

港 湾 經 済 研 究

都市經濟と港湾經營

日本港湾經濟学会年報

No. 19

1981

日本港湾經濟学会・編

序 文

学会創設20周年を記念して

日本港湾経済学会々長 北 見 俊 郎

この学会が創立総会と第1回全国大会を横浜で開催してから早くも20年の星霜を経た。時、恰も「港湾問題」が天下の注目を浴びていた。この期に港を経済諸科学の面からとらえて「一切の社会的・経済的学術研究を行い、わが国港湾の合理的発展」（会則・目的）を目指してこの学会が発足した。それから20年——さまざまな問題があった。しかし会員諸兄をはじめ関係各位のたゆまぬ御協力と御指導によって、学会は次のラウンドに飛びたとうとしていることは特に感謝の次第である。

この学会年報は第2回大会時に第1号が誕生の声をあげたので、本年度で19号をむかえることになった。学会活動の中心は研究発表と討論であり、かつ学会誌の刊行にある。今までの19巻に納められた諸論文等が決してわが国の港にとって即効薬になるとは思われず、またそれだけに長期的な視野においてわが国の港の「合理的発展」に貢献するものであることを確信している。学問研究は即効薬であってはならない。また「合理的発展」とは単に港の「合理化」問題ではなく、さらに広範な歴史的な概念にもとづく「近代化」を意味するもので、わが国の港はその面からの研究をいよいよ盛んにしてゆかねばならぬ段階をむかえていると思われる。

この号は第20回全国大会の共通論題である「都市経済と港湾経営」を中心とする諸論文と、各位のユニークな自由論題の玉稿をもって編集されている。いずれもその内容はこの学会の本旨を示すものであり、この学会誌の軌跡がわが国の港にとって銀の器にもられる永遠の果実となることを心から望んでやまない。

終りに、この20年間の歩みに絶大な御尽力をよせて下さった関係各位に心から感謝すると共に、これからの展望の中にも、より一層の御教導のあらん

ことを念ずると共に、いよいよこの学会誌が堅実な発展をとげていかれることを20周年の期に深く祈る次第である。また第20回全国大会のために物心両面に御協力下さった横浜市、神奈川県、ならびに横浜港運協会をはじめ地元関係各位に心から厚く御礼を申し上げますと共に、玉稿をよせられた各位、編集委員の方々、文化印刷社の御努力を謝して銘ずる次第である。

(1981・秋)

目 次

序（学会創設20年を記念して）	北 見 俊 郎
-----------------	---------

研 究

共通論題

港湾管理者と港湾都市の基本的課題	北 見 俊 郎 (1)
都市港湾の流通問題に関する考察	市 来 清 也 (17)
港湾管理と港湾行政——港湾経済との関係——	和 泉 雄 三 (35)
地域開発政策と大都市港湾の計画上の課題	木 村 武 彦 (53)
都市経済と港湾機能の変化	山 村 学 (73)
日本経済の発展との対応からみた横浜港の今後の課題	今 野 修 平 (85)
横浜港の歴史的発展と今後の課題	高 見 玄一郎 (113)
定期船港としての横浜港の将来	千須和 富士夫 (135)
横浜港新開発計画に基づく港湾のあり方	山 本 長 英 (161)

自由論題

港湾の史的考察	蟹 江 猛 (169)
——近代港湾成立期の名古屋港を中心として——	日比野 光 伸
港湾における労務管理制度 共同雇用問題を中心に	一 田 中 省 三 (187)
港湾行政の研究と実態について	中 本 昭 夫 (211)
ポート・メディアの社会的責任	
——機関誌「港湾」の報文動向——	荒 木 智 種 (231)
リース港の広域化問題と小規模鉄道の建設	
——スコットランドに於ける鉄道建設の一つの例証——	小 林 照 夫 (259)
沿岸域問題と港湾再開発	長 尾 義 三 (271)

文 献 紹 介

小林照夫著『スコットランド産業革命の展開』	安 彦 正 一 (287)
鷹取潤著「港湾整備と地域開発」	木 村 晶 子 (291)
市来清也著「物流経営論」	斉 藤 公 助 (297)
Elke Schulz-Hanssen Die Verkehrswirtschaft des Seahafens	山 上 徹 (301)

学 会 記 録

人間生活と港湾（第19回全国大会シンポジウム概要）	(307)
学会記事	(315)
学会20年・断層	(318)
港湾研究文献目録	(329)
編集後記	(399)

港湾管理者と港湾都市の基本的課題

北 見 俊 郎

(青山学院大学)

目 次

1. はじめに
2. 城門（港）・城内（都市）・Bürger（市民）をめぐる
—— 港湾都市の歴史的前提 ——
3. 「港湾法」とポート・オーソリテイの社会的背景
4. 港湾管理者と港湾都市の基本的課題

1. はじめに

第二次大戦後におけるわが国経済のもっとも特徴的な発展期は、周知のように「経済成長期」であった。この時期は、わが国の港がさまざまな角度からとりあげられ、あらためて港湾機能の重要性が全社会的な規模で注目された時期でもあった。その後のオイル・ショックを経ても、なお港にかかわる対策は相次いでうたれつつあるが、大ざっぱにみると「港湾問題」の焦点は、「経済成長期」における港湾機能の造成、臨海工業地帯の整備、地域開発問題、さらには港湾労働問題、港湾運送業の集約化、コンテナリゼーション、物流問題等を経過しながら、近年においては臨海部再開発問題、都市経済、港湾経営の諸問題等がとりあげられつつあると思われる。これは一面、港湾造成をはじめとする物理的条件の整備がある程度なされると共に、急激な経済発展に伴う公害問題、自然破壊、環境問題が新しい社会的課題となり、一連の都市問題との関連で、地域・都市・市民の側から港をとりあげる傾向をみせるようになってきたことを意味すると思われる。

こうした「港湾問題」や「港湾対策」の動向は、それぞれが交錯し、旧くして新しい問題もふくめられるが、その動向が次第に現象的な問題から、社会科学の立場からすると次第に本質的な問題を提起しつつあるように思われ

る。ここでとりあげようとする「港湾管理者と港湾都市の基本的課題」も、少なくとも以上のような「港湾問題」の流れを背景にするものであり、または昭和25年の「港湾法」制定時以来の課題でもあると共に、さらには幕末開港にもさかのぼる旧くして新しい問題であるといえる。この旧くして新しい問題とは、その時々の方策では本質的な解決が与えられるような問題ではなく、長い歴史の過程を借りなければならない要素を秘めている。とりわけ、「都市と港」にかかわる問題は、わが国の主要都市の殆んどが港湾機能をもちながら、都市研究の中では、港にかかわる問題意識を欠いたままであり、港湾機能と都市機能の関連性、市民生活と港、都市行政と港の諸問題等が従来一つの盲点となっていた。

しかしながら、人間の生活→集落→都市の歴史は国家の歴史よりも古く、また国家は変わっても人間や都市は変らない一面をもっている。その意味では、「都市と港」の関係は「国家と港」の関係以上に古い歴史をもつと共に本質的な課題をなげかけているようにも思われる。ここでの小誌は、少なくとも以上のような問題意識をも併せもっているために、その考察は基本的な一面にかぎられるであろうし、具体的な諸問題に対する処方箋を記すようなものではない。ましてや、港湾管理者と港湾都市をめぐるさまざまな問題に対し一つの価値判断を加えるものではない。ただ港湾都市と港の「近代化」を意識しながら、きわめてマクロ的に、構造性を歴史的にみながら、今後の基本的課題のみにとどまるものであることをおことわりしておかねばならない。したがって、むしろこの小誌は「基本的課題」への問題提起という方が適切であり、この小誌の足りない点は、今後大方のご教導により補足修正がなされなければならないものと心得えている。

2. 城門（港）・城内（都市）・Bürger（市民）をめぐる

—— 港湾都市の歴史的前提 ——

欧米の港は歴史的に都市や市民を背景にして発展してきたのに対し、わが国の港は国家を背景にして発展してきた。それらは、いずれも彼我の経済・社会・人間などの歴史的必然性があってのことである。⁽¹⁾

周知のように、ヨーロッパの港を特徴づけるものの一つにハンザ (Hanze) がある。ハンザは12世紀から13世紀ごろヨーロッパに多く存在していた「旅商人の仲間」という「団体」であった。14世紀の中ごろにはリューベックを盟主として「ハンザ同盟」という都市同盟に発展し、中世ヨーロッパの商業発展に大きな役割を演じた。この「ハンザ同盟」はきわめてフレキシブルな経済的・政治的連合体であり、リューベックの他にハンブルグ、ブレーメン、ケルン等はその主要都市とされていた。このハンザによる交易体制は地中海都市にも及び、17世紀後半の解体までハンブルグは「ハンザ同盟」の中心地であった。

このハンブルグ (Hamburg) は、当時、エルベ河とアルスター・レイクとを運河で結び、その周辺を城砦 (Burg) で囲まれた典型的な中世都市の形態を有しており、毛皮・蜂蜜・タール・木材・鉄・穀物・錬・毛織物・塩・ぶどう酒・羊毛等の自由貿易を行っていた。こうした取扱貨物は、Port が「城門」を意味するように、城門であるエレベ河港を通じ、城内の運河を経て市民の経済活動とむすびついた。このハンザ都市ハンブルグは、Burg による都市内の経済・社会・文化的機能が港の機能と密接につながっており、港の機能が城内（都市）によって支えられると共に、その機能の効果は城内において表現されるという相互関係を有していた。

一方、その城内（都市）における住民の主役はハンザによる商人階層でもあり、城砦外において農耕・牧畜を営む一般住民も、非常の際には、もちろん城内に保護しうるものであった。もともと、こうした住民（市民）は、Bürger (城の中で住む人) を意味し、Town は zaun (垣根) に由来している。つまり市民は zaun による Town の形成者でもあった。したがって、城内の都市空間は一般的に城館・修道院・聖堂・ヴック（商工人の定住地）等を核とし、都市は自治行政を行いうる法人格をもつ地域団体でもあったとされている。⁽²⁾

以上は、ハンブルグを中心とする城門（港）と城内（都市）・市民との関連を述べたにすぎないが、こうした関連性はハンブルグのみならず中世から近世にかけてのヨーロッパの各所に同様な例を多く見受けることができる。

それらに対して、わが国の場合を考えると、現代における主要都市もヨーロッパと同じように、中世封建社会における城砦と城下町であった。ただかなり事情を異にする点は一般的にヨーロッパの諸都市が、以上に述べたような城門（港）・城内（都市）・Bürger（市民）の関係が一体化しているのに対してわが国の場合は、一般的に城門は港と関係がなく、城内は都市でもなく、いわゆる Bürger は存在していない（但し、やゝヨーロッパに近い事情を示すものに那覇・平戸・長崎・堺等をあげうるが、それらは部分的に相似点をみる程度である。）。わが国にあっては「みなと」は上古の務古水門（むこのみなと、西宮市付近）、伊寺水戸（いでらみなと、石巻）等のように「水門」もしくは「水戸」をして「みなと」と呼び、出入口を意味した点は、Port の城門と共通点を有している。³⁾ また鎌倉時代の「和賀江島築港址」（鎌倉市材木座）は著名であり、江戸城と江戸湊、福山城と福山湾の入江、松前城と松前湊、その他彦根城と琵琶湖、その他沿岸部や河川岸部に立地された城砦は築城のため、あるいは軍事的・政治的に水運が不可欠であり、したがって港の機能が城の運営上重要な役割をもっていたと推定される。さきにふれた那覇港は那覇湾の入口に三重城（みえぐすく）、御物城（ぎょぶつぐすく）、屋良座城（やらざぐすく）等が配置されて、まさに城門の形を残し、それら城砦の内側にかつての港町が形成された。一方、長崎は周知のように「出島」に代表される港町で天文18年（1549年）のザビエル渡来以来、南蛮紅毛の町として、平戸とならんでさまざまな歴史を展開させた場でもある。「出島」は、もともと寛永11年（1634年）に江戸幕府がキリスト教の伝播をおそれ、ポルトガル商人を隔離収用するために築かせたものであるが、その後オランダ商館をも移して貿易の窓口とした。平戸城（もしくは亀山城）は宝永4年（1707年）に完成しているが、元禄年間に平戸築城の許可が幕府によって認められた理由の一つには、平戸が貿易港であり、船の来航がはげしかったので、港や船の警備のためといわれている。

しかしながら、以上の限られた例ではあるが、わが国における「城と港」の関係は鎖国という幕藩体制の中では、一般的にヨーロッパにおけるような関係はなく、中国と薩摩藩の間で苦悩した那覇港は例外とも思われる。しか

も平土・長崎・堺においても、いわゆる城門（港）・城内（都市）・Bürger（市民）の関係は見当らない。⁽⁴⁾

ヨーロッパにおける以上の諸関係は、そのまま近代に受けつげられているが、わが国においては幕末開港や明治以降の中央集権体制の形成過程で、港と都市と市民の関係が国家を基盤として新しくつくられるようになる。つまり、ヨーロッパにおける中世紀からの港と都市と市民の関係は近代的市民社会や近代都市の形成に貢献すると共に、近代港湾の経営体制のもとになっているが、わが国の場合は、鎖国の夢から目覚めることにより、もともと港と都市と市民の関係を有しなかったために、明治政府による中央集権体制によって港と都市と市民のすべては、相互の関連性をもつことなく国家機能につながることになる。また、ヨーロッパにおける城門（港）・城内（都市）・

Bürger（市民）の関係は（都市）を中心とする軍事的、政治的性格をもちながらも（市民）による経済的合理性が、いわば近代資本主義の形成や市民社会の発展に大きな役割を与えている。こうした点は、道路の形成においても、中世紀より貿易道路や荘園道路という経済的機能を重視していたヨーロッパに対して、わが国では東海道に典型的例が求められるように、政治的・軍事的機能が優先され、経済的機能はむしろ脇街道に依存していた。こうした点はわが国の城下町の計画にも示されており、Bürgerが「城の中に住む人」であるのに対して、わが国のそれは大名・武士階層のみが城の中に住み、町人・農民等は「城の外に住む人」であった。しかも城下町それ自体も軍事的・政治的機能が優先していた。したがって、彼らの港町・城下町はBürgerと一体化しており、自治的行政、財政的主体性をもつことも可能であり、城内における教会や広場は近代的市民社会を形成させる温床でもあったが、わが国にあっては、部分的に堺や長崎に類似的な関係を見出せるとしても一般的にそうしたものは見られなかった。

注 (1) 詳細については拙著「港湾論」（海文堂、1968年）第1章、「港湾総論」（成山堂、1972年）第4章の参照をのぞむ。

(2) 高村象平著「ドイツ・ハンザの研究」（日本評論新社、1959年）、高橋理著「ハンザ同盟」（教育社、1980年参照。Hafenbetriebsdirektion: Von See, auf Hamburg, (Carl Griese. 1959) 参照。やや資料的な拙稿「城と港」（関東海事広報教会『海事広報』1981年9月）の参照をのぞむ。

詳細にして専門的な文献とし Alfons Dopsch; Wirtschaftliche und soziale Grundlagen der europäischen Kulturentwicklung aus der Zeit von Caesar bis auf Karl den Großen, Zweite, Veränderte und erweiterte Auflage, (Wien 1923—24) があげられる。

- (3) 千田稔著「埋れた港」(学生社, 1974年)参照。拙編著「港の社会科学」(海文堂, 1979年)第1章参照。
- (4) 赤星著「中世考古学の研究」および拙稿「城と港」(前出)参照。

3. 「港湾法」とポート・オーソリテイの社会的背景

明治以来の「港は国家の営造物である」という考え方には、それなりの必然性があり、また後進国日本が急激な資本主義的生産様式を完成させ、富国強兵・殖産興業の実をあげる上で、きわめて有意義であった。こうして第二次世界大戦までのわが国の資本主義経済の発展がもたらされたが、資本主義の形成自体がそうであるように、港湾機能の形成と展開も殆んど国家に依存した。幕末開港から明治初年にかけて、港湾機能の形成は、富国強兵・殖産興業のための輸出産業の振興と共に焦有の急を告げるものであった。しかしながらわが国においては、イギリスにおけるような、かつての「重商主義」

(mercantilism)による外国商船隊の活動と、それによる商業資本の蓄積をもたず、さりとて、前節にふれたように「ハンザ」による「自由ハンザ都市」(Freie und Hansestadt)の経済・社会的基盤ももっていなかった。いわば欧米における都市と港と Bürger という近代資本主義や近代市民社会の核を有してはいなかった。したがって、港湾機能の創設にかゝる資本の創出、経営・管理の制度、さらには Bürger による人材等の各面において、都市や民間に依存しえなかった。そのため、港の造成・施設等の物理的条件から管理・運営と人材の条件までも明治政府の手によらざるをえなかった。⁽²⁾

一方、わが国における都市そのものも、また市民そのものも、前節で述べたような「前提」で近代日本をむかえたがため、都市は明治以降の曲りりな封建社会の解体と政治・経済における中央集権的な再編成が進められる過程で、これも明治国家につらなつた。周知のように、明治以降、主流となつた都市の多くはかつての城下町であるが、その中心部は県庁とか旧陸軍の師

団や聯隊の司令部等によって占められていたように、政治的、軍事的な両面から中央集権機構の出張所的な役割を担当することになる。^[3] 前節でみたように、ヨーロッパにおいては、都市と港と市民の近代的関連性や近代市民社会の形成の要因が、すでに中世における城門（港）・城内（都市）・Bürger（市民）の中にうかがわれるが、わが国においては、それらが中央集権化への要因となるものを秘めていた。したがって、欧米における都市と港が、ブルジョアジーを媒介とする近代資本、近代的市民社会を形成し、また一面、都市機能と港湾機能は一体化した密接な関係をもち市民階層を背景とする港の経営理念の確立と経営・管理主体の充実をみた。わが国にあっては、都市と港はすでに述べたように、それら各々が明治政府の中央集権的国家機能に直結し、都市機能と港湾機能の関連性はみられず、都市も港も多岐的・タテ割行政によって統一化されたまま第二次世界大戦をむかえた。

第二次世界大戦後の米軍占領下における民主化政策の一つに「港湾法」の成立がある。これは周知のように、当時のG・H・Q（連合軍総司令部）による要請によるもので、港と国家の関係を民主化すると共に、アメリカにおけるポート・オーソリティ（port authority）の港湾経営・管理方式を導入しようとするものであった。ともあれ、昭和25年の「港湾法」の成立はさまざまな期待と不安をもってむかえられた。港湾法の成立は「港湾の開発、管理行政に大きな変革をもたらしたもので、従来国が開発、管理してきた港も地方公共団体またはその設立する港務局の管理に帰し国は港湾経営の第一線から退いたこと、港湾の管理者を単一に明定し、その決定が関係地方公共団体の協議による自由意志にまかせること、ポート・オーソリテイ方式を導入する途を開いたこと、委員会制度を採用できるようにしたことなど、多くの特色を有している。」とされている。また、とくに「港湾の主人公が『その港湾に最も身近な利害関係を有し、その開発に情熱と愛情を有する地方住民』であるという従来とは根本的に異なる思想がとられるようになったのは意義深いことである。」^[4] とされていた。こうした「港湾法」への解釈と期待は、戦後間もない当時の民主化へのはげしい問題意識もてつだっているようにも思われるが、港の近代化にとってはきわめて本質的なものとも考えられる。

しかしながら、「港湾法」施行から30余年を経た現在、果してどの程度、そうした「港湾法」への期待や、基本的な「近代化」がなされたであろうか。「港湾法」施行以前の大きな問題意識のうちには、「港湾行政の統一化」があった。ヨーロッパの港と異なり、幕末開港に伴う外国貿易を主眼とする港の修築・造成は、いわばわが国にとって新しい課題でもあり、明治政府は何よりも港の物的条件の整備を急務とした。したがって行政面では当然、港の修築・開発行政が機構的にも整備され、次いで次第に管理・運営上の行政がとりあげられ、一応明治中期にはほぼその整備もととのったとされている。⁽⁵⁾しかし、そのととのった整備というのは港にかかわる行政の分野は各省毎のものであり、そのため、すでに大正2年3月の第30回帝国議会において「港湾政務統一に関する建議」がなされている。この「港湾政務統一」にかかわる建議は、その後、昭和18年3月に至る約30年間に8回にも亘って行なわれているがいずれも各省の利害関係により「統一」をみるにいたらなかった。⁽⁶⁾

こうした第二次大戦前の「港湾政務統一」にかかわる問題意識を、しばしば「港湾法」の成立に期待をかけた一面をもっており、したがって、昭和25年における「港湾法」の成立をして「港湾政務統一」ができたかのような解釈（少なくとも狭義の港湾行政——運輸省設立以前の内務省土木局が主管していた港湾土木行政——は一元化されたという）がなされている。⁽⁷⁾つまり、昭和25年における「港湾法」成立の基本的理、もしくはG・H・Qがわが国の港の民主化や、アメリカのポート・オーソリテイ導入を試みようとした考え方は、必ずしもそうしたわが国の港の行政上の統一といった次限の問題ではなかったはずである。

あらためて述べるまでもなく、欧米におけるポート・オーソリテイの形成過程は多岐にわたるものであり、その経営形態も一様ではない。したがって、ここでいうポート・オーソリテイとは、1908年に制定された「ロンドン港湾法（The Port of London Act）によるロンドン・ポート・オーソリテイ（London Port Authority）の発足（1909年）を原点としてはいるが、一般論として欧米各港に共通する「自治的港湾経営体」で、基礎的理念としては「都市・地域・住民などを基盤とした港の経営体」であり、そこでは「官僚政

治や政党から独立」した体制をもち、したがって「財政的に独立採算制」をもつ一種の「公企業体」(Public Corporation)を意味する。(しかし、欧米各港の経営体が、それでも以上のような概念ですべて統一づけられるものではなく、港のもつ地域性・歴史性によって、その内容はバラエティに富むものであることをお断りしておかねばならない。)⁽⁸⁾しかし、ここで問題とするのは、ポート・オーソリティの概念規定をすることではなく、そうしたバラエティに富む欧米の港の経営体制が多かれ少なかれ、わが国における昭和25年の「港湾法」制定時に期待された問題意識——「港湾の主人公が『その港湾に最も身近かな利害関係を有し、その開発に情熱と愛情を有する地方住民』であるという——が歴史の中で定着化していることである。また、一つのポート・オーソリティによる「経営方式」の中には、前節に述べた城門(港)・城内(都市) Bürger (市民)の諸関係が「近代化」 modernization を生み出す要因であったと共に、それらの要因によって近代における欧米の港は都市と市民を母体とした「地域性」を、港の営み方の基礎にすると共に、国家との関連性を考慮しながらも、港湾都市の経済・社会的諸条件を重要視した「経営体」を形成させてきた点に注目する必要がある。⁽⁹⁾

明治以降のわが国の港の管理・運営の体制は「国家の営造物」を基盤とする中央集権的な多元的・タテワリ行政に依存してきたが、G. H. Q. による「港湾法」の制定で港湾管理者の創設をみたことは、ある意味でかなりの近代化をみたものの、欧米におけるポート・オーソリティ方式によるものと比較するとかなりの格差が見受けられる。それはあくまでも「近代化」理念を基にしてのことであって形態的なことをいうのではない。このことは、港の営みの現象的側面に問題があるのではなく、それを支える都市と市民の近代的諸条件や近代的市民社会の未熟さがあってのことである。昭和25年における「港湾法」への期待は、当時の民主化への強い要望が先行しつゝあったものの、民主化の具体的条件を備えず意識的なもののみが先行しても、それを支える現実的諸条件が成熟していなかった。その現実的諸条件とは、港や都市に対する市民意識や、港湾管理者をはじめとする各港湾行政の時代的感覚、「三割自治」といわれた地方自治体の位置付け等であるが、これが30余年の間に

は、経済成長・公害問題・環境問題・都市問題等々を経験しており、「港湾法」における民主化実現の現実的諸条件が形成されつつあると考えられる。

こうした段階をむかえて、今後の港湾都市と港湾管理者の役割やあり方を展望する場合、一つには現実的な諸問題としては現行「港湾法」の枠内で港の営みをどう近代化しうるのか。また他には将来ビジョンとして、欧米におけるポート・オーソリティをモデルにしながら、わが国の港湾経営化をどのように考えるかということがきわめて大きな課題となるであろう。

注 (1) 詳細については拙著「港湾総論」(成山堂, 1972年)第4章の参照をのぞむ。

(2) 拙著「都市と港」(同文館, 1976年)第4章参照。

(3) 柴田徳衛著「現代大都市論」(東大出版会, 1968年)矢崎武雄著「現代大都市構造論」(東洋経済新報社, 1968年)等参照。新睦人著「ヨーロッパ都市の原像」(本社, 1975年)参照。

(4) 巻幡静彦著「港湾法解説」(日本港湾協会, 1950年)参照。

(5) 拙著「港湾総論」(前出)第21章参照。

(6) 日本港湾協会編「各国港湾行政の実態」P. 201(付録2-1)参照。

(7) 巻幡静彦著「前出」P. P. 54-55。

(8) The Port of London Authority; The History and Development of The Port of Lohdon, 1968, D. J. Owen; The Port of London Yesterday and Today. 1927. および拙著「都市と港」(前出)第14章参照。

4. 港湾管理者と港湾都市の課題

——横浜港の問題をふくめて——

私は、1節においてわが国の都市は殆んどが港の機能を有する点から、素朴にそれを港湾都市とし、港湾問題の本質的課題としての問題意識をとりあげた。それをうけながら、まず2節では、主として近代以前のヨーロッパとわが国の都市と港の関係——城門(港)・城内(都市)・Bürger(市民)——を背景的に考察し、3節では明治以降の「国家の営造物」としての港湾管理・運営体制と都市(市民)の性格を欧米におけるポート・オーソリティ、ならびに「港湾法」との関連におよんだ。こうした歴史的な考察の基盤には少なくとも「近代化」理念があつてのことであり、したがって、この節においては、港都横浜と横浜港の近代化の問題をもふくめながら、港湾管理者の課題について考えてみることにする。

- (1) 以上の問題を取りあげる場合、まず基本的な課題として、「港」(port, Hafen) についての概念を今後は大巾に広めてゆかねばならない。紙巾の都合で詳細にふれることはできないが(他の拙著のご参照を乞う)⁽¹⁾、少なくともわが国で明治以降考えられてきた「営造物」もしくは「公物」理念から脱皮した港湾機能の総合的な体系化(社会的構成体として——人間＝市民とその生活、組織・制度＝都市・団体等の社会的条件、施設・物財＝物的条件等が一体化し、各条件の相互関係を重要視する。)の中で「港」を概念づけなければ、港湾都市における港湾管理者の役割や位置付けがされにくい。
 - (2) したがって、港湾機能と都市機能が密接な関係の中において両者の形成が可能になることは以上の各節でとりあげた欧米の例からも明らかである。しかも「密接な関係」とはすぐれて経済的・社会的な関係であって、直接国家的な軍事・政治的視点は残されるにしても、地域や都市における上記の「密接な関係」を港湾管理者は今後重要な課題とせねばならない。この点が従来の港湾管理者は、今もって「営造物管理行政」のカテゴリーにとどまっていることが問題点となるであろう。
 - (3) このことは、当然わが国における港湾行政のあり方と重要なかわり合いをもつ。すでに述べたように欧米における都市と港の形成事情を異にするだけに、「港湾法」の成立以降においても、当時の「港湾法」への期待は実現されてはいない。これはわが国の法体系の基盤が明治以来、全体主義的な「大陸法」に依存しているのに対し、G・H・Qによるポート・オーソリティをモデルにしたインディビデュアリズムにもとづく「英米法」をもちこんだギャップが背景にあると思われるが、今後を予測した現代社会(近代的市民社会)の立場からすれば、港湾行政の大巾な変革が必要となるであろう。
- 前項にふれたように、現行の港湾行政の体系からすると港湾管理者はその一部分を担当するにとどまり、都市機能との関連性をふくむ港全体を営なむ役割を有してはいない。さらに問題点とされるのは、今もって多元的・タテワリ行政が中枢を占めていて、港の営なみを担当するにふさわしい

権限と機能を備えているとはいえない。⁽²⁾ この多元的・タテワリ行政は、後述するポート・オーソリティの日本の形成の上でも、また都市と港の近代化の面でもきわめて大きな課題となるであろう。

- (4) さらに、以上の多元的・タテワリ行政の問題は、単に「国家と港」の関連において問われるものではなく、一面「都市・市民と港」の関連で問われなければならない。2～3節で述べた欧米における城門（港）・城内（都市）・Bürger（市民）の関係がわが国に見出すことがむづかしいのは歴史的背景の差によるものであるにせよ、現代的な問題意識に立って今後を展望する時に都市・港・市民の総合的な関連性はいよいよ密接なものになるであろう。これらの総合的な関連性は、少なくとも市民とか都市、あるいは地域といった「団体」を核とした場が大きな役割をもつであろうし、こうした「団体」の連合体としての国家が近代社会にふさわしい場をもつと共に、国家と都市や港との新しい関係を見出すようになるであろう。こうした大まかな将来展望の中で港の行政のあり方や、港全体の営み方が、どのように変わるものであるか、具体的には予測しがたいが、方向として考えることは、港や都市の「営み」の方法が、前近代的な身分や権力的機構より離脱して、組織・制度・人間関係が契約性と経済性を基軸にしてゆくであろうことは歴史的必然性として考えられると共に、その方向が「近代化」を示すことも明白である。したがって、それによって従来の行政体系が変化するとしても、「近代化」の方向にふさわしい「団体の論理」⁽³⁾と、それを支える都市や市民側の対応が必要とされる。この点、都市や市民側の対応性は従来見るべきものがあったとは言えない。「港湾法」制定時の解釈に、「港湾の主人公が『その港湾に最も身近な利害関係を有しその開発に情熱と愛情を有する地域住民』である」とするのは単にアメリカのポート・オーソリティ形成の理念だけではなくして、近代的市民社会と自由主義経済の理論的体系化を成しとげた「経済学の父」アダム・スミス（Adam Smith）のいう「人間は本来自からの環境の改善にもっとも熱心である」に原流を求めることができる。⁽⁴⁾ この点も、反面現実には港湾管理者が多元的・タテワリ行政の問題点に悩む前に自からの積極的な智恵と

努力が必要でもありと考えられる。

- (5) 以上の「経済性と契約性」にもとづく港の「営み」方が「近代化」の方向を示すものであり、その場合、その「営み」に対する責任の主体が都市や市民であるという考え方は、欧米における「港湾経営」の基礎理念であり、したがって国家との関係においては重要な基本的項目にかぎられており、現実の「経営管理」はポート・オーソリティが担当すると共に財源への権限と責任をも背負っている。この「港湾経営」はそれ故にわが国における行政による「港湾管理・運営」とは質的に内容が異なっており、ましてや第2次世界大戦前における「港湾政務統一」の問題とは全く次元を異にする。

また港の営み方における「近代化」の方向が論理的に「管理・運営」から「経営・管理」にあるとすれば、この場合、以上に述べた「経済性と契約性」と共に、「公共性」の新しい方向付けが必要となる。⁽⁵⁾ 明治以降の「公共性理念」はかつての「滅私奉公」に代表される全体主義的公共性が、港の「管理運営」の背景にあった。この点がわが国の港の営み方の将来と港湾管理者にとって現実的な重要課題となる。補足的説明をあえて加えるならば、公 (Public) と私 (Private) の関係は、わが国にあっては前者が主とあり、後者が従であった。また、私は公のためにその存在価値が認められていた。こうした「公共性」の理念が国家主義を支え、かつての「富国強兵策」の柱ともなっていたし、港をめぐる法制化や「管理・運営」の理念の中に残存していないとはいえない。今後の「近代化」過程においては、明らかに Public は Private を基にしたの集合体であり、前者は後者を補うところに公の存在価値がある。⁽⁶⁾ このことがまた「経営・管理」理念の経済性・契約性と密接な関係を有する。

- (6) 以上の各項は、やや断片的であると共に抽象的な理念にかかわるきらいがあるが、実はそれらはすべて、これからのわが国における都市と市民と港湾管理者の課題にとって基本的な役割を演ずるものであると思われる。こうした基本的理解をのぞいては港や都市の「近代化」はありえず、ポート・オーソリティの理解をも不可能とされる。今まで、ポート・オーソリ

ティの問題にふれてきたのは、どこかでわが国の港湾行政による「管理・運営」と比較し、少なくとも前者のもつ「営み方」が近代적であり、後者が前近代적であるという考え方をしているが、両者にかゝわる「価値判断」をしてはいない。以上は明らかに理念もしくは理論的な先行性があり、現実の政策・実践的な問題については、わが国の伝統・歴史・社会経済的条件があつてのことであり、とくに従来国家が果してきた港への役割はきわめて大きいだけに、この点は十分に尊重しなければならないことは自明の理といわねばならない。

しかしながら、現実の港湾管理者がかかえる諸問題を長期的な視野においてとらえ、また都市や市民の直面する諸問題を港との関係で把握し、将来展望をする時に以上にとりあげた諸項をさけて「近代化」の方向をたどることはできない。したがって、それらを総合化させて考えうることは、現実の手法にはさまざまな困難がつきまとうが、以上の項目をふまえて、いかに欧米の都市と港と市民が内包させている「近代化要因」を質的に導入するかということである。これは単に、港の「営み方」を現象的に導入するのではなく、わが国の伝統と歴史をふまえて、いかに日本的なポート・オーソリティを形成させるということになる。集約的に表現すれば、そのことが港湾都市と港湾管理者の基本的課題であつて、他の具体的な諸問題は基本的課題の解決にしたがつて具体化されるであろう。

以上に述べてきた基本的課題にかかわる諸項を、最後に、わが国における代表港の一つでもある横浜港に例を求め、やや具体的にその方向付けを考えてみることにする。周知のように、幕末開港の中心的な舞台となつた横浜の開港は、長崎の出島にならつて軍事的・政治的な立場から、むしろペルリが主張する神奈川の経済的な立地点とは逆な横浜村に開港された。また、2～3節に述べたような城門（港）・城内（都市）・Bürger（市民）を全くもたない寒漁村に忽然とできた港湾施設と急速な幕府の政策で港町横浜の基礎がつくられた。明治以降はとくに大日本帝国の玄関口として生糸貿易から臨海工業地帯、物流の拠点へと120余年の変遷をもつが、ある意味で横浜港

と横浜はもっとも国家の投資と政策とによって発展してきた典型的な場でもあった。

したがって、以上の各項に述べた——(1)「営造物」からの脱皮、(2)「営造物管理行政」の問題点、(3)多元的・タテワリ行政の問題点、(4)都市と港をめぐる「団体の論理」・地域住民の諸問題、(5)「港湾経営」化や「公共性」の方向、(6)日本のポート・オーソリティの策定、等——をいかに消化し、「近代化」してゆくかということは現実的にはきわめて困難な問題であるといえる。これが地方港であったり、東占小牧等のように全く新しく造成される港や都市であれば、こうした理念は比較的政策・実践に移され易い面をもっている。しかし、とくに横浜港はその形成過程から、そうした「近代化」理念を実現させるためにはあまりにも複雑な諸問題をもつであろうし、国家と自治体の間の調整に長い時間が必要となる。

しかしながら、現実の問題として、以上に述べてきた諸項目の問題点をもっとも切実なものとし、ある意味で横浜は典型的な港湾都市でありながら、都市機能と港湾機能の整合性に欠けると共に、東京経済圏にくみこまれて港の中核管理機能を失いつつある状態に、横浜港機能の横浜経済・社会への影響も問題視されつつある。亦他面においても全く国家の背景によって発展をとげたとも考えられる横浜港は、以上に述べた諸項目に示される問題意識が東京・名古屋・神戸港等の歴史と異なるだけに切実なものとなっていたいとも思われる。横浜港は一面、東京湾内においても代表港であれば東京湾問題・広域港湾問題等を加えて、以上にかかげた諸項目を積極的にとりあげ、一例をあげれば横浜港ポート・オーソリティや東京湾ポート・オーソリティの形成ビジョンをかかげることがひとり横浜港の問題解決のみならず、わが国港湾の「近代化」に大きな役割を演ずることとなる。こうしたビジョン作製の過程で、現実的な多元的・タテワリ行政の諸問題をはじめ都市や市民にかかわる諸問題も時間をかけて解決しうと思われる。ここでは紙巾の都合で、(例えば)横浜ポート・オーソリティの形成手順や方法については省略するが、港湾管理者は、「港湾法」の制定過程やその後の施行過程でさまざまな問題点をかかえこみながら現状をむかえたにしても、本来アメリカにお

けるポート・オーソリティの（あえて表現するならば、以上各節で述べてきたように、歴史的背景の差があるにしても近代的要因を多数に内色する点に注目し）本質を導入すると共に、民間諸力の活用をもって経済的合理性の実をあげる必要がある。それが現行「港湾法」の枠内で可能なものは積極的に実践に移し、不可能なものは、時間をかけてのビジョン作りを考えることが重要である。とくに、そのような港や都市にかかわる制度的、機構的な面については、従来いずれの港湾管理者もあまり考えることを行わず、港湾計画といえば施設や物理的条件のみにかぎられてきたともいえる。こうした点についても、横浜港は、東日本一帯に広くヒンター・ランドを有し、単に横浜の経済・社会のみを背景にしていなくても、そのようなビジョン策定は結果的に国民経済や国家の立場から有意義なものとなるであろう。

注 (1) 港をなぜ「社会的構成体」として考えるのか、その内容については拙共著「港湾社会」（成山堂、1975年）第1章の参照をのぞむ。

(2) 和泉雄三著「港湾行政」（成山堂、1973年）および拙著「港湾総論」（成山堂、1972年）第21章参照。

(3) 増田四郎著「西欧市民意識の形成」（春社社、1969年）、拙共著「港湾社会」（成山堂、1970年）第13章参照。

(4) A. Smith: The Theory of Moral Sentiments. 1757, (米沢訳『道徳情操論』参照。

(5) 「近代化」にかかわる問題意識および内容については拙著「港湾総論」（前出）第3章、および「港湾経営化」に関する詳細については拙稿「わが国における『港湾経営化』の基礎的一考察」（拙共著『現代交通と地域開発の諸問題』、時潮社、1979年）の参照をのぞむ。

(6) 三戸公著「公と私」（未来社、1978年）参照。

都市港湾の流通問題に関する一考察

市 来 清 也

(神戸商船大学)

目 次

- 第1節 都市港湾流通の検討課題
- 第2節 港湾流通の概念
- 第3節 貨物流動と流通形態
- 第4節 港湾流通と港湾用役

第1節 都市港湾流通の検討課題

都市港湾においては、都市機能との関連において、その港湾機能も複合的なものとなっている。しかし、そのなかで、主体的役割を果しているのは、海陸交通の結節点としてのターミナル機能であろう。ターミナル機能により都市港湾は、都市機能における商流活動と一体となって、物流活動を推進するものとなっており、それにより、流通分野における役割を有機的に果すものとなっている。

ところで、都市港湾においては、流通活動との関連から、背後地の形成要因やそれとの結びつき、及び港湾における流通システムのあり方などが、その機能的な面で、重要な要素となっている。一方、都市港湾における貨物流動の動向をみると、国際的な省資源化、省エネルギー化の傾向、および国内産業構造の変革などから、その量的質的变化がみられつつあり、これが港湾機能にも大きな影響をおよぼすものと予想される。

さらに、都市港湾の利用者である荷主企業についてみると、安定経済成長下における需要停滞に対処して、その経営の維持発展をはかる上から、物流活動の合理的管理が、企業の経営方策として、大きな役割を果すものとなってきている。そこでは、物流活動は、企業の総体的物の流れにおいて、効果

的に機能し、トータル・コストの削減をもたらすものであり、また都市社会とも調和的存在として、都市経済に寄与するものであることが重要となっている。

このような諸情勢において、都市港湾においては、都市機能との関連から、港湾物流用役についてのマーケティングの推進や、用役の質的向上をはかることなどが課題となってきた。本稿では、これらに関して、都市港湾における流通活動の特質と問題点などを検討し、さらに、その本質的なあり方などについて考察することとする。

第2節 港湾流通の概念

経済社会において、生産と消費を結ぶ流通活動が港湾を経由して行なわれる必要のある場合において、港湾は、経済社会におけるこれらの流通活動を分担するものとしての役割を果たすことになる。そこでは、まず流通の一般的概念との関連において、港湾流通の内容を検討することが必要となってくる。

流通は、一般的には、財貨やサービスなど経済財の供給者から需要者に行きわたる間に生ずる経済活動を内容としており、生産と消費の間の場所的、時間的、人的隔たりを有機的に結び合わせる機能として、大きな役割を果たしている。この流通においては、通常、経済財の使用価値を実現するために、まず貨幣との形態転化としての商取引活動が発生し、それによってもって経済財の移動としての物流活動が行なわれることになる。そして、この流通は、個別経済的観点においては、企業のマーケティングなどとの関連における経営管理の対象として、また国民経済的観点においては、社会的、国民経済的利益を増進させるための生産と消費を結ぶ活動方策として、それぞれ重点の置場の異なる視点から、一般に把握されてきている。いずれにしても、流通は、これを簡潔に定義すれば、生産者から消費者へ財貨およびサービスを社会的、物理的に移転させる経済活動であり、商取引活動と物流活動の2活動からなっているものといえよう。

通常、港湾においては、海陸の結節点としてのターミナル機能を通じて、

流通活動が行なわれており、貿易や国内取引などの商取引活動にともなって、経済財の港湾を経由する移動としての物流活動が行なわれている。港湾流通は、このような港湾のターミナル機能に基づき、港湾を場として行なわれる流通活動を内容としているので、港湾流通においては、有機的に物流機能を果すことが決定的要因となっており、物流活動がほぼその主体を占めることになる。この港湾流通においては、資本の総循環度合を高め、再生産過程における増殖機能を拡大するための要請からして、その合理化近代化による生産性向上が大きな課題として導入されることになる。それは、利用者の立場から港湾流通を通じて、資本の転態効率が高められることになるので、新しい流通構造への展開は、主に利用者を中心としたものとして、顕著なあらわれかたを示してきている。⁽¹⁾ そこでは、港湾流通においては、利用者のニーズを満足させるものであることが要請されることになり、最終的に、利用者である荷主の総体的流通合理化に効果的に機能するものであることが重要な課題となっている。

ところで、港湾機能は、技術的面、社会的面、経済的面の3側面から考察される。⁽²⁾ まず技術的面においては、海陸輸送の結節点としての港湾の基礎的機能がその対象となる。これは、物流活動分野における輸送基礎施設提供活動であり、海運・陸運の連携媒介をするターミナル活動としての機能である。次に社会的面においては、港湾に直接間接関連する経済活動が営まれることによって、港湾都市が形成される関係である。港湾のターミナル機能に関連して、生産流通活動の港湾への集中と周辺背後への人口の集積が港湾都市を形成する要因となっており、港湾機能は都市機能ととくに深い関連性を有するものとなっていることである。さらに経済的面においては、港湾企業にとって港湾は生産の場となっており、これらの生産活動が他の企業の流通・分配の便を増大する役割を果していることである。

このように港湾は、ターミナル活動を基盤として、種々の関連する機能を有している。この故に、都市港湾の機能については、海陸交通の結節点であるターミナルとしての役割における単なる物理的条件のみでなく、現実に都市港湾として行なっている全体的な諸活動を可能にしている経済的、社会的

諸条件をも含めて把握することが重要となっている。現実の都市港湾は、歴史的にみても経済的社会的諸条件を包含したものとして、その全体的港湾活動を形成し発展してきている。そこには、これらの都市港湾における経済的社会的活動の背景として、それに対応した商業の基盤が存在することになる。⁽³⁾ 元来、都市は人間の集団として、集団社会に必要な消費活動の場であるので、それを内容とした商業活動は、都市機能の主体をなすことになる。そして、このような都市機能によって、港湾機能は支持され推進されることになり、港湾流通との関係を展開することになる。

港湾流通は、物流活動を主体としつつ、都市機能による商取引活動と一体となって進められることになる。すなわち、港市港湾においては、物流は港湾のターミナル機能によって行なわれ、商取引流通は港湾背後の都市機能により推進されることになる。都市港湾の流通は、このようなターミナル機能と都市機能の一本化によって、本来の役割を果たすことになる。そこでは、港湾背後における都市機能としての商業活動に基づく商取引流通と表裏一体となって、港湾における物理的、経済的、社会的条件を具備したターミナル活動により物流活動が行なわれ、港湾流通が効果的に機能することになる。そして、港湾流通の対象は、都市が集団社会であり、その消費的性格からして、それらに対応した商業関連財貨（都市型貨物）が中心をなしていくものと思われる。

注 (1) 北見・喜多村編「港湾流通」（成山堂，昭和49年9月），山村学稿，P188

(2) 矢野剛著「港湾経済の研究」（日本港湾協会，昭和39年11月），P 47

(3) 北見俊郎著「港湾総論」（成山堂，昭和47年3月）P 172

第3節 貨物流動と流通形態

(1) 貨物流動の動向と影響

港湾流通は、港湾のターミナル機能を基盤として行なわれる物流活動を主体としていることから、港湾における貨物流動の動向に大きく影響されるこ

とになる。都市港湾における貨物流動についてみると、全般的にみて、その量的な面と、質的な変化が主な課題になるものと思われる。

まず都市港湾における貨物流動の量的な面について、5大港の動向をみると、表1のとおりである。港湾取扱貨物量は、昭和48年までは順調な伸びを示しているが、その後下降し、51年から再び増勢に転じており、54年にはほぼ48年の水準に復帰し791百万トンとなっている。そして、一般的にみてその伸びは、高度経済成長期に比べて低調となっている。一方、港湾運送量も、このような港湾取扱貨物量の動きにつれて、ほぼ同様な推移をみせており、54年には、船内荷役量が352百万トン、沿岸荷役量が300百万トンとなっている。ただししけ運送量は、減少の傾向をたどっており、49年の69百万トンから54年の38百万トンと著減している。

表1 港湾取扱貨物量及び港運貨物量推移（5大港）

区分 \ 年		45	48	49	50	51	52	53	54
港湾取扱貨物量		600	791	759	703	722	753	750	791
港湾運送量	船内荷役量	273	276	285	271	279	303	323	352
	沿岸荷役量	215	230	238	223	244	244	246	300
	はしけ運送量	69	57	56	46	45	43	36	38

注：運輸省港湾局港政課監「港運要覧」（昭和55年版）P. 8による。

さらに5大港における主要品目別船舶積卸し実績についてみると、コンテナ、鉄鋼、金属鉱、自動車、石炭、穀物、原木などが主な品目となっている（表2参照）。このうち伸びの著しいのはコンテナ、自動車などとなっており、逆に減少しているのは金属鉱、石炭などとなっている。今後の動向についてみても、国際的な省エネルギー、省資源化の傾向や、わが国産業構造の高度加工型産業への移行傾向などからして、ほぼ同様な動きを辿るものと予

表 2 主要品目別船舶積卸し実績（5大港）

品目 \ 年	45 年	50 年	54 年
コ ン テ ナ	13,049	52,356	99,736
鉄 鋼	45,813	40,736	51,786
金 属 鉱	42,327	36,943	36,241
自 動 車	11,112	18,806	34,437
石 炭	33,942	22,075	21,747
穀 物（撤）	14,571	13,650	16,357
原 木	9,536	6,640	10,119
雑 工 業 品	16,677	11,434	8,572
砂・砂利・石材	5,765	3,668	5,636
紙・パルプ	4,375	4,244	5,340
そ の 他	76,228	60,836	62,050
計	273,395	271,388	352,021

注：運輸省港湾局港政課監「港運要覧」（昭和55年版）P. 18～19による。

想される。そこでは、一般的にみて、かつての高度経済成長期のような貨物量の著しい伸びは期待されないものと思われる。

次に、貨物流動に関する質的な変化についてみると、流動貨物の附加価値の高い貨物への濃縮化をはじめ、流通経路の国際的短絡化、複合化などがその対象となってくる。すなわちわが国の産業構造は、今後さらに高度加工型産業へと進展していくことが予想されるが、他方、資源産出国においても、資源を加工または精製し、二次製品、半製品として輸出する傾向がみられており、また発展途上国においても、消費物資の生産など労働集約型産業へと脱皮していくものと思われる。このようなことから、輸出においては、高度の技術集約型製品や雑貨類が増加していくであろうし、また、輸出相手国へ現地進出して組立や加工を行なうことなどにより、流通経路も短絡化される方向を辿ることになる。さらに輸入においては、これまでの原材料のかわ

りに鉄鋼素材や製材品などの占める割合がふえ、総体の貨物量は濃縮化されていくことになろうし、また、発展途上国などからの繊維製品や消費物資などが増加する傾向から、流通経路は複合化していくものと予想される。⁽¹⁾

都市港湾における貨物流動のこのような変化の動向は、港湾機能のあり方にも大きな影響を及ぼすことになる。元来、都市港湾の機能は、都市の商業機能を基盤とする商港的機能を本質的内容としているのであるが、現実の都市港湾においては、高度経済成長期などにおける生産拡大に対応しての工業港的機能も多く形成されてきており、同一港湾内に商港的機能と工業港的機能が併存している状況である。これらは、都市港湾の発展段階における形成過程として、当然の現象として良くみられるものである。ところで、このような都市港湾における工業港的機能は、公害対策や都市機能の鈍化をはかる面などからして、最近、隣接する附近の工業港などへ分散移転されつつあり、減少の傾向にはあるが、今後は、さらに貨物流動の動向からしても、原材料を対象とした工業港的機能の活動分野はせばめられ、低調になっていくものと思われる。一方、加工型製品や雑貨を対象とした商港的機能は、コンテナ埠頭や定期船埠頭、カーフェリー埠頭その他公共埠頭を中心として比較的活動の方向をたどることになろう。そこでは、都市港湾は、商港的機能と工業港的機能の混在した形態のものから、商港的機能の比重をさらに強めていくことになり、都市の商業活動機能に寄与する割合を高めていくものと思われる。

ここで、都市港湾における貨物流動は、その貨物の性格からして、都市の商業（消費）関連貨物流動、加工型産業関連貨物流動、及び都市周辺及び臨港地所在の工業関連貨物流動の3種に分類されると思われる。商業（消費）関連としては、日用雑貨や食料品などの流動があげられるが、これは直接都市機能との関連の深いものと言えよう。また、加工型産業関連としては、木材、紙、金属製品などの流動があげられるが、これは都市機能形成に寄与しているものと言えよう。そして、工業関連貨物流動は、原材料や製品の流動であるが、間接的に都市機能の発展をうながしているものと言えよう。

(2) 背後地と流通機能

背後地は、一般にその港を通じて輸移出（入）される貨物の出荷（入荷）地点を含めた地域とされている。この背後地の範囲は広範にわたっており、通常、その港の勢力圏を示している地域として認識されている。都市港湾における背後地は、地理的条件よりも経済的条件にその重点を有しており、港湾の経済価値を決定するうえで大きな要素ともなっている。通常、都市港湾においては、背後地は、臨港地域を除くと、その都市の経済地域内と経済地域外に区分される。すなわち、都市の経済地域内は、都市港湾の機能を維持増進するための都市機能としての役割を果たしている地域であり、経済地域外は、その他の背後地全般を指すもので、都市港湾の機能を利用している地域である。

港湾と背後地に関する理論的な展開としては、A. J. サージェント (A. J. Sargent ; Seaport and Hinterland, 1938) がその原点を示しているものとしてあげられる。

それは、背後地形成の基本的要因として、港からの距離、時間、運賃、交通事情（道路、鉄道、河川、運河）、人口をとりあげており、とくに交通事情に重点をおいている。ところで、このサージェントの理論的基調は、欧州、北米、南米などの大陸を対象としており、また農業生産物に重点を置いたものである。そこで、わが国のような地理的、経済的、社会的に条件の異なる場合においては、さらに複雑な要因がこれに加わってくることになる。そこでは、「A. J. サージェントの提起している問題意識と地理的事情の差をふまえた上に、日本の資本主義経済・社会の歴史的背景からくる構造的な特質が現実には hinterland の概念を形成する主要因となるといっても過言でない」ことになる。²⁾

わが国における背後地形成の要因としては、地理的事情を除くと、A. J. サージェントの掲げる要因のほかに、歴史的な経済社会構造の特質が、それ以上の重要な役割を果たしてきたものといえよう。しかし、この場合においても、より安い運賃への志向ということが、たえず背後地における基本的な課題となってきたものと思われる。

このような課題に関して、流通近代化の面よりみると、もし、背後地が利

用者（荷主）における物流管理のうえから最も効果的な港湾選択の結果として形成されるものとするならば、その形成要因は、物流コストと物流サービスの2要因に集約されるものと思われる。この場合、物流コストは、単なる港と背後地点間における運賃コストではなくて、利用者における商品流通のトータル・コストの節減を内容とした経営政策的なものであり、また、物流サービスは、利用者の生産から販売にいたる商品の流れにおいて、その総合的物流合理化をはかるものとしての、港湾用役を中心とするその質的内容を意味していることになろう。京浜、阪神などの大都市港湾においては背後地における利用者（荷主）のこのような港湾選択の行なわれる可能性が強いものと思われる。

港湾流通において、都市との結びつきからして、その機能能力の最も関連の深い背後地は、都市経済地域内の背後地であろう。この経済地域内は都市機能を形成している商業活動の場であるので、これらに対応した港湾流通の占める割合の大きい場合に、都市港湾としての機能は最も良く発揮されることになる。そこでの対象貨物は、前述するごとく、都市機能に対応した商業（消費）関連貨物や加工型産業関連貨物が主体をなすことになり、また、その背後地内の物流形態は、いわゆる都市内物流に属するもので、都市内物流としての機能を果たすことが重要であり、その面での対策として交錯輸送や重複輸送の縮減をはじめ、交通公害の防止、地域住民への寄与などをはかることが、利用者（荷主）の港湾選択などとの関連において、課題になってくるものと思われる。

(3) 都市港湾と流通システム

港湾における流通合理化は、輸送革新や物流システム化などの語で一般に表現されているように、海陸複合一貫輸送や物資別専用輸送などの物流システム化により推進されてきている。とくに都市港湾においては、コンテナ船輸送やフェリー輸送などを主体とする海陸複合一貫輸送システムによる合理化の進展に著しいものがみられている。これらは先に述べたように、最終的には利用者である荷主の要請する総体的流通合理化を対象として、そのシス

テム化が推進されることになる。都市港湾におけるこのようなシステム化の進展は、一方において、港湾物流企業のこれらシステムへの埋没という結果を招来するおそれもみられている。すなわち、港湾における物流システム化の進展は、港湾物流の合理化、効率化をもたらす反面、在来型港湾物流をめぐり大きな影響を及ぼしてきている。

港湾物流においては、高度経済成長期を通じ、増大する港湾取扱貨物を効率的に処理するため、高度に機械化した荷役方式を主体とするシステム化が進展してきている。その結果、在来型港湾物流の企業分野では、経済の安成長期への移行にともなう港湾取扱貨物量の伸びの鈍化と、輸送革新の進展による業域や職域の減少傾向などからして、その経営状態は一般に悪化してきており、構造不況の様相を示している。とくにはしけ運送において、運送需要の減少、はしけの余剰・遊休化による不振が深刻化している。これらは、流通合理化にともなう都市港湾における大きな課題となりつつあり、その対策が、流通近代化との関連において重要となってきた。

次に、都市港湾における物流システムの主宰者についてみると、コンテナ船輸送やフェリー輸送をはじめ一般定期船輸送においては、船会社の主催性の強いものとなっている。一方、利用者である荷主の主催性の強いのは、不定期船輸送となっている。そして、これらの船会社と荷主の間に立って海陸一貫した物流システムの運営における調整的役割を果たしているのが、港運業などの港湾物流企業となっている。ところで、都市港湾においては、その背後地の集団社会性からして、流通の対象は、商業対象貨物すなわち雑貨型に類する財貨が主体をなすことから、コンテナ船輸送やフェリー輸送その他定期船輸送が、都市との関連性の強いものと思われる。そこでは、交通用役の供給者側である船会社の主催性の強い物流システムが推進されることになる。

このような船会社の主催性の強い物流システムにおいては、運賃同盟に基づく交通用役の独占的供給形態とその背景において、物流システムは推進されることになる。この場合、港湾と都市の流通面における機能的あり方としては、利用者（荷主）側の意向が疎外されないことが重要となっており、港湾物流企業は、これら物流システムの主催者と利用者の間にあって、流通の

一貫性、合理性をはかるものとしての調整者としての大きな役割を果たすことになる。すなわち、都市港湾においては、港湾物流企業が、このような立場から、港湾と都市を有機的に結ぶ流通システムの運営及びその近代的あり方の面で重要な要素を占めることになると思われる。

注 (1) 拙稿「物流と港湾問題」(港湾労働経済研究所編「港湾労働経済研究No. 3」昭和54年1月)、P. 89～92

(2) 北見俊郎著「都市と港」(同文館、昭和51年4月)、P. 119～121 及び P. 132

第4節 港湾流通と港湾用役

(1) 港湾用役と都市機能

港湾用役は、港湾の有するターミナル機能および都市生活関連機能により提供されるあらゆるサービスである。これは、港湾を場として生産され販売されるもので、需要者に対し商品性、価格性を有する用役である。港湾用役を流通の面よりみると、港湾のターミナル機能により生産され販売される物流用役(港湾物流用役)が、その主体をなすことになる。そこでは、需要者は利用者たる荷主であることもあれば、船会社であることもあるが、窮極的には、荷主にその需要は帰属する性格のものである。すなわち、港湾物流用役は、港湾のターミナル機能を基盤として、港湾において、需要者の依頼に応じてなされる物品の海陸にまたがる空間的・時間的隔りを克服するための用役であり、本質的には無形財、即時財としての性質のものであるといえよう。

港湾物流用役は、このように無形の生産物の類型に属し、無形財・即時財として生産と同時に販売・消費される即時性・非貯蔵性がその特質となっている。通常の有形の商品は、生産、貯蔵、販売の過程を経て取引されるが、港湾物流用役は生産即販売されることになり、その間に貯蔵による調整がきかないものとなっている。港湾物流用役は、このように即時性のものであるので、有形財生産の場合とは、大きく異なったものとなっている。有形財生

産においては、その生産と販売、消費の時間的ずれについては貯蔵により、場所的ずれについては輸送により調整することが可能である。ところが、無形財である港湾物流用役の生産においては、供給者側で施設や労働力など必要能力を準備し、または提供しても、これらの能力のうち、需要に合致した分だけが有効に生産・販売・消費されることになり、その他の能力または用役は費用のみを要して無駄に終ることになる。

また、港湾物流用役は、都市機能における商取引流通の発生を基盤とし、それに従属して発生するものとなっており、自ら需要を創り出すものとはなっていない。港湾物流用役の供給者側は、利用者の需要に即して、受動的な立場でその用役を提供することになる。しかもその需要は、一般に、不特定多数の利用者を対象としており、非定型的、非定量的で、波動性の強いものとなっているのが特色的である。そして、港湾物流用役は、不特定多数の利用者に対し有償で提供されるサービスとして、経済社会における共通の必需性を対象としており、公共性の強いものとなっている。ここで公共性とは、「集団の中の大多数に共通する利益を目的とした認識」⁽¹⁾をその本質とするものであるが、とくに港湾物流用役の場合は、公共的社会資本施設としての港湾を生産の場とすることから、公企業的公共性との関連の深いものとなっており、その面から制約性の強いものとなっている。⁽²⁾

港湾物流用役は、以上のような特質を有しており、その公共性において、都市機能との関連性のとくに深いものとなっている。すなわち、公共性としての果す度合いが強いほど、都市の不特定多数の商取引活動と関連することになり、都市機能への結合性を高めることになる。そこでは都市港湾における商港的機能や公共埠頭の機能、及び港湾物流企業のコモン・キャリアとしての機能などが、港湾物流用役をして都市機能との関連性をより高める主な要因となっているものと思われる。

港湾用役は、流通の面において都市機能と、港湾物流用役の公共性を通じて、その関連性を高めているのであるが、そこでは、さらに都市港湾を経由する貨物の流動量や範囲などにより提供される物流用役の量により、また、物流近代化への対応の程度としての提供される物流用役の質により、都市機

能との関連度合の強弱を有することになる。すなわち、都市経済地域内への貨物流動量が多く、流動範囲としての後背地が同地域内を占め、また、都市機能たる商業活動を対象として、利用者（荷主）に総合的流通合理化の面で寄与するような物流活動の場合において、とくに港湾物流用役は、都市機能との関連度合が高いことになるものといえよう。

なお、港湾用役は、物流用役のほかに、都市生活関連として、レジャーや福祉、都市再開発などのための用役を包含することになる。そして、現実の都市港湾においては、都市の商取引活動を対象とする物流用役を主体として、これらの用役が調和的に生産・販売される場合において、都市機能との関連が充分に果されることがなるものと思われる。

(2) 都市港湾とマーケティング

都市港湾において、マーケティングの対象となるのは、港湾用役であり、とくにその中で主体をなしているのは、港湾物流用役である。一般に港湾においては、安定経済成長期を迎え、これまでのような港湾貨物流動量の著しい伸びがほとんど期待されないことから、港湾整備の進展にともない、それに対応した港湾用役の需要を確保することが必要となってきた。このような背景のもとに、都市港湾において、マーケティングを必要とする主な理由としては、次の3つの場合があげられる。

第1は、輸送方式などの改善が、以前は不利で実現できなかったような貿易を可能とすることから、その対象となるような輸出入業者と折衝し、需要を開発する必要がある。

第2は、港湾流通貨物の大部分のODが、他港との競争関係にある背後地の区域内にある場合、その荷主に対し、サービス面の利益を提供して惹きつける必要がある。

第3は、物流事業における改善を通じて、物の流れの惰性を打破し、より良いルート、より良い港として、需要を確保する必要がある。

以上のような理由からして、これらに対処するために、都市港湾においては、最近、港湾用役の生産・販売についての科学的・計画的経営活動として

のマーケティングが重要な課題となってきた。

通常、港湾におけるマーケティングは、一般的には港湾管理者により、個別的には港湾物流企業によりそれぞれの営業を通じて、港湾用役の需要者を対象として推進されることになる。とくに、港湾管理者にとっては、港湾整備は巨額の先行投資を要し、財政上の大きな負担となるようなベンチャー・ビジネスとしての危険性を有するのであるが、これらに対処して、港湾経営を健全に推進する上からマーケティングが重要な要素となってきた。一般にマーケティングは、市場対策活動、商品化活動、情報活動、取引活動の諸機能からなっており、需要を効果的に創造する役割を果たすものとなっている。その故に、港湾管理者にとって、マーケティングは、港湾用役の需要を確保する上での有効な経営戦略となりつつある。

港湾管理者によるマーケティングは、荷主や船会社などを対象として、港湾販売（salling the port）として具体的に推進されることになる。その主な方策についてみると、次のようなものがあげられる。⁽³⁾

(イ) 外渉活動

- ① スタッフによるPR方策の策定推進。
- ② 管理者、上級職者による地区または全国港湾会議、外国貿易会議への出席、および公共機関、船会社、輸出業者との折衝活動。
- ③ 港の信望を高めるような市民企画へのポート・オーソリティの参加。
- ④ 港の発展するような事項について経営面の助言をする諮問委員会の設立。

(ロ) 宣伝、広告

- ① 港の広報（月間報）発行。
- ② 郵送用または訪問者用の小冊子発行。
- ③ 訪問者への舟艇による港内巡航案内。
- ④ 背後地における運輸関係会合や輸出業者関係会合のための港の映画の準備及び映写。
- ⑤ 関係誌や地方紙への広告の掲載。

(ハ) 情報提供

- ② 内陸事務所による港関係料金やサービスについての情報提供。
- ③ 小冊子による港の料金やサービスに関する情報提供。
- ④ 通信文書式による要求に基づく各種の情報提供。

(二) 販売促進

- ① 有望な輸出入業者及びその代理店へのダイレクトメール通信。
- ② 現場事務所のスタッフによる訓練された勧誘員としての輸出業者や荷受人との折衝。
- ③ 勧誘員による出張販売促進。
- ④ 背後地との接触、及び商業・交通部門との協調勧誘。

一般に欧米の先進国港湾においては、ポート・オーソリティによる港湾販売活動が盛んに行なわれており、上記のような方策のほかに、主要港においては、駐在員の海外派遣なども良く行なわれている。

都市港湾におけるマーケティングをさらに効果的に成功させるためには、このような港湾販売活動と併せて、港湾機能の背後地も含めた総合的整備が重要と思われる。これには道路や施設などをはじめ、制度・慣習・取扱なども含めた一体的な港湾機能の整備をはかることが肝要と思われる。今後の都市港湾においては、利用者の総合的物流合理化を対象として、背後地と一体的に整備された港湾機能を基盤として、物流用役の質的向上をはかることがマーケティングの面から要請されることになる。

(3) 港湾物流用役の質的向上

都市港湾におけるマーケティングにおいて、最終的に重要な要素は、港湾物流用役の質に関する事項であろう。都市港湾においては、その背後都市の商流機能に対応して、利用者（荷主）のニーズを満足させ、その総合的流通合理化をもたらすような港湾物流用役を供給することが要請されることになる。そしてこのような、港湾物流用役を生産し、販売することが、本来の都市港湾における港湾物流用役の質の向上を意味しているものと思われる。そこではまず、利用者である荷主側における物流活動の性格を把握する必要がある。

都市港湾の利用者である荷主企業は、都市機能を形成している商業活動の担い手でもあるが、この荷主企業においては、安定経済成長下の需要停滞に対処して、経営の維持発展をはかるうえから、物流の合理的管理が重要な課題となっている。すなわち、企業経営に対して、生産や販売などとの関連において、総体的利益をもたらし、さらに都市地域経済とも調和的存在として寄与するような物流の合理的管理が必要となっている。荷主企業における物流活動は、その企業のあらゆる営業活動と相互関係を有しているのであるがそれらとの関連において、コスト面とサービス面の調整をはかり、トレード・オフの考え方に基づいて、総体的な合理化・効率化をはかることが肝要となっている。そこでは、荷主企業における物流活動は、顧客に対して満足する値段とサービスで、しかも企業に対しては充分利益が得られるコストとして、商品を提供することに役立つものであり、また、それらを通じて都市経済における物価安定と繁栄に寄与するような内容のものであることが重要となっている。

港湾物流用役は、このような荷主企業における物流活動に則したものであることが、その内容になるものと思われる。すなわち、港湾物流用役は、利用者（荷主）に最適物流システムを提供して、トータルコストの引下げをもたらすものであり、さらに市民生活を対象とした物流コスト節減による物価安定に寄与する内容のものであることが要請されることになる。そこでは、利用者への最適物流用役を生産・販売することを通じて、都市経済の発展や市民生活の安定に貢献することが、港湾物流用役の質的向上につながることであり、マーケティングの成果を増大させることになるものと思われる。このような面からして、港湾物流用役の生産・販売においては、個々の荷役や保管、輸送などの用役の合理化、コスト低減も重要であるが、さらにこれらの用役を最適に組合せ効果的に機能せしめて、トータル・コストを引下げるところのソフト的分野における用役が本質的に重要な要素になるものと思われる。¹⁴⁾

都市港湾における港湾物流用役の供給は、港湾物流企業などを主体として行なわれることになる。都市港湾においては、都市貨物との関連から、定期

船輸送による船会社主催の物流システムが大きな比重を占めることになるが、通常、荷主への対応としては、港湾物流企業が、船会社と荷主の間にあって、物流システムの調整的役割を果たすことになる。すなわち、港湾物流企業が、このような調整的役割におけるオーガナイザーとして、荷主志向の物流システムを形成し、港湾物流用役として提供することになる。そこでは、港湾物流企業は、港湾物流用役の質的向上をはかる主体者としての本質的役割を果たすことになり、それを通じて、都市港湾における流通近代化に大きな役割を果たすものと思われる。

- 注 (1) 喜多村昌次郎稿「物流事業と公共性」(日本倉庫協会編「季刊倉庫No.41」, 昭和54年6月), P. 19
- (2) 拙稿「港湾物流研究序説」(港湾労働経済研究所, 「港湾労働経済研究No. 4」, 昭和55年1月), P. 201 ~ 203
- (3) Marvin L. Fair; Port Administration in the United States, (Cornell Maritime Press, 1954), P. 175 ~ 176
- (4) 拙著「物流経営論」(ぎょうせい, 昭和55年11月), P. 334

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つの部面があり、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かわらず、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、ヨリ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、現実には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、現実には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がえる。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は思いますが、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すに及んで、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じ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）

地域開発政策と大都市港湾の計画上の課題

木 村 武 彦

(名古屋港管理組合)

目 次

1. はじめに
2. 地域開発政策の展開
3. 大都市港湾を中心とする湾沿岸域計画
4. 大都市と港湾の一体的計画への市民参加
5. むすび

1. はじめに

高度成長の終焉をもたらした 1973 年秋の石油ショックは、大規模プロジェクト構想を基調とした新全国総合開発計画（以下「新全総」という）の見直しを迫り、1977 年 11 月には安定成長路線を目指して第三次全国総合開発計画（以下「三全総」という）の策定をみるに至った。この三全総は、「大都市への人口と産業の集中を抑制し、一方、地方を振興し、過密過疎問題に対処しながら、全国土の利用の均衡を図りつつ、人間居住の総合的環境の形成を図るという方式（定住構想）を選択する」⁽¹⁾ として、1955 年頃から続いた高度成長の弊害としての人口の過密と過疎、強度の産業集積による公害多発、同時に進行した自然破壊等々、これらの居住環境の悪化への反省の結果として、このような選択を求めたことが窺える。

しかしながら、この「定住構想」を実現する方策としての「工業再配置と基盤整備」の項においては、東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海地域を中心とした太平洋ベルト地帯において基礎資源型工業の過度集中を抑制しつつも、大規模プロジェクト構想を引継いで新たなる工業基地の建設をめざしたことは、⁽²⁾ 基本的にはこれまでの高度成長の矛盾を増幅させることになり兼ねない要因

を内包している。このような三全総の基調は、「港湾整備の長期構想」⁽³⁾の中でもその姿を鮮明に画き出されているが、果して、先行投資としての港湾開発を伴う基礎資源型工業の日本列島周辺部への誘導政策が、地域住民の合意を得て「人間居住の総合的環境の形成を図る」可能性を見出し得るのだろうか。あるいは、過密の弊害が強く指摘されている大都市港湾において、大都市の市民的あるいは都市的要請としての諸問題を港湾計画に吸収するとともに、国民経済的要請を如何に最小限に制限するかが最大の課題となりつつある今日、自然環境の再生を基本姿勢として、市民参加の保障を確立させるとともに、それぞれの要請の調整を図る必要がある。

この小論では、これらの課題への接近を試みながら、港湾管理者が港湾計画を策定する際、地域の経済的諸要素（人口、交通体系、物流等）あるいは環境事前評価のように、広域的に、直背の大都市のみならず数都府県の経済因子に影響される問題については、単に、港湾計画としての港湾区域だけの領域でなくその港湾の立地する湾域を中心とした沿岸域⁽⁴⁾の広域計画策定の意義について考察するとともに、港湾計画策定の段階における市民参加の問題について検討を加えようとするものである。

これまでの公共事業計画はとすると住民ぬきで策定されており、そのことが事業実施の際の紛争の種となっている。その根本原因は、上述のように三全総の基調が新全総の大規模プロジェクト構想を払拭できず、高度成長の矛盾を増幅しかねない状況にあるため、なんらかの方途を講じて計画決定前に住民参加の途を開くことが、大都市における港湾計画の安定的な確立につながるものと考えられるからである。

注 (1) 国土庁計画・調整局編「第三次全国総合開発計画第1巻」（財国土計画協会、1978年）P.24

(2) 上掲書PP. 90～93 参照

(3) 運輸省港湾局「港湾整備の長期構想」（1980年）

(4) 国土庁計画・調整局編「前掲書」P.56

「海岸線をはさむ陸域と海域を沿岸陸海域（沿岸域）」と定義している。

2. 地域開発政策の展開

1955年頃から始まる高度成長は、既成の四大工業地帯を中心に工業の集中集積をめざした結果、産業基盤の脆弱さから、過密の弊害を露呈するとともに、所得の地域格差の拡大を生み出しつつあった。このような現状を打開するために、1961年には既成の集積地域に基盤整備投資を集中しても、資本の投資効率の低下がみられるので、むしろ既成工業地帯の周辺部に新規の工業立地を誘導し、農業を含めた地域の産業構造の再編成を図るべきである⁽¹⁾との指摘が行われた。

このような指摘をまつまでもなく、既に1959年に発表された池田内閣の「所得倍增計画」は、資本の強蓄積再編についての新たな展開を図るための施策の役割を担わされていることが窺える。「所得倍增計画」の中心施策としての太平洋ベルト地帯構想は、太平洋沿岸の既成の四大工業地帯の臨海部に新規の工業地帯を建設して、重化学工業のコンビナート形成にともなう生産体制の拡大を図ったものである。例えば、東京湾では京葉地区、伊勢湾では名古屋南部地区及び四日市、大阪湾瀬戸内海では堺泉北地区、播磨地区、岩国地区及び大竹地区にそれぞれ鉄鋼石油等の重化学工業を中心にしたコンビナートが建設された。

大規模コンビナートの分散配置による所得格差の是正をねらったにもかかわらず、現実には中枢管理部門や都市型産業の発展により大都市への人口集中は増幅され、環境破壊等の過密の弊害が顕在化し始めた。人口の集中に伴う過密過疎及び地域格差の拡大等の弊害の解消をめざして1962年に「全国総合開発計画」（以下「旧全総」という）が策定され、工業の全国的な分散政策を推進した。これらの政策を保障するものとして新産業都市建設促進法（昭和37年、法律117号）及び工業整備特別地域整備促進法（昭和39年、法律146号）等の法律が成立し、重化学工業の新規立地を全国の都市開発拠点及び工業開発拠点を中心に求め、他産業への波及効果と所得効果の拡大を図った。拠点開発方式を中心とした地域開発政策に便乗しようとして、全国の各県はそれぞれの思惑から地区指定の立候補を行なったが、その中から1964

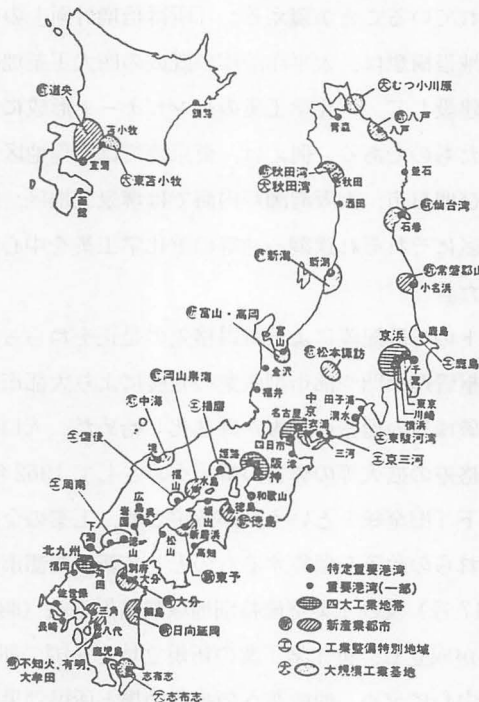
年以降新産都市（以下「新産」という）15ヶ所と工業整備特別地域（以下「工特」という）6ヶ所が指定された（図1参照）。

新産・工特を中心とする地域開発のほとんどは、臨海部開発の優位性に着目して、第1次から第3次までの港湾整備5ヶ年計画に誘導されて巨額な先行的港湾開発投資が行われた。その代表的な事例としては、掘込式港湾技術の開発に伴って、富山新港、新潟新港、秋田北港、石巻港、鹿島港及び田子の浦港等が地域開発拠点港として積極的に整備された。

また、大分、東予、福山、水島、播磨、坂出等の瀬戸内海の静穏な海面を埋立て、工業用地造成が行われ大規模な重化学工業コンビナートが出現した。⁽²⁾

しかしながら、基礎資源型工業の立地を中心とした拠点開発方式は、産業

図1 日本の工業地帯と港湾



(注) 運輸省港湾局作成による。

基盤としての生産関連施設については、かなりの実績を納めたものの生活基盤としての生活関連施設への整備が立遅れ（表1参照）、新産・工特の約10

表1 新産都市、工特地域における生産関連、生活関連別施設整備の状況

（単位：億円，％）

	新 産 業 都 市			工業整備特別地域		
	基本計画 投資額	昭和48年度 末累計額	進捗率	基本計画 投資額	48年度末 累計額	進捗率
生産関連施設	24,189 (25,462)	27,747 (22,357)	115 (88)	11,576 (12,185)	12,249 (9,797)	106 (80)
生活関連施設	22,357 (23,533)	22,133 (17,358)	99 (74)	9,606 (10,111)	6,901 (5,451)	72 (54)
合 計	46,546 (48,995)	49,879 (39,715)	107 (81)	21,182 (22,296)	19,150 (15,248)	90 (68)

（注）1. （ ）内は昭和40年価格に換算した数値である。

2. 生産関連施設：工業用地，工業用水，輸送施設（道路，鉄道，港湾），通信施設，国土保全施設等

生活関連施設：住宅及び住宅用地，水道及び下水道，教育及び厚生施設，職業訓練施設，公園緑地等

3. 三全総総点検作業編その1 P. 537 より

年経過後の1973年（昭和48年）において1965年（昭和40年）価格で生活関連施設整備の進捗率をみると新産で74％，工特では54％という低さである。また，新産・工特の拠点都市の財政について「市町村財政については，工業開発に伴い，財政力の強化，自主財源の増大等大きく改善はみられるが，生活環境施設に対する財政需要の増大や公害対策等の新しい財政需要を抱えることになり，当初の期待程改善されていない側面がある」⁽³⁾と指摘されている。

この指摘にみられるように，環境破壊が拠点開発地域を中心に進行し，地

域住民にとって外部不経済効果をも獲得する状況になってきた。このような状況下で、反公害の住民運動が拠点開発阻止という型で全国的に展開された。⁽¹⁾ 自然破壊、環境悪化が顕在化する中で、国は公害基本法の経済との調和条項を削除し、自然環境の優位性を打出す一方では、高密度社会への対応という理念に基づき旧全総の改訂を行ない、1969年に新全総を確定した。その基調は大規模プロジェクトと通信・交通ネットワークを全国に張りめぐらすもので、国土の周辺部に、従来一工業基地の規模が、2千から3千ヘクタールあったのに対して、1万から2万5千ヘクタールの苫小牧東、むつ小川原、秋田湾、周防灘及び志布志湾等の大規模工業基地が設定され、海外依存度の高い原々料の受入れのために大規模港湾の先行的建設を行う体制を企図した。

一方、大都市港湾においては、近傍港湾との投資の重複を避けるために広域港湾計画が志向され、「東京湾港湾計画の基本構想」「大阪湾港湾計画の基本構想」及び「伊勢湾港湾計画の基本構想」が出現した。このような一連の施策の推進は、当然に交通・通信ネットワークの拡充強化を促すとともに、大都市港湾周辺部の一層の高密度利用と大都市の中核管理機能の強化を促進した（表2参照）。

表2 三大湾地域及び太平洋ベルト地帯における
工業出荷額対全国比の推移

(単位：%)

地 域	業 種	昭和35年	40年	45年	48年	49年
三大湾地域	基礎資源型	60.9	63.6	63.3	62.4	60.3
	そ の 他	69.3	67.7	66.1	63.0	61.7
	全 業 種	66.8	66.5	65.3	62.8	61.3
太 平 洋 ベ ル ト 地 帯	基礎資源型	77.7	79.3	79.5	78.6	77.8
	そ の 他	77.6	75.9	73.9	71.2	70.2
	全 業 種	77.7	76.8	75.4	73.2	72.5

資料：通商産業省「工業統計表（昭和49年は概数）」

(注) 三全総総点検作業編その2 P. 707より

ここに掲げられた表2でみるかぎり、基礎資源型工業の6割強が三大湾地域に立地し、太平洋ベルト地帯をも含めると8割弱に達している状況が窺える。その後の粗鋼、石油精製及び石油化学について三大湾への立地状況をみると、粗鋼では実に95.3パーセント、石油精製で88.2パーセント及び石油化学に至っては100パーセントがこの地域に集中していること（表3参照）から考え合わせるとわが国の大都市を有する三大湾地域に「生産現場の機能と中枢管理機能などの経済の上部構造の機能とが二重に集中・集積したこと」⁽⁵⁾を大都市圏のあらゆる問題の特徴として指摘しているが、この事実がまさに三全総への「人間居住の総合環境の形成」の選択を迫ったものといわれている。

表3 大都市圏への重化学工業コンビナートの集中

(1979年現在)

		(1)東京湾	(2)伊勢湾	(3)瀬戸内	うち 大阪湾	(1)+(2) +(3)	全 国
粗 鋼	生産能力 (万 $\frac{1}{2}$ 年)	3,628	700	8,105	3,403.9	12,433	13,053
	全国比	27.8	5.4	62.1	26.1	95.3	100.0
石 油	設備能力 (万バレル/日)	225	76	223	76.21	524	594
	全国比	37.9	12.8	37.5	12.8	88.2	100.0
化石 学油	設備能力 (エチレン 万 $\frac{1}{2}$ 年)	234	66	232	33	532	532
	全国比	44.0	12.4	43.6	6.2	100.0	100.0

資料：中村剛治郎「瀬戸内地域と臨海コンビナート」科学者会議『第9回瀬戸内シンポジウム報告書』による。

(注) 宮本憲一著「都市経済論」P.215より

定住構想選択の要因は、まず第一に、1973年秋の石油ショックにみられるように、原油価格の高騰がわが国の産業体制の変更を求めたこと、第二に、

前述したように生産現場の機能と中枢管理機能が二重に大都市圏に集中集積した結果、地域の環境問題が外部不経済効果という形で露呈したこと、第三に国際的にみて食糧の自給要請が強くなってきたことである。

ここに集約したような現実的な要請を受けて、三全総は居住環境の総合的形成ということを基本としながらも、個々の政策について検討してみると次のような新全総の継承が明確になってくる。すなわち、大規模プロジェクトは、相変らず苫小牧東及びむつ小川原に建設し、更に秋田湾及び志布志湾等は環境影響評価を含め調査検討するとある。交通・通信体系についても、既定の国土開発幹線自動車道のほかに、日本海沿岸縦貫を始め5ルートについて約1万キロメートルを整備し、鉄道については高速鉄道網を唱い、港湾については広域港湾体系の整備を促進し、また、通信体系についてもネットワーク形成をめざしている。一方、工業出荷額についてみると、都市型工業における金属加工型工業の比率を40パーセントへと高めているものの、基礎資源型工業は一貫して30パーセント前後を示し地方資源型工業については20パーセント前後へとシェア低下がみられるが、農山漁村においては、主産業である第一次産業に根ざした地域社会との調和を図り、農水産加工業、木材加工業等の地方資源型工業などを中心に立地をすすめる⁶⁾という相矛盾した内容を含んでいる(表4参照)。

表4 工業出荷額

項 目	昭和40年	50 年	60 年	65 年
工業出荷額(昭和50年価格, 兆円)	49.3	127.5	250	320
指 数 (昭和50年=100)	(39)	(100)	(195)	(252)
(構成比%) 都 市 型	40.2	47.1	52	53
金 属 加 工 型	26.2	35.0	39	39
雑 貨 型	14.0	12.1	14	14
資 源 型	59.8	52.9	48	47
基 礎 資 源 型	29.2	29.3	28	28
地 方 資 源 型	30.5	23.5	20	19

- (注) 1. 金属加工型は金属製品、機械工業をいう。
2. 雑貨型は印刷・出版、衣服、家具、ゴム製品その他をいう。
3. 基礎資源型は、石油・石炭製品、化学、鉄鋼、非鉄金属、紙パルプをいう。
4. 地方資源型は、窯業・土石、食品、木材・木製品、繊維をいう。
5. 三全総より

これまでの考察から、三全総の内容が新全総にみられた基礎資源型工業を中心とした開発理念の継承であることを読みとることができる。地域開発政策のこのような理念は、これまでの検討で既に破綻していることが明らかになっている状況から、特に大都市港湾を中心に輸出主導型工業立地政策を転換し、真の意味での地域の振興を考えて、都市型工業を中心とした地域波及効果の大きい無公害型工業の配置をめざして政策転換を図らなければならない。

注 (1) 経済企画庁編「経済白書」1961年版 PP. 429～469

(2) 財団法人日本港湾協会「日本港湾史」(1978年) P. 193

(3) 国土庁計画・調整局編「前掲書第2巻」P. 537

(4) 宮本憲一著「地域開発はこれでよいのか」(岩波書店、1973年) PP. 45～46参照

(5) 宮本憲一著「都市経済論」(筑摩書房、1980年) P. 216

(6) 国土庁計画・調整局編「前掲書」PP. 89～95参照

3. 大都市港湾を中心とする湾沿岸域計画

大都市港湾を中心にした三大湾の広域港湾計画は、輸出主導型の工業立地政策を推進したため、工業生産力を中心として湾内の面的拡大を図ることを基本に、湾内各港の機能分担により重複投資を回避し、湾岸全体の合理的な輸送幹線施設の配置(交通ネットワーク化)に併せて工業基地を建設し、原料輸入のため基幹航路の整備やシーバースの建設を主眼とした。しかしながら、輸出主導型の重化学工業を基本とする工業配置や交通ネットワークの形成が、人口の過密化と同時に公害、特に大都市港湾においては、水質汚染、

大気汚染を加速させたため、その対応として自然環境を如何に保全するかが最大の課題となった。

そのため広域港湾計画そのものの理念が根本的に問いなおされており、このような状況への対応として三全総においては「沿岸域の保全と開発」の中で、高度成長を通じて沿岸域の利用拡大に伴い、急速な環境悪化と新旧の利用形態間に軋轢を生じたため「海岸線をはさむ陸域と海域を沿岸陸海域（沿岸域）として一体的にとらえ、多面的な利用が可能になる空間としての特色を十分に生かしつつ、沿岸域の自然的特性、地域的特性、生態環境に応じて保全と利用を一体的に行う必要がある」⁽¹⁾と沿岸域の課題を提起した。

さて、沿岸域利用に関する現行の空間利用計画を拾ってみると、国土利用計画法（昭和49年、法律 92 号）に基づく国土利用計画（第 4 条）、土地利用基本計画（第 9 条）、都市計画法（昭和34年、法律 100 号）に基づく都市計画（第 4 条第 1 項）及び港湾法（昭和25年、法律 218 号）に基づく港湾計画（第 3 条の 3）、開発保全航路計画（第 3 条の 2）等があり、特に前二者については陸域の空間利用計画であるのに対し、後者の場合のみが港湾区域という限定的な沿岸域の計画である。また、特定な資源保護的な観点から、陸域あるいは海域について、自然環境保全法（昭和47年、法律 85 号）、自然公園法（昭和32年、法律 161 号）及び水産資源保護法（昭和26年、法律 313号）の中で、それぞれ自然環境保全計画（第23条）、公園計画（第12条）、沿岸漁場整備開発計画（第 3 条）及び保護水面管理計画（第17条）が策定されている。

このように沿岸域の空間利用計画は港湾計画を除いて全く皆無に等しく、その港湾計画策定の段階でも地域的に限定された大都市港湾の計画であるにもかかわらず、大都市及び地先水面にとどまらない理由は前節で指摘したように大都市港湾を中心に周辺部を含む三大湾の重化学工業生産能力が全国比 90 パーセントを超えて集中している事実にある。そのため海域汚染は極に達し、海域浄化と自然環境の保全が緊急の課題となり、湾全域の沿岸域について大気質、潮流、水質、生態系、景観及び水産資源について可能な限りの環境事前評価を行うことが、港湾計画策定の必要条件となってきた（1973 年

の港湾法及び公有水面埋立法の一部改正)。一方、1973年から高砂で始まった入浜権⁽²⁾運動にみられるように自然海岸破壊(表5参照)に対して、その保全とコンビナート立地前面への自由立入を求めて全国各地で住民運動が展開されている。

表5 東京湾及び瀬戸内海における人工海岸

	海岸線延長(km)			構成比(%)	
	人工海岸	自然海岸	合計	人工海岸	自然海岸
東京湾	588.7	107.4	696.1	84.6	15.4
瀬戸内海	2,488.0	2,926.7	5,414.7	45.9	54.1
全国	8,395.0	24,386.8	32,782.8	25.6	74.4

資料：建設省「全国海岸域現況調査報告書」(昭和50年3月)

(注) 1. 人工海岸：農地、飛行場、塩田、その他

自然海岸：砂礫、岩

2. 河口部は含まない。

3. 三全総総点検作業編その2 P. 740より

これまでの一連の叙述は、アメリカにおいて1972年に「連邦沿岸域管理法」が制定された環境と酷似している。沿岸域がリゾートゾーンであるとともに自然生態系の維持に重要な役割を果していることの認識が高まり、干潟及び低湿地の保存のための立法化が各州ごとに1960年代当初より始まった。その頃より海洋開発の進展がみられ、一方臨海部に立地する発電所、重化学工業に対する環境保全のための規制が進められたが、このような個別の規制や環境対策では、いずれも不十分であり、土地利用そのものについて総合的、広域的な計画を行うことにより調和のとれた開発や効果的な環境保全が可能であるという理念のもとに「沿岸域管理法」が制定された。⁽³⁾

