であるといえる[16]。こうした現況は，交通経済の上からも容易に証明出来るだけに，港湾開発が他地域との経済距離の短縮に効果が明らかであるわけで，これが定量的証明は無理としても，第2で指摘した学問的検討，第3で証明した過去の政策の定性的裏付け理論として認識されていたといっても過言ではない。

以上のように地域開発と港湾開発については，過去いくつかの検討成果と行政実績を有し，かつ組織的にも一体的関係が成立し得る仕組みになっていると同時に，社会的にもある種の認識があったといえよう。

こうした点を前提として，その成果を概括してみるに，港湾の整備は第1に物的流通を活潑にし，かつ経済距離を短縮することから，大量消費，大量流通の拠点としての都市経済を支え，第2に臨海型工業の発展，育成の基盤整備として不可欠であり，第3に大量消費，大量流通の拠点としての都市との経済距離短縮から第1次産業の生産性向上，構造変化にも寄与するというように，利用の仕方によっては，現代のあらゆる産業および流通の振興に大い役に立つという点で，地域開発の基盤としての地位を確立しているといえよう。その間接効果迄考えれば

港湾から遠距離にある内陸地域にとっても必要不可欠な社会資本として君臨しているといって良い。

しかしながら，地域開発政策は，国民の欲求，経済発展の段階によって発展変化するものであり，港湾整備が果す基本的位置づけは変らなくとも，意義や役割は当然変化するものと考えねばならない。したがって，地域開発における港湾整備の位置づけは重要であることは不変としても，発展変化する地域開発の基調を正確に把え，その中での港湾のあり方を求めるのは，極めて重要な課題であると認識すべきであると考えている。

3.　地域開発政策の基調と変化

戦後における地域開発の原点は，戦中における森林の乱伐と河川管理の結果，頻発した各地での洪水氾濫の防止に端を発すると考えて良い。この治水事業は，産業基盤，生活基盤施設の破壊によって，必要最少限も満たされない電力供給ならびに食糧危機突破に必要な農地開拓のための農業用水確保の二者と結びついて，短日時に河川総合開発計画となって政策的に取上げられた。この発想の背景に，テネシー川総合開発計画（ＴＶＡ）があったことは否定出来ない。この結果北上川総合開発計画や，只見川の開発計画等がプロジェクトとして取上げられ，今日の水資源総合開発計画の原点になったと評価し得る。同時に国土保全である河川管理と，産業基盤，生活基盤の整備を流域単位で考え，限られた水資源の有効活用を図る計画として，その後の地域開発の原点としての意義は極めて高く，もっと評価されてしかるべきだと考えている。

河川総合開発計画が政策的に取上げられていた，いわば戦後の第１期の地域開発期に，朝鮮動乱を契機にして不死鳥の如く工業が復興して，工業化による地域開発が根をおろすこととなる。初期の段階は政策的計画的というよりは，旧軍用地の跡地利用として工業の導入を図るというのが，一般的であったといえる。日本経済が工業化の途を歩み始めた初期段階では，少くとも体系的地域開発政策はなかったといえるが，旧軍用地は旧軍の絶大な権力の下，軍用地としての立地条件を厳選して選んだという点では，計画的であったといえる。そして旧軍用地の

うち，工業の立地条件と適合した地域だけが工業用地として再生し，残りはそれぞれの条件に合わせて，農業開拓地，米軍用地等に転換した。こうした戦後初期の工業化は，政策的には計画的に推進されたものとは言えないが，結果としては旧軍用地を活用し，再生した工場が後の地域の工業化の核となったケースが多く，その点で後の工業化を主軸とする地域開発に大きな意義を持つこととなる。

こうした段階を経て，昭和30年代に入ると，日本経済は復興から成長へと路線修正し，これに沿った政策が確立してくる。所得倍増計画が立案され，これを受けて地方都市を核とする地方の工業化による拠点開発を行い，拠点より開発効果を周辺に及ぼすという拠点開発方式による第1次全国総合開発計画（全総）が策定された。その結果，新産業都市建設計画等が策定された。一方，これに対応するものとして，山村豪雪，離島，過疎等均質地域を対象とした地域振興計画も逐次成立し，地方振興政策が軌道に乗ったが，大都市圏では基本的施策の選択に議論がたたかわされると共に，巨大都市への人口集中のすさまじさが見え始め，この問題が強く認識されてきた。このため首都圏，近畿圏，中部圏が相次いで計画策定され，ブロック計画と呼ばれる地方開発計画の体系化と共に，地域開発行政の体系化が一応完了した。

しかしこの間，日本経済の高度成長が続き，さらに地域問題として過密，過疎が激化して，より強い政策が求められるようになった。戦後の地域開発の展開としては，第Ⅲ期に入ったといって良かろう。大都市への人口・産業の集中は，当然のことながら集積の利益を求めてきたものであり，資本の論理に基づくものと理解し得よう。したがってこの原則にまかせておけば，巨大市場に遠い地域では，経済活動は活潑化せず，人口は巨大都市へと流出する。これに抵抗する政策として，政策的に産業配置を推し進める必要があり，市場条件の悪さを規模の利益で補おうと発想されたのが，大規模開発方式である。この開発方式を骨とした計画が，第2次全国総合開発計画（新全総）である。この結果，農業基地，畜産基地，工業基地等いずれも大規模なものが発想され，これらを成立させる基盤整備として，高速交通体系の整備の推進を打ち出したものである。

この全総，新全総を通し，いわば高度経済成長期のわが国の地域開発は，生産

性の最も高い工業化を軸とし，地域経済力の向上を図ることが基調であったといえる。特にわが国の工業化は戦前の繊維，雑貨という軽工業から，軍需産業化を経て，鉄鋼，石油という基礎資源型工業を中心とする重化学工業化へと一段階進展した工業発展の時期を迎え，工業化即基礎資源型の臨海工業化という図式の上に，地域開発が進められた。その結果，埋立地造成に適した三大湾，瀬戸内海の重化学工業化が進展し，関東から北九州に至るいわゆる太平洋ベルト地帯の形成がみられるようになった。

しかしながら，昭和40年代後半になると，漸やく新産，工特等政策の効果が顕著化すると共に，東北，北陸等の工業生産のシェアが拡大し，一方，東京圏，大阪圏のシェアが低下して，工業の地方分散化がはっきりと表われてきた(17)。同時にわが国の工業自体も，構造的にさらに高度化し，次第に電気機械，電子機器，自動車，精密機械等，高度な技術集積型工業の比重が増大してきて，内陸の工業化も進展していった。

このような変化と発展の中に，昭和45年各地の産業公害が社会問題化し，いわゆる公害国会が開かれ，翌46年には，環境庁の設置，中央公害審議会による審議等いわゆる環境問題が公けとなり，過密都市における外部不経済の拡大が顕在化した。巨大都市における集積の利益は，過集積による不利益を露呈化してきたわけで，巨大都市から地方への工場移転や，都心部から郊外への大学移転等が続々と出てきた。集積の利益を求めて進展してきた巨大都市化（Metropolitanization）が明らかに転期を迎えたといって良い。このことは集積の利益を享受出来得た時期に比して，明らかに不経済の拡大による利益率の低下を意味し，昭和45年から石油危機発生前迄の国民総生産対前年比の伸びが，40年代前半より低下している点の解釈を，ここに求めるのが妥当であろうと考えている(18)。

こうした動向の中で石油危機を迎え，さらに円高と，世界経済の動向を直接受ける結果となった結果，今日迄の長期的不況に見まわれることになるのであるが今日の日本経済の情勢は，単純な好，不況の景気循環だけでなく，いわば内面的構造変化を伴なう新しい経済時代の到来という基調の変化を根底に持っていることを認めないわけにはいかない(19)。こうした観点から新しい経済政策の展開を求

める主張も多く[20]，当然地域開発政策も新たな観点での確立を必要とするに至ったといえよう。

4. 新しい地域開発の方向

以上のような地域開発の流れの中で，新しい国土総合開発計画としての第三次全国総合開発計画（三全総）が策定された。このような長くかつ複雑な策定経緯を有する本計画は，いわば策定の経過が意義深いわけであるが，この点については他誌に譲ることとし[21]，新しい方向のみを要約的に考えてみたい。

新全総までは，高度成長を図る経済政策を反映し，生産主導型の開発政策であったといえようが，三全総はこうした生産主導型から，自然環境，生活環境，生産環境の人間居住の総合的環境の整備へと変化した。この背景は，国民の欲求が成長による生活水準の向上から，多様化してきたことにあるが，地域開発が，工業化のみを主軸とした時代から変化してきているといえよう。

第2には従来の地域の動向が，巨大都市化であったものが，地方都市化へと変化してきたことである。こうした人口の動向は，今後の地域開発が地方都市を主

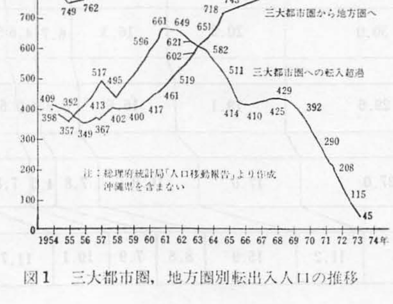


図1　三大都市圏，地方圏別転出入人口の推移

体に多くの課題が出てくると想定される。

第3に拠点開発方式，大規模開発方式から生活圏を地域開発の計画上の圏域とする定住圏整備を打出した点である。老令化を伴う社会の変化，安定成長路線，工業の構造変化，雇用問題等，地域開発をめぐる周辺の条件の変化は，国土全体の開発が細胞的な生活圏の開発が基礎となるとの考え方になり，「定住構想」という計画理念と目標が確立されるに至った。こうした計画の思想的変化が，定住圏の背景にあると認識するならば，地域開発において，地域住民の意向をしんしゃくしつつ，地方公共団体の役割がさらに大きくなったと考えて差支えない。

第4に安定成長路線，工業の構造変化等の新しい経済に対応した地域開発は，民間企業設備投資の伸びに支えられる経済から，民間住宅投資，政府公共投資の伸びに支えられる経済へ，臨海型工業から内陸型技術集積工業へ，新規投資から既存資本の活用の比率増大等の経済の変化を受け，従来とは異なる地域開発が模索されねばならない状況となっている。

第5にそれとは別に，巨大都市での居住環境の悪化等巨大都市の魅力の低減化と，地方の人口増という新しい社会の動向を定着させるためにも，地方での就労の場確保が，地域開発の目的と合致して進められることが，過密過疎の解消対策にもつながるといえる。

図2　地域別工業出荷額の対全国比の推移

第6に高度成長を通して，工業生産での地方の比重が増大し，さらに三大湾・瀬戸内海の開発抑制による装置系工業基地の地方進出と，鉄道の輸送能力の限界等から，物流における輸送形態の変化が，機関別，地域別にも変化すると予測される。三全総においては，海運と自動車の組合わせによる輸送の比重増大と，太平洋線と日本海線よりなる海上貨物輸送の幹線航路網の形成を構想している。今後の地域開発はこうした輸送の変化と結合した地域づくりが必要になるといえよう。

表1　交　通　量

項目			実数 昭和40年度	構成比(%)	50年度	構成比(%)	60年度	構成比(%)	65年度	構成比(%)	指数(昭和50年度=100) 40年度	50年度	60年度	65年度
旅客	輸送人員(百万人)	総計	30,792	100.0	46,176	100.0	60,200	100	67,500	100	67	100	130	146
		自動車	14,863	48.3	28,412	61.5	41,000	68	45,000	67	52	100	144	159
		鉄道	15,798	51.3	17,588	38.1	19,000	32	22,000	33	90	100	108	126
		海運	126	0.4	151	0.3	200	0.3	220	0.3	79	100	132	148
		航空	5.2	0.0	25	0.1	60	0.1	110	0.2	21	100	228	445
	輸送人キロ(億人キロ)	総計	3,821	100.0	7,104	100.0	10,100	100	11,700	100	54	100	141	164
		自動車	1,207	31.6	3,609	50.8	5,800	57	6,400	55	33	100	160	177
		鉄道	2,554	66.8	3,238	45.6	3,800	38	4,400	38	79	100	117	137
		海運	31	0.8	66	0.9	100	1	120	1	47	100	158	182
		航空	29	0.8	191	2.7	390	4	740	6	15	100	204	385
貨物	輸送トン(百万トン)	総計	2,625	100.0	5,030	100.0	8,600	100	10,000	100	52	100	171	199
		自動車	2,193	83.5	4,393	87.3	7,500	87	8,600	86	50	100	170	196
		鉄道	252	9.6	185	3.7	170	2	190	2	136	100	94	103
		海運	180	6.8	452	9.0	960	11	1,200	12	40	100	212	269
	輸送トンキロ(億トンキロ)	総計	1,864	100.0	3,608	100.0	6,300	100	7,600	100	52	100	176	210
		自動車	484	26.0	1,297	35.9	2,400	39	2,900	38	37	100	189	224
		鉄道	573	30.7	474	13.1	460	7	500	7	121	100	96	107
		海運	806	43.3	1,836	50.9	3,400	54	4,100	55	44	100	187	226

注：貨物輸送の総計には航空を含む。

5.　地域開発の方向からみた港湾の課題と動向

大略以上のような地域開発の動向を把えた上で，今後における港湾は，いかなる課題を把えながら地域開発と関わっていくのか考察する必要がある。

新産・工特に代表される拠点開発方式時代，その後の大規模開発方式時代，日本経済の重化学工業化は，臨海工業中心に地域開発が構想された。このため港湾の地域開発への関与も工業港の開発整備が主役として進められたといって良い。

こうした工業港開発は，現状において一部業種を除き設備投資過剰の傾向を示すだけでなく，将来の日本の工業が，技術集積型中心へと指向するに伴い，当然のことながら臨海型装置型工業基地開発の要請の弱まりを反映して，比率を下げてくるものと考えられる。

これに対し石油備蓄を含む石油供給基地の整備は，三大湾・瀬戸内海の開発抑制と他地域での供給体制強化の必要から，三大湾・瀬戸内海以外の地域ではいくつか出現することとなることは容易に予測し得る，

また高度成長期，巨大都市においては大都市港湾という新たな型の港湾が出現したが，地方における都市化が進展し，特にこのうちの広域中心都市と呼ばれるいくつかの都市については，衛星都市を従える巨大都市化が見られ，大都市港湾といわれる港湾開発が要請されてくることになろう。こうした観点よりの港湾の形成は，直接定住圏整備に対応した港湾開発となり，新たな局面での地域開発と港湾の関わり合いを展開するものと期待されよう。

物流体系の海運指向は，今後の地域開発にとって，物流拠点の形成を否応なしに臨海地域に求めてくることになると見通せる。この意味では，従来と異なり，むしろ今後の地域開発に関与する港湾整備は，従来の工業港から次第に流通拠点港湾が主役の座をしめてくるようになると推測される。しかし物流体系の海運指向の成否は，内航海運の近代化と経済的合理化が前提となることでも判明するように，港湾においても徹底した合理化が求められることから，港湾内での産業構造，施設管理形態等の合理化が併せ求められることとなろう。

一方，高度経済成長期と異なり，新規設備投資のみで経済を支える時代ではなくなってきていることから，資産の活用，改編，再開発利用，利用調整維持，補修等も次第に強く求められてくることになり，他の交通体系や地域のプロジェクト等との効率的有機的結合が要求されてくることになろう。ストックの時代における港湾の利用方策が図られることが必要となり，港湾利用の基本方針が地域開発と絡め，空間経営システムの中で求められることとなろう。従来のどちらかというと港湾の新規施設の整備と，財物管理主体の港湾行政から，効率的利用のあり方が地域開発との有機的結びつきの中で位置づけねばならぬ時代となったといえる。その意味では地域開発への港湾の関与の仕方が，従来以上に複雑になると言えよう。

また行政的関与の仕方としては，定住圏という行政的には地方分権化の地域開発方式が定着してくることにより，昭和25年以来堅持してきて港湾管理者制度

が，一面では最もその持ち味を生かし得る体制となる時期が到来するわけで，港湾管理者の力量が問われることにもなって来よう。その点で国民経済的意義からの港湾整備の基本方針の確立が必要となってきているともいえよう。港湾の開発，利用は，決して狭域的な経済と開発のためだけに必要なものではないだけに国の港湾整備の基本方針と，各地域の地域開発の中での港湾の位置づけが，縦横に組み合わされねば，真の定住圏整備につながらないと考えられる。ここに港湾と市民のつながりの重要性もあることになろう。

以上のように地域開発自体が大きく変化してくる中で，地域開発での港湾の機能と役割が大きく変化することが考えられる。当然のことながら，高度成長期の地域開発への港湾の関与と，かなり異なる関与と位置づけがなされるものと考えるべきであろう。

地域的には地方定住の推進という最近の人口動向にも合わせる意味からも，地方圏の港湾の体系的整備が大きく期待されることとなるが，これはいわば内海・内湾の港湾整備から，外海の港湾整備に移ることを意味しており，技術および整備方式が，財政および投資と絡んで前向きに検討されねばならなくなってくる。

また環境保全との関わり合いは，いわば開発行為に対する反作用であるとの見解から，反作用を極力少さくする努力がもっとなされるべきで，人為的環境の創造と環境開発および開発行為の中での自然回復等が，どこ迄なされるのか，きびしく対処することにより，地域開発との接点を求めていくべきで，オールオアナッセング的な議論展開では解決されない。開発と保全について，いくつかのオルタナティヴが用意，検討されてしかるべきであろうことはいうまでもない。開発否定論だけでは，保全への配意がなき開発と同様の弊害を覚悟せねばならなくなるであろうから，港湾が地域開発の中で重要な役割を果していくためにも，従来の港湾の概念と領域以上の広範なシステムを組む必要が出て来るといえよう。

あとがき

地域開発と港湾という大課題に対し，十分対応出来るだけ体系的考察がし得たかどうか大きな自信はないが，地域開発政策が大きく転換されようとしている現

在，その中での港湾のあり方は，当然模索検討されねばならない。地域開発政策の流れと変化からみる時，現状の日本経済の動向は，単なる景気変動論のみで理解し得ないと考えており，戦後の経済発展史の中で，幾つかの段階を経てきたが石油危機以降，構造的にも大きく変化し，新しい経済時代に突入したと考える方が，地域開発の変化と動向を体系的に把え易い。したがって，港湾も従来の関わり合いの連続線上にあるわけではなく，新しい計画論理が求められているといって良い。見方を変えれば，計画とは，常に不連続現象の論理化であるともいえるからである。

以上のことから半ば悔いの残る稿となったが，地域開発と港湾の検討が今後進められねばならない中で，検討の一素材となり得れば本稿の第一の目的は達成されるものと認識している。

なお本稿は冒頭に記したように，関東部会での検討を素材にとりまとめたものであり，部会開催時，御指導戴いた東海大，東寿教授はじめ，議論に参画下さった多くの会員諸氏に厚く御礼申しあげる次第である。

最後に本論投稿寸前，東寿先生の訃報に接した。筆者にとり東先生は，国土計画，港湾計画，港湾経済研究の大先輩であり，常に暖かい激励と微細に亘る御指導を戴いた恩師でもある。偉大なる指導者との突然の別れに直面し，ただただ先生の御冥福をお祈りするのみである。慎しんでこの拙稿を先生の御霊前に捧げ，お別れの挨拶とすると共に，長年に亘る御指導への謝意としたい。

注 (1) 西水孜郎「国土計画の経過と課題」　大明堂刊，1975.
(2) 前出(1)に同じ。
(3) 国土総合開発法第2条の1による。
(4) 〃　　第2条の2による。
(5) 大阪市立大学経済研究所編「経済学辞典」　岩波書店刊，1968.
(6) 吉岡健次「地域開発と地方財政」　東洋経済新報社刊，1965.
(7) 今野修平「都市港湾論序説」Ⅰ～Ⅳ，都市港湾論補遺，海事産業研究所報，No. 38～41，No.78，1966，1972ほか。
(8) 今野修平「大都市港湾計画試論」港湾問題研究No.2，東京港港湾問題研究会，1972.
(9) 東京都港湾局，東京港改訂港湾計画，1967．ほか。
(10) 北見俊郎「地域開発と港湾経済・社会」地域開発と交通，交通学研究1964年研究

年報，日本交通学会，1964.ほか

(11) 今野修平「地域開発と港湾の基本的関係と課題」海事産業研究所報，No.52. 1970. ほか。

(12) 新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律第3条，第6条ほか。

(13) 地域開発計画の中で明確に位置づけられている港湾については，実績が規定に達しない場合も対象としている。

(14) 前出(10)に同じ。

(15) 運輸経済研究センター「東北の将来と港湾開発」東北経済連合会刊，1976.

(16) 今野修平　東北地方の交通体系，東北開発研究　Vol. 13，No.12. 合併号 1977.

(17) 国土庁計画・調整局，新全国総合開発計画総点検中間報告素案「工業基地とその対策」　1977.

(18) 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.

(19) 今野修平「日本経済の課題と港湾の展望」港湾Vol. 54. No.12. 1977.

(20) 都留重人「日本経済の奇跡は終わった」　毎日新聞社，1978. ほか。

(21) 今野修平「三全総の策定経過とその内容」地理第23巻第6号，1978.

地域開発の総合的性格と港湾問題

北見俊郎
（青山学院大学）

目　次

1. はじめに
2. 地域開発における総合性
3. 港の開発と総合性
4. 地域と港の総合的な開発課題

1. はじめに

おくれて資本主義に参加したわが国の経済社会は，明治以降の発展過程で，きわめて日本的な構造性を「てこ」にして急速な進歩をみせた。これは第2次大戦後といえどもかなり共通した要因を秘めているように思われる。急速な進歩とか急激な発展というものには，いずれもどこかに問題点が残されるものであり，ひずみがつきまとうものである。このことは，一面において「歴史」というものの重みを知らしめられると共に，急激な発展というものが，しばしばアンバランスなものを内包するだけに，「歴史」に飛躍のないことをも教えられる。

ここでは，わが国における「地域開発と港」の関係を，以上のような問題意識にたってみた時に，どのようなことがいえるであろうかという1つの素描を試みようとする。「地域」も「港」も歴史的な総合的遺産である。そうしたものの「開発」には当然幅広い理念と手法が必要であるが，「急激な発展」の故にわが国の開発一般は，それらを置き忘れてきた。あるいは，置き忘れてきたために発展が急激になりえたのかも知れない。いずれにしても，これからの「地域」と「港」の問題は以上のような意味からも，即効的なものよりも，本質的なもののとらえ方や考え方をもって，開発もしくは再開発の方向づけをゆっくり行ってゆくべき段階をむかえているように思われる。

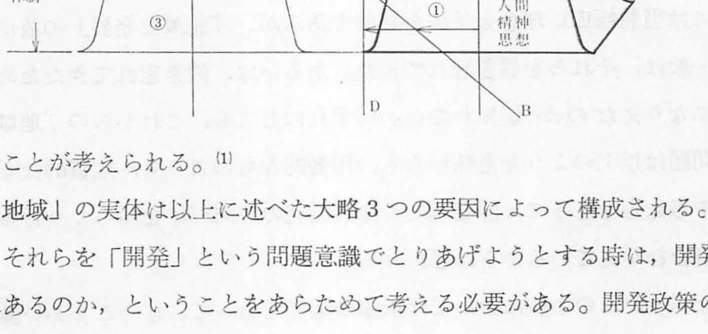
しかしながら，この小誌においては紙幅の都合もあって，きめこまかい論述や

実証的な分析等をさけて，意とする諸点の概要を述べるにとどまる。したがって本文における「地域」,「港湾問題」といった分析対象の概念規定をも明確に行いえないままに論旨の展開を余儀なくさせられるきらいがある。また「総合的」な開発の具体的手法についてもふれるまでにはいたらない。こうした小誌の不備な点は，今後の分析をもって補ってゆくと共に，全体的に稿を改めてゆかねばならないものであることと，あらかじめ大方の御海容を乞う次第である。

2. 地域開発における総合性

わが国の「地域開発」や「港湾開発」などをふくめ，開発問題一般における「開発」という言葉の理念は，どちらかというと物理的諸条件にアクセントが強いものであったように思われる。もともと「開発」（development）は，開発対象における「発展」という総合的な意味がふくまれているはずである。つまり，「地域開発」にせよ，「港湾開発」にせよ，それらの開発対象を構成する要因には，（図・1）に示すように，①人間・精神・思想，②制度・組織・人間関係，③施設・技術・機械等がある。こうした考え方については，しばしば述べてきたところでもあるので，ここでは詳細について省略するが，（図・1）から次のよ

（図・1）



うなことが考えられる。(1)

「地域」の実体は以上に述べた大略3つの要因によって構成される。したがって，それらを「開発」という問題意識でとりあげようとする時は，開発目的がどこにあるのか，ということをあらためて考える必要がある。開発政策の本来的な

目的は，とくに「地域開発」にあっては「つねて発展的に住みよい地域社会をつくりあげ，かつその地域社会の発展がより広い地域の発展にも一体として役立つような機能を果すべきものと考えられる。」[2]とか，または「地域開発は地域経済の発展を主内容とするが，その究極のねらいは住民福祉の向上にある。」[3]とされるように，その地域における人間と社会の福祉の向上にある。こうした開発目的によるならば，開発対象が特定地域の ①人間・精神・思想，②制度・組織・人間関係，③施設・技術・機械などの全体にかかわるものとなるであろう。その意味からも，ここでは開発対象を，実体としてとらえた場合，それは，それらの3つの要因をふくむ「社会的構成体」であるとする。しかも，それが「社会的構成体」であるかぎり，歴史的に形成されたものであることを意識せねばならない。

そのように開発対象が，社会的かつ歴史的に構成されたものであるということは，その要因が（例えば①の変化は②と③に影響を与え，③の変化は①と②に影響を与えるというように）相互作用をもつものである。しかしながら，この節のはじめにふれたように，わが国における「開発」の理念は，物理的諸条件にアクセントが強いとうけとめられている。このことは，一般的に（図・1）における③の要因のみを開発対象にしてきたこと，また，開発による③の要因の変化によって，①と②がどのように影響をうけるかといった点については深く考えられてこなかったことを意味する。このことは，地域開発の場合，「究極のねらいは住民福祉の向上にある。」とする開発目的にそぐわぬものを数多く生み出してきたことを論理的にも歴史的にも認めざるを得ない。

したがって，「開発」ということが（development）であり，「発展」という総合的意味をふくむとすれば，開発対象は，たんに③の施設・技術・機械などの物理的諸条件のみならず，①と②の要因をあわせ考えるということが，開発目的の面からきわめて重要な課題となる。

以上の，わが国における「開発」は③の物理的諸条件にアクセントが強いということには，それなりの理由があった。これもしばしば述べてきたことではあるが，明治以降の後進国日本が早急な資本主義の確立を願うあまり，すぐに直接的に役にたつ③の要因を欧米先進国より導入し，③が①と②とどのような関連にあ

るかを軽視してきた。したがって「地域」の開発効果が，（図・1）におけるC－Dのように3つの要因が相互調節をもちながら歩調がそろえば問題点も生じにくいが，一般的にはA－Bのように③②①の順でアンバランスな結果が生じやすい。こうした開発の断層は，開発それ自体が開発目的である地域住民の福祉の向上という「近代化」理念よりも「合理化」理念に即応しうるような結果になりやすい。[6]

3. 港の開発と総合性

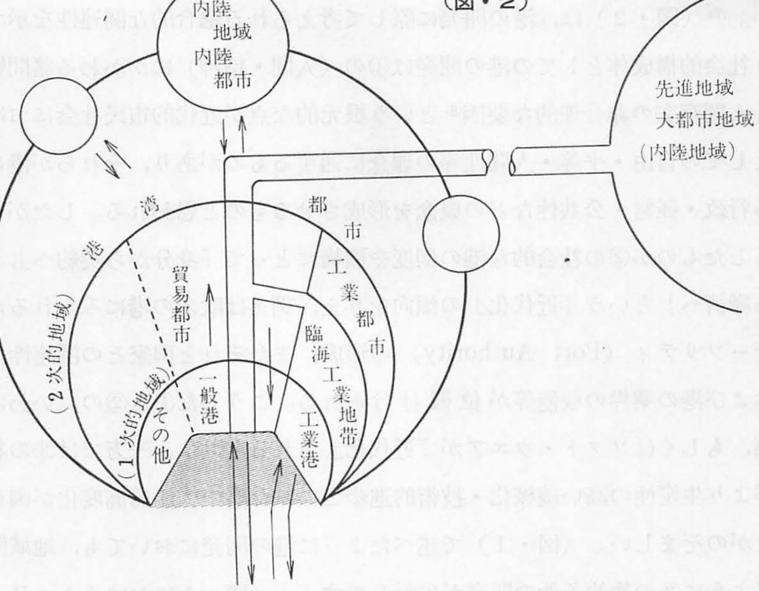
以上は主として「地域開発」における「開発」の目的が，究極のところ住民の福祉の向上にあるとするならば，「開発」の方法が総合的に行なわれるべきであるとした。このためには「開発」の対象をも総合的な「社会的構成体」として理解しなければならず，その意味からすると，わが国における「開発」一般は開発対象の1つの構成要因でもある物理的条件にアクセントが強く，実際の「開発」成果は「社会的構成体」としての他の2つの要因（人と制度）を「近代化」させるということよりも，「地域」をして経済的な「合理化」の場になりやすいとした。

このように，物理的条件の展開が「合理化」に貢献しやすく，「開発」が総合的な「近代化」，しいては development になりがたいということをさしあたり，ここでは「港」の開発をめぐる「港湾問題」からとりあげようとするが，ここでもそれらについては前節で述べたと同じことが考えられる。つまり（図・1）における①②③の関係から，港もまた社会的構成体であり，したがってその開発も総合的であることが要請される。とくに港は周知のように，明治以降「国家の営造物」と考えられ，その開発の主たる対象は社会的構成体としての港のうちの③の要素（物的条件）が中心であった。しかしながら，ここで考える港の開発とは，少なくともターミナルを中心とする一定のひろがりをもった場における経済的，社会的活動を目途とする以上，そうした活動を構成する諸要因はすべて開発の対象になるはずである。実はこうした港全体を構成体として理解した上で，物的条件の開発をしようとする場合には，もはや港は「営造物」や「公物」といっ

た概念では開発目的は達しられない多くの問題点をふくむものといわねばならない。(7)（図・2）は，港の開発に際して考えられる総合的な関連性を示す。つまり社会的構成体としての港の開発は①の（人間・精神）にかかわる諸問題が，広く人間存在の非合理的な要因(8)という根元的な点が近代的市民社会における旗印としての自由・平等・人間性等の理念に通ずるものがあり，それらが港にかかわる行政・経営・公共性などの概念を形成させるものと思われる。したがって，こうしたものが②の社会的な港の制度や機構にとって「身分から契約へ」,「権力から経済へ」という「近代化」の傾向を与え，例えば欧米の港にみられるポート・オーソリティ（Port Authority）の形成，またそれと国家との関連性，行財政および港の業界の機能等が位置付けられる。こうした①と②の，いわば港の体制，もしくはソフト・ウエアが「近代化」されると共に，一方では③の物的条件がより生産性の高い機械化・技術的進歩といった港の機能的高度化が図られることがのぞましい。（図・1）で述べたように港の開発においても，地域開発と同じように③の物的条件の開発が先行しやすく，（図・1におけるA—BよりもC—Dになりやすい。）その結果，③の物的条件の開発効果は，①と②の体制的な「近代化」と機械化による生産性の高度化・利潤の増大（合理化）との間にアンバランスが生じやすくなりがちである。

したがって，そこでは現実に港は，開発において社会的構成体たりえず「営造物」としての理解にもとづく対策で充分であったともいえるし，③の物的条件の開発にともなう対策の効果は，資本主義の再生産過程における「合理化」（とくに「流通過程」において）の線上に港の機能を位置付けることだけで，「港湾問題」が解決しうるという安易な理論形成が生まれがちであった。（図・2）の③の物的条件における「物的流通」とか「協同一貫輸送」,（intermodal transportation）もしくは,「総合交通体系」など，主として「経済成長期」に問題視された一連の言葉は，いずれも「交通」もしくは「輸送」の「合理性の追求」を目途としており，その一環として港における「荷役」や「輸送」の高速性・経済性・安全性・確実性などを求めるものであった。(9)また,「港湾問題」の解決のための諸対策も，そうした要請にもとづき，港湾機能の拡大，港湾荷役の効率化

