

歴史世界における人間と港湾

高見 玄一郎

(横浜港湾経済研究所)

目 次

1. 端初的形態
2. 古代港湾の生産関係
3. 前期的港湾 中世の谷間から
4. 資本主義的港湾の諸関係

1. 端初的形態

私はかつてマレー半島のジャングルの結婚式の記録映画を見たことがある。或る日若者が川の上流から丸太にのって下って来る。下流には適齢の娘たちが水浴している。若者はその中の1人を指し示して結婚を申しこむ。結婚式は、名月の夜、男は剣を持って舞い、女は髑髏をささげて舞う。まことに、あやしくも美しい光景であった。

このエキゾチックな美しさと共に、私はそこに港の端初的な形態を見たのであった。若者が丸太に乗った場所がある。若者が丸太を乗り捨てた場所がある。女たちが水浴していた場所がある。それらの場所には、港という形は何もない。しかしそくよく考えると次のような必要条件が存在する。

- a) 若者が激しい水流の中で丸太に乗る場所というものは、人間が岸から容易に水流の中に入りこむことのできる場所でなければならない。特にジャングルの中であるので、それは村落の人達が常に使用している特定の場所に制限されるであろう。つまり自然的、社会的条件である。
- b) 若者が丸太を乗りすてた場所は、娘たちが水浴をしている場所であった。こゝも亦、水流のおだやかな、岸べで安全な場所でなければならない。こゝにも亦自然的条件がある。
- c) 次に人間は他の人々すなわち社会から孤立しては存在し得ない。この

若者にしても、1人で大木を切りたおしたのでなく、おそらくジャングルの部族社会の中で多くの人々の協力があったにちがいない。そのような習慣それ自体が原始社会の1つの制度と見ることができる。そこに社会的条件が存在する。

d) この物語りには交易は存在しないので経済的条件は無視してよい。

私の思考は次のように展開されるであろう。ヘーゲルの論理学は、次のような正反合の展開をする。

Sein 何かが在る。

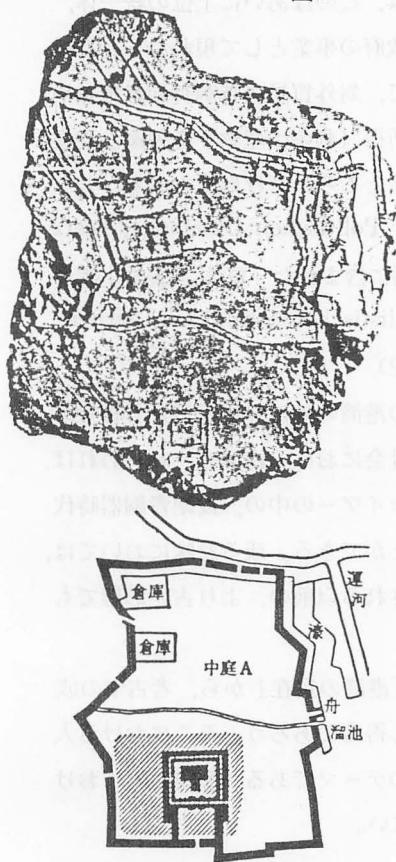
Nichtsein 何も無い。

Dasein そこにある。

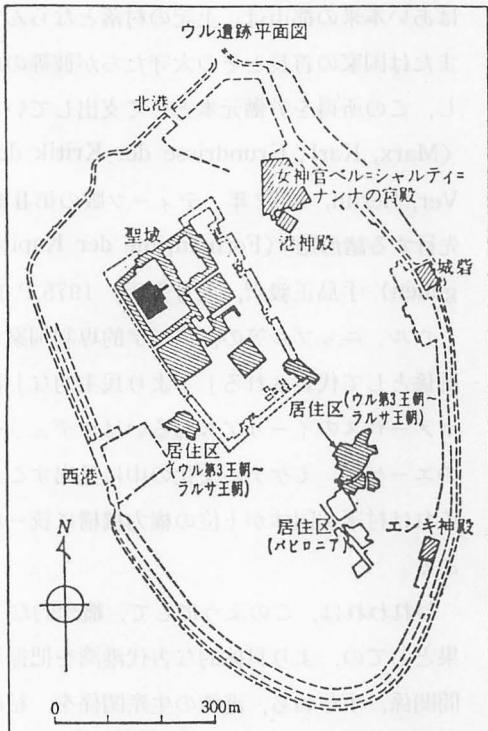
Dasein すなわち港湾の定在とは、港湾を成立させるところの自然的条件、社会的条件、それから経済的条件であるが、この映画の物語りは、港湾の最も原始的な形、すなわち港湾の端初的形態を示すもので、通常は考古学あるいは論理的な推測をもってしか到達し得ない領域を直接われわれの視覚の中に提供したことによって極めて感銘深いものであった。

