

港 湾 経 済 研 究

都 市 と 港 湾

日本港湾経済学会年報

No. 17 1979

日本港湾経済学会編

序

日本港湾経済学会は、今年で第18回の全国大会を「神戸港」においてむかえようとしている。その共通論題は「都市と港湾」という現代港湾のかかえるきわめて本質的な、しかも幅の広い課題である。もともと文化の発展は港から生じ、都市は文化形態の代表的なものである。本学会がそうした本質的課題にとりくみ、学会としての客観的な方向を見出そうとすることが、個々の都市と港のためのみならず、ひいてはわが国の文化の発展にとって大きな礎石となるものと信ずる。

この学会年報は、以上の共通論題と各ユニークな自由論題の研究論文等を中心として、編集されるものであるが、それらが大会において有意義に用いられると共に、広く内外の社会においても文献として貢献しうるよう願うものである。また学会年報の刊行は研究報告会とならんで学会活動の核をなすものであるが、幸いに学会創設と共に号を重ねて（No.17）となった。この号を含めて、執筆者の各位をはじめ、わざわざい編集等をして下さった委員の方々にも感謝をしなければならない。また学会財政が乏しい昨今にもかかわらず年報が刊行できることは、ひとえに賛助会員の方々のおかげであり、誠意をもって印刷をひきうけてくださった文化印刷社にも厚くお礼を申上げる次第である。

最後に昨年7月、忽然として天に召された会長東寿先生を憶う。東先生は毎回の大会時にいつもお元気で討論に参加され、またこの年報にも有為な玉稿を寄せて下さっていた。今は天上でのご冥福を祈ると共に、残された私たちが、いよいよ研究を深くし、学会活動を盛んにして先生にお応えする途しかないようにも思われる。この号ではその意味をふくめて、とくに「東先生追悼文」をふくめさせて頂いた。この玉稿は会員のみならずご遺族、ご生前とくに関係の深かった方々からも賜ったことを付し、改めてお礼を申し上げる次第である。東先生のみ靈が永遠に安らげくあられることを乞うと共に、この年報もまた永遠に港の真理を追い求め学会と共にあらんことを願う。

昭和54年盛夏

日本港湾経済学会々長代理 北見俊郎

港湾都市の外部効果に関する一考察

宮 本 實 (神戸市役所)

目 次

1. はじめに
2. 外部効果の多面性
3. 都市機能との整合性
4. むすび

1. は じ め に

昨年10月、シアトル・ロッテルダム・神戸の三港セミナーが神戸市で開催されたが、そのときのメイン・テーマは、「都市と港湾の望ましい関係」であった。

シアトル港では、港湾管理者と都市行政当局とは別の組織となっており、シアトル港湾区域内に28の都市と町が含まれ、都市と港湾は「正直なところそれは友好的な関係であってほしい」と切実な発言があった。そして、「港湾というものは、最新の経費があまりかからず、しかも高能率のサービスを船舶業界にしようとするほかに、その周辺の地域社会での港湾の存在価値を常に意義づけなければならない」と提言し、一定の予算を組んで公園、ピクニックセンター、展望台、海浜ショピングセンター、自転車道、遊歩道のほか彫刻、芸術品の展示などの改善事業を通じ、港湾に関係のない市民を啓蒙しているとの例が示された。

ロッテルダム港からは、「都市と港の間に存在してきた伝統的な一体性が、とくに第二次大戦後、次第に難いものになった」と指摘し、その原因是、(1)テクノロジー的要因、(2)社会的要因、(3)心理的要因などによるとし、輸送技術革新の巨大な進展、とくに港に大型コンビナートの導入により、環境問題に対する関心の高まりとともに、地域社会がますます「没入間的」になりつつあるためだと分析している。しかし、「港湾管理者側と一般大衆側に熱意がなければ、港は活気を起こし刺激を与える能力を備えた真の港ではなくくなってしまう」との信条のもとに、港は、都市または地域を支え刺戟するばかりでなくコミュニティづく

りに貢献すべきであり、市民及び産業界とのコミュニケーションを進めるべきであり、このため港湾当局を市役所の組織の中に完全に組み入れるべきであるとし、同時に「政治家は、都市や地域の利害と要望、世界市場で活動する産業の要求、国際思考のかね合いをうまく図る能力が必要である」と示唆した。

シアトル港、ロッテルダム港の指摘するように、「都市と港湾」の関係は多くの現代的課題を含むものであるが、「都市」と「港湾」を個々に政策課題としてとりあげても、それぞれ論議の多い分野であり、それにもかかわらず両者を同時に論議することはきわめて困難なテーマであることには間違いない。

しかし、港湾都市にとっては、常に、同次元で解決の糸口が見い出されるべき実践的な政策課題となっているのも事実である。

とりわけ、神戸市は、典型的な港湾都市であり、開港以来百有余年の経験を経ており、港と都市のあるべき姿を模索し続けたなかで、このテーマに対する一つの考え方を提示できるのではないかと考えている。

2. 外部効果の多面性

a) 港の地域に対する経済効果

ともあれ、港湾はその地域周辺に及ぼす「経済効果」は、他の交通施設と比べて大きなものがあり、まず最初に考えられる地域への波及効果としてこれを取り上げてみたい。

今日の神戸の産業構造をみても、きわめて港からのインパクトを受けた姿になっていることが容易に見い出せる。

最近の例でこれをみるため、昭和50年調査の事業所統計から10大都市の産業小分類事業所別従業者数について、10大都市の事業所別の従業者数の平均比率を求め、神戸市の10大都市の平均比率による事業所別従業者数と現実の事業所別従業者数との差を見ることにする。神戸市全従業者数 584,597 人のうち10大都市の平均的な従業者数と比較して多かった事業所は、次の第1表の通りとなっている。

表 1 特化の著しい業種

(1975年)

事業所(中分類)	(A) 実際の従業員数	(B) 10都市平均による従業員数	(A) - (B)
1. 運輸に付帯するサービス業	31,017	8,769	22,248
2. 輸送用機械器具	32,213	10,523	21,690
3. ゴム製造業	18,124	2,572	15,552
4. 鉄鋼業	21,841	8,769	13,072
5. 水運業	12,306	2,514	9,792
6. 食料品製造業	18,626	10,640	7,986
7. 飲食料品小売業	30,525	24,670	5,855
8. 医療業	16,551	12,803	3,748
9. 発電用機械製造業	8,016	4,618	3,398
10. 織物衣服小売業	13,882	10,698	3,184
11. 飲食店	44,553	41,798	2,755
12. 百貨店	9,522	7,132	2,390
13. 洗たく・理容・浴場	13,027	10,698	2,320
14. 倉庫業	4,334	2,046	2,288
15. 旅館	7,591	5,554	2,037
16. 道路旅客運送業	10,966	8,944	2,022
17. 宗教	2,605	1,695	910
小計	295,674	174,660	121,014

この表からも明らかのように、ほとんどが港と直接・間接的に関連した事業所が、10大都市と比較して特化が著しい。この表は主として中分類でまとめたものであるが、小分類でみると更に、興味ある現象が見い出せる。例えば、特化の第7位の飲食料品小売業を小分類でみると、菓子・パン小売業(小分類457番)に一番特化している。洋風の影響が顕著にこの部門に及んでいる。また、第11位の飲食店を同じく小分類でみると、コーヒーの輸入が手頃なためから喫茶店の特化

が著しい。同じく第17位の宗教についても小分類でみると、キリスト教系が一番多くなっており、開港以来の洋風がここでも今日まで根付いていることがみられる。

事業所統計でみるとこのように、きめ細かい港からの波及状況がみられ、これら事業所を通して市内の経済活動に巾広い刺戟を与えていた。

また、昭和50年、「神戸港と市民経済」の調査を行なって、これら港が、都市経済に及ぼす追跡調査を地域産業連関表を用いて計量的に行った。その際、海運業、入港船舶に対する各種サービス業（船舶情報業、水先案内業、引船業等）、港運業、倉庫業、貨物揚積関係サービス業（検数業、検量業、通関業等）のほかコンテナ関連業等港湾業務に直接関連するものを、「港湾関連産業」とし、銀行の外国為替部門、損害保険の海上保険部門、貿易業、港湾依存建設業、そのほか、窯業・ゴム・有機化学・油脂・飼料・脂料・精穀・製粉・製鋼・製糖・造船

表 2 港湾関連・依存所得と市内純生産

(百万円)

産業分類	市内純生産	港湾関連・依存所得			
		合計	港湾関連所得	港湾依存所得	派生所得
農林漁業	5,572	19,628	—	—	19,628
製造業	437,503	341,550	20,895	272,969	47,686
建設業	86,488	8,414	7,033	782	599
電気・ガス・水道業	8,481	6,089	—	—	6,089
運輸・通信業	174,417	195,452	181,931	—	10,521
商業	291,430	40,250	10,900	22,974	6,376
金融・保険・不動産業	140,899	39,608	—	2,790	23,936
サービス業	186,949		2,691	—	
公務	56,689		10,191	—	
分類不明及び移転所得	—	9,469	—	—	9,469
合計	1,388,428 (100.0%)	660,460 (47.5%)	236,641 (17.0%)	299,515 (21.5%)	124,304 (9.0%)

(昭和48年調査)

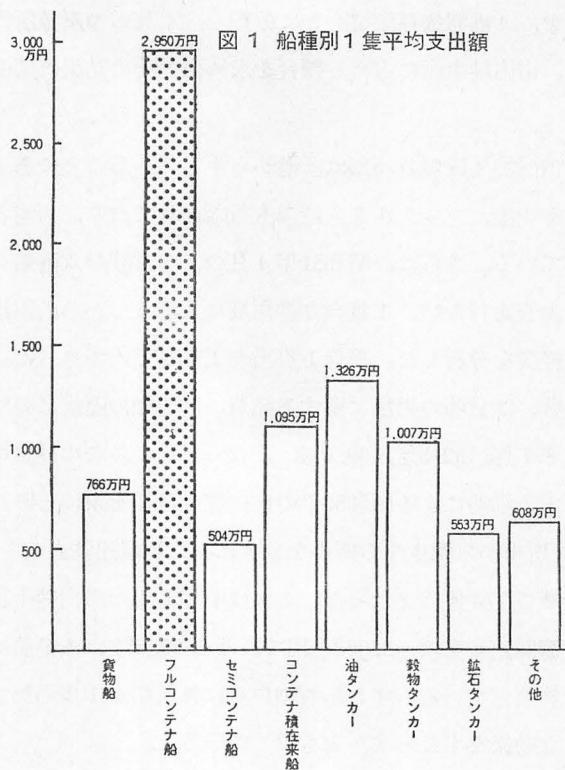
業の製造業等を、「港湾依存産業」とに分類し、これらの産業所得が、その派生所得と併せて、市内純生産に占める割合を求めた。その結果は第2表に示されている。

すなわち、市内純生産の47.5%は、港から生じていることである。なお同様の調査が、シアトル港、ロッテルダム港でも行なわれており、両港とも約70%にも達するときいている。さらに、昭和51年4月の1ヶ月間の入港船（外航船舶 892隻）について調査を行ない、1隻当たり神戸港に入港してから、出港するまでの間に支出した総経費を分析した。平均1隻当たり1,072万円であった。これを(1)入出港に要する経費、(2)貨物の揚積に要する経費、(3)船舶の運航に要する経費でみると、それぞれ8.7%，52.3%，39.0%，となっていた。この経費にその部門別の所得率を乗じて入港船による昭和50年の市内純生産額を求めると、628億円となつた。この本源所得から派生する所得をさきにみた地域連関表から求めると146億円となり、合せて774億円となつた。これは昭和50年の市内純生産（1兆7,807億円）のうち港湾関連産業は、3,053億円で、その20.6%が入港船にもとづく市民所得の形成を物語っている。すなわち神戸港に外航船が1隻増加するといかに神戸経済に大きな効果をもたらすかをも示している。

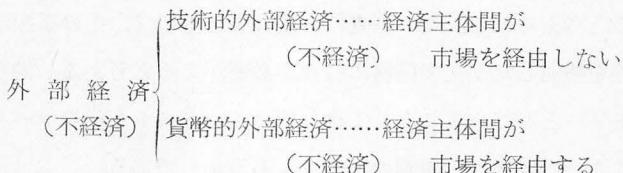
港が及ぼす直背地の都市に及ぼすこれらの経済効果のほか、港の及ぼす広域的な効果も無視されてはならない。神戸港のような国際貿易港の場合、西日本の広域にわたるものばかりでなく、トランシップ港の性格も強いところから東南アジア広域にわたると考えられる。この調査は、後日あらためて、その手法、及び効果の判定基準等を検討したうえで精密に行なう必要があると考える。港を一つの複合インダストリーとしてみることもでき、そのインダストリーのマーケット・リサーチは欠くことはできない調査の一つでもあるからである。

ともあれ、港湾都市においては、港からの外部経済の集積体が、「ベーシックな経済活動（都市のエコノミック・ベース、あるいは基礎的産業）」ともなっていることが明白となった。都市は、外部経済の集積を基盤として成り立っているといわれている。いわゆる集積のメリットである。

通常、外部経済とは、「ある者から他の者に対して、市場を経由しないで、し



たがって対価なしに（無料または、補償なしに）与えられる利益である」といわれており、技術的外部経済と貨幣的外部経済とがあるといわれている。



「技術的外部経済」の例は、ミードの示す果樹園の経営者と養蜂家の利益享受関係が有名であるが、経済主体間で市場を経由しないで相互に利益を受けることをいい、「貨幣的外部経済」は、鉄鋼業の生産性が向上したため鋼板の価格が低下し、これによる自動車産業の利潤の増加が例とし考えられが、これは、経済主体間は市場の取引を経由しているが、その利益の代償は求められないものであ

る。

港の場合でいうと、港が見える丘に大きな白いレストランを経営する者と、それを目標に水先案内するパイロットの関係が前者の例であり、港における物流の合理化により、貿易商社等で利益が増加する場合が後者の例に当るであろう。

また、外部経済に対応して、外部不経済の問題もある。港湾都市の政策課題について先きにみたように、シアトル港も、ロッテルダム港も、環境問題の解決に重大な関心を払い環境整備の対策に力を入れている。今日の都市問題の最大の課題にこの環境問題があげられているが、港湾都市では、さらにはどのように対応すべきか、また対応できるのか検討されるべきである。この問題の対応に関連して、港の都市に及ぼす影響と効果を別の角度から見なおしたい。

b) 港が都市に与える総合効果

今迄は、主として港が都市に及ぼす効果をソフトウェア面に焦点を合せて来たが、ハードウェア面からの検討も重要である。

周知の通り、港の施設は海陸の交通の結節点として、まず泊地として広い水域を必要とし、また専用的に広い港湾区域としての水域利用が生じ、内陸とは異なる空間の形成が生じている。

と同時に内陸に対し、ヒンターランドへの交通網の整備が必要であり、時代に適合した港特有の交通体系を内陸に求めており、これらの整備の度合に従って、港に接する地域の立地条件が変化することとなる。

これらフィジカルなインパクトを好むと好まざるとにかかわらず、港はその都市に求めている。これらのインパクトを総合して、ハードウェア効果と名づけたい。

この効果は、港が都市に及ぼす第一次の効果でもあり、世界の港に共通する効果でもあり、ただその港の有する自然条件等によって様相が変化するのみである。

例えば、天然の良港といわれるリアス海岸内の自然港のもの、海岸を防波堤で包んだ港、河川港または河川港を人工泊地として改修された港、運河または湖岸を利用した港、風波の少い海岸でのオープン・ロードステッドの港など多種多様で

あるが、一たび港として利用が始まると、利用する目的や利用する船舶の需要に応じて、このハードウェア効果が生じる。

—空間形成効果……広い水域を必要とする

ハードウェア効果
(第一次効果)

—交通体系形成効果……異種・多角的な交通を必要とする

—地域立地条件形成効果……新たな立地条件を形成する

そして、このハードウェア効果（ある意味では第一次効果と考えられる）を基盤として、先きにみた経済効果が生じると考えられる。

しかし、このハードウェア効果は、単に経済効果にとどまらず、さらに重要なものとして、「環境形成効果」と「市民性形成効果」をもたらすものと考えたい。

すなわち、ハードウェア効果は、空間形成効果を通じ、ダイナミックにその地域の景観に大きな影響を与えて来る。港が美しいと言われるのは、この景観効果について積極的な評価によるものである。また、空間形成効果と交通体系形成効果から、先に指摘したいわゆる生活環境への影響を含めた環境問題が重要なものとなって来る。

さらに、港が都市に与える影響として、最後に指摘しておきたいものは、市民の気質とか、市民的性格に対して港がどのように影響しているかである。港のもつ開放性、異国情緒的風土がそこに住む伝来の人々の意識にどう影響し、どのような市民性が形成されたかの効果についてである。

これに関して、神戸市では、昭和50年に「神戸港と市民意識」のアンケート調査（全市選挙人名簿から層化二段無作為抽出法で2,100人の市民を対象、回収率81.7%）を行なった。

主な項目についてみると、次の結果が得られた。

Q 4 あなたが神戸市民としていちばん誇りに思っていることは、つぎのうちどれですか。1つえらんでください。

- | | |
|-------------------|-----|
| 1 六甲山など身边に山があること。 | 30% |
| 2 須磨など美しい海浜があること。 | 8% |
| 3 國際的な港があること。 | 33% |

- | | |
|-----------------------|-----|
| 4 ハイセンスなショッピング街があること。 | 6% |
| 5 みどりが多いこと。 | 8% |
| 6 六大都市の一つであること。 | 5% |
| 7 その他 | 10% |

Q 5 港が市民生活に与えているもののうち、もっとも大きなものはどれですか。1つえらんでください。

- | | |
|------------------------------------|-----|
| 1 まちのセンスが洗練されていること。 | 16% |
| 2 港を中心に産業が発展し、市民の生活を豊かにしていること。 | 50% |
| 3 産業の発展にともなって自動車の交通がふえたこと。 | 9% |
| 4 麻薬や密輸など港に関連した犯罪によって暗いイメージを与えること。 | 4% |
| 5 さかなや野菜果物が新鮮で安いこと。 | 4% |
| 6 世界各国の商品が豊富であること。 | 10% |
| 7 その他 | 7% |

Q 12 神戸港は現在ロッテルダム、ニューヨーク港について世界第3位の港です。ところであなたは神戸港は将来どうあるべきだとお考えですか。1つえらんでください。

- | | |
|-----------------------------------|-----|
| 1 港の整備、拡充に積極的にとりくんで市の繁栄をはかるべきである。 | 70% |
| 2 現状規模の港でよいと思う。 | 16% |
| 3 港を縮小して市街地にしていくべきである。 | 1% |
| 4 わからない。 | 11% |
| 5 無回答 | 2% |

65%の人が、神戸港と六甲山を神戸の誇りと思い「みなとまち」らしさを感じており、80%の人が市民生活に好ましい影響を与えると思っている。さらに港の将来についても70%の人が積極的に整備拡充すべきとしており、市民の意識のなかに、港の影響は大きいものがあるといえる。

また、「この一年間に神戸港へ行ったことがある」と答えた人は66.8%にも達

していた。このアンケート調査をもとに、数量化理論第2類を応用して、回答と回答者の属性の関連を分析したが、港への訪問回数についての結果は第3表の通りとなった。

表3 この1年間に港に何回行きましたか

アイテム	カテゴリ	得点	アイテム	カテゴリ	得点
性別	男	-0.0949	居住地区分	住宅地区	-0.0020
	女	0.0917		旧住宅地区	-0.0387
	偏相関係数	-0.015		混合(旧住宅・軽工業)	0.0534
年令	20才代	-0.0670	地図地図区分	団地地区	0.0594
	30才代	-0.0129		混合(家内工業・軽工業)	0.0054
	40才代	0.0212		軽工業地区	-0.1561
	50才代	0.0340		業務中心地区	-0.0507
	60才以上	0.0899		一次産業地区	0.0749
	偏相関係数	-0.012		家内工業地区	0.0631
税込月収	10万円まで	0.0250	職業の関連と港	偏相関係数	-0.014
	10~15万円まで	-0.0215		あなる	-0.8155
	15~20万円まで	0.0001		ない	0.0777
	20~30万円まで	-0.0221	偏相関係数	偏相関係数	-0.122
	30~40万円まで	0.0161		あなる	-0.1185
	40万円以上	0.0879		ない	0.0142
	無回答・無効	-0.0247		偏相関係数	-0.029
職業	偏相関係数	-0.021	親職のせ業関連の港	あなる	-0.0297
	つとめている	0.0164		ない	0.0052
	自営業	-0.0828		偏相関係数	-0.029
	無職	0.0091	友人と連人の港・職の知業関	あなる	-0.1228
	学生	-0.0028		ない	0.0644
	無回答・無効	0.0575		偏相関係数	-0.360
	偏相関係数	-0.092			

相関比 $\eta^2 = 0.308$

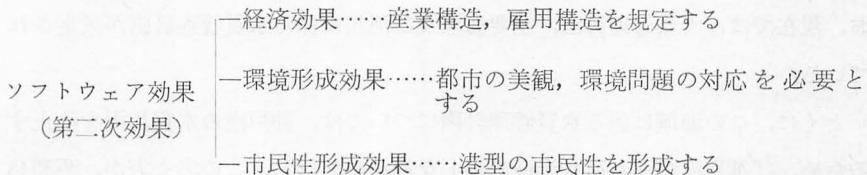
(相関比は判別エラーの大きさを示し、1に近いほどエラーが小さい)

得点が小さくなるにつれて港へ行った回数が増える傾向にあり、カテゴリ(分類)ごとに得点が示されており、偏相関係数が1に近いほどアイテム(項目)が得点総和に与える影響が大きい。この第3表から、「友人、知人の職業と港の関連」(-0.360), 「職業と港の関連」(-0.122)の2つが説明力が大きい。つまり、職業の多い人は港へ行く回数が多い傾向がある。

り、港に関連している人が多いため、他の人も港に関心を持つように誘引していることが解る。

このような港の市民意識などに及ぼす効果を、「市民性形成効果」と考える訳であるが、さきにみた、経済効果、環境形成効果及びこの市民性形成効果を、「港によるソフトウェア効果」と考えることができる。

これは、さきの「ハードウェア効果に対して、第二次効果に当るものであり、第二次効果で問題が生じたとき、第一次のハードウェア効果を修正ないし、見なおす必要が生じる関係になる。



ともあれ、このように港が都市に及ぼす効果は、多面的であり、さきのハードウェア効果とこのソフトウェア効果の二つを含めて、「港の外部効果」と呼ぶことにしたい。

3. 都市機能との整合性

港の求める機能と、都市独自の機能とがうまく調整されるかどうかという問題は、港湾都市においては大きな課題の一つである。

港の機能も時代に適合した常に新しい局面に対応せざるをえないところであり、都市も同じく市民生活の多様化にあって、常に新陳代謝（メタボリズム）が求められている。

さきに指摘しておいた環境問題も、一つには港は、海陸の物流の結節点であるため、当然異種交通機関が交錯しており、港としてトータルな物流がスムーズに流れないと、いずれかの部門で物流のネックが生じ、港の機能を疎外させるばかりでなく、環境に問題が生じることとなり、また、都市の機能が退化したセクターから環境の悪化が生じ、これが港の物流に影響すると相互に問題が生じることにもなる。この解決には、港の空間形成効果を利用して港の再開発を進めるなか

で都市機能の回復を促進することが必要ともなって来る。しかし、環境問題の対応には、総合的かつ段階的な対策が必要である。

神戸市では、市域の環境を総量規制方式で規制する「環境管理計画」の考え方を基本としてまず最初に対策を講じてきた。

この考え方のもと、すでに昭和45年から5次にわたり市内主要工場と「公害防止協定」（46社52工場）を結び、昭和47年に、「神戸市民の環境をまもる条例」（環境条例）において、環境管理計画の策定を市長の責務として制度化した。

このことは、同時に、港湾管理者たる市長の責務ともなるのは当然である。なお、現在では、大気管理計画、主要海域及び河川に係る水質管理計画が策定されている。

とくに、この海域に係る水質管理計画については、神戸港の水質汚濁を防止するため、「神戸港汚濁負荷量半減計画」を最初に検討し、この考え方が、昭和48年10月に瀬戸内海環境保全臨時措置法を制定させる契機となり、昭和53年6月、恒久的な瀬戸内の環境保全のための「瀬戸内海環境保全特別措置法」となった。神戸港の水質を守るという考え方が、広域的にも生かされたわけである。

また、全国に先がけて、昭和51年に「神戸市自動車公害防止条例」を制定した。発生源が不特定多数でかつ広域にわたる移動発生源であるため一自治体のみでは限度があるがこの問題の解決の努力を進めている。

このような、いわば環境回復のための臨床医学的対策も必要であるが、今後は事後的対策から、事前の防止のほか環境保全から環境創造へむけての積極的な施策が必要とされる。このため、昭和53年7月「神戸市環境影響評価要綱」を策定し、事前の対策を制度化した。また、昭和53年10月「神戸市都市景観条例」を制定し、「わたしたちのまち神戸は、美しい港、緑豊かな六甲山という恵まれた自然を背景に、海、坂、山の変化に富んだ明るく開放的で、異国情緒豊かなまち」の都市景観をまもりそだてるにしている。

このような対応の後、新たに港の空間形成効果を十分生かした都市再開発への受け皿機能が求められている。このとき、より積極的に港の機能の拡充を図る施策と、都市の再開発と併せて新しい都市機能の発見を実現させることが必要とな

り、港と都市機能の整合性が新しい次元で実現されることを意味している。

すでに、神戸市では、ポートアイランドと六甲アイランドの建設をこの空間形成功果を生かして進めており、ポートアイランドは間もなく完成を迎えるようとしている。ここでは従来の定説でもあった、都市と港湾を分離するという考え方に対し、むしろ積極的に両者の機能を重ね合せることにより新しいまちづくりを実験しようとするものである。

そして、ポートアイランドでは、港の外部効果のうち都市にとって望ましい効果のみを最大限に引き出そうと計画されている。

また、六甲アイランドは、ポートアイランドと同じく国際港湾としての新しい基地づくりを中心としたながら、新たに港の交通体系形成効果と地域立地条件形成効果を十二分に発揮させた産業基盤づくりを進めることにしている。加えてここでは、都市の再開発の受け皿も用意されており、既存の都市機能の純化が促進されるなかで、新たな都市の環境創造に役立せるものと期待されている。

ともあれ、神戸でこのような港を原点として大規模な実験が可能である要因の一つには、開港以来、常に港の外部効果を十二分に吸収する経験を重ねて来た歴史的事実のもと、港湾都市として個性が明瞭に形成されているからである。

4. むすび

港湾都市の外部効果を定性的にも定量的にも十分に把握するには未だ未知の分野が多いが、ここでは一つの試論として展開を試みたものである。

港湾も都市も、考え方によっては一つの社会资本として理解できるものであり、社会资本の外部効果という観点からの検討も可能であろう。そして社会资本のフローは公共財又は準公共財であり、公共財の外部効果相互間の問題としてらまえることもできる。そこでは、公共財にまつわる外部性(external effect)非排除性(non-excludability)、非競争性(non-rivalness)、非選択性(non-option)によるパレート最適(Pareto optimum)が不可能なため、市場機構に代る投票による資源配分を、アローの逆説(Arrow's paradox)を避けながら囚人のジレンマ・ゲーム(Prisoner's Dilemma game)とオルソンの小集団理論(The

Logic of Collective Action : M. Olson) から参加と対話によって解決する問題を論議するなかで、参加と対話の重要性を認識し、港湾と都市の問題についてコミュニティのなかで、解決されるべき手法が何であるかを検討することもできる。

また、港湾を一つのインダストリーとし考えるとき、企業の社会的責任という面から都市との関係を検討することも可能である。

しかし、ここでは都市と港湾の関係を生態学的な観点からとらまえ、とくに外部効果に視座を置いたのは、人格の形成にも外部からの環境が大きなウエイトを占め、これによって個性が造られるのと同様に、都市も個性があり、都市の個性は、その都市の外部条件によって型づくられるのではないかと考えたからである。

そして、都市の持つ個性が十二分に生かされるとき、都市の持つ未知の魅力が再発見されるものであるという仮説を実証できればと考えたからである。

港湾における資本主義的発展の諸形態

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

(奴隸制国家)	—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（シユメール、ウル王朝）	B. C. 4.000
	東地中海、アラビア、インド、中国の港湾	?
	フエニキア（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プル）	
	—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)

一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 (アラゴン王国)
ロンドン (アングル)

ハンブルグ

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)

前資本主義港湾

(商人資本の支配)

スペインの港 (セビリヤ外)

一ポルトガルの港 (里斯ボン外) 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 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, これがいつ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「歐州中世社会経済史」(Hodgette, 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 Kapitalismus)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. ドッブ(Dobb, Maurice; Studies in the Development of Capitalism, London, Routlede & 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世紀の北イタリーの諸都市およびフランダ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世紀のスチュアート特許会社(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, 可なり広汎な賃労働制度が普及はじめていた。特に都市商人のマナーの買入れ, 土地畠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隨する施設(北イタリアの諸都市, 特にペニス, 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 をもって、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、膨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、その後膨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。

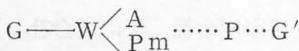
4. 資本主義における生産資本の循環と港湾

生産資本の循環 (Circuit, Kreislauf) の表式

$$G \longrightarrow W \swarrow^A \quad P_m \cdots P \cdots W' - G'$$

(注) G = 貨幣, W = 商品, A = 労働力, P_m = 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。



「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 $P-G'$ 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

$$\begin{array}{c}
 G \longrightarrow W \begin{cases} A \\ P_m \end{cases} \cdots P \cdots W'_1 \longrightarrow G'_1 \\
 W'_1 \left\{ \begin{array}{l} W \longrightarrow G'_1 \\ W \end{array} \right. \quad \left\{ \begin{array}{l} G \longrightarrow W \begin{cases} A \\ P_m \end{cases} \cdots P \cdots W''_1 \longrightarrow G''_1 \\ g \longrightarrow w \begin{cases} A \\ P_m \end{cases} \cdots P \cdots w' \longrightarrow g' \end{array} \right.
 \end{array}$$

この表式で W'_1 の中には、前借しされた W と剩余価値部分の w が含まれております、 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ます。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。

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

$g_n - w \begin{cases} A \\ P_m \end{cases} \cdots P - g'_n$ 〔流通費用の輸送産業（港湾）に対する支出とその循環〕

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 $W \begin{cases} A \\ P_m \end{cases}$ 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、ポートオーソリティ（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発展を示した英國において、ロンドン港は、港湾発達史の中でも1つの典型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発達がさらに後れ、且つ歐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、本国資本に隸属し（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、わが国の港湾経済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も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、関税の徵収、いくつ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」へと発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、雇用関係を生じた。沿岸荷役労働者は当初外国商館の使用人であったが、倉庫業の発展とともに倉庫に附隨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」の設立をマルクマールとする。あたかも第一次世界大戦で、英國その他の海運勢力が極東を引揚げ、その後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つたかということに、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）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つたし、資本の自由も認めなかつた。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つたのである。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つ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G H Q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つ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ば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的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。

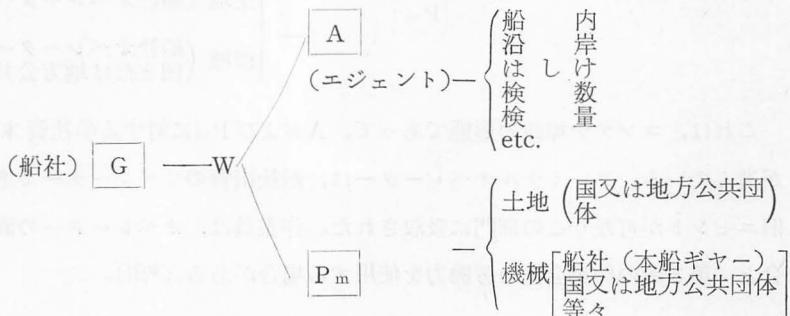
私はここで、官庁会計の内容そのものをせんさくしようとは思わないが、財政投資を構成する内容は、1部は年々の税収から分ち支出されるところの予算であり、1部はこの予算に合体されている投下固定資本からの収入、すなわち使用料、賃貸料等の形をとるところの地代である。これを港湾地代と呼ぶことにする。但し、この地代は一般的な平均利潤の超過分としての資本主義地代ではなく、国または地方公共団体の財政のバランスの上に成立するところの特殊なものである。この年々の財政投資の循環は、港湾地代を吸収しつつ、それ自体で独自の循環を貫徹する。

（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、可なりちがっている。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

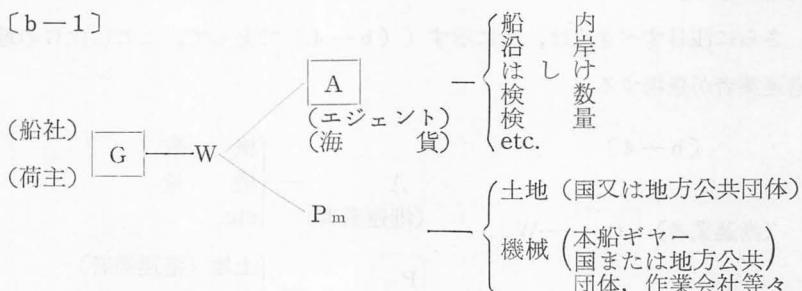


最前においては、船社の作業を代理するエージェントのもとに港湾の作業が行われた。この形態においてGは船社であり、船社は、港湾施設（土地）と機械（本船ギヤー、埠頭クレー等）を利用して作業（労働）を行った。そして、今日言うところの各種の港湾運送業ないし、港湾産業は、「労働力の変形」にすぎなかつたということができる。

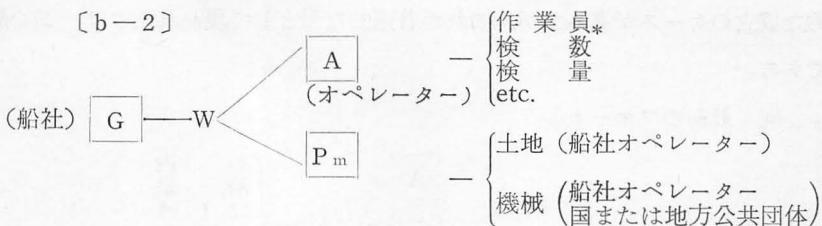
(b) 戦後のフォーミュラ

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。

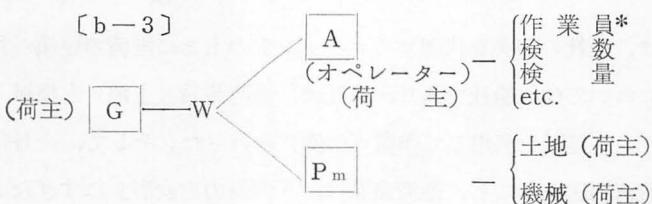
[b-1]



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。

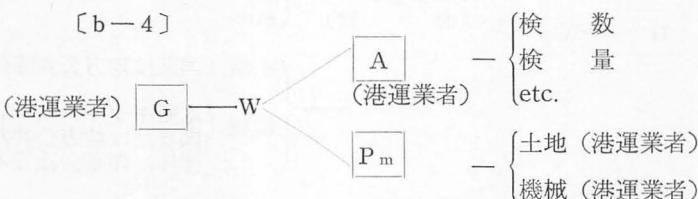


これは、コンテナ埠頭の形態であって、AおよびP_mに対する船社資本の貫徹が進んでいる。ターミナルオペレーターは、船社出資のオペレーターであって、旧エゼントが可なりこの部門に吸収された。作業員は、オペレーターの直用の場合と、第3者の作業会社の労働力を使用する場合がある(*印)。



荷主埠頭の形態であって、A、P_m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_m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_mに多くの財政投資の影響が出

ているので純粹な資本主義的形態は存在しない。b2—b4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(不变資本)とV(可変資本)とm(剩余価値)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、単位当た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

$\frac{m}{C+V}$ ちの研究は今後の課題である。

このようにして、ひと度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斷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発展が、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來た。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、その全体としての発展の問題について、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资とが、どのような関係をもつ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需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R C H R (Relative Cargo Handling Rate) と R C M R (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

港湾における資本主義的発展の原動力である。

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ら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つ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な発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発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。

都 市 と 港 湾 の 乖 離

今 野 修 平
(国 土 序)

目 次

はしがき

1. 交通革命の意義と都市への影響
2. 物流拠点化の港湾と管理機能化の都市
3. 港湾都市から臨海物流地帯へ
4. 乖離を前提とした時の課題と対策

あとがき

1. はしがき

人類の歴史始って以来、港はいざこにおいても、人々が相集い、船が泊り、貨物が集散する場であった。このため港湾は都市と不可分であるということは、古今東西、変らない共通の常識であり、この普遍的な常識に対し疑問をさしはさむ余地は、全くなかったといって過言ではない。歴史地理学の分野では「港町」が、都市地理学の分野では「港湾都市」がそれぞれ研究領域として確立し、幾多の成果が発表されていることでも判明する⁽¹⁾。

筆者も長年に亘り、港湾と都市の関係に深い興味を持ち、両者の関係からみた港湾の機能と性格、都市化の影響等について、報告を重ねて来た。その結果、高度経済成長期、さらに正確に言えば巨大都市化による大都市の出現は、大規模な臨海工業地帯の形成とも絡みながら、都市の持つ消費活動を支える港湾が誕生していることを指摘し、商港ではなく、「都市港湾」の概念を確立する必要があることを提唱した⁽²⁾。また高度成長期末期には、都市化と港湾の発展が、乖離してきている事実を指摘し、従来の動向からの変化について、考察を試みてみた⁽³⁾。こうした過去の考察の軌跡から、港湾の都市形成力が、大きく変化してきているのではないかとの疑念を持つに至ったが、たまたま訪日した Dr. P. Hanappe (ペリ大学)との足掛け3日に亘る議論や、昨秋フランスにおいて開催された日仏地理

学会・都市と港湾シンポジウムにおけるフランス側の問題意識や、フランスの港湾と都市の実情を見聞するにつけ、この疑惑は大きくかつ固定化する一方であった。

しかしながら、この疑惑を客観的に証明しかつ論理的に説明するのは、筆者の学識と短時間での解析では、とても不可能であることだけは自明であり、この問題との取組みに苦慮していた。この問題に取組むとすれば、当然のことかも知れないが、同学の志から数多くの叱正、検討を戴かねばならないし、また多くの研究成果を出し戴き、場合によっては、国際的連携や関連科学との連帶も必要である。このように考えた時、肩の荷が若干降りた感もし、蛮勇をふるって、仮説を組み立ててみることを決断し、筆をとることにしたのである。このため本稿は、論理構成上も極めて乱暴な点が多いし、実証し得ず推論のままで飛躍し過ぎていることも多い。しかし本稿で示した問題意識が理解され、多くの議論が生じ、検討がなされるようになれば、学発展のためにも、港湾のためにも有意義であり、かつ本稿の役割も果すと割り切り、実証的解釈や理論構築の露払いとして、仮説として発表することにしたのである。反論が出て本仮説が消滅したとしても、学発展のためには有益であろうとの、身勝手な解釈と甘えがあることも前もってお断りしておく。

1. 交通革命の意義と都市への影響

第二次世界大戦とそれ以降、ベトナム戦争終結迄の30余年は、人類史上最大の戦乱期であったと、歴史の上に位置づけて、間違いないと考えている。史上最大の戦乱期、人類は軍事技術にひきづられて、あらゆる分野において、飛躍的に技術開発を進めた、その成果は、過去1,000年のそれよりも大きかったと評価することも可能であろう。

一方第二次世界大戦以降の世界経済は、技術開発の進展以上に急速に拡大した。この発展も技術開発同様、過去数100年に対応するとみて誤ではないであろう。このため戦後の世界は、軍事技術にひきづられて開発された新技术が、ことごとに活用され、これが世界経済の発展にも寄与したことは、疑う余地のないところである。

こうした史上未曾有の急成長期は、過去の歴史が証明するように、恒常的、永続的に起り得るものではないとの前提に立てば、この時期に変貌し、新しく誕生した交通は、まさしく新旧交代し、今後の世界において主役を果すものであるとの位置づけをしなければならないと考えられる。

人類は史上常に交通において、高速化、大量化（経済化）、快適化、安全化、安定化を目指して歩んできた。しかし、僅か30年程度の短期間に、既存の交通の数倍ないし数十倍の能力のものを取得し、かつ普及させたのは、産業革命に伴なう交通革命以来、史上2度目のことであったといえる。まさしく、第2次交通革命と把えることが至当である。

こうした基調の中で、海上交通の変革は、専用船化、大型船化、高速船化が成し遂げられた。これは陸上交通、航空交通も含め、共通的に進展した高速化、大型化に対応しているものであり、近視眼的位置づけのみでは、その本質を見失う恐れもある歴史上の変革であると解すべきであろう。

交通が大きな変革を成し遂げる時、既存の交通を軸に形成された都市や地域の空間秩序が、大きな影響を受けることは、歴史が教えているところである。わが国でも、江戸時代に形成されていた、帆船交通の拠点であった「湊」や「港町」が、帆船から汽船への転換により、栄枯盛衰の波に洗われ、衰退化した「湊」や「港町」も数多い。ことは良く知られている同様に街道筋の宿場町が、鉄道開通により衰微した例も、枚挙にいとまがない。こうした例は、わが国に限ったことではなく、洋の東西を問わないことからも、避けて通れない問題と考えるのが至当であろう。

こうした歴史的教訓よりすれば、第二次交通革命とも位置づけられる変革を成し遂げた新しい交通は、当然何らかの形で都市や地域に影響を与えるであろうことは、容易に思料される。

第二次世界大戦後、人類が高速化、大量化に対応して所有することとなった交通施設に、高速道路、ジェット空港、大型港湾がある。この他わが国では高速鉄道の導入にも成功した。これらの新しい交通施設は、技術開発の成果を取り入れた新しい交通用具、すなわち、自動車、ジェット機、専用船、大型船、新幹線電

車を能力いっぱいに運行させるため、新たに整備が進められているのが世界的傾向ともなっている。

高速化、大型化した交通の導入と利用に当って、従来経験しなかった新しい経験をしたことも見逃せない。高速化、大型化した交通の利用に当っては、従来使いこなしてきた中低速の交通介在がないことには、徒歩交通や末端輸送と結びつかないし、ターミナルの必要性を認識したのも、高速化、大型化した交通のためであったといえる。また交通公害や交通事故という副作用との取組みが、大きな課題であることを知ったのも、高速化、大型化によってであるといって良い。

この結果、高速化、大型化した交通導入の基本方向は、日常の居住空間から隔離し、段階的に日常生活と結びつけざるを得なくなったとみて大過はない。

高速化、大型化した交通の効用を十分発揮させるもう一つの基礎条件は、乗降（積卸）時間を含めて、交通用具の非生産的死時間の短縮であり、ターミナルの集約化と、ターミナル規模の拡大が不可欠であった。このため高速化、大型化に対応したターミナルの配置は、新しく再配置することが必要となった。

こうした基本傾向は、最も稠密な生活空間として、歴史的に作りあげてきた都市から、離れざるを得ないという動向があると認めねばならない。これは従来の中低速交通が、直接都市に乗入れ、1メートルでも都心に近づこうとした動向とは正反対といえる。西独におけるアウトバーン、アメリカにおけるジェット空港等、その例はいくらでもあげることが出来る。むしろわが国的新幹線が、中低速時代に作りあげたターミナルと都心に、無理にも突入してくるという整備方式は、稀有といって良いのではなかろうか。東海道新幹線が、名古屋市内で、公害訴訟を起すなどしているのも、それなりに説明し得るという見方も成り立ち得よう。

以上のように考察してみると、交通革命の結果、所有し、利用することとなつた高速化、大型化した交通は、基本的に都市から離れて成立し、段階的に中低速交通を介在して、いわば間接的に人間の居住と接しつつ、しかも従来とは比較にならぬ規模と密度で、現代の世界に根を落しつつあり、今後の交通の主役として、新しい交通時代を切り開くとみて良いのではなかろうか。

こうした見方が、仮説とはいながら成立するとすれば、高速化、大型化の波の一環として、高度成長期およびそれ以降の港湾の変化をどう把えることが出来るか。またそれによって都市との関係がどう変化したか。論点を移して考察していくこととする。

2. 物流拠点化の港湾と管理機能化の都市

高度経済成長による経済の大規模化は、大量生産、大量流通、大量消費を生み、商品取引は現物取引が比重を下げ、見本取引の比率が増大した。さらに大量生産に伴なう規格品生産は、見本取引からカタログ取引へと進めたが、これを支えたのは、情報化の進展であったといえる。

一方金融取引も、現金取引から為替、手形取引が進展し、さらに電算機導入によるシステム化は、取引の様相を大きく変化させた。

こうした商流と物流の分離は、早くから指摘されていたところであるが、こうした傾向が惹起したのは、高速化、大型化と一体不可分として出現したと考える。

この結果、港湾は物流拠点化し、商取引が行なわれない場となつていった。これは経済の大型化による商工分離につぐ、商物分離で、これについて本稿で筆者がこれ以上触れる必要はないであろう。

一方基本的には港湾は物流分野の中で、資源積出し港、工業港、都市港湾というより、単純化しつつある物流を受けて再編され、余程広大な背後地を有する港湾以外は、中継的機能としての物流拠点的性格は、薄らいできたといえる。これは流通経済全体の合理化という観点から、いわば必然の傾向であるといえよう。都市化の進展による都市の拡大が、大量流通、大量消費と結びつき、海上交通と直結しようとして新しい性格の港湾である都市港湾を誕生させた⁽⁴⁾ことは、商物分離による物流拠点化の必然のなり行きであったと位置づけることも出来よう。いわば海上物流体系の中では、都市の最終需要と結びつく末端輸送であり、末端なるが故に都市が惹き得たともいえる。

しかしながら、さらにミクロな視点よりみれば、都市が持つ本来的求心力の根源である都心が吸引しているのではないことが判明する。ニューヨーク、サンフラ

ンシスコ等諸外国の実例、東京、横浜、大阪のわが国の実例で説明する迄もなく、都心地域の港湾施設はいずれもその利用度が衰退し、一部は機能喪失して再開発の対象となっている。いわば世界的傾向であるといえよう。これは都市が発展し、産業革命以降今日迄巨大都市化が進展して、多くの巨大都市を生んだことにより、巨大都市内部での地域的機能分化が進んだことと、先に説明したような経済規模の拡大と情報化に支えられて、商工分離、商物分離、金融取引の変化の両者が相乗的に影響し、貨物取扱いの観点からみた時、都市が急変貌を遂げたためである。都市における貨物取扱地区、例えば工場地区、倉庫地区、貨物集配基地等は、都市の拡大に対応し、周辺地域や都市外へと移動していき、都心地区や住宅地区は、純粹化して、貨物の流動や貯留とは無縁となつていった。

一方こうした都市化に伴なう都市内での変化に対し、船舶交通は従来持っていた旅客輸送の分野を、航空機と自動車に譲り渡した。その最大の要因は、高速化による変化で、いわば歴史的な新交通時代への突入のためといえよう。現在、離島航路、観光等での船舶交通が残されているが、これはあく迄もとり残された、あるいは代替性が他の交通で求められない例外的要因によるとみて差支えない。

かくして港湾は、貨物取扱いに特化してきたといつて良い。都市が貨物を離し、港湾が旅客を離して貨物に特化していったことが、都市と港湾を分離させた基因である。

こうした都市の変化は、都市と港湾の関係だけでなく、都市をめぐる多くの分野で多くの変化をもたらしている。都市化の要因が管理機能に特化ってきて、生産機能の有無とは関係が薄くなっているし、工業基地として大成しても、大きな都市にはならない事実が、各地で出現し、工業都市も港湾都市と同じ傾向が認められる。ようになっている最近では大学も市街地から移動し、緑に囲まれた地域に新キャンパスを整備しているところが多いが、門前に街が形成される気配は、全くといって良い程ない所が多い。同様に物流機能に特化した倉庫団地、流通業務市街地、トラックターミナル、卸売団地、流通加工団地等も、附随した住宅地の形成も、商店街形成もみられなくなっている。

このように都市が交通との関わり合いの中で、大きくその性格を変化させ、戦

前の都市とは内容の異なる都市へと変化してきている。都市の機能が、管理機能化してきているといえる。港湾が物流機能化している動向とは、あまりにも異なる動きであることを、改めて認識しなければならない。

3. 港湾都市から臨海物流地帯へ

港湾と都市の乖離は、従来言われていた港湾都市の形成が、極めて難しいことを意味している。ヨーロッパにおいても、大規模な新港を建設したオスマニケルクでは、コンテナ配分基地や新工場は立場しても、住宅や商店街は形成されない。人々は、これらの新港の母都市ともいわれるマルセイユやダンケルクから通勤しており、わが国の鹿島や新潟東港の方が、余程市街地化が進んでいるといえそうである。しかし鹿島港の場合でも港湾の規模や港湾取扱貨物量に対比して、都市化が進展せず、依然市制施行も出来ないでいることは、周知の事実である。

こうした多くの既成事実よりすれば、今後新たに港湾を開発しても、都市形成はされないのでないかと推察される。これは既に記したような基因の他に、港湾自体の機械化が進展し、雇傭力を小さくしたことがあげられる。港湾における生産性の向上が、都市と港湾の乖離に大きく寄与しているという見方である。

さらに都市と港湾が乖離したことにより大きく寄与した基因として、モータリゼーションの進展による市民の行動圏域の拡大をあげることが出来る。行動圏域の拡大は、通勤通学圏の拡大、買物圏の拡大等、生活圏の拡大を呼び起し、これに応じて都市の配置や機能が再編成されつつある状況であるとの認識も出来る。

したがって、都市と港湾の乖離は、交通の発達と共に伴なう新しい交通秩序で、人間の行動や地域の動向が、新しい動きをしているという全体的変化の一つとして表面化していると考えるのが妥当ではないかと考えられる。単なる港湾内での動きに留らないところに、問題の根深さがあるといえよう。

こうした動向の結果、港湾は港湾都市から臨海物流地帯へと性格を大きく変化させてきているといえる。この動向は、工業都市から、工場集積地帯、強いては工村へと変化している状況と一致しており、その点では港湾都市から港村へとい

う動きであると言うことも出来よう。まさしく港湾都市の崩壊と言って良い。

さて港湾が都市形成力を失い、新たに整備した港湾が、臨海物流地帯を形成することとなると、港湾都市はいかなる変化をしていくのか。わが国で従来港湾都市と呼ばれていた都市には、二種類あることは既に指摘したところである⁽⁵⁾。一つは現在の都市経済の基盤を、明らかに港湾経済に置いている都市であり、もう一つは、都市発生の起点を港湾都市にしている歴史的港湾都市である。港湾の機能と規模が変化し、港湾と都市が乖離しているとすれば、従来形成されてきた港湾都市においても、港湾の比重が低下してきているのではないかと考えられる。港湾施設そのものを地理的に都市から移動させることは簡単なことではないが、大型化し機能が変化し、海上交通の主役となった船舶が、次第に船舶に合った施設を有する新港に移動するため、旧港湾施設は再開発して新しい海上交通に対応し得る施設に生まれ變るか、機能と役割を変化させて新しい機能を有する港湾地区になるか、ゴーストポート化して港湾機能を喪失し、都市機能地区に変化するかの三つに一つの途を選択することになる。

こうした変化は、一般的には新港が都市からみると外部へ移動している動向となる。ニューヨーク、サンフランシスコ、ルアプール、マルセイユ、ダンケルク等の外国の例のみでなく、新潟、塩釜（仙台）、苫小牧などの港湾や、埋立地造成により沖合への展開を図った東京、横浜、神戸、大阪等、わが国の例もあげべきりがない。その結果、従来港湾と一体的にあった都市、すなわち港湾都市は、港湾を喪失するか。港湾都市としては崩壊するかということになる。これに対する答は、従来の考え方従えば、歴史的港湾都市へと変化してきているといって差支えなかろうが、実は従来の港湾都市の概念では、把え切れない変化をしていると解釈出来ないかと考えている。それは従来港湾都市が形成されていたところでは、ベーシック産業の一つとして港湾産業が存在するため、地理的に隔離したところに港湾が新設されても、新設分の港湾機能迄従来の都市で持ち、これを自動車と電気通信が結ぶ形態がとられていると考えることが出来るからである。物理的規模に比し、都市形成力となる港湾の機能は、合理化により極めて小さくなっているが、それでも従来の集積地に吸引され、さらに集積していくことは、全体

として都市形成力を失いつつあっても、簡単に崩壊ときめつけられないと考えて良いのではなかろうか。

これに対し、従来全く都市が形成されていないところに、新しく港湾が整備されても、都市形成が難渋していることは、鹿島港の例でも判明している。

こうした中で、従来の港湾都市の中で、成長力が鈍り、人口や経済指標の伸び悩みが見られる都市が出現してきている。概して工業と港湾にだけ依存している都市にその傾向が見られ、逆に港湾都市としての集積を利用して、県庁等管理機能を集積させた都市は、成長している都市が多い。一部ではこれによる都市の膨張が新たな物流需要を呼び起こし、港湾への貨物の集積を呼び、新しい機能、すなわち都市港湾を形成しつつある港湾もある。

かくして港湾都市は、新しい都市化の主因となり得る管理機能を併せ持つことに成功した都市のみが、都市としては成長するという新しい時代を迎えたと考えるのが、一般的の傾向として正しい指摘であろう。特にわが国経済が益々国際経済化し、その中で先進国としての役割を果しつつ、産業構造が第三次産業化するということは、今後の都市化が現在以上に即物的要因を小さくし、管理機能やサービス機能に依存することになるであろうことが容易に想像される。その点では、従来形成してきた港湾都市が、明治前半同様、取捨選択再編成の時期となり、盛衰二分の時期になっていっても良いのではなかろうか。

港湾を基盤として発生し、港湾経済に依存して発達してきた港湾都市は、港湾を中心にして集積してきた機能を核にして、かつ集積を利用して新しい展開を図らねばならない時になっている。同時に港湾は臨海物流地帯として、都市よりも広域的な地域整備の中で位置づけられねばならなくなっている。同時に合理化が進み、都市と乖離してきている港湾であるとはいえ、国民経済を支え、市民生活を究極的に維持している生産と流通の機能を、長期的観点から正当に評価されなければならないのは当然である。

4. 乖離を前提とした時の課題と対策

以上のように港湾の変貌と都市化の要因変化は、都市と港湾の乖離という大き

な社会的現象を呈していると考えられる。この現象については、本論においても実証的に事実指摘を進めてきたわけでもなく、また総合的地域有機体ともいえる港湾と都市を取上げたにも拘らず、多角的解析も行っていないからあくまでも仮説の域を脱しきれない解析である。

しかしこの仮説が、都市と港湾の社会現象を適格に指摘しているという前提に立つと、そこから新しい検討課題や考え、ねばならぬ対策が生じることになる。

その第一は、都市と港湾が乖離しているとの明確な認識が欠如していることである。港湾都市の研究が、港湾経済学会や都市学会ですら共通課題として取上げられていないこと等もこれを物語っていようし、港湾が整備されれば当然都市が発展するとの前提で、地域開発や都市計画が論じられているのが有弁にこれを物語っている。これは早急に改められねばならない。改められない限り、新しい対策どころか、課題すら見出せないのでなかろうか。既に集積している港湾都市はどう変化し、新しい港湾整備地域では地域がどう対応するのか。その中に隠されている課題を見出すのは、この問題を正しく認識するところから始まるといえよう。

第二に戦後わが国の国土計画や地域政策の中で、港湾整備が位置づけられ、港湾が地域開発の主役としてもてはやされ、しかもその結果、臨海地域の都市開発や工業開発が進められ、高度成長や生活水準の向上に大いに資したと評価出来る。しかし以上の図式は港湾整備と都市整備が一体的であるとの前提の上に成り立っていたといえよう。近代的民主社会が、人口に比例して世論形成がなされ、それにより政策決定し、推進される中で、都市と港湾の乖離は、港湾が世論の支持率が低くなってきてることもある。世論の支持率低下の中で、必要なものは必要として、港湾物流地帯の整備を進めるには、新しい理論構築が必要であり、地域開発の中での新しい位置づけが求められているといえよう。

第三に港湾経済と地域経済（都市も一つの地域と考えて）の関わり合いを考える時、商物分離の結果、港湾経済の地域的投影が、従来のままでは妥当でないのではないかとの疑問を抱かざるを得ない。これは港湾経済の本体に関わることで、「港湾経済とは何か」を改めて考えねばならない問題でもあるのではなかろ

うか。港湾という社会資本を舞台に展開される経済活動という抽象的定義だけではなく、具体的にどの領域迄を考え、かつその中の各経済活動が相互にどう関連しているのかという基礎的問題に取組まねば、港湾経済学の体系化は程遠いのではなかろうか。体系化の問題は別に論じたので、ここでの詳説は避けるが、この問題迄つながることだけは事実であろう。

第四に港湾政策自体（港湾行政を含め）の課題がある。都市と港湾の乖離は、見方を変えると港湾における生活環境と生産環境の分離である。都市におけるそれは、都市交通がこれをつないだため、都市問題とか都市計画の中で、都市交通は大きな分野をしめて、都市の理論化や政策推進に力となってきた。今後の港湾は、その意味でも、母都市との間の交通をそれぞれの機能に応じ、十分確保することが、港湾政策や港湾行政の中で重要になってくるのではなかろうか。同時に新旧交代の中で、古い港湾地帯を都市との関連でどう再開発するか等新しい課題が大きくなるのではなかろうか。

第五に都市港湾が都市化の基潮の中で形成されたと筆者は論じてきた。この都市港湾が都市と港湾の乖離という現象の中で、どう見えるのか付言しなければならない。都市港湾の原動力が都市化の進展による都市の消費と物流の中心地化にあったとした見解は誤っていたかったと確信している。都市港湾は今後共都市の拡大に対応して発展するであろうが、都市港湾は他の港湾よりは都市から離れられないと考えている。しかし乖離の基本傾向は否定出来ず、港湾地帯の無人化、管理機能との乖離等が進展するのは間違いないかろう。都市の中での臨海物流地帯形成であり、従来の市街地や港湾地帯と異なる地域形成を考えねばならなくなるのであろう。

あとがき

以上実証的解析なしに、仮説として極めて大胆に問題を提起してみた。今後もこの問題に大きな関心を寄せて、実証的解析にも取組んでみたいと考えている。本稿はその意味では課題と対策の整備も不十分であるが、本題の大きさからすれば、多くの研究者と検討し解析していかねばならないもので、その第一歩として

の議論の素材として、無理を承知で組立ててみたものである。まさしく仮説であるが、本稿の目的が果されれば、港湾経済学体系化への一石にもなろうし、同時に良き港湾の出現にも役に立つものと考えている。そのためにも本題の検討が進むことを切に願っていることを記し、あとがきに代えたい。

- (注) (1) 歴史地理学会、日本地理学会都市化研究小委員会等の学会活動や、歴史地理学、都市地理学関係の多くの著書、論文等を指す。
- (2) 今野修平、都市港湾論序説 I ~ VI、海事産業研究所報 (38~41) (1969)
- (3) 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 (1977)
- (4) 注 2 の文献のほか、大都市港湾の現状と問題点、日本交通学会「産業構造と交通」(1966)
- (5) 注 2 の文献による。
- (6) 今野修平、港湾経済学の体系化と課題、交通経済論集(8)、運輸調査局 (1977)

都市化の進展と港湾問題

山村 学
(法政大学)

1. はじめに
2. 都市からみた港湾の位置づけと問題点
3. 都市問題としての港湾の検討
4. 結びにかえて

1. はじめに

都市は政治、経済、社会、文化などの諸機能集中や分業化の進展によって成立し、その度合が高まるにしたがって大都市化する。また、都市化の進展は、そこに過密化や環境悪化の問題を生ぜしめ、地方には過疎問題を発生させている。同時に都市と地方の間には政治、経済、社会、文化的な格差と都市の地方支配という問題をも生ぜしめる結果となっている。

一方、都市の成立や発展には交通運輸面の改善が必要なことは論をまたないし、港湾もその一要素であるといえる。そこでこれまでの港湾整備面に焦点を当ててみると、その拡充は専問ないし専用的施設を中心として急速に進められてきたことがわかる。

例えれば、工業港の整備においては重化学工業部門の専用施設に重点がおかれて、流通拠点港湾においては定期船貨物の場合に船社を中心とした専門埠頭化と不定期船貨物の場合に荷主を中心とした物資別専門埠頭化が主体的に整備されてきている。

このような港湾整備の背景については既に数多くの論議がなされており、わが国が重化学工業化によって産業構造の高度化をはかる必要から生じたものであるということが一般的になっているので、本稿ではこの点に深く立入るつもりはない。しかし港湾における技術革新の進展や諸施設の変化とは裏腹に、港運業者間における利害関係の複雑化や業界構造などの問題が数多く残されている。また一

