

ステーション交通としての海港流通 経済についての基礎的考察

山 上 徹
(日本大学)

目 次

はじめに

1. 海港の意義
2. 海港の流通経済と交通用役
3. 交通経済部門としてのステーション経済の性格
4. 海港流通経済におけるステーション交通の特質

あとがき

はじめに

海港をめぐる経済的問題に関する研究は、わが国では少数の先覚者により戦前においてもなされていたが、戦後の高度成長期にいたって、日本港湾経済学会が設立（1962年）され、体系化されつつある。しかしその問題の多様なこともあり、各研究者のもつ研究対象なり、その研究方法は異なり一様でなかった、例えば、港に対する定義・考え方あるいは概念というものも一様でなかったといっても過言ではあるまい。

ところで従来より海港が経済社会において問題視される主要な側面には、交通体系の一環として位置付けられていることを認識されねばならない。まさに海港に惹起する複雑な交通現象や交通事物のすべてが一応研究対象となりうるが、特に本稿では流通経済におけるステーション交通について基礎的考察をなしてみる。海港のステーション交通機能は、本質的には生産と消費と結ぶ独立した経済単位としての研究対象が考えられる。そこで交通経済部門としてのステーション経済の性格、さらに海港の流通経済におけるステーション交通の特質について分析してみることにする。

1. 海港の意義

港の概念付けは、一般的には経済機能に基づき必要な施設、地域あるいは港湾法その他の法規、土木技術上の観点から規定されている場合が多い。例えば、海港 (seaport) とは、「海上輸送手段としての船舶と陸地との間の連絡を容易にならしめる諸施設を備えた空間である⁽¹⁾」とある。また海港 (Seehafen) とは、「他の同一種の地形に比べて、1つの経済単位 (line wirtschaftliche Einheit) を形成している外洋船 (Seeschiffen) の発着のための通路、岸壁、ドック、倉庫、クレーンのような自然的人工的諸施設をもつ海陸領域である⁽²⁾」とある。

この両定義から把握されることは、「海港」は、海上航路と連絡し、外洋船の出入する港のみと限定していることに注目しなければならない。つまり seaport, Seehafen などの用語には、交通経済的観点により、結局海洋との結合に基づいて形成された港と規定されているのである。

ところで、港に関して機能上、行政上、形態上、および位置上からの分類法が一般になされている。「沿岸港 (coastal harbour)、内陸港 (inland harbour) と呼称がある。前者には、海港 (seaport)、潟港 (lagoon port) などあり、後者には河港 (river port)、河口港 (estuary port)、および運河港 (canal port) などがある⁽³⁾」と港の位置に着目して分類される場合がある。上述の分類によれば「海港」とは、海岸、沿岸の位置によって形成されている港であり、時には空港に対比する場合があるが、一般に河港、河口港、運河港による内陸港との比較をもって理解されがちである。確かにドイツ語で Seehafen は Binnenhafen に対比し、後者は、「ある内水路での港 (Hafen an einer Binnenwasserstrasse)」⁽⁴⁾と規定されている。それでは、立地配置上、海岸にある港のすべてをもって Seehafen となると分類されるものであろうか。

というのは、特に欧米大陸の主要港、例えば、ハンブルク (エルベ河を遡ること約76 mile)、アントワープ (スヘルト河を遡ること 55mile)、ロンドン (テムズ河を遡ること 95mile)、ニューオーリンズ (ミシシッピ河を遡