（図・2）



（注）拙著「港湾総論」（成山堂，1972年）p. 416.（図×6・3）による。

をねらいとするものが主流であったと思われる。

しかしながら，以上の港にかかわる要請や諸対策が，港の造成・機械化といった物的条件の高度化によってのみ図られようとしたものであったとすると，それらは近視眼的なものといわざるを得ない。したがって，そうした開発方法は，体系的「合理化」に貢献しえたとしても，①と②の体制的「近代化」になりがたく，また，逆にいえば，体制的「近代化」と調和しないかぎり，本来の「合理性の追求」が社会的に成立しにくいものになるであろう。きわめて基本的に考えれば「港湾問題」の解決は，以上の体系的「合理化」と体制的「近代化」が調和しえた時点において，はじめて達成しうるものと思われる。

4.　地域と港の総合的な開発課題

以上の各節で述べたように「開発」上の問題点は，「地域」においても「港」においても同様な性質をもつものと考えられる。ところで，この小誌でとりあげよ

うとしている問題は,「地域開発の総合的性格と港湾問題」であった。以上の2節では「地域」を,3節では「港」をそれぞれ社会的構成体として総合的に開発対象としてとらえることがのぞましいとした。したがって,この節では,港を「地域空間」の一部として,地域と港を総合的に一体化させた開発の対象と方法について考えることとする。また,このような「対象」と「方法」をもつことが,「港湾問題」の解決にとって本質的な課題ともなるであろうと思われるからである。

2節および3節で述べてきた地域と港の部分的(物的条件の開発を中心とする)な開発の方法は,そのまま地域と港の関連を軽視してきたわが国の「地域開発」の方法にも通ずるものがある。限られた紙幅で詳細に述べることはできないが,わが国における「地域開発」の系譜からすれば,港の問題が地域開発の中に登場してくるのは,大略昭和30年代の工業開発にとって港湾機能がきわめて有利であるということが確認されてからのこととみてよい。[10] しかも,工業港の造成が臨海工業の発展に不可欠な位置を占めることにより,その両者の組合せと展開が,あたかも地域開発であるかのように考えられがちであった。もちろん,地域開発と港の関係は,工業港と臨海工業の関係のみではなく,他の広範な諸対策をともなって,それなりの成果をあげていることも事実である。しかしながら,現実に後進的地域に生産力を育成させ,附加価値を与えるためには,特定の地域に格別のポテンシャリティがないかぎり,工業港と臨海工業の組合せと展開を図ることが手取り早く,それなりに合理的な手法であったと思われる。

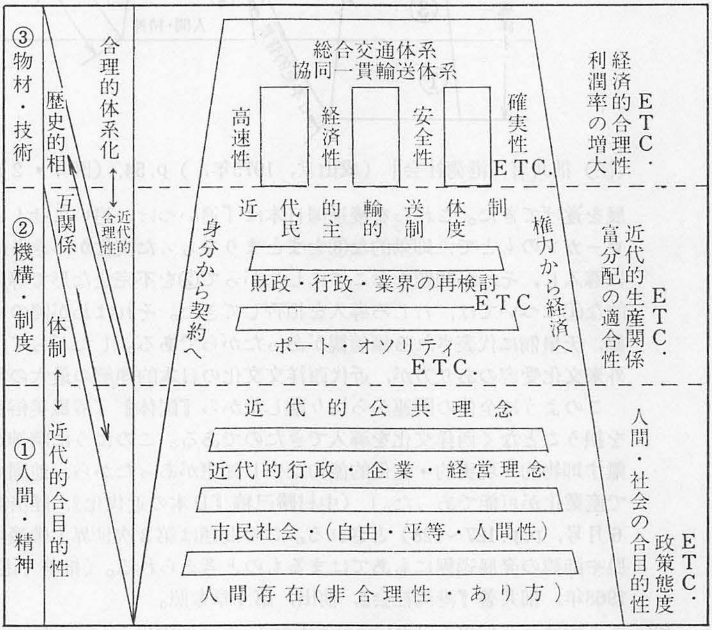
だが,そのような地域開発と港の出会いは,さまざまな問題点を秘めていたといわねばならない。1つには,すでに前節までに述べてきたように,それらの多くは「地域」においても「港」においても,③の物的条件の開発を主とするもので,開発の特定地域に臨海工場が建設され,工業港が造成されて,両者の機能的結合がいずれも高い生産性を示し,世界第二位といわれたG.N.Pを生みだすことを可能とした。しかしそうした経済的な合理性の追求が,進出企業や誘致産業の利潤率を増大させた割合には,社会的に地域住民の福祉の増進にならなかったことも確かであろう。もちろんケースによっては,地域住民の福祉の増進,地域社会の近代化にとって臨海工業と工業港が大きな役割を果してきたという例のあ

ることを知っている。もともと，地域開発における企業進出や交通網の整備などは. 特定地域の発展（develoment)，格差是正という経済•社会の不均等是正ということが開発理念にふくめられていても，実施の段階においては，むしろ先進的地域における工場立地のゆきづまり，大都市問題の解消の場として作用されやすく，開発の成果も後進地域の経済的発展，社会的な近代化に貢献する以上に，開発の「逆流効果」を生じやすい面があった。そうした場合の「地域開発」の手法は，主として，以上に述べてきた③の物的条件の開発が，①，②との関連性にうすく，したがって③の体系的進歩が，「地域」の①，②の体制の中に滲透しきれない面があった。（図・3）はその辺の事情を示したもので，とくに工業港と臨海工業の結合は工業生産力の増大にきわめて合理的な成果を示したが，ともするとその両者の間で，原料輸入──→加工──→製品輸出が完結されて，それらの地域的還元性に乏しく，臨海部の工業化が，地域労働力の吸収──→地域扶養力の育成──→都市化といった系譜は思ったより表現されてはこなかったと思われる。商業港（一般港 においても，地域による資本投資で港湾機能を増大させれば，その効果は，地域もしくは港湾所属の都市に反映されるであろうとする期待をうらぎって，その投資効果は，より先進的地域(大都市)に表現されるという例が多い。

地域開発に港湾機能を参加させる場合に，地域の福祉の増大，あるいは地域社会の近代化を目途とする開発目的が確立しているのなら，すでに述べたように，当然，開発上の効果が地域に吸収しうるような対策が別途必要である。(図・3）についていえば，直接的なターミナル活動を行なう1次的地域の成果を2次的地域（この場合都市もしくは近隣地域）に還元しうるような，地域と港の体制づくりをすることである。3節に述べた（図・2）の意とする点をいかに地域にはりつけるかが，今後の課題となるであろう。それらを，きわめて要点的に述べればまず「地域」と「港」のもつ社会的構成要素の相互関連性を重要視し，基本的な点については国家と密接な関連性をもつにしても，具体的な開発方法については地域（都市)が政策的主体性をもつことがのぞましい。また，商業港の機能を地域に関連づけるためには，物的流通システムをもふくめて，できうるかぎり商的メカニズムの定着化と拡大を図る。工業港と臨海工業については，以上に述べた問

題点をふまえ，いかに地域とのかかわりを求めるか。従来問題にされてきた地域の公害問題や，環境破壊などの面から安易な工場化でなく，「近代化」理念をふくめた「工業化」となりうるような基本的な対応が必要である。総じて，わが国における地域と港は，いずれも欧米にくらべると，機能的離反が目立つ。この両者の機能の結合が有機的に地域のために貢献しうるような政策主体の確立がのぞましく，さらに地域住民の関心と協力が必須なものとなる。(11)

（図・3）



注 (1) 詳細については拙著「港湾総論」（成山堂，1972年）第1部各章，「港湾社会」（成山堂，1975年）第1章．拙編著「港湾機能の総合的課題」（港湾労働経済研究所，1977年）第15章等の参照をのぞむ。

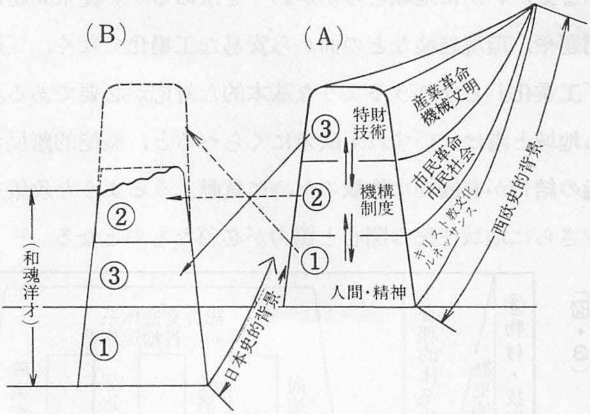
(2) 米花稔著「地域開発計画論」（日本経営出版会・刊）p. 3

(3) 伊藤善市著「都市化時代の開発政策」（春秋社）p. 63.

(4) 詳細については拙共著「港湾社会」（前出）第4章「港湾機能の社会的構成」p. 45 以降の参照をのぞむ。

(5) 「明治以降のわが国資本主義の発展が『近代化主義』であったがために，本来の『近代化』をおきわすれてきたということが経済・社会・政治・文化のすべてにわたっていえるような重要な関係をもっている。」（拙共著『港湾社会』，p. 54）この点を（図・4）との関係でみると，Aの西欧文化は歴史的な過程において①・②・③の各要因が各交流をもちながら，1つのまとまりをもったものとして発

（図・4）



（注）拙共著「港湾社会」（成山堂，1975年，）p. 54.（図4・2）による。

展を遂げてきた。これらを後進国日本は「追いつけ，追いこせ」とする国家的スローガンのもとで，即効的な③をまとまりをもった文化からきりはなして先行的に導入し，それが問題をおこすにしたがって②を不完全な形で導入したが，基本的な①については，むしろ導入を拒否してきた。それはわが国の伝統的な人間観，天皇制に代表される価値観があったからである。したがって「技術主義的な外来文化受容のあり方が，近代西洋文文化の日本的理解の最大の特徴である。

このように全体の関連から切り離したから『国体』『醇風美俗』『公序良俗』を損うことなく西洋文化を導入できたのである。このように精神から技術を切り離す即物的・現実的・世俗的能力ないし知恵があったから，他国もおどろく速さで産業化が可能であった。」（中村勝己稿『日本の近代化』，経済評論，1966年，6月号，p. p. 127～128）とされる。この問題は第2次世界大戦後の資本主義の発展や港湾の発展過程にもあてはまるものと考えられる。（拙著『港湾論』海文堂，1968年，拙共著『港湾社会』，前出，第4章参照。

(6) ここでは「合理化」（rationalization）と「近代化」（modernization）を，概念の上で基本的にかなり区別をしているが，その内容については拙著「港湾総論」（前出）第3章「港湾における合理化と近代化」の参照をのぞむ。

(7) 詳細については拙共著「港湾社会」（前出）第4参，拙著「都市と港ー港湾都市研究序説」（同文館，1976年），等の参照をのぞむ。

(8) 拙著「港湾総論」（前出）第1章「人間と経済社会の港湾」，「都市と港」（前出）第1章「都市と港と人間の問題」参照。

(9) 詳細については拙稿「わが国における ”intermodal transportation” の問題意識とターミナルの諸問題」（港湾労働経済研究所年報No. 2，1977年）の参照をのぞむ。

(10) 「一般に地域開発が政策的にとりあげられたのは終戦直後からのうごきを背景にするが，………昭和25年（1950年）における『国土総合開発法」は………全国的な規模での資源開発を中心としたものである。これを第1段階とすると，第2段

階としては，昭和30年（1955年）頃からの工業開発，工業立地を主眼点とする条件整備が問われてくる………」「港湾がこの地域開発の段階の中で，はっきりした形で関係してくるのは，その第2段階においてである。」（拙著『港湾総論』前出，p. p. 141～142）

(11) ここではこうした「課題」を紙幅の都合できわめて基本的，かつ抽象的な表現にとどまらざるを得ない。それらの具体的な内容については今後の他稿により補足してゆくべきものであることをおことわりする次第である。

日本港湾行政史の基礎的研究（I）

奥富敬之
（日本医科大学）

目　次

1. はじめに
2. 原始諸国家における港湾行政
3. 大和朝廷における港湾行政 (1)

1, はじめに

私が日本港湾経済学会に入会させて頂いてから，すでに若干の年月が経過した。その間，私なりに調査，研究を行ない，日本の各時代，各政権が港湾の管理支配をどのように行なったか，また港湾そのものはどのように反応したかというような点に関して，一定のイメージを持つことができたように思われる。そこで，日本における各政権の港湾行政に関して連作的に報告し，先学諸賢のご批判ご教示を得たいと思うのである。

2. 原始諸国家における港湾行政

(1) 港湾行政皆無の時期

紀元前一世紀の頃，倭人が有していたいわゆる「百余国」は，中国前漢王朝の皇帝直轄の植民地の楽浪郡に対して，「以歳時来献見」していたという（『前漢書地理志燕地条』）。楽浪郡の郡治は，現在の平壌の地であった。「献見」というが，これは中国的な朝貢貿易の概念からきた字句であり，その実は〝交易〟というべきものだったと考えられる。そうだとすると，〝倭人の百余国が朝献した〟というのではなく，〝百余国に分立している倭人たちのなかから，楽浪郡に交易にきたものがある〟の意味に解すべきであろう。正式な国交があったというわけではあるまい。当然，国際的な性格をもった港湾があったということにはならないから，この段階では，国際港湾の行政ということもないことになる。また，朝鮮半島北西岸の楽浪郡にまで交易を目的として，倭人が出向いたわけであるが，

そのさいに，港湾が一定していたとは考えられない。当時，一般に使用された船は，まだ特別な港湾施設を必要とはせず，いわばすべての海岸はそのまま船出用の港湾として使用することが可能だったと思われる。当然，交易用港湾の行政ということもなかったと考えられる。これは国内における海上交通の場合にもあてはまることであろう。

要すれば，紀元前には日本には港湾行政はなかったということになる。

(2)　港湾行政臨時の時期

ついで，建武中元２年（A.D.57）には「倭奴国」が「奉貢朝賀」し，そのときに後漢初代の光武帝が下賜したらしい金印が，天明４年（1784）に博多湾の志賀島で発見されて，『後漢書東夷伝倭人条』の記事を即物的に実証している。さらに続いて，永初元年（107）には，倭の国王「帥升等」が「生口百六十人」を献上している。こうして，紀元一世紀頃から，倭人の国と中国後漢との間には正式な国交が開けていたわけである。

「帥升等」の読みかたはともかくとして，「倭奴国」の読みかたは，このさい一応つめておく必要があろう。これを「倭の奴の国」と読み，奴＝儺（娜）として，後の筑紫国儺津に現地比定をする説は，吉田東伍氏の『日韓古史断』以来のものであるが，〝倭奴国〟と読み，倭奴＝伊都（回土，怡土）として，筑前国怡土郡（現糸島郡）に比定する説もある。やや下って，三世紀の頃，邪馬台連合諸国において，伊都国が特殊な地位を占めていたことを考え合わせると（後述），私としては後者の説に左袒したいのである。

いずれにしても，博多湾沿岸は，原始時代の日中両国の国交がもたれた地域なのである。建武中元の場合には，遣漢使が「自称大夫」するだけの身分であったこと，永初の場合には，「生口百六十人」をも乗船させていたことなどから見ても，一定の港湾がなければならなかったように思われる。しかし，そのことに関する記述はまったくなされていない。一定の港湾を指定して，造船，積荷等々の作業が行なわれている期間においては，警固，作業の管理等々，国家よりくる一定の港湾行政があったに違いないのである。しかし，そのさいにおける港湾行政は，後漢への遣使ということじたいが，臨時または特別な措置であったことから

みると，これも臨時のものであっただろうと考えられる。

要すれば，紀元一世紀から二世紀の時期は，港湾行政はいわば臨時立法的になされていたと推定されるのである。

(3)　港湾行政内容不明の時期

三世紀になると，『三国志魏書東夷伝倭人条』による邪馬台国が出現する。これは約30ヶ国が邪馬台国を中心に結合されているので，しばしば邪馬台連合国家などともいわれているものである。

邪馬台国の女王，卑弥呼は，景初3年（239）に大夫難升米を魏の直轄植民地，帯方郡に派遣した。帯方郡の太守劉夏は，これを魏都洛陽に送っている。このとき，遣魏使が魏に献上したのは，男生口4人，女生口6人，斑布二匹二丈であり，これに対して魏帝が卑弥呼に下賜したのは，親魏倭王のタイトルと金印紫綬のほかに，降地交龍錦（朱色の錦）五匹，降地縐粟罽（すうそくけい）（朱色のちぢみ毛織物）十張，蒨降（せんこう）（あかね）五十匹，紺青五十匹のほかに，紺地句文錦三匹，細班華罽五張，白絹五十匹，金八両，五尺刀二口，銅鏡百枚，真珠五十斤，鉛丹五十斤であった。邪馬台国にとっては，朝貢貿易としてはおういに利があったと云い得よう。

これを初回として，正始元年（240），同4年，同6年，同8年と続いて相互の使者の交換が行なわれており，卑弥呼の死後も，その跡を嗣いだ壱与も，引き続いて遣使し，生口三十人，白珠五千孔，青大勾珠二枚，異文雑錦二十匹を朝貢していて，彼我の交流はきわめて頻繁であった。この間に交換された品目を見ると日本側からの献上品は，生口，短弓矢，布帛，縑綿等であり，魏からはより高度な技術を要する錦罽，刀鏡，金帛などのほか，黄幢や親魏倭王などのタイトルのような政治的および軍事的な性格の濃厚なものが含まれていた。これは，両国の文化および政治の程度の差異を示すのみではなく，日本における邪馬台連合と狗奴国との対立という環境にもよるものであった。

ところで，この邪馬台国に関しては，その所在地をめぐって多くの説が提起されていることは有名である。当然，対魏国交において，使節の出航地，あるいは魏使の入港地として用いられた港湾も，また不明である。しかし邪馬台連合国家のなかで，伊都国の占める位置は，他の小国家群に比して特殊なものを含んでい

たようである。伊都国に関して説明している文に，「郡使往来常所駐」と記されていて，帯方郡から邪馬台国に派遣されてきた使者は，この伊都国まで来るのであり，それ以上邪馬台国に近づこうとはしないというのである。それには，政治上，軍事上，あるいは宗教上などの理由が考えられるが，とにかく伊都国は魏使の宿泊，接待，饗応などの責任を与えられていたに相違なく，さらに推し進んで考えれば，魏使の帰国のための諸準備や邪馬台国からの遣魏使の出航用意などまで，その責務とされていたかも知れないのである。

伊都国に関しては，さらにつぎのような説明もある。「自女王国以北，特置一大率，検察諸国，諸国畏憚之，常治伊都国。」すなわち邪馬台国は，諸国を検察するために一大率なる役人を置いているが，その一大率が常駐するところが伊都国なのだというのである。ここにも伊都国のもつ特殊な地位が示されているものといえよう。

この伊都国は，筑前国怡土郡，現今の福岡県糸島郡（糸島半島）に現地比定がなされている。まさに博多湾なのである。

このように見てくると，伊都国こそ対魏外交の主務国であり，その伊都国内，すなわち博多湾に倭魏交流の国際港湾があったものと考えることができる。当然，倭魏交流のための国際港湾の維持経営，管理支配は，伊都国に委ねられていたものと推測されるのである。のちの鴻臚館的な魏使接待のための邸閣もここに設置されていたに違いないものと思うのである。

要すれば，邪馬台連合国家は，魏国との国際的な交流という任務を，連合国家に属する一国である伊都国に委ねたのであり，倭魏交流の頻度などから見るに，当然，伊都国は対魏交流のための港湾やそれに附属する邸閣その他の施設や組織を設け，その管理にあたったものと推定し得るものと思うのである。

3. 大和朝廷における港湾行政(1)

(1) 水門の所在とその意味

大和朝廷においては，すでに港湾は「水門（みなと）」と呼ばれていた。むしろ〝みなと〟という読みかたじたいが，日本の土俗的古語であったろう。『日本書紀』には，その例がある。

① 粟門（巻1．神代上）

これはその読みから類推して，阿波国と淡路国との間の海峡，すなわち，鳴門海峡のこととされている。港湾の意味ではなかったらしい。

② 速吸名門（巻1．神代上）

速吸之門（巻3．神武即位前甲寅1．・5辛酉）

これは，普通名詞的には〝潮流の早い海峡〟の意味であるが，『古事記』によれば，吉備と浪速の間に位置したことになるから，現今の明石海峡のことであろう。これも港湾ではない。

③ 崗水門（巻3．神武即位前甲寅11・9甲午）（巻8．仲哀8・正，4壬午）

『古事記』によれば，筑紫国岡田宮のことであり，現今の福岡県遠賀郡芦屋町遠賀川河口付近に比定されている。

④ 山城水門（巻3．神武即位前戊午5・8癸酉）

これは「茅渟山城水門」と記されているように，茅渟すなわち和泉国にあった。これはまた「亦名山井水門」とも記されているように〝山井水門〟とも呼ばれ，また，五瀬命が〝雄誥〟をしたというので，〝雄水門〟とも呼ばれており，『古事記』によれば，紀の国の〝男之水門〟あるいは〝男水門〟とも記されている。『泉州志』によれば，和泉国泉南郡樽井村は，もと山井村といっていたもので，「山井水門，在樽井村」とも記されており，その遺址と伝えられるものがある由である。現今の大阪府泉南市樽井である。同泉南市男里の天神森にある府社・男神社が着船地であったと推定されている。男里川（金熊寺川）の河口付近に位置しており，その西南部が大阪湾にやや突出して，半島状をなしている。

⑤ 竹水門（巻7．景行40）

宮城県宮城郡多賀城町に近い同郡七ヶ浜町の湊浜説や，常陸国多珂郡（現茨城県多賀郡）とする説のほか，『類聚倭名抄』にある陸奥国行方郡多珂郷（現福島県原町市）とする説などがあって，はっきりしない。

⑥ 淡水門（巻7．景行53・10）

本居宣長の『古事記伝』は，これを現今の東京湾口の浦賀水道とし，吉田東伍氏の『大日本地名辞書』は，房総半島の館山市としている。「本朝月令」所収の

『高橋氏文』では「上総国安房浮島宮」と記されているように〝浮島〟すなわち三角洲のあるところに比定すべきであると考えられるので，伴信友が「高橋氏文考註」において比定しているように，安房と三浦半島との間のもっとも狭い海峡に面し，佐久間川の河口にあたる千葉県安房郡鋸南町勝山とすべきであろう。これについては，拙著『安房白浜―古代編―』を参照されたい。なお，後説するがこの淡水門に関しては『古事記』に「定東之淡水門」とあることに注目すべきであろう。

⑦　渟田門（巻8．仲哀2・6・10庚寅）

伴信友の「神社私考」は，木崎幸郭の「常神と丹生浦とのさし出たる岬の間を，むかしの老人の能登乃登と云ひし」という聞書きを引用して，渟田門（ぬたのと）＝能登乃登と解して，若狭国三方郡の常神岬と立石岬との間にあったものとしているが，明確ではない。

⑧　紀伊水門（巻9．神功元・2）　紀水門（巻10．応神9・4）

たんに〝紀伊の国にある水門〟の意味らしく，固有名詞ではないらしい。

⑨　務古水門（巻9．神功元・2）

武庫水門（巻10．応神31・8）

『倭名類聚抄』に摂津国武庫郡武庫郷があり，現今の兵庫県尼崎市に比定される。水門は，尼崎市および西宮市の武庫川河口付近とされている。

⑩　鉏海水門（巻9．神功5・3・7己酉）

〝さい〟は〝剣〟や〝鋤〟の意味の韓語であるが，同時に〝鰐〟の意味でもあるから，仲哀紀9年10月3日辛丑条にある「和珥津」すなわち現今の長崎県対島上県の鰐浦に比定される。

⑪　鹿子水門（巻10．応神13・9）

『倭名類聚抄』,「播磨風土記」の播磨国「賀古郡」があり，現今の兵庫県加古川市と高砂市の間にある加古川河口に比定される。

⑫　伊峙水門（巻11．仁徳55）

谷川士清の『日本書紀通証』および河村秀根の『書紀集解』は上総国夷灊郡，すなわち現今の千葉県夷隈郡勝浦市に比定しており，飯田武郷の『日本書紀通

釈』と吉田東伍の『大日本地名辞書』は陸奥国牡鹿郡石巻，すなわち現今の宮城県桃生郡石巻市に比定している。前説の場合には河口部とはいい得ないが，後説の場合には北上川の河口部にあたる。

⑬　娑婆水門（巻14．雄略23・8・7丙子）

備後国沼隈郡の佐波村と山波村，現今の広島県松永市に比定されている。向島との間の尾道水道の東側にあたる。

⑭　浦掛水門（巻14．雄略23・8・7丙子）

丹波国（のち丹後国）熊野郡久美郷，現今の京都府熊野郡久美浜町浦明に比定されており，水門は久美浜湾全体のことかとも考えられる。

⑮　水門（巻16．武烈即位前紀詮）

水門（巻26．斉明4・10・15甲子）

ともに普通名詞である。

以上のように個々に考察してきたものを，いわば統計的に集計してみよう。

A　河口部に比定される港湾（5例）

崗水門，山城水門，淡水門，務古水門，鹿子水門

B　河口部ではない港湾（3例）

鉏海水門，娑婆水門，浦掛水門

C　所在が不明確な港湾（4例）

竹水門，渟田門，紀伊水門，伊峙水門

D　港湾ではなく海峡に比定されるもの（2例）

粟水門，速吸之門

E　普通名詞としてのもの

水　門

以上からも判るように〝水門〟（美奈止）という語は，港湾という意味と海峡という意味の両義を含んでいたものであった。そのうち，港湾という意味においては，河口部に比定されるものがもっとも多い。これは，所在不明の4港湾のう

ちから1ないし2港が河口部に比定される説があり，また，河口ではない港湾3例のうちから，尾道水道沿いの娑婆水門と四面が久美浜湾に囲まれている浦掛水門とが陸上依存度が高いことを考えあわせると，『日本書紀』に記された港湾としての水門の例のほぼ3分の2が，河口あるいは河口類似の地点に存在したということを示している。このことは，当時の水門には一定の港湾施設が存在していたことを示唆するものと解することができる。すなわち，外海からくる風波には，当時の文明程度下にある施設は耐え得なかったであろうことは当然予想されることであり，それゆえにこそ，内陸沿海部でしか半恒久的な港湾としては使用およびその維持が不可能だったからである。

このことを，ある程度まで史料的に示しているのは，淡水門に関する『古事記』の記事において，「定東之淡水門」とあることである。

この淡水門を房総半島南端と三浦半島とを結ぶ現今の浦賀水道に比定する説もあり，その裏づけとして，律令制における国名呼称の順序および東海道諸国の順序を考えるむきもあるが，本来，水道とか海峡とかいうような地勢物は〝定〟められるものではなく，固有に所在していたものなのである。だからこそ〝定〟めるという語には，一定の政治的処置がなされたことをも意味するものでなくてはならない。念のため，その淡水門を定めたという部分を，やや拡大して引用するとつぎのようである。

此之御世，定田部，又定東之淡水門，又定膳之大伴部，又定倭屯家，又作坂手池，即竹植其堤也

これによっても判るように，田部（たべ）（屯倉（みやけ）耕作のために設定した部民），膳部（かしわでのべ）（朝廷用の料理のための部民），屯家（みやけ）（朝廷の直轄地とその耕作のための部民）などを〝定〟めたときに〝定〟の文字が使われているのであるから，そこには，それぞれ一定の政治的処置がなされたことに一定の疑問の余地もないのである。

だから「定東之淡水門」ということは，たんに〝東（あづま）の淡水門を定めた〟というにとどまらないのであって，そこに水門を設定することを指令し，それにともなう諸設備の構築や管理のための官僚やその組織の編成をも指令したと解すべきであろう。

史料的には僅かこの1例しか管見に入らなかったが，このことから他を類推するに，大和朝廷下における水門は〝定〟められるべき性質のものであったということになろう。そして，この〝定〟には，上述のような一定の政治的処置という概念もあったということである。

要すれば，大和朝廷は，風波の難をさけるために河口部あるいは湾内に水門を設定し，そのための諸施設の造営や経営管理にあたったということである。そのさい，朝廷の直轄であったのか，地方土豪あるいは中央差遣の官僚の経営下にあったものか，経営管理の具体相は，等々問題はまだ尽きない。紙数が尽きたので推測のみを記そう。氏姓制度下の大和朝廷であったから，当然，特定氏族に経営管理が委任されていたであろう。そして，そこに地方豪族も干与していたであろう。そして，当時の港湾行政には，水戸神などの神祇を祀ることも重要な政務として考えられていたであろう，等々……。大和朝廷における律，済，渡等々についても，次回に触れたいと思う。

参考文献　①『魏志倭人伝，他三篇』　岩波文庫。
②『邪馬台国研究総覧』　三品彰英編著　創元社。

元代の泉州港・広東港

― 外国貿易管理手続きを中心として ―

千須和富士夫
（港湾経済研究所）

目　次

1.　元朝の貿易政策の特徴
2.　貿易管理手続きの特徴

1.　元朝の貿易政策の特徴

「皇朝江南を平定し，幅員既に広し。是において泉州・上海・敢浦・温州・慶元・広東・杭州鄰海諸郡，遠夷蕃民と往復し，互に舶貨を易える。宋制に因るに細物は十分にして一を取り，麤物は十五にして一を取る。市舶官を以ってこれを主る。その発舶，その回帆，必ずその至る所の地を著し，その博する所の物を験め，給するに公文を以ってす。これがため日を期し，入る所の貨，嘗って百を以って計る。その法至って詳密なり。或者は以って中国無用の貲を損じ，遠方難制の物に易える。説を為すに異らず，それ国家の声教綏懐，無遠不及の効，いずくんぞまさに宝たる所の者を知ると謂うべきか。」（元文類巻40経世大典序録）

元朝政府は，揚子江以南の南宋政権の制圧を成し遂げた至元14年(1277)に，市舶司制度の整備を行なった。しかし元朝の貿易政策は，自由化，貿易統制，貿易禁止のパターンを政情の推移とともに次つぎと繰り返し，そのため，貿易管理機構は極めて複雑で，かつ業務内容も行政運用上はっきり権限関係がつけにくくなった時期もあった。この事情は，別稿でふれたことがあるので，今回は貿易政策の変革に当たっての，各段階ごとの特徴を概観し，あわせて貿易管理手続きを泉州・広東両港との係りをもたせながら検討することを主なる課題としたい。

第１期は，元朝が南宋の拠点であった揚子江以南，つまり江南地方を攻略するまでの期間に当たり，元朝側では貿易管理体制はまだできあがっていないが，南

宋側の政権が安定していた間は，宋の市舶司の機能は働いていたとみられ，元朝側ではなお南海方面との通交は成立していなかった。これが至元14年以前の事情である。いわば貿易管理の未熟の時期である。

第2期は，至元14年4月以後から幕が開かれるのであるが，同年3月乙未，福建の漳（州）及び泉（州）の2郡で，蒲寿庚・印徳鎮・李珪・李公慶らの守将が降服し，3月壬寅，広東も城を開け渡してきた。蒲寿庚はアラビア商人の裔で，降服直前には南宋政府の福建安撫沿海都制置使提挙市舶であったから，市舶司設置と同時に福建（泉州）と広東の両港の管理業務を継承したものと察せられる。泉州市舶司は忙古台が管領した（元史食貨志市舶）とあるが，実権は蒲寿庚の手にあったとみられる。同時に慶元，上海，敢浦にも市舶司が置かれ，

(1) 毎年船商を招集し，蕃邦において珠萃，香貨等物を博易し，

(2) 次年の回帆に及び，例により抽解する，

(3) 煎塩徴課の事を領する（元史百官志7）の業務を担当した。元朝自らが宋時代の市舶司制度を踏襲したうえで，塩課（塩専売事業の収入）を所管し，輸入品にのみ市舶税を課税していたいわば自由往来の時期で，これは至元22年（1285）まで続く。

この時期は通商振興が図られるが，日本遠征の事業が平行して進められており，このからみで積極的には対象地域を拡大していくことができない時期でもあった。

至元15年（1278）8月辛巳，福建行中書省の唆都，蒲寿庚らに詔勅が下され，「諸蕃国の東南島嶼に列居する者は，皆慕義の心あり。蕃舶に因り諸人に朕意を宣布すべし。誠に能く来朝すれば朕将にこれを寵礼し，その往来互市各欲する所に従うべし。」と対外通商の正式認可を表明し，日本に対しても融和策として同年11月丁未，沿海の官司，主に慶元，上海，敢浦の市舶司に向けて詔諭し，日本国人に通じ市舶せよと令じている。