わが国では、1980年に海洋開発審議会から「長期的展望にたつ海洋開発の基本的構想及び推進方策について」の二次に渡る答申が出され、沿岸域の開

発及び保全について陸域及び海域を一体とした計画の早期実現と管理体制のあり方への方向を明確にした。これは三全総の方向づけの具体化の第一歩とみることができる。このような方向づけは、従来大都市港湾に集約されていた国民経済的な諸要請に基づく外部不経済効果の排除に貢献するものと考えられる。湾内の一点集中的な環境破壊は、利潤極大化原理に基づく個別企業の公害防止対策への不徹底さによるもので、その面的拡大を可能にする広域港湾計画では、環境保全と開発との調和は不可能であるとみられており、後で述べるような市民参加と環境事前評価を伴った最小限湾単位の沿岸域計画の必要性を強調するものである。

湾単位の沿岸域計画策定のためには、自治体ベースの協議会あるいは一歩進めて湾を単位とする一部事務組合方式が考えられるが、いずれの場合も間接自治の方向であり、各自治体の利害錯綜で調整の困難さをもたらしかねない。しかしながら、従来の広域行政の理念としての資本の効率的運用をめざした行政の反省がみられる今日、市民あるいは地域住民と一体となった自治体主導型の沿岸域計画策定をめざす必要がある。この計画の中には、既に述べた環境評価の5項目の他に陸域の居住環境確立の上で都市需要、市民需要が考えられる沿岸域利用項目、海浜リゾート用地、都市型工業用地、交通通信及び物流用地、一般廃棄物用地、臨海性エネルギー備蓄及び供給用地、臨海工業用地及び空港用地の7項目について調整を必要とする。仮にアメリカの「沿岸域管理法」のような法律の成立があったとしても、その理念としての沿岸域計画策定手順にある環境事前評価の完全実施と市民参加の保障は貫らぬかなければならない。⁽⁴⁾

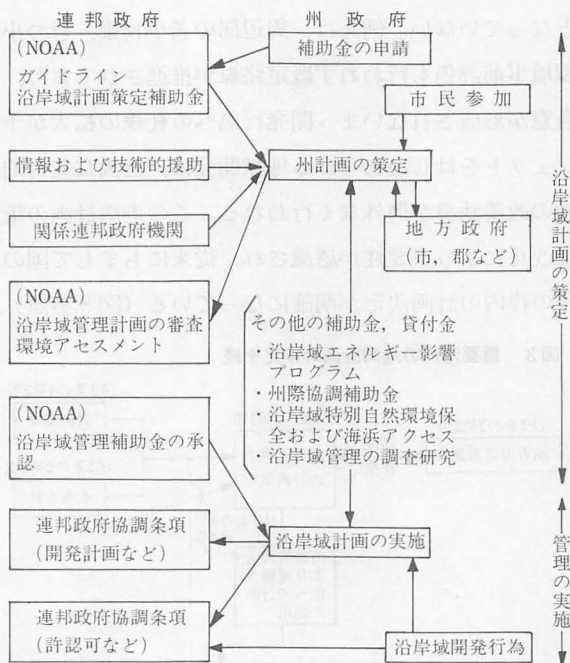
注 (1) 国土庁計画・調整局編「前掲書」P.56

(2) 本間義人著「入浜権の思想と行動」(御茶水書房、1977年)P.80 入浜権宣言の中に入浜権について次のように定義している。「古来、海は万民のものであり、浜辺に出て散策し、景観を楽しみ、魚を釣り、泳ぎ、あるいは汐を汲み、流木を集め、貝を掘り、のりを摘むなど生活の糧を得ることは地域住民の保有する法以前の権利であった。」

(3) 石井靖丸、今野修平編著「沿岸域開発計画」(技報堂出版(株)、1979年) PP. 257 ~ 258

(4) 「上掲書」PP. 259～261に「沿岸海域管理法の概要」についての叙述があるが、その中に「連邦法による沿岸域管理フロー」を次図に示すが、環境アセスメントと市民参加の保障を特に留意されたい。

図2 連邦法による沿岸域管理フロー



資料：Inoue, S., Toward a Framework for Coastal Zone Management, University of Washington Master Thesis, 1977, 石井靖丸・今野修平編著「沿岸域開発計画」p.260

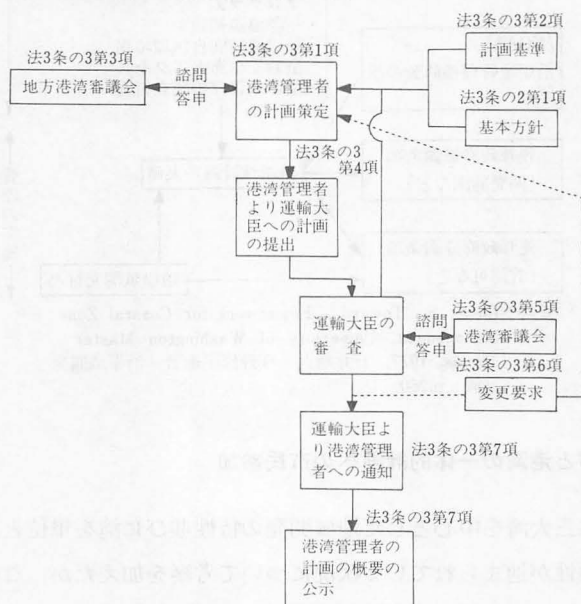
4. 大都市と港灣の一体的計画への市民参加

これまでに三大湾を中心とした地域開発の特性並びに湾を単位とした沿岸域計画の必要性が迫られている状況について考察を加えたが、この節では、その中心に据えられている大都市港湾の計画段階における大都市と港湾との一体的整備の方策とその計画への市民参加の課題について検討したい。

既に第二節において、全国総合開発計画の基調は基礎資源型工業の立地志

向により資源の最適配分をめざす効率基準原理に基づき、日本列島の周辺部への空間利用の拡大と交通通信ネットワークによる空間距離の克服を図り、資本の再編成と一層の集中集積を推進した結果、居住環境の悪化に拍車がかかったことを指摘した。その結果、環境保全への全国的な世論形成が行われ環境悪化への一定の歯止となる一連の公害立法の成立をみたが、必ずしも充分なものとなっていない。例えば、周辺部の苫小牧東、むつ小川原の開発に至っては環境事前評価も行われず既定路線が推進されており、この開発に対する住民合意が形成されないまま開発行為への軌轢の拡大が予想される。大規模プロジェクトをはじめあらゆる地域開発は、巨大な先行的開発投資を伴う港湾建設の政策誘導が例外なく行われる。この港湾計画の策定手順は1973年の港湾法改正により重要性が認識され、従来にもまして国の基本方針及び計画基準⁽¹⁾の枠内の計画決定が明確になっている(図3参照)。

図3 重要港湾の港湾計画の策定手続



- (注) 1. 「法」は「港湾法」のことである。
2. 1980年版港湾要覧による図を一部修正して作成。

特に基本方針の「3.港湾における環境保全を図るとともにその周辺における環境の悪化の防止に資する」の項で「港湾の開発利用にあたっては、その環境に与える影響を計画策定に際して事前に評価するとともに、その実施にあたっては広域的かつ長期的観点に立って環境の保全のための措置を講ずる」となっているが、これは図3でみたような港湾計画策定手順に従う限りあくまでも港湾管理者ないし国の環境事前評価であり、第3節で示した「沿岸域管理法」のフロー（図2）でみるような計画への市民参加があった上での環境事前評価とは別のものであると考えざるをえない。

これまでの港湾計画の策定に際して住民ないし市民参加の形式が整えられる上で、地方港湾審議会制度が導入されているが、利益代表的色彩が強く⁽²⁾、港湾への隣接地区を中心にして居住環境に大きな影響を受ける市民参加の場が提供されていない事実が驚かされる。港湾計画は基本方針に唱われているように「港湾が交通等の諸活動の重要な拠点であることにかんがみ、国土及び地域に関する諸計画との斉合を図るとともに交通体系上の位置づけ」に代表されるように国土、地域開発並びに交通運輸上の諸点に力点が置かれ、都市機能的あるいは市民生活上の海浜、自然海岸への立入の欲求等の視点がなおざりにされたのではあるまいか。

そのため大都市港湾においても残された唯一の空間となる埋立地を、「経済機能とそれに対応する施設の合理的配置という単純化された視点」⁽³⁾にたつての、保管、貯蔵施設としての倉庫群、流通機能としての岸壁直背の上屋を一体としてのターミナル施設あるいは流通センターを含む複合ターミナル及び臨海工業地帯としての工業湾機能等どれをとりあげても経済機能のみの対応であった。このような現象がなお一層入浜不可能な港湾の形成をうながし、都市機能からみて市民あるいは地域住民の生活・生産から遠い存在となっていく。それに加えて港湾諸施設の大規模化は、市民の視界から港湾を遮蔽する役割を生み出した。

これまでに港湾計画策定段階から順を追って港湾の置かれている状況をみてきたのであるが、どれ一つとして市民ないし地域住民への合意を得られる状況にはなく、なんらかの方途を講じて市民生活上の要請を考慮するととも

に、都市機能的視点から「都市環境特に海に面した臨海部の地域特性の総合的レベルアップをいかに実現するか」⁽⁴⁾を基本理念として港湾計画の転換を図ることが、今日的な課題となっている。

われわれが、ここで特に強調しなければならない問題は、従来ともすると大都市港湾に課せられた主要な要請は国策として基礎資源型工業の立地に対応する体制を誘導することから出発して、その国策追従的な大都市港湾の施策が大きな矛盾を露呈したため、今日では経済機能を中心にした国民経済的要請を如何に最少限度にとどめるかが最大の課題となりつつある。国策の誘導は、基礎資源型工業の立地にとどまらず、最近では 1967 年から開始された国際コンテナ輸送に代表されるように、大規模コンテナ基地の設置により、大都市港湾の背後のコンテナ交錯輸送を生みだしており、道路混雑、大気汚染等外部不経済効果の要因を形成している。⁽⁵⁾

第 2 は、都市との一体性の確保をめざすもので、従来の経済機能優先を排し、人間生活と自然環境の質的改善及び保全を中軸に据えて、物流・交通体系の改善、都市再開発のほかレクリエーション、公園、緑地及び住宅等の複合的な利用目的の調整を図り、都市改造の戦略的空間として機能させる必要がある。⁽⁶⁾ このような視点に立った大都市港湾の開発は東京港の「木場移転事業」をはじめとする港湾計画、神戸港のポートアイランドへの都市軸の移転あるいは、大阪港の南港開発等いくつかの事例が数えられている。

第 3 には、第二課題の体制を保障するものとしての重要課題は、港湾計画への市民参加である。前述したように港湾計画への市民参加は形式的か、あるいは皆無と判断せざるを得ない。しかしながら、国民経済的要請に基づいて、港湾を経済機能中心に開発するか、人間生活と自然環境の回復改善をめざして都市改造の戦略空間として再生するかは、ひとえに市民参加体制を港湾計画策定の段階において如何に保障するかにかかっている。

都市環境悪化の中で生活しているところの市民は、都市的施設の内不足している施設等の市民生活のあらゆる面での状況を知りぬいており、自己の生活実体を基礎にした生活意識はいかなる都市専門家の見識にも変えがたい。大都市港湾への国民経済的アプローチにより、外部不経済効果をこうむるの

は臨接地区の市民であり、そのような要請へ如何なる反応を示すかは、市民意識の水準により種々の問題を惹起しかねない。港湾計画もその例にもれず、特に居住環境の悪化については、事業主体の行政当局からみれば地域エゴといわれる程に地域への阻害要因や誘因を明確に指摘できる。

ここに揚げたような特性を考慮に入れるとするならば、第3節で述べたアメリカの「沿岸域管理法」による州政府の計画策定の事例としてワシントン州の状況を見ると、まず基本計画の内容として、沿岸域における経済開発、公共アクセス、レクリエーション、交通体系、沿岸域利用、自然環境、生態系保全及び歴史的文化的遺産の7項目をもっている。また、計画策定の段階での市民参加の方法と時期をことこまかに明示しており、正式の公聴会の他に各分野の住民の考え方を反映させるために市民諮問委員会の設置を義務づけている⁽⁷⁾という叙述に直面した時、わが国の港湾計画策定手順の後進性を指摘させるを得ない。

第4に、市民参加を保障して都市と一体的な港湾計画が策定される状況が出現した場合、われわれは、港湾経営主体としての立場を明確にして、港湾都市機能サービスの高度化にともなう高負担を担保させねばならない。

その一つは港湾用役生産分野での港湾用役生産管理者としての姿勢であり、他の一つは不動産所有者（land Lord）として港湾都市機能サービスの向上にともなう開発利益を吸収するシステムの導入である。前者については既に2～3の論文⁽⁸⁾を出しているので、ここでは省略するが、後者については埋立地等を含む港湾用地を売却しないで保留し、貸付方式によって生産性を吸収する⁽⁹⁾ことが提唱されており、借地借家法の問題の解消さえ可能ならば、今後大都市港湾の経営の安定に貢献するものと考えられる。

ここに掲げた4つの課題の解決への方向をめざすことが、大都市と港湾の一体的計画を保障する市民参加の可能性を示唆するものである。

注 (1) 基本方針及び計画基準はそれぞれ「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針を定める件」（昭和49年7月13日運輸省告示第278号）及び「港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令」（昭和49年8月3日運輸省令第35号）として定められている。

(2) 地方港湾審議会条例の事例として、名古屋港審議会の構成メンバーは、次

のようになっている。なお、六大港はほぼ同様な構成となっている。学識経験者 2 名、業界団体代表 12 名、隣接自治体代表 9 名、議会代表 4 名、労組代表 3 名、国の行政機関代表 7 名の計 37 名

- (3) 北見俊郎、奥村武正編著「都市と臨海部開発」（成山堂，1977 年）P. 95
- (4) 「上掲書」P. 95
- (5) 鈴木曉稿「「需要調整型」港湾体系への課題－港湾機能の転換と港湾投資－」（港湾経済研究 No.12，1974 年）PP. 181～182，及び棚橋貞明稿「コンテナ貨物の交錯輸送についての一考察－東京湾を中心として－」（港湾経済研究 No.14，1976 年）PP. 151～161 等を参照されたい。
- (6) 東京都港湾審議会答申「東京港埋立地の開発および埋立事業の経営について－都市のための新しい臨海部形成をめざして－」は 1973 年前後の大都市港湾の閉塞状況に対する港湾計画転換の示唆を与えた事実を見逃すことはできない。
- (7) 石井靖丸、今野修平編著「前掲書」PP. 265～266
- (8) 拙稿「大都市港湾管理における新理念の導入－営造物管理者から用役生産管理者へ－」（港湾経済研究 No.17，1979 年），拙稿「大都市港湾管理体制をめぐる政策課題」（港湾経済研究 No.18，1980 年）及び拙稿「港湾用役生産と港湾経営（管理）」（港湾労働経済研究年報 No.5，1981 年）を参照されたい。
- (9) 注(6)に同じ。

5. む す び

港湾計画の欠落部分について、都市機能的視点あるいは市民参加の保障を裏付ける視点から当面する課題を提起した。これまでの考察から、港湾計画の再生をめざすためには、この 2 つの視点から対応がせまられている。

大都市港湾の場合、1970 年代より環境の保全を基調としての港湾開発への転換がみられる。前節で指摘したように、東京都港湾審議会の答申の理念が、都市機能と港湾との一体性を確保し、大都市に残された貴重な戦略的空間として港湾開発を位置づけている。

また名古屋港の場合は、工業用地造成は現状にとどめ、保留工業用地について、輸送革新の進展にともなって西部臨海工業地帯の西 4 区埋立地 538

ヘクタールのうち 177 ヘクタールを物流機能基地に機能転換を図っている。また、300 ヘクタールの緑地計画を策定し、環境の改善とレクリエーション施設の確保をめざし、その具体的実施として「親しまれる港づくり懇談会」を設置し、特にその構成については P T A 関係、区政協力員、青年団、婦人団体、労働組合、行政機関及び学識経験者を網羅し親しまれる港湾への施策の方向性を求めた。その一つとして、旧東・中埠頭の再開発としてガーデン埠頭の出現をもたらし、公園と海事思想普及施設を有するポートビルの建設へと進んでいる。

一方、学識経験者、市民団体及び労働組合を中心に 1979 年に「住民に親しまれる名古屋港を考える会」が結成され、生活環境の面やレクリエーションの場としての港湾への積極的なアピールを行っており、今後の動向が注目される。

しかしながら、今日大都市港湾への国民経済的要請は陰に陽に姿を現しており、港湾計画への市民参加の制度化をめざさなければ、環境保全の実現は不可能に近くなるだろう。港湾計画の転換点にさしかかって、鉄とコンクリートによる自然環境の破壊への反省から、大都市港湾の管理者は大なり小なり親しまれる港づくりの施策を実施しているが、より豊かな環境保全を行うためには湾単位の沿岸域計画による総合的対策の中から大都市港湾の再生を生み出すことができるだろう。

この小論では、地域開発政策の転換期における諸問題の整理を通じて、大都市港湾の環境保全のためには、理念としての沿岸域計画の必要性を強調した。特に、環境保全の保障のためには市民参加の制度化を実現しなければならないことを論じたが、問題の提起の範囲にとどまって、必ずしも充分なものとなっていない。今後も大都市港湾における国民経済的要請と都市的、市民的要請の軋轢を自然環境の保全という視点にたって如何に確保するかを論及したい。

都市経済と港湾機能の変化

山村 学

(明治学院大学)

目 次

1. はじめに
2. 都市経済の発展と港湾機能
3. 安定成長下の都市経済と港湾
4. 今後の都市経済発展と港湾の課題

1. はじめに

わが国の経済成長と物流革新の間には種々の相互作用がみられてきた。このことは既に先学諸氏の分析によって明らかにされている通りである。⁽¹⁾

そこで、今日の如き都市経済の発展過程をたどってみると、一面においては物流革新の進展とともに高度な分業化や諸商品取引の集中化などが進んだと理解することができる。しかし、高度成長過程においては、地方産業都市や大都市への経済力集中が政策的に展開されてきており、その加速度合が高まったのも事実である。

したがって都市経済発展の原動力的一要素といわれる港湾は、物流革新の過程においてその機能を大きく変化させてきている。例えば、主な指標として速度、取扱量、省力化度合などの面からとらえてみても貨物単位当りの生産性向上やコスト低減に大きな効果をあらわしていることがわかる。

ところが、このように限られた都市地域に経済活動が集中することは、そこに専門的な諸機能の分担と相互依存関係が成立し、集積のメリット追及が可能な場となるにもかかわらず、資本主義的経済発展の宿命的問題に遭遇することになったのである。

確かに港湾の整備拡充は、都市経済の発展と市民生活の向上に寄与するこ

とを目的として、つぎつぎと新しい機能や形態のものへと変化せしめてきた。しかし、産業構造の高度化と相俟って産業間や企業間に不均等発展による跛行性が生じ、これが大企業中心の系列化や支配強化によってその度合を強めつつ大都市経済を中心とするヒイラルヒイが形成されてくることになる。この過程において過疎、過密化や環境悪化なども進んでくる。もちろん、かかる過程において、種々の対応政策が展開され、これに国内外の情勢変化も加わって経済発展の軌道修正も部分的には行われてきている。

とくに昭和48年のオイルショック以降から、わが国の経済活動は大きな変化を余儀なくされるにいたり、ここ数年来から安定成長を目指す方向への転換がはかられて今日に至るのである。こうした都市経済の構造的変化に対応するためには、港湾機能にも当然のことながら変化を要請されてくることになる。

本論では、最近における都市経済と港湾機能の変化をふまえながら現状の事実を再確認して今後の基本的課題と思われるものをいくつか提起してみるつもりである。^[2]

注 (1) この分析が明確に行われているものの1つとして、広岡治哉編著「現代交通の理論と政策」（日本評論社）があげられる。同書の第1章資本主義の交通問題を参照。

(2) 本稿の展開に際しては今野修平「都市化と経済の変化からみた大都市港湾の展望と課題」（日本港湾経済学会年報 1977 年）が適切な分析を行っているので、その一部を参考にさせていたゞいた。

2. 都市経済の発展と港湾機能

都市経済の発展は、前述の如く分業化の進展や商品取引の集中化によるものであるが、これには流通機構の整備が相互作用関係で結びついている。ここでいう流通機構とは流通経路、取引形態、流通関係企業の機能、物流施設などを含め、それらの結合の仕方をさすものであるがこのメカニズムは商品の生産、流通、消費という各段階の発展度合と商品の性格によって規定されることになる。

そこで都市経済発展の基本的な方向をまとめてみると次のようにいうことができる。すなわち消費市場の拡大は生産、流通の規模拡大につながるが、一方において生産面の技術革新や流通過程における大量販売、大量物流体制が確立されてくると消費市場の拡大に結びついてくることになる。また消費の質的な側面からみると需要構造の変化が生じ、生産、流通部門の対応姿勢を変えさせながら新商品の登場を促がし、それによってさらに新しい需要が創造されてくる。⁽³⁾

つぎにわが国における都市経済の発展と港湾機能の関係をとらえてみることにするが、最近の貨物輸送構造によってもわかる通り国内向の大半（トンキロ）は内航海運である。また、これに外航海運の輸出入貨物を加えてみると港湾における貨物取扱量は如何に大きいかが理解できる。

これまでの臨海地帯においては地域開発政策の展開に伴って重化学工業部門が進出し、いわゆる産業都市化とともに原燃料や製品の海上輸送度合を高めてきた。これはわが国の国土条件を経済的に有効活用して産業構造の高度化と結びつけたものであり、各都市は新らしく整備された港湾によって消費市場である大都市との関係を深めながら発展してきている。

ところが、地方諸都市の多くは、いわゆる誘致による外来型の大企業を中心として発展してきたため、その関連を含めた工業生産のウェートが高く、内発的な地場産業の発展に結びついてこなかったのである。⁽⁴⁾ したがって、これら諸都市の経済構造は、前述の誘致産業を主体とした活動と一体化している面が多く、いまだに開発の延長過程なのか、またはこれが帰結というべきなのが判然としていないといえる。

一方、大都市においては中枢管理機能の集中化や都市型の2、3次産業化が進み、これを都市周辺部に拡大しながら大都市圏を形成してきている。また、港湾においては地方諸都市や大都市周辺部からの製品及び半成品の受入れと海外貨物の積み卸しが専用、専門埠頭を中心に行われており、1大商品市場形成の機能を如何なく発揮している。

都市経済の発展と港湾機能を、このような角度から眺めてみると、これまでの地方諸都市の経済構造や港湾機能は大都市のそれを反映する形になって

きたといえるのではなからうか。

注 (3) 流通経済発展のメカニズムについては、このような展開が主流となっている。田島義博著「流通機構の話」(日経文庫)、「流通経済用語辞典」(日経文庫)などを参照。

(4) この検討内容は日本港湾経済学会年報(1979年)「都市と港湾」において拙稿の「都市化の進展と港湾問題」で展開している。

3. 安定成長下の都市経済と港湾

わが国の高度成長期を振り返ってみると重化学工業を中心とした産業構造の高度化がはかられ、設備投資と輸出を主導力としながら都市経済の発展をうながして、前述のような産業都市化や巨大都市圏化を進展させてきたことがわかる。しかし、昭和40年代の後半に入ると、このような経済構造は、かつての景気循環という局面からとらえるのがむづかしくなってきたり、これまでのような単純な対応策では解決できない状態になっていたのである。⁽⁵⁾

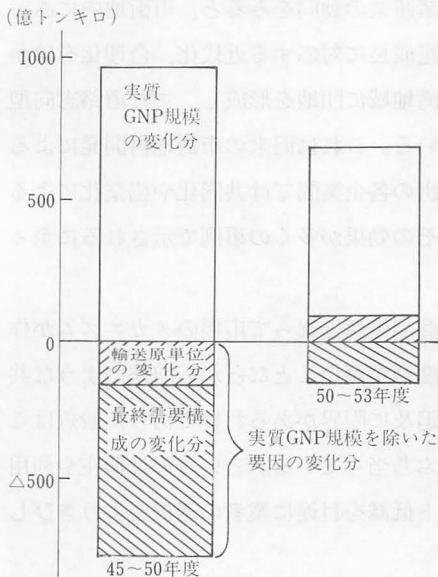
その後オイルショックを契機として安定成長路線への転換が進められるわけであるが、この過程において都市経済と港湾機能が徐々に変化してきており、今日ではさらに安定成長を指向する方向への変化が定着しつつあるのでその主なものを採り上げてみることにする。

(1) 都市経済と港湾機能の変化

まずマクロ的な面から眺めてみると、物流量(トン及びトンキロ)と実質GNPの伸びはトン数の実質GHPに対する弾性値の場合に多少なりとも乖離傾向を生じてきている。しかしトンキロベースでの弾性値の方は比較的相関がみられるものの、これも品目による輸送原単位と最終需要構成の変化分が関係していることを見逃せないわけである(表1)。また、GHP構成要素の中では公共投資、民間設備投資、住宅投資などの動向が物流量の増減に大きな影響をあたえている。

つぎに輸送品目別の量的形態の変化、輸送手段別の分担変化や輸送経路、荷捌方法等には後述するような変化がみられるものの総じて拡大基調の方向

表1 要因別輸送トンキロの変化



は認められなくなっている。これは各主要産業において省エネ化や技術開発、高付加価値製品化などが主体的活動とされてきたことと商取引や物流過程の近代化、合理化が進められてきたことに加え、国内の消費市場が新規拡大よりもむしろ更新型の安定需要に主流を移してきたことにあるといえよう。これらのことは、いう迄もなく実質GNPの伸びを小さくし、経済活動の活発化によってもたらされる物流需要の誘発度合も大きくなることを意味するものである。

さらに近年の傾向として諸都市を中心に物流需要の少ない第3次産業が伸びてきているし、第2次産業においても大量物流につながる基礎資材型産業から加工組立型産業へのウェートが増加してきている。また輸出入貨物については品目、形状などに変化がみられるものの量的な伸びとは結びついていないのが現状である。

そこで都市経済と港湾機能の主な変化を追ってみると、基本的には安定成長への体制作りを主体としたものであることが確認できる。

例えば主要諸都市では、そのための行財政改革が種々の角度から進められており、人員削減、機構や組織の統廃合などをはかりつつ、一方では都市の特色をもつ地場産業によって内発的発展を促がすための育成や振興策が講じられてきている。もちろん、これらと結合した市民生活の向上もはかれている。

また、地方の産業都市においては生活関連施設の整備や雇用機会の創出に必要な関連産業立地の促進、さらには地方定住化の推進などを展開してきている。そのために「新産都市建設および工特地域整備のための財政上の特別

措置に関する法律」が新たに5年間の再延長となったのである。

つぎに大都市の経済活動をにう諸産業の動向をみると、市街地内にあった中小商工業者や物流業者などは安定成長に対応する近代化、合理化をはかることを目途として一部のものが港湾地域に団地を形成し、また道路志向型のものは内陸団地へと転出してきている。これは旧来の市街地再開発による環境整備とも関連しているが団地進出の各企業間では共同化や協業化によるメリット追及をはかっており、最近その効果が多くの事例で示されるに至っている。

しかし物流業界の場合は、一般の商品生産と異って市場のメカニズムが作用しないことや公共施設の利用依存度合が高いことなどから前述のような共同化、協業化その他によるメリット追及に限界があるわけであり、最近はこれと裏腹に変化してきている問題にぶち当たっている。というのは荷主や利用者が物流の質的サービス向上とコスト低減を目的に業者の選択をよりきびしくしてきたからである。

これは利用者側とすれば、安定成長になると競争激化に対応していかなければならないし、商品の多種少量化に加えてユーザーのニーズに对应していくには物流面での確実性、機動性、低廉性などを中心に、よりすぐれたサービスを必要とするからにはかならないわけである。

(2) 安定成長下の都市経済と港湾

今日におけるわが国の諸産業は資源、エネルギーおよび環境などの制約が強まる中で国際分業にも応えながら経済の安定的成長を支えていく方向をたどっているといえる。これは省資源、省エネ型で付加価値の高い知識集約型の産業へと転換してきたことを示すものであり、地方の産業都市や大都市においてもこれらのことが確認できる。

例えばエレクトロニクス、IC、コンピューターなどの諸産業やこの応用による機械機器産業の成長に加えて新工業材料（ファインセラミックス、炭素繊維、炭化珪素繊維、ガラス繊維およびこれらとの複合材料など）も間もなく出現がみられようとしている。⁶⁾

また、一方では需要の高度化や多様化を反映する第3次産業の成長が家計面（教育、医療、文化、スポーツ、その他レジャーなどのサービス）と産業面（研究、技術、管理などのソフトサービス）で拡大してきている。

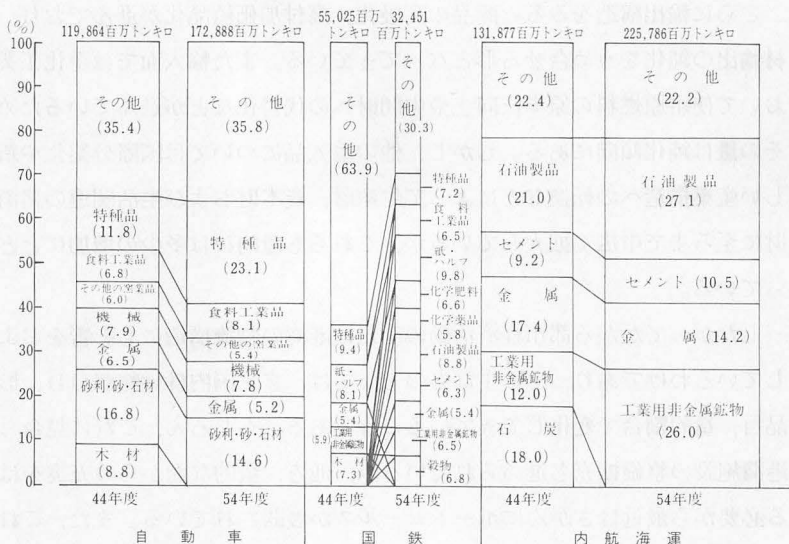
さらに輸出構造をみると商品の高級化、高付加価値品化が進んでおり、素材輸出の鈍化をうめ合せる形となってきた。また輸入面では重化学工業において使用原燃料の原単位向上や中間財への代替化などが進んでいるためにその量は鈍化傾向にある。しかし、他の輸入品については国際分業化や新しい産業構造への転換などによって生産財、資本財および生活関連の諸消費財に至るまで幅広く拡大しているが、これらも量的には多少の増加にとどまっている。

したがってかかる都市経済活動の変化は港湾の物流構造にも影響をおよぼしているわけであり、その主なものとしては、まず国内外貨物がOD、形態、品目、量的割合で変化してきていることである。もちろん、これに見合った港湾施設の整備拡充も進められているが、他方、量的な面からの充実をはかる必要から最近ではさかんにポートセールスが展開されている。また、これに加えて船舶が省エネ、省力（自動化）船化やシステ輸送化などをはかってきているし、港湾管理者側においても新しい管理運営体制の確立が進められている。

つぎに港湾と都市内および他地域を結びつける輸送手段としては、トラックが戸口性、機動性、迅速性、確実性などの特性をもっていることと道路が整備拡充されてきていることから利用者のニーズに適合し、その依存率を高める結果となっている。しかし、今日のような安定成長下では量的拡大がはかれないために車両の近代化、省エネ化、効率的な輸送システム化などによる経済性の追及が行われている（表2）。

以上の通り、本章では安定成長下における都市経済と港湾を概括的に眺めてきたに過ぎないが、主意としては安定成長が高度成長の縮少と異質なものであることを述べたかったわけである。そこで、この異質な面をふまえながら今後の都市経済発展と港湾の動向からみた課題をとり上げてみることにする。

表2 輸送機関別主要品目構成比 (トンキロ)



出所：表1に同じ。

注 (5) この分析は宮沢健一、森谷正規編「80年代の基礎産業」(筑摩書房)において素材産業の1つである鉄鋼業をとり上げ、拙稿「鉄鋼産業」で展開したものである。

(6) 新工業材料については新日本製鉄㈱総合調査部がまとめた「新工業材料の展望」(調査統計月報8月号No.135)〔但し社内限定〕にくわしく述べられている。

4. 今後の都市経済発展と港湾の課題

(1) 安定成長についての基本的認識

コンテナによる海陸複合一貫輸送体制を進展せしめたのは、世界的に高水

準の生活と賃金をほこり、安定成長化を目指す米国と北欧であったわけである。今日のわが国でも生活と賃金水準は向上しているが、今後もこれらはさらに向上がはかられていくことになる。しかも海外依存度の高い資源、エネルギーは省資源、省エネ化を上廻る価格上昇が考えられるし、環境保全も含めたその他の経費も上昇していくことになるといえる。

これは何もコンテナを引き合いに出した物流部門に限られたものではなく、あらゆる産業に共通していえることであるし、既に述べてきたような安定成長を各産業が指向していくとすれば量から質への向上と同時にコストを低減させる高能率化がはかれねばならないことになる。もちろん人件費の節減も必要となるが、この場合は労働条件の改善と結びついた生産性の向上が必然性をもってくる。

つぎに量から質への転換については、一般的な見方として商品の生産、流通、消費の各段階が多種少量化していくことを多様化や高級化してくる構造的変化と同一視しているものが多い。しかし、質的变化への対応という面からみれば、その商品なりサービスの質が需要のニーズに合うこと、すなわち適質化することであるし、またこれが有効需要となり得るときに、それが適正価格化されることを前提とするわけである。したがって供給側が新産業化や新製品の開発などを進める場合には、このことを十分に理解していなければならないし、国際分業化に際してかかる事情の配慮を怠ると、そこに調整問題を生ぜしめることになる。⁷⁾

とくに質的に異なる国際経済環境の中では、そのために貿易摩擦を生じて種々の調整が行われたり、相手国で現地生産化を行うようになったりしている。このような結果をみると、確かに相手国の雇用増大や経済発展に結びつくことになるが、自国内では雇用減少のみにとどまらず、当該商品の逆輸入というブーメラン効果も生じてくるようになるといわねばならない。

さらに第3点目としては情報処理機能の高度化をとり上げてみるが、これは経済活動の省力化や合理化ばかりでなくサービス機能の質的向上も含めた形で進展してきているといわれている。しかし、安定成長とともに成熟化していく経済社会を考えると、情報処理は単に機械化されるばかりでなく、機

械化できない想像力や工夫などが求められるようになるといえる。このことは裏を返えすと情報処理の特質や限界がわきまえられていないことにつながってくる。

つづいて、最近の労働市場を眺めてみると若年労働者を対象とした考え方が主体になっているといえる。ところが安定成長の経済は、その成熟化が進むとともに、一方では福祉の向上や高令化にもつながっていくことになる。

とすれば賃金体系を再検討して変化させれば若干労働者にはみられない勤勉さを中高年労働者から買えるようになるわけである。

(2) 港湾地域における都市的機能の拡大化

今日の主要都市における港湾地域では貨物の量的、質的变化や物流工程の変化に対応し、かつ省エネ、省力化をはかることを前提とした装置化が専門ないし専用化の形で進んできている。また、一方ではレジャー、レクリエーション、環境関連及び防災などの諸施設や住宅その他の関連施設などが増大している。したがって業務中心の機能に加えて社会生活的な機能のウエートが高まっているわけである。

これらの諸都市港湾の中では、とくに大型都市が国際化に対応した整備を中心としているものの、概していえばそれぞれの諸都市が各自の特性を活かすことによってリトル東京的志向から離れようとしており、ヒイラルヒイからの脱皮を試みている面がうかがえる。しかし、そのためには各都市が自ら誇れるものを創出し、安定成長に対応していく方向での個性化をはかると同時に、これを地域主義と結びつけてそれぞれの都市が主体制をもって実施していけない限り、その実現が困難なことは言う迄もない。

すでに諸都市の中には、このような面からの魅力や活力が生れてきているところもあり、定住圏の形成へと結びつき始めているようにみえるが、もしそうであるとするならば、国や県単位、レベルからの協力をもっと強化する必要がある。何故ならば、都市には基本的な問題として物理的な構造からくる硬直性や企業、個人等の立地に対する執着性などの面もあり、これらは新しい方向への都市経済や港湾機能の形成を阻害する要因となっているから

である。

したがって、かゝる面からの対応や財政面からの支援が必要となるわけであるが、前述の如く港湾の都市機能拡大をはかっている場合においても、それには高度に計画的な方法をもつことが前提になるといえるからである。また、かかる対応策を検討するに当っては、単に経済学の分野のみではなく、行政学や都市工学、社会学などの総合的な協力、すなわち学際的な協力が必要になっていることも強調しなければならないであろう。⁽⁸⁾

(3) 港湾における物流機能変化への対応

運政審の答申内容（昭和56年7月6日に運輸大臣に提出）によると原油の輸入量は、今後とも増加傾向を続け、石炭やLNGなどの代替エネルギー輸入も逐次増加するとみている。また、そのために国内備蓄や配送体制などの増強を必要とすることから内航による二次輸送量が主体となって増大するとしており、他の内外貿易貨物では高付加価値製品の伸びが高まるものとみている。

しかし、このような予測の根拠には疑問視せざるを得ない面が見受けられる。例えば主要産業部門では省エネ化や代替エネ化が積極的に進められており、鉄鋼業の場合にはそればかりではなくオイルレス製鉄所さえ出現しようとしているし、電力やセメント業界をみても周知のような代替エネ化が進行している。物流部門では海運の輸送効率向上や省エネ船化が進み、トラックも燃費性能の向上、輸送効率向上、経済運転や節約運転化、点検整備の徹底化などがはかられていることから、動燃費原単位は低下しつつあるわけである。

また、高付加価値製品が伸びるということは工業出荷額からみても物流量が低下する可能性が高いといえる。この点については具体的事例をあげる必要もないであろうが、主要素材の一つである鉄鋼材においてもその傾向がみられるのである。⁽⁹⁾

それよりも、今日では一方において使い捨てライターやカイロに代表されるような低価格の低級品化や代替品、代用品化も進んで、いわゆる二極分化

がみられることや輸入品にも国産品の代替化が進んでいることなどに注目し、これらとの対比による検討がなされるべきである。また注文生産品化とユーザーの在庫圧縮からくる即納要求化などによって、かつては流通過程で行われていた加工その他のサービスがメーカーの生産工程に組み込まれるようになってきたものもあることを考慮に入れるべきである。

いずれにしても、これらのことが港湾の物流機能に変化をもたらすことになるので、その対応が今日の課題となる。この場合に、まず第1に考えられねばならないのは、それぞれの港湾における貨物の取扱能力と機能が、その都市の今後の経済活動方向に見合ったものであるかどうかの検討であろう。

つぎには湾内ないしは広域経済圏内に位置する諸都市の港湾においては、それぞれがどのようにしたら適正な分担と相互依存関係を作り上げていけるかということである。当然のことながら、これらは都市における他の経済活動部門との関連を十分配慮に入れて総合的に検討されないと整合性のとれないものになる。

したがって、港湾が安定成長過程に対応して合理的な物流機能を発揮し、その存在価値を明確にし得るような施策の展開へと結びついていくためには、この基本的課題への取組みが出発点であるといえるのではなかろうか。¹⁰⁾

注 (7) このような面から発生した問題への対応をせまられているのは、国内でも多くみられるし、かつてシュンペーターがイノベーション論議で指摘した如く、この対応への如何は産業なり企業の基礎や生存自体を衝くことにもなりかねないということにも結びつくといえよう。

(8) 前掲の広岡治哉編著「現代交通の理論と政策」第1章17頁を参照

(9) 前掲書「80年代の基礎産業」の拙稿「鉄鋼産業」227頁を参照。

(10) この基本課題をふまえながら、都市からみた港湾の問題点をとり上げ、都市問題としての港湾の検討を行った拙稿「都市化の進展と港湾問題」（前掲日本港湾経済学年報、1979年）を参照。

日本経済の発展との対応からみた 横浜港の今後の課題

今 野 修 平

(福井医科大学)

目 次

はしがき

1. 高度成長期以降における日本経済と今後の方向
2. 横浜港背後圏の変化と発展
3. 高度成長期における横浜港の対応
4. 安定成長期における横浜港の対応
5. 今後における横浜港の基本方向と課題

あとがき

はしがき

明治の開国以来、1世紀間のわが国の近代化と経済成長の成果は、全国に1,000以上の港湾を配置し、世界第3位の輸出と同じく世界第3位の輸入、ならびに国内流動貨物の約8.6%を取扱う港湾を育て上げてきた。

とりわけこの1世紀間、わが国の基本的経済政策は、「加工貿易」におかれ、このため工業化と貿易促進政策を一貫して堅持してきた。こうした歴史的経過の中で、東西二つの輸出港湾が、わが国の経済発展の中でも、また産業配置や国土造りの中でも育てられてきた。いうまでもなく、横浜港と神戸港がこれに当る。

したがって、横浜港と神戸港は、他の港湾と基本的に異なる性格として、単に狭域的な港湾背後の地域経済と結びついて発展してきただけでなく、国民経済全体の動向と深く関わりを持って今日迄成長してきた点を指摘することが出来る。

今日なお両港は、東日本のほぼ全域と西日本のほぼ全域を背後圏として持っている。特にコンテナを含む外航定期船貨物の領域で顕著であるが、こうした特色は、国内他の港湾にはみられない特色であるといつて良い。

このような横浜港の基本的性格は、特に論述する必要のない周知の事実であるとする、横浜港について論じる原点の一つは、常に日本経済の動向と関連づけている視点のところにあることを忘れてはならない。もし横浜港が、横浜市とその周辺を含む横浜経済圏の中でのみ論じられるとすれば、それは横浜港が地方の一外国貿易港に転落した時には正論であっても、過去一世紀間または今日の位置づけの中では一面的すぎて、横浜港の最も重要な性格と役割を無視したことになる。

もちろん、横浜港は横浜経済の中核的位置づけがされており、また横浜市民との関わり合いも、経済的にも深いものがある。この点では全国の他の港湾と変らない側面を有している。しかし横浜港なるが故に持たねばならないもう一つの側面を忘れてはならない。またこの側面こそが他港にない横浜港の特性でもある。

したがって、横浜港の論議には、こうした視点からの論議がなければ、何の意味もない。本論は以上のような見解から、横浜港の今後の課題まで、一貫して日本経済の発展への対応という視点でとりまとめ、論議の素材を提供しようとするものである。

なお本稿は、筆者がかねて主張していた高度成長期以降、特に安定成長期に入ってから港湾の基本的動向の解析の中で示した経済の動向と港湾の動向に関するいくつかの報告⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾を基礎に、横浜港についての筆者の見解をとりまとめたものであることを、前もってお断りしておく。

1. 高度成長期以降における日本経済と今後の方向

昭和30年（1955）、「もはや戦後ではない」という語が社会的に流行したが、まさしく同年、多くの経済水準が、戦前最高値に達した。戦後日本経済が本格的に動き出したのが昭和25年（1950）であったから、その後の日本経済の高度成長の原点を、昭和25年に求めるか昭和30年に求めるか、あるいは2桁

成長こそが高度成長であるとしてその後を求めるか、議論は分れるであろうが、1950年代のわが国経済の成長率は、平均して7.9%であったものが、1960年代になると11.1%となって、(第1表)史上あるいは他国との対比においても、類例のない高度成長を果すことになる。

第1表 年代および主要国との比較による経済成長の軌跡

～実質経済成長率～

(年平均成長率, %)

	1950年代	1960年代	1970年代
日 本	7.9	11.1	5.0
ア メ リ カ	3.3	3.9	3.5
イ ギ リ ス	2.8	2.8	2.3
西 ド イ ツ	7.1	4.7	2.8
フ ラ ン ス	5.0	5.6	3.9
イ タ リ ア	5.0	5.6	3.0
E C	—	4.7	3.1
開発途上国	—	5.6	5.3

(資料) IFS, National Account of OECD Countries. 世界開発報告
1980年

注) 1) イギリス, フランス, イタリア, ECは, 実質GDP.

2) 1975年基準。(ただし, 開発途上国は, 1977年基準)

3) 1970年代について, アメリカ, イギリス, フランス, イタリア, ECは 1979/1970年平均伸び率, 1960年代についてECは 1910/1961年平均伸び率, 1950年代については, 日本は 1960/1952年平均伸び率, 西ドイツは 1960/1953年平均伸び率。

1960年代は、当初からいわゆるエネルギー革命を迎え、石炭と薪炭の供給地である産炭地域と山村が急速に衰退するのに対し、石油を核とする新しい臨海工業地帯が形成されるという激動の時期であり、産業構造は重化学工業化の急速なる進展がなされたわけである。このため、石油転換投資、石油

を核とする新工業地帯の建設、急増する物流への対応、生活水準向上に支えられた耐久消費財の普及とこれを供給する電気機械工業の旺盛な設備投資、モータリゼーションの進展に対応した公共社会資本の整備等が、巨大都市化と重複して、日本列島はまさしく設備投資の波に洗われた。これに応じて素材供給の鉄鋼、セメント等建設資材産業の生産能力拡大が拍車をかけ、投資は投資を呼んで高度成長を続けたのである。この結果、石油精製、石油化学、製鉄、電力、造船等各種産業はそれぞれ新鋭高生産性工場を具備に、世界に低れんかつ高品質の工業製品を輸出するようになり、輸出貨物量も激増につぐ激増をしていった。この間 1 億総中流社会という巨大な国内市場に支えられた工業は、電気機械と製鉄・石油から、自動車、電子工業、精密機械へと進展する素地を作り上げていった。この間、当然のことながら国民所得は急増し、欧米諸国並みの 1 億総中流社会が形成されていった。

第 2 表 各国一人当たり国民所得の変化

(ドル)

	日 本	アメリカ	西ドイツ	イギリス
1955 年	222	2,194	753	976
60	302	2,537	1,200	1,267
65	726	3,245	1,769	1,715
70	1,588	4,352	2,748	2,041
75	3,630	6,401	6,034	3,706
78	6,797	8,739	9,280	4,956

(資料) I F S (1980 年 6 月) による。ただし、日本については経済企画庁国民所得部算出の数値による。

日本経済は、1960 年前後の繊維と軽工業製品中心の生産構造から、1970 年前後には鉄鋼、造船、石油化学等が加わり多彩化したが、1980 年前後になるとこれまでの産業構造は一変し、当初の中心産業であった繊維、パルプ等地方資源型工業、肥料等初期的化学工業製品および軽工業製品は急速にシェアを低下させ、1970 年前後中心産業の一員に加わった鉄鋼、造船、石油化学等

の装置系基幹産業も横這い傾向を呈してきたのに対し、トランジスターが急成長するという変化を示し、明らかに産業構造の転換を進めてきた。

第3表 主要製品の世界生産に占める日本のシェア

(%)

年	1950	1960	1970	1975	1978
合 織	0.7	19.7	21.1	14.2	14.3
パ ル プ	2.2	6.4	9.6	8.4	7.4
窒 素 肥 料	9.7	9.6	7.1	5.5	2.9
セ メ ン ト	4.3	7.1	10.1	9.5	11.9
合 成 ゴ ム	—	0.9	13.8	15.4	15.0
粗 鋼	2.6	6.4	15.7	15.9	16.8
粗 銅	1.6	5.9	8.1	11.2	11.4
ラ ジ オ	3.4	27.1	38.6	21.8	17.1
テ レ ビ	—	18.4	30.3	24.5	23.2
トランジスター	—	—	48.0	46.6	63.6
乗 用 車	—	1.3	14.0	18.0	18.5
船 舶	11.9	20.7	48.3	50.1	31.9

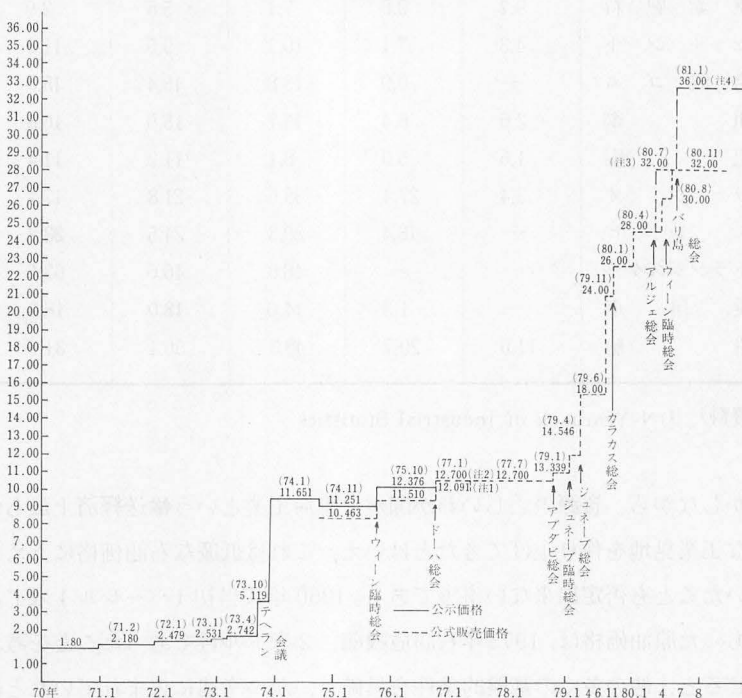
(資料) UN Yearbook of Industrial Statistics

しかしながら、資源の乏しいわが国が、臨海工業という輸送経済上最も効率的な工業見地を作り上げてきたとはいえ、これは低廉な石油価格に支えられていたことも否定出来ない事実である。1960年代当初1バーレル1米ドル台であった原油価格は、1973年石油危機前、2米ドル台であったことを考え合わせると、他の多くの基盤的条件を具備し、かつ幸運に恵まれていたとはいえ、高度成長と低価格の石油との間は、密接な関連をもっていたことは、新たに解析する必要はない事実である。

設備投資に支えられたわが国の高度成長は、一面では物流量の激増する成長であり、経済の成長と物流量は、極めて高い相関を示しつつ増大成長していった。このため港湾においても急増する港湾貨物に対応しきれず、全国の主要港では慢性的に滞船現象を生起して、いわゆる港湾問題社会問題化し

たのである。港湾問題を前近代的体制による対応力の破綻という社会学的視点からのみ捉えるのではなく、経済学の対象である経済現象の中で正確に捉えることは、その後の激変する日本経済の構造変化の中で、港湾を正確に凝視する原点であり、港湾経済学が果さねばならぬ責務である。

第1図 標準原油（アラビアン・ライト）価格の推移



(資料) C I E C 1981年3月エネルギー委員会, I E A 事務局ペーパー等。

(注1) サウジ及びUAE。

(注2) その他OPEC11カ国。

(注3) 80年7月からの標準原油価格には、32\$/Bの上限が設けられた。

(注4) 80年12月のバリ島総会では、見なし基準原油価格の上限が36\$/Bと設定された。

さて以上のような構造による高度成長期の日本経済は、1970年代に入り、二重の衝撃を受けることになる。その第1は環境問題に代表されるような外部不経済の拡大である。第2はいうまでもなく、石油危機の到来による石油

価格の急高騰である。二つの揺さぶりは高度成長を持続していた基盤を崩壊させ、経済は一転してインフレとマイナス成長に見舞れることになった。設備投資は全面的に停滞化傾向を示し、外貨事情は一転して産油国への流出が顕著化した。

しかしながら、この苦境も意外な方向に進展した。石油価格の上昇は、先進工業国を含めた非産油国の物価を一斉に押し上げたが、この結果、先進工業国に全面的に経済を依存する産油国では、たちまち輸入物品の価格高騰となってはね返り、集積したいわゆるオイルダラーは先進工業国への逆流現象を起して先進工業国の経済をドン底から浮揚させた。

しかしこの浮揚力は、従来と異なり、エネルギー価格が高くなったという前提より、高度技術、省エネルギー技術、低コストの三つの要因に強くひかれるようになった。わが国の工業水準は、元来、資源小国の技術として成長してきただけに、世界的に認められることとなり、^c 欧米先進工業国以上に復元力が強く、安定成長への移行が進んだとみることが出来る。

こうした世界的な動向を背景に、日本経済は従来の装置系重化学工業から自動車、電子工業、精密機械中心へと急速な転換を進めつつあり、国内的には第三次産業の位置が急速に高まりつつある。

一方人口の出生力、巨大都市の人口吸引力、工業の持つ雇傭力、輸送量の増加率、実質個人所得の伸び、公共・民間設備投資の伸び等は、全般に低水準化の傾向を強くし、高度成長期と異なる安定成長期の一面を見せ始め出した。

また高令化、交通の高速化、都市化、国民欲求の多様化等は当初の予測通り着実に進展しており、雇用問題も安定的に推移しているといえよう。国際化の進展も驚ろくばかりに進展し、今や国民生活の全てが、国際社会との関わりなしには成立しない状況となっている。

以上のような動向は、今後21世紀にかけて、どのように変化していくか。港湾、特に国民経済の動向を直接的に反映すると思われる横浜港を考えるに当たっては、日本経済の今後の動向を適切に把握しておくことは、不可欠の課題であるといえよう。国際化の進展が、今後一層進展することが必至の状況

第 4 表 産業構造の変化

暦年	35	40	45	50	55
第 1 次 産 業	14.9	11.2	5.8	5.2	4.1
第 2 次 産 業	36.3	35.8	42.9	38.2	38.8
製 造 業	29.2	27.9	34.7	28.3	29.2
化学等 (3)			6.6	5.0	4.8
一次金属			3.6	2.8	3.4
機械等 (4)			14.1	11.6	11.9
そ の 他			10.4	8.9	9.1
建 設 業	5.5	7.0	7.6	9.5	9.1
第 3 次 産 業	48.8	53.0	51.3	56.6	57.1
電気, ガス, 水道	} 9.2	8.6	1.6	1.7	1.7
運輸, 通信			5.8	5.7	6.2
卸売, 小売業	16.2	16.9	14.9	15.3	13.4
金融, 保険, 不動産	8.9	10.5	11.9	12.3	13.0
サービス業等	14.5	17.0	17.1	21.6	22.8
合 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(注) 1) 35年及び40年は国民所得統計年報による。

2) 45年, 50年及び54年は国民経済計算年報による。

3) 化学等—パルプ・紙, 化学, 石油・石炭, 窯業・土石。

4) 機械等—金属製品, 一般機械, 電気機械, 輸送機械, 精密機械

第 5 表 就業構造の変化

	25年	30年	35年	40年	45年	50年	55年
第 1 次 産 業	50.7	38.2	30.2	23.5	17.4	12.7	10.4
第 2 次 産 業	22.2	24.3	28.0	31.9	35.1	35.2	34.8
建 設 業	3.3	4.8	5.7	6.9	7.7	9.2	9.9
製 造 業	17.6	18.5	21.4	24.3	27.0	25.8	24.7
第 3 次 産 業	27.1	37.5	41.8	44.6	47.5	52.7	54.8
サービス業	7.4	11.5	12.9	13.7	14.7	16.4	18.1
合 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(資料) 総理府「労働力調査」

の中で、わが国経済の動向を適切に把握するには、世界経済の動向と、その中におけるわが国の役割を、多角的に検討する必要がある。昭和56年度の経済白書においては、こうした視点から当面の課題としては、1.対先進国貿易摩擦、2.非産油発展途上国との所得格差拡大、3.金融国際化の中での日本の金融的役割、を指摘している⁽⁵⁾が、これらを踏えて、国際的分業の進展の中で、日本経済が果す役割の中での成長産業は、知識集約的、個別欲求型産業であるとの見解⁽⁶⁾もある。またサービス産業の進展が、今後の日本経済の動向の中で重要なポイントの一つであろうとの見方からの展望と提言⁽⁷⁾もなされ、さらに80年代の産業動向を地域的に展望し、21世紀への方向性を求めている大規模な指針も刊行されている⁽⁸⁾。

今後の見通しは、経済動向が不確定であるため、今後も各界での検討が続くであろうが、今夏答申された運輸政策審議会答申では、変貌する我が国の経済社会を次の8項目にとりまとめている⁽⁹⁾。すなわち、1.安定成長経済への移行、2.所得水準の上昇、自由時間の増大と価値観の変化、多様化、3.人口、産業の地方分散、4.高令化社会の到来、5.エネルギー、環境等の制約の強まり、6.産業構造の変化、7.国際的相互依存の一層の高まり、8.情報化の進展と技術開発の必要性の高まり、の8項目である。こうした将来見通しは、基本的には既に第三次全国総合開発計画においても指摘されており¹⁰⁾、今後の見通しとしては、定性的にはほぼ確立されたとみて間違いはない。

歴史的には過去、経済発展の成長力と段階から、高度成長期と安定期の繰り返しであったが、これはまた人口増加のすう勢とも一致し、かつ技術開発の動向とも一致していた。また過去の歴史が証明するところでは、安定期においては社会は管理型色彩を濃くし、文化が絢爛と開花し、一方で商業と交通の時代となる特色を有していた。

こうした意味で今後21世紀は、安定社会の到来が十分に予測され、この中で必要な活力維持や、高学歴化、高令化、国際化、情報化等、過去の歴史では経験し得なかった新しい動向の中での新しい社会を構築しなければならない課題を有する時となっているといえよう。このような見解が国民生活にどう反映するのか、ここでは詳しく論じる余地はないので、専門的報告に譲る¹¹⁾

が、こうした動向が港湾にどう反映するのかは、常に念頭に置かねばならないのが、横浜港の宿命であり、港湾経済学の使命でもあるといえよう。

- 注 (1) 今野修平「昭和40年代の都市化と港湾の動向」1977, 海事産業研究所報 No. 131
- (2) 今野修平「安定成長下における港湾の動向」1981, 海事産業研究所報, No. 181
- (3) 今野修平「日本経済の課題と港湾の展望」1977, 港湾 54巻12号 日本港湾協会刊
- (4) 1に同じ
- (5) 経済企画庁「昭和56年度経済白書」1981
- (6) 白根・竹内・中村・野村「伸びる産業, 衰退する産業」週刊東洋経済, 1981.8.20 臨時増刊号
- (7) 国土庁計画・調整局「サービス経済化時代の地域戦略」1981, 10刊行予定 ぎょうせい刊
- (8) 通商産業省「80年代の地域産業ビジョン」1981
各地域毎のビジョンは, 各地の通商産業局刊行となっている。
- (9) 運輸政策審議会「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向——試練のなかに明日への布石を——」1981.7.6
- (10) 国土庁「第三次全国総合開発計画」1977.11.4
- (11) 経済企画庁「21世紀の国民生活像」1978

2. 横浜港背後圏の変化と発展

横浜港の基本的性格が、外貿定期船港であり、国民経済の中で、輸出機能を分担して今日迄発展してきたことは、説明するまでもないところである。しかもこの機能は、産業革命以後、コンテナ化によるコンテナ輸出港湾の再編に至るまで、約1世紀に亘り、いわゆる6大港で独占的に保有し、広く背後から集荷すると共に、港湾周辺地域の発展に大きく寄与してきた。特にこのうち横浜と神戸が大きな役割を果し、わが国を二分していたといっても良い状況を続けてきていたことは、周知の通りである。

この結果、横浜港の主要背後圏は、横浜およびその周辺の京浜地区を一次圏的におさえている他、北関東、東北、甲信越を広く圏域とし、さらに貨物によっては、北海道、北陸、中部全域とも深い関わりを有するという、わが

国の港湾では珍しい広域的背後圏を有する港湾として、1世紀以上の歴史を刻んできていた。

横浜港にとって最も広域的な背後圏である東日本は、戦前、京浜地区以外にはほとんど工業がなく、広大ではあっても生産性の低い地域経済体質を有していた。今日でもなお、いわゆる「地場産業」と呼ばれる中小零細経営の製造業は、京浜地区を除き極めて少なく⁰²西日本とは本質的に異なる地域構造の一面を覗かせている。

東日本が西日本に比し、地域経済体質が弱かった要因は、一つはわが国における工業化の初期段階、工業化の原動力となった繊維工業と、それについて生じた軽工業の工業化で、いずれも京阪神を核にした西日本に遅れをとったことにあると考えられる。これは近代化以前における資本蓄積と技術蓄積の差が大きかったと考えざるを得ないが、第一次世界大戦前後の初期重化学工業化の時代を迎え、かつ市場立地の傾向が強まるにつれて、京浜地区に重化学工業の立地が進み、京阪神を上廻る重化学工業地帯への成長していった。また軽工業部門の集積もこれにつれて進み、京阪神に見劣りしない工業地帯となった。こうした戦前の工業化に対し、京浜運河を軸にした埋立地造成と、横浜港とこれを支えたはしけが大きな役割を果たした。

ところが第二次世界大戦後、エネルギー革命に伴う大規模な重化学工業化がおきると埋立に最適の条件を有する空間を広く残していた東京湾は、全国最大規模の工業開発が進められ、わが国最大の重化学工業地帯として高度成長を支えた。同時にこの動向は湾外にも拡大し、茨城県鹿島に一大工業地帯を形成すると共に、新潟、小名浜、仙台等にも各種工業の立地が進み、東日本の工業化は一挙に進展した。

東日本全体の重化学工業化が、京浜巨大都市圏の都市化と相まって、東京湾の港湾に大きな影響を与え、港湾発展の原動力となったことは否定出来ないが、同時に巨大化した京浜およびその周辺地区に、集積の利益を求めて産業および各種機能の集積化が急速に進んでいった。かつて繊維を主体とする軽工業化時代、京阪神に比し石炭輸送上の不利と資本蓄積の少なさで遅れをとった京浜は、今や京阪神とは比較にならぬ広大な国土資源によりその後の

産業構造の変革やわが国経済の成長の主導的地域となっていたのである。

この動向はさらに北関東から南東北へと拡大していった。石油危機以降のIC産業、超LSI産業、MC産業等の立地、さらには自動車組立産業の立地等、いわゆる先端工業ないしはこれに準ずる工業の立地性向をみても、北関東から南東北一帯への工業立地は全国的にみても最も進んでおり、基本的には変らない動向の中で東日本の発展が進んでいる。

一方、開港以来横浜港が育ててきた独域的な背後圏、横浜市ならびにその

第6表 人口の推移

区 分	人 口	人 口 増 加 数		
		総 数	社 会 増	自 然 増
(34年)	(1,301,896)			
昭和35年	1,375,710	55,882	38,610	17,272
36年	1,437,868	66,524	47,218	19,306
37年	1,514,444	77,675	56,702	20,973
38年	1,590,191	75,704	52,624	23,080
39年	1,676,394	87,243	60,386	26,857
40年	1,788,915	81,221	50,777	30,444
41年	1,859,772	69,546	46,534	23,012
42年	1,945,272	90,353	56,649	33,704
43年	2,047,487	101,545	66,421	35,124
44年	2,143,820	99,352	62,372	36,980
45年	2,238,264	106,907	67,152	39,755
46年	2,342,809	105,690	63,941	41,749
47年	2,433,024	79,354	35,178	44,176
48年	2,494,975	64,276	20,531	43,745
49年	2,562,291	64,035	21,963	42,072
50年	2,621,704	44,988	7,943	37,045
51年	2,658,668	39,094	3,091	36,003
52年	2,694,569	36,369	3,418	33,151
53年	2,729,433	35,625	4,930	30,695
54年	2,763,270	30,035	712	29,323

(注) 人口は各年10月1日

資料：横浜市総務局統計課

政令指定都市の昼間人口率

1.	大	阪	135.8			
2.	東	京	都	区	部	124.0
3.	名	古	屋	114.3		
4.	福	岡	112.9			
5.	京	都	107.7			
6.	北	九	州	105.4		
7.	神	戸	103.4			
8.	札	幌	102.5			
9.	川	崎	95.5			
10.	横	浜	90.6			

(昭和50年国勢調査)

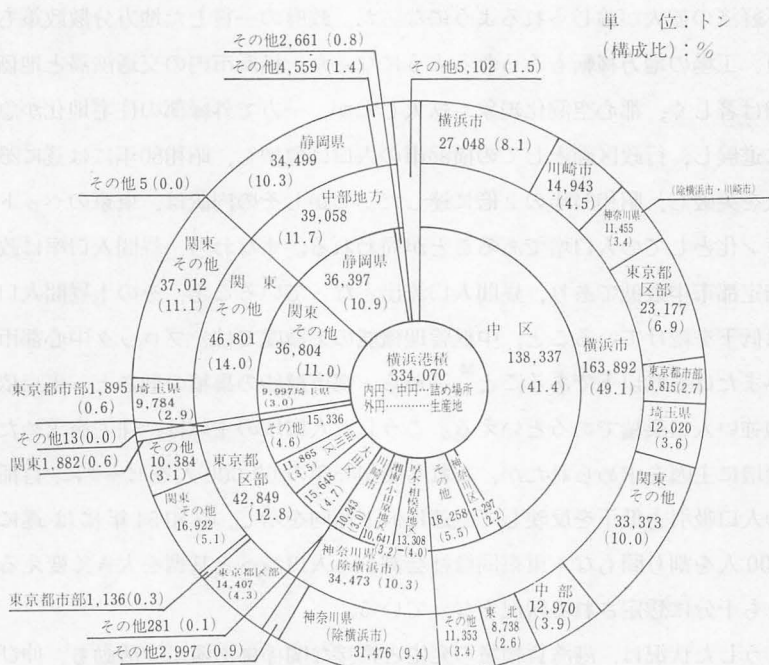
周辺の東京湾地域は、集積につぐ集積を重ね、昭和40年代になるやむしろ外部不経済の拡大が論じられるようになった。政府の一貫した地方分散政策もあり、工場の地方移転もみられるようになった。横浜市内の交通渋滞と地価高騰は著しく、都心空洞化現象も拡大したが、一方で外縁部の住宅地化が急速に進展し、行政区画としての横浜市の人口は急増し、昭和50年には遂に260万人を突破し、昭和34年の2倍に達した。しかしその内訳は、東京のベッドタウン化としての人口増であることが同われる。すなわち、昼間人口率は政令指定都市中最低であり、昼間人口流出となっていること、その上昼間人口率は低下を続けていること、中枢管理機能の集積度では、ブロック中心都市並みまたはそれ以下であること⁴⁹等から、都市機能の集積の低さと、東京依存の強い人口集積であるといえる。こうした人口増の主体は、住宅を求めた社会増に主因を求められたが、これも昭和45年の67,000人をピークに、首都圏の人口吸引力低下を反映して急速に低下傾向を示し、昭和54年には遂に1,000人を割り間もなく東京同様社会減から人口減へと基調を大きく変えることも十分に想定される状況となっている。

こうした状況は、港湾貨物量の発生と密接な関係にある工業活動も、伸びが相対的に低下してきていることを想像させる。既に横浜港と最も密接な関

このようにみてくると、横浜港の背後圏の動向は、全体的には高度成長期およびそれ以降、わが国経済を支える中心地域として発展しているが、これをさらに微細にみると、昭和40年代後半以降、最も密接に関係している第1次圏としての京浜地区が、相対的に低下傾向を顕著に示しているといえる。これは相対的に横浜港背後圏が、次第に外縁化していることであり、北関東・東北の比重が増大していることを物語っているように思えてならない。

ちなみに京浜外貿埠頭公団による外貿コンテナ流動調査の結果によれば、横浜港積輸出コンテナ貨物の60.0%が東京・神奈川(含横浜市)両府県以外の生産であり、しかもその大部分が神戸港背後圏と考えられる近畿・中国・四国・九州と異なり、自動車により運び込まれていることを明らかにしてい

第 2 図 横浜港積貨物の詰め場所と生産地



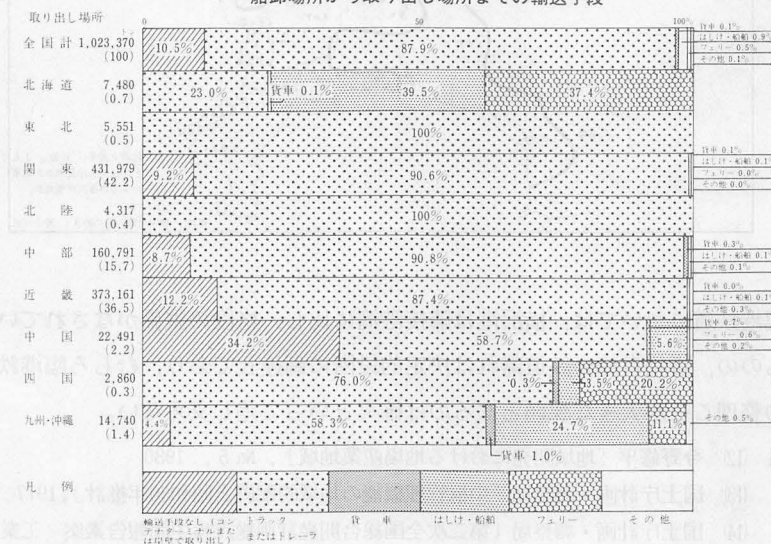
る。

最近における先端工業の立地性向からも、今後共工業の地方分散化が進展する可能性はかなり高いと判断されるから、今後も横浜港が、輸出港湾としてコンテナを主柱にした外貿定期船港として生きていくとすれば、こうした背後圏の動向に十分に対応していくことが求められることになる。

それに対し横浜港をめぐる道路事情は、極めて悪い状態のままであるといわざるを得ない。特に今後比重を増大するであろうと予測される関東内陸へ

第3図

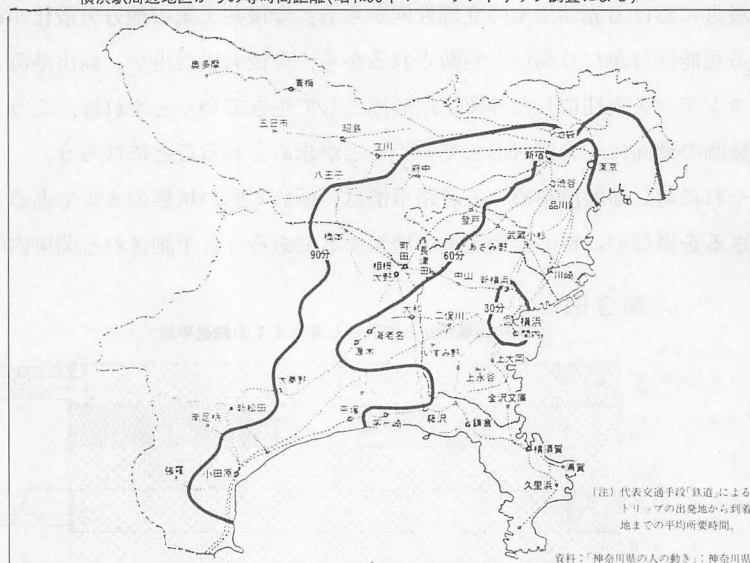
船舶場所から取り出し場所までの輸送手段



の道路事情は最も悪く、北東および北西方向には、横浜港から1時間の走行をしても東京都心あるいは町田程度までしか到達し得ないということは、常識化している。東方向には湾岸道路の未完成がこれを防ぎ、僅かに東海道沿いに神奈川県下および静岡県方面に対し、やや良好な状態であると判断される。このような遠距離との道路体系は、隣接の東京港や千葉港と対比してもかなり条件が悪いと判断せざるを得ないわけで、背後圏全体の動きに対応した道路体系が作られていないということが出来よう。

第4図

横浜駅周辺地区からの等時間距離(昭和53年：パーソントリップ調査による)



臨港鉄道については、横浜港は隣接港湾に比し、格段の整備がなされているものの、貨物自体の鉄道離れは決定的段階に到達しており、むしろ臨港鉄道の整理こそが大きな課題となるのは確実といって差し支えない。

注 (12) 今野修平「地域開発における地場産業地域」, Na 5, 1980

(13) 国土庁計画・調整局「中枢管理機能の地域的配置と昭和60年推計」, 1977

(14) 国土庁計画・調整局「第二次全国総合開発計画総点検中間報告素案 工業基地とその対策」1977

3. 高度成長期における横浜港の対応

高度成長期を重化学工業化時代と置き換える時、横浜港はこの流れを敏感にとらえて、大きく飛躍したことは否定出来ない。

すなわち、昭和38年、わが国の高度成長が頂点を迎えるより以前に近代的輸出用埠頭として、山下埠頭を、同時に本牧の第1期埋立を完成し、さらに高度成長が終えんを迎える前、45・46年には本牧埠頭、根岸湾臨海工業地帯

をそれぞれ完成している。

このように我が国屈指の外貿定期船埠頭と臨海工業地帯を高度成長期中に完成稼働させたことは、高度成長期の波に乗り、横浜港の港勢を大いに振興させたものとして、高く評価すべきであろう。これが高度成長期、昭和45年迄、日本一の港湾取扱貨物を扱った基因であったことは論をまたない。

貿易量の拡大、とりわけ輸出貨物の増大と重化学工業化を見通し、この波に乗り港勢振興を図った対応は、隣接の東京港や西の神戸港より、はるかに巧妙であったといわざるを得ない。この背景は大正以降京浜運河を軸に形成して戦前のわが国工業化を支えた鶴見地区の工業港と、明治以来の伝統的な外国貿易港の両機能があったことは容易に想像出来る。この結果、本牧にわが国最大級の定期船用外国貿易基地が、隣接の根岸湾に石油精製を核とする臨海工業地帯が形成された。高度成長期における横浜港の評価は、先ず第一に山下、本牧の両埠頭と、根岸湾開発におかれるのは当然であろう。

この時期の横浜港の評価は、総論的には日本経済の発展方向にうまく乗り、港勢伸展に寄与したが、高度成長期末期、貿易の拡大がコンテナ化という大変革を伴って伸展するとは予測し得ず、これに対する対応が遅れたことは否定出来ない。幸いにも東京港がこれを補完してくれたので、わが国最大の産業地域の関東ならびに横浜港背後圏の東日本がこの変革に立遅れることはなかったが、明治以来1世紀に亘り築き上げてきた外貿定期船港機能の東京湾での独占は崩れ去ったことは事実である。

こうした事態を呼んだ第1の要因は、本牧と根岸湾開発により、開発余地を残さず、突発的に求められたコンテナ革命への対応に弾力性を欠いたことがあげられる。この点で、隣接の東京港も、コンテナ化の到来を早くから予測していたわけではなく、たまたま港湾の成熟度が遅れていたことと、地形上横浜港より広大であったことが、大きな弾力性となって表われ、幸運に恵まれて急拠対応し得たと解釈するのが妥当なのではないかと考えている。

第2に広大な背後圏を有する横浜港は、従来鉄道による集荷配送体制を整えていたが、この時期モータリゼーションの進展により、背後地への貨物輸送は鉄道・はしけから急速にトラックへ転移していった。しかし横浜港の主

背後地である京浜地区は過密市街地化が進み、道路交通は渋滞と混乱が慢性化し、さらに北関東・東北へは、急膨張する巨大都市東京を突き抜けて行かねばならないというように、背後地輸送の状況は悪化の一途をたどった。特に東京をとりまく幹線道路体系は東京を通過するバイパス機能を有する環状道路整備が立遅れた反面、東名高速、第三京浜等新設の高規格道路は、横浜バイパスの機能を有し、東京と地方を横浜通過で直結する機能を果して、横浜港から背後地を遠いものにしていった。これが横浜港の地位を相対的に低下させる素地作りとなっていることは否定出来ないのではなからうか。せめて東京湾岸道路が新規開発した本牧・根岸地区に直結していればそれなりの救いがあったが、これとて羽田空港の沖合展開、多摩川河口、横浜港口の三ヶ所の大工事の完成待ちとなって、今日なお完成の見通しが立っていない。また都市高速道路についても、横浜最大の交通ネックであった高島町地点での高速道路の供用は、東京都心に比較して著しく遅れたことも、横浜港の地位の相対的低下に寄与した一因でもあるであろう。

第3の要因は横浜港の輸出入を支えていた背後地のうち、主たる背後地である京浜工業地帯の地位が、工業の地方分散化傾向の中で相対的に低下傾向を顕著化したことがあげられよう。港湾を支える経済・産業構造の構造的変化は、既に港湾において顕著化し、外貿不定期船貨物の地方分散は極めて顕著であることを既に指摘しておいた⁰⁶⁵。この報告の中で、不定期船貨物とは反対に、定期船貨物はコンテナ化により集中化の傾向があることも指摘しているが、この集中化傾向は神戸が門司の機能を吸収したことに最も顕著に表われているのに対し、東日本では清水、四日市の機能低下が認められるものの、東京の出現により、横浜にとっては神戸と異なり、集中化の利益を十分に享受し得なかったとみることも出来よう。このため地方分散化の影響を、コンテナ化による集中化傾向で補填出来なかったとみるべきである。これはいわゆる「地方の時代」の到来に対する、横浜港の対応が必らずしもうまくいかなかったことでもある。地方分散化の基調の中で、港湾が持っている根底的課題については、筆者は既に指摘したところである⁰⁶⁶が、こうした視点からの横浜港の課題への対応が十分でなかった点があることを指摘しておかねば

ならないであろう。

高度成長期の横浜港の対応は、以上のように巧妙に対応した一面と、十分に対応しきれなかった一面があると評価し得る。このように評価される背景には、戦前までの約1世紀の間、国策を背景に独占的地位を確立してきた横浜港が前提にあり、昭和25年、港湾法の制定による競争原理の導入を前提とすれば、これ程きびしい評価をすべきではないかも知れない。特に工業港開発をすることにより、これが結果的にコンテナ化への対応力をにぶらせたと考えたとしても、これはその背景にある港湾管理者の財政問題や、市行財政の中での港湾行財政の関係を認識しなければならず、安易な評価は避けるべきではなかろうか。

注 (15) 今野修平「日本における外航海運と外国貿易港の地理学的考察—コンテナ化による外国貿易港の配置と変化を中心として—」, 西村嘉助先生退官記念地理学論文集 1980

(16) 今野修平「地方の時代における港湾のあり方」, 港湾 Vol56 No.1 1979

4. 安定成長期における横浜港の対応

昭和48年秋生起した石油危機は、わが国の経済社会を大きく変化させた。この問題については、本学会でもシンポジウムで議論がたたかわされたところである⁽¹⁷⁾が、当然のことながら港湾にも大きく影響を与えた。日本経済が抱えた新たな課題の中での港湾についても、既に問題提起をし⁽¹⁸⁾、さらに安定経済下での港湾の動向を総括的体系的にも論じてきた⁽¹⁹⁾。

こうした一連の報告と同じ視点から横浜港をみると、石油危機の生起した昭和48年を境にして、横浜港の動向は基本的に異なる動きを示してきている。第1に戦後一貫して続いていた外貿での輸入上位の関係が、一変に変わろうとしている変化である。昭和30年の輸出貨物量は、輸入貨物量の約5倍、昭和40年で約4倍、昭和48年で約3倍であったものが、48年以降、輸入貨物の減少傾向、輸出貨物の急増傾向が続き、昭和55年には遂にほぼ同数になっている。

この動向はまさしく日本経済の動向をまともに表わしているもので、自動

車輸出の急増と、基幹資源型工業の不振による原材料輸入の停滞化のためである。昭和55年には、自動車を中心とする輸送機械の輸出量は、1,537万トンに達し、全輸出貨物の52%をしめるに至っている。これに対して輸入貨物の52%をしめるに至っている。これに対して輸入貨物の主体であった原油は、石油需要の低迷を反映して全国的にも昭和48年水準への回復程度という中で、横浜港の輸入原油は国内CTS経由が多くなり、統計的には輸入減移入増へと変わったこともあって、昭和55年の輸入貨物は3,000万トンの大台も割り、最盛時（昭和48年）の70%以下の水準に落ち込み、今や移入原油の貨物量が、輸入原油のそれを上廻る実績となっている。

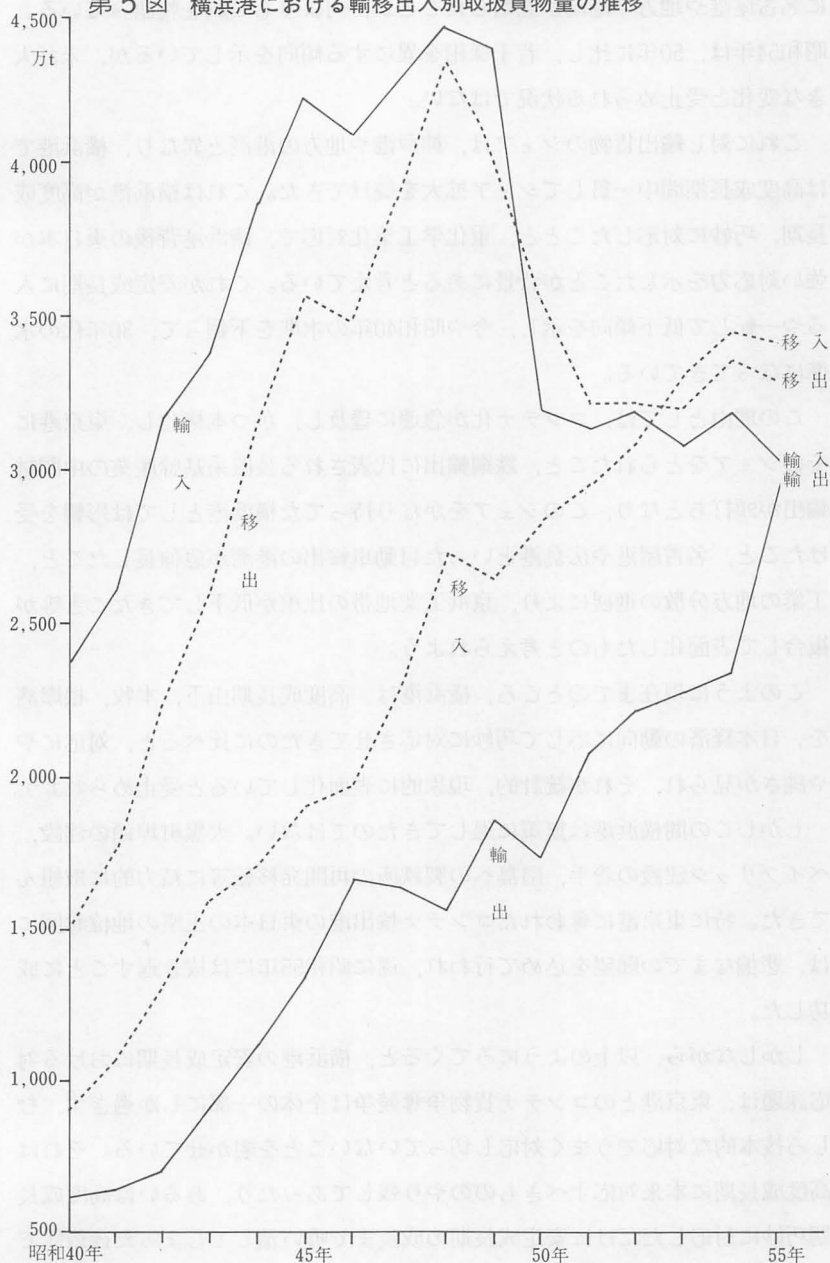
一方内貿では臨海工業地帯からの工業製品の移出が伸び悩み、安定成長路線の落付きがみられるようになった現在もなお最盛時（昭和48年）の80%前後の水準であるのに対し、移入貨物は原油移入に支えられて、対昭和48年対比約1.3倍に急増し、移出貨物量を凌駕する実績を示している。

こうした貨物構成の変化は、横浜港の性格が、高度成長期と大きく変わりつつあることを物語っている。港湾貨物の動向よりすれば、工業港における貨物流動は、輸入・移出型になるのである²⁰⁾が、その基本型が急速に崩れてきていることは、間違いなく工業港区内の臨海工業の不振を物語っているものであり、工業港の比重が低下しているという点が良い。この問題は明らかに、安定成長期における横浜港の新しい問題であるということが出来よう。

第2は輸出自動車の急増は、本邦における最大の輸出拠点である横浜港の輸出構造を大きく変化させている。横浜港の輸出は、いうまでもなく定期船により支えられていたものであるが、今や公共埠頭利用不定期船と、民間埠頭利用の輸出貨物量が、定期船利用貨物を上廻り、不定期船主体の輸出港に変化してきているということも出来る状況である。

第3に横浜港の最も基本的性格である輸出入貨物の取扱い量の対全国比をみると、その基調が変化していることを指摘しなければならない。輸入貨物については高度成長期を通して、一貫してそのシェアを下げているが、これは既に触れたように、不定期船取扱外貿機能の地方分散が顕著に進んだためと考えられる。この間神戸港も東京港も一貫して低下傾向を示しており、逆

第5図 横浜港における輸移出入別取扱貨物量の推移



に名古屋港や地方の港湾が急増したことが、何よりもこれを物語っている。昭和54年は、50年に比し、若干様相を異にする傾向を示しているが、未だ大きな変化と受止められる状況ではない。

これに対し輸出貨物のシェアは、神戸港や地方の港湾と異なり、横浜港では高度成長期間中一貫してシェア拡大を続けてきた。これは横浜港が高度成長期、巧妙に対応したことと、重化学工業化対応で、横浜港背後の東日本が強い対応力を示したことが背景にあると考えている。これが安定成長期に入るや一転して低下傾向を示し、今や昭和40年の水準を下廻って、30年代の水準になってきている。

この理由としては、コンテナ化が急速に普及し、かつ本格化し、東京港にそのシェアをとられたこと、鉄鋼輸出に代表される装置系基幹産業の中間材輸出が頭打ちとなり、このシェアをかなり持っていた横浜港としては影響を受けたこと、名古屋港や広島港といった自動車輸出の港湾が急伸長したこと、工業の地方分散の進展により、京浜工業地帯の比重が低下してきたこと等が複合して表面化したものと考えられよう。

このように現在までのところ、横浜港は、高度成長期山下、本牧、根岸湾を、日本経済の動向に応じて巧妙に対応させてきたのに比べると、対応にやや鈍さが見られ、それが統計的、現象的に表面化していると受止められよう。

しかしこの間横浜港は無策に過してきたのではない。大黒町埠頭の建設、ベイブリッジ建設の着手、扇島への製鉄所の再開発移転等に精力的に取り組んできた。特に東京港に奪われたコンテナ輸出港の東日本の王座の地位奪回には、悲愴なまでの願望を込めて行われ、遂に昭和55年には抜き返すことに成功した。

しかしながら、以上のようにみえてくると、横浜港の安定成長期における対応課題は、東京港とのコンテナ貨物争奪競争は全体の一部にしか過ぎず、むしろ抜本的な対応でうまく対応し切っていないことを覗かせている。それは高度成長期に本来対応すべきもののやり残しであったり、あるいは高度成長期巧妙に対応しただけに安定成長期の成長まで喰い潰してしまった後遺症であったり、必要以上の負担があるためとも考えられよう。いずれにせよ安定

成長期の対応は、未だ十分に結実しないまま、高度成長期と異なる様相を呈し、かつ瘦細化現象を認めざるを得ない一面を見せていることも否定出来ない。

注 (17) 日本港湾経済学会「地域開発と港湾問題 日本港湾経済学会年報」No.16, P. 159

(18) 今野修平「日本経済の課題と港湾の展望」 港湾 Vol 54 No.12 1977

(19) 参考文献 2 に同じ

(20) 今野修平「都市港湾論序説」 海事産業研究所報 No.38~41 1966

5. 今後における横浜港の基本方向と課題

以上のような対応をみせてきた横浜港の、今後の基本方向はどうか。今後の日本経済の見通しは、なお不鮮明な点が多い。特に世界経済の中で日本経済が果たす役割が大きくなりつつあるだけに、世界経済の動向は大きな関心事である。その世界経済がアメリカ経済の地位の低下⁽²¹⁾、先進国経済社会の硬直性⁽²²⁾⁽²³⁾、さらには中進国との関係⁽²⁴⁾、産油国の政情不安定等多くの要因から揺れ動いている。このことが日本経済の安定性や長期見通しを困難にしている最大の要因である。

しかし一方でわが国の産業構造が大きく転換し、基幹産業変動の時代を迎え⁽²⁵⁾、サービス産業化が進展すること⁽²⁶⁾は、もはや定説となったきらいがある。また人口増の時代が終えんを迎え、高度成長を再び夢見ることは出来ない等、港湾をとりまく経済環境で、かなり見通せる分野も開かれつつあることも事実である。

こうした見通しをふまえ、横浜港の基本方向を探ることは、十分に行えるとはいえないが、当然検討しておかねばならないであろう。安定成長期に入り、対応にやや難点の認められる横浜港にとっては、むしろ避けて通れない課題であるといえる。

日本経済が、量から質の経済へ、素材産業から高度技術型産業へと転換していることは、国際経済の中での分業化とその中で日本の役割を考えるまでもなく明瞭である。この基本原則からすると、今後は従来のように貨物

量が急増するとは考えられない。この傾向は昭和55年に至るも、昭和48年の取扱貨物の水準に戻らないこと一つ取上げても明瞭である。こうした基本的動向を認識しつつ、横浜港の過去・現在・未来を、有識者による座談により求め、広く市民に訴えた書もあるが、今後この努力を続けない限り、横浜港の基本方向は探れないといえよう。

いずれにせよ、わが国の代表的外貿港湾である横浜港は、わが国経済の動向を反映し、今やいたずらに取扱貨物量の多さを誇るのではなく、高度技術型工業製品に代表される、わが国経済を支える中心製品の輸出をどれだけ分担するかが社会的役割となってきたといえる。こうした方向は、空間を資源としてみた場合、横浜港が必ずしもこれに恵まれているとはいえない状況ともマッチし、かつ過去1世紀蓄積してきた外貿定期船港としての機能を十分に活かす途であると考ええる。このため、横浜港を核とする横浜の地域社会は、未来型産業の最終組立工場、集荷倉庫、製品検査施設、関連研究試験施設、梱包包装、常設見本展示、修理施設等、輸出を支える諸機能、施設の集積を図り、横浜港の地域的支援体制を強化する必要がある。それにより背後地共々、世界経済の動向と日本経済の発展に対し、柔軟に対応し得る力が強くなると考えられる。