ること約 106mile) 等のように、いずれも海岸線から遠く隔たった河川交通をもって内陸の河畔に位置し、なおかつ海上交通に立脚し形成された海港が多いのである。

カウツの「海港立地論」によれば、「海洋の位置」「海岸の位置」「背後地の位置」の変遷に伴ってその経済的機能は、単なる「集散機能」から「通過機能」を形成するものへ進展してきた。その理由には、資本主義経済の発展により、港と背後地との関係が重要になり、諸々の変革を受けるものとした。つまり海港の建設は、古来のような海洋の位置、海岸の位置による海象、気象、地形的条件から不適切であるとみなされる地域でも、技術的に築港が可能になった。換言すれば、築港技術の大なる進歩により、経済上の成算さえなり立つならば、如何なる天然の地形をも改変しつつ、人工的に港の機能の確立ができる。特に今日わが国の築港では、河川、潟を利用するとか、新たに陸地へ掘り込み建設する掘込港を可能にし、必ずしも海岸の位置の卓越する潮流および風向から遮蔽されている天然の「湾」すなわち地理的表現としての harbour の意味が減退しつつもある。経済的アプローチを中心に研究しようとするれば、港湾のうちでも港いわゆる port に限定され考えることが必要なのではなからうか。

一般に、海港とは、地勢上より分類し、海岸線に位置するとか、また空港に対比して理解されもするが、欧米大陸にあっては海岸線にあるか、内陸にあるかという位置によって港を識別することは大きな意味がなく、交通機能上より考えられねばならない。というのは「海港は、公海に位置するからでなく、外洋船を使用し、給付される海洋航行で特徴付けられる。すなわち内陸港との対比において、海港は、海外と大陸交通を直接的になす世界経済の構成体である」⁽⁵⁾。わが国には、確かに明治初期までの河川水運の盛んな時代であっても河川の地理的性格の特質から内陸に Seehafen が発展しえなかった。欧米大陸では海洋からいかに遠く離れた内陸でも外洋船が出入する港ならば Seehafen であり、それはあくまでも基本的には交通の機能の観点から Seehafen と Binnenhafen とに大別しているのである。端的には、海港は国際経済、国際貿易の門戸としての国際的性格をもった外国貿易すなわち開

港の内容を包含するものである。飛行場が海岸に位置していても空港というごとく Seehafen という用語は海外諸国の交通網と密接に結ばれ、特に外洋船を収容することができえる港を総称しており、必ずしも地勢上よりの分類でなく、一般には不正確な意味において使用される場合が多いのである。

- 注 (1) F, N. Morgen; Ports and Harbours, (London 1952) p. 13
 (2) Elke Schulz-Hanssen; Die Verkehrswirtschaft des Seehafens (Berlin 1965) ss. 13~14
 (3) 長尾義三著「港湾工学」(共立出版昭和43年4月) P. 10
 (4) Walter Linden, Verkehrs-Lexikon (Wiesbaden 1966) s. 219
 (5) Hasso Hölterling, Die Tarife für Seehafenleistungen, (Berlin 1966) s. 16.

2. 海港の流通経済と交通用役

海港経済現象は、複雑・多岐な経済的事象から成り立っているが、つまり「海港における各種の用役、財貨の生産が海港経済にある。海港自体から生産に供する海港施設部分は、それらの物的生産手段の一部分に過ぎない。海港経済には、交通経済的生産、工業経済的生産、商業経済および他の各種の用役や財貨をも生産しうる」⁽¹⁾。

このように海港の発展に伴ってその内容は次第に広範複雑となり単に交通の通路、結節点としての流通経済的側面だけのみならず、港を中核とする広範複雑をきわまる経済的事象から成り立っている。つまり海港の経済社会全体においては、多数の経済主体が存在し、種々の経済社会活動が行なわれており、港湾管理者、税関、海上保安などの官庁業務、さらにこれらに関連する商業、サービス業および第2次産業が一体となって、経済的有機体を構成している。⁽²⁾それは各種の産業、都市の発展または地域の開発に重大な役割を果たす諸々の「生産の場」としての機能と性格を持ついわゆる複合経済 (mixed economy)⁽³⁾でもって構成されている。

ところで、複雑・多岐な海港経済社会のうちでも吾々の研究対象とする海港の流通経済は、「水陸領域間で財貨・人の転換、海港交通を可能にし、容易化する海港内の用役生産部門を海港流通経済とする。このような海港交通