元朝の通商認可の意図は対等互恵の立場ではなく，むしろ国威に従わしめ隷属関係に立たしめるところにあった。「互市」とは，互に交易しあうことであるとはいえ，その実態は朝貢を促し，臣僚の礼をとらせることにあった。

蒲寿庚は元来市舶の利益を恣にしたいとの欲望があったから，通商地域の拡大には積極的であった。至元16年（1279）5月辛亥，「蒲寿庚，詔を下して海外諸蕃を招せんことを請う。允（ゆる）されず。」と皇帝は一率に交易先を拡大することには賛成しなかった。桑原隲蔵博士は，この招諭不認可の理由は，世祖皇帝が唆都・蒲寿庚らが外国貿易の利益を専横するのを恐れ，かつ朝廷がその独占に当ろうとした意図に基づくものとみているが(1)，招諭政策の本質は宗主国と隷従国との関係を樹立せしめ，隷属しない国に対しては，武力をもって制圧することが予定されるものである。したがって招諭の対象地域を拡げることは，侵略戦争の戦線を拡大することと同じと考えられ，泉州その他で建造されるべき戦船の竣功がはかばかしくなかったことや，国内での反乱が起きていたことなどが，遠距離にある国々への働きかけを一層躊躇させたとみるべきで，その最大の原因は日本招諭がうまくいっていないことにあったとみた方がよいと思われる。

確かに江南地方の平定は一段階したが，至元5年（1268）に対日招諭要求の使臣を排斥されて以来，至元11年（1274，文永11）の九州侵攻作戦の失敗を経て，元朝側では，東海の1小国に再三徹底的な制圧戦を仕掛ける準備を重ね，江南地方の鎮圧はその出撃の機会を与えたものであった。この対日関係を抜きにしては至元14年以後の数年間の招諭政策，もしくは通商政策の推移を正しく解釈できないのではないかと思われる。元朝内部でも，日本侵攻の準備は人民に戦費や労務提供で過重な負担が加えられ，矛盾は大きくなっていた。大陸西南地方の平定作戦は続けられていたが，至元16年の時期に占城，馬八児（以上5月甲辰），交趾（7月丁巳），八番羅氏（7月癸酉），安南（11月壬子），闍婆（12月丁酉）等の諸国から中国へ使臣が貢物をもって来朝し，あるいは元朝側から朝貢を促すなどの処置はとられた。この年の暮12月丙申，枢密・翰林両院に対し勅命で中書省並びに唆都を加え，海外の諸国を招収せしめる案件で集議させ，詔書を作成して海内外の諸国王に送ることにした。至元17年（1280）1月に緬国征討の軍を起こし，8月丁丑，唆都は三仏斉ほか8か国の招諭を請うたのに対し，世祖皇帝はこれを認めようとはしなかった。日本征討の準備に大童であったからであるが，同年11月已亥に至って，爪哇に対する招諭だけは裁可された。ただしこの爪哇招諭も至

25年（1288）に至って，はじめて最大規模の海外軍事行動となって展開される。

翌至元18年（1281）8月，第2次日本征討に進撃した蒙古・朝鮮の連合軍は，またまた台風による大損害を蒙ってしまった。しかし元朝はこれを武力による敗戦とはみなさなかったから，引続き日本遠征計画は練られ，これに応じ造船，武器兵粮の徴発が行われた。江商地方の農民，商人らの反抗は強まらざるをえなかった(2)。

第2期における市舶司制度の整備上の特徴は，泉州・福州等から上海・杭州に運ばれてくる海上運送物品について，外貨・内貨の区別を明確にするようになったこと(3)，及び金銀の輸出禁止を行なったこと(4)，関税定率法に当たる市舶抽分の法を制定し関税率の定率を設けたこと(5)などが挙げられる。

第3期は，至元22年（1285）より至元31年（1294）に至る凡そ9年間で，盧世栄建議による市舶都転運司あるいは市舶提挙司制度の採用に始まる貿易統制の時期である。この時期には中国側からの輸出は，市舶提挙司の選んだ船商だけしか行なえず，他の中国系の船戸，商人は国外では活動できず，海外諸国商人の来航を待つことになったものである(6)。輸出禁止となったものに，至元23年（1286）の銅銭(7)至元25年（1288）の米糧(8)がある。

さらに至元29年（1292）に，市舶税抽解（関税納税）後，内貨となった貨物に対して，至元17年に定めた「隻抽単抽分例」を改訂し，「抽分之数及漏税法」を制定して，商税に相当する内国取引税の税率を改めた。しかしこれは翌年の至元30年（1293）の「市舶則法」(9)の整備により吸収されるとともに，市舶法制の元朝で初めての体系化が行なわれる画期的な段階を迎え，それとともに貿易統制の内容は，貿易自由化に近づくようになるのである(10)。至元30年（1293）海北海南博易提挙司を設置し，過渡的に市舶司例に従った課税体制をとることになった。

第4期は，盧世栄の提案した国による貿易への介入策が破綻し，宋代の市舶司制度に準拠した貿易管理が行われる時期で，世祖が至元31年正月に没し，後を継いだ成宗は，貿易は一定の秩序の中での自由化をすると宣言した。これは海北海南博易提挙司が廃された同年11月甲子前後のことと思われる。貿易を自由化した

その理由は，成宗が貿易収入は国家財政の中で枢要な部分を占めるとは考えていなかったという意味で，世祖期の盧世栄の献策により，むしろ貿易の国家介入や官民合弁事業方式が行省，行泉府司，市舶司等官側の民間癒着を深め，貿易管理行政の混乱を招いたにすぎなかった(11)という反省に立っているものといえる。

第4期は成宗の崩ずる大徳10年（1306）まで続く。この間，元貞元年（1295）4月壬戌，行省並びに行泉府司が市舶司の抽解すべき船貨，すなわち市舶税を徴収すること，及び珍貨細貨を隠匿することを厳禁し，同2年（1296）には，馬八児，唄哺梵（Jipofan），答剌亦納（Talaiyueh）3か国との細貨の交易を禁じている。この細貨とは，真珠，宝石の類であったとみられ，隠匿された細貨は，政府要人の斡旋で，斡脱商人から朝廷に献上されるという形で，実状は強請買上げを求めてくるということになっていた。成宗が官民合弁事業を廃したという反動が姿を変えて，斡脱商人の国家財政への喰い込みとなってきた時期でもあり，この取引を「中売宝物」，このように活躍する斡脱商人を「中宝之人」と称している(12)。

第5期は，大徳11年（1307）から延祐元年（1314）の第2次の貿易禁止期である。成宗に代わり，武宗が在位した時期と一致し，財政政策としては，国家財政の収支不均衡の状況が一段と顕在化してきたため，至大鈔の発行によるデノミネーションの実施，諸王・駙馬・臣僚に対する賜与の禁止，建城建寺，土木工事の抑制など緊縮方針をもって臨んだ時期でもあった。奢侈品の交易は表面上は禁止された。

至大元年（1308），泉府院を再び設置し，市舶司の整治を図り，翌年2月癸亥には，行泉府院を廃して市舶司業務は行省（地方機関，ここでは江西行中書省，江浙行中書省に当たる）に委ねられた。行泉府院は前年の至大元年11月には，単に宝貨の管理業務のみとされ，あまっさえ宝貨を私献，中売することを厳禁しているので存在の理由がなくなってきていたためである。この時期に仁宗朝で活躍する財政家鉄木迭児が登場する。彼は成宗の大徳年間に宣徴院という官延財産の管理業務に就き，大徳11年（1302）から江西行省平章政事となっていた。ちょうど市舶司業務を行省が引継ぐ時期の長官に当たっていたわけである。

第6期は仁宗朝の前期で，鉄木迭児が中央政府の宰相として辣腕を振う。その一つが貿易の官民合弁事業の復活の主張である。

「往時は富民諸蕃に往き，商販して率ね厚利を得る。商する者益ます衆し。中国の物は軽く蕃貨は反って重し，今請うらくは，江浙（行省）右丞曹立をもってその事を領せしめ，舟十綱（隻）を給し，もって往かしめ，帰れば則ち制の如く税を征す。私往するものはその貨を没す。」[13]と彼は奏請した。これとともに，至大4年（1311）6月丙寅，泉府司が諸商販に与えた通商許可書である「霊書」を回収させた。この後，延祐元年（1314）7月19日の市舶新法の制定をみることになる。市舶新法の思想は，中書省から「在前に市舶を設立して番に下って博易したのは，国を制することを図るに非ず，本はもって民に便するなり。比ろ聞くに禁止して以来，香貨・薬物は銷用して漸く少く，価値が陟増して民用が闕乏す。開禁せんことを乞う。」といってきたことを受けて，これを認めると同時に広東・泉州・慶元に再び市舶提挙司を立て，杭州には市舶庫を旧制によって設け，市舶公事を専管させる，行省が監督するというもので，この思想に基づいて，至元30年（1293）の市舶則法23条の大宗を継承した新法22条が制定された。鉄木迭児の主張は官民合弁事業であるのに対し，新法の趣旨は，むしろ民間の自由貿易であって，この妥協点は新法第2条の抽分則例の市舶税の引上げにあるように見受けられる，従来の則法では細貨10分の1，粗貨15分の1であったものが，新法では各ぞれ10分の2，15分の2と改められたことである。鉄木迭児は，国の財務の強化安定を主張したのに対し，新法は民の便を強調しているところに論点の相違がみられる。鉄木迭児が江浙行省右丞曹立に行わしめた官民合弁事業も本質は特権商人の利益保護で，物価を踊騰させたにすぎないとなれば，短年で改められなければならなかったであろう。元史食貨志市舶の延祐元年の記事は，通制条格市舶の記事と一致しないことを指摘しておきたい。鉄木迭児は他にも銅，塩等の強制買上げ，江南地方の田地調査による増税策などを建策するが，ほとんどが実効を挙げ得ないで，引退する破目となる。正に仁宗後期は新法施行期といえよう。

第7期は貿易禁止の時期である。これは英宗の初期に当たる。延祐7年(1320)に海外へ通商に赴く者が，糸・金銀・細物をもって外国で交易することが甚しくな

っている点が問題となったのか，市舶提挙司をも廃止してしまうという措置が採られる，4月巳巳に「市舶司を罷め，買人の蕃に下るを禁ず」とみえている。さらに同年5月辛卯，広東に使を送って外国品の強制買上げを行なっている。ところが，全面禁止は永く続ける訳には行かない事情にあるから，至治2年（1322）3月丙戌には，泉州・慶元・広東3路に市舶提挙司を再び設けた。特に金銀・子女・糸・綿の輸出を厳禁したことは，いかにこれらの品目が海外で珍重されていたか，また中国側では不要の物のみ輸出させたいと考えていたにもかかわらず，国内の使用統制品であった金・銀まで大量に流出するに至ったことは，通貨政策や流通経済に深刻な影響を与えてきていたことを表わすものといえよう。

元朝は，金銀の海外流出を禁ずることについては特段の関心をもっており，至元19年（1282），耿仁左丞の言に従って，鈔（紙幣）を銅銭に易え，市舶司には銭をもって海外の金珠貨物に易えさせ，舶戸の通販を認める措置をとっていた。あるいは至元20年10月，忙古台のいうところによれば，舶商は皆金銀をもって香木に易えているので，命を下して禁止し，鉄の輸出は自由とした。成宗も元貞2年（1296）8月丁酉，舶商が金銀を海外へ持ち出すことを禁令している。こうした事情が，40年以上も前から繰り返し問題となりながら，金・銀が交換機能，退蔵機能があるが故に交易で重視されざるを得ないことは，金・銀の生産，取得に特別の対策を元朝が講じなければならない立場に置かれたともいえるであろう(44)。第8期は，至治2年3月以後，後至元27年（1367）の元朝滅亡までで，比較的に制度としての市舶司の整備が行われており，史料上この時期の市舶司の任免の経過は，時期に中断なく跡づけられている(45)。ただし戦乱の元朝末期は，貿易どころではなかったとはいえるであろう。

2. 貿易管理手続きの特徴

元朝の開港都市で主要な港は，泉州，広東，慶元であり，市舶司の再三の改廃にもかかわらず，この3港には必ず市舶司が置かれることをみても明らかである。

泉州は唐代には武栄州と呼ばれ，後に泉州と改められたが，すでにこの頃よりアラビア商人の来航があり，五代には王氏閩国の治下に入り，さらに留従効がこ

こを都として独立を図り，外国貿易を精励し，北宋元祐８年（1087）には市舶司が置かれた。南宋末景炎元年（至元13年，1276）12月，蒲寿庚が防守していた泉州城は元軍に下り，翌14年行宣慰司兼征南元師府事が設けられ，市舶司はこの年忙古台の下に設置され，開港した。さらに15年宣慰司が行中書省と改まって，泉州路総管府が置かれた。その後泉州は行省となったこともあるが，江西行省下の主要都市として晋江（泉州路倚郭），南安，徳安，同安，永春，安溪，徳化の７県を治め，人口45万5,000余，戸数８万9,000余と元史地理志にみえている。アラビア人の居住は残存する墓碑からは13世紀頃まで遡りうる(16)。彼らは泉州城外晋江河岸近くに都市区をもち(17)，３坐の大きな教会堂を擁し，またフォンダコ（旅館兼倉庫）(18)をもっていた。イスラム教徒はシヤイフ（長官），カーディ（法官）を選出していたとされる。キリスト教徒も独自の世界を営んでいたとみられ，西域人でも政務に就き，高位に昇格している事例は枚挙にいとまがない。

広東は，貿易港としてはすでに漢代以前に西欧に知られており，唐代には嶺南五府節度使，五管経略使の治所となり，南海郡とも広州とも称された。市舶司は唐代の広東に淵源をもち，宋代には開宝４年（971）に改めて市舶司は設けられた．元朝における広東の最終的な平定は至元15年（1278）であるが，13年（1276）に一旦落城した際，統治機構の整備が行われ，宋の旧制による塩課提挙司が設けられ，実状に従い塩課を弁じたとみえている。市舶司の設置は明らかではないが至元23年（1286）に至って広東塩司と市舶提挙司とを合併し，広東塩課市舶提挙司としたとあるので，至元15年頃に市舶司を置き，正式開港となったものと推定される。15年には広東宣慰司，広東総管府が置かれ，番禺，南海両県を路治城内の倚郭とし，東莞，増城，香山，新会，清遠の７県，賀州１州を統べ，人口102万1,000余，戸数17万余，江西行省下では沿海随一の大都市であり，外人居住区は城外西南１里，市舶亭海山楼の上流地点にあったろうと桑原博士は指摘している(19)。居住区には，寺院，ホスピツ（Hospiz，旅館），バザール（市場）があったとイブン・バツータも記している。

さて貿易管理の実態は，各期により異ることは前節において述べたところであるが，基本法制を，①至元20年の抽分法，②至元29年11月の抽分数漏税法，③至

元30年の市舶則法，④延祐元年の市舶新法に基づき，略説する。

1) 貿易禁制品　特に輸出禁止品目

金・銀・銅銭・鉄貨・男子婦女人口・馬疋[20]・糸綿・段疋・銷金・綾羅・米糧[21]・軍器[22]

2) 抽分　すなわち市舶税率

至元14年時未詳。至元17年時，蕃貨（外貨）は双抽（市舶税と内国取引税もしくは舶税），土貨（内貨）は単抽（内国取引税もしくは舶税）とし，市舶税は粗貨15分の1，細貨10分の1。至元20年時，細貨10分の1，粗貨10分の5[23]，至元29年時，内国取引税として細貨25分の1，粗貨30分の1。至元30年時，市舶税は粗貨15分の1，細貨10分の1，内国取引税30分の1，延祐元年時，粗貨15分の2，細貨10分の2。舶税は30分の1，納税は物納。

3) 漏税　すなわち密輸入

密輸入品は官に没し，犯人は体刑，共犯の官吏は免職とする。

4) 行省・宣慰司・市舶司・下蕃の使臣らの貿易介入の禁止

5) 通商許可状の発行と記載要件

本船には公験，帯同する柴水船には公憑を発行し，仕向地，財主，直庫，梢工，雑事，部領，碇手，作伴等の乗組員名簿，船舶の仕様（力勝，檣高，船面，船身），購入予定貨物名，積載貨物名と数量，取引の日誌等を記載。

6) 元籍主義　許可状の発給地の市舶司において入出港並びに徴税を行う

7) 貿易船運営における連帯保証制度

許可状受給には舶牙人，物力戸の保証を要し，甲を組ませて，連帯連坐制とする。乗組員についても，保を組み，連帯責任をとらせる。

8) 市舶抽解物貨の処分

杭州の市舶庫へ送納すべき黄細の物貨を除き，官側関係者が価格を算定のうえ，一般に販売し，鈔として中央政府へ納める。

9) 市舶司への乗組員名簿，積荷目録の届出と検印の受領

10) 市舶司の入出港時の本船乗船検査

11) 航海用の軍器及び銅羅等の銅製品の届出及び停泊中の官庫における保管

注 (1) 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. 201.

(2) 旗田巍「元寇ー蒙古帝国の内部事情」（昭和40年，中央公論社）p. 248. 以下。

(3) 元典章巻22戸部 8 市舶，「泉福物貨単抽分」，元史食貨志 2 市舶，至元17年 2 月20日，行中書省奏呈．上海市舶司招諭提控王楠状告，凡有客船自泉・福等郡短販土販吉布・條鉄等貨物，到船抽分却非番貨，蒙官司照元文憑番貨体例双抽為此，客少参詳吉布，条鉄等貨即係本処土産物貨，若依番貨例双抽，似乎太重，客旅生受今後興販泉・福物貨依数単抽，乞明降省府准呈，合下仰照験施行。

(4) 元史食貨志 2 市舶，（至元20年）10月，忙古台言，船商皆以金銀易香木，於是下令禁之。

(5) 元史世祖本紀，至元20年 6 月庚寅の条及び元史食貨志 2 市舶の至元20年の条。

(6) 拙稿「元朝港湾政策史研究序説」（日本港湾経済学会年報 No.13. 1975）参照。

(7) 元史食貨志 2 市舶，至元23年禁海外博易者，毋用銅銭。

(8) 元史食貨志 2 市舶，至元25年の条。

(9) 元典章巻22戸部 8 市舶「市舶則法23条」。

(10) 元史食貨志 2 市舶，至元31年，成宗詔有司勿拘海舶，聴其自便。

(11) 元史成宗本紀元貞 2 年11月己巳の条に兀都帯等進訳大宗・憲宗・世祖実録。帝曰，『……亦思馬因泉府司皆小事，何足書耶』とみえ，市舶税収を管掌した泉府司（本来は官延の財務官）の役割を重じていない点が注目される。

(12) 元史列伝巻62張珪伝，泰定元年 6 月……議曰……中売宝物，世祖時不聞其事，自成宗来始有此弊・分珠寸石售直数万，当時民懐憤怨，台察交言，且所酬之鈔率天下生民膏血錙銖取之。……和買大抵皆時貴与斡脱中宝え人妄称呈献冒給回賜，高其直且十倍，蠶蠹国財暗行分用，如沙不丁之徒，頃以増価中宝事敗具存吏牘，陛下即位之初首，知具弊下令禁止，天下欣幸。臣等比聞，中書乃複奏給累朝未酬宝価四十余万錠，較具元直利已数倍，有事経年達者三十余万錠，復令給以市舶番貨計今天下所徴包銀差発歳入止十一万錠，已是四年徴入之数，比以経費弗足，急於科徴，臣等議番舶之貨宜以資国用紓民，宝価請俟国用饒給之日，議之。
元史晋宗本紀泰定 4 年正月庚戌の条，御史李鈞言『西商鬻宝，動以数十万錠，今水旱民貧，請節其費。』不報，とあって，中売宝物の弊害は一向に収まらなかったことがわかる。なお大元通制条格巻78中宝，元典草巻 2 聖政 1 止貢献は宝合丁，乞児八荅が盗品を官に売りつけた事件に関連して，至大 4 年，中売禁止の勅命を出したものである。

(13) 元史列伝巻92鉄木迭児伝。

(14) 日本征討に世祖が深い関心を寄せたのは，一つには日本の産金能力を高く評価していたのではないかと思われる。

(15) 弘治八閩通志巻30秩官鎮守，諸司付市舶提挙司には，提挙，同提挙，副提挙，知事，提控，照磨の名簿があり，泉州市舶司の至元，大徳，至大，延祐，至治，至正の時期の設置を裏付けている。

(16) 佐口透編「モンゴル帝国と西洋」（昭和45年，平凡社）p. 326. 以下，同書巻末文献リストに泉州関係の論著が多数載せられている。

(17) 泉州の市舶司施設は，弘治八閩通志巻73官室によれば，天風海雲楼，在府城東北

三十六都海岸，宋季，蒲寿庚建以望海舶，後廃。とあり，巻80古蹟，泉州府の項に，市舶提挙司，在府治南水仙門内旧市舶務趾，宋元祐初置後廃，崇寧初復置，高宗時亦罷，而復置。元季廃置不一。国朝洪武間仍置。成化八年移置福州。清芬亭と称したとみえ，さらに市舶務，在府城南鎮門外，元改為雑造局とあって，宋の市舶務と元の市舶司の官衙施設の位置に異動があることが知られる。従って外国商人たちの居住区も異動があったとみてよい。

(18) Fondaco については，山口正太郎「伊太利社会経済史」（昭和8年，章華社）p. 153～169. において中世ベネチアの Fonbaco del Tedeschi の紹介をされている。外国貿易商人の外地における重要な拠点である。

(19) 桑原隲蔵「前掲書」p. 45～61. 泉州，広州の外国人居留地及びその処遇状況が詳述されている。

(20) 元典章巻57刑部19

〔禁下蕃人口等物〕大徳7年（1303）3月，江浙行省照得先准中書省咨，御史台呈行台咨福建廉訪司申，金銀人口弓箭軍器馬疋等物，累次欽奉聖旨禁的不許私販諸番，非不厳切縁有一等，下海使臣幷貪之徒，往往違禁，本船事頭稍手人等容隠不首，通同私販番邦，莫名明立罪賞，庶革前弊，具呈照詳送刑部擬到罪賞事理，仍令廉訪司常加体察，相応都省逐一区処於咨，請依上施行。

1．下番船隻，先欽奉奏准市舶法則内一疑節該，金銀男子婦女一口並不許下海私販諸番，又一疑，舶商下海問船之際，合令市舶司輪差正官一員於舶岸，開岸之日親行検視各各大小船内，有無違禁之物，如無挾帯，即時放与開洋前去，仍取検視官結罪文状，如将来有告発，或因事発露，但有違禁之物及因而非理搔擾舶商取受作弊者，検視官並行断罪，廉訪司臨将体察，欽此，除外体知得一等，不畏公法之人，往往将蒙古人口販入番邦博易，若有違犯者厳罪，今従下番船隻開洋之際，仰市舶司官用心捜検，如有将帯蒙古人口，随即拘留発付所在官司解省。

1．馬疋，若有私販番邦者，将馬匹給付告人充賞，若捜検得見馬，与捜検人，犯人各杖一百七下，市舶司官吏故縦者同罪，罷職不叙。

(21) 元史食貨志巻43市舶の至元25年の条。

(22) 元典章巻35兵部2。

〔禁買売人軍器〕皇帝聖旨，汁梁湖広行中書省，行御史台，宣慰司，廉訪司，軍官毎，市舶司官人毎根底，城子裏達魯花赤官人根底，但是海島裏有的各処外国裏做買売去的斡脱毎根裏，做買売的毎根底，衆百姓根底，宣諭的聖旨，衆官人毎，斡脱毎，做買売的毎，做自已的面皮待交買売毎行毎裏，入去的時，従道裏馬匹弓箭毎・箭幹竹子等別軍器匹喰，将去到那壁呵変換了衆隻．将著做上位使将来広道，那裏忻都毎的頭目毎根底説読，与有今後除咱毎賜与将去的之外，説読与自己的財物役這裏馬匹軍器．不揀誰休将去者，用別財物買要了象隻，那壁忻都毎根底休将去者，道了這搬宣諭了呵，海裏馬匹象隻不揀甚麽軍器，将去的人，他的財物要了罪過断没者，聖旨俺的鼠児（至元25年）7月12日，上都有時分写来。

(23) 佐藤圭四郎「元代における南海貿易（上）市舶司条令を通して観たる――」（1964年5月『集刊東洋学』）は，元朝の抽分率についての詳密な研究である。ただし，至元20年時抽分則は史料をそのまま素直に読んだ方がよいと思われる。

御手洗港に関する一考察

＝ 過疎，離島の地方港湾 ＝

中　本　昭　夫

（佐世保市役所）

目　次

1. は じ め に
2. 御手洗港の変遷と特色
3. 現　　況
4. 住 民 の 意 識
5. む　す　び

1. は じ め に

わが国は，3,922の陸島と洋島によって構成され，南北約3,000㎞にわたって花綵列島を形成している。国土面積は，約377,400㎢で，その海岸線が，約31,400㎞に達する文字どおりの海洋国である。

海洋国としてのわが国の特徴は，複雑な海岸線を利用した天然の港湾と人工的に創られた港湾が数多く存在していることで，その数は，漁港を含めて3,911港にものぼっている。

山島を主体とする日本列島は，平坦地が乏しいので，国土の有効利用面積比は約30％と狭く，必然的に港湾を通して，海洋から，また，海洋を通じて経済的な利益を得ることとなり，1市町村に1.19港，海岸線約8㎞に1港の割合で港湾が存在する結果となった。

しかしながら，果してこの数多い港湾が，海洋から，また，海洋を通じて経済的な利益を得る積極的な能力を有しているであろうか，今後，そういった意味での海洋力充実のための努力が国民的な課題として提起されなければならない。

都道府県別にみると，港湾の数は，おおむね海岸線に比例し，島数とも関連がある。

長崎，熊本，鹿児島，沖縄の各県と北海道，東京都には外海離島が，広島，愛媛，香川の各県には内海離島が多い。それら離島の社会的，自然的な条件は異なってはいるものの，それらの離島は，ほとんどが過疎に悩み，後進地域からの脱却さえ不可能な状態に陥っている。本土と離島，主島と離島，離島間，離島内の交通は，最も重要な課題として島民の関心を集め，離島の基礎条件としての港湾と航路の整備は緊急の要務とされている。

自然と人間の調和を基調とする定住構想，即ち，第三次全国総合開発計画の策定にあたって国土庁が行なった市町村長の意向調査でも，（表1）離島地域の多くの市町村長は，港湾と航路の整備に強い関心を示めしている。

表1　市町村長の意向調査（離島関係）　　　　　昭和51年3月

	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8処	9位	10位
(1)	道路	港湾 航路	水資源 河川	水産業 漁港	上下 水道	医療	処理 施設 (ごみ等)	学校 教育	街路 駐車場	農林 漁業 (総合)
(2)	生活 環境	観光 レクレーション	農林 漁業 (総合)	水産業 漁港	教育 (文化一般)	産業 総合	港湾 航路	道路	交通 総合	農業 基盤
(3)	特定 地域 (指定)	道路	港湾 航路	過疎 (対策)	高速 道路	水資源 河川	観光 レクレーション	財源		

国土庁発表　注 (1) 緊急に解決を迫られる課題
(2) 振興整備にあたっての基本的な考え方
(3) 計画策定にあたって国において検討すべきプロジェクトまたは施策

全国3,279市町村のうち，過疎地域で離島振興法の適用を受けている市町村は117に及び，そのうち，行政区域全域が離島である市町村は92となっている。これら離島市町村における産業，経済，交通の基盤施設としての港湾の役割は極めて大きく，その中には，重要港湾を擁する地域もあり，かつては繁栄を誇った有名港も数多い。それらの中から，瀬戸内海に点在する芸予諸島（広島，愛媛の両県）の各港の変遷をみると極めて興味深いものがあり，特に，江戸時代中期から瀬戸内海における海運経済に少なからぬ影響を与えた御手洗港（地方港湾＝内海

離島，人口5,000人以上，対本土連絡1時間以上）にスポットをあてて現地調査を行なったので，その一端を報告する。

2. 御手洗港の変遷と特色

御手洗港のある広島県豊田郡豊町は，主島である大崎下島と三角島のそれぞれ¾の地域，それに3無人島から成り，面積は約14km^2である。主島の大崎下島は，瀬戸内海の中央に位置する芸予諸島の中心部にあたり，巾500 *m*の御手洗水道を挟んで愛媛県の岡村島に相対する広島県最南端の県境の島である。大崎下島は，一峯寺山を主峰とする尾根が急傾斜して海に至る典型的な山島で，殆んど平坦地がない。島の東側の御手洗水道は対岸の岡村島が天然の防波堤となって，恰好の自然泊地を形成し，そこに御手洗港がある。島の西側に安芸灘，南側に豊田灘（関前灘）があり，特に南側の豊田灘は，瀬戸内海の主要航路である来島海峡に通じる東南北3航路の接点にあたり，内，外海の特性をもつ瀬戸内海の2質海域の接点にもあたる。御手洗水道を港域とする御手洗港は，その接点に港口を向け，それらの灘の急潮から僅かに離れていて，その主流に直角に水道があるため潮の移動が少なく，泊地は，水道と山裾に抱かれたようなW型堀割入江が主となり，気象，海象ともに優れた条件を有している。

港内は，大長，御手洗，久比，三角の4集落の前面水域である4港区に分れ，その中心は，大長と御手洗で，その両集落は隣接していて，歴史的に異なった性格を有しながら一体となって現在に至っている。

御手洗港のある大崎下島は，室町時代の末期まで伊予領に属し，慶長年間に安芸領となった。その間，大長島，または御手洗島と呼ばれたが，その後大崎下島という名称が固定して現在に至っている。

島の中心である御手洗と大長の両集落は，大条浦と呼ばれていたが，江戸時代に大長村となった。しかし，その村の一部にあたる御手洗の地名は古く，神功皇后，菅原道真などが寄港して「手を洗った」という伝説によって地名となったと伝えられる。

御手洗港の自然条件からみて，汐待ち，風待ちのため，また地理的にも九州，中国地方南西部，四国地方北西部などから関西地方に至る接点として，古くから

利用されていたことは，現存する史蹟からみても確実である。

大長村の一部分である御手洗地区が御手洗港として特に有名になったのは，江戸時代の中期頃からで，九州，四国の諸大名の参勤交代の寄港地となり，優れた泊地が喧伝されてからである。また，当時の大長村は，桃の栽培が盛んで，開花期には花見船が来島したと言われた観光地でもあった。

御手洗地区が商業集落となってから，大長地区は農業集落として明確に区分されたが，御手洗地区は大長村庄屋の支配下に置かれていて，町年寄役を配置する町分待遇を受ける変則行政下にあった。

御手洗地区は，北前船西廻りコースの開発によって港町を形成し，さらに造船技術の発達による大型船の建造により，それまでの地乗りコース（鞆→尾道→三原→瀬戸田→忠海→広→音戸→厳島）から内海中央部にコースが移り，沖乗りコース（鞆→弓削→岩城→御手洗→鹿老渡）が盛んになるとともに来島海峡利用が進んで，大名船，交易船の寄港が増加した，各藩が指定船宿を置いて以後，港町としての基盤が確立した。

さらに御手洗港は，内海の仲継港となり，問屋商人が居を構え，内海随一の商業の町となって全国に知られた。当時の御手洗港について，江戸時代の「国々湊くらべ」では，相撲番付式の便利表に前頭格で記録している[(1)]。

御手洗港は，気象，海象の厳しい季節に船舶の入港が多く，長期停泊のときは御手洗地区で商取引が行なわれ，御手洗相場が成立して大阪商人達の関心を集め，小大阪と称されたこともある。そういったことから藩主浅野候は，一層の繁栄を期待して波止場を築き，シーボルトなどの西欧人も寄港するようになり，国際色豊かな港町となったことが町の歴史に記録されている。

御手洗地区は，こうした栄華の中でも約150年（1713～1879）にわたって，町としてではなく在として存在した。これは極めて興味をそそる。

御手洗港のかつての繁栄について，遊廓などの歓楽境を結びつけて，大崎上島の木之江港と共に「おちょろ船」[(2)]を主として紹介している文献も多いが，それは御手洗港の一面にすぎない。安芸藩と薩摩藩との産物交易所，船宿，オランダ人テレマン・パークが幕府禁制の密貿易を行なった場所など，現存する史蹟の主