方では都市機能と港湾の関係についての直接間接的な利害に関する調整問題が表面化している。

そこで本稿では都市化との関連から今日における港湾問題について若干の検討を加えてみることにする。

2. 都市からみた港湾の位置づけと問題点。

(1) 多様化する港湾の機能

港湾には基本施設（水域施設、外郭施設、係留施設、臨港交通施設など）のほかに各種航行補助施設、荷捌きや保管などの機能施設、港湾の公害防止や環境整備施設、廃棄物処理施設、福利厚生施設などに加えて種々の港湾関連機能施設や都市機能施設などがあり、これらの施設が「港湾」というシステムを形成するための大きな要素となっている。また、これらは空間的なまとまりをもっており、その中に都市活動の一部を包含して今日の港湾地域を形成しているわけである。

そこで、今日の港湾が果している機能や役割を眺めてみると生産や流通さらには都市活動の場であるばかりでなく、レクリエーション活動や環境安全、防災活動などの場にもなっており、極めて複合的かつ幅広い要請に応えようとしていることがわかる。しかも、このような機能や役割を果すために新しい施設の拡充が行われたり、既存諸施設の改変や代替化が進められたりして、今日的な社会的要請に応えようとしている面もうかがい知れる。

とはいっても、これは非常に広範化した港湾の諸施設面を総括的に眺めた結果であって、その機能や役割を具体的に実現していくのは港湾管理者や港湾関連の諸産業である。したがって、これらの当事者の実態を把握しない限り、都市からみた港湾の位置づけと問題点は明確にならないといえる。

(2) 港湾管理者の実態と問題点

これまでの高度成長期においては、中央政府当局および港湾管理者が、それを可能ならしめるための港湾施設整備や拡充を種々に推進し、起動力としての役割を果してきている。これは物的な側面からみる限りにおいて、その発展と成果を評価することができる。しかし、制度的には中央政府当局の支配力が強いため

に、一方では先決的な問題が数多く取残されてきているのも事実である。例えば、その実態をかい問みると、①港湾整備事業の範囲や内容については法的に港湾管理者の主体性が弱いことや縦割行政的制度の弊害などによって、都市の自律的な循環体系化につながり得なかつたこと。

②港湾を主体的な経済活動の場とする港湾関連産業に対しての行政的な介入度合も制度的に制約されているため、その地域特性を活かした産業構造の形成や自立性強化がはかられ得なかつたこと。

③一方、事業主体である港湾管理者は、このような制度的問題を重視するよりはむしろ、その枠内でのとりつくろいに終始してきている面が多いことなどがあげられる。

その結果としては周知のように港湾の整備拡充や管理運営の内容が都市との結びつきを弱いものにしてしまって種々の矛盾をひき起こしたり、新しい問題を誘発したり、社会的費用の増大とか地域格差という問題をも生ぜしめることになつてゐるのである⁽¹⁾。

(3) 港湾関連業界の実態と問題点

産業構造の高度化による成長過程は量的拡大が主体であり、港湾貨物取扱量が急増を続けてきた。この過程において重化学工業部門を中心とする荷主側は、港湾の近代化や合理化を政府当局や港湾業界に要請していたが、昭和40年前後から港湾がコスト低減の機会をもつ分野であるという認識を深めるようになり、自ら本格的な合理化を進め始めるのである。

具体的な事例をあげれば大型化、自動化した専用、専門埠頭化、コンテナやパレットなどによるユニットロード化、物資別専用輸送、結合一貫輸送、バージライインやフェリーバージシステムなどの新輸送方式と直結した効率的な埠頭荷捌体制の確立などであり、これらによって自己完結型の港湾利用体制強化をはかけてきている。

港湾業界にとってみれば、非合理的な力関係を背景としたこのような荷主側の合理化対策に即応していかなければならなかつたことから、自己の脆弱な体质改善にまで手が廻りそこねてきたのである。その上、不均等発展のゆがみからくる労

効率不足、前近代化的な労働条件、自己所有機能設備の立ち遅れ、地域的不整合化などの問題が加わって、業界の体質はむしろ悪化したといえる。しかし、これらの実態は取扱量の増大によって問題があまり表面化しなかったわけであり、既存業者の一部排除や新しい組織への再編入という形でうまく処理されてきている⁽²⁾。

したがって、かかる合理化は港湾における荷主側の物流コスト低減につながり、物流市場の支配力をますます強化させる結果となって寡占化体制の確立に役立った面が多いといえるわけである。

(4) 都市機能からみた港湾の問題点

都市化の進展とともに政治、経済、社会、文化の諸機能が都市に集中し、都市はさらに拡大することになる。何故ならば、都市はこれらの諸機能を備えていることが発展をうながすことになるからである。これは各産業発展の背景をみてても、わかる通り都市へこのように諸機能が集中、集積することによって生じるプラス効果、すなわち外部効果を求めるにあたし、一方都市はこの効果を生かすことで発展してきている。また、このような都市化の進展を大別すると、工業生産のウェートが高い中小都市と中枢管理機能や都市型次産業を主体にして交通、情報網の集中傾向が強い大都市とに分けることができる⁽³⁾。

しかし、ここで都市機能の一部を構成している港湾に目をむけてみると、つぎのようにいくつかの大きな問題を内在していることがわかる。

① 港湾の諸施設からみた問題点

港湾が都市機能一部であるということは、都市化の進展とともにそれに見合った機能に改変されたり、新しい施設に代替されたり、複合化を進めたりしない限り、時代的要請に応えられないということになる。

ところが今日の港湾施設をみると物理的な面で、その機能が發揮できないままのものがあったり、機能や環境面で他の活動分野と不調和の問題が発生したりしているし、都市の臨海部としては望ましくない形で利用されたりしてきている。その上社会的な諸要請への対応にせまられている面も多いといわざるを得ない。

もう少し具体的に言えば、物理的な面では施設の劣化によって必要な強度を維

持し得ないものや地震、波浪などの非連続的外力および沈下、埋没などの物理的要因によって本来の施設としての機能を発揮し得なくなっているものが多いということである。つぎに港湾での活動が機能や環境面で他の分野の活動と不調和を生じているというのは、都市内の諸活動との関係をみた場合に港湾貨物の発生量が都市内交通混雑につながっているからである。一方港湾内部においても危険物の取扱施設が分散していることから船舶航行その他で安全性の低下を余儀されているもの見逃せない事実である。

都市の臨海部として望しくない形で利用されている面では、港湾の都心隣接地域が老朽化して非効率的な利用となっていることや都市全体の構成からみて調和のとれた臨海部の総合的利用になっていないことなどがあげられる。

さらに社会的な諸要請への対応という面からみた場合には次のような問題が発生している。

(イ) 港湾施設の整備や存続に対する要請変化への対応

船舶の大型化や専用化などによってこれまでの水深、岸壁、荷役設備では対応できない場合、言い換れば技術革新や経済的理由などで新しい施設整備への要請があった場合に、それぞれの都市機能として全体的に調和のとれる対応がなされてきていない。また、架橋によって物流活動が海から陸に移ったり、エネルギー転換によって石炭の如く港湾貨物取扱量が激減したりして、港湾利用に大きな変化を生じてきたが、これらへの対応も適確に行われてきていない。

(ロ) 港外における専用貨物用大型施設増強と既往の港内施設関係への対応

石油やLNGなどの輸入量増大や備蓄化に見合う形で既往施設の拡充を行っていくと港湾全体の安全性問題がでてくる。そのために新しい施設の開発や導入（例えば港外に専用バース、ターミナルなどを設置してパイプ輸送化するような方策）を行っていくと既往施設関係との港湾機能分担に変化を生じてくるが、この対応面でも種々の問題を残している。

(ハ) 新らしい社会的要請にもとづく諸施設への対応

港湾内の水質浄化に対する社会的要請に対応するための方策として水流循環を考えた場合には、透過性の特殊施設を開発し、導入する必要がある。また市民生

活環境の改善や景観などの視点に立った港湾施設としては海岸防災施設の多目的利用化や市民のための臨海公園化などを積極的に進める必要がある。しかし、以下のところでは、これらへの対応も不十分であるとしか言い得ない⁽⁴⁾。

② 港湾の機能からみた問題点

都市機能の一部として港湾機能が整備拡充されれば、直接的には分業化や市場の拡大につながるかも知れないが、それは都市の地方支配という形が強まることを意味する。

実際に積揚げ港間では従来以上に深化した機能の分担関係を成立せしめているが、これは集積利益を得ようとしている荷主が既存集積の強いところや、有利な面の多い都市への集中を目指すからにほかならない。その結果として全国的な分担関係が成立し、大都市と中小都市間に支配関係や過疎密化が生じることになる。

また、一方では市場競争の展開によって重複輸送、交錯輸送などが発生することから港湾の貨物取扱量も生産量を上廻る結果となり、国土の有効利用や資源の節約面での問題を生ぜしめることになる。

もちろん、私企業の投資対象となる諸機能施設は自己の利益追求に役立つ面のみであり、それによって供給される商品やサービスは大量化し、豊富化してきている。しかし、公共的に供給されるべき都市の基礎施設投資は前述のようなことからつねに不足の状態にあり、この陥路化が今日の大きな都市問題の一つとなっている。しかも都市においては、さまざまな機能が相互に依存し合っているためにこゝらの問題の糸口をつかむとすれば、まず港湾分野での市場の欠落を明確にしなければならないが、現在のところでは十分な検討が展開されるまでに至っていない。

例えば、都市化をはかるための工業港湾や流通拠点港湾の整備拡充が進み、そこでの取扱に量的増加や質的变化がみられれば、海上輸送ばかりでなく背後圏の陸上輸送も過密化していく。これは海側からみると漁民の仕事場や市民の海辺利用の場などをなくし、大量化した廃棄物の処理如何によっては海水汚濁の度合を高めてしまうことになる。また陸側では業務施設の範囲拡大と高層化が進展すると同時に、一方では居住地域の外延化を伴って都市に動態的な変化を生じさせる

ことになる。しかし通路化や土地利用の転換化などは都市のもつ物理的構造の硬直性、既存立地者の執着性、大気汚染や騒音のような公害増大などから、かかる都市化は進展させ得ないことになる⁽⁵⁾。

- (注) (1) この問題を明らかにするための事例は山村学稿「地域開発と港湾問題に関する一考察」(日本港湾経済学会編『日本港湾経済学会年報』No.16, 1978)
P. 17~18を参照されたい。
- (2) 山村学稿「産業と物流政策」広岡、雨宮編『現代の交通経済』有斐閣, 1977
P. 196~201を参照されたい。とくに港運業の近代化といわれた集約合併や系列化の促進、新らしい作業形態に便乗した荷主系子会社の進出などは、その好例といえよう。
- (3) 都市成長と都市機能については山田浩之編『都市経済学』(有斐閣, 1978)
P. 17~43で詳細な分析が行われている。
- (4) 港湾の開発や再開発については運輸省港湾局の港湾長期整備構想で述べられているが、港湾の再開発に関しては運輸技研資料で詳細な分析が行われている。しかし、その内容は従来の中央行政的な発想から脱したものになっているとは言い得ない。
- (5) 都市機能からみた問題点の検討については広岡治哉編著『現代交通の理論と政策』(日本評論社, 1975『第1章 4節都市の危機と交通』) P12~17を参照。

3. 都市問題としての港湾の検討

(1) 都市機能と港湾

限られた地域に都市機能が集中する過程では交通、運輸が相互作用的に発達し、資本主義的経済社会の場合は、この加速度合が高まるといわれている。これはターミナルとして都市機能の一部を形成している港湾についても同じであり、物流技術や土木技術の発達とともに大型化、機械化、専用化などの効率性追及を中心にして、横両面から空間的な拡大が進行してきている。

したがって、都市機能として港湾を検討するということは、このあり方にかかることになるが、逆に港湾機能のみをとらえると、それは海陸の結節点として貨物を取扱うところのターミナル機能ということになってしまふ。そこで都市の進展によって経済、社会、文化的に変化していく過程、すなわち地域構造の変化となってあわれる過程を都市機能としての港湾の検討によって明らかにする必要

があるわけである⁽⁶⁾。

(2) 港湾の用役生産と基本施設の整備主体

港湾における用役生産は他の交通用役の生産と同様に即時財の需要に対応するものである。したがって用役生産の行われる場所でその利用や消費が行われなければならないし、需要の充足は時間的、空間的な選択を限定されることになる。また、このような用役生産には次に述べるような固定的公共基礎施設の利用が前提となり、そこでの用役生産内容は需要の高度化とともに多様化しているのが現状である。

つぎに交通運輸施設の基本的要素の一つである通路とターミナルの整備経過を振返ってみると大部分が中央、地方政府の事業になっている。これは個々の私企業では困難な大規模事業であり、社会的性格をもっていることや土地収用権の行使が必要となることなどから公有化、公共規制などによって行われてきていると理解できる。

かかる背景のもとで港湾の整備と民間設備投資の促進、それに必要な公共補助、公共規制の調整および公私と新旧物流部門間や他部門間との調整などが行われてきたことから、その結果として中央、地方政府は必然的に港湾活動分野の調整機構として介入する機能や個別的資本としての機能をもつようになってきている。しかし既に述べた如く市場の欠落や不完全競争的な港湾の性格から、これらの促進なり調整を困難にしてしまっているのが現状である⁽⁷⁾。

さらに都市化が進むならば、港湾背後の都市道路や鉄道との補完関係が強まることになるので、港湾は都市のサブシステムとして検討されなければならないわけである。ところが港湾に関する検討素材は豊富であっても都市問題として港湾を検討するための理論は立ちおくれており、分析の用具とはなり得ていないとすれば、現実の諸問題を学際的にとりまとめ、その上で帰納法による新しい理論を構築することが目下の急務といえるのではなかろうか。

(3) 港湾に対する中央行政機構

今日における港湾の利用状況を眺めてみると荷主側を主体とした物流管理の一元化が進んでいる。また港湾の整備と相俟って港湾業界側も横の連けい化や複合

化をはかり、これに対応してきている。

しかし、中央行政関係当局の機構をみると、それぞれ個別の法制度で縦割り的になっているし、税関、海上保安部、地方海運局、検疫などの如く多岐化しているのが現状である。そのため各省庁への提出書類関係も統一化や簡素化があまり進められていない。

これでは都市機能としての港湾を有機的かつ効率的なものになし得ないし、国民経済的または地域経済的な立場からの調整がむづかしくなるのは当然といえる。また港湾が大手荷主の自己完結的物流施設として利用され、荷主のための物流コスト低減の場となるばかりか荷主による物流市場の支配強化につながっても、その不合理な実態を明確に把握できないことになる。

最近は省エネ化をはかり、安定成長を目指すための方策として船舶輸送への転換とそれに見合った港湾の整備を検討している模様であるが、現状の機構では都市問題の深化につながる面をどのようにとらえられるか疑問である。

したがって中央行政機構の一元化を早急に実現し得るような検討がなされるべきであるといえる。また、これと併行して港運界業が適正な運賃、料金を收受できるような行政制度改革の検討も必要である。

例えば荷主側への行政的介入も一方策であるし、この場合に貨物の運賃負担力や他の物流部門との需要弾力性などが充分に検討されてしかるべきであろう。

(4) 港湾の管理運営

これまでの港湾整備やそれらの諸施設の管理運営経過を振り返ってみると、港湾における諸活動の効率化を追及することが主体となっている。これは港湾のもつ外部効果からみると、採算限界を越えた施設の整備と供給が社会的に必要であり、合理的な面があったからであるといえる、しかし、都市からみた港湾は、これまでも既存の都市体系を前提として成り立っていたのも事実である。

とすれば都市問題としての港湾の管理運営を検討するためには、まず今日の港湾に生じている種々の問題をすべて洗い出すことが検討の前提になる。それから都市の財政からみた内部補助の限界を確認し、公共的な補助と同時に利用者負担や負の外部効果（社会的費用）を利用者の私的費用へ内部化させることの検討が

必要である⁽⁸⁾。

一方都市化の進展に見合った港湾の近代化をはかるために、その基礎条件を明確化する必要がある。例えば物資別専用作業や協同一貫作業などのような大量、定型、連續的な貨物取扱と少量多品種で分散的な貨物取扱に対応するものとに市場を区分し、それぞれを都市機能との関連からどのように位置づけるかを明確にすることである。

さらに港湾の臨港地区全体をみると私有地化しているところが多くみられるので、その再開発に際しての権利の調整は一般市街地の再開発と同様に困難な面が多いことも確かである。したがって都市機能として港湾を整備拡充したり、再開発を行ったりする場合には、これから都市構造の変化をふまえたプロジェクトを地域住民参加のもとで策定するようにし、総合的な検討の中から選択されるような体制にしなければならないであろう。

こうすることによって港湾のもつ外部効果の評価を行い、市場機構に依存できないものの事業範囲や内容を公共的に確保し得るようすれば社会的限界費用の引上げにつながるかも知れないといえる。しかし、これを償うに足るものこそ必要な整備といえるのであって、結果的にみれば投資と需要量の縮少均衡なるにしても都市に必要なものとしての優先度を高めることになるといえるのではなかろうか⁽⁹⁾。

(5) 港湾業界の検討

港湾を主たる経済活動の場としている業界は、その業務内容に公共性があるということからそれぞれの関係事業法規によって保護や規制を受けているが、その主なものは事業の許認可制、事業範囲の規制、運賃料金等の改変認可制などである。しかし、これらが業界体質の改善や強化につながっているかといえば否といわざるを得ないのが現状である。

周知のように昭和37年の3・3答申では港湾労働力の確保と労働条件の向上、港運業の近代的な育成を打ち出し、前者については昭和40年6月に港湾労働法となって具体化されてきている。ところが、他産業と比較すると十分とは言い得ないし、港運業の近代化も立遅れをみせている。

例えば事業の集約化や運賃料金の適正化をはかるために昭和41年6月に事業法の一部を改正（免許基準の引上げや下請制限の強化など）して行政当局の育成指導が展開されてきたものの、実体は荷主の物流合理化に対応するような方向へ系列化、下請化されてしまっている。しかも、荷主と業界の運賃料金改訂における事前協議では、行政当局が極力介入をさけているために非合理的な力関係に左右されてしまっているといえる。

このような実状への対応策としては、業界自らも都市における地場産業としての認識を高め、自己の役割や機能を明確にし、社会的に正しく位置づけられるような積極策を打ち出す必要がある。

例えば実態を正しく把握できるように港湾の市場を再区分化したり、体质強化のために内部からの合理化や近代化を進めたり、運賃料金の適正収受化をはかったりすることなどの検討が具体的かつ積極的に行われるべきである^⑩。

今日の港湾は大規模化し、市街地から離れて貨物に特化している傾向にあるが、これを都市機能と有機的に結びつける役割が地場産業である港運業に課せられているといっても過言ではないであろう。

（注）(6) 北見俊郎著「都市と港」（同文館、1976）の第10章都市と港の機能で詳細な分析が行われている。

(7) 広岡治哉編著「現代交通の理論と政策」（日本評論社、1975）の12第章現代の交通政策の中で詳細な検討が行われている。

(8) 前掲拙稿（注1）P21～22のを参照されたい。

(9) 注8と同じ。

(10) 前掲拙稿（注2）のP206～210を参照されたい。

4. 結びにかえて

港湾の整備は都市計画の一環として進められてきたといえるかも知れないが、今日の都市機能からみると1体化していない面があることを本論において強調したつもりである。

したがって、都市との関連において港湾をみる場合には、その港湾が利用されている理由や内容を、まず十分に分析する必要がある。つぎに都市と港湾を直接、

間接的に結びついている諸産業を再確認し、それらのメカニズムを明らかにすることである。これは換言すると都市を背景にしながら港湾の存在が前提となって成立している産業、港湾が主な立地要因となっている産業、これに派生する産業などを分析し、都市との関連を明確していくことである。

その上で都市機能との関係から港湾の効率的な活用が検討され、都市機能の強化につながるようにしていかない限り、都市と港湾は遊離したものになってしまふ恐れがあるといえるのではなかろうか。

以上

都市と港湾にかかる計画と管理について

大音宗昭
(特殊漁業)

目 次

1. はしがき
2. 都市と港湾のかかわり
3. 港湾空間の利用
4. 都市港湾としての管理

1. はしがき

都市と港湾のかかわりについては、たとえ港湾が都市から離れた位置にあっても、物資の流通をはじめ、人間生活の多くの面において、密接な関連がある。

港湾の発展が都市人口の増加を可能にし、都市に人口の集中を招くことにもなった。そして都市によっては過密化し、人間生活を破壊する面も出て来た。これは、基本的には、人間活動のための空間の不足と云う問題になろう。

国土の狭小なわが国では、空間を陸域に向けて拡張することは、現状では非常にむずかしい。そこで必然的に目が海岸線へ、港湾へと向けられ、ここに新しい拡張空間を求めることになる。この実態が、昭年40年代後半より始った、都市再開発用地の取得に代表される、都市施設の港湾への進出であろう。勿論、都市と港湾のかかわりは、産業や流通、工業生産、エネルギー供給、海でのリクリエーションなどの、都市と港湾を結ぶ、基本的な機能の充実・発展が重要であることは云うまでもない。

そこで、現在の成熟港湾と云われている、大都市を背景に持った特定重要港湾や、大部分の重要な港湾での計画に当っては、都市からの要望を、港湾本来の機能を損わないよう注意しながら、節度をもって受け入れると共に、長期の視野に立って、港湾と都市を調和したものにしていかなければならない。

こうして整備されてくる都市港湾では、活潑に機能する港湾空間の中で、事故や汚染の防止、災害時の対策等、市民生活の安全の問題に留意しなければならぬ

い。そしてともすれば殺伐になり易い港湾空間の環境の中で、緑地等の余裕空間の設置や、落ちついたコミュニティ作りを通じて、住民や労働者の精神面での安定にも留意しなければならない。

そして、これらの計画、整備および管理のためには、港湾管理者の健全な機能と、豊かな財政が必要とされる。

2. 都市と港湾のかかわり

(1) 人 口

多くの人口が都市で消費する生活物資は大量であり、都市の近傍からだけでは供給しきれず、遠くからも、生産・供給されている。都市機能のための必要物資は更に大量であり、国内外より船舶で運ばれてる。港湾の背後圏の人口と相関度の高いのは、商港的貨物であり、かつ海運による大量輸送に適した貨物である。海上輸送は陸上輸送に較べてコストが安く、消費エネルギーも少ない。島国であるわが国は、外国とは船で運ぶ以外に手段がないが、国内輸送についても、沿岸航路を利用して、海岸線にほぼ 100 km 毎に分布した重要港湾を結んでいる。従って近隣の港と背景圏が重複しているものの、海送貨物を陸上輸送で最高 100 km 程度運べば、およその需要には応じられるようになっている。このように、大量輸送、コスト安と重要港湾の分布状況が、一つの要因として、都市人口の巨大化を助けたであろう。勿論、地場産業の振興や、臨海工業の立地等から、商工業の発展を促し産業活動全般の活発化によるものが、都市人口の増加の主体であり、それは地域人口の増加率が、地域総生産や工業出荷額等の増加率と関連が見られることでも知られる。

(2) 空 間

人口集中による過密化は都市空間の不足を惹起した。地価の上昇、緑地の不足、交通混雑、下水処理場や廃棄物処分地の不足などが生じ、市民に精神的な緊張をもたらした。都心部ではビルの高層化、地下鉄や高速道路網の設置などがなされ、住宅は郊外へ出て行った。更に郊外が同じような状態になり、住宅地はドー

ナツ化したわけであるが、これも昭和45年頃にはほぼ限界となった。そこでつづまるところ、一度港湾や臨海工業地帯として埋立造成され、海浜をなくした海へ、あるいはわずかばかり残った海浜に、再び拡張空間を求めて、都市施設が進出して来ることになった。

これらの事情は、各々の港湾によって若干状況を異にしている。長い歴史を持った伝統のある都市港湾では、古くから港湾と都市とが調和し、一体となって機能しており、都市そのものは健在であるが、港頭地区での混雑はかなりなものになっている。空間にまだ若干余裕のある、土地の広い都市もいくつかある。都市と港湾が若干離れた位置にあり、その中間地帯に拡張空間のある場合がある。昭和30年台から40年台にかけて開発され拡張又は新規立地した港湾のほとんどが、この例に当る。この場合、中間地帯の空間の広さによるが、港湾サイドとしては港湾プロパーな施設空間を早目に確保し、都市の拡張に調和する計画を持っていくべきであろう。もしそうしないと、都市の発展の方がはるかに早く、またたく間に隣接地区まで押し寄せて来て同じことになってしまふからである。もう海へ出る以外どうしようもないと言ふ所がある。東京湾や大阪湾岸の都市がそうである。ここでは海への展開も、島式にとんで拡張されている場合が多い。

都市から港湾へ、とはみ出し、拡張してくる空間としては、中小企業団地、流通団地（従来内陸型倉庫だったものもある）、バイパス的高速道路や湾岸道路およびインターチェンジ、下水処理場、廃棄物処分場、緑地公園・運動公園など、それに飛行場から住宅団地、コミュニティまである。これらは、概して都市の中心部では、じゃま者扱されるもの、騒音を発するもの、汚れたものなどであるのは、海での先住者である、船員、漁民、海事関係者等にとっては、いただけない話であるが、より広い空間を使っているわけであるから、どれでも、いくらでもと云うわけにはいかないが、よく工夫して、節度を持って受け入れ、調和をはかっていくべきであろう。

(3) 基 地

特に最近は石油危機などに見舞われており、大きくなった都市が機能し、存続するためには各種の基地的なものが必要になってきている。これらの基地的なも

のをあげてみると、

- ① 海陸流通ターミナル
- ② エネルギー供給（（又は備蓄）基地
- ③ 臨海工業地帯（工業生産基地）
- ④ 海浜（又は海洋性）リクリエーション基地

などであろう。

港湾そのものの機能である、海陸流通ターミナル基地は、特に都市が大きくなるほどより必須のものであろう。

近年、石油資源の有限性から、わが国では特にエネルギーの確保が重要視されている。電力、ガス等の供給は、LPG、LNG、石炭等の備蓄が必要となっているが、これらは全て港湾で備蓄され、国民生活の安定および安全保障となり、つまりは都市の安定した存続の基盤となるものである。

貿易立国であるわが国を支える臨海工業地帯が、都市の産業基盤の一つとなっていることは云うまでもない。

市民の日常的なリクリエーションの場として、汐干狩や海水浴のできる海浜公園や、釣り場、更には休暇を利用して遊ぶマリーナなど、有用なものである。東京港や千葉港では、埋立と汚染で一度なくした海浜を、沖合に再造成しているし、大阪湾でも計画がある。都会のOLがワイキキの浜で日焼けして来ました、とともになげに云うのもいいけれど、日常的海浜の自然も身近に必要であろう。

3. 港湾空間の利用

(1) 都市施設の受け入れ

各々の港湾により、海が急に深いとか、海象条件がきびしいとかで、拡張余地の少ないところもあるが、概して海へ指向してくることが多い。

① 流通ターミナル

海陸の結接点である港湾では当然の施設であるが、近年、従来都市の中心部に近く存在していた青果市場とか、各種商品の流通団地が大規模化し、周辺の交通

を混雜させるために、新しい用地を求めて進出して来る例が多い。これらの流通団地は、埋立地よりは港湾に隣接した用地に立地する場合もある。港湾を通過する貨物を商品とする流通団地は、例えば木材、鋼材、車両の如きものは大変に便利であり受け入れ易いものである。

② 一般廃棄物

東京都でかってゴミ戦争と呼ばれた如く、過密都市では処分地に困ることが多い。港湾や海洋から見れば有難くないものであるが、跡地利用と合せて考え、出来るだけ受け入れてやるべきかも知れない。しかしながら、未来永劫、しかも年々増えてくると云うことでは港湾も海洋も計画の仕様がないので、発生減、再利用、容積減などの努力を要求し、歯止めをする必要があろう。

③ 産業廃棄物

臨海工業地帯の工場から発生する量が多いため、港湾区域内に処分場が作られることが多い。はるか沖合のA又はB海域へ直接投棄している場合もあるが、費用や輸送の面から制約があり、そう多くはない。処分場での二次公害の防止や、跡地の利用が大切であろう。

④ 下水処理場

水は流れ最後は海に至るため、流末処理場として河川又は海岸の近くに建設されるのが一般的である。かなりの面積を必要とし、悪臭や騒音の問題もあり、住宅や事務所など人の集まる場所とはしゃ断する必要があり、設置位置に気をつけなければならない。

⑤ 緑地・公園

緑地帯は、港湾の機能空間と人間の生活空間を分離・しゃ断するものとして、大変に有用である。港湾における公園は、横浜の山下公園など一部の公園を除いては、余りよく利用されていないものが多く、荒れているものもある。これは一般市民からは距離的に離れていることや、周囲が殺伐としていることであろう。運動公園の方がむしろ人気があるようだ。港湾で働く人達および一般市民が野球やテニスを楽しんでいる。

緑地、公園は、機能空間の中での余裕空間的価値をもあろうし、港のシンボルゾ

ーンとして市民に親まれる場として置く価値もあろう。盆踊り広場として、港祭りの会場として、見本市の会場として、各種国際交流の場としてなど、多様な利用が出来るものであり、上手に作りたいものである。

⑥ 中小企業団地

手狭になった市内から集団で進出、移転してくる。各企業としても合理化を進められるし、港湾としても一面望ましいものもあるが、中小企業であるためか工場であっても職住一体として建てようしたり、工員寮を団地内に建設したりと云うようながあるので、調整が必要である。

⑦ 住 宅

住宅までも海に出てこなければならぬほどの超過密都市で、他に行き場のない場合はやむを得ないのかも知れない。すぐ海に面していると、潮風で、金属類が早く痛んだり、海からの暴風を受けることもあり従来余り好まれていなかったが、最近、高層住宅団地をコミュニティとして、埋立地に設置する例が出来た。住宅は本来の港湾機能とは相容れない生活空間の一つであるから、その設置には、埋立地の広さを考え、場所とか配置を十分に考慮しなければならない。円弧上の海岸の一角にそそり立つ高層住宅団地の違和感などは、どの方角から見てもいただけないものであり、全体の景観にも気をつけなければならない。

⑧ 湾岸道路・バイパス等

海が見えず高架道路が見えるような景観はかんばしくない。場所により位置を考え、高架や架橋ばかりでなくトンネルも考慮すべきであろう。場合によってはフェリーでバイパスすることだって考えられよう。

⑨ 空 港

過密地での騒音や墜落事故等による危険を避けるため、海へ出てくることが多い。島式が環境上はよいと思われるが、漁業問題、航路網との調整、アクセス等、今後の研究課題であろう。

⑩ そ の 他

埋立て直立護岸にしてしまい、一度なくした海浜を、再造形することは、海水浴場として有用であるばかりでなく、海水の浄化効果の増大や、海浜生物の繁殖

があり、自然環境の増加ということでも有用なものである。

防波堤の内外を埋め立てたり、水質や底質を汚染し、あるいは潮流の状況を変えてしまって、なくしてしまった釣り場を新たな地点に設けることは、市民の日常的なリクリエーションの場として必要であろう。

(2) 都市港湾としての計画

都市から受け入れる施設の配置計画と、受け入れることによりはみ出し、あるいは機能に阻害を受けるものへの計画的配慮がある。港湾施設と都市施設は分離して配置し、かつ緑地帯とか道路、水域等の空間によってしゃ断するのが原則であろう。拡張空間は埋立が主体となるので、航路や漁場が問題となることが多く、防波堤の配置とか、島式の埋立計画などについて考慮すべきであろう。ここでは主として阻害を受ける側の計画的配慮について述べて見よう。

① 海 浜

浅い方から埋立てるために海浜地はますます減っていく。人工海浜を深みに造成するわけであるが、海水浴場として、汐干狩の浜として、あるいは自然の浄化効果を期待しているが、一般市民の日常的な自然にすることが大切であり、勿論無料での入浜が望ましいし、住居地区からの距離や交通手段を考えて配置すべきであろう。広さについては、貝や寄つて来る魚の数より人の数が多いようでは困るのであって、十分にスペースを確保すべきであろう。

② 漁 業

海面埋立は漁民にとって、生業の基盤を削り取られることであり、大変であることに過去も現在も変りはない。補償ずれしているとか、転業する手があるではないかなどと云うが、過去の例を省み、かつ200海里の漁業問題を考えると今後は、代替漁場とか代替漁業での対応が原則であるべきだろう。漁種や経営規模、漁場と住居との位置関係などを考慮して調整し、漁港、代替漁場、漁種などをあわせんすることが必要であろう。

③ 港内運送

埋立てることによって橋も出来、旅客船航路や渡し船が陸上交通にとって変ることがある。沖合の防波堤までの釣り客渡しでは、港内水域の限少等により魚の

回遊が減少したり、防波堤の内側又は外側の埋立により釣り水面が減少したりして、釣り客の減少又は消滅が起る。代替航路のあっせんとか、代替釣り場の確保等が必要であろう。

④ 航 路

大港湾の航路ほどカーブ、三叉路、四叉路などが多い。これらの場所の周辺にある埋立地に、視野をさえぎるような背の高い構造物、例えば火力発電所、石油タンク、建屋、橋脚などがあると、高速フェリーなどが出入する場合、交差路間近まで船影が見えず大変に危険である。又、交差路の近くに大型岸壁があり、大型船が接岸していて、その影になっている場合も同様である。

⑤ 道 路

港湾と都市とを結ぶ道路の他に、港湾を横切って通過する道路がある。バイパスとか湾岸道路がそうであるし、拙り込み港湾では幹線である国道などの場合もある。港湾貨物による混雑と、通過交通の混雑が重って、大変に危険である。通過道路は離して設置するとか、高架にするとかして分離すべきであろう。

港頭地区の道路では、野積場、倉庫、流通ターミナルなどから、大型トラックやトレーラー車などが出入し、これから車両は回転半径が大きいため、道路巾は6車線以上必要となり、しかも出入時は一時道路交通がストップすることもあり、道路が大型車両の回頭スペースとして使われている。道路周辺の土地利用を考慮した安全な道路計画が必要とされる。

⑥ しゃ断緑地

港湾と都市の境堀を定め、そこにできるだけ巾の広い緑地帯や道路敷を取ることは好ましいことであろう。臨港地区の中でも余裕空間としての緑地帯があつた方がよいし、入り込んで来た都市施設との間に緑地帯を設けることが必要であろう。

拙り込み港湾などで、既設の集落を用地の中に取り込まざるを得ない時、集落が移転不可能であれば、周囲をしゃ断緑地で取り囲むべきであろう。

⑦ 臨港地区

きびしい利用制限があるため、いったん設定してしまうと利用上支障の出る場

合が起る。都市と港湾が歩いて行けるぐらい接近して共存している場合、住や商が問題になることが多い。結局は港湾機能が前へ出していくことになることが多いが、それもかなわぬ場合があるので、土地利用計画は綿密でなければならない。

4. 都市港湾としての管理

都市港湾と呼ばれるような港湾では、もはや港湾側だけからでは管理不可能な面が多く、国家行政も含めた地域行政全体のものとなってくる。ここでは、特に都市港湾としての安全と安定の面から眺めて見た。

(1) 安全

市民の港として親まれる反面、港湾内では危険も多い。又市民生活の安全保障としての災害時の対応や、食糧、燃料などの備蓄も必要である。

① 海上事故

港湾内の水域では、汽船の航行や、荒天、荷役による危険がある。汽船と漁船、モーターボート、ヨット、釣り船、釣り客運搬船などとの航行区分や調整が必要であり、安全航行のルール化も必要であろう。防波堤での釣り人や海草採りの人の溺死事故は大変に多く、減っていない。金網や鉄条網で囲い立入禁止にしても効果がないのであるから、別の対応策が必要であろう。事故例の明示や、海上情報の伝達なども考えられてよからう。岸壁からの釣りで、綱の取り放しや荷役のじゃまになることが多い。この場合は、はっきり禁止すべきであろう。最近の一部の釣り人のマナーの悪さはかなりなもので、マナーの向上対策が望まれる。

② 交通事故

マイカーの入り込みが増えて来て、岸壁から海中へのダイビングが増えている。車止めだけでは駄目で、道路の終端にはガードレールや道路標式が必要であろう。臨港道路は道巾が広く、周辺の野積場も広々として舗装されていることもあり、マイカーやオートバイが来てスピードを出すため危険であり、たまたま置いてあった障害物に当ったり、海に落ちることがある。広くて夜は無人に近い場

所ゆえドライバーのマナーの向上が望まれる。港湾を通過する幹線道路の場合、歩行者が危険である場合が多い。しかしながら市内的一般道路と較べると、信号道路標式等が少なく、歩道橋などはない場合が多い。車両優先でもあり、歩行者の数は市内と較べれば極端に少ないわけであるが、事故の確率は高い。公安委員会の交通施設の実施順位は低くなっているので、なかなか設置されない場合が多い。港湾管理上からも取組む必要があろう。

③ 危 險 物

港内での危険物取扱施設や泊地は、勿論分離されていることが必要であるが、陸上での石油製品等を運ぶタンクローリー車は、市の内外へ港頭地区の基地から出していくため、その通る道路は一般車両から怖れられていることもある。道路指定や時間帯を指導しているが、道路や橋がワンルートしかない上に巾員が狭い例もあり、一層の対応が望まれる。

④ 汚 染

大気、水質、底質、土じょう等の汚染があるが、特に水質と底質については注意したい。赤潮の発生源にもなるし、魚類への影響もよくない。工場、船舶等からの排出はよく規制されているが、河川から流入する汚濁量は依然として大変なものである。上流での浄化の望まれるところである。ゴミについては港湾周辺で投げ棄てられるものと、河川から流入してくるものがあり、醜いものである。人々のマナーの向上に期待したい。

⑤ 災 害

地震後の食糧等の供給のための、岸壁、道路等の確保、台風時および津波に対しての防波堤と、海岸護岸の設置などが必須の備えである。地盤沈下に対してもその原因除去の対策が必要である。

⑥ 備 畜

石油、LNG等のエネルギー源関係が特に重要であるが、鉱石、石炭、木材などの原材料や、食糧なども考慮されるべきであろう。

(2) 安 定

人心の安定は都市にとって望ましいものであるが、特に港湾と港湾に隣接した

地域では、環境が殺伐になり易いため、特に重要である。

① 防 犯

港であるため密輸入がつきものである。取引の場所は人の集るところであり、港頭の商業地域である。これが分散して何ヶ所もあると、見つけにくいが、一ヶ所にかたまってあると対応し易い利点がある。

② 風 紀

肉体労働者が多く、定住しない渡り者的な人も多いためか、市域の中では港湾周辺の風紀は余りよくないところが多い。環境の整備やコミュニティ作りなど地道な努力が必要であろう。

③ 教 育

風紀とも関連して、大人達がそうであるため、子供達も盗みが多かったり、中・小学校の教育レベルは低いところが多い。親たちの自覚に期待すると共に、教育のレベルアップの望まれるところである。

④ コミュニティ作り

定住出来るような落ちついた街作りと、コミュニティ作りを地道にやっていくことが必要である。公園や緑地帯の木も落ちついたたたずまいを見せるには何十年も掛るが、コミュニティ作りも長い努力の積み重ねが必要である。

⑤ 港 祭 り

一般市民に港に親しんで貰うこと、港の重要性を理解して貰うことが何よりも大きな都市港湾の存在の支えである。港祭りや、各種の港での行事を利用して、常々市民と港との接触を保ち、日常化していくことが必要であろう。

⑥ 社会環境アセスメントの実施

自然環境に関するアセスメントはかなりよく実施され、研究もされてきているが、人や社会に対するアセスメントは系統立ててやられていないし、研究もおくれている。開発港湾に見られる犯罪や事故の増加、漁民や農民の一部の人の没落等による混乱には、真剣に対応していかなければならない。都市港湾の整備に当っても、その社会的インパクトをスムーズにするような対応が必要とされる。

⑦ 港湾財政

都市港湾の管理には、都市施設も含まれているのであるから、当然都市側で負担すべき費用もあろう。又港湾管理者としての行政権限外のものも多く、都市行政そのものもある。都市側で負担すべきものは、例えば防波堤の建設費のアロケートが必要であるならば、それは出して貰うべきであろう。財政需要が増加し、管理行政もより複雑になるので、国および地域行政の長によく理解して貰わねばならない。このため、港湾管理者はできるだけ行政長の側近に居て活動することが必要であろう。

「市民による都市創造」と港湾の整備

—— 横浜市における都市発展の経験 ——

千須和富士夫
(港湾都市情報サービス)

目 次

はじめに

1. 戦災と占領による接收をめぐって
2. 占領から独立への過程
3. 代替施設の建設から埋立事業の展開へ
4. 総合計画の現状と問題点

はじめに

安政6年(1859)6月2日、横浜(神奈川)は、長崎、函館とともに、アメリカ、イギリス、ロシア、フランス、オランダ5か国に対し開港した。横浜が世界史の舞台に登場してほぼ120年を経たわけである。

この間に、横浜は都市の骨格を3回にわたって作り変えることになった。その第1回目は、開港に伴う埋立整備時期、第2回目は、関東大震災(大正12年・1923)に続く帝都復興事業時期、第3回目は昭和20年の横浜大空襲による戦災復興事業時期である。今日の横浜がかかえる問題で、開港時の条件と戦災復興に起因するものが少なくないのは、この故である。

立地論にわたる開港事情は、ここではふれないで、第2次大戦の終了とともに、横浜が受けなければならなかった、そしてなお最も今日的な問題点——都市の創造と横浜港整備がいかに結びついていたのか——を考えてみたい。

1. 戦災と占領による接收をめぐって

横浜市の市街地の中枢部が壊滅的な打撃を米軍機の空襲によって蒙ったのは、昭和20年5月29日のことであった。この横浜大空襲に先立ち、本土防衛あるいは類焼防止のため、建物の強制疎開、工場の生産疎開、学童の地方への疎開も進め

られ、市民の移動や建物のとり壊しなどが既に行なわれてはいたものの、空襲による被害は甚大であった。関東大震災被害などはものの数ではなく、横浜への前後25回に及ぶ空襲は生産活動を完全に止めた。

表1 大空襲被災状況

市域面積	121,300,000坪	(A)
市街地面積	16,275,000坪	(B)
焼失面積	6,946,385坪	(C) 焼失面積率 C/B 42%
総人口	1,019,362人	D
市街地人口	848,100人	E
罹災人口	375,815人	F 罹災率 F/E 44%

8月15日の終戦宣言の後、30日には連合軍最高司令官の資格でマッカーサー元帥並びに第8軍司令官らが横浜に進駐、ニューグランドホテルを暫定的な司令部とした。

終戦予備交渉に当たっていた河辺虎四郎中将がマニラから持ち帰った停戦協定書には、連合軍の横浜上陸26日、兵力は将校300名、兵30,000名となっていたといわれる。大日本帝国政府は、帝都には連合軍を1名も入れさせないという方針をもっており、鈴木九万氏を終戦事務局長官に任命したほか、8月21日神奈川県知事藤原孝夫氏に対して、軍の受け入れを厳命した。

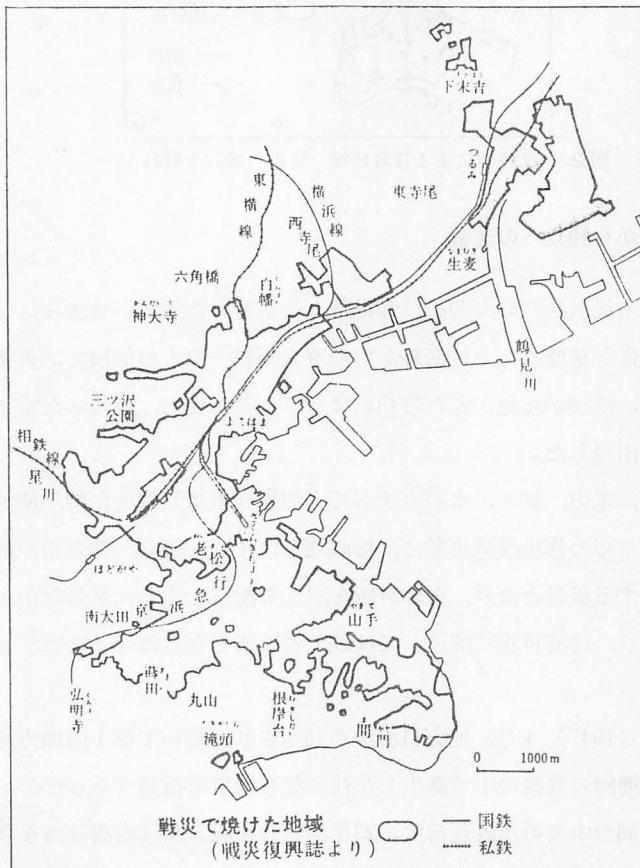
半井横浜市長は、全占領軍の横浜受け入れを考慮し、女子職員の全員解雇、全市民の婦女子退居などの命令を発した。

罹災地には、焼残った公私の鉄筋建物があったが、これらはほとんどすべてが接收対象となり、やや後になるが臨海・臨港部の焼跡は、ブルドーザー、グレイダー等の重機械を使い、既設の道路、下水道におかまいなく整地し、伊勢佐木町、間門町には飛行場、その他にはいわゆるカマボコ兵舎が軒を並べ、周囲には鉄柵が張りめぐらされるに至った。自分の土地、建物ありながら強制的に収用されたものは次のとおりである（表2参照）。昭和20年から31年に至る間に接收を受けた土地は延にして4,729,999坪（市域面積の0.4%）、建物は325,335坪（昭

和34年4月20日現在)であり、中区はビジネスセンター街を中心に74%, 市街地の3.3%が接収地として囲込まれた。31年に至るまで接収が続くのは、代替施設の提供を必要とした故もあるが、25~27年の朝鮮戦争時期には大量の土地が一段と接収された。独立を迎える段階でさえ、このようであったのであるから、横浜は一朝有事の際には、基地の拡大が要請される条件を備えていることを暗示しているものではないだろうか。

ところで進駐した米軍は、知事、市長を呼び、横浜港の事情説明と利用に当た

図1 戦災と接収状況



り協力を求めてきた。海図、パイロット、タグボートの徵用を命じた。この命令が横浜港全面接収の端緒となり、港湾施設はすでに戦災による被害もあったが、軍政下に完全に置かれることになった。港湾が占領政策の第一歩、つまり兵站輸送基地とされた意義を忘れてはならないと思う。

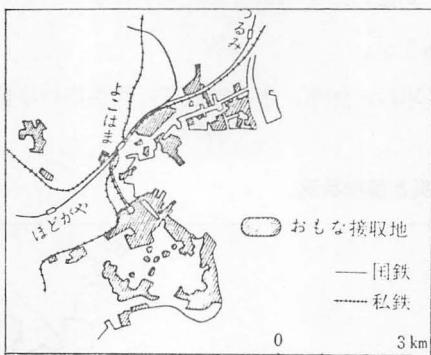


図2 進駐軍による接収地域 横浜の接収と財政)

2. 占領から独立への過程

終戦後の市民生活の最大関心は食糧難と失業とのたたかいであったといわれる。生産設備が荒廃した上、海外からの軍人軍属一般人の帰国で、失業者群が市内にあふれ、鉄柵から免がれた町角にはバラックが立ち、焼残った家並みや要衝には闇市が出現した。

建設資材、電力、ガス、水道もすべて占領軍（米軍）優先に調達使消された。戦災復興のための都市改造事業は、接収地をはずし、鶴見、神奈川、西と北部各区から着手する破目となり、全体計画を組んで配置をするに至らなかった。横浜の都市づくり、経済再建に関連しては最大の短所となつたことはいうまでもない。

昭和22年（1947）4月、地方自治法が制定され、統いて第1回地方選挙が行われた。労動運動の高揚の中で誕生した社会党石河京市市長であったが、悪性インフレと新体制の中での市政運営は、23年に総合建設計画（港湾計画を含む）を策定したが実施するに至らなかった。しかし昭和25年（1950）10月21日、横浜国際

港画化へ向けての法的根拠を築いた点は前進であった。

この法律は、7条から成る簡単なものであるが、「横浜市をその沿革及び立地条件にかんがみて、わが国の代表的な国際港都としての機能を十分に發揮し得るよう建設することによって、貿易、海運及び外客誘致の一層の振興を期し、もってわが国の国際文化の向上に資するとともに経済復興に寄与することを目的」（第1条）とし、都市計画法（大正8年法律第38号）第1条指定の都市計画のほかに「国際港都にふさわしい諸施設の計画を含むもの」であって、「特に外国人の日常生活様式及び事業経営方式を考慮に入れた国際的に高度の水準のもの」をもって「横浜国際港都建設計画」を定める（第2条）。この計画で実施するのは「横浜国際港都建設事業」（第2条3項）であり、事業の執行者は市長である（第3条1項）。国及び地方公共団体の関係諸機関の援助義務（第4条）を定めたほか、国の助成方法の特例として、国有財産法（昭和23年法律第73号）第28条規定の制約にもかかわらず、事業執行の費用を負担する公共団体に対して、普通財産を譲与できる（第5条）としたことなどが特徴である。⁽¹⁾ 残念ながら、同法に基づく最初の計画が策定されるのは、5年後の昭和30年（1955）まで待たなければならぬ。

港湾の全面接收とはいえ、邦船使用部分はわずかに残されていた。横浜市としては戦前の昭和16年（1941）5月2日の閣議決定による「横浜・東京両港統合処理要領」によって「京浜港」という単一の開港場として、「横浜区」は外貿重点区、外航船は原則として、東京区には出入させないとされていたので、「京浜港」の中心の意識を持ってきていたが、港湾管理の実態はなきに等しかった。ところが、昭和22年（1947）8月、制限つきではあるが民間貿易再開となり、同年12月18日、接收解除を予定した京浜港及び神戸港の港湾運営体制を研究すべき旨を記した第8軍司令部の覚書が出され、続いて、翌23年（1948）2月には、運営体制検討資料として「京浜港オーソリティに対する助言」が示された。さらに同年8月13日連合軍総司令部から、同年10月1日以降港湾は接收解除されるとし、これがための運営機構及び計画の提出を求めてきたので、日本国政府は9月1日「京浜港運営計画書」を提出した。この政府案は蹴られ、翌24年8月31日、閣

議で「港湾運営計画書」を決定し提出した。12月16日採択の回答を得、港湾に対する地方自治体の優位性の確立、国による干渉の排除の原理ができあがった。ただし港湾法案の第1次案は大巾修正を受け、25年4月26日G H Qの承認を受け、5月2日国会可決、5月31日公布施行の運びとなった。かくして「京浜港」の管理主体をめぐる地方自治体間の競合が起こり、結果としては、東京、川崎、横浜の3港区ごとにそれぞれ都、川崎市、横浜市が当たることになり、涉外関係では表面に出ていた神奈川県は、「京浜港」から手を引くことになった。横浜市の都市計画の主体と横浜港の港湾管理主体とが合致することになったのが、むしろ神奈川県、川崎市、横浜市それぞれの自己主張による京浜ポートオーソリティ設立断念という事情に起因するのであるから、歴史の皮肉といわなければならない。

港湾法制定の年の6月、朝鮮戦争が始まり、兵站基地横浜港は、軍需物資、武器、兵員輸送にわきかえる時期を迎えた。昭和25年のレッドページを機に労働運動の後退が始まり、26年4月の第2回地方選では、保守系無所属の平沼亮三市長が選ばれた。平沼市長は「港湾の整備拡充」「工業生産力の発展」を行政の根幹に据え、昭和26年8月に「横浜市復興建設会議」を設置し、県知事、市長、県市両議會議長、横浜商工会議所会頭、会議事務総長のいわゆる官民合同6頭会議をもって、復興の挺手となる接收解除運動を強力に展開したのである。時あたかも講和条約締結をめぐり、全面講和か単独講和かと国論が2分されており、同会議は「講和後における接收地の処理問題に関する政府への要望書」を政府、政党、軍関係に提出して、次の点を訴えた。第1に講和は市街地接收解除の唯一絶対の時期を与えていていること、第2に中区ビジネスセンター地区の約74パーセントが接收され、貿易産業活動に支障をきたし、神奈川区の臨海工業地帯も抑えられ、港湾は90%も軍施設とされている現実を直視してもらいたいこと、第3に接收に伴い、從来から立地していた金融・貿易業・商社が市外流出あるいは再起不能となり、港湾荷役も沖がかりのため、能率低下、低港への転移などがあり、貿易を中軸として回転する横浜市の経済力を衰退させ、県市税収入の減少は年間10億円に達していること、第4に軍の急速な利用計画によって横浜市の都市構成は分裂混迷の状態を呈しており、名実ともに主権の確立をみる段階を迎え、横浜市の経済発展と

都市計画の基盤確立のため政府の手段の考慮を望むこと、第5に港湾・市街地等の租借的軍利用計画が要求されるのはやむをえないが、非常措置として接收されたそのままの姿で移行するのは、港都計画上また市民の経済的生命線維持上到底忍び難く。神奈川県、横浜市の方的犠牲とするのではなく、日本国民全体の負担による最善の計画を期待することというような内容であった。

講和条約は昭和26年9月8日調印、翌27年4月28日発効、同時に調印された日米安全保障条約並びに昭和27年2月28日調印の日米行政協定は、占領政策に基づく接收地を基地提供という性格に変えたものである。

横浜市復興建設会議は、29年5月、その活動を市の港都建設総合企画室に引継いで、解散した。（企画室は21年設置）

政府は「復興緊急整備3か年計画」を26年に立案、27年度から横浜港では、接收代替施設の建設に着手することになった。

3. 代替施設の建設から埋立事業の展開へ

高島ふ頭（昭和22年第1次、25年第2次）、山内ふ頭（昭和26年）、大さん橋（昭和27年2月、新港ふ頭（昭和31年に第1次から第3次、32年第4次）と主なる港湾施設は接收解除あるいは返還されてきたが、瑞穂ふ頭（いわゆるノースピア）は日米行政協定では、無期限使用施設とされ、この代替施設の建設が課題となり、高島3号さん橋2バース、出田町ふ頭2バース、山下ふ頭1バースが昭和29年から30年にかけて築造された。市街地部分では国が座間、相模原、大船、追浜等へ代替施設を用意したので、移転が始まった。復興は、まず接收解除地域の街路、下水道、ガス、電纜の原形復旧事業を全額国庫補助で、また区画整理事業を国庫補助、県・市負担で27年度から実施して行ったことである。また住宅金融公庫の出資を求めて横浜市建築助成公社を設立し、市街地における耐火建物への融資を行なって商業活動の促進を図り、同じ27年には根岸線促進会議を設けて政府へ働きかけたり、28年4月には大黒町埋立計画を市会で通過させ、30年4月にはこれを着工させた。29年の横浜復興建設会議の後を受継いだ港都建設総合企

画室は、「横浜国際港都総合基幹計画」の策定に入り、30年3月、横浜国際港都建設審議会を設置し、検討採択させた。31年4月 首都圏整備法の施行をみたので、この法律との調整が図られ、昭和65年を目標とする250万大都市建設構想並びに都市計画策定が32年2月に終わった。旧市街地及び14の衛星市街地区を設定、用途地域並びに施設計画を道路及び交通、水道、環境、港湾及び臨海工業の4部門から図ったものである。

この計画を受けて、公共水面埋立による臨海部開発が急速に進行した。計画の策定期は、平沼市政第2期に当たり、31年12月根岸湾埋立計画は市会で承認され、32年1月埋立事業局を新設して工業地帯造成等に従事させた。ただし市財源は枯渇して事業費の捻出はできなかったため、進出予定企業に埋立工事期間中、土地代金を分納させ、工事費に充当する予納金方式で実施された。この方式がその後他都市で有力な財源調達方式として普及したことはよく知られている。

(表3参照)

港湾整備との関連では、27年「横浜港拡張計画」が単独で策定され(政府の「緊急整備3か年計画」に対応するが)、商港、工業港、国際観光港、自由港の4概念で、整備目標を掲げた点は、独創性のある自主計画とみなせるものであった。ただ海にだけ目が向いていたという点では、都市計画への整合性の配慮はなかったといえる。

昭和30年(1955)12月、政府が「経済自立5か年計画」を策定し、貿易振興を鼓吹したのに対応して、翌31年4月、港湾審議会(運輸大臣の諮問機関)で決定をみた横浜港港湾計画は山下ふ頭の機能増強を織り込み、エネルギー確保のための出田町石炭ふ頭の建設を採択した。33年(1958)に政府は「新長期経済計画」をもって先の5か年計画に代え、港湾整備計画の内容も取り入れ、政府主導型の計画への傾斜を強く打ち出すに至った。しかし長期にわたる整備財源の根拠が明確でなかったため、長期計画策定の根拠法を必要とした。35年(1960)6月前後の日米安保条約延長反対の国民的世論を経済的要求に誘導するため、同年12月「国民所得倍増計画」を岸内閣に代わった池田内閣は提示した。この経済計画に

みあう港湾整備を遂行するため「港湾整備緊急措置法」（昭和36年法律第24号）を制定し、第1次5か年計画を昭和36年に閣議決定して以後、現在に至る第5次計画までの根拠となったのである。

政府策定の経済計画及び全国総合開発計画と港湾整備5か年計画の各次の重点施策は表4のとおりである。横浜港における各次計画ごとの特色をあげれば、第1次で本牧ふ頭20バース(15,016D/W)を重点とし、本牧ふ頭関連産業用地造成事業の遂行とあわせ、根岸湾埋立第2期工事、平潟湾水域の整備が進捗し、横浜港ペイブリッジ構想が38年（1963）に登場した。第2次（昭和40～44年）では本牧ふ頭において、輸送革新に対処するため、42年（1967）にコンテナバース3, 15,000D/Wライナーバース6を追加決定し、コンテナ専用ふ頭は同年8月成立した京浜外貿埠頭公団に担当させることになった。第3次（43～47年）では、大黒埠頭整備の事業化をみ、44（1969）年に着工し、一方本牧埠頭29バースは同年完成した。翌45年（1970）6月港湾審議会計画部会は、本牧ふ頭にコンテナ船35,000D/W2バース、25,000D/W2バースの計画変更を認めた。第4次（46～50年）では、本牧ふ頭陸上施設整備、大黒埠頭建設、金沢木材港建設等が進められた。第5次（51～55年）では、大黒ふ頭コンテナ2バース、ライナー8バース等の完成により第1期工事を終了させ、第2期工事に着手するほか、本牧ふ頭D突堤隣接に河川浚渫土砂の受入事業を行なうほか金沢地区の整備などが課題となっており、金沢木材港は供用されるに至っている。

港湾整備の縦の流れを大づかみに述べてみたが、地方自治体が自主的に立案すべきものであり、かつ特別法の制定をみていた横浜市の場合、全体計画とのからみではどうなっていたかを顧ておきたい。

「横浜国際港都建設総合基幹計画」が32年4月の改訂を経た後、半井市政第2期の38年3月に全面改訂の諮問が横浜国際港都建設審議会に出され、さらに38年の地方選では、飛鳥田一雄社会党市長の誕生があり、諮問内容は40年（1965）4月「今日の横浜市は、工業、商業、港湾都市へと急速にその様相を変容しつつある。加うるに急速な人口の社会増に伴なうさまざまの都市問題に当面している」という認識に立ち、「社会保障および社会福祉、都市衛生、教育文化など福祉的

部門の計画を策定したので」検討答申されたい旨の追加諮問が飛鳥田市長より行なわれた。審議会からは同年11月答申が寄せられ、

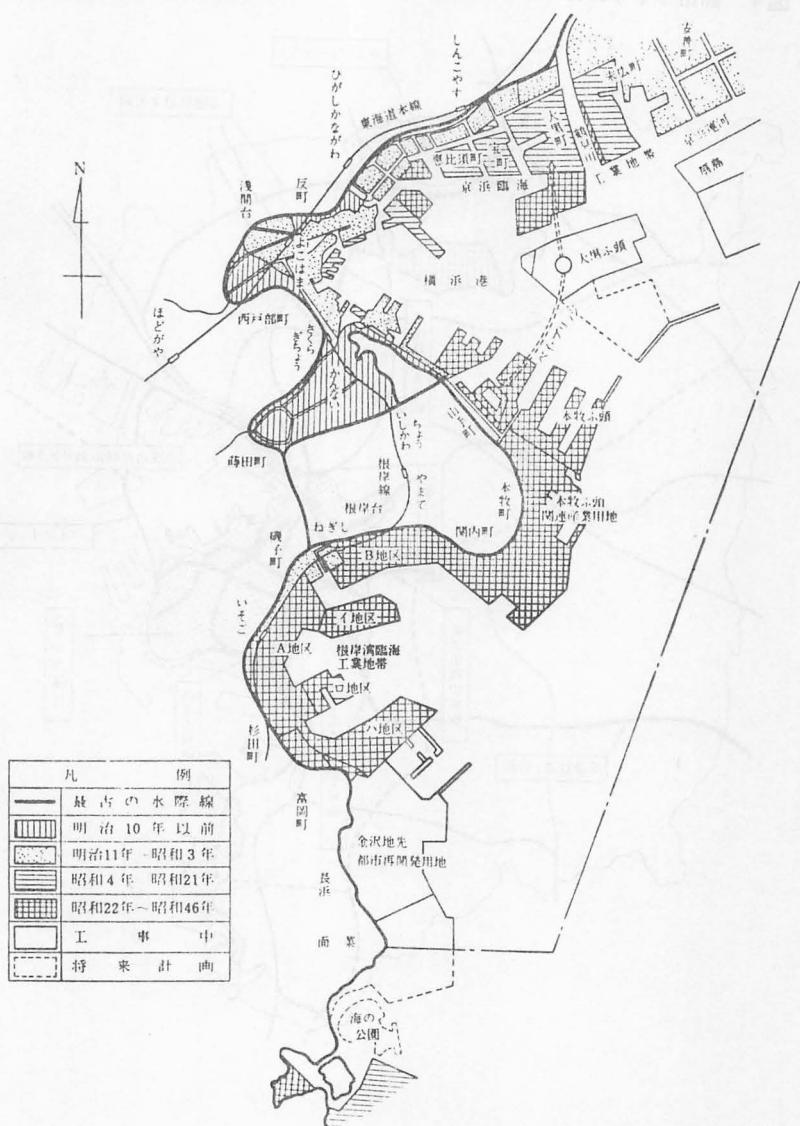
- ① 無秩序な都市化から都市本来の機能を回復することを基本目標とすること。
- ② 都市生活における人間性の復活に努めること。
- ③ 都市を自らつくろうとする市民意識の形成と市政への市民参加の積極的助成。
- ④ 広域行政化の風潮の中で市及び市民が一体となって個性ある横浜市を造ること。
- ⑤ 事業費は起債、国費によるばかりでなく、大都市の総力を結集した自主財源の確保に努めること。
- ⑥ 諸事業間の有機的関連を考慮し、財政的裏づけのある中期の実施計画を策定するとともに、実施に当たり必要な機能と権限を有する機構を市の行政機構において確立すること。

