

# 港湾における資本主義的發展の諸形態

高 見 玄一郎

(港湾経済研究所)

## 目 次

1. 港湾発達史の歴史的区分に関する試案
2. 前期的蓄積
3. 資本主義港湾の成立
4. 資本主義における生産資本の循環と港湾
5. 港湾における公共投資と私的資本

港湾における資本主義の発達を論じる場合、当然のことながら、先ずヨーロッパにおける発達の形態を分析し、ついで爾余の世界に及ぶのが手順であろう。

## 1. 港湾発達史の歴史的区分に関する試案

### 古代港湾

(奴隷制国家)	—	中石器時代以降……………	B. C. 7.000
		エーゲ海部族社会の港湾……………	?
	—	古代都市国家（シヌメール、ウル王朝）……………	B.. C 4.000
		東地中海、アラビア、インド、中国の港湾……………	?
		フェニキア（ティール）	
		ギリシア（ピレウス）	
		カルタゴ（カルタゴ）	
		ローマ（プテオリ、オスチア）	
		ビザンチウム（スコンスタンチノーブル）	
	—	コルドバ回教王国（マラガ、アルメリア）……………	756—1.300

## 中世港湾

(封建制国家)

—封建的王権が支配する港湾で、

時代的には中世に属するが、

経済史的に、商人資本が支配する港湾と区別する。

マルセイユ (フランク王国) ..... 800

バルセローナ  
ロンドン (アラゴン王国)

ハンブルグ

前資本主義港湾

(商人資本の支配)

—ベニス, ジェノア (北イタリア諸港) ... 1.000

—ハンザ同盟諸港 (ブルージュ, リュベック  
ハンブルグ..... 1.300  
(ウイスビー, リガ等々)

スペインの港 (セビリヤ外)

—ポルトガルの港 (リスボン外) ..... 1.500

アントワープ

アムステルダム..... 1.600

ロンドン..... 1.700

資本主義港湾

—前期的港湾における商人船主が解体して荷主, 船主にわかれ, この過程で独立した港湾産業の資本が成立する。

ロンドン..... 1.800

West India Dock Act ..... 1.779

East India Dock Act ..... 1.802

## 2. 前期的蓄積

資本の成立は商品流通から始まる。理論的には単純な商品流通の形態が商業資本の形態に転化したときからである。その表式は

(a)単純な商品流通の形態

$$W-G-W$$

または直接的形態

(b)商業資本の基本的形態

$$G-W-G'$$

となるが(a)においては価値論的には $W=W$ 、であり、(b)においては $G<G'$ である。(b)は商人資本の成立を意味するのであるが、現実の歴史において、これがいづ頃からはじまったかという点については経済史学界で多くの議論を呼んでいる。ハジエットの「欧州中世社会経済史」(Hodgete, Gerald A.J.; A Social and Economic History of Medieval Europe; London Methuen & Co. Ltd 1972., p.p. 61.)では、ゾンバルト(Werner Sombart)の地代起源説を「支持し難い」とし、またヤコブ・ストリーダー(Jakob Strieder; Zur Genesis des Modernen Kapitalisms)がアウグスブルグの商人資本、特に有名な Fuggers 家の分析を行って論じた15世紀の環境は、商業資本の初期の成立にはおそすぎるとしている。彼はいくつかの他の論説を引用しながら、なお12世紀と、9世紀、10世紀との間にどれだけの違いがあったかという疑問をなげかけている。あたかも、この時期は、北イタリアの諸都市、特にベネチアの興隆期であって、ベネチアをもって体制的な商業資本の時代の始まりとするのが妥当なようである。

M. ドップ(Dobb, Maurice; Studies in the Development of Capitalism, London, Routledge & Kogan Paul, 1946. 一京大近代史研究会訳、「資本主義発展の研究」1. 岩波現代叢書, 1954. p.p. 52.)は、封建主義とか資本主義とか、そうした定義が単なる言葉に関する争いであるとし、「ある明確な意味を与える場合には、事実上歴史的事件の選択と蒐集との場合に適用される、ある分類の原則を採用」しなければならないと、イギリス人的な実証主義的方法論を主張している。われわれも亦この方法が妥当であると考える。それでわれわれは、いま一度、古典に帰ってこの「分類の原則」を確認しよう。資本論では、これを次のように述べている。