なものからも，御手洗は重要な港として繁栄したことは明白である。

御手洗地区が大長村から分離独立して町制を施いたのは，明治12年（1879）であるが，山陽本線の開通と船舶の機械化によって，入港船舶は次第に減少の傾向をみせ，商業も衰え始めたが，それでもなお，自然条件が備わった泊地によって小型船舶，特に機帆船の避難港として利用され，大長村の半数の人口にも満たない御手洗町には，電報電話局などが置かれ，近隣諸島の文化，経済の中心地として発展した。

一方，大長村は，御手洗地区が町となって分離したため，農村として自立し，明治36年（1903）に青江早生みかん（原産，九州大分県津久見地方）の栽培に成功し，桃からみかんへの完全生産転換を図り，現在のみかん王国の基礎を築いた。堀割の完成，農船の発達，渡り作などは特筆すべきもので，耕作の限界と言われる海抜400 mまでのみかんの段々畑は，村民の生産意欲を顕著に示し，現在でも「大長みかん」は各中央卸売市場では銘柄として取引されており，みかんの生産，集荷，出荷が港湾を通して行なわれ，漁港に対する農業港というユニークな姿を見ることができる。

大長村と御手洗町は，再び昭和31年（1956）に合併して，現在の豊町となり，高度経済成長の中で忘れられた御手洗地区には昔日の面影もなく，町の中心は，完全に大長地区に移り，御手洗港の中心は大長港区となっている。

注 (1) 堀江保蔵編「海事経済史研究」 p. 61参照
(2) 金指正三著「日本海事慣習史」 p. 57「うろうろ舟」の項に「ちょろ船」というのがあり「おちょろ舟」と呼ばれたものと思われる，また「お女郎船」から訛ったとも言われている。

3. 現　　況

地方港湾御手洗港の港域は，港則法と同様に御手洗水道と三角島から久比地区に至る細長い区域で，港内は，御手洗，大長，三角，久比の4港区に分れ，大崎下島が地塁島で山が険阻であるため，尾根が急傾斜して海に落ち込み，大長地区に狭い沖積平野をみるだけで，港内水深は一般的に深い。

港湾施設としては，泊地44.560m^2，物揚護岸991m，上屋1棟（160m^2），倉

庫5棟（3.705m^2）浮桟橋3基があり，4港区にフェリー用護岸がある他，御手洗地区に貯木場4.500m^2がある。

御手洗港に定期航路（御手洗～尾道）が開設されたのは，明治43年（1910）であるが，当時はすべて沖泊りで艀が活躍していた。浮桟橋が設置されたのは，昭和19年(1944)で，大長地区では，大正時代からW型の掘割護岸が築かれ，以来，農船のけい留に使用されている。

現在，町経済を支えているのは農業であり，農船は欠くことのできない存在である。町内耕地面積の99.5％にみかんが栽培され，みかん農業が町経済の基盤である。漁業は，市場性の問題があって僅かに営まれているに過ぎず，漁業の代りに渡り農作が特徴としてみられる。その比率は，町内63％，他島37％，386 haに及び，隣島大崎上島，岡村島，大三島，広島県本土，岡山県にも行動範囲が拡がっている。

御手洗港からのみかんの出荷は，年間約25,000 t で，広島県内生産の約20％に達しているが，最近のフェリーボートの普及により多少の変化がみられつつある。（表2）のとおり，御手洗港における乗降人員，取扱貨物の実績は，同条件の離島の中では，かなり利用率が高い。移出入貨物の相手港は，主に，竹原，今治，尾道であって，広島，松山は少ない。貨物の93％がフェリーボートによるもので，その殆んどが食料品，建設資材などの生活関連物資である。また入港船舶の52％がフェリーボートである。

現在，御手洗港を起点とする航路は13に及び，そのうち9航路38往復が大長地区から，4航路が御手洗地区から発着し，他に本土，四国定期航路寄港2，他島への不定期航路1がある。これは，御手洗港が芸予諸島西北部の海上の中心となっているためで，歴史的な背景に負うところが多い。

乗降客の船別利用では，55.73％がフェリーボートで最も多く，本土と四国への航路が中心であるが，大崎上島を経て竹原港に至る航路に67％が集中し，渡り農作のための利用が目立つ。また，大長地区からの定期券利用範囲が，豊島，大西，木之江，明石，沖浦（以上大崎上島），岡村，今治（四国），竹原，仁方（本土）となっており，高速船の普及が著しく，かつての尾道～忠海～竹原～木之江

表2 港湾利用実績 （御手洗港及び周辺港）　昭和50年

港名	入港船舶隻数（隻）			総トン数（G/T）			移出入貨物量（トン）			乗降人員（人）		
	一般船	フェリー	計	一般船	フェリー	計	一般船	フェリー	計	一般船	フェリー	計
御手洗港	17,861	19,453	37,314	1,672,707	3,159,765	4,832,472	84,903	1,181,817	1,266,720	194,201	244.484	438,685
木江港	13,338	8,395	21,733	1,713,103	1,710,561	3,441,664	154,150	202.518	356,668	132,766	134,191	266,954
大西港	730	6,570	7,300	49,705	848,646	898,351	34,309	837,861	872,170	33,850	201,471	235,321
蒲刈港	34,200	13,348	47,548	2,152.237	2,477,776	4,630,013	528,456	1,678,204	2.206.660	4,676	1,392,055	1,396,731
鮴崎港	17,553	15,576	33.129	822.066	2,897,126	3,719,192	478,111	4,303,967	4,782,078	204,833	824,024	1,028,857
安芸津港	1,506	6,570	8,067	252,241	848,646	1,100,887	253,247	837,861	1,091,108	56,946	201,471	258,417

注　「広島県の港湾」広島県土木部港湾課編，地方港湾（県管理）一覧表より抜すい。

～御手洗～今治航路，広島～呉～音戸～蒲刈～豊島～御手洗～今治航路は全く姿を消している。

山陽新幹線開通後は，三原港を中心に，特急航路，急行航路，普通航路が明確に区別され，水中翼船，高速船，フェリーボート，在来船が間断なく運航されてはいるが，本土中心のダイヤで，離島にとっては，日出没前後の便が少なく不便である。このようなことから，島民の行動範囲も制約され，日用雑貨など生活物資は今治方面に，高級ショッピング，高度医療は広島方面へと分れている。

広島方面には，水中翼船で直行する場合と仁方（呉市）経由でフェリーボート利用による車使用の場合があるが，御手洗港が呉広域圏に属しながら呉市との結びつきは殆んどない。

観光客は，昭和45年（1970）に33.000人であったのが，昭和50年（1975）には26,000人と減少している。これは，瀬戸内海観光汽船の広域観光船の寄港中止にも原因があるが，国立公園普通地域に指定されている御手洗港一帯の観光施設整備にも問題がある。港湾を中心に現況を調査した限りでは当面する課題は，港湾施設と一体をなす島内循環道路の整備拡幅である。フェリーボート利用車の殆んどが2ｔ未満のトラックと軽自動車であり，大型トラックの島内行動範囲は，大長地区の1部分に限られ，港湾施設の分散配置を余儀なくされ，島内の¼に当る地域が隣島の行政区域に属しているなど，今後の離島開発に当って一考を要するものと思われる。

4.　住民の意識

離島の住民にとって，港湾とのかかわり合いは生活そのものであり，港湾については自然な形で認識され，特別な意識はもっていない。御手洗港に限らず，離島の港湾では，物理的に調査をして，港湾施設や港勢から将来の方向や開発発展策を論じても意味はなく，島そのものが港湾であり，一体として考えるべきである。

御手洗港のある豊町の人口は，昭和25年（1950）をピークとして減少を続け，昭和50年（1975）には，ピーク時の59.6%，5,719人となった。このような離島の過疎化と後進性について，日本離島センターでは，(1)交通体系の変革，(2)第2

次産業の立地条件不適格，(3)第1次産業を生産主体としている，(4)資本主義経済の不均衡な成長による産業格差，(5)シーズン・オフの仕事，(6)物価の高騰，を挙げている[1]。

昭和50年に同センターが行なった意識調査では，昭和45年に第1位を占めた観光指向が急激に低下したことが注目される。その原因は，観光客の一時的流入による物価高騰，水不足，風紀の頽廃，観光公害であるとし，一般的に離島では第3次産業が育たないことが解った。

人口の加速的減少の要因は，90%が社会的減少で，内海離島では女子の流出が激しく，さらにその意識調査では，離島振興対策地区では，島内バス運航より航路整備を希望する者が多く，海上交通について困っているとする内容のうち，「船の便数が少ない」が第1位で39.3%，「運賃が高い」が27.6%で第2位，以下「船が遅い」「船が小さい」の順となっている。

本土と離島の交通について，広島県の離島では他県に比して，困っているとするのが73.8%と圧倒的に多く，比較的に海上交通が不便な長崎県，鹿児島県などとの意識の差があり，内海離島では海上交通の都市型指向がみられる。

航路問題について（表3）瀬戸内海の離島では，「運賃が高い」という回答が多く，高速船の普及が大きな原因で，フェリーボート料金に対して高速船は平均2.4倍，さらに高速船に対して水中翼船は平均1.2倍である。

御手洗港の大長，御手洗地区住民の面接アンケート調査でも，物価高，海上運賃高，夜間便船の増発を訴え，その他，農政の充実，後継者の結婚問題，島民意識の転換など離島住民の苦悩が浮彫りにされ，港湾についての明確な回答は得ることができなかった。

このような結果と同様に，豊町の多武保町長と本末議長は，「国の農業構造改善事業の推進が全国のみかん産地増加となり，農家の経済を苦しめている。みかん生産だけのこの島は，名柄取引の古い歴史があるので，島民総力を挙げてさらに良いみかんを生産し，果実中心の素晴らしい島としたい。観光資源も多いので，都会で働らく人々の疲れをいやす健康を目的とした方向で観光開発も考えたいし，自然環境を活した夢の島を創りたい」と述べた。

表3　海上交通についての調査　　　　　　　　昭和50年

回答項目	昭和50年調査	昭和50年調査（内海離島）	昭和45年調査
定期便の回数が少ない	28.6 %	21.5 %	39.9 %
運賃が高い	24.5	29.3	27.6
船がおそい	18.0	7.1	25.8
発着の時間が不便	12.9	10.0	10.9
欠航が多い	10.3	3.9	19.4
船が小さい	10.2	3.2	21.7
経路が困る	7.0	5.1	10.2
待合所がない	5.5	0	8.3
フェリー便がない	5.3	3.3	12.2
船が古い	3.2	1.2	4.8
定期便がない	2.3	2.3	3.4
はしけどりが危い	1.4	0	5.7

注　日本離島センター（国土庁委託）調査結果より抜すい。
　　昭和50年　調査人員　4 621名　　内海離島　1,319人

なお，昭和52年度の広島県の離島関係要望である離島架橋の促進について（県→蒲刈島→豊島→大崎下島→岡村島→大崎上島→大三島→本四架橋接続）の島民の関心は極めて強かったが，その実現には疑問をもつ者が大多数であった。

さらに，若い世代に港湾を含めた町，島について調査を行なった結果（表4）積極的な意見はあったものの，87％が島外で就職したいと回答し，農業を継ぐ意志がある者は僅かに4％に過ぎなかった。

注　(1) 日本離島センター編「離島住民の意識に関する調査報告書」昭和53年3月p.15

6. むすび

離島の過疎と後進性は，地理的条件が大いに左右し，内海離島においても，本土との交通の条件（時間，距離，運賃）が整っている島では，都市化の方向にあり，農漁家の兼業が増加し，若年者の本土通勤による島内定住でベットタウン化がみられ，フェリーボート利用を中心に年間乗降人員も100万人を越えている。

表4 御手洗港に関する意識調査（中学生の部） 昭和52年10月27日

① あなたは，港について関心をもっていますか。
⑴関心がある 9.3% ⑵少し関心がある 61.9% ⑶関心がない 28.8%

② なぜ，港に関心がありますか。
⑴生活上 18.5% ⑵交 通 71.1% ⑶出 荷 3.0%

③ あなたは，船について関心をもっていますか。
⑴関心がある 13.4% ⑵少し関心がある 61.9% ⑶関心がない 24.7%

④ なぜ，船に関心がありますか。
⑴生活上 22.9% ⑵交 通 6.9% ⑶出 荷 70.2%

⑤ 船の発着時間を知っていますか。
⑴知っている 4.0% ⑵少し知っている 79.9% ⑶知らない 16.1%

⑥ どんな船が好きですか。
⑴水中翼船 47.5% ⑵高速船 25.3% ⑶フェリー 6.1% ⑷その他 21.1%

⑦ 船の料金を知っていますか。
⑴知っている 7.1% ⑵少し知っている 75.4% ⑶知らない 17.5%

⑧ 将来どこで仕事をしたいと思いますか。
⑴島 内 9% ⑵島 外 86% ⑶不 明 4%

⑨ 将来どんな仕事に就きたいと思いますか。
⑴船 員 2% ⑵農 業 4% ⑶商 業 2% ⑷工 業 6%
⑸公務員 8% ⑹会社員その他 76%

⑩ 将来の仕事を選んだ理由。
⑴家業を継ぐ 2% ⑵自分の希望 56% ⑶その他 41%

⑪ 島の生活をどう思いますか。
⑴満足している 16.2% ⑵まあまあ 75.7% ⑶不 満 8.1%

⑫ 郷土に誇をもっていますか。
⑴誇りに思う 33.3% ⑵誇りに思わない 13.2%

⑬ 御手洗港が昔栄えたのを知っていますか。
⑴知っている 44.4% ⑵少し知っている 43.4% ⑶知らない 12.2%

⑭ これから町の様子が変ると思いますか。
⑴変ると思う 78.8% ⑵変らないと思う 20.2%

⑭に関連 どのように変るかについては，特に橋が架る みかんが減る 老令化が進む 便利になる 船と車が多くなる などが多かった。

⑮ 観光開発についてどう思いますか。
⑴賛　成　22.2%　⑵反　対　14.1%　⑶どちらでもよい　63.6%

⑯ 船と自動車とどちらが好きか。
⑴　船　31.3%　⑵自動車　49.5%

⑰ 将来どんなことをしてもらいたいですか。（国，県，町に）
・橋を架けてほしい　・船の回数を増してほしい　・公害が起らないように
・学校を充実してほしい　・公園がほしい　・道路を広く（歩道を）
などが回答された。

注　・この調査は21項目のうちの17項目である。
・調査対象は町立豊中学校（１町１校）２年生全員99名（男51名　女48名）
・調査方法　校内テレビによる同時調査。

これらの比較的有利な条件下の離島のターミナルとしての港湾は，やがて架橋によって，その性格を変えることが予想されるが，御手洗港を中心とした，遠隔離島群は物理的な阻害要因を多く有し，それが社会的，経済的に島民の精神的な孤立感を誘発し，諦観となり，無気力な生活態度へと移ることが懸念される。

御手洗港を中心とした離島群の島民は，本土や有利な条件下にある離島との地域較差に極めて敏感である。現在の阻害要因を克服するためには，港湾と航路の整備，特に離島と本土を結ぶ幹線航路，離島の中核港を起点としての島間航路などの海上交通ネットワークの抜本的な再検討が必要である。県境に位置する御手洗港は，充分に中核港としての条件が備っているので，行政区域を超えた離島群の代表ターミナルを創設して，島々の特性を活した施設を整備して連結することなども考えられるが，わが国の高度経済成長期以降からの所得，生活諸条件の低位に対する島民の慣性や諦観からの自主的な脱却がまづ必要であり，早急な政府の援助と方向づけも必要と思われる。

海港立地における資本指向の基礎的研究

山　上　　　徹
（日本大学）

目　　次

1. はじめに
2. 海港立地における資本指向のメカニズム
3. 海港立地における積換指向
4. 資本指向メカニズムにおける若干の問題点

1. はじめに

一般に，わが国の港湾に関しては，道路・河川と同様に社会資本として考えられ，公共投資の対象となすものである。その場合，主として港湾立地問題は，産業基盤整備の名目で，つまり重化学工業の有力な立地条件であると見做され，港湾機能と産業開発を基軸とした側面からの解明が必要とされてきてきたと云えよう。

立地理論は，元来経済理論の領域に属すべきものであって，アルフレッド・ヴェーバー（Alfred. Weber）は彼の著書「純粋立地理論」（Reine Theorie des Standorts 1909）において工業指向の一定の法則を明らかにし，工業立地研究に関して理論づけをなしたことは周知の如くである。

本稿では，それと類似の指向傾向を示すという交通論の領域，即ち交通機関としての港湾の分野を主体的に取り上げ立地理論の諸原理を発展させた Erich. A. Kautz の著書「海港立地問題」（Das Standortsproblem der Seehäfen 1934）を研究対象としてみるつもりである。

カウツは，海港の立地理論は次のような立地因子で構成されるとした。

経済的（費用）因子
- 輸送指向
  - 背後地指向
  - 海洋指向
- 労働指向
- 資本指向

海港立地問題の主要条件をカウツは経済的因子だけに限定し，先ず第1条件とし，海運（海洋）側と陸運（背後地）側に分離し，これに港湾修築の資本及び労働費の指向を併せて港湾の局地的立地因子として明示している。こうした指向は，現実においては，同時に作用させねばならないが，つまり立地を選定する過程が輸送費，労働費，資本費との3段階と分離しているわけではない。

しかし本稿では，他の立地因子を一定と見做し，資本指向（die Kapitalorientierung）のみに限定し，その基礎的研究をしてみることにする。

2. 海港立地における資本指向のメカニズム

海港立地における資本指向では，港湾が有利な立地条件の場所に立地することによって生ずる費用の節約を追求するものである。カウツは，港湾を局地的に分布立地せしめる資本指向について次の如き論点に要約されている[1]。

① その時々の港湾投下資本額は，それ以外同一条件のもとでは，選定される立地場所の自然条件に依存する。

② 資本主義経済において必然的にも港湾投下資本の利払い及び償却費が実際上，一方では，直接的なる港湾使用料によって，他方では間接的に一般租税等の方法において実施されている。

③ 利払い方法が，いかなる種類のものであろうとも，無関係にそれは常に製品輸送費用で負担されるにちがいない。それ故に立地理論において全額の利払いの考慮が必要となる。

④ 異種的な利払い方法は，実際上港湾使用料の理論的解法を多くの場合不可能なものとする。

⑤ 海港立地理論では，従って製品輸送費用の直接的金利負荷を想定してみる。 即ちそれは実際的な港湾投下資本の利払い分担額及び償却費分担額を製品一単位当りに配分されるものとして計算し，そしてこの方式において指向因子として利用されるものである。

この取扱い方法は，確かに現実における不規則に錯綜する事象からみ，一種の粗雑さを呈している。けれども具体的帰結を帰すべき理論構築にとって現実と理論が適合しないならば，一定の抽象的研究をもって配慮されねばならない。

資本指向の解法の構築にとっては，結局は抽象的な製品単位の手短かなる解明を必要なものとする。その場合には，実際の製品移動重量単位が問題となるのでなく，統一的運賃に基づき，各製品の扱運賃の態様を査定される周知の如き，換算されたる製品数量（die umgerechneten Güterquanten）を問題とする。

製品単位の負荷からか，あるいはしかしまた同じく港湾経由製品の総量に配分される利払い及び償却費の総体的費用の絶対額に由来しうる時に，他の影響を度外視し，各港が位置すべきであるという要求，港湾修築資本の償却費分担額及び利払い分担額が極小なるという要求には，総体的極小費用原理（nach dem Prinzip der minimalen Gesamtkosten）によって明らかになる。理論では，もしも港湾がどこに立地するとも，港湾が全く同一量のものを捌かねばならないとの固定製品数量に基づくと仮定するならば，それを明らかにできる。総ての可能な立地の製品数量が，しかも同額であるとすれば，製品単位の負荷は総体的負荷額の水準にのみ左右され，それ故にまた立地作図（der Standortskonstruktion）に基づくことが出来る(2)。

吾々は，カウツのアプローチ自体が，例えば，港湾取扱い貨物数量が一定であるという静態的前提をもって考察するものであることを先ずもって認識しなければならない。しかし現実の港湾取扱貨物量は，常に流動的である。取扱い貨物量の増大は，①船型の大型化，②船種の特殊化（専用化），③速力の高度化を促進し，その結果，港湾用役供給側としては，港湾の水深の増大化，埠頭の専用化，荷役の機械化による合理化を推進させていかざるを得ない(3)。要するに，そのような事態をも推計しようとする場合，当該港の背後地にある港湾需要全体，産業資本の生産計画，販売経路等を配慮しなければならなかろうし，更に重要な海側つまり海運貨物市場の構造的変化の傾向及び船舶の技術革新に対処して考慮されねばならなく，非常に動態的予測を必要としよう。このように港湾経済現象は，確かに複雑な経験的事実からなるが，現実の事象をできるだけ単純な要素に分解し，この要素を組立て現実の理念型を構築しようとする海港立地においては，それらは常に一定との前提とし，現実の写像ではなくとも，十分に近似的なる写像を構築できるものであるとしたことを想起せねばならない。カウツは，このよう

な立場より海港立地問題を取り上げ，資本指向について次の如く述べている。

先ず第1に，労働指向（der Arbeitsorientierung）の影響を除外し，孤立的傾向として資本指向を輸送立地に作用させる時，完全に労働指向の解法自体と等しくなる。低金利負担の場所が輸送立地の港湾に牽引力を及ぼすと云える。本研究では，また低金利負担の場所へ港湾の移転を完全に可能にするに十分であるかあるいは全く影響をなし得ないかという二者択一的牽引力を問題にする。結局，本研究では，金利負担節約と比較して輸送立地からの港湾移動によって必要となる付加輸送費用額が，資本指向の可能性を決定するのである[4]。

要するに，先ず港湾の立地が，輸送費極小地に立地するとし，それに伴なって労働指向，資本指向に偏位するのであるが，この場合にあっては，資本費の節約が輸送費極小地から港湾の立地を偏位せる過程としてとらえているのである。国松教授によれば[5]，「小売商業にあっては，その収入因子の優位性からして，もしも以上のような推論の仕方をとるならば，商業の立地は先ず極大売上の立地に立地し，すべての費用因子は，この売上極大立地からの小売経営の立地を偏位させる過程としてとらえることが現実的であろう」とある。しかし吾々は，港湾経営を私的利潤の極大化を最大目標をするものでなく，むしろ継続的用役生産の組織体を旨とすることが港湾経済社会に必要なことであると考えている。それ故に港湾立地が，立地条件の有利さそのものから生ずる費用の節約からの分析については，必ずしも非現実的なものと云えなかろう。

ヴェーバーの労働指向の手法と同様に，等費用線―輸送立地の回りをめぐる付加輸送費用額同一水準―が，資本指向における作図原理を構成し，特に，臨界等費用（der kritischen Isodapane）の状態が重要となる。通例海岸部は，港湾修築にとってことのほか有利となることは明らかであり，そこでは必要とする投下資本は，内陸地にある他の立地場所に比較して相対的に低額でありうる。他の影響を無視する限り，海岸部は資本上，あらゆる港湾をそこへ偏位せしめるという牽引力の連続地点である。その結果，海岸に接近しあるいは交叉するところの総ての等費用線は，つまり海岸上に位置する牽引力地点は，等費用線の総体のもとで，特別な位置を占めている。一方で，偏位費用，他方では個々の海岸交点に

適応する臨界等費用線の位置は，牽引力がどのような海岸地点において有効になりうるか否か等を確定する。その場合，輸送費用と資本費用との間の競合的な決着にとっては，輸送指向の特殊的解法（der speziellen Lösung）の成果が非常に有益になる。というのは，資本指向の枠内における輸送費用曲線は，海岸での個々の等費用線の連続的交点あるいは接触点に関する輸送費用変化の表象であり，そしてそれは，海岸の牽引力傾向に比例して各内陸関係群の輸送影響を明確化する。

つまり，特殊的解法は，一般的解法の論拠に反して港湾領域を海岸部だけに限定し，内陸地において検出されたる輸送立地から港湾が，はるかに低廉なる修築費用で済むところの海岸部だけと限定し，その海岸線を数学的直線として仮定しながら特殊的解法を問題にするのである(6)。

ここに海岸配置の高度な，つまり輸送上，資本上の傾向の蓄積が明瞭に露見する場合がある(7)。水深がかなりあり，切り込みのある海岸地点での港湾修築一航洋船にとって奥地へ大いなる航程を航行しうる湾曲あるいは水深も幅員もある河口一には，２つの利点が認められる，第１の利点は，低廉な港湾投下資本を期待しうる。というのは，海岸自体の港湾修築によって資本費用は，比較的低廉になるが，切り込みのある海岸部及び港湾にとってその有利なる自然的，技術的諸条件の選択で，更に低廉化することを可能にする。他方その場合，輸送費極小地点からの偏位が，通例あまり強大なものであることを要しないので，切り込んだ内陸に港湾修築することは，内陸輸送費用を相対的に低廉なものとする。そのような海岸地点によって線引されうる等費用線は，単に低偏位費用をそこで示し，他方では当該地の臨界等費用線が輸送立地に比べて全く資本的負荷の著しい節約を示しうる。港湾の牽引力は，従って輸送上，資本上の指向傾向の蓄積作用として成立する(8)。

輸送指向，資本指向の高度な海岸配置の蓄積は，海港立地上，有力な位置であることを記述した。しかし今日資本指向には，特に自然条件について質的変化のあることを問題にしておかなければならない。

確かに自然条件，つまり天然の良港として一般的に，海岸の卓越する潮流及び

風向から遮蔽されている自然の湾が，即ち Harbour し得る港による自然条件の海岸の良さを云うものである。要するに，カウツは，有利な海岸配置にあっては輸送上，資本上の指向傾向の蓄積する場所が，輸送費極小プラス港湾修築の極小地点を形成するものとしたが，それは正しかろう。

しかし当時の技術から港湾修築は，海岸の自然あるいは人工的航路を利用し無防備な海岸あるいは内陸地においても可能であるとしたとは云え，天然の良港，良好なる海岸配置による指向が，港湾に適し，低廉なる港湾修築を可能にする重大な要素であるとした。しかれども，海運が Common Carrier から Industrial Carrier に移行しつつ，港湾もまた Commercial port から Industrial port 化の傾向が今日主要なものとなった。その場合，従来よりの単なる天然の良港が重要視されることがなくなり，所謂，港湾立地に対する自然環境の意味内容が質的変化して埋立浚渫及び軟弱地点に新工法を採用し，港を形成しうるようになった。しかし，それは海港立地にとって，単に地理的，自然的条件の内容に質的変化をきたしたに過ぎないことであると考えうる。

注 (1) Kautz E. A, ; Das Standortsproblem der Seehäfen (Jena 1934), ss. 19～20.
(2) Kautz. E. A. "ibid" s. 81
(3) 矢野剛著「港湾経済の研究「（日本港湾協会 1964） pp. 134～135.
(4) Kautz. E. A, "ibid" s. 81
(5) 国松久弥著「小売商業の立地」（古今書院　昭和45年）p. 93.
(6) Kautz. E. A. "ibid" ss. 81～82
(7) Arndt. P. , Antwerpen Rotterdam und die deutsche Rheinmundung. (Stuttgart 1918) ss. 29～30
(8) Kautz, E. A. "ibid" s. 82

3. 海港立地における積換指向

仮りに資本指向傾向を先に記述した如く輸送費用極小に孤立化するのでなく，港湾が輸送費用及び労働費用の影響下にありたる立地に作用させるならば，資本指向の解法は幾分複雑なものとなる。その場合，それは等費用線を数学的一環として利用することはもはや不可能なことになる。というのは等費用線は港湾立地の移動と共に総体的輸送費用の変化についてのみ呈示するものであり，仮りに港

湾がしかし，その立地を移すならば，輸送費用プラス労働費用がどのように変わるかについて何も示すものでない。資本指向では，港湾の輸送立地を修正するのでなく，むしろ一方で輸送費用，他方では労働費用にある総製品数量の負荷に基づいて港湾が占めるという立地を修正することになる。目下の問題の難点は，近接的傾向（輸送費）及び二者択一的傾向（労働費）の帰結が意味する二者択一的牽引力によって立地が修正されるべき点においてある。ここで輸送指向，労働指向及び資本指向を順次影響させせるべき解決方法が実施できないことは明確である。上記の両指向傾向は，全くその種類と作用の仕方で互に等位しており，それ故に両指向傾向を順次投入するという1つの体系内に組み入れられ得ないし，またそれでもってはそれらは2つの異なった段階に位置するのである。

そのことから，両指向傾向に理論メカニズムにおいて影響を及ぼしうるに違いないところの方法が既に明らかである。仮りに港湾においてある交通機関から他の交通機関へ積換されるならば，両指向は，製品に対してかさむところの両当該費用要素と同一段階にある。吾々は両指向をそれ故に，低積換費用による唯一の指向に包含できる。この労働費用及び資本費用との港湾経由製品の総体的負荷は，その場合，港湾の当初の輸送立地へ修正的な作用をなす傾向がある(1)。

ところで東教授によれば，「港湾においてある輸送機関から他の輸送機関への貨物の積換の費用は，港湾発達の重要な因子として認められる。これを荷役費指向と名づけた」としている(2)。要するに荷役費指向とは，労働指向と施設の完備による荷役力の強化，例えば合理的荷役機械の設置の有無による人的労働力の軽減と作業の迅速化，防波堤あるいは上屋などの施設による荒天作業の可能なこと等は，船舶の在港日数を減少し，荷役費に大きな影響を与えるという施設指向を提起されている。しかしカウツは，それらは地理的に無関係なものとして東教授のいう施設指向等については意識的に捨象し，荷役機械等の能率は一定なものとの前提にある。そこでカウツは，積換指向（Umschlagsorientierung）においては以下の手法をもって考察するものである(3)。

この積換指向の数理的取扱いは，なおまた労働指向及び資本指向の場合の如きと全く同一となる。労働費用プラス港湾投下資本の利払い及び償却費の総額が，

輸送費用極小よりも低次になる場所は，港湾立地に再び二者択一的牽引力となるところの牽引力作用を及ぼす，牽引力傾向の効力及び影響の可能性は，成立する付加輸送費用に比べて輸送立地に対しての積換費用の節約に依存し，そして周知の臨界等費用線の位置及びその描れ方によって表象される。労働指向，資本指向の解法に基づく総ての数理的，技術的細目がここに有効となる。当然，海岸の一般的牽引力傾向及び特に水深のある海岸配置の先の取扱いたる要因は，積換指向要素としての労働費用が，海岸の描れ方によって資本費用の性質内にとにかく特徴づけられていない限りは少しあいまいなものになる。積換指向の考慮には，なおまた総ての他の可能な立地に比較して総体的製品移動費用が極小になりうるところに港湾立地を結果として生じる。

注 (1) Kautz. E. A. "ibid" ss. 83～84
(2) 東寿著「港湾計画論」（日本港湾協会） p. 22
(3) Kautz. E. A. "ibid" s. 84

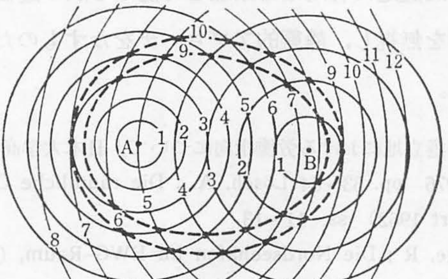
4.　資本指向メカニズムにおける若干の問題点

以上のように，カウツの海港立地論における資本指向は，港湾投下資本の利払い及び償却費の側面より，特に自然的，局地的条件に該当する費用関係をもって労働指向と同様な手法に基づいて，その一般的，特殊的解法の可能性について考慮するものであった。例えばカウツは，等費用線及び臨界等費用線を採用し労働指向の場合の如く，資本指向においてもそれは可能とし，輸送費極小地点から資本地への偏位について一般的・特殊的解法をもって示唆した。更に新たに労働費用プラス港湾投下資本の利払い及び償却費の総額が輸送極小地よりも低次なる場所は，港湾立地に再び二者択一的，牽引力を及ぼすという積換指向を発展させていることは評価すべきであろう。

しかしいずれにしても，カウツの手法は，輸送費極小地点から積換費節約のために偏位する立地をもって終局の立地選定の可能性を示すものであった。だが，問題はこのような地点を検出するカウツの手法では，２段階に集合されたことになる。しかし，これらを一挙にまとめた解法が，パランダー及びレッシュによっ

て解明されたが，海港立地においても援用できるのではなかろうか。カウツは労働費プラス資本費の和をもって一度に積換費として等費用線及び臨界等費用線を採用したことは前進的である。しかしそれを輸送費極小地から積換地への偏位の可能なることを2段階に分析したのであった。一度に総体的極小費用を索出するという，第1図の如くレッシュ等の手法がより合理的であり，動態的な分析手法と云えよう[1]。