　　ついで高度成長期に十分対応し得ず、これがため今日制約条件となりつつある諸問題の解消に全力を傾注する必要がある。

　　第1に横浜港の主背後圏は、次第に京浜地区から北関東、甲信越等外縁地域の比重が増大してきている。この傾向からこれら地域と横浜港を直結させるため、東京外郭環状線の早期完成を望まねばならず、このためには先ず調査検討を強力に推進しなければならない。場合によっては路線変更を含め、横浜が主導する必要もあろう。ついで重要なのは、東京湾岸道路の貫通であり、とりわけ本牧——羽田間について真剣に取り組む必要があろう。また外郭環状道路の動向如何によっては、どの路線より早く国道16号線の強化を図り、横浜港と東名高速、第3京浜、中央高速、関越高速、東北高速の東日本の根幹道路を串刺しにして直結することが必要であろう。この三路線整備を骨格とする道路体系の整備は、広域的背後圏を有する横浜港だけに、国内におけ

る他の港湾と異なる特有の課題であるといえよう。

第3の問題点は、横浜港内に展開される臨海工業の問題である。既に大きな変換点に立ち、問題となっていることは統計の解析からも考察されることは既に記した通りである。特に大正末期以降開発の進んだ鶴見地区の臨海工業は、隣接の川崎地区と共に、わが国最後の臨海工業といっても良く、今や工場の規模は小さくかつ生産性が必らずしも高くない工場群となってきつつある。これが操短の中で最も大きく影響を受け、輸入貨物減少の一因となっている。巨大市場に近いという利点の中で、老朽化しつつある臨海工業への対応を考えねばならない時期に来ているといえよう。

第4は横浜市は人口集積度からすれば東京につぐ巨大都市となった。しかし諸機能は全くといって良い程東京に依存する体質となっている。横浜が外貿機能のみに目を奪われ、内貿機能は東京や千葉に依存しているとすれば、横浜には東京の住宅地としての発展しか許されないかも知れない。横浜が東京に過集積している諸機能の分散に寄与し、独自の中心機能を有する都市たらんと欲するのであれば、大都市港湾としての道をもっと真剣に検討すべきで、横浜市を中心とする狭域的背後圏への内貿、外貿不定期機能の集積に努めることも大きな課題となるはずである。

以上のような四つの大きな課題を意識する根底は、安定経済下における横浜港の性格と基本方向を、従来のわが国最大の外貿定期船港としての位置に安住していることへの警告の中から見出そうとするものである。それは外貿定期船港としての栄光に満ちた歴史を背景に、背後圏との連結をもっと強くし、かつ機能集積を図ると共に、新たな大都市港湾として、市民への生活物資の流通拠点化と、臨海工業の再生という新しい課題を附加した、「安定経済下における総合的巨港の形成」を基本方向に据えることは、避けて通れないのではないかと考えられる。

こうした方向を基本方向とし、今後の横浜港の長期指針とするには、それなりの論理構築と市民の合意が必要となることは当然である。その意味からも横浜港の港湾管理者は、短期的対応策に追われるだけでなく、日本経済の動向を踏えた超長期展望を行う権威ある委員会を設置し、基本方向の検討を

通して市民の合意形成を図る等、抜本的対応に迫られているのではないかと考えられる。

それには当然のことながら、東京湾諸港との機能分担、広域港湾問題、超長期展望等も十分検討される必要がある。21世紀以降のわが国は、明治以来1世紀余の社会とは、本質的に異なる社会形成が見込まれるだけに、現在転期にあるといえるわけで、今こそ基本的方向の合意形成が必要な年代であると考えている。

注 (21) 経済企画庁「昭和56年度年次経済報告」1981 大蔵省印刷局刊

(22) 宮崎・天谷・佐上「漂流する世界経済と日本——先進国経済社会の硬直性は打開出来るか——」エコノミスト 1981.9.1号

(23) 玉置和宏「日欧自動車摩擦—ヨーロッパの本音」エコノミスト 1981.9.22号

(24) 米沢・渡辺・丸茂「中進国脅威論を越えて——新しい水平分業のために——」ESP No.107 1981

(25) 「基幹産業—地殻大変動の時代」週刊東洋経済 1981.9.26号

(26) 竹内宏「日本経済のサービス化を考える—歴史的な転換が始まった」エコノミスト 1981.9.22号

(27) 神奈川経済研究所「横浜と港」1978

あ と が き

従来単独の港湾を取上げて研究・検討をする際、港湾は地域経済の海への窓口という側面からのみ解析していたのではないかという潜在的問題意識をかねてから持っていた。今回横浜港というわが国の代表的港湾を取上げる機会に、研究題材としても最も適当であるだけに、日本経済の動向という軸から横浜港をみることを試みた。その結果、横浜港にとっては大きな視点からの課題と対応について、それなりに抽出考察したと思うが、何せ問題が大きすぎて、正直言って個人では手にあましたきらいがある。考察結果の評価は、今後に委ねるとして、地域経済からの横浜港の考察や、市行財政の中からの横浜港の考察等、多くの視点からの横浜港考察の参考にして戴き、かつ本論の解析と視点が、今後の港湾経済研究に一石となり得るのであれば望外の幸

せである。考察・解析の至らない点については、題材の大きさと狙いに免じて載き、今後の諸学兄の御指導御鞭達を念じて止まない。

参 考

a) 日本の輸出入が世界に占めるシェア

(a. 輸 出) (%)

	1950	1960	1970	1978	1978
日 本	1.4	3.5	6.8	8.2	6.8
米 国	18.0	18.0	15.3	12.0	12.1
西 独	3.5	10.0	12.1	11.9	11.4
フ ラ ン ス	5.4	6.0	6.4	6.6	6.7
イ ギ リ ス	11.1	9.3	6.9	6.0	6.0
世 界 計 (億ドル)	100.0 (572)	100.0 (1,145)	100.0 (2,834)	100.0 (11,939)	100.0 (15,082)

(b. 輸 入) (%)

	1950	1960	1970	1978	1979
日 本	1.6	3.7	6.4	6.5	7.1
米 国	16.2	13.5	14.3	14.9	14.2
西 独	4.5	8.4	10.1	9.9	10.3
フ ラ ン ス	5.1	5.2	6.5	6.7	6.9
イ ギ リ ス	12.3	10.8	7.4	6.4	6.7
世 界 計 (億ドル)	100.0 (596)	100.0 (1,211)	100.0 (2,966)	100.0 (12,268)	100.0 (15,448)

(資料) IFS (1980)

b) 昭和54年度、輸送機関別貨物輸送量からみた比率である。トンキロでみた場合は、51.1%をしめる。

c) 日本製自動車が世界の需要家に好評なのは、低燃費、低コストであるといわれている事実は、この典型例であろう。

横浜港の歴史的発展と今後の課題

高 見 玄一郎

(横浜港湾経済研究所)

目 次

はじめに

1. レーンの分散と集中の理論
2. 歴史的展望, 船舶と貨物
3. 第二次産業革命期
4. 戦後の新しい展開
5. 輸送の技術革新と港湾の変貌
6. 横浜貿易の構造的変化の様相
7. 横浜港の将来展望

はじめに

横浜港の開港は1859年(安政6年)であるが、その後今日に至るまでに、多くの歴史的変せんを経ている。この間の経過を論理的にまとめようとすれば、たとえば経済的観点、行政的観点、港湾の修築という物的施設ないしは都市計画的観点など、多くの要素が複雑にからみ合っており、その変化は、必らずしも年代的に一致しない。これを1つ1つ解明して関連づけることは容易なことではないし、関連づけるといっても、それを年代記的にならべただけでは、大して意味のないことである。

私がこゝで試みようとすることは、こうした複雑な歴史的過程の中で、「変化」を規定する本質的なものは何かという抽象的な論理を抽出し、その本質にしたがって横浜港の歴史を考えて見ることである。

さきに、私がこの学会で発表したように、これを経済学的に見るならば港湾は商品を生産する場所ではない。但しこれは工業港湾のように、工場自体が港湾を形成している場合を除いていることを前もっておことわりしておく

が、港湾の業務の本質は船に貨物を積むこと、船から貨物を降すことであり、その前後に多くの業務が附滞している。これらの多くの作業によって、附加価値を生じるのであるが、この全過程を私はいまから15年ほど以前に Cargo Lanes という抽象概念にまとめたことがあり、この中には船舶の流れ、すなわち海運や、陸上の運送業務をも含んでいる。港湾の発展とは、とりもなおさずこの貨物の流れ、Cargo Lanes の拡大に外ならないと考える。

1. レーンの分散と集中の理論

1960年代から1970年代にかけて、わが国経済の高度成長時代に、著しいレーンの分散と集中が行われた。分散とは、これまで公共埠頭を通過していた貨物が、コンテナ埠頭および大型機械化された専用埠頭さらに工場埠頭に分散したことを意味する。レーンの集中とは、これらの新しい埠頭へ、多くの貨物の流れを集中したことであり、その著しい特色は、集中の規模が拡大すれば、それ自体で1つの港湾を形成するということである。具体的な例を挙げるならば、東京湾、大阪湾、伊勢湾のような、わが国の産業経済の大中心地では、いたるところに本船が接岸するようになったこと、すなわちレーンの分散であり、横浜における根岸湾、あるいは東京湾内の千葉港や木更津港の出現は、すなわちレーンの集中である。

こうした「変化」を生じた理由は、産業規模とりもなおさず企業規模の巨大化であった。ガルブレス(Galbraith, John Kenneth; *The New Industrial State*, 3rd Ed Revised, Houghton Mifflin Company, Boston, 1978

“The Imperatives of Technology” (p. p. 11—21) が述べているように、現代の数多くの技術開発、自動化システムによってもたらされた企業の巨大化と質的变化によって、商品の生産量が爆発的に拡大し、生産者自体が、自社の貨物の流れをコントロールする必要を生じた。その最もよい例は自動車であるが、こうして不定期船部門でインダストリアル・キャリアないしは専用船を生じ、定期船部門でコンテナ船を生じた。港湾においては、多くの専用埠頭がこれに対応する。これは、レーンの分散と集中を促進せしめたレーン自体の拡大を意味した。

2. 歴史的展望、船舶と貨物

港湾というものは、船と貨物との流れを仲介するところの一種の媒体であって、その歴史的発展は船舶の面からと、貨物の面から見るができる。「船と港」という概念は歴史的に妥当なものであるが、それは全く時代と共に変化するものである。古代、中世は問わず、19世紀の前半においてさえも、商人船主の時代においては、船舶の入港によってはじめて貨物の内容がわかり、何を積んで（買いこんで）来るかということは、商人船主ないし船長の判断によるものであった。貨物は、埠頭において、あるいは埠頭の直背後のコーヒーハウスや取引所で、入札あるいは個別的商談によって取引された。横浜市歌にあるような「船が宝を積んで入港する」という思想は、この時代を代表する考え方である。

第一次産業革命によって鉄道と蒸汽船の開発が行われる。大洋を航海する船に蒸汽機関が取り付けられるようになったのは、19世紀の半ばであるが、横浜の開港はあたかもこの時期にあたり、海運の形態も、ジャーデン・マジソンや少し後れてやって来たドッドウエルのように、船を持つ貿易商人、つまり古い商人船主の形態と、アメリカ太平洋汽船会社 American Pacific Mail Co. で、開港間もなく居留地4番館に拠り、横浜、神戸、長崎、上海間に定期航路を設けた）、あるいは英国の P. O. Line フランスの Messagerie Maritimes のように、新しい時代の定期船運航業の形態とが混在していた。

わが国の海運が国際的に自立するのは明治20年代から30年代にかけてのことであった。1885年（明・18）日本郵船の設立、1896年（明・29）の同社による北米航路、欧州航路の開設がその指標となる。しかしながら、明治末年に到るまで、わが国の海運の国際的地位は非常に低かった。わが国の海運が世界の水準に達するのは、第一次世界大戦後である。

この時代は海運が港を規定した時代と見るができる。港は船を着けることのみを主たる目的としてつくられた。ヨーロッパでは産業革命による帆船から蒸汽船への発展、商人船主の荷主と船社とへの分解、定期船の出現があり、港湾自体も大きく変化した時代であるが、横浜港は他の日本の貿易港

と同様に中世の帆船による国際交易の時代を経験することなく、最初からこの変化の中に成長した。港湾施設として見るならば、開港当初の簡単な石造りの東波止場、西波止場の建設から、明治22年市制実施と共に始まる第一期修築工事（防波堤と大栈橋）の時代であった。特にわが国の場合には、明治政府の富国強兵政策の一環としての海運の保護育成の立場から港湾の修築が行われたことに注目しなければならない。

次にこれを貨物の面、すなわち貿易取引という面から見ると、これは商館貿易の時代といえる。わが国からの主要輸出品は生糸および茶であり、主要輸入品は綿糸布、毛織物、機械類であった。これらの取引はいわゆる商館貿易といわれる居留地に設立された外国商館に対する売込み、買取りであり、治外法権下の関内と協定関税率というわが国にとって甚だしく不利な条件のもとにあり、入港船舶が外船を主としていたのと同じく、商取引も亦一方的に外国資本が支配していた。いわゆる不平等条約の撤廃、条約改正は、明治44年であって、はじめて関税自主権を得ることができた。

この間、明治10年（1877）代における横浜商人資本の確立、同23年（1890）には始まるわが国の産業革命期を迎え、港湾の背後地に徐々に工場の建設が始まるが、横浜の商人資本が生糸という農村の生産物に寄生するところの間屋制商業資本であったために、遂に新しい時代の産業資本に転化し得なかったことが大きな特色である。神戸港が綿花の輸入、綿糸布の輸出という産業革命のパターンを持っていたのに対して、横浜は昭和年代のはじめ、すなわち戦前の貿易のピーク時（1937年：昭. 12）に至るまで、生糸貿易に終始した。このことはロンドン港とリバプール港との関係にあてはまる。

背後地の産業構造が港湾の性格を決定するという観点からするならば、綿花、綿製品という物量の流れと、生糸、絹織物という高価ではあるが量は少いという物量の流れとが、港湾および輸送手段に及ぼす影響が異って来ることは明らかであろう。このことは、次の時代の港湾計画にまで及ぶものであったと考えられる。

3. 第二次産業革命期

19世紀の終から今世紀のはじめにかけて、わが国では大正年代から昭和のはじめにかけて、第二次の産業革命期といえることができる。この時代の特徴は、第一次世界大戦を契機として、わが国の海運と貿易が著しく進展したことである。英国海運が極東水域を撤退した後をうけて、わが国の海運が著しく発展した海運ブームの時代を迎える。また欧州の工業生産が戦争のために破壊され、アメリカ、カナダ、オーストラリア、日本の工業化が進んだことも、よく知られているところである。

横浜としては、京浜工業地帯の成立によりその背後に重化学工業、機械工業を持つことになった。また海運面では蒸汽機関にかわって、ディーゼル・エンジンをそなえた貨物定期船の国際的なネットワークが形成された。日本における国内の鉄道網がほぼ完成した時代であった。鉄道と貨物定期船との結合が港湾において行われ、この歴史的使命をになったのが、高島町の鉄道ヤードと新港埠頭であった。港湾における貨物処理について、量とスピードの問題が提起され、埠頭における上屋や重量物荷役のためのクレーンが設けられた。

背後地の産業として金属、機械工業、造船などが発達し、輸出産業として麻真田、染色、食料品、雑工業等が伸びたが、これらの輸出産業は大正12年の関東大震災と、昭和6年にはじまる戦時経済への傾斜の中で消滅してしまう。

大正12年（1923）の関東大震災は、横浜市の95%を破壊または焼失し、港湾も亦重大な被害をうけた。この後の昭和2年（1927）の金融恐慌で、横浜の古い財界はほぼ壊滅したと見ることができる。その後昭和6年（1931）の満州事変以後、軍需産業への傾斜が著しくなり、横浜の外国貿易も亦昭和12年（1937）を境として衰退、消滅する。

この時代に特筆すべきことは、横浜における外国資本の支配にかわって、日本側における海運、貿易の体系が確立し、それが港湾を支配するようになったことである。大正8年（1919）における「横浜ランディング・エゼント

会」の設立は、港湾業務の体系の中で日本側の主体性が確立したものと見る
ことができるであろう。開港当初、沖人足とはしけの提供ではじまった港湾
作業は、すべて外国商館および外国船社に対する請負業務あるいは雇用とし
て始まったものであるが、この間に港湾労働は「組」組織として多くの親方
のもとに組織され、はしけ回漕が「業」として成立した。日本海運の発展と
共に、これらのものは船社の系列下に編成され、さらに横浜ランディング・
エゼント会の設立を指標とするこの時代に船社の作業を代理するエゼント業
の下に、その下請として船内、沿岸、はしけ、その他が体系的に組織された。
こゝに三菱倉庫、三井倉庫のような、いわゆる財閥営業倉庫を頂点とする戦
前の作業体系が出来上ったのである。

4. 戦後の新しい展開

1945年（昭・20）の第二次大戦終末の横浜大空襲は、関東大震災からの
復興をようやくなしとげた横浜を再び破壊しつくした。その被災面積は関東
大震災よりもはるかに大きく、特に臨港地区の90%以上が焼失ないし破壊さ
れた。同時に横浜港の殆んど全部が進駐軍によって接収され、米軍は横浜か
ら上陸し、全国へ展開して行った。こうして、横浜は、あたかもローマに占
領されたロンドンが、ローマ軍のラリー・ポイントであったように、横浜は
米軍のラリー・ポイントとなり、この性格は戦後40年を経た今日までノース
・ビーアの接収という形で強烈な影響を及ぼしている。

戦後の横浜港の復活は、援助物資としての食料、あるいは軍貨の荷役には
じまり1950年（昭・25）の朝鮮戦争のぼつ発によって頂点に達する。この年
に民間貿易が再開されたが、これは伝統的な生糸の対米輸出から始まった。
またこの年に港湾法が制定されて、翌26年に港湾の管理主体が国から地方公
共団体（横浜市）に移管された。このとき連合軍（G. H. Q.）は、

- (1) 国有施設を政府自ら経営するのは好ましくない。
- (2) 新しい管理主体を設置し、国有財産をこの管理主体または民間企業
に解放すること。

という覚書を提示し、ポートオーソリティの設定を意図したのであるが、多

くの政治的妥協の結果現実には横浜市が管理者となり、国有財産の解放も十分には行われなかったのであった。また港湾運送事業は、戦時中の統制会社を解体し、一応戦前の形に復帰した（昭23～25）。この後で、横浜港をはじめ、わが国の多くの港湾に大きな変化がおこった。

戦後の巨大な経済復興の時代、これは1960年ないし70年代に達成されたもので、第三次産業革命期といわれているが、その内容は数多くの技術革新に支えられた新しい発展の時代であった。エネルギー源としての原子力の登場、ジェット・エンジンの開発、合成化学、エレクトロニクス産業の発展等々があり、生産力の巨大化にともなう複合企業および多国籍企業の時代となった。

海上運送面での大きな変化は、何をおいても、貨物量が著るしく大きくなったことである。国連統計によると国際海上貨物量は戦前の6.9倍、横浜港の取扱い貨物量は、戦前のピーク時である昭和12年にくらべて、7倍以上に拡大している。

貨物量の拡大にともなって船型の大型化、高速化が行われた。ユニットロードあるいは「物流」という新しい概念が現われ、多くの輸送の技術革新が行われ、インダストリアル・キャリヤー、フルコンテナ船、あるいはRo/Ro船の出現となった。航空機の急速な発達によって旅客のみならず、貨物も亦次第に航空輸送に移行するものが増加した。陸上運送においては、自動車が鉄道にとってかわった。

5. 輸送の技術革新と港湾の変貌

a) 埠頭の生産性の拡大

過去10年間の横浜港の輸出入貨物の変化を見ると、昭和40年の輸出約600万トンのうち輸送機械（自動車）およびその他機械の占める割合は、30%に充たなかったのであるが、52年には輸出総量約2,200万トンのうち輸送機械およびその他機械の占める割合は60%をこえている。いうまでもなく自動車の大部分は専用船、専用埠頭の形をとり、その他機械も主としてコンテナ化

されている分野である。化学工業品その他のコンテナ化されているものを加えると、輸出の約70%が、大型機械化ないし自動化された埠頭を経由している。輸入について、この割合は更に高くなる。すなわち専用バースを持つ原油（全体の61%）の外穀類、飼料等は殆んどサイロに入るし、金属鉱、原塩その他工業原料品は、やはり大型機械化埠頭に揚げられこれら全部で全体の約80%に達する。

こうしたことは、必然的に埠頭の生産性の拡大につながるものである。私たちが、昭和51年に調べたそれぞれの作業能率は次のようになっている。

1. 在来荷役（標準的雑貨）

ギャング構成	13.5名
労働時間	8時間
扱い貨物トン数	200トン
トン／人／時	1.8トン

2. コンテナ荷役

ギャング構成 (クレーン当り作業員)	8名
労働時間	8時間
作業量(20') (2時間25個)	4,000トン
トン／人／時	65.2トン

したがって在来荷役を1とするRCHR（比較作業率）は35.5、若し40'コンテナならば、約70倍の能率を示している。

3. 原 塩

セミメントローリー式橋型クレーン、5トンのグラブバケットつき、

3基

作業要員 (クレーン当り)	5～6名
作業時間	8時間
作業量	24,000トン
トン／人／時	200トン～166トン

4. 雑 穀

本船サイロ能力	1,300トン／時
---------	-----------

5. 原 油

シーバース作業量

W.	7,500	キロリットル
E.	10,000	” (約 11,600 トン)

6. 自動車

ギャング構成

ドライバー	11名
ラッシャー	8名
作業時間	12時間 (1 シフト半)
積 込 量	3,600 台 (3 ギャング)
トン/人/時	5.2 台 (トン)

b) 専用埠頭 (岸壁) の拡大

特定貨物の貨物量が拡大すれば、当然のことながら、これを能率のよい埠頭で扱うことが要求される。こうして、昭和42年から51年に至る間に商業地区 (公共埠頭) と工業地区 (専用地区) の割合は次のように拡大した。

	42年	51年	
商業地区	277	(ヘクタール) 568.5	(ヘクタール) 2 倍
工業地区	84.8	1,846.3	17.5 倍
合 計	361.8	2,054.8	5.69 倍

この10年間に、埠頭地区の面積は 5.69 倍に増加したが、公共地区は約 2 倍、専用地区は 17.5 倍となった。

さらに公共バースと専用バースとの年間貨物扱い量と、バース延長とから 1 メーター当り年間扱い高を計算すると、次のようになる。

(昭和52年)	公共バース	専用バース
延長 (m)	15,221 (m)	17,494 (m)
貨物扱高	1,384 (万トン)	6,269 (万トン)
メーター当り/トン	909.2 (トン)	3,583.5 (トン)

c) 海運への影響

昭和40年と52年とを比較する。先ず入港船の船型の拡大であるが、この10年間に定期船の平均トン数は7,236トンから8,868トンへと、約1,600トン増加した。これに対して、不定期船の平均トン数は11,645トンから17,860トンへと約6,200トンの増加を示している。これは不定期船の船型の大型化が著るしく進んでいることを示すものである。特に定期船の入港隻数が5,000隻台をいくらか増加していないのに対して、不定期船の数の増加が著るしい。また注目すべきことは、邦船コンテナの北米および欧州航路が東京に移った関係で、定期船の邦船対外国船の比率は、隻数において23%対77%、総トン数において20%対80%となった(52年)。これに対して不定期船の比率は52年に隻数において31%対69%、総トン数において35%対65%となっている。これらの数字から見て、横浜港が外船に依存する割合が著るしく高くなっていることである。

船型が著るしく拡大したのは原油20万トン、原塩13万トン、雑穀6～7万トン等である。

基本的に見て、船社への影響の最も大きなものは、在来の定期船貨物がコンテナを含めて専用船に移ったこと、インダストリアル・キャリアーのウェイトが著るしく大きくなったことである。これは荷主主導型の海運業務の拡大を意味し、これまで主として定期船のスケジュールにしたがって流れていた貨物が、工場の生産サイクルないしは生産資本の回転にしたがって貨物を輸送する必要を生じたことを物語っている。このことは、横浜港の貿易の形態にも大きく影響し、今や横浜港の輸出の75%はメーカーの直貿である。その分だけ商社の地位が低下した。

またこのことは、港湾運送業にも多くの影響を及ぼしている。

d) 港湾運送事業への影響

わが国の港湾運送事業は、よく知られているように、公共埠頭制度によって育成された業界であり、この10年ばかりの間に、輸送の技術革新、コンテ

ナ船、Ro/Ro船、フェリーなどの出現および機械化された多数の専用埠頭の出現によって、大きな影響を受けた。関東海運局の調べによると、横浜港においては業者数が昭和44年の199社から昭和55年の169社へ減少し、労働者数は44年の19,049人から52年の12,523人に減少した。

最も大きな打撃を受けたのは、在来船を主体とする船内荷役とはしけ業である。船内荷役業への影響を端的に現わしているのは、労働者数の減少で、43年12月末の4,691人（但し常用）から55年3月末には3,357人と約1,300人の減少を示している。業者数は、この間に殆んど変わっておらず、年間の船内荷役実績は44年の3,231万トンから55年の6,947万トンへ著るしく増加した。したがって労働の生産性は次のように拡大している。

船内労働の生産性の拡大

（荷役実績÷労働者数）

	(トン/人)	(指数)
昭和49年	12,875	100
50年	13,137	102
51年	15,005	117
52年	19,606	152
53年	21,746	169
54年	23,369	178

これらの数字が示すものは、本船の技術革新、機械化およびコンテナ扱い高の増加によるものであると考えられる。船内荷役におけるコンテナ扱い高は、横浜33.5%、東京48.2%である。すなわち、労働者数の減少が機械化によっておぎなわれていることがわかる。

次にはしけ業は、業者数が44年の85社から55年の70社に減少し、保有はしけ数は44年の2,329隻から54年の999隻に減少した。これは44年の38.6%である。但し積トン数は59.5%にとどまっている。これは、はしけ船型の大型化を意味するものである。（平均344.9トンで、1隻当たり128トン増）。はしけ労働者数は、43年の2,907人から55年の1,471人へと減少した。

これらの変化を通じて、港湾運送業の質的变化も亦生じている。その第一

は、資本金規模の拡大で、関東海運局管内で、55年3月決算でみると、資本金1億円以上の企業が23社、全体の27%を占めている。資本金規模の拡大と共に、一種業者の埠頭業への進出、公団ライナーバース、コンテナ埠頭のオペレーター、自動車等の輸出埠頭、荷主の輸入埠頭への進出が見られると共に、大手の企業は海外へも進出して、多国籍企業化している。

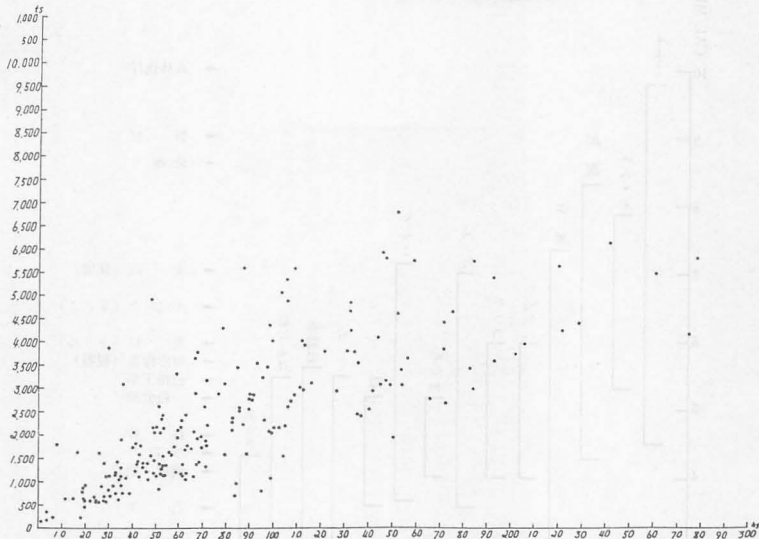
さらに注目すべき変化をとげつつあるのが海貨業である。海運貨物取扱業は、戦前乙仲といわれた本船のスペースブローカーから、戦後港湾運送事業法にもとづく海貨業に発達したものであるが、貿易および運送業務における荷主主導傾向の拡大と共に、荷主代行という立場から、港湾における新しい地位を得た。しかしながら近年さらにその危機的性質も大きくなった。

1. 大手の輸出品メーカーは、自動車および家電等に見られるように、自らの商品を自らの手によって行う傾向を生じ、第三者の介入を排除しようとする傾向が見られる。これらの企業は自社資本のもとに海貨業務を組織しはじめている。
2. 情報システムの発達、CARDIS、EDI、TDIのようにデータベースないし標準通信ルールの開発にすすみ、また大手企業は自社の貿易および運送のトータル・システムの開発に向っている。これらのものは何れもシッパー主導型であり、現在海貨業が行っている書類事務等が荷主のシステムの中に包含される傾向を見せている。こうした中で、海貨業者が、スルーB/Lを発行するNVO、すなわち複合一貫輸送業者として質的变化をとげようとしている。

e) 港湾労働の質的变化

船内荷役によって代表される港湾労働は極めて特殊な労働領域であるが、今日の機械化の進展にともなって、その質的变化を生じつつある。その特徴を端的に表現すれば、労働の時間と量との不均一性、労働の質の不均一性にあった。次に示すグラフは、当研究所が1966年（昭・41）、すなわちコンテナ船出現の直前に行った、横浜港における定期船の作業量調査によるものである（港湾研；「横浜港における定期船のターンラウンドに関する調査報

第1図 1船毎のネット作業時間および作業量
(208隻分)

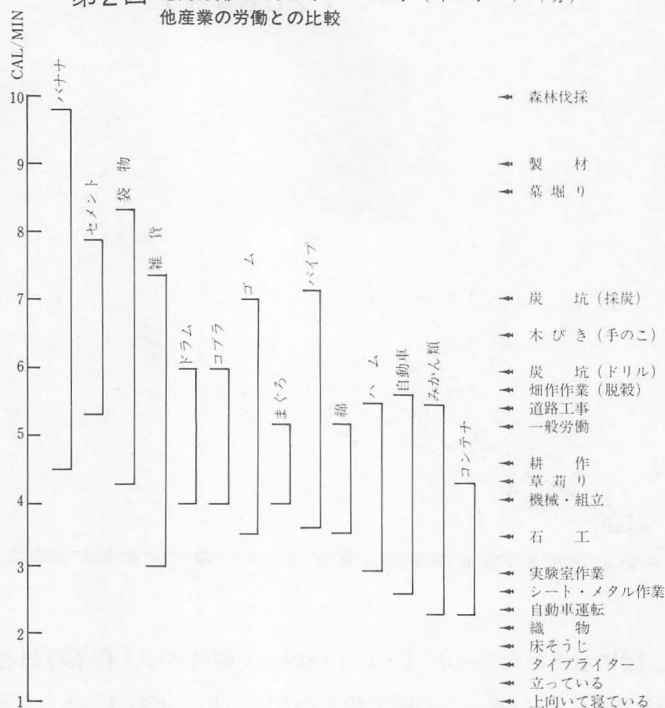


告書)。図に示されたドット（・）1つが、1船のネット作業時間と作業量（トン数）を示している。この図で明かなように、どれ1つとして同じ位置にあるものがない。作業時間は5～6時間から170～180時間の間に分散し、作業量は20～30トンから6,000～7,000トンの間に分散している。

さらに、次に示すチャートは、カリフォルニア大学において、やはり今から10数年以前に行った船内労働の強度に関する生理学的研究であり、米国国立科学アカデミーのNAS-NCCパブリケーション720の中に収められ、「港湾労働の生エネルギー論」(Bioenergetics of Longshoring Task)として示されている。調査はロスアンゼルスおよびロングビーチにおいて専門医が実際の船内作業に立ち合い、労働者の酸素消費量、心臓負担の割合 (heart rate)、および呼吸量を計り、これをエネルギー・コストとして表現した。その結果は図で見るように、軽機械作業の2.3キロカロリー／分から森林労働の9.7キロカロリー／分に至るまでその労働の強度が、貨物の異なるにし

たがって、様々に分散している。

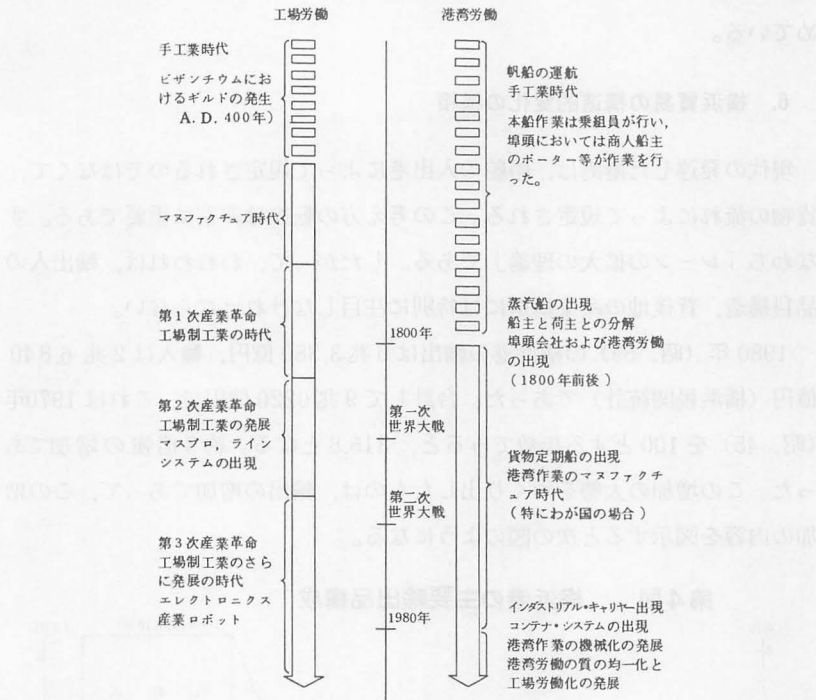
第2図 港湾労働のエネルギー・コスト（キロカロリー/分）
他産業の労働との比較



このような作業の質と量との不均一性が、それぞれの作業の専門家(職人)をつくりあげ且つ親方のもとに組織される「組」という形をつくり、請負作業という形態を長年にわたって存続せしめた1つの理由、おそらく物的な基礎であったと考えられる。過去の港湾労働は、これらの人間労働を組合せて行うところの、マヌファクチュアの形態であったと見ることができる。これを工場労働と比較すると次の図のようになるであろう。

港湾における機械化の発展は、労働の質と量との均一化をともしないその労働形態において、次第に工場労働的性格を生じるであろう。たとえば、ロッテルダムのECTターミナル (Europe Container Terminus) における、4ギャング3シフト・システムは、埠頭における作業が工場労働の段階に入ったことを示す1つの指標となるであろう。

第3図 港湾労働と工場労働との比較



このローテーションの意味するところは、8時間労働、週休2日制である。横浜港で労働の機械化の軸となっているものはフォークリフトであって、44年に657台であったものが、最近(55年)には1,461台となっている。これ

4ギャング3シフトのローテーション

作業日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	→
稼動	A	D	C	B	A	D	C	B	A	D	
	B	A	D	C	B	A	D	C	B	A	→
	C	B	A	D	C	B	A	D	C	B	
休養	D	C	B	A	D	C	B	A	D	C	→

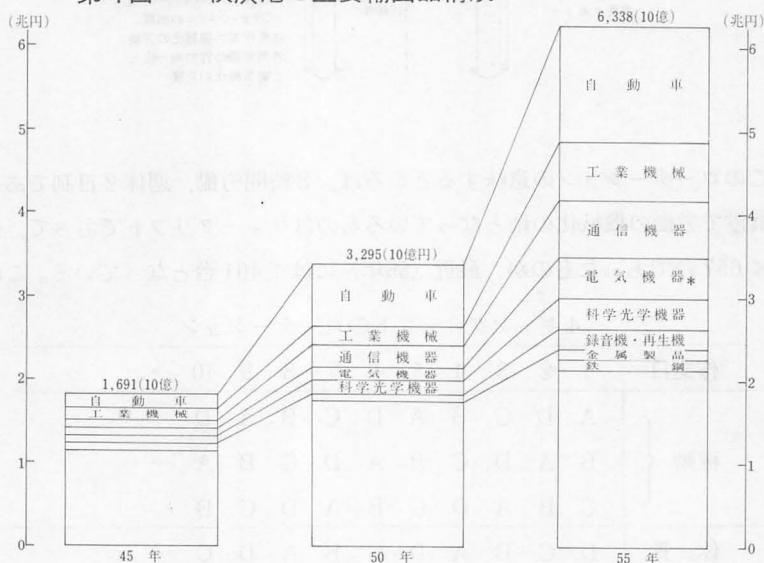
は業者の所有台数で、臨時のリース台数を入れると、おそらく2,000台近くまでなるのではないと思われる。これが労働の質の均一化をもたらしていることは明らかであり、さらに最近では産業ロボットの導入が考えられはじめている。

6. 横浜貿易の構造的変化の様相

現代の発達した港湾は、船舶の入出港によって規定されるのではなく、貨物の流れによって規定される。この考え方の転換は非常に重要である。すなわち「レーンの拡大の理論」である。したがって、われわれは、輸出入の品目構造、背後地の産業構造には特別に注目しなければならない。

1980年(昭.55)の横浜港の輸出は6兆3,380億円、輸入は2兆6,840億円(横浜税関統計)であった。合計して9兆0220億円で、これは1970年(昭.45)を100とする指数でみると、315.8となる。約3倍強の増加であった。この増加の大勢をつくり出したものは、輸出の増加であって、この増加の内容を図示すると次の図のようになる。

第4図 横浜港の主要輸出品構成



このグラフは、注意して見なければならない重要なエレメンツを含んでいる。まず輸出の伸びが、上位10品目、特に上位の5品目によって大勢をつくりあげていることである。55年の数字は次表の通りであるが、この10品目で輸出総額の66.1%に達している。10年以前には、これらの品目は輸出全体の約30%に過ぎなかった。更に10年以前、1960年（昭.35）においては、輸

横浜港の輸出上位10品目（1980）

	（億円）	（%）
自動車	14,715	23.2
工業機械	6,626	10.4
通信機器	6,385	10.1
電気機器	2,878	4.5
科学光学機器	2,657	4.2
録音機及び再生機	2,516	3.9
金属製品	1,698	2.7
鉄鋼	1,657	2.6
事務用機器	1,469	2.3
自動車部品	1,391	2.2

出の第一位は魚介類およびその調整品で、これに光学機器、ラジオ通信機、衣類、鉄鋼、船舶、絹織物、生糸、玩具と続いた。この間に港湾の背後の産業構造が一変しているのである。輸入も亦、こうした背後地の産業構造の変化を反映して、原油、天然ガス等のエネルギー源、非鉄金属等の工業原材料を主体とするようになった。

次に、前のグラフを見て明らかに理解されることであるが、自動車、工業機械等、それぞれの上位産業自体の中が、それぞれ急速に拡大し、且つ輸出の流れが恒常的に拡大していることである。それは、これらの産業のそれぞれの企業の生産規模の拡大を意味する。このことが貿易・港運面に大きな変化をもたらした。

1. 大企業の輸出シェアの拡大

横浜港の輸出の91%は資本金10億円以上の企業である。この反面において、横浜の地場貿易のシェアが益々せばめられた。すなわち横浜通商事務所の55年の輸出認承額は全国の全国比2.3%、輸入は全国比0.4%である。これによって、横浜の地場輸出は、輸出総額の約10%に過ぎない。

2. メーカー直貿の拡大

横浜港における輸出総額の約75%はメーカーの直貿である。しかも、メーカーの直貿は大手企業ばかりでなく、地場の中小輸出品メーカーにまで及び、港湾における海貨業の地位の向上と同時に海貨の専属化を呼びまた、第三者としての海貨の排除傾向をも生じている。輸出における商社の地位が低下し、特に横浜商社の地位は見るかげもないほどに衰えた。

3. 貿易情報システムへの展開

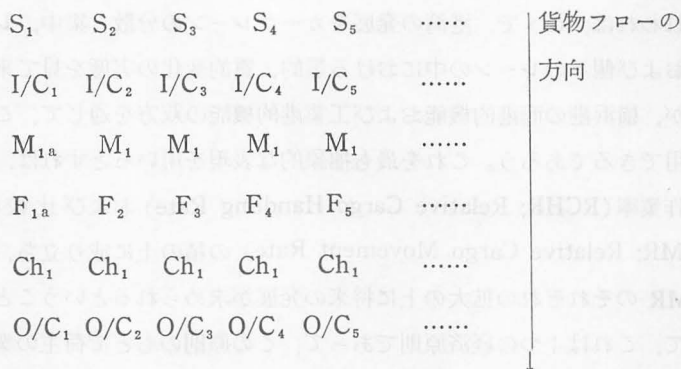
大手の直貿メーカーおよび商社は、すでにコンピュータによる輸出業務処理＝ドキュメンテーションを行っており、船社も亦、早くからそのコンテナ・オペレーションにコンピュータを使用している。シッパーと船社とを結ぶ地位にある港湾においても、必然的にシステム化の必要を生じており、現在横浜の港運業者で、何かかのコンピュータ利用を行っているものは、推計60社を超えている。これにテレックスあるいはファクシミリのような電気通信機器を加えると、エレクトロニクス技術の港湾への普及も可なり広汎な規模となった。

特に、情報システムの見地から注目されるのが海貨、検量、検数である。海貨業は現在輸出コンテナ貨物の60%を扱っており、シッパーが提供する輸出ドキュメンテーションの60%ないし70%のデータを握っているので、情報処理の上から重要な地位を占める。

次に検量は入庫検量等の業務を通じて輸出貨物のステータスを明確にし、海上運賃の基礎データを提供する立場にあり全貨検量の推進によって、輸出貨物のステータスを全般的に把握することができる。検数も亦

船積、船降しおよび入出庫に関する貨物のステータスおよびトレースを行うことができる。これも全貨検数を行うことができるようになれば、港湾における貨物オペレーションに関する重要な情報を提供し得る立場にある。検量、検数は、わが国のユニークな組織体をなしているが、それは次のように図示することができるのである。

輸出貨物のフロー関係業種略図



S= Shipper

Yc= Inland Carrier

M= Measurer

F= Forwarder

Ch= Checker

O/C= Ocean Carrier

この図に示したように、シッパーから海運業者に至るまでの関係する業者は S₁ S₂ S₃ と変るたびに变化するが検量 (Measurer) 検数 (Checker) は常に 1 である。このことは、この 2 つの業種が、将来の港湾のトータル・システムを考える場合、極めて重要な要素となることを示すものである。

7. 横浜港の将来展望

以上、われわれは横浜港の簡単な歴史と、特に最近10年間の著しい変化の様相を見て来た。これによって、われわれは、現在第三次の産業革命期にあって、港湾が基本的に変りつつあることを知るのである。この変化のテンポは極めて急速であり、今後10年ないし20年間に、どのように変わってゆくか予測し難いが、ただ確実なことは、経済の発展法則にしたがって、過去の発展の継続として現われるであろうということである。

われわれは、こゝで、港湾の発展をカーゴレーンの分散と集中、レーンの総体および個々のレーンの中における量的、質的变化の実態を見て来たのであるが、横浜港の商港的機能および工業港的機能の双方を通じて、この論理は適用できるであろう。これを最も抽象的な表現を用いるとすれば、貨物の比較作業率(RCHR; Relative Cargo Handling Rate)および比較移動率(RCMR; Relative Cargo Movement Rate)の積の上に成り立ち、RCHR、RCMRのそれぞれの拡大の上に将来の発展が求められるということである。そして、これは1つの経済原則であって、この原則のもとで荷主の業務のシステムも、船社の業務のシステムも動いてゆくものであって、将来の港湾計画と港湾投資、港湾の管理運営、それぞれの港運業の経営あるいは港湾労働の在り方等々が、そのサブシステムあるいはサポーティング・システムとして展開されるであろう。

こうした観点から、横浜港の将来についての若干の展望を試みることにする。

まず、荷主について考えると、メーカー直貿の形態は益々強化されるであろうと思われる。この場合、メーカーが海外に自社の販売網を持つ場合には、マーケティングから、商品生産、輸送に関する自社の一貫したシステムは益々強化されるであろうし、メーカーが自社の販売網を持たない場合でも、システムとしてのメーカーのコントロールが強化されるであろう。これらのライン、あるいはプラント輸出のような特殊の商品の流れに沿って、港運業者の海外進出が益々多くなるものと考えられる。この中で、わが国の海貨業

者が欧米のフレート・フォーワダーの性格をつよめることができる。さらにメーカーの直質ないしは一貫システムの強化によって、船社および商社の地位が相対的に低下するであろう。港湾においても、前時代の船社主導型から荷主主導型に変化するものと考えられる。港湾においては専用埠頭の拡大につながる。

次に船社であるが、在来船による定期船運航が、コンテナ船に変わりつつある。すでに北米航路および欧州航路のコンテナ化率は90%に達しており、東南アジア、中近東、アフリカ等々の発展途上国においてもコンテナ化が進みはじめているので、この傾向は一層強化されるものと考えられる。コンテナ船および Ro/Ro 船がさらに発展するであろうし、特に北米航路においては、米国のランドブリッジ、ミニブリッジ等のシステムがさらに発達し、貨物量が拡大すれば、横浜－米国西岸間のコンテナ船の船型の拡大および高速化を予想しなければならない。

インダストリアル・キャリアにおいても船型の大型化が更に進むものと考えられる。すでに穀物専用船は6～7万トンの水準に達している。こうした傾向はさらに続くであろうし、これに対する港湾の今後の対応のしかたを考慮しなければならない。

特に横浜港として、このような事態に対応するものは、現在建設中の大黒埠頭の計画であって、大黒埠頭は、これまでのところ、神戸などに比していささか時流にのり後れた感があったが、逆に後から建設されるので、より新しい構想と技術を取り入れることができるという利点をも持っている。さらに、都心臨海部、新港埠頭の再開発と共に、現在の主力埠頭である本牧埠頭の再開発を考えなければならない事態が遠からずやって来るものと思われる。これらの事態を有効に推進するために、ベイブリッジ、湾岸道路および背後地の内陸に通じる高速道路の建設がキイとなるであろう。

港湾投資および港湾の管理運営という面からも、将来の発展を期する上から再考を必要とするであろうし、こうした発展の一般的傾向の中であって、現在の港湾運送事業および港湾運送事業法も再検討を必要とするであろう。さらに港湾労働の雇用の形態あるいは作業の形態も亦多くの問題をかかえて

いる。これらの問題を解決するために、港湾管理者自体が、港湾問題の技術者集団を持つべきである。

最後に横浜の貿易、特に横浜の地場貿易の振興について、特別の考慮がはられなければならない。横浜プロパーの輸出は、繊維および機械類を主とし、最近アメリカ、ヨーロッパ向けに少しずつ伸びているが特にアジア諸国に対する伸びが目立っている。本年7月横浜市においてアジア8ヶ国の商業会議所との間に経済交流会議（YCEDA' 81）が開催されたが、これらの諸国と横浜との間の貿易尻は甚だしいアンバランスで、われわれはもっとたくさんの商品を、これら地域から買わねばならない。このために、当研究所としては、“横浜マーケット・マッチ”という情報システムの開発を提案している。

貿易に関するいま1つの課題は、とりあえず対米貿易のデータベースの構築である。米国においては NCITD の Cargo Data Interchang Systemが、1979年に米国と横浜、東京との間に伝送テストを行い、本年（1981）9月に、本番のオペレーショナル CARDIS のマニュアルが完成し、横浜との間に米国のシッパー、キャリアー、コンサイニーを通じる貿易および運送データの交換を行うものと見られている。このようなデータベース・システム（データの共同利用）についての、横浜側の対応が必要となってくるものと、考えられるのである。

定期船港としての横浜港の将来

千須和 富士夫

(港湾都市情報サービス)

目 次

1. 問題の提起
2. 定期船港としての実状
3. 北米西岸航路の実態とコンテナ取扱状況
4. 将来予測と問題点

1. 問題の提起

21世紀の横浜を構想する過程で、横浜の港湾機能をいかに取扱うかは最も重要な課題の一つとなっている。幕末期に港湾に基礎を置く都市として政治的な要請のもとに建設され、投機的商人や徳川幕府の下命に基づき立地した商人らによって営まれた都市づくりの伝統をもつ横浜が、今後のわが国の社会発展にいかなる任務を負うべきかを考察するうえからも、横浜市にとっては港湾問題は不可欠の課題である。

東京湾に立地し、120年余の歴史をもつ横浜港に様ざまな期待が寄せられている。

「過密なき繁栄のある都市港湾」としての発展を第一にし、東京湾内各港の機能分担を図り、横浜港には伝統的な外貿機能の集積があるから、首都圏における中枢管理機能を分け与えてはどうか、その機能を果たすためには、情報センターの設置も必要であろうし、港湾管理上は東京湾全域を管轄するポートオーソリティ、もしくは東京、川崎、横浜の三港を包含する京浜港ポートオーソリティの設立が望ましいのではないかという議論が近年高まっている。

横浜市でも、これらの発言⁽¹⁾を受けて、長期の総合計画の改定作業に当た

り、「よこはま21世紀プラン——新たな豊かさを求めて——」と題する新総合計画原案を昭和56年5月に公表し、この原案の中で、港湾に対する考え方を次のように展開した。

いきいきとした都市づくりに当たり、横浜港は東日本とりわけ首都圏を背後地として発展してきており、これからの横浜経済の発展の基盤としても、港を充実・強化することが必要であり、船舶の大型化、専用船化、コンテナ化などの海上輸送手段の革新の急速な広がりは、中東・南米・アジア航路のコンテナ化の進展を必至とさせるであろう。さらに横浜港公共ふ頭取扱貨物量は、オイルショック時期の一時の停滞はあったが、外貿を中心に着実に拡大している。しかし輸出の場合の自動車、輸入の場合の石油等の工業原材料や食糧といった大宗貨物は、国内外の産業構造の転換、航空機等の代替輸送手段の状況によって移り変わる可能性がある。横浜では道路、保管施設の整備充実が必要であり、加えて港湾情報の統合管理をすすめることも必要である。自然環境、労働環境の改善、施設の安全対策の推進、市民と港との親和、港湾と都市のそれぞれの機能の整合などが今後の課題であるとして、計画の基本方向を次のように打ち出している。

すなわち、長期目標としては、

1. 流通革新に対応した近代化的ふ頭、物流関連施設を整備し、東日本の中枢港としての機能を高め、国際貿易の振興をはかる。
2. 港湾の管理運営面の強化を行い、横浜港が東京湾の中枢管理機能をもつようにする。
3. 港湾と都市がともに発展できるように港湾機能と都市機能の調和をはかる。
4. 「みなと」と水際線を市民が直接親しめるようにする。

この長期目標に基づき、施策としては、港湾関連施設を海上輸送手段の革新、貨物内容の変化に対応できるように整備し、ふ頭整備と公共残土、並びに廃棄物処分埋立とを同時活用する。東京湾岸道路、横浜ベイブリッジ、ふ頭間の道路の建設をすすめ、生活関連ふ頭施設を整備する。ソフト面での港湾機能強化策としては、ポートセールスの積極化、利用者ニーズに応じた管理

運営面の改善を図り、常設国際展示場の設置、国際的な港湾関連機関の誘致、国際会議の開催、姉妹港との提携拡大、港湾関係官公庁の立地、東京湾内の港湾関連情報の掌握提供などをすすめる。都市機能との調和を図るため、水際線、水域の市民利用をすすめ、ふ頭緑化、港内浄化、防災安全対策を継続し、港湾労働福利厚生施設を整備し、陸奥部の老朽化したふ頭は、物流中心から機能転換を図り、さらにフェリー埠頭などの市民的港湾の整備についても検討していこうというのが、新総合計画原案における港湾に対する考え方のあらましである。⁽²⁾

表現が大雑把で、ほとんど具体性を欠くが思想を伺い察することはできるであろう。

私は既に横浜港の戦後史については都市形成の視点で述べているが、⁽³⁾ 日米安全保障条約体制と日米経済関係の緊密な紐帯をぬきにしては、横浜の都市づくりと港湾整備の問題は考えられないことを強調しておかなければならないと思っている。

第一に横浜港は北米貿易の玄関口として、開港以来その地位を保持しており、日米関係の友好的な、かつ平等な政治経済関係に立つならば、一層の発展が期待されるものと考えられる。

第二に、現実には本牧周辺の接收地の返還が進んでいるが、内陸における瀬谷通信基地その他残存施設があるほか、瑞穂埠頭、いわゆるノースドックが接收中のため、コンテナ時代にふさわしい埠頭施設に改築することはもちろん、都市再開発地域にもならないでおり、この部分だけ残して、この北側の埋立を要望するというような地元港運業界の提案が出されるに至っている。年間入港船舶数は商船では10数隻、取扱い貨物量2,000トン台の遊休化状態にある以上、臨海地域にあって、特に再開発を要する都心部にあるため、一刻も早い返還が望まれる問題である。

第三に社会主義国海運の入港船については差別を設けやすい環境下にあることは否めない。FESCOの基地が大黒埠頭において、はじめて安定して所を得るまでにはやはり相当の時間が経過している。今後伸展してくるであろう社会主義諸国の海運に対し、資本主義諸国海運と同等の取扱いが行われる

ようでなければならないであろう。

こうした背景の下で、横浜港の整備と横浜市の将来を問うことは、外貿港、とりわけ定期船港の使命を開港以来果してきた歴史的経緯からいって、その使命の将来いかにと問ひ直されるべき問題点なのである。

- 注 (1) 神奈川経済研究所編「横浜と港」(昭和54年 同所刊) P. 170以下、竹内良夫、今野修平氏らの発言
- (2) 横浜市「よこはま21世紀プランー新たな豊かさを求めてー」(新総合計画原案) 昭和56年5月 P. 94～95
- (3) 拙稿『『市民による都市創造』と港湾の整備ー横浜市における都市発展の経験』(日本港湾経済学会年報No.17 1979年 P. 67～94)

2. 定期船港としての実状

横浜港の6大港に占める貿易港としての地位は表-1のごとく、貨物の経

表-1 6大港輸出入額年次推移

(単位: 百万円)

主要港	年次	昭和51年	昭和52年	昭和53年	昭和54年	昭和55年	前年比 %
全 国	輸 出	19,934,618	21,648,070	20,555,841	22,531,539	29,382,472	130.4
	輸 入	19,229,169	19,131,780	16,727,624	24,245,351	31,995,325	132.0
	計	39,163,787	40,779,850	37,283,465	46,776,890	61,377,797	131.2
横浜港	輸 出 (全国比)	4,138,111 (21%)	4,494,998 (21%)	4,369,187 (21%)	4,791,689 (21%)	6,338,792 (22%)	132.3
	輸 入 (全国比)	1,941,833 (10%)	1,934,306 (10%)	1,651,425 (10%)	2,259,200 (9%)	2,684,291 (8%)	118.8
	計 (全国比)	6,079,944 (16%)	6,429,304 (16%)	6,020,612 (16%)	7,050,889 (15%)	9,023,084 (15%)	128.0
東京港	輸 出	1,391,900	1,518,365	1,514,060	1,666,441	2,188,696	131.3
	輸 入	1,330,790	1,359,832	1,344,612	1,845,364	1,897,534	102.8
	計	2,722,690	2,879,197	2,858,672	3,511,805	4,086,230	116.4
川崎港	輸 出	255,288	257,789	253,218	273,485	353,964	129.4
	輸 入	996,939	1,027,917	859,092	1,249,922	1,956,746	156.5
	計	1,252,227	1,285,706	1,112,310	1,523,407	2,310,710	151.7
名古屋港	輸 出	2,087,668	2,374,094	2,340,516	2,622,575	3,525,174	134.4
	輸 入	1,062,042	1,019,249	908,125	1,380,688	1,810,268	131.1
	計	3,149,710	3,393,343	3,248,641	4,003,263	5,335,442	133.3
大阪港	輸 出	1,364,084	1,449,090	1,367,834	1,557,550	1,962,679	126.0
	輸 入	600,164	583,545	596,178	901,454	964,215	107.0
	計	1,964,248	2,032,635	1,964,012	2,459,004	2,926,894	119.0
神戸港	輸 出	3,077,307	3,318,332	3,037,721	3,293,510	4,293,278	130.4
	輸 入	1,494,546	1,512,649	1,366,074	1,889,582	2,043,445	108.1
	計	4,571,853	4,830,981	4,403,795	5,183,092	6,336,723	122.3

資料出典: 「横浜港統計速報」昭和55年。

済指標である金額で比較すれば、輸出では全国の22%、約6兆3,388億円、輸入では同じく8%の2兆6,843億円に当たる貨物を取扱い、まさに全国一の港である。ただしいわゆる港湾取扱い貨物量では、千葉港が6大港を抜いて、55年に首位に立つに至っている。

海上輸送においては、わが国の自然条件からして、輸入は主に工業原材料、輸出は加工品という基本パターンを持つため、輸出貨物が主として定期船貨物、輸入が不定期船貨物とみなされている。

外国貿易港の性格としては、横浜はまさにこの典型といえるような貨物構成を示している（表－2参照）。しかし定期航路と不定期船の利用面で貨物

表－2 横浜港輸出入貨物主要品別表（昭和55年）

（単位：千トン）

順位	輸 出				輸 入			
	品 種	貨物量	前年比	構成比	品 種	貨物量	前年比	構成比
1	輸 送 機 械	15,370	134.7	52.0	原 油	14,013	84.4	47.0
2	そ の 他 の 機 械	5,883	127.0	19.9	米・雑穀・豆	1,929	104.3	6.5
3	鉄 鋼	2,690	120.1	9.1	原 塩	1,440	135.1	4.8
4	染料塗料合成樹脂 その他化学工業品	873	92.0	3.0	その他金属鉱	1,321	118.2	4.4
5	日 用 品	691	122.2	2.3	麦	1,143	91.7	3.8
6	その他食料工業品	583	123.5	2.0	紙・パルプ	886	113.6	3.0
7	化 学 薬 品	530	98.2	1.8	重 油	778	62.2	2.6
8	ゴ ム 製 品	403	121.3	1.4	石 油 製 品	719	139.6	2.4
9	金 属 製 品	379	125.9	1.3	非 鉄 金 属	714	128.1	2.4
10	非 鉄 金 属	375	119.4	1.3	野 菜 ・ 果 物	701	119.6	2.4
	そ の 他	1,751	120.7	5.9	そ の 他	6,172	99.5	20.7
	計	29,528	127.2	100.0	計	29,816	93.2	100.0

資料出典：「横浜港統計速報」昭和55年。

量をみるならば、輸出においても不定期船利用が大きくなってきていることに気づく。この転換は昭和53年（1978）から始まっている（表－3は報告）輸出も不定期船優位というのは、自動車専用船が多数就航するに至ったという背景がある。（表－4参照）

表一 4 外航船自動車専用船横浜港入港状況

	昭和51年		昭和52年		昭和53年		昭和54年		昭和55年	
	隻	総トン数	隻	総トン数	隻	総トン数	隻	総トン数	隻	総トン数
定期船計	5,301	46,233,235	5,932	52,621,758	6,077	55,275,850	5,684	55,247,641	5,981	62,534,394
不定期船計	1,639	95,377,755	5,707	101,932,480	5,818	105,252,389	6,157	112,866,644	6,462	117,290,329
自動車専用船 (定)	76	409,547	62	588,529	96	1,041,542	87	961,933	166	1,596,517
自動車専用船 (不定)	871	9,939,734	939	11,310,631	1,165	13,192,953	1,124	12,333,229	1,512	16,770,822

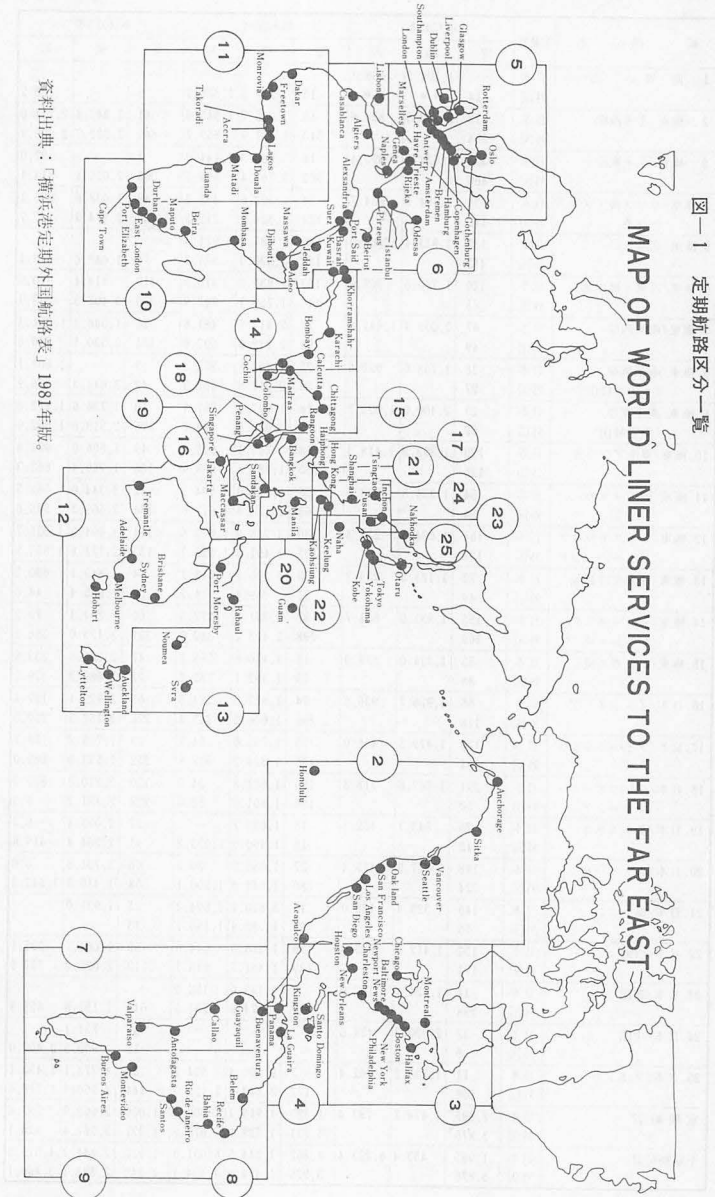
資料出典：「横浜港統計年報」昭和51年版～55年版。

こうして横浜港の輸出品の首位にある自動車は、定期船貨物の中でのウェイトに変化を生じているとみることができよう。

ところで横浜港を中心として展開される定期船航路は、統計上、①世界一周、②極東／北米西岸、③極東／北米東岸、④極東／カリブ海・メキシコ湾⑤極東／北欧、⑥極東／近東・地中海、⑦極東／南米西岸、⑧極東／南米東岸（パナマ経由）、⑨極東／南米東岸（南アフリカ経由）、⑩極東／東南アフリカ、⑪極東／西アフリカ、⑫極東／オーストラリア・ニュージーランド⑬極東・南太平洋諸島、⑭極東・印・パ・ペルシャ湾、⑮極東・ベンガル湾、⑯日本／インドネシア、⑰日本／タイ・インドシナ、⑱日本・マ海峽・マレーシア、⑲日本／北ボルネオ、⑳日本／フィリピン、㉑日本／ホンコン、㉒日本／中国（台湾）、㉓日本／韓国、㉔日本／中国、㉕日本／ナホトカの25航路に分類されており、その地域区分は図－1、55年の各航路の横浜港への寄港隻数は表－5のごとくである。47年5月15日に沖縄の施政権が返還されたので、48年からは日本／沖縄航路は、内航の統計に入れられるようになったことを蛇足ながらお断りしておく。

この航路区分は統計上のものであるもので、海運運賃同盟が結成されている態様とは異なる。

同盟は特定のトレードをカバーし、しかも独立の性格をもつものであるため、同じルート上を運航する定期船の輸送の実態は、いくつかの同盟に加入して、仕出港から仕向港に至る間の中間港（way port）に寄港し、また純然たる三国間貿易（cross trade）にも従事している。これは単一の同盟航



表一 5 航路別入港隻数と1船当たり積卸トン数

(単位: トン)

航 路 名	船籍別	昭和45年			昭和50年			昭和55年		
		隻	積	卸	隻	積	卸	隻	積	卸
1. 世界一周	日本	—	1,104.1	888.3	—	—	—	—	—	—
	外国	14	**	**	16	717.6	1,308.1	5	—	126.2
2. 極東/北米西岸	日本	113	1,392.5	839.8	65	3,025.7	1,945.6	84	2,340.4	2,734.0
	外国	694	—	—	540	1,411.9	853.7	889	3,022.7	2,029.9
3. 極東/北米東岸	日本	321	1,632.5	990.4	16	830.3	1,141.8	1	—	97.0
	外国	466	—	—	302	1,767.4	550.5	298	2,026.1	814.1
4. 極東/カリブ海・メキシコ湾	日本	231	1,794.8	664.7	54	1,302.6	438.2	48	1,038.6	635.1
	外国	142	—	—	124	1,824.1	215.3	134	2,174.9	237.7
5. 極東/北欧	日本	135	1,933.4	1,564.0	20	885.6	971.4	—	—	—
	外国	413	—	—	151	1,530.0	514.3	74	1,683.6	418.1
6. 極東/近東・地中海	日本	120	1,780.6	968.9	163	1,830.5	370.5	119	414.4	210.9
	外国	65	—	—	146	1,759.1	742.9	230	3,108.3	223.9
7. 極東/南米西岸	日本	67	2,039.4	1,441.0	22	2,417.7	481.6	26	1,348.1	1,264.3
	外国	49	—	—	92	2,232.6	607.6	154	2,330.1	850.8
8. 極東/南米東岸 (パナマ経由)	日本	38	1,758.6	622.6	23	1,462.8	923.3	3	—	1,607.7
	外国	27	—	—	29	2,011.8	601.3	42	3,611.3	668.9
9. 極東/南米東岸 (南ア経由)	日本	23	2,400.0	1,090.7	18	1,007.1	867.1	10	1,736.6	1,412.0
	外国	52	—	—	95	2,014.4	798.5	125	2,513.8	1,002.0
10. 極東/東南アフリカ	日本	120	1,393.2	1,418.3	98	791.1	911.8	49	1,696.0	921.8
	外国	126	—	—	130	1,187.4	698.4	126	1,969.4	863.3
11. 極東/西アフリカ	日本	54	1,334.8	903.0	38	2,127.0	594.3	31	3,344.0	582.5
	外国	54	—	—	65	2,128.8	617.6	134	2,569.3	596.6
12. 極東/オーストラリア ・ニュージーランド	日本	164	1,624.3	1,535.3	130	3,738.8	1,620.6	114	3,694.3	1,855.7
	外国	171	—	—	107	3,491.3	1,536.1	133	2,772.2	1,353.5
13. 極東/南太平洋諸島	日本	72	1,125.3	133.2	60	1,506.1	643.1	44	1,849.1	690.2
	外国	44	—	—	31	989.4	4.2	37	1,965.4	44.0
14. 極東/インド・パキスタン ペルシャ湾	日本	155	1,333.0	831.7	97	2,381.8	277.5	60	3,204.3	79.2
	外国	169	—	—	298	2,413.1	380.3	391	3,423.0	358.2
15. 極東/ベンガル湾	日本	55	1,394.0	879.0	18	1,476.8	268.1	47	2,301.6	233.5
	外国	88	—	—	69	1,482.1	782.6	72	1,680.2	829.2
16. 日本/インドネシア	日本	66	1,976.7	936.8	94	1,827.5	124.5	65	2,929.4	197.4
	外国	118	—	—	296	1,606.2	243.4	296	2,167.5	250.5
17. 日本/タイ・インドシナ	日本	170	1,479.5	456.0	75	1,735.6	54.7	29	1,795.2	28.1
	外国	181	—	—	195	1,324.2	628.8	252	1,532.9	669.0
18. 日本/シンガポール・マレーシア	日本	291	1,567.6	118.3	190	1,611.8	34.3	120	2,210.6	899.9
	外国	50	—	—	196	1,651.9	55.0	228	2,381.2	5.9
19. 日本/北ボルネオ	日本	25	943.1	402.3	15	1,095.7	—	27	2,073.4	9.0
	外国	43	—	—	18	1,490.9	1,033.2	41	2,364.4	419.6
20. 日本/フィリピン	日本	148	1,077.2	473.4	27	1,055.0	30.3	65	3,734.8	6.0
	外国	224	—	—	280	1,341.6	1,206.1	358	1,440.5	1,642.5
21. 日本/ホンコン	日本	149	1,329.4	128.0	13	3,820.2	2,694.2	1	1,921.0	—
	外国	56	—	—	25	1,788.4	1,155.1	13	—	—
22. 日本/台湾	日本	132	1,412.0	825.3	79	1,496.5	644.6	52	1,664.7	595.1
	外国	171	—	—	139	1,481.5	613.7	113	2,020.2	737.8
23. 日本/韓国	日本	11	1,124.1	160.9	2	2,183.0	152.0	—	—	—
	外国	298	—	—	411	1,174.6	731.5	614	1,151.6	629.9
24. 日本/中国	日本	37	2,020.2	424.6	—	—	—	41	754.1	—
	外国	6	—	—	—	—	—	18	950.9	2,800.9
25. 日本/ナホトカ	日本	11	1,536.2	762.4	7	2,300.4	804.7	24	4,773.1	1,433.1
	外国	106	—	—	177	3,440.7	1,128.0	144	1,960.8	1,118.6
定期船計	日本	2,895*	1,474.7	793.4	1,320	1,918.1	602.2	1,060	2,662.5	797.8
	外国	3,876*	—	—	3,931	1,729.2	673.9	4,921	2,267.4	924.1
不定期船計	日本	1,995	433.4	6,233.4	1,867	1,244.5	6,051.5	1,920	2,441.3	4,513.5
	外国	3,876	—	—	3,936	1,454.0	4,404.1	4,542	2,391.1	3,469.1

* 沖縄航路分を含む。

* 47年までは日本・外国船籍別の積卸し計はない。

「横浜港統計年報」各年版を基に算出。

路のみでは、定期船経営の採算が合いにくいために起きている集荷活動もしくは輸送の実態である。⁽⁴⁾ これを物語るように、就航定期船の横浜港寄港状況及び他の寄港先は各ラインによって実に多様であり、各海運会社の経営政策、採算実態が如実に反映されている。本論のためのスペースと時間的制約があるので、横浜港における極東／北米西岸航路を例にして、後に定期船航路の実状をつぶさに検討することにした。

ここ数年横浜港から主要定期航路就航船が、東京港の大井コンテナ埠頭の整備の進展とあいまって、東京港へ移って行くという事態が生じた。

昭和46～47年にかけての邦船の欧州、PSW（カルフォルニア）、ニューヨークの各航路、47年のスカンダッチ社の欧州航路、49年の邦船のPNW 航路、51年のマースクラインのニューヨーク航路、56年のベンライン及びマースクラインの欧州航路がその例である。これらの船社の横浜離別の理由は、コンテナ航路を扱う余裕が横浜にはないという点であった。⁽⁵⁾

横浜港の定期船航路の実態を個々に詳細に分析する余裕はないが、貨物量の趨勢をみれば、むしろ港湾整備の立ち遅れにもかかわらず、全体としては、増勢にあったことが知られる。すなわち昭和39年輸出 4,625,317 トンが55年には 13,980,297 トンと3倍になり、近年停滞といわれていながらも、55年には急上昇に転じている。一方、輸入の場合も、48年をピークにして、まだその水準に達していないが、39年 3,842,029 トンに比し、55年 5,393,162 トンで1.4倍になっている。

不定期船による輸出も好調で、39年比 33.4 倍と55年には一挙に 350万トン増やし、15,547,622 トンに達した。不定期船による輸入はむしろ49年をピークにして低迷が続いており、1.3 倍 924,422,745 トンに止まっている。

航路ごとの概況を大づかみに捉えるならば、極東／北米西岸の輸出は5.3 倍、輸入は2.5 倍で全体の伸張は根強く、輸出は近年の増加が顕著であり、288 万トン規模となっている。輸入においても同一傾向を示しており、規模は203 万トンで、ともに横浜港随一の扱い量となっている（定期船輸出の20.6%，同じく輸入の37.7%の占有率）。この航路の将来が横浜港の定期船港の性格を左右することは明らかである。

極東／北米東岸航路は、輸出では47年以後減少を続け、39年水準を下回わり0.6倍となり、規模も60万トン、輸入は48年を境に激減しており、かつての3分の1の24万トンで、なかなか増勢へは転じない。アメリカ・ミニランドブリッジの進展は一層この航路の制約条件となってくるであろう。

極東／カリブ海・メキシコ湾航路は、輸出は47年以降減少したまま回復できず、ほぼ同一規模で34万トンを維持している。しかし、輸入の方は50年以降激減したままで、55年にやや増勢へ向かったが、39年水準の3分の1強にしかっていない。

極東／北欧航路は、輸出は47年以降減少の一途で大きな後退をみせ、やはり39年時の3分の1の12万トン、輸入も同じ歩みをみせてさらに減少は著しく、僅か往時の7%にすぎなくなっている。これは東京港に欧州航路の主力が移ったためである。実際には東京港から船積みされた欧州向貨物は、46年22,018トン、47年には588,718トンと急増した。輸入の場合も46年12,804トンから47年423,597トンへと大躍進を遂げている。東京港としても、これまでアジア、北米中心だった輸出入が新たにヨーロッパのウエイトを大きく10.3%に伸した転換の年に当たっていたのである。欧州航路は、邦船にとつては、もはや東京港が根拠地であり、外船にとっては、なお横浜港は揚げ港より積み港の意義が存在しているのである。この事情は航路別の入航隻数と1船当たりの積み卸しトン数を検討すれば、一目瞭然である。(表-5参照)

極東／近東・地中海航路は、輸出は逐年着実に増加しており、39年水準の11倍に拡大し定期船輸出量の8.6%を占め、54年の81万トンから120万トンの大台へ55年には一気に駆け昇った。しかし輸入は50年以降減少し、8万トンと小規模で、しかも安定していない。片荷航路の典型となっている。横浜港における邦船の積取り率は外船が3,000トンを超えるのに対し、僅かに400トン台と極めて低く、競争関係が厳しいといえる。

極東／南米西岸航路は、輸出面では全体として増勢にあるが、55年の飛躍が大きく寄与しており39年時の3.4倍と39万トン台にある。輸入は46年以後大巾な落込みがあり、51年から回復基調にあるが、39年水準を僅かに上回わる16万トン台に留まっている。

極東／南米東岸（パナマ経由）航路は、54年から輸出は急増を遂げ、3.4倍となったが、規模は15万トンと未だ小さい。輸入は50年にピークを迎えたが、54年以降は反って下降気味である。外船の積取り率は1船3,600トン平均で入港隻数が増えて好調なのに比べ、邦船は振わず、揚げ専門であり、かつ入港隻数も漸減した。

極東／南米東岸（南アフリカ経由）航路は輸出においては波動性のある航路で、55年は2番目のピークを迎え、33万トンと39年時の5.6倍に達した。輸入も同様な傾向がみられ、55年はやはり上昇期に当たっており、14万トンで2.2倍の規模になっている。邦船、外船とも積み揚げ両面で1,000トンから2,000トン台を確保できているので、入港隻数が多い割に採算に強い航路といえる。

極東／東南アフリカ航路は、49年の後退の後、輸出は55年にやっと回復基調に入った。規模は33万トンで3.9倍の拡大となっている。他方輸入は量的には輸出量とバランスがとれていたが、55年には積み量の2分の1に減るといふ揚げ積み比率上の変化があった点が問題を残しており、規模は15万トン、やや39年水準を上回っているにすぎない。入港隻数も多いが、積み量は1,600トン以上である。

極東／西アフリカ航路は、輸出では55年には対前年比10万トン伸ばして45万トン近くに跳ね上がり、39年時の5.9倍となっている。顕著な増勢を示しており、今後の期待が大きい航路ではあるが、輸入は波動性があるが不安定である。規模も10万トンそこそこで、停滞状態にある。ただし邦船3,000トン台、外船も2,500トン台と積み荷はかなりあり、逆に揚げ荷はどちらも、600トン前後である。

極東／豪州・ニュージーランド航路は、輸出では51年にピークを経て、55年によく上昇に転じた。78万トンと39年水準の2.4倍に達し、輸入は47年にピークを迎え、以後まだ回復基調にはない。規模は39万トンで1.5倍となっており、足どりは重い。しかし入港隻数内外合わせて250隻近くありながら、積み取り量は邦船3,600トン台、外船2,700トン台、揚げ量もそれぞれ1,800トン台、1,300トン台とすこぶる好調であり、横浜港の重要航路の

一つに挙げられるものである。

極東／南太平洋諸島航路は、規模は小さいが、輸出ではコンスタントに伸びている。55年には39年時の4倍、15万トンに達した。輸入は近年は下降線を辿ってはいるが、輸出と同様に一応コンスタントな伸びを示している。3万トンで3.2倍となっている。積み荷は内外船とも1,800トン以上となっているが、揚げは全く振わない。

極東／インド・パキスタン・ペルシャ湾航路では、輸出は安定して増加しており、さらに拡大の方向にある。55年には定航輸出貨物の10.9%を占め、横浜港第2位の地位にあって153万トンを扱っており、39年水準と比べれば、9.1倍にもなっている。他方、輸入は振わず、多少波動性を帯びるが、48年以降後退の傾向にあり、規模は55年で14万トン、1.2倍にすぎない。積み荷は入港隻数450隻と北米西岸に次いで多いが、内外船とも3,200トン以上を積取っている。しかし揚げ荷は全く少量である。

極東／ベンガル湾航路は、輸出の伸びは僅かに13%にすぎないが、底堅い。55年で23万トンの規模である。輸入は低迷が続けていたが増勢に向かい始めた。しかし39年水準の2分の1以下、7万トンである。にもかかわらず、邦船の積み荷は2,300トンと好調、外船は1,600トン台、揚げは内外船とも全く振わない。

日本／インドネシア航路では、輸出10.6倍の83万トンと世界不況に強く伸び続け、53年に一時停滞したが、55年には急増した。輸入では39年時の3倍と拡大してはいるが、規模は小さく8万トン前後で低迷している。入港隻数も360隻を数え、積み荷は内外船ともそれぞれ2,900トン、2,100トン台を確保しているにもかかわらず、揚げ荷は全く微量であり、片荷航路の一つとみられる。

日本／タイ・インドシナ航路は、輸出入とも波動性があり、輸出は回復基調で、55年44万トン、39年時の1.7倍の水準にある。輸入は輸出と比例した増減を示しつつ、なお量的には低位である。17万トンで1.6倍といったところであるが、邦船の積み1,800トンに対し、揚げは全く微量、外船は邦船の9倍と入港隻数の多い割に、積み荷1,500トン、揚げ荷670トンと稼いでいる。

日本／シンガポール・マレーシア航路は、輸出では43年以降力強い拡大を遂げ、54、55年は引き続いて急上昇を示した。39年水準の実に16倍、81万トンに近づいている。輸入も輸出货量に比べ低位ながら、18.8倍の11万トンに達し、54年から急激な上昇に向かっている。邦船入港隻数120隻を数えながら、積み荷2,200トン、揚げ荷890トンと健闘しており、外船は250隻余で積み荷は2,400トン近くを確保しているが、揚げは皆無に等しい。

日本／北ボルネオ航路は、輸出にあっては量は小さいが拡大の方向にあり、39年比14.9倍の15万トン台にある。一方輸入は波動性があり、不安定ではあるが、39年時に比べれば1.6倍にはなっている。量としては1万トンと極めて小さい。内外船とも積み取り高は2,000トン以上と順調だが、揚げ荷は少ない。

日本／フィリピン航路は、外船358隻の入港、邦船はこれに比べれば5分の1以下の65隻だが、積み荷は3,700トン台を確保するほどである。ただし揚げ荷は全く少ない。これに対し、外船は隻数が多い割には、積み取り高も1,400トン台、揚げ高も1,600トン台と堅実であり、よくバランスが採れている。輸出が76万トン、2.8倍と着実に成長している航路であり、かつ輸入は輸出を遥かにしのぐ成長率で14.3倍、59万トンと輸出入量とも比例的に力強い拡大線を描いている。今後の有望航路の一つである。

日本／台湾航路は、輸出では49年の世界不況の後、低迷が続いているが、39年比では2.8倍、31万トン台にある。輸入は1.5倍、11万トン台で、51年一旦回復に向かったものの、下降状態が続いている。外船の方が積み荷を抑えており、邦船は1,600トンと2,000トンを抜けない。揚げ荷は大差はない。

日本／韓国航路は、邦船は撤退して、外船一本となり、それに加えて入港隻数も614隻と他の航路に比べ、非常に多い。しかしこの航路は輸出入ともに急速に拡大した航路であり、輸出15.1倍、71万トン、輸入24.3倍、39万トンとなっている。輸出は顕著な増勢をみせたが、近年は下降気味である。輸入の場合、不況期にも落ち込みなく拡大してきたが、近年はやはり減少しつつある。北米西岸航路のサービスの範囲に入っていることも、影響しているものと思われる。

日本／中国航路は、横浜港としては期待の航路ではあるが、実績は余り芳しくはない。政治情勢に左右され、不安定であり、波動性が極めて強い。39年に比べれば、輸出1.5倍の5万トン、輸入は1.6倍の5万トンと伸びてはいる。輸入量はやはり不安定で、今後も変動が起ころうである。外船による輸入が2,800トンあるのに、邦船は0、輸出でも邦船の積み取り高は外船より少ない。邦船の動きにくい航路といえる。

日本／ナホトカ航路は、輸出では目覚ましい伸びを示し、51年にピークを迎えているが、変化の多いルートであり、シベリア・ランドブリッジの根幹の海上ルートに当たる。政治情勢と競合航路ー近東・地中海航路、北欧航路、インド・パキスタン・ペルシャ湾航路などのコンゼツションに左右される。輸出は8.5倍、40万トン近くになっており、輸入は5.6倍、20万トン前後になっている。輸入は輸出と同様波動性をもつが、近年は後退気味である。

外船は邦船の7倍も入港しているため、積み取り高1,900トン、揚げ高1,100トンと邦船の4,700トン台、1,400トン台に比べては低い。邦船としては、横浜港積みでは、最大の規模となっており、横浜港が、邦船の母港ともなっている。

なお日本／ホンコン航路、世界一周航路は今日では、横浜港にとっては、ほとんど意味のない航路となっている。ホンコンは北米西岸航路の極東の端末と位置づけている船社もあり、48年をピークに横浜との関係が急速に消失したのも、その間の事情に因るとみられる。

以上の結果を要約し、私なりに今後の成長性を評価したものが、表ー3の航路の輸出入別の評点A、B、C、D、Eの5段階ランク別けである。輸出入ともにAAであるのは、最有望というべきで、EEは全く廃止とし、対策を講じる必要はないものである。

注 (4) 宮本清四郎「海運同盟制度論」海文堂、昭和53年、P. 24

(5) 鴫田要一「曲り角にきた横浜港」(調査季報・横浜市都市科学研究室 1976年12月号) P. 3

(6) 東京都港湾局「昭和48年東京港勢」

3. 極東／北米西岸航路の実態とコンテナ取扱い

極東／北米西岸航路は、大別すればPNW (Pacific North West) PSW (Pacific South West) またはカルフォルニア, C. A. (Central America) または中米西岸の3グループに分けることができ、これに加えてホノルル航路、太平洋地域を結ぶ三角形の TRIANGLE 航路などの変型があり、寄港する港も極めて広範囲である。

「横浜港定期航路表」を昭和42年から跡づければ、表-6のような当該航路の就航船社の系譜が得られる。資料の制約から、寄港年次の実態は相前後する年に跨がると考えてもらいたい。

このデータによれば、横浜港に寄港して北米西岸航路に一貫して従事しているのは、現行23ラインのうち、アメリカン・プレジデント・ライン（アメリカ）、川崎汽船（日本）、クヌト・クヌッセン・ライン（ノルウエー）、シーランド・サービス（アメリカ）、バーバー・ブルーライン（イギリス・デンマーク）、日本郵船（日本）、ジャパン・ライン（日本）、オリエント・オーバーシー・コンテナ・ライン（OOCLと略称、ホンコン）、ファーイースタン・スチームシップ・カンパニー（FESCOと略称、ソ連）、トランスポルタシオン・マリチム・メキシカナ（メキシコ）の11社程度であり、パシフィック・ファーイースト・ライン（アメリカ）、ステーツ・スチームシップ（アメリカ）などかつての名門は合併などで姿を消している。近年の当該航路新規参入社は、ホンコン、ノルウエー、日本、韓国系で占められ、アメリカ系のラインの衰退が目立っている。

次に印刷の都合で表は挿入できないが、極東／北米西岸航路就航ラインの寄港先の変化とサービス頻度を分析した結果を要約して述べておきたい。

55年11月現在で、横浜港を母港とするラインは、ジャパンライン・山下新日本汽船のPNW、日産プリンス海運の北米、昭和海運のPNW（コンテナ）の3ラインにすぎない。

極東側の範囲は、北は韓国のプサン及びインチョン、台湾のキールン及びカオシュン、ホンコンから南はバンコク、マニラ、シンガポール、マレーシ

表-6 横浜港北米西岸就航船の盛衰

(55年11月現在まで)

運航者の 船路呼称	運 航 者 (ライン)	代 理 店	荷 役 業 者	航 海 数	67	70	73	75	77	78	80	ラインの国路
P.N.W. (コロンチナ)	American President Line	A P L	三井・住友・鈴江	4-5月								アメリカ
PNW CALIFORNIA	American President Line	A P L	三井・住友・鈴江	2-3月								アメリカ
CALIFORNIA	American President Line	A P L	三井・住友・鈴江	8-9月								アメリカ
CAMEL	川崎汽船	大東運輸	大東運輸	13月								日 本
PNW	ジャパンライン・山下新日本	大東運輸	大東運輸	1月								日 本
E S	Hough Line	エバレット汽船	三 協 運 輸	1月								ノルウェー
北米西岸 (コロンチナ)	Neptune Orient Line	グローバルマリン	三 菱 倉 庫	8月								シンガポール
PNW (セ・コロンチナ)	Knut Knutsen Line	インダー・オーセン	三 協 運 輸	13月								ノルウェー
PNW	Barber Blue Sea Line	ジョンズ・ワイヤー	宇 徳 運 輸	3月								イギリス
TPS (コロンチナ)	Hanjin Container Lines	シバニコンテナサービス	三 井 倉 庫	3月								韓 国
PNW (コロンチナ)	Sea Land Service	シーランドサービス	三 井 倉 庫	4月								アメリカ
PNW (コロンチナ)	Sea Land Service	シーランドサービス	三 井 倉 庫	4月								アメリカ
PNW (コロンチナ)	昭和海运	関東郵船運輸	関 東 郵 船	3月								日 本
北米西岸 (コロンチナ)	日本郵船	関東郵船運輸	関 東 郵 船	1月								日 本
北 本	日産アリス海運	京浜汽船	横 浜 船 運	1月								日 本
C A	ジャパンライン	京浜海運	京 浜 倉 庫	1月								日 本
カナダ日本	Canadian Transport	日本マリティム	三 菱 倉 庫	1月								カナダ
加州・メキシコ	Transportation Maritima Mexicana	日本マリティム	宇 徳 ・ 三 井	3月								メキシコ
中米西岸	日本郵船	日本郵船	関 東 郵 船	1月								日 本
USPWC (コロンチナ)	Campanie Generale Trans Baltic	日新運輸倉庫	日新運輸倉庫	2月								フランス
PNW (コロンチナ)	Orient Overseas Container	オリエン・シーキング	山 九	3月								香 港
イヌイット (コロンチナ)	大坂商船三井船舶	商船三井エージェンシー	宇 徳 運 輸	12月								日 本
PWC	Likes Lines	ピーチー・エル海外	鈴 江 船 組	2月								香 港
PWC (RO-RO)	Likes Lines	ピーチー・エル海外	三 井 倉 庫	2月								香 港
北米西岸 (コロンチナ)	Hong Kong Islands Shipping	鈴 江 船 組 海 運	鈴 江 船 組	1月								香 港
PNW (コロンチナ)	FESCO	東洋共同海運	横浜ワタナベ・ミナル	3月								ソ 連 邦
USW/CBC JAPAN	Star Shipping A.S.	東京国際埠頭	東京国際埠頭	2-3月								ノルウェー
JAPAN USW/CBC	Star Shipping A.S.	東京国際埠頭	東京国際埠頭	1月								ノルウェー
PNW (コロンチナ)	山下新日本汽船	大東運輸	大東運輸	1月								日 本
PNW (コロンチナ)	Pacific Far East Line	日本マリティム	三 菱 倉 庫	3月								アメリカ
PNW (コロンチナ)	JL・川崎・郵船・OSK・昭和・山下	大東・関東	大東・関東	1月								日 本
MPS (セ・コロンチナ)	States Steamship	ピーチー・エル海外	三 井 倉 庫	2月								アメリカ
SPS (セ・コロンチナ)	States Steamship	ピーチー・エル海外	三 井 倉 庫	2月								アメリカ
S. Train	Sea Train Line	ドットウェル	上 船	3月								西ドイツ
PNW, PSW	States Steamship	ピーチー・エル海外	三 井 倉 庫	1月								アメリカ
PNW (コロンチナ)	OCC	オリエン・シーキング	山 九	4月								リベリア
北米西岸	東 海 海 運	汎 海 海 運	宇 徳 運 輸	3月								リベリア
PWC (コロンチナ)	Pacific Far East	トランスミナリディアン オセアニック・ライン	三 井 倉 庫	4月								アメリカ
PNW	FESCO	東洋共同海運	東 海 海 運	1月								ソ 連 邦
PNW	協成汽船	東 海 海 運	東 海 海 運	12月								日 本
P.O.Line	日本海汽船	相模運輸	相模運輸	43月								日 本
アメリカ人 (輸入のみ)	Canada Express Line	シーエフ・グループ	日新運輸倉庫	1月								カナダ
北米西岸 (コロンチナ)	American Mail Line	エバレット汽船	鈴 江 船 組	1月								アメリカ
PNW (コロンチナ)	States Steamship	ピーチー・エル海外	三 井 倉 庫	1月								アメリカ
PNW	協成汽船	東 海 海 運	東 海 海 運	12月								日 本
PNW	Orient Overseas Lines	オリエン・シーキング	山 九	2月								香 港
PNW (コロンチナ)	States Steamship	ピーチー・エル海外	三 井 倉 庫	3月								アメリカ
北米西岸	Pacific Far East Line	トランスミナリディアン オセアニック・ライン	三 井 倉 庫	6-7月								アメリカ
JTFL	Korea Shipping	大 通 海 運	日新運輸倉庫	1月								韓 国
PNW, PSW	Barber Line	ドットウェル	三 井 倉 庫	3月								ノルウェー
北米西岸	National Shipping of Pakistan	日本マリティム	鈴 江 船 組	1月								パキスタン
PNW	Splisna Plovidba Piran	山 九	山 九	1月								ユーゴスラビア
北米西岸	川崎汽船	大東運輸	大東運輸	2月								日 本
北米西岸	昭和海运	三 菱 倉 庫	三 菱 ・ 日 新	3月								日 本
北米西岸	日本郵船	日本郵船	関 東 郵 船	1月								日 本
北米西岸	大坂商船三井船舶	大坂商船三井船舶	三 菱 倉 庫	2月								日 本
北米西岸	Sea King Lines	正 和 船 運	日 本 通 運	2月								リベリア
北米西岸	新 和 海 運	新 和 海 運	日 新 ・ 三 協	2-3月								日 本
北米西岸	山下新日本汽船	山 新 運 輸	宇 徳 運 輸	1月								日 本
北米西岸	AML Waterman	エバレット汽船	鈴 江 船 組	10月								アメリカ
北米西岸	States Marine Lines	日本マーズ・ワタナベ	三 菱 倉 庫	2月								アメリカ
北米西岸	United Philippine Line	シーエフ・グループ	大 通 海 運	1月								フィリピン
北米西岸	Eastern Shipping	イースタシ・シーキング	三 菱 倉 庫	1月								フィリピン

