

港湾管理と港湾行政

—— 港湾経済との関係 ——

和 泉 雄 三

(函 館 大 学)

目 次

1. 港湾行政と港湾管理の意義
2. 港湾行政
3. 港湾管理
4. 港湾経済
5. 港湾経済における港湾行政と港湾管理の位置－まとめ－

1. 港湾行政と港湾管理の意義

私に与えられたテーマは、「港湾管理と港湾行政」である。このテーマを、本年の共通論題、「港湾管理者問題をふくむ都市経済と港湾」の1部として研究するわけである。結局は、経済と港湾管理・港湾行政とのかゝわりの究明ということになろう。その出発点として取り上げたのは、本質的にいって、港湾行政と港湾管理をどう理解するかということである。

現在、港湾管理も、港湾行政も、それぞれ、独立の領域を形成しているかの如くである。現実には直面している問題も、それぞれ、別箇の、独立した領域として処理することが適当であろう。それだけの問題点と内容と政策課題とを、それぞれが抱いて、苦悩しているからである。研究者も又、独立した領域の専門家として、それぞれ、業績をあげておられる。⁽¹⁾⁽²⁾

港湾行政と港湾管理は、どこがどう違うのか？と問われると、最近は、かなり、とまどうことが多い。本来は、港湾行政は、国家の行う法律制定とその施行に、港湾管理は、港湾管理者の行う個別港湾の管理とその運営であると答えてよかったと思う。然し、港湾法（昭和25年法律第218号、公布、施行）

施行後、今日迄30年、すでに港湾の自主的独立運営に習熟された5大港を中心に、全国重要港湾の経験と業績の蓄積は、相当のものがある。そして、この地方公共団体の行う港湾管理も又、地方行政の、いってみれば、港湾行政の1つとして、少くとも市民から受取られる。だから、港湾行政は2つの局面があり、1つは、国家の行う港湾行政、1つは、地方公共団体としての港湾管理者の行う港湾行政であるといっても、常識的には、誰もおかしく思うまい。

然し、同じ港湾行政として1括しない方が、日本としては、正しいのではないだろうか？日本の港湾は、とに角、戦前迄は、完全な国家管理であり、地方公共団体の発言の余地は少く、従って、港湾行政の基本法たる港湾法さえ無かったのである。だから、地方公共団体の行う港湾行政などというものは、始めから存在していなかったのである。戦後、いきなり、国家行政全体の民主化過程の1つとしての港湾管理権の国から地方公共団体への移譲が、法律的には行われた。然し、法律は空文に終ることもありうるのであり、その典型こそ港湾法であった。現在は、経済的実力を持つ大都市港湾から始まり、次第に、その民主化過程が実現しつつある。空文でも、絵に描いたモチでも、なくなりつつある、と私は思う。

然し、それは、全国重要港湾からみると、ほんの少数である。1千もの重要港湾中の、たった5港、あるいは、多くても10港にみたないのである。財政力に乏しく、かつ、船舶出入の少ない地方港湾にとって、港湾の自主的管理と運営など、どうしてできようか？然し、それでも、全国的民主主義の侵透と共に、大港湾から中港湾へ、大都市から次第に中都市へと、その自主性確立の理念が流れつつあると考える。経済的には、自立的建設、管理・運営ができなくとも、少くとも、港湾計画の面では、地方公共団体の自発性と自主的推進が顕著に認められる。現在は、その民主化のプロセスと私は考える。それであるが故に、国の港湾行政と、地方公共団体の行う港湾行政とは、全く切り離して考えた方がよいと考えるのである。それぞれの持っている社会的意義が全く異なるからである。そして、地方公共団体の行う地方港湾行政の発展は、同時に、それだけ、国の行う港湾行政の縮少を意味するのである。

つまり、この両者は、現在なお、対立した、対抗関係にあるのである。これを混合し1緒くたにしてしまうことは、港湾の社会科学的研究を不可能としてしまうことになる。1般常識の世界、行政の世界では、この両者を混合することは許されよう。然し、科学の世界では、それは許されないだろう。