には、そこに陸域を含む概念によるとともに、外洋船及び沿岸船、内航船との間の財貨、人の転換をも包含する」⁽⁴⁾。

以上のように海港は、外洋船つまり「海運」とは密接な関係を有することもあり、海運にとって重要な Shipping Center としての一部と考えられもする。それ故に海運と海港の体系的な結合が、現在及び将来にわたってもより密接でなければならないと考えられる。

ところで、北見教授はわが国の歴史的特質をふまえて国民経済再生産の要素として港湾の国民に占める位置、個別経済としての生産という観点から「港湾論」の体系化を試みられたことは周知の如くである。だがしかし、このような考え方は、実態と必ずしも照合せず、むしろ港湾機能と海運とをも分離するとの傾向をもつものである批判がなされている。⁽⁵⁾

「港湾が海運成長の上における重要な条件であることは、否定できないところである。しかし本来は海上運送のターミナルとして海運の一部分を形成するはずの港湾が海運経営を分離した形で進められてきたところに問題がある」「港湾問題を論ずるときに多くの港運業は海運と無関係に存在するものでなく、むしろ経営において従属性さえみられるのに、理論においてまた政策においてかくも遊離しているのはなぜであろうか」。従来より、港の諸機能が海運資本の管理下からことさら切り離されており、海運経営を圧迫しているとしている。

確かに港は、広義の海運経済からすれば、海運に包摂され、海運における労働手段は、船舶だけでなく、港もまたこれに属すると考えられる。この意味において「港湾施設とは船舶そのものである」という海運中心的理論展開も多い。このように港は、本来、海運交通需要に依存すべきものであり、公共投資として修築されたとしても、「海上運送の一部分」を形成すべきであるとする。ここにいう「一部分」とは何を意味するのか。それは力の有効性の是非による、つまり海運資本の支配領域の一部分とするのか、または社会的分業の一部門を形成するか否かが問題になる。たとえそれが海運資本により実質的に系列化されたとしても、陸運と海運とを接合させる用役生産の場が認識されるべきである。たしかに「一方には交通用役に関わる海港経済部

門と、他方では海陸交通に関与することなしに海港に発生する交通経済部門が海港流通経済にある。海港経済部門としての交通経済は、海港経済のあらゆる他部門にとっての基礎を意味する⁽⁶⁾ものである。換言すれば、交通用役に関わるものとし、オーナーが船舶自体を賃貸すると同様に埠頭を賃貸すれば、通路用役、また港湾運送業等の交通経済活動により連絡用役が供される。海陸交通に直接的に関与しない倉庫業、給水業、シップチャンドラ、その他港を場とする一般的事業もあり、これらは交通経済外⁽⁷⁾である。

「港湾経済が港を1つの工場 Factory 又は作業所 Shop として観察し、その諸活動を系統付けんとするのは、港湾設備が各自独立の存在を有しながら、相互に連係関係して、運輸の終端基地 Terminus たる港湾の機能を発揮する⁽⁸⁾」ものである。港を交通用役の提供が行なわれる空間とし、単なる施設とすべきでなく、海港のステーションとして交通用役は、海運用役とは別個の存在で生産、販売、消費され、海運業、鉄道業等の交通業における用役生産のそれとはほぼ同様に重要性をもっている。先に指摘したように経済社会の維持とその発展のために輸送手段としての海港は基本的には、「他の同一種の地形と比べて、1つの経済単位を形成している」と考え、生産と消費を結合する流通経済主体の存在を認識すべきである。