資料出典:「横浜港定期外国航路表」各年数より作成。航海数は55年11月現在もしくは該年度のサービス状況。

アのポートケラン及びベナン、さらにタンジェンマニ（北ボルネオ）、インドネシアのジャカルタ及びスラバヤ、オーストラリアのメルボルン、シドニー、タウンスビルまでを含み、北米側は北はアンカレッジからカナダ一帯、シアトルからカリフォルニア、メキシコ西岸、パナマを経由してメキシコ湾内のニューオルリンズ、ヒューストン、ベネズエラ側（南米東岸）にまで及ぶものさえ現われている。極東／北米西岸航路に就航しているといっても、その枠をはみ出るものがあるわけである。いうまでもなく前述の3グループ及びそれらの混合したものがあるわけであるが、すべての就航船社のサービスがこのような広域にわたっているというのではなく、各社それぞれの個性を発揮した活動を行なっているのである。

この広域なサービス内容から海運運賃同盟の枠組みに対比させれば、北米・中米関係往航6同盟、復航4同盟、大洋州関係往航2同盟、復航2同盟、東南アジア関係往航5同盟、復航5同盟と係わり合うことになる。各社のサービス内容によって、当然帰属する同盟は限定されるが、盟外活動が活発な地域でもある。

ちなみに極東／北米西岸航路には、世界のコンテナ船腹量の19.5%が投入され、輸送能力（TEU積載×航海数の合計）は21%と算出され、北米東岸／欧州航路を抜いて、いまや世界一のコンテナ輸送市場を形成しているところである。⁽⁷⁾

さらに42年以後各就航ラインの傾向を抽出してみると、PNW航路においては、サービス港数は4港が最小で、横浜、鹿島、ロスアンゼルス、アーバーデン（北アメリカ・ワシントン州）というスター SHIPPING（JAPAN／UWC）の例があり、次いでAPLの5港（シアトル、ダッチハーバー〔アリューシャン群島〕、横浜、神戸、キールン）で、APLは53年にはシアトル、キールン、神戸の3港制、52年にはシアトル、横浜、神戸、プサンの4港制、内容は異なるが50年にも5港制を施いたことがある。6港制をとっているのは昭和海運のコンテナ、シーランドである。シーランドは45年7港制でPNW／PSWサービスを行ない、48年からは6港制となったが、内容ではシアトル、横浜、神戸、オークランド、ホンコンは動かさずにロングビーチを55年から

はカオシュンに変わった。この間、PNW/PSW 航路としてサービスを続けていたわけである。7港制をとっているのはジャパンライン・山下新日本汽船のジョイント・ライン、シャンパニ・ゼネラルトランスバルチック、日産プリンス海運、OOCL、FESCO、山下新日本汽船のコンテナなどである。FESCOの場合は、シアトル、バンクーバー、横浜、神戸、ポートランド、名古屋は48年より一貫して寄港しているが、53年にオーストラリアを含むセミコンテナサービスを行なった際に9港制を採用し、55年にはPNW一本にもどって、45年に寄港したことのあるサンフランシスコに再び根拠地を置くようになった模様である。53年まで横浜に寄港していた邦船6社ジョイントのセミコンテナは、48、50年は6港制、52年からフルコンテナでは7港制に戻っている。川崎汽船、山下新日本汽船などの43、45年頃のPNW航路は14ないし15港制であった。8港制を採用しているのはホエー・ライン、ネプチューン・オリエント・ライン、ハンジン・コンテナ・ラインなどである。カナディアン・トランスポートは9港制、スター SHIPPINGの USWC-BC/JAPAN は10港制、クヌスト・クヌッセン・ラインのセミコンテナサービスは13港制でこのラインの場合、42年時から一貫して寄港している港は、横浜、神戸、ホンコン、シンガポールであり、18港制が徐々に縮小されていった点は明瞭である。ライクス・ラインも13港制である。パーバーブルーシーラインの場合は21港制をとっている。この船社は寄港先を漸次増やしてきている点が特徴的である。

PSW航路では、APL 及びライクス・ラインの RO/RO サービスが7港制、シーランド及びホンコン・アイランド・ SHIPPINGの2社ともに6港制をとっており、川崎汽船のCAMELは17港制、トランスボルタシオン・マリチマ・メキシカナは16港制をとっているが、両者はカリフォルニア/メキシコ混合のもので、類似の日本郵船の中米西岸は11港制、ジャパンラインのCAは10港制、大阪商船三井船舶のメキシコ中南米西岸は16港制をそれぞれ採用している。メキシコ中米航路に伝統あるトランスボルタシオン・マリチマ・メキシカナのサービス港数は例年その数を変えており、12港から17港の間を伸縮している。

以上の事実から定期航路の法則的な性質を見出せないものであろうか。

寄港数は、同一港への重複寄港を数えていないから、周航のサイクルでは、折返し往復2回にわたって寄港する港もある。寄港数の少ない場合ほど、この折り返し寄港の例は多く見受けられる。

理論的には、ワンポート・システム（基点となる、母港2港間を往復し、往航、復航のそれぞれの側では、母港に対し、子港となる港相互間をライダーによって結ぶというシステム）は、実際には採用されていない。近年の極東／北米西岸航路では、7港制が一番多いようである。この辺が最適サービスなのであろう。月間の寄港回数は、月1回が10ライン、月2～3回をも含め、3回が8ライン、4回が4～5回をも含めて3ライン、2回が3ライン、8回以上2ライン、3か月ないし2か月に1回が3ラインとなっているから、同一ラインでの寄港回数の頻度は月1回から3回の間、連続的なしかも間隔は30日から10日おき位が顧客の需要に合わせる条件であり、8回以上つまり週2回寄港のサービスを行なうには、基本貨物の確保が長期に亘る運航実績によって出来ているか、貨物の大量発生地を含む港をサービス範囲に選んで始めて可能となるものであろう。

北米西岸関係の月間横浜港寄港予定隻数は外船が58～60隻、邦船が6～7隻と外船が圧倒的に多いのが現状である。

次に表-7は横浜港内での極東／北米西岸航路の輸出入貨物の取扱い状況を示したものである。輸出については、本牧埠頭が90%台の高い占有率を示し、本船接岸隻数でも90%は本牧埠頭に入っていることがわかる。（表-8参照）これは定期船貨物で公共埠頭（含む公団埠頭）を経由したものの割合である。本牧埠頭の背後には日産自動車の民間専用埠頭があり、ここで取扱われる輸出自動車は、不定期船扱いとされ、この表には含まれていない。

輸入の場合も、45年以後の本牧埠頭の整備とともに急増し、55年には91.2%を占めるまでになっている。かつては沖取り荷役が中心であった輸入も経岸荷役に全面に移った。ただし注目すべきは、大黒埠頭が54年に供用されるや、一挙に10万トン台の北米西岸航路関係の輸入貨物を取扱うようになってきたことである。

表—7 極東／北米西岸航路貨物埠頭別取扱い状況

年 次	総 計	本 牧	集中率	山 下	大さん橋	新 港	高 島	大 黒	瑞 穂	私有ふ頭	浮 標
(輸出)			%								
昭和45年	1,107,594	1,042,956	94.2	4,887	22,726	3,330	10,025	—	9,045	14,625	—
昭和46年	1,318,094	1,236,998	93.8	12,303	23,317	32,605	5,504	—	7,031	6,336	—
昭和47年	1,532,093	1,398,527	91.3	18,480	25,469	75,626	2,318	—	423	—	11,250
昭和48年	1,172,817	1,052,367	89.7	32,593	7,911	61,754	2,512	—	2,496	—	13,184
昭和49年	1,027,207	961,017	93.6	45,254	23,423	9,145	5,372	—	2,996	—	—
昭和50年	959,075	913,700	95.3	36,690	214	8,128	—	—	343	—	—
昭和51年	1,312,126	1,248,789	95.2	52,320	2,381	—	8,509	—	127	—	—
昭和52年	1,827,943	1,765,594	96.6	54,698	1,500	3,358	—	—	12	2,781	—
昭和53年	1,896,150	1,815,584	95.8	46,638	9,924	11,709	3,546	—	88	8,661	—
昭和54年	1,932,032	1,706,557	88.3	33,673	—	2,882	—	188,920	—	—	—
昭和55年	2,883,741	2,769,726	96.0	32,502	1,695	8,060	1,593	66,990	—	3,175	—
(輸入)			%								
昭和45年	677,708	246,147	36.3	10,823	23,038	—	15	—	156,277	688	240,720
昭和46年	601,051	450,791	75.0	1,367	9,865	735	—	—	49,970	—	88,023
昭和47年	623,404	506,975	81.3	12,414	24,521	10,476	2,608	—	31,133	—	35,277
昭和48年	1,037,373	909,476	87.8	5,021	29,164	1,033	10,538	—	28,711	3,790	49,640
昭和49年	842,386	740,090	87.9	22,975	11,628	692	4,201	—	34,950	—	27,850
昭和50年	587,455	528,209	89.9	14,131	8,655	6,589	3,096	—	11,812	—	14,963
昭和51年	729,280	672,137	92.2	14,008	3,074	2,386	1,218	—	6,560	—	29,887
昭和52年	911,562	867,108	95.1	19,056	10,373	668	1,013	—	1,619	—	11,725
昭和53年	1,373,100	1,311,446	95.5	43,039	5,929	2,549	1,109	—	3,090	1,540	4,348
昭和54年	1,698,877	1,530,834	90.1	34,809	1,683	6,332	728	121,552	—	—	2,939
昭和55年	2,034,270	1,854,347	91.2	20,181	970	3,017	1,009	112,625	—	31,740	1,335

資料出典：「横浜港統計年報」各年版より作成。

〔注〕山の内、出田町両埠頭では取扱い実績はない。

表－８ 北米西岸航路船舶本牧埠頭集中状況

年 次	北米西岸入港数	本牧接岸数	比 率
昭和45年	807	553	68.5 %
“ 46年	683	529	77.5
“ 47年	709	566	79.8
“ 48年	668	571	85.5
“ 49年	628	562	89.5
“ 50年	605	514	85.0
“ 51年	554	478	86.3
“ 52年	645	584	90.5
“ 53年	725	648	89.4
“ 54年	808	673	83.3
“ 55年	973	879	90.3

極東／北米西岸航路の55年のコンテナ貨物は、輸出 2,682,315 トンで、コンテナ化率は 93.0 %，輸入は 1,863.462 トンで同じく 91.6 %である。したがってこの航路の場合、コンテナ貨物の取扱いを中心に考察し、10%前後の非コンテナ貨物は、セミコンテナ船，多目的船，Ro /Ro 船に積載される北米西岸内の個別のルート，特に寄港数の多い船社のものとみなせるであろう。

それでは、本牧埠頭で揚げ積みされるコンテナ貨物とコンテナ数はどんな流通のシステムになっているのであろうか。

まず本牧埠頭内のコンテナの荷捌き状況を昭和53年の調査結果によって検討すれば、⁽⁸⁾ バンニング率（輸出貨物のコンテナ詰めをして、当該埠頭内で船積みする場合の船積貨物と埠頭内コンテナ詰め貨物との割合）は 44.8 %であり、これは大井埠頭の 29.4 %と比較して極めて高い。この意味は、本牧埠頭においては、コンテナ貨物用の保管機能が充実していることを示している。これを貨物量でみても、本牧埠頭で詰めた場合が 25.4 %，次いで本牧地区 7.2 %，平和島地区 4.4 %である。大井埠頭との対比でバンニング場所の

比較を図-2に示しておく。

図-2 本牧・大井埠頭積貨物の埠頭間輸送詰め場所→船積場所

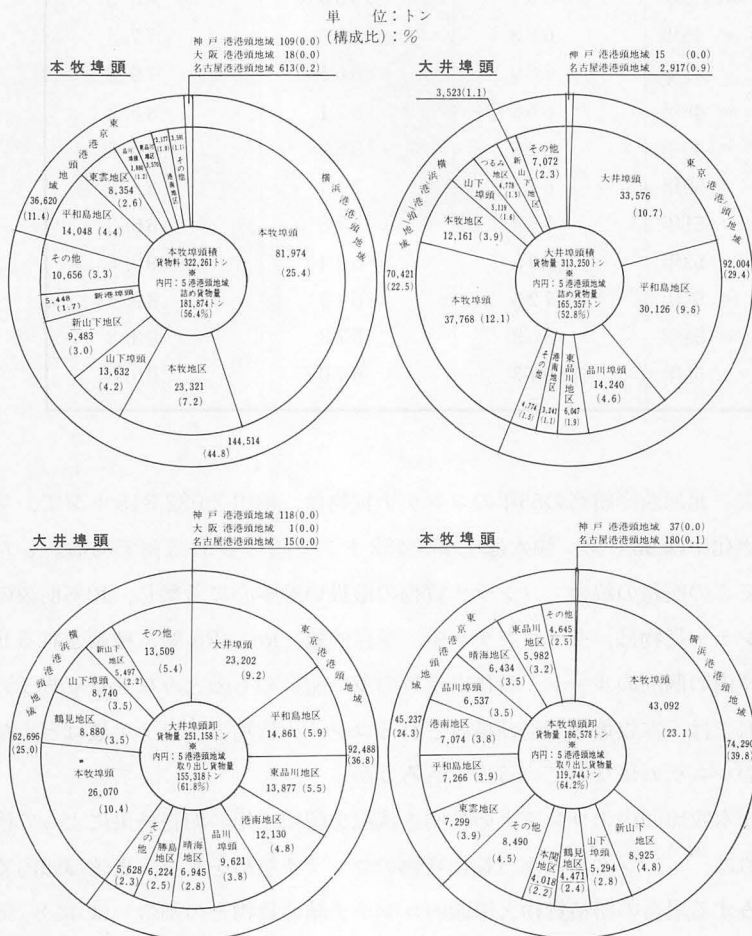


図-3 本牧・大井埠頭卸貨物の埠頭間輸送船卸場所→取り出し場所

以上のコンテナ取扱いの事例は、航路別の性格を捨像したコンテナ貨物一般の場合ではあるが、定期船貨物のコンテナ化率が増大している今日、このコンテナ貨物の動静パターンは無視できない。ましてや極東／北米西岸の場合は、このパターンを信頼してあまりある。

引き続いて輸入コンテナ貨物の場合をみるならば、(図-3 参照) 本牧埠頭揚げのコンテナ貨物の行方は、横浜港港頭地域へは 39.8 %、東京港港頭地域へは 24.3 %であり、横浜港内では本牧埠頭で 23.1 %、新山下地区 4.8 %がデバンニングの中心である。大井埠頭と比較するならば、自埠頭内で取り出す場合は僅かに 9.2 %、都内港頭地域全体でも 36.8 %、横浜へは 25.0 %が運ばれ、そのうち本牧埠頭で全体の 10.4 %、大井埠頭自身がデバンニングするよりも多くの貨物が取り出されているのである。東京港の輸出入では平和島地区の存在が重要である。横浜港においても、54年以降の大黒埠頭の供用開始に伴う、同埠頭の船卸しとその輸入貨物の蔵置場所としての地位が増している点に注目しなければならないであろう。

注 (7) 日本郵船調査室「世界のコンテナ船隊および就航状況」1981年(日本海事新聞継続掲載) P. 28

(8) 大蔵省関税局・全国各税関・京浜及び阪神外貿埠頭公団「全国における輸出入コンテナ貨物流動調査報告書」昭和54年7月

4. 将来予測と問題点

横浜港が斜陽化しているという説は、港湾を経過する輸出入貨物の動態をみる限り、当たっていないことは明らかである。コンテナ貨物の取扱いから推察しても、横浜港で取扱われる貨物量は、東京港を凌駕している。横浜港に対する斜陽のイメージは何んであろうか。

一つには、商取引機能の衰退、とりわけ貿易商社、外国企業の立地が関東大震災以前のようにみられない点である。

二つには邦船の主要航路が東京港へ移り、また欧州航路の貨物が横浜港で量的には余り取扱われなくなったことにある。三つには、欧州航路の取扱いが減少し、文化の先進性の象徴であるヨーロッパ商品が横浜市内では大量に

取引展示される機会が少なくなった点にある。かつては横浜が文明開化、欧米文化の摂取口であったそのイメージが消えており、かつ外人居住も商取引機能の喪失とともに減少し、基地接収が長く続いたため、アメリカ軍人及びその家族らの発散するアメリカの俗悪文化のイメージが残こり、格調の高い伝統を重んじるヨーロッパ文化の痕跡を薄めてしまったと思われることである。⁹⁾ さらに戦後の横浜の都心部の基地化は、横浜の文化の醸成の上でも、大きなマイナスを残したのである。

四番目には、戦後の根岸湾・本牧沖の埋立による臨海工業地帯化、本牧埠頭・本牧関連産業用地の整備、さらには金沢沖の埋立と都市再開発・工業用地及び住宅地の造成などが続き、市民を臨海部から遠ざけ、港湾の一部のみを景観として捉えるにすぎなくさせたことにある。これは海を舞台とするリクリエーション機能を横浜市民の胸裡からも奪った要因であり、港町のイメージを薄める理由でもある。港や海浜に対して鈍感といわれるのはあながち流入人口が内陸居住をしたからという理由ばかりではない。

五番目には、港湾に係る企業において、他産業と同等の、あるいはそれ以上の革命を経験したことである。コンテナ輸送を軸とし、さらに専用船利用のユニットロード化の嵐は、労働の生産性を大きく伸長させた反面、港湾運送に従事する労働者数を全国では5分の1減らした。例えば、横浜港では、船内、沿岸、はしけ、検数検量、現場職員の常用労働者だけに限っても

43年	15,486名
-----	---------

55年	12,824名
-----	---------

で、17.2%減少し、日雇労働では95%程度が職を失っている。企業数にしても、集約合併で閉鎖、職員離散を遂げた。これはやはり港はさびれると関係者の目に映じるのは当然である。しかし一方では資本規模を拡大し、取扱い高も売上高も伸ばしている企業があるのである。

横浜港は落日の中にあるわけでは決してない。なによりも東京港を経由する貨物が依然として大きなウエイトで横浜港港頭地域に現われる事実が、これを雄弁に物語っている。この理由は通関体制にあるとされるが、それは一因にすぎない。それよりも最も重要なのは、保管施設が東京港に比べ、圧倒

的に優位であるからである。表－9を参照していただきたい。

表－9 港湾運送用施設保有状況

(昭和55年3月末現在)

区分	上	屋	野	積	場	水面貯木場	サイ	ロ	C	F	S	大留荷 役機械	移動式 クレーン	その他の クレーン	フター クレーン	ショベル ローダー	トラン ステナ ー	ストラ ドルキ ヤリア
港名	棟	千㎡	箇所	千㎡	箇所	千㎡	棟	千㎡	箇所	千㎡		(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)
京 東 京	159	351	91	290	59	236	—	—	6	31	47	121	138	772	34	27	33	
浜 横 浜	282	599	194	731	2	20	359	13	9	18	61	186	223	1,520	121	9	42	
名 古 屋	338	594	131	634	11	1,140	193	152	11	38	68	106	148	953	117	8	13	
大 阪	405	626	345	1,040	38	421	1	6	3	18	179	282	335	1,316	95	42	5	
神 戸	416	1,195	98	372	21	123	9	218	7	22	54	235	275	2,215	32	11	81	
関 内	105	180	85	336	9	227	7	26	2	1	37	76	181	393	87	—	—	
計 5 港	1,705	3,545	944	3,403	140	2,167	609	415	38	128	446	1,006	1,300	7,169	486	97	174	

資料出典：「港運事業概要」1981年。

確かにCFSは1.7倍の面積を東京港が保有しているが、上屋、野積み場は横浜港の方がそれぞれ1.7倍、2.5倍もあり、絶対量でも遥かに規模は大きいのである。その他に倉庫面積を加えれば、次のとおりである。

表－10 倉庫面積及び保管残高比較

(昭和54年)

		面 積	月末保管残高	回 転 率
神 奈 川	普通倉庫	1,978 ^(千㎡)	2,652 ^(千トン)	55.6 ^(%)
	冷凍倉庫	673	93	37.2
東 京	普通倉庫	2,318	2,184	59.6
	冷凍倉庫	2,413	413	35.5

資料出典 横浜港湾経済研究所資料 1981年5月・No.8

ただし大都市倉庫は、貿易貨物の取扱い高は極めて小さいから、貨物の荷捌きの観点からすれば影響を大きく受けるわけではない。
ここで結論的にいうならば、横浜港の定期船港としての将来を左右するのは、基本的には上屋、野積み場施設をさらにどの位上積みできるかの一言につきる。すでにコンテナ・リース業界からも声があがっているように、コンテナ容器の保管場所が今後一層必要となり、あわせてシャーシー置き場の問題も

同様に熱望されてくる。港頭地区が再編されようとしているこの段階で、上屋及び野積み場を現状の2倍位の手当てで考えようとするならば、今後毎年6%の量的拡大をするものとしても、14年目位で現状の諸矛盾と同じ目に遭うにちがいない。3%の場合で、20年余しか保てないであろう。

ただ港湾の整備拡充が自然的、機能的制約を受けるならば、その段階で定期船港としての発展は限界に達し、他港へ大いに分担してもらう方が賢明であろう。しかも都市として成熟を期するならば、先にあげた5項目については、各面から充分手を打たなければならないと思う。それはまた新総合計画の内容充実の問題でもある。

今回は外国貿易を主とした定期船港という主題に限定して、横浜港の将来を現実内に在するエネルギーを手ざぐりしながら論じた次第で、大方のご叱正を賜りたいと思います。 (了)

注 (9) 占領下の横浜の文化が各世代に与えた影響については、青木虹二「横浜イエステディ」(横浜市都市科学研究室編『調査季報』1977年3月№53)に触れている。

追加 本稿の校正時の昭和56年10月13日正午すぎ、横浜市金沢区小柴の米軍ジェット燃料油タンクが爆発し、市民に基地の存在と日米軍事同盟の重みを身近かなものとして受けとめさせた。この小論の指摘する意義がたまたま実証されていたわけである。

横浜港新開発計画に基づく港湾のあり方

山 本 長 英

(楠原輸送㈱)

目 次

1. 確定した基本方針
2. 計画の概要
3. 整備計画と関係方面の要望
4. フリー・ポート・ゾーン構想
5. 今後推進すべき横浜港重要事業の骨子

1. 確定した基本方針

目標達成年度を75年度におき、総事業費約2兆円を投ずる大規模開発は、わが国大都市港湾事業のなかでも、先導的役割を果たすものであるとして、注目を浴びている「横浜都心臨海部総合整備計画」の基本方針がこのほど確定し、今後着工に向け具体化への第一歩を踏出す運びとなった。

2. 計画の概要

(1) 計画の意義

本計画は現在おこなわれている都市構造のひずみを是正し、¹ バランスがとれ、かつ特色をもった都市づくりを目指す総合整備事業である。すなわち港湾都市横浜に新しい活力を植えつくと同時に、その機能強化を図るため、現在2分されている関内地区と横浜駅地区を一本化し、都市機能と港湾機能を渾然一体化し、終局的には首都圏と東京湾が抱えているところの諸問題を解決しようとする、一大国家的事業である。

(2) 計画対象地域並びに埋立面積

横浜駅東口地区	3.8	ヘクタール
高島ヤード地区	23.0	〃
高島埠頭地区	11.4	〃
※三菱ドック地区	33.5	〃
※新港埠頭地区	30.1	〃
東横浜駅地区	8.5	〃

計 110.3 ヘクタール

※三菱ドック地区を中心とする中央地区と、新港地区の海面70ヘクタールを埋立て、集積すべき機能の大半をこの地区に収容し、その前面に大規模な臨海パークを造成する。新港地区はかつてのセンター・ピアーとしての再開発を行ない、フェリー及び外国旅客船用専門埠頭を整備し、港湾中枢管理機能の集積を図ることとしている。このため従来貨物の取り扱いを主目的としていた現在の港湾施設はすべて、外港部に移転せしめ、高島埠頭地区とともに、客船の寄港等市民に親しみを持たせる港湾都市に変ぼうせしめる。

(3) 用地の利用開発計画

1. 都市内幹線道路周辺地区（業務地帯）

業務機能を中心とした商業、サービス機能を集積する。

2. 東横浜駅地区（商業地帯）

商業機能を中心とした業務、文化、娯楽、サービスの機能を集積する。

3. 都市内幹線道路／臨海道路に囲まれた地域（文化・国際・住居地帯・公園・公益地帯）

文化、国際交流関連機能を中心としたホテル、貿易関連機能の集積を図るとともに、これらの間に都会型住居の建設を計画的に実施する。

4. 臨海地区（公益地帯・緑地）

臨海道路海側及び東西軸モール地区南側については、臨海パークを設置するとともに公益機能を配置する。

5. 新港地区（埠頭・緑地）

前面中央部は埠頭造成，その両側は緑地帯として，中央地区から山下公園に通ずる臨海パークを造成する。

(4) 交通関係計画

1. 道 路

① 国道15号と国道 133 号を結ぶ幹線道路（幅員40米，地域内延長約 1.8 キロ）

② 山下～大黒埠頭の港湾物流に対応する地下方式の臨港道路を東西の骨格として（幅員40米，地域内延長約 1.9 キロ）

イ. 高島交差点連絡道路

ロ. 県道平戸・桜木町延伸道路を夫々新設し，首都高速道路・横羽線からの出入ランプも，桜木町寄りに設備する。

2. 鉄 道

現在の国鉄根岸線，東急東横線，市営地下鉄 3 号線のほか，新たに大量輸送機関の導入を図る。具体的には国鉄横浜線を東神奈川から延伸して，都心臨海部，県庁，本牧，間門経由で根岸駅に接続せしめる。

(5) 水際線利用計画

1. 象の鼻パーク（約 3 ヘクタール）

大栈橋の基部は，港の雰囲気を活かした市民のための娯楽施設とする。

2. 赤煉瓦パーク（約 8 ヘクタール）

開港以来の歴史的な遺産である赤煉瓦倉庫は保存・再利用のため，周囲を緑地帯とし，山下公園と向き合う臨港パークとする。

3. ドック・パーク（約 6 ヘクタール）

明治末期の 2 ドックは一方を施設化して街のなかに取り入れ，残る一つを公園内に入れ保存する。

4. 中央パーク（約13ヘクタール）

新しい横浜の象徴として国際会議場を柱に左右一帯をゆるやかな曲線で

拡がる大規模な臨海公園を造成する。

3. 整備計画と関係方面の要望

(1) 整備計画

三菱ドックの移転は57年度中に完了の予定であるので、翌58年度から着手し、計画の目標達成を75年度に置いているが、埋立工事不要の現有用地を利用し、事業を効率的に進めていくため、下記4段階に区分して整備することとしている。

◎ 第一段階（58年～60年度）

東横浜駅地区、中央地区及び新港地区の現有地を利用し先導的な街づくりを実施する。埋立は中央地区前面並びに新港地区の前面とする。

◎ 第二段階（61年～65年度）

新港埠頭を横浜のセンター・ピアとして再開発を行うとともに、中央地区の街づくりを拡大する。埋立は一文字埠頭の前面とする。

◎ 第三段階（66年～70年度）

高島ヤードを除き、都心機構の集積を図る。

◎ 第四段階（71年～75年度）

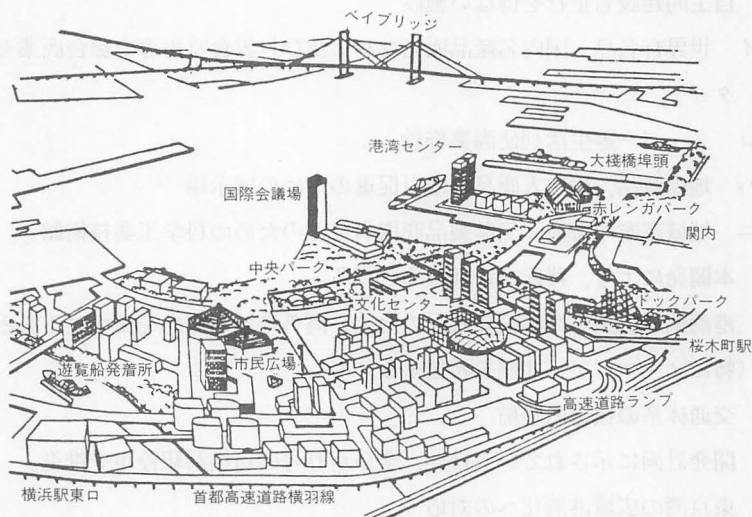
高島ヤードの移転、三菱跡地の再整備を実施する。2分されている都心を一体化して事業は完了することになる。埋立は高島ヤード・高島埠頭間の水域とする。

本計画のすべてが完了する暁には、再開発地域における昼間就業人口は19万人、居住人口は1万人（住宅3千戸）を想定し、就業人口については、75年度までに創出する全市の就業人口（38万人）の半数を、この都心臨海部に導入することとしている。

この都心臨海部整備計画について細郷市長は、横浜港を経済の中核として位置づけ、その振興発展に努力中であるが、現在及び将来に向け国際貿易港としてふさわしい効率的でしかも安全な、総合港湾の実現に着実な歩みを辿る必要がある。従って横浜港の将来を長期的に展望し、二十一世紀に向けて

「21世紀の都市」に生まれ変わる都心臨海部の再開発地域

(完成予想イラスト)



の街づくり、港づくりを基本として、多少の困難は覚悟の上で、「都心臨海部総合整備基本計画」を積極的に推進する。また、港湾建設事業については、大黒ふ頭及び本牧ふ頭の埋立事業を、さらに促進せしめるとともに、港湾環境の維持向上のため努力を惜しまない。本牧ふ頭と大黒ふ頭を結ぶ横浜ベイブリッジの建設についても、昭和60年完成を目的に全力を傾注し、将来の東京湾岸道路として、当港の物流機能の強化に邁進するという決意を表明している。

このような市長の発言は、80年度におけるミナト横浜のあり方を、適格に示したものとして高く評価されるところである。

(2) 横浜経済5団体等の「都心臨海部基本計画」に対する要望

1. 国鉄高島ヤード地区周辺の開発が、最終段階（20年～25年後）となっているが、全体的なバランスから下記の通り早期対応が望まれる。

- イ 横浜駅周辺経済圏と、港湾周辺経済圏を結ぶ最重要地区であること。
- ロ 実態を調査した上で、必要あらば国鉄当局に陳情する。

2. 自主的建設も止むを得ない施設

- イ 世界有名品、国内名産品販売フロア及び世界食堂街等の総合商業センター
- ロ スーパー等生活利便商業施設
- ハ 地場産品、輸出入商品の取引促進のための展示場
- ニ 地域産業の振興、工業製品商取引などのための科学工業技術館

3. 本開発により、移転を余儀なくされる。

港湾関連企業等の移転先確保のため、湾外地域の埋立を拡大すること。
(特にノースピア北側を希望する)

4. 交通体系の抜本的整備

開発計画に示されているほか、全ひかり号の新横浜駅停車を推進。

5. 東京湾の広域港湾化への対応

横浜港振興のためには、東京湾に位置する各港湾の機能を強化する必要があり、これにより東京湾全体の管理・業務を、横浜港がコントロールできる機能をもつよう発展させていく。

6. 地域経済との関係

横浜港はいまや単なる物流基地化し、経済との結びつきが、極めて希薄になっているため、その対応を十分に検討すべきである（輸出入貿易額は約7兆円であるが、県経済を潤しているのは、僅か2,400億円に過ぎない。明治時代に裏付けられたような生糸、茶等の港経済が失われている）

4. フリー・ポート・ゾーン構想

- (1) フリー・ポート・ゾーンの造成（横浜港の今後の発展は“貨物中継基地”の造成である）

- 1. オランダのロッテルダム港がロンドンを抜いて、取扱貨物量で世界一になったのは、今から約20年前であるが、ここで注目しなければならないの

は、その取扱われる貨物が、オランダ1,400万人の国民を対象にしたものではなく、行先、買手ともに未定の通過貨物（外貨保税のまま）であり、同港は当該貨物の中継基地としての機能を持つだけである。

オランダ政府とロッテルダム市民が、この貨物をどこよりも安く便利に一時ストックできる港をつくりあげたのである。

地盤沈下1斜陽下といわれている、横浜港経済を底上げするにはどうしたらよいか、各方面でいろいろな議論が戦わされているが、ロッテルダム港のように中継基地として、世界中の貨物を集荷する魅力ある港（フリー・トレード・ゾーン）を、横浜につくれないものかと思う。アジア地域ではシンガポールが既にその機能を発揮している。然し乍ら、将来中国10億の人口を含めたマーケットを考える場合、シンガポールは南にかたよりすぎているし、香港はスペース的にみて無理である。これらを考え合わせるとどうしても横浜に基地をおくことが必要となってくる。（加納貞三氏談）

2. ロッテルダム港が現在の繁栄をもたらした道を辿ってみると、国民全体が全力をあげてフリー・ゾーンの造成に熱心であったことである。横浜港の再開発及び新規計画として、船積貨物の売買相手を日本国内だけに限定するのではなく、隣国の韓国、台湾、中国に目を向けて、フリー・ゾーンの開発に乗り出すべきである。これにより港湾の取扱貨物は、東洋全域を対象とすることになり、通過貨物量の増大を期待することができるであろう。（森本太郎氏談）

3. 横浜市の構想

市当局は国際交流並びに産業経済振興の拠点を目指す、大規模な人工島（インターナショナル・トレード・アイランド）建設の構想を検討中である。その候補地として金沢埋立地の海上面（規模約600ヘクタール…右図参照）が、現在有力視されている。総事業費6,200億円をもって、58年度から開始が予定されている「都心臨海部」工事のメドが一応たった時期を一応の



目途としている。

- (2) 企業進出促進のための優遇措置（減免税、地価の抑制、共同計算センターの設置等）
- (3) 事業化に当っては、第三セクター方式に基く開発会社の設立

5. 今後推進すべき横浜港重要事業の骨子

- (1) 大黒埠頭第2期工事の昭60年完成

1期計画の前面海域 102 万 m^2 を埋立て、港湾機能用地と廃棄物護岸を整備する。

不定期船バース 3（水深 10メートル）

公共内貿バース 10（同上 4.5メートル）

産業用機械、プラント類貨物集積のため物資別専門埠頭。

廃棄物埋立護岸 延長 4,376メートル

埋立面積 45万5千 m^3

廃棄物処理 850万44 m^3

- (2) 本牧埠頭を含むコンテナ・ヤード及び重量物専用埠頭の拡大
- (3) 山内・出田町・ノースピア等港奥地区の再検討（ノース・ピアの早期返還運動と同埠頭の再開発）
- (4) ベイブリッジを含む道路交通体系と、今後の問題点究明
- (5) ポートセールズ活動の強化と、海外関連企業の誘致。

以 上

港 湾 の 史 的 考 察

近代港湾成立期の名古屋港を中心として

蟹 江 猛

日比野 光 伸

(名古屋港管理組合)

目 次

はしがき

1. 名古屋港築港の要因
2. 地域産業の発展と名古屋港
3. 港湾の地域産業にはたす役割
4. 地域における主要輸出品と名古屋港
5. むすび

はしがき

わが国は、四面環海の島しよの集合体で、海岸線は湾や入江に富み、港湾として利用されるものが多数あるが、時代の推移とともにその興廃は、はげしいものがある。しかし港湾の築港に莫大な建設費を要する近代港湾では、建設技術・機械の発達から、時代の要請に添った港湾機能を常に保持するため、改良を加えながら、背後地とともに発展をつづけている。

その発展の史的考察を、横浜、神戸の国営港として発展した二大港の中間に位置し、単独県費で築港した名古屋港について、熱田の宿の渡し場から第二次大戦までを前期、第二次大戦後現在までを後期として大別し、今回はまず前期から行ってみることとする。

1. 名古屋港築港の要因

名古屋港の発祥は、遠く慶長6年（1601）熱田が東海道53次唯一の海路「七里の渡し（宮渡し）」の宿駅に指定されたことに起因する。

熱田は、熱田神宮を中心とした集落で、岬（名古屋台地）の先端に位置していたが、太古伊勢湾の海底であった濃尾平野が、木曾、長良、揖斐の三大川及びその他河川の流砂のたい積により、長期間に形成されて指定当時には近くまで陸地が南下し、岬の状態ではなかった。このため東海道、美濃路、佐屋路等の道路の結節点であり、湾内および周辺産物の集散地でもある等の立地条件が向上しつつあった。その後直背地の名古屋が、名古屋城の築城（慶長17年 1612）と尾張藩の町ぐるみの清州からの引越しで62万石の城下町となり、3代将軍家光が参勤交代の制度を定めた等で、旅人の往来や、貨物の出入が増加するところとなり要衝としての位置づけが確立していった。

港については、名古屋城築城の際、清正石などの重量物を含む大量の資材が熱田経由で運ばれ、当時熱田一築城地間延長3,980間に掘削された堀川の水深が5尺9寸（約1.8m）あったことから、潮汐を利用すれば、湾内就航船の入港は容易であったと思われる。元禄12年（1699）の熱田日記には「湊ヨリ24〜5町末ノ方ニ保田ト云フ所アリ廻船集ル所也」とある。約100年を経て水深が浅くなったこともあろうが外洋に出る廻船（1,000〜1,500石積）は、現在の1〜2号地東側水面あたりで、小船に仲継か、瀬取りして入港していたらしい。また築城と城下町の新設、そしてその後の城下町や熱田自体の発展から、木材の需要は増大し、寛永6年（1629）には白鳥木場が造成された。木材は木曾および飛騨から筏で運ばれていた。

熱田附近の海は干拓ブームで、寛永年間（1624〜1643）から幕末（1867）までに、西方は現在の国道1号線以南で築地口の線まで、南方は現在の東海道線以西で内田橋から南知多産業道路を見通す線まで陸地となり、河川港の様な地形を呈すにいたった。尾張藩は、熱田奉行、熱田船奉行を置き管理し、熱田一江戸間の航路開設（文久3年 1863）等振興策もとっていたが、港の大規模な拡張や維持工事は後半では行はれなかったもので、それ以上に発展しな

った。

嘉永6年(1853)ペリーの黒船来航と、翌年の日米和親条約締結で長かった鎖国の夢から覚めた我が国は、安政5年(1858)日米修好通商条約等米、露、英、仏、蘭5ヶ国といわゆる安政仮条約を締結して、世界に向かって門戸を開放、国内も幕政から王政へと大転換していった。この間に横浜港(神奈川港)安政6年(1859)、神戸港(兵庫港)慶応3年(1867)がそれぞれ開港した。

明治に入ると、政府の殖産興業政策は、これまでの家内工業を工場工業へと進展させたので、生産力増強にともない製品および原材料の荷動きが量数ともに増大した。名古屋周辺では、織物(特に綿織物)、製糸、陶磁器等の産業が盛んとなった。輸送面では、陸上は東海道、中仙道、美濃路等街道は整備されていたが、貨物の大量輸送は水運・海運に頼る以外になかった。

明治初年の熱田港は、背後地に恵まれ、通行出入の貨客が多数量あり、海事関係の業者、従業員の確保等の立地条件はあったが、港内狭小と浅水深で港として政府の取り上げる所とならなかった。

郵便汽船三菱会社は、各地に定期航路を開設していたが、港の規模と水深から熱田港を断念し四日市-東京間に定期航路を開設、明治15年(1882)に武豊港にも寄港させた。このため熱田からの貨物は四日市経由となり、その所要時間は四日市-東京間が1昼夜、熱田-四日市間海上距離10里が早くて5~6日、遅くなると10日~半月を要した。このことから地域の陥没と経済的に地域産業の被る打撃はすこぶる大きく、熱田港整備の気運がたかまった。

吉田名古屋区長は、明治14年(1881)に明治天皇行幸の途次名古屋に立寄られた際、供奉して来た大隅伯に熱田湾築港の必要性を力説し、井上、山県両侯の視察するところとなったが、取り上げられなかった。そこで明治16年1月「熱田湾の内保田湾へ築港の儀に付き上申」を愛知県知事に上申した。

奥田正香県議会議員も同年4月の県議会に「熱田築港の建議」の案を提出した。両者内容はほぼ同じであるが、後者は……民利公益のためには運輸の便を計かることが大切である。熱田港は立地条件は良好であるが、港の規模小にして浅水深ということで、定期航路の寄港地が四日市港となり、熱田

一東京間が1昼夜、熱田―四日市間が6～15日という所要時間となっている。故に地域産業は、年々損害が増加しているが挽回には港を整備する以外にない。熱田湾の最適地に早急に築港して繁栄をもたせられたい……。

議会では全額国費施工をそう入等を修正して議決した。国貞知事はこれを政府に上申したが取り上げられなかった。しかしこれが名古屋港築港への文書に残る契機である。

明治19年（1886）武豊線と同22年（1889）東海道線の全通。日清戦役の際、千田広島県令が世間の反対をおして経営してきた宇品港が一躍大重要港として活用されたことが地域の世論を刺激した等、前記から10年間に気運更に熟し堀部勝四郎議員はじめ7名の県議会議員が明治27年（1894）12月の愛知県議会に「熱田湾築港の建議」の案を提出した。内容は、鉄道網の発達で陸運は整備されたが、海運が整備されなければ地域の発展はない、熱田港は我が国の中央に位し、地域のみでなく国益上、軍事上も必要である。当局と同じく県議会も同港の必要性を認めているので充分実地調査し、結果を報告されたいというもので標記を「熱田湾築港調査の建議」とする等の修正を加えて議決された。

こゝで世紀の大事業に対処する行政側と議会側の足跡を追ってみよう。

明治28年1月（1895）の臨時県議会で調査費687円余が可決され早急に調査を進め、同年11月に知事は総工費189万7千余円の工事費、工事概要等調査結果を報告、その際、水深を20尺、25尺どちらにするか諮問案を提出、県議会は慎重に審議し水深20尺を決定した。

明治29年（1896）2月の臨時県議会には、築港費を明治29年度から7年（1896～1903）にわたる継続年期及支出方法と、名古屋市郡増加負担22/100市郡一般負担60/100という利益者増加負担を含む総事業費189万7千余円の財政計画案が上提され、築港は、1県の利害のみでなく国家の宏利公益に関することであるので25万円の国庫補助を受けることを条件に可決、同時に議長名の国庫補助に関する内務大臣宛の建議文も可決された。これを受けて時任愛知県知事は同年3月19日工事施工と関連諸認下を政府にりん請した。同年5月22日板垣内務大臣より工事施行の指令があり、県議会の国庫補助請

願建議は採用されない旨の通知もあった。国庫補助分については県費で充当し、熱田港築港事務調査委員をおき築港に関する一切の事務を調査することが同年8月の臨時県議会で決議され、近代的な名古屋港への脱皮工事はようやく着工となった。

人工港としては、当時の我が国最大工事の県単独施行での踏み切りが、県議会の場を通じ民主的に決断されたことは、以後の名古屋港発展に大いに意義があるのである。

- 注 (1) 名古屋港管理組合「名古屋築港誌」(昭和28年) P. 8～P. 45
- (2) 名古屋港管理組合「名古屋港年表」(昭和56年)
- (3) 名古屋市熱田区白鳥町九知会「熱田風土記」(昭和38年) 巻三P. 3～P. 16
巻五P. 1～P. 12
- (4) 文英堂「日本史要覧」(1979 第27版)

2. 地域産業の発展と名古屋港

明治に入り維新政府の指導者により近代的交通機関の整備が進められた。この中で最も顕著なものは、鉄道・海運の近代的交通の整備であった。

まず、鉄道においては、英国からの外債により明治5年(1872)に敷設された新橋―品川間の鉄道にはじまる。

その気運に乗って、明治政府は中仙道鉄道(中央線)敷設の目的をもって、その車両資材運送の拠点として明治19年(1886)に武豊線を敷設して旅客・貨物の輸送をはじめた。

その後明治政府は、中仙道線(中央線)の鉄道敷設は軍部の強い要請でもあったが、山岳地帯を通過するなど膨大な建設費をようすることから一時中止され、先きに東海道線が建設されることとなった。そのため武豊線より資材輸送の必要性はうすらいだ。

また、武豊線の基点としての武豊港は名古屋を中心とする国内をはじめ、外国貿易貨物の入出貨物を取り扱う港湾としては立地的に距離の観点から適した条件をそなえた港湾とはいえない。

以上の観点から商工業保護政策上、立地的に最適条件をそなえた熱田湾に

築港の気運が高まったのである。

特に明治27・8年の日清戦役にあたり、軍隊その他の輸送に、愛知県が港湾整備に立ちおけていることが甚しく認識されるにいたり、明治27年（1894）の通常愛知県議会で議員堀部勝四郎外6名から提出された熱田湾築港に関する建議は多数の賛成をえ提出されるにいたった。

この間において、熱田港築港については、幾多の屈折はあったが、明治29年（1896）7月の熱田港築港工事着手（実地測量）にはじまり、明治39年（1906）12月に大望の大型汽船相川丸（1536トン）が若松から石炭1,850トン積載して初入港（貨物船としての）したことにより、近代港湾としての名古屋港の事実上の出発点となった。

そして、明治40年（1907）10月24日には熱田港を名古屋港と改称し、続いて11月10日には名古屋港も開港場に指定され、国際貿易港として世界の港と直接手を結ぶこととなった。

国際貿易港としては、同11月19日に大阪商船所属の潮州丸（1,670.43総トン）が北支牛荘から大豆かすを積載して初入港したことにその出発点を求めることができる。

また、定期航路としては、大阪商船の北支定期航路の勝山丸（1,770トン）が第1船として入港したことにより国際貿易港としての前途には洋洋たるものを見せた。

注（1） 土屋喬雄「日本経済史」経済学全集Ⅵ昭和30年3版弘文堂発行P. 123～P. 140 参照

（2） 愛知県「愛知県史（上巻）」（大正3年）第4編築港第1章総説名古屋築港沿革P. 4－1 以下参照

（3） 名古屋港管理組合「名古屋港年表」（昭和56年）

3. 港湾の地域にはたす役割

日本は加工貿易立国であることは申すまでもない。

とにかく、原料を海外から輸入しなければならない。そのためには、生産工場の立地は必然的に港と相関関係になければならない。

このようなことから名古屋を中心とする中部経済圏における名古屋港の建設がさげばれたのは、神戸港、横浜港のごとき国策として、大きく日本経済における政策の大前提として、莫大な国費によって日本の玄関として建設された港湾とはことなり、名古屋港はあくまでも地域経済のみずからの必要性に基づいて、必然的に建設されたものである。

この点において、いずれにせよ港湾は加工貿易立国たる我が国には、必要かくべからざる必然的要求により建設されることにはかわるところはないが、このような蓋然的側面からすれば、名古屋港は地域経済の必然性によって、必然的関連性のもとに建設された港であることにおいては、他から政策的に附与されたものではなく、一つの堆然性のうえに建設されたことにその特性をもつということがいえる。

これを最も特徴づけるものとして、名古屋港をとりまく、代表的な愛知県の工業生産額にみることができる。

名古屋港が開港されてまじかい大正4年(1915)には愛知県の総生産額は1億9千余万円であり、このうち工業生産額は1億3千余万円と約67%を占めている。

さらに昭和13年(1938)には総生産額は17億9百万円に及び大阪、東京、兵庫に次ぎ第4位に位置している。

(表1) 愛知県の総生産額の趨勢

年 度 (暦年)	工 産 額		農 産 額		畜 産 額		水 産 額		林 産 額		鉱 産 額		合 計	
	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%
大正4年	130,048	66.7	56,685	29.1	3,039	1.6	3,492	1.8	1,193	0.6	653	0.2	195,110	100
昭和6年	521,171	81.9	82,397	12.9	18,280	2.9	11,293	1.8	1,758	0.3	1,766	0.2	636,665	100
昭和12年	1,360,504	87.5	140,541	9.0	30,318	1.9	14,914	1.0	6,220	0.4	2,712	0.2	1,555,209	100
昭和13年	1,496,993	87.6	149,019	8.7	34,851	2.0	16,878	1.0	8,374	0.5	3,569	0.2	1,709,684	100

(注)「愛知県統計書」,「名古屋港案内」による。

これを表(1)により比較してみれば第一次世界大戦初期の大正4年(1915)に比較して8.7倍,世界不況の最も深刻であった昭和6年(1931)に比較して2.7倍,昭和13年には工業生産額は総生産額の87.6%を占め圧倒的位置

にある。この工業生産のうち、軽工業、特に紡績工業の占める位置は大きく、全体の54.7%（8億2千余万円）続いて金属及び機械器具工業の18.9%，食糧品工業の6.6%，化学工業の6.2%となっている。

また、特に全国生産額の第1位を占める窯業においては4.1%と県下における生産額の位置は低いところにある。

（表2） 愛知県工業生産額の趨勢

年 度 〔暦年〕	紡績工業		金属工業		機械器具 工 業		窯 業		化学工業		食 料 品 工 業		そ の 他 工 業		合 計	
	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%
昭和9年	617,602	65.1	9,060	1.0	82,075	8.7	60,930	6.4	40,147	4.2	74,909	7.9	63,538	6.7	948,260	100
昭和10年	676,178	64.1	9,998	1.0	102,173	9.7	65,391	6.2	49,742	4.7	80,106	7.6	71,868	6.7	1,055,456	100
昭和11年	755,357	63.4	12,872	1.1	119,111	10.0	71,241	6.0	61,822	5.2	87,826	7.4	82,376	6.9	1,190,605	100
昭和12年	831,371	61.1	18,464	1.4	177,551	13.1	74,484	5.5	77,941	5.7	93,157	6.8	87,535	6.4	1,360,503	100
昭和13年	821,339	54.7	43,656	2.9	284,705	19.0	61,366	4.1	92,944	6.2	105,468	7.0	87,515	6.1	1,496,993	100

（注）「愛知県統計書」，「名古屋港案内」による。

さらに昭和12年を品種別にみると、綿織物は1億5千8百万円で全国生産の18%，毛織物は1億1千9百万円の54%，陶磁器は3千40万の45%を占め、いずれも全国第1位の生産力をほこっている。

戦前の名古屋港における取扱貨物の最高であった昭和12年（1939）における愛知県の海外輸出額は3億1千4百万円で愛知県の総生産額の22%に相当し、全国輸出額から比較すれば10%に相当する。

また、名古屋港における昭和12年（1939）の愛知県生産品の海外輸出額は1億3千万円であり県生産品の全輸出額に占める割合は41%で、昭和3年（1928）における30%に比較すれば名古屋港からの輸出は逐増の傾向にある。

このようなことから名古屋港の地域経済にはたす役割の位置づけを見ることができるとができる。

特に名古屋港における取扱貨物は、日中戦争のぼう発した昭和12年（1939）には、戦前の最高7,895千トン記録した。それ以降日本の社会情勢は戦事一色化し、昭和16年12月8日における大太平洋戦争のぼう発により、全く港湾は、軍事的機能へと移行していった。

- 注 (1) 愛知県名古屋港務所「名古屋港案内（昭和15年版）」第2節名古屋市並びに其の附近地P. 112～P. 114 参照
- (2) 輸出入額等については、「名古屋港案内」により、全国、県規模の生産額は、「工場統計表」、「愛知県統計書」による。

4. 地域における主要輸出品と名古屋港

愛知県における主要生産品である綿布、生糸及び陶磁器の輸出状況について、地域産業がどのように、港湾と必然的関連性にあるかをこれら生産品がもつ個性によって、社会的、経済的適合性から港湾と、どのような誘因関係にあるかを歴史的背景からその軌跡により港湾との必然的条件を求めてみたい。

(1) 綿布の生産と歴史的背景

明治政府による殖産興業、富国強兵の二本の柱の中で、殖産興業における軽工業部門の先兵はなんといっても紡績工業である。

愛知県における近代紡績工業は明治13年（1880）額田郡に官営模範工場として、愛知紡績所が創設されたことにはじまる。明治18年（1885）には民営の洋式紡績工場として名古屋紡績が創設され、明治19年（1886）には官営の愛知紡績所は払下げられ民営となった。

また、明治20年（1887）には尾張紡績株式会社が創設され、次々と産業の近代化が進められるにつれその前途には洋洋たるものがあつた。

このように明治20～23年（1887～1890）にかけて大規模紡績が続々と創設され、綿糸の生産が激増し、その販路を海外に求め明治23年以降中国輸出がはじめられた。

明治26年10月には日本郵船会社と特約し、インドボンベイ航路の開始となり、印度綿の輸入が本格的にはじめられた。

これに伴って、品質の開発が進められインド綿糸と競争できるようになり、国際競争力の強化となった。

さらに、米国綿の輸入によって、品質が一段と改良され、国際競争力がさ

らに強化された。

明治26年2月には三重紡績の拡張により、愛知分工場が名古屋に創設され、明治28年11月には現在の一宮市に一宮紡績会社を創設し、明治32年4月には、現在の半田市に半田紡績株式会社が創設されるなど、拡張にはめざましいものがあった。

明治33年の愛知県における全生産額は3,232,267貫、価格にして6,129,961円であり、明治22年に比較して8倍に達した。

明治30年に入ると外国資本の強化に伴って、国際競争力の増強のため合併が進められ、経営の合理化がはかられた。

明治39年10月には尾張紡績と名古屋紡績が三重紡績に合併し、一宮紡績株式会社も同年日本紡績株式会社に合併した。

このような歴史的背景のもとに育成・成長した紡績工業を基盤とする綿布は愛知県工業生産品の第1位の座を占めるにいたった。

これを昭和9年（1934）の愛知県の綿布の輸出状況をみれば、生産額は221,013千円であり、このうち輸出されたものは156,995千円である。

これをさらに積出港別にみれば、名古屋港から輸出されたものは44,124千円（28%）であり、大阪港からは57,450千円（36.6%）、神戸港からは54,772千円（34.9%）、横浜港からは649千円（0.4%）である。

（表3） 愛知県の綿布生産額に対する輸出状況（昭和9年）

	愛知県 生産額	内輸出入額	輸 出 港 別			
			名古屋港	大阪港	神戸港	横浜港
	千円	千円	千円	千円	千円	千円
	221,013	156,995	44,124	57,450	54,772	649
綿 布	愛知県 生産額	愛知県生産 額に対する 輸出額比	輸出額に 対する名古屋 港の輸出額比	輸出額に 対する大阪港 の輸出額比	輸出額に 対する神戸港 の輸出額比	輸出額に 対する横浜港 の輸出額比
	100 %	71.0 % (100.0)	(28.0)	(36.6)	(34.9)	(0.5)

（注）「名古屋港案内（昭和10年版）」による。

このような現象は、大阪府は綿布の生産においては全国でも第1位の座にあり、続いて愛知県が第2位、第3位が兵庫県という産出高からみれば、経

済的交易性から、必然的に大阪に集中する傾向にある。

このように綿布の取引商社の関係上大阪において、取扱が行われることから商取引上大阪に集中する必然性がある。このため船舶の配船においても大阪港、神戸港に集中する必然的要件からその集中性は一段と強くなる。

以上から名古屋港における船積みは、愛知県及び隣接地域からの大量出貨の船積み、または配船の都合上名古屋港において船積みが特に条件的適合性に一致するもののみが名古屋港積みとなるものと思われる。

このようなことから商取引上の規模の問題として、港湾の立地的性格が位置づけられる。

注 (1) 日本綿花協会編「綿花百年(上巻)」(昭和44年)－明治中期(明治16年－30年) P. 74～P. 108 参照

(2) 愛知県「愛知県史(上巻)」(大正3年)－第10編工業第2章第1節綿絲 10-1～10-25参照

(3) 愛知県名古屋港務所「名古屋港案内(昭和10年版) 県下生産額と輸移出額 参照

(2) 生糸の生産と輸出取引市場の立地性

生糸は我が国においては高級品として、一部の上流階級のたしなみとなっていた。

愛知県においては、平安朝の初期から中期までは非常に養蚕は隆盛を極めていたが、承平天慶の乱(931～941)後不振となり、特に三河地方ではこれに代り綿花の栽培が盛んとなり、三河木綿の一大産地となった。そのため維新当時は僅かに農家の副業として、小規模に営まれていた。

しかし、生糸は開港と同時に巨大な欧米諸国の奢侈品需要と結びつき、我が国においてはその販路をこれら欧米市場に求め生産の拡大政策がとられるにいたった。

当初における輸出の先兵役は横浜における外国商館と取引する生糸商であった。これら生糸売り込問屋たちは、横浜に定着し、全国からの生糸をこゝに集積し一大取引市場が、横浜に立地するにいたった。

このように生糸の取引がさかんになるにしたがって、一躍我が国の輸出品の大宗に押し上げられるにいった。

明治政府が愛知県において生糸製造に力を入れたのは明治6年(1873)にはじまる。明治10年7月養蚕製糸場が名古屋市七曲町の植物園内に設置され群馬県より製糸熟練工女を雇い教員として県内から生徒を募集し、生糸産業の振興につとめた。

明治12年には数名の生徒を選抜し、上州地方へ派遣し伝習させた。しかし、明治13年(1880)には愛知県議会においてこのような生糸産業振興政策が否決されたことにより同年限りで廃止されることとなった。

一方、丹羽郡、葉栗郡(尾北地区)では、生糸は古くから農家の副業として、かなりさかんに製造されていた。

明治6・7年(1873・4)には長野県から座繰器機を購入し、明治14・15年(1882・3)より23人、30人取足踏み器機製糸工場を設置し、明治20年(1887)にいたり始めて海外に輸出するにいった。

明治37年(1904)機械生糸製造業者によって愛知館が設立された。また、共同場返し所を犬山・古知野の両所に置き精検、共同販売が行われ、内外市場に一段と声価を得るにいった。

明治42年(1909)には丹羽、葉栗、西春井の3郡の地域に尾北生糸製造同業組合が組織され、生糸生産振興対策は一段とその強化をみた。

このように愛知県内の尾北地区における生糸生産振興対策における同じような動きは東三河、西三河、尾南地方など愛知県一円にあった。

このような動きの中で特に顕著なものは、明治38年(1905)同業者が一致団結し、共同販売、品質改良の斉一をはかるため、豊業社を組織し、同社の名称をもって輸出商品名とし横浜市場へ販売したのも売手市場の強化をねらったものとして注目すべきものである。

以上のような振興政策のもとに、愛知県は生糸の生産では、隣県の長野県に続いて全国では第2位の生産高をもっている。

これを大正8年(1919)を例にとってみれば、生糸の全国生産額は780,153千円であり、このうち長野県は245,475千円(31.5%)続いて愛

知県が59,582千円（7.6%）で第2位・第3位は群馬県48,044千円、第4位は埼玉県の37,470千円である。さらにこれを全国における生産分布状況からみれば長野、埼玉、群馬、福島、山梨の各県において全国の51.5%が生産されている。

（表4） 横浜港附近地域の主たる生糸生産地の状況

年 度 (暦年)	全国生産額 (A)	長野県	群馬県	埼玉県	福島県	山梨県	計(A)	(B)の(A)に対 する比
	千円	千円	千円	千円	千円	千円	千円	%
大正8年	780,153	245,475	48,044	37,469	31,014	39,967	401,969	51.5
昭和3年	782,298	208,619	50,426	35,439	23,925	35,875	354,284	45.3
昭和12年	488,611	101,350	32,787	27,140	19,145	23,669	204,091	41.8

（注）「工場統計表」による。

このような生産分布性からして、おのずと生糸の集積地は関東地域に立地することは当然であるということがいえる。

以上により生糸の立地的条件からくる誘因性から名古屋においては国際的な取引市場は立地しえなかったことは、取引市場から発生する生産規模の問題としてとらえることができるのではないかと思われる。特に生糸は、商品そのものの価額性からくる、輸送費の占める割合が低いという関係上距離的效果の占める割合から市場的集中性は一段と強化される。

このような市場的必然性と生産的必然性から関東における国際貿易港である横浜港に生糸が集中し、おのずと積出港としての立地的条件が成立する。

注 (1) 愛知県「愛知県史（上巻）」（大正3年）第10編工業第2章第2節生絲 P.10-32参照

(2) 有沢広己監修「日本産業百年史（上）」日経新書57昭和51年18版日本経済新聞発行P.43～P.50参照

(3) 陶磁器産業と名古屋港の地位

我が国の陶磁器の歴史の上においても愛知県における瀬戸、常滑をはじめ瀬戸に隣接する多治見を中心とする東濃地区は古から歴史的立地には見るべ

きものがある。

特に瀬戸の陶磁器は全国に行き渡り広く陶磁器を代表する代名詞として瀬戸ものと称せられている。

瀬戸においては安政年間（1854～1859）に三井商店から米国へ輸出用の食器類数百個の注文があったことが愛知県史に記されている。

維新政府になってから横浜、神戸の貿易商から珈琲茶碗等の取引が続出した。

明治10年代後期における名古屋の輸出陶磁器生産をみると、素地を瀬戸、美濃から仕入専属又は下請の上絵付業者に加工させ、輸出業者に販売していた。このような状態は現在と何んら変わるところがない。

名古屋における近代的陶磁器製造を開始したのは、明治23年に森村組（現在のノリタケカンパニー）の名古屋進出である。森村組は、さらに明治27年には東京・京都の専属画工場を名古屋に移転し生産規模の拡充をはかった。

また、明治27年（1894）には、名古屋陶磁器貿易商組合が設立され、名古屋における陶磁器輸出基盤が確立され、我が国における名古屋の輸出陶器の地位は一段と強化された。

名古屋に進出した森村組は、明治37年（1904）1月には日本陶器合名会社を設立し、ドイツから素地製造プラント一式を購入し、我が国最初の近代的工場を設立した。

陶磁器の輸出の状況をみれば大正13年（1924）から激増し、昭和4年（1929）の世界恐慌までは、輸出の伸びは順調であった。しかし、昭和6年（1931）を底辺として世界経済回復とともに再び激増を続けた。

さらに陶磁器の輸出状況について、昭和9年（1934）の愛知県における生産額 49,976 千円からこれをみれば、このうち輸出に向けられたのは 27,006 千円である。同年における名古屋港からの陶磁器の輸出額は、27,481 千円であり、これらからして愛知県の輸出額のうち名古屋港から輸出されたものは、このうちのほとんどであると推定される。

この現象は、昭和12年（1939）を例にとって見れば全国の陶磁器の生産額 67,814 千円のうち愛知県 33,175 千円で 48.6 %、隣接の岐阜県 11,039

(表 5) 名古屋港陶磁器輸出の趨勢

年 度 (暦 年)	輸 出 額	大正 7 年を 100 と した 場合の 延 率
大 正 7 年	8,062 千円	100
13	18,693	231
14	26,667	330
昭 和 元 年	27,321	338
2	26,515	328
3	31,846	395
4	31,852	395
5	23,608	292
6	18,081	224
7	22,877	283
8	34,096	422
9	40,047	496

注 「名古屋港案内（昭和10年版）」による。

(表 6) 陶磁器港別輸出状況

港 別	昭 和 元 年		昭 和 2 年	
名古屋港	27,321 千円	69.7 %	26,515 千円	72.5 %
四日市港	4,289	10.9	4,150	11.3
神戸港	5,259	13.4	4,138	11.3
門司港	1,060	2.7	787	2.2
大阪港	823	2.1	684	1.8
横浜港	374	1.0	292	0.8
長崎港	104	0.2	24	0.1
計	39,230	100.0	36,590	100.0

注 (1) 名古屋港については、「名古屋港案内」による。

(2) その他については、「日本輸出陶磁史」による。

千円で 16.3 % を占め、愛知・岐阜両県で全体の 61.2 % を占めることになる。

以上から陶磁器の集積地は立地的条件からまた、距離の効果から当然出貨地の最も近い港が最適条件港となる。このような必然的条件からして、名古屋港から積出されることになる。

- 注 (1) 愛知県「愛知県史(上巻)」(大正3年)第10編工業第2章第7節陶磁器 10-84~10-95 参照
- (2) 日本輸出陶磁史編纂委員会編「日本輸出陶磁器史」名古屋陶磁器会館昭和42年発行P.34~P.37, P.40, P.49参照
- (3) 愛知県名古屋港務所「名古屋港案内(昭和10年版)」県下生産額と輸移出参照
- (4) 輸出入額等については、「名古屋港案内」により、全国、県規模の生産額は、「工場統計表」、「愛知県統計書」による。

5. む す び

名古屋港の近代的港湾としての成立は、地域産業の基盤のもとに築かれた港であるということがいえる。

前述のように、名古屋港の背後地の代表的産業には明治政府の近代国家建設の一翼であった殖産興業政策の一環としての官営繊維模範工場、地場産業である陶磁器産業における歴史的立地性を基盤として発展した近代的陶磁器産業がある。そこには両者ともに近代産業としての立地的条件を付与された産業としての厳しさがあった。

まず第一に商品を生産するには、労働、資本、原材料が一体的均衡性を保持することによって成立することはいうまでもない。

このような生産手段としての均衡条件は、物資流通があってはじめて、市場性が規定づけられ、生産規模がおのずと限定されることになる。こゝに交易性が問題とされることはいうまでもない。

この交易性の問題として、陸運・海運などの交通手段が条件課題とされる生産手段と流通手段の併存的均衡が生産物の規模と市場の規模を決定することになる。

このようなことから名古屋港は、歴史的には古来より陸上交通・海上交通の要衝として東西両経済圏の中間に位置し、経済的にも社会的にも最適条件

をそなえていた。

しかし、名古屋港は広大な濃尾平野を流れる木曽、長良、揖斐をはじめとする大中小河川の流砂によって、形成された遠浅の海であるため近代港湾建設の条件としては最適条件をそなえてはいなかった。

これは、位置的には最適な条件にありながら近代的港湾建設には経済的適合性をそなえた港湾とはいえなかったからである。

名古屋を中心とする経済圏の発展のためには近代港湾としての名古屋港の建設は必要条件であったが、国策港湾としての条件的適合性をそなえていなかったがため、背後地産業の発展の上に独自の開発港湾としての運命を歩まざるをえなかった。

我が国の国情から原材料の運搬は海運によるところ大である。加工貿易立国として当然原材料を海外から輸入しなければならない。

このようなことから初期の名古屋港は輸移入においてはエネルギーとしての石炭が大宗を占めていた。

産業が発展すれば当然原材料、製品の動きは激しくなる。特に原材料においては距離的效果のおよぼす影響が大である。

このような動きの中で、名古屋港を特徴づけたのは、繊維製品、陶磁器においてみることができた。

繊維製品においては本論の中で綿布を例として産業の発展と港湾の関係を述べてきた。

綿布は商業的条件によって大阪に集中性をもっているため、名古屋港積みは一定の条件的適合性にかなったもの以外はほとんど大阪、神戸港積みとされた。

陶磁器は製品の性質上、移動の危険性、距離的效果などから、また名古屋に商取引が集中していた関係から大部分が名古屋港積とされた。

生糸は、製品そのもののもつ経済的、行政的要因から愛知県は全国第2位の生産をほこりながらもほとんどが横浜港積みとなり名古屋港との関係はもたれなかった。

以上から、我が国産業の有する立地条件から港湾は、物資流通の場として

背後産業とのけん引関係において、規模、機能の特徴づけられることになる。

このように名古屋港は地域産業の自然発生的要求によって建設された港であるということがいえる。

そして、名古屋港の発展は背後地の生産的特性によって、特徴づけられたものであり、背後地産業の軌跡そのものである。

港湾における労務管理制度

—— 共同雇用問題を中心に ——

田 中 省 三

(日本海事検定協会)

目 次

1. 問題の所在
2. 港湾における「共同雇用」の形成と展開
3. わが国港湾における労務管理の特徴
4. わが国港湾での雇用保障の進展と停滞
5. 結びにかえて

1. 問題の所在

政府統計によれば、完全失業者は114万人（昭和55年）を超えている。⁽¹⁾

わが国現代社会での雇用問題は、エネルギー危機と呼ばれた40年代後半以来急速に多面化させており、労働力の高齢化やパートタイマー等の非労働力の増大を含めた労働力の構成面からも、将来の雇用問題に多くの問題が顕在化してきている。

わが国港湾における雇用問題は、港湾の用役生産過程の変化にどう対応するかということに大きな比重があり、海上輸送、港湾荷役の技術的变化が本格的な形態を全国的にあらわしてきたこと、従って港湾用役生産の新たな体系化——ターミナルでの労働がいよいよ港湾労働の基幹になってきたところに中心がある。⁽²⁾

主要六大港にみられるコンテナ化による様々な特質と特徴をみせた10数年の対応を一言で要約すれば、この世界的な海上輸送技術の発達、港湾建設と管理、港湾労働に大きな衝撃を与えつづけている。そして、「高度成長経済」による産業再編成以来の数々の「物流政策」を遂行してきた。⁽³⁾ 港湾整

備の進捗も順調で、荷役の生産性向上と効率的な在り様が強く求められたのは当然であった。そのため荷役生産の主体をなす労働体系の確立と港湾労働全般にわたる労務管理の進展が著しい。

小論は、戦後30数年にわたるわが国港湾労働の実態を基盤としたここ10数年の港湾労働問題の主題である雇用を中心とした労務管理の変遷に1つの接近を行おうとするものである。そのために、幾つもの問題が整理されねばならない。主な問題としては、次の事柄を挙げることができる。

1つは、港湾での労働力需給は交通労働の特質をとめないながら、直接的には海運発達の国際的国内的な諸形態と港湾整備・運営に規制される。とりわけ、主要港では、コンテナターミナルの整備によって、埠頭の専用化の果たす役割は各分野に大きな規制要因をもたらした。⁽⁴⁾

2つは、40年代以降の港湾労働者の激減を経て、減量経済体制下での相対的過剰労働を創出し、他方、労働力の流動化への対応——労働力の再編成であり、これらは国際的な港湾労働の動向でもあって、ILO 舞台での動向が著るしかった。⁽⁵⁾ 併せて、各国の対応も顕在化した。

3つは、港湾での企業集団と労働者集団による労使関係確立への形成過程である。昭和48年8月18日運政審答申で提起された「労働力のオルガナイザー」としての企業集団の方向は、細分化された個別企業の雇用形態を存続させる一方、新たな荷役生産への対応を顕在化させてきた。つまり、港湾における新たな労務管理、とりわけ雇用安定化に労働者集団の協力なしに行い得ない必然性を明らかにさせた。

以上の若干の問題点は、それぞれ詳細に論じられねばならぬが、紙数の都合で側面的に触れていきたい。

注 (1) 労働白書(昭和56年版)

(2) ターミナル労働という用語は市民権をとっていない。筆者の指摘は、2つの面からの労働の規定にしかすぎない。1つは交通労働の場所移動は、港湾ではターミナルでの集中化で固定化の傾向があること。2つは機械体系を軸とした在来の職能を分解し、沿岸労働は多能工化した効率的労働力利用になりつつある。

(3) 港湾での物流政策は、総合交通体系確立への諸政策や産業構造審議会での

答申との整合性をもって、とくに、昭和40年10月11日港湾審議会管理部会答申以降の諸答申にその骨子が貫ぬかれている。

(4) 拙稿「公団埠頭にみられる専用的利用について」(1979年1月、『海事産業研究所報』No.151)

(5) 柳川和夫「港湾労働に関する新しいILO基準」(1974年3月、『海事産業研究所報』No.93)

2. 港湾における「共同雇用」の形成と展開

(1) 港湾労働法制定と共同雇用。

港労法の制定が労働力の獲保と保護及び管理を目的とし、幾多の諸要因によって成立を見たことは周知のところである。

海上輸送は貨物の積卸しが不可欠であるから、港湾での荷役生産の主体を誰が把握するかが問題となる。わが国では戦後、港湾運送事業の基本的運営が築かれてより、用役生産の労働力の確保と管理が二元的になされてきた。つまり、日雇と常用の労働力構成を基礎に、今日では常用が圧倒的な構成を形成してきている。しかし、この二元的管理は現在も存続しており、企業倒産による雇用責任という側面から、従来の個別企業の主体性に依存してきた常用労働の確保と管理に新たな問題を提起している。

港労法制定以前での港湾労働は、日雇に大部分を依存する労働市場に規制され、労働環境の特殊性、機械化の遅れ、部分的に非代替的な熟練労働を必要とする荷役労働であったため、大量の労働力によってピーク時に対応させる必要があった。そのことが、港運業全般に労務提供的側面を強調させることになり、個別企業に多様な雇用形態を輩出させた。⁽⁶⁾

他方、昭和20年後半に始まる港労法制定への労働運動の昂揚を挙げねばならない。この運動は戦後、港湾労働運動の新たな展開を意味するものであったが、産業別労働運動の成熟条件を欠いた面があって、要求は実らなかった。しかしながら、以後10数年に至る港労法制定の道程での原点となった。またこの法制定案は、日雇労働に関する労使間の考えの差異を浮き彫りにさせた。

更に、このことは今日の港湾労働の在り様に繋っている。労働者側の主張は、全労働者の登録によって港湾労働の安定を図るものであるが、それは他方において、労働市場の閉鎖性、労働力の流動化への規制において、就労の均等化、安定化を目論むものであるし、不就労にたいする雇用責任（企業責任）の拡大に難点を企業側は持っていた。従って、日雇のみを対象とする登録という点で対立し合ったものになる。

いづれにしても、当初は労使双方の客観的な力量不足、労働側にとっては産業別な組織拡大の条件不足、港運業としては、雇用責任の不明確と経済基盤のぜい弱性が指摘される。

次いで、港労法制定への根拠の一端であるILOでの国際的労働問題としての世界的動向は、1973年ILO第58回総会の決議と勧告「港湾労働条約と勧告」となっており、今日の港湾労働の在り方を示す潮流を形成していった。詳しくは別項で述べるが、1949年ILO内陸運輸委員会「港湾労働者の雇用恒常化に関する決議」でもたらされる日雇労働の不安定雇用形態からの脱皮を求めた法制度化による保障をわが国では時機早尚ということで見送られ、逆に内部矛盾を深化させたにすぎなかった。⁽⁷⁾

港湾労働問題は、海上労働と並んですぐれて国際的性格をもっているのが特徴である。それは交通労働の特質と労働の社会化、国際化——つまり、沖荷役から接岸荷役を軸とした国際海上輸送の発展段階の側面を見ないわけにいかない。

以上これらの諸要因が港労法制定を生み出していくのであるが、わが国港湾の用役生産構造である港運業の重層構造との間に多くの矛盾をもたらしたのが最後の要因でもあった。

わが国港湾での「共同雇用」の問題指摘の始まりは、前述した昭和26年港労法制定案にはなく、具体的に表われてくるのは昭和47年7月「港湾労働の問題点と施策の基本的考え方」総理府試案からであり、労働組合側からの要求はそれよりも早い、全国的な統一的要求となるのは昭和47年4月7日「港湾労働者の雇用と生活保障要求」からである。

昭和30年代、全港湾労組によって出されていた就労保障要求は、労働者の「登録制」と「常用化」を進め、不就労手当の賃金保障、そのための労資公の三者委員会による雇用機関の設置であった。基本的には常用・日雇の二重の雇用構造をもち、労働力需給の対応に日雇労働が大きく依存していたためと相対的な労働力不足という背景のもとで「共同雇用」形成の契機をもたらさなかった。また、労働力の質的側面からくる荷役の非効率性は必然的に長時間労働によって克服しようとする経済力学が働く。これら隘路の打開のため、30年代後半には、日雇労働の一部を職能別登録によって職安を通じ雇用されたことがあった。

もう1つの側面は、何といても沖荷役を中心としたギャング制労働が多く分野を占めていたこと、労働力需給調整に個別企業毎に対応していたこと、そのことが企業間競争の大きな要因でもあった。

港労法制定に先立つ、港湾労働対策の里程標となった旧3・3答申、その後矢つぎ早に出される港湾運送に関する答申にも相関していくことであるが、少くとも「共同雇用」の基本的問題である雇用責任の明確化と登録労働者の優先雇用と就労保障の概念は充分形成されていないといえる。⁽⁸⁾

しかしながら、港労法制定後コンテナ荷役の本格化を迎える40年代半ばまでの数年は港湾労働の雇用構造、形態、内容すべてを作りかえていった。基本的には相対的な過剰労働を生み出し、遂には常用労働者の就労減をもたらす。ここに至って新たな荷役体系に対応する労働力形成と全港的な労働力の効率的利用、他方、就労不安という面から「共同雇用」概念が登場する。また、労働運動はコンテナ埠頭の封鎖等によって高揚期をもたらすのである。

この時期、労働側の雇用安定化への提示は雇用責任の明確化にあり、そのための労使協議体制の確立であった。40年代後半の雇用保障にたいする労働側の要求は目に見えて減少していく就労減にたいし、港湾運送用役を通じた職域の確保が中心となる。そして、紛議を呼んだ「時間短縮に関する協定」に結実した統一労働協約の成立は従来の港湾での労務管理の在り方に一大転機をもたらすのである。⁽⁹⁾

戦後、港湾労働をめぐる国際的動向のなかでILO港湾労働条約の決議と勸

告は曾ってない特徴をもっている。それは外ならぬコンテナ輸送の特質、即ち、コンテナ輸送は諸国間での双方のターミナルでの用役生産を社会化するものであり、空コンテナのような輸送の空費が不可欠な形態から地球的規模のコンテナ流通管理を生成させたため、輸送と労働力の効率化は競争の最大要因となる。このような経済的背景と特質を基盤とした新たな荷役生産体系の労働者への影響はILOの帰結に明示されている。決議と勧告は、荷役技術の変化による労働者への被害を抑え、国及び労使による調整のとれた労働政策の実行を求めたもので、従って、積極的に荷役の機械化と生産性向上を採用入れた労働政策の展開を求めた側面をもっている。¹⁰⁾

決議と勧告には「共同雇用」という言葉を使用していないが、雇用と所得の保障及び新しい荷役体制への具体策を提起しており、極めて实际的で重要である。昭和48年第71回特別国会に提出された港労法「改正案」は廃案の浮目を見たが、50年代の港湾労働の状況に適った改正が求められるべきであったし、併せて、この国際的な労働問題の社会化に関する先進諸外国の対応策とは異った乖離が大きかったのではなかろうか。¹¹⁾

(2) 統一労働協約と「共同雇用」

わが国港湾において港湾労働者すべてを規制する労働協約は曾ってなかった。¹²⁾ その嚆矢は「時間短縮に関する協定」(昭和47年3月22日)であった。これによって、企業別雇用と労働条件を律している個別労使間の労働協約は大いなる影響を蒙るわけであるが、統一労働協約を形成する諸条件は、交通労働のなかでは陸運労働と同様長い成熟期間を要した。一般に、交通労働の経済的性格から労働条件が産業別に統一化するとともに、それぞれの交通労働の特質に規定される。港湾では、荷役体系の変化によって、一層港湾の諸労働が相互に関連し合い用役生産を完結させること、個別ターミナルを軸とした地域港湾全体の集中的管理を求めること、加えて港湾用役生産引受の重層構造の矛盾が労働協約の統一化を促進させる。前述の「3.22協定」に盛られている8・7・50という就労時間規制と日祝完休規定は、昨今狙上に登ってきた港湾の常時稼働体制と対極する実効を発揮しているといえよう。¹³⁾

わが国港湾の統一労働協約は著るしい荷役技術の変化を背景に雇用不安と労働条件の改善に即応せねばならぬことから出発しており、それを通じて就労機会の増大と保障への制度作りがなされていてというのが特徴的である。従って、労働協約という具体的実的な対応において当面の対応という傾向が強い。これらのため、もっとも中心的な問題である雇用保障制度の協定化が若干遅れている。つまり、誰が、どのように「共同雇用」するのか、誰がどのように「配置」を行うかは明らかにしていない。「時間短縮協定」から「雇用と生活保障協定」（昭和54年5月30日）に結実していく過程は、港湾労働の将来像への条件整備であることを見事に見せている。

しかしながら、何と云っても、統一労働協約が「共同雇用」を今日の緊急課題としながらも、幾つかの模索を労使双方で行っている理由は、企業別、業種別に細分化されている常用労働の雇用形態からくるところが大きい。⁸⁴ 現在、港湾での常用労働者の占める役割は圧倒的であり、それ故、個別企業にとって統一労働協約水準との格差なり方向をどう克服していくかが今日の課題とならざるを得ないわけである。

港湾労働の質量にわたる内容の変化は、必然的に新たな小数の機械体系の熟練労働と大量の単純労働に分化させる。そのような下での「共同雇用」の利害関係を考察する場合、問題の鋭どさが顕在化する。他方、港湾における所謂「近代化」を、港運業の再編成に外部から迫ったものであるだけに、これを一定の系列化によって成し遂げた。このような系列下での港湾労働の効率化は、曾ってのような元請、下請の二重構造によって補完され得ない。それぞれの港湾全体での少くとも職能的全港的な「共同雇用責任体制」による雇用構造への転換が指向されるべきであろう。そのため、労使による統一的な労務管理への接近なしに、港湾労働の今日的課題を消化することができない側面を明らかにさせているともいえる。

現状の統一労働協約は、昭和47年労使協議の確立によって急速な進展をみせた。この間、双方にて締結した協定は多数に上る。大きく分けて労務管理に関するものと、港湾作業の業域、労働の秩序の当面措置に関するものに分けられる。⁸⁵ 前者は具体的細目に欠ける部分もあるが、港湾労働者の労務管

理全般にわたって産業別な協約項目をそなえている。そのなかで、港湾の職域と港湾労働の規定、就労体制、作業時間に関する協定は、港湾用役生産の規模決定に連結する。3・22協定より5・30協定への道程は長い積重ねを感じる内容となっており、今後の港湾労働の新たな体系化を整備するものであることが伺える。

後者の諸協定は、RO/RO船等の荷役合理化に対処した作業規制に関する緊急処置の協定と事前協議の定着に1つの重みがあるようである。また、実質上、就労、作業規制に関連する具体的内容をもっており、注目する点がある。

統一労働協約にたいする労使双方の認識は『魅力ある港湾労働』にある。曾って、港湾労働が社会的にも低劣な労働条件と地位であった労使双方のまぎれもない共通認識がある。

統一労働協約での「共同雇用」は、その前段措置ということで、雇用安定の具体化要求が労働者側から提起されているが、¹⁰⁶⁾ いずれ雇用の在り方に直面する事柄である。しかし、魅力ある港湾労働の方向が必ずしも明確でないが、この共通認識は注目されるし、そのことが港湾における労働組合関係管理の一層の進展を促す契機になると思われる。

注 (6) この時点での港湾労働の実態と分析については、大山吉雄「港湾運送事業及びその労働関係の当面する諸問題」（昭和35年10月『労働研究』兵庫県労働研究所）が精しい。また、西出政治「神戸港戦後の港湾労働運動史」（昭和45年5月『歴史と神戸』神戸史学会）がある。

(7) 「高度成長経済」下では日雇依存が長期間続いた。3・3答申（S. 39年）にみられる労働政策の転換を具体化させるまで、多くの答申＝行政指導が行われた。

(8) 拙稿「港湾労働における労働協約交渉の進展をめぐって」（1976年12月『港湾労働研究年報』No. 1 港湾労働経済研究所）

(9) 拙稿「『全国港湾』の結成と前進」（1975年5月『労働運動』新日本出版社）

(10) 1973年第58回ILO総会で「港湾における新しい荷役の社会的影響に関する」7条の決議と36項目にわたる勧告がある。そのなかで、作業能率の改善と労働強化への規制を労使協議することが明記されている。

- (11) 大谷登士雄 「技術的变化と港湾労働者」 (1966年10月『青山経済論集』青山学院大学), 柳川和夫「前掲書」
- (12) 昭和22年3月31日全日本港湾労働組合同盟と日本港運中央会との間で統一労働協約締結のための「労働協約書」が手交されたが, アメリカ占領軍の集中排除にもとづく業会の解散によって協約は失効する。(『全港湾運動史』P. 56 1972年5月, 全日本港湾労働組合)
- (13) 昭和56年4月9日付日本海事新聞「港湾の労働時間, 休日問題」
- (14) 「将来の港湾荷役形態に関する調査報告書」(昭和55年3月, 関西交通経済研究センターP. 67)において, 雇用形態の基盤になる元請・下請の系列的再編成と港湾運送引受けの分析が精しくなされている。
- (15), (16) 「5・30協定の具体化に関する要求書」(昭和55年3月8日)「港湾労働者の雇用と生活保障に関する協定書実施細目確認書」(昭和55年4月1日「全国港湾」)

3. 港湾における労務管理の特徴

(1) 港湾の雇用関係と労務管理の変遷

戦後港湾の労働力は, 昭和41年港湾労働法制定まで, 個別企業毎に臨時日雇労働を大幅に依存吸収して需給調整を行ってきた。その間, わが国産業政策を背景として, 就労の波動性, 労働環境の劣悪さ等によって港湾への労働力の流動指向の低さがみられ, 貨物の滞留は社会問題化した。

港労法制定以前の労務管理は, まさしく「労務供給」的側面を露わにした。凡そ管理とは云い難いものである。それは個別の港運業の体質と断定することはできない構造的なもの——需給のリスクの下請化から生じてきた政策的要請でもあった。⁷⁷⁾

一般的に, わが国での雇用制度の特徴として①生涯雇用, ②年功賃金制度, ③企業別組合が挙げられ, 昨今, 世界的にも日本的労使関係が先進資本主義諸国で1つの評価を得ているようである。一方, 減量経営以降, わが国の雇用, 労働慣行は相対的な過剰労働力を背景に数々の問題が顕在化してきている。その最も大きな問題の1つともなっているのが労働力構成の高令化現象

と定年延長であるといわれている。当然、これらは総資本として人件費の増大を促すであろうが、このような問題は、むしろ中小企業に集中しているため一層の検討を余儀なくさせていることは周知のところである。

港湾では、基本的に前述の日本的雇用制度の方向をもちながら、若干の差異がみられる。40年代に企業別な労働力の固定化＝常用化を定着させたばかりで、生涯雇用という一定年期までの雇用は事務職労働には早くからその形態がみられるが、荷役労働では就労の不安定という実態の下で、前述の中小企業に集中化している若年労働力不足と高年令化にその基盤がゆらいでいるといっても過言ではない。

港湾での労務管理は、交通労働の特性である移動性、即時性と他律性に支配される。また用役生産の需要に集中的に対応を迫られるため労働時間管理と生産性向上を軸とした労務管理機構が求められる。荷役労働においては、船内労働に代表されるギャング制労働によって、貨物の種類、船型等の差異を勘案しチーム労働者数が調整される。

しかしながら、40年代に本格化していった技術革新による港湾荷役及び関連する事務労働を含めた労働体系の変動によって、従来の雇用と労働慣行は再検討を余儀なくされた。

先づ第1に、在来船荷役労働の減少と接岸荷役の増大は、とりわけ専用埠頭での船舶の専用化、荷役の機械化で作業区分を曖昧さが倍加された。即ち、各職能労働を集約的に利用するターミナル労働の形成は、用役生産の一貫性、システム化に基づくものであるが、そこへ派遣する個別企業の労務管理の主体性は、より一層他律的にならざるを得ない。