「商品流通は資本の出発点である。商品生産と発達した商品流通である商業は、資本の成立する前提条件である。世界商業と世界市場は、16世紀において資本の近代的生活史を開始する。」(Marx, Karl; Capital, Volume I, Part II,

p.p. 146, エンゲルス版, Moscow, 1965, 向坂逸郎訳, 岩波文庫, 第2篇, 貨幣の資本への転化, 第1節資本の一般定式)

ここでいう世界商業とは World-embracing Commerce であり世界市場とは World-eubracing Market であって, 15世紀の大航海の時代, 16世紀の東洋(インド)および新大陸(アメリカ)との交易を意味している。同時にそれは, ヨーロッパにおける資本主義的工場制手工業の成立の体制的な完成を意味している。体制的な完成とは, 13世紀の北イタリアの諸都市およびフランドースにおける商人製造業者の成立 (Dobb ibid 前出邦訳 p.p. 220) から英国における16世紀のシュアート特許会社(製造業者の商人資本の支配からの独立——Dobb, ibid, 前出邦訳 p.p. 183) までに至る間の商業資本の産業資本への転化の過程を意味するものである。

16世紀の英国は, 鉱業, 冶金をはじめ, いくつかの産業分野で組合企業, あるいは株式会社形式での資本主義企業が成立し, かなり広汎な賃労働制度が普及しはじめていた。特に都市商人のマナーの買入れ, 土地囲込運動がおこり土地を奪われた多数の貧農を賃労働者化するとともに, 新興の資本主義企業は手工業ギルドや職人たちをも賃労働者化していた。こうして, 後年の産業革命への社会経済史的端初が開けてくる。

さて, われわれの「分類の原則」を明確にしなければならない。資本の前期的蓄積の中で商業資本の産業資本への転化の現実的な歴史は, 13世紀から16世紀にかけて実現するのであるが, この間の港湾は, 特権的商人貴族の貿易と海運に附随する施設(北イタリアの諸都市, 特にベニス, ジェノア等), あるいは王権の海外遠征および交易の根拠地(スペイン, ポルトガル), 特定の商人集団の専有施設(ハンザ同盟)および17世紀のアムステルダムのように商人資本の共和国の貿易と海運のための施設として, 様々な機能と管理運営の形態を持っているが, 中世的な支配形態の強いスペイン, ポルトガルを除き, 何れも商人資本の自治を基礎とする都市権力によって支えられ, 海運と貿易がまだ分離しない商人船主の支配下におかれていたのが特色である。これをわれわれは「前期的港湾」と呼ぶことにする。

### 3. 資本主義港湾の成立

私は1799年の West India Dock Act および1802年の East India Dock Act もって、資本主義港湾の成立と考えている。それは、

- (1) 16世紀の中葉に特許会社として設立された西印度会社、東印度会社の貿易および海運の特権的な独占は、すでに18世紀には崩れ去っていたが、このとき、この方面の貿易のための埠頭が、Dock Company として独立したこと
- (2) この Dock Company が自らの資本と埠頭施設、生産施設を所有し、労働者を雇用して作業を行い、自律的な資本の循環を持つようになったこと。すなわち港湾における資本主義的企業経営が成立したことである。

ドック建設の直接的理由は、産業革命の結果、龐大な貨物量を生じて入港船舶の増加とともに、テムズ河が港湾として大混乱におちいった。(Broodbank, Sir Joseph G.; History of the Port of London, Daniel O' Connor, London, 1921, Vol1, p.p.77, Chapter vii The Agitation for Reform, p.p. 92 Chapter viii The West India Dock Company.)

この頃、ロンドンにおいて、はじめて Shipowner すなわち船主というものが古い商人船主 (Merchant Shipowner) から分離していることに注目しなければならない。(Davis, Ralph, The Rise of the English Shipping Industry, London, 1962, p. 81.) すなわち、中世的な貿易と海運との一体的経営の形から、荷主と船主とへの分解である。この西印度ドック会社、東印度ドック会社の設立を期として、その後龐大なロンドン港のドック体系が整備され、約100年にわたり、ロンドン港のドック・カンパニー時代が続く。ドック・アクトが施設の私有ばかりでなく、水路の管理等をもプライベートカンパニーに移譲している点が注目される。

### 4. 資本主義における生産資本の循環と港湾

生産資本の循環 (Circuit, Kreislauf) の表式

$$G \longrightarrow W \begin{matrix} \swarrow A \\ \searrow P_m \end{matrix} \cdots \cdots P \cdots W' - G'$$