注 (1) Elke Schulz-Hanssen, op, cit, s. 15

(2) 拙著「海港経済論」(千倉書房昭和55年5月) P. 156

(3) 向井梅次著「港湾の管理開発」(荷影舎昭和40年5月) P. 23

(4) Elke Schulz-Hanssen, op, cit, ss. 15~16

(5) 岡庭博著「海運成長の理論」(ダイヤモンド昭和53年9月) PP. 252~253
P. 239

(6) Elke Schulz-Hanssen, op. cit, s. 16

(7) 矢野剛著「港湾経済の研究」(日本港湾協会昭和39年11月) P. 127

(8) 山本五郎著「港湾経済」(倉友社昭和24年7月) P. 91

3. 交通経済部門としてのステーション経済の性格

「海港が交通経済に属するとすれば(なおそれは非常に未発達にせよ)、他と異なった経済部門の経済的機能が海港内に成立しうる。

海港流通経済では、交通経済部門としてのステーション経済の性格を有している。ステーションには、海港と同様に空港、内陸港、鉄道駅、自動車ステーション（停留所）およびパイプライン・ステーションがある。ステーションの交通経済は、技術的、法律的、経済的観点の異なった領域でステーションを利用する輸送手段の交通経済とは独立するものである⁽¹⁾とある。

ところで一般にわが国では、ステーションの言葉よりもターミナル (terminal) という言葉が流布し、例えばターミナル・プラザ、ターミナル・デパート、あるいはエア・シティ・ターミナルなどというがごとく日常生活において氾濫している。「港湾論」の研究においても従来より例えば、「一般港湾における生産力の構造は……貿易の具体的な担い手として、海陸交通の terminal における交通用役の生産を中心とする」⁽²⁾、「港の主目的は海運に対するターミナル施設と用役を給付するところに存す。しかし terminal facilities and service」という用語には多くの機能を内包するものである⁽³⁾と一般的に認められている。しかしながら、単純に英米的な用語がそのままわが国の港をターミナルとして解し、適用・導入すべきであろうか。

というのは港は、原則的に「ターミナル用役」の生産の場であるとすれば語源的にも、終端・末端の生産の場のみを意味する。つまりこの語義に従えば、鉄道では、鉄道営業線の終端にあたり、海港の場合は海運上から分類したことになり、航路上の輸送系統（船舶）の大部分が終端に該当する港を意味することになる。一般的に海港、空港、鉄道駅、流通センターなどで輸送系統上、末端、終端の行き止まりの「場」の場合のみがターミナルの語義に該当し、単なる station（停留地）は含まれないことになるのではなかろうか。

確かに、港の端的な表現、ステーションやターミナルといった用語の相違については、語源的意味だけをもって区分すべきでないと考える。しかし北見教授の指摘のごとく、「欧米における都市（地域）と港の形成事情は、おのおの港湾機能、都市（地域）、住民を主体として三者が密接な関係のうちに形成されたのに対し、わが国のそれは、かつての封建都市が明治以降において県庁とか旧陸軍の師団、聯隊司令部の所在地といった権力的機構の中で明