港湾の定在を決定する最後の条件、すなわち経済的条件が現われるのは、人間が一定の土地に定着した農耕文明によるものであったと考えられる。よく知られているように、人類の農耕文明が最初に発達した地域は、ナイル河、チグリス＝ユーフラテス河、インダス河、および黄河の流域であった。これらの地域は、広大な土地の共同体的所有と、その上部構造としての専制王権の存在を特色とするアジア的土地所有の形態を持ち、強大な専制権力による灌漑土木事業を行い用水路、港湾、交通手段、交易はすべて上位の権力者（王権あるいは神殿）が握るところのものであった。特に对外貿易に有利な土地、および上位の権力者が余剰農産物を集積し、これを労働力と交換して富を蓄積するところに「都市」が形成された。その代表的なものは、メソポタミアのウル（B. C. 4,000）およびニップル、あるいはインダス河流域のロタールである。

図 1



粘土板に書かれたB.C. 1,500年頃のニッブルの都市構造、「古代オリエントの生活」P. 93



古代「ウル」の平面図、糸賀昌昭「地球最古の農民生活／都市国家の誕生」河出書房「古代オリエントの生活」P. 81

「種族団体内部の共同性はむしろ、統一体が種族的家族の一人の首長に代表されるか、または家父長たち相互の関係として（代表される）というように現われることもある。そこで、それにしたがって、この共同体の形態は、より専制的であるか、より民主的であるかの、どちらかになる。労働により現実に領有することの共同体的諸条件、すなわち、アジアの諸民族の場合に

きわめて重要であった用水路、交通手段等は、このばあいに上位の統一体、すなわち小さな共同体のうえにうかぶ専制政府の事業として現われる。このばあい本来の都市は、上記の村落とならんで、対外貿易に特別有利な地点や、または国家の首長とその太守たちが彼等の所得（剩余生産物）を労働と交換し、この所得を労働元本として支出しているところにだけ形成される。」（Marx, Karl; *Grundrisse der Kritik der Politischen Ökonomie*, Dietz Ver, Berlin, 1952年 ディーツ版の第II編に含まれた「資本主義的生産に先行する諸形態」(Formen, die der Kapitalistischen Produktion verhingen) 手島正毅訳、大月書店、1975.P.12）

ウル、ニップル等の、アジア的専制国家の港湾の外に「父家長たち相互の関係として代表される」「より民主的な」社会における港湾を、われわれは、ホメーロスのイーリアスあるいはオデュッセイアの中の、後期青銅器時代のエーゲ海、ミケナイ文化の中に見出すことができる。或る意味においては、これは村落共同体が上位の権力機構に統一される以前の、より古い形態もある。

われわれは、このようにして、概念的な「港湾の定在」から、考古学の成果としての、より具体的な古代港湾を把握し得るであろう。そこにおける人間関係、すなわち、港湾の生産関係を、私のテーマである「歴史世界における人間と港湾」の出発点としなければならない。

2. 古代港湾の生産関係

港湾の生産関係とは、誰が港湾（生産手段）を所有（支配）しているか。誰が港湾を使用しているか。誰がそこで労働し、誰がその労働の生産物を所有しているかという、生産に関する人間相互間の関係を示すものである。

古代において、港湾を誰が所有（または支配）していたかということは、古代のアジア的専制国家においては、明らかに下部構造としての村落共同体を支配するところの上部構造の専制君主および神殿であった。これをアジア的港湾と呼ぶことができる。またこれと若干異った、エーゲ海の後期青銅器時代の村落共同体が所有するところの、ホメーロス的、ないしはエーゲ海的

港湾がある。この2つのものは、ローマにおいて集大成されるのであるが、ホメーロス的ないしはエーゲ海的港湾においては、港湾は父家長（長老）たちとその代表者（王）によって所有されていた。