(注) G=貨幣, W=商品, A=労働力, P<sub>m</sub>=生産手段, P 生産過程,  
W' = 剰余価値を含んだ商品, G' 利潤を含んだ貨幣

上記のものが資本主義的生産資本の循環の一般的表式である。ところで港湾は、工場のように商品を生産する場所ではなく商品の移転（流通）過程で価値を附加する場所である。したがって上記の表式は次のようになる。

$$G \longrightarrow W \begin{matrix} \swarrow A \\ \searrow P_m \end{matrix} \cdots \cdots P \cdots G'$$

「生産過程の生産物が、新たな対象的生産物ではなく、商品ではないような独立の産業部門がある。そのうち経済的に重要なものは交通業だけで、それは商品や人間のための本来の運輸業であってもよいし、単に報道、書信、電信等の伝達であってもよい」

（「資本論」第2巻，資本の流通過程，第4節総循環，文庫(四) p. 81

Capital; ibid. Volume II, p.p. 53—54)

「ところで、運輸業の売るものは、場所の変更そのものである。生み出された効果 (Useful effect) は運輸過程，すなわち運輸業の生産過程と不可分に結合されている。人や商品は輸送手段とともに旅する。そして運輸手段の旅その場所的運動こそは、運輸手段によって引起される生産過程なのである。」（「資本論」同上，p. 82. Capital; ibid. Volume II, p. 54.）

上記の運輸産業のフォーミュラは  $W'$  を伴わない  $P \rightarrow G'$  であり、この  $P$  は運送そのものである。港湾の特色は

- (1) 港湾はその機能的観点からは一般的な運輸産業の1部門である。
- (2) 港湾は他の運輸産業と異って距離を持たないという特殊な形態を持っている。

それは他の運輸産業と異って、港湾という限られた場所における作業，すなわち生産過程を主体とするところに、大きな特性がある。このことは

「輸送生産における価値は、その生産性に反比例し、距離に正比例する」という価値論から重要な視点となるであろう。したがって、港湾においては、作業の生産性のみが重要視されねばならない。港湾における生産性とは、埠頭における貨物の積み降ろしのみでなく、貨物の保管、横持ち、書類事務、情報伝達等をすべてを包含するものである。

このような特殊性にもかかわらず、港湾における再生産のフォーミュラは、他の輸送産業と全く同じである。

拡張再生産の表式

$$G \longrightarrow W \left\langle \begin{matrix} A \\ P_m \end{matrix} \right\rangle \cdots \cdots P \cdots \cdots W'_1 - G'_1$$

$$W'_1 \left\{ \begin{array}{l} W \\ \hline G'_1 \\ w \end{array} \right. \left\{ \begin{array}{l} G - W \left\langle \begin{matrix} A \\ P_m \end{matrix} \right\rangle \cdots \cdots P \cdots \cdots W''_1 - G''_1 \\ \hline g \longrightarrow w \left\langle \begin{matrix} A \\ P_m \end{matrix} \right\rangle \cdots \cdots P \cdots \cdots w' - g' \end{array} \right.$$

この表式で $W'_1$ の中には、前借しされた $W$ と剰余価値部分の $w$ が含まれており、 $G'_1$ の $g$ 中のも亦同様である。ところで上記生産資本の循環の中の $g$ こそが、拡張再生産における流通部門への資本の源泉となるものを含んでいる。港湾における資本蓄積の源泉は、まさにここに求められなければならない。それは生産的に支出された資本からの控除部分である。

$$G'_1 \left\{ \begin{array}{l} \longrightarrow G \longrightarrow W \left\langle \begin{matrix} A \\ P_m \end{matrix} \right\rangle \cdots \cdots P \cdots \cdots W''_1 - G''_1 \quad \left\{ \begin{array}{l} \text{前借しされた生産資本の} \\ \text{循環} \end{array} \right. \\ \left\{ \begin{array}{l} g_1 \\ g_2 \\ g_3 \\ \vdots \\ g_n \end{array} \right. \left\{ \begin{array}{l} g_1 \longrightarrow W \left\langle \begin{matrix} A \\ P_m \end{matrix} \right\rangle \cdots \cdots P \cdots \cdots w' - g' \\ \hline \end{array} \right. \quad \left\{ \begin{array}{l} \text{剰余価値部分から生産的に} \\ \text{支出された資本の循環} \end{array} \right. \end{array} \right.$$

$$\boxed{g_n \longrightarrow w \left\langle \begin{matrix} A \\ P_m \end{matrix} \right\rangle \cdots \cdots P \longrightarrow g'_n} \quad \left\{ \begin{array}{l} \text{流通費用の輸送産業（港湾）に対} \\ \text{する支出とその循環} \end{array} \right.$$