科学の世界で許されないというもう1つの理由をつけ加えておこう。それは、大都市港湾を除く地方公共団体所在の港湾、1括して、地方港湾と名付けるなら、これら地方港湾には、港湾「行政」の名に価する内実が全くといってよい程欠けている事実である。「運営」などない。あるのはたゞ、国の作った港湾の維持管理だけである。正に、「港湾管理」そのものである。港湾施設を、たゞ、保持しているだけのことである。たゞ1つ、港湾計画だけは、漸く、自前で、何とか考えるようになっただけのことである。然し、それも、運輸省（出先機関も含めて）の指導なしに、どこ迄自主的に作れるだろうか、疑問なしとしない。これを、昭和39年に指適した宮崎茂一氏（その時、氏は運輸省第三港湾建設局長であった）の痛言が、今日でも、ある程度、生き残っていると、私は思う。

そのような状況の下では、港湾行政を、国の行政と港湾管理者の行政をまとめて、港湾行政と1本化することには問題があろう。やはり、港湾行政は、国の行う行政、即ち、国会の定めた法律を、国の行政官庁が執行することと、狭く理解した方が正しい。これに対して、地方公共団体の行う港湾管理者としての行政は、港湾の管理と名付けた方が、ヨリ科学的であろう。港湾が大きくなればなる程、単なる営造物管理の外に、「運営」の面が次第に大きな分野を付け加わることになろうが……。

注 (1) 港湾行政の専門家は、いう迄もなく、運輸省港湾局のスタッフとそのOB、だろう。その中から抜ん出た大家も生れた。故東寿先生、住田正二氏、宮崎茂一氏などである。港湾法と港湾計画の検討がその中心となる。現実の港湾行政にタッチされない純粋の研究者もおられる。主として、欧米の港湾の歴史と現状から、日本を照射される形で研究された故矢野剛先生、柴田銀次郎先生がその代表的人物であろう。然し、戦後、最も新しい見地から問題を提起されたのは、港湾労働と、労働行政の研究者であったと思う。河越重任氏がその筆頭だろう。なお、港湾史の寺谷武明氏も逸するわけに行くまい。

(2) 港湾管理の研究者は、戦後港湾法が成立し、曲りなりにも、地方自治体が、港湾管理者となったことから、徐々に生れた。それは、港湾管理者の港湾管理が、何とか、歩み出した経験からである。即ち、大都市港湾の港湾管理担当行政スタッフからである。時期は、およそ昭和30年代以降ではなかったか？即ち、6大港所在の各都市在住の研究者と行政スタッフの方々である。特に、横浜、東京、大阪、神戸に居住される港湾経済学会所属の方々は、直接的にも間接的にも、港湾管理とその運営とに関心を抱かれておられよう。名古屋港の木村武彦氏らの最近の業績にも注目すべきものがある。

(3) 宮崎茂一著「港湾計画」（海文堂、昭和39年10月）P 9

氏は港湾法第12条、第18条の港湾計画と国の審査について、次のようにいわれる。「この2つの条文からすれば、港湾の開発発展のための計画は、あげて港湾管理者に委ねて、国（運輸大臣）は重要港湾についてのみ、消極的に計画に対し拒否権を有するにすぎない。果して現実の姿はそうになっているだろうか。私は即座に「ノー」と答えざるを得ない。国は港湾の計画に対して、大きな発言権を有している。極端に言えば、港湾の計画は、国が実行しているともいえる。」

2. 港湾行政

次に、港湾行政と港湾管理とを別々に取り上げて、何が、本質的に重要な問題であったのか、そして、現在、何が重要な課題なのかを問いかけてみたい。

最初に港湾行政を取り上げる。

港湾行政の本質は、国の定めた法律と、国の行政諸官庁の行うその執行とである。従って、何が本質の問題であるかは、自ら、明白である。第1に、港湾法を中心とした港湾行政を律する諸法律の内容自体である。中でも、港湾法の検討が出発点になる。この面で問題となるのは、港湾法が港湾管理者の基本モデルに想定した港務局であろう。この港務局が港湾法の想定する港湾管理者の基本モデルであるにもかゝらず、現実の港湾法施行以後、港務局制度が、殆んど生かされていないという事実関係との矛盾である。そうであるが故に、港湾法は、正に絵に描いたモチとなり、あたかも、ドン・キホーテの如く、「理想」の剣をふりかざして、「現実」という風車へと斬

りかゝり、世の嘲笑的となるのである。

何故、ドン・キホーテなのか？ 理由は2つある。第1は、地方公共団体の財政基盤の弱さ、第2は、地方公共団体を構成する地域住民の、民主主義化の未熟、即ち、自立性自主性の弱さ、この2つである。1体、3割行政ともいわれてきた地方財政基盤の弱い処に、港湾の自立が、どうして望まれようか？又自主性、自立性を、始めから持っていない、羊の如く従順で、何もかも「お上」に盲従してきた、権力に極端に弱い地域住民に、どうして、港湾の自主性、自律性が望まれようか？