太田秀通氏は「東地中海世界」（岩波書店、1977,）を著すにあたって、直接的生産者である農民の隸属関係を奴隸と区別して次のように述べている。

「奴隸の所有者はその所有者＝主人——国王、神殿、高級官僚、高級軍人、富裕な商人等々——であり、農民の支配者は国家権力であるという違いの外に、収奪形態の違いが加わる。収奪形態が違うということは支配の原理が違うということである。古代オリエントの専制国家は、この2つの支配原理を包蔵しているが、その物質的基礎は支配下のアジア的共同体に対する貢納・賦役の強制にあり、奴隸の収奪は、これを補完するものでしかなかったと考えられる。」（同書P 23）

ラガシュのバウ神殿から出土した粘土板に河川を航行する船の乗組員が記録されている。

船曳人	2人
綱外手	2人
水深看視人	1人
デッキ看視人	2人
作業員	5人
記録人	1人

これらの人々は、神殿に属する使用人であって、バウ神殿の記録によると、この神殿に属する漕ぎ手、舵取人、水夫（sailor）は全部で125人おり、この外に多数の奴隸（ポーター、作業員）がいて、これらの多くが外国人であった。（F. Bass George; A History of Seafaring, Thames and Hudson, London, 1972, P. 17）

このバウ神殿の記録は、太田氏の考察と一致する。すなわち乗組員は神殿に隸属する共同体農民への強制賦役から出発し後に手工業や商人と同様に農業から分離した専業（ないしは専属）となったものと推定され、戦争や征服によって奴隸とされた多くの人々が、港の作業に従事していたものと考えら

れる。港湾、船舶、倉庫等は専制君主・神殿が所有し、交易も亦国家の事業であった。(Alexiou, Stylianos; Minoan Civilization, 1970, PP.131—132)

そして、貢納あるいは交易によって得た富の1部が、これらの労働に対する食料その他の生活物資の給与、あるいはその貨幣形態として支給されたであろう。

ホメロス的港湾においては、上部構造としての国家権力がまだ存在していない。オデュッセイア—第8書は、オデュッセイウスがパイエーケスの一族と交歓しアルキノオス王が彼の送還の支度をするくだりであるが

「さあおいでなさい、パイエーケスの指導者たちや世話役の方々、集会場へ、あの他国から来た人々の話を聞かれるように…………」（オデュッセイア—；岩波文庫、呉茂一訳、上巻P.220）

「さればさあ、黒塗りの船を、輝やく海へ、引きおろそうではないか、造りたての、初航海のを。また若者らを、五十と二人、国中から選りすぐって出すように、前から腕利きといわれている連中を。…………」（同書、P.221）

この2つの引用は、当時の港が村落共同体ないしその連合の所有であり、港のかたわらに集会場があり、ここで王や客の話を聞き、王が皆と相談して命令を出すという古典的な共同体の形であり、52人の漕ぎ手を「国の中から選び出す」という表現は、明らかに共同体的賦役の形態である。別の個所で船の所有について「それぞれの（人々）の船置場があって船がならべられている」という表現がある、こゝにおいては、後の時代の所有の概念はまだ存在しないが、それは太田秀通氏が言うところの「ホメロス的社會においてもポリス社會においても、貴族層が共同体の代表的成員であったとはいえ、自由な小土地所有者は、王や貴族に隸属していたのではなく、自給自足可能な経済的地盤の上に立った、人格的に独立した戦士団の構成員であった。」（前掲書、P.82）という、アジア的共同体よりも私有の性格の強いものであったと推定される。船も亦こうした土地所有の形態にもとづく「共同体的私有」であったろうと思われる。

3. 前期的港湾 中世の谷間から

フェニキア人によってもたらされたオリエントの掘込式港湾とエーゲ海の円形港湾とがローマにおいて集大成され、その技術的伝統がヨーロッパの中世へとつながっている。その集大成の代表的なものが、古くはカルタゴの港であり、より発達した新らしいものとしてローマの外港、テベレ河口のオスティア・アンティコがある。しかしながら、その制度的面においては、西ヨーロッパとローマ帝国とでは明らかに断層があり、西ヨーロッパの港湾は、むしろゲルマンの共同体から封建制への発展の過程で、独自の発展をとげたものと見ることができる。

弓削達氏はその著「地中海世界とローマ帝国」（岩波書店、1978 第2版）の中でテップファーの理論 (Töpfer, Bernhardt; *Zu einigen Grundfragen des Feudalismus. Ein Diskussionsbeitrag, Zeitschrift für die Geschichtswissenschaft*, 13 Bd., 1965, SS.785—809) を引用して述べている。

