

Elke Schulz-Hanssen

## Die Verkehrswirtschaft des Seehafens

山上 徹

(日本大学)

### 1. はじめに

社会科学上より海港を研究するには、集成された知識ないし認識をも体系化され、論理的諸条件をうらづけにし、一定の立場より本質的な側面から解明されるべきであろう。つまり単に実証的解説もしくは問題整理の分析のみでは、海港問題を解明するには限界が生じてこよう。それ故に、海港研究には、海港をとりまく諸々の条件のもとで、本質的な側面をも配慮される必要性が感じられる。例えば、経済地理的手法などにもとづく海港諸事情や海港経済に關係する取引上の知識ばかりでなく、資本主義経済社会の中にあって最も海港が本質的にかかわり合いをもつ要因との関連で経済政策上のもとで海港研究がさらに進められるべきであると私は考えている。

ところで海港の経済社会には、多数の経済主体が存在し、各種の経済活動が行なわれている。それ故に海港の空間は、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もつ、いわゆる複合経済を構成している。その内でも海港の流通経済は港の機能の中核的存在である。まさに吾々にとっては、海港に惹起する複雑な経済現象のすべてが一応研究対象となりうるが、しかし海港が経済社会において問題視される主要な対象には、交通体系の一環としての流通経済におけるステーション交通問題が存する。

ここに紹介する本書は、従来等閑視されがちであったステーションとしての海港流通経済を主体的に取り上げ、体系化を試みようとするものである。本書によれば、EEC(欧洲經濟共同体)の条項には、海運のための特例条

項（84条2項）が存す。しかしE E Cの海港に関する特例条項の適用については、異なった見解が存在している。オランダ側においては、大規模なオランダのロッテルダム・アムステルダム海港の最適交通地理的位置、従って競争政策的状態をもちろん根拠とすることから海港をE E Cの条項の一般的規定を広義に解している。ドイツの見解は、それに対しステーションとして従って海運の一部門として海港を考えられようとしている。それ故に本書では、交通ステーションとしての海港流通経済について国民経済、個別経済の両面より分析し、また海港流通経済の組織問題について詳述するものである。

## 2. 本書の構成と内容

本書は序論と本論からなり、次のように構成されている。

### 序 論

#### 第1章 概念規定

#### 第2章 研究の問題意識と展開

### 本 論

#### 第1章 総体的経済における海港流通経済の重要性

#### 第2章 海港流通経済の個別経済的特徴

#### 第3章 海港流通経済の組織

先ず序論では概念規定がなされているが、私がここで「海港」という用語を使用する主旨を述べることにしよう。確かにわが国では古昔においては水戸、湊、津、浦、泊などの「みなと」に対し、学述語として「港湾」が登場したのは、例えば明治6年1月布告の「港内取締規則」において「港湾、海川口等ニ於テ出入ノ商船、云々」と称されて以後のことである。西洋科学の流入に伴い、法規上、文章上ことさらに字句の変化を求められ、明治初期の一般的風潮の中で port and harbor という語源から「港湾」としたのではないかとの推論がなされている。

私は、本書のSeehafen (seaport)を「海港」と訳することが適切であると考えている。なぜならばharborの語源は、本来自然地理的概念によるものであり、つまり海岸の卓越する潮流および風から遮蔽されている天然の「湾」

であり、このように海岸の位置、地理的表現であるharborの意味は今日いかなる立場にあるだろうか。またport（門、城内）の語義は船と陸との間で財、人の連絡輸送がおこなわれる場、すなわち水陸を相互接触する交通空間をいう。このようにportとharborとは本来ニュアンスを異にする語義をもつものである。

現在のように港の造成技術の発展は、これまでのような海象、気象、地形的条件から不適切な地域でもその築港を可能にしてきている。そこで一般的に認用されている「港湾」に対し、「海港（Seehafen, seaport）」と称し考察することを妥当とするものである。海港（Seehafen S.13）とは、「他の同一種の地形に比べて、1つの経済単位（eine 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」とある。上述の定義から判断して、海港とは海岸であるのか内陸水路の沿岸にあるのかという位置配置の区分ではなく、海上航海と連絡し、外洋船の出入する港、すなわち公海と直結する航路と連絡する港を基本的に指すものである。これに対比しBinnenhafen（inland port）とは公海へ直航路としない内陸水運だけにしか依存していない港ということになり、このように交通の機能上より港を識別するべきであると考える。