を指摘してきた。

この答申を生かして策定されたのが、「横浜国際港都建設総合計画1965～1975」である。同計画は昭和50年市人口を夜間人口235万人、昼間人口 226万人と推定し、建設計画及び福祉計画を定めた10か年計画であった。港湾施設関係では、第2次5か年計画策定と重なったため、基本は第2次5か年計画におき、本牧ふ頭20,000D/W29バース、瑞穂ふ頭15,000D/W4バース、扇島ふ頭20,000D/W25バースを構想した。今日の視点からしても、年間870万トンの貨物取扱能力を引き上げようとする大型計画であった。

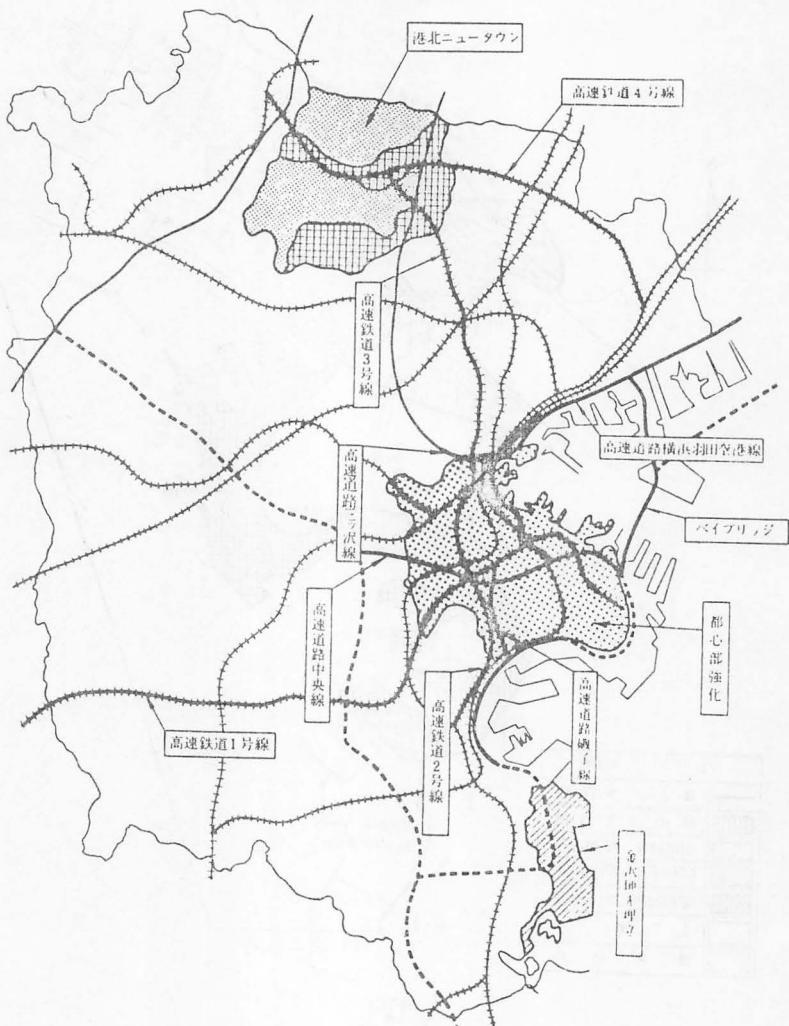
工業用地造成については、審議会も現行計画推進を認めていたため、埋立事業は金沢地先330ha（100万坪）に都心再開発関連用地を求めることが長期構想で、根岸湾第2期工事、本牧ふ頭関連産業用地造成は既定どおり早期完成を期していた。横浜港ベイブリッジ計画は、この計画の中に採択された。以後湾岸大架橋と地下鉄（高速鉄道1号～4号線）、都市高速道路（高速羽横線・中央線・三ツ沢線・磯子線）都心部強化、金沢地先埋立、港北ニュータウン建設を俗に「6大事

図3 埋立事業実施経過図



業」と称し、横浜市の骨格をつくるものと宣伝している。

図4 都市づくりのための6大事業



4. 総合計画の現状と問題点

現在の横浜市の計画基礎となっている法制的根拠は、横浜市基本構想、横浜市総合計画・1985——市民による新しいまちづくり——、1977～1981・横浜市新5

か指標の三つの柱である。

レベルは基本構想を土台に、総合計画、5か年指標と展開される順序となっていいる。

横浜市基本構想は、昭和47年2月の横浜市基本都市計画審議会において草案起草の指示があつてから、草案発表を同年9月に行ない、同月内に市議会第1委員会研究会、同市議全員協議会で草案説明の後、市会・市長の意向により、市民の意向を求めるため、同年10月1日「広報よこはま」に全文を掲載した。市民市職員から手紙・論文など12件の意見が寄せられた。この後、基本都市計画審議会の4回の審議を経て48年1月答申があり、さらに横浜国際港都建設審議会の意見を求めて、48年6月1日 市会議決となったものである。

審議会審議の間に、行政オピニオン、市内14区の各種団体代表による市民討議には、29回1,626名の参加を得た。

基本構想の骨子は、開港以来100余年を経た横浜市が「この歴史の上に立ち、さらに急激な都市化の波の中で新しく都市問題をとらえなおし、横浜のあるべき姿についての構想をたて」「今後の情勢に対応しつつ、すべての市民が一体となって新しい横浜を育てる」ことを目標として、都市のイメージの規定を次のように行なっている。すなわち、①総合的機能をもつ国際平和都市、②生活環境を中心においた人間環境都市、③広域大都市圏の中の中核都市、④うるおいといいのある人間性豊かな福祉都市、⑤市民による市民のための市民都市の5つの目標である。これらに対応する施策の基本方向としては

1. 都市活動を市民全体の立場から考えよう。
2. 公害や災害などの危険から市民生活を守ろう。
3. 市民生活の利便さと豊かさをつくりあげよう。
4. すべての市民が生活に自信をもてるようにしよう。
5. 緑を市民の手で育てよう。
6. 土地は適正に利用し、市民全体のための土地を確保しよう。
7. 都市の骨格となる施設を整備しよう。
8. 地域生活圏の核として人口のバランスを図ろう。

9. 新しい時代に対応した国際色ある横浜をつくろう。
10. 科学的に都市問題を解明しよう。
11. 自治体の力を強め、広域的な問題は周辺自治体と連携して解決しよう。
12. 市民みんなでよりよい横浜をつくろう。

これらのスローガンごとに解説が付されているのが構想の全文である。市会議決によつたことがこの構想の計画憲章的な効力及び拘束力をもつ根拠である。

横浜市総合計画は、横浜国際港都建設審議会に先の基本構想が採択された直後の48年8月2日、8年前の昭和40年に策定された「横浜国際港都建設総合計画」に代わるものとして市長諮問の形で検討を依頼したものであり、同年11月27日、飛鳥田市長へ川口正英会長より答申がなされた。

答申に先立ち、総合計画案作成段階で市民モニターとの意見交換、アンケート・論文・市長への手紙の蒐集、世論調査を実施し、原案作成後は、区ごとの各種団体代表者による討論集会、一般市民参加の市民討論集会が「あすの横浜を話し合う区民の集い」として42回延べ8,772人の参加を得、区ごとの独自のテーマも掲げ、意見聴取には1,575件も提案があり、すべて審議会の席へもち込まれた。

審議会の答申は、総論では①計画策定の基本的あり方、②自治体計画への市民参加、③人口の抑制、④公共用地の確保、⑤財政の強化、⑥自治体行政の改革、⑦計画の執行管理にふれ、各論では都市構造、生活環境、市民生活、地域社会に關し21項目にわたり意見が付されてきた。

特に都市構造に関連して工業の再配置と都市型工業の育成を妥当として、新しい工業政策の樹立、都市農業の確立を基礎に他の中核都市との機能分担を図りつつ、中核都市の形成を目指すことが重要な課題と指摘し、港湾については、

- ① 市民と港とのつながりを回復し、さらにこれを発展させていくための施策の基本方向を強くうちだすこと。
- ② 港の広域化に対応するため、東京湾諸港の港湾管理の諸問題及び中枢港としての横浜港の役割等について、今後さらに充分な検討を加えること。
- ③ 流通業務用地の整備及び港湾の整備にあたっては、発生交通量の増大に対応するため、関連交通網の整備並びに交通流の規制を特段に考慮すること。

④ 新港、高島ふ頭等都心部に立地している既設ふ頭の再整備にあたっては、本総合計画の基本理念に基づき、今後計画実施の段階で、単なる物流基地に終わることなく、都心部の構成要素としての機能を備えた港湾への転換をはかるべく特段の配慮が必要であることなどが指示された。

総合計画そのものは、

第1部 計画策定のねらいと基本方向

第2部 市民生活を守るための重要課題

第3部 計画を実現するための基本条件

第4部 事業計画

の4部16章からなり、第1部は計画策定の姿勢を「昭和60年をめざして、あらためて、この困難な都市問題の解決に挑戦しようとするものとして、都市危機の根本認識、その克服の方途の発見、自治体の任務と問題点、住民のための長期目標の策定をねらいとし、第2部では今日的緊急的かつ政策転換の求められる環境、廃棄物、道路交通、水、地震、福祉、文化、用地確保の8課題を現状と対策方向について示し、第3部では計画遂行の阻害条件となる内外諸条件の撤廃をどう進めるかの視点で、計画への市民参加、自治体機構の改革、大都市行政制度の確立、都市問題の広域的解決の4課題の対応姿勢を描き、第4部では、分野ごとの昭和48年度から60年度に至る13年間の長期目標計画を示したものである。

港湾整備については

- ① 流通機能の向上をはかり、またあわせて交通渋滞を解消するため、都市部の運送業、倉庫業を移転させ、臨海部工業地帯に流通業務用地を建設する。
- ② 國際的産業貿易と情報活動の管理中枢機能を育成し、横浜独自の貿易集団を形成する。
- ③ 都市交通と物的流通を分離し、市民のための公園緑地を確保しつつ、貿易量の増大に対応したふ頭の整備を行なう。
- ④ 都心機能との総合的調和をはかりながら、港湾機能の質的転換をめざす。というもので、流通領域も含め、金沢流通業務用地へ運送業、倉庫業の移転誘導、商取引、情報流通施設としての横浜マーチャンダイズ・マート、産業貿易セ

ンター、地域有線テレビ等の整備、ふ頭関係では昭和60年の公共ふ頭取扱い貨物量外貿53,747千トン、内貿21,993千トンの目標値消化のため、大黒埠頭、本牧埠頭瑞穂埠頭、フェリー埠頭、金沢木材港等の埋立及び新增設事業、新港埠頭地区を再開発するほか、高島、新山下貯木場、山の内の各埠頭地の再整備を図って、それぞれ港湾管理中枢部分の集約立地と公園化、国際見本市会場の建設、小型船等の係留、生鮮食料品流通基地の整備などを行なう。陸上交通施設としては、横浜港ベイブリッジ、磯子～金沢間約6キロの臨海鉄道の建設があり、港湾管理中枢機能としての港湾情報センター、流通加工基地としての木材センターの設置があげられ、他に港湾の環境整備、港湾福利厚生施設の整備充実が見込まれている。

この長期目標計画に対処して、昭和48年度を初年度とする第1次5か年指標が策定され、現行は昭和52年6月に確定をみた第2次5か年指標、すなわち昭和52年度から56年度を計画期間とする新5か年計画指標が計画の導き手となっている。この計画指標は、企画調整局を中心に原案をまとめ、市会第1委員会、全員協議会、各常任委員会で説明、質疑研究され、一方区民会議・区民の集いなど市民集会34回(7,945名参加)を重ね、要望意見の聴取を行なって、最終的には企画調整局、財政局、市会第1委員会の調整で採択された行政内部の目標というべきものである。

新5か年計画指標のフレームは、

都 市 構 造	863,096,382 千円
うち港湾	86,711,560 //
生 活 環 境	723,391,563 //
市 民 生 活	237,486,783 //
地 域 社 会	15,505,864 //
その他投資土地対策費	198,128,900 //
事 業 費 計	2,082,909,492 //

の投資額で、財源構成は、

特定財源

国	291,050,215 千円
県	36,114,016 "
市債	663,681,000 "
その他	1,658,387,917 "
一般財源	424,521,575 "
計	2,082,909,492 "

計画指標は事業内容において、港湾整備のうち、ふ頭整備では大黒ふ頭、本牧ふ頭、金沢木材港等の継続事業と並んで、瑞穂ふ頭の接收解除の早期実現を謳っている。昭和56年度には接收解除がなされることを指標は目標としていることが、特に優れて横浜市の35年にもわたる被占領のいわゆる「カサブタ」をはぐことを明確に意図したものといえるであろう。総合計画と5か年計画指標、この他に昭和51年度を初年度とする第5次港湾整備5か年計画の事業費枠組みと事業内容があり、年次計画とは別次元で、横浜港港湾計画(最終改訂53年8月)がある。

これまでの歴史過程において、自治体の計画立案機能が、国の経済計画に左右される姿を港湾整備5か年計画の事例を掲げてみてきた。港湾が機能的には国家的国民的要望を担い、地方自治体の恣意的な管理運営に委ねられるものではないが、政府の代表する立場なり、利害なりによっては、著しく地方自治体及びその構成員に負担がかけられ、行政サービスの低下、環境、福祉の劣悪化を招くことが明らかになってきているのではないかと思われる。横浜市の場合、38年の半井市政の倒壊は、平沼市政から12年に及ぶ保守市政のピリオドであったが、この背景には日本の独立期を挿み、臨海工業地帯を主軸とする建設的投資に重点を置き、消費的投資を削った行政姿勢と2回目のチャンスとなりえた日米安保条約廃棄による市内基地の返還の期待に反した自民党政府及び横浜の保守勢力に対する批判があったといえるであろう。しかるに社会党市長の誕生によつても、企業ストック増加の投資から、市民生活ストック及び保障的投資への転換、つまり市民的な転換が図れなかつたのは、やはり政府による地方自治体の計画立案をも規制する財政的圧力であったであろう。飛鳥田市長の退陣は、社会党内部の事情によるものではあるが、後継の市長候補を選ぶ過程での動搖と、結果としては保革

連合を組んで政府とのルート，とりわけ自民党との調整役をもって任じる細郷道一現市長を推さざるをえず，市民の市長候補として53年の市長選で善戦した朝倉了側に立ちえなかった弱点は，革新市政とはいえ，飛鳥田市政下で策定された現行総合計画においても反映し，保守すなわち資本の要請に合致する性格を含んでいるといえなくはない。ただ総合計画の内容を充実させ，ウエイトの転換を図つて行くのも，所詮は政治勢力のバランスのあり市，執行部と市議会の勢力構成であり，さらには国会における同じく政治勢力の構成いかんである。市政に対し市民の反抗が結集する条件というならば，経済的生活破綻が進む段階であり，いわゆる消費的投資の減退する時である。

横浜市が致命的な打撃を受けた市街地接収は，都心部や港湾が返還され，また港湾施設の増強が図られて，一見矛盾が失くなっているかのように多くの市民の間では受けとられている。しかし基地は市にとっても基本問題である。⁽²⁾ 港湾では，横浜ノース・ドック（F A C 3067）がなお基地となっている。すなわち瑞穂ふ頭は昭和20年9月20日，千若町モーターポール地区，翌21年4月15日，ふ頭地区等が無期限接収され，陸軍輸送本部横浜部隊，極東海上輸送司令部，陸軍施設本部横浜地区施設技術部等において使用され，幸い千若町モーターポール地区は昭和49年に返還されたが，ふ頭地区は昭和36年11月24日に，米軍の使用に支障のない範囲での一般商船の使用を認める「不動産使用許可に関する一般協定」を締結してはいるものの，なお基地として提供中であり，横浜市は56年度末返還を期待し，重要港湾施設として復元，近代化，能率化を図りたいとしている。しかし米軍はこの施設が日本における重要な港湾施設であり，在日米軍の輸送機能の拠点とみなし，引き続き使用の意向を示している。また日本政府，米国政府ともに，現存の在日米軍基地は図4に示すようにこれらは必要最小限の段階にあるという共通の認識をもっているようである。むしろ昭和54年5月の大平・カーター日米首脳会談の共同コミュニケにおいて「日米安全保障条約を基盤とする両国の協力関係がアジアにおける平和と安全の礎である」ことを改めて確認し合っていることからしても，米軍の日本駐留及びそれに伴う基地の安定的使用は不可欠の条件とさえなっている。

昭和35年6月28日（調印は同年1月19日）に改訂された「日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約」第6条は、

日本国の安全に寄与し、並びに極東における国際の平和及び安全の維持に寄与するため、アメリカ合衆国は、その陸軍、空軍及び海軍が日本国において施設及び区域を使用することを許される。

と謳い、これに基づいて「日米安保条約第6条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定」「日米地位協定」が同時発効して、日本国政府が基地提供を自発的に認めている事実を改めて強調しておきたい。

このため、遊休化していると市民の目に映った施設であっても、これの返還を求める上では、2重3重の問題を抱えることになる。

第1に、米軍側は、必ず代替施設の提供を求めてくるという状況にある。代替施設を用意することは2重の負担であるといわなければならない。しかも代替施設要求は、規模の大小に係わりなくなされてくるといわれる。

第2に、国有地を含む場合、国有財産管理者である大蔵省が、跡地利用計画案（継承しようとする自治体が提案する）を国有財産の管理・処分の立場から、その妥当性を承認する行為が必要であり、大蔵省は政府関係省庁の意向を代弁するため、自治体との意見対立があらわれることである。

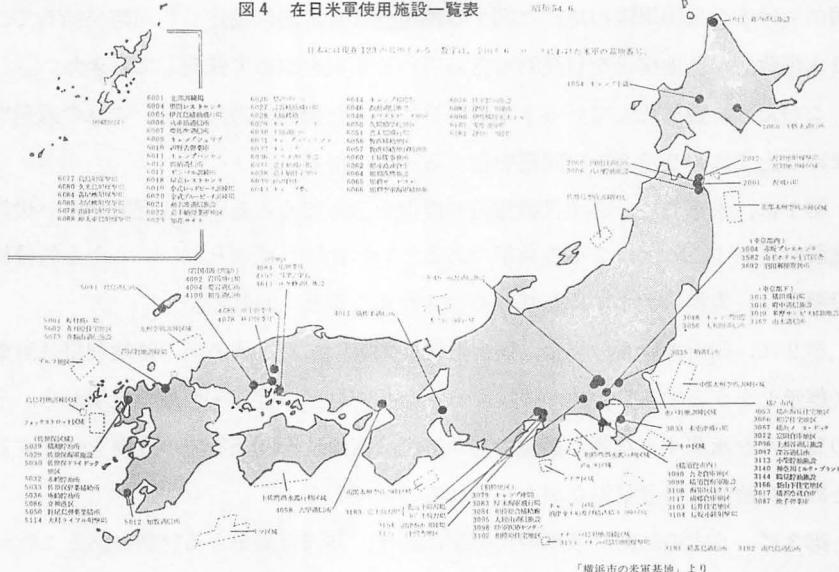
第3に、日本の防衛が米軍の指揮下にあり、共同行動をとる態勢にあることから自衛隊が基地の共同使用あるいは代位使用を望む場合があり、これが大蔵省の処分案に反映されてくることがあることである。

横浜市の場合は、港湾施設ばかりでなく、住宅、通信、倉庫、貯油所等の施設が基地提供されており、都市整備のうえで、都市計画と競合阻害し合い、生活環境に悪影響を及ぼしている事例は実に著しいものがある。

最近の事例では、昭和53年3月、横浜市緑区内の米軍ジェット機墜落事故によって、多数の死傷者を出した痛ましい事件があるが、市内ばかりでなく、神奈川県内の横須賀市、相模原市に広大かつ多数の基地が存在するため、それぞれの市民の蒙る犯罪、事故、障害などは、そこに基地があるが故に直接生じる生活破壊というべきものであり、人権を守る問題ともなっている。

横浜市民が都市整備、港湾整備に自主的に取り組もうとすればするほど、自民党によって代表される日本国政府及び米国政府との対決は厳しくなり、市民が自主的な政治姿勢をとればとるほど、日米安保条約及び地位協定の廃棄をめぐる運動は強まらざるをえないものである。

図4 在日米軍使用施設一覧表



注(1) 「この国際港都建設法は行政上の実行問題といたしましては、どうも運用のむずかしい法律でございまして、これを表看板として政府に交渉し迫るという行き方をただ今いたしております。いろいろな問題を折衝いたしますときにこれを道具として使っておるというのが実際の動き方でございますが、あるいは物納土地の払下げであるとか、あるいは接收施設の代替施設を建設する問題とか……一つの看板として運用いたしておりますのでございます。」(昭和28年3月5日横浜市会、第一回定期会田中助役の答弁)

(2) 横浜市の54年6月現在の基地は、12施設で土地 $6,137,453m^2$ (1,859,834坪)、建物 $339,201m^2$ (102,788坪)あり、全国では123施設、土地面積 $486,535km^2$ あり、横浜市はその1.26%を占めている。(横浜市総務局「横浜市と米軍基地」昭和54年)

- 参考資料 横浜市教育委員会「横浜の歴史」昭和47年
- 横浜市政調査会「160万人の市政」昭和39年
- 横浜市「横浜港20年の歩み」昭和48年
- 横浜市「横浜国際港都建設総合計画」昭和40年
- 横浜市「横浜市総合計画 1985」昭和48年
- 横浜市「1977～1981 横浜新5か年指標」昭和52年
- 横浜市「本牧米軍1号住宅地区解除に伴う説明資料」1965年
- 横浜市財政局「横浜市の接收と財政」昭和29年
- 横浜市総務局「横浜市の接收と復興」昭和34年
- 横浜市「横浜市内米軍住宅移転問題について」 1964年
- 横浜市総務局涉外部「横浜市における接收解除の経緯と現況」昭和44年
- 横浜市総務局涉外部「横浜市と米軍基地」昭和54年
- 横浜市都市科学研究室「調査季報」 1976年12月号所収
- 「港横浜」形成のあらまし（石黒徹／宮浦修司）
- 「水面利用計画の方向性」（上）（前原康博ほか 6名共同執筆）
- 「港湾と都市の融合—都心臨海部の再開発をとおして」（斎藤正勝）
- 「都市と港」の基礎課題—横浜における「都心と港」をめぐって（北見俊郎）
- 横浜市從自治研推進委員会「横浜市における地域開発」（「明るい市政」No.16）
- 河西稔「地域開発をめぐる諸問題」（「明るい市政」No.16）
- 北見俊郎編「港の社会科学」昭和54年
- 神奈川経済研究所編「横浜と港—その歴史と将来を考える—」昭和54年
- S D 別冊 No.11（横浜都市計画の実践的手法—その都市づくりのあゆみ」
（昭和52年11月号）
- 横浜港港湾管理者「横浜港港湾計画資料（改訂）」昭和53年 8月

「市民による都市創造」と港湾の整備

表2 横浜市区別接收状況(年別土地建物)

昭和34年4月20日現在 単位:坪

年別	種別	鶴見	神奈川	西	中	南	保土ヶ谷	磯子	金沢	港北	戸塚	計
20	土地	309,723	543,233	48,658	569,939	23,652	85,092	51,890	320,831	371,281	287,974	2,612,273
	建物	309,723	543,233	48,658	569,939	23,652	85,092	51,890	320,831	371,281	287,974	2,612,273
	累計	29,688	40,367	3,624	100,989	2,358	1,567	6,627	18,405	40,701	12,073	256,399
21	土地	2,430	72,586	8,861	409,077	29,629	38,287	11,293	—	—	173	2,351
	建物	312,153	615,819	57,526	979,016	53,281	123,379	63,183	320,831	371,454	290,325	3,186,967
	累計	30,007	44,822	3,624	118,909	2,687	1,704	7,853	18,405	40,853	12,210	281,074
22	土地	2,689	1,461	1,475	83,529	19,536	—	31,976	—	—	—	140,666
	建物	314,842	617,280	59,001,1,05,545	72,817	123,379	95,159	320,831	371,454	290,325	3,327,633	
	累計	30,097	44,822	3,838	128,901	2,687	1,704	7,853	18,405	40,853	12,210	291,364
23	土地	13,399	—	1,610	2,350	—	—	198,395	—	—	—	215,754
	建物	328,241	617,280	60,611,1,04,895	72,817	123,379	95,159	519,226	371,454	290,325	3,543,387	
	累計	30,591	44,822	4,306	129,135	2,687	1,704	7,853	19,834	40,853	12,210	293,995
24	土地	328,241	617,280	60,611,1,05,336	72,817	185,079	95,159	519,226	371,454	290,325	3,605,528	
	建物	—	—	122	—	839	—	—	—	—	—	62,141
	累計	30,591	44,822	4,306	129,257	2,687	2,543	7,853	19,834	40,853	12,210	29,956
25	土地	116,320	—	—	6,230	—	22,266	—	—	—	—	144,816
	建物	444,561	617,280	60,611,1,07,566	72,817	207,345	95,159	519,226	371,454	290,325	3,750,344	
	累計	3,025	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,025
26	土地	33,616	44,822	4,306	129,257	2,687	2,543	7,853	19,834	40,853	12,210	297,981
	建物	7,352	8,935	—	1,562	—	—	10,257	—	6,973	718,602	753,681
	累計	451,913	626,215	60,611,1,03,128	72,817	207,345	105,416	519,226	378,427	1,008,927	4,504,025	
27.7	土地	33,616	44,822	4,306	129,574	2,687	2,543	7,972	19,834	40,853	12,763	298,970
	建物	451,913	626,215	60,611,1,03,128	72,817	207,345	105,416	519,226	378,427	1,09,793	1,18,720	109,793
	累計	33,616	44,822	4,306	129,574	2,687	2,543	7,972	19,834	40,853	26,804	312,291
27.8	土地	—	—	—	485	—	—	—	—	—	—	485
	(行政協定時以降)	451,913	626,215	60,611,1,03,613	72,817	207,345	105,416	519,226	378,427	1,118,720	4,614,303	
	建物	33,616	44,822	4,306	131,236	2,687	2,543	7,972	19,834	40,853	26,084	313,953
28	土地	56,975	1,009	—	5,907	—	—	—	—	—	—	63,891
	建物	508,888	627,224	60,611,1,07,520	72,817	207,345	105,416	519,226	378,427	1,118,720	4,678,194	
	累計	35,079	45,341	4,306	131,236	2,687	2,543	7,972	19,834	40,853	26,804	315,935
29	土地	508,888	627,224	60,611,1,07,520	72,817	207,345	105,416	519,226	380,475	1,118,720	4,680,242	
	建物	35,079	45,341	4,306	131,236	2,687	2,543	7,972	19,834	40,853	26,084	315,935
	累計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	土地	508,888	627,224	60,611,1,07,520	72,817	207,345	105,416	519,226	418,163	1,118,720	4,717,930	
	建物	35,079	45,341	4,306	131,236	2,687	2,543	7,972	19,834	40,853	26,084	315,935
	累計	—	—	—	—	—	—	—	37,688	—	—	37,688
31	土地	508,888	627,224	60,611,1,07,589	72,817	207,345	105,416	519,226	418,163	1,118,720	4,729,999	
	建物	35,079	45,341	4,306	131,236	2,687	2,543	7,972	19,834	40,853	26,084	315,935
	累計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

資料、横浜市総務局「横浜市の接收と復興」昭和34年

土地の接收率(上記資料を基に試算したもの)

接收地 4,729,999坪 0.4% 用途地域内接收地 2,523,965坪 3.3%

市域面積 122,682,000坪 100.0% 用途地域指定地面積 77,069,000坪 100.0%

横浜市は現在は14区に分区されている。

表3 主要臨海部開発事業（埠頭関係の一部を除く）

事業名	免許年月日	竣工年月日	面積(㎡)	用途及び主なる進出企業	所在地	事業主体事業者	坪当り単価
大黒町地先埋立事業 ①	30. 4. 1	34. 12. 16	704,722	東京電力、日東化学、アジア石油 大洋漁業	大黒町	横浜市	7,000円
〃 ②	33. 5. 28	36. 3. 31	99,332	日本鋼管、東京ガス、鶴見曹達、 石川島芝浦タービン	〃	神奈川県	17億円
鶴見川左岸 ①	19. 5. 1	37. 11. 29	392,929	日本鋼管、東京ガス、鶴見曹達、 石川島芝浦タービン	扇島	神奈川県	41億円
②	19. 5. 1	38. 2. 21	115,752	石川島芝浦タービン	〃	神奈川県	12,000円
根岸湾臨海工業地帯A①	34. 2. 17	36. 3. 20	773,362	東京芝浦電気、石川島播磨重工	新杉田町	横浜市	
造成事業（第1期）A②		37. 3. 20	436,454	日清製油、東京液化穀素、東京ガス リバースチール、東京電力、新潟電工	新中原町・新森町	新中原町・新森町	160億円
A③		38. 10. 30	554,003	リバースチール、東京電力、新潟電工	新磯子町	新磯子町	10,000円
A④		38. 10. 30	583,200	日本石油精製、日本瓦斯精製	幡町	新磯子町	
B①		35. 10. 25	87,251		西町・東町	新磯子町	
B②		36. 3. 31	489,529		千鳥町	新磯子町	
B③		38. 12. 24	713,324		根岸町	新磯子町	
（第2期）④⑤	36. 7. 8	39. 12. 15	1,025,191	石川島播磨重工、電源開発	新磯子町・新杉田町	新磯子町・新杉田町	
⑥	42. 7. 7	① 44. 2. 14	15,263	都市型産業、155社、 中央卸売市場	鳥浜町	鳥浜町	65億円
		② 46. 1. 14	120,875			〃	21,000円
		③ 46. 1. 14	1,280,416			91億円	21,000円
本牧埠頭及び関連 産業用地造成事業	38. 8. 28	①-1 43. 4. 30 ①-2 44. 5. 6 ①-3 45. 5. 22 ②-1 42. 6. 30 ②-2 43. 11. 18 ②-3 44. 3. 31	821,231 342,021 147,022 2,822,354 139,804 455,337	埠頭・倉庫施設 都市施設 市民フル公園 日産自動車、三菱重工業等 国際埠頭、住友金属工業等 日本石油精製	本牧ふ頭 本牧・本牧元町 本牧大里町 錦町 豊浦町・かもめ町 千鳥町	本牧ふ頭 本牧・本牧元町 本牧大里町 錦町 豊浦町・かもめ町 千鳥町	
⑦金沢地先埋立事業 ①	45. 11. 9	49. 6. 29	1,931,027	工場移転用地、住宅用地	横浜市	横浜市	(住宅195,000(50年) ~246,600 (56年下期))
②	47. 5. 22	52. 8. 23	1,707,182	都市再開発用地、住宅用地			1,776億円
③	49. 3. 14	一部竣工	2,976,300	都市再開発用地、海の公園			再開発155,700 (50年)~200,700 (56年下期)
⑧扇島埋立事業 ①	19. 5. 1	49. 10. 17	897,455	日本鋼管の戻さない持て場として免許をとり10%を公共用地化	扇島	神奈川県	契約により一部を取得
②	46. 11. 13	51. 1. 21	1,883,883	日本鋼管	〃	神奈川県	
⑨大黒ふ頭建設事業 ①	46. 10. 29 (第1次)		2,168,000	ふ頭、公園	大黒ふ頭	第2港建局	
②	54. 5. 1 (第5次) 一部竣工		1,002,547			京浜外貿埠頭 公司・横浜市	

(注) ⑧は進行中、横浜市港湾局「横浜港20年の歩み」より作成し追加。

表4 経済計画と港湾整備 5カ年計画の関係

区分 計画の推移	計画最終年度の 港湾貨物量	計画の内容	根拠法および国 の経済開発計 画概要
第1次港湾整備 5カ年計画 (昭和36~40年)	6億2300万トン	国民所得倍増計画の下す経済指標にもとづき閣議決定をみた最初の全体計画。外國貿易貨物量の増加に対応するため主要外貿港湾の整備、産業発展に対応するための産業港湾の整備、地域開発の基盤となる港湾の整備が重点。経済成長とともに社会資本としての港湾施設の不足を解消するため公共投資の立遅れを取り戻すこと。	国民所得倍増計 画(35年) 港湾整備緊急措 置法(32年) 横浜港港湾改訂計 画(36年) 全国総合開発計 画(37年)
第2次港湾整備 5カ年計画 (昭和40~44年)	10億5000万トン	昭和38年度においてすでに第1次計画の最終年度における港湾貨物量の6億2300万トンをこえた。昭和40年度を起点とする5カ年計画が必要となる。産業構造の高度化、開放体制への移行、地域間格差の拡大、大都市の過密化等に対応するとともに急速な港湾貨物の増加に対応する港湾施設の整備、産業の適正配置、過密地域からの工業の分散、新産都市建設、工業整備特別地域の整備、地域開発等に見合う港湾整備が内容となる	中期経済計画 (40年) 横浜港港湾改訂計 画(42年)
第3次港湾整備 5カ年計画 (昭和43~47年)	15億3000万トン	昭和42年度において第2次計画の最終年度の港湾貨物量10億5000万トンをこえる実績となったため、あらためて昭和43年度を初年度とする計画に変更。拡大する経済社会の基盤整備のため、港湾施設の増強、近代化等質的改善の要があり、また、船舶の大形化に対応する港湾、航路水深の増加と海難事故の防止、海水汚濁防止のための施設整備が目的	経済社会発展計 画(42年) 外貿埠頭公団法 (42年) 新全国総合開発計 画(44年) 横浜港港湾計画一 部変更(45年)
第4次港湾整備 5カ年計画 (昭和46~50年)	33億8000万トン	昭和45年度において第3次計画を上回る港湾貨物量となつたため、計画を修正、あらためて昭和46年度を初年度とする港湾整備計画に変更。物流のための港湾整備、地域開発に関連する港湾整備、安全確保のための施策、公害防止のための施策、国内流通拠点港湾、コンテナ埠頭、外貿船のための施設整備、生活環境の基盤となる地方港湾の整備、大規模リクリエーション港湾の整備	新経済社会発展 計画(45年) 新全国総合開発 計画一部改訂 (47年) 横浜港港湾計画 一部変更 (47年~48年) 経済社会基本計 画(48年) 港湾法一部改訂 (48年)
第5次港湾整備 5カ年計画 (昭和51~55年)	37億8000万トン	(1)物資流通の合理化と安定供給をめざした港湾の整備、(2)地域住民の生活向上および産業の振興をめざした港湾の整備、(3)船舶航行の安全確保をめざした港湾と狭水道航路等の整備、(4)快適な港湾、海洋環境をめざした事業の推進、港湾の環境整備、公害防止対策等の事業の推進	第3次全国総合 開発計画、新經 済5カ年計画 (51年) 横浜港港湾計画 一部変更 (50年~53年)

注 港湾労働経済研究所:『港湾の知識』1976によるほか追記。

表5 新5か年計画指標及び横浜市総合計画にみる港湾整備事業

長 期 目 標 (事 業 名) A	総 合 計 画 数 量 B	51 年 度 末 保 有 量 C	新 5 か 年 指 標 (52~56) D	56 年 度 末 目 標 値 (C + D) E	進捗予定率 (%)	
					D	E
B	A					
大黒ふ頭整備 ふ頭面積 325ha 外貿コンテナ 35,000 D/W 6 パース 外貿ライナー 15,000 D/W 18 パース 外貨物専 30,000 D/W 2 パース 内貿不定期 5,000 D/W 4 パース 700 D/W 20 パース	長期目標に 同じ	130ha 0.8パース 7.4パース 0.1パース 2.9パース 17パース	110.1ha 2.2パース 3.6パース 1.9パース 1.1パース 9パース	240.1ha 3 パース 11 パース 2 パース 4 パース 26 パース	33.9 36.7 20.0 95.0 27.5 45.0	73.9 50.0 61.1 100.0 100.0 130.0
本牧ふ頭整備 埋立面積 A突堤地先 14ha D突堤地先 3 ha 外貿コンテナ 35,000 D/W 1 パース 外貿ライナー 20,000 D/W 1 パース 外貿不定期 15,000 D/W 1 パース	長期目標に 同じ	14ha — 1 パース — 0.7 パース	— 30ha — — 0.3 パース	14ha 3 ha 1 パース — 1 パース	— 100.0 — — 30.0	100.0 100.0 100.0 — 100.0
瑞穂ふ頭整備 ふ頭面積 49ha 外貿不定期 30,000 D/W 6 パース 15,000 D/W 1 パース	長期目標に 同じ	—	接収解除の 早期実現	接収解除	—	—
金沢木材港整備 防波堤 1,620m 泊地 232,200 m ² 浮標 3基 外貿不定期 15,000 D/W 3 パース 荷捌地 2 ha	防波堤 538m 泊地 158,300 m ² 浮標 3基	1,220m 232,200 m ² 3基	400m — —	1,620m 232,200 m ² 3基	100.0	100.0
			泊地 140,000 m ² 岸壁延長 55m	140,000 m ² 55m		

「市民による都市創造」と港湾の整備

長 期 目 標 (事 業 名) A	総 合 計 画 数 量 B	51 年 度 末 保 有 量 C (52~56)	新 5 か 年 指 标 D (C + D)	56 年 度 末 目 標 値 E (C + D)	進捗予定率 (%)	
					D	E
					B	A
新港ふ頭地区再開発 整備面積 58ha 外貿ライナー 水際公園 再開発用地等	長期目標に 同じ	外貿ライナー 20,000D/W 1 パース 15,000D/W 1 パース 10,000D/W 6 パース 6,000D/W 1 パース 4,000D/W 1 パース 1,000D/W 1 パース 計 11パース	整備面積 5.1ha 基礎調査 基本計画策定 上屋改修等緑 地整備	5.1ha		
高島ふ頭地区再開発	国際見本市 会場等	15,000D/W 2 パース 6,000 2 パース 3,000 2 パース	—	—	—	—
山の内ふ頭地区 再開発	生鮮食料品 流通基地等	6,000D/W 3 パース	—	—	—	—
フェリー埠頭	埋立面積 3.7ha 内貿 9,000G/T ~1,000G/T 3 パース	0	—	—	—	—
臨 海 鉄 道	磯子～金沢 約 6 km	0	—	—	—	—
産業貿易センター	用地 6,05 m ² 建物延面積 43,083 m ²	同 左	—	—	—	—
港湾情報センター	港湾情報サ ービス機能	0	—	—	—	—
木材センター整備 整備面積 40ha	長期目標に 同じ	—	用地分譲 企業進出	—	—	—

長 期 目 標 (事 業 名) A	総 合 計 画 数 量 B	51 年 度 末 保 有 量 C	新 5 か 年 指 標 (52~56) D	56 年 度 末 目 標 値 (C + D) E	進捗予定率 (%)	
					D	E
					B	A
新山下貯木場地区の再開発	埋立面積 3 ha 新山下バイパス建設に伴う護岸の建設	3 ha 護岸 520m	— —	3 ha 520m	100.0	—
小型船舶係留施設等を検討しつつ再整備					—	—
廃棄物処理場確保 100ha	長期目標に同じ	—	40ha	同 左	40.0	40.0
清掃船建造 30 m³積 3隻 20 m³積 3隻	30 m³積 3隻 20 m³積 4隻	30 m³積 1隻 20 m³積 4隻	33.3	100.0		
船舶廃棄物受入施設	末広町地先 護岸50m けい留施設 17m	—	—	—	—	—
廃油処理施設	加圧浮遊分離 設備等設置 用地造成・受 入タンク増設 ・集油船建造	けい留施設 6バース 日標準処理量 2,500 m³ 1か所	—	—	—	—
沈没船処理施設	扇島沈没船 処理場の整備	1 か 所	—	—	—	—
水 域 施 設	鶴見航路 しゅんせつ 面積25,000m² 三区泊地造成 面積103,000m² 防波堤撤去 延長 600m	—	—	—	—	—
高潮対策護岸 300m	長期目標に同じ	239m	266m	505m	88.7	168.3
緑 地 整 備						
既設および新設港 湾区域の緑化 緑地面積 63ha	63ha	7.1ha	42ha	49.1ha	66.7	77.9
海釣公園整備	—	—	1 か 所	1 か 所	—	—
独立休憩所整備 山下ふ頭休憩所ほか 5 か所	新港ふ頭 2 か 所 山下ふ頭 1 か 所 延 1,610 m²	山下ふ頭休憩 所ほか 3 か所 延 900 m²	大黒ふ頭休憩 所 1 か所 延 964 m²	山下ふ頭休憩 所ほか 4 か所 延 480 m²	33.3	83.3
				延 1,444 m²		

長 期 目 標 (事 業 名) A	総 合 計 画 数 量 B	51 年 度 末 保 有 量 C	新 5 か 年 指 標 (52~56) D	56 年 度 末 目 標 値 (C + D) E	進捗予定率 (%)	
					D	E
					B	A
総合厚生施設整備	大さん橋港湾 労働会館改築 延 3,300m ² 山下ふ頭港湾 厚生センター 改築 280m ² 大黒・瑞穂ふ 頭港湾厚生セ ンター建設	延13,089m ²	大さん橋港湾 労働会館建設 延 1,840m ²	延 13,440m ²		25.0 —
船員宿泊施設整備	富士見荘改築 延 839m ² 吉浜海員会館 改築 延 1,000m ² 本牧船員セン ター増築64室 延 1,500m ² 大黒ふ頭船員 センター建設 50室 延 2,000m ² 計 5,339m ²	延 6,893m ²	横浜富士見海 員会館増築 6室 延134m ² 横浜海員会館 改修 47室 延 3,086m ² 計 3,220m ²	延 7,027m ²		60.3 —
船員労働者共同住宅 建設 4,312戸	2,500戸	1,945戸	102戸	1,942戸	4.1	45.0
船員住宅建設 410戸	長期目標に 同じ	270戸	133戸	403戸	32.4	98.3

資料出典、「77~81横浜市新5か年計画指標」及び「横浜市総合計画1985」より作成

大都市港湾管理における新理念の導入

——营造物管理者から用役生産管理者へ——

木 村 武 彦

(名古屋港管理組合)

目 次

1. はじめに
2. 戦前の大都市港湾管理の特質
3. 港湾管理への経営的視点の導入
 - (1) 大都市港湾管理に経営的視点の導入
 - (2) 港湾管理主体が当面する諸問題
4. 港湾管理体制の転換
5. むすび

1. はじめに

わが国の代表的大都市港湾といわれる、東京、横浜、名古屋、大阪及び神戸の五大港は、それぞれの機能形成過程に差異はあるが、日本経済の発展過程における国の政策や資本の要請に支えられて、今日みられるような施設と取扱貨物量について世界でも有数の港湾に成長した。

この大都市港湾の管理は、当然国の营造物管理行政の一部分として位置づけられ、当初から国営港として建設された横浜、神戸の両港を中心に大都市の地域経済ないしは地域住民とは無縁のものとして管理された。しかしながら戦後の民主化の中で1950年に港湾法が成立し、その中で港湾の管理を港湾に最も利害を有する地方自治体に委ね、国は港湾管理の第一線から退いた。

ところが、高度成長期を経る中で輸送革新に対応するため外貿埠頭公団の専用使用方式の埠頭が出現し、従来の地方自治体管理の公共方式のそれとの間に矛盾を顕在化させた。

今日港湾がかかえる諸課題の中でも、港湾管理体制をどのようにするかという問題は、輸送革新の進展下で提起された重要な課題である。

この小論では、大都市港湾の管理が伝統的な营造物管理理念を払拭して用役生

産管理理念を導入することにより、港湾管理における経営の可能性についての考察を試みるものである。

2. 戦前の大都市港湾管理の特質

1889年に、横浜港で大規模工事が本格化し、それ以降大阪、神戸、名古屋等の重要港湾の工事が着手された。1907年には、わが国港湾修築史上のエポックといわれる「重要港湾の選定及び施設の方針」が定められ、これが港湾行政の根幹となった。その中で横浜、神戸、関門及び敦賀港は国営港として、他は地方の管理にゆだねられて、国が共助するとされた。

その後、港湾管理に関する行政は、戦後港湾法の成立に至るまで訓令等で実施されてきた。訓令等の主要なものをとりあげると、1918年には港湾修築工事の全てを内務省に統一する閣議決定がなされたが、実質的な権限は各省庁に保留されていた。1922年には指定港湾制度が設けられ、従来の大規模港湾中心主義から地方分散という事態が進行中であり、1932年には監督のみならず助成を行なう体制が完成している。⁽¹⁾

この過程で港湾法制定の動きは放置されたままでなく、1928年には港湾協会が港湾法案を作成し、関係大臣に建議しており、その内容は「港湾が其の機能として水陸連絡輸送の転換を図るに、迅速、安全、確実且低廉に遂行されることに不拘、沿革や制度の関係から港務の系統が多岐に分れ、統制を欠く現状にある。一港の管理經營が数個の機関に分属されること、外国貿易地帯は関税徵収上、税關の所管に属し、又内国貿易地帯は、地元の公共団体たる県又は市に經營されるが、一般的港湾の管理については地方長官の所掌に属することになっている。…加え、港湾に不可欠の存在たる艤、仲仕、曳船、起重機船を始め、水、燃料等の補給その他関係業務は全く自由放任の状態にあって、各般の関係を総合して有機的經營が没却せられつつある。殊に海運繁忙の時機に於て港湾設備の整頓せるに不拘、内部諸作業が渋滞して船舶の運用効率を減殺する事例の乏しくない如きは、明に港湾機構の不備が責の一半を負うべきものと謂い得る。」⁽²⁾とあり、港湾の開発、利用及び管理に関する総合的統一法制定を求めて、港湾のばらばら管理の現

状と港湾用役生産における総合機能の整合性が皆無に等しいことを強く指摘している。

このような動きの中にあって1929年には衆議院において、「港湾法制定に関する建議書」が出されており、また内務省においても港湾法の企画立案が行なわれたが、いずれも港湾法の制定に至っていない。これまでの経過からもわかるように、港湾修築行政及び港湾管理行政（營造物の管理行政及び港湾を場とする行政の二つを包含する広義の管理行政を意味する。）を一元的に行なう管理主体を設ける困難さを如実に示している。

さて、ここで地域の経済構造をみるために、20世紀の初めから現代に至る工業生産額の地域別分布の変化を掲げることにしよう（表1参照）。1909年には京浜、阪神の両地域は工業地帯を形成しつつあり、中京、北九州地域もその萌芽が

表1 工業生産額の地域別分布の変化 (%)

工 業 地 域	1909年	1920年	1930年	1940年	1950年	1960年	1970年
A. 京 浜 工 業 地 帯	14.9	19.2	18.5	26.6	19.2	24.7	22.2
B. 阪 神 工 業 地 帯	30.0	28.7	27.0	22.2	20.5	20.9	17.7
C. 中 京 工 業 地 帯	6.9	6.3	7.5	7.3	7.2	9.1	9.2
D. 北 九 州 工 業 地 帯	3.0	3.7	4.0	8.0	5.7	4.1	2.7
E. 周 辺 地 域	24.5	23.1	22.0	19.2	27.0	25.5	32.8
F = A + B + C + D + E 太平洋ベルト地帯	79.3	81.0	79.0	83.3	79.6	84.3	84.6
G. 外 縁 地 域	20.7	19.0	21.0	16.7	20.4	15.7	15.4
H = F + G 合 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

- (注)1. 通産省「工業統計50年史」その他、「日本工業の地域構造」(大明堂, 1979年)
北村嘉行氏作成による
2. Aは東京・神奈川の2都県、Bは大阪・兵庫の2府県、Cは愛知県、Dは福岡県の統計である。
3. Fは茨城から長崎にいたる23都府県、Gはその他の23道県、沖縄は資料がそろえられず除外した。

みられる。30年代まで阪神工業地帯が京浜工業地帯を凌駕して、27%のシェアを獲得していたが、40年代には京浜運河の完成と臨海性立地を基調とする重化学工

業の進出がめざましく、京浜工業地帯が工業生産額の第一位になった。

このような工業生産額の地域別分布をみる限り、40年代に至る間に四大工業地帯の輪郭が明確になりつつある。既に指摘したごとく四大工業地帯の成立は、重化学工業化に最も適した地域として、貿易、海運及び労働力確保に容易な大都市周辺部の臨海地区を埋立てて、臨海工業地帯を造成することにより推進された。

これまでの帰結から、港湾はあたかも道路、河川等を管理した方法と全く同一で産業基盤の整備の一貫として国の投資によって賄われたが、国の管理行政は一元的とは程遠くむしろ分権的で港湾の統一的管理主体に相当する機関が存在しないままに、いわば下級的行政機関による複合管理にゆだねられた。⁽³⁾一方、わが国における基幹産業原材料の対外依存度の高い特性は、大都市港湾水際線における臨海工業地帯造成を促進し、高エネルギー産業が大都市港湾を自己の生産設備の一部にとり入れたような型で港湾機能が造成された。

その結果、港湾はそれを保持する地域住民とは全く無縁のものとなり、欧米先進諸港においてみられるような港湾と地域が一体となった経営方式とは懸隔の感が強い。

- 注 (1) 日本港湾協会編「日本港湾史」(1978年) pp. 1~2 及び巻幡静彦著「港湾法の解説」(港湾協会、1950年) pp. 7~34 参照
(2) 日本港湾協会編「前掲書」p. 89
(3) 山上徹稿「わが国港湾管理体制における経営管理の課題」(財・港湾労働経済研究所「港湾機能の総合的課題」1977年) pp. 112~115 及び住田正二著「港湾運送と港湾管理の基礎理論」(成山堂、1967年) pp. 154~183に港湾管理の概念についての詳論があるので参照されたい。

3. 港湾管理への経営的視点の導入

(1) 大都市港湾管理に経営的視点の導入

1950年に港湾法(昭和25年、法律218号)が成立し、最も利害関係を有する地方自治体の手に委ねられ、港湾の管理に経営的視点が大巾に導入された。わが国への港湾施設返還にあたっての重要な覚書SCAPI N7009-Aによると「港湾管理運営に関し最大限の地方自治権を与える、且国家的及び地方的利益を最も適合

する港湾管理主体の形態を設置又は創設する機能を地方公共団体に与える法律の制定によって補足さるべきである。……港湾管理主体の設置、機能、組織財政的機構に関する特別な条項を包せつすべきである。」とあり、欧米諸港における先進的な管理方式ポート・オーソリティー(Port Authority)の理念を基本とし、非政治性、非営利性及び財政的独立の三原則を貫き、官僚制度に制約されない自由で能率的活動を目指したものであった。(1)

成立当時の港湾法の目的は「この法律は港湾管理者の設立による港湾の開発及び管理の方法を定めることを目的とする」(第1条)と定めており、港湾管理者とは港務局又は第33条の規定による地方公共団体(第1条第2項)として港湾管理主体の確立により、港湾の埋立を含む開発及び維持管理等の方法を確立したものである。

この港務局は関係地方公共団体で単独又は共同で定款を定めて組織するが、営利を目的としない公法上の法人として、登記をもって第三者への対抗要件としていることから(第4条～第8条)，地方公共団体の中にあって独立の機関となっている。

港務局の施策を決定し、事務を指揮統制する組織は委員会で7人以内で構成され、任期は3年である。委員の欠格条項としては、非政治性の原則から、国會議員、地方公共団体の議員(ただし、関係地方公共団体の議会が推薦した議員1名は委員になることができる。)及び港務局の工事の請負を業とする営業体の役員及び同等の権限を有するものの3項目からなっている(第14条～第18条)。

財務原則は、業務を行なうための経費(港湾工事に要する経費を除く)は管理する施設等の使用料及び賃貸料並びに給水等の役務の料金その他港湾の管理運営に伴う収入で賄わなければならないとしているが、現状では受益者負担主義を完全に貫くことがむつかしいので、建設改良、復旧工事の費用にあてるために債券の発行が認められている(第26、30条)。又、損益勘定を明らかにするために企業会計方式を採用している(第31、32条)。

これらの原則は、独立採算性を示唆しており、財政的独立を確立しようとしたものといえるであろう。

以上のような港湾法の成立に伴う管理主体の確立は、経営的視点からみるならば従来の行政機関として位置づけた管理から、経営的視点の導入という上位の管理体制への移行を図ったものいえるであろう。⁽²⁾

ここでわれわれは、伝統的な施設管理者としての管理行政の最下位に位置づけられた港務所経営⁽³⁾に対して、港湾用役生産管理者としての港湾管理体制の確立をめざすものである。経営的視点からみた場合、上位のこの管理体制は、施設提供者としての権限の他に港湾用役生産の担い手である港湾運送業者及び港湾労働者に対する調整権を保有し、なお且つ従来の背後地の配分（Allocate）による港湾の最適配置から脱皮して、港湾相互間の競争原理に基づく港湾の最適配置を基本理念とする。これを実現するためには、集荷及び配船の状況により港湾の収益施設については用役生産にマッチした使用方式を確立することにより、海運及び荷主に対して高能率に用役を提供するとともに、それに相当する受益者負担原則を貫き、一方非収益施設に対しては維持改修を含めて国費を投入するか、高率補助によるかの体制を敷き、地方自治体を中心とした港湾経営主体であると、とりあえず定義しておこう。

ところが、1978年現在全国で1,084港の港湾があるが、そのうち港務局の経営形態としては新居浜港務局のみで、他は地方自治体の単独又は共同（一部事務組合の管理は4港）で管理されている現状である。

特に大都市港湾といわれる五大港は、名古屋港が一部事務組合の管理形態をとっているのみで、他はいずれも大都市の単独管理となっている。港湾法の趣旨からすれば、管理主体はポート・オーソリティー即ち港務局を目指したものであるが、次善の管理主体としての地方自治体の単独管理が主流となった要因は何故だろうか。

その第一は前章でも指摘したが、港湾が国策に基づき国家資本により修築されなければならなかつた歴史的背景がある。そのため港湾修築は、財政投資の対象となつたが、国民経済的あるいは地域経済的効果は対象外であった。そのため港湾管理に経営的視点を導入して港湾管理主体間の相互に競争原理を貫徹させることが、港湾用役生産に有効な成果を生み出すという管理理念を生じさせなかつた

第二は港湾法上の港務局という管理主体に対する財政基盤が脆弱であり有能な組織構成員を吸収するための条件も、一般官公庁に比較して劣悪であった。これを裏付ける事例の幾つかを挙げよう。①法的には債券の発行が可能とされていたが、現実には債券発行が認められた事例はない。②地方自治法上の自治体でないため、職員に共済制度が適用されず、自治体との人的交流が阻害され、人材確保を著しく困難とした。③自治体が港湾管理主体になっているのに較べて固定資産税、不動産取得税等の税法上の優遇措置が不足している。④港務局会計における歳入の基本となる港湾使用料が国策上低率であったため伝統的港務所経営とあいまって港湾用役の高度なサービスを提供しようという視点が育ちにくかった。⁽⁴⁾

第三に港湾法の成立当時、港湾整備の状況及び船舶入港数並びに貨物取扱高等を勘案した場合、経営可能であるといわれている大都市港湾の幾つかも第一の要因が災いして、経営的にみて未成熟の状態にあったことが挙げられる。港湾法成立後13年経過した1963年における大都市港湾施設収入及び原価費用の計算事例を次に掲げよう（表2参照）。

表2 大都市港湾五港の使用料等収入と原価費用（1963年度）

港 名	施 設 別 費 目	全 施 設			収 益 施 設		
		収入(A)	原価費用(B)	A/B	収入(A)	原価費用(B)	A/B
東京		379	775	49.0%	349	551	63.4%
横浜		406	953	42.6	406	778	52.5
名古屋		565	1,256	45.0	550	959	57.4
大阪		773	1,457	53.0	773	1,050	73.6
神戸		832	950	87.6	818	733	111.6
計		2,955	5,391	54.8	2,896	4,071	71.2

- （注）1. 「港湾管理の現状と問題点」（運輸省港湾局、1965年）pp. 179～180より作成
 2. 収益施設とは水域施設、外郭施設及び臨港交通施設、を除いた港湾施設のことである。
 3. 単位は百万円とした。

この表でみる限り、大都市港湾計の全施設について云えば使用料収入は原価費用の54.8%しか賄っていない。港湾施設整備が最も進んでいる神戸港ですら、こ

の比は87.6%にとどまり、大阪港が50%をわずかに上回っているが、他の三港は50%に達していない。又同様に収益施設でみると、収入は原価費用の71.2%を賄うことになるが、完全に賄いきっているのは神戸港のみで111.6%を示している。一方神戸港と並んで比較的港湾施設整備が進んでいたといわれる横浜港は、52.5%に留まり、東京、名古屋、大阪の諸港は60~70%を示している。

1963年当時においては、神戸港を除く他の四港は収益施設からの収入で原価費用を賄えなかったことは明白であり、原価計算に基づく收支バランスの実現を港湾管理の一つの原則として掲げるには程遠い状態にあったと云えよう。

然らば、輸送革新の時期を経た今日、大都市等の管理主体は港湾経営の追求にあたってどのような問題をかかえているのだろうか。

(2) 港湾管理主体が当面する諸問題

わが国の貿易、海運及び産業立地政策の要としての大都市港湾は、その大部分が大都市の一部局として管理運営されてきた。しかし管理の内容は経営的視点から程遠いものと云わなければならない。

経営主体は、計画、組織、調整、動機づけ及び統制という経営の諸作用を貫徹させねばならないが、港湾の場合、伝統的港務所経営の中で、地域住民も地方自治体も自分達の利害に直接係わるものとして受けとめる環境が譲成されていかなかった。

特に横浜、神戸の両港における状況は伝統的に国営港であったため、その傾向が一層濃厚であった。それに対して伝統的に大都市等によって管理された港はシティ・ポート(City Port)⁽⁵⁾として港務所経営からいち早く抜け出した。

1951年当時の港湾取扱貨物量は全国で190百万トン、そのうち36.1%にあたる69百万トンを大都市港湾で取扱っているが、中でも外貿の比重は高くとなっている。その後今日に至るまでの推移をみると大都市港湾の取扱貨物量は、18%前後に低下しているが、外貿特に輸出に対するシェアは一貫して60%前後を維持している(表3参照)。

表3 全国港湾貨物量と大都市港湾五港貨物量 (単位: 百万トン)

年 事項	全 国 港 湾 貨 物 量			大 都 市 港 湾 五 港 の 貨 物 量		
	計	外 貿(出 入)	内 貿	計	外 貿〔出 入〕	内 貿
51	190 [1]	30	160	69(36.1) [1]	23(7.9)	46(28.8)
65	440	107 (15, 92)	333	110(25.0)	41(38.3)[9(60.0) 32(34.7)]	69(20.7)
65	803	242 (30, 212)	566	161(19.9)	50(20.6)[18(60.0) 32(15.0)]	111(17.7)
70	1,853	553 (60, 493)	1,300	374(20.1)	143(25.8)[38(63.3) 105(21.2)]	231(17.7)
75	2,527	702 (97, 605)	1,825	455(18.0)	150(21.3)[55(56.7) 95(15.7)]	605(16.7)
77	2,694 [14.1]	775 (120, 655)	1,919	496(18.4) [7.1]	181(23.3)[74(61.6) 107(16.3)]	315(16.4)

- (注) 1. 各年版運輸白書並びに名古屋港統計年報より作成
 2. 51年大都市港湾五港取扱量は統計資料の都合上八港（五港に川崎、北九州、門司各港を含む）の取扱量となっている。
 3. 表中〔 〕は伸率を示し、大都市港湾五港の（ ）は全国港湾貨物量に対する比率を示している。