第　1　図



というのは海港立地問題には，港湾の位置決定と共に位置適応という時間的課題をも本来的に包含されるべきである。特定の空間に港湾が位置を占めるということは，必然的にその特定の位置を前提として内外の諸条件の変化にかかわらず，継続的に港湾用役生産活動を営まねばならなく，背後地内外の諸条件の変化推移に対応して行かねばならない。ましてや，「港湾及び港湾施設の建設には，北海諸港にとってある種の生存問題であり，とりわけ港湾建設は今日ほとんど唯一，一回かぎりで事たりることではない[2]」のである。つまり継続的に港湾自体の機能の効率性を高度に維持していくことが必要であり，その需要の変化や増大に対応して投資を行ない，用役生産力を拡充していくことが望まれよう。現実の港湾投資は，実際の需要に先行し，将来における一定の予測のもとに計画される。しかし港湾位置選定され，それが竣工するまでにタイム・ラッグを存する。わが国の各港が高度経済成長時代に競って港湾の整備拡充により港湾の立地が図られたが，最近の低経済成長時代に入って需給にアンバランスが生じ，新規需要

のほりおこしが切実になっている港があることは認めねばならない[3]。

しかしながら，カウツは，港湾機能の規模の問題は，局地的因子としての資本指向では考慮するものでなく，常に一定規模とした。つまり背後地における発送，荷受け場所の確定，海外における港湾場所の決定，無制限なる労働供給にある労働地の決定及び労働賃金の一定，上昇的な要求にかかわらず輸送費用の査定の確定並びに輸出入の港湾積換量の一定，地価額の固定という諸前提に基づいてなる。このようなことを所与とする諸前提によって自然上，技術上の局地的条件のもとで港湾位置選定に有効なる原理を可能なる限り近似的に構築することを旨とし，他の影響を無視し，静態的アプローチをなすものだったことを銘記しておかねばならない。

注　(1)　拙稿「海港立地における労働指向について」日本大学商学部『商学集志』第46巻，第1号1976　pp. 63～64 Lösch. A.; Die räumliche Ordnung der Wirtschaft, (Stuttgart 1962)　ss. 11～13

(2)　Oldewage, R; Die Nordseehäfen im EWG-Raum, (Tübingen 1963)　s. 89

(3)　鳥居幸雄稿；「神戸港における港湾経営の現状と課題」（日本港湾協会『港湾』Vol 55. No. 3　1978）　p. 23 参照

大都市港湾の機能転換と経済政策との相互作用

木　村　武　彦

（名古屋港管理組合）

目　次

1. は じ め に
2. 国の諸政策の中での港湾
3. 地域経済構造と工業港の形成
4. 国際的流通拠点港湾への変貌要因
5. む す び

1. はじめに

昭和30年代はじめより続いた高度成長経済も48年秋以降，石油ショックを契機に転換点を迎え，長い不況局面に突入した。国際的な経済環境の変化にともなう省資源指向は，従来の高度成長の構造基盤を覆し，新しい発想にもとずく安定成長路線を定着させる時期に至った。

その政策の基調となる21世紀の展望を踏えた第３次全国総合開発計画（以下「三全総」という）が，昨年11月に決定された。この三全総に至る国の地域関連諸政策の経過を振り返る中で，

① それぞれの施策が，港湾へどのように投影されたか

② 地域の産業構造高度化の拠点として，港湾がどのような役割を果したか

③ 国際的流通拠点港湾へ機能を変化させた基本要因は何か

の３点について，以下に考察を試みたい。その場合，各政策の特徴を「中京工業地帯と名古屋港の変貌」にどのような機能を果したかを分析しつつ，港湾の発展と地域の産業構造との相互作用，及び大都市港湾の国際的流通拠点形成の要因解明を試みる。

2. 国の諸政策の中での港湾

高度成長の基盤を構成する重化学工業への設備投資重視は，30年代を通じて一貫した国の政策基調であった。

この節では，「所得倍増計画」の中で太平洋ベルト地帯構想をひきついだ全国総合開発計画（以下「旧全総」という）以降の国の諸政策が港湾にどのように投影されたかを検討する。

まず，36年から発生した主要外貿港湾における滞船現象に注目しよう。この現象は当時，高度成長に対する隘路の発生として，ひとびとの耳目をひくに至った。

東京，横浜，名古屋，大阪，神戸の5大港を見た場合，1日平均滞船数は，7月に80隻を数え，8月，9月と増大を続け，10月には128隻に達した(1)。

この現象は俗に「船ごみ」問題といわれているが，これにより，港湾が社会的にも関心を集めるようになった。36年には，基盤整備の一貫として，港湾整備緊急措置法に基づく第1次港湾整備5ヶ年計画（36～40年）が策定された。これは「所得倍増計画」による港湾投資額の枠を決めることに対する法律的な保障となっている。

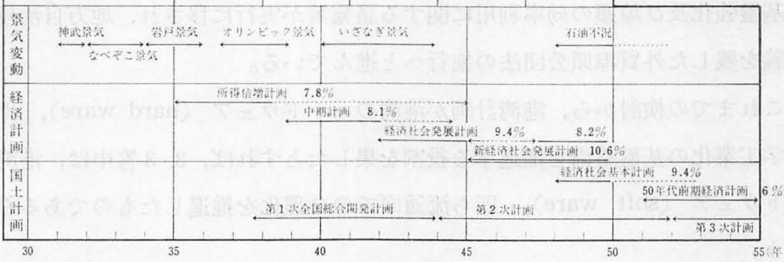
その後，順次第2次～第5次港湾整備計画が策定されたが，いずれの計画も想定貨物量を上回る実績により，改訂の都度，前計画の約2倍の投資額となって現われている。しかし，第4次に至って想定貨物量より実績が下回ることになった。われわれはこれによっても，石油ショックの大きさを窺い知ることができる。（表1参照）

第1～第3次港湾整備5ヶ年計画は，旧全総の拠点開発方式に呼応している。これは，基盤整備としての主要外貿港湾の整備，工業原材料を取扱う港湾の整備（臨海工業地帯の造成）及び地域間格差の是正のための産業港湾整備を主内容にしたものであったが，港湾貨物の急増に施設整備が追いつかないため，計画の改訂が重ねられ，その性格を一層明確にしてきている。特に，開発拠点港湾の整備については，新産都市，工業整備地域等の開発拠点の中核として新たに港湾を開発すると唱われている。また，直背地開発の特徴に対応した石油港湾，鉄鉱港湾，石炭港湾及び木材港湾等の産業港湾等機能特化を志向する整備が顕著な傾向として認められる。

表1　港湾整備5ヶ年計画及び景気変動，経済・国土計画の関連

（単位：10億円）

項目＼計画年次	第1次	第2次	第3次	第4次	第5次
投資規模	250	650	1,030	2,100	3,100
計画期間	36～40	40～44	43～47	46～50	51～55
実施期間	36～39	40～42	43～45	46～50	51～55
想定港湾貨物量（億トン）	(S.40) 6.3	(S.44) 10.5	(S.47) 15.3	(S.50) 33.8	(S.55) 37.0
実績 〃 〃	8.1	16.0	22.2	25.3	



（注）「港湾」VOL. 54 No. 1 P. 61の資料を補正して作成

その後の経済社会発展計画及び第2次の全国総合開発計画（以下「新全総」という）に対応するものとして，第4次以降の港湾整備5ヶ年計画がある。新全総の理念は，大規模プロジェクトを中心に開発の可能性を全国土に拡大することであるが，その基調とするところは，先進地域の行詰りを打開するため高エネルギー産業の分散配置を梃子として，国土の一層の高密度利用を図ったものであった。このために大都市港湾においては，近傍港湾との一括した重複投資を避けると同時に，国民経済的視点に立って総合計画との斉合性を満すことのために，広域港湾計画の概念がとり入れられた。その筆頭が42年に策定された「東京湾港湾計画の基本構想」と「大阪湾港湾計画の基本構想」であり，中京地区においては45年に作られた「伊勢湾港湾計画の基本構想」である(2)。

一方，重化学工業化政策と共に進められた生産技術面での合理化が一つの区切りに達するや，流通面での合理化が望まれるようになった。加工貿易のためにターミナル機能を営む主要港湾では，特に労働問題，港湾運送事業問題，及び港湾管理運営の問題が内臓された著しい後進性の故に対策を必要とするにいたった。

このため，港湾諸政策の基調となった「港湾労働対策審議会」の39年3月3日答申（以下「3.3答申」という）は，これらの3点を中心に，港湾行政の合理化

及び港湾利用の改善を目指したものであった。3.3答申の港湾労働問題に関する部分は，41年港湾労働法として結実し，港湾運送事業問題に関する部分は，42年3月3日答申（以下「新3.3答申」という）「港湾運送事業の合理化に関する具体的方策（事業の集約化）について」を踏み台として45年以降の事業規模の拡大となって実現された。また，港湾管理運営上の問題については，港湾管理者の財政基盤強化及び埠頭の効率利用に関する諸施策が実行に移され，地方自治侵害の疑義を残した外貿埠頭公団法の施行へと進んでいる。

これまでの検討から，港湾計画が港湾のハードウェア（hard ware），即ち重化学工業化の基盤整備を推進する役割を果したとすれば，3.3答申は，港湾のソフトウェア（soft ware），即ち流通面での合理化を推進したものであるといえよう。

このように，両面から重化学工業化推進のための諸施策遂行は，中京工業地帯を直背地に持つ名古屋港にどのように投影され，それに伴う港湾の変化がどのように生じたかを，3大湾（東京湾，大阪湾，伊勢湾）の直背地産業構造との対比において考察を進めよう。

注 (1) 昭和37年度「経済白書」経済企画庁　p. 98

(2) 詳しくは，北見俊郎著「港湾総論」（成山堂書店，1972年）pp. 141～146 及び「都市と港」（同文館，1976年）pp. 198～204 を参照されたい。

3. 地域経済構造と工業港の形成

巨大都市を直背地としてもつ大都市港湾は，既成区域の狭隘さのため船舶の輻輳がはなはだしく，又，工業港の形成も困難となり，その解決を既成大都市港湾近傍への機能分散によって整備するところに求めるようになった。この時期を経過した結果，特に大きな変化が認められる3大港の直背地である関東臨海，近畿臨海，東海の各地域における産業構造変動を高度成長が進行した35～49年の15年間についてみてみよう。（表2参照）

工業生産出荷額は，関東臨海は，40年をピークにここ10年間に4％前後の低下を示し，全国シェアは26.8％になっている。関東臨海の工業生産出荷額指数を，各都県別に見ると，かつて京浜工業地帯の中心部を形成してきた東京は，35年を

表2　太平洋ベルト地帯を構成する三地域の工業及び農業生産

項目 / 地域別	工業生産出荷額							農業粗生産額						
	全国比				指数（昭和35年＝100）			全国比				指数（昭和35年＝100）		
	昭和35年	昭和40年	昭和45年	昭和49年	昭和40年	昭和45年	昭和49年	昭和35年	昭和40年	昭和45年	昭和49年	昭和40年	昭和45年	昭和49年
全国	100	100	100	100	189	443	817	100	100	100	100	164	252	412
関東臨海	28.6	30.1	29.6	26.8	201	463	774	9.7	9.5	9.6	8.6	160	249	367
東京	15.8	14.1	11.8	9.1	170	332	474	0.9	0.8	0.6	0.5	136	161	204
神奈川	9.2	10.2	10.3	9.5	213	508	863	1.8	1.6	1.4	1.2	143	198	283
埼玉	2.3	3.4	4.1	4.2	281	805	1,495	3.3	3.2	3.2	2.7	157	242	333
千葉	1.3	2.4	3.4	4.0	342	1,111	2,443	3.6	4.0	4.4	4.2	178	331	523
東海	16.2	16.2	16.6	16.9	190	453	846	9.9	9.4	10.4	9.4	155	264	392
静岡	3.9	3.9	4.0	4.2	185	444	865	3.2	3.2	3.7	3.1	165	286	398
愛知	9.1	8.9	9.2	9.0	186	450	808	3.2	2.9	3.4	3.2	150	264	404
三重	1.7	1.9	1.9	2.1	212	478	982	1.7	1.6	1.7	1.6	145	240	375
岐阜	1.5	1.5	1.6	1.6	201	470	871	1.8	1.7	1.7	1.6	157	244	372
近畿臨海	22.3	20.3	19.1	17.6	173	381	650	5.0	4.5	4.7	4.1	150	240	342
大阪	13.5	12.2	11.3	10.3	171	374	623	1.3	1.1	1.0	0.8	150	208	249
兵庫	7.5	6.8	6.4	6.0	172	380	663	2.6	2.3	2.5	2.3	146	239	370
和歌山	1.3	1.3	1.4	1.3	193	465	858	1.1	1.1	1.2	1.0	113	281	380

（注）「工業統計表」及び「生産農業所得統計」より作成

表3　太平洋ベルト地帯を構成する三地域の重化学工業化率

単位％

年 / 地区別	昭35		昭46		昭50	
全国		60.0		67.0		64.4
関東臨海		64.7		70.1		69.4
東京		64.7		61.0		56.7
神奈川		80.7		82.7		81.3
埼玉		58.8		66.6		65.5
千葉		54.5		70.2		73.9
東海		47.0		61.3		61.5
静岡		51.1		68.9		66.0
愛知		52.8		65.1		65.6
三重	45.7	49.1	58.8	64.5	60.0	68.5
岐阜		35.1		46.8		45.8
近畿臨海		61.0		69.8		73.9
大阪		64.0		69.4		74.4
兵庫		66.5		68.9		65.8
和歌山		52.4		71.0		81.4

（注）東洋経済「地域経済総覧」1971，1973，1977年版より「製造業付加価値」を用いて作成

100とした場合，45年は332，49年は474といずれも全国平均を大巾に下回る伸率であった。又，神奈川は，全国平均を少し上回った程度である。然るに，埼玉及び千葉の両県は，全国平均を2倍前後上回る伸率であった。この事実は，既成の工業地域では過密の弊害が大きく，重化学工業化が地域的広がりで押しすすめられたことを物語っている。（表3参照）

このような類型は，近畿臨海においても同じである。この両過密地域に狭まれて，過密化を伴なわない開発のモデルとして登場したのが伊勢湾をとりまく東海地域である。新全総の中でも，中部圏（東海を含む中部9県）の開発整備は，一方で東西過密地域のオーバーフロー分を受容し，同時に中部内陸を介して東海と北陸を結びつけ，中部地域全体の調和ある発展を図り，国土の均衡ある発展と国民経済の安定的成長に寄与することを狙う計画として位置づけられている。

中部圏は，35年以来，工業生産出荷額は一貫して全国シェア16％台，（伊勢湾をとりまく3県では12％台）を維持し，徐々にではあるが上昇傾向を辿っている。農業粗生産額シェアは約10％（同じく6％台）を保っている。従来，産業構造上は，後に詳述するように，地場産業としての繊維，陶磁器，木工製品及び食料品等の軽工業に比重がおかれていたが，高度成長期に輸送機械，鉄鋼及び化学工業等のウェイト増によって重化学工業化への傾斜を濃厚にしてきた。

中京工業地帯を背後圏とする名古屋港の発展要因を，経過をたどりながら明らかにしたい。

名古屋港の発展過程の第1の特徴は，横浜，神戸の両港が国営港としての国の庇護のもと，国策推進のための港として華々しいスタートを切ったのに較べて，自治体が中心になって港湾整備を行なってきたという点である。換言すれ，ば名古屋港はシティ・ポート（City port）としての色彩が強い港であるといえよう。第2は，第1の性格とも関連することながら，名古屋中心の40キロ圏を中京工業地帯として規定した場合の核となる，中部産業界の意向とともに歩んだ港という点である。

このような性格が高度成長の過程の中で，国の開発政策とからみつつ，どのように展開されたかを考察しよう。

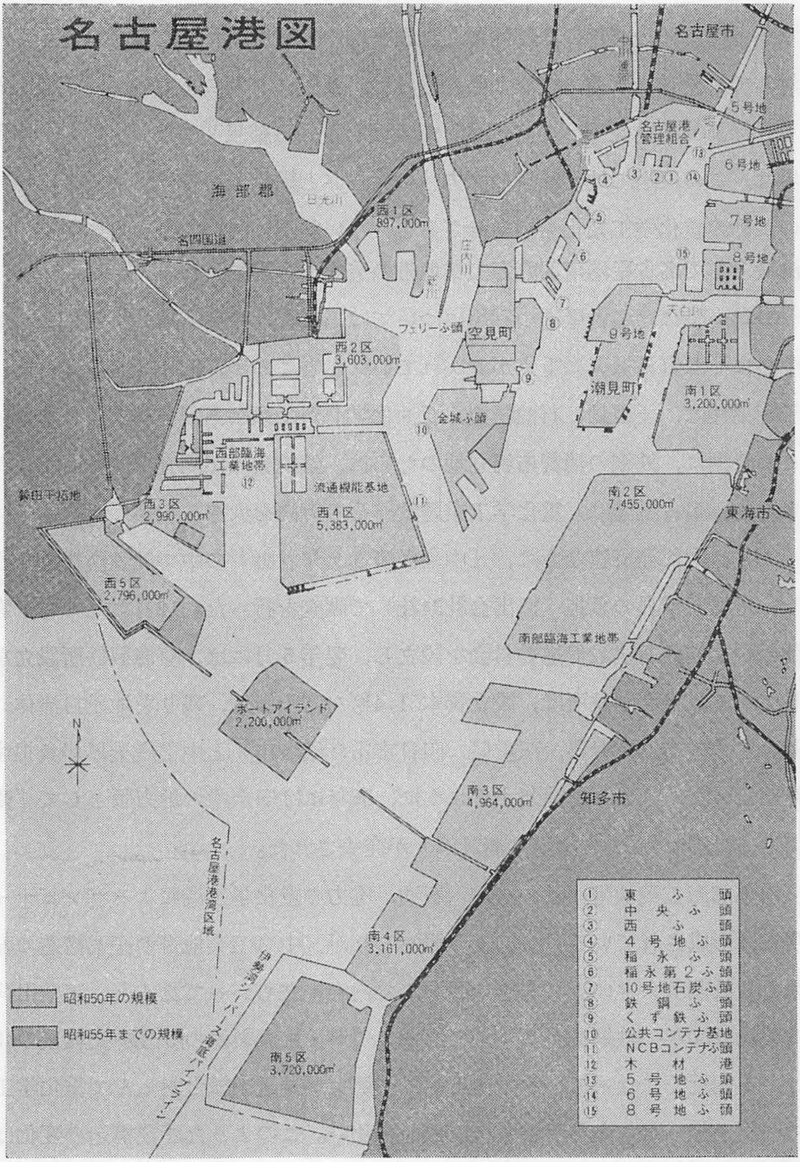
名古屋港の直背地である中京工業地帯は，軽工業，特に繊維工業を基盤とした産業構造であった。30年代に至るまでにこの構造は維持されていたが，繊維工業の生産性が相対的に低下しはじめると同時に，その活力は著しく鈍化せざるを得なかった。30～33年の3年間に，全国平均の実質所得が8％の伸びを示したのに対して，愛知，三重，岐阜3県のそれは，6％におちこんでいた。工業生産指数も「経済的地盤沈下」が宣伝された大阪を下回る結果(1)になっていた。中部産業界は，この段階で地元経済の弾力性の大きさと繊維工業の停滞からくる雇用問題のための重化学工業化を指向せざるをえない状況に追いこまれるに至り，その解決策として名古屋港南部臨海工業地帯の造成が企図された。

31年当時には名古屋港の利用については，直背地の産業構造に対応して繊維を中心にした貿易振興に重点がおかれていた。ところが，32年4月になると，誘致予定業種は，「製鉄，石油精製，石油化学」が筆頭にあげられるようになった。この時期に，鉄鋼の消費市場立地のために，鉄鋼業界が調査を開始していた事情もあり，名古屋港は，重化学工業誘致へその方向を大きく転換した。

32年，中部経済連合会は，「中部経済5ヶ年計画」の中で製鉄所構想をうちだし，地元産業界の負担（拠出会社34社）で調査を行った。12月になって，官民一体の中部製鉄所建設促進委員会を設立し，翌年5月には，東海製鉄所設立を決定している。東海製鉄所は，設立資本51.4％を富士製鉄，残りを地元自治体（愛知県，名古屋市，岐阜県，三重県，四日市市，桑名市）と中部産業界が負担する会社になった(2)。これを補強するように，36年には旧全総の地方版として「愛知県新地方計画」，「名古屋港港湾計画」が発表された。

南部臨海工業地帯には，鉄鋼，石油，電力の重化学工業によるコンビナートが現在は形成されている。（図1参照）これが，中京工業地帯の産業構造の転換に果した役割は大きい。（表4参照）この内容に立ちいって見ると，工業出荷額の構成比は30年に鉄鋼業が2.4％であったのが，東海製鉄の3号炉完成後の45年には，1割近くになっている。明らかに鉄鋼業が輸送機械とならんで重化学工業化の一翼を担ったことを示すものに他ならない。このような産業構造の変化は，名古屋港のアクティヴィティーにも反映されている。40年の輸出構造は，上位3品

図1　名古屋港現況図


名古屋港図
名古屋市
5号地
名古屋港管理組合
6号地
7号地
8号地
海部郡
日光川
西1区
897,000m²
庄内川
名四国道
フェリーふ頭
空見町
9号地
潮見町
南1区
3,200,000m²
西2区
3,603,000m²
金城ふ頭
西部臨海工業地帯
流通機能基地
西3区
2,990,000m²
西4区
5,383,000m²
南2区
7,455,000m²
東海市
西5区
2,796,000m²
南部臨海工業地帯
ポートアイランド
2,200,000m²
N
南3区
4,964,000m²
知多市
名古屋港港湾区域
南4区
3,161,000m²
昭和50年の規模
昭和55年までの規模
南5区
3,720,000m²
① 東ふ頭
② 中央ふ頭
③ 西ふ頭
④ 4号地ふ頭
⑤ 稲永ふ頭
⑥ 稲永第2ふ頭
⑦ 10号地石炭ふ頭
⑧ 鉄鋼ふ頭
⑨ くず鉄ふ頭
⑩ 公共コンテナ基地
⑪ NCBコンテナふ頭
⑫ 木材港
⑬ 5号地ふ頭
⑭ 6号地ふ頭
⑮ 8号地ふ頭

目が，陶磁器30.6%，鉄鋼21.6%，輸送機械21.0%であったものが，10年後の50年には，輸送機械69.3%，鉄鋼14.0%，陶磁器4.5%と変化して，重化学工業製品への重心移行が著しいことが明らかである。

表4　中京工業地帯の中心，愛知県の産業構造の変化

（単位%）

産業区分 ＼ 昭和年		30	35	40	41	45	50
重化学工業	鉄鋼業	2.4	5.5	4.3	7.9	9.8	9.3
	非鉄金属製造業	1.2	1.2	7.2	2.6	2.3	1.8
	金属製品製造業	1.6	3.9	2.6	4.1	4.7	5.1
	機械工業	13.3	28.0	1.1	32.6	41.9	43.0
	（輸送用機械）	6.1	15.5	32.8	20.1	25.8	29.9
	化学工業	5.8	7.1	19.9	4.9	4.2	4.5
	石油・石炭製品業	0.2	0.1	4.1	0.1	0.2	1.4
	小計	24.5	45.2	0.2	52.2	63.1	65.1
軽工業	繊維工業	31.8	29.9	48.8	19.1	12.6	8.2
	窯業	3.8	4.8	20.5	4.3	4.3	4.1
	ゴム工業	0.2	0.9	2.1	1.4	1.2	1.4
	紙・パルプ業	1.5	2.4	1.6	2.6	2.2	2.0
	木材・木製品工業	3.5	3.2	2.1	3.3	2.8	2.2
	食料品工業	9.8	8.2	3.1	9.9	7.1	8.5
	その他	24.9	4.9	10.6	7.2	6.7	9.9
	小計	74.6	54.1	51.8	47.8	36.9	34.9

（注）　各年「工業統計表」の「工業出荷額等」により作成

また，39年には商業港の主役たる金城埠頭造成と並んで南4区及び西1区～西5区西部臨海工業地帯の造成が計画された。西部臨海工業地帯は，地盤上の問題もあって，地場産業との結びつきが強い木材港を中心に都市型工業の立地をねらったものである。

以上が，名古屋港のハードウェア形成の大筋である。

注　⑴　山本正雄編「日本の工業地帯　第二版」（岩波書店　1974年）p. 87

　　⑵　宮本憲一編「大都市とコンビナート・大阪」（筑摩書房　1977年）p. 305

4. 国際的流通拠点港湾への変貌要因

前節で述べたように，30年代初めの港湾計画には，地元産業密着型の工業港の

形成という着想があった。しかし，当時は，中京地区経済構造の重化学工業化を目的とする素材型重化学工業誘致のための臨海工業地帯の造成，即ち中京地区の大規模プロジェクトとしての本格的工業港の完成という着想はなかったように思われる。それが大きく転換したのは，中部産業界を中心にした繊維雑貨型の中京工業地帯の地盤沈下を素材型重化学工業の誘致によって産業構造の高度化を図るしかないという強力な姿勢と国土開発計画の基調がマッチしたところにある(1)。

この大規模プロジェクトとしての工業港完成の時期を港湾機能変化の第1期（30年〜40年）とすれば，3.3答申にはじまるコンテナリゼーション（containerization）に対応する国際的流通拠点港湾整備の時期（41年〜48年）を第2期と考えることができる。第3期（48年〜）の変化は，石油ショック以降環境問題を中心に高度成長の是正の方策として，環境整備を中心に，臨海部造成地が都市における残された空間として，有効利用の課題を提起され，一方，港湾機能の一層の高度化をめざす港湾情報システム化推進等が要因となると考えられる。

この節では，3. 3答申に沿ってすすめられた輸送革新のための港湾合理化の経過を追って，第2期の国際的流通拠点港湾への変化がどのようなものであったかを捉えたい。

3. 3答申は，第2節で指摘したように港湾の非能率性に対する対策を大胆に打ち出したものだといわれている。その中で輸送革新にかかわる二つの問題，即ち「港湾管理運営上の問題」及び「港湾運送事業（以下「港運業」という）の問題」について検討しよう。

港湾の施設体系一般は，「公共の営造物」として，国又は自治体によって維持管理されているが，これが港運業の用役生産に決定的な影響を及ぼしている。とりわけ上屋，エプロン，野積場及び固定荷役機械等が港運業者の生産手段であるため，用役生産を拡大することが一層困難になっている(2)。

その打開の方策として公共埠頭の優先使用の概念が導入された。それは，3. 3答申を受けて，港湾審議会管理部会における40年の「港湾管理者の財政基盤の強化および港湾施設の効率使用の確保のための緊急に実施すべき方策」に関する第1次答申からである。

これにより,「公共規制を厳格に解し，一般公衆が無差別先着順に岸壁を使用することがかえって港の秩序を乱す結果となるため，いくつかの主要港湾ではすでに外航定期船について一部の航路や,……量的にまとまった貨物について，港湾管理者の指定する岸壁を優先的に使用させている。」岸壁のこのような便役供与の方法は，公共施設設置目的の実現にとって必要な規制の範囲内として許容されるという考え方が採られるようになる。

これに続く新3.3答申ならびに7月答申「外貿定期船のための公共埠頭における輸出船積みの場合における効率的使用について」は，航路別優先使用方式の採用を勧奨し，これに基づいて公共埠頭における優先バース指定方式が確立された[3]。

横浜の山下埠頭，神戸の摩耶埠頭において上屋付きの北米航路優先使用方式などは顕著な成果である。名古屋港でも稲永第2埠頭のニューヨーク航路優先使用方式が採用され，これと平行して従来のトンだて方式の上屋管理が平方メートルだての上屋管理に変った。これは，上屋回転率の増大と，使用料増収の安定化を図ったものである。平方メートルだての上屋管理は，港運業の実態に照して場所の定着性を可能にしたという点で画期的なものと言えよう。

ここで，港運業者集約化問題について若干触れよう。東西両港の場合，縦の集約化が実行されたのに較べて，名古屋港の場合，業者の数が少く，一社当りの規模（ほとんどの元請各社は資本金1億円以上）は，大きかったので，そのまま新3.3答申の一貫責任体制が貫ける状況にあった。業者の形態としては無限定1種11社は，2種～4種業者を自己の系列に納めているもの。港運業者の一企業形態として1種～4種の免許を持ち，同時に海貨・通関機能を備えて一貫責任直営作業体制をとっているもの，1種～4種の免許をもち海貨・通関業を系列に納めているものとの3つに大別される状況であった[4]。

このような港湾における流通面の合理化をドラスチックに進めたのは，コンテナ輸送方式の強制的導入であった。港湾に専用使用方式埠頭を導入するため，42年に京浜・阪神両外貿埠頭公団が設立された。しかし，中京地区に関しては，コンテナ埠頭建設について未解決の問題が残されたまま，公共方式の重量物埠頭の

みでコンテナ輸送時代を迎えねばならなかった。これに対して，地元の官・民が一体となってコンテナ埠頭建設の運動を展開した結果，45年末，特許会社方式による名古屋コンテナ埠頭(株)（以下「ＮＣＢ」という）が設立され，48年に本格的営業を開始した。

東西の両公団がバース供用を開始して３年後に本格的コンテナ埠頭が動き始めると，それまで伸びの少なかったコンテナ貨物もようやく20％台にのり，その後順調な伸びを示して，51年には40％台に達した(5)。（表５参照）

表５　コンテナ化率推移表

（単位：千トン）

年＼輸出入	輸出				輸入				合計			
	定期貨物量	コンテナ貨物量	コンテナ化率	伸率	定期貨物量	コンテナ貨物量	コンテナ化率	伸率	定期貨物量	コルテナ貨物量	コンテナ化率	伸率
			%				%				%	
44	3,660	231	6	100	1,752	37	2	100	5,412	268	5	100
45	3,996	505	13	218	2,012	214	11	578	6,008	719	12	268
46	4,203	565	13	244	1,792	316	18	854	5,995	881	15	328
47	4,075	664	16	287	1,975	378	19	1,021	6,050	1,042	17	389
48	3,803	772	29	334	1,950	401	21	1,083	5,753	1,173	20	438
49	3,594	1,076	27	465	1,506	484	32	1,308	5,460	1,560	29	582
50	3,632	1,267	35	548	1,514	576	38	1,556	5,146	1,834	36	684
51	4,343	1,737	40	752	1,794	753	42	2,035	6,137	2,490	41	929

（注）昭和51年名古屋港管理組合統計資料より作成

このような主要港湾の国の施策への対応は，明らかに港湾輸送用役における生産力増大，流通面における港湾経費の削減，及び港湾投資効果等の増大を計り，国民経済の要求に応えるという共通の目的意識にたったものである(6)。

第１期，第２期の港湾の機能変化の要因分析を通じていえることは，第３の経済圏を直背地としてもつ名古屋港の機能拡充が，競争原理に基づく主要各港の拡充政策を通じて，結果的に港湾の国民経済的視点に立脚した最適配置をもたらすと考える欧米流の国と自治体の関係を実現した数少ない例証となっているということである。

注　(1)　この点について宮本憲一氏は次のような指摘をしている。「神武景気を経て，大都市臨海工業地帯造成事業の基本性格は一変した。既成工業地帯の発展に伴う受

け皿という地域的性格の強い臨海工業地帯から，必ずしもそれにとらわれず，日本経済全体の重化工業化論理をストレートにもちこむ国土的視点の強い臨海工業地帯へと変化した。……広域を対象とする素材型重化学工業コンビナート誘致への転換であった」宮本憲一編．「前掲書」p. 57

(2) 喜多村昌次郎著「港湾産業」（成山堂書店，1971年）p. 39参照

(3) 柴田悦子著「港湾経済」（成山堂書店，1972年）p. 39参照

(4) 岡崎不二男，片桐勇吉，木村武彦共同報告「名古屋港における港湾情報システム整備について——II」（名古屋港管理組合，1975年）pp. 35～51

(5) 拙稿「港湾選択とコンテナ輸送」（名古屋港，vol. 26，No. 6，1977年7月）p. 37 なお，NCB設立経緯の詳細については，紅村文雄著「ユニット・ロード・システムの新しい埠頭整備方式」（日本港湾協会，1975年）を参照されたい。

