

# 高度情報化社会における港湾産業活動

松 橋 幸一

(神奈川総訓・横浜港湾分校)

## 目 次

### はじめに

1. 高度情報化社会の入口に立った港湾産業
2. 港湾産業活動の情報化の必要性
3. 人を取り巻く環境がどう変わるか
4. その結果「人」はどうなるか

### はじめに

世をあげてベンチャー・ビジネス・ブームである。一方でそうしたベンチャー・ビジネスを成功させようと、ベンチャー・キャピタルが支援の手を拡げている。こうした実業界の動きを見ていると、わが国経済がさらなる繁栄にむけて躍動しているかのように思われる。

こうした動きには目もくれぬかのように、港湾産業界はいたってもの静かである、華やかに紙誌を賑わすようなことがない。一見、経済活動から取り残されているかのような印象さえ受けかねない。この差はいったいどこからくるのだろうか。

第二電電にせよ関西新空港にせよ、こうしたプロジェクトは成功の可能性が高い。公共投資と同じように、景気の先導役として企画され、実施される。こうした大型のものではなく、いわゆるベンチャー・ビジネスが、個人あるいは私企業ベースで企てられるのはよほど景気がよいか、近い将来よくなることが予測されるかのいずれかであろう。と、思いたいが、どうやら現実はそんな生易しいものではなさそうである。

個人があたらしく企業を起こす。サラリーマン生活を捨てて、なにゆえに敢えて危険を冒すのか。サラリーマン生活に失望したからに他ならない。本来なら役職の階段を昇りつめて、社長とまではいかずとも管理職の一端に加わることを夢みて努力してきた。しかし今、そのポストはない。脱サラしてそば屋でもやろうかというところが、そば屋ではなくて、たまたま職業生活の上で、あるいは個人的な努力で身につけた新しい技術分野に進出してきたのである。

企業ベースでのベンチャーはというと、これはもう労務、人事対策にすぎない。従来のしがらみから解雇、退職勧告もままならず、どこかに高齢の職員の吸収先はないものか、なければ新しく作るほかない、とばかりに進出してきたものである。

こうした動きは従来からあったし、十年も経てば、その大半は消滅してしまっている。真に革新的な技術を基盤に、新しい分野の産業を興そうと熱意に燃えたベンチャーは少ない。

こうみると現在のブームも手放しでよろこんでばかりもいられない。けっして経済のさきゆきが明るいからではなく、生きがためにやむなく動きまわっているにすぎない。そしてその背景には、どこかにFA（ファクトリー・オートメーション）やOA（オフィス・オートメーション）の影がみてくる。

港湾産業界がこうした状況を冷徹にみつめて、今、ベンチャーに進出するの愚を悟った結果、無駄な動きをしないのなら問題はない。現実はそうではない。FAやOAの影すらさしていないのである。したがって余剰人員がない。ベンチャーの必要性を感じない。という図式にすぎない。いずれFAやOAの波が押し寄せる。それがどのような事情のもとに押し寄せるか、後発の港湾産業界はこれにどう対応していくべきか。冷静に事実を観察したい。

## 1. 高度情報化社会の入口に立った港湾産業

はじめに標題にあげた高度情報化社会についての概念規定をしておかなけ

ればならない。いまのところこれについての確たる定義はなさそうである。冒頭に、すでにFAとOAをあげてあるが、それが直ちに高度情報化社会を意味するものでもない、VANとかLANとかの語が紙誌を賑わしているが、これらもその一部であって総てではない。要するに、コンピューターを軸にネットワークを構成して情報を授受し、蓄積し、加工し、処理し、伝送し、これにより生産等、企業目的の達成をコントロールするシステムと考えていただいてよかろう。