治国家につらなつた。…こうした第2次世界大戦前の都市の性格は、『中央と地方』のタテの系列でそれぞれ補完関係をもっていたが、以上の諸問題は『経済成長』期においても、かつての『富国強兵』が表面しなくなった『富国策』の中にも残されているとみてよい⁽⁴⁾とわが国の風土の特質を指摘されている。わが国では、上り、下り、基点、末端、終端は、本質的には地方に対する中央と同義でもありえ、極言すれば、ターミナルという用語を承認する背景には、中央志向的発想を認用することにもなりかねられないと批判できるのではないか。このようなわが国の政策に一貫して流れている考えは、「その理念はことなっても都市を開発の道具として考え、その時の情勢に対応し、国土開発政策からみて、必要な都市が構想されていることである。『地方の時代』ということばが大流行しているが、それは大都市の開発に限界がきて、地方の開発が焦点になったという中央官庁あるいは財界の発想であって、本当に地方の自治体の発意が政治経済をうごかすにいたったのではない。『地方の時代』が真にもとめられているとすれば、定住圏構想や田園都市を提唱する前に、財政改革をおこなって、事務や財源を大幅に自治体へ委譲すべきである⁽⁵⁾」との基本的問題がある。中央に対する地方（主に対する従）のごとく、港においては、わが国特有の港湾政策のあり方は法制と行政に具現化され、先ず第1に、大港湾として行き止まり的なターミナルが問題になる。しかしこのようなターミナル性をもつ大港湾のみを優先的に考慮することは、日本の土壤に適応しうる中央志向的な考えと類似するのではないか。なぜならば、わが国の港の位置付けは、特に資本主義の発展過程にあって、例えば Port Authority にしても英米にみられるような、自由主義経済の熟した歴史的ステージのもとで経験と試行錯誤とによる蒸留を経るものでなかった故に、港湾管理においても中央に対する地方という歴史的風土をもって形成されているといっても過言ではあるまい。それ故に吾々は Elke Schulz-Hanssen⁽⁶⁾ 等に従ってターミナルの用語自体は、航路上の輸送システムの大部分が終端（ターミナル）に当たるといふ輸送手段の集中する「場」のみとも考えられる故に、そのような語義が必ずしも示さず、それをも包括する「ステーション」がわが国の場合、適切な表現ではないかと考える。

約言すれば、ステーション交通経済としての海港では、各種の輸送手段が停留し、積卸、保修、保管、加工、販売などの経済的・社会的活動が複合的に営まれる空間である。現象的には輸送手段の停留によるが、吾々は各経済的、社会的活動の営みに参加する人口の集中と貨客の一時的な集散がみられる交通における結合の場、ステーションとして港を考えることにする。

換言すれば一般的に海港、内陸港、鉄道駅、流通センターなどの結合の場としてのステーション、つまりステーションの交通経済は、各交通経済活動にとって基本的に2つの特徴を有するものであると呈示している。

1) 「ステーション交通経済には、財貨・人の場所の克服(Raumüberwindung von Güter und Personen)に供する。財貨と人は異種輸送手段間あるいはある輸送手段とステーション内のある場所との間の空間を克服することにある。例えば、海港のある財貨が船舶から直接、貨車内に積換えられる場合、空間的克服は非常に狭い。しかしまた、例えば、鉄道ステーション内にトラックでもって到着する財貨が、先ず集荷倉庫(Sammelschuppen)に仮置し、そしてそこからステーションの逆の末端まで運ばれる場合は、その克服空間はかなり広くなる」⁽⁷⁾。

ところで一般に海上輸送あるいは陸上運送または航空輸送という場合は、主要な目的として「比較的長距離の克服」が問題となる。しかしステーション交通経済では、それとは異なり、輸送用具が移動する空間(航路、線路、道路等)が比較的短距離なそして短行程をもって「場所の克服」の機能を果たすことになる。

②「他の交通経済部門のように、ステーション交通経済は、transportという用語の狭義の場所の克服のみならず、輸送に付随する例えば、財貨、人の仲継、交通路の運行・調整や保全という多くの職能をあわせもっている」⁽⁸⁾。ステーションを場として「場所の克服」に伴い、つまり、受渡しに包摂されるオペレーションとして荷役、小運送、一時的保管、再整理並びにそれに関連する多くの経済活動がなされているという意味において、他の交通経済とは異なる機能を有するのである。

このようにステーション交通経済の部門でも海港の場合には、他の交通経

済部門とは若干異なり、主に外洋船⇄陸運、空港の場合は航空機⇄陸（海）運、鉄道駅は鉄道⇄陸（海）運、という異種交通路間の結合輸送、インターチェンジ⁽¹⁰⁾として諸経済活動の機能をあわせもっているのである。