大都市港湾が輸出の60%を一貫して担わなければならなかつた理由は、一つには海運の経営理念としての海運同盟（Conference）の寄港地削減原則が貫徹されていること、二つめには第2章で指摘したように大都市部を中心に臨海工業地帯が造成され、外貿貨物流通の集積現象が必然的に発生したこと、三つには先進国需要輸出構造への転換が立地点を大都市周辺に求めた重化学工業製品が、輸出の85%にも達したことである（表4参照）。

大都市港湾に課せられた数多くの問題の中で、特に港湾建設投資のための資金調達は、最も深刻といわなければならない。港湾建設が長期にしかも巨額の資本投入を必要とする理由は、まず交通需要の一般的特性に由来するが、需要のピーク時に合わせて施設を整備しなければならない宿命を負っている点である。港湾発生需要の波動性を考慮した場合、ピーク時以外には稼動率の著しい低下を生じさせる。第二には、受益者負担原則の適用が困難な泊地及び防波堤等水域、外郭施設を、船舶けい留施設以外に必要とすることである。⁽⁶⁾

これらの事情から、港湾建設は国家投資による公共事業として推進されてきた。そのため特に高度成長期を通じ大都市港湾における港湾管理は、港湾建設のため急激な負担増をもたらすと同時にコンテナを中心とした物流革新に対応する

表 4 輸出構成比の変化

	年	食料品	原燃料	軽工業品		重化学工業品			合計	
				織維	計	機械	金属	化学		
輸出構成比	30(5)年	9.0	5.1	63.9	76.5	3.1	3.8	2.5	9.4	100.0
	50(25)年	6.3	6.9	48.4	56.0	10.4	18.9	1.5	30.8	100.0
	55(30)年	6.8	3.2	37.4	52.2	13.8	19.3	4.7	37.8	100.0
	60(35)年	6.3	2.2	30.0	47.3	25.6	14.1	4.5	44.2	100.0
	65(40)年	4.1	1.5	18.8	32.0	35.4	20.5	6.5	62.4	100.0
	70(45)年	3.4	1.0	12.6	22.6	46.7	19.9	6.4	73.0	100.0
	75(50)年	1.4	1.1	6.8	13.1	54.5	22.8	7.1	83.4	100.0
	76(51)年	1.3	0.8	6.3	12.9	59.6	19.8	5.6	85.0	100.0
	77(52)年	1.1	0.9	5.9	12.6	62.3	17.7	5.4	85.4	100.0

(注) 1. 輸出構成比は、戦前は東洋経済新報社「日本貿易精覧」、戦後は大蔵省「日本外国貿易年報」、同「外国貿易概況」より算出。特殊取扱（品再輸出等）を除く。

2. 計にはその他を含む。
3. 1978年版経済白書より。

ため埠頭建設に外貿埠頭公団という管理主体を登場させ、このことが一層港湾管理の複雑さをもたらした。^[7]

ここで大都市港湾の管理を企業会計方式による財政収支状況について、その推移をみてみよう（表5参照）。

1961年度には、経常収益で管理費さえも賄い得なかったが、1966年度には管理費を賄うに至っている。損益比率でみると、1966年度を100とした場合、1977年度には274を示し132億円の赤字を計上している。一方、収支比率は、1961年度の186から年々改善のあとを示して143まで低下している。この成果は、料金適正化努力に負うとみられるけれども反面、管理費の増加も著しく、依然として財政収支の逼迫に脅やかされている。

一方、官庁会計方式の歳出内訳について内容を検討した場合（表6参照）、基本施設及び運営施設建設費用の割合は、1961年度70%，1966年度64%，1967年度

表5 主要港企業会計方式による財政収支の推移

(単位:百万円)

年 度	経常収益 (A)	経 常 費 用 (B)						損 益 (C = A - B)		収支 比率 (D = B/A)
		管 理 費	公 債 利 子	減 働 償 却 費	計					
61(36)	2,589 41	3,091 (64.2)	50 (15.4)	740 25	980 (20.4)	47 (100)	4,811 (100)	43 △ 2,222	46	186
66(41)	6,333 100	6,160 (55.3)	100 (26.1)	2,915 100	2,070 (18.6)	100 (100)	11,145 (100)	100 △ 4,812	100	176
71(46)	14,455 228	12,126 (57.0)	197 (25.6)	5,445 187	3,695 (17.4)	178 (100)	21,266 (100)	191 △ 6,811	142	147
73(48)	19,517 308	15,477 (55.7)	251 (27.1)	7,525 258	4,762 (17.2)	230 (100)	27,764 (100)	249 △ 8,247	171	142
74(49)	24,930 394	21,070 (59.7)	342 (26.0)	9,172 315	5,060 (14.3)	244 (100)	35,302 (100)	317 △ 10,371	216	142
75(50)	27,274 431	36,630 (60.1)	384 (26.1)	10,265 352	5,418 (13.8)	262 (100)	39,313 (100)	353 △ 12,039	250	144
76(51)	30,843 487	25,245 (57.3)	410 (28.2)	12,443 427	6,362 (14.5)	307 (100)	44,050 (100)	395 △ 13,207	274	143

注 (1) 収入は、施設使用料及び役務利用料の収入である。

(2) 減価償却費には、国庫負担金その他の港湾管理者以外の者が負担した分に係る償却費は含んでいない。

(3) 管理費には施設維持補修費を含む。

(4) 1978年版運輸白書より。

表6 主 要 8 港 歳 出 内 訳 の 推 移

(単位:百万円)

年度	管 理 費	施 設 維 持 費	基 本 施 設 整 備 費	運 営 施 設 整 備 費	公 債 還 債 費	そ の 他	合 计
61(36)	2,626 (16.0)	52 (2.8)	465 44 (54.9)	9,003 59 (15.2)	2,484 41 (8.0)	1,310 24 (3.1)	504 183 16,392 (100) 50
66(46)	5,093 (15.4)	100 (3.2)	1,065 (45.8)	15,153 100 (18.2)	6,022 100 (16.6)	5,493 100 (0.8)	276 100 33,102 (100) 100
71(46)	10,390 (16.6)	204 (2.8)	1,737 163 (38.8)	24,230 160 (19.1)	11,927 198 (18.0)	11,210 204 (4.7)	2,943 1,066 62,437 (100) 189
73(48)	13,295 (16.2)	261 (2.7)	2,181 205 (39.8)	32,593 215 (16.5)	13,485 224 (18.3)	14,942 272 (6.5)	5,298 1,920 81,797 (100) 247
74(49)	17,912 (19.1)	352 (3.4)	3,158 297 (37.7)	35,347 233 (14.9)	14,014 233 (18.4)	17,222 314 (6.5)	6,116 2,316 93,769 (100) 283
75(50)	20,098 (22.4)	395 (4.0)	3,532 332 (29.9)	25,751 177 (16.2)	14,539 244 (20.7)	18,514 337 (6.8)	6,127 2,220 89,561 (100) 271
76(51)	20,986 (19.1)	412 (3.9)	4,259 400 (28.1)	30,799 203 (25.5)	28,013 465 (19.9)	21,807 397 (3.5)	3,795 1,375 109,659 (100) 331

注 (1) 基本施設とは、水域、外かく、係留及び臨港交通施設である。

(2) 運営施設とは、基本施設以外の港湾施設である。

(3) 1978年版運輸白書より。

53%と低下を続けたが、実額は、1966年度を100とした場合、1976年度のそれぞれの施設は203、465と拡大している。

投資のための資金調達は、公債依存度を高め、公債償還金の著増が目立っている。さらに高度成長のつけとも云うべき環境悪化に対する環境整備費も増加傾向にあり、その原資を求めて入港料及び環境整備負担金の導入が試みられたが、後者は未だに実現していない。

- 注 (1) 卷幡静彦著「前掲書参」pp. 41~53参照
 (2) 山上徹稿「前掲書」p. 20
 (3) 東寿稿「輸送システム変革と新しい公共財概念——港湾管理者の立場にたって」（港湾経済研究No.10 1972年）p.65において港湾法以前の港湾管理・経営形態を「港務所経営」と指摘しているが、この用語の定義で、わが国の港湾管理が營造物管理として下位の行政統制の範疇しかもちえなかつたこととフランス法との違いで述べている。
 (4) 運輸省港湾局「港湾管理の現状と問題点」（1965年）p.40年及び森本三男稿「港湾経営の経営体制と経営目的—港湾の経営学的研究試論」（名古屋港 Vol.26 No.5, 1977, 5) p. 6 参照
 (5) 摘稿「大都市港湾の機能転換と経済政策との相互作用」（港湾経済研究No.16, 1978年）p. 118
 (6) 柴田悦子著「港湾経済」（成山堂, 1972年）p. 16参照
 (7) 摘稿「大都市港湾における港湾、運輸政策と港湾管理上の課題」（港湾労働経済研究 No.3 1979年）pp. 101~123 に現在大都市港湾管理者がかかる諸課題と物流革新という視点から分析したので参照されたい。

4. 港湾管理体制の転換

高度成長が始まった60年代以降、港湾は国の経済計画に組入れられ公共事業費による長期的事業計画対象として重視されるに至った。1961年度に第1次港湾整備5ヶ年計画が策定されて後、第5次港湾整備5ヶ年計画に至るまで国の投資規模は毎回倍増しているにもかかわらず第3章に指摘したように大都市港湾の経営危機が拡大され、港湾経営がバランスを崩しつつあるにも拘わらず、かえって健全な港湾経営の可能性が追及されるのは何故であろうか。

動機の一つは、港湾法における港湾一元管理規定の根柢にある原理とは異質と

みられる特別法としての外貿埠頭公団法に基づき外貿埠頭公団が埠頭施設の一体的専用貸しを行なうことにより、埠頭経営を軌道に乗せた事実に求められる。第二は単なる營造物管理的理念にウエイトを置いた國の港湾管理活動は、港湾用役の生産という視点から見れば抑制的に機能する面が多いと評価され、他方先進的な港湾の經營形態としての Port Authority による管理の方が港湾用役生産に対して促進的に機能することが多いという事実である。第三の動機は、英國のロッチャード報告に見られるように、港湾は商業的事業でありロケーションそのものにも用役性があり、競争者のない場合は実質的には独占的性格を屢々持つ従って設備の充足された港湾においては、港湾用役生産にともなう収入から、管理費は云うに及ばず建設費も賄い得て当然であるという考え方が抬頭している事実である。第四に交通手段として通路の一部を形成する港湾は、海運用役生産性向上のための新規投資対象となる可能性を内蔵しつつあるという事実である。即ち、外貿埠頭公団による神戸のコンテナ埠頭がいざれも当初の操業率を上回るに足る集荷を行ない埠頭ターミナル事業として好収益をあげている事実である。⁽¹⁾

これまでの考察はわれわれに港湾經營主体に適切な権原を与えることが、港湾經營における収支バランスの達成にとって極めて重要であることを示唆している。

ここで港湾經營の可能性のある大都市港湾についてこれまでの分析を整理してみよう。船舶入港隻数、貨物量共に港湾収支をバランスさせる状況にあるが、輸送革新の進行が大規模な非収益施設の建設投資をもたらした。又社会的費用の絶対額も拡大させたことである。ところが前者の費用については欧米諸国では全額国の費用で建設しており⁽²⁾、わが国の場合も国民經濟的視点から非収益施設については全額国費投入を明確にすべきであろう。後者については、環境整備負担金を設定し実施に向けて検討中であり、それに対応する入港料の徴収も実現しているので、発生者負担の原則に一步近づきつつある。

実に3・3答申以降の一貫した港湾政策の中で明確になっていることであるが、海運用役生産に最もマッチした港湾經營方式を採用すべきであろう。従来の公共港湾は海運用役生産の一過程としての港湾用役生産の向上に充分対応する体制に

なかったことである。即ち、一般的労働手段としての港湾と労働力が別々の経営主体によって分離され、経営の諸要素が機能的に作用しなかったことが、港湾における低生産性を生みだした。

これに対して、公団のリース方式は、水際線の最高の場所に輸送革新に対応する施設を建設したこともある、つまり食い的な埠頭経営であるが、従来の港湾経営に一石を投じたものであった。しかもその埠頭経営方式はリース料が従来の公共埠頭の使用料に比較すると高額ではあるが、海運用役生産の高能率性を保障するものであってみれば、生産性の高さに較べれば高額なリース料になっていないばかりか、港湾への集荷及び寄港の集積をもたらし、港湾相互間の競争原理に基づく港湾建設に多大な効果をもたらした。

これまでの帰結から、大都市港湾が経営を目指す場合、外賃埠頭公団の解散も云々されている昨今、それを大都市港湾経営の中に吸収するとき、港湾管理の一元化の中で多面的な埠頭経営方式が実現することになる。

ここで第2章で定義した港湾管理体制の実現がより一層急務であることが明確になり、そのことは港湾経営の安定性をもたらすものであると確信するものである。

- 注 (1) 田中省三稿「公団埠頭にみられる専用的利用について(1)」(海事産業研究所報 No. 151, 1979年) p.31 及び拙稿「前掲書」(港湾労働経済研究No.3, 1979年) p. 115からコンテナ・ターミナルの効率の高さとそれとともに収益性の高さについて述べてるので参照されたい。
(2) (社)日本港湾協会・(財)国際港湾協力財団「欧米諸国の港湾管理とその財政」(1977年)

5. むすび

大都市港湾管理体制を伝統的港務所経営としての施設管理者理念から港湾用役生産管理者理念へ脱皮することが可能かどうかの考察を試みたものであるが、多面的な問題が複雑にからみあっており、その整理に大部分を費した。

港湾経営という側面から、大都市港湾をみると、戦前の港務所経営が今日まで重く影を落していたが、それを払拭する要因となったのは既に指摘したように

高度成長を通じて抬頭した輸送革新であった。今日の公団による埠頭の専用使用方式は、港湾法の一元管理規定からみた場合、その粹をはみだしたものであったが、主要港湾でその比重を増加させつつあり、大都市港湾経営にインパクトを生じさせた意義は大きい。この小論では問題提起に終始したが、別の機会に用役生産管理者の実体への論及を試みたい。

内貿雑貨輸送と港湾問題

市来清也
(神戸商船大学)

目 次

1. はじめに
2. 貨物流動と港湾
3. 雜貨海上輸送の概要と港湾
4. 雜貨海上輸送における港湾の課題
5. むすび

1. はじめに

わが国経済は、石油危機を契機として、省資源化、高度加工産業化の傾向を辿っており、国内輸送における数量的な高度成長は余り期待されないが、附加価値の高い製品すなわち雑貨類の輸送は増大していくことが予想される。そして、今後の国内貨物輸送においては、省エネルギー対策や環境問題などの諸制約から、長期的展望に立って、内航海運の積極的活用が必要とされており、とくに雑貨類の定型大量海上輸送体制の整備がその中心課題となりつつある。このような動向に関連して、内貿雑貨輸送の特質と、港湾のあり方および問題点を主体に以下述べることとする。

2. 貨物流動と港湾

(1) 貨物流動の動向

国内における貨物流動は、経済の安定成長期を迎えて、かっての高度成長期にみられたような大幅な量的増大を期待することは困難となってきた。国内貨物流動量の最近5ヶ年間の推移をみると、表1のとおりで、年々減少の傾向を辿っており、47年度の587万トンに対し、51年度の実績は499万トンと、5年間に約15%の減少となっている。ところで、輸送機関別の流動量は、自動車が最も多

く、51年度においては、87.1%を占めており、次いで内航9.2%，鉄道3.7%の順となっている。そして、5年間の輸送機関別シェアの推移をみると、鉄道は一貫して減少し、自動車は頭打ちとなっており、内航は漸増の傾向をみせている。

今後の国内貨物流動においては、産業構造の変化や、省エネルギー、省資源対策および環境問題などが、大きく影響していくものと予想される。すなわち、わ

表1 輸送機関別貨物輸送トン数の推移

(単位：千トン)

輸送機関 年 度	鉄 道		海 運 (内航)	自 動 車	航 空 (国内線)	計
	国 鉄	民 鉄				
昭和47年度	182,450 (3.1)	56,919 (1.0)	434,179 (7.4)	5,203,418 (88.5)	141 (0.002)	5,877,107 (100.0)
48	175,681 (3.1)	53,161 (0.9)	574,835 (10.1)	4,911,957 (85.9)	176 (0.003)	5,715,810 (100.0)
49	157,705 (3.1)	48,114 (0.9)	501,361 (9.9)	4,377,374 (86.1)	158 (0.003)	5,084,712 (100.0)
50	141,691 (2.8)	42,737 (0.8)	452,054 (9.0)	4,392,859 (87.3)	165 (0.003)	5,029,506 (100.0)
51	140,913 (2.8)	45,110 (0.9)	457,571 (9.2)	4,355,945 (87.1)	178 (0.004)	4,999,717 (100.0)

注 1. 運輸省「運輸経済統計要覧」(昭和52年版)による。

2. () は輸送機関別割合(%)を示す。

が国の産業構造は国際資源の諸動向や生活環境の諸条件に対応して、省資源、省エネルギー型産業に移行し、量的拡大より質的向上を求めて、素材生産重点のものから高度加工型産業へと移行していくものと思われる。そこでは、多様化高級化した国民経済生活のニーズを反映して、産業の技術集約化、高付加価値化がさらに進展し、貨物流動においては、技術集約型、高付加価値型品目が相対的に大きな割合を占めていくことが予想される。そして、貨物流動は、いわゆる雑貨類の占める割合が増大していくことになり、その流動量は、高度加工型製品として濃縮化され、量的伸びは経済成長に比し鈍化していくものと推測される。

国内貨物流動量の長期的展望に関して、第三次全国総合開発計画では、60年度

の国内貨物輸送量を50年度の約1.7倍にあたる86億トン、6,300億トンキロになるものと予測している（表2参照）。国内貨物流動量の最近の推移は、年々低調な動向をみせているのであるが、三全総などの予測に基づけば、60年以降の見通し

表2

第三次全国総合開発計画における貨物輸送量の見通し

項目		実								指 数 (昭和50年度=100)			
		昭和40年度		50年度		60年度		65年度		40 年度	50 年度	60 年度	65 年度
		構成比 (%)											
(輸送万トン)	総計	2,625	100.0	5,000	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)	総計	1,864	100.0	3,609	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 1. 総計には航空を含む。
 2. 第三次全国総合開発計画による。

としては、貨物流動の絶体量がかなり増加することになり、省エネルギー、労働力不足、交通空間の不足、環境問題、公害問題などの関連から、トラックや鉄道による内陸輸送だけでは、雑貨類の円滑な輸送は困難となることが予想され、海路利用促進の必要性が高まるものと推測されている^[1]。そして、このような事態に対応するための今後の方策として、雑貨類の定型大量海上輸送システムの整備が大きな課題となってきた。

(2) 雜貨輸送と港湾機能

港湾は、その位置する地域社会、すなわち都市と一体となって形成され、機能することになる。そこでは、港湾は地域社会との関連において、多くの役割を果すことになるが、そのうち、最も本質的で重要なものは、流通活動におけるタ-

ミナル機能としての役割であろう。

港湾は、ターミナル機能を通じて市民生活と密接に連繋し、またその関連において、福祉やレクリエーションなどの種々の役割を果しているものと思われる。このようにみると、港湾機能の主体は、ターミナル的性格のものを中心として、形成されていることになろう。そして、都市型港湾において、最も市民生活と関連の深いのは、雑貨と称せられる貨物の流通活動を対象とするターミナル機能ということになろう。

雑貨類は、市民生活に必要な日用必需品をはじめ、諸種の加工型製品を包含しており、都市経済社会に欠くことのできない密接な関連を有している。このような面からして、都市港湾においては、雑貨類の貨物流動が次第にその比重を増し、重要性を高めていくものと思われる。さらにまた、これまでの都市港湾における原材料などの輸入は公害などとの関連もあり、都市機能の純化をはかる必要から、周辺港や地方港へさらに分散されていくことになろう。そこでは、都市港湾は商港としての純度をさらに高めていくことになり、雑貨類や市民生活に関連の深い貨物を主たる対象とした流通ターミナルとしての機能を果していくことになろう。

注 (1) 福島義章稿「新海上貨物輸送システムと港湾ターミナル」(運輸調査局発行「運輸と経済」第37巻第9号, 1977) p.35

3. 雜貨海上輸送の概要と港湾

(1) 内航海運の特色と雑貨輸送

内航海運は、他の輸送手段に比べて、大量性、長距離性、低廉性の面ですぐれでおり、石油製品、鉄鋼、石炭、セメント、非金属鉱物など大量貨物の長距離輸送という分野において最も良く発展してきている。内航輸送貨物の内容をみると、その80%以上がこれらの大量貨物で占められており、雑貨類は約10%強を占めるに過ぎない。

現在、内航海運における雑貨輸送は、主として、北海道、大阪、沖縄を中心とする各定期航路により行なわれている。これらの航路は、その形成過程よりみる

と、原材料など大量貨物を輸送している一般不定期船の帰り便を利用して、雑貨を輸送する形態から発展してきている。そして、現在もそのような形態は、程度の差はあるが、本質的なパターンとして運営面に残されている⁽¹⁾。そこでは、雑貨輸送は、何らかの形で不定期船に依存して行なわれることになる。また、その積荷をみると、航路によって多少事情は異なるのであるが、通常、不定期船向きのロット貨物をベースカーゴにして、これに雑貨類を積合せる方法で輸送されているのが特色的である。

元来、雑貨輸送は、不特定多数の荷主より出荷される小量貨物を対象として、その方面別集合輸送をするのが本来の姿である。ところで、内航海運においては、このような小量貨物の集合輸送は、通常、ロット貨物の輸送に従属する形態で行なわれており、内航海運の特色を活かした方向で展開されている。これらからして、内航における雑貨輸送は、内航海運の有する大量性、長距離性、低廉性の特色に依存しつつ、その助力によって行なわれているものと言えよう。

(2) 内航定期雑貨航路と港湾

現在雑貨輸送を行なっている内航主要定期航路の形成過程、輸送実績および港湾利用形態をみると次のとおりである。

まず、北海道定期航路であるが、これは戦後、北海道から石炭や木材を京浜、阪神方面などへ輸送していた船舶の帰り便を利用して、京浜、阪神から雑貨類を北海道へ輸送する形態として運営されたのがその起源である。その後、次第に定期航としての基盤を確立し、35年から37年にかけ、北海道／京浜、阪神、関門、裏日本の4つの定期航路運賃同盟が結成され、さらに38年にはこれらの同盟が1本化されて現在にいたっている。北海道定期航路における最近の輸送実態は、表・3のとおりで、北海道向けの場合、車輌、鋼材、ロット物で約51%を占め、一般雑貨が約49%となっており、本州向けの場合、紙パルプが約81%を占め、その他、農産物、木材で約19%となっている。また、往復航荷量のアンバランスが目立っている。

北海道定期航路は、その輸送品目の実績からして、本州からは車輌、鋼材、ロット物に一般雑貨を積合せて、また北海道からは紙パルプをベースカーゴとして

表3 北海道定期航路の輸送実績(50年度)

航 路		航 海 数	延 D/W	積 荷 内 容							合 計
積地	揚地			車輌	鋼材	一般雜 貨	ロット 物	木材	紙ブルブ	農產 物	
本州	北海道	756 (715)	2,258.777 (2,160.906)	101.735 106.360	111.266 154.816	210.119 201.550	10,640 (35.133)	—	—	—	433,760 (497.895)
北海道	本州	923 (808)	2,822.740 (2,495.327)	—	—	—	1,379 (4.022)	1,269,104 (1,149.489)	24,693 (13.696)	260,388 275.600	1,555,564 (1,442.807)

注：（ ）内は前年度実績。

資料：北海道定期航路運賃同盟。

運営されており、ロット貨物に強く依存することになる。そして、これらの輸送貨物を対象として、ロールオン・ロールオフ船やコンテナ船などの近代化船が多く就航しており、輸送の合理化が図られている。同航路における港湾の利用状況についてみると、通常、一般公共埠頭において荷役が行なわれており、接岸本船、エプロン、直背後上屋および野積場などとの機能的に一体化した利用は必ずしも行なわれていない。近代化船などにより合理的な海陸協同一貫輸送を推進するためには、できれば、専属の埠頭や荷捌ヤードが整備されるべきものであるが、現実には、近代化船で輸送される貨物が相対的にまだ少ないし、また船舶にガントリー・クレーンやランプウェイなどの荷役設備を具備しているので、埠頭の荷役設備をとくに必要としないなどのため、一般公共埠頭において、他の定期船や貨物船との共同使用の形態で港湾における荷役が行なわれている状況である。

次に、大阪雑貨定期航路についてみると、当初、九州、四国、中国などから石炭その他原材料を運搬してきた機帆船の帰り便を利用して、大阪の安治川、木津川、尻無川の川筋にある回漕業者が雑貨輸送を行なったことから始まっている。帰り便を利用できる不定期船を隨時、大阪で定期運航のスケジュールにのせて定期船として運航し、最終着港で揚荷後再びもとの不定期船にもどす運航形態として発展し、次第に往復航とも定期運航を行なうものへと進展してきている。現在、大阪港と九州、四国、中国、京浜の各方面を結ぶ航路が運営されている。大

阪雑貨定期航路の最近の輸送実績をみると、表4のとおりで、往航の場合、鋼材が約80%を占め、雑貨が約20%となっており、復航の場合、鋼材が約38%，雑貨が約62%となっている。なお、往航に比し復航の貨物量が著しく少なく、約3分の1程度となっている。これは、復航における雑貨の輸送量は往航とほぼ同じであるが、鋼材の輸送量が少ないことを示している。

表4 大阪雑貨定期航路輸送実績（51年度）

(単位：トン)

航 路 名	往 航					復 航				
	主要品目		計	1ヶ月 平均 輸送量	平均 積載率	主要品目		計	1ヶ月 平均 輸送量	平均 積載率
	鋼材	雑貨				鋼材	雑貨			
四国	542,771	245,305	78,8076	65,673	49	48%	37,436	318,483	355,929	29,660
中国	208,156	12,710	22,0866	18,406	59	13%	54,604	7,180	61,784	5,149
九州	439,763	72,152	51,1915	42,660	58	31%	64,793	20,722	85,515	7,126
東京	117,776	468	11,8244	9,854	61	8%	56,452	555	57,007	4,751
合計	1,3084,66	330,635	1,639,101	136,591	—	100%	213,285	346,950	560,235	46.686
										— 100%

注) 大阪内航運賃協議会資料による。

航路別では、四国航路が約半数のウエイトを占め、次いで九州航路の比重が大きくなっている。各航路とも平均積載率が30～60%となっており、その低いのが目立っている。品目別みると、総体的に鋼材が大きな割合を占めており、鋼材をベースカーゴとして雑貨を積合せ輸送しているのが特色的である。復航においては、鋼材の占める割合は低下しているのであるが、その分だけ輸送量の減となっている。

大阪雑貨定期航路の使用船舶は、小型船が主力を占めており、平均船型は中国航路が約160総トン、四国航路が約210総トン、九州航路が約240総トン、東京航路がやや大型化して430総トンとなっている。大阪港における埠頭の使用状況をみると、大阪南港を東京、九州航路及び北海道、沖縄航路が、大正内港及び安治川内航を九州、四国、中国航路が、その他安治川、木津川、尻無川の各川筋を

四国、中国航路が利用している。そして、定航を運営している内航運送業者及び取扱業者は、その数が多く、企業規模の小さいものが多い。近代化をはかるために、地域別に協同組合が結成されているが、具体的な共同配船や共同作業などの合理化はほとんど行なわれていない。荷役は沿岸荷役が主体となっており、小型船の船積卸まで行なわれている。その形態は、内航運送業者が自ら沿岸荷役を行なうもの、あるいは下請荷役業者を使用して行なうもの、または、鉄鋼問屋など荷主との結びつきでその依頼により行なうものなど多様である。他の港においては、通常、公共埠頭において一般内航船とほぼ同様な荷役形態がとられている。

さらに、沖縄定期航路についてみると、昭和25年に大阪商船、三井船舶、日本海汽船の3社により発足し、その後外航定期航路として、A P Lなども参加して運営されてきたが、47年5月沖縄の日本復帰により、内航定期航路となり現在にいたっている。主な航路としては東京・名古屋航路、阪神航路及び九州航路がある。沖縄定期の積荷は、往航はコンテナや車輌が大部分でバラ荷は比較的少ない。復航は分蜜糖やパイント缶詰など品目が限定されており、総体量も非常に少なく、往復航荷のアンバランスが目立っている。就航船舶は比較的近代化されており、4,000～9,000総トン級の大型貨客船をはじめ、2,700総トン級のロールオン・ロールオフ船やコンテナ船、および1,000総トン級の貨物船が多く使用されている。然し、荷動きの低調から積載率が低く、50年度には貨客船が約46%，貨物船が約55%となっており、運航採算は良くない。港湾の利用状況は、北海道定期の場合とほぼ同様で、公共埠頭において荷役が行なわれており、近代化船によるコンテナやロールオン・ロールオフ方式の荷役合理化も進んでいる。なお、那覇港における雑貨類のコンテナ化は約60%程度となっており、埠頭施設の利用率も比較的高い実績をしめしている。

(3) 長距離フェリーと港湾

長距離フェリーは、53年1月末現在で、15事業者により24航路、52隻、40万6,700総トンが運航されている。この長距離フェリーは自動車輸送のもつ軽便性と船舶輸送のもつ大量、長距離、低廉性とが結合した海陸協同一貫輸送としての特色において、雑貨輸送をさかんに行なっている。最近は無人車航送による輸送が

増加し、トラック航送の約50%を占めている。無人車航送は長距離ほど有利で、トラック業者はこれを利用運送の1手段として定着させてきている。

長距離フェリーの経営内容をみると、最近、好転のきざしが見えているが、一般的にみてあまり良くない。これは、経済の安定成長期を迎える、輸送需要の伸びやみから収入増が頭打ちの傾向となっているのに対して、船舶建造費や埠頭使用料の負担が大きいこと、及び燃料費や人件費の上昇などによるものである。ほとんどの航路が多額の操越欠損金をかかえ苦慮している状況である。

長距離フェリーが利用している埠頭は、フェリー埠頭公社の整備になる埠頭が大部分を占めているのであるが、その他に県市所有の公共埠頭、船会社の私設埠頭、及び開発会社整備埠頭などがある。このうち、フェリー埠頭公社整備の埠頭が、フェリー輸送については、運用面や安全面ですぐれているのであるが、それだけに使用料も高くなってしまい、フェリー業者にとって経営上の一つの負担となっている。

注 (1) 抽稿「内航における雑貨輸送の現状と課題」(日本港湾協会発行「港湾」第55号、1978) P. 36

4. 雜貨海上輸送における港湾の課題

(1) 内航雑貨埠頭の整備と問題点

内航における雑貨輸送は定期航路を主体にして行なわれており、通常、他の内航船と共同使用の形で公共埠頭において荷役作業が行なわれている。そして、本船、沿岸、上屋、荷捌における作業形態は、必ずしも埠頭利用の面で機能的に一体化されたものとはなっていない。港湾における雑貨類の物流合理化をはかるためには、埠頭施設が機能的に一体化して利用されることが重要である。そこでは雑貨埠頭をいかなる貨物でも取扱う埠頭とするのではなく、雑貨という特殊なカテゴリーに属する貨物を専門に取扱う物資別専門埠頭の一形態として検討することも必要かと思われる。(1)

内航雑貨輸送において、その本格的な港湾物流の合理化をはかるためには、バースや上屋を専用化して、本船と一体的運営が可能な埠頭の整備が望ましいこと

になる。ところで、内航雑貨輸送の現状をみると、総体的な数量が少ない上に、そのほとんどの航路が積載率が低く、往復航のアンバランスが目立ち、しかも、自動車輸送やフェリーなどとの競争による運賃面の制約などがあるので、運航採算はあまり良くない状況である。内航雑貨輸送を対象とする埠頭整備の面からすると、港湾における社会資本投入の遅れがみられるのであるが、整備後の港湾原価の負担力の点などを考えると、内航雑貨輸送の現状からして、検討すべき問題点があるものと思われる。

内航雑貨輸送が、内航の特色である大量性、長距離性、低廉性に依存した形態で運営されているという体質からみて、当面、雑貨のみを対象とした埠頭の整備は対象貨物や港湾原価負担力の関係などから考慮すべき事項が多いものと思われる。そこでは、港湾原価と内航雑貨輸送の負担力との関連における調和が埠頭整備に要請されることになろう。

(2) 集貨問題と港湾機能

内航雑貨輸送は、その輸送実績の現状からして、その多くが、比較的ロットの大きい、言わば不定期船あるいは専用船向きに近い貨物をベースカーゴとし、これに雑貨類を積合すという形態で運営されている。今後、このような形態に対して、さらに本来の雑貨類の輸送比重を高め、その本格的基盤を確立するためには、港湾における合理的な集貨体制を確立することが大きな課題となってくる。

雑貨輸送における本質的な輸送の原則は、早く、安く、安全に、正確にということになろう。これについて、輸送機関の特質を比較すると、一般的には次のようなものとなっている。すなわち、鉄道輸送は、①大量の商品を一時に能率的に輸送するのに適す、②中・遠距離輸送には運賃が割合で経済的である、③近距離輸送の運賃は比較的割高である、などとなっている。また自動車輸送は、①小・中量商品の近距離輸送に運賃が割安で経済的である、②戸口から戸口への一貫輸送に適し便利である、③輸送途中の積換荷役がほとんど必要でなく、荷造包装は比較的簡単でよい、④大量輸送にはあまり適しない、などとなっている。一方、船舶輸送は、①大量商品の遠距離輸送に適しており割安で経済的である、②輸送速度が他の輸送機関に比べて遅い、③安全性や正確性の面で鉄道や自動車に

比較してやや劣る、④天候により荷役や航行が左右されやすい、などとなっている。⁽²⁾

ところで、輸送機関選択と内航海運の利用について、運輸省流通対策本部が昭和54年に発表している対荷主アンケート調査の結果によると、内航海運については、輸送費が安いとするところが81.8%と各輸送機関中最高の数となっているが輸送時間を不適とするところが72.1%と多く、またサービス機能が悪いとするところが59.5%，安全性・信頼性が少ないとするところが45.0%となっている。さらに、輸送機関の選択理由として、①運賃が安いことが98.4%，②発着時間が正確が74.2%，③天候・スト等に影響されないが69.7%，④輸送所要時間が短いが66.7%，⑤事故が少ないが60.6%，⑥一貫輸送体制で便利が59.1%，⑦迅速な輸送が必要とされるが59.1%，⑧出荷単位が適合しているが54.5%，⑨荷傷めが少ないが51.5%，⑩集配サービスが機動的であるが40.7%となっている。これらの選択理由のうち、雑貨輸送に関しては、とくに、一貫輸送体制が便利であることや、集配サービスが機動的であることなどが、重要な要素として関連していくものと思われる。

荷主側の立場からすると、物流の戦略的合理化をはかるために、常に商品を顧客に、適正な品質 (right quality)，適正な数量 (right quantity)，適正な時点 (right time)，適正な場所 (right place)，好適な印象 (right impression) 適正な価格 (right price) の 6 R の理想的条件で届けることができる物流システムを作りあげることが⁽³⁾、雑貨輸送に関して肝要である。それで雑貨輸送の供給側に対しては、このような荷主側の立場に対応するような良質の輸送態勢を確立することが強く要請されることになる。そこでは、雑貨の種類や輸送需要の特徴及び輸送区間ごとに適応した輸送サービスの開発と、荷主への積極的販売が、本格的な雑貨輸送態勢確立の基盤となるものと思われる。

ところで、雑貨海上輸送をさらに促進する上において、考慮すべき重要な事項は、内航雑貨輸送が船舶輸送の有する特性すなわち「大量性、長距離、低廉性」に依存する形態で、これまで発展してきたということである。このことは、やはり今後の内航雑貨輸送においても、その運営の基調をなすもので、輸送する対象

貨物に特色ある傾向を残すものと想定される。そこでは雑貨類のなかでも内航の特性に比較的適応した貨物、すなわち輸送ロットがある程度大きく、比較的安定した量の移動が恒常的に行なわれるものが、その輸送貨物の主体をなすものと思われ、対象貨物について、業種別、品目別、地域別におのづからある限度が生ずることになろう。また、雑貨類の往復航のアンバランスや季節的変動に対処するためにも、不定期船向きと思われるような貨物に、その一部を依存せざるを得ないという問題点が残されることになろう。そこには、トラックなどで輸送される陸送雑貨とは若干性格の異なる海送雑貨としての特色がみられることになる。

内航雑貨輸送の集貨を合理的に推進するためには、これらの海送雑貨を対象として、港湾におけるターミナル機能を中心とする集貨体制を形成することが必要である。そして、その原則的方向は、需要者である荷主側の要望に副うべく、一貫輸送、適合輸送、安定輸送に対応したものであることが基本となろう。海送雑貨はロットの大きいものと小さいものに、その性格からして区別されることになる。小ロットのものについては、コンテナやパレットによるユニット・ロード・システムを推進し、また港湾ターミナルにおける混載機能を整備することが必要である。ロットの大きいものについては、それぞれの荷主の流通形態との関連において、適合した安定的な集貨システムを形成していくことが要請されることになろう。そこでは総体的物流コストの低減と、荷主のニーズに適応することが必要となってくる。とくに総体的物流コストの低減に関しては、雑貨海上輸送における総コストの約3分の2近くが発着両港における港湾経費及び集配費用などで占められている現状からして、港湾経費及び集配コストの節減が、その重要な要素となるものと思われる。

このような海送雑貨の集貨体制の形成は、当然のことながら、業界の形態やあり方にも大きな課題を提起することになる。内航雑貨輸送に従事する業者は、その数が多く、企業規模も一部を除きあまり大きくない現状である。港湾におけるターミナル機能の有機的活用と、集貨体制の効率的展開をはかるためには、関係業者の共同化、協業化などが基本的には、必要となってくる。ところで、地域別に協同組合などが結成されている事例はあるが、共同配船や共同作業などによる

合理化は、貨物フェリーの場合を除くと、まだ行なわれていない実状である。貨物フェリーの場合は、東京／苫小牧間において、日本沿海フェリーと川崎近海汽船の共同運航が行なわれており、集貨や運営面の共同化が進展している。

今後、内航雑貨輸送における集貨体制を合理的に形成するためには、共同集貨をはじめ、トラック業者などの協調、荷主への良質サービスの提供および荷主側の協力などが大きな課題となろう。そして、これらが港湾のターミナル機能を通じて、有機的にシステム化されることが、集貨問題解決への基盤となるものと思われる。

(3) 流通拠点港湾と物流合理化

経済の安定成長時代を迎えると、流通拠点港湾における物流合理化は、質的向上にその重点が置かれることになり、物流のサービス向上、コスト削減、環境問題、省エネルギーなどが、その主な対象となりつつある。そして、港湾物流のあり方は、これまでの産業奉仕型から国民生活志向型へと転換しつつあり、地域社会と密着した物流システムの形成が重要となってきている。すなわち、地域社会の総合的な物流合理化をはかるため、生産から消費を結ぶ海陸一貫した輸送合理化が可能であることが強く要請されつつある。

流通拠点港湾においては、地域社会との関連性からして、雑貨類の輸送が重要な部分を占めるものと思われる。最近、この雑貨類の物流合理化をはかるための方策として、コンテナ船や長距離フェリーなどによる海陸協同一貫輸送が進展してきており、これに対応して、流通拠点港湾も機能的整備や充実が進められつつある。雑貨輸送においては、このような海陸協同一貫輸送をはじめ、港湾と内陸部を有機的に結ぶ物流システムの形成や内陸物流拠点との機能的連繋運営が、その合理化をはかるためにとくに重要となってきている。

今後の雑貨輸送においては、流通拠点港湾を中心機能として、内陸部と一体となった物流システムの形成、運営が基本的課題となるものと思われる。そこでは、物流の発地から着地まで一貫した総合的取扱が重要であり、そのための流通拠点港湾の施設面や機能面の整備と合せて、雑貨輸送業者の総合物流業者への脱皮が強く要請されることになろう。

- 注 (1) 港湾荷役機械化協会編「雜貨ふ頭における流通施設の適正計画に関する調査(II)」(同協会発行, 1978) P.37
(2) 日通総合研究所編「物流の知識」(東洋経済新報社発行, 1978) P.102~P.104
(3) 日通総合研究所編「同上」P.45

5. むすび

内賀雜貨輸送の合理的な発展をはかるためには、集貨面や經營面の態勢を確立することが、とくに重要となっている。そこでは、輸送の質の向上をはじめ、業界の共同化などによる近代化や、港湾ターミナル機能を中心とする内陸部との一貫物流システムの形成、ならびにそれに対応する港湾埠頭の整備などが内賀雜貨輸送をめぐる港湾問題として、解決すべき主要な事項となろう。

隣接二港湾をめぐる物流システムの考察

——荷主の港湾選好行動を中心として——

国領英雄
(神戸商船大学)

三木樞彦
(神戸商船大学)

目 次

1. 港湾と背後圏
2. 隣接二港湾の輸送モデル
 - 2.1 港湾選好の無差別曲線
 - 2.2 港湾物流コスト分析
3. 荷主の港湾選好行動のモデル

1. 港湾と背後圏

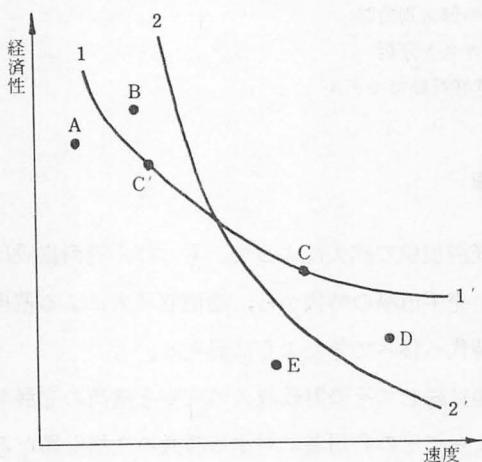
港湾はわが国の経済規模の拡大によって、もっぱら港湾施設に対する活潑な需要を享受した港湾の売手市場の時代から、港湾管理者による積極的な港湾振興とポートセールスの時代へ移ってきたように見える。

港湾管理者の課題は総じてその財政収入の安定と港湾の発展可能性にあろうが、港湾の性格によってその利用者に対する誘致の性格も異なる。いわゆる商業港と称する港湾ではその背後に輸出入される貨物の生産地と消費地から成る背後圏 (hinterland) がある。これは港湾をとりまく背後経済圏としての都市であって、ここで発生する貨物と消費される貨物は他の港湾を経由することなく当該港湾の持つ雑貨埠頭から積卸しされるので、その港固有の貨物という意味で地場貨物 (Captive cargo, 専有貨物) と呼ぶことができよう。

表1 大阪・神戸港の発生・消費地別輸出入コンテナ貨物量(昭49.10)

	発生地			消費地	
		(t)	%	(t)	%
大阪府		125,382	27	78,517	35.5
兵庫		73,431	15.8	61,898	28.0
中京地区		84,237	18.0	14,084	6.4
中國・四国		74,242	15.9	19,023	8.6
その他の		106,737	23.3	47,537	21.5
合計		464,029	100	221,059	100

図1 港湾選好の無差別曲線



ところがコンテナ化の進展の結果、長大な沿岸地域に対して少数の寄港地にコンテナサービスが実施されることになり隣接港の直背の港湾都市の只中からコンテナ貨物を引き抜くことによって地場貨物への侵略という事態が生じるに至った。

しかし全般的に云って背後圏貨物は地場貨物であり、その理由から港湾管理者は背後経済圏に産業の立地を積極的に振興している。

港湾は地場貨物を発生する背後圏とは別にその奥地に横たわる広大な物流圏域

(Freight territory) を有しており、その地域は他港との競合において何らかの優位性を持っているが、先述の背後圏とは違ってふつう2つ以上の港湾によって共有されている。例えば、大阪港と神戸港は表1に示すように、また東京港と横浜港は関東地方を共通の物流圏域として持つ。内陸部の広大な大陸の港湾でも事情は同じで、いわゆる懐の広いアメリカ合衆国ではニューヨーク、フィラデルフィア、ボルチモア、ハンプトンローズの諸港は内陸奥深くシカゴ、ピッツburgh、デトロイトといった工業地帯を擁する物流圏域を共有しているし、ボストン港とニューイングランド諸港は合衆国の北辺沿いの都市を、またウイルミントン、サバンナ、チャールストン、ジャクソンビルなどの南部諸港はさらに南部のガルフ諸港の持つ広大な物流圏域を分け合っている。

さて、港湾管理者が貨物の誘致を期待しうる所は背後圏と物流圏域に限られるわけではない。港湾の立地を集荷の観点から戦略的に港湾振興に利用することができる例がいくつかある。神戸港が極東地域のコンテナフィーダーサービスポートとして急成長を遂げたが、從来から九州・四国方面からの国内フィーダー貨物も輸送されてきているように中継港の役割を維持することも一例である。

いわゆる工業港と称する港湾では背後の企業立地を図ることにより新しい貨物を確保したり、さらには競合する港湾から貨物を得るために特別の港湾施設・設備を用意することに余念がない。例えば重量物荷役用クレーンと重量物バースを保有することによりプラント類をはじめ重量物貨物の荷主の利用を定着させ、物資別専用埠頭、冷蔵倉庫、サイロ倉庫、危険物専用埠頭等も同様の効果を持つ。

その他の特別施設として保税地域があるが、これにより加工貿易の促進になるほか、中継港で荷卸しされた貨物を輸入許可を受けずに、所要の仕向地宛の貨物がターミナルに蓄積されるのを待つことができる。この制度はわが国のフィーダーサービス、また欧州での貨物の流動を大いに促進している。國際運河地帯の通航も一種の保税輸送の好例である。

こうした設備や制度の存在は船舶の寄港と貨物の誘致に役立っている。

從来から東京港が横浜港と比較されるように、大阪港も神戸港と対比されるが、港湾整備に後れをとった一方の港湾関係者が「定期航路が少ないから荷が集

らないのか、荷が少ないと船会社が来ないのか」という問題を提している。これに象徴されるように外航船会社の政策と港湾業者の結びつきが重要で、よほどメリットがなければ他港に移れないことを物語っている。

本論文ではコンテナ貨物の輸出活動を中心に荷主の港湾選好の分析モデルを提示し、若干の分析を試みたい。

2. 隣接二港湾の輸送モデル

2.1 港湾選好の無差別曲線

荷主の物流管理は産業界と消費者の購買力の増大につれて市場の拡大をもたらしたが、その発展を支持するものは物流コストの低減と顧客サービスの向上のために必要な管理技術である。この管理技術を一般に物流システムと呼んでいるが、企業の製品、販路、立地条件などにより画一したパターンはない。このため各企業は自社に最も適したシステムを作ることが肝要で、その中心は輸送・配達計画と在庫管理である。

荷主は数社の海運会社の運賃率だけを比較して輸送方法をきめることもあるが、究極的にはその輸送方式が生産から消費に至る位置と時間の最大の効用を生むために最小費用を与えるかが判断のめやすとなる。このようなトータルコストの分析（総合物流コスト分析）の手順としてまず次の要因の調査が行われるのが普通である。

- ① 商品の包装形式、正味重量および梱包材料重量。
- ② 仕向地ごとの輸送ロットの大きさ、輸送需要の季節性、年間総輸送量。
- ③ 工場渡し標準商品価格（重量当たり等）。
- ④ 貨物の発着地の条件、荷送人または受荷主は散在または密集しているか。
- ⑤ 現在利用可能な輸送方式とその速度。

上記の情報にもとづいて現在の輸送システムのあらゆる項目を原価という共通要因で結びつけた関係式を作りあげる。いくつかの代替案の中から総費用によって最適解または準最適解を得て、輸送計画の意思決定を行なう。

さて上記のような荷主の意思決定のメカニズムの結果として例えば表1に示される背後圏ないし物流圏域からの貨物が特定の港湾に向けて出荷されるのであるが、荷主の港湾選択要因をしばらくの間、輸送速度と経済性の2変数に限って話を進める。⁽¹⁾ いうまでもなく速度は商品を運ぶに要する平均時間の逆数であり、経済性は考察中の2地点間の輸送に課せられる運賃率の逆数と解される。荷主の港湾選択要因はとりもなおさず荷主の定期船選択要因であるが、その要因Xを速度、Yを経済性とする。1図に示すように特定の荷主が特定の商品をある港において船積みされるべく輸送されたとき点A (X_A, Y_A) , B (X_B, Y_B) 等の座標を持つ港として表現される。1～1' のグラフが港Cを通過する荷主の無差別曲線であるとすれば、彼はこの線に沿って速度は劣るが経済性のよい点C' に同等の価値を認めるのである。したがって彼はこの曲線より優位にある港Bを選びはずるが、逆にこの曲線より劣位にある港Eを望まないであろう。2～2' で表わされる無差別曲線で特徴づけられる荷主によっては点B, E等で表わされる港よりは点CやDで表わされる港が選択されることになる。

こうして、もし出荷主の手中にある特定商品に対して無差別曲線が指定できるならば、背後圏あるいは物流圏域にある荷主はいくつかの港の中から最も優位で、図では原点から概して離れた位置にある港を選択することになるであろう。

2.2 港湾物流コスト分析

それではこのような無差別曲線を表わす式がどのようにして決定されるかを調べてみよう。港湾輸送に関する物的流通コストとは港湾ターミナルを経由して生産地より消費地に至る物的流通に伴って生じる諸費用である。輸送活動の実態にもとづいて次の10個の費用項目から成ると一般に考えられている。

①包装費用、②港湾施設費用、③内陸沿岸荷役費用、④本船荷役費用、⑤内陸輸送費用、⑥在港時船舶費用、⑦海上輸送費用、⑧保管費用、⑨貨物金利、⑩港湾諸掛り費用

これらの物的流通コストのうちで、当面、総コストを変動させる項目だけをとりだすと③と⑥である。この2個の費用項目によって隣接する二港湾に流入する

貨物の内陸輸送と港湾混雑の指標⁽²⁾を使用して、二港湾システムの計画管理手法を検討することができる。港湾の年間取扱貨物量が一定の港湾施設能力を備えた港湾を通過するとき、トン当たり港湾物流コストに与える影響を次のようにして測る。

船舶1隻当たりの平均積載量(W), 1日当たりの荷役能力(S)とすると船舶の平均荷役日数T_hは

$$T_h = W / S$$

となる。係岸時間が6次のアーラン分布に従うと仮定すると、⁽⁴⁾ 平均バース待ち日数T_wは

$$T_w = \frac{0.5\mu a^s(1+V^2)}{(S-1)! (Sp-\lambda)^2} \left[\sum_{n=0}^{s-1} \frac{a^n}{n!} + \frac{\alpha^s}{(s-1)! (s-a)} \right]^{-1}$$

で求められる。ここで、Sはバース数、λは平均到着率、μは平均係岸隻数、
 $a=\lambda/\mu$, $\rho=\lambda/sp=a/s$ (バース利用率), Vはアーラン分布の変動係数である。

上記から平均在港日数は平均荷役日数と平均バース待ち日数の和

$$T = T_h + T_w$$

として表わされる。

一方、トン当たり船舶コストC₁は1日当たり船舶コストC_s(円/日), 平均在港日数T, 1隻当たり平均積載量Wより

$$C_1 = C_s \cdot T / W \quad (\text{円/トン})$$

となり、港湾の荷役能力が一定のときトン当たり船舶コストは1日平均取扱量Mが増加するほど上昇する。

トン当たり内陸輸送コストはトラック輸送を想定して次式で算定する。

$$C_2 = \frac{1}{\xi} \left\{ 2 A_1 D + (A_2 + A_3) \frac{2D}{\beta_V} + 2 A_4 D \right\}$$

A₁: ここでトラック1台当たり燃料費(円/km)

A₂: トラック1台当たり減価償却費、補修費、その他の経費(円/日)

A₃: トラック1台当たり人件費(円/日)

A₄ : トラック 1台当たり走行距離 1km当たり輸送施設関係費用 (円/km)

ξ : トラック 1台当たり 1輸送サイクル当たり積載貨物量 (トン)

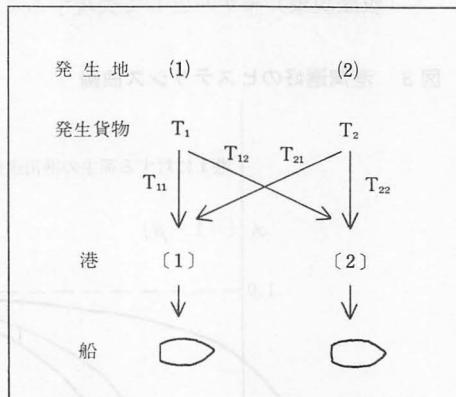
D : 内陸輸送距離 (km)

v : トラックの輸送速度 (km/時)

β : トラックの 1日当たり稼動時間 (時/日)

さて、隣接する二港湾 [1], [2] があって、それぞれの港の背後の物流圏域(1), (2)で発生した貨物が一定の割合で二港[1], [2]に内陸輸送によって分配さ

図2 港湾1,2と物流圏域1,2の関係



れ、それぞれの港で船積みされるものとする(図2)。物流圏域 i から港 j に仕向けられる貨物量 T_{ij} をとすれば、j 港で船積みされる全貨物に対するトン当たり平均物的流通コスト $TC(j)$ を次式で計算する。

$$TC(j) = \frac{C_1(j) \sum_{i=1}^2 T_{ij} + C_2(i,j)T_{1j}}{\sum_{i=j}^2 T_{ij}}$$

ここで、 T_{ij} : i から j への輸送貨物量

$C_1(j)$: 貨物 $T_{1j} + T_{2j}$ を港で船積みする場合のトン当たり船舶コスト

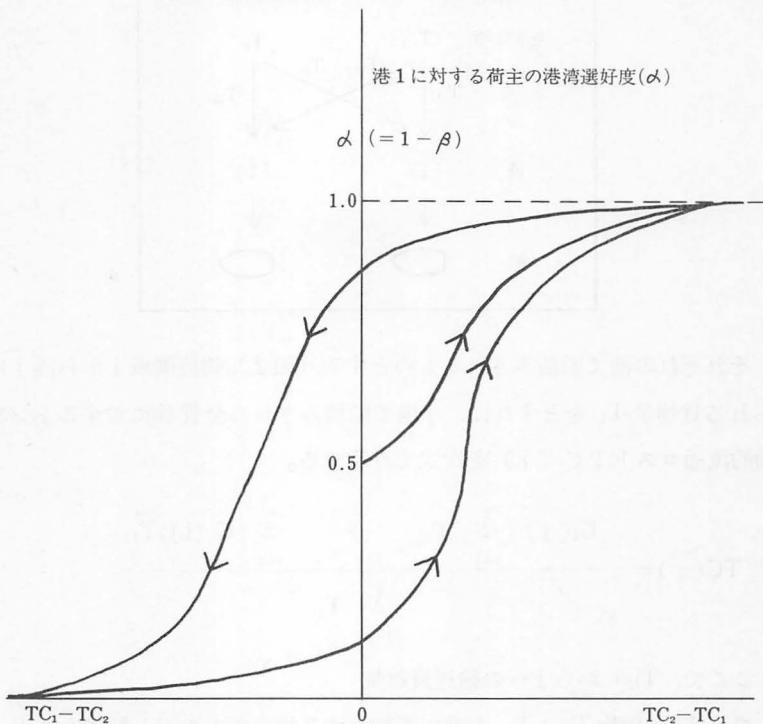
$C_2(i, j)$: 貨物を T_{ij} を i から j まで運ぶ内陸輸送コスト

個々の荷主が純粋に経済性の観点から港湾を選択するときは港湾内時間が伸び

るにしたがって上述の港湾物流コストも増大し、各荷主の港湾に対する選好度が単調に減少していくであろうと推察される。しかし現実には多少の経済性を犠牲にしても荷主と海貨業者との間の取引上の慣行と総合商社の介在による利用港湾の指定等の一見、非合理と考えられる条件が経済性の原則よりも優越している。

そのために港湾内時間が多少伸びることによって船舶コスト C_1 が増大しても、背後地の港湾選択比率を決定する港湾選好度はある一定のコスト範囲内では減少しないであろう。ところが、物的流通コストがある閾値に達すればある時間遅れののち、港湾選好度は減少していくと考えられる。このような状況を図3に示すようなヒステリシス（履歴現象）モデルとして表現することができる。⁽³⁾ す

図3 港湾選好のヒステリシス曲線



なむち荷主の港湾選好行動は一種の不感帯を持つ個々の選好度関数にしたがうものと仮定する。

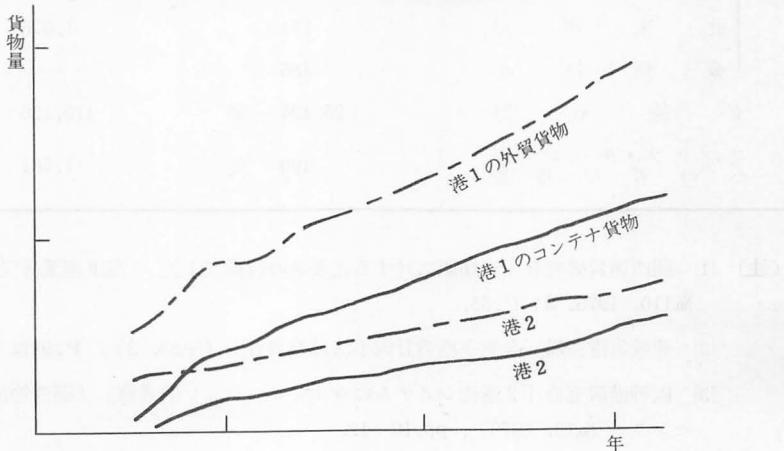
競合する二港湾間の内陸輸送費等の比較により荷主の負担額を論じた研究は若干ある⁽⁵⁾が、ここでは荷主の港湾選択に関連して生じる取扱貨物量の変動をヒステリシス曲線を応用して分析を行なう。

全国輸出コンテナ貨物流動調査によると前掲の表1の1カ月間の大坂・神戸の輸出入貨物の発生地は大阪府下が27%，消費地も35%と最も大きいシェアを持っている。もし貨物を最短距離で港と結ぶのであれば大阪港を通して輸出入される貨物が多いはずであるが、大阪府下を生産地・消費地とする貨物の80～85%が神戸港から積卸しされる。

その結果、阪神間の交通需要の大部分は海貨転送すなわちトラック、海上コンテナおよびトレーラが占めている。神戸港と大阪南港に至る陸上輸送路を比較するとき、堺・泉北の大阪府南部、奈良、和歌山などから大阪南港へは便利であるが、中京・北陸方面の貨物をはじめ他地域は名神・阪神高速等の神戸港に至るルートは時間的に有利である。

輸送コスト面ではトラックの輸送距離別のトン当たり運賃として「貨物運賃と各種料金表」(交通日本社)の大坂陸運局の8～10トン車の距離制運賃率を適用し、図1に示す地域間距離を $d_{11}=19$, $d_{12}=43$, $d_{21}=40$, $d_{22}=15$ (km) の間に8時間に11または22ルートは3往復、12または21ルートは2往復を想定する。20フィ

図4 ヒステリシス・モデルによる貨物量の推移



ートコンテナ（積載貨物16トン平均）として大阪府に月間12.5トン、兵庫県に7.3万トンのコンテナ貨物が輸送されるものとして、両港での取扱貨物の総物的流通費用の差額が港湾選好比率に与える効果をシミュレートして数年間の両港のコンテナ貨物の推移を示したもののが図4である。大阪・神戸港のコンテナ貨物量両港に共通する航路別貨物量の比較を表2に示す。

表2 大阪・神戸港のコンテナ貨物
(阪神外貿埠頭公団ほか, 昭50)

		大 阪 港	神 戸 港
外 貿	輸 出	4,849 千トン	16,867 千トン
	輸 入	9,619	17,501
う ち も コンテナ	輸 出	1,116	5,982
	輸 入	740	4,852
20'	コ ン テ ナ	6,494 個	257,296 個
40'	コ ン テ ナ	35,491	172,183
35'	コ ン テ ナ	—	66,261
幹 線	航 路	68,858 個	365,035 個
北 欧	米 西 岸	140 千トン	1,905 千トン
	州	—	1,407
地 中 海	ほ か	—	95
北 豪	米 東 岸	174	1,076
州	ほ か	486	—
支 線	航 路	25,494 個	115,126 個
コ ン テ ナ・ターミナルへ の 着 岸	隻 数	490 隻	1,561 隻

(注) (1) 関西運賃研究会「定期船に対する需要者の行動(I)」(海事産業研究所報 No.110, 1975. 8) P.35.

(2) 運輸省港湾局「高能率港湾計画手法開発調査」(昭53. 3) P.91以下。

(3) 阪神港研究会「2港湾システムのシミュレーション的考察」(関西物流近代化センター No.18, 1978), pp.10~12.