冒頭に、筆者は、港湾に「FAやOAの影すらさしていない」といった。本当にそうだろうか。現在の港湾産業界にどのようなシステムがどう機能しているか、概観しよう。

昭和45年に、横浜と神戸で港湾管理者がシステム研究会を発足させた。それが現在の船舶入出港管理システムへのあしがかりとなった<sup>(1)</sup>。

昭和49年、50年度には「港湾貨物情報システムの開発研究(国際海上貨物輸送情報システムの開発研究)」が昭和52年、53年度には「海貨情報システム開発のための調査研究」が、そしてこれらの成果をふまえて、昭和56年度から「港湾貨物情報ネットワークシステムの利用に関する調査研究」が、運輸経済研究センターにより、委員会が設置され、すすめられた<sup>(2)</sup>。

昭和55年1月に電電公社から「シップネッツ構想」が発表され、実験システムが昭和57年8月から稼働を開始した<sup>(3)</sup>。

某海運業者はコンテナ・コントロール・システムを稼働させており、それは

- ① 計画システム
  - ② 情報収集システム
  - ③ 集荷管理システム
  - ④ ドキュメンテーション／フレート・コントロール・システム
  - ⑤ インベントリー・コントロール・システム
  - ⑥ コンテナ・ターミナル・コントロール・システム
- の六つのサブシステムから構成されている<sup>(4)</sup>。
- 某エゼント業者は

- ① 「TSCS」（Trans Siberian Container Service）システム  
(国際一貫輸送業務における貨物動静・収支・精算管理をおこなう)
  - ② 「コンテナ管理システム」
  - ③ 「輸出海貨システム」
- などのシステムを稼働させている<sup>(5)</sup>。

某船舶代理店業務では、「船舶代理店情報システム」が以下のようなサブシステムにささえられて稼働している<sup>(6)</sup>。

- ① 輸出ドキュメント・システム
- ② 輸入ドキュメント・システム
- ③ 本船オペレーション・システム
- ④ 船積管理システム
- ⑤ 荷揚管理システム
- ⑥ コンテナ・オペレーション・システム
- ⑦ 請求処理システム

某海運貨物取扱業者では、SEAS (Suzuyo Export Advanced System) が以下のサブシステムの支援のもとに稼働している<sup>(7)</sup>。

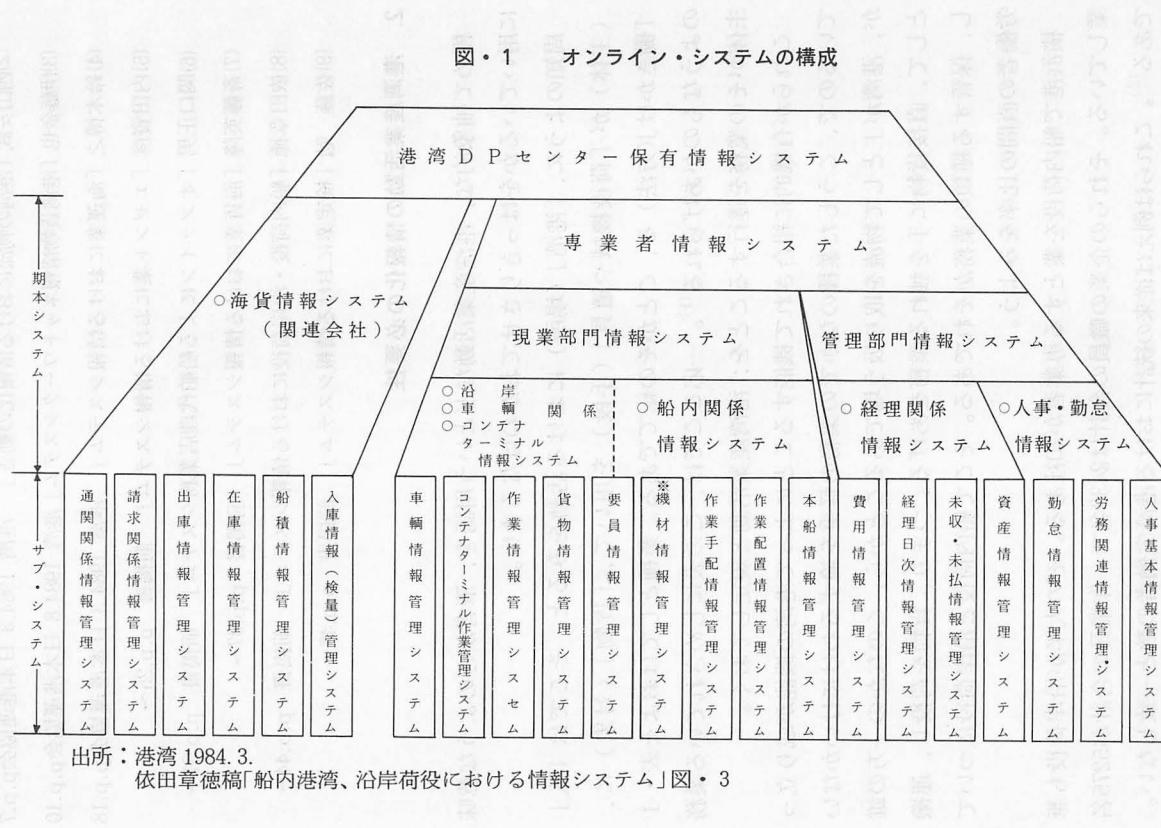
- ① ドキュメントシステム
- ② 在庫管理システム
- ③ 請求・統計システム
- ④ 工程管理システム
- ⑤ 個別システム（荷主代行システム）