この第1の理由、財政基盤の弱さの更にその理由を考えるたびに、私は、怒りを感じるのである。何故ならば、地方公共団体、従って港湾管理者の財政基盤の弱さをもたらした元凶は、実に、国自体の立法それ自体にあるからである。即ち地方自治法（昭和22年法律第67号）地方財政法（昭和23年法律第109号）地方税法（昭和25年法律第226号）及びその他の諸税法及び国家財政関係法規それ自体が問題なのである。それによると、地方公共団体のなすべき行政事務は広くかつ大きく、それに反して、それを執行するための自主財源がほとんど与えられていないからである。

所謂、低開発地帯、後進地域といわれる道県、市町村ほど、自主財源が乏しくなる。おまけに、港湾収入が、ほとんどない。

経済的自立なくして、どうして、行政的自立ができようか？ その乏しい地方財政の面倒をみるのが国家財政だ、というように法律が組み立てられているのである。つまり、始めから、経済的に自立ができぬように組立ててあるのである。実に巧妙なからめ手戦術といわざるをえない。つまり、最も頭脳明せきな秀才集団たる中央官僚が、巧妙にワナをしかけ、国会がこれを承認したわけである。

従って、戦後30年、相対的に財政規模が大きく、港湾収入も大きい大都市港湾が、自主性と自律性を求めたのは当然といえよう。ドン・キホーテも財政基盤さえ備われば、正に疾風の如きジンギスカンになりうるのである。最近の土居靖範氏の所論⁽¹⁾木村武彦氏の分析⁽²⁾など、まじめに港湾の経済的自立と港務局制度を考える論文をみると、誠に心強く感ずる。

第2の、地域住民民主化、即ち、自律性、自主性獲得は、法律の問題ではない。地域住民自身の意識の問題である。これは、古代国家建設の昔から、昭和20年に至る1500年以上にわたるアジア民族の歴史の問題である。その克服は、自らの手で、主体的に戦い取るの外には、ありえない。だから、時間がかかる。その高まりは、差当り港湾計画における住民参加の形をとるだろう。柴田悦子氏は、兵庫県甲子園浜住民運動について、報告されておられる。^{(3) (4)}

又、日本における民主化の徹底が、港湾の民主化へとハネ返ってくるには、現在、非常に困難になりつつある。

その第1は、日本における重要港湾が、戦後、貨物専用港になったということである。コンテナリゼーションを中心とする港湾運送の機械化がこれを更に徹底せしめ、もはや、例えば6大港には、労働者の影も見えず、あるのはたゞ巨大な荷役機械のみという状況を呈している。人間不在の港湾なのである。どうして、これに愛着と関心を持たれようか？⁽⁵⁾

その第2は、港湾が大規模になればなる程、その受益者居住地域が広大となり、港湾所在市民に直接かゝわりがなくなるということである。自分に直接かゝわりのないものにどうして関心が持てるだろうか？関心の持てないものに市民参加は、期待しえまい。

港湾法自体に存在する問題は、これだけに止まらないこと勿論である。然し、それらは、以上の問題点に比べると、理論的には、何れも第2義的ということになろう。そこで、それらの論議を1切省略して、港湾法以外の港湾関係諸法に眼を転じよう。

そうすると、真先に眼に映ずるのは、港湾整備緊急措置法であろう。この法律によって、昭和36年から、港湾整備5ヶ年計画が始まり、日本における港湾施設の機械化と合理化が進むのである。その実施は日本の港湾を革命的に近代化して、今日に至っている。その過程こそ、今日、港湾経済研究の中心課題になっているのである。

第3は、港湾運送事業法、第4に港湾労働法、第5に海洋汚染防止法と、次々に眼前にくりひろげられる。

本稿は、実は、それらの内容を詳述することを目的としていない。港湾行政、港湾管理と経済学とのかゝわりを問題としたいと考えている。そこで、思い切って、それら諸法にかゝわる法律的行政的諸問題を一切、省略して、港湾管理の部面に進みたい。但し、どうしても、書き落せない法律が1つある。即ち、外貿埠頭公団法（昭和42年8月、法律第125号）の公布とその施行である。この法律により、京浜、阪神両外貿埠頭公団が成立し、経済的には、外貿の港湾運送を飛躍的に合理化したこと、いう迄もない。然し、又、この外貿埠頭公団法くらい、明らさまに、国営主義を打出したものは無い。つまり、港湾法を、港湾における基本法であると位置づけるならば、正に日本経済の高度成長そのものを反映するこの公団法が、それを否定し、その基本理念へ、真向から挑戦状を叩きつけたというべきだ。港湾法のドン・キホーテぶりを、法律的に明らかにし、これを戯画化したものというべきであろう。