- (4) 山田, 米田, 西山, 矢島「港湾近代化への基礎研究(Ⅰ)」(日本航海学会誌 No.41, 昭44. 7) P.44.
- (5) 日本海事新聞(昭50.9.9, 9735号)「大阪港と背後経済圏: コンテナ貨物直結によるメリット」。

3. 荷主の港湾選好行動のモデル

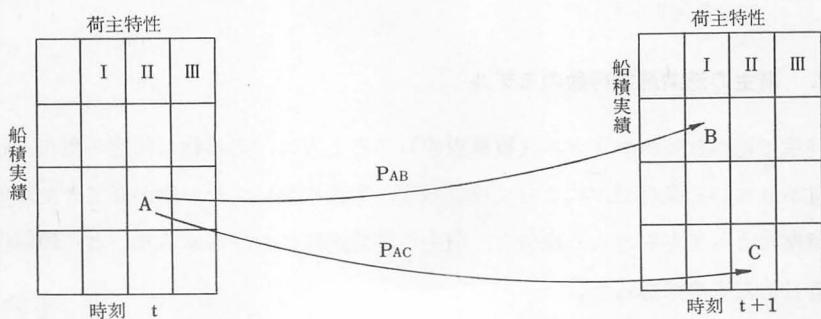
前章で述べたヒステリシス(履歴現象)の考え方とは、ある物の状態が現在それが置かれている条件だけによって決まらず、過去においてその物が経てきた状態の履歴によって左右される現象と、荷主の港湾選好におけるふるまいとの類似性に着目したものであった。

荷主の港湾選好には過去における荷主のある港湾に対する選好の履歴を見るとき一種の忠誠ともいべき特性をヒステリシスモデルによってある程度説明できることが判ったが、さらにこの荷主行動の分析法を拡張するためにマルコフ過程の概念の応用を試みる。

ある港において特定航路に配船されている定期船会社に対して定期船需要者が海運サービスを購買することが、とりもなおさず荷主の港湾選択を意味する。その選択行動は時間の経過とともに経験的・社会的要因の変化によって推移していくことが考えられる。この推移は2.1節で触れたような多数の需要要因のうちいくつかの変化によって生じる。

一方、その海運会社へのスペース申込みの決定に際し、荷主の過去における購買履歴、すなわち船積み実績の差も港湾選好行動に大きな影響を持つものとみられる。大ていの運賃同盟では二重運賃制や契約運賃制を実施しており、同盟メンバーの運航する船舶に一手積みすることを約束した荷主には、非契約荷主に対して課するNon-Contract Rate、より低い契約運賃率が適用されている、等々。それゆえ、個々の荷主はある時刻 t においてある 1 つの荷主特性 I を持つ荷主群に加わってある船積実績 A を形成し、次の時刻 $t + 1$ において他の荷主特性を持つグループ B あるいは C に推移することがある。この場合、時刻 t においてグループ i すなわち港 i に出荷している荷主のうち時刻 $t + 1$ において港 j に推移する荷主の割合を p_{ij} で示すこととする(図5参照)。

図5 港湾選択の推移確率行列の概念



p_{ij} の値の大きさはそのグループの荷主特性、物流戦略、その他の環境情勢の変化によって変動する。したがって荷主の港湾選択行動は p_{ij} の値がどのようにしてきまるかという過程を説明することによって把握することができる。

さて、離散的な時刻 $n=0, 1, \dots$ において次々に状態が変化してゆく系を考え、この系での状態の変化について次の条件を仮定する。

- (1) 各時刻で系のとりうる状態は有限個である。それらを E_1, E_2, \dots, E_n で表わす。
- (2) 時刻 $n-1$ で状態 E_i にある系が、次の時刻 n で状態 E_j に移行する確率は E_i と E_j だけに依存してきまる。その確率は n にも依存しないし、また状態 E_i になるまでの過去の経過にも依存しない。

状態 E_i はある荷主が港 j に出荷することを意味する。荷主が利用しうる港湾として簡単のために2港（2状態システム）を考えるが、もし利用港湾が3つ以上であるならば状態 E_1 をある港湾の利用、状態 E_2 を他のすべての港湾の利用と定義する。このとき荷主が港1、2を利用する確率を港湾選択確率ベクトル (P_1, P_2) と呼ぶことにする。荷主 i が絶対的な選好を持つと時刻 n における荷主 i の港湾選択確率ベクトル $S(i, n)$ $(1, 0)$ となる（後掲の表3のモデル1参照）。このような港湾選択行動をとる荷主は港の選択に時間をほとんどかけず、港の情報探索の努力もしない。彼らの選択した港が期待どおりの満足度を与えて

くれる限り、他港に関する関心は乏しく、むろん試しに他港を選ぶこともしない。

特定の港の背後圏の荷主は概して上記のような性質を持つと期待されるが、複数の港の物流圏域における荷主にもしばしばこの強い港の選好がみられ、これがどのようなプロセスを経て確立されるのかは明確でない。荷主がいくつかの利用港湾の経験のうちに1つの特定の港湾に固定するのか、最初に試みた港に固定するのかどの程度荷主が同業者等の選択に影響されるのかは不明である。

経済学における消費者行動の分析用語⁽¹⁾に倣って店舗忠実性(Store loyalty)の代りに港湾忠実性(Port loyalty)という語を使えば、完全に港湾忠実性を持つ荷主だけから成立つ市場では港の選好のシェアに変化がなく、現在の荷主の忠実性は維持される。

ところが、1次マルコフモデルの確率推移行列を考えると次のようになる。例えば、時刻nに港1を選んだ荷主のうち時刻n+1に80%が再び港1を選択し、20%が港2に出荷する。また、時刻nに港2を選んだ荷主のうち時刻n+1に30%が港1を選び、70%が港2にとどまる。これは荷主個々というよりは全体としての荷主の港湾選好の切替え傾向を示すものといえるが、もしこれらの比率が全体としての市場について期間ごとに変化しないなら、港の選好のシェアの最終的水準とその収束度を上の推移行列から計算することができる（後掲の表3参照）。

推移行列を求めようとする場合、ある時刻nにおける港iの利用者数は確率変数であって、港iの利用を成功と考えるときに成功の確率と試行の数の二項分布によって与えられる。しかし、港iを利用する荷主の割合をもって、各荷主が港iを選ぶ確率として捕えることができるかという基本的問題のほか、個々の荷主がある港湾を選ぶ場合にその出荷される貨物のロットサイズは各期において同じであり、その出荷間隔も一定でなければならない。出荷間隔をある程度小さくとり、ロットサイズをコンテナ1本の単位にするならば、出荷間隔の長い場合に「出荷なし」を取り入れることによりモデル化できるが、一般に出荷量ないしは出荷間隔の多い荷主とそれらの少ない荷主で港湾選好行動が違うという問題が残る。ハワードは時間を確率変数として組み込み、保持時間(holding time)という時間要素の入った準マルコフ過程(Semi-Markov process)として取扱っている。⁽²⁾

二港が占める初期市場占有率，すなわち初期状態確率ベクトルを Π_0 とし，二港が占める n 期での市場占有率を Π_n とすると

$$\Pi_n = \Pi_{n-1} P \quad (n \geq 1)$$

$$\Pi_n = \Pi_0 P^n$$

ここで P は 2 状態マルコフ過程の推移確率行列で， $\begin{bmatrix} 1-\alpha & \alpha \\ \beta & 1-\beta \end{bmatrix}$ である。

$n \rightarrow \infty$ に近づけると

$$a = aP$$

となり，この式を満足するベクトルが推移行列による変換の不動点である。例えば表 2 で大阪・神戸港のコンテナ輸出量は 1,116 および 5,982 (千トン) であるが，この量を二港が占める $n \rightarrow \infty$ における市場占有率であるとすれば， $a = (0.1572 \quad 0.8428)$ なる不動点がえられる。

ところが推移行列の n 番目の巾 H_n は次式で計算できるので，

$$H_n = P^n = \frac{1}{(\alpha+\beta)} \begin{bmatrix} \beta & \alpha \\ \beta & \alpha \end{bmatrix} + \frac{(1-\alpha-\beta)^n}{(\alpha+\beta)} \begin{bmatrix} \alpha & \alpha \\ -\beta & \beta \end{bmatrix}$$

不動点に対して $\alpha=5.5360\beta$ であることによって，推移確率行列は一意的にはきまらないが表 3 のように 10 通りの港湾選好モデルをつくることができる。これらはいずれも極限確率は不動点に一致し，モデル 1 のみは絶対的選好をもつて初期港湾選好確率を維持する。極限確率は長期間における港湾選好の確率分布である。平均到達期間は，荷主は現在港 1 を選んでいるが次に港 2 を選ぶまでにモデル 8 では出荷期間 (D) の 1.3 倍後，港 2 から港 1 への選択の変化は 7.1 D 日後となる。任意の荷主が港 1 を選ぶまでに 6 D 日後，港 2 を選ぶまでに 0.2 D 日後を要することを示している。

上記のモデルでは，もし n 期においての 0.70 の選択確率で港 1 が選ばれ， $n+1$ 期に反復選択されるなら，A の選択確率は 0.70 の以上に増大するはずであるが，反復確率の修正すなわち過去の港湾選択の学習効果が示されていない。

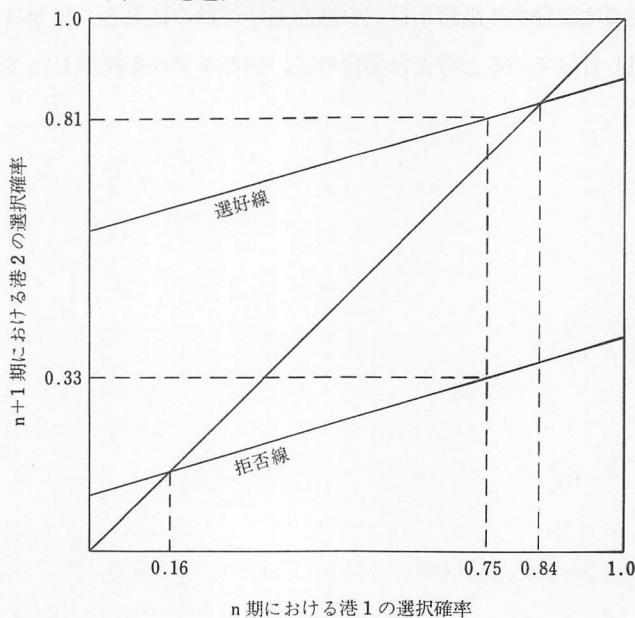
消費者行動の学習モデル⁽³⁾ に依って図 6 において x 軸は n 期における港 1 の選択確率，軸 y は $n+1$ 期における港 1 の選択確率を示す。選好線と拒否線は港 1

表3 荷主の港湾選好行動のモデル（10種）

モ デ ル	推 移 確 率 行 列				極限確率		平均到達期間		釣合状態までの 平均到達期間	
	P ¹¹	P ¹²	P ²¹	P ²²	港1	港2	港1	港2	港1	港2
1	1.0000	0.0000	0.0000	1.0000						
2	.8928	.1072	.0200	.9800	.1572	.8428	9.3280	50.0000	42.1386	1.4666
3	.7856	.2144	.0400	.9600	.1572	.8428	4.6640	25.0000	21.0693	.7333
4	.6784	.3216	.0600	.9400	.1572	.8428	3.1093	16.6667	14.0462	.4889
5	.5712	.4288	.0800	.9200	.1572	.8428	2.3320	12.5000	10.5347	.3667
6	.4640	.5360	.1000	.9000	.1572	.8428	1.8656	10.0000	8.4277	.2933
7	.3568	.6432	.1200	.8800	.1572	.8428	1.5547	8.3333	7.0231	.2444
8	.2496	.7504	.1400	.8600	.1572	.8428	1.3326	7.1429	6.0198	.2095
9	.1572	.8428	.1572	.8428	.1572	.8428	1.1866	6.3602	5.3602	.1866
10	.0000	1.0000	.1866	.8134	.1572	.8428	1.0000	5.3602	4.5174	.1527

が選ばれたか否かに応じて港1の選択確率がn期からn+1期へどのように修正されるかを示す。

図6 港選択の学習モデル



すなわちある荷主が n 期に港 1 を選ぶ確率が 0.75 であり、実際にその荷主が港 1 を選んだとすると $n + 1$ 期に再び港 1 を選ぶ新しい確率は 0.81 と増加する。逆に荷主が港 2 を選べば $n + 1$ 期に港 1 を選ぶ確率は拒否線より 0.75 から 0.33 へ下落するというように、港 1 の選択確率は港 1 が選ばれたかどうかに応じて増減する。図 6 の場合、荷主が港 1 を選びつづけるならば上限 0.84、港 2 を選びつづけるならば下限 0.16 に接近するものとして画かれている。

注 (1) 吉田、村田、井関共編「消費者行動の分析モデル」(丸善、昭45), P.31

(2) Howard, R. A., Dynamic probabilistic systems. (John Wiley. 1971) P.577

以下

(3) 前出(1)の P.35.

結 語

港湾はその背後圏と物流圏域との交易を通じて港湾と都市を一体として隆盛に益している。商業港はその立地や行政の特色から多様な発展を遂げているが、経済的には多くの共通点を備え、地方公共団体の独特的運営の中で互いに競合している。本論文では競合する港湾が荷主の港湾選好行動の結果として今日の貨物のシェアを分担し合っていると考えた場合の二、三のモデルを提示したものである。

はしけ運送の効果に関する一考察

松 橋 幸 一

(神奈川総合高等職業訓練校)
(横浜港湾分校)

目 次

1. はじめに
2. はしけの機能
3. はしけ運送の合理性
4. はしけ運送の優位性
5. はしけ運送に望まれるもの

1. はじめに

我が国の大港湾、はしけ運送の機能を核として形成されてきた経緯がある⁽¹⁾。昭和36年の船混み以来、急速に港湾施設の整備が進められ、拡充がはかられ、また、昭和43年に端を発する我が国海運の主要航路のコンテナ化により、はしけ運送需要にかけりが見えはじめ、昭和48年のいわゆるオイル・ショック以降、我が国の輸出入貨物量が停滞したことにより、はしけ運送需要が急速に減少し、現在に到っている（表1参照）。

この、昭和30年代後半に始まる港湾施設の整備拡充が、いわゆる港湾の「近代化」の理念を背景として進められ、さらにコンテナ輸送が、ユニット・ロード・システムのあるべき究極の姿、「合理化」の具現として進められてきた（表2）。

こうした「近代化」ないしは「合理化」の中に、結果的には港湾における物流行程の中のはしけ運送の部分を省略する過程が組み込まれているところから、あたかもはしけ運送は近代的ではないもの、合理的ではないもの、であるかのような印象を与えていると見受けられる。

確かに、入港船舶数に対してふ頭岸壁の数が不足する時、一部の船舶は浮標への繫船とそこでの荷役を余儀なくされる。この場合に発生するはしけ需要は、明らかに施設の不足に帰因する。その物流の行程には、不合理なものが存在する。

表1 5大港における船舶揚積実績、はしけ運送量
およびコンテナ貨物量の推移

(単位:千トン)

貨物量 年	船舶揚積実績	指 数 43 = 100	はしけ運送量	指 数 43 = 100	コンテナ 貨物量	指 数 43 = 100
昭和43	184,266	100	70,560	100	2,189	100
44	192,003	104	69,331	98	4,217	193
45	273,395	148	68,967	98	10,041	459
46	258,230	140	60,206	85	12,894	589
47	252,415	137	55,322	78	21,002	959
48	275,594	150	56,677	80	30,687	1,402
49	285,152	155	55,544	79	34,868	1,593
50	271,388	147	46,024	65	43,022	1,965
51	297,140	161	44,823	64	57,043	2,606
52	302,929	164	42,607	60	64,238	2,935

(注) 港政要覧による。

しかしその部分をはしけの機能が補完するからといって、はしけそのものが不合理であることにはならない。

港湾の規模が拡大していく中で、港湾に求められるあらゆる機能が均等に整備拡充してきたわけではない。入港船舶数の増大に対して、ふ頭、岸壁の類、港湾の基本的施設の建設は常に後追い的であったし、貨物の増大に対する保管施設等については、さらに時間的な遅れが認められる。こうした港湾施設の不足、不備を補うものとして、はしけの機能が活用されてきた経緯がある。

もしはしけの機能が、こうした施設々備の不足を補完するもののみであるならば、港湾に対する需要と港湾の側の供給が均衡した時に、はしけ運送需要は消滅するとも考えられる。

長期的な展望に基づく数次の港湾整備計画によって、相次いで港湾施設が完成し、一方では、石油の供給についての、価格と量の面での不安から、貿易貨物量が停滞しつつ、量的には奇しくも需要と供給が非常に近い数値にある現在、なお相当量のはしけ運送需要があることを見れば、はしけの機能が単に施設の面での

表2 専用船の種類と出現時期

船種	出現時期	利用岸壁	備考
セメント専用船	戦前	私設／公共ふ頭	
鉱石専用船	昭和31年頃	私設ふ頭	40年代に入り大型化、公共ふ頭も利用
鉱石／油兼用船	32年	私設ふ頭	空船航海を減らすために兼用化
撒積貨物船	31年頃	私設ふ頭	
木材専用船	36年	主として公共施設	
冷凍専用船	39年頃	公共ふ頭	
石炭専用船	40年	私設ふ頭	
チップ専用船	40年	主として私設ふ頭	
撒／鉱石／油兼用船	41年	私設ふ頭	
自動車専用船	30年代 (内航)	私設／公共ふ頭	外航船は49年に出現
自動車／撒荷兼用船	41年	私設／公共ふ頭	
パルプ専用船	42年	公共施設	
コンテナ専用船	43年	公團／公共ふ頭	

(注) (社) 港湾荷役機械化協会「雑貨ふ頭における流通施設の適正計画に関する調査Ⅰ」

不足や不備を補うだけの存在ではないことがうなづかれよう。

ともあれ今までのところ、はしけの備えている機能、果してきた役割、合理性(ないしは不合理性)など十分に検討されてきたとは思われない。

もとよりこの小論で意を尽くしうるものではないが、はしけを取りまく諸問題に幾つかの疑問を投げかけることによって、港湾運送の実態にいささかでもふれることができれば、筆者望外の幸せとするところである。

2. はしけの機能

はしけの機能は、荷役、運搬、保管にある。これらの機能を有機的に備えているところに、他には見られない、つまり代替するものが存在しない特徴がある。

このうちの運搬については、ある距離の貨物輸送を行う事実から、また保管については、例えば倉庫等として、保管目的にのみ使用されるところから、誰しも首肯するところであるが、荷役についてはそうした顕著な現象が見当らない

ので、あるいは否定するむきがあるかも知れない。

一体、港湾を利用する立場にある人々は、こうしたはしけの機能をどう考えているであろうか（表3参照）。

表3 利用者として現在のはしけ機能をどのように考えておられますか。

輸送手段	4
輸送と保管	3
港湾機能の一部	2
荷役の用具	1

（注）（財）港湾近代化促進協議会「はしけ実態調査報告書」昭和53年12月

「港湾は歴史的に見て、はしけ輸送を中心形成されてきた。はしけ自体、確かに輸送行為をするのだが、それは港湾機能の一部分を構成する行為であって、その中から輸送ないし保管のみを取り上げて、はしけの機能であるとするのは、あまりにも皮相的な見解であろう。そうした意味で、はしけ輸送は、港湾運送そのものである。」とする意見がある^②。これなど、利用者の意識を十分に物語るものであろう。ちなみに、なぜはしけを利用するのかという質問に対して、次のような解答が寄せられている（表4参照）。

表4 現在はしけを利用している主な理由は

港湾の構造上	5
緩衝材料	1
コスト的に有利	2
無公害	1
作業の都合上	2

（注）表3と同じ

この中で、「港湾の構造上」とするものが、上の引用を裏付けるものであろう。さて、港湾における物流の行程を考える時に、船舶とその接岸々壁直背後の保管施設の間で一切の港湾運送の過程が完了することが最も合理的であることは周

知の通りである。事実、施設の拡充と整備はその方向で進められてきている。しかしそれは、貨物のロットが少なくとも1,000トンを超える単位、一般的には一隻の不定期船を傭船しうる単位に増大してはじめて可能なのであって、何十トンないし何百トンという、主として在来定期船の対象とする量の貨物には該当しない。

貨物にはそれぞれ個別の性質があって、その性質に応じた保管上の処置を必要とする。又、荷主からすると、同種の貨物が同一の保管施設にあるほうが管理の都合上便利であり、荷役作業の面でも、例えば専用の荷役機器を使用できるなど、いわば規模の利益を追求することが可能となる。

こうしたことから、大港湾においては、荷主ごとに一箇所ないしは限られた数箇所に貨物が集中して保管されることになる。

在来定期船がこうした多数の荷主の多種の貨物を対象とし、またそれらの荷主の保管場所がそれぞれ港湾の限られた特定の場所にあるからには、本船の停泊場所と貨物の保管場所の間で港湾運送行為が発生するのは必定である。

つまり大港湾は、はしけ運送が存在するという前提に立って、一方ではこうした保管施設が、他方では接岸々壁が建設されながらその規模を拡大してきているのである。

この辺の事情はユニット・ロードシ・システムのひとつの極地とされるコンテナ輸送でも変りはない。合理化が完成しているのは船舶とコンテナ・ヤードの関係においてのみであり、コンテナ・ヤードと荷主との間においては、なお旧来の流通系路をとることとなる。税関手続上コンテナ扱いといわれる、コンテナ・ヤードと荷主間で直接受授されるコンテナ貨物量は全体の20パーセントに満たず、80パーセント以上の貨物の大部分が、市内運送として港湾内の保税地域とコンテナ・ヤード間で往還するか、あるいは保税運送貨物として他港の保税地域との間に交錯輸送されるかしているのである⁽³⁾。つまり本来なら港湾運送として、主としてはしけを利用して、一港湾内または特定の区間輸送で処理されるものがコンテナという幾つかの特徴を備えたユニットであるがゆえに、一旦陸運業の手を経由しているに過ぎない。

以上に見てきたような港湾の構造、あるいは港湾の利用形態を前提としたときに、一旦はしけの存在を否定して、港湾における貨物の流通の形態を推測してみると、はしけの果している役割り、ひいてははしけの機能がよく理解される。

今、本船がある岸壁に着岸し、積來した貨物は全量岸壁側に揚げるものとする。またそれらの貨物は、それぞれの貨物の性質に応じて、荷主ごとにそれぞれの特定の倉庫に保管されなければならないと仮定する。その場合、本船々側から直ちに貨物所定の倉庫に向けて、貨物自動車等により貨物が輸送されるとするには現実的ではない。もしそうした前提に立つならば、船側に数百台の車両が待機しなければならず、いつ船倉から取り出されるかわからぬ貨物のために、長時間、あるいは幾日かを岸壁上で待機しなければならないという不合理が発生する。

従って、考えられる作業形態は、公団ふ頭におけるライナー・バースの総揚げ貨物のように、直背後上屋に一旦全量の貨物を臨時に収容し、荷捌きした上で幾日か後に、受荷主手配の車両に引き渡されることになる。受荷主はその車輌でその貨物所定の保管場所に運搬し、必要な作業を経て保管する。

その全作業行程を分解してみると、船内荷役にひき続いて、①船側取り上屋入れ、②仮保管、③上屋出し自積、④陸上輸送、⑤自卸上屋入れの行程となる。

これを現在のはしけ利用の行程とくらべてみると、はしけがいかに少ない行程数で処理しているかがわかる。船内荷役にひき続いて、①はしけ運送、②はしけ揚げ上屋入れの2行程で保管に到る。

さきにあげた利用者の意見の、「はしけ運送が港湾運送そのものである。」とするのも「港湾の構造上」はしけを利用するとするのも、こうした実態をふまえた上の発言と思われる。

さて、はしけの持つ機能のうち、運搬と保管についてはじめに引用した例で十分納得されるであろうが、荷役についてはそうした説明を加えていない。もとよりはしけ自体、揚貨装置や移動式クレーンあるいはフォーク・リフトの如き貨物の積み替えなどの機能を備えるものではない。ここでいう荷役の機能とは、そうした荷役機械の機能ではなくてむしろ荷役用具としての機能である。荷役とい

う作業のために、もっこやパレット・ボードが用いられるように、はしけが用いられるのである。はしけという荷役用具が用いられることによって、陸上では5行程を要する作業が、海上を2行程で完了する。

はしけはこの三つの機能を持つものであるが、それを有機的に備えている。つまり常にそれらの機能を複合して発揮している。いい換えるなら、ある時は荷役と運搬がイコールであり、ある時は運搬と保管が同時併行的に進められているのである。

2. はしけ運送の合理性

前節に見た陸上経由5の行程とはしけ経由の2行程という作業行程数の比較については、陸上経由の場合があくまでも推測の域を出ないことから、いくつかの異論が提起されることと思われる。

現在の港湾の利用形態、つまり船会社からの依託を受けてする一般港湾運送事業者と、荷主からの依託を受けてする一般港湾運送事業者が、舷側で貨物の受け渡しを行う限り、貨物を陸上を経由して受け取ることは困難である。もしそれを実施しようとするならば、作業の都合上、コンテナ・ヤードのように、アンダー・テークルではなくて、上屋戸前ということにならざるを得まい。従って筆者の推測は故ないことではない。

しかしながら現実には、5行程を要しない陸上経由の方法が幾通りか存在するので、はしけ輸送の効率がよいのか悪いのかなどと検討しようとするとき、推測による陸上輸送の方法と現実のはしけ輸送の方法を比較するのは妥当性に欠けることになる。そこで、幾つかの比較的単純な、現状行なわれている貨物の輸送系路について所要コストの観点から比較することにする。

取り敢えず次の三つの系路を考えよう。

① T R S 方式

自卸上屋入→上屋出船側→船内荷役

② ゴー・ダウン方式

自卸上屋入→上屋出自積→(陸路輸送)→自卸船側→船内荷役

③ 自家積方式

自卸上屋入→上屋出軽積→(水路輸送)→船内荷役

一方こうした比較をするに当っては、作業員や荷役機械の能率についての、標準的な数値を必要とする。ここでは表5を用いることとする⁽³⁾。

表5 作業効率の単純平均値

作業員 1人時間当たり	9.45 K/T
フォーク 1台1時間当たり	21.40 K/T
クレーン 1基1時間当たり	59.20 K/T

さて、表5の数字は横浜港、東京港、苦小牧港の三港のある特定のふ頭について、一定期間、そこで取り扱われた総ての貨物約7万トンを対象として平均したものであり、相当の普遍性を持つものと思われる。もちろん作業の種類及び貨物の荷姿等の条件により、この数字は大幅に上下すると思われるが、ここで必要とされるのは、人と機械、及び機械と機械の能力の比率であるので、そうした個々の条件を抽象し去って、このままの数字を用いることとする。

次に、作業の区分ごとに要するコストの計算については下記の式に示す考え方を用いることとし、人件費ならびに荷役機械使用料については同一年度の平均的な料金を使用する⁽⁵⁾。

$$C = \left\{ \frac{1}{\eta C_n} (L_C + S_C) + \frac{1}{\eta F_n} (L_F + S_F) + \frac{L_M}{\eta M_n} \right\} \times \frac{1}{T_W}$$

ただし

C : 区分ごとの作業費用 (円/トン)

ηC_n : クレーンの荷役能率 (トン/時)

L_C : クレーン運転者人件費 (円/日)

S_C : クレーン使用料 (円/日)

ηF_n : フォークリフトの荷役能率 (トン/時)

L_F : フォークリフト運転者人件費 (円/日)

S_F : フォークリフト (円/日)

L_M	作業員人件費	(円／日)
γM_m	作業員荷役能率	(トン／時)
T_w	1日実作業時間	(時／日)

結果のみを示すが、TRS方式では、船内荷役の部分を除いて、403.4円／トン、ゴーダウン方式では、陸路輸送及び船内荷役の部分を除き、526.5円／トンそしてはしけ利用の自家積方式で、水路輸送並びに船内荷役を除き、526.5円／トンとなる。

ここで注目しなければならないのは、トン当たりで示された絶対値、つまり金額ではなく、経路ごとの効率である。TRS方式が、作業の行程数が最も少なく、合理的な方式であることは直観的にも理解されるところであるが、一般的にははしけ利用に比べてゴーダウンが、より経済性が高いとの印象を与えていたに違いない。しかしこのように試算してみると、作業の面では、はしけ利用が優位にあるのである。ちなみに同じ方法で先程の推定作業形態の5行程を試算し、TRS方式を100として表示すると次のようになる。

- | | |
|---------|---------------------|
| ①TRS方式 | 100 |
| ②ゴーダウン | 150 (除、船内・陸路輸送) |
| ③自家積方式 | 131 (除、船内・水路輸送) |
| ④推定作業方式 | 150 (除、船内・仮保管・陸路輸送) |

輸送の経済性を見ようとする時、ここでは除外された陸路輸送、水路輸送並びに仮保管などのコストをも含めて検討されなければならないが、単純に加算、比較しえないものを持っているので、ここでは一応作業の面のみにとどめることとする。いざれにせよこうしたコスト意識が、現在の貨物の経岸率の低さとして表われているものと思われる（表6参照）。

6. はしけ運送の優位性

はしけとトラックは、その持つ機能に基本的な違いがあるので、単純には比較し得ない。ここでは一応、第一節に見たはしけの機能のうち、運搬の部分だけを取り出し、その特性を観察しつつ、トラックとの比較を試みる。

表 6 横浜港における輸出入貨物経岸・解比率一覧表 (49年・50年)

(単位:トン)

はしけ運送の効果に関する一考察

		年 別	(A) 総トン数	(B) 経岸貨物	(C) 経岸貨物 (コンテナを 除く)	(D) 解取貨物	(E) 総トン数 (コンテナを 除く)	経岸比率 (C) / (E)	解比率 (D) / (E)
			(A)=(B)+(D)	(B)					
			(A)	(B)	(d)	(C)	(D)	(E)	(D) / (E)
新 港 ふ 頭	輸 出	49	1,329,006	353,988	—	353,988	975,018	1,329,006	26.64%
		50	1,243,479	326,435	—	326,435	917,044	1,243,479	26.25
	輸 入	49	330,908	21,445	—	21,445	309,463	330,908	6.48
		50	187,998	9,340	—	9,340	178,658	187,998	4.97
山 下 ふ 頭	輸 出	49	1,638,587	584,753	28,598	556,155	1,053,834	1,609,989	34.54
		50	1,598,388	547,950	28,315	519,635	1,050,438	1,570,073	33.10
	輸 入	49	625,075	49,158	11,578	37,580	575,917	613,497	6.13
		50	316,692	24,606	4,619	19,987	292,086	312,073	6.40
本 牧 ふ 頭	輸 出	49	9,267,681	6,415,726	1,684,315	4,731,411	2,851,955	7,583,366	62.39
		50	8,723,542	6,043,014	1,487,415	4,555,599	2,680,528	7,236,127	62.96
	輸 入	49	2,796,848	1,973,431	953,023	1,020,408	823,417	1,843,825	55.34
		50	2,226,115	1,762,673	436,381	1,326,292	463,442	1,789,734	74.11

(注) 「横浜港統計年報」(横浜市港湾局)

表7は、主要4港におけるはしけの現況である。これによって明らかにように、おおむね50トンを最底に、500トンを超えるに到るまで分布し、隻数の点からみるとおよそ250トンを頂点とし、船腹量からみると350トンを頂点として上下に分布する。大型貨物自動車が4トンを下限とし、およそ11トンを上限とする点から見ると、はしけの貨物積載能力は貨物自動車の10倍を超える。

貨物自動車にもさらに大型のものがある。トレーラーや特殊重量物運搬車などがそれであるが、それらは運行に制限が加えられるなどの事情があり、一般的ではない。

いずれにせよ積量が大きいというのがはしけの特徴のひとつである。

表7 はしけ等の船腹トン数別分布

港名 船腹トン	東京港		横浜港		大阪港		神戸港	
	隻数	船腹量	隻数	船腹量	隻数	船腹量	隻数	船腹量
1～50	1	50	4	200	2	100	8	390
50～100	2	140	24	1,996	20	1,750	92	7,912
101～150	20	2,715	54	7,435	23	3,060	70	9,144
151～200	102	19,125	208	38,305	75	14,260	86	16,080
201～250	115	27,450	187	44,591	145	33,690	171	40,965
251～300	96	27,745	169	48,970	129	36,288	126	36,445
301～350	82	27,690	195	66,415	118	38,650	115	39,780
351～400	73	28,612	137	53,620	91	34,560	87	34,425
401～450	31	13,700	85	37,470	65	27,910	50	22,350
451～500	30	14,770	94	46,420	64	30,480	59	29,190
501～	19	11,220	92	55,517	62	40,030	50	37,660
合計	571	173,217	1,249	400,939	794	260,778	914	274,341

(注) (財) 港湾近代化促進協議会「はしけ実態調査附属資料」より作表。はしけ、船舶、台船の合計数。横浜港は川崎港を含む。

次に、はしけの積載率は平均的に見ると50～60%程度であるが、これは1ロットの貨物を細分することなく積載した結果を示すものである。ロットの比較的細

かい貨物については数ロットを混載することにより、ロットの大きい貨物は数隻のはしけに分割積載することにより、結果的にこうした積載率が得られている。その辺の事情を表8に見よう。

はしけに積載される貨物のロットの平均値は、東京港で154トン、横浜港160トン、大阪港121トン、神戸港62トンであった。各港のはしけの分布状況を前表より見て、全く貨物に対応していることに気づかされる。表8では、必らずしも貨物の量的な構成が示されていないが、東京港、横浜港、大阪港については、はしけが151トン以上350トン程度に集中している。しかし神戸港では、隻数としては201トン以上250トンの区分帯に集中するもの、51トン以上のものから比較的大らかな傾斜を持って頂点に到る傾向を示している。これなど、神戸港のロットの平均値が62トンであることに対応する現象であるといえよう。

もとより表8は、一定調査期間内にはしけに積載された貨物の集計結果であるので、たとえば輸出入貨物でゴーダウンされたものなどのロットの大きさは勘案されていない。従って港湾を経由する貨物全量を対象とした場合には平均値は大幅に低下することになる。

つまり実態としては、小口の貨物は例えばゴーダウン貨物として、あるいは総揚げ貨物として、主として貨物自動車を利用し、大口貨物は自家取りあるいは自家積貨物として、主としてははしけが利用されるという姿があるわけである。

事実、大きなロットが細かく分けられて運送されても、あるいは逆に小さなロットが大量にまとめられても、貨物の仕出地、仕向地ともに繁雑となる。貨物自動車の入れ替わりの都度、あるいは貨物のロットの入れ替わりごとに、作業は中断され、手待ち時間が生ずる。そういう意味からも、一車一ロット又は一隻一ロット、あるいは極く少ないロット数であることが望ましい。

海運が大量貨物の輸送手段であるのに比して、貨物自動車は小量貨物を多数多方向に輸送する手段である。港湾がその結節点に位置し、しかも一取引単位として構成される貨物の量、つまりロットが、貨物自動車一車の取扱能力を大きく上廻るとするならば、港湾内部で行われる港湾運送の手段が、その量に対応しようとするのは当然の帰結である。こうした意味からも、現在のはしけの船腹は、適

表8 はしけ運送貨物のロットの大きさ（品目別）

	品 目	D/O, S/O 1件あたり平均運送貨物量 (ロットの大きさ)			
		東京港	横浜港	大阪港	神戸港
	全 平 均	153.9	160.4	121.1	61.6
農水産品	穀 物	299.8	299.7	240.1	202.9
	棉 花 類	154.5	112.4	222.2	127.0
	農 蕃 水 産 品	70.9	86.0	105.4	92.1
林 産 品	原 木	61.4	126.2	96.8	80.0
	樹 脂 類	172.2	147.2	149.1	94.1
	その他の林産品	96.5	114.2	91.1	51.6
鉱 産 品	石 炭	277.3	268.8	511.4	—
	鉄 鉱 石	32.0	343.7	217.2	1,867.3
	その他の金属鉱	163.3	181.3	297.2	154.3
	砂利, 砂, 石材	159.8	239.3	221.6	114.9
	その他の鉱産品	135.0	271.0	346.0	93.6
金 屬 機 械 工 業 品	鐵 鋼	152.7	192.4	125.5	92.8
	非 鉄 金 属	190.5	119.5	153.5	74.8
	金 属 製 品	66.1	111.4	68.1	48.4
	輸 送 機 械	105.3	192.2	48.1	70.9
	そ の 他 機 械	165.4	135.8	102.3	76.5
化 学 工 業 品	窯 業 品	76.3	59.3	79.1	49.3
	石 油 製 品	91.7	101.3	24.3	38.1
	石 炭 製 品	—	172.3	329.8	488.1
	化 学 肥 料	250.0	241.1	209.4	45.4
	その他の化学工業品	80.8	108.1	35.9	49.5
軽 工 業 品	紙, パ ル ブ	194.3	114.8	151.7	40.2
	纖 維 工 業 品	33.4	51.6	36.7	22.9
	砂 糖, そ の 他	128.4	121.4	112.7	40.9
雜 工 業 品	雜 工 業 品	107.3	87.9	73.2	32.5
特 殊 品	特 殊 品	192.8	215.5	272.7	113.3
そ の 他	そ の 他	142.0	134.7	197.5	97.1

(注) (財) 港湾近代化促進協議会「はしけ実態調査報告書」各港分の表より抽出作表

当な大きさであるといえる。

次に運搬の速度と、運搬の時間帯ならびに荷役の時間の問題にふれるが、はしけと貨物自動車について速度比較をするならば、全く問題にならない。同一直線距離を陸上と水上で計測するならば、恐らく貨物自動車ははしけの十倍を超えるであろう。

しかし大量の貨物を一港湾内あるいは指定区間輸送するという前提でこの問題を考えた時に、速度はあまり問題とならない。貨物自動車による二点間の貨物輸送を考えると、運送をはさんで積込みの作業と取り卸しの作業が必要である。この両作業が作業員の通常の作業時間内に終了させられなければならないとするならば、両作業ともに、相互に影響されることになる。具体的にいうと、片道 n 時間を要する距離について貨物自動車による輸送を行うとき、その積込み及び取り卸しにそれぞれ m 時間を要するとすると、積込場所 A と取り卸し場所 B の間に次のような関係が成立する。

$$B \text{ の作業開始時間} = \text{始業時} + (n+m)$$

$$A \text{ の終業すべき時間} = \text{終業時} - (n+m)$$

$$\text{貨物自動車の回転数} = \frac{\text{就業時間} + (n+m)}{2(n+m)}$$

こうしたことから、作業を含む輸送、つまり港湾運送の面からすると無駄の多い輸送方法であり、はしけに比べて相当に高速であるとしても、その速度の持つ効果は減殺されるのである。

その点ではしけは、低速であることと、保管機能を持つことから、積み込みと取り卸しを切り離して行なうので、作業相互が影響しあうことがなく、相互に独立して計画的な作業を行なうことができる。

最後に、法的制度的な利点があることも指適しておこう。特に輸入貨物についていえることだが、植物検疫、動物検疫の点ではしけが便利である。対象となる貨物は、検査が終了するまで、あるいは適当な処置が終るまでの間は、自由に都市内を輸送することができない。その点で、はしけで水上輸送をする限り、そうした規制は受けない。又、時には、はしけ内に於て、その検査を受け、消毒など

の処置をすることもできる。

通関の面でも利点がある。貨物の品目や積み付けに条件は付されるものの、はしけに積載したままの状態で輸出入の通関手続きを完了させられる制度がある。この場合には保税地域に貨物を搬入することなく、輸出入することができる。

5. はしけ運送に望まれるもの

以上に主として港湾におけるはしけ運送の有利性を見てきたのだが、現実にここ数年の間、はしけ需要が減少してきた事実がある。冒頭に見た通り、それは不足とされていた港湾諸施設が次第に充足されてきたこと、専用船の就航と物資別専用ふ頭による輸送経路の短縮と簡略化、コンテナ船及びコンテナ・ヤードによる雑貨々物のユニット化と協同一貫輸送、などに帰因するものと思われる。

しかしながら一方では、なお根強いはしけ運送需要があり、公共ふ頭における在来船荷役では、はしけ運送が港湾運送そのものである、と利用者をしていわしめるほどの実績を持っている。

こうした実情を見て、さらに将来の健全な発展を念頭に置くときに、いくつかの問題点を指適しうることに気づかされる。

ソフトの面から述べると、すでに一部に実現していると聞くが、はしけ運送の協業化ないしは共同組合化がある。このメリットは大きなものであると予測される。管理部門の縮少による管理費の縮少。適船を配船しうることによる効率の向上と利用者に対するサービスの向上。安定した平等な配乗による労働者の労働環境の改善、等々幾多の利点が考えられる。

次に内航海運との協力関係の緊密化があげられる。はしけと内航船には自ずとそれぞれの主とする分野があるが、相互にあい関連する部分がある。そうした部分で協力を深め、適正な貨物輸送の分担をすることによって、利用者の需要に応えることも考えられてよい。

さらに、河川、運河の積極的な利用による需要の開拓も考えられるべきであろう。とかく従来、河川運河を埋め立て、あるいは暗きよとすることによって土地や通路を確保しながら都市開発が進められてきた。それはいわばクルマ社会への

適応のための、ひとつの対応であったのだろう。そのうらには、河川運河の両岸が、その多くは道路や公共用地で、荷役作業などのための利用が困難で、それ故河川運河が貨物の通路として利用されないという事情があったことも見逃せない。運河によって都市内陸部への輸送路が確保され、適切な場所に、いわゆるインランド・デポ、つまり貨物の集積地が設置されたならば、貨物の流通、ひいては都市内の交通に相当の影響を持つものと考えられる。

最後に、はしけ輸送に欠かすことのできない両端での荷役作業との有機的な結合についてふれる。一般的にいって、この両端の作業主体は直接の協力関係はない。一方がA社の船内荷役部門であり他方がB社の沿岸荷役部門であるというふうに、直接の関係を持たない場合が多い。はしけを仲介として、この両端の作業主体を有機的に結びつける努力も必要であろう。誰がどう負担するということは別として、例えばバレット・ボードやスリングなどをあらかじめ用意することにより、両端でのはしけ荷役は相當に合理化されるはずである。こうした努力も有効な手段であると思われる。

ハードの面では、はしけに新しい機能を持たせることが考えられる。はしけは通常荷役機械を持たない。従来の、いわゆる容器と見るような考え方にしては、当然のことであろう。しかし貨物のユニット化がすすみ、一方では沿岸荷役等の荷役の機械化が進展し、はしけも大型化する中で、はしけ荷役についてもそれなりの工夫があってよいのではないか。今のところ夢想にすぎないかも知れぬが、たとえばはしけの中でフォーク・リフトが活用されるような、そうした機能を持つはしけが開発されてもよいのではなかろうか。

この考え方を発展させていくと、浮かぶ上屋に行き当る。そうした将来方向も頭の片隅に置いておく価値があろう。

この新らしい機能の附与には、堪航性の向上を考えておくことも効果がある。船舶として、さらに遠距離への輸送が意図される。

又、くん蒸について一定の設備を持つことによって更に広範なくん蒸が可能となった。こうした改良を加えることによって、はしけ輸送が利用者にとってなお有用な輸送手段となりうるものである。

以上ソフト及びハードの両面から、将来方向に目を向けてのひとつのアプローチを試みたが、実務家の、実務に立脚した、あるいは利用者の声を反映した、現実的かつ建設的な方策もあろうかと思われる。いずれにせよ現状の維持に終始することなく、積極的に将来を先取りする努力が望まれる。

- (注)(1) 関谷義男 「大都市港湾の貨物流動と港湾機能」日本港湾経済学会年報No.15
『都市問題と港湾』1977年10月
- (2) 財団法人 港湾近代化促進協議会「はしけ実態調査報告書」昭和53年12月
- (3) 棚橋貞明 「コンテナ貨物の交錯輸送についての一考察」日本港湾経済学会年報 No.14『港湾経営と財政問題』1976年10月
- (4) 社団法人 港湾荷役機械化協会「雑貨ふ頭における流通施設の適正計画に関する調査〔1〕」昭和52年3月
- (5) 作業員人件費については 沿岸荷役作業員 1日当り平均手取り賃金 8,626円
(屋外労働者職種別賃金調査報告 労働大臣官房統計情報部編 昭和52年版)
フォーク・リフトについては、2.5トン運転員つき賃貸料金 1日15,000円、クレーンについては 25トン 運転員つき賃貸料金 1日、58,300円（昭和25年12月1日改正 港湾荷役機械賃貸料金表 横浜港湾荷役振興株式会社）のそれぞれの数字を使用した。

函館港の湾岸道路の構想

和泉雄三
(函館大学)

奥平忠志
(北海道教育大学)

目 次

第1部 函館港の課題（和泉雄三）

1. 矢不來問題
2. 函館港大型化の限界
3. 歴史的風土の保存と函館港

第2部 湾岸道路の構想（奥平忠志）

1. 湾岸道路計画の推移
2. 函館港湾部湾岸道路計画の概要
3. 湾岸道路新設による効果と問題点

第1部 函館港の課題 （和泉雄三）

1. 矢不來問題

北海道の港湾の主力は、現在、苫小牧港となっている。かつての主力港であり最重要港湾であった室蘭港は、その副港的地位に下ろうとしている。この2つは太平洋岸にある。日本海側の主力港は、小樽港であるが、現在造成中の石狩湾新港が完成すれば、直ちに、これが主力港となるだろう。

これらは、何れも、札幌市を中心とする道央地帯をヒンターランドとしているのである。道央地帯のここ20年間の経済的社会的発展は正にめざましいものがあり、残りの道南・道東・道北各地帯を、それぞれ過疎地帯化せしめている。その端的表現は、人口の札幌市の相対的集中、肥大化にみられる。港湾の道央集中肥大化は、これに伴うものであるが、それを促進せしめたのが、北海道開発計画の実施という国、道の経済政策である。苫小牧港、石狩湾新港は、純然たるこの経済政策の産物に外ならず、その人工港の強引な新設により、他の港湾は、おし

なべて、斜陽化せられてしまったのである。

明治から、昭和20年、敗戦時迄の北海道の玄関であった代表的港湾、函館港も、その斜陽化せられた港湾の1つである。函館港の再興、これが、昭和30年代の高度成長期以来、20年間にわたる函館市民、とくに、市政の悲願であった。昭和45年、函館市及びその隣接の市町行政機関から成る函館圏の作成した函館圏総合開発基本計画（10ヶ年計画）の核心は、函館市の港湾を充実すると同時に、これに接続する形で、上磯町の七重～矢不來地区に約600ヘクタールを埋立、これを臨海工業地帯とし、七重浜地区という現函館港地区に食料品、木材、機械などの軽工業を集中せしめると同時に、新しく埋立造成した矢不來地区（上磯町）に、石油精製、石油化学、火力発電などの装置工業を誘致し、現存する日本セメント工場と合せて、中規模程度の臨海重化学工業地帯としようということであった。

この計画は、故に、2つの異った内容を持つものである。

- (1) 現存する工場群を七重地区に集中し、小規模の臨海工業地区あるいは、工場団地化すること、その所要港湾施設は、現在の函館港湾区域内に設定する。
- (2) 七重工業地区に隣接する新しい臨海重化学工業地帯の埋立造成。

問題の中心は、この第2の新計画であり、これこそ函館圏総合開発計画の中核であり、眼目であったことは、否定しうべくもない。それなくしては、新総合開発計画たりえないものであった。

然し、この計画は、計画段階で、住民運動により、打破され、実施中止となり、今日に至っている。

(1) 上磯町沿岸漁民の反対

矢不來工場地帯の造成は、現存する上磯町漁業組合が操業し、漁業権をもつ沿岸を買収し、埋立てるということである。然しこれは、公有水面埋立法により、漁業権を所有する漁業組合の同意なくしては、実施できないことになっている。丁度、昭和45年前後から、漸く、貝類を中心とする養殖漁業が成功し、沿岸漁業の定着と安定が実現しつつあった矢不來沿岸漁民が、その生産手段たる海面の埋立に全面的に反対、その同意は、年を追うごとに困難性を増して行った。

(2) 公害反対運動

矢不來地区に誘致造成しようと計画した工場が、當時、公害工場の中核として社会的批判を集中せしめていた石油化学工場、火力発電所であったことに問題があった。當時燎原の火の如くに全国的にひろまつた公害反対運動の、丁度びたりあてはまる重化学装置工場を誘致、そのためにおだやかな矢不來沿岸を埋立てようとしたからである。当然、函館市民、上磯町民、それも、漁民以外の市民の反対と批判を呼ぶことになった。

この矢不來問題は、忽ち、全道、全国的問題に発展した。昭和48年、函館市長は計画を放棄する公式声明を発表するに至った。この放棄はこの計画が、国、道の計画でなく、函館市及び上磯町の自主的計画であったことから、何ら、国、道との摩擦なく、容易に実現されたと考えられる。

然し矢不來工業地帯造成計画の放棄は、決して、現函館港充実計画の放棄を意味するものではなかった。

函館は、安政年間、110年以来にわたり、港湾を中心として、存在し、成長した中都市である。既存漁業の廃絶、公害発生に無関係ならば、誰も、函館港の発展に反対する市民はいないのである。従って、現在、第1計画の七重地区への既存工場の集中、軽工業団地化は、抵抗なく進行中である。

2. 函館港大型化の限界

矢不來臨海工業地帯造成断念後、函館市は残された現函館港整備に努力した。それは後出、第2回の、国鉄有川埠頭（貨物用）北隣に、軽工業を含む小規模工業団地の造成と、現有埠頭の中心部、中央、万代、北埠頭の増強の2点より外になかった。特に、水深10mの大型船舶接岸々壁を、万代埠頭に造成することが、昭和55年を終期とする現在の第5次函館港港湾整備5ヶ年計画におり込まれた。これと隣接中央埠頭（水深9m）の整備促進により、何とか、大型船を対象とする商港としての実質を備えようというのである。国鉄青函連絡船用棧橋より西側の、西埠頭、豊川埠頭は、函館港発祥の港であるが、もともと、北洋漁業母船基地として使用されており、水深、4.5mの中型船用埠頭と構想されている。将

來の課題は、万代埠頭隣接の北埠頭の整備とその利用であろう。

然し、たとえ、これらの現有各埠頭が整備されたとしても、商港としての函館港の機能には限界があり、到底、現在の室蘭、苫小牧港、石狩湾新港と肩を並べる大商港にはなりえない。第1に函館港の水域が、相対的に狭いこと、第2に、1万トン以上の大型商船用商港たるには、航路けい留施設たる岸壁が相対的に浅いことの外に、北海道の表玄関として100年の歴史の経過が、次の2つの障害を生んだからである。

(1) 国鉄青函連絡船用航路、岸壁、棧橋の優位性、

函館港の現況を、図2にみると明らかのように、狭い函館港の中心に、青函連絡船用棧橋が旅客船用に、同貨物船の専用埠頭として有川埠頭が存在する。航路も又、連絡船棧橋に直結するよう、作られている。従って、全体を、港湾管理者としての函館市が、一元的に、商港として活用できないようになっている。特に青函連絡船の旅客部門用棧橋が港を分断する。又、この棧橋は、函館市の中心商店街としての大門地区形成の原動力となっているので、その撤去など、およそ、問題にならない。

(2) 背後地の狭少

函館の市街地は、安政年間以来、旅客船用棧橋と密着して、その背後地に、密接して、形成されて来た。従って、港湾の背後は、どこの岸壁をとってみても、直ちに、密集した人家、商店街であり、岸壁と、市街地を結ぶ道路も狭少で、曲りくねっており、岸壁背後の土地利用は、もはや、限界に来ている。故にエプロンも狭く、エプロンと接続する道路拡張が、容易でない。

故に、函館港を、大型商港とすることは、全く不可能というのが現実である。むしろ、青函連絡船の旅客部門の優位という、現在では、全国唯一の「港街」の特質を、大切に保存し、これを強化することの方が、ヨリ正しい発展の道であろう。港の物的近代化、大型化を唯1つの発展の道と考えるのは、もう古い。

3. 歴史的風土の保存と函館港

考え方を、従来とは異り、函館市民のための港湾機能の充実という方向に求めるべきである。そのための具体的方策は、全国各港湾で、それぞれの特殊性、地

方性に従って、考えらるべきであるが、函館港の場合、青函連絡船棧橋以西（函館市では、一般に西部と呼んでいる）と各岸壁及びそれを延長する主要国道、道路とを結ぶ湾岸道路の新設という政策も、その1つであると考える。

函館市の西部は、函館山の麓にひろがる函館市街発祥の地で、特に、明治時代のヨーロッパ風建物も密集し、長崎市と並ぶ、全国でも特異な歴史的風土の地区である。然し、この西部は人口の東部移動に伴い、商業施設が大門、東部へ移動し、漸次淋れつつある。然し、依然として、函館市の経済、人口の集積地帯の中心であることに変りがない。そのため、最近のモータリゼーションの影響も受け、自動車交通量も又増大している。故に、自動車の流れを湾岸道路に集め、そのターミナルを湾岸の1部に集めること、その結果として、西部の道路を、散策用人道化することが、西部の歴史的風土を守るつ1の方法として考えられてよいと思う。

又、この湾岸道路を西部と東部の各岸壁基部を結ぶ主要道路とするためには、現在の青函連絡船及び列車用の現駅をまたぐ、1部ブリッジ方式とせねばならないのである。

現在の、国鉄棧橋、及び専用埠頭による港湾の分断、国鉄旅客用棧橋の保有と活用、西部の歴史的風土の保有とそのアクセスの設定、以上の函館港の限界と特質とをふまえた港湾振興策として、湾岸道路を、我々は考えているのである。

このことは、商港振興のための、各岸壁をつなぐ主要湾岸道路の建設を目的とすることではなく、西部の歴史的風土の保有とその活用、その結果としての観光施設の新設の為に、力点があるといえよう。

第2部 湾岸道路の構想 (奥平忠志)

1. 湾岸道路計画の推移

昭和47年函館市港湾部からの依託により、「函館港の将来構想」⁽¹⁾を和泉、奥平両名が作成した。この構想の中で港湾と主要道路へのアクセス、港湾の各埠頭間の有機的な結合の観点から次のような提言をした。「中央埠頭、万代埠頭は、

内外貿専用の埠頭として整備し、背後市街部、港湾西部への円滑な車の流れを考えた立体交差道路などを含め、交通網の整備を必要とする。特に、港湾周辺部を一周する臨港道路（湾岸道路）は、函館ドックから第3防砂堤を結ぶ片側2車線の道路として新設されることが望まれる。」

この構想を提言した時点では、主要港湾施設であるフェリー埠頭、函館税関などが西部の港湾に立地していた。そのため、西部の港湾周辺の主要道路の車輌増加が問題とされ、しかも主要国道5号線にこれらの車輌が出るためには、市街地の中心部（函館駅前）を通過しなくてはならないことから、早急にこれら西部から北部へ向う車輌の通過交通を緩和する必要があった。このような見地から湾岸道路の新設が提言された。

その後、北部のフェリー埠頭の新設、税関の移転、西部に集積していた問屋の流通センターへの移転などから西部の港湾自動車交通量が減少し、西部港湾周辺の交通緩和、駅前の通過交通の緩和の対策としての湾岸道路建設の意義は失なわれた。

しかし、相続ぐ西部の企業の東部、北部への移転が活発になり、西部の沈滞傾向が一層明確になってくると、地域的に均衡のとれた都市構造が崩れ、西部の港湾の機能が十分に活用されなくなった。このような西部の斜陽化を防止し、都市構造の空間的に均衡のとれたものにし、西部の港湾機能の再生をはかるためには、都心部を通過しないバイパスを考えなくてはならないという、昭和47年の湾岸道路計画の目的と違った目的での湾岸道路の新設が提案された。¹²

この提案の計画では、「現在西部臨港線、中臨港線があるが、国鉄用地でこれらの路線の連結がさまたげられ、その機能を果していない。新幹線開通と同時に国鉄用地はその3分の2が不要となる。したがって、中臨港線は、中央埠頭、北埠頭臨海工業団地まで延長することが可能となる。」としている。また、具体的な路線及び施設計画では、路線は将来建設される北海道縦貫自動車道路の基点となると予想される地点（七重浜附近）と結びつけ、幅員25m、4車線の道路が必要であるとしている。

こうした相続ぐ湾岸道路の提案をうけて、昭和52年に実施された函館駅前商業

近代化実施計画の中に具体的に採り入れられ、駅前再開発の重点項目とされた。この計画では、新幹線開通を待たず、新駅舎ビルがつくされることを前提とし、これを機会に国鉄用地の地下を通して西部に至る湾岸道路を提案している。

こうした、一連の湾岸道路提案に対して、市港湾部は積極的な姿勢を示したが市企画部では、現在の国道5号線が将来市電路線を撤去することによって片側2車線が確保され十分都心西部へのアクセスが容易なるとの主張をし、真向から両部門の意見が対立したままで経過した。

昭和48年のオイルショック以後の不況と構造的危機が進行し、地域の主産業を造船業に求めている諸都市に深刻な打撃をあたえた。

函館もこの例に漏れず、函館ドックをはじめ中小造船企業が大打撃をうけ、函館の経済界に暗雲を投げかけた。

こうした函館経済の不安定な状態を解消する方策として、現矢野市長は今年の春行われた市長選の公約として湾岸道路建設の大型プロジェクトを推進することを挙げ、始めて自治体がこの計画と一致して取り組むことを決定した。

2. 函館港湾部湾岸道路計画の概要

現在の臨港道路の現況については、次のように把握されている。函館港の臨港地区は、西埠頭周辺から上磯町方面まで海岸線に沿って帯状に細長く形成されているが、函館駅および有川埠頭で臨港道路が分断され、一貫した幹線道路がなく、すべて国道5号線および27号線に依存している。また、臨港道路は中央、万代埠頭周辺では国鉄函館本線を平面交差で市街地と連結しているため、臨港道路として全面的に活用することができず、その機能を十分に果していないという現況である。この問題については、昭和53年度を初年度として中央埠頭立体交差の事業に着手したためその解消のメドが立ったようである。しかし、国道5号線については将来飽和状態となることが予想され、特に函館駅周辺ではすでに通過交通に大きな支障をきたしている現況から、この対策は急を要するものであると、湾岸道路の必要性の理由が述べられている。

この計画では、実施計画を2つの工区に分け、それぞれ計画年度を第1工区昭

和54～60年、第2工区昭和59～64年としている。道路の総延長は、7kmで、函館駅前国道5号線の道路交通緩和を先づ図るため、豊川町から海岸町中央埠頭に至る部分を第1工区とし、海岸町中央埠頭から第3防砂堤まで5kmの区間を第2工区としている（図3）。

この計画は、第6次港湾整備か5年計画に採りあげられ、国直轄の事業としての施行を期待している。なお、事業の諸要素については表1に示されている通りである。

総延長7kmのうち、国鉄用地については、地上部を通すことができないところから、橋梁を設けている。橋梁部分の延長の合計は、1,555mとなっており、第1工区では1,285m、第2工区では270mである。道路幅員は、橋梁、部平面部とともに21mで、4車線の道路を計画している。

総工費は、第1工区が150億円、第2工区が50億円で、橋梁部の区間の長い第1工区の工費が高い。

3. 湾岸道路新設による効果と問題点

すでに計画の概要で述べた通り、湾岸道路新設の第1の目的は、駅前国道5号線の交通緩和にある。つまり、湾岸道路新設の目的は5号線—279号線のバイパスの機能を果すことである。したがって、港湾全域の機能的な結合を図ることが主目的ではない。このことは、西部港湾が、市営西埠頭、倉庫群の集積がありながら、十分に活用されておらず、さらに西部港湾の機能を強化するという目的を前面に押し出して、湾岸道路を建設するという積極的な論拠に他ならないことによるものである。

一方、第1の目的である駅前通り（5号線、279号線の接点）の交通緩和のねらいは、5号線区間、279号線区間いずれもその必要性についての十分な論拠が、今日の時点では見出されない。すなわち、5号線についてみると、駅前付近の車両交通量は49年／46年1.05倍、52年／49年0.91倍であり、減少の傾向にある。279号線駅前付近についてみると、49年／46年1.41倍、52年／49年1.24倍で増加率が低下しており、しかもその交通量も5号線にくらべて小さい。

第2次大戦後、特に1960年代以降の函館の市街地の拡大は東部、北部に顕著にみられる。一方、西部、都心部の人口は激減し、中でも西部の斜陽化が著しい。しかも、前述した函館ドックの不況、問屋街の転出による経済的機能の低下も著しい。しかし函館のもっとも古い市街地に当ることから、多くの文化財が集積している。将来の函館の都市の発展の方向を観光にもとめる函館市の姿勢から考えれば、この西部の観光地と函館山へのアクセスの確保が必須の条件となる。むしろ、こうした観光政策の一環として湾岸道路計画が浮上してきたとみてよい。

実際、最近になって港湾部の計画による“夢の島”構想が公表された。この計画によると、西部の港湾の一部を埋立て、陸地と橋で結ぶ島を造成し、緑地公園化し、観光の名所としようとするものである。この構想は明らかに湾岸道路の効果の裏付けのための施設計画と考えられる。