「まず、封建制への移行形態の多様性とは、先行の社会との断絶の上に封建制が生れた場合と、先行社会から連続的・漸次的に移行した場合と、歴然と二分されるということを指し、前者として西欧のフランク封建制が、後者としてビザンツ封建制があげられる。テップファーは次のように論ずる。ローマ帝国西部における古代から中世への発展は、もちろん連続した要素（とくに高級文明遺産）もあるが、全体としては世界史的発展のなかで他に例が無いほどの断絶があったと見られ、フランク封建制はゲルマン諸部族内部の社会的発展過程の結果であり、自由な共同体的農民を基礎にした組織からの発展である。」（同書、P.31）

確かに、エルベ河（ハンブルグ）およびテムズ河（ロンドン）における港湾の発生形態は、地中海世界ないしはオリエントとは異っている。それは「オリエントにおけるような灌漑・治水が農業の絶対条件であるというような地理的条件が存在しなかった」ので、小規模な共同体から私有を伴った封建制へと発展してゆく過程で生れたもので、それぞれの共同社会＝王権が自然の智恵として開発したものであった。

共和制末期から帝制時代を通じて、ローマの港湾はローマ市民共同体=皇帝が他の土木事業と同様に建設し所有するものであったが、そこで行われる商取引は、大土地所有者である元老院貴族、および属州統治者（ノビレス属）と騎士（プブリカーニ層）とに握られていた。特に元老院に入り得なかった後2者は、商業資本の蓄積を通じて多数の奴隸を使用しての商業資本家的=高利貸的立場に移行する。B.C. 88年に廃棄と化したデロスの港の遺跡に、ローマの貴族の名を冠したアゴーラ（商館）が存在するのは、興味のあることである。これらの貴族は自ら船舶を所有し、奴隸に漕がせ（その典型的なものがガレー船である）海外との軍事行動を伴う商取引を行った。港湾における労働にも奴隸を使用した。この形態は、その後の西ヨーロッパと断絶する。

ビザンチウムにおいては、これと異った発展が見られる。

「ビザンツ封建制は古代末期からの直接的・連続的発展が特徴であるとテップナーは次のように論ずる。ローマ帝国東部では、都市の経済生活も西部では見られなかったほどに続き、国家の官僚制構造も維持され、同業組合に対する国家統制も古代末期から連続していた。」

われわれが注目したいのは、ビザンチウムにおける封建制の成立は4～5世紀と見られるがその首都コンスタンチノープルは、世界史的観点から、偉大な商業都市でもあった。すなわち東方のシルクロードを通じて東洋と西洋との商取引の接点であり、こゝに同業組合（ギルドないしはドイツ人の言うツンフト）が成立し、地中海の各地から商船隊と商人とがこゝに集中した。貨幣制度の発達が見られ商品経済が発達する。ビザンチウムのソリドス金貨はノミスマその他色々に呼ばれていたが、当時の国際通貨として絶対的な権威を持っていた。都市はボスフォロス海峡に突出た3角形の台地の上にあり、内陸側に面して5哩、3角形の頂点にあたる海峡から、それぞれマルモラ海、黒海に面して7哩の城壁がつくられ、港はこの城壁の外側に、海峡に面した「黄金の角」から南側に多くの埠頭を持っていた。これらの埠頭は国王によって城壁とともに造られ、国王自身も亦自らの船着場を持っていたのであるが、そこにおける交易は個人的性格が益々強くなり海外から渡来する多くの

国々の商船隊によって海上ルートが維持されていた。また奴隸の輸入はコンスタンチノープルの主要な仕事であって、貴族、商人あるいは個人の下働きとして使用された。港湾の労働は、市内の貧民や奴隸の手によって行われたものようである。

「社会の全面的な流動性が、誰でも商取引に参加できるという便宜さによって助けられていた。金も受けをいやしむ考え方にはビザンチウム以外の西ヨーロッパのものであった。王室はコンスタンチノープル最大の商取引の場所であり、生糸貿易を独占していた。個々の帝王は商人以上のものではなかった。」(Runciman, Steven; Byzantine Civilisation, London, Methuen & Co., Ltd, 1975, P. 204)

穀物の投機をしていた国王があり、宮庭内に絹織物のマニュファクチュアがありそれぞれの貴族も亦、商取引に従事したり、カーペットの製造を行ったり、あるいは海外の属領の港に特権を持ったりしていた。教会は、しばしば銀行（両替）や金貸しを行っていた。（同書, P. 204）