某船内・沿岸荷役業者では図・1のようなシステムが稼働している<sup>(8)</sup>。

検定業務では「検定情報処理システム」として次のようなサブシステムにより構成されたものが稼働している<sup>(9)</sup>。

- ① 船積検量システム
- ② 入庫検量（入出庫一貫検定）システム
- ③ CFSL一貫検量システム
- ④ コンテナ詰検量システム
- ⑤ 輸入検量システム

以上のような事実を目にすると、港湾運送業界も高度情報化社会の入口に立ったと実感する。



- 注 (1)三木盾彦「ポートコンピューターへの一観点」 港湾経済研究No.10 p.p.193～  
日本港湾経済学会刊
- (2)西山安武「港湾の物流における情報化の動き」 港湾 1984.3 日本港運協会p.p.7
- (3)伊藤金也「港湾貨物情報ネットワークシステム」 港湾 1984.8 日本港運協会p.p.10
- (4)鈴木博之「海運業における情報システム」 港湾 1984.3 日本港運協会p.p.18
- (5)内田資彦「エゼント業における情報システム」 前掲書 p.p.25～
- (6)関口正男「オンラインによる船舶代理店業務システム」 前掲書 p.p.31～
- (7)斎藤英隆「海貨業における情報システム」 前掲書 p.p.37～
- (8)依田章徳「船内荷役・沿岸荷役における情報システム」 前掲書 p.p.44～
- (9)佐藤 勉「検定業における情報システム」 前掲書 p.p.47～

## 2. 港湾産業活動の情報化の必要性

極めて抽象的な、港湾産業活動などという用語を、筆者がどのような意味に用いているかをはっきりさせておかねばなるまい。

周知のように、「港湾」(場所)における活動をみると、そこでは「人」(主体)が「荷役機械や道具」(手段)を用いて、「貨物」(対象)に、「働きかけ」(方法)る、ことがその総てである。業種としてはおよそ表・1のようなものがあげられる<sup>(1)</sup>。一応ここでは、この表にしめされている業務主体がその業務を遂行することを、港湾産業活動と規定しておく。

これらが有機的に組合されて機能することによって港湾の機能が成り立っているので、こうした業種のなかでの業務の軽重を論ずるわけにはいかないが、港湾が主として物流を取り扱う場であることから、このなかの一方の雄として、直接貨物に手を触れる業務をあげる。つまり、貨物を荷役し、運搬し、保管する種類の業務がそれである。そこで船内荷役と沿岸荷役について労働者の直間の比率をみよう。