さらに一般にわが国では、ターミナル（terminal）という言葉が流布しているが、本書によれば（S.16）「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（Stationswirtschaft）の性格をしている。ステーションには、海港と同様に空港、内水路港、鉄道駅、自動車ステーション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、経済的観点の異なる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」と包括的な意味で海港をステーションとし、一つの経済単位として独立した交通経済部門における接続の基地であると考えている。とくに海港のステーションは、国際貿易の門戸として国際的性格をもち、外国貿易すなわち海外諸国の交通網と直接に密接に結ばれ、とくに外洋船を収容することができるステーションを総称するものであるとした。

本論では、海港流通経済は、国民経済再生産の要素として海港の総体的経済に占める位置、個別経済としての生産という観点から港の研究が進められている。第1章の総体的経済における海港流通経済の交通の重要性に関しては、航空輸送がなされない限り、海陸経済間のあらゆる財貨交易において海港流通経済は絶対的に必要なことである。海港が発展過程でどのような種類と、どのような数量においていかに機能するかは、その交通価値に依存するとする。それ故に交通価値の概念を明記し、また海港流通経済の形成力に関する主要な交通価値基準を記している。海港流通経済の給付能力に対する交通価値基準には、迅速性、安全性、低廉性、便利性、大量性、連続性などを指摘している。さらに、経済成長構造における海港流通経済の作用としては、海外交通関係を無視し、ある空間経済における海港流通経済の創設事例を示すものである。とくに海港関連経済分析としては、ハンブルク・ブレーメン港を対象に詳述されている。

第2章、海港流通経済の個別経済的特徴としては、1. 海港流通経済的用役とその職能について次のような項目で解説している。A 航路の安全性に関するサービス、B 発送サービス、C 財・人の輸送サービス、D 補助的機能サービス、E 他の海港経済サービスに比して海港流通経済サービスの特質、2. サービス生産の必要条件を示し、A サービスの経済的特質、およびサービスの交通経済的特質、B 海港流通経済の需要特性、C 海港流通経済の需要の制御の可能性について直接・間接的側面からの分析を行なっている。

第3章 海港流通経済の組織では、1. 組織に関する一般的、特殊的決定要因の重要性、続いて2. 組織の基本的問題を記し、意志決定機構の分散や集中に対する決定要因を検討している。とくに公的機関の決定要因に関しては、交通制度や関税制度における統治権の確保、自然的港水域の公共財について記している。また地方自治体、地域公共組織、国家機関の意志決定要因さらに意志決定機構の最適組織の可能性に関しては、公的意志機構、私的意志機構、企業連合形態としてコンツェルン、カルテル、第3セクターの職能について詳述するものである。3では、さらにハンブルクの海港流通経済の組織を紹介し、A 意志機構の分散と集中、B 公・私意志機構、C 意志

機構の合法的組織について調査分析をなしている。

以上、本書の主題は、海港流通経済の制度規定 (Wesensbestimmung) にあった。従来より海港の制度規定は、明らかに単に限定的概念でもって実施されたにすぎなく、研究上、統一的な概念は存立していなかった。なぜならば、経済学者、技術者、地理学者、行政管理者、商人により複雑、多岐な海港経済現象が研究対象とされることもあり、各方面から多数の概念規定がなされていた。つまり 1 つには固定的な意味内容を呈示するものにいたっていなく、複合、交差していた。そのような事情に対して、吾々は研究の当初にあたり、最も適切な概念を見出し、それをもって解明されねばならないと思う。

本書は、序論にて概念規定をなし、海港流通経済部門を明確に区分している。既存文献より考えれば、問題意識が明確化され、海港の流通経済の研究として本書の意義を認めるべきであろう。

### 3. おわりに

科学とは各時代における社会的発展の觀念的所産として、とくに研究対象や方法論の推移動向は、その時代の社会的要求を如実に反映するものであるから、本書は 1960 年代の西ドイツの海港流通経済論としての成果を充分に發揮していることは、認めねばならないだろう。西ドイツの海港流通経済の諸事情より比較するならば、大いにわが国にとって役立うる論理的側面をもっている。吾々にとっては、本書は西ドイツの海港流通経済論とし、単に受けとめるだけでなく、たえずわが国の港の研究との比較分析的観点から検討すべきである。わが国の港の諸事情は、伝統的な諸条件や歴史性に成り立つものであり、日本の土壤に適応しうる制度規定なり論理が考えられるべきであろう。そのような側面からも本書の役割は、重要であり、今後さらにわが国にあっても海港流通経済の体系的研究が確立されんことを期待するものである。

(Duncker & Hamblot, Berlin 1965)