(6) 北見俊郎著「前掲書」p. 200

5. むすび

大都市港湾における工業港から国際的流通拠点港湾形成の要因分析を通じて，次のような結論を導き出すことができるだろう。

国の既存3大工業地帯を中心とする重化学工業化政策は，港湾に工業港の形成を促し，名古屋港における東海製鉄所誘致にみられるような直背地の産業構造の高度化をもたらした。

ひきつづき，高エネルギー産業の地域分散，即ち新産都市政策以降の地方産業の工業化を柱とする国土高密度利用と，コンテナリゼーションを中心とする海運同盟のポリシーは国民経済全体での輸出品の新しい物流体系を確立させるに至った。そのため大都市港湾の市場交錯が進行し，港湾において国際的流通拠点としての機能拡充を促進させた。

これまで伝統的に港湾計画において採用されていた背後地の配分 (allocate) による港湾の最適配置は，新しい物流体系の中で市場交錯の進行に対応して，大都市港湾相互の競争原理に基づく欧米流の港湾最適配置方式が従来より重視されて然るべきではなかろうか。

そのため，特に最近ポートセールスの必要性が強調され，各港は競って国の内外へ港湾利用促進の施策を実施しつつある。

港湾管理・運営の問題点と港湾経営の課題

―― 港湾経営論序説 ――

富　田　　功
((財)港湾労働経済研究所)

はしがき（問題意識）
1.　港湾管理・運営の制度的問題点
2.　港湾経営の意義と目的
3.　港湾経営の基本構造
4.　港湾経営の課題
あ　と　が　き

はしがき（問題意識）

これまでのわが国「港湾問題研究」は概ね以下の如く要約されよう[1]。すなわち，港湾の存在意義の重要性については，一貫して，その国際経済的，国民経済的及び地域経済的な機能論の観点から指摘され，また，一方では「港湾問題」への対処策として，主に港湾政策の立場から「近代化問題」，「合理化問題」が総論的，あるいは史的に採りあげられ，他方では港湾労働の領域から「民主化問題」等々が理論的，実態的に提起され，そして港湾経済の観点からは，主として「地域経済・社会問題」との関係において具体的に政策課題が追求され，さらに加えて，主に大都市問題分析手法を用いて港湾経済活動の本質に関わる基本的課題等々が指摘されてきたのである。

これらの研究のうちでとりわけ，われわれが注目したい研究課題は，先覚者が将来課題として唱導されてきた港湾における経済的・経営的（技術的）効率性[2]の確保の問題，換言すれば港湾経営の問題である。以下では，わが国港湾管理・運営の自主化という見地から港湾経営の具体的方向性を考察してみようと思う。

これまでの「港湾管理・運営」の制度は，常に国の経済計画との連関において考えられてきたが，そこでは港湾管理者の自主的意思決定が十分なされてこなかったのではあるまいか。港湾管理・運営の基本問題はここに伏在しているように

思われる。

注　(1) ここでは，以下の諸論稿に言及して指摘するものである。

柴田銀次郎稿「港湾経営の諸問題—経営形態—（その１）」，長崎県立国際経済大学（『調査と研究２巻１号』）1970年９月

東　　寿稿「公企業経営としての港湾問題」港湾経済研究No.９，1971年10月

北見俊郎著『都市と港—港湾都市研究序説—』同文館，1976年４月

喜多村昌次郎稿「港湾労務管理の研究—労使関係の形成と展開—」港湾労働経済研究所，（年報No.２）1978年１月

柴田悦子著『港湾経済』成山堂，1972年６月

今野修平稿「都市化と経済の変化からみた大都市港湾の展望と課題」港湾経済研究No.15，1977年10月等々。

(2) 岡田　清稿「公企業の役割とその形態」季刊現代経済 No.22，1976年４月，日本経済新聞社，p. 14

1.　港湾管理・運営の制度的問題点[1]

(1)　港湾管理・運営の問題点

わが国の港湾整備は港湾法制定以降もこれまでの伝統的な「公物法思想」に基づき計画的になされ，そのため，港湾施設は国に代って地方公共団体が港湾管理者としてこれを管理し運営するという基本理念が貫徹されてきたのである。つまり，港湾法の立法精神は，基本的には当該港湾の「管理権」[2]を「中央」から「地方」へ権限移譲させる点にその狙いがあったといわれるが，このことは，形式論理的には十分肯定されうる実態に至っていないように思われる。例えば，港湾運送事業の許認可権についてみれば明らかであろう。この場合の論点は，国家の利益と地域の利益の均衡化[3]に関する問題に帰着するようである。つまり，こうした問題が発生してくる背景には，わが国の港湾で本来相克されて合意に達せられて然るはずの公共の利益（Public Interest）が未だ達せられていないのではないか，こういう側面があるように思われる。その意味で，この問題はわが国港湾行政の構造的性格にも依拠している面があるのではないか。

こうした側面での最たる問題性は，主要港湾の管理者財政状況に反映しているようである。

(2)　港湾管理者財政の問題点[4]

横浜港をのぞいては，近時コンテナ埠頭の拡充整備と相俟って外航船隻数に漸

増傾向がみられ，外貿貨物量の構成比率も国内経済構造を反映し著増傾向の趨勢にあり，したがって外航船の大型化は著しい状況裡にある（表1参照）。

表 1

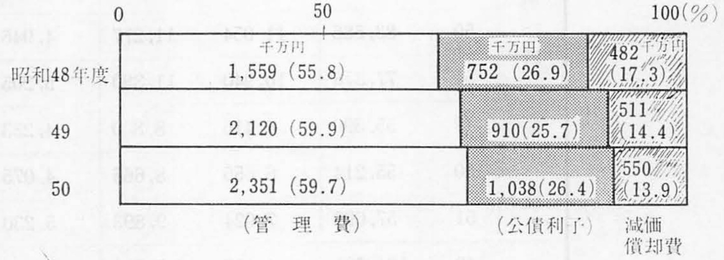
港	年	入港船舶数（隻）	外航商船	取扱貨物量（万トン）	外貿貨物
東京	49	72,222	3,010	5,567	1,359
	50	65,444	3,609	4,989	1,150
	51	64,794	3,428	5,523	1,409
横浜	49	93,983	11,500	12,730	6,103
	50	83,586	11,054	11,277	4,946
	51	77,378	10,940	11,380	5,205
名古屋	49	55,390	6,416	8,800	4,233
	50	55,214	6,655	8,666	4,075
	51	57,692	7,024	9,893	5,230
大阪	49	104,201	4,417	7,706	1,603
	50	93,337	4,629	7,367	1,447
	51	92,129	4,830	7,881	1,612
神戸	49	121,743	9,741	14,180	4,002
	50	108,439	10,280	13,389	3,440
	51	107,824	10,823	13,586	4,018

資料：運輸省『港湾統計（年報）』各年版より作成

当該港湾収入は入港船隻数，したがって取扱貨物量の函数式で表示されるであろうから，当該港湾の収入規模は概ね取扱貨物量に依存するといえよう。このことは，当該港湾施設の単位あたりの平均的利用度が漸増すればする程，他の事情が等しければ，単位あたりの平均港湾収入も漸増することを意味する。しかしながら，よく知られているように，この単位あたり平均的利用度は国際経済動向の影響をこうむりやすいけれども，船舶の大型化が一般的には港費，したがって貨物費の削減化にその狙いがあるため，輸送技術革新の目ざすそうした大型化傾向は当該港湾の収入規模を決定的に増大させる要因ではないであろう。

一方，当該港湾支出は港湾施設の維持補修に要する管理費用と資本関係費用で構成されており，これは，いうまでもなく一般的経済水準の変動とともに相関的に増大する性質のものと，公共投資規模の拡充条件によって比例的に増大する性質のものとがある。このうち主として入港船舶（取扱貨物量）の増勢によってもたらされるのが後者である。前者はむしろ，取扱貨物量と間接的に関わるものといえよう。

図1　主要8港の支出構成比（企業会計方式）



主要8港における港湾収入の港湾支出に対する割合

資料「運輸白書」各年版より作成

したがって，現在主要港における企業会計上の港湾収支の不均衡（図1参照）は，単位あたり使用料水準の不適正化によるのか，単位あたり管理費用水準の増嵩化によるのか，もしくは公共助成等の問題によるところ大なのか，これらの複合的な，あるいはいずれかに起因するものである。(5)

使用料水準の社会的な妥当性は，従来，社会資本的な性格のものに賦課されてきた実費手数料という観点から主張されてきたように思われる。しかし，単位あ

たりの建設・整備関係の原価をかなり下廻るとされている現行の使用料水準は，経済的資源配分を損っているであろう。というのは，船舶の大型化増勢によって施設利用から得る便益とそのために生じる社会的費用とを勘案すれば，それ応分の使用料の負担がなされるべきであろうから。

次に，管理費用水準の問題は，取扱貨物量と直接相関しない部門の要員配置の適正問題と同時に，これらの部門間における機関事務的業務量の増大に伴う国家予算措置の問題．及び取扱貨物量と直接関係する部門内での要員問題等々を指摘できよう。これらは，もし港湾管理者が適正料金水準を設定しこれを利用者から徴収しようとするならば回避されてはならない問題であろう。

それでは，港湾施設使用料の適正水準問題を繞る利用者の動向をみてみよう。

(3) 港湾利用の問題点

港湾施設の利用条件は，これを不特定多数者が利用するものであるという観点から，「オープン使用」を第一基本原則とし，漸次，「船混み問題」の発生以降単位あたり施設利用度の増勢に対応すべく「優先使用」の原則が確立され今日に及んでいる。

こうした施設利用形態の変化と相俟って集荷体制の機能分化の面にもいっそうの経済性が要請されるようになり，このため，主たる「利用者資本」の動向が港湾運送機能のサービス供給者側に与える社会・経済的影響力は益々大きくなりつつある，(6) このことは，港湾運送事業者側のサービス供給条件が「利用者資本」の動向の影響を最もこうむりやすく，したがって前者にとっては後者へ対向化するよりも，むしろいっそう傾斜化することの方が自らの事業経営の維持を容易ならしめるのかもしれない。

このような港湾利用(7)条件に対し，国はこれまで，港湾運送事業の一貫責任体制化，集約化等々の一連の合理化，近代化対策を指導してきたが，その政策的効果は未だ不十分のようである(8)．国の政策課題は，一方では，周知のように2〜3年前より港湾利用の側面で市場支配力をもつ「利用者資本」にも向けられている。すなわち，港湾料金体系のうちに「環境整備負担金」（入港料）が新たに設定され，53年春より実施予定の受益者負担の原則が確立されたことは，費用・便

益システム（Cost・Benefit system）の観点から考えても妥当なものといえよう。港湾利用問題について，国は需要者側の市場行動面への政策介入(9)の是非を検討すべきであろう。

これまで述べてきたような問題の解決方向を「港湾経営」の見地から検討したいと思う。

注 (1) 本質的な問題を考えるためには，これまで主として機能的なカテゴリーで区分されてきた，商港，工業港という如き峻別をせずに一般港湾を対象としている。したがって，問題解決の方向は一般港湾に共通な政策判断が望まれるであろう。

(2) 山村学稿「港湾の管理運営問題に関する一考察」交通学研究年報（1977）等に詳説されている。

港湾管理権の制限性については，千須和富士夫稿「ターミナル・オペレーションと“公共性”の経済的意味」港湾経済研究No. 8，1970年10月， p. 91~p. 95に詳しい。

(3) Charles R. Cherington. The Regulation of Railroad Abandonments, Harvard University Press 10 1948, chap. VI, pp. 119—130

(4) 柴田悦子「前掲書」，p. 43—p. 54 に詳しい。港湾管理者財政の自主化については千須和富士夫「前掲稿」が興味深い。

(5) 港湾収支を規定する条件としては次のように指摘されている。
①内外船寄港数　②港湾諸料金　③貿易構造　④港湾能力と機能　⑤港湾の立地条件。　柴田悦子「前掲書」p. 92—p. 93

(6) 単に荷主・メーカーと元請業者間の関係のみではなく，元請業者と専業者間のそれをも念頭に措いている。

(7) 喜多村昌次郎『港湾産業』成山堂，1971年，第3章に詳しい。

(8) 港運業に関する「市場からの撤退」の論議は十分なされていないように思われる。

(9) 国の港湾活動に対する指導と規制については，柴田悦子「前掲書」p. 135—p. 156に詳述されている。

2. 港湾経営の意義と目的

(1) 港湾経営の意義(1)

ここで港湾を「経営」するということは，港湾管理者が，①「政治」からの自主性を確保すること，②自らが財政的自立性を達成すること，③地域住民の経済的利益（社会的総余剰）を最優先することである，この場合，港湾経営の意義は，港湾管理者が国に代って「規制権限」を有すると共に，その「責任」を負うことにある。

したがって，港湾経営の原理的意義は，港湾管理者が自らも港湾の公共サービ

スを産出し[2]，これを販売し，適正利潤の創出を公企業経営目標とすること，そして，これら諸過程内及び諸過程間を統制してこの経営効果が当該地域住民に還元しうるようにすることである。このような港湾体系は，港湾管理者が自ら経営計画を樹立し，これを実現するための実施機能を統合し，調整することである。

われわれは，港湾経営の本質性を「経済性」の継続的な追求をいっそう助長せしめうる側面に求めるものである。港湾経営の目的を吟味してみよう。

(2) 港湾経営の目的

一般的に，自由主義経済・社会における企業の利潤追求目標度は，当該産業の生産する財・サービスの社会的需要性（必需性）等の程度いかんによって制約されてくるものであり，したがって企業の社会的責任の大いさは一様ではない。現在，社会的需要性の最も高いといわれる公益事業関係の財・サービスを供給する当該産業の社会的責任度は著しく高いであろう。これを換言すれば，この場合の当該産業は，なおいっそう低廉かつ良質の財・サービスの継続的供給という社会的要請に応えなければならないわけである。

準公共財[3]としてのサービスを不断に供給することを目的とする港湾経営の場合，港湾管理者は経済的，経営的効率性に基づいた「料金設定」によって公共的利益の達成を基本目的とすべき経済主体となろう[4]。したがって，港湾経営によってもたらされるであろう公共的利益の確保は，当該港湾の利害関係グループの社会的利益をバランスイングすることなくしてはありえないであろう。このことは，受益者負担の原則が公共的利益の確保を行わしめる有効な「料金」原則であることを意味しよう。以上の如く，われわれは，港湾経営の社会・経済的意義，目的の重要性を指摘するものである。

次にこのための基本要件を検討してみよう。

(3) 港湾経営の基本要件

①港湾経営の主体者は，投下資本比率の観点からすれば公共部門であり，②港湾業務範囲の分担構造の観点からみれば主たる管理機能の役割は公私共同部門が果たし，③経営組織体の経営効率の観点からすれば港湾機能形成上の関係サービ

ス部門の統轄も公私共同部門が行う方が望ましい。したがって，準公共財として供給される港湾サービスの性格上，公共部門が公私共同部門と一体となって民間部門をコントロールし，この方法は，形成される情報処理部門の管轄業務範囲に依ることになろう。そして，必要最低限の港湾経営・管理業務等は公共部門自らが遂行しなくてはなるまい。さらに，公共部門が現業関係のサービス部門へ向けて直接・間接的にも規制力をもたない方が，経営・管理費用形成の原理(5)から考えて総コストの低減化に寄与しうるはずである。

こうした基本前提ともいうべき諸要件を踏まえ，経営・管理費用の最少化の見地から，この条件下の基本構造を考えてみよう。

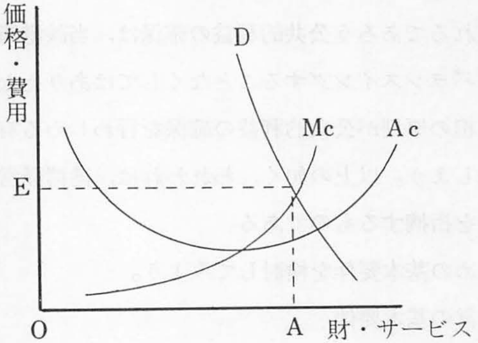
注 (1) 『わが国の港湾には，本来的な「経営」概念はなく，また，それによる本来的な「管理」もみられていないことになる。』とされる。北見俊郎稿「港湾経営の理念と問題性」，港湾経済研究No. 3，1965年10月。

(2) 港湾サービスの生産体系，生産条件等について現状分析されたのは，山本和夫稿「低経済成長下の都市港湾の経営問題」，港湾経済研究No.16，1977年に詳しい。

(3) この概念規定は，森本三男稿「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 121号），1977年３月，においてもなされている。

(4) 不変費が存在する場合，供給量は需要が十分に大きい程に大きければこの範囲内では平均費用は逓減するので，需要曲線がＤのようであれば，限界費用価格（ＭＣ）はＯＥでＯＡだけの供給量がなされ，価格は平均費用（ＡＣ）より大であるから採算は十分にとれよう（図２参照)。根岸隆稿「公共料金」(『公共経済学』）有斐閣，1973年８月，p. 58～p. 79

図　2



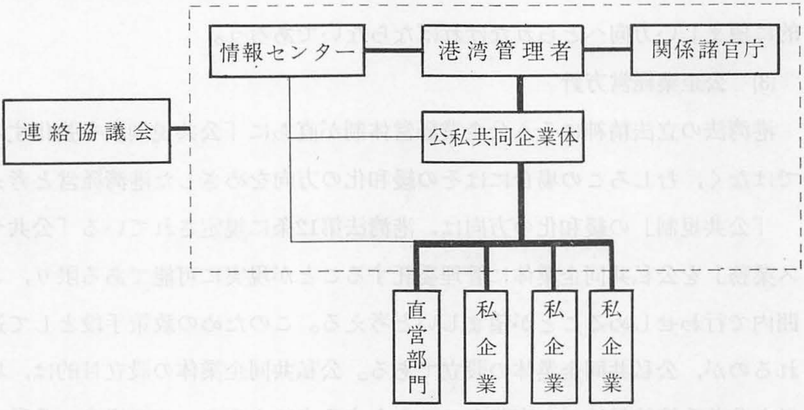
(5) 公企業経営体制下では「情報費用」に要する所期投下資本規模が大きい故，経営・管理関係費用（ＢＣ）は，港湾管理運営体制下の関係費用（ＡＣ）よりも短期的には相対的に高水準になろうが，長期的にみればＢＣ曲線の上昇カーブはＡＣのそれよりも緩やかになろう。この「仮説」は別の機会に検証してみたい。

3. 港湾経営の基本構造

(1) 公企業経営の組織体制

われわれの考える公企業経営体制は図3のように想定しうる。公企業経営組織体の特色は，①公・私両セクターが港湾経営・管理体制をとるための最も有効な手段として「情報管理」機能を導入し，貨物，船舶及びターミナル関係の「情報の一元化」を実現すること，②これによって港湾経営体制は機能的に連繫し，し

図3　一元的経営のための基本的組織計画図



出所：埠頭経営研究会『大規模工業基地港湾の経営事業計画』1975年9月，p. 226

かも公共・公私共同・私的各セクターの自立性を損わず，したがって港湾経営計画の基本目標である社会的総余剰を最大化ならしめること，③そして，長期的にみれば港湾のトータルコストの低減化効果が著しくなること等々である。図3からもわかるように公私共同部門の果たす社会・経済的役割は重要となってくる。

(2) 公私共同企業体の機能と役割[(1)]

公私共同企業体の社会・経済的役割や必要性は現実の経済・社会条件によって影響されるといわれている。[(2)]

公企業経営体制下の公私共同企業体の基本的役割は，もとより公共の利益に貢献すべく経済性をも追求すべき点にあることはいうまでもない。このため，公私共同企業体は，「情報機能」を媒介として当該港湾の，流通経済市場および全体

の経済活動を統制し，当該公共サービス需要の安定的確保に努めると共に，その潜在的需要の開発も積極的に行うことである。他方，サービス供給水準の引上げにあたっては平均費用の逓減化（とりわけ，可変費用関係）にその経営努力を向けなければなるまい。

また，公私共同企業体は，その支配下にある現業関係のサービス部門の当該料金収受が遅滞なく行われうるような機能も整備しなくてはならないであろう。

このように公私共同企業体の，とりわけ経済的機能の遂行は当該港湾の外部経済主体にも直接・間接に影響を及ぼすがゆえに，公企業経営の具体的方針は社会的に望ましい方向へとられなければならないであろう。

(3) 公企業経営方針

港湾法の立法精神にそう公企業経営体制が直ちに「公共規制」を強化するものではなく，むしろこの場合にはその緩和化の方向をめざした港湾経営と考える。

「公共規制」の緩和化の方向は，港湾法第12条に規定されている「公共サービス業務」を公私共同企業体に管理委託することが現実に可能である限り，この範囲内で行わせしめることが望ましいと考える。このための政策手段として選択されるのが，公私共同企業体の設立である。公私共同企業体の設立目的は，埠頭経営を公共政策的見地から実践させようとする点にあろう。この場合，公私共同企業体による埠頭経営の具体的理念は，公私共同企業体が港湾公共サービスの生産と販売を完結させ，自らが港湾の経営・管理システムを確立することである。こうした港湾の経営・管理体系の運用に際しては，次のような点を十分考慮しなければなるまい。

注 (1) ここでは，われわれは企業形態論等で通説となっている公私協同企業，公私公同企業，公私合同事業及び公私混合企業等の総称としての公私共同事業を構想するものではない。喜多村昌次郎稿「公私共同企業体によるふ頭経営と課題」，埠頭経営研究会（『公私共同企業体による埠頭経営』），1973年3月，p. 1参照。

(2) 喜多村昌次郎「前掲稿」，p. 1

4. 港湾経営の課題

(1) 公私共同企業体形成の課題

港湾経済の生産力構造は，一般的に，当該港湾の内部経済および背後経済圏の産業構造によって影響されるところ大である。したがって，当該港湾全体の産業経済活動における総生産コスト低減化の方向は当該産業（企業）をして経営合理化の基本理念とされ，この理念は，当該市場を独占的，もしくは寡占的に支配しうる条件にあればいっそう達成可能とされよう[1]。

一般的に，当該港湾の産業経済活動においては寡占的市場条件が形成されやすい。通常，寡占的市場形態の条件下では，当該産業（企業）の生産コスト，したがって流通コストの低減化対策の方向は，周知のように，企業内部部門のみに止まらず外部の流通経済部門にも向けられる。このため，流通経済部門では主として当該産業（企業）の資本系列等の支配条件を受けやすい。

港湾流通部門[2]の形成も，一般的には，寡占的市場支配力をもつ「利用者資本」の系列下等によってその影響を受けてきたといわれる。この港湾流通部門は一方ではその事業性格上常に過当競争状態が生じやすい[3]。こうした部門を統制する公私共同企業体の形成にあたっては以下の点を留意しなければならないであろう，①港湾利用者の寡占力に匹敵すべく，少なくとも港湾流通部門を各々独占的，もしくは寡占的に形成しなくてはなるまい。②この場合，当該部門の各々が近隣港湾の市場支配力等の面でいずれも競争関係になるのであれば，当該部門の形成条件は検討を要しよう。③情報機能の一元的経営コントロールによる体制下になるけれども，なお労働集約性の強い港湾労働の需要面ではとくに当該港湾の労働組合の組織条件およびその供給構造の動向をも考慮しなければなるまい。

(2)　公企業経営体制と港湾管理者の基本課題

一元的経営による場合の港湾管理者の基本理念は，港湾公共サービスを経済的に供給するための諸条件を確立しなければならない，①港湾経営意識を明確にし，当該地域住民の「港湾意識」を高揚化しうること。②港湾経営組織は従来通りの機能別によるのが効率的なのか，もしくは事業部門別による方がより効率的体制なのかを政策判断しなければなるまい。③直接及び間接管理部門要員の増減根拠[4]を明確にしなければならないであろう。

(3)　港湾経営効果を繞る再分配問題

公企業経営体制によってもたらされる経営効果は，前述したとおり，港湾情報システム化の確立が基本要件であることはいうまでもない。この場合，港湾情報システムを確立化するということは，とりもなおさず，関連港湾業務が一元的に経営されうることであり，これによって施設の総合的な利用計画が可能となり，港湾労働の合理的配置が可能となり，よって全体の収支が均衡化しうることを意味している(5)。

こうした一元的経営効果は港湾経済のみに止まらず，外部経済主体にも波及するはずである。つまり，外部経済主体は港湾公共サービスをより安価に，より迅速に，より定時的に需要しうるようになる。このことから生ずる新たな社会的便益を享受する外部経済主体は，そのために要する資本関係費用を適正料金化の原則（受益者負担の原則）で負担することは当然といえよう。

この外部経済主体は，一般的に独占的，もしくは寡占的市場支配力をもちやすいがゆえに，これを平準化し(6)最終消費者の利益は保護されなければならないことはいうまでもない。

注　(1)　この場合，労働集約度の高い，しかも固定資本化率の相対的に小さい産業(企業)では，生産合理化の短期的な達成効果は望むべくもないといわれている。

(2)　ここでの関係部門は，一般的に「オペレーション部門」，「サービス部門」，及び「役務部門」に大別されるであろう。これを示したものが図４である。

(3)　港湾関係事業の経営上の諸問題については，拙稿「経営計画の概説と若干の問題点」埠頭経営研究会（前掲書，1975年９月）p. 217～p. 220参照。

(4)　たとえば，入港料徴収に際しての増員問題は，

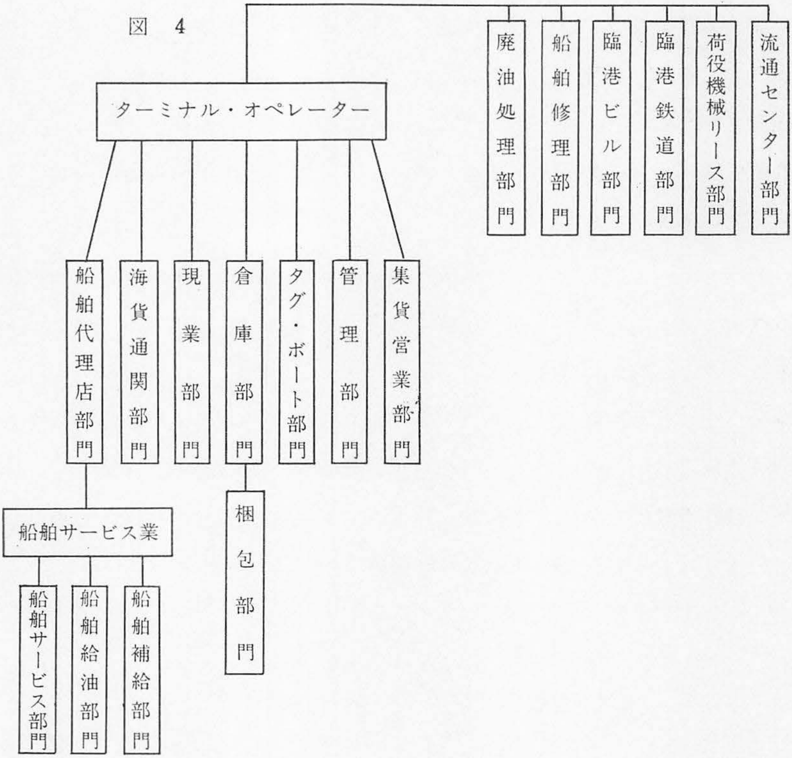
xo ……………………… １人あたり港湾事業収入
α ……………………… コストアップ率
$xo\ (1+\alpha)$ ……………… 次年度の１人あたり港湾事業収入
yo ……………………… 現在の要員数
yi ……………………… 増　員　数
$(yo+yi)(1+\alpha)xo$ ……… 次年度の稼得目標港湾事業収入
zo ……………………… 当年度の入港料
$zo(1+\beta)$ ……………… 次年度の入港料

とすると，$(yo+yi)\ (1+a)\ xo=zo\ (1+\beta)$

$\therefore\ yi=\dfrac{(1+\beta)\ zo}{(1+\alpha)\ xo)}-yo$ この式は，α，β がもし同率の上昇度であれば，結局増員数は現要員数に大きく制約されるであろうことを表示している。

(5)　喜多村昌次郎稿「港湾業務の一元的経営の意義」，(埠頭経営研究会『大規模工業

図　4



出所：埠頭経営研究会「前掲書」1975年9月，p. 229

基地港湾の経営事業計画）1975年9月，p. 221～p. 223参照。

(6)　拙稿「市民経済と港湾政策の転換」港湾経済研究No.13，1975年10月参照。

あとがき

公企業経営体制に関する調査・研究は，4～5年前，埠頭経営研究会（東寿理事長代行）が主宰し，2，3の港湾を事例にしてなされてきたのがその嚆矢であろう。この小論もそうした調査・研究を基にして纒めたものである。関係した研究会で，とくに東寿教授，喜多村昌次郎所長からは公企業経営構想についてご教導を賜わり，両先生に感謝申しあげたいと思う。また，常日頃ご指導いただいている北見俊郎教授からは，貴重な示唆を賜わることができ教授に感謝申しあげねばならない。今後，いっそう港湾経営問題が総合的，本質的に議論されることを望むものである。

港湾振興と港湾管理者の役割

――二，三の港湾調査にふれつつ――

柴　田　悦　子
（大阪市立大学）

1. 港湾管理と港湾振興
2. 港湾振興に関する二，三の調査
3. 港湾振興における広域的視点

1. 港湾管理と港湾振興

港湾の管理運営の内容とその範囲は，港湾建設・整備のレベル，港湾利用の実態，すなわち出入港船舶の質量的側面と港湾運送業や港湾労働の諸情況，さらに臨接諸港や外貿埠頭公団との間に発生する競争条件によって変化すると考えられる。港湾法に規定されたいわゆる港湾の公共的利用の原則についての解釈が，現状の港湾利用の実態をうけて徐々に修正・変化してきたことは，すでに多くの人々によって指摘されている[1]。港湾にのみ使われている管理・運営という概念が，港湾経営とは異なり，むしろ上から，港湾を利用させる側から提起された官庁的概念であることもしばしば議論されるところであり，このことから，港湾にもっと資本主義的経営理念を導入しようとする主張と，逆に港湾の公共性を最大限に保障していくためにも，私的経営理念や競争原理を排除して，港湾の公的性格を確立しようとする主張とが時には対立的様相を呈することがある。この小稿で取り扱おうとしている「港湾振興」なる概念も，「管理・運営」と同様に官庁的用語であって，上から港湾の利用の増進をはかるための諸施策をはかることを内容としている。しかし港湾振興に関する法的規定は特に存在せず，港湾法第12条，港務局の業務に関して規定した条項の第7項に「港湾の開発，利用および保全のため必要な調査研究および統計資料の作成を行い，並びに当該港湾の利用を宣伝すること」と述べているのみである。今日，港湾振興について各港ともに重要視しているにもかかわらず，その範囲および内容が広範におよび，しかも依拠

する法的基準が明確でないため，各港それぞれ独自の解釈の上にたって「振興策」を行っているのが実情である。

とりわけ外貿埠頭，公団によって建設された埠頭を持つ港湾の場合，港湾管理者が行う港湾振興は一層複雑にならざるをえない。すでに多くの人々に指摘されている港湾管理の二元性は，その振興策にも当然影響を与えるはずである。ただし，現実には港湾振興の二元性は顕著化せず，港湾管理者が公団埠頭を含めた振興策を実行しているのである。これは，公団による港湾管理の範囲をどのように考えるかという点に関して，「外貿埠頭公団法」の規定が確定的規定を避け，かなり自由な解釈を可能にする余地を残しているからである。即ち，「外貿埠頭公団法」では，業務の範囲（第30条）について，1.外貿埠頭の建設，2.その有償貸付，3.建設した外貿埠頭に係る災害復旧工事，4.建設した外貿埠頭の改良・維持その他の管理を行う（傍点筆者），5.上記業務に附帯する義務，等を規定している。「外貿埠頭公団法」によれば，外貿埠頭建設に関する基本計画は港湾管理者と協議せねばならないことを定め（第32条２項），さらに建設した埠頭における倉庫，事務所等の施設造成に関して運輸大臣の認可を条件に，公団による建設整備を認める規定を記しているが（第30条２項），これらの場合も港湾管理者との協議を義務づけている（第30条３項）。

「外貿埠頭公団法」でいう管理は，建設した外貿埠頭についてのみの管理，主として物的管理を指し，いわゆる港湾法でいう管理運営と異ってその範囲も限定されていると考えられる。しかし現実に公団建設のコンテナ・ターミナルを専用方式で運営しており，すでにこれを「公団方式」と呼ぶほどに定着してきているのであるから，わが国の港湾管理が多元化していることは事実であろう。