また、湾岸道路に歩道を設ける意図も、橋梁部からみる函館港、函館山の眺望を売り出そうとするものである。

一方、こうした観光目的をもつ湾岸道路が函館湾上からの景観を損うばかりでなく、橋梁部からみた都心部及びその周辺部の景観は、観光どころか函館の恥部を見せるものだという批判もあり、観光施設として機能できるかどうか十分に検討する必要があろう。

湾岸道路の建設については、不況対策の一環としての公共投資の性格も強く、特に不況のどん底にある函館ドックに橋梁部を発注し、その再生の足がかりとする意図もみられる。公共投資による函館経済への刺激策は必要と考えるが、港湾の活用、臨海部の再開発の構想を伴わない構想がはたして200億円の投資に見合う効果があげられるかどうか疑問である。

湾岸道路のルートにしても、観光を主目的とするなら、サンフランシスコのゴールデンブリッジ、ベイブリッジ、シドニーのハーバーブリッジのように湾内にかかる橋がよいのではないかといった議論もある。この議論にしても、さらに200億円を上まわる工事費を必要とするため、シンターランドとの関係をまったくもたない湾岸道路として適切かどうか問題とされるところである。

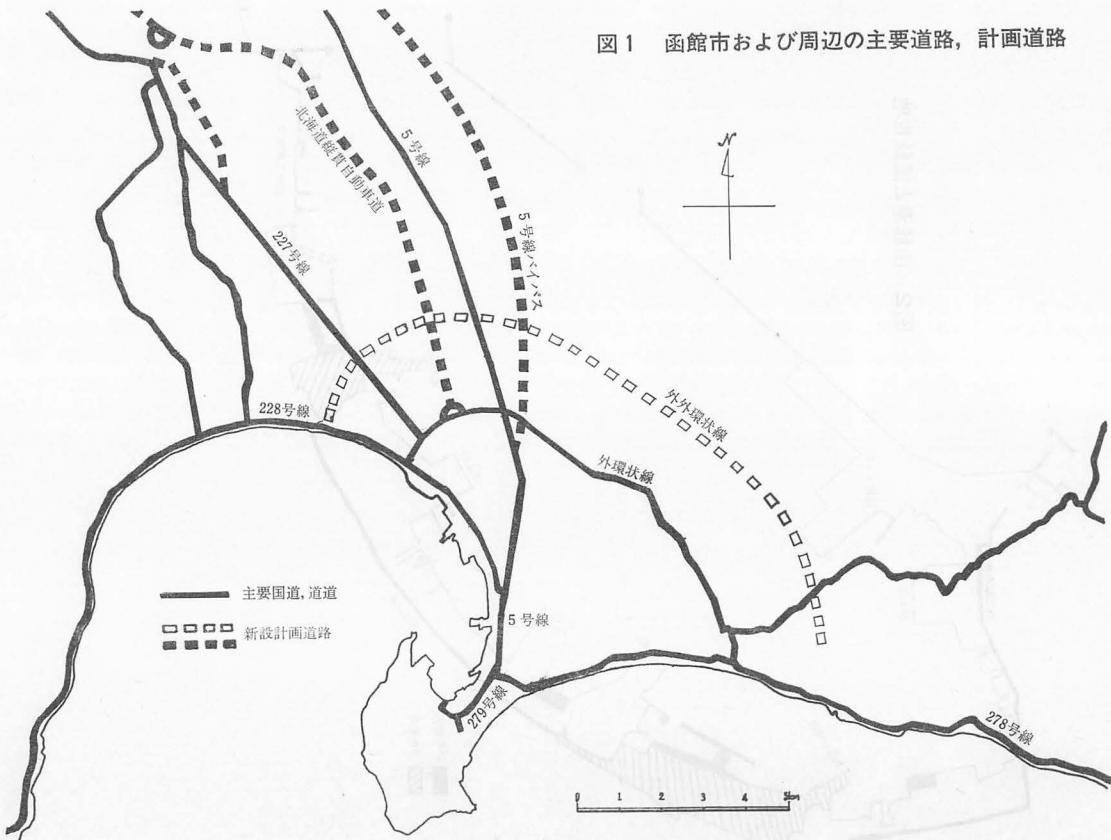
注 (1) 和泉雄三・奥平忠志 (1972), 函館港の将来についての一つの提言, 函館市港湾部 (未発表)

(2) 和泉雄三, 奥平忠志他函館圏都市問題研究会 (1975), 函館市交通体系調査研究報告書 函館市企画部

表 1 湾 岸 道 路 計 画 要 素

	第 1 工 区	第 2 工 区	計
計画年度	54年度市単独調査		
	55年度計画策定, 調査, 設計 (第6次初年度)		
	56年度工事着手		
		• 59年度 市単独調査	
	60年度 完成予定 (工事期間5年)	• 60年度計画策定, 調査, 設計 • 61年度工事着手 • 64年度完成予定 (工期4年)	
計画区間	延長 2,000m	延長 5,000m	延長 7,000m
	平面部 430m	平面部 4,500m	平面部 4,930m
	擁壁部 285m	擁壁部 230m	擁壁部 515m
	橋梁部 1,285m	橋梁部 270m	橋梁部 1,555m
概算工費	150億円	50億円	200億円
道路区分	4種1級 4車線 基準交通量 28,800台/日		
道路巾員	橋梁部21m (車道15m 歩道5m 地覆1.0m) 平面部21m (車道15m 歩道6m)		

図1 函館市および周辺の主要道路、計画道路



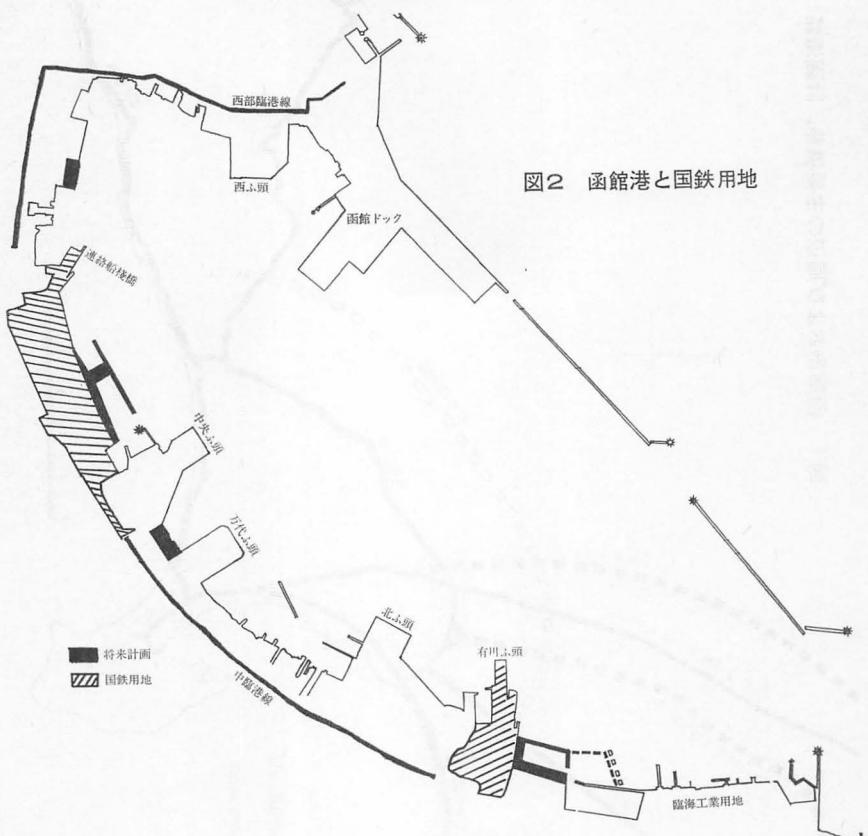
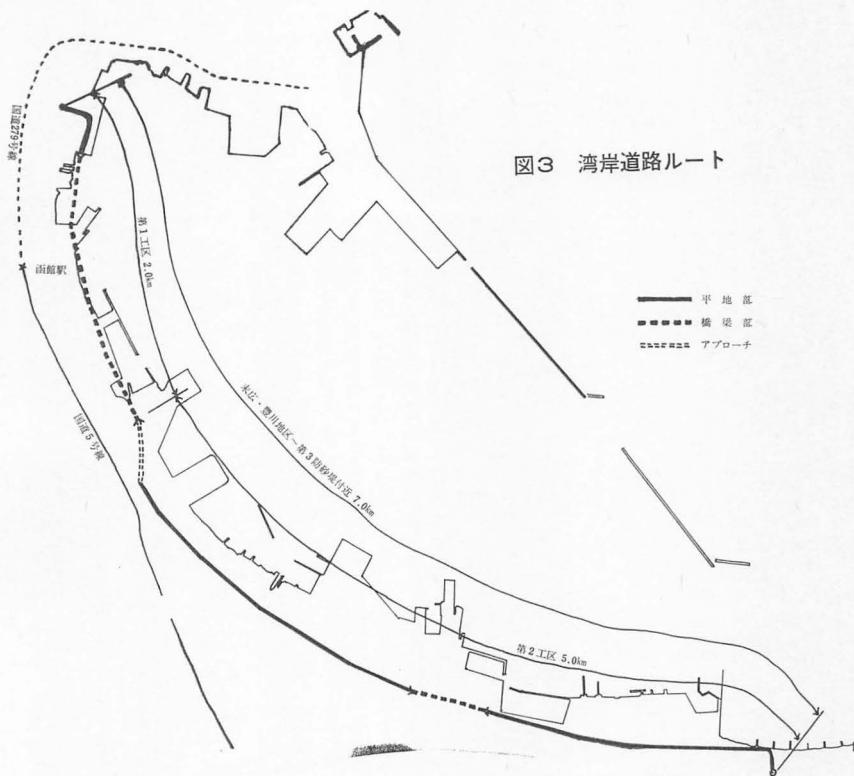


図2 函館港と国鉄用地

函館港の湾岸道路の構想



物 流 事 業 と 公 共 性

— 港運・倉庫事業を中心として —

斎 藤 公 助
(日本倉庫協会)

目 次

はじめに

1. 公共事業と公共性
2. 公共サービス価格とその形成
3. 公共性と港運・倉庫事業の位置づけ
むすび

はじめに

いうまでもなく、「もの」の輸送を行なう事業としてこれを捉えた場合、鉄道自動車・海運・航空の各事業がある。同時に、これらを補完するもの、あるいは広く物流事業として把握した場合は、このほか通運・倉庫・港運ならびにこれが関連事業など数多くのサービス事業がある。

現在、これら事業の多くは、それぞれ関係法規により規制がなされている。この理由とするところは、一言でいえば、いずれもが輸送ならびにその関連事業としてこれら用役は、国民生活ないしは国民経済に大きく関連をもっていることがある。換言すれば、公共性への認識であるといえる。

ここでは、公共性の問題にふれ、これと港湾とともに結びつきの深い港湾運送事業、さらには倉庫の法規制の経緯を辿り、その背景ともいべきものも求め、さらには今後の課題ともいべきものを探ろうとするものである。

1. 公共事業と公共性

公共事業は、国または地方公共団体等の行なう道路、橋梁、港湾など土木事業あるいは治山治水事業を指して一般に用いられる（とくに予算関連公共事業の場合）また、一方では広く解した場合、前記のほか、上下水道、公園など衛生・環境施設、さらには通信、鉄道、電力、ガス施設、さらにはまた福祉施設（養護施

設、医療施設）、保健体育施設、文化施設などいわゆる社会施設ならびにこれらの事業までも加えるといった考え方も生れている（注、これらの事業は、公益事業ないしは公益事業に準ずるものもある）。以上のように広い意味の公共事業は、時代とともにその考え方も変ってきてることである。

これらの公共事業の事業主体は、一般には国または地方公共団体であるが、戦後の特長としては公共企業体（三公社をはじめとして、国などからの出資によるもの、委託によるものをも含めて）が非常に多くなってきており、しかもこれら企業体は実施面でも、それ自体近代化合理化が大きく求められるようになってきている。国鉄、電々公社はじめ、住宅公団、道路公団などは公共企業体の代表的なものといえる。

一方、公共事業とはいわないが、「公共性をもった事業」もしくは「公共規制事業」といわれるものがある。これらは公共事業に準ずるものであり、また公共的色彩をもった事業でもある。これには、輸送をはじめとした物流事業がある。これら事業は、いずれもサービスを提供する事業であり、国民経済の面からも巾広い規制がなされている。いま、旅客関係は別として、物流業についてみると、トラック、港運、倉庫などがあげられる。これらの業種においては、いずれも当該サービス料（運賃・料金）は、すべて政府の許・認可によってなされていることである。したがって公共料金に準ずるものとみなされている。なおこのように前記物流業が公共規制事業としてまた、公共性をもった事業とみられるようになった経緯ないしは背景については、あとで述べる。

公共とは、もともと個人に対比した概念であり、社会一般もしくは社会共同を意味している。また、公共性とは、特定の財貨あるいはサービスが社会全般に自由にかつ公平に利用されるべきであり、そのような性質のものである場合（例えば鉄道、航空輸送など），さらにはまた個人の利益よりも公共の利益が優るかどうかにより多くの場合公共性が強調される。同時にまた、そのサービスが社会的必需性をもっているかどうかということと、さらにこれが社会生活上欠くことができないものであるかどうかということにかかっている。

いま、かりに倉庫業一つを取り上げてみると、倉庫事業は食糧など国民の非常

備蓄ともいいうべきものを大きな使命として行なっており、この意味から公共性を持った事業であるといえよう。また、倉庫事業は、商品ごとに一般生活必需物資の流通の結節点として、取引の円滑化を計るよう、流通における重要な役割りを果していることも前記公共性に準ずる役割りをもっているといえよう。

2. 公共サービス価格とその形成

公共サービスの対価となるものは公共料金である。同時に公共料金は、政府が常に直接規制し、あるいはまた規制ができる体制にあるところのものである。広く公共料金といわれるものには、大きく三つの仕組みがある。その1つは、国会の議決によって決められるもの（例えば国鉄運賃）、2つには政府が直接決定するもの、3つには政府が許・認可によって決定するものである。

現在、このような規制にもとづく公共料金にはかなり多くのものがある。例えば、消費者米価、公営家賃、ガス・水道・電気料金・郵便・電信電話料金・入浴料・診療費などがあり、また輸送関係では国鉄・私鉄の運賃、バス・タクシー運賃、トラック運賃などがある。これらはいずれも市民生活には大きくかかわりをもっており、強く公共性をもつものといわれる。したがって、これらサービス料金の決定については、インフレの問題ともからんで重要な施策ともなっている。いま、公共サービス価格の形成について、その理論ないしは体系づけとみられるものを捉えるとつぎのとおりである。

その1つは「負担力説」といわれるものである。これはサービスの価格すなわちその料金は、これを求め消費する需要者の負担力に応じて決められるべきであるという考え方であり、理論である。この考え方では、その料金コストに直接関係はない。

つぎに、これに対し「費用（コスト）説」がある。「費用（コスト）説」は、サービスの価格（料金）は、そのサービスの生産コストにもとづいて決定、形成されるべきであるという考え方であり、理論である。したがって、この場合、サービス価格は、競争（自由）市場において形成されることとなるので、公共規制として、そのサービス価格は、適正な利潤を含むコスト原理により規制されるこ

となる。また、この場合実際にサービス価格の決定は、負担力（またサービス自体の価値）がマキシマムを示し、またコスト（この場合平均費用）がミニマムを決めることがなる。

以上のように公共サービス価格の形成は、重要な問題であり、施策としても重要な課題であることはいうまでもない。ただ、留意すべきことは、企業（公共企業体をも含めて）自体の近代化、合理化による企業努力いかんが問題であり、同時に国民的合意も当然求められるであろう。

3. 公共性と港運・倉庫事業の位置づけ

交通運輸業、とくに旅客輸送における社会的、公共的な役割りは、ひとりわが国のみではなく、広く現代社会では強く認識されるところである。このことは、これらは現代の国民生活とは全く切り放せないものとなっているからである。したがって、その交通サービスの価格の形成は、社会政策的な関係もあって、国の重要な施策の一つとしてとりあげられ、規制がなされていることである。このような法規制からでもその公共性が裏付けられる。

さらにこのことは、進んでひとり旅客輸送のみではなく、貨物輸送、さらには広く物流業についてもこれらの認識がなされ、またはなされるべきものと思われる。すなわち、広く物流業は流通の円滑化による物価の安定の面をも含めて国民生活とは大きくかかわりあいを持っているからである。

ここでは、物流業としての港湾運送事業ならびに倉庫事業について、とり上げてみたい。

港湾運送事業ならびに倉庫事業については、現在それぞれ法規制がなされているが、現行規制のポイントとなるものは、①企業が事業行為を行なう場合、営業開始の認可ないしは許可を必要とすることである。ついで、②一定の認められた定額報酬（料金）の收受が義務づけられていることである。

いま、これらのことについて、港運ならびに倉庫事業における法規制の経緯と、その背景ともいべきものについて若干ふれてみたい。

(1) 港運事業の法規制とその経緯

現在、港湾運送事業は、さきにも述べたように港湾運送事業法により、すべて免許制（第1種である一般港湾運送事業から第8種である検量事業まで）となっているが、もともと当該事業は過去においては自由業であった。また、戦前も何らの法規制はなかった（一時期、戦時中の統制時を除いて）。しかし、その後終戦後の混乱期を経て、昭和年26はじめて「港湾運送事業法」が生れ、制定をみるようになった。

この背景には、当時わが国の経済が、戦後の混乱期を脱して、内外貿易もようやく回復の兆がみえはじめ、これとともに海陸の接点である港湾の重要性が高まってきて、港運の円滑化がわが国産業経済の重要な課題となってあらわれてきたことである。すなわち、これまで自由業であり、とかく弱小企業が乱立し、経営状態が不健全、不安定であり、また労働問題など数々の問題の多かった事業界のあり方が、改めて反省され、これが事業法制定への気運となり足がかりとなったのである。このようにして、港運事業に関する秩序を確立し、事業の健全なる発達をはかり、これによって港湾における輸出入貨物を中心とした流動の円滑化を推進しようというものであった。

以後、同法は、いく度かの改正がなされて現在に至っている。この間の経緯をみると、まず当初は、登録制（業者）で、また料金もおよそフリーであった。しかし、その後登録制度の強化などをえて、昭和34年はじめて免許制となり体制の基礎づくりがなされた。ついでこれが改正でもっとも大きかったものは、昭和41年6月の法律第84号によるものであった。これが現行法へのまた事業推進への一つの大きな柱となっている。

この41年の改正は、新しい戦後の時代の要請に即応しうる体制づくりをねらったものであり、具体的には、①事業者の事業規模の拡大、②免許基準の整備、さらには③下請に関する規制の強化、などであった。このようにして現在の事業法が生れてきている。

同事業法の目的は、その第1条にも明記されているとおりである。すなわち、「港湾運送に関する秩序を確立し、港湾運送事業の健全なる発達を図り、もっ

て“公共の福祉”を増進すること」をもって目的とすると明記されている。ここで大きく注目されることは“公共の福祉”を図るということである。このことは換言すれば、港湾運送の円滑化、港湾労働の適正化により、港湾を経由する物資の効率化、近代化を図り、これによって国民経済の繁栄を維持し、発展をはからうとするものである。これがまた“公共の福祉”につながるものであるとしていることである。

(2) 倉庫事業の法規制とその経緯

つぎに、倉庫事業についてみると、同事業に関する法規制の歴史は古く、そのはじまりは戦前の昭和10年（法律第41号）に遡る。

当時の法規制は、事業そのものの規制よりはむしろ、「倉庫証券の発行（事業者の）についてのみ許可制」とするというものであった。この背景には、昭和初期の経済界の深刻な不況もあったが、さらに重要なことは倉庫証券（貨物を代表する一種の有価証券）の「公信力の確保」ということであった。すなわち、証券は、商品の売買および商品担保（金融）という大きな使命をもっており、万一これが濫用あるいは不正に濫発された場合、産業界、金融界に大きな影響を及ぼすこととなるからである。なお、当時の証券の流通は現在とは異り、かなり広く流通していたことである⁽¹⁾。

その後、終戦の混乱期から、戦後に入り、ようやく初めての業法改正が昭和25年、行なわれた。これによって発券（業者）の許可制に加えて、新に数多くの非発券業者にも届出制ではあるが営業行為についての届出義務が課せられることとなった。

ついで、昭和31年（法律第21号）にはほぼ現在の倉庫業法に改められた。すなわち、この改正で倉庫業は、発券・非発券を問わずすべて「全面的な許可制」が実施され強化され現在に至っている。

現行倉庫業法は、その目的として、第1条に「この法律は、倉庫業の適正な運営および倉庫証券の円滑な流通を確保することをもって目的とする」と明記されている。したがって、現在業法にもとづく諸々の規制、例えばさきに述べた営業

の許可（新規），さらには収受料金の事前届出制（実質的には許可料金制），さらにはまた業者に対する監査の制度，各種の報告義務などが定められている。

倉庫業は，さきにもふれたが，物資の生産者から消費者へ流れる過程で，港湾あるいは都市など交通の要衝に立地し，これが物資の円滑な流通を図るとともに，万一に備えた備蓄など保管サービスを行ない国民生活の安定に大きな役割りを果たしている。

（注）(1) 上記戦前の倉庫業法の趣旨は，現行倉庫業法にも一部生かされている。すなわち，現行倉庫業法では，倉庫業（営業）の許可とは別に，証券発行の許可制度が設けられている。

むすび

これまで港運事業ならびに倉庫事業における法規制を経緯を述べてきたが，いまでもなく，規制と公共性とは大きな「かかわりあい」をもっている。端的にいうならば，表裏をなしているといってよい。すなわち，強く規制することによって公共性がつらぬかれ，また逆に公共性をもたせるようにするためには規制が避けられないからである。

港運事業にしても倉庫事業にても，現在わが国経済ことに輸出入を中心とした産業経済にとっては，まことに地味な存在ではあるが重要な役割りを果していることである。同時に倉庫業についてみてもその多くは一般消費物資であり，当然のことながら国民生活と大きくかかわりあいをもっていることである。このことは，過去において石油ショック直後の物価高，「もの隠し」などの際，倉庫業の正しい姿が国民の前に示されたことなど，やはり公共的な性格をしめした一端であるともいえる。

なお，今後の課題として，現在低成長下まことに環境がきびしい時代を迎えていたが，これを乗り越えるためには，より一層企業の体质改善と近代化への努力が望まれよう。さらにはまた，業界は，物流の効率化に寄与する方向で，社会のニーズに応えることが肝要である。これがまた，社会の負託（ふたく）にこたえる道であり，ひいては事業の公共性にも通じる道もあると思う。

「港湾経営」に関する基本考察 ——「港湾経営化」の特質をめぐって——

富 田 功
(財・港湾労働経済研究所)

目 次

1. はしがき
2. 「港湾経営」の特質
3. 港湾運送機能の若干の問題点
4. 「港湾機能対策」の課題

1. はしがき

明治以降から戦後の港湾法制定時までのわが国港湾の生成・展開過程の基本的性格は、一言でいうならば、資本主義経済（国民経済）そのものを発展させるために外国貿易が必然的であり、民間の資本蓄積が未成熟であった^[1]がゆえに、国家資本の動員による中央集権的な修築・管理行政をシェーマとしてきた点であろう（傍点は筆者の付したもの、以下同じ）。すなわち、わが国資本主義経済そのものを列強資本主義経済諸国の発展水準に追従させることが「政策目標」の基本であったとするならば、わが国産業革命^[2]の展開にとってとくに、外国貿易の増強策等は合目的な「政策手段」としてなされたのであろう。そこでは、「港湾」は、政策目標貫徹のためのいわゆる下部構造にすぎず、単に貿易輸送の物的基礎施設にアクセントをおいた経済的条件としてうけとめられてきたようである。そうした意味では、わが国の港湾行政の焦点は国民経済そのものの形成・発展を図るという側面にあてられてきたといつても過言ではないであろう。

戦後、港湾法の制定によって『我が国における港湾管理の最大の特徴は、地方公共団体を母体とした港湾管理者により港湾の整備管理及び運営が行われております、現在の港湾行政が地方自治行政の一部であることを示している。』

このように、港湾は、当該港湾に直接的な利害関係を有する地方公共団体の手により、それぞれの地域の実情に応じて、整備及び管理運営がなされている………。』^[3]といわれているが、地域経済そのもののポテンシャルティを誘発し、した

がって、地域の経済力を総体的に高め、いっぽうで、「港湾」の本来有する社会的条件としての市民意識の高揚化を図るためには、これまでの伝統的な港湾行政に依拠し続けることが果たしてのぞましいのであろうか。

「港湾」が、当該地域経済全体の発展の原動力となりうるためには、「行政」から「経営」^[4]へ移行することの方がのぞましいようと思われる。この小論では、「行政」から「経営」へ移行することが社会・経済的にのぞまれるばあいの特質とはいいたいなんなのか、現実の港湾機能とくに港湾運送機能にはどのような問題が具現しているのか、そして、この場合の問題を「港湾経営」との関連で論じるならば何が課題として考えられるのか、について明らかにしてみたいと思う。

注 (1) 北見俊郎著『港湾総論』、成山堂書店、昭和47年3月、P. 60

(2) イギリス産業革命期の内陸交通手段の発達状況については、下記の文献は有益であろう、A. M. Milne "The Economics of Inland Transport", pitman, London, 1963, chap. II Development of Transport, pp. 24~47

(3) 「日本の港湾1977」、日本海事広報協会昭和52年12月、P. 13

(4) 港湾経営については、とくに昭和39年以降、諸先学者によって多角的に論じられてきたので一とえば、『経済発展と港湾経営』(神戸大会)、『流通革新と埠頭経営』(清水大会)、『広域港湾と港湾経営の諸問題』(横浜大会)、『港湾経営と財政問題』(那覇大会)一、ここでは、港湾経営の意義と目的についてはそれらの玉稿を参照すると共に、拙稿「港湾経営論序説」(『港湾経済研究No.16』昭和53年8月所収) P.132~P.134. を参照して頂きたい。

行政と経営との差異については、現在、①目的の多元性と一元性、②権力手段の有無、③行動に対する法的規制の大小、④対象に対する平等原則の範囲の大小、という四点に見いだされているとされている、山上徹稿「わが国港湾管理体制における経営管理の課題」(『港湾機能の総合的課題』、(財)港湾労働経済研究所、昭和52年4月所収) P. 113

2. 「港湾経営」の特質^{(1) (2)}

(1) 「港湾経営」原則

港湾の「管理・運営」から「経営化」^[3]へと移行させようとする場合の実践的基本原則は、まず何よりも当該地域経済そのものの利益(=公共の利益^[4])を優先的に確保することが第一に考えられなくてはならないであろう。^[5] 港湾を「経

「営化」することによって、当該地域経済の港湾所得が相対的に高まり、したがって港湾の雇用所得も漸次高まり、いっぽう、港湾の「経営化」を図るによって、当該地域経済内での購買力水準も相対的に高まり、その結果、そこでは港湾所得以外の派生所得も漸増傾向を顯示するであろう。したがって、港湾の「経営化」によって、当該地域経済内での港湾関連所得（港湾所得+派生所得）の占めるウエイトは相対的に増加傾向に向かうであろう。⁽⁶⁾

したがって、港湾を「経営化」するということの第一義的な基本原則とは、当該地域経済の経済力・所得購買力の活性化に貢献しうるということになるであろう。そういう意味での「政策目標」を構想し、これを実践し維持し、拡大発展させることこそ、「港湾経営」本来の基本原則のように思われる。「港湾経営の原則」としては、この他に「営利目的説」、「事業目的説」、「不可知説」および「体制維持説」⁽⁷⁾などが考えられるのであるが、港湾を「経営化」するということが歴史的必然の方向であるとするならば、現在の港湾管理体制のもとでは、ややもすると、「不毛」⁽⁸⁾にされやすい当該地域経済そのものの利益を優先的に確保しうるような「港湾体制」づくりが図られる点にこそ、「港湾経営」本来の目的を見いだすことがのぞましいのではないか。⁽⁹⁾

それでは、政策的概念⁽¹⁰⁾として考えられる公共の利益は、実際、「港湾経営」を制度的にどのように行うならば確保されうるであろうか。

(2) 「港湾経営」制度

公共の利益（Public Interest）は、元来その起源（Origin）からすれば、「独占権」（「特権」）が政府によって事業者に付与され、これに対して事業者、換言すれば、当該産業もしくは企業がそれに見合う一定の「義務」を法的に履行する社会・経済上の政策概念として考えられてきたようである⁽¹¹⁾。すなわち‘当該産業（企業）が生産・供給する財・サービスに必需性・便宜性（Public Necessity and Convincience）がありうるならば、政府は当該産業（企業）の供給市場を独占的に確保せしめ、一方で、当該産業に対し、合理的な価格で適正にサービスを供給せしめ、かつ適正な施設を具備せしめるようその供給条件を義務づけるのである。したがって、政府が公共の利益を確保するために採る実施政策は当該産業（企業）

に対して「強制力」(Coercion) となって発現するであろう。そうであるがゆえに、この概念が為政者（「集権者側」）の価値基準に依存するところ大であること気づかされるであろう。

われわれは為政者の価値基準にもとづいてそのように規制を加えられている産業を「規制産業」(Regulated Industry)¹² と呼んでいるが、ここでの論議の焦点は周知の如く、現在の港湾管理体制のもとで港湾機能の形成者側に課されている「公共規制」¹³ を現状維持の状態にさせるのか、あるいはいっそ強化させるのか、それともこれを緩和させるのか、これらのいずれかに絞られるであろう。¹⁴ すなわち、港湾機能の形成者が供給するサービスの価格（料金）¹⁵ は実費手数料や規制料金であり、しかも当該サービスの適正な供給は技術的制約などのために必ずしも容易ではなく、かつその条件を充足するために巨額の公共投資をもって適正に施設を具備することなど一公共規制の政策一は、「行政」から「経営」へと移行させる条件下にあっても依然として維持され、もしくは強化されることがのぞましいのであろうか。

前項で考察した公共の利益は、そのオリジンの歴史的性格から推論してみると、「規制緩和化」に向かいつつ社会・経済的に確保されてきたように思われる。その意味からすれば、公共の利益という概念は、為政者がその時代の社会・経済的要請をも政策的に反映しうるように認識されてきたようである。そうであればこそ、さきにみた公共規制策の緩和論¹⁶ と公共の利益の確保論とは基本的に矛盾しないであろう。¹⁷

したがって、港湾の「経営化」を図ろうとする基本理念として制度的に要請されるのは、換言すれば、経済性原則の確立と公益性の確保であろう。では、われわれは、資本主義経済体制のもとで制度的に要請されている「港湾経営体制」¹⁸ をどのように構想化しうるであろうか。

(3) 「港湾経営体制」

ここでは、港湾の「経営化」によって当該地域経済そのものの利益、広義の意味ではその社会・経済的利益が確保されうるような「体制」¹⁹ を構想しようとするものである。このばあい、さきにみたように、社会・経済的に要請される基本

原則の貫徹にとって「政策的」に不可欠な要件は、「公共規制の緩和化」であろうと考えてきたのである。したがって、ここでいう「港湾経営体制」の成立は、これらの二つの要件が充足されうるような、また不可欠とされうるような資本主義的な経営体制を思考しようとするものである。もしそうでなければ、われわれの考察しようとしている「経営」は「行政」となんら峻別されえないはずであろうから。そうした意味での資本主義的な「港湾経営体制」とは、自立採算制が採用されうることと、不合理な港湾料金体系が是正されうること、この2つが少なくとも政策的に実施されることが、その要件であろうと思う。

これらの「政策」の基本的性格は、おおむね、以下にみられる見解に含蓄されているであろう、『公企業が企業性にもとづき独立採算制を採用する場合、収益性の向上に努力することは当然であるが、この収益性は最大利潤率ではなくて、公共性によってその上限がおさえられねばならないであろう。それは、公企業が公共目的を達成するに必要な拡大生産を可能にする程度の最適利潤率であることがのぞましい。』^{20 21} いっぽう、港湾運送機能の形成者が供給するサービス価格（料金）は、周知のように、公共性の観点から、能率性（生産性）向上の条件がその利用者側に十分容認されないで設定されてきた傾向にあり、したがって、公益性と経済性の原則の追求をめざす「港湾経営」のもとでは、こうした傾向は是正されなければならないであろう、つまり現行の港湾運送事業の料金体系は、固定費と変動費の配賦基準から、基本料金（需要原価 demand cost）、最低料金（需要者原価 customer cost）、従量料金（供給量原価 output cost）の3本柱で構成されているようであるけれども、このばあいの従量料金は、原価の変動に対応すべく料率基準の設定がのぞまれるところであろう。²²

港湾を「経営化」することの究極的な目標は、いうまでもなく、経済的合理性を追求することが社会的合目的性に適なうものであるという点を再認識させようとするにある。もし「港湾経営」のもとで経済的合理性の追求が原則化されなければ、これは現行の「管理・運営」となんら本質的にかわるところなく、したがって港湾と地域経済の問題も旧態依然のままにされてしまうであろう。その意味からすれば、港湾を「経営化」するということは社会・経済的な体制変革の

意識²⁹なくしてありえないであろうし、いっぽう港湾都市の地域住民が自からの社会・経済的な利益の優先を主張しうることは、結局は、港湾の「経営化」に依拠するところきわめて大といわなければならないであろう。

港湾を「経営化」するということは、換言すれば、資本主義的生産における港湾機能を「公正」³⁰に維持、拡大せしめる有効な「体制的方法」を考えることともいえるであろう。

港湾機能、とりわけ、港湾運送機能はどのように形成され、維持されているのかをみてみよう。³¹

注 (1) 港湾経営の特質について、森本三男教授は、港湾は水陸連絡交通サービス生産の社会経済的システム (Socio-economic system) であるとの見解にたも、『港湾経営は、閉鎖的な自己完結的存在としてのクローズド・システム (closed system) ではなく、多くの関係者と相互作用しながら機能するオープン・システム (open system) である。いま、港湾になんらか有意にかかわり合いをもつ外界の事象および要因の集合をもって港湾環境 (Port environment) とよぶならば、こうした環境の要請にこたえ、環境変化に適応することが、港湾経営の基本的課題になる。』森本三男稿「港湾経営の経営体制と経営目的」(『経済と貿易121号』横浜市立大学経済研究所、昭和25年3月所収) P. 2

同教授の港湾経営目的論は、『私的経営によらない港湾経営が存在するから、……維持経営体 (goimg concern) として港湾経営をとらえ、それにふさわしい究極的経営目的として、「存続・成長 (Survival and growth) 論」をとる。』とされる(「同上稿」, p. 11, 傍点は引用者の付したもの, 以下同じ)

(2) 港湾経営の特色について、市来清也教授は、港湾の有するターミナル機能および都市生活関連機能が提供するあらゆるサービスが、港湾用役であるとの見地から、以下のように四点を指摘されている、『①非弾力性…環境の変化に対し港湾経営は全く弾力性に乏しいものとなっている。②受動性…港湾用役の販売を対象とする港湾経営は、物流用役が商流に従属的存在で、商流サービスに左右される受動的性格のものとなっているように、この面において全く受動的性格を有することになる。③非調節性…無形財としての港湾用役を不況時に貯蔵して、好況時に販売するなどの需給に対応した調節は、全く困難である。④制約性…物流との関連においてみると、港湾経営は、その施設および料金面から制約を受けており、生産性の著しい向上は、困難な面が多い。』詳しくは、市来清也稿「物流と港湾問題」(『港湾労働経済研究No. 3』, (財)港湾労働経済研究所、昭和54年1月所収) P. 79～P. 98の参照をのぞむ。

(3) この概念の理解については、北見俊郎教授の、以下のようない解釈は示唆に富む

であろう、『……「経営化」は歴史的な時代の流れの中で、すでに港湾をして「社会的構成体」として規定せざるを得ない点、また一般的な社会体制の「近代化」の過程で、港湾機能にかかわる社会体制もまた「近代化」を迫られるという点、以上の二点から、そうした「近代化」を港湾の「営み方」に照応させた場合、それは結果的に「管理・運営」から「経営」へという移行を意味する。』、北見俊郎稿「わが国における『港湾経営化』の基礎の一考察」（鷹取鶴先生還暦記念事業会編『現代交通と地域経済の諸問題』、時潮社、昭和54年5月所収）P. 8

- (4) 公共性と公共の利益との概念規定は、森本三男教授が次のように指摘されるごとく本来峻別されて然るべきであろう、『港湾経営における公共性とは、港湾の水陸連絡交通サービスが何人に対しても不平等な取扱いをなすことなく平等に提供されること、すなわち、港湾が一種の公共財的性格をもつことをいう。また、港湾経営における公益性とは、港湾関係者の利益が全体として最大化されるよう努めるべきであるとともに、それが各関係者の貢献に応じて公正に配分ないし還元されるべきこと、裏返しにいえば、関係者の犠牲・負担が享受するサービスに対応して公正になされるべきことをいう。』（森本三男「前掲稿」P. 4）
- (5) この基本原則の理念は、大島国雄教授がかつて「公企業の目的説」について吟味された『抽象的公共目的説』（社会公共の福祉の増進）の考え方とかなり接近していることに気づかされる。（大島国雄著『公企業の経営学』、白桃書房、昭和46年9月、P. 63～P. 65の参照をのぞむ）
- (6) 港湾生産所得および港湾所得の推計方式については、拙稿「港湾所得推計に関する若干の考察」（『港湾労働経済研究年報・創刊号』財・港湾労働経済研究所、昭和51年12月所収）P. 125～P. 135を参照して頂きたい。
- (7) 大島国雄著『前掲書』P. 65～P. 71、『公企業は、国民大衆へのサービス、公共主義もさることながら、実質的に私的資本とくに大資本の利益により多く奉仕せしめられ、そのための資本主義体制の維持に役立ってきたのである。……公企業は本来的には、公共の経済的利益の増進を目的原理とすべきであるが、これまでの資本主義社会では、上述のごとき意味での体制維持目的を実現してきたのである。』
- (8) この概念の意味内容については、主として、北見俊郎著『前掲書』、P. 129.～P. 138などの参照をのぞむ。
- (9) そうした「港湾経営化」の構想論は、政策実践の段階ではその賛否が問われるであろうが、その際、以下のような見解も十分検討するに値するであろう、『……それぞれの地域社会と港湾機能との有する特質に基づいて、港湾経営が公共的利益からみて望ましいと信ずる場合のみ実現化されねばならない。』、山上徹「前掲稿」P. 126
- (10) これに対して、理想主義的（=idealistic）概念とされる論者もおる、Charles

A. Reich, "Property and Personal Freedom" (C. Lowell Haris, Selected Readings in Economics, Prentice-Hall, 1967) pp. 165~168

(11) Charles F. Phillips, The Economics of Regulation, Richard D. Irwin, Illinois, 1969, pp. 52~55

(12) C. F. Phillips, Ibid, pp. 3~16 に詳しい。

(13) ここでは、主として、港湾法第12条第13条および第37条~第41条をその検討対象に考えている。

(14) 元来、公共の利益を視点に据えた理論化は圧制的 (oppressive) になるであろうから (Charles A. Reich, Ibid, p. 165), この場合の政策基準の単一的選択は慎重になされねばならないであろう。

(15) 港湾施設使用料、港湾運送料などを指している。

(16) これに関連するものとして、次のような見解がなされていることを指摘しておきたい、『……これまで、港湾の管理運営にかかる基本目標は「港湾法」の規定する趣旨、目的にしたがって、港湾管理者は、同法第12条および第13条に定める業務を行なってきたものである。しかしながら、この結果は、港湾管理者財政の赤字、港湾と地域経済とのかかわりなどに、さまざまな問題をかかえてきたのである。……換言すれば、従来方式の港湾管理運営では、港湾管理者財政の赤字の増大、港湾開発と地域経済との遊離がいっそう拡大されることとなって、地域経済社会への寄与が不充分なものとなるのである。』、喜多村昌次郎稿「公企業経営の目的と構成」(『福井港港湾経営調査』、埠頭経営研究会、昭和52年3月、所収) 森本三男教授は、港湾経営の公的経営主体の補強に関連して、『……港湾の公共性や公益性を高めること、法的に要求されている規制・許可等の行政的機能を除外しないこと……』とされている (森本三男「前稿掲」P.13)

(17) 『港湾における公共性は、一般に租税負担にもとづく公共財「公共の营造物」に由来する概念として位置づけられ、発展してきたものであるが、公共財の性格は、少なくともすべての人が共通かつ等量に消費しうる財であること、需要しない人びとでも供給の対象から排除できない財であることを考えると、港湾の公共性は港湾をめぐる経済活動にあたって、その利用の公平をはかるという、「港湾を利用する」特定者を対象とした規制基準の意味をもつものである。

したがって、港湾における公共性と経済性は必ずしも対立する概念ではなく、むしろその統一をはかることが今後の港湾管理に共通する課題である。』喜多村昌次郎「前掲稿」P.49

(18) 港湾経営体制の詳述については、森本三男「前掲稿」P.3~P.7の参照をのぞむ。

港湾経営の基本構造については、拙稿「港湾経営論序説」(前掲、港湾経済研究No.16所収) P.135~P.136、を参照して頂きたい。

(19) ここでは、この概念を社会的・歴史的意識の意味としても用いている。

森本三男教授は『経営体制は、経営に関して基本的意思決定をなしうるものはないし機関すなわち経営主体を中心に考察するのが一般である。経営主体がその地位にありうるのは、なんらかの意味で支配力を保有することに由来するから、経営体制はまた、経営をめぐる支配関係であるといつてもよい。』とされてい（森本三男「前掲稿」P.3）

(20) 大島国雄稿「公企業財政の基本的性格—港湾財政の健全化のために—」(『港湾財政問題研究』埠頭経営研究会, 昭和51年9月所収) P.24

(21) 公正適正報酬率 (r) = $\frac{R - E}{V - D}$ (ただし R : 総収益, E : 営業費, V : 資産の新設当時の公正価値, D : 資産価値の減価) をどの程度にするかについては、さらに検討してみたいと思う。詳しくは拙稿「港湾の“経営化”と料金理論形成の予備的考察」(鷹取綱先生還暦記念事業会編『前掲書』, 昭和54年5月, 所収) P.95~P.98を参照して頂きたい。

(22) 周知の如く、こうした料金体系は公益事業料金の決定原則とされているけれども、一連の「港湾サービス」が公益事業性を具備するものか否かについては、議論が分かれるであろう。

(23) これについては、北見俊郎教授によって提唱された「近代化理論」に教示される点が多い。

(24) この他に「政策基準」としては、「効率」、「安定」、「発展」などがあろうから、ここで用いたように単一的ではなく、複合的に考えうることも検討してみたいと思う。

(25) 主としてここでの事例は、東京、横浜、大阪、神戸の4大港で、昭和53年2月1日~28日までの1ヵ月間にわたって実施調査された、「はしけ実態調査報告書」(財・港湾近代化促進協議会, 昭和54年3月)の諸資料に分析・検討を加えたものに負うている。

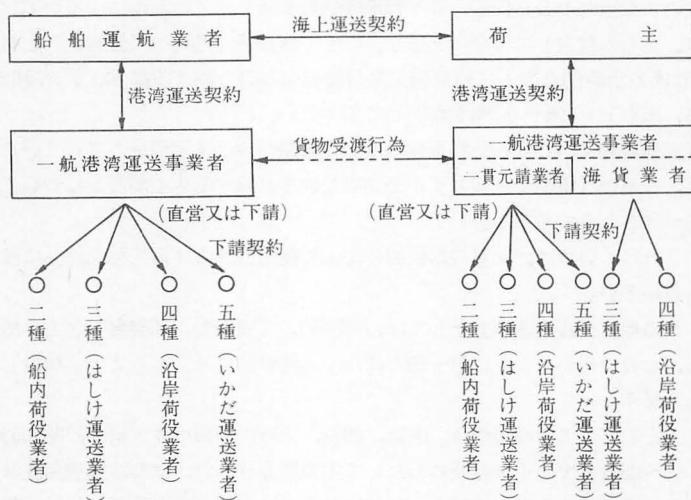
3. 港湾運送機能の若干の問題点

(1) 港湾運送機能⁽¹⁾の特色

わが国主要港湾のシンボリカルな特色は、これを機能的にみるならば、「所有と経営」の未確立であり、したがって未分化な点ではなかろうかと思う。⁽²⁾つまり、これまでのわが国港湾機能の形成、維持および拡充は、本質的には、その資本主義経済の発展・拡大に寄与せんがためになされ、いっぽう「港湾」の管理権はその所有権の擬制⁽³⁾にもとづく公共統制の色彩が強くなされ、その意味では、「港湾の経営化」⁽³⁾はなされないままに推移してきたのである。

こうした状況裡で、経済的・交通的機能を主たる役割とする「港湾運送」は、図1にみられるように、きわめて重層的な構造となっているようである。そこでの基本的な特色は、極地輸送に関わるオペレーショナルな行為であるともいわれている。⁽⁴⁾ このことは、はしけ運送機能にティピカルにあらわれている。オペレーショナルな運送行為というのは、元来、二重・三重の事業構造へと向かうよう

図1 港湾運送の引受形態



出所：天田乙丙稿「主として在来荷役運送体系の中における港運業の在り方について」（『港運第4卷32号』、昭和54年2月所収）、P.51

表1 はしけ等の業態別積載率

1. はしけ

東京港		延航海数	延船腹トン数	延貨物量	平均積載率
業種別内訳	元請	700	200,655	132,031	65.8
	限定	46	13,270	6,811	51.3
	新海貨	11	2,750	1,883	68.5
	海貨	47	14,410	7,727	53.6
	専業	418	138,435	108,878	78.6
合計		1,222	399,520	257,330	69.6

1. はしけ

横 浜 港		延 航 海 数	延 船 腹 ト ン 数	延 货 物 量	平均積載率
業種別内訳	元 請	784	220,592	144,890	65.7
	限 定	100	32,425	23,541	72.6
	新 海 貨	121	31,975	17,652	55.2
	海 貨	405	105,820	58,529	55.3
	專 業	1,903	668,654	461,546	69.0
合 計		3,313	1,059,466	706,158	66.7

2. 船 舶

東 京 港		延 航 海 数	延 船 腹 ト ン 数	延 货 物 量	平均積載率
業種別内訳	元 請	342	77,350	51,878	67.1
	限 定	20	8,021	7,665	95.6
	新 海 貨	26	4,680	2,485	53.1
	海 貨	5	640	433	67.7
	專 業	226	48,365	32,792	67.8
合 計		618	139,056	95,253	68.5

2. 船 舶

横 浜 港		延 航 海 数	延 船 腹 ト ン 数	延 货 物 量	平均積載率
業種別内訳	元 請	72	12,185	5,169	42.4
	限 定	12	2,065	903	43.7
	新 海 貨	56	8,850	3,951	44.6
	海 貨	202	50,185	38,972	77.7
	專 業	651	138,804	77,954	60.5
合 計		993	202,089	126,949	62.8

である。というのは、その行為の一つ一つ—「受渡し」行為—は事業者自ら「操作」することが可能となるからであろう。たとえば、運送人と運送取扱人の連繫的機能⁽⁵⁾にみられるごとくである。

当該港湾運送の需要量を事業者自ら「操作」することが可能であれば、事業者は、必要最低限の生産手段（たとえば、はしけ、荷役機械など）と労働力を保有しさえすればよいことになる。そうであるがゆえに、オーバー・デマンドのばあいには、事業者自らその全部（100%）を下請契約することすら生じるのであり、逆にアンダー・デマンドのばあいには、はしけ（労働力も含む）などを事業者相互間で「用船」形態として保有し合うことになるのである。このばあい、当該港湾運送の需要量を事業者自ら「操作」しうることの可能性は、港運市場におけるその情報収集力、集荷力（需要獲得力）などに依存するであろう。

港運市場における情報収集力、集荷力などは通常、港湾運送機能の利用者側との経済的取引関係で決定され、しかもこの経済的取引関係は「資本系列化」⁽⁶⁾によって規定されているようである。したがって、港運市場における情報収集力、集荷力などは、「資本系列化」への程度と範囲によって異なるであろう。はしけ、船舶の積載率⁽⁷⁾などもこうした事実関係をあらわすものではなかろうか（表1参照）。

したがって、当該港湾運送の需要量を事業者自らが「操作」しうることの可能性は、結局は、「資本系列化」への程度と範囲に依存するものであろう。

こうした港湾運送組織を特色とする港運市場では、現在、何が問題なのであるか。

(2) 港湾運送機能の問題点

オペレーション行為を基本機能とする港運市場では、「資本系列化」にみられる如く、その供給構造はきわめて重層的であるといわれている（表2参照）。供給構造の重層性は、「運送市場」そのものの形成条件—財・サービスの生産市場から消費市場へ結合させるための流通過程である—からすればそこに介在しうる、かつ、しようとする供給者数—供給条件—にはさして大きな制約がないよう

なので、一般的に組織化されやすいのであろう。したがって流通過程における供給構造の重層性は、供給条件などに制約がなければない程ますます複雑となるであろう。

表2 はしけ等の業態別保有船腹量

東京港	はしけ		船舶		計	
	隻数	船腹量	隻数	船腹量	隻数	船腹量
元請 (20社)	186	53,250 (39.7%)	74	17,855 (45.5%)	260	71,105 (41.0%)
限定 (5社)	14	4,160 (3.1%)	0	4,207 (8.2%)	22	7,367 (4.3%)
新海貨 (2社)	2	450 (0.3%)	3	570 (1.4%)	5	1,020 (0.6%)
海貨 (4社)	15	4,640 (3.5%)	2	260 (0.7%)	17	4,900 (2.8%)
専業 (4社)	195	71,485 (53.4%)	72	17,340 (44.2%)	267	88,825 (51.3%)
計	412	133,985 (100.0%)	159	39,232 (100.0%)	571	173,217 (100.0%)

横浜港	はしけ		船舶		計	
	隻数	船腹量	隻数	船腹量	隻数	船腹量
元請 (22社)	198	57,701 (16.2%)	11	1,800 (4.0%)	209	59,501 (14.8%)
限定 (4社)	35	10,975 (3.1%)	3	525 (1.2%)	38	11,500 (2.9%)
新海貨 (17社)	29	8,010 (2.3%)	11	1,610 (3.5%)	40	9,620 (2.4%)
海貨 (35社)	180	30,490 (8.6%)	40	9,425 (20.8%)	148	39,915 (9.9%)
専業 (23社)	660	248,317 (69.8%)	154	32,032 (70.7%)	814	280,403 (70.0%)
計	1,030	355,547 (100.0%)	219	45,342 (100.0%)	1,249	400,939 (100.0%)

流通過程における供給構造は、これが複雑化しやすければしやすい程、企業の市場参加に対するエントリー制は厳しく設けられ、したがって政府の介入策も一段と強化されやすくなるであろう。たとえば、免許基準の引上げなどはこれに相当するであろう。

確かに、港湾運送事業の保護育成のために規制政策と助成対策⁽⁸⁾が採られ、これによって港運業経営の健全性、安定性が図られるべく目されてきたわけであるが、それは十分港運業経営の効率性を促進させうる政策（対策）ではなかったようである。

港運業経営の効率性は、港運コストが取扱量の増大に比例して漸減する範囲内で料金設定がなされるかぎり、これは確保されうるものであるから、したがって、このばかり、港運コストが漸増する範囲で料金設定をするという、単に港運業を保護育成することのみを目的とした政策（対策）は必ずしも港運業全体の経営を効率的なものにすることはかぎらないであろう。

したがって、港運業経営の効率性は、これまでのような伝統的な港運政策では十分促進されえないはずである。このことは、単なる「港湾運送機能対策」では不十分であり、新たな「港湾機能対策」が要請されるものであることを意味している。

では、「新たな港湾機能対策」としての課題とはなんであろうか。

注 (1) ここでは、主として、はしけ運送機能を考察の対象としている。詳しくは、拙稿「港湾運送機能の諸問題」(『港湾労働経済研究年報No.3』昭和54年1月所収)、P.60～P.90を参照して頂きたい。

(2) この場合分業 (division of labour) 体制が未だ特殊化 (specialization) されていないであろうという意味に用いている。詳細については、C. H. Robertson & S. R. Dennison, *The control of Industry*, The Cambridge University Press, London, 1960, p p. 12～21 (*chap. II Large-scale industry*)

(3) 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』、昭和45年10月所収) P.93

(4) 詳細については、喜多村昌次郎著『港湾産業』、成山堂書店、昭和46年9月、P.85などの参照をのぞむ。

(5) 喜多村昌次郎著『前掲書』、P.84～P.94、に詳しい。

(6) ここでは、以下のように、資本支配と人的統制によっているものをも含んでいる。

- イ 元請け業者が下請け業者の発行済株式の $\frac{1}{4}$ 以上の株式を保有するとともに役員を派遣していること。
- ロ 元請け業者と下請け業者との間に、長期（5年程度）の下請契約が結ばれており、これとともに元請け業者が下請け業者に対し、当該作業に必要な施設、資金その他の経済上の利益を提供していること。しかし、二以上の元請け業者と下請契約を結ぶことは、下請け業者の作業能力が、免許基準を上回っている場合であって、元請け業者1社の全作業を行なってもなお余力がある場合に限るものとする。
- ハ 下請け業者が元請け業者の株式を $\frac{1}{2}$ 以上保有していること。
- ニ 下請け業者が元請け業者の株式の $\frac{1}{4}$ 以上を保有するとともに、役員を派遣していること。（喜多村昌次郎著『前掲書』、P.69）
- (7) 単にこの指標のみで、港運業経営の安定性、効率性などは必ずしも測定されえないであろう。この点は他の機会に検討してみたい。
- (8) 過去2回にわたるはしけ等の買上げ対策を指している。

表3 過剰はしけ等買上廃棄の実績

港名	昭和48年度		昭和52年度	
	隻数	積トン数	隻数	積トン数
東京	105	16,940	260	56,750
横浜	293	40,626	639	126,758
名古屋	74	10,295	34	5,105
大阪	282	44,106	348	79,677
神戸	357	58,765	426	87,515
関門	119	26,290	21	4,635
	1,230	197,022	1,728	360,450

出所：(財) 港湾近代化促進協議会資料

4. 「港湾機能対策」の課題

港湾運送機能の効率性は、これまでの伝統的な規制政策のもとでは十分公平に確保されがたいであろう。これが公平に確保されることなくして港運業経営の安定性も、また十分のぞめないであろう。確かに港運業経営の不安定性は、当該地域経済そのものの利益、換言すれば、公共の利益を阻害せしめる基本的要因とも考えられるであろう。そうであればこそ、改めて公共の利益を阻害せしめる要

因の解消策が社会的に、したがって制度的に検討されねばならないであろう。これが「港湾機能対策」の所以である。

これまでの港湾機能の維持、拡充対策のもとでは、近代化理念と「自由化」理念⁽¹⁾はいずれも港運政策の目標理念として十分追求されてこなかった傾向にある。⁽²⁾ この意味からすれば、少なくとも、伝統的な港運政策には「限界」が存しているといつても過言ではないであろう。そうであればこそ、これから港運政策の課題は、一つには近代化理念、そして二つには「自由化」理念がいっそう追求されうる諸対策を明示することのように思われる。

ところで、われわれはこれらの諸対策が現行の「港湾管理体制」のもとで十分なされうる、とは断言しがたい。新しい「港湾機能対策」が、すなわち、港湾の経営化の方向でしかのぞみえないとすれば、それは、結局は、港湾機能と地域経済にかかわる港湾政策の改革の問題に帰着するであろう。

注 (1) 「自由化」理念、即近代化であるかについては、十分検討してみたいと思う。

(2) この点の詳論については、北見俊郎著『前掲書』、第5章国民経済における輸送の合理的体系化と港湾の輸送体制、P.77～P.89を参照されたい。

文献紹介

E·A·カウツ著『海港立地論』
山上徹 訳

マサキ
柾 幸雄
(横浜市立大学)

1. 訳者の紹介

港湾問題および港湾論の研究に全力投球をされ、既に多くのすぐれた業績を公表され、本学会の運営にも鋭意努力をされておられる訳者の山上徹（やまじょう・とおる）氏については、周知のことゆえ改めてご紹介する要もないものであるが、敢えてはじめに述べさせていただく。

山上氏は数多くの先学者に師事されてこられたが、とくに故松葉栄重氏（元日大経済学部長）、鷹取禪氏、除野信道氏（現上智大経済学部長）、北見俊郎氏からは多大の寵愛を受け前途を嘱望されてこられた。現在は、日大商学部助教授として、斯学の他に商学概論や交通論なども担当され、現在日大理事・商学部長の鷹取教授を助け、日大の若き支柱でもある。

氏は早くから港湾立地問題に着目し、後述するような観点から研究を進めておられた。そして港湾立地論の始祖ともいえる、キール大学・世界経済研究所の故カウツ教授の学位論文をもとにして刊行した本書に、理論的より所の一つを求められて、原典を忠実に精読消化され、その後の理論的実証的調査研究に有効に取り入れられている。

実は、本学会の研究年報第11巻「港湾と地域経済・社会」（1976）年の文献紹介で、氏は原典を5頁にわたって、原典の内容の要旨を、的確かつ明解に紹介しておられる。また、「日大商学集志」などの学術誌上に、海港立地論関連の労作を発表しておられるが、最新の論文としては、「海港立地における集積メカニズムについて」というテーマで書かれたものが、「現代交通と地域経済の諸問題」

(鷹取綱先生還暦記念論文集, 時潮社, 1979年5月)に所収されているので、これらの諸文を併読されるとよいと思う。なお、氏はさきごろハンブルグ大学に留学され、一昨年に帰朝されたことを付記しておく。

2. 本書を紹介する意義

既に触れたようにカウツの本書は海港の立地問題を主題にしており、原典名は次の通りである。Erich A. KAUTZ: "Das Standortsproblem der Seehäfen" (1934年)。また、この前の年には、ロッテルダムに近いフルツンゲンフリシンケン港の実証的研究の大作があり、これと学位論文とを両輪にして、海港立地理論の体系化を企図して刊行されたのが上記のものである。

原典の紹介が氏によって行われているにもかかわらずに、今回この訳書を紹介する意義は二つある。一つは、原典が刊行された直後から、本学会初代会長の故矢野剛氏をはじめ若干の港湾研究の先駆者たちの注目をひいて、雑誌「港湾」、その他の誌上に抄訳や紹介ないしは解説が公表されてきたにもかかわらずに、全訳・完訳が日の目を見なかったことである。港湾問題にせよ、立地問題にせよ、当時は重要でなかったというわけではないが、説明するまでもなく、業界も学界でも、甚だ特殊なかつ従属的な分野であったといえるし、訳者とその読者と双方ともに全文を精読して、というような時期には到達していなかった。しかも、その後第2次大戦を経て、原典を本邦ではもとより、ドイツにおいても入手購読至難になってしまった。そして言及するまでもなく近年における斯学関係への期待と要請、そしてこの原典に対する関心度の強まりであり、またE C諸国で公表されている各種の著書論文にしばしば引用などされたりもしている。私なども当然訳業しなければならないと思いながら、語学力の欠如とあのドイツの理論書特有の格調にへき易い感であった。

氏の訳による本書を原典と全文の照合を済ませて本稿をしたためているわけではない。しかし、訳は全く原典に忠実に進められているのみでなく、短期間に仕上げたものでなく、港湾・交通と立地・地域と、この両者の理論と問題を追究しながら、その過程で繰り返し読まれた結果の訳文であり、往々にして生じがち

な、片方の分野は得意であるが、他方の分野は専門外のためにと、いうことでのアンバランスな面がなく、ほぼ適正な表現の訳文を読ませてくれる。それゆえに、港湾人各位が立地の理論を身につけていただくためには、せめてアルフレッド・ウエーバー（マックス・ウエーバーの3才下の弟）の工業立地論の訳本だけでも通読して、と望みたいところであるが、ウエーバーの理論を継承して海港問題に適用したものといえるカウツの理論の良訳である本書を読まれることで、代替どころかより効用を得られる、と思うからである。

もう一つは、全訳された本文の後に付記してある原文のままの参考文献も役立つことであろうが、その後に、26頁にわたって、氏の解説が掲載されていることである。この部分は、前記の氏の原典の文献紹介から一部分転載した箇所もあるが、原文の要旨やカウツの研究視角が要領よくまとめられており、さらに、原典に対する氏のコメントも述べられていて、立地論の系譜の中でのカウツの理論の位置づけと、氏の研究上の考え方の一端を把握することができるからである。

私は、カウツの原典の内容構成やその要旨の逐次の紹介については、前記の氏の文献紹介にゆずって、むしろ、氏がカウツの理論をどのように受け止め、さらにその後の各種の経済立地の理論をふまえ、氏の実際的な調査研究の成果とあわせて、氏独自の港湾立地理論の確立へ努力しておられるか、その経過と成果とを前記の氏の論文などとともに紹介したいのが本意ではあるが、本稿の主旨からはずれるので一部分を後述することにとどめておく。その意味からも、氏の港湾立地論、さらには、私も氏と同じく重視しているのであるが、汎交通におけるターミナルの意義とターミナルの諸問題の究明と、その理論的体系化を中心に、交通立地論の集大成へと進まれて、その労作がわれわれをひ盆してくれる日を待望したいものである。