- 注 (1) Elke Schulz-Hanssen, op. cit. s. 16
 (2) 北見俊郎著「港湾論」（海文堂昭和43年6月）P. 55
 (3) A. H. J. Bown. Port Operation and Administration, (Chaman and Hall 1960) p. 1
 (4) 北見俊郎著「都市と港」（同文館昭和51年4月）P. 151
 (5) 宮本憲一稿、「都市と地域開発」（神戸都市問題研究所編『都市政策』第15号 昭和54年4月）P.10
 (6) その他、例えば Günter Friedrichs, Die Welt des Verkehrs, (Berlin) s. 41. ss 69—70 ss. 98~117, Joachim Krink; Standorte von Verkehrsbltriben, (Göttingen 1971) ss. 57~129
 (7) Elke Schulz-Hanssen, op. cit. ss. 16~17
 (8) Elke Schulz-Hanssen, op. cip. s. 17
 (9) 喜多村昌次郎著「港湾産業」（成山堂昭和46年9月）P. 85
 (10) 北見俊郎稿「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—」（港湾労働経済研究年報No.2 昭和53年1月）P. 177

4. 海港流通経済におけるステーション交通の特質

海港の流通経済が、他のステーション交通経済との比較においていかに異なるかについて、その一側面を分析してみることにする。

①ステーション交通の自然依存度

海港は、水陸にまたがって位置することもあり、厳しい自然条件に左右される。海港の自然条件は、風、波浪、潮汐現象のような気象、海象、沿岸海洋、河川と範囲が広く、またおのおのを構成する要素が複雑・不確実な関係にあるのでその解明に容易なものでなく、未知⁽¹⁾の点が多分にある。

「他の輸送手段においては、結合輸送の実施にあたって船舶ほど自然的条件に左右されるものはない。通例、航空機は空港の交通経済の援用により（航空交通管制）着陸でき、しかも比較的に自然条件に左右されることなく着陸ができる。もちろん、内航船は港内の総体的ステーション交通の間は同

様に水位に密接に依存する。しかしながら内航の場合、内陸港水位は、海港水位のごとく強力に船舶に影響するものでない。内陸港の交通経済は、それ故に海港の交通経済のごとく種類と数においてそれ程影響するものでなく、トラック、鉄道及びパイプラインは、自然条件によって特別に影響されることなしにステーション交通を遂行しえる⁽²⁾という特質がある。海港経済における自然の影響力の可変性が他のステーション交通よりも著しいことが指摘されている。

②外洋船、内陸輸送手段の輸送容量の関係

今日、海運においては、大量輸送を前提に、船舶の大型化、専用化が進行した。陸上の主要な輸送手段である自動車、鉄道などは道路や線路からくる種々の物理的制約により極端に大型化できないにしても、海上は比較的航路の制約がないため、海上輸送手段に対して大型化が進展したことに周知の通りである。船舶の大型化は無制限に可能になるものでないにしても、従来より船舶は大量輸送に基本的に経済効果をもたらすのである。換言すれば、「交通路としての海路は、内陸路、内水路 (Binnenland, Binnenwässer) 及び空路よりも、大量輸送手段の使用を可能にする。それ故に陸上の輸送を海上經由輸送とに結合するにいたるや否や、海港流通経済は、財貨、人の収集あるいは分散の諸機能をなす。この機能には、通例、各種の付随的機能、例えば、仕別け、商標付け、検量のごとくと関連しているし、しかも他の異種輸送手段間の輸送容量の差異はあまり見られないのだが、海港では他のステーション交通経済と比較にならない程、大規模な数量が取扱かわれている」⁽³⁾。つまり海港經由財貨が大量、連続化してくると、海港にも流通革新をされねばならないが、荷役機械力のための協調施設であるフォークリフト、クレーン、スキッド、コンベア、ホイストやトウコンベア等の整備を特に推進せねばならない。さらに荷役需要の大きな波動性があるためその問題はステーション交通の供給主体である港湾管理者、港湾産業及び労働等に直接・間接的に影響することになる。