「港湾法」，「外貿埠頭公団法」に規定された港湾管理の内容は，それ自体としては理解出来るが，港湾管理者と外貿埠頭公団との関係に関しては明確な規定はない。すなわち，港湾管理者の管理範囲は港湾区域および区域内における公共施設，さらに海上埋立，整地を行った場合の臨港地区を指すのであるが，この領域内に港湾管理者以外が管理している公団コンテナ・バースの存在は，海洋汚染防止や海辺環境整備が港湾管理者の業務であるかぎり，多くの問題点を持ってお

り，その管理上の矛盾については，過去においても論じられていたことである。

この矛盾は港湾振興についても当然あらわれる。公団方式による埠頭運営には埠頭経営という概念がそのまま適用できる。この場合いわゆる〝ポート・セールス〟という用語がつかわれても不自然ではない。ただ，ここでもポート・セールスの主体者が，現実には港湾管理者であり，公団埠頭以外の在来ポート（公共的に運営されている埠頭）にまで，ポート・セールスの概念を拡大するのは必ずしも妥当性があるとは考えにくい。港湾振興にみられる多様化傾向は，港湾管理者と公団との問題のみならず，各港における振興のとり上げ方にかなりの差があることを示しているのである。

注 (1) 港湾の公共性に関する研究は，和泉雄三氏が『港湾行政』（港湾研究シリーズ，成山堂）の中で深く研究されており，とくに「第10章，高度成長下における港湾行政，第11章，港湾における公共性と経済性」の部分で，高度経済成長下でいわゆる「公共利用」の原則緩和の具体例が示されている。拙稿「港湾における『公共性』の再検討」（海運経済研究第7号）も，同様の問題意識の上にのった分析である。

2　港湾振興に関する二，三の調査

各港における港湾管理者は，その業務の中に「港湾振興」に関する部門を置き，担当の係を配置しているのが一般的である。一方港湾利用者を中心につくられている港湾振興協会は，定期的に港湾誌を発行している。主要港では各種統計や印刷物を通じて世界各国に宣伝が行きわたり，姉妹都市，姉妹港などの友好的行事も港湾振興に大きく役立っている。ここで最近神戸港，名古屋港で行われた調査を通じて，港湾振興のあり方を考えてみたい。

神戸港では2年前「神戸港と市民意識」(1) の調査を行い，神戸市民の3割以上が国際港としての神戸港に誇りを抱き，半数近い人が友人に神戸港を案内したいと答えて「相手によっては案内したい」数を含めると9割に達する），市民の神戸港に対する関心度の高さを示したが，その調査結果が新聞紙上などで伝えられると，世論に強い影響を与え，従来比較的無関心であった層まで含めて神戸港への関心が高まっていっている。同時期に行った「神戸港と市民経済調査」(2) においては，神戸市経済が神戸港に依存する比率は47.5％という高い数値を示して

いる。今年はじめ発表された「入港船舶がもたらす経済波及効果」では，神戸港へ入港後出港までの間に，入港船舶が神戸港にもたらす経済効果の数値が測定されたが，コンテナ船の所得効果は，定期船の2.4倍，不定期船の4.2倍に達することが明らかにされた。このような数字が市民に示されることによって，神戸港におけるコンテナ埠頭の建設や定期船埠頭の整備に対する市民的理解度を高めることが可能となるであろう。

名古屋港では，名古屋港振興のための基本調査が，名古屋港管理組合によって「背後地産業の利用港湾選択基準について」(3) というレポートにまとめられた。この調査は，背後地の荷主がどんな条件を満した場合に名古屋港を利用するか，逆にコンテナ貨物が名古屋港から直接つみ出されない理由は，従来から言われているように配船の便とか商習慣とかいった理由からなのか，といったことについて聴きとり調査を行い，名古屋港振興の隘路打開の方策をまとめたのである。これによれば，臨海地域の荷主の利用港湾選択基準要因は次のようにまとめられている。①総合商社を経由して輸出する場合は，通関集貨港および船積集荷港の指定権はすべて総合商社が持っている。名古屋港に本社をおく大規模総合商社がない以上，総合商社経由輸出貨物は，名古屋港への通関集荷さえ望めない。（鉄鋼，肥料のような臨海埋立地工場による重量物は例外）②年間を通じて出荷回数の多い生産者（1回のロットがあまり小量でない場合）は，港頭地区倉庫のインベントリー機能をかなり無視している。③バイヤーとの交渉で輸出契約を行なう生産者は，バイヤーから利用船社の指定をうける場合が少なくないので，神戸港，横浜港に比して名古屋港利用は制約をうける。④海外に代理店等を持ち直貿に依存する生産者は，コスト計算に合理性を貫こうとする志向が強く，工場も分散されているため，港湾利用も分散的利用の傾向が目立つ。⑤名古屋港が他の港湾に比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なセールス，ならびにサービス提供によって，相当量の名古屋港集荷を実現している例がある。⑥インランド・デポは特定生産者および港運業者には便利であっても，ある特定港湾のセールスには直接寄与するところがない。⑦生産地から港湾への近距離性は，利用港湾選定にあたって第一義的要因ではない。その理由として，

1.トラック運賃が特約できること，2.在来貨物，あるいは不定期コンテナ船積み貨物の場合，配船サイドからの制約，3.納期厳守の基準をより重視すること，4.総合商社経由の場合は総合商社の指示に従わねばならないこと，5.総合商社を利用した場合，たとえ距離要因が不利でも，換金速度が速いことによる金利面での有利さがある，6.慣習性への執着などが指摘されている。このあと，調査結果をもとにして，今後の名古屋港振興のために次のような提言を行なっている。港湾管理者が主体となって実行できる課題としては，例えば名古屋市内交通渋滞の解決のため，コンテナ埠頭へのアクセス網整備，一貫輸送体系の実現，とくに船積み諸チャージの合理化への努力，情報システムの早急な整備作成，名古屋港の在庫保管能力の拡充などがあげられ，管理者が直接手を下せない問題として，配船増加，集荷力の増大などをあげている。

先にあげた神戸港の調査が，神戸港の地域経済とのかかわりを明確にすることによって，「神戸港あっての市民生活」というイメージを大きくアピールする点に重点がおかれていたのに対し，名古屋港の調査は，名古屋港をより発展させるために港湾管理者としてなすべき方法を明らかにする点に重点があった。もちろん神戸港調査においても今後の港湾整備の重点のかけ方や方向が示されたであろうし，名古屋港調査においても，単に港湾のすすむべき方向が明確にされただけではなく，地域住民と港湾との関連が示されたことも事実であろう。

この両港における調査の重点のちがいは，すでにコンテナ貨物扱いについてはわが国第1位をしめ，先進的国際港である神戸港と，神戸，横浜港の中間に位置して，背後経済圏の力量からみても，今後に多くの努力を期待せねばならぬ名古屋港との差異から生じたものであろう。しかし，この差異はただ単に特定二港（神戸，名古屋港）の特質の差から生じたものではなく，より根本的に港湾振興のあり方に関する差異と考えられる。

つまり，港湾振興のあり方，方法として，第一はその港湾がより完全にかつ有効に利用されるためになされる努力――例えば埠頭整備，保管機能拡充のため上屋建設といった物的条件整備から，労働力の確保，情報管理システムの整備，さらに港湾利用者に対するサービス向上など――であり，第二は，港湾に対する古

くからある一定のイメージを新しいものに変え，地域住民生活との調和をはかり，さらに進んで住民の港湾に対する理解と関心を高めるための努力をあげることが出来るであろう。この二つは港湾振興のための両輪であって，第一の部分のみに力を入れて，第二の住民の関心を啓発することを怠れば，日常の市民生活と結合度がうすい港湾に対する理解は全く得られないことにもなりかねない。反対に第二の部分にのみ重点をおいたのでは，わが国経済活動の重要な基幹としての港湾の役割が不明確になるおそれがある。その意味でも両者は港湾振興に欠かすことの出来ない二つの条件と考えられる。

さらに港湾振興の第三の道として，近年ポート・セールスという用語が使われるようになっているが，その内容は必ずしも明確ではない。海外をはじめ国内も含めて港湾利用者に，港湾の利用度を高めてもらうように，訪問をも含むＰＲをしているようであるが，先にも述べたように，港湾の管理運営の主体者が，公共港湾（とりわけ公共バース）をポート・セールスの対象とするのは本来的には適切でない。

ポート・セールスを文字どおり読めば，公団埠頭のように特定船社に専用貸する場合に，その借り手に対して行う活動，あるいは土地造成にともなう専用埠頭用地の売却に関連した活動を指すように考えられる。ポート・セールスに関する解釈を若干拡大した場合，港湾管理担当者が特定企業あるいは特定企業集団を対象として行う「港湾振興」を指すのであろうが，いわゆる港湾振興に比して対象と行為が限定されているといえるのである。

名古屋港では，先の調査とほぼ同時期に，「親しまれる港づくり懇談会（会長井関弘太郎，名古屋大学文学部教授）」が，「親しまれる名古屋港づくりに関する提言」を行った。この「懇談会」は，委員に婦人団体，青年団，教育界，ＰＴＡ，地域住民，労働組合など幅広い立場からの代表を含めている。「提言」の基本的考え方によれば，先づ「港でなければ得がたいものを最大限に生かしながら，名古屋港のイメージを誰にでも印象づけるようなものを目指し，そこを訪れるすべての人々が港に親しむことの出来る雰囲気を醸成するものであるとともに，港に対する認識を高め親近感を抱くことができるようなものにすること」と市民から

親しまれる港湾づくりを目指している。しかし同時に「親しまれる施設は，港が流通活動の場として必要な港湾機能に支障を及ぼさないよう，また港を訪れた人々の安全が保たれるよう，適切に配置および管理されること」として，港湾の主要な活動との調和をふまえて親しまれる港づくり構想をまとめている。

そのための施設として，①緑地，広場および散策できる海辺，②海事思想普及施設，③スポーツ施設，④魚つり施設などが必要施設にあげられ，見ること，行動できること，知識がえられることを通じて，港への近親感をより大々的につくり上げようというのである。

地元の婦人団体や青少年団体などの意見を吸みあげて，港湾の諸施設整備の方向を出すこと自体が，港と市民を接近させることでもあって，名古屋港で行われた「親しまれる港づくり」の提案は，今後各港へ波及することもあるであろう。

大阪市港湾局も大阪港南港コンテナ埠頭の将来の発展方向を明かにするための調査(4)を野村総合研究所に依嘱して行った。この調査は，上記の分類によれば，港の将来計画のための調査である。この調査とは別に，港湾管理者とは全く異った大阪商工会議所大阪港振興委員会から，大阪港を真に使いやすい港として利用度を高めるための提言(5)がなされた点も大阪港の特質を示している。これによれば，大阪港の具体策を，港湾施設，港湾管理，アクセス交通，港運，PRに分けて提言を行っており，大阪府，大阪市，商工会議所など関係諸団体が一丸となって大阪港振興に対する系統立った活動の必要性を強調している。

大阪府下諸港（堺，泉北，阪南港）についても，最近港湾振興に関する調査がまとめられつつある。この調査の中には，港湾管理者（大阪府）が各港ごとに港湾関係者や港湾利用者から聴き取りと討議の場を開いて，港湾利用に関する隘路打開や，将来計画への希望が収録されている。

これら各港における調査の内容やレベルは大きく異なるが，いずれの調査も港湾振興を目指し，模索している点では共通性を有している。

注　(1)　「神戸港と市民意識」1976年3月，神戸市港湾局，神戸港と市民とのかかわりあいを調べることを目的に，2,100人の市民を無作為抽出，アンケート調査票の配布，回収をもとにした調査である。

(2) 「神戸港と市民経済」1975年12月，神戸市港湾局．港湾関連産業と港湾依存産業の生産活動面における神戸港への寄与度を計量化し，神戸港の所得波及効果を測量したもの。

(3) 「名古屋港振興のための基本調査」1977年9月，背後地荷主が名古屋港を利用する場合の考え方についての聴き取り調査と，若干の統計資料の分析を加えたレポート。

(4) 「大阪南港のコンテナ港としての潜在力に関する調査」1977年12月，大阪市港湾局。

(5) 「大阪港振興策についての提言」1978年1月，大阪商工会議所の大阪港振興委員会港運関係分科会，要旨は『近代港湾』1978年4月号。

3. 港湾振興における広域的視点

長びく構造的不況は港湾にも多くの影響を与えた。取扱貨物量の伸びの停滞現象は，港湾活動についても量的側面から，質的側面へと重点をうつし，その結果の一つのあらわれが上記のような港湾活動に対する調査・分析となっているのであろう。しかし，上記の調査をみるかぎりでも，臨接港湾における競争と機能分担を主張する意見はかなり多い。例えば，大阪商工会議所の「大阪港振興に関する提言」は，「大阪港，とくに南港の施設整備は着々進歩しているが，大阪府下の諸港，あるいは神戸港との調整が適切に行われなかったため，折角の設備投資もその効果が減殺されている」と述べ，「大阪府と大阪市の管理・運営の不統一，競合を避け，両者による協同管理機関の設置の検討」を提言している。大阪府下諸港における聴き取り調査の場合も，臨接港との競合を避け，機能分担につい関係者の意見を踏まえた強力な行政指導の必要性を望む声があった。

各港の港湾管理者が独自に港湾振興の具体策を持つのは，港湾法の理念からしても正当である。また今日のわが国の現状からみて，各港湾相互の競争的刺激が港湾の管理運営を改善していく意欲を高まらせ，そのための努力へ方向づけていく意義も納得できないわけではない。しかし現実をみれば港湾管理者相互間の競争は，かなりの程度に熾烈化しており，その結果，無駄な投資と過剰設備化の傾向が助長される危険がある。港湾の持つ社会資本的性格として，第一に港湾利用の長期性のゆえに，正確な将来予測の上に建設・整備を行わなければならないが，この作業がきわめて困難であること，第二に一度建設した港湾は，場所的固

定性とその特性から容易に用途転換が行なえないことを指摘出来る。港湾相互間における競争の不経済性について考えねばならぬ時期であろう。

以上のように考える時，先にあげたような各港独自の調査が進められている今日，港湾振興について広域的視点からのアプローチが導入される必要があるであろう。上記の各港の調査は，それ自体として有意義であり，調査を通じて港湾のコミュニケーションが進展するという大きな副産物を得られるのであるから，地域港湾関係者の港湾施策への参加の道はより広く開けられねばならないであろう。しかし一方で，限られた水際線と臨港地区の間で，港湾管理者間の相互連絡なしに，競争の原理で開発が進むなら，矛盾はより大きくなるにちがいない。

現港湾法第50条の2においても，港湾管理者の協議会の設置について決められており，港湾管理者を異にする二以上の港湾について広域的かつ総合的な見地からこれらの開発，利用および保全を図る必要があると認める時は，各港の連絡調整のための協議会を設けることが出来るようになっている。すでに東京湾，大阪湾などでは連絡協議会が持たれている。

各港における種々の調査によって，港湾利用者ならびに関係者の要望が汲み上げられて今後の港湾管理運営に生かされていくであろうが，その限りでは大阪湾単位での施策と対応は生まれてこない。各港の港湾振興のための調査がまとまり，その方向が示された段階で，大阪湾という単位の広域的視点からみた有効な港湾利用と，周辺住民に対して港湾への認識を深めるための調査やＰＲがなされる必要があるであろう。現在でも港湾活動のネックは，港湾管理者の領域の外に存在する場合が多く（例えば阪神間の道路問題など)，広域的視点からの地域住民とのコミュニケーションが行われないかぎり，港湾の将来に対する展望も開けないのではないかと思うのである。

学会記録

都市問題と港湾

（第16回全国大会（東京港）シンポジウム概要）

昭和52年度東京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纒めて収録するものとする。

報告テーマと発表者は次の通りであり，司会は，北見俊郎氏（青山学院大学）であった。

大都市港湾の貨物流動と港湾機能……………………………関谷義男（東京商船大学）
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）
大都市港湾の環境整備問題…………………………………小倉健男（東京都港湾局）
低経済成長下における都市港湾の経営問題………………山本和夫（東京都政策室）
臨海部開発における若干の問題点の考察…………………高橋恵三（東京都港湾局）
都市化と経済の変化から見た大都市港湾の展望と課題……今野修平（国　土　庁）

奥村：（準備委員会委員長）シンポジウムに先立ちまして一言御挨拶を申し上げたいと思います。

今回の共通論題「都市問題と港湾」というテーマを，昨年までの時点に限って考えた場合と，現在のそれとでは相当の変化があるように感じられます。従来，歴史的に港があり，そこに都市が形成されてきた。そしてそこで，生産と消費が循環し，その過程が近代化，高度化されつつ大都市が形成されて来た。つまり，人間の生活の場として，文明国家における都市社会が，常に港湾という物資供給の場との関連において形成されてきたと考えられます。昭和30年代から40年代にかけての，いわゆる重化学工業化などに代表されるような日本の高度経済成長と，それに伴う生産設備の都市集中，都市人口の増加，そしてそれに伴って港湾の施設を建設，拡充，整備しなければならないという循環の過程があって昭和47・8年まできたのだと思われます。

ところが，石油ショック以降，いわゆる構造不況という形が定着してしまい，設備の過剰，あるいは企業を支える人員の過剰という状態が続いてきた。こうしたことから，現在「都市問題と港湾」を論じようとする場合，数年前の認識を基盤としていてはならないのではないかと思います。これについては先程の今野先生の御発表の中で指摘しておられますが，将来方向を示唆するものとして深い共感を覚えるものです。

今まで私達は大都市あるいは市民のための物資供給，生産の場としての港湾をいかに整備し，いかに経済的に運営していくかに追われてきた気がしますが，スタグフレーションと申しますか構造的な不況と申しますか，そういう経済状態の中にあって，従来の港湾に対する考え方を基調としていてはならないのではないかと思います。すなわち，サンフランシスコ，ニューヨーク，ロスアンゼルス，またロンドンしかり，従来のように都市があり，そこにライナーバースがあるというだけでは，それらの港湾施設は次第に衰微してきている。

今やコンテナリゼーションに代表されるような，在来荷役形態から脱した新らしい港湾流通システムが定着してきている。それが今野先生の御指摘のように，既製港湾の周辺に港湾施設の分散という形で発展してきているのだと思われます。

こうした意味で「都市問題と港湾」を見た場合，興味深い研究課題であろうかと思います。

北見：どうも有難うございました。従来この学会では可成り自由に共通論題を各発表者のお立場からしていただく方式をとっております関係上，必らずしもシンポジウムの席上で，一つに総合的にまとまるとか，方向づけがなされるとか，結論がでるとかという形が困難になっておりますが，その辺もご了解いただきながら進めていきたいと思います。最初にご報告された先生方からご発表の内容のエッセンスだけをくり返していただき，それから皆さんからの質問にお答えいただき，その後に全体での討論に入りたいと思います。

それでは御報告の順序に従いまして簡単に論点のご発表をお願い致します。

関谷：東京港は古くからはしけに依存してきましたが，ここ十数年自動車による道路輸送に移行してきました。今後石油を中心とするエネルギー消費の形がどのように変化するかは予測し難いが，そうした変化が起った場合，それに対応しうるような港湾機能や施設を考えるべきではなかろうかと思うわけです。

小林：最近，大都市の港湾では廃棄物の埋立処理場が造成され盛んに埋立処理がなされておりますが，この点につき，国内及び海外の事情を要約してご報告し，その中で問題を二点だけ取り上げて御説明申し上げたわけです。その一点は内部的なとらえ方，経済的効率と負担の公正などの問題，第二点は処理場が港湾区域内に確保されていく過程での理論構成，いわば外部的な見方についてトレード・オフ・モデルを構築してみました。

小倉：私は，大都市港湾における環境整備の問題をとり上げました。このテーマは非常に広範な領域を持つのですが，今回は東京港で具体的に行われている海上公園にポイントを当て，その計画，整備，管理運営等の問題に主眼を置いた次第です。

今後の課題として，環境整備のための費用の負担の問題等が出てくるかと思われますが一応問題提起として紹介致しました。

山本：私は公共港湾という耳慣れない言葉を用いましたが，公共ふ頭に於ける港湾用役の生産と販売という観点から見ますと効率の面で低落傾向が顕著である。こうした点で，ふ頭の経営組織を盛り上げ総合的な港湾経営の姿勢の確立が大切なのではあるまいか。特に減速経済時代といわれる昨今，こうした観点から，公共港湾が運営されなければならないのではないかと申し上げた次第です。

高橋：都市と臨海部，その臨海部の中にも中核的な造船機能といったものまで含まれるのですが，こうした機能はもともと都市との有機的な一体性をもって発展してきたものですが，具体的な現象として，高度経済成長の中でこうした矛盾にどう対処し，解決していったらいいのか，大きくいえばそうした視点です。具体的には，これからの開発の法的なコントロールの方法，埋立地の貸付け方式の導入といったものについてご報告申し上げました。

今野：私は都市問題と港湾という今年度のシンポジウムのテーマを私なりに，都市問題と呼ばれいてる我々の概念と都市問題自体の中身，最近の結果，さらにその背景にあります日本経済の変化，といった観点から，大都市港湾がどのように変っていくのかという展望を行なってみました。

関谷先生への質問

1. 日本の港湾は，いわれるようにはしけの追放とこれに代わる接岸荷役の実現及び自動車の利用によって物的生産力を上昇させ，合理化と機械化を実現させてきた。これについての反省が行なわれつつあり，先生も内航海運と港湾の見直しが必要といわれるが，その見直しとは何か。ガソリン使用の自動車利用の軽視の方向につながる見直しなのか，小型船舶の活用または港湾の大都市集中の阻止なのか，それとも別の社会的諸関係からの基本的な見直しか。……………………………………和泉雄三氏（函館大学）

2. 港湾の物流機能が自動車依存のままでよいのか，をも改めて問い直さなければならないという御指摘を踏まえて，大都市港湾の貨物流動においてはしけが果たす今後の積極的な役割についてご意見を賜りたい。……………………北見俊郎氏（青山学院大学）

関谷：和泉先生のご質問について，我が国では現在，都市間の輸送を内航海運，鉄道，トラックがそれぞれ分けあっており，中でもトラック輸送がそのシェアを伸ばしてきております。これは安全，確実，低廉，迅速という点でより有利であると見られているからと思われます。しかし省エネルギーの観点から洗いなおして，最適な輸送機関が選択されるべきであろうと思われます。これは単にコマーシャルベースで行われるのではなしに，国の政策として実施されるべきではないか。

こう考えた時に，内航海運が再び見直されるべきではないか，そういう意味で申し上げたわけです。

北見先生の質問についてですが，私は前々からはしけの効用について高く評価してまいりました。現在の港湾に対する公共投資のそれは，はしけを排除する方向で進められてきた。これは高度成長時代の中でやむをえなかったかもしれません。はしけは港湾における貨物量の増減に柔軟に対応し得る重要な機能を持っています。そのはしけを港湾運送事業者が維持していくのは，現在では非常に困難な状態に立ち到っており，はしけを買い上げるといった状態まで追い込まれています。したがっ港湾管理者がはしけを持つといったような形で公共性をもたせながら，はしけを港湾施設の一部として，港湾機能の一部として機能させることが将来有益であろうかと思われます。

小林先生への質問

アメリカのゴミ処理について，アメリカの国内法で資源回収，減量，費用節減が打ち出されていることを知ったのですが，わが国のこの事に関する法的整備の可能性はあるんですか。この点，ヨーロッパ諸国の状態がわかれば加えてお教え下さい。………
…………………………………………………柴田悦子氏（大阪市立大学）

小林：第一点の方ですが，日本でも精神的にはこういうことでなければならないと異句同音にとなえられていますので，私は可能性ありかと思います。しかし，いまのところ立法処置うんぬんは聞いておりません。したがって今のところ実務者の努力の域を出ていない。実際，私共もこの辺を強く打ち出して少し余分な費用がかかっても出来るだけやろうじゃないかという方向を取っていますので，いずれ法律の形であらわれてくるんじゃないかと思います。ヨーロッパ諸国の状況については，やはり有機質のゴミがたくさん出るという状態をなんとか技術的に解決しようとして，例えば破砕といった技術開発を行ない，

その結果，非常に衛生的な処分ができ，効果の方も非常によいと聞いております。国情が大分違いましてヨーロッパの方では埋立処分にしても，日本のように海をぐるっと囲んで水面に捨てるということはほとんどない。砂漠，湿地などの不毛の地を選んで廃棄しているようです。ちょっと日本とは国情が違いますが技術的な面ではかなりの進歩があり，参考になる部分があると思います。

小倉先生への質問

1.　港湾を市民の側の公園として提供する構想の具体化は立派なものだと思います。
先日の見学の際に防波堤で釣をしている人を見かけましたが，水質がきれいになって魚が住めるようになったせいですか。どんな魚がとれるでしょうか。……………
……………………………………………………和泉雄三氏（函館大学）

小倉：防波堤で釣をしているということは端的にある問題を提起しております。港湾管理者にも，いろいろな課題が与えられる時代になってまいったと思います。実は私どもでも調査委員会を作り，調査を進めている段階ですが，現在ある空間がどの様な形で利用されているのか，或は利用されうるのか得ないのか，こうしたことが今後解決さるべき問題であろうかと思われます。

都の水質検査の結果によりますと，確かに水がきれいになったといわれております。釣った魚が食べられるかどうかについては，十分調べてからでないとはっきりお答え致しかねますが，一年性の魚，例えばハゼなどは大丈夫であろう。二年性，三年性の魚などはＰＣＢなどの蓄積があるのではないかといわれております。しかしアサリなどは食用に供されているようです。

山本先生への質問

1.　現在の港湾法の枠内での公共利用の限界はどうなっているか。港湾法の中で公共施設を賃貸するという賃貸条項について，賃貸の対象が港運，海運，荷主というものの組合せによるグループならば賃貸することができるのかどうか。そうした関係について，それから港湾自体，東京湾でそういう組み合せのグループを組織する場合にどう考えるのか。
……………………………………千須和富士夫氏（港湾経済研究所）

2.　港湾管理者財政の強化と公共規制の関係についてどう考えますか。……………
……………………………………富田　功氏（港湾労働経済研究所）

3.　都市港湾の経営問題というのは都市圏港湾，ないしは広域港湾という視点からとらえていったほうが，良いのではないか。……………………山村　学氏（法政大学）

山本：千須和先生のご質問につきまして現行の港湾法の中での公共利用の限界は，法律とか通達をあげると三つあると考えます。そのひとつは，港湾法13条の，私企業の負担と，私企業競合禁止で，もう一つが，国費を用いている公費施設を貸す場合の規定，さらに他のひとつが2288通達という非常に有名な通達ですが，公費施設を専用する場合の通達です。特に千須和先生のご質問の公共施設を賃貸する場合ですが，借受けの対象が，港運，海運，荷主のいずれであろうと，あるいはその組み合せであろうと，港湾法の中では同じ扱いであろうかと思われます。現在，東京港で物資別専用ふ頭で，港運業や荷主の組み合せで利用している例がありますが，これは現行港湾法の体系以外での受けとめ方での

利用でございます。その辺の基準は2288通達に明示されておりますが，公共岸壁をそのまま貸すことは，対象がどのような業種であれ，認められておりません。

管理者自体どう考えるのかという点につきましては，全くの私見になりますが，一律に否定するのではなしに，貨物の種類，期間，対象者などの基準を設けて一件ごとに査定していくといった方向で公共規制を見直す必要があるんではなかろうかと考えます。

富田先生のご質問ですが，極端な表現かも知れませんが，現在の公共ふ頭は，悪平等の公平が存在するように感じます。公共ふ頭を利用する方々は必らずしも安く使っていない。確かに単価は安いのですが能率があがらない。従って結果的に高いものについてしまう。そういう公共ふ頭を多く抱えていること自体，管理者にとって資本の回転率が悪く管理者財政を圧迫してきます。岸壁の1平方米当りの扱い量を比較してみますと明らかです。

もうひとつ見逃せないのは，公共ふ頭であるが故に，管理者は一般的に使える附帯設備を作る。もし物資別，航路別，荷姿別などの形で専用使用することを念頭に置いて作り，それに合致したグループに貸す形をとるならば，資金効率の点からもっと効果があろうかと思われます。

山村先生のご指摘ですが，私は単独の港湾の中ですらふ頭の経営問題についての理念が確立されていないと思うんです。そうした基本的なものに欠けるので，それを整備することが大事ではないかと考えます。

高橋先生への質問

1. 東京都港湾審議会等の機構の土地利用計画作成上，活用の限界というようなものがあるのか。もしなければ管理者側が主体的に利用プランを提示して，利用者の選定，利用ガイドラインを作ることはどうか。これが出来ないのはふ頭制度か，投資の回収期間の制約など外部要因によるのだろうか。……………………………千須和富士夫氏

2. 臨海部開発の方向と東京湾の機能に関して，近隣諸港，東京湾全体としての調整は具体的にどのようにしているのか。それに関した問題点として指摘されることがあればお示し下さい。…………………………………………………………二　宮　氏

高橋：土地利用計画とは一体何なのか。その定義は必らずも明確ではありません。通常港湾管理者が港湾計画の上で作成する土地利用計画は平面的な利用プランに流れるのが実情のようです。本来，もっと開発といった，いわば主体的な利用のあり方まで踏み込んだ計画がなされなければならないと思います。これに対して何が制度的な制約があるのか，ということですが，必らずしも制度的，法的な制約があるわけではありません。そういう意味で，私達作る側の主体性が発揮され得るものと思われます。その点では開発手法に関する理論の積み重ねが弱かったと思っています。外的な制約条件としては投資の回収期間がある。早く投資を回収しなければならないということで，具体的には民間主導にまかせ，あるいは利用者にまかせるという形がありました。今後はそういう制約を極力克服して，管理者の側が主体的なプランを提示して進めていかなくてはならないと考えています。

二宮先生のご質問ですが，近隣諸港あるいは湾内の調整について，内容的にあるいは，機能的に調整がどのように行われているのか，制度上，そのような調整がどのように担保

されるのかといった内容があろうかと思われます。内容的には従来，横浜港は外貿港，東京港は内貿港，川崎港は重化学工業港といった機能分担が暗黙のうちに湾内秩序という形で前提にされていた。それが40年代に大きく変ったのが現実だろうと思います。

それでは，そういう変化はどうして生じたのかというと，実体的には，何らかの調整が行なわれたというよりは，各港が，それぞれの対応を進めていくうちに，こういう形に具体化してしまったというのが現実であろうかと思われます。そういう意味で，これからの経済条件の中で，そのような調整をどう進めていくかが大きな問題となります。

制度的には，元来の管理者と運輸省の港湾局，第二港湾建設局などによる協議会がありますが，今申し上げましたように，内部的な問題がいろいろありますので，必らずしも制度的な調整が十分機能しているとはいえない状態ではないかと思います。

今野先生への質問

1. 大都市といわれる概念にもとづく政府行政機構と港湾等の性格要素の集合体だと，これを解析してそのひとつひとつについて論旨を進められなければならないのではないか。単にこれらを集めた大都市概念では論理的に飛躍になるのではないか。そういう意味で発表された論文に引用された統計と，大都市港湾の課題として指摘されている部分には飛躍があるのではないでしょうか。…………………東　寿氏（東海大学）

2. 都市と港湾のかかわり合いの結果を，今後の港湾問題の課題として真剣に考えなければならないと思います。ところで東京湾，大阪湾での広域港湾体制の実現の可能性についていかが考えられますか。…………………………奥村武正氏（東京鉄鋼埠頭）

3. 巨大都市化の変化を新らしい都市時代の到来とみられつつあるといわれましたが，それは大都市港湾の限界を認識し，港湾と工業が地方分散されたものと理解されるが，これは大都市問題の発生が原因となって自然発生的に起きてきたものなのでしょうか。それとも先生の力説されるように，新らしい経済時代，安定成長経済への移行が原因になって起る必然的なものなのでしょうか。…………………和泉雄三氏（函館大学）

4. 時間変化，時系列で見た場合に，政策的には人口と産業の分散政策があり，それに伴なう公共投資の増大があると予測されますが，現状の国の財政から見た場合，どのような解決策が考えられるでしょうか。………神代方雅氏（クマシロ・システム設計）