$g_m$ は流通費用で運輸産業の所得の源泉をなしている。これが生産資本控除部分からの直接的支出であろうと、国の財政資金を通しての支出であろうと何等変るところはない。要は $W \left\langle \begin{matrix} A \\ P_m \end{matrix} \right\rangle$ が私企業であることである。ロンドンのドック・カンパニーは、まさに、この表式を貫徹するものであった。その後、ロンドン港は、今世紀のはじめに、テムズ・コンサーバンシーとドックカンパニーとを合せて買収し、ポートオーソリテイ（PLA）を設立したが今日でもPLAが直接ドックの経営を行っており、労働者を直用（ロンドン港湾労働者の70%）しているのでこのフォーミュラは依然として貫徹している。



## 5. 港湾における公共投資と私的資本

資本主義のオーソドックスな發展を示した英国において、ロンドン港は、港湾発達史の中でも1つの典形と見ることができる。資本主義が後れて発達した国、たとえばドイツでは、明らかにちがった様相を呈している。それは前期的蓄積の不足を補うための国家資本の介入である。日本や東洋諸国のように資本主義の發達がさらに後れ、且つ欧米の外来的勢力によって開港を迫られたところでは一部は植民地支配のもとで、本国資本に隷属し（ゴア、マカオ、パタビヤ、香港等々）あるいは全面的な国家資本による港湾の建設および管理（日本）という形態をとった。今日の東南アジアの諸港、バンコックやマニラ、シンガポール等々、すべてこの形態である。

ところで、わが国のように、開港時に前期的蓄積を持たず、全面的に国家資本がこれを代位した場合における、公共投資と私的資本との関係を明確にしておかなければならない。これは、わが国の港湾經濟を解明する上からの基本的問題である。

### (1) 前期的蓄積の欠如による港湾業務（機能）の分解的成立。

わが国の開港当時、入港する船舶はすべて外国船であった。外国貿易を支配したのは外国商館であり、銀行、保険、電信等々の業務もまた外国資本によるものであって、開港場は治外法権のもとにおかれ、外国軍隊の駐留権も亦存在した。いわゆる外国資本による半植民地的支配の形態であった。

わが国における制度としては奉行による外交と都市行政、関税の徴収、いくらかの港湾の修築があったが、港湾業務として成立したのは船内荷役（沖人足、沖仲仕）とはしけであった。この2つのものが先ず「業」として成立し前者は「人足屯所」から「組（部屋）制度」へと發展したが純然たる賃金労働者であった。はしけは、当所は漁師等の個人の持船による船頭の仕事であったが、やがて「業」として組織されて、雇用關係を生じた。沿岸荷役労働者は当初外国商館の使用人であったが、倉庫業の發展とともに倉庫に附随する業として成立する。ロンドンおよびアムステルダムにおける初期の「ポーター」である。この外に検数および検



量が、それぞれ独立した業として成立した。これらのものは、欧米では、今日 Stevedoring のカテゴリーに属するものであるが、わが国では、これらのものを統轄する資本を欠如したまま今日に至っている。

わが国の港湾が、完全に外国資本の支配から独立したのは、大正 8 年 (1919) の「横浜ランディングエゼント会」の設立をメルクマールとする。あたかも第一次世界大戦で、英国その他の海運勢力が極東を引揚げ、そのあとに日本海運が進出して世界の海運国としての確実な地盤を築いた時代である。このとき外国商館と日本側のエゼント、すなわち戦前の財閥倉庫といわれていた三菱、三井、住友等が、同列にならび、且つ日本側が指導権を握った。そしてその傘下に、船内、沿岸、はしけ等々の「業」が下請として組織された。これが戦前の港湾の形であった。この時、何故に、開港以来、分解独立した各種の「業」が、1つの港湾産業資本のもとに統轄されなかったかということに、重要な関心を払わなければならない。

## (2) 財政投資 (資本) の循環、港湾地代論

資本主義的地代の成立条件は、資本の自由競争が存在すること、1つの生産部門から他の生産部門への資本の移転の可能性、平均利潤の均等な高さ等が、完全に成熟して存在することである。〔資本論〕第六篇、超過利潤の地代への転化、第37章、(文庫版) P. 7. Capital, ibid. p. 614)。