然し、経済的には、この両公団の設立が、明らかにプラスであり、前進的役割を演じたことも、認めるべきであろう。

現在、その地方公共団体への移譲が課題になっていると聞く。それは、前述の土居靖範氏の論稿が教示して下さる。そして、この移譲が、大都市港湾のポート・オーソリティ化へのバネになりうることを、見逃すことができないだろう。

注 (1) 土居靖範稿「外貿埠頭公団の廃止とPort Authority 設立への道」（日本港湾経済学会編『港湾経済研究No.18』昭和55年10月）P 157

「地方自治の精神にうらづけられた真のPort Authority への道は、いくたのステップがあろう。その第1のステップとして当該各港湾管理者は、コンテナ埠頭をふくめた港湾全体の公企業経営をいかにすべきかについて、住民および港湾労働者参加の下に、ただちに検討に入るべきであろう。」

(2) 木村武彦稿「大都市港湾管理体制の転換をめぐる政策課題」（日本港湾経済学会編『港湾経済研究No.18』昭和55年10月）、P127 以下

(3) 柴田悦子稿「港湾計画における市民参加」（日本港湾経済学会編『港湾経済研究No.18』昭和55年10月）P 39

(4) 最近における私自身の経験をここに記しておく。本年（昭和56年）3月、函館市長は、突如、北洋資料館を函館市五稜郭函館商業学校移転後の市有地

8千坪の1隅に、200坪の小規模な形と内容とで、建設したい旨提案、市議会に承認された。（但し社、共両党反対、少数意見で否決）それ迄は、市内豊川町という旧函館港に面する旧郵便局舎跡（それ自体文化財の存在。現在民間企業で所有、年間維持費1千万もかゝるので、取りこわしたい旨、発表）約800坪（5階建、レンガ造り）を道立（市立ではない、金がかゝるので、道で買収。道立として維持管理を希望していた）北洋資料館の第1候補としていた。市民は皆、そう考え、市長も道に猛陳情していた。然し、56年初めそのため函館市に視察に来た北海道庁三上副知事は、金がかゝりすぎるとして、これを拒否、より格安な候補地を探そう求めた。あきらめた市は、急ぎ、立地地点を市有内陸部に変更、規模も縮小したので、道庁の承認する処となり、道費補助2億円がつくことになった。かくして、前記提案となったのである。これが発表されると市民が騒ぎ出した。先ず、北洋漁業の戦前の担い手であった故日魯漁業社長平塚常次郎氏の遺児を中心とする漁業関係者が「北洋資料館誘致期成会」を結成、北洋資料館は、北洋漁業発祥の地である函館西部旧港湾へ建設することを陳情、次いで、市民団体「市民の北洋資料館を実現する会」が結成され、同じく市及び市議会に対し、その立地をもとにもどすよう計画変更を求めて陳情した。同時に、市民の署名運動を始め僅か1ヶ月足らずで3万5千人に達する署名を獲得（函館市は人口32万人）、陳情書に添えて提出した。同時に、市長との交渉、市議との公開シンポジウムを開くと共に、街頭演説、署名運動を行った。然し、約2ヶ月後の7月6日、正式に市議会で陳情不採択となって終了した。この「市民の北洋資料館を実現する会」の代表世話人4人のうちの1人が私であったため、始めて街頭署名活動をしたり、本議会陳情などもした。この2ヶ月の経験を通じて、私自身、市民運動が、今や、32万人の地方都市においても、相当のもり上りが期待できることを、痛感した。

- (5) 日本港湾経済学会中部部会編。「港湾研究第2号」に、地域住民の意識と関心を問題とする調査をもとにパネルディスカッションを行ったことが報告されている。その中で、余り市民が港に関心がないことが報告されている。関心がない処に市民参加はない。