第2に、荷役技術の変化は、労働過程の代替であるため、機械技術労働を必要とする反面、大量の単純労働の発生を促進した。また、専用埠頭でみられるターミナル労働では職能区分を越えた多能工的な「流動化」が進められる傾向がある。

第3には、用役生産の機械化とシステム化によって、生産性向上の成果が本船回転率に吸収されて、ターミナル・オペレータを除く個別企業へ還元されていく要素が少いことである。

港湾労働の再編成と新たな労務管理は、労働の変化が労働過程の技術的変化という基本的性格と生産手段である施設の整備、そして、そこでの荷役生産の運営に大きく依存する。コンテナ・ターミナルのような専用埠頭でのそれは、工場労働のような形態を示しながら、一方でターミナル全体の就労条件に規制され、他方で、個別企業単位に雇用されている労働者は個別の時間管理、就労管理を受ける。当然、ターミナルの需要に応じた「流動化」や追加労働支出が行われる。コンテナ詰出作業にみられる在来型の荷役労働は、一時的に労働の成果を貯蔵することが可能なため、それだけ本船荷役に合わせた港頭、インランドデポでの作業の集中化が激しい。⁹⁸

昭和40年央より始った港運労使間の協議体制は、従来の労働慣行を次第に変化せしめてきている。①ギャング制労働を基礎とした就労計画の検討、②就労時間規制、③専用ターミナル運営に関する協議等は、将来的には、港湾毎の荷役需給と労務管理の在り様を迫ることになる。

他方、従来の荷役部門を中心とした港湾労働の範囲を拡げた事務労働部門の編入は、ターミナル労働に関する管理対象を拡大させているだけでなく、港湾労働での職能——資格制度の導入という契機をもっている。それだけに現状の雇用形態からいって、企業毎、職能毎の労使関係、労働組合関係管理の強まりがみられる。

(2) 就労の実状と労働条件

<雇用構造の推移>

ここ10数年の雇用の変化には著しいものがある。別表1にみられるように、昭和40年を基準にとってみても、常用・日雇の構成比は62:38から96:4に変動し、その労働者総数においては、46パーセント（昭和40年対比）も減少している。とりわけ、日雇労働はピーク時に比して20分の1という激しさで、労働政策であった常用化と港湾からの離職という軌跡が伺える。42年以降の労働者総数の減少は、機械化荷役、主として神戸港ではコンテナ化による影響が大きいと見られる。

表－1 神戸港での港湾労働者数の推移

(単位：人)

年 度	合 計			
	常 用	日 雇	比 率	合 計
昭和31年	7,595	5,827	43 %	13,422
" 32 "	9,239	7,037	43	16,276
" 33 "	10,255	6,428	37	16,682
" 34 "	10,636	6,541	38	17,177
" 35 "	9,715	6,850	41	16,565
" 36 "	9,627	7,174	43	16,801
" 37 "	9,561	8,298	46	17,859
" 38 "	9,745	7,448	43	17,193
" 39 "	9,111	7,224	44	16,335
" 40 "	11,188	6,823	38	18,006
" 41 "	12,657	2,805	18.1	15,462
" 42 "	13,326	2,736	17.0	16,062
" 43 "	13,759	2,716	16.5	16,475
" 44 "	14,390	2,030	12.4	16,420
" 45 "	14,526	1,605	10.0	16,131
" 46 "	15,131	1,475	8.9	16,606
" 47 "	13,752	1,152	7.7	14,904
" 48 "	12,479	970	7.2	13,449
" 49 "	11,722	881	7.0	12,603
" 50 "	12,590	841	6.8	13,431
" 51 "	11,106	475	4.1	11,581
" 52 "	10,795	432	3.9	11,227
" 53 "	10,604	406	3.7	11,010
" 54 "	9,446	390	4.0	9,836

(資料出所：神戸港職安)

＜就労の縮小＞

別表－2にみられるように、不就労状況は昭和42年に比べても倍加しており、6大港比較では、横浜港がもっとも不就労、就労日ともが低いのが目立つ。

表—2 港湾労働者の就労状況(神戸港)

区 分			42年度	44年度	46年度	48年度	50年度	52年度	54年度
就 実 労 数 延 数	④ 計		271,340	333,509	327,071	266,057	241,771	224,630	188,035
		⑤常 用	238,698	308,288	312,574	251,662	235,524	220,377	183,942
	⑥ 登 録 日 雇	登 録	30,453	23,528	13,557	12,070	6,179	4,253	4,072
		登 録 外	2,189	1,693	940	2,325	68	—	21
	⑦ 平均就労日数(日)		12.2 (11.7)	13.1	11.6	14.4	12.0 (11.3)	12.4	13.3 (11.5)
	⑧ 平均不就労日数(日)		5.6 (3.8)	7.5	10.1	4.0	12.5 (11.3)	11.3	10.8 (9.7)
	⑨ 出頭日数⑦+⑧(日)		17.8 (15.5)	20.6	21.7	18.4	24.5 (23.7)	23.7	24.1 (21.2)

(出所：労働省職業安定局調べ)

(注) (1) 就労延数は、各年度月平均である。

(2) 日雇の就労延数のうち「登録外」には直接雇用を含む。

(3) ()内数値は横浜港との比較

<貨物取扱量と生産性>

港湾運送取扱量は、10数年間に倍加しており、生産性の伸びも著しい。

(別表－3 参照) 問題は取扱量の増大と内容であろう。他律的な需要の性格

表—3 港湾運送取扱量と生産性

年 度	取 扱 総 量	船 内				沿 岸				は し け			
		取扱量	延 労 働 員	生産性	40=100 伸 び	取扱量	延 労 働 員	生産性	40=100 伸 び	取扱量	延 労 働 員	生産性	40=100 伸 び
	百万トン	百万トン	千人	トン		百万トン	千人	トン		百万トン	千人	トン	
S.52	590	303	4,503	67	305	244	6,521	37	247	43	1,381	31	148
S.45	557	273	6,862	40	182	215	8,484	25	167	69	3,063	22	105
S.40	323	150	6,751	22	100	120	8,125	15	100	53	2,511	21	100

(注) 1. 港政要覧(昭和52年)より作成した。

2. 延労働人員は常用、日雇の合計である。

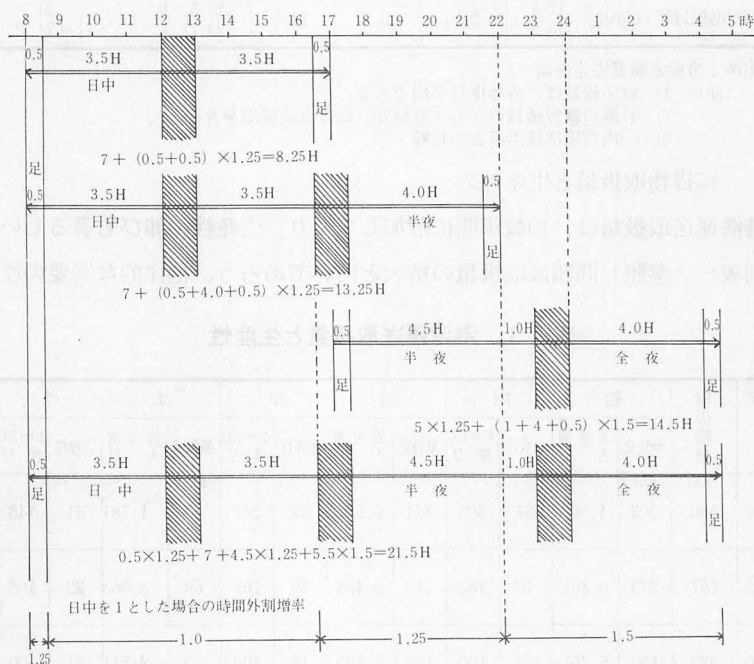
からいって、どれ程の貨物を取扱うかが、その港の生産性を左右することになるからである。神戸港の場合、コンテナ貨物の増大に較べ、就労人数の減少と不就労人数の伸びが対照的であることが分る。

生産性に関しての実状からみれば、神戸港では、コンテナ・ターミナルでの取扱量は外貿取扱量の35%を占め、個別のコンテナ・ターミナルでの生産性になんかの差異もみられる。⁷⁹⁾ また、最近の傾向からみれば、コンテナ船の沖待ちがみられる。

<労働条件>

神戸港では別図-1にみられるような、船内労働のシフト体制に基づく就

図-1 神戸港でのシフト体制(1直制)



(出所:「将来の港湾荷役形態に関する調査報告書」S.55年3月関西交通経済研究センター)

労を行っている。総じて、船内の残業は多く、沿岸のそれは下廻るのは作業体制の相違からくるところが大きい。就労時間の総枠に関しては、統一労働協約による拘束 8 時間、実働 7 時間、所定外労働 50 時間のなかで行われねばならないのは勿論である。別表 - 4 にみられるように就労時間帯は日中が圧倒的であるが、フル、コンテ船が半夜、全夜の発生率が高い。⁸⁹⁾

表 - 4 船内荷役口数の推移 (月平均)

種類	年次	昭和 54 年		昭和 55 年		昭和 56 年	
日	中	3,218	84%	3,468	83%	3,025	83%
半	夜	305	8	311	7	274	7
徹	夜	305	8	400	10	282	8

注 1. 神戸船内荷役協会資料より作成

2. 昭和56年度は 1 月～ 3 月の平均

表 - 5 取扱量と就労状況 (神戸港の場合)

項 目	条 件	53年 1 ～ 6 月 月 平均			伸 び (53年/51年)
		51年月平均	52年月平均	53年 1 ～ 6 月 月 平均	
コンテナ荷役 (個)		40,103	46,081	61,443	153 %
在来船型荷役 (t)		1,155,139	1,259,641	1,137,722	98
稼働口数 (口)		4,403	4,319	3,661	83
就労人数 (人, 延)		66,931	64,450	55,580	83
不就労人数 (人, 延)		9,300	10,652	16,732	179

出所：神戸海運局調べより作成。

港湾労働者の賃金形態は、職能別、企業別に多様を極めている。基本給を中心とした基準内賃金と時間外割増賃金、諸手当を中心とした基準外賃金の加算による生活給体系が主流となっている。大別すれば、現業労働と事務労働に分類することができるが、基本的には、労働形態からくる特性を表わしている。即ち、船内労働は時間給であり、沿岸労働は日給であり、事務労働は月給であると解される。労働力の流動化なり、多能工的現象は、沿岸、事務労働にみられるところが多いようであるのは、手待ち時間の効率的利用が根拠となる。事務職労働では、労働量の増大、事務機械化によるスピードアップに増員なしに対応することが多く、必然的に労働強度を高めるか、労働時間延長への衝動が強まる。従って、労務管理「技術」の体系化がみられる。

注 (17) 玉井克輔「労務管理にみる港湾荷役企業の「近代化」について」(『港湾経済研究』№8, 1970年10月, 日本港湾経済学会)

(18) 拙稿「コンテナ・フレートステーションにおけるオペレーションの分析」(1974年10月, 『海事産業研究所報』№100)

(19) 「コンテナファイダー航路の消長と公団バスへの影響について」(昭和52年11月, 阪神外貿埠頭公団)

(20) 関西交通経済研究センター「前掲書」

4. わが国港湾における雇用保障の進展と停滞

(1) 「共同雇用」と雇用保障

第2章で触れたように、わが国港湾における「共同雇用」は、昭和47年7月総理府試案から港労法改正案への流れと労働組合要求及びILO条約と勧告の流れとは必ずしも交っていない。「共同雇用」概念が形成され、具体化されるに際して、労使間、或は官側との乖離に一定の調整が不可欠である。この問題は現状の港運業の構造的問題でもあり、ターミナル主宰者を中心とした業者間の統一した認識と理解が求められる。港運業者側の「共同雇用」は共同責任による就労保障が特定の港湾労働者群のプールという枠内にとどまっている。これには前述した港湾労働の不安定就労の現状と日雇労働の推移

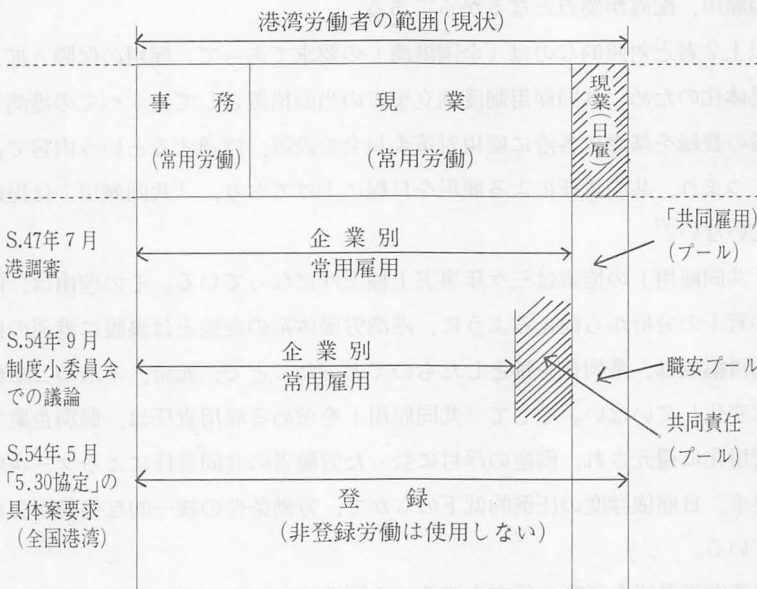
に関連することが伺える。

港湾労働の主題は雇用安定に他ならない。

港湾での雇用保障の具体的な転機は、昭和54年5月30日「雇用と生活保障制度に関する協定」（日本港運協会と全国港湾労協で協定）によってもたらされたといえよう。雇用保障は労働力の再生産を保障する制度化の実現であるから、多くの諸外国の先験的な港湾労働問題の推移が示しているように、就労日の保障、生活賃金、職業訓練、転職資金、退職年金、福利厚生制度の充実という全面的な技術変化による影響の代償を、その利益から配賦することによって実現していることは周知のところである。そのため、各国にかなりの差異がみられるが、海運業者、港運業者、政府が一線に並んで対応しているようである。わが国の場合、労働組合側から利用者（荷主）が、物流的観点から捉えられ、加えられているのが特徴的である。

「共同雇用」にたいする関係者の対応と推移は別図に図示するように比較することができるのではなかろうか。（別図－2 参照）

図－2 「共同雇用」をめぐる概念の推移と比較



共同雇用の対象を日雇のみとし、業界によるプール——調整機能としての位置付を行なったのは、港調審と港労法改正案の骨子であり、労務供給の配置権が法案での大きな焦点となった。²⁰⁾

現状での業者及び関係者の議論として、企業倒産等による再雇用労働者にたいする共同責任によるプールと企業別の常用労働の二元化、実質的には三元化というものがある。この議論は、現状の港運業の実態と方向を模索する意味において極めて現実的である。もう少し、この概念を広げてみた場合、各企業毎での熟練労働部分（技術熟練労働）にたいし、大量の単純労働部の共同プール化も考察され、その際の経済効率はずこぶる高い。反面、共同責任の在り方が問題となろう。

この概念は、事業の認可基準、更にターミナル・オペレータ等の専用埠頭での独自の技術熟練労働養成とからんで、多様な問題にかかわる恐れなしとしない点があろう。また、一部の事務部門においても部分的に専門職を残し職能的なプールにすることも可能であろう。とりわけ、専用ターミナルでの労働体系での経済効率は、職能別労働の把握と総体的なターミナル労働としての雇用、配置が要点となるからである。

以上2者と対照的なのは「全国港湾」の要求であって、雇用の保障と拡大の具体化のため、共同雇用制度確立までの当面措置として、すべての港湾労働者の登録を基礎に各港に雇用対策委員会を設置、協議するという内容である。つまり、共同責任による雇用を日程に上げており、「共同雇用」は提起していない。²¹⁾

「共同雇用」の協議は三ヶ年事実上棚上げになっている。その理由は、前述の若干の分析から伺えるように、港湾労働体系の変貌とは裏腹に港運の構造的再編成は、系列化を軸としたものであったことで、元請、下請の二重構造は変化していない。そして「共同雇用」を求める雇用責任は、個別企業での常用化に還元され、倒産の浮目に会った労働者の共同責任によるプール雇用要求、日雇依存度の圧倒的低下のなかで、労働条件の統一的な整備が急がれている。

産業別労働組合運動の行方を探る「全国港湾」においては、雇用不安の実

状改善と条件整備に力点を置いている。①、登録以外の労働者を使用させない。これは、港湾労働市場の閉鎖による完全雇用の展開であるが、技術革新による港湾の生産力の発展という面からは、労働の単純化、代替性を増大させ、労働市場の単一化を促進させる。そのため絶えず就労不安＝不就労（半失業）を増大させる。他方、個別企業に固定化、常用化される側面は、企業間競争が激化するなかで、労働生産性や作業内容に様々な格差を生み出す傾向をもたざるを得ない。②、勉力ある港湾労働の制度化は、若年労働の吸引をも含めて、職業訓練、転職資金、退職年金による、まさしく採用から退職に至る労務管理の在り方が問題となる。高年齢化の上昇、実質上の半失業に近い労働者の存在、若年労働力不足の状況を改善するいくつかの諸制度のなかで、最低賃金制度の影響は極めて大きいものがある。港湾には多様な職種と賃金形態がみられるが、どのような不熟練労働者も労働力の再生産を保障できるかということにある。③、作業基準（労働内容）の設定による作業内容の見直しは、雇用安定と就労保障につながるというものである。この問題については、次節にて触れるが、交通労働としての港湾労働の特質である労働需要の集中時の労働力不足、その結果、長時間労働を求める傾向からくる問題を提起していることは極めて重要である。

以上のように、「共同雇用」に向けて労使間の取扱いは多彩な側面を垣間見せて、その対応に迫られている。

(2) 作業に関する規制をめぐる

昭和54年5月30日以来、港運労使間に確立した事前協議制度によって数多くの事前協議が処理された。わけでも、革新荷役船²⁸⁾にたいする協議確認は、港湾の新たな作業体制の設定を先取りする注目すべき作業である。協議確認された件数は数十を超え、昭和55年4月「作業基準に関する要求書(その1)」となって結実する。この事前協議制度から生成された「外航革新船に関する作業基準」要求は、港湾作業における各職能の復権を通じ、雇用創出をもたらただけでなく、国際海運活動への港湾からの規制という新たな問題を提起した意義がある。²⁹⁾

現在、「全国港湾」では、前記作業基準要求に続き、内航革新船の作業基準、次いで、在来船に関する作業基準が検討されている。そして、作業基準策定に関連した港湾労働力の利用に関する社会的諸条件を提言している。⁸⁹⁾

作業にたいする規制（基準）は、2つの側面をもっている。1つは、港湾における労働生産性に関する検討である。2つは、港湾の諸労働にたいする労働者側からの規制の問題である。これらを検討していくためには、「全国港湾」の労働者側が既に指適しているように、労働者の配置の具体策と作業基準は表裏一体のものである。次いで、シフト制にたいする規定を欠落させることはできない。⁹⁰⁾

以上のことから明らかなように、港湾における作業の基準なり規制を考察するに際して、交通労働としての港湾労働の特質に規制されるのは当然のことである。⁹¹⁾

港湾での労働生産性の把握は、他の交通労働と異って、距離が捨象できるため量的把握——取扱貨物量にたいする労働者1人当りの生産量（正確には単位時間内における）で表わされる。前節で港湾における労働生産性の紹介をおこなったが、本来、港湾運送引受実績の総計を分子とした算出が行われることが望ましい。別表－3は単純な試算であるが、職能別にかかなりの差異がみられる。

次いで、コンテナ荷役のような機械体系労働より、在来荷役労働においては、労働力が積替えという位置の移動に消費される質的側面は、労働手段、環境等によって微妙に変化するだけでなく、反映されない生産性把握の困難性がある。しかしながら、生産性把握の基準を設定するに際し、労働力の再生産を破壊することはさけねばならない。

第3には、交通需要の波動性とは若干異なる港湾でのピーク時の需要に対応した供給量の算出は不可欠である。この数量把握は、港湾の公共投資（港湾整備）における程不確定でなく、供給量の低い設定は必ずしも生産性向上に結びつかない。従って、ターミナルの主宰者の最大関心事は労働力の雇用量とピーク時需要との調整ということになる。

第4には、港湾における技術的变化による荷役体系での労働生産性は、一

般の装置産業と同様、生産過程の機械化であるため、労働代替の性格をもっている。更に後背地施設、荷役機械等の差異によって、生産性に相違が生まれる。加えて、ターミナルでの集中的な労務管理は、荷役生産が完全に自動化できないこと、つまり、機械化荷役と在来労働の併用という性格から、労働力の流動化による効率的利用＝他の交通労働のような追加的労働支出を求める傾向をもつ。

このような諸条件をもとに、作業規制（基準）の主たるものを概観してみよう。

昭和55年4月8日「全国港湾」の「作業基準に関する要求書」での一定の前提条件、即ち①、拘束8時間、実働7時間、月間50時間所定外労働、②日曜完休、祝日休日、出勤の場合時間外労働、③定年60才。この条件は、労働時間に関する大枠を求めるものである上、シフト体制への関連とこれを充す最低人員数を確保する限界を規定していることが伺える。⁸⁾

＜作業量の規模＞

コンテナ船等の荷役については、ガントリークレーン1基にコンテナ25個以上揚積みさせない。内航コンテナ荷役についても同様。在来船荷役については、船内は貨物別にギャングサイズの人員を、沿岸はフック当り作業機器を軸に貨物別の人員を、C F S 作業については、1 T E U の1日当り取扱い数量の規則が決められている。これは、作業量の規則を決めたものである。もっとも重要な規定である。

＜職能の設定と明確化＞

コンテナ船等専用船荷役については、ターミナル労働での船内／沿岸／検数／検定の諸労働を作業体制の基幹とする。在来船荷役については、舳作業を入れた作業体制を明記している。これは、過去10数年の間に省力化されてきた職能の復権と一貫的荷役体制への対応がみられる。

「全国港湾」の作業基準にたいする要求は、今後いくつもの条件整備を必要とすると同時に、港湾労働の全般的把握、例えば、ターミナルでの労働をC Y 労働、C F S 労働、或はRO / RO 船労働と把握しているが、元来、その範囲ではない労働力を含めて稼働している部分が覆われている。1例として

は、ターミナルでの管理労働を見ることができる。その意味では、ターミナル・オペレータの範囲まで入る必要があろう。

この作業基準要求は、先の5・30協定の具体化要求とあわせ、港湾の雇用者にとって、このような拘束的作業規制から解放され、生産能率と機械化技術の極大化を求める将来像を画くであろう。その場合、港湾労働者の就労と安全福祉を脅やかしたり、労働強化を強いるものでない作業方法が導入される限り自由である。職域への規制や作業基準がつねに、生産向向上の結果として、就労保障や生活保障の代償なしに進展しないことは、先験的な米国港湾労働運動での経緯がよく示すところである。⁽²⁴⁾

注 (21) 大野喜実「港湾労働における『共同雇用』」(昭和49年3月、『社会労働研究』第20巻第2号、法政大学社会学部学会)、柴田悦子「港湾労働法一部改正の背景と若干の問題点」(1973年7月、『海事産業研究所報』No.85)

(22) 全国港湾「前掲要求書、確認書」

(23) 全国港湾「革新船の就航に関する確認書」(1979年10月12日)

(24) 作業基準に関する要求のなかで、船積される貨物のすべての検量要求は、国際海運同盟のルールを規制する側面をもっており、更に、これらルールに制約を受けない盟外船をも対象としていることから、問題点を残している。

(25), (26), (28) 全国港湾「作業基準に関する要求」(1980年8月8日)に関する政策的課題として幾つかの提起がなされている。

(27) 柴田悦子「港湾における労働生産性」(昭和47年6月『港湾経済』第4章成山堂)、北見俊郎「港湾における労働の生産性と問題点」(1965年5月『海運』No.446)、知田知平「港湾労働者の登録制と荷役の能率」(『一橋大学研究年報』No.10, 1964年)

(29) 1981年3月10日付“Shipping and Trade News”で、曾っての“50マイル宣言”の論議に火をつけるような、米国西海岸、東海岸での off dock CFS の管轄権問題を報じているが、極めて示唆的である。

5. 結びにかえて

わが国港湾での労働問題が社会問題化してより20年、港湾での統一労働協約がようやく形成されて9ケ年、「港湾労働者の雇用と生活保障」の港湾年金制度も発足し、港運労使間協議の紆余曲折の進捗に、年月の重みを感じる

次第である。しかしながら、港湾労働者の雇用不安は、その傾向をますます拡大し、解消されていない。

この間、荷役の技術的变化によって、港湾労働にとって直接的な生産手段である労働用具の機械化は、即、労働の代替を強化するため、労働力の不安定の雇用要因は増幅され、専用コンテナ埠頭等での機械体系の労働実態が先行していくことになった。

こうした不安定雇用の拡大にたいして、港湾労働の将来像に、先進海運国のなかで、異った対応をみせたのは“魅力ある港湾労働”への港運労使の接近である。問題は、どのように“将来像”への解明を行わねばならないかということであろう。

他の交通労働と同様、他律的な労働需要であることから、港運業を含めて、海上輸送部門と陸上産業部門からのコスト追求は必ずしも明確でない。

また、港湾の荷役機械化にみられる用役生産の能率向上は、在来船荷役を駆逐することはできない。在来船荷役労働と革新荷役労働の双方を併存させながら生産性向上を遂行していかなるを得ない。

他方、コンテナ化は、その技術的变化を先進海運国間で完成させるだけでなく、発展途上国と称される東南アジア諸国、中近東諸国、等でのコンテナターミナル整備を要請することに至り、東西南北にわたる世界的潮流としてのコンテナ化が進展しつつある。そこでの港湾労働問題は、技術革新による新しい荷役体制が労働力を縮少することにならないという問題の非合理性にあるといわれる。⁶⁰

先進海運諸国での港湾労働問題の中心が、労働力の量的縮少と質的転換にもとづく、新たな労務管理体制を求める以上、“魅力ある港湾労働”を標榜するための「共同雇用」と“魅力ある港湾”としての都市政策という総合的、学際的検討を寄けて通ることはできないとみられる。それは、単なる港湾労働問題でないことは明白である。

注 (30) 榎本喜三郎「ホンコンにおける港湾労働事情」(1981年2月『海事産業研究所報』No. 176)

港湾行政の研究と実態について

中 本 昭 夫

(佐世保市役所)

目 次

1. はじめに
2. 港湾行政の研究と歴史的考察
3. 国民の海事認識
4. 港湾行政の実態
5. むすび

1. はじめに

港湾についての一般的な概念は、法令などによる規定はないが、「一定の水域とこれに隣接する陸域で、船舶の出入、碇泊、旅客の乗降、貨物の積卸し、荷さばき、運送、保管などの機能を果たすに必要な諸施設の総合体」として把握され、そのように理解されている。

このようなことから、一般の港湾研究は、一定の水域や臨港地区において機能を果たす諸施設がその対象となり、港湾行政の研究もその範囲に絞られて、港湾の修築と修築された施設などの管理運営が行政の主たるものとして考えられがちである。

しかしながら、近年、港湾行政についての研究が進んで、港湾の修築は別として、港湾は、単に営造物としての物理的な視点において把握されるだけでなく、一定の場として、経済的社会的な諸々の行為が展開されるところとされ、それらの行為や現象を巾広く対象としたのが港湾行政であるとされている。従って、それらの巾広い行政の基をなす法域もおおむね把握されるようになった。

一般的には、港湾行政は修築行政と管理行政に分類され、さらに管理行政

が営造物管理行政と港湾を場とする行政に分けられている。⁽¹⁾

港湾行政についての一般的な認識について、ここ数年にわたって、画一ではないが、大都市港湾を除く10数港の港湾関係者及び一般住民から口頭質問により意見を聞いたところ、数量化はできなかったものの、次のようなことがわかった。

(イ) 港湾管理者の職員の場合

港湾行政は、主は修築行政であり、営造物管理は従である。港湾を場とする行政は別の分野であり関心がない。

(ロ) 港湾関係企業の従業者の場合

港湾行政は、営造物管理行政が主であり、修築行政は別の分野のものである。場とする行政は、港湾行政としてではなく個々の別の行政として、港湾行政以上に関心がある。

(ハ) 一般市民の場合

修築行政は、土木行政の範囲である。営造物管理行政は、企業と同じで行政とは思わない。場とする行政については無関心であるが、海上保安部長が港長であるから、その方が港湾行政の主体だと思われる。

この質問調査の過程において、極めて注目すべき点として、全般的に港湾はもとより海事に関する関心が極めて低く、港湾管理者の職員も例外ではなかった。また、港湾及び海事に対する知識がより高かったのは港港湾関係企業の従業者で、意外に知識が低かったのは港湾管理者の職員であった。県管理の場合は特に低く、さらに、技術職と事務職では事務職の方が低かったことを挙げなければならない。

このような結果の中から、特に港湾を場とする行政について、どのような枠組みをして研究対象とすべきかを考えてみた。比較的小さい港湾の関係者は、港湾行政に対して無関心で、港湾を場とする行政機関との接触もほとんど無かったが、個々の関心事を総合すると、港湾行政の本質を、港湾を場とする行政として理解しながらも、わが国の港湾行政の範囲が不明確であり、

複雑多岐にわたっていることが強調され、今なお、明治以来の伝統を背景にして、それぞれの国家行政機関が縄張り意識を固執して、縦割行政を続けているという不満もあったので、実態として見ると、港湾を場とする行政をみる限りにおいては、国の各関係機関は、確かに港湾を場として行政を行なっているながらも、それぞれ、関税行政、海上保安行政、防疫行政といった個別の意識が強く、それぞれの行政そのものが、行政主体のための行政に片寄り、行政客体を無視した、対象化されていない行政を一方的に進めていることが解った。

こういったことを考えてくると、歴史的な経過を辿って説明しなければならないが、これらのことについては、和泉教授、北見教授などの優れた著書⁽²⁾があるので、歴史的な経過を別の視点で考察しながら、港湾行政の研究と実態について若干の意見を述べてみたい。

注 (1) 山口真弘、住田正二著「港湾行政」(日本港湾協会 昭和30年) P35以降

(2) 和泉雄三著「港湾行政」(成山堂 港湾研究シリーズ⑧) 参照

北見俊郎著「港湾総論」(成山堂 港湾研究シリーズ①) P371 以降参照

2. 港湾行政の研究と歴史的考察

(1) 港湾行政の研究

港湾行政を一般的に分類して、修築行政、営造物管理行政、場とする行政の三つに分けて研究をしてみても、そのどれが港湾行政の核となるのか判断できない。教育行政とか福祉行政のように、諸々の対象を包括して一言で表現できない巾広い内容をもっている港湾行政の研究は、過去においては、法の解釈にのみ重点がおかれてきた。まづ、その欠点を指摘しなければならないし、和泉教授が述べているように、港湾行政の研究は、総合社会科学的な視野にたって、⁽¹⁾ 多くの人々が関心をもち、研究がより一般的になるような方向に進められる糸口を開かなくてはならないであろう。

港湾行政の研究は、その視点をどこに求めるかによって、それぞれの港湾

に対する認識や考え方も随分と変わってくるのは当然であるが、和泉教授が述べているように「一定の研究方法及び視角というのがあるはずであり」²⁾ まづ、研究方法とその視角を明確にしておくことが必要欠くべからざるものと考ええる。

和泉教授の場合は、「港湾行政近代化と地域」という論文によれば、歴史的方法と学際的方法の二つを研究方法として採られ、優れた意見を述べている。しかし、どのような方法を採用したとしても、港湾行政が複雑多岐にわたっていることには変わりなく、行政機構やその運用に欠陥があることは明らかな事実として指摘されなければならない。そういった問題点を、行政の客体である港湾の利用者や一般国民のレベルにまで掘り下げて研究をしなければ意味がなくなるが、そうした場合、仮りに、視点を数点に絞ったとしても、港湾行政のもつ巾広さや、奥深さは、輪廓として浮び上ってこないし、曖昧である。より深く掘り下げて研究を進めれば、それが理論を超えて、情緒に落ち、行政に対する批判のための批判に傾く危険性が出てくる。

しかしながら、一般的な港湾行政の研究は、行政に対する法解釈を中心とした体制擁護か実態把握による体制批判の両極のいずれかに傾きがちで、その双方によらなければ港湾行政の全容を明らかにすることはできないのではないだろうか。その点、和泉教授の研究方法は、これまでの港湾行政研究よりも本質的、实际的で、高く評価すべきであろう。

わが国の行政組織は、明治以降の天皇の行政大権の中で機構を整備しながら育ってきた。その間に築かれた各省庁の機構は、常に官位優先絶対の思想によって統一連携しながらも、分掌する行政については、個々の伝統を揺がせないという意志を守り貫いて現在に至っている。民主主義国家となつてから35年を過ぎた現在もなお、立法に対する行政という基本的な精神は完全に埋没し、形骸化して、立法を上廻る行政力によって国家活動が主導されている。

そのような点から考えると、港湾の歴史も、行政権力者を中心としたものになりがちで、その底辺にある一般国民や港湾関係者が築きあげた港湾の歴

史は稗史として無視され、港湾行政は、主体者が築きあげた歴史を基盤としてのみ新しい時代に対応するという、極めて視野の狭い国民不在の発想が選択されている。

こうして、わが国では、「四面海に囲まれた海洋国日本」を自負しているにもかかわらず、港湾についてはもちろん、海事全般についての認識が一般国民に得られず、今後とも「港湾は国の営造物である」という観念が無意識の中で国民に定着して、港湾は、さらに近寄りがたい存在となるであろう。

港湾行政研究の過程で、港湾行政の範疇にあると思われる諸官庁の職員に、港湾についての質問をしても、一般的な海事常識も浅く、港湾行政を進めていくうえで必要不可欠と思われる港湾の問題に対して適切な回答を得ることができなかった。さらに、それぞれの行政機関の職員には、港湾についての認識に共通の分母は発見できなかった。

このことは、単なる実態としてではなく、将来の大きな課題として、港湾行政研究の中で凝視したい。

(2) 歴史的な考察

わが国の港湾の発展は、横浜、神戸、長崎、函館、新潟の開港をもって一応その幕開きとし、富国強兵と殖産振興の国策によって進められてきた。そして、それは同時に西欧諸国の近代化に追いつけ、追い越せという目的をもち、大東亜戦争の終焉を一つの区切りとして大転換し、平和国家の建設と国民の福祉を目的とする工業の発展と貿易の拡大が国策となった。そんな中で港湾は、新らしい道を求めることになったのであるが、港湾そのものの位置づけは、国民一般の意識の中では必ずしも明確ではない。民主的な港湾の運営という建前からすると、港湾法制定から今日に至っても、まだ一般的な認識を得ていない港湾では、目的意識が見失なわれたままの行政が続けられていたと言えるのではないだろうか。

行政大権が巾を利かせた大東亜戦争以前のわが国では、明治の当初に富国と強兵、それに殖産振興という国策が行政主導で押し進められてきた。西欧

に追いつけ、追い越せという目的が国民への表看板となって殖産振興が勧められたが、その本旨は、富国のための強兵にあったと考えられる。それが、やがて強兵が表看板となり、そのための富国が殖産振興によるという国民への説得となり、その重圧は、国民に大きくのしかかっていたのである。

参考として、明治8年（1875）の1月～6月の予算を見ると表1のとおりである。（当時は暦年、半年）

表 1 明治8年5月太政官布告書

才 入		才 出	
	円		円
1. 地租及各種ノ税	40,783,174	1. 内外国債元利償却	2,209,851
(内港湾碇泊税及諸税	24,465)	2. 宮繕堤防	1,672,494
2. 郵便及印紙税	518,317	3. 太政官	340,745
3. 海関税及諸税	724,207	4. 各省使府県	13,257,672
(内 横浜	500,000)	(内 外務省	85,000)
(内 兵庫	142,000)	(内 内務省	267,757)
(内 大阪	21,000)	(内 大蔵省	706,057)
(内 長崎	54,650)	(内 陸省軍	4,000,000)
(内 新潟	150)	(内 海軍省	1,191,135)
(内 函館	5,907)	(内 文部省	1,000,000)
4. 賦課各種ノ収入	1,981,800	(内 教部省	38,000)
5. 鉱山及汽車電信ノ収入	462,584	(内 工部省	2,566,880)
6. 琉球藩貢納	59,450	(内 司法省	450,000)
7. 官禄税	30,000	(内 宮内省	416,000)
8. 宮中御用途ノ内ヨリ兵備へ	18,000	(内 開拓使	802,000)
9. 奉還掌典家禄常用ヨリ準備へ繰入	3,314,234	(内 三付	301,194)
10. 臨時種々ノ入高	10,837,620	(内 四港	162,147)
11. 前年ヨリ越高	20,602,853	(内 諸県	1,268,974)
計	79,332,239	5. 貨幣分析其外	53,747
		6. 警視庁並巡察還卒等費	662,152
		7. 神社費	113,203
		8. 外国公使館及領事館	250,000

9. 奉還掌典家禄常用ヨリ繰出シ高	3,314,234
10. 臨時費	17,147,973
計	39,022,071
才入才出差引残	40,310,168
軍艦買上代	2,300,000
残	38,010,168

表1のように、才入において港湾の収入が大きなウェイトを占め、才出においては軍費が特に多く、軍艦を別枠としていることが注目される。また、当時の布告などを見ても、海軍や運輸通信に関するもの、関税を中心にした船舶、港湾に関するものが多い。

この明治8年という年は、現在の船舶法、船舶安全法、海上衝突予防法、港則法、関税法などの海事取締法規を包括したとも言われる「商船規則」の布告（明治3年）、その改正による「国内廻漕規則」の制定（明治6年）に続いて「航海公証規則」「内国船難破及漂流物取締規則」「西洋形日本船各開港出入規則」などが制定された年で、港湾を場とした行政が形作られた年でもある。

その頃から、港湾の修築などは、消極的な裏面の行政とみられ、港湾の基本施設である水域の全権は、海軍によってコントロールされ、以後、港湾の測量や調査、海図の作成は、すべて海軍の水路部で行なわれていた。

国民一般に海国日本を意識させるため、海事思想の普及を始めたのは、明治30年以降と言われ、政府は、国民に海外雄飛を奨励し、さらには、主導権をもつ海軍の意志のもとで、海洋の利用による積極的な国家発展策が試みられた。そのためには、無敵海軍の完成、即ち強兵のための富国が必要であった。その基盤となったのは、一般国民の低賃金労働による殖産振興であった。それが表面的には、質素と儉約による国民の努力によって驚異的な資本主義経済の発展をもたらしたとし、国際的な地位を高めたとされたのである。

このような海軍に主導されていた港湾そのものは、行政の基本ともなる布

告や法の必要もなく、当時は、軍を中心とした行政大権の名のもとに港湾が修築され運用されたので、手段優先主義が行政そのものの目的となって、現在、港湾行政と言われているようなものは、当時は実質が無く、港湾の修築などは、土木行政の分野に属し、水域施設のみが港湾施設として区分されて考えられていた。従って、わが国の港湾の建設は点的発想によって進められ、城塞感覚的な港湾都市建設が無意識のうちに定着して、陸上交通と海上交通の結節は、部分的にはかなり遅れていた。このようなことが、港湾行政一元化についての再三の提唱にもかかわらず実現しなかった時代背景となっていたのである。

また、法解釈を中心とした研究学者の間でも港湾行政を特に浮び上らせる理論の展開はなく、昭和12年の新法学全集でも、法域としての海事は狭義では海商とし、広義には海事公法として次のような分類をしている。

- (イ) 船舶自体に関するもの
- (ロ) 船員及水先人に関するもの
- (ハ) 航海に関するもの
- (ニ) 海港に関するもの
- (ホ) 使用料及関税、吨税に関するもの
- (ヘ) 遠洋漁業に関するもの

(ニ)の海港に関するものとして、開港港則、海港檢疫法を挙げている。⁽³⁾

そうした流れの一つには、海軍によって研究されていたSea Powerの問題があったことも見逃せない。現在では、Sea Power⁽⁴⁾ は海洋力と訳されているが、日露戦争後には、海上権とか海上権力と訳され、海上路の確保なくして富国なく、富国は強兵、即ち海洋国にふさわしい海軍力によって国の繁栄が導かれるというように考えられ、マッキンダーのハートランド理論⁽⁵⁾に対する太平洋における海上権力が相互に重なり合う部分に大東亜共栄圏があり、そこにこそ日本を中心にした新らしい世界があるとする考え方が、大東亜戦争の末期まで持続された。こうした戦略的な国家意識を行政体内にもっている以上、すでに形作られた、海運、税関などの行政と同じレベルで港湾行政を論じ、中核的な行政としての港湾管理を成立させることが出来なかつ

たのは当然であり、直接ではないにしても、海軍の力が港湾行政のうえに大きく作用していたとも言えるのである。

そのような状況下で展開された港湾における諸々の企業活動は、人的資源を対象とした人入れ稼業が中心となり、貧苦に喘ぐ農家の次、三男や職を失なった男達など、社会の底辺にある階層に恵与する職場として根を降し、港湾は、国家財政を潤す源泉として、大蔵、海軍、陸軍、運輸といった個々の行政から重要視されながらも、社会的な評価は黙殺されていた。であるから、一般国民は、海は泳ぐところ、そして港湾は別離の悲しみの場といった極めて情緒的な認識しかもてなかったのである。

わが国のこうした海事認識について、ある外国人は、「日本は四面海に囲まれた山岳国である」と揶揄したと言われているが、正しい評価である。

民主化が定着した今日でも、Sea Power を海上権力として研究する者が増えてきた。Sea Power は海洋力とすることが適当であり、海洋力は、海洋から直接、または海洋を通じて、国民の経済的な利益を得ようとする積極的な能力であり、従って、海洋力（漁業力）、それに相当する港湾力と、それを側面的に支援する海上保安力の合力であると考ええる。港湾力のない海運力は無に等しいので、港湾力を十分に発揮するためには、港湾行政の充実が先決となり、それは一元的に整理されることから始まると考える。

港湾行政の充実を図るうえで考えなくてはならないのは、行政が対する立法、そして国民との関係である。港湾に関する限りでは、国民の認識は低く、十分な意見を述べる知識がなく、仮りに、港湾行政の改善を求めるにしても抽象的な願望の域を出ないであろう。

また、仮りに、現状の港湾行政が批判されるとするならば、その責任は、行政の主体者はもちろん、国民一般にもあるものと考ええる。

立法を上廻る行政力は、わが国の体質であり、行政主体で立案した法律が、立法府においてほとんど問題にならないほど国民の代表が不勉強であることも手伝って、法律は、行政主体の意のままに制定されていることを考えると、港湾行政に今後とも新鮮な方向を発見することは難かしい。長い年月に

培養された行政体質が、いわば自然であり、新しい改革は人為的であるとする行政主体者の考え方だけは終止符を打つべきであろう。

注 (1) 和泉雄三稿「港湾行政近代化と地域」(日本港湾経済学会編『港湾経済研究No.11』昭和48年)P20

(2) 同 上 (同 上) P18

(3) 鳥賀陽然良著「海法」(日本評論社『新法学全集』昭和12年)P1~4

(4) Sea Power は、アメリカのアルフレッドT. マハーンの海上戦略理論の中で使われている。

(5) ハートランド理論は、ユーラシア大陸における戦略理論でイギリスの地理学者マッキンダーの提唱で、後日ナチスが実践したと言われている。

3. 国民の海事認識

人間は常に動に対して関心が強く、静に対しては比較的に関心が薄い。港湾は、どちらかというときで、受動的であり、港湾に対する海運などは動態であり、能動的である。したがって、国民一般の港湾の認識は、船舶を通してなされる。だからといって、船舶によって代表される海運に対しての関心が強いかというと、そうでもなく、船舶そのものの型とか速力などに興味を示められている。

昭和55年12月に日本世論調査会が行なった「海」を主題とする世論調査では、「海」という言葉から連想する言葉の第1位は「船」で23.1%であった。そして、「海水浴」「ロマン」「外国」「魚」「釣り」につづいて「港」は7位、6.7%という結果がでている。このことから考えても、国民の港湾に対する認識が低いことが解る。

人間の動的な関心が、港湾をまるで絵画の主体である船の背景としてのみ抱えたとするならば、港湾行政になんらかの欠陥か短落があると言えないことはない。

港湾は、船舶を受け入れる器として存在の意義をもっているから、港湾と船舶は絶対因果関係にある。海洋力についての国際的な評価は、船舶の量とか質だけではなく、当然、海洋力に相当する港湾力をも含めてなされるので

あるが、海運に対する港湾は、単に物理的な施設として存在するのではなく、船舶の航海の前後はもちろん、海洋における活動のすべてを処理する機能をもたなくてはならない。だから、船舶にかかわる現象や行為は、直接と間接とを問わず、すべて、ある意味では港湾における行為となるので、海洋力は、港湾力によって代表されるとも言えないことはない。その意味では、海運力に相当する港湾力とは何かという質問に対して、わが国の現体制では、港湾の行政力であると言わなければならないであろう。

しかしながら、港湾または港湾を取り囲む複雑しかも多岐にわたる行政対象に対して、港湾行政の名のもとに、組織なり機構なりが十分に力が発揮できるかと言うと、そうではなく、むしろ、行政の力が内にこもってしまって、十分に機能していない部分もあると考える。このようなことから、大正末期から港湾行政の一元化の要請が高まったのであるが、合同庁舎の建設などにより事務の簡素化ができるなどと対策的な手段で糊塗し、現在に至っている。

港湾行政が何故（Why）一元化できないのか、ということについては次元の低い弁明があり、如何（how）にして一元化すべきかということと、何時（when）までに一元化すべきかということについては、検討さえされていない。

国家行政組織法第2条や運輸省設置法において「一体的な行政事務の遂行」「一体とした行政機能の発揮」を規定しているが、運輸省の内部でさえ連携がとれていない。

法は、常に建前となり、行政主体の予算要求の手段にのみ使われていると言われているように、行政自体が明確な目的をもっていないのである。

港湾行政は、その研究の糸口として、港湾法を軸にして考えることになるが、一般的な海事法域の中での港湾法は、海運関係法の一つと見做され、行政組織上も運輸省の中の1部局として港湾局があり、海運局に主導されている。そして、同列の船舶局、船員局、気象庁、海上保安庁が、それぞれ港湾

にかかわりをもち、さらに、税関、検疫、防疫、入国管理など、他の省庁の分野が関係するから、一般国民ならずとも国の行政組織は極めて理解しにくい。

これらのことを港湾行政として整理するために、直接主体と間接主体に分けて考えてもよいのではないか、また、行政の実態から、対象となる港湾利用者を直接客体、そして一般国民を間接客体として考えると案外すっきりした答えが得られるようにも思われる。

港湾の機能は、国民の経済生活に及ぼす影響が大きいが、港湾行政に対する国民の関心が薄く、行政需用が正常な形でなされていないので、今後は、国民の海事意識の開発に目標をおくべきであろう。

一般国民は、行政は常に一体であると考えているが、肥大化した国家行政組織は十分に機能していない。行政は、その目的を達成するためのあらゆる要素要因を調整する機能を有すべきであるのに、問題解決に熱意がなく、仮りに、港湾の問題が運輸省から提起されたとしても、他の省庁との関係もあってすぐには解決されないから、「一体的な」という意味を内閣調査会に持ち込んで解決すべきであると解してしまう者さえある。

このように、一般国民は、行政に対して対抗の手段がなく無力であり、また無関心でもある。

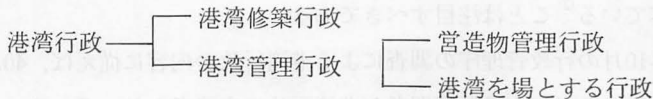
それをよいことにして、特に海事については、関係者の中だけの問題として片付けられがちである。

運輸省の海運局は、海事を総括して、「海事思想の普及および宣伝」をすることになっているが、海の記念日の行事など、必らずしも適切ではなく、関係者のための関係者だけの行事に終り、一般の認識を得るような方法とはられていない。むしろ、防衛意識を高め、自衛隊を支持してもらうことを目的にした海上自衛隊のパンフレットの方が、海運、港湾の重要性を解り易く強調しており立派である。

このような問題を多角的に検討してみても、一般国民の海事に対する認識を高めることが行政としての当面の目的でなくてはならないと考えられる。

4. 港湾行政の実態

港湾行政の実態を述べる前に、一応、港湾行政の分類をしなければならないが、諸先生の一般的な方法の中から、北見教授が港湾総論で採られた分類により、それぞれについて述べてみたい。



この場合も「港湾行政の主体性は、むしろ直接港湾を行政対象とする部門にあったというのではなく港湾機能を利用する経済主体を直接に行政対象とする部分にあった」⁽¹⁾とする北見教授の意見のように港湾行政の意義は、むしろ場とする行政にあって、港湾管理者の行なう営造物の管理などは、行政という形では一般的には認識されず、企業として考えられている。さらに港湾管理者が行なう行政は、一般的には、権能の母体である地方公共団体の行政として認識され、港湾の建設を請負う業者などは、港湾工事そのものは、行政とは理解せず、その規制などを行なう海上保安部の港長業務が港湾行政だと考えている。であるから、港湾行政（一般には港湾に関すると言った方が適当であろうと思われる）に対する不満は、港湾管理者に対してよりも、むしろ、港湾を場とする行政を所管する国家機関に対してであり、港湾管理者は、それらの不満を代弁して、国の行政に対することが多い。そんな意味を含めて、港湾管理者は、むしろ行政客体として考えられることの方が多い。そのことは、港湾法を吟味しても色濃ゆく窺われる。

(1) 港湾を場とする行政について

港湾行政の中でも、特に港湾を場とする行政が複雑しかも多岐にわたり、その機能を十分に発揮できない点や、そのための港湾行政一元化の問題提起などについては前述のとおりであるが、港湾行政と言われるものが、海運行政の一部であるのか、関税行政の一部であるのか明確ではなく、現在一般的に言われている港湾行政の範囲も、関係者のすべての認知を受けてはいない。

鳥賀陽然良著の海法では、船舶を中心にした関係法が海法として指称される⁽²⁾とし、住田正一著の近海港湾論では、港湾を(イ)行政的法規的に見る場合、(ロ)海運政策として見る場合、(ハ)配船より見る場合とに分類して論じ、いずれも、港湾を受身の静態として把らえているようである。また、(イ)の行政的法規的に見る場合の中で、港湾省の設置の検討をすることも必要であるという主旨を述べている⁽³⁾ことは注目すべきである。

昭和33年10月の行政管理庁の調査による港湾行政の内容に従えば、40以上の法令により、8省庁と港湾管理者が港湾行政の主務者となっている。これらの行政機関に対する行政客体の意見は、卒直で実態を鋭く把らえたものもあり、その結論は、一元化へ帰結するものが多い。

行政客体としての利用者の卒直な意見をまとめると、おおむね、(イ)行政主体職員の意識の問題、(ロ)組織と機構の問題とに分けられる。

(イ) 職員の意識の問題

職員の意識の問題は、組織と機構にも大に関係がある。国の行政機構では、職員の入省庁が、その将来を左右し、当初からその省庁にふさわしい職員意識が形成される。しかも極めて短期間に同一職域内での職場異動をするので、仮りに今執っている行政事務が港湾行政の範囲にあったとしても、それが港湾行政だとは意識していないことが多い。そのような省庁別々の意識をもった者が集まっている地方の港湾合同庁舎では、連絡会議をもったとしても、共通の意識がないので、会議の主題は、「水洗便所の使用水量と分担金程度である」と言われている。また末端の地方支局などでは、通常の許認可の事務以外は権限と能力がないので、陳情などは受付けだけに終ることが多い。

そのうえ、末端になればなるほど省庁間の縄張り意識が強よく、陳情者を混乱させることが多い。

これが、地方の局などから、さらに本省庁となると、法理論が先行し、自己の権限は最大に主張するが、新しい事案であるとか政治性のあることに対しては、極めて憶病で、その処理判断に適確性を欠き、決着に長期間を費やす。その一方では、手段優先的な行政慣習が尊重されている。

各省庁の行政事務の中心となっているのは、予算獲得のための国会対策であり、そのための圧力団体となるような組織に対して特に意を注ぐことが多い。その結果、相手により、また自己のポストによって行政判断が異なるので、国家が目指すものは何か解らない場合もある。

特に高級行政官僚と言われる者の判断は、国家としてのものか、私的なものか明確でない場合が多く、行政客体側は、高級行政官僚の自由裁量を期待し、陳情という形をとるのである。現在では陳情行政が定着し、人、物、金が、あらゆる角度から行政をゆさぶっている。

強力なはずの国の行政力も、分解してみると、実は全く意志の弱い行政職員によって構成されていることになる。こういったことを、単に行政に対する批判としてではなく、今後の反省材料として提起したい。

(ロ) 組織と機構の問題

国家行政組織法では、すべて一体として行政機能を発揮することになっているが、職員の意識の問題でもふれたように、それぞれの省庁、部局、さらに下部の課、係ごとに権限が分化していることもあって、国家が目指す目的に向って、一体としての有機的な連携がなされていない。機構が、機能する構造になっていないのである。

特に、次の2点について再考の必要がある。

第1点は、地方局とその出先機関の問題である。地方局は、海運局10、港湾建設局5、海上保安本部11、税関9、検疫所17、出入国管理事務所14などとなっており、さらに、その配下に、支局、保安部、支署、出張所などがある。しかし、その分布は、表2のとおり各省庁まちまちである。

表2 地方局所在地(例)

港名	管理者 (県)	海運局	海上保安 本部	港 湾 建設局	税 関	検 疫 所	出 入 国 管理事務所
宮古	盛 岡	塩 釜	塩 釜	横 浜	函 館	東 京	仙 台
敦賀	福 井	大 阪	舞 鶴	新 潟	大 阪	大 阪	名古屋
三角	福 岡	北九州	鹿児島	下 関	長 崎	長 崎	北九州

別表2のとおり、地方局の所在地がバラバラであることについて、港湾関係企業などの意見は、支局や出張所で処理できないことが多く、地方局などに出向く場合、関連性のある各地方局が同一都市に所在していないので、時間的経済的なマイナスは避けられないとし、このような点についての配慮がなくては、合同庁舎が在っても意味がないとしている。

第2点として、運輸省の地方局と出先機関の問題であるが、港湾局をはじめ、船舶局、船員局などの事務は、地方の海運局とその支局で処理しているが、港湾局関係のものは機械的に処理される場合が多い。

港湾局の場合は、地方に港湾建設局が在りながら、港湾局が技術者中心の組織であるため、他局との人事交流が少なく、雑多な事務を海運局に委せているという職員感情もあるが、予算の規模などから別格異質の職域であると考えられ、海運局職員は、港湾局の事務を主たる業務として考えず、委託事務といった意識さえもっている。そのため、修築を除く港湾局に関する行政事務は、直接本省が窓口となることも多く、今後は、人事の交流、事務の再配分を考えるべきであろう。

その他、海上保安部と警察の関係、合同庁舎内の書類の受付け、港湾管理者と各省庁との関係など、組織や機構からくる人為的なマイナスを指摘する者が多い。

(2) 港湾の営造物管理行政について

港湾の営造物管理行政は、修築行政に対する行政であり、これは、当然港湾管理者の業務であるが、ただそれだけに限ると、地方公共団体の個有の業務だと考えられないこともない。

港湾管理者は、港湾法に基づいて設立され、港湾を統べる地位にあるが、港湾法制定当時は、その目的が港湾の管理の方法にあって、港湾管理者それぞれが努力をしてきたのであるが、港湾法の改正によって、その目的が、「交通の発達及び国土の適正な利用と均衡ある発展に資するため、港湾の秩序ある整備と適正な運営を図るとともに、航路を開発し、及び保全することを目的とする」こととなり、港湾管理の目的が、土木行政的なものに変質した。

このことは、本来の民主的な港湾の運営という大前提が、行政主体の中で風化し、港湾管理者自体もそれに同化して、港湾管理者は、修築を本務とする港湾行政の客体となって、国家行政にコントロールされつつあることを意味する。

その根底には、地方自治体の財政問題などもあるが、国の機構に合わせた地方行政の縦割化が進んで、国の出先機関的な性格をもつ一面もあり、地域住民と密着していない県などでは、港湾管理の本質が見失なわれつつあることが明確となった。

港湾法による港湾施設の建設は、国の財政支出が、分担と補助に区別され、基本施設に対する国の主権の主張が明らかにされ、営造物の管理は、公共性を建前とし、経済性を考慮するような積極性をもっていない。従って、県などが管理する港湾では、地方の市町村にその事務が委託されたりして、委託を受けた市町村の職員は、港湾施設の使用料を一般税に対する税外収入という認識で処理し、船舶の港湾利用の方法などについては無関心であり、港湾行政の主体意識はもっていない。

港湾法第12条の業務の中で、港湾の利用を宣伝することになっているが、港湾管理者が作った多くのパンフレット類は、各港湾管理者との情報交換、港湾審議会の資料、予算獲得陳情のためといった目的に使われていて、パンフレットを作ること自体に目的があり、利用の宣伝は忘れ去られている。

特に奇異に感じることは、港湾営造物管理を行なうための事務職員が、一様に修築行政実務者の庶務的役割を果たすことが本務と考えていることである。

(3) 港湾の修築行政について

港湾の修築行政は、歴史的な背景からみても解るように、一般でいう港湾行政とは別個の行政として考えた方がよい。港湾の修築は、港湾の利用を予定するものであるから、関連性が無いとは言えないが、修築に要する費用の分担方法なども、内務省土木部時代と変らないし、港湾法が制定されて、技

術中心の機構に一般的な管理部門を無理して埋め合わせて行政体制を整えたので、港湾を場とする行政などとの関係をより一層複雑にしている。

港湾関係の技術と言えば、土木工学的な分野が主流となり、海象、気象、荷役などに関する分野はほとんど列外とされている。しかも土木工学の中の一分野としての港湾工学は、一般的な認知がなく、高等学校、大学などの専門課程でも独立した地位を得ていないので、行政機関において、初めて取り組む技術職員が大多数である。そのうえ官公庁の技術職は行政事務的技術の範囲を出ていないから、結果として建設された港湾施設は、必ずしも評価されるようなものではない。

修築行政の問題点は、技術上のことよりも制度にある。港湾管理者が行なう港湾工事は、基本施設の場合、重要港湾においては国が5割の費用分担をするが、これには、港湾管理者との協議が整った場合、運輸大臣自からが行なうことができる直轄工事のシステムがある。協議が整わなければ直轄工事は行なわなくてもよいが、運輸省の港湾局がかかえている技術者に合わせた工事予算を計上しているので、国の予算は直轄工事を予定し、制度化していることになる。

直轄という言葉は、国のという意味であるが、一般的には理解しにくい。港湾管理者が行なう工事は、補助、単独として区別されているので、分担制度のある基本施設は直轄工事となるし、仮りに港湾管理者が協議に応じなければ「予算に組み入れ、国会の議を経なければ」その工事はできないことになる。換言すれば、運輸省の港湾局の都合で施設が出来たり、出来なかったりするし、直轄工事の協議が整ったら、港湾管理者が分担する5割の費用は国に請負工事をさせているような形となり、事務費の二重支出で工事費用が割高となる。

直轄工事の定量継続は、港湾局職員にとって必須のものであるから、必要に迫られた港湾の基本施設が長期の継続事業となっている。反面、離島振興法などにより、必要以上に立派な施設が完成しているというアンバランスは、国民には納得のゆかない点として指摘される。

より立派な施設を建設するための直轄工事は、天下り人事を強制する一面

をもち、国によってコントロールされている修築行政が、港湾管理者の力量として地方議会などで問われていることには問題がある。

港湾修築のための予算獲得と消化が中心になっている行政は、船舶の利用のためとか地域経済の発展のためといった建前とは必ずしも一致していない。

(4) そ の 他

特別とん譲与税による交付金の問題であるが、これは開港所在市町村に交付されているが、その意味は明確ではない。一種の迷惑料だともされているが、港湾管理者でない市町村が交付を受けるとするならば、港湾管理者は何か、県が港湾管理者となっている場合には問題がある。

これは一例として挙げたものであるが、こういった矛盾の一つ一つをこれから整理してゆかなければ、港湾行政の研究は進まない。

注 (1) 北見俊郎著「港湾総論」(成山堂 港湾研究シリーズ①) P385)

(2) 鳥賀陽然良著「海法」(日本評論社 新法学全集 昭和12年) P4

(3) 住田正一著「近海港湾論」(巖松堂 大正10年) P1～3

(一) 行政的法規的立脚点ヨリ港湾ヲ考察スルトキハ、港湾法規ニ関スル立法論例ヘバ、税関又ハ港務ノ手續カ煩瑣ニシテ現代ノ進歩セル海運取引ノ迅速ニ合致セサルコト多ク不便カラサルカ故ニ之カ改革方法トシテ攻究論議セラルル立法論ノ如キ或ハ港湾官庁ノ統一例ヘハ現今ニ於ケル港湾事務ハ大蔵省、内務省、逓信省ニ分割的ニ執掌セラルルカ故ニ、権限爭議ヲ生スル虚アリ、寧ロ総テ之ヲ統一シテ港湾省ノ如キモノヲ設置シ命令系統ヲ一ニスル必要ナキカ否カノ論ノ如キ其ノ他港湾ニ関スル現今法規ノ不便ナル事項ノ改革例ヘハ最近内務省ニテ立案セラルル港湾法規ノ制定ノ如キ其他種々ノ法規的論議問題ヲ有ス

5. む す び

港湾行政については、その分類から実態まで、あらゆる角度からの掘り下げた研究がさらに必要であるが、一言にして表現すれば、行政機構の中核となる「人の問題」として論求しなければならない。行政が常に行政主体のた

めに行なわれているという実態は、法を含めて問い直されるべきであり、なによりも各行政分野の職員が一元となる素地、即ち、共通の海事乃至は港湾に対する知識をもち、それを分母として行動しなければならない。

行政が批判されなければならない原因の一つには、国民の理解が乏しく、認識が常に情緒的であり、すべて行政委せであることも挙げなければならない。そこで、国民の1人1人が、海洋国にふさわしい知識人とならなくてはならないであろう。

港湾行政の研究の中で、具体的な例を出して批判と思われる論述をすることは、かなりの躊躇があることも事実であるが、そうせざるをえないのが港湾行政の現実の姿であることも事実である。

今後の港湾行政は、一元化に向けての巾広い検討が必要であり、そのための研究には農耕的な努力が必要となってくる。

その前提として、まづ、国民的な課題として、国民一般の海事認識の高揚が、また行政側の課題として、関係職員の共通の意識育成のための海事研修制度と機関設置が必要であると考ええる。

『ポート・メディアの社会的責任』

——機関誌『港湾』の報文動向——

荒 木 智 種

(日本医科大学)

目 次

はしがき

第1章 言論の市場と港湾社会

第2章 機関誌「港湾」の史の変遷

第3章 機関誌「港湾」の報文動向

第4章 ポート・メディアの社会的責任

むすび

はしがき

ポート・メディアの機関誌『港湾』のあり方について考察を（意図的に）
 殆どしてみようと試みたのは数年前である。そのためには雑誌『港湾』と（社）
 日本港湾協会の史的形成過程を知らねばならなかった。また両者の発展過程
 と併せてわが国の港湾の発達史をふまえて大正12年4月に創刊された雑誌
 『港湾』の報文数をめぐって（昭和55年12月号までをとりあげ）、どのよう
 に社会科学、技術、港湾労働の各報文数が移り変ってきたかを年期区分をベ
 ースとして推移、論及してみたものである。

更に、それらの史的過程を基底として、今後の雑誌『港湾』の発展を念じ
 て、コミュニケーションの立場から気がついた2、3の諸点をとりあげ紙数
 の許す限り若干の示唆を殆どしてみた。

本稿では正式名、機関誌『港湾』を、雑誌『港湾』と記してあるが同一の
 雑誌のことであることを、おことわりしておかねばならない。

第1章 言論の市場と港湾社会

古き時代の言論市場（情報）の集拡散地は主に港町または河川沿岸の港町であった。16, 17世紀にかけてのプレス制度は世界的には権威主義理論によってコントロールされ続けてきたといえよう。従ってプレスは“政治を担当している権力者の気に入るような記事を書く責任を負っている国家の奴隷であった。”⁽¹⁾ によって、この世紀は上から下への強力なコミュニケーション体系であり一方的交通（精神）であったことはいうまでもない。

しかし17世紀の末葉から18世紀にかけて言論市場は新しい時代へと転換した世紀であるが19世紀に入ると新しい理論、つまり自由主義理論が現実となって開花し、人間と国家の位置関係を逆転しプレスはもはや政治の道具ではなく国民はプレスをとうして政府を監視し政策を批判、判断し行動するといった言論の自由の市場が生れた。よって下から上へのコミュニケーション体系が形成され双方交通（精神）を前提とする言論の自由な流通市場が益々人間生活にとって不可欠なものとなってきた。そして20世紀の半ば頃になると自由主義理論から社会的責任理論へと（非共産主義国のコミュニケーション革命が抬頭）転換と展開がみられプレスの機能は従来のゲート・キーパー（gatekeeper）としての社会的役割からアドボケート・ジャーナリズム（advocated journalism）の（意見主張型）の時代へとメディアは動き始めている。

しかし世界に先がけて言論ならびに出版の自由を手にした国は英国であり（1695年、特許検閲権の廃止によって）そのために闘い続けてきた中心地は港湾都市ロンドンにある約1千を超えるものと推定されているコーヒーハウスである。⁽²⁾ 一方、プレスのもつ権威主義の考え方、は今でも死に絶えていない国々が残存していることも附記しておかねばならない。

英米両国は、約200年にわたってプレスの自由主義理論を発展させると共に政治過程におけるプレスの第4階級としての位置を構築かつ激励されてきた国である。なかでも英国の海運、港湾、貿易、言論の自由市場の発達はずましく現代といえども学問的にはこれらの領域についての史的背景、形成過程を見逃がしてはならない。貿易立国としてのわが国の港湾社会とポート・

メディアのコミュニケーション機能を効果的に図るための鳥取的なモデルの一資料としてここにかゝげた図・1（若干の修正を加えてみた）が参考となるであろう。

図・1は英米型港湾社会、特に貿易、運輸の両面からみた港湾社会構造とその位置形態をベースとした枠組みである。この社会パターンとメディアの関連を調べることによってポート・ジャーナリズムの社会的コミュニケーションの総過程に基づいたプレス的位置づけなり、それにともなうジャーナルの性格、目的、社会的責任、特性といった諸点が新たに生みだされる可能性と今後のポート・メディアの発展の一指標となれれば考えるものである。

港湾社会の形態とポート・メディア

図-1は、英米型の港湾社会を基底とした港湾社会の枠組みパターンであり、著者はまたこの形態を用いて発展途上国の港湾の実態、問題点にも触れている。

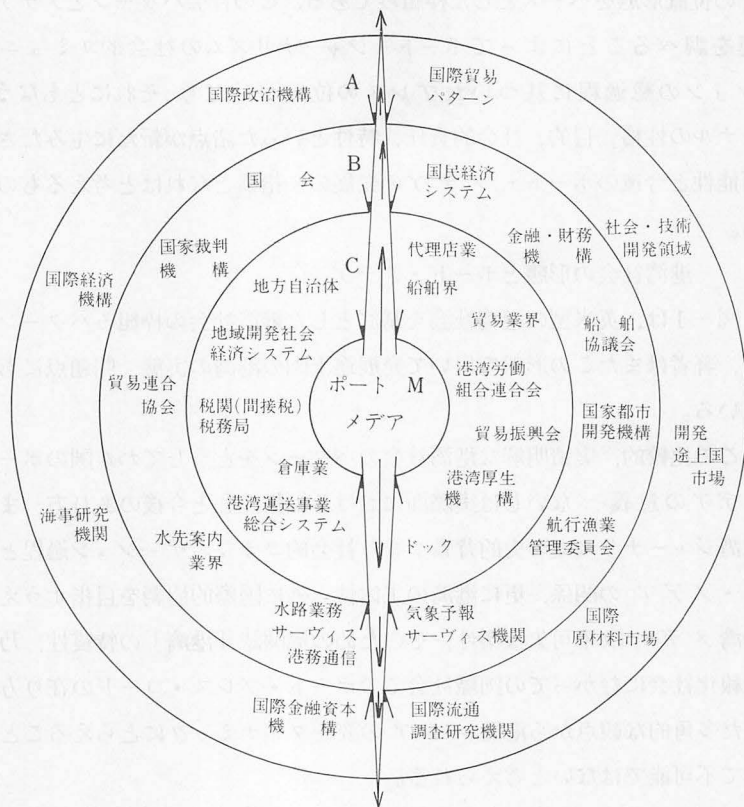
この比較的、実情明解な港湾社会のパターンをとうしてわが国のポート・メディアの意義、ないしは実際面における編集理念と今後のあり方、または港湾ジャーナリズムの史的背景つまり社会的コミュニケーション過程とポート・メディアの関係、更に港湾の主体性と外に国際的協調を目指すうえでの港湾メディアの不可欠な条件、そのための機関誌「港湾」の特質性、乃至は情報化社会にむかっの国際社会でのポート・プレス・コードの在り方といった多角的な観点から港湾メディアの姿をダイナミックにとらえることも決して不可能ではないと考えられる。

なぜならば、その国の港湾社会の動向と変貌は直接間接的に自国の社会・経済の影響力をストレートに受けるといった（図・1でみられるように）いわば国の縮図とも云いえる社会であるゆえに港湾のメディアを担う送り手側の社会的責任は大といわねばならない。よってプレスのもつ自由主義理論の考え方をベース（背景）とする社会的責任理論⁽³⁾えのアプローチの方法を充分考慮にいれ、言論の自由市場を公開流通させることを前提としたポート・メディアの在り方について検討を重ねられることが尤も基本的な送り手側としての態度、意味、価値、社会的役割であり、また現代社会における基本的

な課題であると云えよう。

図一 1. 港湾社会のパターンと

社会的(環境)コミュニケーション過程



Aの領域：Cを中心とした国際的影響を間接的に与える領域。

Bの領域：港湾社会Cを中核とするAより以上に接した循環的な影響力を占めている。

Cの領域：港湾社会A、Bの領域を中軸とするCの領域は、より強い影響力をもたらし領域。

Mは：港湾メディアを中心とした(情報コミュニケーションの集拡散)機能。

港湾社会の全体に及ぼす情報回路の構造とプロセスの機能的効果は、B・Aの領域がもたらす機能的な影響力によってCの領域がより強力に発展する故、A・B・C領域はMの相互、補完的コミュニケーション機能作用によって、ポート・メディアの社会的コミュニケーション過程が把握されなければならない。

(資料) Taylor, L. G. 「Seaports: an introduction to their place and purpose」, 北見、荒木共著『港湾社会』成山堂、参照されたい。

ここに示した港湾社会のパターン（図・1）は前述したように主に輸送形態システムとしての港湾をとりあげながら変動を示す港湾社会の構造と位置に目をむけて貿易形態と港湾運営との関連による影響力をみるためのモデルである。（よって本稿では、図・1のモデルをメディア中心に置きかえ若干の修正を試みたものである。いうまでもなく、港湾は国内及び国際舞台を対象とした社会であり、自づからメディアの重要性は図り知れないものが感じとれるが、それではどのようにして、今後のポート・メディアを激励、育成させていったらよいのだろうか。この問題点を考究する第一段階として、本稿では（社）日本港湾協会発行の機関誌『港湾』をとりあげ、その史的考察を加えながら『港湾』の発達形成過程について論及しようとするものである。いうまでもなく現代社会における史的コミュニケーション研究を押しすすめる基本的なとらえ方としては、先づ歴史的、科学的、哲学的方法といった3つの領域について相互に補充しあいながら史的考察を加えねばならない。よって一つの領域と一つの方法のみで把握しようとすることは余りにも危険なやり方である。したがって本稿では、その第一段階のとらえ方として機関誌『港湾』の歩み、つまり史的発達過程を具体的に認識できる範囲内で過去の事実について梗概を加え、それを裏づける科学的データーとして本稿では、報文（社会科学、技術、労働）の動向に基づいてわが国、港湾の変貌をとらえながら今後のポート・メディアの基本的なあり方について考えてみようとするものである。

注（1） 内川芳美訳、「マスコミの自由に関する四理論」、（創元社、昭和35年）、P.14。

（2） 拙稿、「ロンドン港とペニー大学」" 17・18世紀におけるコーヒーハウスと情報機能"（社、日本港運協会編）『港運、No 2』昭和51年、PP.32～37

（3） プレスに関する社会的責任理論を最もよく表したのは、米国のプレス自由委員会がまとめた報告書『A Free and Responsible Press』、シカゴ大学出版局、1947

（委員長、元シカゴ大学総長、ロバート・ハッチンズ）現代社会がプレスに要求する社会的責任を次の5つの事項にわたって要請している。1.プレスは日々の出来事を、よく理解できるように真実に、総合的かつ理知的な記事を、意味がわかるような文脈のなかで報道すること。2.プレスは「意見と批判の

交流の場」として奉仕すること。3.プレスは「社会を形成する集団の代表像」を映り出さねばならない。

プレスは「社会の目標や価値を示し、かつ明らかにする」責任を負うべきである。4.プレスは、「現在の情報に接近する十分な機会」を提供すること。

(内川訳、前掲書、参照) PP. 159～169

第2章 機関誌『港湾』の史的変遷

機関誌『港湾』と(株)日本港湾協会

機関誌『港湾』⁽¹⁾は、現在、運輸省所管の公益法人である社団法人日本港湾協会（出版刊行物の係）のもとで毎月発行されている。創刊は大正12年4月1日に始まり昭和56年11月現在では第56巻通算第648号を重ねるといった、わが国で最も古い港湾界の機関（月刊）雑誌である。

現在の(株)日本港湾協会の設立は、大正11年10月、名称は「港湾協会」（任意団体）、内務省の外郭団体⁽²⁾としてスタートした。〔初代会長（大正11年11月～昭和22年3月）は故水野鍊太郎氏、元内務大臣、貴族院議員、法学博士〕昭和2年になると「社団法人、港湾協会」と改め内務、大蔵、逓信の大臣に認可申請し許可の指令を受ける。昭和18年11月、港湾行政が内務省から運輸通信省へと移管した。昭和24年6月運輸省設置法施行により、従来の海運総局が廃止され、再び港湾局⁽³⁾は普通の内局となった。また「(株)港湾協会」は、昭和27年12月25日、名称を改め「(株)日本港湾協会」とした。従って現在の(株)日本港湾協会の沿革は内務省から始まり運輸通信省を経て現在の運輸省へと落ち着いた史的過程をしめている。（図-2を参照されたい。）また協会の事務所も5回に亘って移転を余儀なくされ：最初は麴町区大手町内務省土木局構内、次に麴町区霞ヶ関1～2、内務省国土局構内、次で千代田区丸ノ内1～1運輸省海運総局港湾局別室、更に四谷、そして現在の、港区虎ノ門琴平会館に落ちついている。

機関誌『港湾』の史的変遷

『港湾』の創刊号、大正12年4月（1923年）から昭和55年12月（1980年）までの港湾の発展過程をみるには、次章で述べようとする“雑誌『港湾』からみた報文の動向”の中で示した、港湾発展過程の時期区分（7期に分けている）を眺めることが適当であると考ええる。その理由は、いうまでもなくわが国の港湾の史的過程をみつめることを大前提として雑誌『港湾』の報文の動向（社会科学、技術、労働）を探ろうとしたからである。つまり言葉を変えれば報文の動向を考察するための基底（base）として編みだしたのが（港湾発展を知るために）7つに切った訳（時期区分）である。したがって必ずしも直接的に雑誌『港湾』の史的過程の中から産み出し、各期ごとに内容分析をほどこし行なった結果として時期別の区分を見いだした性質のものではないことを前もってお断わりしておかねばならない。本章では雑誌『港湾』の流れ、すなわち“歩み”とも云うべき約57年の間にわたる『港湾』の史的変遷について、わが国のプレスにみられる共通、類似点（特徴）との関係を導きながら雑誌『港湾』を梗概してみようとするものである。

従って、まずわが国の港湾とプレスとの発展過程にみあった時期区分を殆ど時局の変動にそった形で4つに切ってみました。

第1期は、大正12年4月に機関誌『港湾』が創刊されてから日中戦争、次いで戦時体制の強化期間⁽⁶⁾を経て第2次世界大戦の終結まで（昭和20年8月）をいいます。西暦でいえば1923年～1945年の期間です。

第2期は、戦後を経て昭和25年1950年の末頃まで。連合国総司令部が設置され、ドッジ・ラインの発表（経済安定策の明示）を経て朝鮮戦争に伴う特需景気⁽⁷⁾がスタートした期間、つまり昭和25年の末頃までをいう。

第3期は、昭和26～27年頃から昭和40年（1965）にかけての期間。つまり対米依存関係の確立（対日平和条約、日米安全保障条約、日米行政協定、日米相互防衛援助協定（昭和29年）を経て国民所得倍增計画、（及び日本経済の高度成長政策の基本計画）及び「貿易と為替の自由化」「IMFの為替撤廃勧告に基づく自由化時代」と高度経済成長の矛盾が露呈された時期まで。すなわち昭和40年頃にいたるまでの時期をいう。

第4期は、高度経済成長を遂げる「大型景気」の昭和40～45年頃を境として逆に下降過程に入る転換期を（46年の9月頃）を経て現在にいたるまでの時期を第4期とした。

上記で示した4つの区分を前提として“わが国の新聞と雑誌『港湾』の史的関連過程（共通類似点等）を導きながら（「港湾協会」の設立経緯をふまえて）、わが国の新聞の特異性と近代的コミュニケーション過程（欧州との相異点）の理解について以下簡単に述べてみることにする。

大正後期から昭和に入り戦中、戦後までの、わが国の新聞の特徴を一言でいえば本格的な大衆新聞が登場した時期である。それ以前は（明治30年代～大正中期に至る期間）報道新聞の時代であり、そして読者層の主流は中間層によって形成されていました。しかし上記、第1期（大正末期）に入りますと新たに新中間層と労働者層が加わり読者層の底辺というものは一層下降し拡大します。したがって本格的な大衆新聞が現われると同様にしてこの期をポピュラー・リーダーの時期ともいえます。しかも、この期の経営面の特徴としては広告収入が以前と較べて（前は副次的）非常に高まったことが指摘されます。⁽⁸⁾ こういった新聞の社会状況と相俟って大正12年4月に雑誌『港湾』が誕生した。港湾協会は、前年の10月12日に大連（現在の中国）で創立決定をみて、第1回の通常総会が1年おいて大正13年4月に神戸市で開かれたのである。それでは「港湾協会」の設立動機についてまづ眺めてみよう……“港湾法”をつくるのに結局、役所のセクショナリズムの（通信省が反対の故に）理由でうまくいかない。これは外郭団体をつくって世論をつくるよりはかにならない。港湾は利害関係がある。海運あり、倉庫あり、港運あり、労務者がある。非常に範囲が広い。だから、そういう業者を集めて、ひとつ外郭団体として世論団体をつくらうではないかということで、大正11年10月頃、その考えをきめた。……”（原文の一部を要約、港湾協会設立経緯、当時の港湾課長、松本学氏の談話から）『内務省史』第1巻、735頁。ついで雑誌『港湾』創刊号の前付一、前付二として「港湾協会設立趣意書」と「港湾協会設立に当りて」が掲げられている。前者では“……今や大に文化的施設の拡充を要する秋に際し、……全国の有志を糾合し、相共に港湾政策の研究調査を遂げ、或は当局に進言し、或は公論に訴へ、講演会、講習会又は展覧会を開催するの外、会報其の他必要なる図書を頒布して大に国民の輿論を喚起し、直接港湾に利害の関係を有す

る者の奮起を促し……同感の士庶幾くば此の挙を翼賛せられ、本会の目的を達成する為に力を致されむことを。”

以上、趣意書の一端を抜粋してみました。後者の要旨は、交通運輸の発達とターミナルの必要性にふれ、列国に比してわが国港湾の機能は著しく遜色……文化的施設の発達はすこぶる遅々たることは誠に遺憾である。……”と述べられている。

なにゆえに、本稿にて雑誌『港湾』の誕生と相俟って協会の設立動機、設立趣意書、そして協会設立に当りてを引用してみたかについて説明を殆どす必要があるものとする。その訳は、わが国の言論を代表するプリンテング・メディアならびに電波メディアの発展過程の史的本質を追求していきますと、自づからメディアのもつ特異な性格に到達し今日でもその流れと色彩が底流しているからであります。即わちわが国のメディアの出発点の特異性が見られるからです。プレススタートはどここの国でも一様に権威主義理論（第一章で述べているように）に基き封建的コミュニケーション体系を経て近代的なコミュニケーション革命が抬頭してくることは周知のとおりです。それでは、この近代的コミュニケーション革命というものの特徴を一言で述べるとするならば、ヨーロッパの場合は、市民階級によって下から推進されたコミュニケーション革命でありましたが、わが国の場合は徳川封建社会の旧士族層によって幕末、明治初頭を出発点とする上から、（つまり士族層の独占的リーダーシップに基いてスタートする）のコミュニケーション体系であったことです。勿論、幕末、明治の初期での読者層は浪士が大半でありました。（それに明治、大正の中頃までは、政論新聞が大勢を占めていました。）従って士族層の独占的リーダーシップが今日のわが国の新聞の世界にかなり大きな影響を残しているものといわれている⁽⁹⁾ ことを見逃してはならない。

それは、武士的エトスの問題があげられるからです。たとえば、政治主義といわれる内容の特殊性の問題、記者の差別意識の問題、または新聞の社会的責任意識の問題等がよき例です。欧米の場合の責任意識は近代的な個人の主体意識から発している訳ですが、わが国の場合はもっと儒教的な心情倫理

の形であらわれてくるものと考えられています。[●] 屢々くちにするところの欧米の社会 (Society) とは、わが国にとっては“世間”とか“世の中”、“浮き世”、“憂き世” “世のため”といわれ、庶民の潜在意識の根強い背景が構築、支配されてき（「社会」という用語は長い間わが国では学術、論題用語として用いられてきたのである）た点は見逃すことはできないし同様に“港の社会”にとってもこのことは重要な研究課題の領域といえよう。

以上、指摘してきましたわが国、メディアの出発点の特異性とその関連のなかで機関誌『港湾』の誕生と「協会」設立発足の経緯について触れてみたものである。それでは上記、四つに切った各期区分を基として、ポート・メディアの代表誌である雑誌『港湾』の果してきたメディアの機能とプレスとの共通、類似点等について更に概括的にとらえてみることにしよう。

第1期、雑誌『港湾』の創刊号の総頁数は166頁、2号は158頁、3号には“自由港論是非”と題して特集を組んでる。（当時の港湾政策の研究課題として検討）頁数は昭和16年9月（第19巻9号）までは平均百頁強を上まわっていたが、そこでは用紙統制（一般紙の用紙統制は昭和15年5月～昭和26年4月30日で完全廃止）のため順次減り続け昭和18年12月号では32頁となった。（しかし、大正14年8月からは隔月発行であったのが毎月発行となった。）第1巻では格調のある英文目次がみられ当時としては学術的な色彩が感じとられ近代的な編集をうかがわせる。（第1号の編集者は大瀧白櫻氏、第2号から終戦前までの編集責任者は小山潭水氏）雑誌全体の内容としては、ハードとソフト（3号から“漫録”掲載）のバランスが見うけられ、“漫録”と共に“列国事情”のカラムを設け各国の港湾事情を紹介しているのも興味深い。当時の模様を大田尾廣治氏（日本港湾協会理事）は次のように雑誌『港湾』についてふれている。¹¹ “……ロンドン発行の「Dock and Harbour Authority」という専門雑誌から目を離してはいけない……。欧米で開かれる関連技術委員会などの報告書をよく読んで、常に先端を知る心がけが、和魂洋才の秘策だよ、そのためには英・仏・独三カ国語の読書力を養い、『港湾』という協会月刊誌に親しむことが港湾専門家になる近道だと教えてくれたのはエリートの先輩たちであった……”。また、前述したように一般誌（紙）

の非常に高い、広告量増収の高まりも手伝ってか雑誌『港湾』の広告頁数もそれと類似した面がみられ雑誌『港湾』の末頁に、本誌広告料として料金が明記されているのが目だつ。

戦時体制下に入った昭和10年代になると昭和11年に内閣に情報委員会を設置し、昭和13年には新聞用紙の制限、昭和15年になると「情報委員会」の規模を拡大して内閣情報局を設置し（敗戦まで）情報の一元化をはかり内閣は強力に言論界に君臨してくる。（言論統制機構を完成し、統制団体「日本新聞会」を設立し、昭和17年には一県一紙主義へと有力紙が統合していったのである。）

この時期には、昭和17年12月8日、大詔渙発の記念日を期して、「内閣情報局」及び「日本新聞会」の支援に基いて、海運貿易新聞（東京）、日本海運新聞（神戸）その他を統合して「日本海事新聞」を創刊している。¹² 翌年の昭和18年5月、内閣情報局及び海務員の支援で、当時発行されていた海事関係三雑誌の自発的廃刊のあとをうけ、従来日本海運集会所が発行していた月刊雑誌『海運』を高級総合雑誌として当会が発行することとなった。¹³ 同年、運輸通信省の設置と共に港湾荷役関係業務がvari 1港1社の体制となった。

第2次世界大戦の終結の前年、雑誌『港湾』は（昭和19年11月号＝第22巻第10号）戦時広告の「懸賞募集」が一頁全面にわたって掲載されている。テーマは「簡易なる港湾荷役の器具機械の考案を募る」－勝つ為だががんばれ荷役－主催／港湾協会、日本港運業会後援、運輸通信省（賞金、一等五百圓、三等まで）このように時局に相俟っての編集、刊行を続けてきた雑誌『港湾』は、戦争も末期の状態に陥いる昭和20年に入ると資材欠乏、一般紙の夕刊廃止にあとを追って休刊となる。第1期を結ぶ前に、昭和7年の10月には協会創立満10周年を迎へ雑誌『港湾』10周年記念号を編輯しているしまた昭和17年には同じく20周年を記念（第20巻第10号にて）特集をくんでいる。また編集責任者小山氏が記した“「港湾」から見たる20年”は意義がある。また「港湾協会20年史」が刊行されていることも附記しておこう。

第2期に入りますと、一般紙（誌）は連合軍総司令部（GHQ）による新聞の事前検閲が行なわれ二元的統制をうけかなりきびしかった。（一つはG

HQ 公安部の民間検閲局C C Dと他一つは民間情報教育局C I Eが検閲を行なった)。この事前検閲が制度的に緩和のきざしをみせ始めたのは21年11月25日以降のことである。昭和23年7月15日になると、それまでの事前検閲を全て事後検閲制とし3ヶ月後の10月24日には検閲をいっさい廃止した。雑誌『港湾』の場合は、復刊が軌道に乗るようになった年は昭和24年の後半から25年の時期であるので支障がなかった反面、GHQのC T S (司令部民間運輸部)には苦勞させられたことを「日本港湾発展回顧録」に記されている。また用紙統制の完全廃止は24年4月30日であるので『港湾』の復刊が軌道に乗りだした一つの理由とも理解されるであろう。

また、雑誌『港湾』は昭和26年の春までは合併号が殆んどで。その時の模様を次のように綴っている。“機関雑誌『港湾』は用紙制約及び資金の関係にて従前の如く毎月発行することを得ず、一本年度に於ては第24巻一第1号、第2号のみを発行した。”敗戦の7ヶ月後の昭和21年3月1日付けの『港湾』は(ざら紙で)「謹告」と題して「本会機関雑誌『港湾』は昭和20年1月号上梓に際し再度戦火に遭ひ爾来休刊の已むなきに至り居候処今般印刷の手配成り本誌より連続発刊致事と相成候条此段謹告候也」—原文(以下略)……末尾に港湾協会名が印されている。次頁には「港湾施設研究奨励規程」施行に付謹告」も記されている。こうして雑誌『港湾』が復刊の形をとりはじめる準備と関連して「港湾協会」の存在価値等について、故東 寿先生(元、日本港湾協会理事、元日本港湾経済学会々長)は「終戦直後の「港湾」編集の思出」⁽⁶⁾と題して述べられている。誠に貴重な研究資料といわざるをえない。

特に雑誌『港湾』第25・26巻には、「港湾」編輯委員の委嘱、編輯会議の努力の模様等が記されているし、また多年にわたって努力し続けてきた「港湾法」の制定公布まえの“巻頭言”(雑誌『港湾』、第25巻3号)には次のように記されている。“……港湾法の多年に亘り制定せらるべくして遂に制定せられなかった主要原因是官僚縄張り争いの結果であったと思う……。”と単刀直入に述べている。そして港湾法が制定された年は昭和25年5月であり、この年から雑誌『港湾』の組み方も横書きに変えている。よってこの年を境として第2期とした訳であるが、新聞も前述したように用紙統制の廃止、検閲の完全廃止と

なり新聞企業も26年以後本格的な復活を遂げることになるわけである。

第3期……対米依存関係の確立から高度経済成長へ、次いでIMF勧告による、合理化と企業体制の強化によつての国際競争力への基盤拡張までの約14年間とはいうものの、わが国の社会変動は激しく変化した。港湾の世界でも同様に、表-1にみられる如くその変貌は激しく変転し、わが国港湾の転換と展開をみせはじめた時期と云えよう。わが国のプレス（新聞）も25年～