③海港交通空間の地理的位置

既に指摘したように海港とは、「海上交通、多くは国際交通において国家

が法律上、特に関税法上、財貨や人を輸送するために認めえる場所である」⁽⁵⁾。つまり海港は、国際経済、国際貿易、国際海運の門戸としての外国貿易港であり、国際的諸機能が形成される。

「従って又、海港の流通経済は、空港流通経済（Flughafenverkehrswirtschaften）以外の他のステーション経済とは、特殊な職能がこの領域になされることとなる。

ステーション経済としての海港流通経済の主要な特質には一包括的に検証されるならば一海上交通に対し航路保全機能、通関手続機能、運送機能を遂行せねばならないために、海港で表象されるべき多種多様な用役が存する。しかし個別的な用役については又、他のステーションの交通経済でも行なわれている。しかれども用役組織の複雑さにおいては、明らかに海港流通経済の本質的特徴が存する」⁽⁶⁾。

「吾々は、各ステーション交通経済が基本的には、同種輸送手段間かまたは異種輸送手段間においてもステーション交通の場を確定している輸送手段の一部であるという前提によれば、他のステーションに対し海港の流通経済規定基準は、あらゆるステーション交通経済の広範な接続機能を構成していることは明確である。海港の流通経済は、海外の財貨交易が不可欠の前提条件である（航空貨物輸送の相対的に若干の例外を除き）」⁽⁷⁾。

以上のように海港は今日では海、陸、空、水運と地下交通及びパイプ・ライン等を含む総合的交通施設ともいわれている。⁽⁸⁾それは単なる点、面的な問題でなく、すなわち海上輸送とか陸上輸送のサイドからみた海陸接合「点」であるとか、海陸切断「面」であるとかでなく海港の流通経済の発揮する働きにより各種の複雑な諸機能を形成する「ステーション交通の場」として考えられる。つまり国内外を含めた海陸の結合の場というステーション交通の性格から海港は、流通機構の複雑多岐化を余儀なくされている。

注 (1) 長尾義三著 「前掲書」 P. 63

(2) Elke Schulz-Hanssen, op. cit. ss. 17~18

(3) Elke Schulz-Hanssen, op. cit. s. 18

(4) 中西睦著 「港湾流通経済の分析」 (成文堂, 昭和43年5月) P. 26

- (5) Elke Schulz-Hanssen, op. cit. s. 18
- (6) Elke Schulz-Hanssen, op. cit. ss. 18
- (7) Elke Schulz-Hanssen, op. cit. ss. 18~19
- (8) 喜多村昌次郎著「前掲書」, P. 7

あとがき

以上、本稿にあたっては、海港、内陸港、鉄道駅、バス・ステーション等を含むステーション一般をとり上げ、そのステーション交通の特質を指摘し、特に海港の流通経済におけるステーション交通について基礎的考察をなした。

その場合、主要な欧米諸港の立地位置から判断し、「海港」とは海岸線にあるか、内陸にあるかという位置によって港を区分することは大きな意味がないと考えた。なぜならば交通機能上より考えられるべきであり、海港すなわち外洋船により海外との結合に基づいて形成されている港であるとした。

さらに海港経済現象は、複雑多岐な経済的事象から成り立つものである。各種の機能が単一に孤立的に作用する場合は少なく各種の機能が複合、総合して現実の海港に作用している。しかしその内でも、主要な機能には、財貨人的流通の分野があり、海陸輸送手段が停留し、そして輸送の転換が行なわれるステーションの場が配慮されねばならない。海港のステーションとして交通経済は、他の交通経済部門と同様に独立の存在であり生産、販売、消費されるべきであろう。特に、今後各種の輸送手段の体系化が進むなかで、海港のステーション交通経済は、単なる他の交通経済部門への補助的役割ばかりが強調されるべきでなく、結合の場こそが中心的な空間として認識され、そのあり方が検討されるべきである。