

和泉雄三著「港湾政治経済学」

山 本 和 夫
(東京港サービス公社)

1. はじめに

港湾における諸活動、それを「港湾」という臨水部の或る一定範囲の地域における諸活動というような広い分野に迄拡大することなく、その地域の中で港湾の基本的機能を維持し、発展させる諸活動と絞り込んだにしても、それは複雑多岐にわたる。

これらの諸活動が経済学とどのように係わりを持つのか、経済学の基本原理と照し合わせて、どのように解釈し、理解してゆけばいいのか、ということはわが日本港湾経済学会における基本課題である。

長年、日本港湾経済学会の泰斗として、この問題に取り組まれ、数多くの名著、名論文を発表して来られた、函館大学の和泉教授がこの度、函館大学・北海道産業開発研究所研究叢書第一巻として、「港湾政治経済学」を著された。

この書は教授がこれ迄に発表された数多くのご研究のうち、昭和38年から昭和57年迄の間の中から選ばれたものを集大成したものである。

教授はこの書の各章節を通して、港湾における近代化の促進を叫ばれる。そして、港湾の近代化は形骸的な外部からの民主化方策ではなく、内部からの真の意味の民主化への力の結集がなければ促進されないことを言われる。また、これを経済学の領域で言うならば、港湾の経済的諸関係の中で「資本と賃労働」の関係が明白に確立されていないことが近代化を妨げている基本課題であるとされる。

そしてさらに、この港湾における基本課題を分析する過程の中で、国家行政を原点とする行政の港湾経済への余りにも大きな介入を指摘され、港湾経済学の研究は「法と行政」抜きでは考えられないこと、港湾経済学の研究目的は窮極的には国民福祉の向上であり、国民経済全体をも考慮に入れなければならないことを併せて、日本の港湾経済現象の分析には、「港湾の政治経済学」の呼称を使う方法論を提唱される。

本書の標題のよって来る所以である。

2. 本書の構成と内容の概述

本書は四章を以て構成され、その後に教授が過去に執筆された書評、紹介論文が置かれている。

第一章は「日本港湾の経済学的一考察」と題し、さらにそれは次の5節から構成さ

れる。

第一節 港湾運送における資本と賃労働

第二節 港湾における生産力と生産関係

第三節 港湾近代化の基本問題

—コンテナリゼーションと労働関係の前近代性—

第四節 港湾の近代化と運送の機械化

第五節 港湾における合理化と労働組合運動

第一章において精力的に述べられるのは、港湾経済における資本と労働の関係である。

教授はまず、港湾労働の前近代性をとり上げる。そしてその前近代性を温存させている最大の原因は港湾労働に対する「資本」の不存在であるとされる。

さらに、昭和20年代後半から始まり、コンテナリゼーションやロールオン・ロールオフ船などに代表される、所謂「革新荷役」という一連の機械化は結果的に港湾業界の再編成と経営主体の充実という「企業の近代化」には波及したものの、それは港湾労働においては労働力を放逐するものでしかなく、港湾労働の前近代性を克服するよりも逆に温存させるものであったとされる。

そして、これらの一連の機械化、「合理化」の過程での「全国港湾」という労働組合の大同団結の成立は、「日本における港湾の社会関係の近代化が労働組合の力によって巨歩を進めた」ものであると評価される。

第二章は「港湾経済と経済学」で、次の3節に分けられる。

第一節 マルクスの運輸費論と港湾経済

第二節 港湾労働問題と労働経済学

第三節 港湾管理と港湾行政

—港湾経済との関係—

(以下、紙幅の都合で、第二章、第三章 港湾行政、第一節 港湾流通と港湾行政、第二節 港務局と港湾行政、第三節 港湾行政近代化と地域、第四節 地方自治と港湾行政、第四章 北海道港湾の実証的研究、第一節 北海道の港湾、第二節 函館港 等についての紹介の部分を割愛させていただきます。…編集委員会)

3. 本書に関する若干の意見

前節における内容紹介が長くなりすぎてしまい、かえって教授の主唱される本旨がわかりにくくなった向きのあることをお詫びする。

教授が一貫して述べておられることは、現代の港湾経済の中で、資本主義経済の基本法則である生産関係における資本と賃労働の対立関係が不明確であること、そして

このことが港湾の近代化を妨げている最大の原因であること、その不明確さは港湾経済への行政の介入の大きさと、行政の非民主的体質によるものであること、である。

教授のいつもながらの鋭い、本質をえぐった御指摘に敬服する。

筆者が関心を持つ港湾の経営問題に関連して、二三の意見を述べさせていただくならば、まず第一は港湾経済における「資本」の問題である。筆者は港湾経済において「資本」の概念が不明確であるという教授の御指摘には基本的に賛成であり、港運業だけが港湾資本ではないということにも同意する。