表-1 港湾行政の転換と展開への時期

—— 昭和25年～昭和40年代 ——

昭和25年 (1950)	港湾法の制定、出入国管理庁設置、航路標識法、海難審判法、水路業務法、水先 法新法の制定。
昭和26年	港湾運送事業法の制定、検査法新法の制定。 公共土木施設災害復旧事業国庫負担法の制定。
昭和27年	入国管理庁が入国管理局となる。
昭和28年	離島振興法の制定。港湾整備促進法の制定により土地造成、荷役機械、上屋、曳 船などの事業についての融資が可能。 関税法の改正、保税倉庫法、保税工場法の廃止。
昭和30年	港湾審議会令公布。
昭和31年	倉庫業法の制定。
昭和32年	とん税法、特別とん税法の制定。
昭和33年	新長期経済計画による港湾整備の推進。
昭和34年	特定港湾施設工事特別会計制度による整備の促進。
昭和36年	港湾整備緊急措置法の制定。第1次『港湾整備5ヶ年計画』実施、港湾整備特別 会計法の制定。
昭和40年 (1965)	港湾労働法の制定。第2次『港湾整備5ヶ年計画』実施。
備 考	昭.25 港湾法の制定によって、港湾の再編成一重要港湾、地方港湾、工事費用負 担率、補助率の決定。 昭.28 国際荷役調整協会(ICHICA)に加入、その後国際港湾協会(IAPH)、日本港 湾荷役機械化協会が誕生する遠因となった。 昭.36 港湾整備緊急措置法の制定に伴って、第1、2、3、4、5、6次の港湾整備5ヶ年 計画の実施はわが国、港湾の新たな転換と展開の期。 昭.36 東京、大阪両港湾の船混み大混乱発生。 昭.37 港湾技術研究所、独立(17年目で) 昭.42 外貿埠頭公団法の制定。 昭.43年頃 輸送革新(コンテナ化、ラッシュ船の就航、サイロ施設の増大、荷役 機械)と港湾労働の問題。 昭.48 港湾法一部改訂

(資料出所) 〈社〉日本港湾協会編、『日本港湾史』昭和53年刊。

同 上『日本港湾発展回顧録』参照。

岩波書店編、『近代日本総合年表』1968年。

30年を境にして技術の進歩、経済の発達によって新しい局面へと移りはじめた。例えば報道面をみると、この頃から新しいコミュニケーション形式がみられはじめた。それは速報主義から解説主義へと少しづつ移り変わり他のメディアへも影響を与えていった。ついで技術面では新聞の製作技術が開発されている。モノタイプ、ファクシリリ等の登場である。経営面では、かつての大正、昭和にかけての広告量の増大をはるかにしのいで（前述、参照）販売収入と広告収入の地位が全く逆転してしまったのがこの第3期である。雑誌『港湾』もこの期より軌道にのりはじめて時局の変動と平行して港湾の動きを直接にジャーナルへと反映させている。つけ加えるならば、昭和27年は協会創立30周年（雑誌『港湾』、通巻300号）を記念して懸賞論文を募集している。また、“……港湾協会卅周年を記念する意味で……港湾協会主催のもとに第1回国際港湾会議を（神戸）開くことになった…”と会長は述べている。次いで37年には創立40周年の記念事業として、協会はわが国で、はじめての港湾博覧会を催し港湾の啓もう普及宣伝を図っている。⁷⁾

この第3期を一言でいうならば、わが国の港湾の民主的な立法精神（港湾法）を基礎においた“転換と展開の時代”に入ったものと考えられるであろう。

第4期は（昭40年～55年）、第2次～第5次までの港湾整備5ヶ年計画の期間でもあり、また広域港湾（京浜、阪神の両外貿埠頭公団の設立）の進展と相まって輸送革新の時代（昭和43年頃）に入り、港湾労働問題の発生が再び叫ばれ、昭和48年2月には港湾労働法の改正案を国会に提案した期でもある。

新聞も40年代に入るとコンピューターの導入によって更に新しい段階に向かうが、その背後には人間の意識と社会的責任とのコミュニケーション・バランスの問題が生れてきたと云えよう。

雑誌『港湾』の復刊は、戦後の協会の存在価値論からはじまって組織的慣性を築くためにを念じて雑誌『港湾』の再刊が決り、その編集責任者は故東寿先生であった。（「終戦直後の「港湾」編集の思い出、東寿稿を参照されたい）

雑誌『港湾』の編集内容も、港湾行政の央的变化にみあっての充実を重ねて、

昭和50年代に入ると機関誌『港湾』は、『編集の基本理念』⁹⁸を打ちだしている点は、正に言論の自由市場の双方交通を前提としてタテとヨコの線のコミュニケーション機能をふまえての基本的な姿勢、態度の表明としてうけとめるべきだと考へて止まない。

以上がきわめて概括的にまとめたわたが国における雑誌『港湾』の発展過程であります。このような史の変遷と併せて次章で取扱ふ雑誌『港湾』に掲載された一連の報文（社会科学、技術、港湾労働）の動向ならびに物価指数と『港湾』の刊行費の推移等を眺めたうえで纏めともいうべき、或いはこれからの検討の材料として考えられる二、三の点について第4章で（「ポート・メディアの責任」の箇所）で触れることにする。

- 注 (1) 日本港湾協会編、『日本港湾史』，「第12章－1，関係協会等の活動」，P. 474，昭和53年日本港湾協会発行，併せて，（同上協会）『昭和55年度会務報告』「機関誌『港湾』の編集，発行」と「港湾関係出版物の編集，刊行」（P. 26，P. 47）を参照されたし。
- (2) 大霞会編『外郭団体』とは「各行政について，民間の団体とか，協会とかがつくられ，当該行政を所管する官庁と表裏一体になって，その行政の充実発展を図ろうとするものを広く外郭団体ということができよう」P. 730，併せて『内務省史』第1巻，「港湾協会の設立経緯について」PP. 735～736の参照をのぞむ。財団法人地方財務協会，昭和46年。
- (3) 前掲書『日本港湾史』P. 53
- (4) 前掲書『内務省史』第3巻，P. 96及び『港湾』創刊号の「港湾協会設立趣意書」と「港湾協会の設立に当りて」を参照されたい。また財団法人日本港湾協会の全体の歩みを見るには『月刊名古屋港』，「日本港湾協会の歩み」，PP. 5～8，1971年9，10月（合併）号の参照をのぞむ。
- (5) 前掲書『内務省史』第3巻，P. 96
- (6) 戦時体制の強化とは，「昭和12年10月の国民精神総動員，昭和13年の軍需工業動員法，綿糸の切符制，電力国家管理法，ガソリンの切符制，国家総動員法。翌年，昭和14年の賃金統制令，米穀配給統制法，国民徴用令，価格統制令。そして昭和15年の日常品の切符制，新体制運動，隣組制度，大政翼賛会と同年11月に成立した大日本産業報国会までもいう。芳賀幸四郎監修『日本史要覧』文英堂，P. 192，昭和56年
- (7) 岩波書店編集部，「特需景気起る（7月～12月の特需契約小計1億820万ド

ル。以後、55年6月までの5年間な累計16億2,000万ドル)。『近代日本総合年表』, P. 380, 昭和43年。

- (8) 中野渡信行編,『マスコミ近代史』“新聞広告量7倍に急増, 大正元年の総行数は33,472(千行), 大正14年の総行数, 210,553(千行)といった急増。P. 174, 雄山閣, 昭和44年。
- (9) 内川芳美,『新聞学評論』,「日本の新聞—シンポジウム(1)」日本新聞学会, P. 77, 1963年。
- (10) 前掲書「日本の新聞」P. 78
- (11) 大田尾広治,『日本港湾発展回顧録』,「彼の秋・あの頃」, P. 23, 日本港湾協会, 昭和52年。
- (12) 長岡信捷編,『財団法人日本海事振興会史』,「日本海事新聞誕生の経緯」, P. P. 195 ~ 198, 財団法人日本海事広報協会, 昭和40年。(13)
- (13) 前掲書, 同上, P. 87。
- (14) 小山潭水稿,『港湾』(第20巻第10号),「雑誌『港湾』から見たる20年」, PP. 117 ~ 120。
- (15) 春原昭彦,『日本新聞通史』, P. 227 現代ジャーナリズム出版会, 1980年。詳しくは『戦後のあゆみ新聞ジャーナリズム』, 新井直之著が参考となる。
- (16) 東寿稿,『港湾』,「終戦直後の「港湾」編集の思出」,VOL. 46(創刊500号記念特集号), PP. 59 ~ 62, 日本港湾協会, 1967年7月号
- (17) 前掲書,『日本港湾史』, P. 488
- (18) 雑誌『港湾』編集企画小委員会編,「雑誌『港湾』の編集に関する意見」と題して“編集の基本理念”四項目(啓蒙, 情報の伝達, 意志疎通, 広報)がうたわれている。また, 編集企画についての意見, 特集テーマ, 表紙の改訂, 雑誌“港湾”臨時増刊号等について記してある。PP. 1 ~ 10, (社)日本港湾協会, 昭和55年。

第3章 機関誌『港湾』の報文動向

I) わが国の港湾発展過程の各期区分

わが国の港湾の出発点(行政, 思想)は,「港湾」は国の営造物という概念で明治4年の大政官布告第648号その他の法令によって取り扱われてきたことは周知のとおりである。

それは港湾修築の史的過程を眺めてみますと、維新から明治20年代までは“主に外人の技術指導(横浜, 神戸)によってなされ明治30年以後、大正時代までは万事欧米港湾の模倣時代であったために国情に適さない面がみられた。而し大正の末期になると日本港湾の特色として活躍する先駆けがあらわれ……昭和に入ってようやくわが国の港湾は独自の道を歩み出した……”⁽¹⁾と述べている。

機関誌『港湾』の創刊は大正12年4月であり欧米港湾の模倣時代から独自の港湾の確立に歩み始めた時期であったといえる。一方わが国の当時の新聞も政治部、社会部の組織が固まってきて取材方法も確立し始めた時期でもあった。

このようにわが国の港湾の史的発展過程をみつめながら、大正12年4月1日に創刊された雑誌『港湾』から始まって昭和55年12月号(第57巻)までに掲載された報文の動向について考察をほどこしてみた。特に本稿では港湾労働の(報文)動きを調べるためにもあって港湾労働を社会科学の報文領域に含めずに労働の領域として取り扱った。したがって社会科学、技術、労働の三領域に分けて各領域の史的過程を比較、検討してみた。そのために港湾の発展過程と報文の動向を眺めるために次のような分類で大正12年から昭和55年までの時期別の区分を(7期に)分けてみた。

第1期は(大. 12~昭. 12)、日中戦争の勃発までとした。第2期(昭. 12~昭. 16)、日中戦争から太平洋戦争の開始まで。第3期(昭. 17~昭. 20)、第2次世界大戦終結まで。第4期(昭. 20~昭. 25)、戦後から港湾法が成立した年の末まで。第5期(昭. 26~昭. 36)港湾運送事業法の制定からはじまって“国民所得倍增計画”を経て港湾整備緊急措置法の制定と第1次『港湾整備5ヶ年計画』実施の昭和36年までとした。第6期(昭. 37~43)、「全国総合開発計画(昭. 37)」, 第2次(第1次, 第3次を挟んで)港湾整備5ヶ年計画、港湾労働法の制定を経て外貿埠頭公団法が制定された翌年(昭. 43)までを6期とした。猶、この5、6期は、前章で指摘した如く、わが国、港湾の転換と展開に入った時期でもある。第7期(昭. 44~昭. 55)は、第4次(第3、4次を挟んで)港湾整備5ヶ年計画、新全国総合開発計画(昭. 44)を皮切りに港湾法一部改訂(昭. 48)、及び経済社会基本計画を経て港湾整備の長期構想(昭. 55、運輸省港湾局)までを7期とした。

また、昭.43年頃からは輸送革新の進展とあいまって港湾労働問題が生れた時期でもある。以上の各期区分を前提として、雑誌『港湾』に掲載された報文の動きをみてみよう。

Ⅱ) 報文数と分野別の比率の推移

報文数を各分野別に区分したベースは、全て雑誌『港湾』の目次ならびに総目次を基準として区分したわけである。但し年頭初感及び総会の各報告文等は割愛させていただいたが、「資料」のカラムは逆に選別して報文の中にいれ、分野別の比率の推移をはかったものである。

次に報文動向の作成にあたって壁にぶつかったことは、雑誌『港湾』の欠版が比較的あったということである。ここに欠版を紹介しておこう。欠版：大13、大14、昭4、昭7（全巻が欠版）昭.15.9月、昭.18.5、昭.19.7、8、10、11、12（但し昭.19.10月以降は刊行されたか不明）、昭.20.2、~12

表一・2・各期年平均報文数と分野別の比率

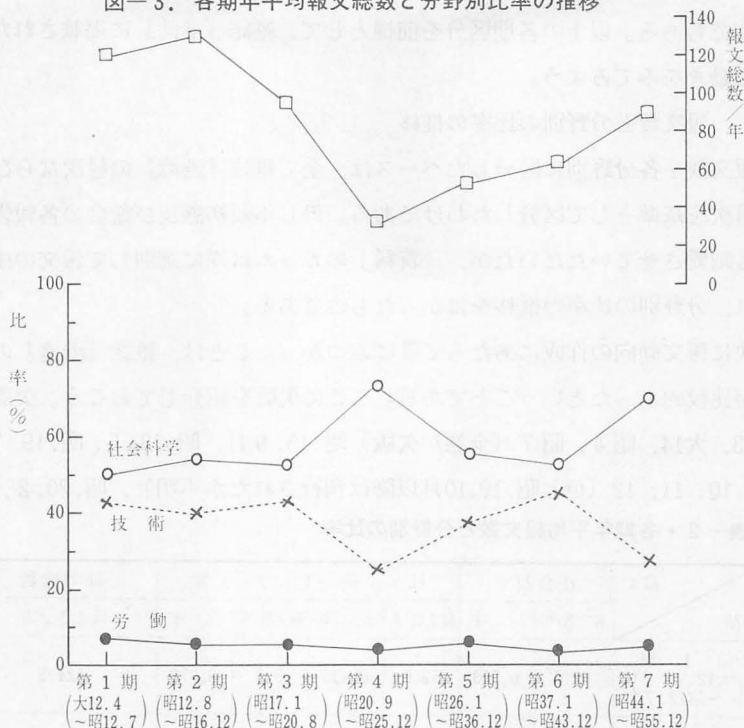
報文 期	社会科学		技 術		労 働		報文総数
	報文数/年	比 率	報文数/年	比 率	報文数/年	比 率	報文数/年
第 1 期 (大12.4 ~昭12.7)	62.6	0.503	52.9	0.425	9.0	0.072	124.5
第 2 期 (昭12.8 ~昭16.12)	73.6	0.552	53.1	0.398	6.7	0.050	133.4
第 3 期 (昭17.1 ~昭20.8)	50.8	0.523	41.2	0.424	5.2	0.053	97.2
第 4 期 (昭20.9 ~昭25.12)	23.6	0.742	7.6	0.239	0.6	0.019	31.8
第 5 期 (昭26.1 ~昭36.12)	29.9	0.573	19.3	0.369	3.0	0.058	52.2
第 6 期 (昭37.1 ~昭43.12)	33.0	0.531	27.9	0.448	1.3	0.021	62.1
第 7 期 (昭44.1 ~昭55.12)	62.2	0.702	23.5	0.266	2.8	0.032	88.5

(注) 欠版：第1期（大13、大14、昭4、昭7）、第2期（昭15.9）

第3期（昭18.5、昭19.7,8,10,11,12）

休刊：昭20.2~12（紙の統制と戦中・戦後のため休刊）

図-3. 各期年平均報文総数と分野別比率の推移



(紙不足と戦中戦後のため休刊)戦後の21年~23年の間は前述したとおり合併号であって24年から25年にかけて軌道に乗り始めている。第27巻からは毎月発行されている。それでは、表-2に示した、各期年平均報文数と分野別の比率と図-3の、各期年平均報文総数と分野別比率の推移とをみると次のように考察をほどこすことができよう。

表-2をみると報文数の順位は社会科学、技術、労働の順となる。報文総数をみると第3期が97.2本、第4期は31.8本と減少している理由は用紙統制によるものであり、雑誌『港湾』の場合には昭和16年9月より用紙統制のため今までの約4割が減ぜられている。⁽²⁾ 戦争悪化によって次第に減少し休刊となる。戦後も用紙不足と資金難に落ちいるが第5期からは用紙統制完全廃止(昭26.4)も手伝ってか毎月の発行となる。表2、図・3を眺めて指摘できる点は、港湾労働の報文数が他報文数と比して全体的に少なすぎるの

はなぜであろうか。而し戦前、戦後と労働改善策の声はあがってはいたが。特に昭43年頃から輸送革新と港湾労働問題^③の関連性は厳しくコンテナ化、省力化、荷役機化それに年令層の問題等が伴って昭48、2月には港湾労働法の改正案が国会に提案されている。また港湾資本、(即ち巨大交通、商業資本、社会資本を基軸として)と流通の側面を眺めると社会経済構造の矛盾なりわが国の産業構造の諸問題といった点が直接に港湾にはねかえってきていることは図・3、によって裏づけされているといえよう。それは昭・30年代の後半(第6期～第7期)に入ると、社会科学と技術報文の線が対象的に背をむけて離れていくし、また昭・17年以降(第3期～第4期)も類似した線(カーブ)をみせていることに気がつくであろう。つまり第3期では戦時体制による国策遂行として敗戦まで宣伝の一元的統制(情報および啓発宣伝の為の統一)と併せて用紙統制に終始務めている。また敗戦によってインフレーションの爆発(生産の荒廃、戦争財政の継続)と用紙統制がみられる。昭和30年代、後半以降になると、日本経済の成長が(昭・37年末期になると)種々な形で経済成長の矛盾が露呈されて日本経済の高度成長を支えてきた諸条件が逆に阻害^④するようになったのである。従って昭41年頃から「投資が投資を呼ぶ」といった(民間設備投資型)経済の拡大も壁にぶつかり政府は公債発行によって経済を支えるといった時期に移り諸物価の騰貴、労働力(若年層)不足つまり雇用と賃金構造が改変^⑤されたのである。従って港湾をめぐる社会では、港湾行政の管理、運営、社会経済の基礎形成なり産業構造基盤の機能化等に焦点(Central focus)をむけた表われとして社会科学の報文数が(増加)上昇線をたどったものと云えるであろう。即ちわが国の社会経済の矛盾が港の社会にはねかえってきたものと考えられるし言葉を変えれば、この期をテコとして港湾の学門と研究が更に考察されねばならない時期といえるであろう。

Ⅲ) 各期物価指数と名目刊行費の推移

雑誌『港湾』の刊行費の動向をみるために昭和50年を基準物価指数として刊行費の推移について調べてみた。各期物価指数の計算方法は次のとおりである。

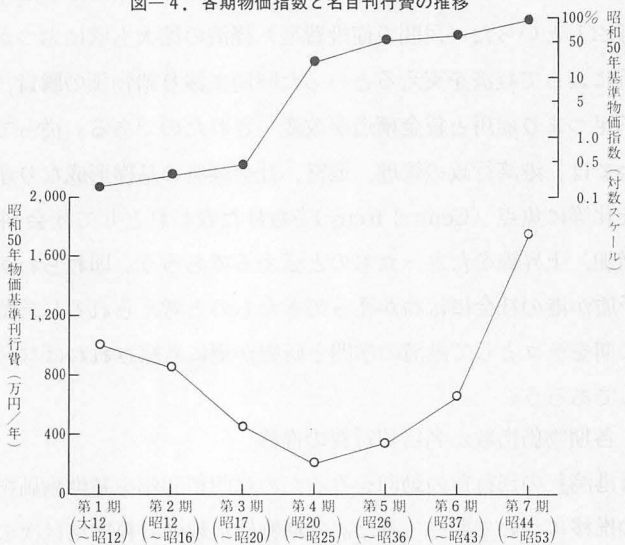
$$\text{昭和50年基準物価指数} = \frac{\text{戦前基準によるその年の物価指数}}{\text{戦前基準による昭和50年の物価指数}}$$

但し戦前基準の物価指数は日本銀行統計の却売り物価指数（昭9.～11＝100）に基づく。

表－3 各期物価指数と名目刊行費

期	刊 行 費 円／年	物 価 指 数 昭和50年＝100	昭和50年物価基準刊行費 円／年
第 1 期 (大12 ～昭12)	15,337.94	0.1572	9,818,332.4
第 2 期 (昭12 ～昭16)	21,675.34	0.2470	8,830,233.3
第 3 期 (昭17 ～昭20)	16,298.45	0.3901	4,935,268.6
第 4 期 (昭20 ～昭25)	565,993.97	20.67	2,028,117
第 5 期 (昭26 ～昭36)	1,886,787.8	56.03	3,366,814.2
第 6 期 (昭37 ～昭43)	4,450,868.7	57.95	6,577,418.6
第 7 期 (昭44 ～昭53)	14,691,895	83.98	17,160,717

図－4 各期物価指数と名目刊行費の推移



ここで表・3, 図・4をみて考えられる点を簡単に述べるとすれば: ④上述したように, 協会設立の趣旨に添って港湾行政の進展と会員相互の協力によって, 長い歴史を築きあげてきた協会組織の確立と財政力のバランスが見うけられる。⑤併せて港湾の民主化を導いてきたゲート・キーパーの役割りをもつスポークスマンの雑誌『港湾』を育ててきた力は大きい。

注 (1) 鮫島 茂稿, 『日本港湾発展回顧録』, 「港湾史散歩」, P. 10, (株)日本港湾協会, 昭和52年。

(2) 小山潭水稿, 「前掲稿」P. 120

(3) (株)日本港湾協会編, 『日本港湾史』, 「第8章, 港湾荷役と流通」, PP. 334 ~ 378, 詳しくは, “喜多村昌次郎稿「港湾整備と港湾労働」, 『港湾労働経済研究, 年報. No 5』, PP. 1 ~ 18, (財)港湾労働経済研究所刊, 昭和56年”を参照されたし。

第4章 ポート・メディアの社会的責任

雑誌『港湾』の社会的コミュニケーション過程とそのあり方。

前章で述べてきた, わが国の港湾発展過程の歩みとそれに伴う雑誌『港湾』が果し続けてきた機能を概括的にここでは纏めてみた。

港湾メディアとその社会的コミュニケーション過程〔港湾社会, (図-1参照)の情報回路の構造(過程)と機能〕をながめてみると次のような諸点に気がつくと共にそれが或いは今後の検討の材料になるのではないかと考えてここに二, 三の点をかい摘んで述べてみることにしよう。

(その前に注意しておかねばならない点は, 以上のべてきた過程は主に送り手側からのコミュニケーション過程であり, 受け手側のプロセスについては今後の研究課題として受けとめねばならない主要なる研究テーマである。)

第1点: “機関誌『港湾』の性格”について。

第2点は“編集理念とその構成要件”について。

第3点は“情報化社会における雑誌『港湾』とコミュニケーション科学のあり方について”であります。以上の3点についての考察を加えることは大へん困難な課題であり, またこの問題に対処するには隣接諸科学の立場から学

際的に究明していくべき性質のものと考え。したがって本稿では上述した雑誌『港湾』の歩みと報文動向ないしはわが国の港湾の発展過程等をふまえてコミュニケーションの領域から理解できる枠内で巨視的に述べてみることにする。

まず機関紙・(誌)と業界紙・(誌)の一般的なとらえ方であるが“…機関紙・(誌)も業界紙・(誌)の範囲に入れるならば、労組やてはては政党の発行する新聞も業界紙・(誌)の中へ入ってくる……本来、機関紙は与党的(性格)であり新聞は野党的立場に立つ……しかし、現実には「原子力産業新聞」「電気新聞」は厳密に言えば団体、組織の機関紙であるが一般には業界紙として扱われている。”⁽¹⁾と述べられている、また業界紙と専門紙(一般に業界紙といった場合、雑誌も含めて言及されている)の区別については“業界紙とは、経済界、産業界を構成する各個別産業の世界内部におけるさまざまな情報を専門的にコミュニケーションする媒体であり専門紙とは一般紙が総合的に扱う政治、経済、社会などの各領域のうちひとつを専門的に扱う(「業界紙」とは業界専門紙の別の表現だともいわれている)新聞”⁽²⁾と述べている。またこれと関連して業界誌・紙の内容については次のように指摘している。“日本人の感情の中では、業界紙は“仕事上の”の必要性によって読むものであって“私生活ないし家庭生活”の場で読む他の新聞とは少し異なったイメージのものといえる”⁽³⁾ また別の表現で、“業界誌の内容は、新聞に報道される情報をより深く追究した解説や関連の技術開発の状況、統計資料……カラー広告も入り新聞よりもはるかに個性的……。”また“業界紙誌は、……特定の分野を“専門的に”報道解説するもので、国民全体に大新聞が欠かせないように、業界誌紙もまた、その該当する業界人に必要とされるので……大新聞も業界紙誌も(読者対象こそ異なるが)同じである。”⁽⁴⁾ 以上は一般的に考えられる業界誌のとらえ方であり業界誌、機関誌の区分を現実面でみると理論的には整理しにくいケースもみられる。それでは機関誌『港湾』のあり方についてみると、衆知のごとく港湾の世界は余りにも巾が広く、わが国の“物流関連専門雑誌数は78(雑誌『港湾』を含めて)、新聞の数は32、総計110を数える。”⁽⁵⁾ また最近での米国の文献では港湾社会を“ダイナミック・シーポート”とまで呼

ばれ主要な研究領域とされているのが実態である。この点からみてポート・メディアとしての機関誌『港湾』の史的過程とその姿は、国家と港湾（図・1の港湾社会をみてもわかるように）、または政府と国際港湾社会または港湾と都市（地域社会）といった広範囲な社会パターンとしてタテとヨコとのコミュニケーション活動を不可欠としたダイナミックな社会としてメディアを把握することが必要となるであろう。このタテとヨコとのバランスをコントロール（科学、技術の開発と思弁、実践哲学を含む理性の領域）する中核を現代の社会では称してコミュニケーションと呼んでいる。もとよりコミュニケーションとはラテン語で「共通性」を意味している。つまり人間、（社会）相互間の「共通性」を樹立しようとする過程を意味しているわけである。そのためには知識、思想、態度を互いに共有しコミュニケーション過程はその樹立とその働きかけに向って一目標と達成なり努力と報酬等を結びつけようとする社会化の主要な手段であり更に合理化、近代化を促進させる過程の中核であるといわれている。

顧みれば戦争終結までのわが国のメディアは国策にのっての一方通行のコミュニケーション体系の流れに帰属し双方向的コミュニケーション機能は皆無に等しかったといえよう。戦後この点を各国政府は顧みかつ平和を願い「パワーの時代からコミュニケーションの時代へ」を唱え今日とくに国際政治の舞台では必要以上にコミュニケーション科学の存在を強調しその働きがけを押し進めているのもこの理由からである。つまり政府とコミュニケーションの関係は古くから複雑にして多元的、錯そうをもった密接な関連性を占めてきたことはいうまでもない。それでは今日、国際社会でコミュニケーション研究の活動はどのような形となって押し進められているかをメディアの領域にしばってみると次の3つに分けることができよう。

①コミュニケーション活動を時間、空間的に拡張するために技術的手段の開発研究（コンピューター、言語心理学等）②マス・メディアの効果をみるための内容分析の研究（心理学、社会心理学、行動科学的な調査）、③マス・メディアを政治、社会経済、文化といった社会体制（社会制度、産業構造、文化的背景等）の中においてとらえようとする制度的分野での研究である。このよ

うな3つの研究領域を押し進めるうえに注意を要する点は、国際的には、政府が市民の関心、願望、経験等を支配しないことである。即ち政府とメディアの複雑な関係をふまえ勿らコミュニケーション・メディアの目的を凝視し「平和的かつ生産的な社会を維持し、同時に個人的欲求をも充足できるような内容のコミュニケーションを、世界中の人びとに利用させることにある」⁽⁶⁾とF.S.ジーバード教授は述べている。

またユネスコ「マクブライド委員会」報告の中に“コミュニケーション問題を研究する四つの主要線”⁽⁷⁾として、次のように述べている。①コミュニケーションの状態の分析、情報の分析は社会・経済的条件および発展のレベルと型の多様性を考慮に入れること。②情報の自由のバランスに関する諸問題に特別に注意を払うこと（発展途上国のニーズ）、③新国際経済秩序の樹立と「新世界情報秩序」の創設を助長するためにコミュニケーション問題を研究する。④世論が世界を悩ませている主要な問題を認識し、これらの問題に対して敏感になること、及び国家的、国際的レベルでの一致した行動による解決の助けをコミュニケーションが果たすかもしれない役割を明確化すること、としている。以上、かゝげた諸点はいづれも直接、間接的に港湾の世界に関係してくるファクターであろう。したがって雑誌『港湾』の性格、あり方（編集理念をも含め）今後の方向性を考えると第1章でふれている如く単なるゲートキーパーとしての社会的役割りを果たすのみではなく、意見主張型のメディアとしての社会的責任を果たしていかなばならないであろう。その社会的責任を積極的に果たするためには、先人達（ジョン・ミルトン、ニュートン、ジョン・ロック、アダム・スミス、トマス・ジェファソン、カムデン、アースキンズ、マンズフィールド、ジョン・スチュワート・ミル、ブラックストン、オリバー、ウエンデル・ホームズ等）が言論の自由を勝ちとりかつ発展させてきた今世紀の各領域のプロセスを学びとらねばならないであろう。ともに現代の情報化社会におけるマス・メディアの社会的責任の背景には伝統的な自由主義理論に挑戦し社会的責任理論の出現を必然的なものとした政治、社会、経済的背景が存在したことを認識⁽⁸⁾しポート・メディアのあり方について更に考究しなければならない。

したがってわが国の社会は余りにも伝統的な力が強すぎ……そのために日本社会では新しい器の中で古いものを生かすという変革の仕方より、古い伝統に立脚して刹那的に新しいものを利用するという、その時々の中に間に合わせ的な解決策が用いられる」といった史的背景をもポート・メディアを担う者は再認識しなければならないであろう。

- 注 (1) 西浦義道著、『業界新聞』, P. 38, 現代ジャーナリズム出版会, 昭和55年
 (2) 「前出」, 『業界新聞』, P. 39
 (3) 山本, 藤竹編, 『図説日本のマス・コミュニケーション』, 日本放送出版協会, 昭和56年, P. 37。
 (4) 「前出」, 『業界新聞』, P. 55, P. 41。
 (5) 羽田昇史稿, 「物流を学ぶ人のための専門誌紙」, 『輸送展望』, (株)日通総合研究所, No. 152, '75, 2月号
 (6) W. シュラム編, F. ジーバー稿「コミュニケーションと政府」, 『マス・コミュニケーション』, (学習院大学訳), 東京創元社, P. P. 96 ~ 104。
 (7) ユネスコ「マクブライト委員会」報告, 永井道雄監訳『多くの声, 一つの世界』(Many Voices, One World), 日本放送出版協会刊, 昭和55年, P. P. 107 ~ 108。
 (8) Peterson, J. Jensen, W. Rivers "The Mass Media and Modern Society", pp. 29—64, N. Y. Winston, 1965
 (9) 横山寧夫著, 『社会学概論』, 慶応通信, P. 284, 昭和54年。

む す び

ダイナミックな近代港湾のスポークスマンの役割を占める雑誌『港湾』の社会的責任は、ますます重要であるといわざるをえない。

情報化社会における港湾とコミュニケーションの研究は、ちょうど体内を流れる血液のようなものであると云えよう。それは複雑な国際港湾社会へむけてのわが国、港湾の主体性を構築すべきファクターでもある。本稿の結びにあたって、雑誌『港湾』の欠版を補いかつ復刻版が刊行されることを期待して止まないし、また港湾の文献が市の広い公共の場を活用して資料が自由に求められることを希望する。

リース港の広域化問題と小規模鉄道の建設

——スコットランドに於ける鉄道建設の一つの例証——

小 林 照 夫

(関東学院大学)

目 次

1. 問題の所在
2. リース港とエディンバラ・ダルキース鉄道
3. リース港の隣接港湾
4. E. L. N 鉄道と E. L. G 鉄道
5. 結語

1. 問題の所在

スコットランドに於ける産業社会の展開は、多くの先進諸国に於いてそうであったように、産業革命に始まる工業化政策と都市化政策を通してであった。英国中央政府ウェストミンスター (Westminster) の工業化政策と都市化政策の積極的な働きかけは、1707年の併合後もイングランドとスコットランドの間にはそれ以前と同じ状態のままの宿敵としての民族感情の縛れがあったので、両者間の経済的格差を是正し、少しでもその縛れを解きほぐすべき意味をもっていた。その意味からも、ジョージ三世 (George III) 時代からビクトリア (Victoria) 時代の諸政策には、目を見張るものがあった。特に、スコットランドに於いては、セントラル (Central)、ロージアン (Lothian) 地域の石炭、鉄鉱石の資源開発、エディンバラ (Edinburgh) の港であり、スコットランドの重要な外国貿易港リース (Leith) の改修築と、それに伴う国民的市場圏の形成、その国民的市場圏の形成と確立に大きく寄与した鉄道の敷設、等をあげることができる。

リース港と関連したものとしては、1826年5月に鉄道の敷設認可を受け

たエディンバラ・ダルキース鉄道 (Edinburgh and Dalkeith Railway) があり、この鉄道の建設は、エディンバラやリース市民の石炭入手の安定化をはかるための石炭資源地の開発にあったし、1836年8月に建設の認可を受けたエディンバラ・リース・ニューヘイブズン鉄道 (Edinburgh, Leith and Newhaven Railway) は、低湖 (Low Tide) に悩むリース港の実情を打破すべき港湾の広域化に先鞭をつけるものであった。また、1842年8月に鉄道の敷設をみたエディンバラ・リース・グラントン鉄道 (Edinburgh, Leith and Granton Railway) は、リース港を中心とした港湾の広域化の整備と、エディンバラ、リースの産業都市への転換をはかるべき港湾機能の一層の拡大に寄与した。

このような歴史的経緯を通して、スコットランドに於ける主要な外国貿易港が産業社会の展開とともに、その港湾機能の様相をかえていかざるをえなかった。リース港のこのような歴史的現実を目を向けながら、鉄道の敷設に伴い港湾の広域化が実現したその過程を考えたい。それは産業社会の展開に伴い低潮に悩むスコットランドの港の新しい対応の一つの例証だからである。

2. リース港とエディンバラ・ダルキース鉄道

エディンバラを中心とした最初の小規模鉄道の歴史を、エディンバラ・ダルキース鉄道のそれに求めることが出来る。この鉄道の計画は、R. スティーブンソン (Robert Stevenson) がブクルー・クイーンズベリーのW. フランシス公 (Walter Francis Buccleuch & Queensberry; 以下ブクルー・クイーンズベリー公と称する) から調査依頼を受け、鉄道建設に伴う調査報告書をまとめた時に始まる。それは1818年12月であった。この調査の目的は、エディンバラとミッドロージアン (Midlothian) の石炭、建築用石材、石炭の資源地を鉄道で結びつけるための経済的効果の測定にあった。

エディンバラ・ダルキース鉄道の建設は、ユニオン運河 (Union Canal) の建設と同様に、エディンバラ市民の「産業革命」への新しい対応として、その歴史的意義を求めることができるが、将来的展望を含めた経済的効果については、鉄道に寄せる期待の方が遥かに大きかった。なぜなら、当時のエデ

インバラは、なにぶん、消費都市の色彩が強かったので、そこでは、資源地や生産地との結合、そことの迅速な物流が何よりも望まれたからである。石炭を例にとっても、ミッドロージャンの炭田が開発された時、資源地とエディンバラまでの道路事情が悪く、ザックに石炭を入れて運ぶか、馬にかつがせて運ぶかのいずれかであった。こうしたエディンバラへの石炭輸送の非経済性が、エディンバラ周辺の鉄道建設に拍車をかけさせた。

リースやエディンバラ市民の石炭や建築用資材の資源地として考えられたダルキースは、1791年に4,366人、1801年には3,906人、1811年には4,709人、1821年には5,169人、1831年には5,586人の人口を数えた。⁽¹⁾人口からみても、当時のスコットランドとしてはそれほど小さな町ではなかった。

このようなダルキース鉄道のような小規模鉄道の建設について考えると、一般的にいえることは、「産業革命」の進展に伴う新しい対応の中での局地市場圏の再編成と整備に結びついた点である。そして、ここでの小規模鉄道の建設への働きかけは、迅速な物流、安定した輸送体系の確立と結びつき、道路から鉄道へ、運河から鉄道へといった転換をうながす鉄道輸送の優位性を前提にするものであった。しかし、エディンバラを中心としたダルキース鉄道の場合は、道路から鉄道へ、運河から鉄道へといった、その鉄道の経済的効果を狙いながらも、単に局地市場圏の形成を目論むものだけでなく、主としてこれまで、エディンバラの商業活動がエディンバラの港リースとの関係の中で営まれていたので、鉄道の支線をリースまで延長させることによって、既存の港を媒介とした経済的活動の場を一層拡大せしめようとする狙も、そこにはあった。

1829年6月4日付のエディンバラ・ダルキース線に関する第二の法令⁽²⁾と1834年6月27日付の第三の法令⁽³⁾に、リース線の敷設と、リース港内への延長工事に関する規程が盛り込まれた。これらの法令制定の目的は、条項にもあるように、炭田、穀倉地帯とリース港を鉄道によって結びつけることによって、市民の経済的効用を喚起することであった。特に、第二の法令では物流基地としてのリース港の位置づけを前提にしたかのように、これまでの

リース港条令にみられた、「鉄道が港湾の拡張の支障になってはならない」、といった条項が、部分的にせよ、拡大解釈しうるような条項にとって代った。それはリース港の商業活動が活発になり、蒸気船や大型船舶時代の到来によって港湾機能が麻痺し、リース港の拡張が必要になったとき、市長や市行政官が鉄道路線を移動することを鉄道所有者に勧告しうる権限が規定されたからである。つまり、この条項では、逆にいえば、港内への鉄道建設が前提になっていた。さらに第三の法令では、港内への鉄道の延長が実現すれば、迅速かつ能率的な船積み、陸揚げが可能になるとして、その必要性が説かれている。そして、ダルキース本線を含めて、この支線の敷設によって、エディンバラ、リース、ダルキースの経済的結合に基づく新経済圏の形成が、より具体的なかたちで提起されたことは事実である。

ところが、蒸気船や大型船舶がリース港に自由に出・入するためには、一定の深水を確保するために、港内の浚渫が必要になった。リース港がエディンバラやリースの市民の経済的活動の場として、さらに、エディンバラ・ダルキース鉄道の建設によって約束されたダルキースを中心とした背後地との関係の中で港湾機能の回復をはかることが、これまで以上に必要になった。というのは、船積や陸揚げの必要上入港しなければならなかった、リース港に船籍を置くクライトン (Crichton) 会社のロイヤル・ウィリアム (The Royal William) 蒸気船の場合を例にとってもわかるように、低潮のために入港に際して船が浅瀬に乗上げてしまうので、どんな天候の時でも、荷の船積や陸揚げ、乗客の乗船や下船に際して、ボートを用いなければならなかった。そのため、他港に比べ経費がかかり、常に危険が伴い、大都市エディンバラや炭田、穀倉地を有するダルキースを背後地に持ちながらその経済的効果を十分に発揮できないでいた。

このような事情もあって、リース港の改修築工事が問題になった。しかし、大型船舶、蒸気船が自由に港内に入るためには、40万ポンドの改修築工事費がかかった。この見積額は、リースに隣接しているトリニティー (Trinity) の25万ポンド、グラントン (Grantont) の26.8万ポンドに比べると、かなりの額にのぼった。そのため、エディンバラの港の新しい位置づけとして、隣接

港湾の開発が叫ばれた。

- 注 (1) Dalkeith は元来農業地帯で、農耕と牧畜が盛んであったが、Midlothian の東部および南東部の石炭、石灰、砂岩の資源地は、早くから開発されていた。そして、Bald の“Account of the Coaltrade”によると、水車や風車に代って、炭田の水の汲み出しに最初のスチーム・エンジンが Edmonston 家によって取り付けられたのが、1727 年頃であったと R. Stevenson が書いていることからみて、そこでの作業技術の水準も高かったように思われる。
- (2) “An Act to enable the Edinburgh and Dalkeith Railway Company to raise a further sum of money to make a Branch from the said Railway to Leith, and for other purpose relating thereto”
- (3) “An Act to enable the Edinburgh and Dalkeith Railway from the said Railway to the Town of Dalkeith to extend the Leith Branch of the said Railway, and for other Purposes relating thereto”

3. リースの隣接港湾

エディンバラやリースの市民の間では、リース港の改修築による港湾機能の回復を願うものと、エディンバラ周辺の港湾開発を願うものとに分かれた。そのため、エディンバラ市とリースでは、リース港の港湾改修築工事に力を入れるとともに、他方ではリース港に隣接したニューヘイブンやグラントン諸港との結合を求めた。⁽¹⁾

ニューヘイブンは昔からの漁村であった。最初ここに住みついた漁民は、オランダからやって来たのではないかといわれている。⁽²⁾ ニューヘイブンについてははっきりいえるようになるのは、15世紀頃からである。ちょうどその頃、ニューヘイブンに礼拝堂が建てられた。ニューヘイブンが発展の兆をみせるのは1506年からであり、それはジェームズ4世 (James IV) がこの当時最大の船舶、巨大な木製軍艦グレート・マイケル (the Great Michael) を建造するために造船所をつくってからである。⁽³⁾ そして、「産業革命」期に入り、蒸気船や大型船舶がフォース湾 (Firth of

Forth)を航行するようになると、リースに比べて海底が深いニューヘイブソンが定期船の寄港港として着目され始めた。

ニューヘイブソンからさらに西へ行くと、ブクルー・クイーンズベリー公の所有内につくられたグラントン港がある。この港はブクルー・クイーンズベリー公によって築港され、私的港湾の色彩が強かったが、1838年6月開港後、フォース港の重要なフェリー基地として機能し、スコットランド中央部との物的流通、人的交流に大きく貢献した。

リースに隣接するこれらの港が、各々の機能を担い始めると、当面、既存のエディンバラ経済圏とのコミュニケーションが重要な課題になった。そして、その最初の具体的措置は、隣接諸港を結ぶ道路網の整備にあった。

産業社会の展開と、新技術の開発に伴い、大型船舶、蒸気船時代を迎えると、低潮という自然的条件からリース港の機能そのものが麻痺してきたことはこれまで述べてきた通りであるが、隣接港湾の開発に伴う道路網の整備は、大都市エディンバラの都市機能の分散化を可能にし、市街化区域とその周辺という重層的構造をつくりあげるのに役立った。リースの自然的条件からリース隣接諸港の開発が余儀なくされたが、こうした方向はエディンバラ・リースという旧来からの経済的関係からみると必ずしもよい傾向ではなかった。しかし、結果的にはリース港の港湾機能が麻痺し、リース隣接諸港とエディンバラ、リースが結合したことによって、経済圏の拡大がはかられた。そして、エディンバラと隣接諸港との関係が密になるに従って、エディンバラ近郊の開発も進み、過密化していたエディンバラそのものの都市機能の分散化をはかることができ、産業社会の展開を包摂しうるような基盤がここにできあがった。しかし、何分、道路網が整備され、そこには経済圏の拡大をはかりうるような基盤が形成されたものの、当時の陸上輸送機関の実情からみて、そこには制約がみられ、エディンバラと隣接諸港の結合がはかられながらも、それはあくまでも局地市場圏内の整備に過ぎなかった。そのため、リース港を中心としたその隣接諸港湾の広域化した港湾機能を十分なまでに活用させ、国民的市場形成への足掛りをつくるには臨港鉄道の建設をまたなければならなかった。

注 (1) Edinburgh の周辺には、この他に、Portobello, Musselburgh, Fisherrow の港がある。

(2) John Russel, *The Story of Leith*, 1922, p. 233.

(3) Alan Hamilton, *Essential Edinburgh*, 1978, p. 210.

4. E・L・N⁽¹⁾鉄道 と E・L・G⁽²⁾鉄道

臨港線エディンバラ・リース・ニューヘイブン鉄道の建設に伴う申請が、1836 年の春に出された。申請の内容は、エディンバラ市とリース港をニューヘイルブンやトリニティー (Trinity) と鉄道によって結合をはかることであり、低廉で確実に、しかも迅速なコミュニケーションを約束し、多大な公衆の利益に浴することを目的とするものであった。⁽³⁾ この鉄道の建設によって、貨車で輸送される物財から年間 8,000 ポンドの収入と、600,000 人の足を確保することによって生じる年間 7,500 ポンドの収入が見込まれた。そこでは、年間の鉄道を維持するための経費として 5,000 ポンドを計上しても、初年度に資本の 12.5 パーセントに当る 10,500 ポンドの純利益が見込まれている。⁽⁴⁾ また、乗客についても、600,000 人は 1835 年 11 月段階の見込であって、1837 年 1 月には 1,021,632 人と計算がたてられ、この段階では 421,632 人の乗客増が見込まれている。⁽⁵⁾

1836 年の鉄道建設認可の段階で確認されていたエディンバラからリースへ、そしてニューヘイブンからトリニティーに至る鉄道敷設が完了し、法令に謳われた公衆に対する利益と便益がもたらされた段階で、エディンバラ・リース・ニューヘイブン鉄道の一層の経済的効果をあげんがために、支線の延長に関する法令 (“An Act to alter, explain, revive and continue the Powers and Provisions of the Acts relating to the Edinburgh, Leith, and Newhaven Railway, and to make two Branch Railways there from;”) が 1844 年に施行された。

支線の敷設は、既存のエディンバラ・リース・ニューヘイブン鉄道が、グラントンの棧橋と、もう一つは北リースの西ドックとする、二つの支線によ

る延長であった。これら二つの支線に関する法令が制定された段階で、エディンバラ・リース・ニューヘイブン鉄道会社は発展的に解消され、9人の役員を限度とする新会社の設立に伴って、鉄道の名称もエディンバラ・リース・グラントン鉄道と改められた。

グラントンの港は、ブクルー・クイーンズベリー公によって建設された私的港湾の強い港だけに、支線の延長に伴い彼の経済的利害が損なわれないよう、この法令ではグチントン港の建設に伴う法的に裏付けられた条令の再確認がなされ、グラントン港に関する彼の諸権利が確保されている。支線の建設完了期間が3年間と定められていたので、1846年には、(“An Act to amend and enlarge the Powers of the Acts relating to the Edinburgh, Leith and Granton Railway”)が制定され、工事が急がれた。そして、翌年の1847年には新たに支線の建設に伴う法令、(“An Act to enable the Edinburgh, Leith, and Granton Railway Company, to make a Branch Railway to the Upper Drawbridge, in the Town of Leith”)が施行され、アッパー・ドロウブリッジ (Upper Drawbridge) までの延長がはかられた。

この法令にみる輸送料金に関する規定を通して当時の臨港鉄道の実情について考えると、貨物の輸送ばかりでなく乗客の便宜もはかられていた。何故なら、特別列車の利用乗客者を除いて、客車、機関車、輸送に付随した諸料金を含み、一等利用客については3ペンス以下、二等利用客については2ペンス以下、三等利用客については1.5ペンス以下といったように、輸送料金に関する政治的指導がそこでは施されていたからである。また、利用客が車内に持込める手荷物についても、一等乗客については100ポンドまでとされ、二等乗客については60ポンドまでとされ、三等乗客については40ポンドまでと定められていた。そして、このように臨港線の支線に関しても利用者の運賃と手荷物の制限量が規程に盛り込まれたことは、グラントンが新たにファイフ対岸のバーンティールランド (Burntisland) との間のフェリー航行基地としてスコットランド中央部との人的交流をはかるべく位置づけられたことが、その背後では読みとれる。

また、この法令では、物品、物資、動物の輸送に関しても、貨車や無蓋車の利用料を含む輸送料金の指導がはかられている。

石炭、コークス、粉末無煙炭、石材、消し炭、白亜、泥灰土、砂、石灰、粘土、砂利、灰、石灰岩、敷石、れんが、タイル、スレート、建築用資材、各種肥料、ポテト、かぶら等の農産物、鉄、鉛、他の金属、粗鉱物については、1マイル当り1トンにつき2ペンスまで。

他の物財、商品については1マイル1トン当り3ペンスまで。

馬、らば、ろばについては1マイル当り4ペンスまでとし、牛、乳牛、雄牛、畜牛については1マイル当り3ペンスまで。

といったように、輸送対象別価格指導がはかられていた。このような行政指導は、エディンバラ・リース・ニューヘイブン鉄道を発展せしめたかたちで建設されたエディンバラ・リース・グラントン鉄道によるグラントン、トリニティー、ニューヘイブン、リースを結ぶ経済的意味が、エディンバラ、リース経済圏の中でことのほか大きかった。そのため、鉄道会社の独占的輸送価格が設定されることを制限する意味で、料金指導が行なわれたものと解釈できる。つまり、グラントン、ニューヘイブン諸港の改修築によって、バーンティーランドを窓口としたスコットランド中央部経済圏との結合がはかれ、その結果として拡大したエディンバラ、リース経済圏の一層の経済的効果を狙うべき建設された臨港鉄道の経済的意義が、少しでも損なわれないために、鉄道会社の経済的独占が助長されないように、制限を加える意味で、輸送品別料金設定という政治的措置が講じられたものと考えられる。

エディンバラ・リース・グラントン鉄道は、その後、本格的な幹線鉄道時代を迎えるにあたって、その一部はエディンバラ・グラスゴウ鉄道(Edinburgh and Glasgow Railway)に吸収され、他の一部はエディンバラ・ノーザン鉄道(Edinburgh and Northern Railway)と合併し^[6]、本来の意味での臨港鉄道としての役割は終りを告げる。しかし、リース港を中心とした臨港鉄道が、幹線鉄道に合併吸収されたことによって、リース港とその隣接する諸港湾の港湾機能は益々発揮され、エディンバラ、リースの表玄関としての役割に留まることなく、スコットランドの国民経済圏の形成に寄与すべく役割

と機能を果しはじめた。

- 注 (1) 1836 年 8 月に建設認可を受けた Edinburgh, Leith and Newhaven Railwayをいう。
- (2) これはEdinburgh, Leith and Granton Railwayの略称である。
- (3) Patrick Neel, "Considerations regarding the Edinburgh, Leith, and Newhaven Railway addressed to the Commissioners of Improvements; the Inhabitants of the Eastern Divisions of Princes Street and of the Streets under which the Tunnel is proposed to be carried; and to the Shareholders of the Railway Company, " 1837.
- (4) *Ibid.*, p. 3.
- (5) *Ibid.*, p. 3.
- (6) The Edinburgh and Northern Railway Company の事業を継承する者たちで、新会社 The Edinburgh, Perth and Dundee Railway Company が設立された。この新会社の設立は、Edinburgh and Northern Railway と Edinburgh, Leith and Granton Railway が合併してからである。

5. 結 語

グラントン、ニューヘイブン、トリニティーの改修築によってリースを中心に広域化した港湾が、エディンバラ・リース・ニューヘイブン、さらには、エディンバラ・リース・グラントン鉄道の相つぐ建設によって、港湾の有機的関連がはかられたと同時に、その有機的関連から、道路が果す経済的役割とは比較にならない程のエディンバラ経済圏の一層の拡大がはかられた。こう考えると、港湾の広域化を実質的なものにした鉄道の建設は、エディンバラ経済圏の拡大に大きな力になったし、それは、また、これまでグラスゴウとの関係の中で位置づけられていたエディンバラ経済圏そのものをスコットランド中央部とも結びつけるのに役立った。

その意味でも、この臨港鉄道はリース港の港湾の広域化を実現させ、エディンバラ、リース経済圏を拡大せしめたものとしてその経済的意義を評価することができる。そして、また、エディンバラ行政区内にみた港湾の広域化

を実現させ、エディンバラ、リース経済圏を拡大せしめたものとしてその経済的意義を評価することができる。そして、また、エディンバラ行政区内にみた港湾の広域化構想は、リース港の改修築工事の背景と相対するかたちで展開したその歴史の中に、既存の経済圏とは経済的利害を異にする新しい運動の高まりと、それを指導した既存経済圏外の有力な市民との新しい経済的抗争という舞台を通して、「産業革命」の進展に伴うエディンバラ行政区内民の対応の歴史的一面をみることができる。

〔付 記〕

紙面の都合上、エディンバラ経済圏内にみるリース港を中心とした港湾の広域化問題について詳細な論述を試みることができず、むしろ全体を学会報告のための問題提起に留めた。そこで、詳細については拙書『スコットランド産業革命の展開 — エディンバラ経済圏を中心に』（八千代出版）を参照していただければ幸いである。

沿岸域問題と港湾再開発

長尾 義三

(京 都 大 学)

目 次

1. はしがき
2. わが国の沿岸域の特性
3. 沿岸域問題の発生と課題
4. 港湾再開発の動機と要因
5. 港湾再開発の方向と問題点
6. 沿岸域活性化のための港湾管理者の役割
7. むすび

1. はしがき

ここで沿岸域とは陸域と水域で構成され、陸域でも、水域でもない第3の新たな国土の空間という概念を持つ。ここでの水域は、経済水域さらに領海に属し、主権は国にあるが、原則的として、地方自治団体の行政区域は明確でない特徴を持っている。沿岸域の水域の範囲自体、海岸法の示すように、春分の干潮面50m前後までとか、大陸棚の縁辺まで示すのか明確でない。ここでは、水深20m～50mまでの水域と一応規定しておく。⁽¹⁾ 陸域は、土地利用、行政区分、さらに、土地所有、利用権について複雑ではあるが、明らかにされている特徴を持つ。しかし、その範囲は、海岸線満潮面から50m程度という、海岸法の規定もしくは、港湾隣接地域、臨港地区の範囲に拘わるものではないが、分水嶺までというような広大なものではなく、当該地域を自然沿岸とみなしたとき、高潮つなみ、もしくは潮風の著しく影響する範囲と一応規定しておく。いろいろな統計資料を利用する点から、これらの範囲を包括する行政区域の包む範囲をこの空間として考察することが实际的であろう。

海国日本というが、わが国は海国とはいえない。^[2] 何故なら、日本人の考えとして、陸の延長として海を考えようとする習慣があるからである。国民が海を理解し、海の摂理に従って、陸域での生活を考え、港湾、都市、そして地域の発展を考えると、海洋国家であるといえる。欧米諸国家と日本との一つの違いをこのような点でも指摘できる。例えば、地中海・北海の港湾都市、港湾から、内陸の街路鉄道を発達させた、ニューヨークの港湾都市、また海浜の自然系、生態系を考え、建物は高潮・波浪の及ぶ範囲に建設させ難くする制度を考えたりするのは、海からの考え方である。一方、浅海部を干拓、埋立したり、海岸堤防を水深の深い所に築造して陸地を増加させようとするのは陸からの思考といえる。海岸線に恵まれ、陸地が少ない国民性と、陸地が多く、海岸線に恵まれていない国民性との相違かも知れないが、沿岸域に対する考え方は、根本的に欧米人と相違することをまず指摘しておきたい。

わが国では、沿岸域において、干拓、埋立を通じて、土地利用、都市、港湾が活発に行われてきたが、どちらかというと、陸地の拡張という形で行われてきた。そこに、水と陸との接点、沿岸域の特性が失われ、重大な幾多の矛盾が表われるに至っている。また、開発されてきた沿岸域のスプロールや、陳腐化も現われ始め、港湾再開発という要請も高まってきている。ここで本文では、わが国の沿岸域問題の所在を明らかにし、沿岸域の一つの部分である港湾の再開発を考えるときの課題を求めてみたい。

2. わが国の沿岸域の特性

(1) 海岸の特性

南北に細長い島国に連なるわが国の海岸線延長は約 33,000 km。表1のように、崖岩で構成される沿岸を除いた自然海岸は約 11,000 km と全体の $\frac{1}{3}$ に過ぎない。既に人工構造物のある人工海岸は、約 8,400 km と全海岸の25%を占めている。東京港、伊勢湾、大阪湾、瀬戸内海における人工海岸率はそれぞれ83%、70%、81%、41%と全国平均に比べて高い。元来、海岸は、

河口部を中心として
内陸から排出される
土砂がゆるやかに堆
積し、河口デルタ、
海浜を形成し、そこ
に干潟、浜、沼、湿
地帯、浅海部等を通
じて海岸へと連続的
に続くのが常態であ
る。土地の少ないわ
が国では、河川堤防、
干拓および、表2の
ように埋立等が積極
的に行われて、内陸
が深海部に向けて拡
張し、海浜部が喪失
し、海と陸との不連
続沿岸域が多くなっ

表—1 海岸線と背後の土地利用

(単位: km, %)

海岸線区分	背後地土地利用	延 長	構成比	構成比	備 考
人 工 海 岸	農 地	田 畑 等	583	1.8	52.0
		森 林	361	1.1	3232.2
		建 物 用 地 等	94	0.3	8.4
		荒 地・その他	84	0.3	7.5
	小 計		1,121	3.4	100.0
	そ の 他	田 畑 等	1,574	4.8	21.6
		森 林	1,929	5.8	26.5
		建 物 用 地 等	2,850	8.6	39.5
		荒 地・その他	922	2.8	12.7
	小 計		7,275	22.0	100.0
自 然 海 岸	砂 礫	田 畑 等	2,228	6.7	20.2
		森 林	4,113	12.4	37.3
		建 物 用 地 等	1,230	3.7	11.6
		荒 地・その他	3,450	10.4	31.3
	小 計		11,020	33.3	100.0
	崖 岩	田 畑 等	2,005	6.1	15.0
		森 林	6,872	20.8	51.4
		建 物 用 地 等	593	1.8	4.4
		荒 地・その他	3,896	11.8	29.1
	小 計		13,367	40.4	100.0
河 口 部			274	0.8	
合 計			33,057	100.0	

注：① 国土地理院の「全国海岸域現況調査」(昭和50年)，による。

② 海岸線区分の内訳は海岸線付近幅約100mの状況、背後地土地科用は海岸線より陸側約1kmまでの範囲の状況を示す。利

表—2 公有水面埋立 (昭和20年度～50年度)

(単位: 千ha, %)

工 場 用 地	住 宅 用 地	農 用 地	公 共 施 設 そ の 他 用 地	計
407 (34.4)	46 (3.9)	452 (38.2)	276 (23.4)	1,182 (100)

注：①建設省，運輸省資料から作成。

注：② 建設省分は免許ベースの値であり、かつ内水面の埋立・干拓を含んでおり、海面面にかかわる埋立・干拓の実績とは異なる。運輸省分は竣工ベースの値であり、昭和50年度末現在工事中の埋立を含んでいる。

③ ()内は利用目的別構成比である。

ている。瀬戸内海では、明治31年、2.5万haあった干潟は昭和44年1.5haと40%減少している。さらに、河川の上流には、砂防工事、ダム工事が行われ、

土砂の流下、海岸への堆積が止み、各所に侵食を起し、海洋のエネルギーが直接国土をおびやかす状態になっている。

(2) 生態学的特性

河口部、砂浜、干潟など浅海部を汽水域、Estuary と呼ぶ。この域は陸からの適度な淡水の供給を受け、塩水と連続的に混合し、藻場を形成し、デトリタス・ベントス・バクテリアを生み、ひ弱な生物を育む。魚貝類、そして水鳥が成育する場でもある。自然系に抗し、一個所に多量に集められた排水は、この生態系を崩し、富栄養は、排水中の有害物質とともに、母なる海の再生機能を喪失させる。大阪湾のアマモ場は昭和40年から46年までの数年間に49%と半減した。沿岸域におけるこうした問題は人工陸地と、陸に住むものたちに見かけの便利をもたらしてはいるが、母なる海の大事な部分を殺しており、これを、単なる環境悪化、汚染問題として捉えることは皮相的である。沿岸域は、波・流れによって、絶えず動いている。これは、拡散・浄化に役立つ一方、大規模な沿岸域破かいが広域に伝搬する結果ともなる。沿岸域の生態系は、①食物連鎖、②結合媒体の複雑さ、③流入水の影響、④水域の循環機構、⑤エネルギーの発生・貯蔵、⑥窒素、⑦酸素、⑧光、⑨温度、⑩塩分濃度などと深く影響する。人工構造物とそれに影響を受ける生態系の適確な把握を行い、適切な保存、保全、開発計画を策定し、行動を行うのに、陸域とは違った理念と技術を必要とする。

(3) 利用特性

漁業そして他の域圏との広い交流の場として、沿岸域は利用されてきたのであるが、人間社会活動の高度化につれて、表2に示すように、大規模工業用地、農業用地、都市住宅、さらに、エネルギー生産備蓄用地、下水処理場、廃棄物処理場、レクリエーション用地などと、内陸に求められない用地として、干拓、埋立が、自然の造陸作用を先取りして行なわれてきた。その規模は表3に示されるように想定氾濫面積に等しい。その場合の問題点は、母なる海の再生機能はあまり考慮されることなく、先取りされ、あたかも弱肉強

表—3 沿岸域の人口、土地利用と全国との比較

区 分	全 国 注：②		想 定 氾 濫 区 域			氾 濫 区 域			本 調 査 の 区 分 (万)
	面 積 (万ha)	構成比 (%)	面 積 (万ha)	構成比 (%)	全国比 (%)	面 積 (万ha)	構成比 (%)	全国比 (%)	
住 宅 地	88	2.3	33	13.0	14.8	8	11.9	9.0	住宅地区
事務所・店舗等の宅地	10	0.3	1	1.4	10.0	1	1.2	10.0	商業・業務地区
工 業 用 地	13	0.3	6	5.7	46.2	4	5.4	30.7	工業地区
農 用 地	599	15.9	40	40.6	6.7	28	40.7	4.7	田地・畑地
森 林	2,523	66.9	4	3.8	0.2	2	2.5	0.1	林 地
そ の 他	541	14.3	36	35.5	6.7	26	38.3	4.8	公共・公園緑地・海浜地・その他
面 積 合 計	3,774	100.0	99	100.0	2.6	69	100.0	1.8	
人 口 注：②	103,720(千人)		17,963			11,822			㎡
人 口 密 度	280.3(人/㎤)		1,817.7			1,706.6			

注：① 農林省・運輸省・建設省「海岸域保全効果調査報告書」による。

② 昭和47年度の値。国土庁「国土利用白書」による。

③ 昭和45年「国勢調査」による。

④ 想定氾濫区域は計画高潮位と計画波高により決定される範囲で、現実の海水の影響範囲より多少広い余裕を持った区域である。氾濫区域は、計画高潮位、計画波高、波の周期、継続時間、海底勾配等から求めた海水の浸水する区域を言う。

食の観を呈して陸地化され、沿岸域は消滅してしまったといえる。

(4) 制度特性

このように推移したのは、水面は公有とはいうものの、無主物国有無管理状態におかれていたためと思われる。確かに、漁業法、鉱業法、公有水面埋立法、港域法、港則法、さらに、港湾、漁港法、海岸法などの法制度はあるが、単一目的達成のための水域利用管理法であり、相互に有機的に開発保全を一体的に考えたものではない。欧米諸国の沿岸域管理制度に比べて、著しい遅れを示している。

沿岸域の問題が総合的に考慮すべきと主張されたのは、昭和48年10月科学技術庁海岸開発審議会の答申⁽³⁾が始めてでなかろうか。また昭和52年11月、第3次全国総合開発計画⁽⁴⁾の中で、次のように述べられている。「近年新に海洋秩序の形成等新しい要請に対応した利用空間としての海域及び海岸への期待が急速に高まり、特に漁業の場としての重要性が一層増大しているとともに、残された自然海岸及び干潟の保全の必要性も認識されている。このよ

うな課題に対応するためには、海岸線をはさむ陸域と海域を沿岸陸海域（沿岸域）として一体的にとらえ、多面的な利用が可能な空間としての特色を十分に生かしつつ、沿岸域の自然的特性、地域的特性、生態環境に応じて、保全と利用を一体的に行う必要がある。したがって、今後、沿岸域の利用が増大すると予想される一方、保全の必要性も高まると想定される中で、利用分野間及び保全と利用の間で適切な調整を行うことが、極めて重要な課題である」とし、「沿岸域の特性を十分考慮した上で、早急に保全と利用の基本的な計画について検討する」と述べていることは、画期的なことといえる。しかし、その後、これの実現に向けての制度化の顕著な動きが見られないことは、残念なことである。

3. 沿岸域問題の今後の課題

人間生活の多様化、社会活動の高度化、そして都市化の進む中で、沿岸域空間への利用圧力は今より一層高まると思える。陸域については、国土総合開発法、土地利用計画法、さらに、都市計画法および、これに関連する諸法規が改正整備され、スプロール開発は極力抑制するよう配慮されている。しかし、沿岸域については、これらの諸法を援用する程、成熟していない現状にある。科学技術庁、国土庁の適切な認識と提言を受けて、沿岸域の保全 Preservation、保存 conservation そして開発 utilization への具体的な方向を1日も早く見出させねばならないと思う。その場合の課題として、つぎの事項を列举し得よう。

(1) 沿岸域問題の正しい認識と、関係者の取り組むべき基本的姿勢の確立

複雑な自然系と人文系とが織りなす沿岸域環境の中で、何が生じているか。どうすればよいか。それは、陸域の土地問題、住宅問題、社会資本の整備問題より深刻であり、陸域問題のツケを沿岸域で解決させるという安易な思考は許されないのである。

(2) 沿岸域基礎科学の充実

海洋問題、陸域問題程、沿岸域の科学的課題の研究は進んでいない。生態系1つ捉えても、開発行為が行なわれたとき、どう系が変化して行くかという動学的問題についての説明はほとんどなされていない。マクロ、ミクロを通じて、沿岸域の資料を整備し、重要な課題について、調査研究を早急に進める必要がある。

(3) 沿岸域開発可能ポテンシャルの把握

この分野の研究の必要性が指摘され、多種の研究調査が行なわれてきた。⁽⁵⁾しかし、静態的な限られたデータと、方法論の開発のみであり、前述した動学的データの蓄積はなく、また方法論にしても、隣接域間相互の関係、時間的変動を予測する研究が遅れているため、実用域に達していない。

(4) 需要動向の把握

短期、長期の需要予測が不完全である。このため、必要が生じたものからというスプロール現象にどうしても成り勝ちである。近年急激に、沿岸域利用の需要が多方面にわたり、大規模に生じ来つつある。そこで、需要間の対立、紛争も生じ、環境悪化の傾向が表われている。これに対処するため適正な沿岸域利用計画を策定することの必要性は分っているが、陸域のそれと比較して、バランスのとれた計画を策定して、不用・不急の計画に厳しい制約を与えることは、制度上の不備等実際問題として困難な状況にある。

(5) 沿岸域管理の制度化

現在わが国では、沿岸管理の主体が明確でない。水域はその場合国の包括管理に属するが、港湾、漁港区域、海岸保全区域などを除いては管理主体が明確でなく、水面を地先とする都道府県知事が機関委任事務として包括管理していることになっている。しかし、主務大臣も明確でなく、水面の境界も存在しないのが現状である。したがって、調査から計画の策定・調整行為を

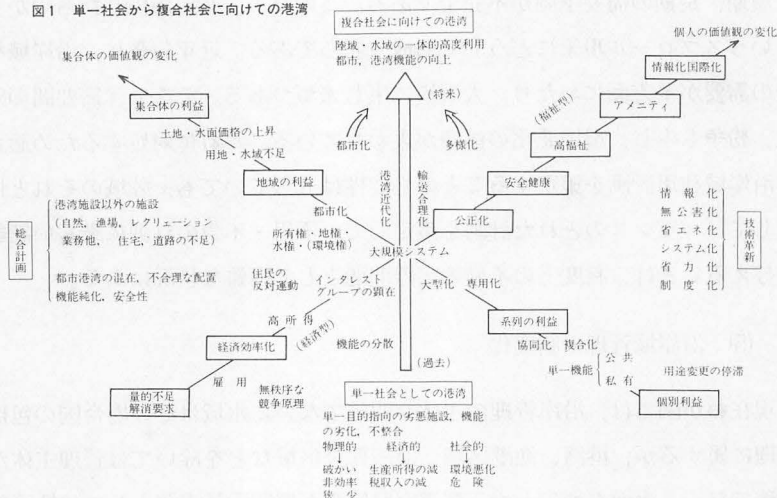
行うべき主体もない。

4. 港湾再開発の動機と要因

(1) 港湾再開発の動機

わが国の港湾は海陸交通の結節点として、ターミナル機能を持ち、地域開発・産業振興の基盤として整備されてきた。輸送交通の近代化、産業構造の変化、都市化の進展、ならびに人間・社会の多様化、価値観の変化に伴い、港湾機能の劣化、施設の陳腐化が生じ、港湾の再開発の要請が各所に生じてきている。これは日本のみでなく、欧米諸国を始めとして、国際的に共通の問題ともなっている。わが国の国土条件、産業構造、港湾の成立過程から欧米諸国における港湾再開発問題とは、性格を必ずしも同じくするものではないが、前述した沿岸域問題と重ね合わせて、問題を分析し、この分野の課題を明確にして行きたい。図1は港湾に発生している再開発の問題の要因を時

図1 単一社会から複合社会に向けての港湾



系列に配置し、動機を明らかにしようとした。右下から左上に沿って、港湾

関連企業動向の時系列変動であり、左下から右上に沿って、個人・社会の価値観の変化が並べてある。特徴は、個人、単一の価値観から、複合体の福祉型の価値観へと変化していることが示されている。外部的要因として、技術革新による輸送の近代化、複合社会として都市化、総合計画への要請が、沿岸域空間としての港湾の環境を形成している。過去単一社会の単一目的の集積として整備されてきた港湾は、物理的・経済的さらに、社会的機能の劣化・不整合として再開発が要請されている。目標は、複合社会に向けての港湾であり、都市・港湾機能の向上、陸域・水域の一体的高度利用が目指されている。

これを詳細に分析するために、港湾の陸域・水域を一体にして、特性に応じて、ゾーニングを行い、物理面、経済面および社会面、環境面のそれぞれ適確に評価しうよう項目、指標を選択することが必要である。また、港湾周辺にまで分析・評価することが必要である。この場合、評価する立場によって、評価自体が異なることも配慮しておかねばならない。

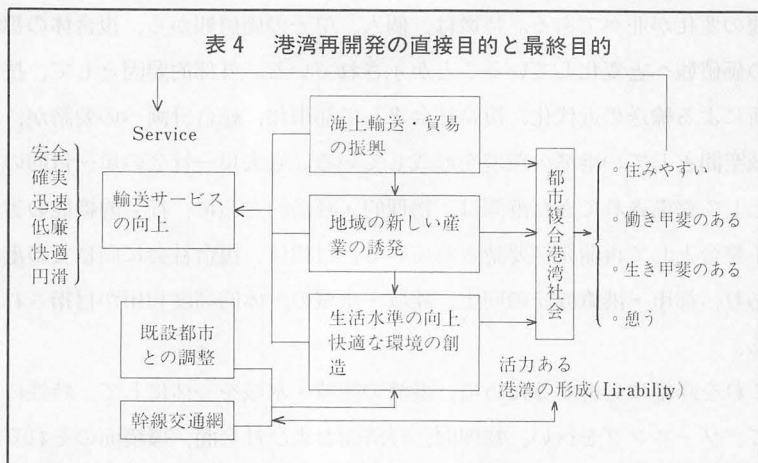
(2) 港湾再開発の定義と目的

個人およびその集合体の価値観の変化に伴い、単一社会から複合社会に向けて変貌する社会環境の中で、沿岸域の一部としての港湾の区域内の劣化および不整合となった施設機能をゾーンごとに、修復・保全、保存、用途変換、移転、除却および新設を行い、陸域・水域空間の総合的な高度利用を図り、臨海都市機能を含めた港湾機能を向上させ、新しい港湾像を創造し、周辺の沿岸域の適正な一部として、よみ返えらせ、もって公共福祉の増進を図ることが港湾再開発の内容となろう。ここで、再開発は、施設のようなハードの部門のみでなく、協同化、協業化、情報化など運営・サービスシステムのようなソフトの部門を含めたものと理解するべきである。

ここに新しい港湾像の具体的内容について論及しておきたい。

表4に示すように、輸送・交通の安全・確実・迅速・低廉・快適・円滑をはかり、サービスの向上を直接目的としながら、最終的には住みやすい（ゆとりのある、よい環境）、働き甲斐のある（安定雇用、高所得、公正、成長

表4 港湾再開発の直接目的と最終目的



性のある), 生き甲斐のある(生産・消費・文化の創造に役立っている, より高い知識, 世界の人と交っている), 憩う(余暇を沿岸域の有効利用によって活用する), 活力ある(Livability) ポートエリアとしての港湾の形成を目指すものであり, それは都市複合港湾社会の創造を意味する。

こうした複合社会形成の場としての港湾づくりには表5に示すような従来とは異なった幾つかの視点が必要となろう。

表5 単一社会から複合社会に向けての港湾再開発の視点

単一グループ (個々の港湾・海軍産業)	→	複合インテレストグループ (利用者・影響者・他の利用者)
単一企業	→	複合企業
単一目的(経済型)	→	複合目的(福祉型)
単一システム	→	複合システム
現時点打開	→	将来への展望
単一学問	→	複合学問
効率基準	→	公正基準(調和・和の必要)
狭い地域	→	広い地域さらに国際的視野
個別計画—集権制御 (規制・補助)	→	総合計画—分権的達成 (権利変換・税制・調整)

5. 港湾再開発の方向と問題点

(1) 港湾再開発を促す要因

図1に示したことを整理して表6に示した。内的要因として、価値観の変

表6 港湾再開発を促す要因

内的要因	外的要因
① 港湾内における企業ならびに環境における集合体の価値感の変化 ② 施設・機能の分化と不整合 物理的：材質、構造、形状、種類、規模、配置、団地の狭少 経済的：非効率、不便、取替修復の不経済 社会的：危険、スラム化、密集、社会不安、さびれ、環境の悪化（公害・景観の悪化、交通渋滞、不衛生etc）	① 技術革新 一般的：情報化、システム化、無公害化、省エネ、省力・制度化 国際化 輸送面：協同化、協業化、大型化、専門化、高速化、標準化、自動化、 ② 都市化（港湾以外の需要の発生） ③ 有限財としての沿岸域の有効利用、高度の付加価値への要請 ④ 沿岸域生態系の破かいの危機感

化と港湾内の施設・機能の矛盾があげられる。一口にいうと経済効率から、社会福祉の向上、港湾という沿岸域の中での人間・社会活動の有り方の模索があげられる。それは、技術革新、都市化、有限財としての沿岸域空間の見直しという外的要因によって、必然性と緊迫性が与えられている。

しかし、具体的な港湾再開発の行動目標は各港の歴史的背景、現実の矛盾の表われ方、施設整備の過程、住民感情などによって、決して画一的なものではない。また画一的になることは好ましいものではない。ここで、バルティモアの例をあげたい。バルティモアは米国東部海岸にあり、古い歴史のある港湾都市である。内港と称される地区は、都心に近く、西部開拓の拠点として、ボストン、ニューヨーク、フィラデルフィヤと同様繁栄した港湾地区である。港湾の近代化につれ、新しい港湾施設は漸次港の外側に整備され、この地区は老朽化し、スラム化し、古ぼけた煉瓦づくりの倉庫群の立ち並ぶ

不衛生、治安の悪い街と変化した。公企業体であるポートオーソリティは、港湾の活性化を求めて、再開発しようとするより、都心から離れた沿岸域に、近代港湾を整備しつづける方が得策と思っている。バルティモア市自体、老朽化が進む都市であるが、市は、活性化のための一連の都市計画の一環としての内港地区の再開発を意図し、ポートオーソリティから、この地区の権利の依譲を受け、第3セクターを設立し、これを中心に、再開発することになった。このときの行動目標は、つぎの7つである。①適切な住宅供給、②治安の回復、③都市交通の整備、④雇用の改善、⑤教育施設⑥レクリエーションのための沿岸域の利用、⑦文化財としての建築物の保存による市の歴史の再認識、海への関心の普及をあげている。フィラデルフィア港についていえば、臨港道路を地下に入れ、人工地盤上に臨港公園を造成し、周辺に高級マンションを配し、付近の土地の付加価値を高める方針をとっている。ボストンでは、歴史的建造物を巡回経路に配し、旧倉庫の中を改造して、食堂街にし、周辺を若者の集う広場になっている。

共通していることは、米国の場合、港湾再開発というよりは、旧港湾地区を都市の一部として、再生 *renewal* しようとしている。ただ、沿岸域の特性を利用し、海事、港湾色を強く出すため、昔用いられた帆船や、水産食物を中心とするレストランを配するようにしていることである。これらの努力は、それなりに、成功しているようであるが、沿岸水域の限られているわが国でそのまま踏襲できる方向であるとは思えない。

ここで、港湾再開発の行動目標策定の方法として、留意すべき事項を列挙してみたい。

1) 港湾を幾つかの特性により、ゾーニングを行い、要因別の評価項目、評価指標により、現状分析、ポテンシャルを測定し、項目別に劣化の程度を明らかにする。この場合、ポートエリアをできるだけ広くとる。港湾周辺、陸域をも取り込み少くとも、湾全体の沿岸域利用計画を持つこと。また、長期と短期の見通しを区別することも必要である。構想、基本計画、整備計画、実施計画と、明確に区別した、ステップを踏むこと。

2) 再開発の目的、行動目標を具体的に明確にする。誰のために行う

のかも明らかにしておく必要がある。利害がどのように発生するか、予測することも必要である。これは、各港湾ごと、地区の特性によって、異なるであろう。しかし、全体としての整合性が保たれる必要がある。

3) 都心近接型港湾地区では、臨港部の都市再開発の一環として思考することは有効である。(神戸港、横浜港) 都心と離れている港湾地区では、臨海部のユニークな別都心をつくることも考えられる。(神戸ポートアイランド、大阪南港、名古屋、広島宇品)

4) ふ頭機能は、品目別、専門別、航路別、船社別に分担させる機会を生み出すことが必要であり、複数バース一体使用を誘導し、ふ頭利用運営の方式の改善を提案する。広いふ頭用地を確保するため、スリップの埋立などを検討する。

5) 大規模臨海性レクリエーションゾーンの設定を行う。ここに、海事普及施設、歴史的船舶を配置する。文化財としての港湾の発見と再開発、保存が必要である。

6) 臨港道路特に湾岸道路を整備する。この場合、背後地と遮断することのないよう、構造に留意しなければならない。地下、半地下が好ましいが高架でも、都心とのアクセスが容易で沿道・視界が快適な環境を持つ必要がある。

7) 港湾関係者、特に、土地の所有者、施設の利用者と再開発について協議し、そこから、再開発の構想が生み出されることが必要である。この場合、港湾管理者は、一面、地方公共団体でもあるので、実施を自ら行うかどうかは別としても臨海部都市計画者としての立場をとることが必要である。

8) 計画案の代替案を列举し、いろいろの立場から弾力的な総合評価を加える。再開発の場合、既得権益が存在するので、新設以上に、困難であるが、全体の利益が公正に損失を補う方策として生れてこなければ、実行性 feasibility が薄くなる。

9) わが国の場合、防災面を配慮した再開発が特に必要である。

10) 沿岸域の活性化に寄与する程度を、明確に評価しておくことが必要である。

6. 沿岸域活性化のための港湾管理者の役割

昭和25年の港湾法制定の趣旨にも拘わらず、地方行政の一環として、公物管理を基調とするわが国の港湾管理者制度は、営造物管理を主軸とする欧米主要港湾の公企業体運営とは趣きを異にする方向を辿ってきた。土地・施設を公企業体財産とみる欧米諸港湾では、港湾再開発も、土地施設の付加価値を高めることに視点がおかれ、地域全体の生活環境造成はどうしても受身になる。私権の複雑に入り込んだ陸域と、公権は存在しているが、不明確な水域とから構成される沿岸域を、空間整備行政の一環として開発保全を図ろうとする場合、わが国の現行港湾管理制度はむしろ好ましいといえる。特に港湾の場合、港湾区域のみならず、港湾の周辺地域、臨港地区の保全、利用について行政責任を持っている。法の適正な運用を図れば、広範囲の沿岸域空間の管理行政は行えると思われる。すなわち、当該港湾とその周辺沿岸域について、ポテンシャルの調査を行い、再開発の目的、理念、行動目標を立て、港湾の再開発を含めた沿岸域利用計画を策定することは、可能であり、積極的に行う必要すらある。しかし、その実行は、現在の港湾法のみでは、必ずしも、容易でない。都市計画、道路整備にあたって、逐次の事例研究を積み重ね、各種の法改正が行われてきたように、港湾の場合でも、その過程を踏む必要がある。例えば、都市計画法、及びこれに関連する地区計画、沿道整備計画の規程、土地区画整理法、都市再開発法、特定住宅市街地の整備促進に関する諸制度あるいは日本住宅公団法の改正など、陸域空間の再開発、周辺整備に関する法制度の改正は着実に、積極的に行われている。沿岸域特に港湾の権益の存在は、陸域のそれとは異なったものがある。補助、用地権益の買収、売戻し、減歩、交換方式、管理处分方式等が画一的に実施可能ともいえない。したがって、上記法制度をそのまま、導入することにはなじまない面があるし、各港湾の事情によって、新たな工夫が必要であろう。しかし、全体として、また、長期的にみて、沿岸域・港湾の再開発は必要なことであり、大きな便益、福祉を生むのであるから、利害の調整を図りうる手法を見出しうれば、実行可能となる。現実には、八幡浜港などにみられるように、

地区全体の合意が得られれば、現行制度の中でも、各種の制度を組み合わせ、実行可能な場合もある。しかし、抜本的には、各港湾ごとに、港湾管理者が中心となって、沿岸域利用計画をたて、港湾再開発計画の具体策をつくり、問題の所在をより明確にして、新たな手法を模索することが、目下の急務であろう。

7. む す び

沿岸域は、自由競争の原理と必要性の原理とによって各種の権益の複雑にからみ合った陸域と、管理主体の不明確な水域とから構成された第3の国土空間である。しかも、地理学的にも、生態学的にも、生活空間の場としても、陸域・水域と区別して認識されるべきでなく、一体的にその管理・利用が図られねばならない。陸上に住む人間が、国土の狭隘を理由に、安易に陸地化を押し進めることは、やがて、人類の死滅をも予測させる。わが国の場合、残り少ない稀少な有限資源であり、需要の圧力の大きさによって、無計画に先取りし、スプロール化を進めることを止めねばならない。沿岸域利用はその特性から、陸域の延長とみるのではなく、海からみた陸域の利用という視点が特に必要である。それは、海の生物との共存のほか、国際的、広域からの交流の場であり、自由と連帯の文化を生む貴重な空間でもある。古くから開発の進んだ港湾を含む沿岸域では、施設機能の劣化、環境の悪化が顕在化し、人間・社会の価値観の変化に伴う、輸送交通の近代化、都市化の流れの交錯の中で、再開発が要請されている。公害・自然の汚染防止のみの観点で、現状維持を図ることは決して良策ではない。また、大した影響はないとして、高度成長期に示した姿勢を今後とも続けるべきでもない。住みやすい、働き甲斐のある、生き甲斐のある、憩う、そして、個性的な、快適な、活力ある質的に良好な沿岸域を積極的に創造する決意を持つことが必要とされている。ここで、その先導する主体は、わが国の場合、港湾管理者であるとした。これは、輸送交通機能としての港湾あるいは施設管理を主体とするという従来概念とは違って、沿岸域の中核となる港湾を第3の国土空間として認識し、その空間の管理者としての新たな役割を加えたことになる。したがって、広

般な観点から、沿岸域の特性、ポテンシャルを調査把握し、多様化する需要の利害を調整して、適正な沿岸域利用計画の中で、高い付加価値を生む港湾の再開発を行う主体となることが要請される。広域を扱い、多種の事業を取り込むことによって、利害の調整、分権的達成も容易になることもあろう。沿岸域利用計画、港湾再開発計画を推進する場合、権益保持者、利害関係者に計画の重要性とメリットを示して理解を求め、均しく参加する機構が必要であろう。そこに、新たな調整の論理と手法の開発も行われることとなろう。民間の英知と資力を活用し、実行への推進力を得ることも必要であろう。国はこのような港湾管理者の努力に、必要な援助と制度化を積極的に促進して行くのが現在特に望まれていると思う。港湾行政それ自体、輸送交通機能の近代化・合理化の基盤強化の方向に進むと同時に、沿岸域総合行政へと変貌する面を併せ持つことが必要な時期に来ており、国民的要請の中でこれの実現を期したいものと思う。これは、港湾関係者・港湾管理者の意識・性格さらに、組織の再編成に及ぶものであろうが、港湾法の本旨にむしろ合致するものと思われる。

〔文 献〕 1. 長尾義三：「わが国の沿岸域の特性と役割」

（『土木学会誌 66 巻 6 号』1981 年 6 月）PP2～7

2. 科学技術庁海洋開発審議会答申

：「わが国海洋開発推進の基本的構想及び方策」

（昭和48年10月）

3. 国土庁、計画・調整局編

：「第3次全国総合開発計画」

（昭和50年11月）

4. 石井靖丸・今野修平編著

：「沿岸域開発計画」

（技報堂出版株式会社，1979 年 4 月）

5. ジョン・クラーク著，林 亨監修

：「沿岸域の保全と開発」

（思考社，昭和54年1月）

 文 献 紹 介

小林照夫著『スコットランド産業革命の展開』

 安彦正一
 (財)港湾労働経済研究所)

1. はじめに

産業革命に関する研究は現代の学界において強い関心の的であり、それを主題とした数多くの専門的研究が生み出されつつあることは改めて多言を要しないであろう。

角山教授が指摘するように「イギリス産業革命の研究においてアイルランド、並びにスコットランドが、産業革命に貢献した役割は誰れしも疑わないであろう」と、それにしても「アイルランド及びスコットランドの役割に関する研究は政治的国民的感情が絡んでイギリス産業革命研究の未開辺地域であり、同時に落し穴になっている。……この落し穴を埋めることによって本当の近代イギリス史研究の再検討が始まる」と(角山栄「イギリス産業革命」社会経済史学会編『社会経済史学の課題と展望』60頁)問題提起なされている点に注目すべきであろう。

それだけにスコットランド側からの論稿は極めて稀な状態となっているのが実情である。

このほど、小林照夫氏がスコットランド側からの欠陥を補う力作『スコットランド産業革命の展開』を上梓されたことは研究史の欠落を埋めるものとして最近の注目すべき成果である。周知のように氏は本学会員の一人でもあり、早くから欧州の港湾問題について関心をもちたれ研究発表を続けられてきた。今回、新たな論文を含めて6編を選んでまとめられたのが本書である。一読すれば明らかなようにいづれも氏のスコットランドの「産業革命」に対する独自の視点から丹念に検討されている。

さて、本書の特徴がどこにあるかは本書の構成、つまり収録された6編の論文目次(小見出しは省略)によって一応窺い知ることができる。以下篇別構成、内容について若干の紹介をしてみたい。

2. 本書の内容と構成

序 説 産業革命研究の現状と課題

第一章 近代スコットランドを考えるにあたって

第二章 産業社会の興隆

第三章 運河建設とエディンバラ経済圏の拡大

第四章 エディンバラ経済圏の拡大を願う市民

第五章 鉄道時代の到来

第六章 スコットランド経済圏の形成と幹線鉄道

あとがき、よりなる。

目次に見るように本書は全体を六章に分け20節からなっているが、全体を大きく分けると前半は港湾問題、後半は鉄道問題の二つに論稿が分類されると思う。

ひとまず、序論において、著者はイギリス産業革命研究の近年迄の研究動向を網羅的に概観された上で、最近の成果を踏まえつつ、本書では「多くの「産業革命」に関する研究業績がイングランド側から考察されてきた」と言う著者の認識のもとに、本書の課題は「スコットランド側から英国産業革命研究の考察」をすることに重点がおかれている。各論文は専らこの欠落を補うべく執筆されてきたものでありそれらは「スコットランドのコミュニケーション問題」を対象にした、と言う。著者は更に「スコットランドの産業革命の研究は、とりわけ、エディンバラ経済圏の整備がスコットランドの産業革命の歴史でもある」とした上で、本書の狙いも「産業革命期におけるエディンバラ経済圏の形成史を描写する」ことに焦点を合わせている。

以上のように、研究視角、対象の範囲を確定した上で、著者の明快な説明がなされていく。

とりあえず、第一章「スコットランドを考えるにあたって」では、近代英国の歴史を見るとき、そこには調和と不調和の矛盾に悩む姿が本来の英国であり、それは高度資本主義社会の中に被いかくされており、民族感情の縫いは把握できていないと言う。それだけに英国の国民経済の形成と発展史を見る時、複合的形成史にこれまで以上に目を向ける必要があるとする。そこには民族間の対立（イングランド・スコットランド・ウェルズ、北アイルランドの人々）があり、そのピークは1960年代半ばに始まる北海油田の開発にあり。自治権復権の気運を醸成したとして著者はスコットランドに於ける自治権復権問題に多くの頁を当て、それに関連して、国民投票の結果などを詳述する。その結果自治権復権問題は現代のスコットランド分析の視角を提供してくれたとしている。

第二章は産業革命時代のエディンバラの都市発達を生き生きと描いている。

18世紀の終りのエディンバラは、英国でも特筆すべき大都市であった、産業社会が

本格的に展開した19世紀にはニュー・タウン建設が始まるなど、都市構造変化及び経済構造の解明などエディンバラの都市分析を通じてリース港との関係などを明らかにしていく。