この王室の独占が、ヘラクリウス帝の時代、565年から610年にかけて崩れる。絹は私的商人も扱うことができるようになり、宮庭ギルドの外に私的ギルドが成立する。

「この時以来、私的ギルド、生糸商人、絹糸紡績業者、織物商、染物商、輸入絹織物業者等が、国内および海外へ、商品を供給した。」(J. Hodgett, Gerald; A Social and Economic History of Medieval Europe, Methuen & Co., Ltd, London, 1972, P. 117)

絹の外に、毛織物、綿織物その他の生産が行われ、象牙細工等と共に広く輸出された。（但し、これらのギルドおよびマニュファクチュアは、皇帝からの強力な統制を受けている。）ギルドおよびマニュファクチュアの成立がこの時代の特色であり、ビザンチウム帝国が衰えはじめた11世紀ごろから、東西貿易の繁栄はベニスに移行する。

ベニス、この近代貿易と海運の発生の指標とされているものの基本的性格は、中世の谷間にあっての独立した商業資本の成立であり、それはビザンチウムの遺産の継承発展であり、テプファーが言うところの「先行社会からの

連続的・漸次的移行」であった。しかし、こゝに現われたものは、先行社会とは全く異った性格を持つ。封建的君主や領主の制約をうけない独立したマーチヤント・ギルド、これを基盤とする共和政体、後にマキアベリが「君主論」を捧呈したフレンツェのメディチ家にしても、その起源は薬業種のギルドの親方であった。（高階秀爾；フイレンツェ、中公新書、1953）こうしたものが、貿易と海運および港湾の形態に決定的な影響を及ぼしている。

ベニスの、そもそもの起源は、西ローマ帝国の末期に、北方からやってきたフランク、あるいはロンバードに追われて、当時の「庶民」であった手工業者や商人がこの島ににげこんだことから始まる。A.D. 535年に東ローマ帝国の海将ペリサリウスが、イタリアの失地回復をねらって、ラベンナおよびアドリア海北端の20哩にわたる入江地帯を東ローマ帝国の支配下におき、海軍に対する食料や水の補給、この地に産する塩の購入、それから船舶の修理を行ったことから、ベニスとビザンチウムの後年の深い絆ができた。（ベニスは、ラベンナのもとでビザンチウム帝国の1部となり、コンスタンチノープルとの交易に対する特権を持っていた）

ベニスのその後の発展は、十字軍の遠征に負うところが多い、すなわち第1回の十字軍以来、ベニスはジェノアと共に船舶を提供し、軍の進路に沿って、アドリア海の東岸、ギリシア、エーゲ海の諸島、クレタ、ロードス、シリアの沿岸からエジプトに至る東地中海の沿岸、マルモラ海に至るまで、貿易基地 (fondachi) を設けた。これが後年、ベネチア海洋帝国に発展し東西貿易の独占的仲介者となる物的な、あるいは戦略的な基礎をなしたものであって、11世紀から12世紀にかけてベニスの都市構造、現在のカナール・グラントを中心とする商業都市の核ができあがる。（Pignatti, Terisio; Venice, Thames and Hudson, London, 1971）

ベニスの貿易と海運について述べることは非常に重要且つ興味あることがあるが、こゝでは紙数が無いので省略する。

12世紀の古い地図によると、当時すでに島の北西部、現在の鉄道駅と港 (Staz. Marittima) のあるあたりに、大きな港があり、サン・マルコ広場から東側の河岸に港湾と船着場があった。さらに後年になると、カナール・グ

ランデの両岸に、商人の館がたちならび、それぞれの船着場を持っていた。

このことが非常に重要である。すなわち、商人が自分の持ち船を自分の家の前に接岸したということである。ベニスにおいては、10世紀ごろからcolleganza という制度ができた。それは貿易資金の前貸しと海上保険を兼ねる制度であり、しかも海運と貿易とは、同じ「家族のパートナーシップ」であり後に、リスクを避けるために何人かの商人が共同で投資することもあったが、港湾は、これまでの公的埠頭の利用ということから、商人の私的な埠頭の専用という形態を生じた。

この形態は16~17世紀のアムステルダムと全く同じである。アムステルダムは、ベニスと同じような起源を持ち、当時のスペイン王室が、手工業や商業の実権を握っていたユダヤ人やアラビア人を異教徒として追い出してしまった。これらの人々がマニュファクチャが発達し商取引が比較的自由であったネーデルラントににげこんだことが、17世紀のアムステルダムの発展の1つの要素となっている。