3. 原典と本書の内容に関連して

ところで順が前後するのであるが、カウツの原典そのものにかんしては、氏の文章をそのまま引用して、次に示すようにカウツの問題意識の要点と、主要目次のみを記しておく。

「1. 一定の地理学上の空間に港湾を計画し、そして発達させるためにはいかなる動機が存在するか。2. このような動機が経済的側面のもとでいかなる特色をなすか。3. 従って、どのような意味が港湾立地因子にあるのか。これらの問題意識のもとで、本書が構成されているのであるが、著者は、経済上交通上の関係から、場所（空間性）の持つ位置や広がりに基づき、港湾の立地指向原理を把握しようとしている。」

目次については、序文、緒言、第1編立地因子および立地メカニズムの考察、第1章 海港の生成および発達、第2章 海港発達における純粋経済的指向傾向、第2編 立地因子の影響、第1章 輸送指向、第2章 労働指向、第3章 資本指向、第3編 海港の集積問題、第1章 港湾集積の一般的性質、第2章 集積のメカニズム、第3章 集積問題の解法、参考文献、以上であり、この後に、氏の解説、さらに、訳者あとがきがつづいている。

カウツは、港湾の立地機構と工業（工場）の立地機構とを、同等類似のものとして、ウェーバーの理論自体を援用していくとともに、他方では、内陸港を除き、臨海部を直線化して考え、海港の背後地結合を工業中心地との交通関係に限定し、敢えて「海港」立地論として理論を推し進めていく。いわゆる港湾領域を海岸とみなし、それを数学的直線と考え、輸送・労働・資本の各指向ならびに集積問題に適用することを企てたのである。

もちろん、ウェーバーの工業立地論と同様に、立地の理論の分類上から見れば、微視的分析部分的均衡論に属すべきものであり、その後、とくに近年には、一般経済学諸理論の急展につれて、立地の理論も、一般均衡論としての立地論から立地論における巨視的分析へと進み、静学的から動学的地域分析が盛んになり、理論の現実的有効性が重視され、まさに日進月歩の実情にある。ここで、立地論の思潮や系譜を記す必要はないが、今日の立地論や地域科学の理論の出発点ともいえるウェーバーの立地論は、たしかに初期の立地論であり、批判されるべき多くの点があるのは当然ではあるが、換言すれば、極めて単純明快であり、しかも、その後の立地論にとっての基本的役割を依然として果しており、また今日広く普及しあげて主要な立地用語の大半が、ウェーバーの工業立地論か

ら出発しているのである。今日ウェーバーやカウツの立地論を指して、「超歴史的である」とか、あるいはまた一方では、「資本と企業のための理論」であるという公式的批判が後を断たない。これに対して、氏は、港湾経営の本質にも言及して、かなり適切な反批判をしておられる。私の見解では、いかなる理論でも、学説史上の位置づけと、その理論体系化の趣旨そして全体の内容構成を的確に理解し得るならば、短兵急に、あたかも個人の全人格を否定するように理論それ自体を否定し去ることは起こりえないはずであると思う。また、理論の中において技術的分析手法として用いられている諸方式やある部分を、当該理論の主要点と混同して評価したり、逆に批判したりすることが少なくないのもいかんであると思う（周知のチューネンの著書「孤立国」における農業立地関係の部分、いわゆるチューネン圏の把握の仕方などにこの種の間違いを犯している者が多い）。カウツの立地論にしても、今日われわれが港湾分析にさいして、その武器の基本型になりうる箇所が少くないのであるが、いたずらに、現在の個別的海港の立地が、あてはまるとかあてはまらないとかいうのでは、ナンセンスという以外の言葉はない。

氏は、訳者あとがきの文中で「……わが国の港湾立地の理由調査の多くは、経済立地の研究成果とは全く没交渉において行なわれてきた。」「……港湾は、産業資本にとって主要な立地条件として、つまり、それらにとって基底的部門であり、需要の派生性をより強調されることが多い。しかしながら交通用役の生産を供すると云えうる港湾機能について立地研究する場合、工業立地論における「工業生産」の立地条件と単に考えるものでなく、港湾用役供給主体が、その用役活動を供するため占める経済的空間、つまり「港湾用役生産」を主体的に取り上げ、特定の空間を占有する港湾を社会的生産の一部門と認識することが必要であり、そのような経済観念が欠如していたと言える。」「……経済性の不断の追求による港湾の最適配置問題が重要視されるべきであると考える。」などのように述べておられる。これらの見方は多分紙面の制約もあって簡潔過ぎて、異論の現出は必定であろう。しかし、一人の学徒が全方位的に関心をもって耳目を機能させることは、むしろ逆効果をもたらすであろう。古典としてのカウツの理論を完

全にマスターされた氏は、既に動学的論著も読破されつつある様子ゆえ、その後の立地論の消化とその有効的適用による海港立地研究の進展を期待する次第。

なお、本稿は、いわゆる書評の定石・方式を、承知の上で、先述の事由もあって無視したことをご海容賜わりたい。

(時潮社発行、1978年9月刊、A5版、185頁、定価1,900円)

柴田 悅子 編著 『港の明日を考える』
 神戸港埠頭研究会

—— 港湾情報システムと労働者 ——

土居 靖範

(広島商船高等専門学校)

本書は「神戸港埠頭研究会」のメンバーがその研究の成果をとりまとめたものである。はじめてこの団体の名を耳にする人も多いと思うが、神戸港で働く官公庁を中心とした港湾労働者が主要なメンバーであり、その他柴田悦子大阪市立大学教授等の学識者も入って3年ほど前より地道な研究会活動を行なってきたといわれる。

本書は戦後より最近に至る港湾の「合理化」の進展、とりわけ情報システム化の実態とその理論的解明を行ない、さらに「国民のための港湾」として港がいかにあるべきか、すなわち明日の港を展望した好書である。

今一つ本書の特色としては、港の変貌と「合理化」をじかに肌に感じ、このままでいい、何とかしなければという意識に目覚めた働く人々の手になる「現場からの報告」という点にある。

この研究会をはじめ、全国いくつかの港湾で研究会活動が行なわれているが、このことは港湾経済学の発展の上で大へん好ましいといえる。ただ従来は横浜の「港湾産業研究会」や東京の「東京港港湾問題研究会」(現在、東京港港湾研究会と改称)にみられるように、その活動の成果は論文集の発行という形でなされることが多い、各メンバーが一定の目的意識をもって体系化した本を出すということはなされてこなかったといえよう。この神戸港埠頭研究会の場合は、メンバーが小人数であることも背景にあろうが、そうした従来の研究会活動とちがって

「共同研究」としての色彩をおびているのが特色といえよう。

話は横道にそれるが、学問における共同研究の必要性は以前よりうたわれてお
り、とくに港湾におけるような“広い場”においては一層そうであろう。しかし、
真の意味での共同研究はきわめてむつかしいといわれており、他の学問分野
でも成功した例は数少ないといわれる。その失敗する原因としては、よき指導者
がいない点と、各メンバーが訓練されていないという点にあるといわれている
(同研究の方法については、梅棹忠夫著『知的生産の技術』岩波新書、45~46頁
共参照)。筆者は真の意味の共同研究にたずさわることができれば、死んでも本
望と思っているが、今までその機会をえず悶々とした日々を送っている次第で
ある。学問研究の楽しさは、ゼニ・カネにかえられないと思うが、共同研究の醍
醐味を味わえば一層その感を強くすることであろう。

さて、本書は7人の執筆者により次の6章より構成されている。

- I 経済のうごきと港の変ぼう
- II 港湾「近代化」にゆれる港運業——神戸港を中心にして
- III 港湾情報システムについて
- IV 航空貨物通関システム（N A C C S）の分析
- V 技術革新と港湾労働者
- VI 「国民のための港湾」への模索

このように本書では戦後の港湾の変ぼうを概括的にまとめた上、コンテナリゼーションにつぐ港の大技術革新として目下進展しつつある港湾情報システム化に焦点をとき、それが港運業や港湾労働者にいかなる影響を与えるかを分析して
いる。

コンテナリゼーションは、定期船の港湾荷役労働を全面的に無くし、それと共に從来の港湾運送業を不要化せしめ、検数・通関・検量等の業務も省略化し、港全体を一大変革の渦に巻きこんでいった。コンテナリゼーションにより、港湾労働者の職域が狭まり、雇用不安が激化した。これに対し港湾労働者はさまざまな血の出るような闘争をいどみ、労働組合運動は大きくもり上がったが、しかし破

壊的な攻撃をくいとめることはできなかつたのである。

このコンテナリゼーションは、世界海運史上最高の技術革新といえるものであるが、単なる船体や荷役方式の変化だけではなく、内陸輸送をも含む国際的な物流システム化であり、物的流通に一大革新をもたらしたのだが、他方並行して大量のコンテナ処理や書類管理のためコンピュータの導入が行なわれている。コンテナリゼーションが港湾における大規模なコンピュータ導入の道を開いたことは注目されていい。

このように1960年代後半より海運会社やコンテナターミナル個々の大手港運業者といった私企業レベルのコンピュータ化が進展するのであるが、70年代後半に入つて港全体の総合的情報システム化、コンピュータ管理化がすすめられようとしており、これは港湾における「合理化」の最近のより高次の段階と位置づけられよう。

わが国においては約10年前より、神戸・横浜・名古屋の3港の各港湾管理者により相ついで「港湾情報センター」構想が出され、港湾情報システム化の研究が着手されてきた。これらは最も港湾情報システム化の進んでいるアメリカのシアトル港等を手本としてシステムを組み立てるのであるが、今ようやく完成し、各港におけるセンターの設立とシステムが部分的にせよ稼動しあはじめる段階に至つた。

港湾情報システム化は、港湾に発着する船舶や出入りする貨物の情報処理にコンピュータを導入して、従来の人の海作戦による情報伝達方式にかわる機械化処理の体制づくりを目指すものである。それも港湾管理者が主体となって「港湾情報センター」を設立し、コンピュータを利用した港全体の管理と運営をはかり、「効率的」な流通を図るというもので、主に在来船、在来貨物を対象に考えられているのが特徴といえる。

港湾のコンピュータ化は、事務手続や書類の伝達を含めた「合理化」であり、コンテナ化以上に港をより無人化に近づけ、貨物と船と荷役機械の「砂漠」に化すところが大きく、その影響はすこぶる大きい。このためとくに輸出入貨物のドキュメント作成分野の業務を担当している海貨・通関業者や検数・検定業者、お

よりそこで働く港湾労働者や港に関連した官公庁で働く労働者の不安は大きく、港湾で働く者や港湾に少しでも関心を抱く者にとって港湾情報化問題は避けて通ることの出来ない課題となっている。

こうした時期に本書が刊行された意義はきわめて大きいといえる。本書で紹介されている各港湾の情報システムの概要や航空貨物すでに稼動しているN A C C S（日本航空貨物通関情報処理システム）の役割や問題点をたたき台にして、早急に情報システム化への対応を検討することが必要となろう。

ところで本書に対する注文が若干あるので次に記したい。

まず第一に、本書では各章末に用語解説の頁が2～3頁つけられており、港湾および情報に関する専門用語の主要なものを解説している。このことは読者にとって親切であるが、内容やボリュームの点で今少しの工夫がほしいという感じをうけた。

第二に各章の構成からもよみとれるが、内容的に重複が目立っており、今少し整理できるのではないかという気がした。研究会で十分討論を重ねたといっても体系的な内容の本を出すということはむずかしい面が色々あったことと思われるが、本書の重点は、副題にあるように「港湾情報システム化」にあり、Ⅲの「情報システム化」についてのスペースを十分そぞぐべきではなかったかと思われるるのである。

そうした点で、人間にとって、社会にとってコンピュータとは何か、原点にたちもっと多角的に検討するための資料として、『コンピュータ化社会と人間』(雑誌『技術と人間』の臨時増刊号)をあわせて読まれることをおすすめしたい。

それはさておき、前に述べたように、現時点での本書が刊行された意義は大きく、本書のタイトルである「港の明日を考える」ためにも広く本書がよまれるべきと思う。値段も1,200円と手頃である。

神戸港埠頭研究会では、コンピュータ問題に限らず、港湾経営、港湾財政、港湾産業、港湾労働など、今後より幅広いテーマをとりあげていこうと意欲的である(本書「はしがき」による)。今後の同会の発展をいのり、また港における共同研究の定着を期待して紹介の筆をおくことにする。

(法律文化社、1979年4月刊、四六判、214頁 定価1,200円)

北見俊郎編『港の社会科学』

坂 井 吉 良
(U, S, A, TOHO)

日本は、四方を海に囲まれた地理的条件から、港は経済・社会・文化の形成に対して多大の影響を与えると同時に、経済・社会・文化の発展・変化とともに港の機能・役割といもものも変化してきたと考えられる。

本書は、「港湾という物的な機能にアクセントが強い一面からではなく、経済・社会・文化を幅広い「港」として将来を考える必要がある」という問題意識から「港の直接的な機能上の問題だけではなく、港と地域の経済・社会・都市や市民の生活・経営や管理労働等の諸問題を含めて総合的に広く文化の観点からみることが必要である」とする「港」についての入門書である。

第1章 「港とはなにか」（北見俊郎担当）は、本書の序章としてあてられている。ここで港が経済・社会・文化的側面から考察されるべきことが強調されている。それは、「明治以降、わが国が国の文化や社会の発展も港を通じてとり入れられた文物制度によって成り立ってきた」（P. 4）という港の主体的側面と「とくに港は海・陸交通における輸送革新なり、一般産業の生産の状況や国際経済の変化などを直接的に、しかもどちらかといえば受身の形で影響される立場にある」（P. 8）という港の受動的側面の両者をもちあわせているという視点からであろう。したがって、「……港をめぐる基本的問題点は、なんといってもわが国における経済・社会の性格、さらにいえばわが国の資本主義そのものの性格を土台にしており、……（中略）……将来の港に関する「政策」ビジョンの策定も、わが国の経済・社会の「歴史」と「理論」をふまえてこそ成立するものである」（P. 8）という本書の基本的視点がおかかれている。このような基本的視点のもとに、以下の各章は、専門的研究者ないしは実務家が相当するという論文形式となっている。

第2章 「港の分布と立地」（永野為紀・山上徹担当）では、港における貨物取扱数量と貨物取扱種類の動向から、わが国の港が経済成長や産業構造の変化に伴って、どのように変化してきたかを分析している。また、第2章第2節では、カウツの（E. A. Kautu）海湾立地論の立場から、わが国における港の立地について考察している。

第3章 「港の形成と経済」（小林照夫担当）では、明治初期からの港湾建設と港湾修築事業および政府の港湾政策にもとづいて、日本の港の発達が経済的・社会的条件によって歴史的に規定されているということを示す。本章の分析は詳細であり、日本の経済社会の発展とともに、港がどのようにして形成され、また港湾整備・拡張が経済社会の発展に不可欠であったかが説明されている。

第4章 「港と市民」（富田功担当）「わが国の経済・社会では、港の存在意義は確かに重要であるにもかかわらず、われわれ市民は港の存在価値すらも十分意識してこなかった」（P.46）その理由として、明治以来、わが国の港の行政が中央集権的色彩の強い性格をもっていたことがあげられている。「港」と「市民」との接点をどこに求めるかが重要な問題となるが、本章での接点は物質的経済成果に求められている。したがって、港における経済活動が港湾都市の市民の所得その他の便益の向上と直接結びつかないということが問題点として強調されている。

第5章 「都市と港」（鈴木暁担当）わが国の都市形成の分類としては、港町、城下町門前町、宿場町等があげられている。本章は、都市と港の発展パターンを「都市の要請によって発展した港」（都市の内的要請によるもの、例えば東京港）と「貿易と海運の要請によって発展した港」（外的要請、例えば横浜港）の二つに分類し、港と都市の結びつきについて考察している。そして、このような港による都市形成と都市化にともなう港湾都市とよばれる都市に起る独特な都市問題に視点があてられている。

第6章 「地域開発と港」（永野為紀担当）地域開発は、インフレーション、失業、公害、福祉という日本経済がかかえる問題と同様、重大な問題のひとつとされている。本章では、港（港湾整備）が地域開発とどのように関連し、位置づけられてきたかを、政府の経済計画にもとづいて明らかにしている。そして、「港が地域開発の核であり、また地域開発の起爆と成就をもたらす透導的役割を果している」（P.71）とし、とりわけ、コンビナートと結びついた「工業港」による地域開発の役割が強調されている。

第7章 「港の産業」（松橋幸一担当）「港湾運送事業をはじめ、港の機能を供給する諸業の内部でも、需要が拡大したことから機能化が進み、業として、港にどのような機能を供給しているのか、港の機能のどの部分を構成しているのか、が明確になってきた」（P.95）という認識から、「港湾産業」というひとつの独立した産業分類が定着してかかるべきだという考え方の下に、港の機能を構成しているすべての業務を「港湾産業」として定義している。本章での分析は、港における機能や業務の分類・整理による「港湾産業」の定義付けであり、「港湾産業」における労働人口、生産額等の分析はなされていない。

第8章 「港の労働」（土居靖範担当）では、港湾労働の特質・構成・労働条件等が詳細に分析されている。それによると、港湾労働者が他産業の労働者にくらべて、労働条件や作業環境が悪く、したがって労働災害がきわめて多いことが強調されている。このような悪い条件の改善に労働組合が重要な役割を果してきたといわれる一方、技術革新による雇用不安が新たな問題として指摘されている。

第9章 「港の管理と経営」（山上徹・高橋恵三担当）では、「港湾法」（昭和25年制定による日本の港の管理制度の特徴を欧米の主要港の管理制度と比較し、わが国の港の管理、経営および港湾整備等の問題をとりあげている。そして今後のわが国の港湾管理は「政府の管理行政によって意思決定が進められ、港湾管理者自体は自己調整の機能をもつ独立の組織体ではないし、……（中略）……企業的法人での政治的中立性の下に港湾管理

主体による「港湾経営管理で考えていく問題意識」が欠如している」(pp. 144—145)という基本的問題を是正し、欧米のような自主独立な企業法人化を進めていくことが望ましいと指摘している。

第10章 「流通機能と港」 (山内盛弘担当) 港は海と陸を結ぶ交通のターミナルであり、そのターミナルでの中心的機能は物的、人的流通機能ということになろう。本章では、港の物流活動は消費者の消費活動から結果的に物流活動が存在する派生需要であるという視点に立って、港を通過する商品の流通径路を詳細に分析している。したがって、港の流通機能は、経済活動の最終目的である消費活動にとって重要な役割を果しており、国民生活の安定向上にとって不可欠であることが強調されている。

第11章 「港と情報」 (依田章徳担当) ここでいう情報とは、港湾業務を遂行するたさに必要とされるすべての情報（例えば、船舶の入出港、気象、あらゆる価格、技術）をいう。筆者は、これらの情報が港において体系化されて利用されておらず、港の機能を効率的に運営するためには、情報を集中的に管理する情報センターの設立と情報を体系的に利用すべきことを強調し、情報体系の構想図の具体例をいくつかあげている。

第12章 「国際経済と港」 (千須和富士夫担当) では、現在のわが国の輸出入品目の種類数量が詳細に整理されており、日本がどのような原材料をどれだけ必要としどのような商品をどれだけ輸送しているかを知ることができる。このような輸出入品目が経済社会の発展とともに、どのように変化してきたかを、古代の中国を出発点として、具体例をあげていることは非常に興味深い。しかし、先進資本主義諸国といわれる欧州における港湾貨物が経済的・社会的条件の変化にともなってどのように変化してきたかの資料も望まれる。

第13章 「港の教育と訓練」 (望月吏担当) では、現在、港湾教育の第一線で活躍していく教育現場から、港湾産業を育成するための人材の教育と訓練の現状と展望が提示されている。港湾教育の現状については、オランダのロッテルダム港の「港湾運輸専門学校」が創立の基盤となって、昭和47年4月誕生した「神奈川県職業訓練センター」の教育目標やカルキュラムの内容が報告されている。教育は最も価値あるまた最も長い壊任期間をもつ投資といわれているが、「港湾産業を開拓し、港湾機能を強化する中堅要因を養成するためには、港湾大学を設置し、また港湾における技術、理論を体系化し学問として、港湾産業のバックボーンとするためにも」(P. 216) 港湾大学を設置すべきであることを、今後の問題点のひとつとしてあげている。

以上が本書の概要である。先に述べたように、本書は「港についての入門書」であるが、各章は専門的研究者が担当するという論文形式を採っているために、ある部分については相当専門的であるかもしれない。けれども、本書を通して、物質的な経済的側面からだけではなく、社会や文化を含めた多方面から明治以降のわが国の港の全体像をつくりあげができる。また、本書は現在わが国の港のかかえる諸問題を把握し、整理するうえにおいても良い指導書となるであろう。最後に、しばしば港が公共的役割をもつことが指摘されているが、公共経済学の立場から港の公共性についてのアプローチが望まれる。

(海文堂、昭和54年5月刊、221頁、定価2,000円)

学 会 記 錄

地 域 開 発 と 港 湾 問 題

第17回全国大会（札幌・道南港）シンポジウム概要

昭和53年度北海道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まと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、司会は筒浦明氏（北海学園大学）、松沢太郎氏（札幌大学）であった。

地域開と港湾流通	(クマシロシステム設計)	神代雅
港湾開発問題に関する一考察	(法政大学)	山村学
港湾施設の整備と地域開発	(日本大学)	鷹取稠
漁港機能と沿岸地域経営 (北海道立総合経済研究所)	工藤勲	
新段階の地域開発と港湾	(国土庁)	今野修平
地域開発の総合的性格と港湾問題	(青山学院大学)	北見俊郎

司会：それでは、神代先生からよろしくお願ひします。

神代：地域開発と港湾を中心とする流通体系という大きなテーマで、現状にある問題点、先ほどマイナス条件と申しましたが、これを整理して新しい流通体系を作る。そして、その作り方の考え方方はこういう考え方であるという一つのパターンを出しました。その方向で北海道の港湾、流通体系を作っていくなければならないと考えます。問題は基本的に北海道の開発がどのようなテンポで進んでいくかという開発論議が先行します。

機能分担の論議も先ほど若干申し上げた考え方あります。しかし、前提となるのはどの程度の海運を利用する流通が、今後おこりうるかという量の問題、シンポの問題です。これについては冒頭、日本全体の土地利用からみると、その必要性がかなりせまっていると問題意識として投じたわけです。

したがって10年あるいは20年先という期間を考えると、どのように北海道に対して投資開発を行ない人口が増えてくるであろうかと、その中における港湾の流通体系がどうあるべきかであろうかと考えます。現状においていろいろ存在するマイナス条件の消去は考えられますが、前提は北海道の開発が進捗していく過程の中で流通体系として考えていかないと、現状でストップすると考えれば問題は困難になり、港湾をいくつかつぶしてしまうという議論になるかもしれない。

したがって前提条件はあくまでも北海道の開発が進展するところにあります。そのためになしうるものはいくつかあるが、一つは北海道に対する集中投資であります。ある効果の上がる集中投資をしなければ総花的なやり方ではなかなか北海道の開発は進展しないと、私は考えています。その点を強調するのはこの学会で強調すべきかどうかわからないけれども、北海道開発の問題意識を抱えるものとしては、制度があったり、北海道に対する投資が全国よりもはるかに多く行なわれていることを知っていますが、なおかつ効果の上がるやり方は投資の規模をもう少し拡大していき、ある程度、効果の上がる段階までもってこなければならないと考えます。

それを前提とした流通体系であり、機能分担であると私は前提条件として申し上げておきたいわけです。

司会：山村先生お願いします。

山村：公共財ばかりでなく自由財も含めて国民全体から見た場合、国民の信託財産であるという考え方方が都留重人先生が「日本経済の奇跡はもう終った」というところで出されています。私自身も地域開発の面から考えた公共財、自由財の考え方、または民間の設備投資の中で非常に社会性の強い問題という面を考えた場合、どういう問題があるのか。さらに問題を解決していく地域なり港湾の開発管理運営面までつなげていく場合、その効果をUPさせるためには、今まで内在発生している問題、ないしは現在発生している問題、今後、発生予測される問題等を解決する考え方は、どういう起点から考えねばならないのか、それを考えていく上で地域開発のあり方、港湾の新しい開発、運営の方向を考えていかねばならないだろうというのが私の発表した基本的な姿勢です。

鷹取：新産業都市を中心とした港湾地方整備がいかにその地域の開発に貢献し、反面、欠陥も見い出されています。しかし、国内における地域開発と北海道の港湾を中心とした、特に苫小牧等から考察すると、私はまだまだ北海道は臨海工業地帯の開発とともに、地域の開発が充分可能であると分析した結果、考えています。

今野：一言でいいますと、日本経済が安定成長路線に転移したことを前提とすると、地域開発政策が新段階に移行したものと理解すべきだと思います。その面からすると、これから港湾のあり方は従来とかなり異なった哲学をベースにして整備にしろ管理にしろ行なっていかなければならぬ。具体的な政策には私もまだ体系的には示さず思いつきの形で書いてあります。今後、具体的な問題を考えていかないといけない時期がきていると思います。

北見：私は、世の中が開けてきて良くなることは、お金がたくさんもうかる、生活が楽になるなどあるとも思いますけれど、歴史的に人間の世の中の動き方がどうなっているかを考えると、人間は大体平等だという考え方には不合理な関係がなくなる考え方、そのようなものを私は近代化という言葉で整理したいわけです。

もう一つは資本を投下してどうしたら一番もうかるのか、ムダなくムリなくムラなく、うまい形があるのか、いわば手法あるいは手段としての合理的なもの考え方を合理化ということばで使ってみたい。その2つの概念をどこかで峻別しながら、これから日本の港、地域開発に実は両方必要である。しかし、どちらかといえば近代化にポイントをおいた時に、ミナトも地域も開発の場合にどのような考え方、あるいは方法論でやつたらいいのかを申し上げました。現実にどのように対処していったらいいのか、どこに問題点があつてこうすべきだということでなく、少しうしろの方に坐り込んで手をこまねいている考え方を述べました。そこには地域においてもミナトにおいても人間が作っている社会的構成体で、一階、二階、三階と三つの段階がある、それをできうるならばバランスを保つてやっていく、テンポがおそらく順当なやり方のほうが、私は近代化になるのではないかと申し上げました。

司会：ありがとうございました。

これからご討論、ご質疑をいただきます。

和泉：北見先生にうかがいます。

本日のメインテーマである地域ということばの内容について、もう一度、考え方直す必要があるのではないかと思います。私の見解を述べてご意見をうけたまわりたい。

地域、地域というと自然的な面と解釈されますが、私は日本では地域開発の地域の概念はそうではないと思うんです。もう一つ別な面があるのではないかと考えます。というのは従来の日本経済も港湾も中央集権でずっと運営されてきました。この場合、歴史的な経過を踏まえて地域を考えると、東京以外の地域をいうと思います。よく学生がいう「田舎へ帰る」というのが、私はこれが地域という本質を素人なりにしっかりつかんでいるのではないだろうかと思います。

つまり地域開発は田舎の開発である。逆に田舎でないのはなにか、は問題がある。東京以外が田舎であるとなりかねませんが、私は東京、大阪あるいは京都など大都市以外の地域を田舎と考えます。この場合の地域開発の対象となるべき地域はどこであるかというのは、社会科学や経済学で、昔から都市と農村との対立に始まって社会科学の歴史が築かれてきました。

私は卒直にいえば地域開発の地域という言葉を限定していかねばならない、その方がむしろスッキリすると考えます。

中央にいらっしゃる北見先生にご見解をうかがいたいと思います。

北見：ただいまの和泉先生のご意見もっともと思います。私は基本的には、日本の地域開発の概念の根底には、和泉先生が述べられたように、構造的な面から考えるような、あるいは歴史的に形づくられてきた日本社会の不均衡性、これが徳川時代すでに形づくられた幕藩体制を背景にして廃藩置県が行なわれ、明治以降の資本主義の発展が中央と地方の格差でもって、あるいは農業と工業の格差のゆえに、発展してきたことは無視できない一面があると思います。私はきょうの発表で地域開発問題を考える際に、それのことさら意識していないつもりですが、決して無視はしていません。掘り下げれば、そのことが日本の地域概念の根

底にあることを、私は百も承知しています。

一般的な地域開発の理念は限られた一定の地域において、ただ空間的にとらえて特定地域の開発と周囲に開かれた関連性をもつという平面的な解釈で地域開発を行なっている開発意識に対してはかなり批判的でいます。

そういう地域は例えばアメリカの社会ではかなりそういう方法で行なっても開発のプランと現実の開発効果の間に差が出てこない。つまり民主化が徹底された社会、インディビジュアリズムや個人の自由がかなり進化された社会では、平面的に数量化して開発した場合でも問題は起きないでしょうが、日本の場合ではとんでもないシッペ返しを受けるでしょう。実は私が今日、伊藤善市先生に質問した三全縦の持っている裏側の問題をお聞きしたのもその考え方が背景にありました。

日本の場合には、もっと構造的、歴史的な幕藩体制以降にかたちづくられた都会と田舎という考え方がある。私など軍隊でなぐられるたび「貴様、地方人か」といわれました。私は横浜生まれだけれど、地方人とはどういう意味かなぐられながら考えていました。つまり軍人が中央人であり、一般は地方人であるという幕藩体制をそのまま受けついだ型がある。私はそれが戦後、現実の機構の中ではなくてきていると思いますが、生活環境の中には残っていると思います。地方と中央集権というのもそうですし、例えば、依然として現在も東京に向かう鉄道は上りで他は下りである。東海道はまだ上下関係がいきている。郵便番号も東京よりも北海道が沖縄を 100 にしたほうがいいと思います。それらの例にみられるように、生活環境の中で多分に地域の歴史的な構造性が背後にあると思います。

先ほど申しました田舎の考え方で中央の問題点を田舎で解決するのが現実の地域開発になりやすいのではないかでしょう。だから地域開発に於ける逆流効果が一面にあるのではないかと思います。ただし、私はそれにあまりこだわらないですが、それを忘れていません。

先進地域、後進地域、それから権力構造の差という問題が地域概念の中に含まれていることは確かです。ですからアメリカ社会のように建国以来の発展的な社会構造の違うところでは、日本のような意識はあまり必要ないが、逆にいえば日

本の地域開発では、歴史的に形づくられてきた意識を地域概念の中に入れて考えないと、地域開発が結果的には逆の形になって表われてくるのではないかと思います。

千須和：私は別な観点の面から近代化論の問題を提起したいと思います。

北見先生へのご質問です。

北見先生は近代化社会概念のメルクマールを2つあげています。文章の中で読みますと権力から契約へ、もう1つは身分から契約への関係です。これは18世紀のアダムスミス理論にかかわる自由な競争社会を想定した近代社会登場の時の人間像です。今日の社会では19世紀後半以降、特に資本の集積が進み巨大な企業体が生まれる。その中で戦後の日本の農業が特徴的であったように、急激にかつてイギリスで起こったエンクロージャーという囲い込み運動に等しい出稼ぎ運動が日本国内を吹きまくった。現実に地域開発の成果といったなかで、鷹取先生がいっていますが、第一次産業がそのまま就業人口をかかえるのではなくて、就業人口を減らしながら、かつ所得も減少しながら第二次第三次へと移っていく傾向、これはとりもなおさず地域の構造、体质を変えていく運動です。

ですから、この場合、資本に拘束される人間像をぬきにしてはこの近代化の概念だけで考えていくことはできない。つまり、思想はその他行動まで規制される社会に生きているという人間像を具体的に想定しなければならない。だから自由契約であるはずがない状態、つまり一方では失業も抱えるという現実の社会を考えると、そういう意味では決して近代化社会のもっている理念が実現されているわけではない、という前提でこの開発問題を考えなければならないと思います。それは地域開発の理念が非常にとまどいを示してきたように山村先生から三段階にわたって変遷がありといわれ、今野先生は現実にいまどういうビジョンを描くか、また定着していないと指摘されているように、まさに理念として共通なものが日本国民の中に育っていないことが大きな問題だと思います。資本に拘束される人間像をぬきにした議論をすると、そのようなとまどいがおこります。

そこで先ほど私が質問の形で問題提起しましたが、もし和泉先生がいわれている田舎開発と考えている、あるいは一定の特定地域だけを開発しようと考えてい

るそれだったら、その地域住民のエゴに迎合するにすぎないといわれましたが私はそうは思いません。

日本国民の大多数の人のものさしを考え、その人達が現実には労使関係を身にしみながら生活しているわけですから、その中で実際に役に立つ政策を考えていかねばならない。やや抽象的ですが、視点をはずしてはいけないという問題提起としてお受け取りしていただきたい。

ですから過去の地域開発の現状は大企業奉仕であったという結論を出すむきもある。そこを私は反省点の一つの手がかりとして、単純に近代化論の型をもつのではなく、その中に実際には資本に拘束される人間像といったものを踏まえなければならないのではないか、一つ一つの政策を決めるのにも、これは一体誰のための政策になっているのか吟味する必要があると思う。

北見：近代化論争というのが戦後、著しく行なわれていますが、先程のスミスの問題は18世紀より19世紀の課題であって、20世紀における考え方は、近代は滅亡したという考え方からすれば、新しい時代の近代化と考えられるかもわかりませんが、私はだからといって19世紀における近代化理念は、現在に至ってもなお生きているという意味あいで取り上げています。

千須和先生と私の主旨とは違っていないように思いますので次にお譲りいたします。

鷹取：第二次産業のみが地域開発の人口増に関連するというご意見でしたが、私は、就業人口よりも所得のところで純生産所得に対する個人所得はいったいどれだけか、大企業優先というよりも地域住民の所得向上をはかるという主体において、その地区地区がどのような配分比例で個人所得がどのように反映しているかをみていくはどうなんだろうか、が私の第二次産業にとってきた所以です。

山村：今、実際に計画が行なわれ、経済活動が行なわれている背景は資本主義経済社会の中で行なわれていて、これがいかに民主的に行なわれるか、それで民主的に行なわれるにはどういう点に問題があるかということが私の考え方でその一端を述べました。もちろんその中には資本に拘束される人間像がないとはいえないが、それをもって全てであるという考え方には立っていません。こうなり

ますと経済論議というよりイデオロギーに発展しますので、私は資本主義経済活動の中でいかに民主的に地域開発、港湾開発を進めていくか、この場合どんな問題が提起されるべきかに焦点をおいて発表しました。

今野：私は私なりに地域を規定して取りくんだつもりです。和泉先生のおっしゃいました地域の概念は、私は論文の中で書きわけたんですが、地方ということばを使ったつもりです。

地域開発の具体的な政策としてはパーセンテージになおせば明らかに地方開発が相当高く70から80パーセントを占めると思います。地域とすれば巨大都市も含まれますし、東京でも権力構造的なことを考えると、千代田区役所は地方か中央かといえば地方であります。当然、東京のまん中でもそういう問題があります。

しげがって地域の方が広い概念でとらまえており、それはある程度、物理的に空間という概念をとらまえています。そこで千須和先生の質問とからんできますが、たんなる自然的空間ではなく、人間とのかかわりあいのある有機体としてとらえています。したがって単なる自然地理的な地図上で一つの範囲のとらえ方でないつもりです。当然、自然的な範囲はかなり大きいウェイトを占めますが、有機体としてとらまえています。

したがいましてそのことを一言で冒頭で申しましたように舞台という空間のフィルターを通して客体である国民、住民に反映され提示されるんだというとらえ方をしました。そうすると空間というのは有機体であり総合体であるので、資本に拘束される人間像、あるいは近代化という歴史的な課題や、資本という経済活動と人間活動とのからみあいが出てきます。当然、地域開発の地域の中で私が意識している人間像も、そのような問題もあると同時に経済外的問題、あるいは人間中心に考えたときの総合的環境ということばを使いました。環境庁が使う自然環境とはちょっと意味がちがいますが、うまい言葉がないのでそういう意味で考えています。

千須和先生が指摘された問題も私は one of them ととらえていきたい。近代化のもっとシビアな意味は10年前に横浜で議論しましたので今回はやめることにします。

司会：私ども地域計画の専門からいいますと、いま今野先生がいった意味で地域という言葉を使っています。中心都市に対するのは地方、中央に対する地方ということで。ただ地域開発という具合に熟しますと地域開発の地域は地方が含まれていると、私共地域計画を使いわけています。

神代：私は行政面その他で地域開発にたずさわってきました。端的に申しますと私は人間の住める土地という概念でおさえています。そこにクマが住んでいてもビルが建つていようとも同じです。日本国土の一部の土地を都市を構成する生産、流通の場とするなどいろいろな利用の仕方があります。どのようにその土地を国土の資源として有効に使うかが地域開発であると私は考えます。ですから今野先生の都市もその他も同じであるという概念と一致します。

一般的に地域開発といわれているのは、土地利用の遅れている地域をどのように開発するか、あるいは土地利用上マイナス条件のある部分をどのようにプラス条件になおしていかうかと、私は論理的に考えるべきであろうと考えます。

ここで地域概念の論争をするつもりはありません。もう一つ地域経済のことばの概念の場合にててきますが、一国内の一地域、同時に国をまたいで特に国際関係の用語、例えばラテンアメリカ経済、アセアン経済にも単にフィリピンのどこどこ地方の地域開発でなくて、国を数カ国またいで地域開発あるいは地域計画などの社会科学用語があります。

なお地域そのものという事はおかしいので極論をいえば、今野先生がいった有機体うんぬん、そもそも人間がいろいろ指標をとって設定して地域といっている。本来、地域そのもの、地域それ自体というのは誤解を招くので充分ふまえたうえで便宜的あるいは彈力をもって時と場合に応じて考えなければならないと思います。

徳田：地域の問題ですが今野先生にご質問します。人間生活環境は地方自治体が地域開発の中でどういう位置づけ立場があるか明確にしていただきたい。地域開発の主体者の役割、方向を決めていく上で、その点が明確でないと進まないと考え質問しました。

それと地域開発が多用化してきているという事は、歴史的な発展段階で変質を

とげてきているのではないか、地域開発は歴史的な概念ではないかと私は思います。そうではなくて平面的なもので多用化してきて地方比重が大きくなってきたという理解ではたしていいのか、うかがいたい。特に地域開発は大規模開発とか国レベルの開発とのアンチの問題とかその点はっきりしていないんですが、教えていただきたい。

今野：最初のご質問に一言で答えるなら、地方自治体が主役である。ただ地方自治体は非常に狭い範囲の空間の地域行政主体であり、意志を表わす一つの組織です。最近はやりの地域主義とからみますが、地元利益主義あるいは地域経済の主体者というだけの利益だけでいいがどうか。やはり地域住民も国民の一人であり、地方自治体も政府の一員であるから、国民経済的な観点からの問題も検討の問題として残りうる。

したがって現実のシステムでは国民経済を背景にした国土計画論の理念と、地元側から発想した地方自治体が主役になった意見とがぶっかりあって、そこで開発が形成されていくメカニズムではないかと思います。しかしあくまでも地域開発の主体者は地方自治体ではないかと考えます。その点で私個人では、三全総の定住圏整備の市町村、都道府県と国の役割が非常に神経を使った書き方がされているので、その点、進歩前進していると思います。

それから地域開発が多用化しているとは私いってはいません。国民要求が多用化してきていると述べました。

地域開発に対する理念は歴史的発展段階をともなって今日に至ってきたという山村先生と同じ見解だと思いますが、また平面的にあると思います。大都市側の論理と地方の側の論理とかなり距離がでてきている。これは昭和50年代の大きな課題として認識して差支えないと思います。

例えば、新幹線に対する地域住民の要望で東京周辺の住民と大宮以北の住民では全く対立しているという典型的な例だと思います。

したがって歴史的な発展段階の中での位置づけもされるが、平面的な居住環境からくるのでもされます。この点については三全総策定の時に全国3300の市区町村長さんの意向を細かくアンケートしています。指定地域ごとに一番の要望事項

が全部違っているということが非常にはっきりでています。単に歴史的発展段階の中での対応化ということだけでない、そこに現代のむずかしさがあると思っています。

千須和：地域をいまのように設定し前提して展開していくのですが、我々が立っている大地の上で活動する以上、日本国内はもとより国際的に舞台としては延長されているわけです。したがって、そこで働くメカニズムは全て国際的な影響を受けると考えるべきです。

そこで経済活動として地域に一番当面している問題は、市場メカニズムによる資本の流入、投入がためらわれている。つまり拡大再生産をしようとした。そのつもりでいたのが中々、鉄の需要がのびそうもない、じゃあまたよということになっている。逆にアメリカの石油化学関係企業は出てきたいというが、いや国内事情、おとなりの企業とさしさわりがあるからやめたいという政府側の意向がある。こんな関係で活動を規制する要因となっている市場性が地域開発の活動を面的に分断して考えようとしても考えきれない問題です。

ではどうするか。これが次の問題なわけです。開発の主体に対して自治体が主体として設定されれば、自治体がもつ可能性の基本財源は租税であり限りがあります。また国の助成の在り方もいろいろな補助に問題がある。それで地域開発はどう進めるべきであろうかの基本問題にたちもどります。

それで、第三セクター論が北海道で盛んに行なわれている。そういう市場のメカニズムに左右されながらでも地方自治体とならぶ第三セクターの機能が港湾その他で活用できるであろうかという問題を提起させていただきます。

神代：結論的にいえば、上野先生の報告にあるように第三セクターが有効に働いていないといえます。フランスでの第三セクター制度は助成の仕方がきちんとしています。日本は港湾のみならず地域開発にいろいろな第三セクターが働いていますが、単に便宜上そのような組織体をつくった。資金、技術、その他のパワーを出しあった団体をつくった結果になっている。したがって第三セクター本来の役割を実行していくのに支障がある、と上野氏の報告にあります。私もそのように考えております。

結論的にいえば中途半端な存在になっている。しかし第三セクターは官民の資金、人なりの集合体です。港湾を管理運営するという問題をとってみても、もっと広義に解釈して背後の地域開発とか、あるいは北海道全体のために港湾が役に立つということから判断しますと、官民の集合体である組織内容からいうと、幅広い港湾行政に関与しうるなんらかの方法があります。やり方によっては積極的に港湾行政に役立つことはありうると判断します。ですから日本全体に対する第三セクターのやり方は、非常に重要な課題です。

地域開発、市場メカニズムによる産業立地等は自治体だけの範囲でできない範囲が多分にある。自治体は自治体範囲内だけで行政効果をおよぼしうるものであって範囲外では意見をだすだけです。産業立地でも外部からの自治体の範囲の中に引っぱり込めるだけでよそに行ってもいい、いくなという権限は持っていない。

その意味から、第三セクターの民間は行政にとらわれていないので幅の広いつながり方を第三セクターに求める可能性もありうると判断します。

木村(武)：今野先生へ質問します。

先生の考え方は、基本的には港湾開発その他を含めて地域に主体がある。国との関係では地域の集合性というかんじで相互作用をもってできている。なお今後の港湾の在り方については従来にまして面的な要求がでてくる。それは要求の多用化という問題として述べられているようですが、私は今までの議論の中で、地域財源の関係でどうしても港湾開発をする場合、港湾整備緊急措置法があります。この生い立ちにしても港湾の緊急開発の問題でつくられています。その後できた地域計画問題の各法律にしても、計画法にもとづく国の政策誘導性がかなり強くなっていると思います。その意味からして、先生が述べた地域の主体性が今後、どのように發揮できるのか、ほとんど発揮できるのが不可能ではないかと思います。

その辺のご見解をお願いします。

今野：私は地域開発というのを地域開発政策におきかえて考えていくべきだと述べました。

地域開発政策をもう一歩振り返って考えてみると、計画とそれを実施していく各種法体系あるいはソフトウェアといわれる制度があると思います。地域開発政策の推進と具体的な政策が展開されるときは、日本だけでなく一般論で当然です。

計画論と制度論がつねにぶつかりあう。そこで私がここで提起した新しい地域開発が転換期にきている。そのきざしが三全総の中に見られると提起しているのは計画の中でみられるわけです。その形で閣議決定なり、国民のコンセンサスの形で議会を通ってきているとすれば、木村さんの指摘した法体系はこのままでいいのかが当然問題になってきます。三全総の中でもかなり制度論の検討を必要としていると書いてあるので、木村さんのご指摘のとおりです。

ただ、現実の問題としては計画が出されたあと論議が交わされてきますから、一步さがった客観的な立場に立つと、今後この計画と計画の実施あるいは地域開発政策の転換されるにあたって、法律を始めとする制度論が、これからどう展開していくのかは、地域開発にかかわる関係者、国民全体の問題になってくると思います。その中で国の政策要求の問題あるいは地域の主体性の話については、先ほど徳田先生の質問に答えたとおりです。

私は国と地方の政策を考えた時、役割がおのずから違うわけです。お互いにチェックアンドバランスが当然あってしかるべきです。ですから管理者において管理者側からみれば国のチェックアンドバランスの場合、だれでもチェックの方が心理的に重くのしかかってきますからそれは当然です。国の立場にたてば管理者は全然動かないというのが猛烈な重みになって加ってきます。そのところは権力指向した思想ではなく、クールに考えていかなくてはならないと思います。

その話は別にしまして、国、例えば新幹線、高速道路事業は、資本主義先進国の例をとってみても、どこの国でも国の直轄事業、国の計画として作られている。運輸行政は行政領域の分野ではどこの国でも軍事、外交について國の権力主体性が強い分野です。

その中で国が事業主体、計画主体、管理主体である交通計画、交通事業をとっても地域の合意なくしては、クワ一つ入れられない状態は客観的にみて、地方分権化が根づいてきている。地域社会、地方の力がそういう意味で強くなってきて

いると考えられる。国の政策を一つ一つ洗ってみると、これは否定できない事実です。

したがって部分的に言えば法律と条例の力関係からすれば法律の方が強いという問題があるとすると、それは制度のあり方が悪いからですから、時代としての流れの中で検討していかなければならぬ課題として残るんじゃないかと思います。

司会…それでは、時間もまいりましたので、この辺で終了にさせていただきます。長い間ご静聴ありがとうございました。

〔注〕本記は松橋幸一氏（横浜港湾カレッジ）、富田功氏（財・港湾労働経済研究所）によって整理、要約されたものである。

学 会 記 事

1. 第17回全国大会（北海道）概要

昭和53年度の第17回全国大会は、昭和53年8月25日（金）～27日（日）の3日間、北海道経済センター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「地域開発と港湾問題」と題し、港湾流通、港湾施設の整備等と地域開発との関係をはじめ、港湾開発問題、漁港機能の諸問題、ならびに新段階の地域開発政策、地域開発の総合性などにつき報告発表がなされ、これをもとにシンポジュームが開かれ、活発に討論がなされた（このシンポジュームの内容については、本誌に収録されているので参考されたい）。

一方、自由論題は、主として、特定の港湾を事例に、行政史、貿易管理手続等の側面から研究されたものと、港湾管理者問題について課題提起されたものとに二分されて発表がなされた（以上の諸発表の内容は、学会年報No.16に収録されている）。

また、会期中には、小樽港・石狩新港見学会、総会、懇親会等がもたれ、80余名の参加者があり有意義な大会であった。なお、本大会では道内諸港めぐりの「エクスカーション」（参加者45余名）が行われ、日頃ともすれば疎遠がちな会員相互の親睦・交流も図られ実り多いものであった。

3日間に亘る「本大会」は、第17回大会準備委員会（委員長 筒浦明・北海学園大学々長）のもとで、北海道庁、札幌市・石狩開発（株）、ならびに北海道部会の関係者各位の絶大なご尽力のもとに準備が進められ、開催されたことを銘記して心から感謝する次第である。

なお、総会時には、会費未納者の「眠れる会員」が一向に減らない傾向を憂慮され、こうした会員を「眠り」から早く目覚めさせるよう、会員一同のより一層の協力方が要請された。

大 会 総 プ ロ グ ラ ム

月日	時 間	行 事 内 容	会 場	備 考
8 / 25 (金)	9 : 30 迄 10 : 00	港湾見学会集合	(集合場所) 千歳空港ターミナルビル	全日空カウンター前に受付デスクを設けます
	10 : 20 迄 17 : 00	港湾見学会 Aコース(苫小牧方面) Bコース(石狩新港 小樽港方面)		準備委員会貸切バス A・Bコース同時出発 解散は札幌市内各ホテル前
	18 : 20 迄 20 : 20	理事役員会	「大手門」(中島店)	地下鉄中島公園下車

8/26 (土)	9:00	大会受付開始	報告会場入口	北海道経済センター 8階Bホール
	9:00 ~ 11:00	研究報告会 (自由論題)	第1報告会場 第2報告会場	8階Bホール 8階第3会議室
	11:50	記念写真撮影	経済センター前	
	12:00 ~ 13:00	昼食・休憩・編集 委員会	各自会場周辺飲食店に ておねがいします	経済センター6階 石狩開発(株)会議室
	13:00 ~ 15:55	研究報告会 (シンポジューム)	経済センター 8階Bホール	
	16:10 ~ 17:10	総 会	8階Bホール	
	17:20	懇親会(集合・出発)	経済センター前	貸切バス
	17:50 ~ 19:50	懇 親 会	サッポロビール園 (旧館)	帰りは6時より9時ま で30分おきのビール園 無料バスをご利用下さい
	9:10 ~ 10:40	研究報告会 (シンポジューム総括 討論)	経済センター 8階Bホール	
	10:50 ~ 11:50	研究報告会 (共通論題)	経済センター 8階Bホール	
8/27 (日)	11:50 ~ 13:00	昼食・休憩	会場周辺飲食店	
	13:00 ~ 15:00	研究報告会 (共通論題)	経済センター 8階Bホール	
	15:10 ~ 17:00	(共通論題総括討論会 閉会)	〃 〃	
	17:10	〃 〃		

第17回大会付帯エクスカーション

日時	時 間	行 程 な ど	備 考
8/28 (月)	7:30 ~ 18:00	出発(7:30)→千歳(9:40)→女満別 (10:35)→網走(以下貸切バス)→斜里→ ウトロ	千歳→女満別(東亜国 内21便)ウトロ泊
8/29 (火)	9:00 ~ 18:00	ウトロ→知床岬(船)硫黄山→摩周湖→ 阿寒湖	阿寒湖畔泊
8/30 (水)	11:00 ~ 14:00	阿寒湖畔→釧路港→釧路市内解散(14:00)	

※ 8/30 午後3:35釧路空港発、東京羽田着午後5:25全日空744便を
ご利用の方は釧路空港までお送りいたします。

研究報告会

自由論題 (報告25分・質問10分)

第一報告会場

1. 日本港湾行政史の基礎的研究 (日本医科大学) 奥 富 敬 之
2. 元代の広東・白水州港
——貿易管理手続と外国人居留を中心には—— (港湾経済研究所) 千須和 富士夫
3. 御手洗港に関する一考察
——過疎離島の地方港湾—— (佐世保市) 中 本 昭 夫

第二報告会場

1. 海港立地における「資本指向」の基礎的研究 (日本大学) 山 上 徹
2. 大都市港湾の機能転換と経済政策との相互作用 (名古屋港管理組合) 木 村 武 彦
3. 港湾管理・運営の問題点と港湾経営の課題 (財・港湾労働経済研究所) 富 田 功
4. 港湾振興と港湾管理者の役割 (大阪市立大学) 柴 田 悅 子

シンポジューム

『北道開発と港湾』 (報告20分)

1. 地域開発問題の現状と北海道開発
——三全総と北海道開発をめぐって—— (東京女子大学) 伊 藤 善 市
2. 北海道開発の新展開と課題 (北海道大学) 小 林 好 宏
3. 北海道港湾と物流
——海陸一貫輸送を中心に—— (神戸商船大学) 市 来 清 也
4. 港湾の機能分担と地域開発 (横浜市立大学) 柚 幸 雄
5. 北海道港湾の現状と課題 (クマシロシステム設計) 神 代 方 雅
6. 苫小牧大規模開発と港湾 (苫小牧管理組合) 佐久間 純 一
7. 室蘭港の現状と課題 (室蘭市) 永 瀬 栄 治
8. 石狩湾新港開発計画と北海道開発 (石狩開発株式会社) 上 野 弥
9. 総括討論

共 通 論 題

『地域開発と港湾問題』 (報告50分)

1. 地域開発と港湾流通 (クマシロシステム設計) 神 代 方 雅
2. 港湾開発問題に関する一考察 (法政大学) 山 村 学
3. 港湾施設の整備と地域開発 (日本大学) 鷹 取 稲
4. 漁港機能と沿岸地域経営 (北海道立総合研究所) 工 藤 熱
5. 新段階の地域開発と港湾 (国土庁) 今 野 修 平
6. 地域開発の総合的性格と港湾問題 (青山学院大学) 北 見 俊 郎

2. 部会活動状況

関東部会

本年度は2回の研究会を開催しましたが、その主な内容は次の通りであります。

(1) 第1回研究会

昭和53年11月25日（土）午後1：30～5：00

（於 日本港湾協会談話室 参加者40名）

テーマと発表者

(イ) フランスの港湾事情について

　　粦幸雄氏（横浜市立大学）

　　永野為紀氏（仙台大学）

　　今野修平氏（国土庁）

(ロ) 産業構造の変化と今日的港湾の課題

　　山村学氏（新日本製鉄）

(2) 第2回研究会

昭和54年4月28日（土）午後1：30～3：00

於 日本港湾協会談話室 参加者25名

テーマと発表者

「都市と港湾」—近代化への問題提起—

　　北見俊郎氏（青山学院大学）

なお、当時は午後3：00から当学会の常任理事会が開催されたため研究発表を1名とした。

（追記）部会発表の希望については、開催通知発送の都度申込依頼を行っているが積極的な申出や意見をあまり期待できないので、もっと活潑化するための方策を以下再検討中である。（文責、山村 学）

関西部会

2月9日、海運経済学会と合同で開催。報告者は宮本實氏（神戸市港湾局）、テーマは「最近の中近東における海運・港湾事情」。中近東の観察を終えて帰国された氏のなまなましい報告を聞き、スライドで実態を学ぶことができた。参加者 21名。

（文責、柴田悦子）

3. 謹 告

○石井靖丸先生は、昭和54年8月3日前零時36分急性肺炎のため、四谷胃腸病院にてお亡くなりになりました。享年62才

○大森一二先生は、昭和54年3月19日前10時、脳内出血のため、横浜・神奈川区の自宅にてお亡くなりになりました。享年78才

○小池力先生は、昭和54年8月16日前4時30分、宮城県宮城郡七ヶ浜町で遊泳中高波にさらわれお亡くなりになりました。享年50才

○橋本英三先生は、昭和54年8月13日前5時45分、ホジキン病のため、名古屋・瑞穂区の名市大付属病院でお亡くなりになりました。享年75才

ここにつつしんでご冥福を祈ると共に、ご家族の平安を念じます。

故東寿先生追悼文

会長東寿先生が、昭和53年7月11日脳いっ血にて召天されてから一年になります。命日に先だつ6月30日には神奈川区・聖徳会館において一周忌の法事がとりおこなわれ、港湾関係者多数が参列し、学会からも北見俊郎会長代理が参列いたしました。

あらためて先生のご冥福を祈ると共に遺族のご平安を念じ、会員各位よりの追悼文と、先生が、ご生前親交をもたれた方々の特別寄稿をお願いしたものをあわせてここに集録いたします。

東 加 代 子

何事も手につがずボンヤリと夢の間にすごした一年、7月11日が近づくにつれて去年あなたとお別れした頃の事が昨日のように思い出されます。

お庭には、白・ピンクの夾竹桃・ザクロの赤い花も、去年と同じようにきれいに咲いてますし、池の鯉、金魚達もみんなそれぞれ元気です。

特に二年前の夏、私が一生懸命卵から孵えして育てたチビッコ鯉が、10匹揃って、もう20センチ以上も成長し、とても活発に泳ぎ廻っています。錦鯉とはいってもそれぞれメチャクチャな色彩で、決して美人ではありませんが無事に越冬した去年の春先、チョロチョロと泳ぎ廻ってるのを見つけて二人で興奮し、感謝した事を思って話合う相手のない淋しさをしみじみ感じます。

大好きな大好きなあなたを失ったステープも、この間のお誕生日で6才になりました。中年の貴様というのか、すこし落つきが出て、元気でハリ切ってますが、いまだに夕方になると外に出て車で帰っていらっしゃるあなたを待っています。私と同様、彼もこの世に生きてる限り、あなたの事思いつづける事でしょう。

でもステープがいるので、私、本当に助かってます。

用心棒は勿論ですが、返事はしてくれませんが、結構話相手になりますもの。

お互いに共通の悲しみを持って助け合って生きてるというところでしょうか。私達が、あなたのお傍に行く時には、先に死んで行った二匹の犬達を連れて、きっと迎えに来て下さいね。

三ツ沢の町を毎朝歩きつづけたように、又、みんな揃って歩ける日が了く来るといいな

あなんて考えてます。

6月30日にはあなたが生前、お世話になった方々にお集まり頂き、一周忌の法要を済ませました。

あいにくの雨の中、遠いところ皆様お集まり下さってとてもいい追悼の宴でした。

皆様に次々とスピーチをお願いしそれを聞き乍ら私もあなたと共にすごした37年の月日をしみじみ思い返してました。

雨が上ると又暑い暑い一人すごす二回目の夏です。

故・東会長と私

柴田銀次郎
(日本港湾経済学会名誉会長)

畏友東寿氏の逝去は私にとって少なからぬ衝撃であった。氏とは昭和57年日本港湾経済学会発足以来、学会同人として研究の面においても学会運営の面においても、常に膝を接して互に忌憚のない意見を交わした僚友であった。流石に氏は工学の出でありこれを基盤として永年に亘りわが国主要港湾の工務行政に携わり、更には中央にあって運輸省港湾局長としてわが国港湾行政全般を把握していただけに、学会の論壇上ばかりでなく、港湾審議会の席上においても、その発言は報告者や当局の虚をつき参会者の蒙を啓くことが屢々であった。氏は如何なる問題に対しても常に厳しく、かつ真摯にこれと取組み一事といえども忽せにすることがなかった。これと共に、他者相互の間に反する意見の対立があったときには氏は合理的な線を引いてこれをうまく調整するという、まことに柔軟な資性の持主でもあった。いわば学者・行政家・政治家三つの性格を兼ね具えた人であったといえる。

一時、学会のあり方乃至は港湾経済の学としての性格に関して私との間に微妙な意見の食違いを見せたことがあった。氏は港湾経済を学として成立させるためには、早く統一あり系統立った体制を確立することであって、これこそ学会の目標とすべきであるとし、少くとも会員の中にはこれに志す学者があつて然るべきものとの意見であった。要するに港湾経済学の樹立を考えられたのである。これはまことに望ましいことではある。しかし、性急にこれに着手することは、広汎多岐な港湾の経済機能を会員がそれぞれの専門の立場から精密な調査研究を続けている現在としては、各分野においてもっと理論的に深く掘り下げる方が先決であり、これが学会全体としておのずから港湾経済論の体系を形造ることになる、というのが私の意見であった。この氏との意見の相違は当時同席していた会員には恰も意見の対立のように受け取られたかも知れないが、実は氏は学会における研究報告の内容が余りにミクロ的であり、かつ又問題が余りにバラバラであることを指摘したかったに違いない。私は又、安易なとりまとめは避けるべきだという心情に過ぎなかつた。これは決して対立した意見であったわけではなく、私の異議は或は的外れではなかつた。

たかということを、すぐあとで気付いた。その後、幾度も東氏に出会いながら遂にこれについて話し合う機会がなかったことを今更ながら悔んでいる。

それにもしても、氏の端正温厚な面影は永くわれわれの脳裡に残り、氏の残した数々の輝かしい業績は、学会はもとより国公港湾行政の上にも、大きな足跡として後学後続の人々の指針となるであろう。ここに謹んで氏の冥福を祈る。

先駆者としての東さんを偲んで

佐藤 肇
(日本港湾協会会长)

「東さん」「東さん」と仲間のものから畏敬されていた東寿さんが昨年7月に急逝されてから1年の歳月が流れんとしている。このように忽然と東さんを失うとは誰が予知し得たであろうか。ただただ惜まれてならない。

東さんが港湾界に残された偉業が身に浸みて感ぜられる。その先駆者としての活動の一端を綴って追悼の言葉としたい。

第1に浮ぶのは大阪港復興計画作成の折りのことである。一時は放棄論も出たと云われる程に戦災と地盤沈下によって荒廃した大阪港が当時の中井市長の発言「大阪の蘇生は港から」に発し、鮫島博士の提唱する大阪港内港化計画（安治川を拡幅して臨港地帯の全面地揚げを行うことを骨子とするもの）においては東さん局長命令で大阪市に出張し、焼野原の大坂に約1ヶ月頑張った。優秀な大阪市港湾局の諸君を指導して自分の方法論を実践に移し、第1輯から第7輯に及ぶ大部の計画資料を纏め上げたのである。この資料はその後港湾計画のモデルとして後発の港湾計画に利用された。このような完璧な資料に裏付けられて、大阪港復興10ヶ年計画は昭和22年6月戦後第1回の港湾委員会の議を経て決定された。総工事費10億円ということは当時においては正に破格の大計画であり、しかも翌23年から事業化がはじまつたのである。