第三章及び第四章は、「港湾問題」を専門とする著者の分野であろう。ヨーロッパの内陸水路の発達にとって運河交通が重要な地位をしめていたことはいうまでもない。今日のイギリス運河網は殆んどが産業革命期に完成したのであり運河網による内陸交通の発達を抜きにしては産業革命を論じることはいふべきではない。それは特に石炭の偏在を調整し、奥地の炭田の開発を促進した。いうなれば、石炭の歴史との関係を問題としないといけない。イングランドの運河と同様にスコットランドの運河も石炭の大量輸送という要請にもとづくものであった。著者は、代表的運河であるフォース・クライド運河を取り上げ多くの統計的分析を試みておられる。

ここに示されている多くの表及び数量的指摘は、それ自体資料的価値を有するものであるといえよう。むしろ問題はスコットランドの運河がいかなる意味においてエディンバラの経済圏の担い手になったのであろうかということであろう。例えば「フォースクライド運河とモンクランド運河の合流」にこそその意味が見出されるとしている。

著者はこの点に関して「スコットランドの運河計画の中でもこれほど重要な経済的効果を発揮したものは他にはなかった」として高く評価している。

本章二、三節はユニオン運河の建設経緯を述べられ、調査報告書を中心にほぼ余すところなくまとめられている。そしてリースとの結びつきがなかったのでエディンバラ経済には運河としての経済効果は少なかったとする。

四節「港湾産業都市グレンジマウス」では港を中心とした港湾産業都市としてのグレンジマウス都市形成史ならびに港湾の形成問題について述べている。その過程の中でグレンジマウスは、むしろ港湾機能の拡大といったことより、都市として経済的立地条件が、グレンジマウスを産業港湾都市として変貌させたとしている。

第四章「エディンバラ経済圏の拡大を願う市民では」、エディンバラにおけるリース港の位置づけを述べている。

そこにおいてリース港の拡張・港湾機能の改善のための港湾改修工事などをまとめている。

その中で改修工事にもなう商人と市民の対応という視角からリース港の変容を述べていることは興味ぶかい。

第五章以下は前半の問題に関連づけながらも鉄道問題を中心に論稿を進めている。

いうまでもなく、イギリスにおいて1830年代から40年代におこった鉄道ブームが19世紀前半のイギリス経済に与えた影響は大きい。

クラッパムの大著『近代イギリス経済史』の内1820年代から50年を扱った第1巻に

「初期鉄道時代」のサブタイトルが付されていることによってもうかがえる。本書第5章「鉄道時代の到来」では、エディンバラ経済圏における個別鉄道会社の建設過程を追跡している。

以下2節、3節においては開設された鉄道エディンバラ・ダルキース鉄道を事例としながらリース港との関連、鉄道開設に伴うリース商人との利害関係を論及している。

4節はリース港における臨港鉄道の建設がエディンバラ経済に果たした役割を詳しく展開する。

第六章は鉄道輸送に伴う経済的効果をスコットランドの幹線鉄道と言われるエディンバラ・グラスゴウ鉄道会社にみる。そこにおいて鉄道会社が運河会社及び中小鉄道会社を吸収合併していく過程と鉄道網の整備について論述されている。

三節はエディンバラノーザー鉄道、四節はノース・ブリティッシュ鉄道とカレドニアン鉄道を事例としつつ鉄道における地域経済の発展について検討される。最後にかような建設史を通じてロンドンを中心にして発達した鉄道と、エディンバラを中心にした鉄道の結合がイングランドとスコットランドを経済的に統合したとするが、しかるに今日でも自治権復権問題が提起されることはむしろ連合王国の歴史的現実がむしろ解決されたことではなく残されていたといえる、と述べている。

3. 終りに

以上本書について簡単に内容紹介をしたが浅学な評者による紹介は多くの誤ちを含んでいると思われるが、本書を一読してスコットランドの経済史研究に大きな手がかりを与えてくれるものとして評価できる。また、本書の問題はすこぶる多岐にわたっており経済史、港湾史、交通史、商業史の領域にまたがる多彩な内容をもった書であるといえる。

次に気づいた点を述べると、本書は、事実の精密な実証的考察を加えた点にある。とくに、節末に付けられた豊富な注釈は著者の苦心の跡がうかがえる。とはいえ、スコットランド産業革命研究のより深い研究者のために本書末に一括して資料を上梓して欲しかった。

更に加えるならば、本書の前後に連合王国の地図をそう入されたら一段と本書の利用に際して便利だと思われる。

いづれにせよ、評者は本書から実に数多くのことを学ぶことができた。

スコットランド産業革命の研究はこれからの課題でもある。本書はその意味でもその第一歩たるものと思う。筆者のこれからの活躍を期待したい。

(発行所 八千代出版刊 定価2,500円)

鷹取 稠著「港湾整備と地域開発」

木村 晶子

(日本大学)

1. はじめに

わが国の港は各時代の経済社会の要望を反映しつつ、且つ政策的課題を受け持ちながら変化・発展してきた。具体的には明治22年（1889年）9月に横浜港の第1次築港工事によるものが嚆矢といえよう。港の整備，修築の目的は、多かれ少なかれ，外国貿易の要請に応えることに重点が置かれ，少数港を対象とするものであった。実際問題として当初の輸送貨物は数量・貨種・距離・方向等について船舶の大型化・港湾の整備を必要としていない商業港の性格を中心としていたので，それほど大規模な港湾施設を必要としていなかった。

ところでわが国の港湾が国民経済的規模において社会的注視をあび，国家政策の主要課題となったのは，昭和36年以降の「船ごみ」問題発生からであるといっても過言ではない。特に昭和36年にはじまる第1次港湾整備5カ年計画は，総体的には，国民経済の急激な成長に対応できなくなった港湾施設の不備によって主要港を拡充しようとするものであった。

しかしながら高度経済成長に伴う取扱貨物量の予想外の増大，新産都市建設促進法の制定等の地域開発諸施策の進展，船舶の高速化，大型化に伴う諸問題が生じ，数次にわたる港湾整備5カ年計画が策定され，各港では施設拡充計画に力点がおかれ推移・発展してきたのである。我々はこのような整備が歴史的変化相にあって，実質的に地域の開発上でどのような関わりあいを持ち，相互作用をなし，いかなる現代的課題を生み出したのか，それに伴う諸問題への対応策がどうであったかを認識してみる必要がある。単に個別的な

各港の状況をとらえるよりも、総体的に比較検討が望まれるが、ここに紹介する本書は、西日本の新産業都市における港湾を含めた臨海工業地帯の整備とその中核都市を中心とした同地区の地域開発、特に第5次港湾整備5カ年計画期間までの実績をふまえ、各地区の整備について詳細な分析を試みようとするものである。

2. 本書の構成と概要

従来より港湾については、地理的、経済的、行政的及び技術的見地により、種々の定義がなされてきたが、今日のように近代港湾の機能が多様化するに伴って港湾の定義が一定に規定されがたくなっている。そこで著者はまえがきにおいて、「近代港湾とは以上の商港の定義に加えて、更に臨海工業地帯を含んだ第2次産業加工の機能をもった工業生産の場を有する地域」と定義している。しかし、北見俊郎氏によれば、港湾とは「単に港湾経済に条件として関係をもつという意味からの交通の立場や、港湾諸企業の立場からとは別に交通用役をとまなう生産の場としての港湾を認識する」と定義されていることは周知のところである。

このように両氏は、港湾を同じように「生産の場」としているけれども、著者と北見氏の間には、内容がたぶん異なっていると思われる。北見氏の場合には、資本主義の歴史的発展過程の港湾における生産関係から、港湾それ自体が交通資本の一部として位置づけられた上で、交通用役生産に役に立てるという意味あいでの「生産の場」であると主張されているのに対して、著者の場合には、「生産の場」を港湾が国民経済と産業の発展に重要な役割を果たし、重化学工業との結合がだんだんと深められてきているという意味から認識されて規定するものであることを明記しておく。

この定義に従って、本書では特に西日本地区における各新産業都市の港湾施設を含め臨海工業地帯の整備が、「如何に計画され、又、実施され、各地区の工業開発をもたらし、又、どの程度、各地区の地域開発に貢献したか」を、各地区の開発計画等の資料に基づき、適切に且つ詳細に港湾施設の整備、地域開発の問題点を分析し、およびそのあり方について考察されている。

その内容を目次で示してみると次のようになっている。

序 章 近代港湾の概況と港湾整備 5 年計画

第 1 章 中海地区

第 2 章 岡山県南地区

第 3 章 徳島地区

第 4 章 東予地区

第 5 章 大分地区

第 6 章 日向・延岡地区

第 7 章 不知火・有明・大牟田地区

結 章

本書では、「高度経済成長期から昭和50年代前期経済計画に基づいて流動的な内外諸情勢の基で、国際経済社会との調和を保ちつつ、わが国経済の安定的発展と充実した国民生活の実現を図る為にも、港湾施設の整備を伴った地域開発が不可欠な要因である。この地域開発の中枢をなす港湾施設の整備は、国土の均衡的発展を期して産業の地方分散を図り、港湾の適地配置をもって後進地域の開発促進を図るべきであろう」としている。

そこでまず序章において、港湾整備 5 年計画が立案された背景をふまえて、各年次計画についての基本方針と整備計画の概要について、それらの計画による地域に与える影響、加えて環境問題にまでふれている。これを前提条件として、各章へと展開されているが、第 1 章から第 7 章まで西日本のそれぞれの地域において一環した研究方法により詳細に分析がなされている。

本書は、それらの各地区における主要な港湾の概況を示し、その地区における臨海工業地帯の特徴を解説し、施設の整備計画と実態、特にその港湾施設の整備計画と概算経費及び現状をみて、そこにおける地域開発がどのようにおこなわれているか、そしてその保全の概況及び対策を検討されているのである。各章ごとにむすびをもってその地区の概況を要約するものである。このように分析されているわけであるが、大分地区においては、「港湾施設の整備計画と概算経費及び現状」の項目のところでは、その中の地区別にみているし、日向・延岡地区においては、この同じ項目を、細島港と延岡港・延

岡新港と港湾について、第1次～第5次港湾整備5カ年計画をみているといったようなところもみられる。

最後の結章では、地域開発の概況を指摘し、その分析対象の中心は、昭和30年代後半からの高度経済成長から今日の国内・国外の経済的、社会的諸情勢へと流れていく過程において、第1次～第5次港湾整備5カ年計画が、経済、社会情勢をふまえて各年次でどのような基本的方針のもとで策定され、西日本各地で計画されたかにある。この実績の評価基準としては、誘致企業数、工業出荷額の推移、入出港船舶及び取扱貨物量の推移を分析し、さらに人口及び所得の推移、港湾と地域開発それに伴う環境問題等について計測的要因からの豊富な資料をもとにして、西日本の各地区における歴史概況、5カ年計画における特徴を、体系的・統一的に比較分析なされている。このように本書は、港湾整備と地域開発に視点を置いて、これらの地区における港湾を核とした臨海工業地帯の整備と、その中心となる都市に着眼してその地区の地域開発を計測的に研究されたものである。このために、きわめて収集に困難とも思える豊富で多彩な資料を長年にわたって収集されたが故、きめ細かく網羅され、統一的分析をなしえたのであり、貴重な労作であると評価できよう。

3. 本書に関する若干の意見

港湾は確かに「工業生産の場」として産業の諸活動を支える重要な基礎であることは申すまでもない。本書は地域開発の貢献度を端的に表わすものとして人口、所得や港勢といった入出港船舶数、取扱貨物量、荷役施設状況等を基準にし評価している。それは数量的比較検討をなす上で、貴重な分析方法には相違ないが、港勢自体は本来工業資本の生産高を表わす統計的結果にすぎないとも考えられる。地域開発とは、本質的には地域住民の福祉の向上であり、臨海部空間のあり方が配慮されねばならないと思う。地域開発が経済開発のみに偏って評価されるべきでなく、今や安定成長期に入って「地方の時代」にふさわしい成熟せる港とはいかなる港であり、いかなる港湾施設の整備をなしていくべきかが検討されねばならない。単に本書の定義のよ

うに港を「工業生産の場」と判断すべき時代ではなくなりつつある。臨海部の空間は都市機能といった、例えば教育・医療・文化等の社会機能の配置問題も生じ、港を中心とした総合的な機能転換が要請されてきている。港湾の整備と地域経済社会（都市）のあり方については、ハード・ソフト両面より相互関連の関係をもちながら、相互に作用し影響されながら変化・発展すべき都市空間であるべきである。

4. む す び

わが国においては、港湾の整備は、今後とも地域経済社会の健全な発展にとって必要不可欠であることは変わることはないであろう。その港の潜在的機能が政策的課題を反映しつつ、クローズアップされ、いかに整備されるかによって、地域経済社会に多大な影響を与えよう。先に指摘したように本書で分析対象に含められている第5次港湾整備5カ年計画は昭和55年度をもって計画期間を完了し、新たに第6次港湾整備5カ年計画が昭和56年度を初年度としてスタートしている。しかしながら過去の趨勢を把握し、特に第5次までの整備計画がいかなる問題をもち、いかなる特徴をもっていたかを再認識することを必要である。そうした観点からも本書の役割は重要視されねばならないと考える。つまりこの労作は、西日本の各地区の港湾整備に関心をもつ方だけでなく、地域経済や港湾整備に興味のある方々にも是非一読をおすすめしたい書である。

（産学社，1979年11月 557頁 定価 4,500円）

市来清也著「物流経営論」

斎藤 公助

(日本倉庫協会)

現代の経済生活においては、生産と消費が機能的な構成要素となっており、さらにこの間を結ぶ絶えざる流通活動によって、その維持発展がなされている。

換言すれば、流通活動は、生産と消費との間の場所的、時間的、人的隔たりを有機的に結び合わせる機能として重要な役割りを果たしている。このなかで物流は、前記流通活動と表裏をなしており、欠くことができないものである。通常流通活動においては、まず商取引が発生し、それに伴って、財貨およびサービスの移動が行なわれる。物流は、この場合、財貨およびサービスの物理的移動などを行なうなど重要な役割りを果たしている。

もともと、輸送業をはじめとした物流業、さらには物流そのものは、過去（とくに戦前）においては、その社会的評価は、どちらかといえば、低位に位置づけられていた。しかし、これが、最後の民主化とともに様相は一変し、これら物流は社会的にも見直されてきたことである。このことは同時に、一般企業における物流への見直し、再評価ともなってあらわれてきたことである。これはまた一般企業の物流組織体制の強化、さらには物流子会社の設立などにも端的にあらわれている。

このような環境のなかにあって、本書は、企業における物流管理（物流活動の運営ならびに管理）について、企業経営の視点から広く、かつ体系的に捉えようとしたものである。また、物流経営は、つまるところ物流管理を主な内容としており、同時にこれがまた、企業経営の効果的遂行を目的としているものである。本書は、このような観点から、企業が有効に運営がなされるであろうための「物流管理」を中心にとりあげている。

なお、ここで著者市来清也氏を紹介すると、同氏は、去る昭和53年、日通総合研究所から神戸商船大学教授に迎えられ、現在同大学で教鞭をとっている学者である。また、当日本港湾経済学会のメンバーの一人でもある。

いま、本書の内容を順次に示すと、まず第1章では、物流の概念づけを行なうと同時に物流合理化へのアプローチを論じている。

第2章では、本書のメインともいうべきもので、物流の合理的管理と題し、各種物流、具体的には、海陸輸送、荷役、保管、包装、さらにはコンピュータを中心として情報、さらにはまた、コンテナを中心としたユニット・ロード・システム、加えてコールド・チェーンなど、それぞれの分野での現状と、これがシステム化への対応が示されている。

ついで第3章、物流と企業経営では、一般企業（メーカー、商社など）経営における物流の地位、役割り、換言すれば企業組織体制と、その中における物流管理体制についてふれ、さらには営業（委託）物流と自家物流についてふれ、その使われ方、それぞれの特質を論じている。ついで物流とコスト管理についてもふれている。

また、おわりの第4章では、物流事業の経営と題し、物流専門者の事業経営の経営実態にはじまり、専門業者例えば輸送業者、倉庫業者等の事業経営の特質、さらには近代化への対応を展望し、さらにはまた今後の経営の課題で最後を結んでいる。

以上、本書の概要を紹介したが、もともと経済の低成長期においては、一般に生産と消費の伸びが鈍化することとなり、同時に企業経営における物流管理の重点も量的拡大から内部構造など質的改善にむけられることとなろう。同時にまた、企業はひとりその経済的存在のみばかりではなく、地域社会との共存共栄のもとにその維持を図って行くことが要請されるであろう。

本書の特長とするところは、前にも述べたとおり、きびしい環境のもとにあって、企業経営における物流管理のあり方について、現実的に、かつ基本的な事柄をふまえつつ広く展開を試みようとしたものである。したがって本書は、こと物流に関し、総体的にまとめたものとして大きく評価されるであろう。

いま、参考までに、主要目次を示すとつぎのとおりである。

目 次

第1章 物流の概要

第1節 物流の概念

第2節 物流合理化と物流政策

第3節 物流経営研究の展開

第2章 物流の合理化管理

第1節 物流合理化の概要

第2節 物流システム化による合理化

第3節 輸送活動の種類と運用

第4節 包装活動と物流合理化

第5節 荷役合理化と物流機器の運用

第6節 保管と配送活動

第7節 物流と情報システム

第8節 ユニット・ロード・システム

第9節 コールド・チェーン

第3章 物流と企業経営

第1節 物流管理と経営

第2節 物流管理の組織と運営

第3節 商取引流通と物的流通

第4節 自家物流と営業物流

第5節 物流とコスト管理

第4章 物流事業の経営

第1節 物流事業の概要

第2節 物流事業経営の特色

第3節 物流事業経営の課題

おわりに、一言コメントを許していただくならば、物流そのものの実際と理論については、広範囲に捉えているが、これは発刊の趣旨とも関連するがやや総花的であるということである。物流と一般企業、さらには物流事業者の経営ならびに分析ではやや説明不足ないしは展開の不十分なものがみられる。例えば、企業における物流管理の組織、形態、あるいは物流子会社の動向と分析、さらには物流コストの動向と分析、とくに物流コストの積算面での解析などいま一步突っ込んだ展開が欲しかった。また、物流事業についてもその事業経営の実態、さらにはその特色についてもややもの足りないものが感じられることである。とはいえ、これをまとめあげた筆者の労苦に対しては深甚な敬意を表するものである。

(発行、㈱ぎょうせい、発刊55年11月、356頁、定価2,500円、送料300円)

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関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おい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、E E C（欧州経済共同体）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、個別的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 (Stationwirtschaft) 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」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. 海港流通経済的用途とその職能に関し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なしている。

第3章 海港流通経済の組織では、1. 組織に関する一般的、特殊の決定要因の重要性、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はなく、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観念的所産として、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十分に発揮していることは、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つ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。

(Duncher & Hamblot, Berlin 1965)

学 会 記 録

人 間 生 活 と 港 湾

第19回全国大会（佐世保港）シンポジウム概要

昭和55年度佐世保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、ここにその要点をとりまとめて収録する。

報告テーマと発表者は以下の通りである。なお、司会は和泉雄三氏（函館大学）、徳田欣次氏（北海道経済調査室）であった。

人間の生活と港湾（青山学院大学）北見俊郎

スコットランド産業革命期の人間生活と港湾

（関東学院大学）小林照夫

港湾計画における市民参加

（大阪市立大学）柴田悦子

横浜港史序説

（港湾都市情報サービス）千須和 富士夫

和泉：本年度の共通テーマは「人間生活と港湾」というきわめて広範囲な課題であります。四人の先生にご報告・発表して頂いた内容は、この回限りになってしまうのは大変惜しいような気がいたしますが、日程上止むをえないでしょう。時間の関係上五人の先生のご報告内容についての概要、質疑応答そして補充質問という形で進めて行きますが、よろしくお願い致します。

北見先生の報告は、個人主義が十分行きわたることこそ近代社会のあり方であり、その特色でもあります。それはまた人間の復権を意味するものであります。小林先生と千須和先生の報告はきわめて対照的であり、また、きわめて斬新的な内容でもあります。小林先生は、スコットランドの商人層の自主性こそが港の発展をなさしめた要因であり、その経済的事情に主眼点をおかれたのに対し、千須和先生の骨子は、横浜港は、あまりにも政治的な、軍事的な要因で発展を遂げてきたと言われました。横浜港とスコットランド港はそうした点で好対照なのであります。柴田先生は、都市問題と港湾問題は、いずれも市民から遊離しており、とくに環境問題との関連でその方法論（価値判断とPolicy等）を模索することが大切なのではないかと言われました。萩先生の報告は、北松地方の平戸大橋建設が背後圏の経済にいかなる影響（メリット、デメリット等）を及ぼしてきたか、それが将来どのように変化して行くであろうか、こういう趣旨がその骨子だったように思います。

それでは、ここで徳田先生に各先生宛の「質問」を披露してもらいましょう。

徳田：「質問」を読ませて頂きますので、先生方よろしく願いいたします。最初に北見先生への質問です。

① ヨーロッパの場合、合理性とともに合目的性の追求という面は、港湾管理者やポート・オーソリティなどの機構等の条件からも読み取れるように思うが、日本の港湾の場合、港湾の利用機能上からみて、合理主義の問題点の具体的な表われと、市民社会からみて現段階で港湾および水際線に対する具体的要請について教えて欲しい。……金井萬造氏（地域計画建築研究所）

② 一般社会と港湾社会の断層を埋め、かつ港湾産業を中心とした経済集団の領域を確立する方法（港湾社会の一般社会化）についてのお考えをお伺いしたい。最近、公共性優先判例が裁判等で続いていますが、港湾社会における公共規制問題は歴史的所在であると理解しますと、市民社会への上昇過程で公共概念をどうお考えになりますか。……木村武彦氏（名古屋港湾管理組合）

③ 「人間生活と港湾」に関し次のことをご教示下さい。港湾は海陸交通の接点として外国貿易、国内海上輸送やこれに伴う荷役が行われるのみならず、臨海工業地帯として、背後地の県や市町村始めひいては日本経済発展の原動力になっております。

しかし、一方では、住民（県民、市民）からは港湾は海面埋立による自然海岸の破壊、工場やコンテナ埠頭等住民の立入禁止等港湾建設に関する疎外感があります。これに対して6大港湾始め日本の港湾管理者は「親しまれる港づくり」をスローガンとして臨港地帯に緑地、広場、公園や魚釣り場等を建設したり、又建設する計画を進めておりますことはご承知のとおりです。

最近私共名古屋港の港湾施設利用者（海運、港運業界等）からは、「管理者は港に遊び場造りばかり考えておる。」という要請もあり、私共港湾管理者の職員はその板ばさみになっております。

私共は、これに対して「港湾管理者が欧米のようなPort Authorityならば話は別ですが、日本の港湾のように港湾管理者が地方公共団体である以上、やはり港湾管理者としては、

① 港湾施設（岸壁、埠頭、上屋等）の建設と

② 緑地、広場、植栽（これらも港湾法では港湾施設としている。）、スポーツ施設や魚釣り施設等遊び場の建設の両方共必要であると考えております。

このような両面計画が「人間生活と港湾」の具体化と云えるでしょうか？

先程の北見先生のご講演は原則論が主であったのでこの点ご教示下さい。……伊藤清氏（名古屋港管理組合）

北見：私の報告は基本的な、あるいは思想的な一面のみにすぎません。従いまして、

演続しますと、先生方からのそのような質問が出てくると思います。

港湾問題は、ご存知のように水際線と経済成長の問題であり、その関係は重要な意味があったように思います。ただ、その際政策の打ち方に問題があったかと思いますが、ここではその点については省略いたします。

顧みますれば、欧米の港では絶えず経済性、社会性という条件が作用していますが、日本の港は、千須和先生の報告にもありましたように軍事的、政治的必要性から生まれてきたともいえましょう。本来港の問題は、都市と港という原型の問題だと思えます。

名古屋港はわが国の港の中でも埒外におかれていたが、この点はある意味では、よい面をもっていただいてもいいのではないか。確かに、一方では、わが国の場合には中央集権制（営造物観念）というものが市民の間に入り込んでいます。ですから、市民にとっては、国家というものが雲の上の存在のようです。これに対して、欧米では、港は自分達の港であり、都市であるという考えが定着しております。その意味では、わが国と欧米では公共性の原理が違うように思います。その中味の問題を考慮しない限り、市民から親しまれやすい施設づくりは、依然として問題は残ろうかと思えます。名古屋港と市民の間にはっきりしたもの（たとえば利害関係・Self Interestなどの具体的なもの）がない限り、本来はこうした点に公共性の意味があるのですが、いろいろな問題が出てくるように思います。

わが国では全体主義のゆえに、港の繁栄と市民生活との間に関連性が十分ないように思われます。港湾都市には、「グレイ」のエリア、つまり、港湾地域を「白」、都市地域を「黒」とすれば、それらの両者の融合性としての「グレイ」（たとえば公園であり遊び場など）が必要なのではないかと思えます。水際線をうまく活かして行くことが、港湾都市の課題ではないかと思えます。

先生方のご指摘にもあったように、基本的な点で19世紀わが国と欧米では、合理主義の性格の違いから生じてくる問題があるかと思えます。その一つがご存知のように近代化の問題であります。西欧社会では権力構造が薄れているのに対し、日本社会は、西欧社会のようなそうした段階まで至っていないので、平等化意識が固まって行き、身分によって権力構造が動いている。ですから、西欧社会のように経済性の原理によっては作動せず、契約関係が人間関係の基盤となっているという歴史的な条件が未だ成立していないように思います。わが国では未だ中央集権制が強く、逆に古い権力関係をテコに合理化を図っているように思われる。それは、決して近代化ではないと思います。その意味で、日本と欧米は異なっている。港湾行政にもそういう問題が必然的に出てくる。日本流の合理主義（日本的性格）が水際線に対する要請ともなって現われてくるのだと思います。

和泉：それでは、次に小林先生宛の「質問」を、お願いします。

徳田：三人の先生から質問がきております。

① Leith 港改修事情の経済・社会的事情の中から、今後のわが国のあり方(人間生活との関係)についてのセッションをして下さいませんか。……北見俊郎氏(青山学院大学)

② ご発表の論文のその後の経過についてどうなっているかについてご説明をお願いします。……金井萬造氏(地域計画建築研究所)

③ 市民社会の形成があった西欧でも港をとりまく経済集団が港湾構築への努力は認められるか、市民社会と港湾社会が融合しなかった要因についてご意見をお願いします。……木村武彦氏(名古屋港管理組合)

小林：リース港のその後の経過については、現在スコットランドの貿易の代表港として発展を遂げています。

それでは、印象的な感想でしかすぎませんが、質問に答えさせて頂きます。スコットランドでは、政治や経済そして文化もグラスゴーがその中心であり、現在でもいわゆる産業革命とはいえば、イギリス産業革命しか想起されないようですが、18世紀後半に遡ってみると当時のスコットランドの人々は、スコットランドの独自の産業革命の意識を十分持ち合わせていた。つまり、スコットランドの経済の発展は、自分たちでその経済基盤を確保するんだという願い—たとえば雇用とか福祉的な問題にその事例がみられます—が資料からもわかります。「リース港はエジンバラの港である」という気負いとか意気込みは、あまり強く感じられませんでした。日本でも、港を自分たちの生活の中で位置づけて行くとか、feed-backさせて行くことは大変重要ではないかと思います。

現在、リース港を中心とした経済圏なり商業圏は商業機能の中心地としてのグラスゴーなどに引きつけられていますが、北海油田の再開発との関連でリース港の先端へ oil 基地の計画が考えられています。これが具体的に進めばリース周辺地域の発展が考えられると思います。

では次に、産業革命の段階までは国民経済の形成ということを打ち出すことが重要な課題でもあったわけです。グラスゴーとエジンバラとの関係は、当時市民社会の形成ということが強く言われており顕在しておりました。港湾建設の問題とか、港湾労働者の問題は明らかに失業者対策の一つとして行われたことも確かですし、特に港湾建設を促進させるという点では当時の人々は決して「尻り込み」していなかったように思います。他方では、エジンバラの市民経済の基盤を充実させるという点からリース港の改修工事が行われたように考えられます。いずれにしても、リース港はスコットランドの中で重要な役割を担ってきたことは確かだと思います。

和泉：では、引き続き柴田先生への「質問」を出して下さい。

徳田：柴田先生には、二人の方から質問がきております。

① 世界の諸港で比較して考えると、ヨーロッパの場合、港湾管理者にかなり任せて利用を考え、アメリカの場合、その歴史性からも「水際線を市民に帰せ」の動きに対応して、港湾部局以外の都市サイドから計画が考えられているように理解しているが、日本の場合、市民と水際線、港湾を考えた場合、港湾計画を担当する当局は、港湾施設と関連の土地利用に限定しているように思うが、計画主体として従来の発想だけでなく、地域の生活と生産と自然を考えた地域経営主体として対応することが求められていると捉えると、計画主体が港湾サイドだけでよいか、または他の部局の参加等についてご意見を伺いたい。港湾計画への市民参加を考えるにあたって、港湾計画決定がすぐ事業計画決定となるが、一方、都市計画では都市計画決定、事業計画決定、事業認可の段階により、市民の意見が比較的反映されることになっているが、港湾計画決定の場合、公共空間（公有水面を含む）計画であるためとも思われるが、今後港湾利用機能からみて生産、生活、自然などの面から、どの分野計画についての参加を考えたらよいと考えるか。また、人口海浜の造成などの考え方についてどのように考えられるか。……金井萬造氏（地域計画建築研究所）

② 公共事業優先をうたった裁判の判例が続いていますが、この方向は住民参加とは離れる方向です。先生の、計画段階からの住民参加の論旨と現行風潮とのギャップをどのような方法で埋めるべきでしょうか。ご意見をお伺い致します。……木村武彦氏（名古屋港管理組合）

柴田：時間も切迫しているようですから、できるだけ簡単に申しあげたい。必ずしも適切なお答えになるかどうかわかりませんが……。

都市計画事業の背景に関しては、都市の建設なり、都市の開発は港の開発や建設との係り方と違うのではないかと。つまり、住民との係り方が違うのではないかと。住民運動とか市民運動とかいわれるものは、従来は前者でして、港湾のばあいにはかなり遅れて出てきたように思います。そういう点では、後者のばあいは都市問題と違うし、また、住民の関心とかいうものは浮きやすい、あるいは住民なり市民と港が比較的遊離しやすい。ですから、港のばあいには住民の関心は気薄化するのではないかと。

人口海浜問題の造成については、その地域だけでは判断できない要素があるように思います。経済性の判断を押し進める問題はその周辺地域の事情なども当然含めなければならぬであろう。日本の生産レベルは一体どうなのか、日本の造成能力は欧米の造成能力と比較してどうなのか。私の考えでは、日本ではこれ以上すると過剰生産気味になるであろう（今でもそれは過剰生産であるように思います）。ですから、経済活動の必要性を緻密に検討する時点にかかっているのではないかと。そういう意味で、自然（天然）海浜は残すべきだと思います。人口海浜は、洗い直すことが必要だと思います。この点は、両者は相対立する概念とは考えることにしない。

木村（武）さんのご質問ですが、最近の裁判所の判例では住民側からの訴訟要求が

認められるのに対し、公共性との関連で新幹線の減速、つまり騒音の down は認められなかったようです。名古屋で減速するならば全区間（線）でも減速するというのは、公共性の点からいっておかしいのというのではなく先の予測の判決は珍しいと思います。そのような判決の論旨には違和感を持っただけではなく、残念なことに感情的にはわかりますが、住民側の視野の狭さです。もっと広い視野が必要だと思います。そうしたことを港湾に当てはめてみますと、住民訴訟は何かの問題提起をしている一のように受け止めたい。住民サイドからの運動の理念とは少し違うでしょうが、学ぶべき点は学びたいと思います。

和泉：大分、議論も白熱してきましたが、次に榎先生への「質問」よろしくお願いします。

徳田：榎先生への質問は、次の三人の方から寄せられています。

① 平戸の場合のみならず、架橋によって先進地域と後進地域との関係が交流度の拡大によって変化すると思われますが、その場合に以下の点については、どんなことが考えられますか。④後進地域側の主体的な開発計画について注意すべきこと。⑥港の変化の一般的傾向はどうか、またこれに対する方策について。……北見俊郎氏（青山学院大学）

② 平戸架橋による平戸港に対する影響（荷扱量、品目変化、港運業、海運業などの雇用に対する変化等）、また雇用に対する影響と対策はどう行われたか（業態の廃業、変化などによる雇用対策はどうか）、お伺いしたい。また、労働力のUターン現象が生じているといわれたが、どの分野にどのような原因で生じているのですか。架橋によって産業活動が伸び、雇用・就業の増大化が行われているのでしょうか。……徳田欣次氏（北海道経済調査室）

③ 平戸大橋の架橋による平戸島および平戸口側について港湾関連業者および船社等がどのような影響をうけたか、具体的事象をもって説明されたい（県からの補助金があったという話もあったので）。……広瀬吉英氏（日通総研）

榎：三人の先生方に共通したご意見のようですので一括してお答えしたいと思います。

架橋に伴う影響ですが、少し遡ってみますと、架橋以前は本土とフェリー輸送でしたので、極端にいうと船会社だけということになりますが、各種物資のフェリー輸送との関連では観光・商業一般も影響を受けたようです（十分資料が手元にありませんが……）。平戸の両端の港では、仲継物資（たとえば輸送機械など）の荷揚・荷卸にはあまり変化がないようです。繰り返すようですが、むしろ二次的関連企業としての商業への影響は大きかったであろうと思います。

U-turn 論ですが、昭和52年に開通してから3年めの55年現在、直接的にはU-turn 現象はあまりないわけですが、補償などの問題は、データが十分ないのですが平戸だ

けに限るということで他には何もありません。

市民と港は観念論としてはいいのですが、これからの願い—課題であろう。開発計画については、立場も結構なのですが、もっと実態面からみる必要があるように思います。港湾埋立ては問題にならないですから、土地利用問題は起ってこないであろう。その場合、地方自治体はとくに臨海工業の形成と内陸工業の形成について検討する必要があるように思います。

和泉：シンポジウムもいよいよ大詰めになりましたが、それでは、最後に千須和先生へお願いします。

徳田：千須和先生への「質問」は北見先生から次のようにきています。

① 横浜開港事情の中から、当時の「人間生活」との関連性を整理すると、どのようなことが言えますか（とくに、浮世絵＝むしろこの場合は風俗画とみる＝に表現されるものの中から）。……北見俊郎氏（青山学院大学）

千須和：直接お答えしなくてもよろしいかと存じます（以下、テープの音声不調などのため一部分割愛します）。

私は、共通テーマの設定段階で問題提起されなければならないと思います。というのは、科学における価値論争も可能かと思えますし、その法則をどのように理解するか、Paper をまとめて行くことはやはり一つの課題に対する対処の仕方を経験的に集約して行くことであろうと思います。価値観を伴わない、科学の問題を扱わないことは学問の分野であるのであろうか。北見先生の議論と対立しますが、これは学会の今後の研究課題であろうかと思います。

北見：私は、そういう意味で申しあげてはいません。

柴田：補足ともいえないのですが、今回はどういうわけか、私を除いて皆さん大変ご立派な報告なのですが、議論が十分噛み合わない点は止むをえないと思う。来年度の共通論題の持ち方についてできれば伺いたい。

北見：共通テーマの設定の仕方については、次回からは大体の方向づけを書いて頂くことになろう。「アンケート」の段階で皆さん方のご希望を大切にしたいですし、できれば他学会でみられるように事前に予定討論者を決め、しかも報告者に欠席があった場合にはその報告者の穴を埋めて行けるようにしたい。事務局側の充実も含めて共通テーマの出し方と、事前にその柱を立て予定討論者を決めさせて頂くこと。そして研究報告会の充実化へ向けて工夫をして行きたいと思います。この点来年度（56年度）は是非やりたいと思います。また、評議員の先生から頂いたご意見等も組み入れて行きたい。

和泉：今年度の研究報告は、理論、歴史、中央の再開発問題、労働行政、外貨ふ頭問題（地方自治の問題）及び港湾法に関する問題等、港湾経済に係る自由論題、共通論題すべてがテーマのように思われます。

今後、社会科学における経済史、社会史などからの研究報告にも期待したい。

長い間で静聴どうもありがとうございました。これでシンポジウムを終了にいたします。

注 本記は富田功氏（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19回全国大会（佐世保港）概要

昭和55年度第19回全国大会は10月16日（木）～18日（土）の3日間、佐世保市商工会議所にて開催された。

今次大会の共通論題は、「人間生活と港湾」と題し、人間生活との関連で、あるいは人間生活に内在して港湾（港湾機能）はいかなる役割を果たしてきたか、その過程でいかなる問題点をかかえてきたか、これを解決するためには何が課題とされるか、主としてそうした論点のもとに興味深い、貴重な報告・発表がなされた。シンポジウムでは、これら五編の報告・発表をもとに活発な討議が行われた（なお、シンポジウムの概要については本号年報に収録されているので併せてご参照して頂きたい）。

自由論題では、若手研究者による実証分析による港湾の基本問題、基礎的課題等が提起され、新たな理論研究のための課題も提唱されるなど、充実した報告・発表がなされた（この点その内容等については、本号年報をご一読願いたい）。

会期中には例年通り、港湾見学会、総会、懇親会が行われ、遠路の大会にもかかわらず60数名の会員が出席され、よき会をもちえたことに対し、大会準備委員会（委員長、中本昭夫氏）をはじめ佐世保市港湾部、佐世保市商工会議所ならびに九州部会関係者各位には心から感謝いたす次第である。

なお、56年度以前過去3年間会費未納の正会員には、57年度より「自然退会」扱いによる事務処理がとられることになろうが、学会大会運営上会員各位のご自覚とご協力を切にお願い申し上げたい。

講演会・研究報告会・シンポジウム

講演会（30分）

佐世保港の現状について

（佐世保市港湾部長）川原田 豊

研究報告会

自由論題（報告40分、質問10分）

(1) 港湾労働行政と神奈川県

（神奈川県）大 森 秀 雄

(2) 港湾開発問題について

（地域計画建築研究所）金 井 邁 造

(3) 地方の時代と港湾

（室蘭開発㈱）永 瀬 栄 治

記念撮影・昼食

(4) 港湾再開発問題に関する基礎的考察

～小樽港再開発調査に関連して～

(港湾労働経済研究所) 富 田 功

(5) 大都市港湾管理体制の転換をめぐる政策課題

(名古屋港管理組合) 木 村 武 彦

(6) 外貿埠頭公団の廃止と Port Authority 設立への道

(広島商船高等専門学校) 土 居 靖 範

(7) 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

(日本大学) 山 上 徹

共 通 論 題 (報告40分)

(人間生活と港湾)

(1) 「人間の生活」と港

～総論的諸問題をめぐって～

(青山学院大学) 北 見 俊 郎

(2) スコットランド産業革命期の人間生活と港湾

～Leith 港の改修築工事をめぐって～

(関東学院大学) 小 林 照 夫

昼 食

(3) 横浜港史序説

～横浜浮世絵を通じてみた初期横浜港～

(港湾都市情報サービス) 千須和 富士夫

(4) 港湾計画における市民参加

～兵庫県甲子園浜住民運動にふれつつ～

(大阪市立大学) 柴 田 悦 子

(5) 人間生活と港湾

～長崎県域、とくに北松地方平戸島を例として～

(横浜市立大学) 梶 幸 雄

シンポジウム

(共通論題・人間生活と港湾)

司会

(函館大学) 和 泉 雄 三

(北海道経済調査室) 徳 田 欣 次

2. 部会活動状況

〔関東部会〕

本年度は研究会を1回の開催にとどまってしまいましたが、その主な内容は下記の通りであります。

記

(1) 日時、場所

昭和56年4月25日(土) 1:30~3:30 P.M

於 日本港湾協会談話室 参加者31名

(2) テーマ及び発表者

(イ) 東京港の振興について(映画とコメント)

都港湾局港営課長 山 本 和 夫 氏

(ロ) 横浜港の振興について(映画とコメント)

市港湾局港務部長 中新井 昂 氏

(3) そ の 他

(イ) 当日出席者には中部部会報(論文集)を配付した。

(ロ) 部会終了後に当学会の常任理事会が開催された。

以上(文責 山村学)

〔関西部会〕

(1) 第1回研究会 昭和56年5月8日 稲垣哲氏(ターミナル・レポート社)

「主要諸港湾をめぐるコンテナ体制の現状と諸問題

外貿ふ頭公団の移管問題をふまえて」(参加者22名)

(2) 第2回研究会 昭和56年7月3日

大阪府下渚港見学, 大阪府土木部港湾課の御好意で堺・泉北港, 阪南港, などを陸と海から見学, 説明を聞く。(参加者21名)

(文責 柴田悦子)

〔中部々会〕

昭和56年3月31日会誌「港湾研究」(第2号)を発刊。

昭和56年8月21日中部部会の総会並びに研究報告会を開催。参加人員60名

研究報告①「港湾経営の問題点」-その現状に注目して-西尾一郎氏(名古屋商科大学)

②「東海地区の輸出入構造と港湾利用」菅沼澄氏(愛知大学)

③ シンポジウム 「港湾と地域経済」

基調報告 「名古屋港と地域経済」岡崎不二男氏(明治学院大学)

パネラー 北見俊郎(青山学院大), 井関弘太郎(名古屋大), 菅沼澄(愛知大)
紅村文雄(名古屋コンテナ埠頭), 伊藤清(名古屋港管理組合)の各氏。

(文責 木村武彦)

学 会 20 年 ・ 断 層

北 見 俊 郎

○ はじめに

いま、手もとに20余冊のお厚いファイルがある。それは学会創立前後から現在までの大会準備のための資料や連絡上の手紙、プログラムの原稿などが黄色にすすけて綴られている。それをくくってみると、学会が発足してからの20年間でリアルにうかんでくる。そして、この20年間の歩みは、まさに個人努力にとどまらず多くの人たちの協力の結果であることをあらためて感じさせられる。

昭和37年10月16日に横浜のシルクホテルで創立総会と第1回全国大会が正会員99名、賛助会員13団体をもって開催された。この小誌は、今回、第20回の全国大会をむかえるに当り、年報編集委員会が「学会20年の歩み」を企画され、私が執筆することになったものの、現状はこの20回目の記念大会開催準備に追われていて「20年の歩み」を分析する時がもてず、また考えてみると、こうした「学会史」のまとめは個人の業では客観性を欠くおそれがあるので、例えば25年か30年目の大会時年報に、別途「学会史編集委員会」を設けて正確な記録を残すと共に史的分析の成果をあげた方がよいと思われる。したがって、そうした良き海路の日和を待ちのぞみながら、ここではとりあえずこの学会20年の歩みを断層的に述べるにとどまり、後日の参考資料にとどめさせて頂きたいと思う。

○ 中華街の懇談会—学会前史—

資料や日記をさがせばさだかになると思うが、日本港湾経済学会の「前史」として、昭和30年頃より港の諸問題を論じ合っていた懇談会があった。日時もとくにきめられておらず、出席者も数人から10名以内、とくにテーマがあるわけではなく、全く自由な港の放談会が横浜の中華街でもたれていた。これによく出席されていたのが、元第三港湾建設局長の東寿氏、当時東京都港湾局計画部長の奥村武正氏、神奈川県経済調査会の高見玄一郎氏、経済企画庁の加納治朗氏、横浜市立大学の榎幸雄、森本三男の両氏、それに北見等であったが、この会のスポンサー役をして下さったのは日吉回漕店の加賀美文一氏であった。私は途中で約3年間海外留学のために欠席したが、帰国したらなおこの会がつけられていた。しかしその3年の間に日本の港は経済成長期をむかえた日本経済の急激な発展の影響をうけて、「船ごみ」問題をはじめさまざま

な問題点が山積していた。そこで、この懇談会にとゞまらず、港の研究を本格的に全国的規模ではじめると共に、社会科学的な「学会」の創設論におよんだ。

○ 創立総会と第一回大会

中華街の懇談会から総立総会に至るまでの橋わたしに大きな役割を果たされたのは当時の横浜四大学連合学会（横浜国立大学、横浜市立大学、関東学院大学、神奈川大学にて構成）の主な先生方の御努力であった。つまり関東学院大学から伊坂市助氏、神奈川大学から岡野鑑記氏（故人）、横浜市立大学から早瀬利雄氏、横浜国立大学から越村信三郎氏の四先生をはじめ前記懇談会のメンバーなどが協力し学会創設の準備がはじめられた。この間、横浜市、神奈川県をはじめ、当時の神奈川県経済調査会会長の沖山明一氏、横浜経済同友会の伊藤事務局長、加賀美文一氏、左右田俊夫氏など地元関係者の大きな協力も注がれた。こうして発起人会予備会議がもたれ、学会の設立趣意書、会則案がつくられ、36条の発起人会を経て昭和37年10月16日に総立総会と第一回全国大会開催の運びとなった。

創立総会においては、当時神戸大学の柴田銀次郎氏が座長になり、司会に早瀬利雄氏、発起人代表矢野剛氏、経過報告に高見玄一郎氏などがあたられ、会則、役員（会長・矢野剛、副会長・柴田銀次郎、白山源三郎、常任理事・東寿、伊坂市助、高見玄一郎、前田一三、富永祐治、佐々木誠治の各氏をはじめ、理事28名、評議員19名など）の決定がみられた。

第一回の研究報告会（大会）は総立総会の午後と翌日17日の午前にわたり、次の6名によって行なわれた。

- | | |
|-----------------------|------------------|
| ①「港湾経済の本質」 | （関東学院大学）北 見 俊 郎 |
| ②「港運業の実際」 | （日本倉庫協会）松 本 清 |
| ③「高見氏の新著について」 | （横浜市立大学）早 瀬 利 雄 |
| ④「本邦主要港湾における造成の現状と将来」 | （関東学院大学）伊 坂 市 助 |
| ⑤「衣浦港の問題」 | （愛知学芸大学）松 浦 茂 治 |
| ⑥「港湾財政の問題点」 | （関 西 大 学）柴 田 銀次郎 |

なお、この大会の会員出席申込者数58名、横浜港見学会申込者数43名、懇親会申込者数59名となっている。また創立総会時には当時の 半井横浜市長 内山神奈川県知事、坂本運輸省港湾局長の祝辞があった。

○ 第20回全国大会まで

こうして発足した日本港湾経済学会は、翌年の昭和38年に東京港において第2回の全国大会を開催するが、この年から共通論題を設け、その時期の主要な問題意識をとりあげることとした。また、第1回の全国大会時の報告の論文と前年の創立総会時の

資料、会則、会員名簿などを合わせた年報「港湾経済研究」No. 1を刊行した。この年報はA 5版のタイプ印刷で500部数(178頁)であったが、油紙のタイプ原紙のために校正などすべて事務局で行ったものの、油紙での校正はまことに困難であった。とありえず、全国大会における第1回から20回までの開催港と共通論題だけをあげると次のようである。

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(流通体系の斉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)
1980年	第19回大会	(佐世保港)	共通論題(人間生活と港湾)
1981年	第20回全国大会	(横浜港)	共通論題(都市経済と港湾経営)

本来なら、この共通論題の各年度の発表された内容のポイントとシンポジウムでの方向などを、各時期の時代的背景とからめてみる必要がある。また、自由論題のテーマなども整理して港湾経済学会がとりあげてきた範囲や分析方法、あるいはそうした大会での研究発表・討論などの成果が現実のわが国の港湾の諸対策にどのような影響を与えてきたのかという点についても考えておく必要がある。さらに学会は「港湾に関する一切の社会的・経済的学術研究を行い、わが国港湾の合理的発達に寄与する

ことを目的とする。」(会則第2条)とあるが、総合的にどれほどわが国の港の発達に寄与してきたかを、この辺でたちどまって反省し、今後の学会の発展に備える必要もあろう。このような現実の経済・社会に対する寄与と共に、学会活動は港湾研究を志する人たちのグループによって、相互の親睦と心温い交流を図り、かつ互いの研究成果の交換や切磋琢磨の業がなされるべきものでもある。そのような交流を通じて、比較的新しい港湾研究の中から一つの学問的形成が生れてくるはずのものであると思われる。そのような学問としての形成と、港や港の学問をどのように社会一般に理解させ、啓蒙をはかるかといった数多い目的をもって発足している。以上のような学会存在の理由や目的がこの20年の間にどれほど成果をあげてきたのかということをも考えてみる必要がある。しかしながら、すでに述べたように、それらのことを今ここで論ずるだけのゆとりもないので、今後の「学会史」分析の問題意識として出すにとゞめざるを得ない。

しかしながら、きわめて総合的に、あるいは端的に言うことを許されるならば、この20年間の大会や学会活動は、少なくとも学会創設時に予想した以上の成果をあげているようにも思われる。第1回の大会時に99人の正会員と13団の賛助会員をもって発足したこの学会が、オイル・ショックの影響をうけながらも、会員増減の波をくりかえしながらも、現在正会員約300名、賛助会員50団体を有し、さらに増加の傾向にあるということは関係各位の御努力の賜と感謝せざるを得ない。学会活動が現実にはわが国の港の発展にどのような影響を与えているのか、についてはそのメルクマールになるものをすぐ見出すことはできず、またあせってそうしたことをとりあげる必要もないかも知れない。また学問的研究の成果が直ちに現実の社会にひびくものとは思われない。とくに社会科学の分野では客観的な学術的理論が、直ちに役にたつものであると思えないが、学会での研究発表や討論、また年報での論文、各部会の活動、さらには学会を基軸としての新しい港湾研究の人間関係がおりなす多角的な研究の活動と成果はきわめて大きな意義をわが国の港に与えているものと思われる。学問研究はすぐれて基本的な理念や原理を重要視する。そのために新しい言葉や概念をも必要とする。そして人間の理性にもとづく論理的な判断や客観的な一般性を生み出すものである。この意味では、学会の誕生以前とくらべて、わが国の港の世界(学界のみならず、官公庁、実業界、一般社会に対しても)を中心として、港に対する考え方、対策、啓蒙の各面に亘って巾広い影響を与えてきたと考えられる。また学会を基軸として、会員の交流は全国的規模になり、且つ会員相互の交流がもてたことは、ひそかに港の研究に関心をもちながらも、さまざまな面とどざされていた時と全く事情を異にしている。この20回におよぶ全国大会は、北は北海道から南は沖縄まで、一応全国の諸港において、各地元各位の熱心な御尽力のおかげではば全国を一巡したかのようである。共通論題の設定は、さきに時代的な主要課題をとりあげたと述べたが、これには大会開催

地の地域的課題も加味されている。したがって、過去の共通論題を整理することによって、大体の港に課せられている性格をも知りうるであろうし、また残された課題も知りうる。また、果して港湾研究によって、どれほど特定の専門分野としての学的形成ができたかどうかは、とくに気をくばる必要がなく、真剣な研究の軌跡は、必要ならばそれが結果的に一つのスクールとなるであろうことを、経済学における古典派以前からの動きや、古典派以降の学説史の流れが教えてくれているような気がする。

○ 部会活動をめぐって

全国大会は年間一度にかぎられているので、さらに地域的なきめこまかい研究活動が行なわれることがきわめて重要な意味をもっている。会則では支部や部会の設立をうたっているが、一般的に各学会が行っているのは研究部会というより地域的な支部(部会)活動であって、港湾経済学会も創設後3～4年後にそうした部会設立の要望が高まり、関東部会が昭和41年1月に、北海道部会が同年5月に、さらに関西部会も同年12月にそれぞれ第1回の部会の研究会を発足させている。その後名古屋港を中心とする中部々会が昭和46年6月に発足し、現在4部会が活動している。これまで学会事務局は九州部会の形成をのぞんできたが、その期の熟するのを待っているところでもある。以下、各部会からよせられた原稿をもとに設立時の事情を中心に、その様子をみてみることにする。まず北海道部会については徳田欣次氏から詳細な資料をふくめた内容がよせられたが、その主な状況についてみると次のようである。

「昭和47年頃、港湾労働をめぐる諸問題の台頭のもとで、全国的にその対応施策が必要となり、北海道でも港湾労働審議会が設置され具体的な港湾労働対策の検討が始まったが殆んど基礎資料が皆無という状態であった。道立総合経済研究所に調査依頼がきて兼々その究明の必要を痛感していた面々が調査に参加したがその過程で港湾経済研究の必要を感じているところへ、「港湾経済学会」の設立も行なわれていることを知らしめられた。また、北海道の港湾関係者が夫々問題意識をもって、港湾問題究明に、いろいろな分野で努力されている実態をみて、その研究交流と深化の必要も感じさせられた。

昭和38年頃、北見先生が矢野先生とご同道で、研究所においでになられ、これが、学会とわたしたちの直接的な出会いとなったと思われる。『国民経済と港湾』の著書も、その他の論稿もみせていただいていたので、先生においして大変有意義な思いをしたものであった。昭和49年の神戸大会から、北海道の総合経済研究所が、『港湾経済学会』とはじめて結びつきをもったと思われる。一つには学会本部からの部会設立のすすめもあり、道内にその条件がかなり成熟しているようにも思い、その設立を計ることとなった。

その経緯と、設立発起人等は、まず、森、和泉、徳田、武山、及川の各氏が設立準備

をはじめ、日本港湾経済学会の設立時の唯一の北海道会員である上原先生を訪ね、部会設立についてご相談申し上げた。先生には、唯一人の北海道会員と思っていたのに多数会員がおり、さらに部会設立を計画していることを知り、非常によろこばれ、自分もできるだけことはしたい、よろしくお願ひしたいとのことであった。

それで、上原先生に創立準備委員会の委員長をお願いし、その活動を展開した。部会設立によって、まず、大学関係では、小樽商大、北大（工学部）、函館大学、北海学園大学の先生たちとの接触が生じ、また、各港湾管理者の港湾部の職員、港運企業関係者、海運局と北海道開発局の関係部課職員、道庁関係部課職員との接触交流が深まり、夫々、調査研究ならびに事務推進の上でも効果が生じたように思われる。

学門の領域別では、経済学、地理学、土木工学……その他多岐にわたるものであったが、北海道総合開発の推進、特に、大規模工業基地をめぐる巨大プロジェクトが問題になっているときで、開発問題の上でも港湾が重要な関心のまとなっていたことと、高度成長経済の進展→物流の拡大、そのなかでそれにおいつけない港湾体制の矛盾が各港でいろんな形で生じていたので、『港湾問題』の経済的な視点を重視し、さらに諸学をもうらした学際的な究明をすべきとの認識が広汎に生じていた。港湾問題研究者の数・質のうすさもあって、当時の港湾問題に対する問題意識は、港運企業、港湾管理者などの実務家の方がまさっていたと思う。

そのようななかで、部会設立は大きな意義と成果を得たように思われる。研究会に集るだけでなく、個々の交流も大きな収穫であった。

現在、北海道でも、実質的に大規模開発の再検討、住民主体の地域開発の推進の必要性をむかえており、既存中小港湾の開発、その在り方をめぐり、究明を深める必要が強く生じている。各港湾との競合の問題、地域の開発と港湾の地位の問題、それらに対応した港湾管理運営の諸問題……と問題はつきない。当部会も、長期的視点にたって今後の方向を考えるべき時期と思われ、比較的若手の育成が充分でなかったのでおくれはせながら、その方向にも力を注ぎたいと思っている。」

なお、北海道部会第1回のプログラムをあげると次のようであるが、同年の9月には部会誌「北海道港湾経済」を創刊し、現在10号をこえ、きわめて活発な部会活動をつづけられている。初代の部会長であられた上原徹三郎氏は昭和47年2月に88才の御高齢をもって召天され（部会誌No.8は追悼特集号）、その後筒浦明氏が部会長をつとめていられる。

日本港湾経済学会北海道部会設立記念公開講演会

日 時 昭和41年5月21日（土） 午後2時～5時
場 所 小樽市南浜町小樽港湾合同庁舎6階会議室

講演内容

座長 小樽商科大学教授	久木久一
日本港湾経済学会と北海道開発	
北海学園大学学長	上原 轅三郎
日本港湾経済学会理事	
日本海沿岸の港湾について	
函館大学教授	森 光夫
北海道港湾労働審議会委員	
北海道の港運業の性格と特徴	
北海道立総合経済研究所	和泉雄三
研究第3部長	
わが国港湾経営の近代化について	
関東学院大学教授	北見俊郎
日本港湾経済学会 評議員	

附記一 日本港湾経済学会北海道部会設立

準備委員会の構成と住所は次の通りです。

設立準備委員代表	上原 轅三郎	(北海学園大学)
"	森 光夫	(函館大学)
"	和泉雄三	(道立総合経済研究所)
"	徳田欣次	(")
"	武山 弘	(")

その他北海道部会活動の詳細については各部会誌などにのせられているので、今後の「学会史」編集上それらは貴重な資料となろう。

次に関東部会については、すでにふれたように昭和41年1月に高見玄一郎氏の「貨物を主体とする港湾理論——カーゴレーンの理論——」をもとに第1回の部会を横浜市開港記念会館において開催された。その後、海運経済学会の発足と共に、時折、同学会の部会と合同で部会を開催されたことがあったが、主に東京虎の門の港湾協会の談話室にて年間約2～3回の割にて部会の開催が行なわれている。

中部部会は昭和46年6月に、名古屋港湾会館にて創立総会を開催し、会則審議、役員選出を行い発足した(部会長、南山大学、酒井正三郎氏)。その際の記念講演は「名古屋港と地域経済」名古屋大学、岡崎不二男氏、「港湾管理・運営問題と港湾の近代化」青山学院大学、北見俊郎氏。その後一時部会活動が中断されたが、昭和54年9月

には、中部・北海道・関東・関西の合同部会が名古屋港にて盛大に開催され、部会活動が再びもりあがりを見せ、55年4月には部会誌「港湾研究」のNo.1が発刊され、さらに56年3月にはNo.2が豊富な内容をもって刊行された。それには名古屋港の特色を示す論文と、その後の部会開催事情を収められているが、部会長だった酒井正三郎氏が召天され、56年8月第4回部会開催の席上にて新たに松浦茂治氏（愛知学院大学）が部会長に就任された。この名古屋の中部々会は北海道部会と共に、部会々則を備え、定期的な大会を開くと共に熱心にして有能な研究者をようしてられる。

関西部会は昭和41年に海運経済学会の関西部会と共同で、第1回の部会を開催したが、その際の研究報告内容は「コンテナ輸送をめぐる話題と問題点」稲垣哲氏（日本海事新聞社）で第2回は43年3月「自由港について」柴田銀次郎氏および「大阪湾諸港の港湾事情について」栗栖第三建設局長により、以後毎年数回の研究報告会が（単独部会をふくめ）行なわれている。これら部会開催事情は毎年の学会誌にその都度報告されているが、この点も今後、各部会の活動の史的内容を整理するためには各部会のおかれている地域的特色をふくめて考えることがのぞましい。

○ 召天された方々

学会20年の歩みは、また一面、有為な方々を天に召された歴史でもある。いま、記録に残るそれらの一人一人の御冥福を祈ることも学会史の中で意義ある頁であるとも思われる。ここでは学会員中に亡くなられた方々でわかっている人を中心とするが、「学会史」として稿を改める際には亡き方々にふさわしく、お名前にもれないようにせねばならない。

学会発足から2年後の昭和39年2月には伊藤重治郎氏（国士舘大学）が86才で召天された。伊藤先生はがっしりとしたお体で、80才をすごされてもお元気であったが足が不自由でいられたので、階段をおりる際に肩をおかしたが、重いお体で私の方がつぶされるような思いが今もって印象づけられている。植村福七氏（香川大学）は昭和41年12月フルブライト教授としてロスアンゼルスに滞在中交通事故で亡くなられた。その後遺稿集「私のみたアメリカ」が刊行された。

学会年報No.6（昭和43年）には、理事・佐波宣平氏（京都大学）、土井智喜氏（海運研究所）の逝去がつけられている。終末を予期されつゝ、最終講義をされた佐波先生の「諸君よさらば」という当時の新聞記事が傷くよみがえる。森光夫氏（札幌大学）が胃がんで亡くなられたのは44年9月のことである。今でも札幌に行く時には、ふとお目にかゝれるのではないかと思うくらいである。この札幌の町で（北海道大会時に）お目にかゝったのが最後になった新宮志良氏（長崎県立国際経済大学）は45年2月に踏切りで交通事故に合われた。たしか札幌でおわかれする時に青森から日本海の方を

まわってお帰りになるとの事であったが、それが最後の旅になられたのかと思う。

第10回の全国大会を目前にして矢野剛会長（城西大学）は46年8月23日に肺がんで逝去された、80才。お見舞に行った日は暑さがきびしく、うつろな眼ではあったが、これからは港湾経営の研究が大切だといわれていたことを今でもはっきり覚えている。天に召される寸前に、奥様に長い間世話になったとちゃんと挨拶をされたという。翌年の年報№10には先野先生の追悼文集を企画し10数人の方々の玉稿をもって学会発足から10年間の会長の御苦勞をねぎらわせて頂いた。もうあれから10年になってしまったのだと思う。その年報・№10には上原徹三郎氏（北海道部会会長）の逝去が告られている。上原先生は47年2月88才で召天なされている。筒浦先生のご案内で、北海学園の理事長室ではじめてお目にかゝった。先生は私が生れる前にキール大学においでになったという。当時私もキールからかえった頃だったので、その様子を断片的にお話すると、あの柔和な気品ある年輪の童顔に、なつかしさを一ぱいたたえてくださった。今度くる時にはキールのスライドを持って来ますと約束しながら、それを果すこともできずに先生は天に召されてしまった。そういう追悼文を書かせて頂いたのが北海道部会誌の№8（昭和47年）である。

昭和53年7月11日に、東寿会長が盲腸炎の手術のために入院中、脳いっ血で逝去されたという電話を突然うけた。その日のむし暑い夕方のことであった。享年66才。晴天の霹靂とは、このような時の言葉かと思った。お通夜の晩も葬儀・告別式の昼も暑かった。「どうぞ安らけくお休み下さい。血管がつまるので、いつも奥様と愛犬をともなって、あのガーデン山の散歩をなさるというお話を思い出します。」という巻紙に書いた弔辞を準備して告別式に参加したが、弔辞は告別式の前の葬儀の時間にさげることがわかり、その巻紙をお祈りと共に仏前にだまっておいて退場した。2～3ヶ月あと、奥様からいただいた手紙の一節に「主人にくる通信書類が次第に少なくなってくる。」ということと、「今でも門前に車がとまると、犬が主人かと思ってとび出す。」と書かれていたことがひどく胸を咬んだ。用を果さなかった事辞は年報№16にせめてとも思いのせさせて頂いた。その号には賛助会員・評議員でいられた鈴木要二氏（鈴与株式会社）が52年11月7日に脳しゅようで亡くなられた謹告をさせて頂いた。鈴木氏とは清水港で昭和45年に大会を開催した際に改めてお目にかゝり、大変お世話になった。学会創設以来、物心両面に多大な御協力を頂いたことも改めて思い出す。66才であった。

北海道部会の武山弘氏（北海道総研）が亡くなられたことは、若く新進な研究者だけにまた格別の傷みがともなった。徳田氏からの知らせで、とりあえず電話でお悔みをのべたものの、電話口でのまだ若いお姉さんの涙声は今もって耳の奥に残っている。

また橋本英三氏（名城大学）の召天されたのも夏の暑い日であった。名古屋の駅から番地をたよりに橋本先生のお宅をさがしてタクシーをおりと川辺であった。大都

市にめずらしい澄んだ水で小魚のおよぐのが橋の上から見えた。何かその水の流れが、いつもきまじめに、ひかえめで、温顔をたたえておいでになった亡き橋本先生のように思えてならなかった。大森一二氏は53年の春まだき日忽然と去られた。御葬儀はお彼岸の中日であったが、寒い北風の中で野辺の見送りをさせていただいた。ついで、入院中でいられた酒井正三郎氏（中部部会会長）の訃報に接したのは昭和55年だと思う。合同部会の際にお見舞にお寄りするつもりが、時間の都合ではたせなかったことが悔やまれる。入院なさった前年の経済政策学会でお目にかかったのが最後であり、もろもろの悔いが尾を引いてならない。

細野日出男氏（亜細亜大学）が亡くなられたことは56年9月のその日の新聞で知りながら、葬儀にはゼミ生の卒論指導のために気にしながらも遂に参例でできなかった。最後に細野先生にお目にかかった時の印象が今だに残っている。たしか76才かと思われる。大会がすみ次第、横浜の御自宅までお香料をあげにゆきたいと念ずる。

まだ、ここに書かせていただくべき天国の方がおいでのような気がする。今手元の資料でわかる方々だけをあげさせて頂いた。改めてそれらの方々の御冥福と御遺族の方々の御平安を念じ、われらの学会の発展を見守って頂きたいと思う。

○ 事務局の周辺

年報編集 学会活動の中心はなんといっても研究発表と討論、それに学会誌の発行である。通常、新しい学会が誕生しても、すぐに学会誌が生れるとはかぎらない。その点、港湾経済学会は、昭和38年の10月（第2回大会時）に学会年報のNo.1を刊行することができた。これは第1回大会の研究報告論文・文献紹介・学会記録（設立趣意書・学則・役員、会員名簿までふくめた）170頁程度のタイプ版であった。このささやかな年報であっても本になるまでには大変な苦勞であった。タイプ原紙の油紙で校正せねばならず、タイプの列は曲ったりしていて校正に泣かされた。編集から刊行まで1人か2人でまとめねばならず、会員名簿の内容もととのっておらず、自由な活字を使わずに、まことに粗末な創刊号であった。しかし今になってみると、わずか500部の部数では残部は全くなく貴重な存在となった。

2号以降は、タイプをあきらめて活版にし、目次を表紙に入れて、すぐ引き出して内容がわかるようにした。雑誌類の目次を表紙に入れるのはきわめて便利である。編集委員会ができたのは3号からであり、4号からやっと名簿を別途印刷するようになった。こうして7号までは直接事務局を中心として年報を印刷・刊行していたが、単に事務局からの発行では広く社会に知られないので、成山堂書店から刊行し、学会の必要部数を逆に購入する形を8号からとった。表紙のデザインに若干の工夫をこらしたが、数年後再び成山堂書店から財政的理由のため離れて事務局から刊行することになった。これにはにがく哀しい思い出がつきまとう。

第10回大会時の9号は編集方針の改善その他の理由から450頁をあまるケース入りの大作となった。この経費は予算をはるかオーバーしたものであったが、第10回記念

大会を横浜港にて開催し、県・市・業界の特別の御高配を節約に節約をして、その分の資金を9号に注ぐことができたおかげである。学会はのんだり、たべたりする場ではない。貴重な開催地の援助金をできるだけ有意義に用い社会に還元しなければならぬ。その意味で9号がまとまったことは感謝すべきことであった。

年報編集上の大きな問題は、財政上印刷費の値上りであり、規定以上の数字や、論文とは言えないような原稿をどう上手にまとめるかである。とくに近年どの学会でも会費未納の会員がふえているので財政が苦しく、印刷代の支払いが心配になる。こうした事情を反映して近年は執筆者の方々には原稿料も払うことを断念せざるを得ない状況になってきている。

大会準備 これはもっとも事務局が多忙をきわめる時である。通常の学会は当番校(大学)が毎年変わるので、実際の大会準備の殆んどは大会をひきうける大学が行うが、この港湾経済学会は大学が当番になった例はない。ある意味でこれはユニークな一面をものがたる。したがって当番こうのこうは(校)でなくて(港)になっている。港湾研究がもっと広く行なわれて、どここの大学でも「港湾論」の講義が行なわれるようになれば(港)に協力して(校)が果す役割も一般的になってくるのだと思う。そういうことを望みながら事務局は大会準備に追われるが、各港での大会開催毎に港を有するその都市の大学が少しでも港に関心を深め、大学での講義をもってほしいとひたすら念ずる。

財政事情 これは何よりも事務局の作業を支配する。おかげで今まで大会費の多くは開催港の地元の御厚意に甘える比率が大きく、この点まさに感謝すべきであり、また心苦しく思わざるを得ない。学会発足当時の決算規模は合計約54万円(昭和37年度)であったが、昭和55年度では300万円近くなっている。もっとも収出規模の大きい年報支出は30万円が100万円をこえようとしている。また通信費・交通費の支出増加が多くなり、一方では人件費等を極力おさえている事情にある。オイル・ショック以来、賛助会員の加入がむづかしくなっているが、財政事情は学会運営上大きな条件であるだけに会員の方々の御協力が各面で望まれる段階にある。

○ おわりに

以上は将に断想に終わった。はじめに述べたように、はじめは少なくとも「学会20年史」のようなものをまとめるつもりであったが、現実には大会準備や来年度大会の件で追われていて、こうした断面的な小誌の原稿すら印刷社に迷惑をかけながらの走文に終わってしまった。しかも、断想であってもさらに体系的にとりあげる他の項目のあることも知りながら大会を目前にして心せかれるまゝの拙文になったことを申しわけなく思う。すでに述べたように今後適切な時期に「学会史」をまとめる際には、かなりのゆとりをもって充分な準備をし、学会の歩みを多角的にとらえて充分な証価を与えうるようにしてほしいと念ずる。

(年 報 9 号 以 降 1 0 年 間 の 業 績 を ま と め た も の で あ る 。)

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
浅 葉 尚 一	資料	インドネシア国情	「建設コンサル タント会報」	1971. 10
	〃	未来予測の眼	〃	1972. 1
	〃	コンサルタント倫理性－海外業 務について－	〃	1972. 12
東 寿	論文	日本港湾における近代化と合理 化の論理	昭和45年度港 湾講演会講演 集	1971. 3
	〃	新しい公共経済論と港湾開発の 考え方	昭和46年度港 湾講演会講演 集	1972. 3
	〃	公企業経営としての港湾問題	「港湾経済研 究」 No 9	1971. 8
	〃	輸送システムの変革と新しい公 共財概念	「港湾経済研 究」 No10	1972. 10
	〃	これからの港湾公企業経営論	日本海事広報 協会「日本の 港湾1977」	1976. 12
	〃	苫小牧東港経営の基本構想	埠頭経営研究 会	1976. 12
麻 生 平 八 郎	論文	海運における構造変化	「海運経済研 究」	1972. 10
	〃	海運における公共性	「公益事業研 究」	1973. 2
	〃	海運における多国籍企業	明大商論	1974. 3
	〃	ドイツ交通政策の方向	〃	1974. 10
	〃	現代の海運政策の方向	「海 運」	1974. 12
荒 木 智 種	著書	Countries Around the World	博文社	1971. 4
	共著	横浜ポート・オーソリティの研 究(1)	運輸港湾産業 研究室	1971. 9
	〃	世界主要港湾における管理運営 状況調査(1)	東京都港湾局	1972. 7
	〃	港湾産業の危機と発展	海文堂	1972. 8
	論文	港湾における言論の自由	「港湾経済研 究」 No 9	1971. 10
	〃	港湾における情報の基本的諸問 題	雑誌「港湾」	1972. 1

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
荒 木 智 種	論文	ハンブルグ港湾の社会	「輸送展望」	1972. 12
	書評	Hamburg Hafen Jahrbuch 1970	「港湾経済研究」No10	1972. 10
	共著	「港湾流通」第10巻(港湾機能と情報コミュニケーションの基本的諸問題)	成山堂書店	1974. 9
	論文	港湾社会におけるコミュニケーションの研究	「港 湾」	1975. 2
	共著	「港湾社会」	成山堂書店	1975. 12
	論文	『港湾機能の総合的課題』 “港湾社会と情報理論の特質性”	港湾労働経済研究所	1977. 3
	“	“港湾社会における Communication の研究”	日本港湾協会	1975. 4
	“	“ロンドン港とペニー大学” — 17・8世紀における情報機能—	日本港運協会	1976. 2
	“	THE TRADITIONAL PAUL OWNIA INDUSTRY AND THE ESTA- BLISHMENT OF THE N. P. C.	Journal of Paulownia Tomentosa	1978. 12
	資料	桐産業の今後の課題	茨城新聞社	1980. 1
	“	桐産業の基本的課題	桐通協	1979. 11
	“	桐産業と人間生活	桐通協	1980. 12
雨 宮 洋 司	論文	商船学校教育への提言	富山商船高専 研究集録No.6	1973. 3
	“	学校教育における職業教育のあり方(1)	「海 運」 No. 546	1973. 3
	“	商船学校教育の歴史的考察(2)	「海 運」 No. 547	1973. 4
	“	能登における港湾開発の方向について	海事産業研究 所報No90	1973. 9
	“	海運企業の雇用管理の制度と特徴	海上労働科学 研究所年報 No. 7	1974. 3
	“	船舶運航技術の技術論的考察	日本航海学会 誌No52	1974. 10
	“	能登における地方港湾開発の課題	日本港湾経済 学会誌No12	1974. 10

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
雨 宮 洋 司	論文	商船学校卒業生の動向と船員職業意識	「海と人」 No22	1975. 12
	"	リベリア「船員法」の構造について	富山商船高専 研究集 9 号	1976. 3
	"	船員教育機関卒業生の実態とその職業意識との関連	海事産業研究 所報 No. 126	1976. 12
安 藤 平	論文	通関業の歴史 (1~17回未完)	日本通関業会 連合会会報 No. 18~No. 34	1974. 7 ~ 1977. 3
	"	通関業の歴史	日本通関業会 連合会刊	1978. 2
	共著	運上所から今日の税関へ —日本と欧米の通関制度—	日本関税協会 刊	1979. 6
五十嵐 日出夫	論文	A Study on the Road Planning in Hokkaidos	Memories of the Faculty Engi- neering Hokkai- do Univ. Volx III No 1	1971. 5
	"	街路除雪の経済効果推定に関する 試論	土木学会論文 報告集 No. 197	1971. 12
	"	苫小牧港建設史	土木学会誌 Vol. 57-1	1972. 1
	"	評価のための分析モデル (経済 的側面)	第 6 回土木計 画学会シンポ ジウム論文集	1972. 1
	"	生活圏の策定と拠点都市の環境 に関する研究	第 7 回土木計 画学会シンポ ジウム論文集	1973. 1
	"	A Study on Optimum Size of a City	北大工学部研 究報告 68 号	1973. 9
	"	A Hypothesis of Conservation of Traffic Flow and its Application	「地域と交通」 技報堂	1973. 10
	"	NNWによる都市環境の評価に 関する研究	土木学会28回 年次学術講演 集	1973. 10
	"	道路除雪における目的関数の設 定について	第11回日本道 路会議論文集	1973. 11
	資料	都市と交通	「ニューフロンティ ア」第10号	1974. 6

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
五十嵐 日出夫	資料	工業高校でもできる土木計画学	土木学会高校教育委員会誌 3号	1974. 8
	論文	北上ダイナポリスを前提とした地域交通体系に関する研究	土木学会29回年次学術講演集	1974. 10
	〃	土木計画の考え方に関する試論	土木学会誌 59巻12号	1974. 11
	〃	土木計画の統合評価は可能か	第9回土木計画学シンポジウム	1975. 1
	共著	土木工学ハンドブック	技報堂	1974. 11
	〃	土木計画数理	「地域と交通」研究会	1974. 7
	〃	地域と交通	技報堂	1973. 10
和 泉 雄 三	論文	港湾行政の近代化	「港湾経済研究」No 9	1971. 10
	〃	青函トンネル開通と函館港	「北海道港湾経済研究」No 8	1972. 10
	書評	北見俊郎著「港湾総論」	「青山経営論集」第7巻3号	1972. 12
	〃	安井二郎, 鈴木繁, 松尾光芳, 古西信夫「港湾労働における労働災害」	「北海道港湾経済研究」No 9	1973. 1
	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	共著	物流の実務	日本生産性本部発行	1972. 3
	〃	欧州における輸送事情調査報告書	日通総研発行	1972. 7
	論文	欧州における物流事情	「輸送展望」	1971. 4
	〃	輸送近代化と港湾問題	〃	1971. 7
	〃	国際輸送とインランド・デポ	〃	1972. 2
	〃	明治大正海運史	〃	1972. 10
	〃	中国の海運事情	〃	1973. 1

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
市 来 清 也	論文	カーフェリー化による自動車輸送と展望	モータービークル	1971. 7
	"	国際共同一貫輸送と自由化	機関誌「神戸港「神戸港」	1972. 1
	"	東欧諸国の内陸輸送について	コンテナリゼーション	1973. 8
	"	カーフェリーとコンテナ専用列車	「PDM」	1973. 7
	"	海洋開発と沖縄海洋博	「輸送展望」	1973. 7
	"	物流近代化と港湾労働	「港湾問題研究」No 3	1973. 8
	共著	沖縄の輸送事情	日通総研	1973. 9
	書評	欧米の港湾労働（喜多村昌次郎著）	「輸送展望」	1973. 12
	資料	最近の輸送動向「内航」	"	1973. 12
	論文	鉱石資源の海上輸送と合理化の動向	"	1974. 3
	共著	国際取引ハンドブック	中央経済社	1974. 3
	資料	最近の輸送動向「内航」	「輸送展望」	1974. 6
	共著	海運基本要項	日本通運	1974. 10
	書評	港湾運送事業法ノート（森山芳樹著）	「輸送展望」	1973. 5
	"	港湾行政（和泉雄三著）	"	1973. 7
	"	港湾流通（北見俊郎・喜多村昌次郎編）	"	1974. 12
	論文	流通経済構造の変革と港湾機能	「港 湾」	1975. 2
	"	コンテナカーゴ輸送マニュアル（コンテナ輸送研究会編）	「輸送展望」	1975. 2
	著書	倉庫業界	教育社	1976. 12
	共著	物流用語辞典	日本経済新聞社	1976. 2
	"	現代販売実務事典	日本生産性本部	1976. 11
	著書	海運実務の基礎	東洋経済新聞社	1978. 11

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
市 来 清 也	共著	港湾機能の総合的課題	(財)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
	論文	貨物フェリーの動向について	「運輸と経済」 Vol. 35 No. 6	1975. 5
	"	プッシャーバージ輸送の現状と課題	海事産業研究所報No. 110	1975. 8
	"	貨物専用フェリーの将来	「輸送展望」 No. 158	1976. 4
	"	新交通体系と港湾	「港 運」 Vol. 1 No. 3	1976. 5
	"	パレチゼーションと海上輸送	海事産業研究所報No. 129	1977. 3
	紹介	海運経済論 (織田政夫著)	「輸送展望」 No. 156	1975. 10
	"	港湾社会 (北見俊郎, 荒木智種著)	" No. 158	1976. 4
	"	都市と港 (北見俊郎著)	" No. 161	1977. 1
	論文	RO・RO船の現状と将来	" No. 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 No. 1	1978. 1
	"	港運料金の近代化と港類格差	港湾労働経済研究No. 2	1978. 1
	"	ミニ・ランドブリッジの現状と将来	神戸港No. 228	1978. 2
	"	内航における雑貨輸送の現状と課題	港湾No. 55	1978. 4
	"	内航海運	流通設計 Vol. 9 No. 6	1978. 6
	"	80年代の海上輸送	物流時代	1978. 7

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
市 来 清 也	紹介	北海道港湾と物流	北海道港湾経済No10	1978. 8
	〃	みなとと郷土	港湾 No63	1987. 12
	〃	内航海運の現状と課題	海事産業研究所No 151	1979. 1
	〃	物流と港湾問題	港湾労働経済研究No 3	1979. 1
	書評	ダイヤモンド社編「新版鉄鋼」	「輸送展望」No 165	1978. 1
	著書	物流経営論	(株)ぎょうせい	1980. 11
	共著	経営実務大百科	ダイヤモンド社	1980. 3
	論文	学際的研究の発展－海運における課題	「運輸と経済」Vol. 39 No 5	1979. 5
		〃 港湾物流の動向と課題	「神戸港」No 248	1979. 10
		〃 関東関西の物流事情	「関西物流近代化センター」No23	1979. 12
		〃 港湾物流研究序説	「港湾労働経済研究」No 4	1980. 1
		〃 物流合理化と港湾運送事業の近代化	「港湾労働経済研究」No 5	1981. 1
	資料	近畿圏における営業倉庫・自家用倉庫実態報告書（要約）	「関西交通経済研究センター」No24	1980. 4
	書評	織田政夫著「海運政策論」	「輸送展望」No 174	1980. 4
		〃 大矢誠一著「マルツウ考」	「輸送展望」No 176	1980. 10
石 坂 央	論文	港湾と農産物輸入の基本的問題	「港湾経済研究」No14	1976. 10
		〃 農産物輸入の基本的問題	日本貿易学会年報No14	1977. 2
		〃 農産物輸入と経済発展	埼玉県私中高協会	1977. 3
伊 坂 市 助	論文	アダム・スミスの魅力	関東学院大学「経済系」	1974. 5

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
伊 坂 市 助	論文	アダム・スミスの魅力（続）	関東学院大学 「経済系」	1975. 3
市 川 勝 一	論文	外航定期貨物輸送船に於ける輸 送システムの変革と港湾産業の 再編成	「港湾経済研 究」No10	1972. 10
	"	定期船貨物輸送における合理化 と港湾運送業の課題	港湾産業研究 会	1972. 8
	"	海貨業の現状と将来ビジョンに ついて	運輸港湾産業 研究室	1972. 1
市 川 猛 雄	座談会	港湾運送事業法をめぐって	「港 湾」 No. 1 ～ No. 6	1976. 1 ～ 11
	著書	港湾運送事業法論新訂版		1978. 10
	論文	（判例紹介） はしけに行き足があったかどうか で11年の裁判	雑誌港運	1979. 7
	資料	港湾運送事業法アンケートの取 りまとめについて	"	1979. 10
	論文	港湾：私の問題意識 (1)地方港湾の貨物	"	1980. 3
	"	" (2)法律と現実	"	1980. 4
	"	" (3)市民の港	"	1980. 5
	"	商港転換顛末記－横須賀港報告	日本海事新聞	1980. 5
	"	港湾運送事業法セミナー	港 運	1981. 1
	"	"	"	1981. 2
	"	"	"	1981. 3
伊 藤 善 市	共著	変貌する地域経済（共編）	金融財政事情 研究会	1971. 10
	著書	地域開発と国民福祉	日本労働協会	1972. 3
	資料	オーア・カリングス，地域計画 と都市計画（共訳）	鹿島出版会	1972. 1
	共訳	ミルス『都市の経済学』	住宅新報社	1973. 11
	論文	都市機能分散の可能性	「E S P」	1973. 12
	"	地域開発と日本経済	「経済セミナ ー」	1974. 1

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
伊 藤 善 市	編著	『過密過疎への挑戦』	学陽書房	1974. 1
	論文	地域開発政策の再検討	「地域開発」	1974. 1
	〃	The Shinkansen- japan's Bullet Train	「 P H P 」	1974. 7
	〃	国土利用法と開発政策	「地域開発」	1974. 8
	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圏構想の歴史	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	高速道路の自動車	1979. 1
	〃	美しい都市づくりのために	市 政	1979. 2
稲 垣 哲	資料	コンテナ流通機構について	阪神外貿埠頭公団業務研究会	1973. 6
	〃	日本のコンテナターミナル施設	〃	1973. 8
	〃	日本をめぐる最近の海運情勢並びに極東水域におけるフィーダー輸送の伸びと将来の予測について	〃	1974. 6
	〃	最近の船社・港運業者の経営概要	〃	1974.10
	論文	日本海運を取り巻く諸情報	「神戸港」No 217	1977. 3
入 江 成 雄	論文	米国穀物政策の転換—保護政策の後退と自由市場の復活—	「貿易と関税」2月号	1976. 1
	〃	商品協定と今後の農産物貿易	「貿易と関税」6月号	1976. 5

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
入 江 成 雄	論文	Hedging and speculation —a measure of excessive speculation— (ヘッジと投機—過当投機の 測定)	マレーシア政 府 1 次産業省 (ただし, 商 品市場研究会 編「商品取引 所論」に英文 和文, とともに 掲載)	1976. 8
	"	Optical Hedge and Buffer Stock (最適ヘッジ量と緩衝在庫)	"	1976. 8
	"	一次産品の国際管理と価格安定 策	「貿易と関税」	1976. 9
	"	外貿港湾における後背地の役割 と取扱貨物量の予測方法	「港湾経済研 究」 No14	1976. 10
	"	外貿港湾におけるヒンターランド の性格と貨物流動状態—変型 グラビティ・モデルによる考察	「東北開発研 究」 Vol. 12, No 3, 4	1976. 11
	"	コンテナ貨物の流動状態に関す る変型グラビティ・モデルによ る考察	「港湾労働経 済研究所年報」 創刊号	1976. 12
	"	国際商品協定と市場機構	日本貿易学会 「年報」 No14	1977. 2
	"	東南アジア諸国の経済・貿易動 向	「貿易と関税」 4月号	1977. 3
	"	国際商品としてのパーム油の将 来性について	「商品取引研 究」 No 5	1977. 6 ～ 2
	"	商社貿易におけるゴム・ヘッジ の有効性 —相関分析による考察—	「商品取引研 究」 No 3	1977. 2 ～ 3
	"	先物市場の機能と価格現象(1) —商品価格の変動と先物経済の 性格—	投資日報社刊, 福田敬太郎, 竜田節編「商 品先物市場」 No 1	1977. 1
	"	先物市場の機能と価格現象(2) —現物経済の動向と先物価格の 反応—	No 2	1977. 2
	"	先物市場の機能と価格現象(3) —商品価格変動の偶然的性格と ヘッジング—	No 3	1977. 3

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
入 江 成 雄	論文	先物市場の機能と価格現象(4) —投機、ヘッジおよび価格の関 係—	投資日報社刊, 福田敬太郎, 竜田節編「商 品先物市場」 No 4	1977. 4
	〃	先物市場の機能と価格現象(5) —投資と市場規制—	「商品先物市 場」No 5	1977. 5
	〃	先物市場の機能と価格現象(6) —商品価格の性格と価格予測—	〃 No 6	1977. 6
	〃	先物市場の機能と価格現象(7) —自由市場経済と国際商品協 定—	〃 No 7	1977. 7
	〃	先物市場の機能と価格現象(8) —国際商品と経済発展—	〃 No 8	1977. 8
	〃	経済発展とパーム油	「アジア経済」 Vol. 18, No 9	1977. 9
	〃	発展途上諸国の景気変動と経済 成長 —一次産品問題を中心として—	「貿易と関税」 9月号	1977. 8
	訳書	(W. C. L. デイス & C. W. J. グレンジャー共著) 商品価格予測—アメリカ商品市 場の研究— 原著名: Walter C. L. Dys and C. W. J. Granger, "Speculation, Hedging and Commodity Price Forecasts," (D. C. Heath and Compang, Lexington, Massachusetts, 1970)	北隆館	1976. 3
大 島 藤太郎	論文	東京における貨物輸送問題	東洋大学 経営論集 5号	1976. 12
	著書	日本交通政策の構造 (蔵園進氏と共著)	新評論	1975. 7
奥 富 敬 之	共著	荘園絵図の基礎的研究	三一書房	1973. 8
	論文	技術史研究の問題点 —医学史を中心に—	「民衆史研究」 230号	1973. 9
	〃	鎌倉幕布伊賀氏事件の周辺	(日本医科大 学) 文科研究誌 2号	1973. 10
	〃	律令医療制度の考察(2)	〃	1973. 10

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
奥 富 敬 之	共著	史学論集, 対外関係と政治文化 第2巻	吉川弘文館	1974. 2
	"	日本史の諸相	福村出版	1974. 5
	論文	律令医療制度の研究(3)	(日本医科大学) 文科研究 誌3号	1974. 7
	"	東久留米市の板碑	「日本史研究」 20号	1974. 8
	"	日本中世の港湾 —和賀江島を中心として—	日本港湾経済 学会年報No12	1974. 10
	著書	安房白浜—古代編—	千葉県白浜町	1975. 1
	共著	東久留米市・文化財資料集(三) (板碑編)	久留米市教育 委員会	1975. 4
	"	日本史—概観と各説—	酒井書店 育英堂	1975. 6
	"	コンサイス人名辞典(日本編)	三省堂	1976. 3
	共著	日本荘園絵図集成(上)	東京堂	1976. 4
	共著	中世の政治的社会と民家像	三一書房	1976. 6
	論文	経済評価の実際	第回土木計画 シンポジウム プロシーデ ィング	1975. 7
	"	史的港湾論	環境事業計画 研究所 紀要 E D A 4 号	1975. 8
	"	日本古代官津概観 —古代港湾官津説の提唱—	「港湾経済研 究」No13	1975. 10
	"	北条氏と東国武士	「歴史公論」 No 8	1976. 6
	"	鎌倉中末期社会変動と港湾 —荘園港湾から商業港湾へ—	「港湾経済研 究」No14	1976. 10
	"	律令制管職に由来した名前	「歴史読本」 52—新年号	1977. 1
	"	港湾博物館の提唱	「港 湾」 No54	1977. 1
	共同 発表	清瀬氏の板碑	東国文化研究 会総会	1975. 6

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
奥 富 敬 之	紹介	北条九代記	「歴史読本」 52-9月号	1975. 7
	著書	安房白浜-中世前期編-	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	続荘園制と武家社会	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
	"	日本港湾行政史の基礎的研究(1)	港湾経済研究 No16	1978. 8
	"	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
織 田 政 夫	著書	海運経済論	成山堂書店	1975. 7
	"	海運業界	教育社	1975. 9
	論文	わが国海運の政策的課題	「日本交通学 会年報」	1975. 10
	"	英国港湾機構概説	「海事交通年 報」	1976. 6
	"	英国港湾政策の展開について	「海 運」	1976. 9
	"	英国のフレート・フォワード 業界について	"	1977. 1
	"	英国のフレート・フォワード 業界について	"	1977. 1
小 原 三 佑 嘉	紹介	I C C - C M I 国際海事仲裁規制 制の発効	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
	"	Differerce Between" Bill of Landing " Combined Transport Document	Shipping and Trade News	1979. 1
	"	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)		1978. 4 ~ 6
	"	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