また北方のハンザ同盟の諸港を見ると、たとえば古いハンブルグのアルスター・ハーフェン、リガやウイスビーの港を見ると、埠頭と商人の家は城壁によってへだてられているが、最も埠頭に近い場所に商人の家（倉庫を兼ねる）が立ちならび、その裏に教会があるという原則的な形を持っている。

また植民初期の新大陸におけるボストンの港の中心をなした「ロング・ワーフ」が、片側に船をつけ、それに向い合って商人の家が立ちならんでいたのは、全くこれと同じ原理である。

これらの前期的港湾における生産関係を要約すると次のようになるであろう。

- a) 港湾それ自体は商人資本が支配するところの都市（または都市政府）が建設し所有した。
- b) 都市権力の基盤は富裕な商人層によるマーチャント・ギルド、およびこれに従属する各種のギルド（マニュファクチャ構造）があった。
- c) 海運と貿易とは未だ分離せず、商人資本の手に握られていた。
- d) 商品取引は当初埠頭において行われていたが、後に取引の場所（現

物) と商取引の商談(取引) とが分離する。(たとえば、ロンドンのロイヤル・エクスチェンジ)。

e) 埠頭は商人の住宅と直接的に結びつき或る場合には公的船着場と商取引の広場を持つ。

f) 埠頭における作業は商人の家族あるいは使用人によって行われるが後に賃金労働化する(各種のギルドの成立)。

g) これらの経済的関係を支配するものは商業利潤である。商業利潤からの公的投資(港湾建設), これの見返りとしての関税, その他の公課, 労働賃金の支出, マニュファクチャへの投資, 船舶の建造, 貿易への投資と商人の所得, 等々における諸関係。

4. 資本主義的港湾の諸関係

昨年の本学会の大会で、私は資本主義港湾の成立の指標を1799年の英國におけるWest India Dock Actおよび1802年のEast India Dock Actに求めた。(高見玄一郎; 港湾における資本主義発展の諸形態, 年報, P. 19)

この時代に中世的商人資本は、船主と荷主とに分解をはじめ、港湾において独立した資本の循環がはじまる。この循環は、生産資本の循環のうちの利潤部分から支出された社会的流通費用を出発点としている。これらの諸関係は、スミスが言うところの分業を益々拡大してゆくが、生産資本の歴史的な拡大(産業資本の発展)が、益々大きく港湾を包摂してゆく。

この歴史過程を次のように見る。

資本主義港湾=近代港湾の発展の歴史をロンドン港につき第1期から第4期に分ける。

〔第1期〕

19世紀のはじめから50年代まで。この時期は、前期的港湾が除々に解体して近代港湾に成長してゆく過程である。ロンドン港においては、労働力としてのギルドが解体し、ドック・カンパニーが直接賃金労働者を雇用するようになった。英國における産業革命は、すでに30年代に完了し、最初の鉄道がロンドンとブラックウォールのドック地帯を結び、50年にはロンドンからサ

ザンプトン, ブライトン, ドーバー, コルチェスター, ケンブリッジ, エクセター, バーミンガムを結んでいた。1830年には57隻の蒸気船がテムズ河をさかのぼり, 5年後にはスチーム・シップの数はその4倍になったが, 何れも河川用の小型のもので, 外洋を航海する船は, 大部分帆船であったが, その形は年々拡大していた。

「このような巨大な集中, 250万もの人間の1つの地点への堆積は, この250万人の力を100倍にした。この堆積は, ロンドンを世界の商業上の首都に引き上げ, 巨大なドックをつくり出し, いつもテムズ河をおおっている数千の船舶をよせ集めた。私は, 海からロンドン橋にむかってさかのぼるとき, テムズ河のくりひろげる光景のように堂々としたものを見たことがない。建物の集団, 両側の, とくにウーリッ奇から上流の両側にある造船所, 両岸にむらがっている無数の船舶, さかのぼるにつれて船舶は益々密集し, ついには河の中央にただひとすじのせまい通路をのこすだけとなり, この通路を100隻もの汽船がふなばたをすり合せるほど接近しながら矢のようにすぎ去ってゆく——これらすべてのものがあまりにも大規模であり, あまりにも大量であるので, 人は全くわれを忘れ, まだイギリスの土地をふまないうちから偉大なイギリスに驚嘆するのである。」(F.エンゲルス「イギリスにおける労働者階級の状態」, 大月書店, 国民文庫1, P. 86)