この場合、港湾においては、港湾運送業者が資本主義的借地農業経営者に相当するのであるが、わが国港湾における土地所有者、つまり国は、港湾施設が国有財産であり、且つ公共施設であるという理由で、これを決して特定の企業に占有させなかったし、資本の自由も認めなかった。それ故に、わが国港湾では長年にわたって資本主義的地代は成立しなかったのである。すなわちその形態は、前資本主義的官僚支配であった。この故に、わが国においては、最近に至るまで、港湾における産業資本は、ごくまれな例を除いては成立し得なかったと結論することができる。

大正 8 年のランディングエゼント会の主人公たちが、水際に進出して埠頭業となることができず営業倉庫という形態のもとに各種の業を 2 重 3 重の下請けのも

とに組織しなければならなかった理由は、ここにあるということができる。

昭和6年(1931年)の満州事変を契機として、わが国は次第に戦時統制の時代に入り港湾作業は1港1社の統制会社に組織された。戦後GHQの司令にもとづき、戦時統制機関を解体したときに、港湾産業は一応戦前の形にもどして自由競争という形式が与えられた。しかし、わが国の港湾に資本の自由が存在しなかったことの本当の意味は十分に理解されていなかった。そこへ、やがて戦前の前資本主義的な企業組織の形態のうえに「港湾運送事業法」という法律のワクがはめられて、中世のギルド法的な役割を果すことになった。この法律によってそれぞれの「業」、俗に言う「部落」の存立の法的保証が成立し、港湾における自由競争と資本の自由は益々せめられることになったのである。

港湾運送業が成立する土地すなわちわが国の主要な港湾の土地所有者は、国であった。後に地方公共団体も亦部分的に港湾の土地所有者となるのであるが、この土地は「土地に合体されるか、土地に根をおろし、土地の上に立つかする固定資本」すなわち建築地代(Building Site Rent, Baustellenrente)を形成する。しかもこの固定資本の投資が企業資本の投資ではなくて財政投資であるというのが、わが国の港湾の特色である。

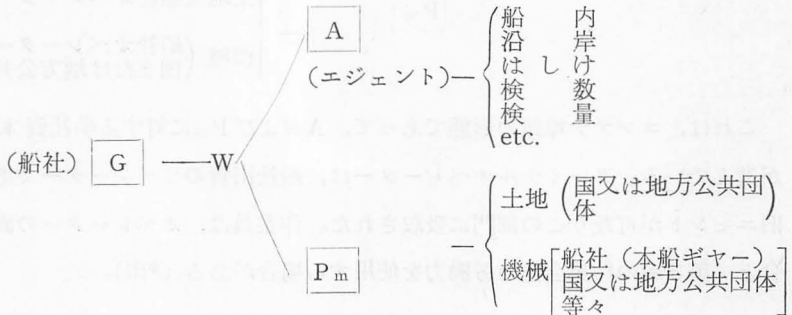
私はここで、官庁会計の内容そのものをせんさくしようとは思わないが、財政投資を構成する内容は、1部は年々の税収から分ち支出されるところの予算であり、1部はこの予算に合体されている投下固定資本からの収入、すなわち使用料、賃貸料等の形をとるところの地代である。これを港湾地代と呼ぶことにする。但し、この地代は一般的な平均利潤の超過分としての資本主義地代ではなく、国または地方公共団体の財政のバランスの上に成立するところの特殊なものである。この年々の財政投資の循環は、港湾地代を吸収しつつ、それ自体で独自の循環を貫徹する。

### (3) 私的資本の循環、わが国港湾における資本主義の成立

港湾における私的資本の循環の形態は、戦前と戦後においては、かなりちがっている。特に、港湾における資本主義的企業形態の成立は、ごく最近のことであると私は考えている。最前においても、わが国の産業革命期以後、2, 3の例外