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
小 原 三佑嘉	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	日本海運集會 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
	新聞	偽造B/Lのリスク誰が負うか	日本海事新聞 ・視点	1981. 3
	巻頭 論文	UNCTAT, 海上保険法統一 時代の動き	金融法務事情	1981. 6
	論文	ハンブルグ・ルールと保証状問 題の行方	国際金融	1981. 1 ～3
	意見	B/Lは果して船商証券か	京浜倉庫 社内報	1981. 2
	〃	B/Lの裏面約款の歴史	〃	1981. 3
	ワンポ イント アド バイス	過当競争は禁句に	京浜倉庫 ポートピア	1981. 1
	論文	Incoterws の法的確信	国際商事法務	1980. 12
	〃	複合運送証券取扱いの本音と建 前	国際金融	1980. 10
	〃	1980年代の国際取引秩序形成の 動き	国際金融	1980. 9
	論文 連載	新しい貿易実務の講座1～12 (以上過去6ヶ月間、とくに本学 会に関係あるものに限った。)	通産政筆社	1980. 1 ～12
北 見 俊 郎	著書	港湾総論	成山堂	1972. 3
	共著	港湾産業の危機と発展	海文堂	1972. 8
	〃	「港湾機能と都市-港湾物流形 態に関する調査」(分担)	運輸省港湾局	1971. 3

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
北 見 俊 郎	共著	海貨業の現状と将来ビジョンに関する調査報告書 (分担)	運輸港湾産業研究室	1971. 7
	"	港湾経営のあり方と港湾管理者の諸問題ー東京港将来計画調査 (分担)	海事産業研究所	1971. 3
	"	横浜ポート・オーソリティの研究(1)ー欧米における港湾事情とポート・オーソリティ (分担)	運輸港湾産業研究室	1971. 9
	"	世界主要港における管理・運営状況調査(1) (分担)	東京都港湾局	1972. 3
	"	新港埠頭再整備計画に伴う背後地調査結果報告書 (分担)	横浜市港湾局	1971.10
	"	横浜ポート・オーソリティ研究(2), 港湾管理運営の現状とポート・オーソリティー (分担)	"	1972. 6
	論文	交通の合理化と港湾輸送体制	「海事産業研究所報」	1971. 3
	"	社会資本と港湾の諸問題	「日本経済政策学会年報」	1971.10
	"	広域港湾と港湾経営の本質的課題	「港湾経済研究」No.9	1971.10
	"	海陸輸送の体系化と港湾の基本的問題	「海運経済研究」No.5	1971.10
	"	総合交通体系と港湾	「日本交通学会年報」1971年	1971.11
	"	港湾思想と人間・労働	「港 湾」Vol.48 No.12	1971.12
	"	わが国港湾の展望と課題ー港湾における思想と政策の近代化ー	「港 湾」Vol.49 No.1	1972. 1
	"	経済発展における港湾運送業の合理化と穀物サイロ問題	日本麦類研究会穀物サイロー論説と実態ー	1972. 3
	"	港湾問題とその社会的性格	「海事産業研究所報」No.70	1972. 4
	"	港湾思想と港湾社会	" No.71	1972. 5
	"	港湾機能の社会的構成・上	" No.72	1972. 6

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
北 見 俊 郎	論文	港湾機能の社会的構成・下	「海産産業研究所報」No73	1972. 7
	"	ターミナルの性格と港湾社会の基本問題	" No74	1972. 8
	"	港湾社会の日本的性格をめぐる問題提起—ヨーロッパ「市民」との対比において—	" No75	1972. 9
	"	大都市港湾の理論と政策	「港湾問題研究」No 2	1972. 6
	"	輸送システムの変革と港湾運送業の体制的諸問題	「港湾経済研究」No10	1972.10
	"	港湾の問題意識と現状的な諸問題	「運輸と経済」 Vol. 32 No10 交通の経済学 「港湾」1	1972.10
	"	港湾の経済・社会的構造と諸問題	「運輸と経済」 Vol. 32 No12 交通の経済学 「港湾」2	1972.12
	"	港湾の基本的な諸問題と課題	「運輸と経済」 Vol. 33 No 1 交通の経済学 「港湾」3	1973. 1
	"	港運業界の近代化—港湾社会の構造型と問題点—	「近代港湾」 1973年1月号	1973. 1
	"	港湾の諸問題と展望—市民にとって「港」とは何か—	「勤労市民ニュース労働経済版」No 124	1972.12
	資料	今後の港湾労働とそのあり方	「神戸港」 No 149	1972. 8
	"	港湾労働のこれからの方向と教育訓練のあり方について	「近代港湾」 Vol. 3 No 8	1972. 8
	"	文明開化と港湾	「明治村通信」 No31	1972.12
	"	地域経済社会と港湾機能の諸問題	神奈川県地域開発調査会	1973. 1
	書評	欧米港湾労働調査団編著「欧米の港湾」	「海運」No 523	1971. 4
	"	高橋秀雄著「物流事業経営論」	「港 湾」 Vol. 49 No10	1972.10

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
北 見 俊 郎	書評	寺谷武明著「日本港湾史論序説」	「港 湾」 Vol.49 No12	1972.12
	"	" "	「京浜文化」 Vol. 4 No 5	1973. 1
	共著	港湾流通	成山堂書店	1974. 9
	論文	港湾労働と港湾の全体制的諸問題	「港湾問題研究」No 2	1973. 3
	"	わが国における港湾管理運営の問題点と展望(上)	青山経営論集 Vol. 8 No 1.2 合併号	1973. 9
	"	" "	" " Vol. 9 No 4	1974. 3
	"	港湾の近代化と地域社会の基礎的課題	「港湾経済研究」No11	1973.10
	"	港湾運送業の再編成と課題	「流通設計」 No12	1973.12
	"	港湾運送における機械化と近代化の諸問題	「港湾荷役」 Vol.19 No 1	1974. 1
	"	港と「文化」の基本的関係と諸問題	「港 湾」 Vol.51 No 1	1974. 1
	"	港湾管理・運営の史的考察と構造的性格(上)	海事産業研究 所報No93	1974. 3
	"	" (下)	" No94	1974. 4
	"	港湾経営の理念と諸条件	" No95	1974. 5
	"	都市と港湾経営・序説	" No97	1974. 7
	"	港湾における「経営経済」と「公企業」の問題意識	" No99	1974. 9
	"	ポート・オーソリティの形成と「港湾経営」	" No 100	1974.10
	"	わが国港湾の近代化と「港湾経営」をめぐる諸問題	" No 101	1974.11
	"	港湾荷役の諸問題と将来課題	「P・D・M.」 1974年9月号	1974. 9
	"	「都市と港」の諸問題と課題 —市民との交流を求めて— (その1)	「港 湾」 Vol.51 No 9	1974. 9

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
北 見 俊 郎	論文	「都市と港」の諸問題と課題 —市民との交流を求めて— (その2)	「港 湾」 Vol.51 No11	1974. 11
	〃	ターミナルにおける人間と社会	青山経営論集 Vol.19 No.2,3 合併号	1974. 11
	〃	「港湾都市」への問題意識 —港湾機能と都市機能をめぐって—	関東都市学会 年報No.1	1974. 9
	資料	港湾労働の基本的諸問題と今後の課題	日本港湾協会	1973. 4
	〃	公私共同企業と埠頭経営	埠頭経営研究会	1974. 3
	〃	横浜ポート・オーソリティ研究 (No.3)	横浜市	1973. 3
	〃	小名浜港の港湾整備計画と港湾 運送体系調査	福島県	1974. 3
	〃	大規模工業基地経営の諸問題と 方向	埠頭経営研究会	1974. 7
	〃	National Economy and Distribution System Industry	K. L. F. News.	1974. 11
	著書	「港湾総論(改訂版)」	成山堂書店	1975. 4
	〃	「都市と港—港湾都市研究序 説—」	同文館	1976. 4
	共著	「港湾社会」	成山堂書店	1975. 12
	論文	「港湾都市」の機能的構造的性	青山経営論集 Vol.19 No.2,3	1975. 6
	〃	“Yokohama Port in Tokyo Bay —Its Problem & Role—”	Asahi Evening News	1975. 5
	〃	日本経済における港湾の理論と 政策	日本経済政策 学会年報No.23	1975. 10
	〃	港湾機能と市民の構造的関連性	青山経営論集 Vol.10 No.2,3	1975. 11
	〃	港湾産業の発展と港湾産業人 —港における人と組織の近代化—	「港 運」 Vol. 1 No.1	1976. 1

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
北 見 俊 郎	論文	わが国におけるIntermodal Transportation の問題意識とターミナルの諸問題—港湾機能を中心にして—	関東学院大学文学部「紀要」No17	1976. 2
	"	港湾都市の特性と国際性	「都市問題研究」Vol. 28 No 5	1976. 5
	"	欧米の港と日本の港	「流通設計」1976年 8 月号	1976. 8
	"	ターミナル論の形成と問題意識	「日本交通学会年報」1976年	1976. 11
	"	市民生活と港	「都市問題」Vol.67 No12	1976. 12
	"	都市と港の基礎課題をめぐって	横浜市「調査季報」No52	1976. 12
	"	港湾政策の形成と諸問題	横浜市大「経済と貿易」	1977. 3
	資料	コンテナ埠頭と港運業	京浜外貿埠頭公団	1975. 5
	"	人間と港	「海 員」1976年 1 月号	1976. 1
	"	都市空間としての港づくり	新日鉄K. K.「営業旬報」	1976. 7
	"	都市と港湾の課題—港の近代化をめぐって—	埠頭経営研究会	1976. 3
	"	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—	"	1977. 3
	編著	港湾機能の総合的課題	(財)港湾労働経済研究所	1977. 4
	"	都市と臨海部開発	成山堂	1977. 5
	論文	「港湾政策」の形成と諸問題	横浜市大「経済と貿易」	1977. 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No121	1977. 8
	"	「港湾」の基本的概念と問題点—「ターミナル論」の形成を中心にして—	港湾労働経済研究No 2	1978. 1

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
北 見 俊 郎	論文	港湾の総合的課題 ーその本質との関連においてー	「港 湾」 Vol.55 No.4	1978. 4
		港湾都市の構造的・文化的特性	市政No.309	1978. 4
		地域開発の総合的性格と港湾問題	港湾経済研究 No.16	1978. 8
		港の総合的な将来課題 ー都市の「港湾政策」への指向性ー	倉庫 No.38	1978. 8
		国民生活と港湾	「港 湾」 Vol.56 No.1	1979. 1
	資料	市民と港	海 員	1977. 4
		雑貨ふ頭における流通施設の適正計画に関する調査 (I)	港湾荷役 機械化協会	1977. 3
		首都圏普通倉庫整備計画	関東海運局	1977. 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)	1978. 3
		雑貨ふ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
		東京港振興の現状と課題	都政研究	1978.12
		横浜港ーコミュニティの核としてー	有隣堂No.112	1977. 3
		先進神奈川のみち	横断道路	1977. 6
		編著 「港の社会科学」	海文堂	1979. 5
	共著	「現代交通と地域経済の諸問題」	時潮社	1979. 5
		論文 「戦後30年の港湾政策」	日本経済政策 学年会報No.27	1979. 5
	論文	「都市と港ー港湾都市への認識と構造的課題ー」	日本都市学会 年報Vol.13	1979. 5
		「港湾都市の本質と課題ー欧米からみた港都横浜の諸問題をめぐってー」	横浜経済と市 民生活 1979年	1979. 6

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
北 見 俊 郎	論文	「港の発展と民間諸力の活用」	「港 湾」 Vol.56 No12	1979. 12
	〃	「大都市港湾における『経営』 課題」	都政研究 1980年 5月号	1980. 5
	〃	「人間の生活と港－総論的諸問 題をめぐって－」	「港湾経済研 究」 No18	1980. 10
	〃	「臨港地域」整備への一試論	青山経営論集 Vol.15 No23	1980. 11
	〃	「東京港の発展と特質」	東京都議会局 調査資料No38	1981. 1
	資料	「横浜と港－その歴史と将来を 考える」	神奈川経済研 究所	1979. 3
	〃	「空港周辺地域としての富里村 振興計画調査報告書」	千葉地域科学 研究所	1979. 3
	〃	「港湾における教育・訓練の旅 －国際港湾大学の構想－」	関東海事広報 協会（1979年）	1979. 9
	〃	「港湾再開発調査報告書」	北海道開発局 港湾部	1980. 3
	〃	「人間・都市・文化・近代化と 港」	関東海事広報 協会（1980年）	1980. 9
	〃	「共同雇用制度をめぐる諸問題」	労働者中央職 審港労部会	1980. 12
	〃	「臨港地区整備計画調査報告書」	運輸省第二港 湾建設局	1979. 3
	〃	「重要産業としての港湾産業へ －企業と人間をめぐって－」	全日本検数協 会	1981. 3
喜多村 昌次郎	著書	港湾産業	成山堂	1971. 9
	共著	港湾産業の危機と発展	海文堂	1972. 8
	論文	港湾機能拡大と変革の基礎	「港湾経済研 究」 No 9	1971. 10
	〃	港湾運送の形成と展開	「海運経済研 究」 No 5	1971. 10
	〃	港湾運送と海運貨物取扱機能	「海事産業研 究所報」 No65	1971. 11
	〃	欧米における港湾労働の実情	「港 湾」 Vol.48 No12	1971. 12

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
喜多村 昌次郎	論文	港湾産業の今後の方向	「港 湾」 Vol. 49 No 1	1972. 1
	〃	ロッテルダム、アントワープ港 の港湾労働	「近代港湾」 Vol. 4 No 1	1972. 1
	〃	転換期の港湾運送①	「海 運」 第 535 号	1972. 4
	〃	転換期の港湾運送②	「海 運」 第 536 号	1972. 5
	〃	転換期の港湾運送③	「海 運」 第 537 号	1972. 6
	〃	機械化、近代化基金と港湾労働	「港湾問題研 究」No 2	1972. 6
	共著	「臨海工業地帯における土地利 用および発生貨物量に関する調 査報告書」	運輸省港湾局	1971. 3
	〃	「海貨業の現状と将来ビジョン に関する調査報告書」(第 6 章, 第 8 章)	運輸港湾産業 研究室	1971. 7
	〃	「新港ふ頭再整備計画に伴う背 後地調査結果報告書」(第 6 章)	横浜市港湾局	1971. 9
	〃	「横浜ポートオーソリティの研 究(1)」	〃	1971. 9
	〃	「世界主要港における管理運営 状況調査(1)」(第 3 部第 2 章, 第 3 章)	東京都港湾局	1972. 3
	〃	「横浜ポートオーソリティの研 究(2)」(第 1 章, 第 2 章)	横浜市港湾局	1972. 6
	著書	欧米の港湾労働	港湾総合研究 所	1973. 11
	共著	港湾流通	成山堂書店	1974. 9
	論文	労働協約の一般的拘束力と港湾 労働	「港湾問題研 究」	1973. 8
	〃	港湾労働組織と使用者団体	「海 運」	1973. 10
	〃	港湾労働問題の現状と課題	「港湾荷役」	1974. 5
	〃	港湾労働をめぐる諸問題	京浜外貿埠頭 公団	1974. 6
	資料	公私共同企業体による埠頭経営 —その基本的諸問題と課題—	埠頭経営研究 会	1973. 3

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
喜多村 昌次郎	資料	世界主要港における管理運営状況調査(2) (第2部第1章)	東京都	1973. 6
	"	小名浜港の港湾整備計画と港湾運営体系調査 (第1章第2節, 第4章)	福島県	1973. 9
	"	横浜ポート・オーソリティの研究(3)ー東京湾問題と横浜港ー (第2章第3節, 第3章第2節)	横浜市	1973. 9
	"	横浜港湾労働会館建設構想とその課題	"	1974. 3
	"	大規模工業基地港湾経営の諸問題と方向	埠頭経営研究会	1974. 7
	"	横浜港と横浜 (市民) 経済	横浜市	1974. 9
	共著	日本の港湾 (1977)	日本海事広報協会	1976. 12
	"	港湾の知識	東洋経済新報社	1976. 12
	論文	港湾福祉厚生施設の拡充について	「港 湾」	1975. 3
	"	これからの港湾労働問題	よこはま港湾厚生	1975. 3
	"	港運の現状と今後の課題	「港 運」	1976. 1
	"	これからの港湾福利厚生事業について	よこはま港湾厚生	1976. 4
	"	港湾財政の性格とその問題点	港湾財政問題研究	1976. 7
	"	港湾労働の問題点と課題	「神戸港」	1976. 9
	"	港湾労働問題について	「港 湾」	1976. 10
	"	港湾近代化と港湾労働	「調査季報」	1976. 12
	資料	食品輸入基地基本計画調査報告書 (共同執筆)	横浜市経済局	1975. 3
	"	海貨業の経済的基盤に関する研究 (序章, 第6章, むすび)	港湾労働経済研究所 (海貨取扱同業会)	1975. 6
	"	大規模工業基地港湾の経営事業計画 (はしがき, 第1, 2, 4章 むすび)	埠頭経営研究会 (苫牧東部開発㈱)	1975. 9

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
喜多村 昌次郎	資料	苫小牧東港港湾経営の実践的方法と組織体制に関する調査研究（はしがき、序説、第2,3,4章、むすび）	埠頭経営研究会（苫小牧港管理組合）	1976. 12
	〃	港湾労働組合の組織的展開	「港湾労働経済研究年報」No 1	1976. 12
	〃	福井港港湾経営調査（はしがき、第2章1,2,3節、むすび）	埠頭経営研究会（福井県土木部）	1977. 3
	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
	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
	〃	〃（下）	〃	1977. 11
	論文	港湾労働の位置づけについて	季刊倉庫	1977. 11
	〃	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
	〃	物流事業と公共性	季刊倉庫	1979. 5
	〃	横浜港のはしけ問題	横浜海洋科学博物館報	1979. 7
	〃	Must Strengthen Port management to Streamline operations	Shipping and Trade News	1979. 10
	共著	港運とコンテナ・ターミナル・オペレーション	船内荷役協会	1979. 10
	論文	ロンドン港と港湾労働	港湾労働経済研究	1980. 1
	著書	続 欧米の港湾労働	〃	1980. 2
	論文	P R と物流業	季刊倉庫	1980. 2
	資料	港湾再開発調査報告書	小樽市	1980. 3

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
喜多村 昌次郎	論文	貿易構造の変化に対応する港湾労働	海事新聞	1980. 5
	"	港湾における人付リースの問題	海運, 造船, 港湾, フォー ラチ No 6	1980.秋
	"	港湾労働環境の変遷	「港 湾」	1980.12
	"	港湾整備と港湾労働	港湾労働経済 研究	1981. 1
木 村 武 彦	論文	名古屋港における港湾情報システム推進の経緯と課題	JASTPRO 4 Vol. 1 No 1	1975. 9
	"	物的流通と港湾情報システムの課題	「名古屋港」 Vol.25 No 5	1976. 6
	"	名古屋港における港湾情報システム開発の現状	港湾情報システム開発の状況 JASTPRO 76-61	1977. 3
	"	港湾選択とコンテナ輸送一 フィーダー問題への接近一	「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） 一名古屋港の場合一	「港湾経済研 究」 No15	1977.10
	"	大都市港湾の機能転換と経済政策との相互作用	" No16	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 一名古屋港の場合一	「地方自治 コンピュータ」 Vol. 8 No12	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
	"	港湾利用と情報技術	トランスポート Vol.29 No 9	1979. 9
	"	大都市港湾管理における新理念の 導入一営造物管理者から用役 生産管理者へ一	「港湾経済研 究」 No17	1979.10
	"	システム輸送の展開と港湾情報 システム	「港湾労働経 済研究」年報 No 4	1980. 1
	"	大都市港湾管理体制をめぐる政策 課題	「港湾経済研 究」 No18	1980.10

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
木 村 武 彦	論文	港湾用役生産と港湾経営 (管理)	「港湾労働経済研究」年報 No 5	1981. 1
	資料	港湾情報システム化の概要 (第4章, 4.2, 2)	昭和53年度貿易情報システム 調査研究開発 報告書Ⅱ	1979. 3
	"	名古屋港における港湾貨物情報 システムの概要 (第3章, 3.2, 3)	"	1980. 3
	翻訳	ヨーロッパの港湾政策 F・スイケン	「名古屋港」 Vol.29 No 1	1980. 1
久保田 洋 夫	論文	U. L. C. C. 日石丸載貨実務考	商船高等専門 学校紀要 7号	1975. 4
	"	船積農産物の汗濡損害について	「商船高専紀 要」	1972. 3
	"	Clean B/L と外観状良好状態 について	"	1973. 3
神 代 方 雅	論文	海運流通の調査と分析	北海道交通研 究会	1971. 6
	"	海運流通の斉合性(Ⅲ) —資本 生産性からみた斉合性の追求—	「港湾経済研 究」No 9	1971.10
	"	シベリア・極東地方の運輸交通 と北海道	北方圏調査会 第1回調査報 告書	1971.12
	"	シベリア極東視察記	「港 湾」	1972. 2
	"	"	「海外建設誌」	1972. 2
	"	道央海運流通と広域港湾	「港湾経済研 究」No10	1972.10
	"	列島改造とローカルポートの諸 問題	「日本港湾経 済学会北海道 部会誌」	1973. 1
	"	海運流通の体系化と地方港湾の 諸問題	「港湾経済研 究」No11	1973.10
	"	国土利用の斉合化と地方港湾	" No12	1974.10
	"	仙台都市圏計画の現況と、石狩 湾新港地域開発計画への提言	札幌商工会議 所	1976. 5
	"	北方圏経済交流と北海道港湾の 対応	北方圏調査会 会誌「北方圏」	1977. 3

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
神 代 方 雅	論文	流通体系の変化と室蘭港	室蘭港湾振興会	1977. 3
	書評	日本港湾協会「港湾の安全及び環境保全対策に関する調査研究」	「港湾経済研究」 No13	1975. 10
	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	〃	1978. 8
	〃	地域開発と港湾流通体系	日本港湾経済学会	1978. 8
紅 村 文 雄	著書	ユニットロードシステムのための新しい埠頭整備方式—埠頭整備事業資金貸付制度とその生い立ち	日本港湾協会	1975. 4
郷 原 資 亮	論文	港運業の法的側面 —港運論議に望むもの—	「海 運」 ペンネーム 筑紫次郎	1971. 9
	〃	利用者からみた港運料金認可制の問題	「海 運」 ペンネーム 筑紫次郎	1972. 4
	資料	ハンブルグ港における港湾労働の制度的側面	「海事産業研究所報」 ペンネーム 筑紫次郎	1972. 8
	資料	Kuvas の「コンテナ輸送能力論」	海事産業研究所報	1977. 6
國 領 英 雄	共著 (論文)	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	1977. 10
	論文	ネオバルク・ SHIPPINGについて	神戸商船大学 紀要1類	1978. 7
	〃	内航船員の需要予測の方法と計測	神戸商船大学 紀要1類28号	1979. 7
	〃	船舶売買市場の分析	海運経済研究 13号	1979. 10
	〃	隣接2港湾をめぐる物流システムの考察	日本港湾経済 学会年報17号	1979. 10
	〃	試練に立つ中小船社	海事交通研究 17集	1980. 3
	〃	経営財務にみる海運企業の格差問題	神戸商船大学 紀要第1類29号	1980. 7

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
國 領 英 雄	論文	わが国の海外売船にみる諸相	海事産業研究所報 172号	1980. 10
	"	The Role of Domestic Shipping in The Bnek Caniag Caniage & Dangerous Cargoes	Proceedings & 6th Int sym an Trans of Dangerouo goodsby Sea Jinlans water Wnyo	1980. 10
小 林 照 夫	論文	1960年代の「近代化」理論の課題と方法	関東学院大学文学部紀要	1974. 7
	資料	「地方港湾の役割と課題」 —日本港湾経済学会の報告から—	"	1974. 12
	論文	三崎漁港の役割と課題 (共同研究)	日本港湾経済学会編「港湾経済研究」 No12	1974. 10
	"	三崎漁港と漁業関連諸産業 —その現状と課題—	関東学院大学人文科学研究 所編『紀要』 No17	1976. 2
	"	港湾の経済的研究の現状と課題	関東学院大学人文科学研究 所編『方法の問題』	1977. 1
	資料	福井港港湾経営調査	埠頭経営研究会	1977. 3
	書評	北見俊郎・荒木智種共著『港湾社会』	関東学院大学人文科学研究 所『紀要』 No18	1976. 3
	"	北見俊郎著「都市と港」	「港 運」 Vol. 1 No 4	1976. 7
	論文	横須賀港の現状と課題—「横須賀港経済圏発着海運貨物の実態調査」を踏えて—	横須賀運輸港湾振興会編 『横須賀港を考える』	
	共著	港の社会科学(北見俊郎編著) (第3章執筆)	海文堂	1977. 4
	論文	スコットランドの港—産業港湾都市グランジマウス誕生の背景と発展の過程—	日本港運協会編『港運』	1979. 12

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
小 林 照 夫	論文	Edinburgh & Dalkeith 鉄道の開設とEdinburgh 新経済圏の形成	関東学院大学人文科学研究所編『紀要』第29号	1980.
	"	Edinburgh 行政区間みる港湾の広域化と小規模鉄道の建設—E.L.N鉄道とE.L.G.鉄道開設の経済的意義を踏えて—	" 第30号	1980.
	"	スコットランド産業革命期の人間生活と港湾—Leith 港の改修築工事をめぐって—	日本港湾経済学会編『(年報)人間生活と港湾』	1980. 10
今 野 修 平	論文	沖縄における地域較差	「地理16—1」	1971.
	"	新全国総合開発計画と東京港	「東京港21—3」	1971.
	"	九十九里大規模海洋	「建築と社会」	1971.
	"	レクリエーション基地の開発		
	"	新しい国土利用と港湾の課題	「港 湾」 Vol. 49 No 1	1972.
	"	印パ紛争の経済地理的一側面	「地理17—3」	1972.
	"	沖縄における地域問題とその背景	「地理17—6」	1972.
	"	東京湾の港湾と海上交通	「地理17—7」	1972.
	"	離島におけるレクリエーション開発と課題	「地域開発」 72—11」	1972.
	"	巨大都市化と広域港湾問題	「港湾経済研究」No 9	1971.
	"	工業港における埠頭利用の問題点	" "	1971.
	"	大都市港湾計画試論	「港湾問題研究」No 2	1972.
	"	輸送システムの変革と港湾の変貌—史的発展と今後の展望について—	「港湾経済研究」No10	1972.
	"	港湾産業の危機と発展	海文堂	1972.
	"	都市港湾論補遺	「海事産業研究所」No78	1972.
	資料	フランスの港湾の現状と動向	港湾56—1	1979. 1

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
今 野 修 平	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	1978. 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	1978. 9
	"	新階段の地域開発と港湾	港湾経済研究 No16	1978. 8
	"	三全総と離島	地域開発 164	1978. 5
	翻訳	西独運輸白書1976	季刊運輸経済 研究センター 30, 31	1978. 5 ~8
	資料	ライン河流域紀行	人と国土 3-6	1978. 5
	論文	三全総と交通計画	運輸と経済 38-2	1978. 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 No15	1977. 10
是 常 福 治	共著	沿岸域開発計画	技報堂出版	1979. 4
	論文	地域開発政策と交通 I ~ III	Mobility 40~42	(1980. 7 1980. 10 1981. 1)
	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
斉 藤 圭太郎	論文	神戸港港湾情報管理システムの 確立をめざして	月刊 「神戸港」	1971. 12
	書評	東京港港湾問題研究会「港湾問 題研究」	「港湾経済研 究」 No10	1972. 10
斉 藤 公 助	共著	港湾流通の実務	成山堂書店	1972. 11
	"	物流の実務	日本生産性本 部	1972. 3
	論説	倉庫企業の実態	「輸送展望」 No 110	1971. 8
	"	自動化倉庫問題の一考察	" No 117	1972. 3

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
斉 藤 公 助	論説	食品の冷凍と冷蔵倉庫の現状	「輸送展望」 No 122	1972. 8
	〃	中国の国内輸送（鉄道，自動車， 内陸水運）	〃 No 127	1973. 1
	〃	倉庫活動における協同化と共同 保管	〃 No 130	1973. 4
	論文	輸入農水畜産物と港湾倉庫	「倉 庫」	1975. 5
	〃	在庫管理と倉庫	〃	1975. 8
	〃	景気循環と倉庫業 ―在庫・設 備投資をめぐって―	「輸送展望」 （秋号）	1975.10
	〃	倉庫荷役とラック方式の導入	「倉 庫」	1976. 2
	〃	輸送革新と内航運送 ―カーフェリーを中心として―	「港 湾」	1976. 4
	〃	季節変動指数と倉庫	「倉 庫」	1976. 5
	〃	危険品倉庫の実態	〃	1976. 8
	〃	営業倉庫における一貫パレチゼ ーションの現状と問題点	「生産と運搬」	1976. 8
	〃	備蓄サイロ問題の一考察	「港湾経済研 究」 No14	1976.10
	〃	鉄鋼埠頭倉庫の実態	「倉 庫」	1976.11
	〃	港湾倉庫と倉庫荷役の現状	「港湾荷役」	1976.11
	〃	港湾における倉庫の役割りと港 湾倉庫の最近の動向	喜多村先生還 歴記念論文集	1977. 3
	〃	自家用・営業倉庫のシェアと 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	〃	1977. 8
	〃	輸入木材と港湾	港湾経済研究 （学会年報）	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 個 所	発表年月
齊 藤 公 助	論文	自動化倉庫の現状と動向 (Ⅰ)	雑 誌 「貨物教室」	1978. 1
	〃	〃 (Ⅱ)	〃 〃	1978. 2
	〃	景気動向と保管需要	〃 〃	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	〃 〃	1978. 11
	〃	倉庫業の現状と課題	「商業高校教 育資料」 (実教出版)	1978. 11
	〃	企業における物流管理体制とその動向	雑 誌 「貨物教室」	1978. 11
	〃	近世におけるわが国水運とその役割	雑 誌 「港 湾」	1978. 12
	〃	スポットでみる倉庫業界	雑 誌 「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—	雑 誌 「港 湾」	1979. 1
	〃	海貨業の現状と問題点	港湾荷役	1979. 3
	〃	景気と保管需要	旬刊交通	1979. 7
	〃	物流と公共性 —港運・倉庫を中心として—	港湾経済学会 年報	1979. 10
	〃	穀類の輸入とサイロ	港湾労働経済 研究年報	1979. 12
	〃	「倉庫事業経営指標」からみた 倉庫業の現状	旬刊交通	1979. 11
	〃	設備投資の動向と倉庫業	季刊倉庫	1979. 11
	〃	情報処理システム化の現状(上)	〃	1980. 2
	〃	〃 (下)	〃	1980. 8
	〃〃〃	穀物サイロの現状と動向	港湾荷役	1980. 9
	〃	設備投資の動きと倉庫業	旬刊交通	1980. 11 ～ 12

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
酒 井 正三郎	論文	大都市の社会状態とその評価基準の探究	「南山大学アカデミア」	1972. 1
	〃	基礎的社会厚生関数の吟味	〃	1972. 6
	〃	承認可能な社会厚生関数の構成	〃	1972. 9
	著書	現代大都市論Ⅰ,Ⅱ	同文館	1973.10
	〃	〃 Ⅰ巻およびⅡ巻	〃	1977.11
	(翻訳)著書	F, シャゼル著, 拙訳, タルコット・パ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	パーソンズのA, G, I, U図式の一展開	名城商学第27巻	1978. 3
桜 井 正	〃	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
	著書	倉庫保管荷役料金入門	港湾経済研究所	1971. 3
佐 藤 元 重	論文	最近の横浜港	輸入食糧協議会報	1972. 4
	論文	日本海地域の歴史的役割	「地 理」18巻5号	1973. 5
	〃	新潟港の諸問題と将来課題	「港湾経済研究」No11	1973.11
	〃	新潟インターチェンジ周辺の経済地理的考察	新潟大経済論集16巻3号	1974. 3
	〃	日本海沿岸地帯における新潟県	新潟経済社会リサーチセンター月報No.6	1974. 3
	〃	高速交通網の発達が日本海都市に及ぼす影響	日本都市学会年報8号	1974. 6
	〃	新潟市における工業の現況	新潟市商工労働部	1974.11
	〃	北陸地域の物流近代化への方向	「PDM」12月号	1974.12
	論文	現代船員の社会意識について	海運経済研究6	1972.10

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
篠 原 陽 一	論文	運航技術変化に対応する船員需給問題(3)	東京商船大学 研究報告23	1972. 12
	"	産業労働問題研究序論	海上労働科学 研究所年報 6	1973. 3
	"	海運産業の賃金決定機構と産業別労働組合	賃金と社会保 障 623	1973. 4
	資料	船員福祉に関する調査(1)	海上労働科学 研究	1973. 3
	論文	海運産業の発達と海員組合の政策について	交通学研究 1973年研究年 報	1973. 11
	資料	船員福祉に関する調査(2)	海上労働科学 研究所	1974. 3
	"	海運企業の雇用管理の実態	海上労働科学 研究所年報 7	1974. 3
	論文	仕組船とは	船員しんぶん 号外	1973. 10
	"	海運産業における賃金体系の変遷と問題点	賃金と社会保 障 675	1974. 9
	"	戦後日本の海運政策の階段と政策	海運経済研究 No 8	1974. 11
	"	右翼組合路線の破綻と克服の一過程	社会政策学会 年報18	1974. 10
	資料	船員福祉に関する調査(3)	海上労働科学 研究所	1975. 3
	論文	船員福祉の問題と港湾環境の整備	港湾52(3)	1975. 3
	"	船員の余暇問題と港湾福祉施策	日本港湾経済 学会年報	1975. 10
	"	最近の船員雇用管理の特徴	海運経済研究 9	1975. 10
	"	戦後30年の日本船員の雇用構造	海事産業研究 所報 115 ~ 119	1976. 1 ~ 5
	"	イギリス船員の多目的配乗制度	海運 583	1976. 4
	資料	富山商船高校卒業生の動向と職業意識の調査	海上労働科学 研究年報 9	1976. 3

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
篠 原 陽 一	資料	船員福祉の理念とその具体策に関する調査	海上労働科学研究所	1976. 3
	論文	戦後海運市況の規定要因	海運経済研究	1976. 10
	資料	七尾海員学校卒業生の動向と職業意識に関する調査	海上労働科学研究所年報10	1977. 3
	〃	船員福祉の理念とその具体策に関する調査(2)	海上労働科学研究所	1977. 3
	著書	船員労働の技術論的考察	海流社	1979. 3
	共著	海運概説	海文堂	1979. 4
	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	1978. 5 ～7
	〃	便宜置籍船とその分析について	交通学研究	1978. 11
	〃	過渡期の船員意識について	海運経済研究	1978. 10
	〃	便宜船員の類型と量的検討	海事産業研究所報	1979. 6
	資料	船員福祉の理念とその具体策に関する調査(昭和53年度)	海上労働科学研究所	1979. 3
	論文	材帆船業の主要地域の実態調査	東京商船大学研究報告30	1980. 3
	〃	外航海運(中西編「3版日本の交通問題」)	ミネルヴァ書房	1980. 6
	〃	便宜船員の歴史的考察	海運経済研究14	1980. 10
柴 田 悦 子	著書	「港湾経済」	成山堂書店	1972. 6
	共著	カー・フェリーとトラック輸送	「かわりゆくトラック運輸産業」	
	論文	港湾広域化問題の一考察	「港湾経済研究」No. 9	1971. 10
	〃	I L W U ストについて	「現代の労働組合運動」Ⅱ 大月書店	1972. 5
	共著	「国家資本の理論」第三章 海運港湾と国家資本	大月書店	1974. 11
	論文	港湾における国家資本の考察	「経済研究」	1975. 2

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
柴 田 悦 子	共著	「港湾流通」第2章 港湾流通と市民生活	成山堂書店	1974. 9
	論文	港湾における公共性の再検討	海運経済研究 7号	1973. 10
	書評	飯田秀雄『海陸複合輸送の研究』	8号	1974. 10
	共著	「日本の交通問題」第8章 内航海運	ミネルヴァ	1973. 5
	論文	港湾労働法一部改正の背景と若干の問題点	海事産業研究所報	1973. 7
	〃	「港湾労働法一部改正」の本質について	「労働農民運動」	1973. 9
	共著	交通概論 (第2章, 交通における資本主義の発展, II海運)	有斐閣	1977. 3
	〃	国家資本の理論 (第3章, 港湾・海運と国家資本)	大月書店	1975.
	〃	船員家族の生活ならびに生計費の特質 一口ノ津, 神戸地区における実態調査報告一	「経営研究」 第27巻, 4, 5, 6合併号	1977. 3
	〃	物価と港湾 一価格形成における港湾の位置一	「港湾経済研究」No10	1975. 10
	〃	港湾機能の変化と地域問題	「都市問題」 東京都政調査会	1977. 2
	書評	織田政夫著 「海運経済論」	「海運経済研究」	1976. 10
	共著	港の明日を考える	法律文化社	1979. 4
	〃	「日本の交通問題」3版 第9章 内航海運	ミネルヴァ	1980. 6
	論文	港湾情報システムの実態と問題点	経営研究 158, 159	1979. 1
	〃	イギリス港湾の実態と問題点	経営研究 165, 166	1980. 3
	〃	食糧, 食品輸入の実態と問題点	海産研 所報 170	1980. 8
	〃	港湾計画における市民参加	港湾経済研究 No18	1980. 10

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
東海林 滋	書評	柴田悦子「港湾経済」	「近代港湾」	1972. 6
	論文	港湾運送事業における公共の利益 —欧米の法令先例をたずねて—	「近代港湾」 第6巻第6号	1974. 6
	〃	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
	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
	資料	欧米における港湾経済の研究	関西大学『商 学論集』 25—1	1980. 4
	書評	織田政夫著『海運政策論』	海運経済研究 14	1980. 10
	〃	〃	〃	〃
鈴 木 暁	共著	急テンポの「合理化」と港湾労働者	「労働農民運動」	1973. 1
	書評	港湾産業の危機と発展	「港湾経済研究」No10	1972. 10
	共著	新港ふ頭再整備計画に伴う背後地調査結果報告書（第4章）	横浜市港湾局	1971. 9
	〃	世界主要港湾における管理運営状況調査(1)（第2部第6章）	東京都港湾局	1972. 3
	〃	欧米諸国における物的流通の近代化（第1章）	（財）世界経済 情報サービス	1972. 10
	〃	港湾の知識（第6章，7章）	東洋経済新報社	1976. 12
	論文	港湾と交通問題（現代日本の交通問題）	「ジュリスト」 総合特集 第2号	1975. 11
	〃	横浜港と市民生活	神奈川自治体 問題研究所月 報No56	1975. 7

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
鈴 木 暁	論文	大都市港湾における再開発の論理	港湾労働経済研究所編「港湾機能の総合的課題」	1977. 3
	紹介	北見俊郎「都市と港—港湾都市研究序説—」	「港湾経済研究」No.14	1976. 10
	共著	港の社会科学（第5章 都市と港）	海文堂	1979. 5
	資料	船舶に対するポートサービス調査	運輸省	1979. 3
	〃	安全荷役限界分析調査	第一港湾建設局	1980. 3
	〃	石巻港臨港交通体系調査	宮城県	1981. 3
	〃	建設業就業体系調査	建設省	1981. 3
杉 浦 和 彦	論文	港湾運送運賃負担変化の与える影響と効果に関する一考察—名古屋港のコンテナ貨物流動の実態にてらして—	日本港湾経済学会中部部会編「港湾研究」第2号, (1980年)	1981. 3
高 橋 恵 三	共著	都市と臨海部開発	成山堂書店	1977. 5
	論文	港湾財政問題に関する若干の考察	「港湾経済研究」No.14	1976. 10
	〃	港湾財政の現状と問題点	「日本海事新聞」	1977. 5
	〃	東京港埋立地開発の方向	月刊「用地」	
	〃	東京港埋立地の開発と新しい経営の方向	「都政人」	
	書評	北見, 荒木共著「港湾社会」	「港湾経済研究」No.13	1976. 10
	〃	北見, 荒木共著「港湾社会」	「港 運」	1976. 1
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.

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
高 村 忠 也	論文	定期船同盟行動憲章条約の中 の対荷主問題―手積み協定を中心 にして(上)	荷協月報	1979. 6
高 見 玄一郎	論文	港湾業務へのシステムズアプ ローチ(2)	港湾経済研究 所	1972. 5
	"	流通拠点港湾の概念について	首都圏整備委 員会	1973. 5
	"	海貨通関業務の現状分析	日本情報処理 開発センター	1974. 3
	"	データベース輸出情報システム の概念	港湾研「港湾 と貿易」	1974. 5
	"	バンクーバーのLabour System	港湾研「港湾 と貿易」	1974. 10
	"	外国貿易とわが国港湾の当面す る諸問題	日本荷主協会 会報	1974. 12
	"	輸入貨物及び輸入通関業務のフ ローに関する実態報告書	日本情報処理 開発センター	1975. 2
	共著 (資料)	輸入貨物及び輸入通関業務フロ ーに関する実態調査報告書	日本情報処理 開発協会	1975. 4
	"	港湾業務へのシステムズ・アプ ローチ(4)	港湾経済研究 所	1975. 7
	"	貿易データ共用のための基礎分 析	日本情報処理 開発協会	1976. 4
	"	海運貨物取引関係情報システム の概要	"	1977. 4
	"	港湾業務へのシステムズ・アプ ローチ(5)	港湾経済研究 所	1977. 5
	"	港湾業務へのシステムズ・アプ ローチ(6)	"	1977. 6
	論文	わが国港湾業務の構造的特殊性 について	日本荷主協会 会報	1976. 5
	"	港湾情報システムの理論と提案	「港 湾」	1976. 9
	エッセー	日本の港・世界の港(1)デスポテ イズムとデモクラシー	日本貿易関係 手続簡易化協 会 「JASTPRO」	1976. 9
	"	日本の港・世界の港(2)栄光のベ ネチア	"	1976. 11

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
高 見 玄一郎	エッセー	日本の港・世界の港(3)都市と港湾と商人資本	日本貿易関係 手続簡易化協 会 「JASTPRO」	1977. 1
	〃	日本の港・世界の港(4)大航海の時代, ポルトガルとスペイン	〃	1977. 3
	〃	日本の港・世界の港(5)東洋と西洋	〃	1977. 6
	論文	港湾における資本主義発展の諸形態	日本港湾経済 学会	1979. 10
	〃	歴史世界における人間と港湾	〃	1980. 10
	〃	CARDIS とは何か, CARDIS パイロット・テストについて	港湾研	1979. 8
	〃	国際貿易データ通信システムの動向	日本情報処理 開発協会	1980. 3
	〃	横浜港10年の変貌	港湾研	1979. 9
	〃	東京港10年の変貌	〃	1979. 10
	〃	第3次産業革命と港湾の変貌	〃	1980. 9
	〃	東京湾6港の貨物動向, 10年の 変せんを見る	〃	1981. 1 ~3
	〃	港湾の振興について, ポートセ ールズを中心として	日本港湾協会	1981. 2
	委託 調査	国際貿易データのコード化の現 状	横浜市港湾局	1979. 2
	〃	港湾書式の標準化について	〃	1980. 3
	〃	横浜港に関する市民意識調査	〃	1981. 3
	翻訳	CARDIS Pilot Test	日本情報処理 開発協会	1980. 10
	〃	Syntax Rule TDI Pilot Test	〃	1980. 11
	報告書	アジア太平洋地域の貿易簡易化 のためのデータ通信会議につい て	コンピュータ ・エージ	1981. 3
玉 井 克 輔	共著	わが国における港湾政策の特質 と展開	「港湾産業の 危機と発展」	1972. 8
	論文	港湾における賃労働と荷役業の 成立と展開	「港湾経済研 究」No. 9	1971. 10

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
玉 井 克 輔	論文	港湾労働者の賃金と生活	「海事産業研究」 No66	1971. 12
	〃 (共)	運航技術変化に適應する船員需給問題(2)	「東京商船大学研究報告」	1972. 1
	〃		「人文科学」第22号	
	〃	大都市港湾と「港湾労働問題」の展開	「港湾問題研究」 No 2	1972. 6
	〃 (共)	運航技術変化に適應する船員需給問題(3)	「東京商船大学研究報告」	1972. 12
	〃		「人文科学」第23号	
棚 橋 貞 明	書評	喜多村昌次郎「港湾産業」	「海事産業研究所報」 No67	1972. 1
	資料	海上コンテナ, コンテナ船, コンテナ埠頭とその荷役	「生産と運搬」	1974. 10
	論文	コンテナ貨物の交錯輸送についての一考察—東京港を中心として—	「港湾経済研究」 No14	1976. 10
干須和 富士夫	共著	港湾運送事業法入門	港湾経済研究所	1971. 9
	論文	輸送システムの発展とターミナルオペレーションの変化	「港湾経済研究」 No10	1972. 10
	〃	東京湾港湾取扱い量の適正化と港湾管理問題	〃 No 9	1971. 10
	〃	港湾におけるレジャー機能の発展と地域開発	「港湾経済研究」 No11	1973. 11
	共著	輸出貨物と海貨通関フローの報告書	同名書	1973. 3
	〃	海貨通関業務の現状分析(部分分担)	総合貿易情報システム調査報告書(Ⅲ)	1974. 3
	論文	元朝港湾政策史研究序説—貿易管理と港湾—	「港湾経済研究」 No13	1975. 10
	〃	東アジア貿易に占める沖縄港湾の地位—特に14世紀を中心にして—	〃 No14	1976. 10

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
干須和 富士夫	随筆	マルコポーロの見た幻影	陶説 50年9月号	1975. 9
	資料	輸入貨物及び輸入通関業務フローに関する実態分析調査（部分）	総合貿易情報システム調査報告書 IV	1975. 4
	〃	貿易データ共用のための基礎分析調査（部分）	同 上 V	1976. 4
	〃	海運貨物取引情報システム調査（部分）	同 上 VI	1977. 3
	時評	取引原理に委ねよ	「港 湾」 2月号	1977. 2
	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
	〃	横浜港史序説—横浜浮世絵を通してみた初期横浜港	日本港湾経済学会年報No18	1980.10
	〃	「市民による都市創造」と港湾の整備	No16	1979.10
	資料	港湾施設の種類とその利用法	流通設計	1979. 9
	〃	港湾荷役の作業形態と問題点	〃	1979. 9
	論文	倉庫と輸入貨物	倉 庫 No42	1979. 8
	〃	通関業務と物流合理化(1)・(2)	港湾荷役 第24巻4号 第25巻1号	1979.10 1980. 1
	共著	港の社会科学	海文堂出版	1979. 5
	論文	横浜港の港湾運送事業の変化と動向	船と港のはく ぶつかん No 3	1979.10
	共著	5訂版港湾業務の体系	港湾都市情報サービス	1979.12
田 中 省 三	論文	上屋戸前受制以後の変化について	「港湾経済研究」No10	1972.10
	共著	海貨業の経済基盤に関する研究（第3章）	港湾労働経済研究所	1975. 6

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
田 中 省 三	論文	コンテナ・フレート・ステーションにおけるオペレーションの分析	海事産業研究所報 No 100	1974. 10
	〃	「全国港湾」の結成と前進	「労働運動」	1975. 5
	〃	港湾労働における労働協約交渉の進展をめぐって	港湾労働経済研究年報No 1	1976. 12
	〃	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	1979. 4
田 中 文 信	論文	港湾財政の基本問題 (以上のほか、①富大経済論集、②公益事業研究、③社会科学論集等に54種(編)の論文あり掲記省略)	「港湾経済研究」 No14	1975. 10
谷 端 政 嗣	論文	80年代における首都圏物流の行方	物 流	1980. 2
	書評	播磨荘一郎著「ハイウェー時代」	輸送展望	1980. 冬号
	著書	80年代の倉庫業	一隅社刊	1980. 11
	論文	複能化時代を迎えた倉庫業	輸送展望	1981. 冬号
	時評	物流・輸送等に関するもの	運輸タイムス他	随 時
	論文	軽油問題とトラック業界	輸送展望	1979. 秋号
	〃	パレット輸送の推進について思う	生産と運搬	1979. 12
筒 浦 明	論文	土地利用の課題とその在り方	「北海学園大学園論集」	1972. 10

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
筒 浦 明	論文	北海道における都市発達の地理学的研究	「北海道都市学会年報」	1973. 1
	〃	北海道の観光産業	「地 理」	1973. 3
	〃	稚内市を中心とする道北地域の土地利用	開発論集 (北海学園大)	1973. 3
寺 谷 武 明	著書	日本港湾史論序説	時潮社	1972. 4
	論文	第1次大戦期の鉄鋼政策(安藤良雄編「日本経済政策史論」上巻)	東大出版会	1973. 5
	著書	日本近代造船史序説	巖南堂	1979. 3
	共著	近代日本経済史	有斐閣	1980. 12
	著書	海運業と海軍	日本経済新聞社	1981. 1
	共著	増毛町における「季節労働」と農業者出稼ぎの展開構造	北海道農業会議	1977. 2
徳 田 欣 次	論文	「輸送革新」と荷役労働問題(Ⅰ) —北海道における港湾經由複合一貫輸送を中心に(Ⅱ)—	「北海道労働研究」No. 119	1976. 3
	〃	港湾労働者の職業移動労働市場について	「港湾経済研究」No. 15	1976. 10
	〃	流通サービス部門における雇用と労働に関する調査研究(Ⅰ)	「北海道労働研究」No. 121	1977. 3
	資料 (共著)	北海道における季節労働(Ⅱ) —北海道における「季節労働」の系譜, 季節労働者の組織化と運動について—	北海道立総合経済研究所研究資料労働No. 31	1976. 3
	〃	北海道における季節労働(Ⅲ) —道外における季節労働文献資料について—	No. 32	1976. 3
	論文	貨物運賃政策問題の予備的一考察	「交通経済論集」No. 4	1972. 9
富 田 功	資料	浦和市都市計画報告書(第1章)	浦和市	1971. 3
	〃	新港ふ頭再整備計画に関する調査(第4章, 第5章〔共著〕)	横浜市港湾局	1971. 8
	共著	世界主要港湾における管理運営状況調査(1)(第2部, 第8章)	東京都港湾局	1972. 6
	〃	横浜ポート・オーソリティの研究(2)(第3章, 第2節)	横浜市港湾局	1972. 10

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
富 田 功	共著	欧米諸国における物的流通の近代化 —国際一貫輸送と貨物ターミナル— (第2章)	世界経済情報サービス	1972. 9
	書評	Ocean Freight rates	「港湾経済研究」 No 9	1971. 10
	"	Proceedings of the Seventh Conference	" No10	1972. 10
	"	コンテナリゼーション —輸送システムの変革—	「港 湾」 Vol. 150 No 1	1973. 1
	論文	地方港湾における管理・運営の諸問題と課題 —小名浜港との関連において—	「港湾経済研究」 No12	1974. 10
	"	交通運賃としての港湾料金問題	「運輸と経済」	1974. 11
	"	現代港湾管理・運営の展望と港湾労働福利厚生施設の問題性	「海事産業研究所報」 No 102	1974. 12
	資料	公私共同企業体による埠頭経営 —その基本的諸問題と課題—	埠頭経営研究会	1973. 3
	"	世界主要港湾概況	東京都	1973. 3
	"	世界主要港における管理運営状況調査(2) (第2章第2節, 第9節)	"	1973. 6
	"	小名浜港の港湾整備計画と港湾運営体系調査 (第1章, 第3節)	福島県	1973. 9
	"	横浜ポート・オーソリティの研究(3) —東京湾問題と横浜港— (第2章第2節, 第3章第1節)	横浜市	1973. 9
	"	横浜港湾労働会館建設構想とその課題	"	1974. 3
	"	横浜港と横浜 (市民) 経済	"	1974. 9
	書評	Dockers—the impact of industrial changes	「港湾経済研究」 No11	1973. 11
	論文	国際輸送と港湾料金	「輸送展望」	1975. 4
	"	交通投資に関する若干の考察	交通経済論集	1975. 8
	"	市民経済と港湾政策の転換 —物価との関連において—	「港湾経済研究」 No15	1977. 10
	"	ターミナル投資の基本課題に関する一考察	海事産業研究所報	1976. 10

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
富 田 功	論文	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	1976. 10
	"	欧米ポートオーソリティーわが国港湾行政を考えるー	横浜市調査季報	1976. 12
	資料	大規模工業基地港湾の経営事業計画（分担執筆）	埠頭経営研究会	1975. 9
	"	苫小牧東港湾経営の実践的方法と組織体制に関する調査研究	"	1976. 12
	"	福井港湾経営調査	"	1977. 3
	書評	北見俊郎著「都市と港ー港湾都市研究序説一」	「海 運」	1976. 8
	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 No16	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	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（Wellinton & 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 No15	1977. 10

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
富 田 功	紹介	北見俊郎・奥村武正編著 『都市と臨海部開発』	海事産業研究 所報 No 136	1977. 10
	共著	現代交通・港湾の諸問題 (鷹取碕先生還暦記念事業会 編)	時潮社	1979. 5
	〃	港の社会科学(北見俊郎編)	海文堂	1979. 5
	〃	交通論12章	成山堂	1980. 9
	〃	横浜商工会議所百年史	横浜商工会議 所	1981. 2
	論文	港湾経営に関する基本的考察	日本港湾経済 学会年報No17	1979. 10
	〃	「港湾経営化」の本質的課題に 関する若干の考察	港湾労働経済 研究年報No 4	1980. 1
	〃	港湾再開発問題に関する基礎的 考察	日本港湾経済 学会年報No18	1980. 10
	〃	現代港湾管理・運営の基礎的問 題	港湾労働経済 研究年報No 5	1981. 1
	資料	はしけ運送実態調査報告書	(財)港湾近代 化促進協議会	1979. 3
	〃	空港周辺地域としての富里村振 興計画調査報告書	(財)千葉地域 科学研究所	1979. 3
	〃	港湾再開発調査報告書	北海道開発局 港湾部	1980. 3
	紹介	山田源次著『 SHIPPING実務総 覧』	「港 運」 4-35	1979. 5
土 居 靖 範	論文	東京港における内航海運の現状 と諸問題	「港湾問題研 究」 No 2	1972. 6
	〃	内航海運業の再編成と埠頭問題	「港湾産業の 危機と発展」	1972. 8
	〃	長距離フェリーの動態と構造 —長距離フェリーの再編成に関 する一考察—	「交通学会 1972年研究年 報」	1972. 10
	共著	急テンポの合理化とたたかう港 湾労働者	「労働農民運 動」 No83	1973. 1
	書評	港湾の管理・運営をめぐる —国際連合刊 Port Administration and Legislation Hand book —	「海事産業研 究所報」 No71	1972. 5

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
土 居 靖 範	共著	世界主要港湾における管理運営状況調査（その1）第2部第7章	東京都港湾局	1972. 7
	"	欧米諸国における物的流通の近代化 - 国際一貫輸送と貨物ターミナル- 第3章	世界経済情報サービス	1972. 10
	"	交通労働者	「現代交通の理論と政策」 日本評論社	1975. 1
	論文	内航海運の動態と構造 - 内航海運業の再編成に関する一考察 -	「海運経済研究」 第7号	1973. 10
	"	港湾労働者の労働時間に関する一考察 - 長時間労働の実態と時間短縮の展望 -	「港湾経済研究」 No11	1973. 10
	"	わが国の内航海運業に関する一考察	「海事産業研究所報」 No91	1974. 1
	"	港湾労働者の時間短縮闘争	「労働農民運動」	1974. 2
	資料	世界主要港湾における管理運営状況調査（その2）第2部第8章	東京都港湾局	1973. 3
	"	わが国のインランド・デポの現況。第3章	港湾総合研究所	1973. 4
	"	大規模工業基地港湾経営の諸問題と方向, 第II章第4節	埠頭経営研究会	1974. 7
	"	内航海運の構造変化と今後の課題	「ROAD」	1974. 3
	"	長距離フェリー再編成の動向	「日本海事新聞」	1974. 10
	書評	北見・喜多村編「港湾流通」(港湾研究シリーズ第10巻)	「海 運」	1974. 12
	論文	港湾における「第3セクター」に関する一考察(上・中・下)	海事産業研究所報 No 106 ~ 108	1975. 4 ~ 6
	"	現代アメリカ定期船海運業の動態と構造	日本交通学会 年報 (1975年)	1975. 10
	"	近海海運と仕組船	「海 員」	1975. 5
	紹介	白柳夏男著「流過程の研究」	「流通とシステム」 No 7	1976. 3

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
土 居 靖 範	紹介	川口順啓他共著「物流合理化と新交通・輸送システム」	「流通とシステム」 No 9	1976. 9
	〃	港湾労働経済研究所編「港湾の知識」	〃 No11	1977. 3
	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 No15	1978. 3
	〃	内航海運の変容	海運経済研究 No12	1978.10
	書評	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No15	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
	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
	共著	海運概説	海文堂	1979. 4
	〃	港の社会科学	〃	1979. 5
	〃	経営経済学の基本問題	ミネルヴァ書房	1979.12
	論文	アメリカ占領前期のわが国交通政策の特質	広島商船高専紀要 No 1	1979. 3
	〃	蒸気船による沿岸定期輸送の盛衰	〃 No 3	1981. 3
	〃	戦後内航海運政策史研究序説	海事産業研究所報 No 158 ～ 163	1979. 8 ～ 1980. 1
	〃	外貿埠頭公団の廃止と Port Authority 設立への道	港湾経済研究 No18	1980.10

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
長 尾 義 三	著書	若狭湾地域における連合都市形成について	ダイナボリス形成に関する研究 (第3分冊)	1975. 4
	論文	環境インパクトをもつプロジェクト周辺地域の整備計画手法	土木学会論文報告集 No 243	1975. 11
	"	非弾力性需要のもとにおける段階建設について	" No 250	1976. 6
	"	物流問題の分権的達成	関西物流近代化センター No 9	1976. 6
	"	外部不経済を考慮したターミナル立地選定とその分権的達成	土木学会論文報告集 No 255	1976. 11
	"	環境事前評価の土木計画への適用	土木学会第31回講演概要集	1976. 10
	"	物流体系における港湾の役割	「港 湾」 53巻 1号	1976. 1
	"	港湾と安定	" 53巻 7号	1976. 7
	"	物流時代を開く鍵—ターミナルの歩みと環境形成—	カラム63 (新日鉄発行)	1977. 1
	"	戦後の巨大土木事業	土木学会誌 1月号	1977. 1
	資料	防災とみなとづくり	みなとの防災 62号	1979. 7
	論文	Decision Analysis in a Fishing Port Projectusing - Multiattribute Utilities Theory	Memoris of the Faculty of Engineering KYOTO Univcrctity Vol 44 Part 4	1979. 10
	"	古代交通史となにわづ (上) (下)	関西物流近代化センター No23&24	1979. 12 ～ 1980. 3
	"	総合評価の不確実性と代替案の決定	第1回土木計画子研究発表会講演集	1979. 4

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
長 尾 義 三	論文	公共交通施設の建設と付帯政策のゲーム論的解釈	第3回土木計画学研究発表会講演集	1981. 1
	"	予測の不確実性と計画目標期設定	"	1981. 1
	"	土木事業における不確実問題	土木学会誌 9月号	1980. 9
	"	都の変遷と水運—古代交通土木史を中心として—	ラメールNo24 9月号	1980. 9
	論評	国際化社会への関西の脱皮—関西国際空港設置計画の答申を読んで—	トランスポート 12月号	1980.12
中 本 昭 夫	論文	港湾の総論と各論	「西九州」 Vol. 294	1975. 6
	"	港湾と地域社会	" Vol. 296	1975. 8
	"	港湾と科学と人間	" Vol. 304	1976. 5
	"	従属から自律性への価値観の転換について—佐世保市の場合—	" Vol. 306	1976. 6
	"	防衛施設所在港湾の矛盾と問題点—佐世保港をモデルとして—	「港湾経済研究」 No14	1976.10
	"	御手洗港に関する一考察 ＝過疎離島の地方港湾	" No16	1978. 8
	"	過疎港と過密港	「西九州」 Vol. 339	1979. 3
	論評	過密港と過疎港	月刊「西九州」	1979. 3
	"	港湾の世界	"	1979. 4
	"	港湾管理の基本的な考え方について	"	1979. 5
	"	港湾の性格付けについて	"	1979. 6
	"	港湾の経営について	"	1979. 7
	"	港湾の経済外的機能について	"	1979. 8
	"	港湾への期待と評価	"	1979. 9
	"	港湾と自然	"	1979.10

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
永 瀬 栄 治	資料	港の実態	北海道部会	1967. 2
	"	港湾投資について	"	1968. 5
	"	室蘭港の現状と課題	室蘭青年会議所	1969. 2
	"	70年代の港まちづくり	室蘭会議所	1970. 2
	"	港湾産業	"	1971. 1
	"	輸送システムの変革と在来埠頭の再開発		1972.10
	"	広域生活圏と流通団地	室蘭市	1975. 1
	論文	北海道における港湾の管理と問題	札幌市	1977. 9
	"	北海道の食飼料備畜基地計画について	室蘭市新聞	1978. 1
	"	北海道発展計画と室蘭港	札幌市	1978. 8
永 野 為 紀	論文	「臨港指向性工業」と港湾についての一考察	「仙台大学紀要」第3集	1971. 7
	共著	工業港における埠頭利用上の問題点	『現代港湾の諸問題』成山堂	1971.10
	翻訳	インドネシア	「新地理」第19巻3号	1971.12
	"	カナダ	「新地理」第19巻4号	1972. 3
	論文	仙台湾岸における港湾立地の変化	「東北地理」第24巻3号	1972. 7
	"	神津島における建切網漁業の構造	「仙台大学紀要」第4集	1972. 7
	翻訳	東南アジアにおける都市と都市問題	「新地理」第20巻2号	1972. 9
	論文	伊豆神津島の産業構造とその変化	「東北地理」第24巻4号	1972.10
	"	後進地域における工業港の形成と展開	「仙台大学紀要」第5集	1973.10
	"	小名浜港の工業港への発展過程	福島県	1974. 3
	"	大規模工業基地港湾の特性	埠頭経営研究会	1974. 7

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
永 野 為 紀	資料	港湾・港湾問題の文献と解題	「地 理」 第20巻10号	1975. 10
	翻訳	ビルマ	「新地理」 第23巻2号	1975. 9
	論文	The Distribution of Ports and Its Regional Tendency in Japan	「Bulliten of Sendai Univ.」 Vol. 8	1976. 10
	〃	Types of Industrial Ports as Viewed from the Way to Use Wharves	「Bulliten of Sendai Univ.」 Vol. 9	1977. 10
	資料	宮城県における物流と交通問題 について	宮城県	1979. 3
	共著	「港の分布」(「地域開発と港」)	『港の社会科学』 海文堂	1979. 5
	論文	石巻工業港における港湾機能の 性格	「仙台大学紀 要」 第11集	1979. 10
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
浜 谷 源 蔵	著書	貿易取引契約	同文館	1972. 6
波多江 俊 孝	著書	関税・税関論	財務出版社	1970. 4
	論文	特惠関税とその後 - 我国の一般 特惠関税を中心に -	福岡大学商学 論叢	1977. 12
日 高 広 範	論文	北九州港の現況と開発計画	「交通経済論 集」 No 4	1972. 9
	〃	荏田港の成立とその発展	〃 No 5	1973. 9
	〃	北九州市若松区の貨物電車	「地理の集い」 No 4	1974. 5
	〃	荏田港の現状と開発計画	「港湾経済研 究」 No12	1974. 10
	〃	博多港の現状と課題	「交通経済論 集」 No 6	1975. 8
針 谷 荘 司	論文	千葉港と地域経済・社会の基本的 問題	現代交通と地 域経済の諸問 題	1979. 5
	文献 紹介	鷹取稠編著「現代交通・港湾の 諸問題」	「港湾経済研 究」 No18	1980. 10

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
廣 岡 治 哉	論文	イギリスの貨物輸送事情	「輸送展望」	1976. 10
	〃	イギリスの交通事情	運輸経済研究	1976. 12
	〃	公企業の再検討	「ジュリスト」	1977. 1
	〃	国鉄再建と運賃問題	「公 明」	1977. 4
	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	海運実務理論	「船長コース」 海文堂	1974. 1 ～12
	〃	海運業における原価管理の研究	海事産業研究 所報	1973. 7
	〃	内航海運における需要構造の分析	「海 運」	1973. 11
	〃	内 航	「運輸と経済」	1975. 2
	著書	海運実務の基礎理論	海文堂出版	1975. 2
	〃	海運実務の基礎理論	海文堂	初版 1975. 4 3 版 1977. 4
	論文	海運における長期運送契約の概念	「海 運」	1975. 6
	紹介	「船舶需要産業の動向と海運造船」	「海 運」	1977. 3
	〃	「Maritime Abbreviations」	「海 運」	1975. 4
	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

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
古 川 哲次郎	共著	交通論12章	成山堂	1980. 9
	論文	船舶大型化専用船化の経済性	交通短大 交通論叢 No10	1979. 9
	〃	都市交通の基礎的概念	〃	1980. 10
	〃	交通雑学	外航労務協会 「七 洋」	1979. 2 ～～ 1980. 1
	〃	海運雑学	海事広報協会 (ラメール)	1980. 5 ～～ 1981. 3
	書評	船舶需要産業の動向と海運・造船	「海 運」	1980. 3
	〃	〃	〃	〃
梶 幸 雄	共著	地方都市（鉄道と地元対応の章担当）	勁草書房	1971. 12
	〃	巨大都市（国際港都横浜の章担当）	勁草書房	1972. 10
	〃	地理学辞典（貿易・港湾関係）	二宮書店	1973. 1
	論文	京浜工業地帯—企業と自治体と市民と—	「京浜文化」 13巻2号	1972. 1
	〃	横浜市の都市交通	「横浜市勤労 市民ニュース」	1972. 1
	〃	国際海上交通の動静	「地理月報」 48年1月号	1973. 1
	書評	柴田悦子著「港湾経済」	「港湾経済研究」 No10	1972. 10
	共著	大都市周辺都市行政に関する研究，神奈川県部の部（正篇）	国土計画協会	1973. 3
	〃	〃 （続篇）	〃	1974. 3
	〃	〃 （続々篇）	〃	1975. 2
松 浦 茂 治	論文	大分港発展史(2)	大分大学研究 所報 8号	1974. 3
松 沢 太 郎	論文	北海道における工業開発と港湾の課題	「港湾経済研究」 No. 9	1971. 10
	〃	フェリー—運航と在来埠頭の再開発	〃 No10	1972. 10

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
松 沢 太 郎	論文	北海道観光の季節性	「日本観光学会」 No 7	1971. 6
松 本 一 郎	論文	コンテナ定期船経営十年を省みて	「海 運」	1977. 5
	"	十七・八世紀英国・仏国戦争期の海運企業史	海事交通研究	1977. 3
	"	豪華客船エリザベス二世号乗船周遊所感	「海 運」	1977. 3
	"	パナマ運河はどうなる	雑誌海運	1978. 6
	"	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 No59	1979. 1
	"	石油ショック以後荷動き動向	" No57	1978. 7
松 本 勇	論文	長崎県における自由港設置運動	「調査と研究」第2巻2号	1971. 3
	"	アメリカ海運政策の最近の動向—1970年改正商船法を中心として—	「長崎県立国際経済大学論集」第6巻第3号	1972.10
	"	アメリカ海運政策に対する一考察	" 第6巻第4号	1973. 1
松 本 清	論文	琵琶湖の運河化	「海事産業研究所報」	1971. 6
	"	反番指定貨物の出庫料	「経済経営論集」	1971. 7
	"	倉庫営業の市場開拓	"	1972. 2
	"	無人立体倉庫の役割	「ダイフクニュース」	1972. 5
	"	回転率への評価	「倉 庫」 No10	1971. 9
	"	普通倉庫業の活動指数	" No12	1972. 2
	"	ICCとPVC（米国）	" No16	1973. 2
	"	倉庫業の保管料の推計（昭和49年分）	東洋大学経営論集 No 3	1975.12

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
松 本 清	論文	倉庫業の保管料の推計 (昭和50年分)	東洋大学経営 論集 No 6	1977. 6
	"	債権を守る商事監査権	「倉 庫」 No19	1976. 5
松 橋 幸 一	著書	港湾荷役実務 (改訂)	海文堂	1980. 4
	共著	港の産業	港の社会科学	1979. 5
	論文	はしけ運送に関する一考察	日本港湾経済 学会年報No17	1979. 10
	"	パレット・ボードのサイズに 関する一考察	港湾労働経済 研究年報No 4	1980. 1
	"	フォークリフト荷役の管理を めぐる諸問題	「倉 庫」	1980. 5
	"	荷役用具に関する一考察	港湾労働経済 研究年報No 5	1981. 1
	共著	港湾情報管理システムの構想	「神戸商船大 学紀要」	1972. 3
三 木 楯 彦	論文	シミュレーションによる荷役系 の解析	"	1971. 3
	"	輸送革新時代における港湾の変 貌	日本航海学会 「航 海」	1972. 12
	資料	港湾のシステム・シミュレー ションのモデルについて	"	1972. 3
	"	船舶を中心とした港湾情報	「神戸港」	1972. 3
	"	神戸港における船舶動静に伴う 情報伝達網の現状調査と解析 (II)	神戸市港湾局	1973. 5
	論文	OR による鉄鉱石専用船の積荷 シークエンスの決定法	日本航海学会 誌	1973. 7
	"	海上輸送におけるシステムアプ ローチ	海技通信 (海技中学校)	1974. 11
	"	港湾問題におけるシミュレー ションモデルの利用 (I)	海事産業研究 所報	1975. 1
	"	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

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
三 木 楯 彦	論文	内航船員の需要予測の方法と計測 (国領氏と共著)	神戸商船大学紀要 [28]	1979. 7
	論文	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) (国領氏と共著)	港湾経済学会年報 No17	1979.10
	論文	コンテナ・ターミナルにおけるコンテナの在庫管理の研究	日本航海学会論文集 [62]	1980. 1
	〃	海運のシステム・ダイナミックス	海事産業研究所報 No 171	1980. 9
	論文	The Role of Domestic Shipping in The Bulk Carriage of Dangerous Cargoes (共著)	第6回海上及び内陸水路における危険物の運送に関する国際シンポジウム論文集	1980.10
	資料	米国海運の技術予測と技術評価	海運経済研究 [14]	1980.10
	解説	海上コンテナ・ターミナルの管理システム	システムと制御 Vol. 23 No 2	1979. 2
三 村 真 人	共著	国際取引ハンドブック	中央経済社	1974. 3
	書評	船舶の衝突と海上保険	「中央経済研究」 No11	1973.10
	〃	発展途上国における港湾の諸問題	〃 No12	1974.10
	論文	貿易慣行アンケート調査総合報告書	国際商事仲裁協会	1975. 3
	〃	わが国の貿易慣行と梱包, 検査及びクレーム	〃	1976. 3
	〃	貿易慣行と梱包条件	神奈川県立外語短期大学紀要第6集	1976.12
	〃	貿易契約と分割船積	J.C.A. ジャーナル国際商事仲裁協会	1977. 2
宮 下 国 生	論文	ニールセンのタンカー市場構造論	「国民経済雑誌」	1971. 3
	〃	海上運賃理論の展開	「神戸大学経営学部研究年報」	1972. 6

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
宮 下 国 生	論文	uber die Theorie der Preisbildung in der Linienschiffahrt	The Annuals, Kobe University	
	"	タンカー用役市場における需要曲線の計量分析	「国民経済雑誌」	1973. 1
	"	海運市場における個別的需給行動の計量分析	「国民経済雑誌」 Vol. 131, (No 4)	1975. 4
	"	海上運賃水準の計量分析	" " (No 5)	1975. 5
	"	定期船個別賃率論の構造	海事産業研究所報 No 113	1976. 3
	"	海運同盟の市場行動	「国民経済雑誌」 Vol. 134 (No 4)	1976.10
	"	同盟運賃水準の計測	" " (Vol. 135 No 2)	1977. 2
	"	海運同盟の市場行動と運賃水準設定方法	海事産業研究所報 No 129	1977. 3
	"	Ein Abriss der Theorie der Seeverkehrsmärkte	The Annuals, No19 (Kobe Uni)	1975. 8
	"	Market Behaviors in Competitive Shipping Markets	Lectures and Contributions, No15 Inst. of Shipping Economics, Bremen	1977. 1
	資料	スターミーの「海運経済論」について	「海運経済研究」 No10	1976.10
	書評	K. Fasbender & W. Wagner, Shipping Conferences, Rate Policy and Developing Countries	国民経済雑誌 (Vol. 132 No 1)	1975. 7
	"	J. T. Kneafsey, The Economics of the Transportation Firm	" " (Vol. 134 No 6)	1976.12
	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

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
宮 下 国 生	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
	"	A Quarterly Econometric Analysis of Conference Freight Levels	Annals (Kobe uni.)	1979. 9
	"	一般貨物船業の設備投資行動の 計量分析	国民経済雑誌	1979. 9
	"	設備投資行動モデルの研究 —タンカー業を中心にして—	海運経済研究 No13	1979. 10
	"	海運業の業種別設備投資行動の 研究	The Annals (Kobe uni.)	1980. 2 ～4
	"	バルク・キャリア業の設備投資 行動モデルの検討	神戸大学経営 学部研究年報	1980. 3
宮 野 武 雄	論文	鉄道国有法による私設鉄道の買 収とその後の措置	「公益事業研 究」	1973. 2
	"	明治百年の物的流通史 (16) — (27)	「企業と流通」	1972. 3
	"	落穂拾い (明治物流史)	「貨物教室」	1972. 3
村 尾 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
	共著	三版・日本の交通問題	ミネルヴァ書 房	1980. 6
	"	現代経済と国家	日本評論社	1979. 10
森 本 三 男	論文	港湾経営の経営体制と経営目的	横浜市大経済 研究所 「経済と貿易」	1977. 3

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
森 田 稔	論文	港湾をめぐる諸環境 ー港運と倉庫ー	港湾（雑誌）	1979. 1
山 内 盛 弘	論文	鋼管の流通機構とマーケティング	「流通経済研究」	1973. 2
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 SHIPPING 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
	資料	変貌するアラブ諸国の海上輸送	海外海事研究	1979. 1
	論文	便宜置籍船の今日的な諸問題	日本海運経済 学会	1979.10
	"	便宜置籍船の発展と排除問題 (上・中・下)	海事交通文化 研究所	1980. 1 ～6
	"	米国定期船会社とコンテナ輸送 の動向	"	1981. 1
	"	米国海運と政策転換	"	1981. 3
	資料	英国船員ストライキの概要と経済 的影響	"	1981. 3
山 上 徹	書評	A. H. J Bown, Port Economics	「港湾経済研究」 No 9	1971.10
	論文	技術革新下における港湾管理・ 運営の課題	「交通経済論 集」 No 4	1972. 9
	書評	市川猛雄著「港湾運送事業法論」	「港湾経済研究」 No10	1972.10
	"	北見俊郎著「港湾総論」	「海事産業研 究所報」 No76	1972.10
	論文	わが国港湾管理と公企業の課題	商学集誌 第43巻第 2 号	1973. 9
	"	わが国港湾の「理念」と港湾管 理の課題	交通経済論集 第 5 号	1973. 9
	"	海港立地について	商学集誌 第44巻第 1 号	1974. 6

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
山 上 徹	論文	地方港湾における管理・運営の諸問題と課題	「港湾経済研究」 No12	1974. 10
	〃	港湾機能と公共性の 一考察	商学集誌 第44巻合併号	1974. 12
	共著	横浜ポート・オーソリティの研究（その3）第2章, 第1節	横浜市港湾局	1973. 3
	〃	小名浜港の港湾整備計画と港湾運営体系調査（第1章, 第2節1）	福島県土木部	1974. 3
	書評	Des Standortsproblem der Seehafen	「港湾経済研究」 No11	1973. 10
	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	(財)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	商学集誌 第48巻1号	1978. 6
	〃	港湾集積の一般的性格について	〃 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	(財)港湾労働経済研究所	1979. 1
	共著	港湾機能の総合的課題	〃	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
	著書	海港経済論	千倉書房	1980. 5
	共著	港の社会科学	海文堂	1979. 5
	〃	現代交通・港湾の諸問題	時潮社	1979. 8
	〃	人間生活と港湾	日本港湾経済学会	1980. 10
	論文	交通経営の立地問題について	商学集誌 第50巻2号	1980. 11
	〃	経営経済的立地概念についての 一考察	〃 第50巻1号	1980. 6
	〃	富里村の都市化と小売商業問題	〃 第49巻2号	1979. 12

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
山 上 徹	論文	海港立地における集積問題の解法	商学集誌 第49巻1号	1979. 7
	〃	海港立地発達と立地問題	港湾労働経済 研究 No 4	1980. 1
	資料	港湾再開発調査報告書	北海道開発局 港湾部	1980. 3
	〃	空港周辺地域としての富里村振 興計画調査報告書	千葉地域科学 研究所	1979. 3
山 田 源 次	著書	荷役実務ハンドブック	海文堂	1972. 8
	論文	コンテナリゼーションに対応す る企画創成に関する提言	港湾・輸送総 合研究会 (神戸)	1971. 11
	〃	神戸港の滞貨に思う	「神戸港」	1974. 9
	著書	改訂版「荷役実務ハンドブック」	海文堂	1976. 4
	資料	地中海の世界的バカンス基地 ラングドック・ルーションの特 異性	近代港湾	1977. 7
	著書	SHIPPING実務総覧 (国際貿易貨物取扱実務)	海文堂	1979. 2
	〃	改訂 荷役実務ハンドブック	海文堂出版(株)	1979. 5
	論文	国際物流と海貨業	月刊神戸港	1979. 4
	〃	国際貿易から見た海運貨物と航 空貨物	神戸貿易	1980. 7 1980. 10 1981. 1
	〃	大都市外貿港湾の管理運営のあ り方	港湾経済新聞	1981. 1
	資料	神戸港の経済に果たす S L B サ ービスの役割	港湾経済新聞	1980. 11
	〃	〃	〃	〃
山野辺 義 方	著書	航空業界 (産業界シリーズ No 142)	教育社	1979. 9
	〃	陸運業界上位 8 社の経営比較 (資料産業界No25)	〃	1980. 10
	共著	航空年鑑 (1979年版)	日本航空協会	1979. 6
	〃	経営大百科	ダイヤモンド 社	1980. 3
	〃	航空年鑑 (1980年版)	日本航空協会	1980. 7

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
山野辺 義 方	共著	物流ハンドブック	ダイヤモンド社	1981. 2
	論文	航空貨物輸送の展開と将来	季刊倉庫 No43	1979. 11
	〃	通運事業の動向	R O A D	1980. 4
	資料	米国企業における物流管理の展開	季刊輸送展望 No 170	1979. 4
	〃	バンコク首都圏トラックターミナル建設計画について	季刊輸送展望 No 176	1980. 10
	書評	関西鉄道協会都市交通研究所編「鉄道経営ハンドブック」	季刊輸送展望 No 175	1980. 7
	〃	中田信哉著「アメリカのトラック業」	季刊輸送展望 No 176	1980. 10
山 村 学	共著	港湾産業の危機と発展	海文堂	1972. 8
	〃	流通ハンドブック	日経新聞社	1972. 11
	論文	港湾機能形成上の諸問題	「交通経済論集」 No 3	1971. 9
	〃	港湾産業と鉄鋼産業	「港湾経済研究」 No 9	1971. 10
	〃	現状における大都市交通の諸問題	「港湾問題研究」 No 2	1972. 6
	〃	港湾にみる物流体制整備政策の方向と問題点	流通情報 No60	1973. 1
	〃	鋼材の物流機構に関する一考察	「物流経済研究」 No 3	1973. 2
	〃	沖縄における鋼管流通の実状	「鋼管報知」 No 358 ~ 361	1973. 2
	〃	沖縄の物流事情	「流通設計」 Vol. 4 No 3	1973. 3
	書評	日本港湾協会編「港湾用語事典」	「港 湾」 No10	1971. 7
	〃	喜多村昌次郎著「港湾産業」	「海事産業研究所報」 No 67	1972. 1
	共著	資源再成化に挑む流通システム化	日本実業出版社	1974. 6
	〃	港湾流通	成山堂書店	1974. 9

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
山 村 学	共著 論文	現代交通の理論と政策	日本評論社	1975. 1
		鉄鋼加工業界における物流合理化	「流通設計」 Vol. 35, 8月号	1973. 8
	"	沖縄の経済開発と物流機構	(財) 流研 「流通情報」 No62	1973. 9
		日本鉄鋼業の発展と内航海運	「海運経済研究」 No 7	1973. 10
		財務諸表からみた鉄鋼専門埠頭	「港湾経済研究」 No11	1973. 10
		首都圏における国鉄の貨物輸送	「Road」 No 5 ~ 2	1974. 2
		屑鉄再成資源化問題に関する一考察	「スチールデザイン」 No 141	1975. 2
	書評	広岡, 中西編「新版・日本の交通問題」	「Road」 Vol. 4, No 6	1973. 7
		大塚秀夫著「物流事業一明日への展望」	「Road」 Vol. 5, No 5	1974. 7
		運輸省編「運輸白書」	「Road」 Vol. 6, No 2	1975. 2
	資料	再生資源物流システム改善報告書	通産省	1973. 3
		東京港における港湾産業動向調査	東京都港湾局	1973. 3
		沖縄県流通近代政策策定基礎調査	沖縄県庁	1974. 2
		交通基本フレーム作成のための基礎調査	東京都首都整備局	1974. 3
		鋼材流通システム化マニュアル	通産省	1974. 3
		都市内物流改善に関する研究調査	"	1974. 3
		港湾荷役に関する専門用語	「流通設計」 Vol. 5, No 6	1974. 6
	論文	港湾機能の総合的課題「第14章 国際化の進展と港湾問題」	港湾労働経済研究所	1977. 4

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
山 村 学	論文	港湾の物流構造からみた物価問題の一側面	「港湾経済研究」 No13	1975. 10
		荷主と港運業の方向	「港 運」 Vol. 1, No 1	1976. 1
		市中鉄屑と再成資源化問題の一考察	日本経済政策 学会年報24号	1976. 5
		地方財政からみた港湾経営問題の一考察	「港湾経済研究」 No14	1976. 10
		わが国の太平洋地域間貿易と海運の動向	「海運経済研究」 No14	1976. 10
		建設用小棒の流通マップ分析	「流通設計」 Vol. 8, No 1	1977. 1
	資料	都市内における最適貨物輸送システム「コンソリデーション・システム」	通産省	1975. 3
		過疎地域におけるパーソントリップの調査の概要	法政大学	1975. 9
		物流対策の基礎調査報告書	東京都	1976. 5
		資源回収一価格とメカニズムー	季刊「中央」	1976. 7
		国際物流革新と港湾問題の周辺	「流通設計」 Vol. 7, No 8	1976. 8
		書評 51年版「運輸白書」	「ROAD」 Vol. 8, No 3	1977. 3
	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	1977. 7
		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
	論文	開発問題と港湾に関する一考察	港湾経済研究 16号	1978. 8
		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

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
山 村 学	論文	トラック運送事業免許制度の有効活用化	流通設計	1978. 10
	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
	論文	都市化の進展と港湾問題	日本港湾経済学会年報 No17	1979. 10
	〃	これまでの港運業, これからの港運業	日本港湾協会 「港 湾」 Vol. 56	1979. 12
	〃	日本鉄鋼業の再編成問題に関する一考察	日本経済政策学会年報 No28	1980. 5
	共著	80年代の基礎産業 (Ⅲ-3 鉄鋼産業)	筑摩書房	1980. 1
	〃	三版日本の交通問題 (第八章港湾)	ミネルヴァ書房	1980. 6
	訳	W, F フリードマン 効率的な倉庫管理システム	「流通設計」 Vol. 10	1979. 8 ~ 9
	資料	80年代におけるトラック産業の行方	〃 Vol. 10	1979. 11
	書評	山上徹著「海港経済論」	日本港湾経済学会年報 No18	1980. 10
山 本 長 英	資料	ハンブルグ港の労働事情	「港湾経済研究」 No12	1974. 10
	論文	コンテナリゼーションの進展は荷主にどのようなメリットをもたらしたか	「CONTAINERAGE」	1976. 1 ~ 12
	〃	コンテナリゼーション10年を振り返って	〃	1977. 1 ~ 6
	〃	港湾運送事業と倉庫業	「港湾カレッジ」	1976. 4 ~ 10
	〃	独占禁止法の改正と港運	「全国船内」	1976. 1 ~
	〃	本船監督の責務	「港 運」	1977. 1 ~ 2

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
山 本 長 英	論文	貿易の契	「港 運」	1977. 3 ～
米 山 譲	論文	インド港湾の発展とその問題点	「海外海事研究」	1971. 7
	〃	船舶の特別償却と時価償却について	〃	1973. 1
	〃	公益企業のレートベースにおける評価問題	「明治大学大学院紀要」	1971. 12
	〃	物価水準変動と海運企業経営	「海外海事研究」	1973. 10
	〃	発展途上国の経済発展と港湾の役割	「港湾経済研究」 No12	1974. 10
	〃	公益企業料金と国鉄運賃について	金沢経済大学論集 Vol.10, No.3	1977. 2
	〃	地方における生活水準の向上とモビリティ改善の実情 —金沢—	(財)運輸調査局「運輸と経済」 第39巻第7号	1979. 7
	〃	公企業会計とインフレーション	公企業調査会「公営評論」	1979. 9
	〃	企業としての公企業	公企業調査会「公営評論」	1981. 4
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		1978. 3
	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

氏 名	区分	発 表 テ ー マ	発 表 個 所	発表年月
財団法人 国際臨海開発 研究センター	論文	SEMINAR IN PORT PLANNING PRACTICAL CASE STUDY— DEVELOPMENT OF ONAHAMA PORT OF JAPAN (I～V)		
	報告書	JICA		
	〃	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

日本港湾経済学会の全国大会も、数えて今年で第20回となる。はじめ他港での開催も考えられたが、人になぞらえるなら成人式、やはり学会誕生の地横浜港がふさわしいのではないかと、横浜開催が決定された。

日本経済の強さが喧伝されるようになって久しいが、一国の経済力は港湾の数に比列する。単純に数とってしまつては語弊があるが、つまりそれぞれの港の規模やその運営のされかたなど諸々の条件を考慮に入れなければなるまいが、そうした細かなデータをひもとくまでもなく、港の数で、国土面積なり人口なりを割ってみると、およその見当がつく。周知の通り我が国には一千港あまりの港湾があり、それらがのおの背後地域の経済に深い関わりを持っている。地域開発や再開発の核として港湾が整備されてきた例も枚挙にいとまがない。そうした目で諸外国、特に発展途上国を眺めると、それらの国々の経済発展の難かしさが解るような気がする。港があるから経済が発展するのか、経済が発展するから港が開発されるのか、鶏と卵みたいな話になりそうだが、いずれにせよ、深い相関関係にあることはいうまでもない。筆者個人的には、港湾は一国の経済を下支えする存在なのではなくて、牽引する役割りを果していると思っているのだが……。

これは認識のレベルの問題であって個人差がある。しかし一般にはレベル以前の段階にあるように思われる。いや、港が市民に理解されないうんぬんという感覚的次元の問題ではなくて、政治的にも、経済的にも、学問の分野でも、とすると、人が港湾を対象としようとするとき、何か異端者を見る冷たい視線につき纏われる。発展途上国への経済援助などでも、その一環としての港湾が計画の中に加えられる例が見られるが、それは施設としての港湾であって、人が労働し生活する場として、経営の対象として顧慮されることは少ない。

そうした環境の中でのこの二十年、港湾経済学会の歩んできた道は、必らずしも平坦なものではなかった。しかしあらためて振り返ってみて、その印した足跡の大きさ、確かさに驚ろかされる。今回の「港湾経済学会二十年のあゆみ」と、会員諸氏の「業績リスト」を玩味願いたい。港湾の管理に、運営に、経営に関わってきたものの大きさが見えてくる。この実績をさらに重ねて、港湾の明日に生かしたい。

最後になったが、過去十九回、毎年、日本全国の代表的な港のひとつで大会が開催されてきた。各地の港湾管理者ならびに関係方面の絶大なご尽力の賜である。そしてこの第二十回全国大会については、横浜市、神奈川県をはじめ多方面からのご協力をいただいた。開催地各港のますますのご発展を祈りつつ、紙面をかりて厚く御礼申し上げる。

1981年10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、山上徹

◆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 (流通体系の斉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)
1980年	第19回大会	(佐世保港) 共通論題 (人間生活と港湾)
1981年	第20回大会	(横浜港) 共通論題 (都市経済と港湾経営)

都市経済と港湾経営

(『港湾経済研究』No. 19)

1981年10月20日 印刷

1981年11月5日 発行

頒価 ¥ 3,000

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 横浜市中区清水ヶ丘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
(横浜山下埠頭港湾厚生センター)

日本港湾経済学会事務局