横浜港で船内荷役を業とする専業者が20社ある。その大半が沿岸荷役も兼業している。それらの企業の職員の合計は2433名で、作業員の合計が5275名である<sup>(2)</sup>。これらは例えば従来の統計における港湾労働者の数と一致しない。職員の中にも、現場で管理監督に携わるいわゆる港湾労働者もあり、また作

業員の中にも、例えばビルの清掃にあたる婦人労働者のように、港湾労働者ではない労働者もふくまれている。しかし企業として採算を保つつつ営業を続けていくための、必要かつ十分に均衡のとれたところが、この数字と理解される。

周知のように、これら荷役業は貨物 1 トンあたりいくらと定められた運賃・料金を收受することによって、経営されている。直間比率が高いほど経営的には安定する。だがこの比率はどうだろう。およそ作業員 2 名で職員 1 名を支えている。

表・1 港 湾 产 業

業種区分	業 務 細 分
港湾運送事業	エージェント、元請業、海運貨物取扱業、船内荷役事業、はしけ運送事業、沿岸荷役事業、いかだ運送事業、検数事業、警備業、鑑定事業、検定事業、船舶清掃事業、貨物固定区画事業、貨物修理業、
海運業	船舶運航事業、船舶貸渡業、海上運送取扱業、海運仲立業、内航運送事業、内航運送取扱業、船舶代理店業、(上記のいずれも定期、不定期、貨物、旅客、自動車航送等に区分される。)
物流関連事業	倉庫業(普通倉庫、特殊倉庫: 危険物、冷凍、木材(水面)、穀物(サイロ)その他)運送事業(貨物自動車運送事業、自動車運送取扱業、臨港鉄道業、運送取扱業、その他)梱包業、通関業、燻(くん)蒸業、
荷役関連事業	リース業(コンテナ・リース業、荷役機械リース業、荷役用具リース業)荷役用具製造・販売業、メンテナンス業(コンテナ修理業、荷役機械修理業)
船舶関連事業	綱取り・放し業、船用品販売業(食料品販売業)不用船用品買取業、給水事業(岸壁、沖)給油事業、船舶修理業、沖修理業、曳船業、パイロット事業、エスコート事業、通船業、
港湾観光事業	観光船運航事業、博物館、海釣り施設、海浜公園、海水浴場、プール、固定式観光船、ヨット・ハーバー
福利厚生事業	港湾住宅、生活用品販売(スーパー・マーケット、売店)、食堂、喫茶店、娯楽施設、宿泊施設、駐車場、ガソリン・スタンド、病院、診療所、
港湾情報事業	船舶信号通信事業、船舶情報事業、船舶電話事業、貨物情報事業、新聞・放送事業、
環境美化事業	水面清掃事業、港湾清掃事業、塵芥焼却事業、廃油処理事業、造園綠化事業、塗装業、修理工事業、
教育訓練事業	大学(学部、学科)、研究所、職業訓練校、訓練センター、労働災害防止協会、
その他の事業	損害保険、銀行、書式印刷業、海事代理業、船内図書館、クリーニング業、潜水業、その他、

出所：拙稿「港湾の学体系の形式」

港湾労働経済研究所 年報No.6 昭和57年1月所載、第1表

横浜港全体ではどうなるか。倉庫・港運関係会社名簿に登載されている店社363社では、職員数18,726名、作業員数13,666名、船員1,850名である<sup>(3)</sup>。このなかには検数業や検定業のように、職員でありながら主として現場での業務に従事するものがふくまれている。したがって職員がかならずしも間接部門であると即断はしかねるが、港湾全体としては、いささか頭でっかちの感をまぬがれない。