はじめてロンドンにやって来たエンゲルスはこのように驚嘆しているが, やがてロンドンの裏町に歩をふみ入れると, そこに何10万とも知れぬ貧しい人々の堆積があることにも驚嘆した。埠頭に働く人々は, これら失業者の群れでドッカー (docker) と呼ばれ, 貧しさと怠惰と犯罪の代名詞のように見られていた。ドッカーとは「ぶらぶらする人」という意味をも持っており, 数千のドッカーが仕事を求めて埠頭に群れ集り, 夜はたきびをして露営していた。

〔第2期〕

19世紀の50年代から第1次世界大戦の終りまで。大洋を航海する大型蒸気船が現われるのは50年代以降である。このため古いドックは手狭まとなり, 1855年にロイヤル・ビクトリア・ドック, 1880年にロイヤル・アルバート・

ドック、1921年にジョージ・5世ドックが完成する。これらロイヤル・ドックスの体系はまさに汽船による外国貿易のためにつくられたものであった。これによって荷役の機械化（多数のキー・クレーンの設置）、貨物を内陸にトランジットする上屋制度の確立、貨物荷役の大量化、スピード化がはじまった。また19世紀の半ばから、多くの工場がテムズ河の岸に進出して自らの埠頭を持つようになった。1857年に Thames Conservancy Act が制定され、河川航行の管理が強化された。ドックの建設は荷主の要望を充したものであり、コンサーバンシーは船主の要望をみたしたものである。1903年に Port of London Authority Act が制定されて、多くのドック会社とテムズ・コンサーバンシーを吸収して、ロンドン・ポートオーソリティ（P.L.A.）が設立される。（港湾資本の自律的循環）

〔第3期〕

第1次世界大戦から第2次世界大戦まで。この時期は、ヨーロッパの工業国と爾余の植民地=農業国というフォーミュラが崩れ、アメリカ、オーストラリア、カナダ、日本の工業化が進展し、海上貨物が急速に増加した。そして貨物定期船（カーゴ・ライナー）が出現した。貨物の動きは一層大量かつ迅速、しかも規則的となり、外国貿易における通信および書類事務を通じて、銀行、保険会社、通信機関、その他税関をはじめ多くの行政機関が港湾に整備された。そして港における商品売買の古い形態であるコーヒー・ハウスあるいは取引所の商談から、B/L、商業インボイス、保険証書その他の書類の交換によって、直接海外のコンサイナーあるいはバイヤーとの取引をすることが定式化された。この時期に世界の海運、貿易、金融の中心はロンドンからニューヨークに移った。

〔第4期〕

第2次世界大戦以後。この時期は、戦争による先進国の生産力の回復が60年代のはじめに完了し、古い植民地の独立と世界のいたるところに工業生産が発達した時代である。エネルギー源が石油や原子力にかわり、世界の海上貨物の量は、戦前の6.9倍にも達した。ユニット・ロード・システムが発達し、貨物定期船にコンテナ・システムが登場した。航空貨物輸送が発達し益

々多くの貨物が空に移行しはじめた。従来の書類による取引が、エレクトロニクスによるデータ通信にかわりつつある。（さらに東ヨーロッパが共産圏に入り、中国、東南アジア、アフリカその他に社会主義が普通化したことも忘れてはならない。）

このような物流と、情報システムによる輸送の革新に当面して、ロンドン港は、すでにこれに対応する力を失っている。ティルベリー・ドックの改修と拡張が行われ、こゝにコンテナ埠頭がつくられたにもかかわらず、米国のコンテナ船は、古いロンドン港をきらって北海に面したフェリックストウに入港し、日本船はサウサンプトンに入港している。グリニッヂからロンドン橋に至るテムズ両岸のワーフィンジャー（埠頭会社）埠頭は数年前に全くの廃墟と化した。上流のドックの多くが埋立てられ市民の公共施設として提供されている。60年代にロッチデール・レポートが出され、港湾労働者は、あらためてドック・ワーカーと呼ばれるようになってその人権が尊重されるようになったが、依然として不就労の問題は解決されていない。