的な成立のケースがあったが、これが普遍的な形として現われたのは、ごく最近である。

(a) 最前のフォーミュラ

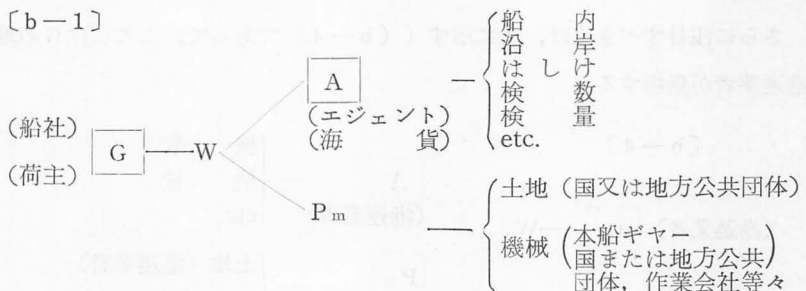


最前においては、船社の作業を代理するエジェントのもとに港湾の作業が行われた。この形態においてGは船社であり、船社は、港湾施設（土地）と機械（本船ギヤー、埠頭クレー等）を利用して作業（労働）を行った。そして、今日言うところの各種の港湾運送業ないし、港湾産業は、「労働力の変形」にすぎなかったということができる。

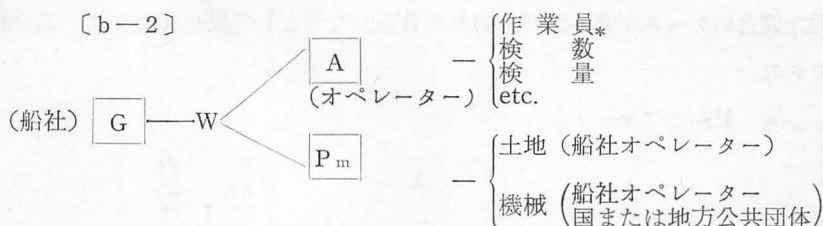
(b) 戦後のフォーミュラ

戦後、特に、わが国の高度成長期を契機として、この形はかなり変化した。

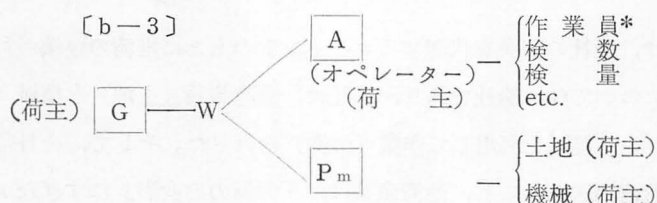
〔b-1〕



この形態は今日の公共埠頭の作業の形態であるが、Gにおける荷主、Aにおける海貨の系列が新たに加わっている。港運業者は依然として労働力の変形として存在するが部分的に機械を持ちはじめた。

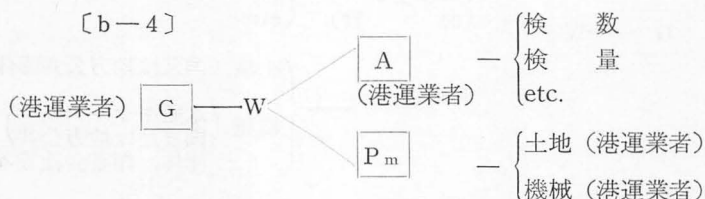


これは、コンテナ埠頭の形態であって、AおよびP<sub>m</sub>に対する船社資本の貫徹が進んでいる。ターミナルオペレーターは、船社出資のオペレーターであって、旧エゼントが可なりこの部門に吸収された。作業員は、オペレーターの直用の場合と、第3者の作業会社の労働力を使用する場合がある(\*印)。



荷主埠頭の形態であって、A、P<sub>m</sub>に対する荷主埠頭の貫徹は、更に一層進んでいる。特に自動車のような場合、工場埠頭のような場合に、自互資本の貫徹は完璧である。

さらに注目すべき点は、次に示す(b-4)であって、ここにはGの地位に港運業者が登場する。



これは、港運業者の私設専用埠頭の例であって、Aにおいては、自社直用労働者の使用を主体とし検数、検量等わずかの部分に第三者の介入がある。P<sub>m</sub>においても土地は買取にしても借地にしても、専用という形態において、生産資本循環の形を貫徹している。公団ライナーパースはP<sub>m</sub>に多くの財政投資の影響が出

ているので純粋な資本主義的形態は存在しない。b 2—b 4をもって私は日本の港湾における資本主義の成立と定義する。但しこれは「不完全な形態において」という注を加えなければならない。