3. 港湾管理

すでに述べたように、港湾管理は、国会の定める法律としての港湾法により、個別的、重要港湾を、同法により規定された資格を備える港湾管理者が同法規定の権限に基き、その特定業務を執行することをいう。即ち、港湾管理は、与えられた法律的条件下に、地方公共団体の行う具体的執行である。従って、そこには、法律そのものの検討の余地はない。法律とのかゝわりは、港湾管理者の行う具体的業務執行に、現行法が、適応し、機能しているのかどうか、ハッキリいって、現行法が港湾管理者の行う具体的実践活動にプラスしているのか、逆にマイナスになっているのか、ということだけである。港湾管理の主題は、その故に、港湾行政の主題とは全く異なる。法律よりも、経済が、そして、地方自治が、主題となる。

この分野で、何よりもまず取上げるべきは、正に、港湾管理者の行う「管理」が、経済的に、どのようなになっているか、ということであろう。即ち、港湾の収支関係、財政が第1の分野をなすだろう。これに関連して、港湾管理者の執行する業務内容と、収支均衡成立との対応が論ぜられよう。

第2の分野は、港湾管理者の行う現行法における業務執行が、現実の港湾運送全体の中で、どのような位置をしめ、どれだけの重要性を持たされているのか、ということであろう。この点については、私は批判的であり、港湾管理者の権限が、余りにも小さすぎることを主張してきた。⁽¹⁾

この分野で、特に重大なのは、現実に港湾運送業務を執行する港湾運送業と、その労働者、及び労働組合、従ってその労使関係の現実の状況であろう。ここでは、それと、港湾管理者の行う港湾管理とが、どうかゝわりあい、どう機能が異なるのか、ということである。とりわけ、現行法における港湾管理者の行う港湾管理と、港湾運送資本とのかゝわりが重大である。この分野で、私の記憶に残るのは、喜多村昌次郎氏の「欧米の港湾労働」⁽²⁾である。

以上の2つの分野は、従って、現実の港湾業務を直接取り上げるものであるだけに、多くの研究者がおられる。その研究者は、現実に港湾管理業務を担当しておられる6大港の行政実務家、及び、港湾運送企業、及び労働組合

の実務家、そのO.B.の中に多くおられること、いう迄もない。それに次ぐのは、6大港所在の都市に居住される大学、研究所の研究者であろう。

以上の2つの分野が、私には、最も主要な分野であると思われる。

勿論、この分野は、現実の港湾業務の大部分を含み、かつ、関係するだけに、以上の2つに大きくくくりつけることが適当ではないかも知れない。

たゞ、私には、そう思える、というだけの話である。

以上に、もう1つ、付け加えるとすれば、大都市港湾の運営論であろう。これは、第1の港湾管理者の港湾管理の分野に属するが、港湾管理1般に解消しえない論点を持つと考えられるからである。

通常の地方港湾における港湾管理が、単なる営造物の維持、管理以上に出ないのに比べ、従って、その港湾財政の独立採算など、問題にならないのに比べ、大都市港湾、それも、外貿埠頭を有する港湾は、実際に、収入が相当にあり、独立採算可能と迄は行かぬにしても、何とか、「経営」の名に値する程度の収支状況を呈しているのである。前述の土居靖範氏、木村武彦氏の労作にそれがうかゞえる。この少数の大都市港湾は、それ以外の重要港湾と区別して考えるのが適当であろう。そして、ここに、企業の「経営」理論を適用する可能性も生じよう。この少数の大都市港湾の場合は、たゞの「管理」でなく、「管理運営」と名付けてよいと考える。

注 (1) 拙著「港湾行政」(成山堂、昭和48年3月)

(2) 函館という地方都市に住む私には、京浜、阪神など6大港に居住される研究者に比べ、資料入手の点において、非常なハンディキャップがある。それで、例えば、誰の、どの論文と問われても、ハッキリ答えられないのである。もっともこれは、私の勉強不足、努力不足の、ただのいいわけにすぎないといわれると、それ迄であろうが……。ここにあげたのは、同氏の著書を、私が紹介する機会を与えられ、そのために、入手し、読むことができただけの話である。

喜多村昌次郎著「欧米の港湾労働」(港湾総合研究所、昭和43年11月)

同氏、「続・欧米の港湾労働(資料編)」(港湾労働経済研究所、昭和55年2月)

前者を紹介、若干の書評を試みる機会を与えられたのは、昭和49年、海事産業研究所報No.94においてであり、後者を紹介する機会を与えられたのは、本

誌No.18（昭和55年10月）のことである。

外にも多くの研究者がおられ、労作を発表されておられると思うが、全くふれない。それは以上の理由による。他の分野についても、全く同じである。

- (3) 西尾一郎稿「港湾の管理（経営）に関する研究 — その経営学的立場に立って—」（日本港湾経済学会中部部会編『港湾研究第2号』昭和56年3月）
- (4) 木村武彦稿「大都市港湾管理における新理念の導入—営造物管理から用役生産管理へ—」（日本港湾経済学会編『港湾経済研究No.17』昭和54年10月）P104