第2は港湾法の成立にいたるまでの東さんの関与である。地方自治による港湾行政の統一を現行法の範囲にまで確保するために当事者がいかに各方面との折衝で苦労されたかは、関係者から聞いたことがある。法理論よりも現実の力関係が中心となって妥協が成り立ったのであろう。東さんはこの法律の精神を尊重して港湾經營についての理念を確立しようと努力しておられたように見受けたが、今となれば港湾法原案の作成時に主張された東さんのナマの意見を聞く機会を持たなかつたのが残念でならない。この法律が地方自治の精神から逸れるような妥協に最も反対したのは東さんと推測するからである。

第3は神戸港第7突堤の建設である。昭和26年から29年にかけて建設された第7突堤はまさに東さんが自らの理論によって計画し、その予算化のためには情熱と政治力をフルに発揮し、その上工事事務所長として工事上幾多の新機軸を生み出して完成した作品だからである。しかも戦後は占領軍の縛め付けで本格的な埠頭建設が開始されたのは第7突堤を

もってこう矢とする。そして第7突堤の経営はわが国で最初の公私共同企業体である神戸埠頭株式会社によって経営されている。この会社も先駆者としての苦難を経なければならなかつたが、実践を通じてその後の神戸港の管理運営に多くの寄与をなしたことは賞讃されるべきである第7突堤こそ東さんの先駆者としての事業というべきであろう。

以上述べた3つの大きな事柄は東さんの「主著港湾計画論」として結実した。この著書を手にするたびに若かりし日の東さんの情熱に触れるように感じるものは私のみではあるまい。在りし日の東さんを偲び、遙かに御冥福を祈るのみである。

東さんを偲ぶ

比田 正
(日本港湾協会副会長)

東寿さんに始めてお目にかかったのは、45年前の昭和9年でした。当時故人は北大卒業の翌年で、大分県庁の青年土木技術者として活躍されておりましたが、大変元気で張り切っておられました。後に腎臓を片方切除する大手術を受けましたが、その後も常に満ち溢れるほどの気力を以って、幾つもの難しい仕事に取り組み続けられました。これは普通の人にはとても出来ない事で、生来頑健な体質だった上に精神力が並外れて旺盛だったからであります。

東さんの専門は土木工学でしたから、その分野での活躍は当然のことですが、常に現状に飽きたらず、敢然と新しい試みに挑み続けました。例えば、今日でこそ工事の設計や積算にコンピューターを駆使することは日常茶飯事でありますが、戦後間もない頃にこれに着目したのです。国直轄の土木工事の經理は明治時代そのままのいわゆる大福張方式に近いものでした。諸伝表にコードナンバーを付け夫々パンチカード式を採用することから始めたわけです。古い伝統の中で育った中高年令層の人々から強い抵抗がありました。その当時としては大変な改革で、誰もが着手をためらっていたのを敢然と実行する勇気を故人は持っていました。港湾工学の分類からこれらは施工の部に属しますが、企画設計の部門でも色々新しい方策を発案されました。神戸の「ポート・アイランド」は只今では世界的に有名ですが、その先駆けは東さん時代の神戸港摩耶ふ頭計画であります。

戦前港湾行政が内務省に所属している頃には、道路法、河川法、砂防法、都市計画法等は既に施行されていましたのに、関係する分野の広い港湾法はどうとう日の目を見ずに敗戦を迎ました。戦後G・H・Qの指示を受けて港湾法の制定を急ぐことになりました。当時港湾は運輸省所管になっていましたが、立法を担当する法律専門の事務官は大部分通信省、鉄道省系で港湾に從来関係が少い人々でした。故人は起草グループに参画して、港湾の管理問題を中心に幅広い見解を披瀝し、同法案成立に大きく寄与したのであります。知らぬ人は東さんを事務官と思い込んでいたと云う逸話がある程でした。

今日では第三セクターと云えばその関係におる人々は誰でもその仕組みを知っています

が、港湾法制定（昭和25年）直後故人は港湾管理運営の母体として同様の事を考えたのであります。港湾施設は公共物でありますから公共団体が51%，施設を利用する民間企業が残りを出資した公私共同体（株式会社）がそれです。現在多くの港湾でこの方式が実現しております。その頃東さんがその方式採用を各地で余り熱心に説きましたので、口の悪い連中が新興宗教になぞらへて、「東教（あづま教）」の教祖だなど噺立てたこともあせました。

戦前の企画院、軍需省を兼務し、戦後運輸省港湾局の計画部門を長く担当された東さんは港湾計画の策定に当りその基礎になる貨物の動行は他省庁の経済計画を熟知しなければならないことを痛感されました。関係部局へは自省の内外を問わず惜まずに人を出向さりました。現在もその方針は貫かれ、港湾局からは、経済企画庁、国土庁、科学技術庁、環境庁等に多数の人が出ていると思います。更にこの考え方を一步進め、民間組織として港湾経済学会の創立を提案し、その実現を見ましたことはご高承の通りであります。

東寿さんの一周忌に当たりまして、港湾界不生出とも云われる故人の偉業の一端を追憶し心よりご冥福を祈る次第であります。

（1979・7・11記）

東寿先輩を偲んで

宮 崎 茂 一
(衆議院議員)

東さんは北大土木を昭和8年に卒業された港湾技術者である。私が親しく接したのは、終戦後からである。

彼は港湾技術者としては、異色の俊英であった。戦後内務省解体と共に、内務省の土木部門が建設院として残った。建設院を建設省に昇格させるための運動の中で、港湾局の去就が注目された。もともと港湾は河川、道路とともに内務省土木局にあったが、昭和16年東条内閣の下で、運輸通信省発足とともに内務省から分離された。私共港湾の現場の者は土木技術の一元化の観点から建設院との合併を望んだ。時の港湾局長の後藤憲一氏は反対であった。この間の我々港湾技術者の指導者が東さんであった。彼は当時本省の港湾資材課長であったが、技術者会議に出席して、各方面の情報を教え、吾々の意向を纏めて、決議文や意見書を作り上げた。彼は理論家であった。何となく納得出来ない面もあったが、誰も正面から反対出来なかった。「口角泡を飛ばす」という言葉があるが、彼は雄弁ではあったが、泡の方は彼自身の唇の附近に堆積していた。彼はまた健筆家であった。暫く議論して、皆の大体の意向が纏りかけると、それを直ぐ文章にした。吾々は彼を仲間にけるホープとして尊敬した。建設院との合併問題は結果的には、「運輸行政一元化」の旗じるしに沿って、吾々は運輸省に残った。しかしながら、この時の東氏の活躍は皆の評価する処となった。その後港湾関係の法律の改正や機構問題や組合との交渉問題など、事功に彼の真価は遺憾なく發揮された。

彼はまた、港湾法や港湾の管理運営や港湾計画についても一つの見識をもっていた。港湾における。公私混合の企業という概念を打出したのも、彼である。また彼は港湾荷役の近代化のために、旧来の解荷役の非能率を激しく攻撃した。折角岸壁を作っても、物揚場同様に使われることをなげいた。上屋や倉庫の機能などを綿密に調査し、岸壁の計画設計に至るまで、本船接岸を促す方向に指導した。神戸港の第七突堤（西側）は、このような彼の理念を具現したものである。

彼の博士論文となった港湾計画論（赤本として有名になった）は、後進の吾々にとって立派な参考書になった。前記の神戸港第七突堤と大阪港復興計画は、この論文の実証的部門であるが、彼が本省から第三港湾建設局勤務時代の労作である。その後彼が本省の建設課長時代に、私は計画課の予算担当補佐であったが、彼の推せんで私は経済企画庁へ出向することになった。私は計画官として足かけ五年間、公共事業の経済計画を担当し、池田内閣の所得倍増計画の作成に参加することになった。私が交通施設の資産論を展開したのも、この時代である。その後も私の後任者は港湾の技術者が続いた。経済企画庁へ出向したことにより、私の考え方も視野も大分広くなり、後に政界へ進出する素地を作った。つまり彼は私の人生を変える原動力となった。

しかしながら港湾の技術面や労働組合問題については、私と彼はよく意見が対立した。しかし夜の宴会になると、女性については、全く好み（意見）が一致した。彼は私に「昼間は君とは合わないが、夜はよく合うな。」と冗談を云った。またよく麻雀もし、ゴルフもやった。

そのような彼の姿も、この世になくなった。共に論じ、共に飲み、共に遊んだ「東さん」も、今や見ることは出来なくなった。

今や静かに彼の冥福を祈るのみである。

東先輩を偲ぶ

岡 部 保
(日本港湾協会理事長)

東さんといえば港湾計画学の生みの親であり、その明析な頭脳と積極的な行動力については皆様御承知の通りである。その反面色々なエピソードにも事欠かぬ方であり、パブリック教の御教祖様としての面影、愛犬にまつわる話、麻雀天狗の敗戦記、等々の思い出は尽きないものがある。私個人にとっては昭和21年に南方から復員して港湾局計画課の一員となって以来、公私にわたって御指導を頂いて来た先輩であり、恩師であった。

このような恩師に対しても私が威張れることができただけであった。それは戦後間もない時代のことである。当時は敗戦後の混乱期のこととて、計画的なものの考え方も未だ定着していなかった頃のことである。公共事業の他の各部門に先がけて港湾局が港湾整備事業の長期計画化を図り、その基本線を「今後の港湾事業の趨勢（日本経済復興の一環として）」

として取纏め、昭和23年10月に公表した。これが他省各分野の有識者の注目を集めることとなったのであるが、これとても東さんが立案された力作であったことは云うまでもない。その頃の出来ごとであった。東主任技師（今の首席補佐官）の命により私はある文書の起案を担当した。官庁文書のテクニックに弱かった私の作文となれば、その原案たるや真にお粗末なものであったであろう。東さんにその原案を提出したところ、行間の余白が全く無しなるまで朱筆を入れられてしまった。そこで私も一計を案じ、東さんの達筆の朱筆を一言一句解説して誤りなく清書したものを原案第二稿として提出した。これを一読した東さんは、大分筋は通って来たが文章表現が生硬で読み難いとの仰せである。内心はシメシメ上手くいったぞと思ったが、何喰わぬ顔をして引下った。東さんが自ら筆をとられた文章を御存知の方にはお判り頂けると思うが、それは真に達筆の名文であり、然も内容が豊富であるが、その表現方法はいさきか難解であるのが常であった。そこで第二稿を私なりに判り易い日本語に翻訳して第三稿としたところ漸く稿了のお許しを得たが、その際にこの位の文章を最初から書けないようではとの御注意があった。そこで実は此々然々と今迄の経緯を御披露したところ、この野郎とばかり叱られはしたが、その後暫くの間、東さん直筆の原稿の翻訳は私の仕事となつたのである。先程述べた「今後の港湾事業の趨勢」の文章も一部は私の翻訳にかかるものである。

このようなことを得々と書き記してしまったが、今頃東さんは蓮の台の上で栗栖さん達と麻雀をしながら、また岡部の奴はつまらぬことをいっておると苦笑いしておられるではあるまいか。計画の鬼であり、我々港湾人の恩師であられた東先輩の御冥福を心からお祈りして、駄筆を止めることとする。

東さんの思い出

竹内 良夫
(財)国際臨海開発研究センター理事長)

私が運輸省港湾局に入省した時の計画課長補佐に東さんが居られた。その後8年程新潟県に勤務し、再び港湾の仕事に携るようになった時、強く指導を受けたのも東さんである。東さんは日本の現在の港湾を造りあげ、港湾社会に最も重要な影響を与えた方であると思う。私が新潟から帰ってきた昭和30年頃は建設課長として張切っておられたが、その時期迄に歴任された計画課補佐官、資材課長、神戸港所長を通じて、東さんの業績は大きい。東さんの港湾に対する基本的な考え方、地方住民が主人公となる港湾管理にあったと思うが、戦後最も地方自治的色彩の強い法律といわれた港湾法の設定に情熱を注がれた。従来の国の港湾から地方の港湾へ移行、港湾管理者が設立され、この法律はその後の港湾行政の根本的な拠所となる。港湾法と裏腹に港湾の計画を体系づけたのも東さんである、勢力圏を各港湾毎に設定し、勢力圏の中の人口、生産、需要の見通しを立てて、港湾の計画の目標を定めた方法論は現在も基本的な考え方へ変りはない。

東さんが本省の資材課長のポストから神戸港の所長という異例の勤務を希望して神戸港に乗り込んだ頃の神戸市長は亡くなられた原口さんであり、独特的の強引さで市長、知事に港湾の何たるかを力説し、新港第七突堤の建設、また官民合同出資の神戸埠頭株式会社の設立に努力した。彼のここでの情熱は、旧態依然とした港湾社会から、合理的な近代社会への脱皮への努力に注がれた。この時代、港湾荷役の面にメスを入れられ、単に業法批判だけでなく船から荷主迄の貨物の移動をハンドリング、ストックを通じて調査し、因習の根強い荷役業を根本から変えようと試みるなど、ソフト面への熱情が感じられる。また七突の建設に際して直轄組織の工程を批判し、生産工場のような工程管理を実施し、更に、工法の面では、コンクリートポンプを石川島重工に発注し、これを実用化して現在の普及の元となった。海底数十米の下層の良質砂を採取するイジエクターポンプを発案、実現させたのも東さんであり、このポンプ船は暫くの間遊んだまま繫留されていたが近年漸くこの考え方方が目の目をみている、オランダあたりの技術として導入されて。

東さんの場合、秀れた発想と実行力で実施するものの周囲の人々の理解が得られず、数年を経て漸く分るという例が多かったようである。法律、計画学、経済学のみならず物理的な機械的改良、施工等にすぐれた考え方を持ち、一寸歯の立たない独特の難解な口調で口角泡を飛ばして議論されていた姿は、愛嬌のある思出である。多くの人は東さんを恐い強烈な人と感じられやや敬遠していた向もあったが、実は純粹な熱情的な一面、人の良い面を持っていた方であったと私は思っている。

その後計画課長、三建局長と歴任され、港湾の長期計画、大阪湾大防波堤構想を手がけられる。官を辞して尚、港湾に対する情熱は埠頭経営研究会、港湾経済学会の設立に注がれる。ひたむきに港湾社会をリードされてきた東さん。私は日本の港湾を築き上げた最も偉大な指導者であると尊敬している。

東さんの思い出

大久保 喜市
(日本海洋コンサルタント顧問)

私の東さんとの出会いは、昭和26年暮か27年の初頭に遡りますが、年代が余り離れて居たためか、公務の上で直接お仕えする機会はありませんでした。しかし、最初の出会いが、港湾行政の基礎的資料となる港湾統計に関するものであり、大先輩の東さんと、青二才の私とが、机を叩いての激論になると言う異常な場面であった為か、非常に印象的で、それが御縁となり不思議と、色々な場面で接触させて頂きました。

御承知の通り、東さんは港湾計画論をテーマとして学位を得られましたが、私が港湾統計の係長になりたてで、港湾統計を他の輸送統計とも関連づけ、利用の道を拓げるべく港湾調査規則を改正しようとし、改正原案を、先輩の一人としての東さんに一応見て頂く積りで御説明したところ、のっけから反対され、つい、大先輩に対し議論を挑んでしまいました。しかし、お蔭で、港湾統計の生き立ちを知る事と、東さんの港湾行政に対する情熱

を感得する事が出来、未熟な私の思い上りを深く反省させられました。

爾来、東さんの港湾計画論や、東さんが関与された大阪港復興計画調査資料を勉強させて頂き、更には、マックス・ウェーバーの工業立地論を勉強するきっかけを得る事となりました。

その後も、色々な場面において、東さんの斬新な発想や理論の展開に対し、その事自体には深く敬意を表するものでありながら、何故か、現実的な観点から、私が反対の立場に立つような事が屢ありました。そのような私に対して、東さんは良く面倒を見て下さり、たとえば、私の工事部務所長としての初仕事とも言うべき、青森港浜町埠頭の計画変更と予算の増額について、当時の港湾局計画課長であった東さんは、非常に温い配慮をしてくださいました。

後に私が港湾局計画課の課長補佐になった時には、東さんは既に退官されて居ましたが、折を見ては来訪して下さり、色々とアドバイスをしたり、時には港湾運送の実務に携わって居る方や学者の方々との意見交換の場を作つて下さいました。

日本港湾経済学会発足の機運も、そのような背景のもとに生れて来たのではないかと思いますが、東さんから、その発足の話を持ち込まれ、私は喜んで賛意を表しました。しかし、学会の活動を気にしつつも、日常業務の多忙にかまけて、学会の行事にも活動にも御協力出来ぬままに年月を経てしまいました。

その間も、東さんは折に触れて、学会の動向を御報告下さいました。

ここ数年、東さんは、散歩により、健康を恢復したと言って喜んで居られ、事実、健康そうに見えましたので、私も喜んで居りましたが、お年のせいか、嘗てのような激しい議論をなさらなくなり、随分変られたなあとも思いました。

今にして思えば、後輩を啓発するために、意識して論議の種を撒き、また、私共との議論の場を通じて、先輩の御経験を私共に伝えてくれて居たのではないかとも思われます。もしそうとすれば、東さんの遺志を継ぐ一つの方法としては、我々の住む社会を、より良きものとするために、港湾経済の向上発展を図り、また、学会での諸論議を通じて、次の世代の人々に、問題への取り組み方を伝えてゆく事が考えられると思います。

故 会長・東寿先生をしのんで

松 沢 太 郎

(北海道鉄鋼コンサルタント常任理事)

東寿先生は、昭和53年7月11日忽然として逝去され、同7月14日横浜市富士記念会館において告別式がとり行われました。

東先生は、昭和8年月北海道帝国大学工学部土木工学科を卒業され、生涯をわが国における港湾の計画・建設・管理運営・研究等広い分野でご活躍されました。

北海道では、東兄弟ご三人はそろって秀才であつて余りにも有名であります。長兄の東

隆氏は、北大農学部（農業経済）出身の元参議院議員で民社党に所属され、北海道の第一次産業を背負って国会で活躍されておりましたが、今は故人となられました。次兄の東弘氏も北大農学部（農業経済）出身で、ジエトロに勤務され、わが国の農産物貿易の拡大に献身されておりましたが、往年ビルマ出張に際して、飛行機が羽田空港を離陸した直後に富士山周辺での乱気流による事故のため急逝せられました。三男が東寿先生です。

私は東先生より2年先輩の北大土木同窓ですが、学校卒業以来勤務の関係もあって、長い間日常的な交渉は殆んどありませんでしたが、昭和28年に出張の途次、当時運輸省第三港湾建設局次長であった東先生に大変お世話になったことがあります。そのとき私は、斎藤静修先生（明治44年東大土木卒、元北海道庁勤任技師）、大坪喜久郎先生（大正12年九大土木卒、当時北大工学部長）のお二方と一緒して、九州・四国方面の多目的ダム工事視察に出かけたことがあります。私はこの視察旅行の日程を作成するに当って、帰途神戸港に立ち寄って東先生を訪問することを特に附加いたしました。そのわけは、実は斎藤静修先生は東先生の岳父であり、また大坪先生の教え子が東先生であったことから、岳父と恩師がそろって東先生の活躍ぶりをつぶさに見聞することは、大変思いやりのあることだと考えたからであります。

私ども一行はダム視察を終えて、四国から淡路島に渡り、更に淡路島から明石に上陸いたしました。そこへ東先生が迎えにきて下さったのです。まず神戸港工事事務所で神戸港の説明を詳しく聞きました。その中で今でも印象に刻みこまれているのは神戸港第7突堤工事のことです。この突堤工事についての東先生の説明は、その内容が極めて理論的で、終戦後の船の減少を來したことから、駐留軍による突堤接収に伴って接岸線の不足をどのようにして補うか、さらに外貨物資の増大に対処して港湾の機能をどう増強するか等意義づけを強調したものでしたちょうどそのころ、東先生は学位論文「港湾計画論」を執筆中であり、第7突堤工事は東理論の実証的産物でもあったわけであります。

「港湾計画論」は、わが国の港湾計画にはじめて理論的手法を導入したもと深く敬意を表する次第であります。

ここに在りし日の東寿先生をしおび同窓の一人として筆をとりました。心から先生のご冥福をお祈り申し上げます。

東寿さんを偲ぶ

奥村 武正
(東京鉄鋼埠頭(株)社長)

東さんが歿くなられて早や一年たちました。

未だにどこから東さんの元気なささやく様な声が聞えてくる様な気がする。私にとって東さんは良き先輩であり指導教官の様な存在がありました。私にとって忘れられない思い出は昭和34年の秋。東さんを団長とした米国港湾管理視察団に加えて頂き御一緒に米国

主要港湾を巡ったことです。渡米前に日本の主要港湾の概要をとりまとめるため、皆で清水港や北九州港を見学旅行をした時から港湾管理の勉強が始まったのです。日本の港湾の管理運営は今後如何にあるべきかとの課題に対して当時の世界の主要港湾の如く、ポートオーソリティとして政治的財政的独立公企業体をめざすべきであるが、そのためには米国港湾のポートオーソリティの歴史的経緯を調査しその現状を審に見学することが団長としての東さんの訪米の目的であった。

東さんの港湾建設の工程管理システムの提唱は今から考えれば尖端を行ったものと思われ、また港湾の管理運営についても、第三セクター論を中心に論じられた説法は私共はきく側としていつもきかされ役に廻っていた感じでした。幼年時代には暗算が巧みで、神童と云われていたと言う話を承っていましたが、頭脳の廻転の速いことと着想の良さには常に敬服して参りました。指導者としての東さんが瘦くなられた穴は大きく、埠頭経営研究会のメンバーとして暗胆たる気持で一杯です。

生前の東さんを偲びつつ筆を置きます。

東先生の逝去を悼む

高見 玄一郎
(港湾経済研究所長)

東先生は、日本港湾経済学会の柱石とも称すべきかたであったが、突然の訃報に接して学会に大きな空洞を感じたように感じるのは、ひとり私だけではないであろう。

先生は、何をおいても、学会創設の中心に居られたかたであった。横浜中華街の安楽園で日吉回漕店の加賀美文一社長がスポンサーとなって何回かの会合を行って学会の創設にまで漕ぎ着けたのであるが、いつも東先生が中心であった。

「20人でも30人でもよいから、とにかく港湾研究者の集りをつくろう。」
というのが先生の主張であったが、時として往年を回顧して、「何と会員が300人にもなったよ」とよろこんでおられたのが、昨日のように思い出される。そして、港湾というものを経済学の体系の中で考えるという学会創設の主旨をよく理解しておられて、「早く港湾経済学を創ってもらいたい」と事あるごとに云って居られた。私には港湾経済学というものが成り立つかどうかよくわからないが、先生が言って居られた言葉の意味は法則定立的な経済学の体系の中で、港湾の経済理論を作るということであったと理解している。

このように、数年にわたる先生とのふれあいの中で私たちが最も敬服したのはその学問的熱情であった。特に戦前の内務省土木局港湾課の時代から、戦時統制と運輸省の設立、戦後の港湾法の制定に至るまで、港湾行政については生き字引の存在であった。この長い年月にわたるわが国港湾変せんの広い視野に立って日本の港湾を論じ得る人は先生を置いて外になかったであろう。もっと色々のことをお聞きしておきたかったが、その願いが果せなかつたのが残念である。

私個人として、先生の思い出の最もユニークなものは10数年前に、建築家の菊竹清訓氏と組んで、相模湾に海上都市港湾を浮べようという、とてもない大きな夢をえがいたことである。菊竹氏の海上都市論を根拠にして、私が絵を書き、これを東先生を持ってゆくと、「これが港湾か?」と驚ろいておられたが「どうして地球にくっつけるのだ」と、そのへんに根本的問題があることを直観的に指摘された。このとき菊竹氏の考えは、先ずたくさんの中のアンカーを入れることと、さらに、その一端を茅ヶ崎海岸に接続し、先端を、伊豆半島と三浦半島からロープで引張るという愉快な議論であった。この案は、神奈川県がとりあげようとしたが、湘南の地元の反対で沙汰やみとなつた。

そのすぐあとで、こんどは、東京湾総合開発協議会設立の推進役ないし相談役の仕事をされた。このとき、松永安左衛門氏の産業計画会議の東京湾埋立計画があつたが、これは東京を過密化するだけであるとして、東京湾南部開発計画案というのを作つた。これは、東京湾の中の瀬に、海上都市を引かけて、横浜と富津を結ぶ大港湾を作らうというもので、この時は、先生自らが定規をとつて絵を書かれた。これも絵だけに終つたが、「港湾の建設が、土木の領域から建築の領域に移るが、それでもいいのですか」と問うと「何に、かまわないよ」と役人ばなれのした答えが返つて來た。私たちは、その思想の柔軟性に敬服したものであった。

まことに得難い人物であったと思う。

東先生のこと

喜多村 昌次郎
(財)港湾労働経済研究所長

日本港湾経済学会の設立に努力された先学のお一人として、また、すぐれた「港湾計画論」の著者として、東先生は早くから港湾経済研究を志すものにとって偉大な存在ありました。

このような先生に、直接お目にかかりお話しをお聞きする機会の与えられましたのは、たしか1968年の学会で、私が「ターミナル・オペレーションの経営基礎」を発表したあとのように思います。この問題につきましては、いろいろと問題点についてご指摘いただき、港全体を経済的にしかも公共性を重視して経営することの必要性について、ご熱心なお話を伺いました。

1971年7月に、港湾管理者と港湾研究者による「埠頭経営研究会」が、東先生のご発案とお骨折りによって設立されたことは、関係者周知のところです。

この予備的研究会がそれに先立つて東京で開催され、そのとき東先生は「日本港湾におけるターミナル・オペレーターの理論」という基調報告をされました。それは、つい先日のように思われます。

その節・参加者に配布されましたのが「港湾における公私共同企業問題」という先生の

論文のコピーでした。これは1950年10月12日に執筆され、雑誌「港湾」に掲載された先生の労作の一つです。この当時から、すでに港湾は経営的に管理するもの、と確信されており先生のご先見は敬服のほかありません。

さきごろ、北海道苫小牧東部の開発に関連して、苫小牧東部の港湾経営に「公私共同企業体」方式を導入し、港湾の管理・運営から港湾経営へ転換するという実証的こころみが、先生によって提起され、いろいろ港湾経営管理理論の構築になみなみならぬ情熱をそがれていました。このときにあたって思いがけない先生のご逝去は、まことに残念であり、惜みてもあまりある痛恨事ですが、いまはただ、先生のやすらかなご冥福をお祈りするほかはありません。合掌。

東寿先生

マツキ
柾 幸雄
(横浜市立大学教授)

今から四半世紀も前に、運輸省港湾局計画課長の要職についておられたころ、はじめておめにかかりました。その後、高見先生や加賀美文一社長さんのお世話で定期的に会合がもたれた横浜の港湾研究会の席上において、またそれ以外にも、公私の各種の機会に、たんにおあいするだけではなしに、たいそう有益なご教示を賜わり、当時まだ20才代の私にとって、本当に有難いことでした。

私がぜひ、したためたいと思っている東先生のお人柄や、本学会の設立育成にはなわれたお骨折りにかんしては、多くの方々がお書きになられると思いますので省せていただきます。また、先生の学術面でのご業績についても同様に今更私が、の感じが致します。しかも、敢えて特記致したいことは、昭和20年代において、工学畠ご出身の先生が広い視野をおもちで、社会科学的分析をされはじめておられたのみならず、古典的立地論はもちろん十分に消化吸収された上で、昨今脚光を浴びている空間理論や地域概念と同類の思考と方法とを念頭にしておられた事実です。それもただ観念的ではなく、実証的に、かつ政策・計画へ積極的に映させようと努力されておられたわけで、先駆者としての名著「港湾計画論」の紙面でもよく理解できるはずです。

昭和40年の大会のおりに、先生から昼食をご馳走していただき、卓をはさんで先生に、「最近空港や陸運のターミナル問題にも首を突込んでいます……」、「本質的にみても、ターミナル学会という方向へ拡大发展させては……」など、私が気が多いからというだけではなく、当時の諸般の事情もあって、前述のようなことを申し上げました。先生は、「それもいいが、とにかく港湾に力を入れてほしいな。学会も港湾中心で育てて下さいよ。古くからの付き合いで気心もよくわかっているし、それに君のような……人にぜひ頼みたいんだ」とおっしゃっておられました。この叱正と激励のお言葉、上記の点線の部分は学問上のことを含めていろいろあるのですが、先生の港湾に対する素晴らしい「激愛」、今も私の胸中に焼きついて離れません。

先生のご冥福を心から祈念し、併せて小生その後いさか迂回しすぎていることを反省致している次第です。深謝・合掌

東寿先生を偲ぶ

今野修平
(国土庁計画官)

日本港湾経済学会会長 東海大教授東 寿先生がお亡くなりになられて、はや一年の歳月が流れようとしている。流れ去った一年の歳月に遡う如く、悲しみは新たであり、その偉大きさを痛感するのは、一人私のみではあるまい。

先生は北海道に生れ、大学卒業後内務省入省のち運輸省港湾局計画課長第、三港湾建設局長等を任せられたが、この間企画院勤務もなされ、国土計画の立案にも当たるという巾広い活躍を官界でなされた。今にして思えば、港湾を国土計画の中に位置づけたバイオニアであり、その業績は筆舌で表わせざる程大きいといえよう。

官界における御活躍の他に、先生の鋭利な頭脳と論理的思考能力は、港湾の学的体系化に向けられ、昭和31年、日本港湾協会より「港湾計画論」を刊行なされた。この本は我々後輩には、表紙の色からして「赤本」と俗称され、高度経済成長期、各地で急速かつ大規模に進められた港湾整備の原典となつたものである。またその後多くの計画論が刊行されたが、港湾計画関係の理論展開の先導的役割を果したもので、その功績は港湾の発展と共に益々重みを加えるものであろう。

先生の基本的考え方は、港湾は地域経済の凝聚した場であり、その機能は公私一体となったターミナルとして支えられねばならないということであったと受止めている。施設整備の理論は、これらの背景を十分にふまえたものであるべきであるという思想で貫かれていたように思う。

先生は昭和25年の港湾法の制定に主役として参画なされた。立法の精神を説いて下さる姿が、今となっては最も東先生らしい思い出となっているが、港湾法の精神から、港湾管理者の活躍と第三セクターによる開発主体・ターミナルオペレーターの設立が、日本の風土に合った港湾運営の途であることを力説しておられた。その背景は、港湾は単なる施設管理でなく、積極的経営がなされるべきであり、その中で公的役割も果させたいという先生の港湾に対する長い経験と深い愛情から構築された論理であったと思う。学会内でもこの考え方方に全ての人が賛同されるということではなかったろうが、信念を持って説得する先生の論は学会を指導するにふさわしい熱意とエネルギーに満ち溢れていた。

先生は官界を去られる前後に大病を患い、医師に見放された人生を、良く後輩の私に聞かせてくれた。奇跡的に健康体に回復して、先生の人生に対する考え方方が大きく変り、以後の人生を港湾の近代化に捧げることになったという。先生が港湾のあらゆる分野に、私利私欲を離れ、ひたすら港湾界全体のためだけに尽力なされた半生は、他の人に真似の出

来ない聖人の城に達したものであったといっても過言ではない。後輩である私に人生とは教えてくれた数少ない恩師でもあった。

先生の教えを肝に、今後共港湾に取組むことが、今は僅かに出来る報恩の途であろう。日本港湾経済学会を発展させ、港湾経済学を体系化する努力を積み重ねることを先生の御靈前に誓って御冥福をお祈りしたい。合掌

東先生との20数年

北見俊郎
(青山学院大学教授)

それはまだ昭和20年代の末か、30年の頃だったと思う。当時、横浜の中華街で「港の放談会」がしばしば行なわれていた。そこで切れ味のよい理論を展開される紳士がいられた。それが東先生であった。その後、少したって私は欧米留学のために旅立ったが、アメリカ西部の大学にとどまっていた時に、ポートランド港の調査にてかけたら、ポート・オーソリティの人が「日本から港湾調査団の人たちが来ているが、君はドクター・アズマを知っているか」と聞かれ、思わずところで東先生のお名前を聞き、大変なつかしく感じたことがまだ昨日のようにも思われる。たしかその頃は、日本ではフラ・フープが流行し、アメリカのマガジンが美智子妃のことを「粉屋の娘」と書いていた頃だったと思う。

3～4年後、故国に帰ってみると、風の便りに聞いたように、経済成長期の港はてんやわんやであった。「港の放談会」はまだ続けられており、「学会」創設の話はそこからもちあがった。そして、昭和37年に中華街に近いシルク・センターで第1回の大会が開かれたが、「学会」の発足についての東先生のご尽力は大変なものだったと思う。こうして東先生とは20余年の間、学会を中心としての交わりをもたせて頂き、ご指導にあずかってきた。

東先生のご専門は、いわば土木工学の分野とはいえ、社会科学の各分野にも通じていられ、その着想と論理的展開は私たちを一驚させるに充分であった。とくに私などは、ともするとあまり実際に役に立たない概念上の問題にとらわれたりしがちであるが、東先生の問題意識は長年の現実の港湾造成・運営・行政の経験にもとづかれ、理論が政策的実践を前提としたものであった。こうした東先生のお考えがもっともよく示されているのが、「埠頭経営研究会」の設立とその後のご活躍でもあった。

昨年の7月、暑い陽が西に沈む夕方、電話で東先生のご他界を知らされた。「青天の霹靂」とは、こうした場合のための言葉かとしみじみ感じた。丁度、北海道での大会準備のことで、先生に報告をしたり、ご意見をおきしなければならないと思っていた矢先だったのである。三ツ沢台のお宅でのお通夜、葬儀、そして先頃の一周年忌の法事などのことについても、学会としての判断がつきかねない時には、ふと先生に相談しようか、と皮肉にも感じた位であった。今になってよく思い出されるのは、先生の学問的なお話よりも、会合の

かえり路の車の中での、愛犬をつれての散歩の話であったり、脚の血管がつまつてあと10年位しかもたないと宣言されたので周囲の反対を押しきって仕事を進めたというお話しであったりする。その後、奥様からのお便りで、日々郵便物の数が少なくなるということや、愛犬が今でも夕方の門前に車がとまるときび出してゆくということをお聞きすると、言いしれない胸の傷みにおそわれる。

凡らく、先生の胸中にはわが国の港の方向付けに関するさまざまなお考えや計画がおありになったのだろうと思う。私は戦前・戦後を通じての港の政策的内容をもっとお聞きしたいと念じながらも、それがブツリと切れてしまった。私は人の生命が、私たちの想いを超えた天の計画によるものと信ずる。しかしそれが何んであるのかわからないが、せめてあと10年は先生が会長として学会や私たちのためにご指導して下さるものと思いこんでいたのだが。

横浜の中華街でお目にかかるから20数年が流れた。永遠からすれば一瞬の時かも知れないが、先生から受けたさまざまなことは永遠に価値する。改めて、この20数年をなぞらえながら、先生に感謝すると共に、天国でのご冥福とご遺族のご平安を心からお祈りする次第である。

故東寿先生略歴

明治44年 8月14日 北海道旭川市東旭川町に生まれる。
 昭和53年 7月11日 脳いっ血のため、横浜市神奈川区の鈴木病院にて逝去、
 院号 広徳院釋寿海

昭和8年 3月 北海道帝国大学工学部卒業
 昭和8年 5月 大分県道路技手兼土木技手
 昭和14年 4月 博多港修築事務所從務
 昭和17年 4月 企画院第6部第2課勤務
 昭和19年 1月 運輸通信省港湾局管理課勤務
 昭和19年10月 軍需省総動員局監理部勤務課勤務
 昭和20年11月 運輸省港湾局勤務
 昭和22年 7月 運輸省海運総局官房兼務
 昭和22年 9月 運輸省海運総局資材部港湾資材課長
 昭和23年 1月 建設院総務局勤務
 昭和24年 6月 運輸省港湾局港湾資材課長
 昭和27年 3月 運輸省第3港湾建設部次長
 昭和30年 7月 運輸省港湾局建設課長
 昭和30年11月 文部省工学博士（工大460号京都大学）
 昭和30年11月 運輸省港湾局計画課長
 昭和34年 //月 運輸省よりアメリカ合衆国へ出張を命ぜられる（港湾経営専門視察団）

〔団体歴〕

昭和37年 1月 社団法人日本港湾協会理事
 昭和37年10月 日本港湾経済学会常任理事
 昭和41年10月 日本港湾経済学会副会長
 昭和50年10月 日本港湾経済学会会長
 昭和47年 8月 埠頭経営研究会常務理事（理事長代行）

昭和36年 6月 日本テラポッド（株）取締役副社長
 昭和36年 6月 } 石川島播磨重工業（株）嘱託
 昭和43年 2月 }
 昭和36年 6月 亜細亜浚渫（株）取締役副社長
 昭和39年 5月 } // // 代表取締役社長
 昭和43年 2月 }
 昭和47年 4月 （株）吉田組顧問
 昭和16年10月 叙正七位
 昭和19年 2月 叙從六位
 昭和21年 2月 叙正六位
 昭和29年 6月 永年勤続につき運輸大臣より表彰される
 昭和50年11月 交通文化賞を運輸大臣より表彰される

会員業績リスト

(注) このリストは過去2年間(1977~1979)における会員の業績をアンケートによつて集録したものである。

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
荒木 智種	論文	THE TRADITIONAL PAUL OWNIA INDUSTRY AND THE ESTABLISHMENT OF THE N.P.C.	Journal of Paulownia Tomentosa	1978.12
安藤 平	〃	通関業の歴史	日本通関業会連合会刊	1978. 2
市川 猛雄	著書	港湾運送事業法論新訂版		1978.10
伊藤 善市	書評	宮沢弘『地方都市のルネッサンス』	地域開発	1977. 8
〃	論文	都市化時代の社会変動	地域開発	1977. 5
〃	〃	三全総と地方都市	市政	1978. 1
〃	〃	国土開発計画と生活圈構想の歴史	ジュリスト増刊	1978. 8
〃	〃	地域開発とコミュニティバンク	『コミュニティ・バンク論』Ⅱ所収	1978.10
〃	〃	地域開発における高速道路の役割	高速道路と自動車	1979. 1
〃	〃	美しい都市づくりのために	市政	1979. 2
和泉 雄三	論文	港湾運送における資本と賃労働	港湾労働経済研究 No.3	1979. 2
市来 清也	著書	海運実務の基礎	東洋経済新報社	1978.11
〃	共著	港湾機能の総合的課題	港湾労働 経済研究所	1977. 4
〃	〃	物流の知識	東洋経済新報社	1978. 4
〃	論文	パレチゼーションと海上輸送	海事産業研究所 No.129	1977. 3
〃	〃	物流革新と倉庫	神戸港 No.219	1977. 5

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
"	"	R O・R O船の現状と将来	輸送展望 №.163	1977. 7
"	"	ロールオン・ロールオフ船の荷役の実態	港湾荷役 Vol.23 №. 1	1978. 1
"	"	港運料金の近代化と港類格差	港湾労働経済研究 №. 2	1978. 1
"	"	ミニ・ランドブリッジの現状と将来	神戸港 №.228	1978. 2
"	"	内航における雑貨輸送の現状と課題	港湾 №.55	1978. 4
"	"	内航海運	流通設計 Vol. 9 №. 6	1978. 6
"	"	80年代の海上輸送	物流時代	1978. 7
"	"	北海道港湾と物流	北海道港湾経済 №. 10	1978. 8
"	"	みなとと郷土	港湾 №.63	1978. 12
"	"	内航海運の現状と課題	海事産業研究所 №. 151	1979. 1
"	"	物流と港湾問題	港湾労働経済研究 №. 3	1979. 1
"	書評	ダイヤモンド社編「新版鉄鋼」	輸送展望 №.165	1978. 1
奥富 敬之	著書	安房白浜、一中世前期編一	新人物往来社	1977. 5
"	共著	日本荘園絵図集成(下巻)	東京堂出版	1977. 5
"	論文	鎌倉以来の名族大名	歴史読本 270号	1977. 6
"	共著	統荘園制と武家社会	吉川弘文館	1978. 1
"	論文	不老長寿の秘法と秘業	歴史と旅	1978. 7
"	論文	日本港湾行政史の基礎的研究(1)	港湾経済研究	1978. 8

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
"	論文	三代の死の謎と政子	歴史読本	1979. 2
"	著書	清和源氏新田堀江家の歴史	高文堂	1979. 2
小原三佑嘉	紹介	I C C—C M I 国際海事仲裁規則の発効	海事産業研究所	1979. 1
"	資料	必要になった複合運送の法的整備	Shipping and Trade News	1979. 1
"	資料	Difference Between "Bill of Landing," Combined Transport Document	Shipping and Trade News	1979. 1
"	資料	海上F O Bと航空F O B	日本荷主協会	1978. 7
"	論文	無故障船荷証券の基本を問う(I~III)	日本海運集会所	1978. 4~6
"	論文	荷為替信用状と変・偽造船高証券	金融財政事情研究会	1978. 7
"	資料	わが国をめぐる国際複合運送秩序形成への指向	京浜海運貨物取扱同業会	1978. 5
"	資料	わが国をめぐる国際複合輸送の新しい方向I~II	日本港運協会	1978. 6~7
"	辞典	共著最新コンテナリゼーション便覧	日本海上コンテナ協会	1978. 2
"	パンフレット	複合運送証券(国際統一規則対訳)	国際商業会議所	1977. 12
"	論文	国際複合運送秩序に関する技術論的研究	日本海運集会所	1977. 10
"	政府答申	共著海外投資保証施策の充実について	日本在外企業協会	1977. 6
北見俊郎	編著	港湾機能の総合的課題	港湾労働経済研究所	1977. 4
"	"	都市と臨海部開発	成山堂	" 5
"	論文	「港湾政策」の形成と諸問題	横浜市大「経済と貿易」	" 3
"	"	「都市と港」—港湾都市への認識と課題—	日本財政経済研究月報 No.121	" 8

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
"	"	「港湾」の基本的概念と問題点 —「ターミナル論」の形成を中心に—	港湾労働経済研究 No.2	1978. 1
"	"	港湾の総合的課題 —その本質との関連において—	港湾 vol. 55 No. 4	" 4
"	"	港湾都市の構造性と文化的特性	市政 No.309	" 4
"	"	地域開発の総合的性格と港湾問題	港湾経済研究No.16	" 8
"	"	港の総合的な将来課題 —都市の「港湾政策」への指向性—	倉庫 No.38	" 8
"	"	国民生活と港湾	港湾 vol. 56 No. 1	1979. 1
"	資料	わが国における経済政策と港湾 —港湾の近代化と港湾政策の確立—	埠頭経営研究会	1977. 3
"	"	市民と港	海員	" 4
"	"	雑貨ふ頭における流通施設の適正計 画に関する調査書(1)	港湾荷役 機械化協会	" 3
"	"	首都圏普通倉庫整備計画	関東海運局	" 3
"	"	騒音地域 (芝山町) の振興計画調査書	千葉地域科学 研究所	1978. 3
"	"	「市民のミュージアム」のために	横浜海洋科学博物 館 (No. 1)	" 3
"	"	雑貨ふ頭における流通施設の適正計 画に関する調査書 (II)	港湾荷役 機械化協会	" 3
"	"	東京港振興の現状と課題	都政研究	1978. 12
"	"	横浜港—コミュニティの核として—	有隣堂 No.112	1977. 3
"	"	先進神奈川のみち	横断道路	" 6
喜多村昌次郎	論文	港湾労働経済論の方法 (港湾機能の総合的課題)	(財) 港湾 労働経済研究所	1977. 4
"	"	港湾労働の課題と展望	季刊輸送展望	1977. 10

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
"	資料	福井港港湾経営調査	福井県土木部	1977. 3
"	資料	イギリス港湾労働者の新しい「年金計画」の概要(上)	港運	1977. 10
"	資料	" " (下)	港運	1977. 11
"	論文	港湾労働の位置づけについて	季刊倉庫	"
"	"	港湾労務管理の研究	港湾労働経済年報 No. 2	1978. 1
"	"	港湾における休日労働の現状	港湾荷役	1978. 3
"	"	港湾運送の「合理化」と労働問題	港湾労働経済年報 No. 3	1979. 1
木村 武彦	論文	港湾選択とコンテナ輸送 —フィーダー問題への接近—	「名古屋港」vol. 26 No. 6	1977. 7
"	"	貿易における利用港湾選択基準に関する一考察(共同報告) —名古屋港の場合—	「港湾経済研究」No. 15	1977. 10
"	"	大都市港湾の機能転換と経済政策との相互作用	「 " 」 No. 16	1978. 8
"	"	港湾情報システムの一環としての港湾管理者の船舶入出港管理システムについて —名古屋港の場合—	「地方自治コンピュータ」vol. 8 No. 12	1978. 12
"	"	大都市港湾における港湾・運輸政策と港湾管理上の課題	「港湾労働経済研究」年報 No. 3	1979. 1
神代 方雅	論文	流通体系の変化と室蘭港	北海道港湾経済	1978. 8
"	"	北海道港湾の現状と課題	同上	"
"	"	地域開発と港湾流通体系	日本港湾経済学会	"
國領 英雄	資料	Kuvas の「コンテナ輸送能力論」	海事産業研究所報	1977. 6
"	共著 (論文)	港費の分析 一海運コストモデルによるアプローチ	海運経済研究	" 10
"	論文	ネオバルク・シッピングについて	神戸商船大学紀要 1類	1978. 7

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
今野 修平	資料	フランスの港湾の現状と動向	港湾56—1	1979. 1
"	論文	仙台都市圏の特質	地域と交通 1—1	1979. 1
"	"	沿岸域の概念と現状	港湾55—11	1978. 11
"	"	国土の有効利用と公共投資	スチールデザイン 186	" 11
"	"	公共事業と大型プロジェクト 計画の側面と見直し	高速道路と自動車 21—9	" 9
"	"	新段階の地域開発と港湾	港湾経済研究16	" 8
"	"	三全総と離島	地域開発 164	" 5
"	翻訳	西独運輸白書 1976	季刊運輸経済研究 センター 30.31	" 5, 8
"	資料	ライン河流域紀行	人と国土 3—6	" 5
"	論文	三全総と交通計画	運輸と経済38—2	" 2
"	"	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 15	1977. 10
是常 福治	資料	神戸サイロ銀座（神戸港におけるサ イロ業の沿革と現状）	月刊「神戸港」	1977. 6
斎藤 公助	論文	自家用・営業倉庫のシェアーと若干 の評価	雑誌「流通設計」	1977. 6
"	"	倉庫業における情報処理の現状 —実態調査を中心として—	「倉庫」	1977. 8
"	"	経済指標と倉庫業の動き	同 上	"
"	"	輸入木材と港湾	港湾経済研究 (学会年次報告書)	1977. 11
"	"	港湾荷役機械リース事業の概要	雑誌「港湾荷役」	1977. 10
"	"	輸入農水畜産物と港湾倉庫	港湾労働経済研究 No. 2	1978. 1

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
"	論文	自動化倉庫の現状と動向（I）	雑誌「貨物教室」	1978. 1
"	"	同上（II）	同上	1978. 2
"	"	景気動向と保管需要	同上	1978. 6
"	"	設備投資の動向と倉庫業	雑誌「倉庫」	1978. 8
"	"	荷主企業の物流とその志向性	同上	1978. 11
"	"	倉庫業の現状と課題	「商業高校教育資料」（実教出版）	"
"	"	企業における物流管理体制とその動向	雑誌「貨物教室」	"
"	"	近世におけるわが国水運とその役割	" 「港湾」	1978. 12
"	"	スポットで見る倉庫業界	" 「輸送展望」	1979. 1
"	"	港湾整備の方向と今後の課題 —港湾産業の視点から—	" 「港湾」	"
酒井正三郎	(翻訳) 著書	F. シャゼル著、拙訳、 タルコット・バーソンズにおける 社会の分析的理論	中部日本 教育文化会	1977. 11
"	論文	バーソンズのA, G, I, U図式の一展開	名城商学第27巻	1978. 3
"	"	全体社会的媒体論の再検討	第4号 南山大学アカデミア 港湾経営学編 第60号(125条)	1978. 11
篠原 陽一	論文	船舶技術と船員労働に関する基礎理論	海事産業研究所報 143~145	1978. 5~7
"	"	過渡期の船員意識について	海運経済研究 12	1978. 10
"	"	便宜置籍船とその分析について	交通学研究1978年 研究年報	" 11
"	資料	船員福祉の理念とその具体策の調査研究	海上労働科学 研究所	1978. 3
東海林 滋	論文	海運における経済効率 —Goss の論文に寄せて—	海事交通研究 第15集	1978. 4

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 箇 所	発表年月
"	資 料	グロチウスとヘームスケルク	海 運 第609~611号)	1978 6~8
"	書 評	宮本清四郎『海運同盟制度論』	海事産業研究所報 第146号	1978. 8
"	"	地田知平『海運産業論』	海運経済研究 第12号	1978. 10
"	論 文	定期船運賃論の展望	" 第11号	1977. 10
高村 忠也	論 文	荷主と船主の協調を促進する道 (1~7)	荷主協会	1978. 2.3.4.5. 6.8.9.
"	"	海運協議機構の二つの型	国民経済雑誌	1978. 5
"	"	現行国内複合運送の仕組みと先行き (上・中)	関西物流近代化 センター	1979. 3,6
"	"	定期船同盟行動憲章条約の中の対荷 主問題一手積み協定を中心にして (上)	荷協月報	1979. 6
千須和富士夫	論 文	元代の港湾都市	日本港湾経済学会 年報	1977. 10
"	"	元代の泉州広州港	同 上	1978. 8
"	"	期待される港運事業の将来像 —港運事業の構造改革試論	港 運	1979. 2
土居 靖範	論 文	外貿埠頭公団の分析	港湾機能の総合 的課題	1977. 4
"	"	200カイリ時代の水産物流通	流通とシステム No. 15	1978. 3
"	"	内航海運の変容	海運経済研究 No. 12	1978. 10
"	書 評	港湾労働経済研究所編 『港湾の知識』	流通とシステム No. 11	1977. 3
"	"	市来清也著『倉庫業界』	季刊輸送展望 No. 162	1977. 5
"	"	『欧米諸国の港湾管理とその財政』	日本港湾経済学会 年報 No. 15	1977. 10
"	"	市川猛雄著 『新訂版・港湾運送事業法論』	季刊輸送展望 No. 169	1979. 1

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
"	論文	出版物流通の現状と今後の展望	商品先物市場 52年7月号	1977. 2
"	資料	パレット及びパレット作業用物流機器の開発	日本物流年鑑 1978年版	1978. 5
田中省三	論文	運賃同盟と検量制度	海事産業研究所報	1977. 4, 5
"	"	輸送の変化と検定機関	港湾荷役	1977. 9
"	"	公団埠頭にみられる専用的利用について(1)	海事産業研究所報	1979. 1
"	共著	明日の港を考える(第5章技術革新と労働者)	法律文化社 田中省三(日本海事検定協会)	1979. 4
富田功	論文	港湾機能の経済効果の諸問題	港湾機能の総合的課題	1977. 4
"	"	港湾都市問題研究序説	港湾労働経済研究年報(No. 2)	1978. 1
"	"	港湾経営論序説	港湾経済研究No.16	1978. 8
"	"	港湾運送機能の諸問題	港湾労働経済研究年報(No. 3)	1979. 1
"	資料	福井港・港湾経営調査	福井県土木部	1977. 3
"	"	雑貨埠頭における流通施設の適正計画に関する調査(II)	港湾荷役機械化協会	1978. 3
"	"	はしけ運送実態調査報告書	(財)港湾近代化促進協議会	1979. 2
"	翻訳	Annual Report (Wellington & Townsville)	埠頭経営研究会	1978. 11
"	"	London port Labour	「港運」2~18	1977. 12
"	紹介	『欧米諸国の港湾管理とその財政』	「港湾」	1977. 7
"	"	"	「港運」2~16	1977. 10
"	"	北見俊郎・奥村武正編著 『都市と臨海部開発』	港湾経済研究No.15	1977. 10

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
"	"	"	海事産業研究所報 No. 136	1977. 10
永瀬 栄治	論文	北海道における港湾の管理と問題	札幌市	1977. 9
"	"	北海道の食飼料備蓄基地計画について	室蘭市新聞	1978. 1
"	"	北海道発展計画と室蘭港	札幌市	1978. 8
中本 昭夫	論文	御手洗港に関する一考察 =過疎離島の地方港湾	港湾経済研究No.16	1978. 8
"	"	過疎港と過密港	「西九州」vol. 339	1979. 3
西原 森茂	論文	T.ペインのガバメント論	『沖縄法学』 第7号	1979. 1
波多江俊孝	論文	特恵関税とその後 一我国の一般特恵関税を中心として一	福岡大学商学論叢	1977. 12
廣岡 治哉	紹介	各国都市公共交通機関の財政悪化と財政援助の実際	経営志林	1978. 8
"	共著	交通問題と地域主義	学陽書房 『地域主義』	1978. 3
"	論文	国鉄分割は再建の決め手か	エコノミスト	1978. 7
"	"	管理指向型の大都市交通戦略	都市問題研究	1978. 11
"	編著	東京・ロンドンの研究	法大出版局	1978. 12
古川哲次郎	論文	用船契約の基礎理念	雑誌「海運」	1978. 4~5
"	書評	国鉄の再建	"	1977. 11
"	"	海運同盟制度論	"	1978. 7
"	論文	交通雑学 ①	外航労務協会 「七洋」	1979. 2
松本 一郎	論文	パナマ運河はどうなる	雑誌海運	1978. 6

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
"	"	豪華客船クイーン・エリザベスⅡ世号巡遊所感	" "	1977. 4
"	"	欧州大陸諸港の動向	海外海事研究No.59	1979. 1
"	"	石油ショック以後荷動動向	" No.57	1978. 7
宮下国生	論文	タンカー業の設備投資行動の計測	国民経済雑誌	1978. 4
"	著書	海運市場論	千倉書房	1978. 10
"	論文	設備投資計画の決定行動の計測 —バルク・キャリア業を中心にして—	海運経済研究	1978. 10
三木橋彦	共著文	港費の分析・海運、 コストモデルによるアプローチ	海運経済研究 第11号	1977. 10
"	論文	港湾物流と貿易量予測	関西物流近代化セ ンター 第16号	1978. 3
村尾正質	共著	交通と環境問題	有斐閣双書 『交通概論』	1977. 4
"	"	交通用役の生産と消費	有斐閣選書 『現代の交通経済』	1977. 7
"	論文	公共交通財政政策への理論的提言	日本交通学会『交 通学研究・1977』	1977. 10
"	"	環境の社会的所有に関する政治経 済学的考察	神奈川大学 vol.13 『商経論叢』No.3	1978. 3
"	書評	問われるクルマ社会	日通総研 『輸送展望』	1977. 10
森田 稔	論文	港湾をめぐる諸環境—港運と倉庫—	港湾(雑誌)	1979. 1
山岸 寛	論文	米国運航差額補助金に関する研究	東京商船大学 研究報告	1977. 3
"	"	開発途上国のシッピングスペース	"	1978. 2
"	"	わが国海運国際収支の実証的研究	海事交通研究	1978. 4
"	"	英国海運企業と政府対策	海運	1978. 10 ~12

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
〃	資料	変貌するアラブ諸国の海上輸送	海外海事研究	1979. 1
山田 源次	資料	地中海の世界的バカノス基地 ラングドック・ルーションの特異性	近代港湾	1977. 7
〃	著書	シッピング実務総覽 (国際貿易貨物取扱実務)	海文堂	1979. 2
山上 徹	訳書	海港立地論	時潮社	1978. 9
〃	論文	海港立地における労働指向について の一考察	港湾労働経済研究所	1978. 1
〃	〃	海港立地における資本指向について	商学集志 第48巻 1号	1978. 6
〃	〃	港湾集積の一般的性格について	商学集志 第48巻 2号	1978. 11
〃	〃	海港立地における輸送指向について の一考察	港湾労働経済研究所	1979. 1
〃	共著	港湾機能の総合的課題	港湾労働経済研究所	1977. 4
〃	〃	騒音地域(芝山町)の振興計画調査 研究報告書	千葉地域科学研究所	1978. 3
〃	〃	地域開発と港湾問題	日本港湾経済学会	1978. 9
山村 学	共著	港湾機能の総合的課題	(財)港湾労働 経済研究所	1977. 4
〃	〃	現代の交通経済	有斐閣	1977. 7
〃	〃	新版鉄鋼	ダイヤモンド社	〃
〃	論文	港湾の管理運営問題に関する一考察	交通学研究年報 (1977)	1977. 10
〃	〃	韓国の経済と物流の概況	流通設計	1978. 2
〃	〃	公企業的港湾経営の課題	日本経済政策 学会年報	1978. 5
〃	〃	開発問題と港湾に関する一考察	港湾経済研究16号	1978. 8

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
"	"	韓国の海運と港湾に関する一考察	海運経済研究12号	1978. 10
"	"	トラック運送事業免許制度の有効活用化	流通設計	"
"	書評	北見、奥村編「都市と臨海部開発」	港湾	1977. 8
"	"	宮本清四郎「海運同盟制度論」	港湾	1979. 1
財団法人 国際臨海開発 研究センター	報告書	黒海沿岸コンテナーターミナル等建設 計画調査		1977. 6
"	"	1. 港湾財務分析プログラムに関する報告書 2. 港湾財務分析モデルのインプットマニュアル		1978. 3
"	著書	港湾プロジェクトのフィジビリティ 調査指針		"
"	報告書	アラブ・日本港湾合同会議		1978. 10
"	"	アラブ港湾調査		1978. 4
"	"	中南米諸国交通運輸事情調査		1978. 3
"	資料	P I A N C 技術情報 No. 1		1978. 9
"	論文	SEMINAR IN PORT PLANNING PRACTICAL CASE STUDY— DEVELOPMENT OF ONAHA- MAPORT OF JAPAN (I ~ V)		
"	報告書	J I C A		
"	"	バンジャルマシン港(インドネシア) 開発計画調査		1977. 8
"	"	プライア・モーレ港(インドネシア) 建設計画調査		1977. 12
"	"	ビトン港(インドネシア) 拡張計画調査		1978. 8
"	"	フィリピン漁港整備計画 レビュー調査		1978. 6
"	"	スマラン港(インドネシア) 開発計画調査		1978. 7

編 集 後 記

日本港湾経済学会第十八回大会が、神戸港で開催される運びとなった。ふり返ると、第三回、第十一回と、神戸港はこれが三度目であるが、1972年の神戸大会のことがつい先日であったかのように思い起こされ、「あれからもうこんなに月日が経ったのか。」とある種の感概を禁じ得ない。その思いは筆者の場合、遅々として進まぬ我が学問の道の遠さ、我が身の不甲斐なさと結びついてしまうのだが……。

しかし年報を新らしいものから順に古いものへと手縫っていくと、当学会の残してきた足跡の意外に大きなものであることに改めて気づかされる。そこには、一歩一歩着実に大地を踏みしめてきた確かな歩みが感じられる。会員諸氏のご研究の成果の、発表の場としての大会年報であるからには、そうした日頃の真摯なご研鑽がご報告の隅々にまで横溢しているからであろう。そしてこの場合の「過ぎ去った月日」はそのまま、港湾経済という学問の幅の拡がり、奥行きの深さ、蓄積されたものの高さ、と結びついている。会員の一人一人が学問の形成にここまで貢献してきたとの自信を持ってもよいのではないか。

世界は今、省エネルギーで揺れ動いている。港湾をとりまく環境にも、おのずと変化があろう。港は我が国経済の発展に大きな役割を果してきた。今後も基本的にその姿勢に変りはないのだが、従来より以上のものが港に求められることにもなりかねない。安価なエネルギーを豊富に消費する型の交通輸送体系が形づくられてきたその根本のエネルギーが安価でも豊富でもなくなりつつあるならば、改めて別の体系が問い合わせなければならない。それがあるいは港に新らしく求められるものかも知れない。

第十八回大会というと、人になぞらえるなら十八才の誕生日ということであろうか。青春のまっただ中、今まさに大人の世界に飛び込もうとしているところである。今までに積み重ねてきたものを土台に、社会人としての一人歩きを始める年代である。こうした学会の発展と共に歩む学会誌として、より実りあるものに成長させたい。これからも大方のご教導を仰ぎたい。

1979年8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、孕石真一(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（流通体系の齊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）
1979年 第18回大会（神戸港） 共通論題（都市と港湾）

都 市 と 港 湾

（『港湾経済研究』No. 17）

1979年10月15日 印刷

1979年10月25日 発行 頒価 ¥ 2,500 (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 横浜市南区清水ヶ丘69

TEL 045-242-1071

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