#### (4) 港湾における平均利潤の成立

港湾における資本主義の成立の基礎には、資本の自由と平均利潤の成立がなければならない。そして資本の自由をさまたげているものが港湾運送事業法であり平均利潤の成立をさまたげているのは、港湾投資の形態であると考えられる。但し私設専用埠頭においては、既に平均利潤の成立が考えられるであろう。周知のように資本主義的に生産される商品の価値は、次の通りである。

$$W = C + V + m$$

C（不変資本）とV（可変資本）とm（剰余価値）の自己貫徹は、Wが工場で生産された商品であっても、輸送産業のように輸送によって価値を附加する場合でも、同じである。そして、さきに指摘したように、港湾産業が「距離を伴わない輸送産業」であるとすれば、専らその生産性、特に埠頭の生産性に平均利潤成立の根拠がもとめられるであろう。ここで生産（附加）される価値は「その生産性に反比例する」のであるから、大規模機械化による作業の合理化が進めば進むほど、単位当りのコストは安くなり、利潤すなわち費用価格を超過する利益部分は拡大する。これを可能にするものは、①港湾におけるC + V + mの成立（前項参照）、②自由競争による技術革新の存在、である。港湾における利潤率、すなわち $\frac{m}{C + V}$ の研究は今後の課題である。

このようにして、ひとたび平均利潤率が成立すると、利潤の低減の法則を伴いながらも、その平均的水準は不断に引上げられてゆくであろう。そして平均水準以下の企業は衰退せざるを得ない。ここには法律の保護は有り得ない。

#### 5. 港湾における総資本の循環

前項のように、われわれは、わが国港湾における資本主義の發展が、C + V + mの自己貫徹として、私的専用埠頭において成立したことを見て来た。すなわ

ち、港湾における資本主義的生産資本の成立である。しかしながらこの形態は、まだ港湾の一部分に現われているだけであって、港湾における総資本、すなわち、公共資本と私的資本との結合、その全体としての發展の問題について、ここで一言しなければならない。

港湾における総資本の問題は公共投資と私的投資とが、どのような関係をもって循環しているかということである。この特徴は

- (1) 湾における公共資本は公共投資の形で年々の官庁会計として独自の循環をしている。
- (2) 港湾における産業資本（ここでは、「労働力の変形」としての前期的港運業は除外される）は、自己資本ないし荷主その他との合弁資本の形で自己循環している。
- (3) 両者の関係を結びつけるものは、官庁会計の中に吸収される港湾地代であるが、これは、港湾における平均利潤の超過部分としての資本主義地代ではなくて官庁会計のバランスによって要求される特殊なものである。

このようにして、わが国の港湾においては、いまだに官庁指導型の前期的形態が強力に残っている。それは国家資本が、荷主および船社、すなわち港湾のユーザーに対して、その施設を提供し、船社および荷主を援助するという、明治以来の伝統によるものであった。

しかしながら、この政策は、今日では1つの矛盾に当面しているように思われる。それは、高度成長期を通じて、わが国の生産資本の蓄積が巨大なものとなり、大量の商品生産と大量の販売組織を結ぶところの大量輸送の形態が現われたことである。ここでは、生産資本の回転速度にしたがって商品を輸送する必要を生じたのであった。逆に商品輸送の量と速度とが、生産資本の回転をアクセラレートすることを意味する。同時に、大量の商品輸送は、その輸送コストが重大な関心とならざるを得ない。このようにして、港湾におけるRCHR (Relative Cargo Handling Rate) とRCMR (Relative Cargo Moving Rate) という技術革新を要求している。そしてこの要求を充すために、貨物は次々に公共施設を離れて、私的な自己のターミナルを持ちはじめた。これが今日のわが国の港

湾における資本主義發展の原動力である。

このことは、今後のわが国港湾にとって重要な意味を持っている。すなわち、大手のユーザーが公共施設を拒否しはじめたことであって、汎用的な公共施設でなく、特殊化された、高度の技術革新を伴う専用埠頭をそれぞれのユーザーが自己のシステムに適合させて作りはじめたことを意味している。

この矛盾の解決として、今日ほどポートオーソリティの設置が重要な課題となった時期は無いであろう。

- (1) ポート・オーソリティの設置によって、港湾全体のオペレーションの合理的發展を求めることができる。
- (2) 港湾投資を官庁会計からポート・オーソリティの企業会計に切替えることによって、港湾全体としての資本主義的發展のフォーミュラーをつくり出すことができる。
- (3) 個々のユーザーの個別的な技術革新を、港湾全体としての技術革新に置きかえることができる。

このようにして、港湾全体としての総資本の循環が出現するであろう。