木村氏は次のように指摘する。東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の5大港の「管理を企業会計方式による財政収支状況」をみると、「1961年には、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。」

この収支状況の改善は、土居靖範氏の表現をかりれば、「もうかるところのみやり、あとは知らない」式の経営で毎年黒字の外貨埠頭の移譲で、1そう促進されるだろう。

土居靖範稿「外貨埠頭公団の廃止とPort Authority 設立への道」前掲、P148, 151

4. 港湾経済

本稿の目的は、港湾行政、港湾管理が、港湾経済上、どのような位置を占め、どのような関係をもつかについて論ずることにある。港湾行政も港湾管理及び港湾管理運営も、それぞれ、独自の領域と課題をもち、その研究方法も又、独立して存在している。従って、それ自身が独立のパートとみてよい。然し、私の学問的関心は、それで満足することができない。私の本来の研究領域は経済学であり、従って、港湾における経済学理論の応用にあり、又、その実証である。そういう私の関心からすれば、港湾行政と港湾管理とが、港湾経済上、どういうつながりを持つかという問題へのアプローチが重大であった。1度、この3つの関係を、私なりに、整理をしておきたかったので

ある。私に、「港湾行政と港湾管理」というテーマを与えて下さった編集委員会の御期待が、本来のテーマを、もっと、つっこんで検討することにあつたとすれば、まことに申しわけないが、港湾行政と港湾管理への、1 那样的突込みは、他の有能な若手研究者もおられるので委ねておき、ここでは1 応ストップし、港湾経済との関係を取上げることにはしたい。

そこで、まず、取上げるのは、港湾経済を1 貫する経済原理は何であるかということである。そこから、港湾経済論の本来的課題が何であるかが浮び上ってくるだろう。

私は、論を進めるに当って、港湾経済学あるいは論なるものが、経済学理論と独立して1 人歩きするものとは考えていない。港湾経済は、経済現象の1 部であり、従って、港湾経済を貫徹する原理は、正に、経済の基本原則であると考える。港湾経済論は、従って、経済学の応用部門であると考えている。たゞし、港湾経済現象には、第2 義的ながら、独自の、特有の現象が附随しており、又、それ自身が巨大化し、重大な影響力を日本経済に与えるに至ったので、海運論から切り離し、独立化したものと考えている。

だから、ここでは第1 に、港湾経済を1 貫して流れる基本的経済法則は何であり、従って何が課題なのかという問題、第2 に、港湾経済特有の経済現象とは何か、従って、何が港湾経済論を独立の経済学応用部門たらしめるかの問題、この2 つの問題を課題にする。ところで、港湾に限らず、あらゆる経済現象を科学的に研究する場合、まず、その前提条件を明白にする必要がある。それは、経済学は、決して、古代以来の経済現象を問題にしているのではないということである。現代の経済学理論は、近代資本主義経済のみに限定して研究する。それ以前の前資本主義時代、それ以降の社会主義経済は、資本主義経済研究に附随し関連するものとして位置づけるのである。従って、現在、経済学の基本法則というのは、現代資本主義経済に限って存在するものにすぎない。前資本主義経済にも、社会主義経済にも適用されうるものではないのである。

又、その研究方法は、本来、巨視的であって、「国民経済」を研究の対応とする。

故に、ここに取上げる対象は、資本主義経済体制全体である。その原理は、従って、「資本の法則」に外ならない。

「資本の法則」とは何か？その出発点をなし、基本的法則となるのが、価値法則である。ここにいう価値とは交換価値、平たくいえば貨幣（かね）でありその価値法則とは、等価交換法則に外ならない。あらゆるものが貨幣によって買うことができ、ついに、労働力まで、交換価値となるに及んで、ここに資本主義経済体制が成立するのである。資本主義経済体制とは、従って、労働力が賃労働として売買される体制、貨幣がすべてを支配する体制である。労働力の自由売買が実現する迄、たとえ、商人が多ぜいいて、売買を行っようとも、資本主義経済体制とはいわないのである。