5. 論題の背景として，地域分権の方向をどのように考えておられるでしょうか。
……………………………………………………山村　学氏（法政大学）

今野：東先生の御質問についてですが，私も大都市は，外部的には集積の利益によって集まってきたあらゆる集合体であり，都市そのものが有機的集合体であるという考え方を持っております。そういう意味で性格要素という先生の論文，解析手法をそのままとらせていただければ，先生のご指摘の通りだと思います。大都市港湾という言葉ひとつをとりましても政治学，行政学，あるいは経済学，地理学，社会学，場合によっては自然科学の点からも，いろいろな定義づけがありますし概念もありますので，それを一つ一つ究明しなくてはならない。また大都市を構成している集合体の様相を見ますと先生のご指摘の通りだと思います。紙数の制限もあり，きめ細かな論理構築が出来なかったことをお詫びしなければなりません。従いまして，一断面であると認識しながらもこの港湾経済学会のシ

ンポジウムという点を考えてあえて提起しました次第ですので，ご了解いただければ幸です。基本的には戦後，都市問題を幾多の分野の方々が研究してこられ，書籍にもなって参りましたが，特に社会学がこの都市問題に積極的に取り組んできていると考えます。「都市問題と港湾」というテーマが学会で取り上げられましたので，経済学的な経済の結果の解析と社会学的な都市問題の解析という二つの手法を使ってみたことを，あえて弁明させていただきます。

次に奥村先生のご質問についてですが，港湾を私は一つの空間的な財というとらえ方をしているのですが，特に資本主義経済の中での港湾行政といったように行政とからめた形で見たとき，常に課題になるのが資本の論理と計画の論理のぶつかり合いではないかと思います。むしろ私が今回ふれました点につきまして，いわば商品経済，資本主義経済を前提とした場合，当然のことながら地域的な機能分担というようなことが大都市問題の中でおきていて，それが港湾にも出てきている。それが一つの大きな経済圏という中で起きているので，そのままにしておくよりはそれを調整，調和していくために広域港湾体制という考え方で対処していってもいいのではあるまいか，という問題意識で提起しました。ただ現実の問題と致しましては私自身も悲観的です。現在の港湾管理の制度は日本で一般的に定着化しています。それには日本的な落ち着きがあって，その背景には日本の社会が持っているタテ社会，それからある面では行政圏の強さに支えられた形での定着性があると考えています。これが港湾だけでなく広域行政のむずかしい問題点になっている。一部には消防，水利問題，域内ふ頭の問題などの点で，かなり新しい広域行政が新全総で広域的生活圏と定義された以降，かなり進んできた面がありますので，全く希望がないというわけではないんですが，矢張り今の港湾の管理者制度がある意味で非常に落ち着いているのは，県，市という行政の中に日本的な社会的背景があるからで，ここでいう広域港湾はなかなか現実にむずかしい問題があります。

もう一つむずかしい問題点としては，細かな行政区画帯，いわば現在の府県行政自体は明治初期の日本の地域経済の大きさ，動きに対応した形で生きかえってきて，今日の都道府県制，あるいはその下の市町村制があるという説があります。その説を正しかったと仮定すると，それにひきかえ今日のように非常に経済機構が大きくなって，地域経済の範囲も非常に広く大きくなったのに，そのギャップがあることを充分に承知していながら，なかなか県制，市町村制の改革が進まないのは，それなりにむずかしい背景があるのだろうと考えています。

ただ経済が大きくなるにつれておきてきた地域的機能分担は，現実に進行しているのですから，実体的研究にもとずく問題認識が要重だと思います。

次に和泉先生のご質問についてですが，日本経済の高度経済成長の発達という新しい時代の到来は国内的な問題ももちろん大きく変りましたし，それと同時に今までの日本の経済地域的な観点から，日本経済の発展を考えたときの変革とを比べたときに，もっとも基本的，構造的に違っている問題は国際経済的な変化とかかわりあいが非常に強かったということだと思います。

したがって今日の安定成長は，そういう意味で世界的な流れの中で日本経済がそういう方向に流されているとの指摘もできると思います。一方において，地域経済はあきらかに巨大都市に集中し，集積の利益を享受していた高度経済成長時代のパターンが大部変わってきた。そして経済外的な負担が非常に大きくなり外部不経済の拡大といわれました。こ

の外部不経済の拡大のスピードが，巨大都市とそれ以外の都市と比べた場合，やはり巨大都市が非常に大きくなってきていることが事実です。私としては世界的な経済の中での基本的な動き，地域経済的な自然的秩序が共鳴した形でおきているところに，ある意味での不気味さ，力強さ，根の深さを感じています。

実は，巨大都市の集中を何らかの形で排除し，地方分散化を進めていくことが，日本の国土を利用する点で、非常に重要であると戦前からいわれていた。その意味で政策的な観点からしますと，短期的でなく長期的な課題としてあった。その問題をおし進めるのにやや都合のいい状況になってきたというように私は考えております。非常にむずかしい問題ですが，日本国内の地域的な経済の動きは，先程ご説明したような認識をしています。これはかなり厳然たる事実のような形でいろいろ指摘できると思います。第三次全国総合開発計画でも，基本的な政策をそういう点においております。その中での投資の方向と致しまして地方提示のための公共投資というものを公共投資の配分の第一にあげています。

経済の構造自体は，高度経済成長時代と相対して見ますと，財政的な問題あるいは経済構造自体が民間設備投資主導型から，公共投資，住宅投資主導型という形で内面的に変ってきていますので，その辺の問題が今後どのようになるか，経済学における経済政策にとって大きな課題でしょうし，行政の側の経済政策としてこれから細かな問題がつめられると思います。

山村先生へのお答えですが，今までの高度経済成長期の前期における巨大都市集中から，かなり地方が力をつけてくる時代を迎えつつあると思います。地域経済自体がどの様な形で一つのまとまりを持ってくるのかというのが，これからの地域経済のひとつの課題になってくるのではないかと考えます。そういう中で地域分担の方向は，マクロにいえば次第に確立されてくるであろうし，極く細かな問題で見ていくならば，エネルギーの高価化時代を迎えることは，交通にとって無駄な輸送を極力排除する動きが明確になってくる。そのような方向を考えております。

北見：どうも有難うございました。以上で各発表者の先生に対しましての質問票によるご質問に対してのお答をいただいたわけでございますが，そのお答えに対して更にご質問やご意見があろうかと思います。マイクを持って行きますので手を挙げていただきたいと思います。

千須和：山本先生に直接というよりは皆さんのご意見を集めてはどうかなという問題提起ですが，山本先生に限って申しあげると，先生がふれておられる港湾管理者と港湾産業を結ぶ契約型の，港湾用役生産のシステムを作る考え方は専用使用の形態でないとなりたたない論理になるのではないかと思います。もう一つ港湾管理者が主体的に現行の港湾法の内容をいかにその精神に沿って生かすかという視点でお考えになれないのだろうか。例を他港に求めますと，シスコ型，ニューヨーク型各港のコンテナふ頭，ニューワーク，オークランド，シアトルなどで繁栄する専用型，などが挙げられると思いますが，港湾管理者が主体的に情報管理機能を強めながら運営していく，そういうことこそがまさに港湾の近代化の一つの側面ではないかと思います。それを管理者の立場で主体的にとらえて国の政策の中に反映できないものだろうか。こうした点で議論を湧かせていただければと考えるわけです。

山本：第一点の方は千須和先生のおっしゃるように，私も論文の中の用役生産・販売の

部分システム図に示しました通り実現の第一段階として公共規制の再検討に手をつけなければならないと申し上げています。たぶん方向としては意見が一致していると思います。

第二点につきましては，そういう事項については各港で随分と協議を重ねています。ただ，今までの公共ふ頭の運営では，別な通達，法律というシステムで解決されてきてしまっています。港湾法の運用を変えようじゃないかということでは，少なくとも今までは実現してきておりません。ただ，おっしゃるような議論は随分と八大港の管理者会議の中などでいつもテーマとしてとり上げられ議論されておりました。

和泉：今野先生のお説の中で二，三気になった言葉使いをなさっておられるので，私なりの意見を述べさせていただきます。先生の第二の論点の，高度経済成長から現在の低成長経済時代のスタートを新しい経済秩序の到来と解釈されたんですが，私はそうは考えておりません。例えば，高度経済成長という，或は停滞といっても，経済学部では古くから景気変動論があります。長く続いた高度経済成長期は一括すると10年間続いた好況である。現在のそれは景気変動の中で好況がやんだときの不況である。それは資本主義経済の体質上自然的におこる流れであって，決して新しい経済秩序が存在すると解釈してはいけないと考えます。これは私の考え方です。

もう一点ですが，確かにいわれるように，港湾と工業の地方分散は実証的には確かにその通りだと思います。それが仮りに東京，大阪，神戸のような大都市でおきたさまざまな都市問題の集中の結果をただ地方に分散するのでは困る。やはり，そこに公害をおこさない，あるいは地域住民に歓迎されるような形での分散化は大賛成である。私はそのように考えます。

今野：私は石油ショック以降の変化は，さきほど申し上げたように和泉先生の意見とは全く違っていまして，景気変動ではおさえられないというふうに意識しています。

高度経済成長期の中でもＧＮＰの動きなどを解析しますと，一番低い時は２％程度の年がありました。そういうのが景気変動という形でいえるのではないかと思います。

昭和45年から48年にかけまして，可成り成長率が高い中で内面的にいろいろな問題がある。48年の後半に石油ショックが起きまして，たまたま石油ショックという大揺れの中で，問題が隠れた形になってしまった。戦後30年にわたる日本経済の発展段階の中で一つの新らしい経済段階に入っていく。そういう抜本的な経済の構造変化，産業の構造変化を今までの延長線としてとらえることには問題があろうかと思います。

従いまして，和泉先生とはできればもう少しご議論して御指導いただきたいと思いますが，本題とは離れますのでこの辺でやめたいと思います。

それから地方分散の問題につきましては，種々の具体的な政策はご指摘の通りと思います。

神代：私は今野先生のご意見に全く賛成です。その点和泉先生と若干意見を異にするかもしれません。

大都市問題は二つの意味に分けて考えられる。経済的には石油ショック以降の産業構造の問題，都市あるいは東海道ベルト地帯の過密のマイナス現象，の二つです。

前段の産業構造の問題についてそういう方向の解決をしなければならない。さしせまって大都市の過密現象に対して大変な不経済現象が起きてきているのは明らかです。具体例では水の問題がさしせまった問題として，ベルト地帯の中にあります。それをどうにかし

なければならないという現実がそこにある。これは日本列島全体の問題である。それがたまたま大都市東京の問題であると解釈します。こうした諸問題を解決するにはどうしたらよいのか。放置しておけるのか。時間的に見て，いつの時点にどのような解決をしなければならないのか。こうした事を考えますと，今野先生がいわれた「資本の論理と計画の論理のぶつかり合い」を痛切に感ぜざるを得ません。

山村：今度の新しい第三次全国総合開発計画の中で提起されている，新らしい地域社会をつくっていくという，いわゆる定住構想というものの考え方，理念がどこにあるのか，新しい地域社会を考えていく場合に基本的な方法，あるいは方向づけだけでも結構ですがお聞かせいただければと思います。

今野：定住構想を打ち出しておりますが，いままでの地域開発，地域経済の論理を反省して，いろいろな方のご意見をお聞きしました。定住構想は，一つは国土の過密，過疎を解消し，大都市集中を抑制し，地方への出向をはかるという国土利用の均衡化。もう一つは自然環境，生活環境，生産環境の均衡ある発展で，人間の居住の総合的環境整備という二つの柱からなっています。生産環境の主導的な整備による地域開発を打ち出した点を改めたところが定住構想です。それだけに，各環境整備のバランスをとっている時点では抑制的に，あるいは市民一人一人の立場をとり，調和調整していくという大きな宿題が残されていると思います。

山村：お説の通りかと思いますが，現状では，中央における地方行政はあまりにも機関委任が多い。港そのものが地方のものになっているのかどうかという点で地方分権を考えた場合，そこら辺の機関委任のあり方という問題をもっと考えたらいいのではないかと思う。そうした意味で地域分権を考えた場合，構想の中にあるとしたらどんな考え方なのかを質問したつもりです。

北見：この問題非常に白熱化してまいりまして，私も関心があり興味深いんですが，いかがでしょう今野先生，問題提起をしていただいたということで………，それでは時間の点もございますので，東先生，よろしいでしょうか。

東　：今年の共通課題の「都市問題と港湾」を，今思えば「港湾と都市問題」とすればよかったかと思っております。それはそれとして，運輸省で省エネルギーの推算をやりましたね。あれは鉄道が非常に有利なように結論が出ております。私はあの計算の一番最初の過程，例えば重油の問題から始まって電力にかわっているあたりに少し疑問があります。私はあなたのいわれるように，今度の三全総にとって，内航海運あるいは内航港湾の問題に一つの危機がおこるのではないかと心配しております。

それから，はしけの問題ですが，はしけのない港，使わない港，例えば清水のようにほとんどはしけのない港を，私は作りたいと思っています。なぜまだ残っているかというと，東京とか大阪とか河川に慣れたものでは，後になって変ろうとしても変りえないところがある。このはしけ問題は港運業法ができた時，はしけ業と沿岸業を分けてしまった。あれがひとつの原因だと思う。もとははしけの人々が沿岸をやっていたんですね。それが一つ。

はしけ業の料率問題，はしけで二回移すことになって料率が決められている。だからそんなことをするはずがないような料率が決められている。これは何とかしなければならな

い問題だと思います。それではこうした問題をかかえながら，なぜはしけがそのままになっているかというと，大阪では三千万トンのうち二千ト万ンを3つの川ではしけを使って運んでいるわけです。これは港湾計画の考え方の不足だと思う。ふ頭を作って，ふ頭で扱う荷物の流通経済活動の場である都市地域を一緒に考えなかった。そこにはしけがまだ多く使われている現実がある。以上3つの点を指摘しておきます。

北見：あとわずかな時間でございますが，以上とは関係を区切りまして皆さんがたのほうから，全体的，あるいは本質的な問題でも結構ですが，ご発言お願い致します。

神代：小林先生に運輸省のお立場になってお考えいただければと思います。

大港湾では，お話にありましたように埋立がおこなわれているのですが．地方にいくと埋めようと思っても水面がない。とはいえ何らかの方法で処理しなければならない。そこで全国ベースで塵埃処理を考えられないかなという気がするんですが。何か特殊のゴミ輸送船とか大型船を用いまして適当な所に効果的な埋立をして，効果的な資源回収をする。こういう全国ベース計画が考えられないかなと思うんですが，いかがなものでしょうか。

小林：大変貴重なご意見だと思いますが，お話のような具体策となりますと，大都市でこの問題を扱っております私たちには耳新らしいことです。こうした問題提起がなされますと，考え方として二つあると思います。一つは，大都市でも同じことがある。もう埋める場所がない。大都市サイドでは，何とか共同資本にし，なおかつ跡地が有効に使える処分地を，たとえば東京湾内，大阪湾内で確保しなければどうにもならないという提起がなされております。特に地方の港湾では，なかなか廃棄物で埋め立てをしていくという場所を得るのは難かしい問題があるかと思います。したがって二つ，地方と大都市とについての両方を考えなければならない気がします。

これは技術論になりますが，例えば燃えるゴミを船上で燃やし洋上航海しながら，ちょうど燃え終った頃処分地へ着いて埋立処分してしまうシステムはどうかという話がありました。機械的にはそういう事も考えていかなければならないと思いますが，具体的にはまだそういう話が，地方についてはでておりません。

北見：どうも有難うございました。時間がございますれば，これから本格的な討論が始まるところかと思います。各先生方にご発表いただきましたそれぞれの内容の性格的なものを体系化し，組み合せながら，相互関連などをディスカッションいただきますと，共通テーマ本来の問題意識に沿った結論的なものが，ある程度方向づけがなされるのではないかと思いますが，時間の関係で無理であったことをお詫び致します。

しかしながら，各先生のお話なり，ご質疑を通じまして，問題をより深く堀り下げられましたこと，問題提起が明確になったことなど，有意義なシンポジウムであったかと思います。

最後に，準備委員会委員長の奥村先生に閉会の辞をお願い致します。

奥村：簡単に閉会の辞を述べさせていただきます。

第16回の全国大会がつつがなく終了致しました。唯今のシンポジウムを拝聴しておりまして，諸先生がそれぞれの立場からテーマにアプローチしておられる。

今や港湾は単なる物流の場だけではなく，都市住民の側からいろいろな問題を投げかけられている。その結果としての廃棄物処理，海上公園構想，エネルギー問題，はしけの問

題などを，東京湾を舞台としてやっていただきましたが，非常に貴重な過程であったと思っております。

今後もおおいに各方面からご研究なされまして，来年の北海道大会にその成果をご発表願えるものと楽しみにしております。

昨日，今日にわたりまして熱心なご発表ご討論をいただき，有難うございました。準備委員長と致しまして，東京で開催できてよかったと思っております。皆様方のご健康をお祈り致しまして，第16回全国大会の閉会の辞といたします。

（注）本記はシンポジウムの録音を富田功氏（港湾労働経済研究所）がおこされ，それをもとにして，松橋幸一氏（横浜港湾カレッジ）によって要約されたものである。

学会記事

1. 第16回全国大会（東京）概要

昭和52年度の第16回全国大会は昭和53年10月23日(日)～25日(火)の間，日本交通協会大会場を中心にして開催された（詳細については下記プログラムをご参照)。

本大会の共通論題は，とくに「都市問題と港湾」と題し，大都市港湾における貨物流動，廃棄物埋立処分，環境整備等の都市のかかえる生々しい諸問題と港湾との関係をはじめ，都市港湾の経営，臨海部開発，ならびにこれからの大都市港湾の展望など，都市と港湾の現実的な，しかも本質的な諸問題につき発表された。なお，これらの6名による諸発表をもとにシンポジュームが開かれ，活潑な討論が展開された（このシンポジュームの内容については，別途収録されて本誌に掲載されるはずである)。

一方自由論題は，江戸湊と都市構造，元代の開港都市等の歴史的研究（これらは共通論題とも関連する)，貿易の利用港湾選択基準，輸入木材と港湾，港湾「近代化」論等々，バラエティに富む有意義な5名の発表をみた（以上の諸発表の内容は，学会年報 No.15に収録されている)。

また会期中には，東京港見学会，東京港のフイルム上映，総会，懇親会等がもたれ，100余名の出席者をむかえ有意義な大会が終了した。以上の3日間に亘る大会は，第16回大会準備委員会（委員長　奥村武正氏）のもとに，主として東京都港湾局ならびに関係者各位の絶大なご尽力のもとに準備が進められたことを銘記して心から感謝をする次第である。なお，昭和52年度は理事・役員の改選期にあたり，会則にもとづく投票の結果が総会時に発表され（下記参照)，次回第17回大会（北海道）の準備に入ることとした。さらに現下の学会の問題点は，オイル・ショック以来，会員の会費未納者が増加し，財政がきわめて悪化していること，したがって会員一同のより一層の協力方が要請された。

大会プログラム

月日	時間	行事内容	会場	備考
10/23（日）	13：30～16：00	東京港見学会（見学会記念撮影）	（集合地)東京都庁第1庁舎前 （解散地)東京駅八重州口	バス発着
	18：30～20：30	理事・役員会	青学会館	渋谷
10/24（月）	9：30～10：00	映画会（東京港）	報告会々場	丸の内新国際ビル
	10：10～12：40	研究報告会（自由論題）	報告会々場	〃
	12：40～13：40	昼食・休憩		〃
	13：40～15 20	研究報告会（自由論題）	報告会々場	〃

10／24 （月）	15：30 ～ 16：30	総　　会	報告会々場	丸の内新 国際ビル
	17：00 ～ 19：00	懇親会	報告会々場	〃
10／25 （火）	9：00 ～ 11：40	研究報告会 （共通論題）	報告会々場	〃
	11：40 ～ 12：40	昼食・休憩		〃
	12：40 ～ 14：40	研究報告会 （共通論題）	報告会々場	〃
	15：00 ～ 17：00	シンポジューム	報告会々場	〃

研究報告会・シンポジュームプログラム

自由論題（報告40分，質問10分）

① 江戸の都市構造と湊 ……………………………（東京都港湾局）佐藤　正夫

② 元代の開港都市について ……………………（港湾経済研究所）千須和富士夫

③ 貿易における利用港湾選択基準に関する一考察（明治学院大学）岡崎不二男
…………（名古屋港管理組合）木村　武彦

④ 輸入木材と港湾 ……………………………（日通総合研究所）斎藤　公助

⑤ 港湾の経済学的研究にみる「近代化」論の視角
……………………………（関東学院大学）小林　照夫

共通論題（都市問題と港湾）（報告40分，質問はシンポジュームにて）

① 大都市港湾の貨物流動と港湾機能 ……………（東京商船大学）関谷　義男

② 大都市の港湾と廃棄物埋立処分 ………………（東京都港湾局）小林　良久

③ 大都市港湾の環境整備問題 ……………………（東京都港湾局）小倉　健男

④ 低成長経済下の都市港湾と経営問題 …………（東京都港湾局）山本　和夫

⑤ 臨海部の開発と大都市問題 ……………………（東京都港湾局）高橋　恵三

⑥ 都市問題の変化と大都市港湾の展望 ……………………（国土庁）今野　修平

シンポジューム『都市問題と港湾』 …… 座長 ……（青山学院大学）北見　俊郎

学会役員改選結果

会　長	東　　　寿	名誉会長	柴田銀次郎
副会長	北見俊郎	顧　問	佐　藤　肇
		〃	大久保喜市

理　事（○印常任理事）

（北海道）　6名

○徳田欣次　和泉雄三　神代方雅　松沢太郎
筒浦　明　五十嵐日出夫

（関東・東北）　14名

北見俊郎　○喜多村昌次郎　東　　寿　山村　学
○高見玄一郎　今野修平　○奥村武正　柾　幸雄
中西　睦　麻生平八郎　伊坂市助　荒木智種
小林良久　横浜市港湾局　東京都港湾局

（北　陸）　3名

○佐藤元重　大久保政賢　橘　康太郎

（中　部）　5名

野村寅三郎　酒井正三郎　○橋本英三　田中文信
名古屋港管理組合

（関西・広島）　9名

○柴田悦子　柴田銀次郎　○是常福治　高村忠也
米花　稔　岡庭　博　長尾義三　神戸市港湾局
大阪市港湾局

（九州・沖縄）　3名

西原峯次郎　○田原栄一　北九州港管理組合

評議員

（北海道）　4名

永瀬栄治　田中敦幸　井出富太郎　工藤　勲

（関東・東北）　13名

関谷義男　山本和夫　市来清也　織田政夫
松本　清　寺谷武明　市川猛雄　浮穴和俊
古川哲次郎　赤羽憲男　大島藤太郎　小林照夫
富田　功

（北　陸）　2名

米山　譲　長谷川頼清

（中　　部）　4　名			
鈴木要二	松永嘉夫	井関弘太郎	蟹江　猛
（関西・広島）　7　名			
佐々木誠治	山本泰督	東海林　滋	前田義信
宮下国生	秋山一郎	今村　理	
（九州・沖縄）　2　名			
松本　勇	久場政彦		
（事務局）			
事務局長　北見俊郎	幹事　三村真人	小林照夫	
	富田　功	松橋幸一	渡辺啓文

2. 部会活動状況

北海道部会

(1) 研究会

○昭和52年第2回研究会を9月1日，札幌市北海道経済センタービルに於て開催しました。

昭和53年8月開催の日本港湾経済学会第17回大会のプレ的性格もあり，道内諸重要港湾の管理者関係の参加，地元商工会議所の協力によって，内容のある研究会として盛会でした。

なお，この研究会に日本港湾経済学会の北見俊郎副会長が遠路にかかわらずご出席，「わが国における港湾管理・運営と課題」についての記念講演をされて，研究会を更に実あるものとしていただきました。

○研究会の課題

北海道における各港湾の管理者と問題点について，

○研究会の次第

開会の辞　　北海道部会会長　筒浦　明

研究報告　　座長　神代方雅（クマシロ・システム設計）

問題提起

(1) 永瀬栄治（室蘭観光協会）
(2) 松沢太郎（札幌大学）
(3) 五十嵐日出夫（北海道大学）
(4) 和泉雄三（函館大学）
(5) 檜山千里（北日本港湾コンサルタント）

○以上5会員より課題について夫々問題を提起，上野弥（石狩開発株式会社），徳田欣次（道立総合経済研究所）のコメントの後，討論を行った。紋別港をはじめとする，諸港湾の実情などの報告もあり，討論は活発でした。（研究会の報告ならびに討論内容は，部会報に掲載の予定。）

○特 別 講 演

「わが国における港湾管理・運営と課題」

日本港湾経済学会副会長・青山学院大学教授　北 見 俊 郎

（文責・徳田欣次）

関 東 部 会

本年度の研究発表会は４月22日(土)に，(社)日本港湾協会の談話室で開催した。今回の研究テーマと発表者は次の通りである。

(ｲ) 港湾の経営体制と経営目的　　横浜市立大学教授　森 本 三 男氏

(ﾛ) 国土計画論からみた海運と港湾　　国土庁計画官　今 野 修 平氏

（付　記）

本年は当学会関東部会の有志および港湾産業研究会，東京港港湾問題研究会などのメンバー約30名によって「韓国の主要港湾視察団」（団長北見俊郎教授）を編成し，４月６日～９日の４日間で，韓国海運港湾庁におけるヒアリング，仁川港と釜山港の視察および同国港湾研究会メンバーとの交流を行ったが，非常に意義のあるものとなったことは申す迄もない。また，同国の港湾関係者から今回は第回１目の日 韓 港 湾 懇談会ということにして，今後も定期的な会合を開催していきたい旨の申入れがあったので，その方向での検討を進めてみることにしている。

なお，今回の視察に際しては，在日韓国大使館をはじめ海運港湾庁，各港管理庁，港湾研究会などの関係者によって万全の手配が講じられたことを記し，感謝の意を表したい。

（文責・山村　学）

関 西 部 会

昭和52年12月９日，海運経済学会関 西 部 会 と合同で開催。報告者は柴田悦子，テーマ「インダストリアル・キャリアー化と埠頭の専用的利用について」，参加者は31名。報告のあと参加者から神戸港の実情をふまえた議論がなされた。関西部会の場合，海運関西部会が毎月定例的に開かれ，会員がかなり両方の学会へ入っており，海運部会で報告する会員も多いため，単独で開けるような状態になりにくい。今 後 も 合 同部会を開いていく予定。

（文責・柴田悦子）

3. 謹　告

○会長 東　寿先生は，昭和53年７月11日午前５時30分，脳いっ血のため，横浜神奈川区の鈴木病院にてお亡くなりになりました（同病院に盲腸のため入院中）。享年66才。なお，７月13日お通夜，14日横浜，富士記念館にて葬儀・告別式が行なわれ，関係者が参列し，学会，北海道部会，関東部会から弔意を表し，下記弔辞をささげました。

ここにつつしんでご冥福を祈ると共に，ご家族のご平安を念じます。

弔　辞

東　先生 ──。

先生はいま静かに，この夏の暑い陽の中から涼しい天国に旅立たれます。先生が生涯をかけて手がけてこられた日本の港を見おろしながら，いま静かに旅立たれます。

先生は，あらためて申しあげるまでもなく，わが国港湾界の第1人者として，港の計画・造成・管理・運営・行政等きわめて幅広いご活躍をなされ，その発展に数多くのエポックを与えてこられました。

また港の研究面におかれましても，大学をはじめ，埠頭経営研究会，その他各種の研究の促進に指導的役割を果され，とくに日本港湾経済学会は，生みの親でもあり，育ての親ともして長い間，われわれ後輩のためにご努力を惜しむことなくお尽し下さいました。また会長として学会全体の発展のために，ほんとうに困難な問題を解決され，今日の学会を築いて下さいました。

その港湾経済学会も本年で第17回大会の開催を，先生のふるさと，北海道でむかえようとしておりましたのに，痛恨のきわみでございます。来月にひかえたその札幌の大会も，先生の一方ならぬおかげをこうむっているのです。私もその大会準備のご相談をと思っている矢先きに，忽然と先生は「さよなら」も言わずに去ってゆかれたのです。

思えば，先生とのはじめての出会いは，昭和20年代の終り頃か，30年頃でした。当時横浜の中華街で，折にふれ港の問題を自由に論じ合う小さいグループの放談会がありました。そこでいつも切れ味のよい理論を展開する紳士がいました。それが東先生だったのです。実は港湾経済学会もこの放談会から誕生したのでした。

先生は，私たちの常識的な分類からすると，土木工学者でいられながら，私たちも裸足になるような経済・社会・法律の社会科学の分野にも通じていられました。わが国の港湾土木の方たちには，きわめて優秀な人材が多く，また幅広い知識と技術を兼備すると畏敬させられてますが，東先生はまさにその典型的なお一人であったと思います。

こうして，先生はその幅広い分野に数多くの足跡を残されましたが，思えば，もっと長く，もっと多くのことを，この世において成し遂げて頂くはずであったと思います。私たちも，もっと学会と共にこの世のおつき合いをして頂きたかったのです。しかし，先生が忽然と私たちの視界から去られたあと，私たちは自失の中からも，力を合わせてより学会を盛んにしてゆくことをお約束せざるを得ません。先生の旅立ちを哀しみながらも，先生から与えられた数々のものにお応えできるよう銘記せざるを得ません。それが，ご生前お礼を申し上げる機会もなく，今をむかえた私たちの拙ない挨拶でございます。

東　先生──。

どうぞ安らけくお休み下さい。血管がつまるので，いつも奥様と愛犬をともなって，あのガーデン山の散歩をなさるというお話を，あらためて思い出します。もうあの坂道をのぼる必要もなくなってしまいましたが，どうぞ天国にあって奥様のご平安をおまもり下さいますよう。また私たちの学会をもお導き下さいますようおねがい申上げます。

東先生。長い間いろいろとお世話になりましてほんとうにありがとうございました。

「また合う日まで」さようなら──。

昭和53年7月14日　　　北　見　俊　郎

○**賛助会員・評議員　鈴木要二**先生（鈴与株式会社・社長）が，昭和52年11月7日，東京関東逓信病院にてお亡くなりになりました。（昭和51年9月，同病院に入院され加療中のところ脳しゆようにて）。享年66才。

昭和52年12月12日同社社葬，学会から弔意を示させて頂きましたが，学会創設以来，長年の賛助会員としてのご尽力を感謝し，ここに謹しんでご冥福を祈ると共に，ご家族のご平安を念じます。

編 集 後 記

円の対ドル為替レートが急激な上昇を続けたこの一年であった。それだけ我が国の製品なり，産業なり，経済力なりが高く評価された結果なのであろうが，その割には，私達の日常生活や生活環境には，実感として，結びついてこない。分散構想とか定住構想とか要約されているが，三全総（第三次全国総合開発計画）の基本目標とする「大都市への人口と産業の集中を抑制し，過密過疎問題に対処しながら，全国土の利用の均衡を図りつつ……」，もこうした意味で，私達の「住み心地」の改善を目指しているものと思われる。この辺は，昨年のシンポジウムでも，相当に議論がたたかわされたことであった。

ところで今年度の共通論題「地域開発と港湾問題」は，まさにこうした「住み心地」の地域格差なり，さらにはその背後にある，人間としての基本的な欲求でもある，「生き甲斐」の地域格差に，港湾の側から接近しようとするテーマであるように見受けられる。こうした視点からのご報告が，本年報にも多数掲載されることとなった。こうした学会々員諸氏の地道なご研究ご努力が，やがてはあらゆる地域の人々の「住み心地」に，さらには「生き甲斐」につながるものとなるのである。

ところで，今回の第17回全国大会は札幌で，例年よりほぼ一ヶ月期日を早めての開催である。そのため執筆者の方々には，原稿の〆切期日など，例年のスケジュールにないあわただしさを感じられたことであろうし，何かとご無理をお願いする結果となってしまった。又，私事にわたって恐縮だが，ご研究の都合で渡英される小林照夫氏に代って，私が急拠編集の一員をお引き受けすることとなったため，結果的には，富田功氏，事務局の渡辺啓文氏に負うこととなってしまった。

終りに，昨年に引き続き，年報の刊行をお引き受けいただき，当方のスケジュールにご協力下さった文化印刷(株)に，心より御礼申し上げる。

1978年7月

（文責・松橋）

（編集委員）　松橋幸一，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15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）
1978年	第17回大会（札　幌・道南港）	共通論題（地域開発と港湾問題）

地域開発と港湾問題

（『港湾経済研究』No. 16）

1978年8月10日　印　刷
1978年8月15日　発　行　　　頒価 ¥ 1,500（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　横浜市南区清水ケ丘69

日本港湾経済学会
〒231　横浜市中区山下町279の1地先
（横浜市山下埠頭港湾厚生センター）
日本港湾経済学会事務局