ただ、「港湾」(Port)の基本的機能が運輸であり、港湾運送(法律でいう港湾運送とは別な概念で)という距離的というよりもむしろ質的な場所変更である追加的生産過程であるならば、港湾法第二条第五項に列記される港湾施設、特に第三号けい留施設、第六号荷さばき施設、第八号保管施設は一体何なのかということである。

これらは一般に、国庫支出金と港湾管理者の資金を併せて建造されるもの、港湾管理者が国から起債の許可を受けて建設されるもの、港湾管理者が単独財源で建設するもの、民間業者が自己の調達した資金で建設するもの等にわかれる。これを大雑把に埠頭の単位で表現するならば、一般公共埠頭、専門埠頭、民間専用埠頭というようになる。

これらは明らかに運輸という追加的生産過程における「資本」の投下である。

こゝにおいては、「資本」の投下者が誰であっても、「固定資本」の所有者が誰であっても、港湾経済における生産関係の中では同一の機能を発揮する。

所有者が営利を目的とするか、しないかが問題なのではなくて、マルクスの言葉に従えば、現実投下された資本と労働力から生ずる「剰余価値」がどのような過程で誰に帰属するか、その中で実際の資本投下者がどのように位置づけられるのかが問題なのである。

第二は港湾行政の近代化・民主化の問題である。教授の言われる「その基本的方向は、国から港湾管理者への港湾行政権の移譲」であり、その港湾管理者も「都道府県よりも市町村、市町村よりも港務局」がより好ましいとされることは正しいと考える。

そして、港湾管理者側が国に対する主体性確立にあまり熱意を示さなかった理由として、①地方財政の貧困、②港湾財政の主体性欠除、③権限の狭さ、小ささを挙げられる。これについても異論がある訳ではないのであるが、若干視点を变えて、筆者が言いたいことは港湾管理者の段階での港湾行政の主体性確立の成否は、一にかかってその都市と港の関係にあるということである。即ち、その都市にとって港が有用であるかどうかによって、地方自治体の都市当局者の中で港湾管理者としての力の強弱がきまる。これは港湾に関する法制度以前の問題である。

仮に、その都市にとってそれ程大きな港湾機能が必要でなくても、港湾造成という巨額な投資から生れる「有効需要」に都市当局者は魅力を感じるかもしれない。がん

じがらめの現行法制度の中でもあれやこれやの手段で港をつくることができる。しかし、このようにして造成された港湾は決してうまく行かないし、結果として地方財政の貧困に拍車をかけることになる。もとより港湾行政の近代化など望むべくもない。

都市にとって港が有用であるということは港湾管理者の機構に優秀な人材を集まることにつながる。それは港湾管理者が創意工夫をこらして、港湾財政の向上や現行制度上の諸矛盾の打破に努力する等の方向に進むことにつながる。教授も指摘されるように「行政指導」の幅は現実には意外に広いのである。

勿論自然的な変革などは期待できないし、これらによる改善が港湾経済全般に及ぶことは困難ではあるが、長期的には港湾の近代化に寄与することになろう。

港務局制度が我国で進展しなかった理由もこゝにある。港務局の規定の中の最大欠陥は港湾法第三十条第二項にある。即ち、債券の発行について地方自治法第二百五十条の準用規定である。形式的にどんなに独立性を与えても、財政的に一件査定で起債を管理されては無意味である。

これを国の立場で言えば、能力のあるところはいゝにしても、能力のないところには借金を自由にさせれば、地方財政は破綻するし、国内の金融市場が混乱するばかりであるから、一律に国が認可権を持つことにするということなのだろう。本音は別にしても建前はそうになっていると考える。

4. おわりに

港湾経済の研究はその研究対象の問題や研究の方法論の問題についてすら、まだ緒についたばかりであるといえる。

その意味で和泉教授が、経済学の原点に立ち帰って港湾経済の分析をされたこと、また、我国の港湾をめぐる錯綜した諸制度が港湾経済に及ぼしている歪み、港湾における経済外強制とでも言うべきか、を鋭く指摘され、隣接科学を含めた学際的研究を提唱されたことについては、全く大きな教示を受けるものであった。

教授の言われる「港湾の近代化・民主化」こそが港湾経済研究の目的であることをあらためて肝に銘じて、この拙稿を終わることとする。