以上、ロンドン港の例をとて、資本主義的港湾の歴史を見て来たのであるが、このような変化を導いた基本的問題とその生産関係を要約することにしよう。

- a) 港湾の管理主体として、ポートオーソリティ、国、地方団体（都市）等様々の形態が現われた。資本主義が早く発達したところにおいては、公企業体としてのポートオーソリティが設立され、それ自体が企業としての、港湾における資本の自律的発展を持つところのものとなり、資本主義が貫徹している。資本主義発達が後れて出発した国々では、財政資金が代位して、港湾は公共の施設として提供されており（日本、東南アジア等）国あるいは都市がこれを管理している。しかし、ポートオーソリティによるにしろ、国あるいは都市のように財政資金によるにしろ、現代の港湾の経済体系を形成する所得の根源は、社会的生産資本の循環の中から分離された利潤の1部分である。荷主の商業利潤、船社の運賃、港湾産業の所得、労働者の賃金、および管理者の支出や所得等々、すべてこれを根源とする。

- b) 戦後における各国の生産資本の急速な発展、その独占化は、科学技術の革新のインパクトを持ち、米国やEC諸国および日本における複合企業、ある多国籍企業となり、その経営的構造は、ガルブレイスがテクノストラクチャと呼ぶところの高度の専門集団化した。特に港湾においては、石油を中心とする鉄鋼、電力、化学工業等のコンビナートが、在来の港湾の外側に、新らしい工業港湾の形態を開発した。
- c) これら生産資本の発展と拡大とは、ドイツやわが国の自動車産業に見るような、製品の運送体系（埠頭、専用船）をも自己資本の中に包括するところの体系が、港湾の中に進出した。またコンテナ・オペレーションが、海陸の運送を一貫して処理するような、運送面の独占も現われた（米国のシーランド・サービス Inc.）港湾産業が著しく巨大化し、海陸の貨物運送を支配する形も現われた。（ロッテルダムのパクフッド社）。鉄道会社が自己資本でコンテナ埠頭をつくり港湾を完全に私企業の形として提供する形も現われた。（英国のフェリックストウ）。1個の特殊会社が港湾の最も新らしい施設、コンテナ埠頭、在来埠頭、混載センター、倉庫等広汎な港の業務の大部分を処理する形も現われた。（ハンブルグのHHLA）。これらは、何れも最近の港湾における資本主義発展の形であるが、その本質は、物流と情報システムとの技術革新を払っている巨大な革新であり、産業資本の支配である。
- d) これらの発展形態とともに、港湾自体が、かってその中に包含していた各種の機能の分解をはじめている。古くは商港と軍港との分離があり、戦後新らしい工業港が出現し、今日さらに、エネルギー港湾、レジャー港湾、あるいは特定の産業が占有する鉄鋼、自動車その他の特殊港湾を生みつつある。これらのものはそれぞれの量の拡大によって古い港湾から分離し、新らしい質的变化をとげたものであって、一般的な港湾概念をもっては律することのできない特殊概念である。
- e) ロンドン港の衰退は、まさにこのような新らしい発展の形態を受け入れることができなかった点にあり、さきに述べたようにテムズ河の両岸がゴーストタウン化したことは、これを眺める者を慄然とさせる。こう

した徵候は、すでにわが国の港湾においても、はしけや在来の船内荷役の衰退として現われ、港湾労働者の減少その他となっていることを注目しなければならないであろう。さらに、港湾の主要なユーザー、荷主および船社における情報システムの発展が、在来の港湾業務を自社のコンピュータによって集中管理する傾向を示している。

f) このような中において、港湾産業は益々その隸属性を強めるか、あるいは分解消滅するか、大規模化して現代的な、ロッテルダム形の巨大企業を志向するか、何れかの両極への分解を余儀なくされるであろう。

g) 港湾労働は、港湾における基本的な生産力の1つであるにもかかわらず、またそれが港湾を通過する貨物に価値を附加するところの根源であるにもかかわらず、古くからさげすまれて来た。古代においては奴隸の仕事であり、中世においては身分を保証されたギルドの中にあったが単純な肉体労働そのものとして低く評価され、19世紀のロンドンにおけるドッカーのような、産業革命によって排出されたルンペンプロレタリアートであり、あぶれ者としての印象をとどめている。今日の港湾労働は、各国において法律によって保護され、その地位の向上がはかられているにもかかわらず、その雇用関係や業務組織の体系の古さ、あるいは不安定さによって危機に立っているといわざるを得ない。これに対処する道は、港湾における企業体系の再検討、港湾管理者をも含めての、新らしい方向の設定にまつものであろう。それは、港湾における資本の循環の形態、すなわち、港湾全体としての生産関係を再検討することから始めなければならないであろう。