極く大雑把にいようと、常識的には管理費は10%程度である。ということは、荷役業者にあっては、作業員100名に対して、職員10名程度でしかるべきではないか。そしてまた、こうした荷役会社に作業を依託するエゼント業者は、管理部雄が肥大化しているように見える。

過去十数年、港湾労働者は減少の一途をたどってきた。ここへきて、ようやく作業量と均衡したかに見える。それに比して、間接部門は縮小の対象となることなくすぎてきた観がある。直接部門が合理化されたには理由がある。昭年40年代初頭にはじまるコンテナ化の現象と48年に端を発するオイル・ショックのダブル・パンチを港湾労働者がうけたのである。

勿論職員の側も合理化の波をかぶった。しかし、港湾産業がサービス業である以上、顧客に対するサービスの質を低下させるわけにはいかない。そしてそのサービスは、実質ではなくて姿勢のみが評価の対象となる。つまり、港湾におけるサービスは本来なら貨物（運送の対象となる物）を安く、速く、安全に、確実に輸送するにあるはずである。しかし諸種の制約があり、事实上自由競争の状態にはないので、営業マンがいかに利用者に密着するか、という姿勢のみが、利用者の評価するところとなる。したがって、こうした意味でのサービスの低下を招く人員の削減は困難であった。このゆえに、作業員に比して、職員の削減はすくなかった。

コンテナ化は港湾荷役を大幅に機械化した。この結果が港湾労働者の削減となった。しかし事務部門は機械化がすまなかった、コンピューターを導入したとはいうものの、それはせいぜい人事・労務管理の部分にかぎられ、例えば出退勤の時間の管理やその結果の給与計算であった。これは事務部門の人員の削減には繋がらない。前節にみたように、各社各様にコンピューター

化に取り組んだが、導入に踏み切って十年を経た結果、やっと到達したのが一筋にみたシステムであり、今までのところ、人員の削減という意味では成果をえていない。というより、コンピューター化そのものは人を減らすという意味では効果を期待できない。そういう機械ではないのである。情報の処理量が極端に拡大するが、仕事の性質を替えないかぎり、人員削減にはつながらない。

各社各様のシステムはどう効果があったのか。企業の意志決定に貢献した。人員を増やすことなくより大量の業務が消化できるようになった。事務上のミスがすくなくなった。等々である。

たったそれだけしかメリットがないのか。いまのところ然りである。しかし、筆者がいう意味での高度情報化がすすめば、そこから生じるメリットはばかりしない。

つまり、一企業内で単一のプログラムを開発し、使用してそれでよしとするのではなく、作業の流れにそってそれぞれのプログラムを利用し合えるネットワークを作ることである。すでに実用の段階をむかえた前出のシップネットなどがその好例といえよう。港湾には業務交通が実におおい。トラックが貨物を搬出し、搬入する。それ以外に、搬出入への立合い、書類の搬送、通関事務などの、情報の伝達の目的での人の出入りのほうがおおい。実に無駄な話である。情報のネットワークさえ確立されれば、そんな無駄はしなくてすむ。そしてその方向へと時代の波はながれてきている。端的に表現させていただければ、一部こうした問題に先進的な役割をはたしている方々の意識は非常にすすんでいるが、他方あまり関心を抱かずにきた方々があまり積極的ではなく、このことが港湾の情報化の阻害要因となっているかにみうけられる。

なにかの折に

「そうした業務にはぜひコンピューターの導入をおすすめします」と筆者がいうと  
「いや、コンピューターで処理できるほど単純な業務じゃないんですよ」との答えが返ってくる。筆者かさねて

「できる」と答えると、たいていの人は必ず「できない」と答える。これが残念でならない。もし今、「プログラムの開発等に要するコストが、その後に得られるメリットとペイしない。だからまだ実施しない」というのなら、それは資本の理論、経営の立場での意志決定である。それと「できない」の間には、超え難い深淵がある。