労働力が自由に売買されるためには、その労働力の所有が法的に保証されていなければならない。即ち、賃金労働者は、自由であり、独立であり、売買能力をもった尊敬すべき1市民でなければならない。かくして、賃金労働者が、しかも、大量に出現するための前提条件は、正に、労働者の個人的人権の法律的保証が厳存していることである。いうならば、自由主義、民主主義が政治的法的に確立していることが、労働力売買を可能ならしめるのである。

賃金労働者が、労働力を販売するためには、彼らが、労働力しか売らないという状況に追い込まれることを必要とする。即ち土地を含む生産手段及び生活手段からの独立と解放とが、その基本条件である。

労働力を買うのは資本である。資本とは、労働力から切り離されたあらゆる生産手段、生活手段の集合を意味し、その所有者が労働者でない別の人格であることを意味する。それが資本家である。これらの生産手段、生活手段も又、商品として自由に売買できる。労働力の自由な売買という現象は、同時に、あらゆる生産手段（土地、機械器具、原料、燃料など）及び生活手段（住宅、食料品、娯楽品、サービスなど）の自由な売買を、必然的に伴うのである。

この経済体制を実現させ、それ以降の目標となるが「資本の論理」、即ち、最大限利潤の獲得（利潤追求）、つまり、金もうけであること、いう迄もな

い。ここに出現するのは、社会的生産力の急速な上昇であり、その工業の発展であり、機械制大工場である。その生産力の発展が、特に鉱工業における生産過剰をもたらし、かくして、景気変動、恐慌をもたらすことになる。それが、失業を周期的恒常的にもたらずに及んで、ここに、賃金鉄則が成立する。

資本主義経済における基本法則をどうつかまえるのか？ この点で、経済学理論は3分する。イギリス古典派は、生産力の発展が、国民の経済的福祉を増大させると述べ、マルクス経済学は、相対的絶対的窮乏化理論を、資本主義経済特有の基本法則とする。近代経済学は、過剰生産、失業発生を原則的に認めながら、なお、いわゆる混合経済方式によりこれを解決しようとし、生産力の発展が国民所得の向上を通し国民の福祉を増大させるとする。どれもが、労働生産性の向上、国民経済の発展、国民の富、国民の経済的福祉を問題にするに変わりはない。

要するに、「資本と賃労働」を貫く基本法則が、経済学の法則であり、その確立と実証とが問題なのである。

これらの経済学の法則、課題、問題点は、港湾に適用されうるだろうか？ 正に、適用されうる。

人工の近代港湾は、正に、機械制大工業と、これを利用して成立する機械制建設業によってのみ、造成され、推進されて、実現する。その成立の目的は、戦前は「富国強兵」のための外国貿易発展、即ち流通の促進である。同時に旅客交通の発展が別の目的となる。戦後は、外貿発展という流通条件の物質的基礎形式の外に、運送費用節減を目的とする臨海工業地帯の形成がつけ加わった。

これらの諸点につき、戦後、港湾経済の科学研究は、大いに進んだというべきである。これが第1。第2の国民の福祉と港湾との関係を問題にした労作に、都市及び市民生活と港湾、更には公害と港湾というテーマのものがある。

但し、港湾の機械化合理化が海運、陸運の運賃低下をもたらし、かくして国民の経済的福祉を増大せしめたかどうか、この点についての研究は、寡聞にして知らない。

日本における港湾経済研究が、北見俊郎教授の「国民経済と港湾」⁽¹⁾からのみ出発したのは、経済学が本来国民経済を対象とする事から発する。戦後問題の中心となったのは、「機械化」である。これについては、すでに数多くの実証的研究が発表されていること、いう迄もない。コンテリゼーションは、その中心問題であった。

第2は、港湾労働の研究であろう。これについても、すでに数多くの労作が発表されている。⁽²⁾

以上を総括して港湾経済論が展開される。⁽³⁾

第3は、前述の通り、都市問題⁽⁴⁾との関連、公害問題との関連、地方自治との関連⁽⁵⁾における労作である。広義の、国民の経済的福祉との関連における港湾論の展開である。これも又、実は、経済学の本来の課題の1つなのである。たゞ、最近、都市問題、公害問題の研究が、広くかつ深くなり、独立した科学領域を形成しているので、港湾との関連は、それだけ広くかつ深いものになっている。

次の問題は、港湾経済現象に独自性、特異性があり、そのために、独立の応用経済学たりうるかということである。

私はありうろと考えている。理由は2つある。

第1は、行政、従って法律、政治との密着度の深さである。港湾ほど国の運輸行政に支配されている経済分野は例をみない。第1に港湾自体が地方公共団体の所有に属する。然も、実質的には、国の支配下にある。最近、名古屋を含む大都市港湾で漸く港湾収入が増加し、経済的自主性独立性がみられる程度である。そもそも、港湾は、船舶が停泊し、貨物も荷卸し、陸上上屋、倉庫に貨物を収容する運送過程を担当する。経済学では、土地と固定資本に相当する。これが資本の手中に無いことの経済的特異性は、喜多村昌次郎氏の指摘される通りである。加えて、港湾運送業には、原材料が無く、燃料も殆んど不用である。⁽⁶⁾つまり、流動不変資本が無いのである。残るのはたゞ1つ、賃金労働力のみである。ここから資本の零細性、過少性が生ずる。第2の特色は、これとの関連で生ずる。1体、港湾運送における「資本」とは何ぞや、どこに存在するのか？ということである。海運資本こそそれである

と河越重任氏は指摘した。正しい指摘である。然し、日本では、現実には、港運企業が、それだということになっている。そこに問題がある。

第3は、この港運資本の零細性、過少性と深く関連し、そこに、つい最近まで日雇労働が大量に存在した。又、特異の港湾社会が形成され、労使双方を引っくるめて、港湾資本、労働の前近代性が存在していた。北見俊郎教授のいわれる港湾の「近代化」は、はるかにおくれ、これと鮮かな対比で機械合理化が存在した。「近代化」論が、そもそも、港湾経済学成立の基盤であったのである。

第4は、昭和36年以来、臨海工業と流通港湾とが合体し、世界でも例をみない人工による工業港兼商港が新設されている。

第5は、流通港湾としても巨大なものになりすぎ、とても、海運論の附録的地位に甘んずることができなくなっていることである。

注 (1) 北見俊郎著「国民経済と港湾」（日本港湾協会、1958年）が昭和33年に刊行され、かくして、現在の日本港湾経済学会が実質のスタートを切ったことは、いかにも象徴的であろう。港湾経済論の本流は、正に、「国民経済と港湾」引いて「国民の福祉と港湾」でなければならないからである。

(2) 北海道立総合経済研究所編「港湾労働」（北海道立総合経済研究所、昭和39年）この年、次の労作が続く。喜多村昌次郎著「港湾労働の構造と変動」（海文堂、昭和39年11月）

この2著以前にも、河越重任氏を始め、兵庫労研の大山吉雄氏などが貴重な労作を発表されておられる。

(3) 柴田悦子著「港湾経済」（成山堂、昭和47年6月）

(4) 今野修平稿「生活環境施設としての港湾」（日本港湾経済学会編『港湾経済研究No.18』昭和55年10月）

今野氏が「都市港湾論序説Ⅰ～Ⅳ」「大都市港湾計画試論」「地域開発と港湾の基本的関係と課題」等、都市と港湾、地域開発と港湾について、数多くの労作を発表されておられるのは、改めていう迄もない。

(5) 喜多村氏の所論に就ては、私は「港湾運送における資本と賃労働」（港湾労働経済研究所『港湾労働経済研究、年報No.3』昭和54年1月）で詳論した。

(6) これも同上論文で、詳論した。

5. 港湾経済における港湾行政と港湾管理の位置－まとめ－

資本主義経済体制の主役は、資本と賃労働である。港湾は交通における海陸の結節点であるから、流通の物質的基礎をなす。ここに位置する資本は、本来、流通資本である。然し、最近は、工場が港湾を所有する現象が目立つ。この場合は工業資本としての生産資本である。港湾経済は、この資本と賃労働を2つのファクターとして現象する。その研究の目標は、国民経済及び国民の福祉に、港湾がいかに貢献しているかということであろう。

処が日本では、余りにも行政の力が強すぎて、とても、そのような、まともな研究はできない。この方法で行くと、結局、では「港湾資本」は1体どこにあるのか、を探さねばならぬことになる。

行政といっても、それは国の行政で、法律的にはその港湾（固定資本）の所有者である地方公共団体（港湾管理者）の行う地方行政ではない。港湾管理者の業務は営造物の管理に止まる。但し大都市港湾は別であり、そこでは、経営学の適用も考えられぬこともない。それにしては、余りにも権限が小さすぎ、港湾経済に対する管理能力が乏しい。

何れにしても、港湾行政ぬきで、港湾経済を考えられぬのである。港湾の場合は、経済学というより、むしろ、政治経済学といった方が、真相に迫っているのではないか？

（昭和56年7月14日、函館市にて）