なにも港湾産業界が独自にコンピューター化をはからずともよい。一般産業界の進展に合せて、その後に追随していくべき。とする考え方がある。しかしそれは危険である。情報を制するものが物流を制する。これは自明の理である。ふと気がついたときには、情報部分は他産業に握られていた、というのでは、ますます遅れをとる。結局、国際一貫輸送は港湾以外の産業界に牛耳られ、港湾産業は貨物をコンテナに詰めるだけ、ということになりかねない。そうならないためには、多少のリスクは覚悟の上で、積極的に情報化をすすめる以外に途はない。

注 (1)拙稿「港湾の学体系の形成」港湾労働経済研究 年俸No.6 港湾労働経済研究所  
昭和57年1月 p.p.248

(2)横浜港湾名鑑 1980 横浜市港湾局 昭和55年2月

(3)前掲書

### 3. 人を取り巻く環境がどう変わるか

高度情報化社会といわれうる状態になるというのはどういうことか、みてみよう。一節にみた各社のシステムは実は例示した一社のみならず、同一の資本の系列にある等関係の深い店舗が数社で同一のプログラムを共同利用している。ただ、いまのところそれらの店舗の内側でのみ機能しており、これが港湾全体にまで拡がっていない。一港が一つのシステムで統一され、各社がそのシステムを利用しつつ自らのサブシステムを用いて仕事がすすめられ

るような、そうしたネットワークが、やがて実現する。

現段階では、企業秘密の保持、通信回線の利用、システム開発と維持のためのコスト、各社の情報化レベルの差異、などの問題が山積しており、実現にはなお相当の時間を要する。

さきに経済活動の主体としてあげた「人」を考えよう。「人」を個人レベルで把握すると、直接貨物にふれるところの港湾労働者と、職員とよばれる一般労働者がある。さらに、経済活動の主体として私企業、公企業等がある。これらがどう情報化されるか。ひるがえってそれが、個人にどう反映されるか。

港湾労働者の労働の内容はより知的なものに変化する。現段階で荷役ロボットは開発されていないが、将来それが開発されることは間違いない。なにも人間がありもしない力を出して、貨物を積み替える必要はない。すでに環境としては港湾にロボットが導入されうる素地が整っている<sup>(1)</sup>。

事務職員の職務の内容は大半が情報の交換である。情報を書類のかたちに整えて、それを必要とする部門に搬送する。営業といえばきこえひよいが、顧客を廻って書類をもらって歩く、体のいいメッセンジャー・ボーイである。メッセンジャーですまないのが、その書類の背後にある諸々の条件を聴取して、現場に作業指示として流さなければならない点にある。これがもっとも港湾の遅れている部分であり、また今後急激に変革されうる部分である。

具体的に一例をしめそう。港湾で、船内荷役にあたって、フォアマンという職務が重要な役割をはたしている。特に在来船でこの傾向が顕著である。ところで、在来船は船形、貨物の荷姿、荷役機械の能力など、なにからなにまで一つひとつ異なるので、荷役方法や積付けの決定にあたっては、船会社、船長、フォアマン鳩首協議するのが常である。その結果が、ストゥエージ・プラン (Stowage Plan) として表現される。これはいわば貨物の積付けの設計図的な役割を果すものである<sup>(2)</sup>。

この部分が従来もっとも自動化が困難と思われていたようである。しかし筆者の勤務する学校で、学生二名が教官の指導のもとに、パーソナル・コンピューターを用いて、これに挑戦し、相当の成果を得た。これは、たとえば

カーゴ・マニフェスト (Cargo Manifest) を打ち込んでやれば、あとは簡単な指示（このシステムでは、ライトペンでディスプレイ上に指示）だけで、最終的にはストゥエージ・プランが完成する。現在は揚げ荷のみしか完成しておらず、積み荷については継続研究中である<sup>(3)</sup>。

ここでエピソードを一つ紹介させていただこう。上記のシステムの開発が最終段階に差し掛ったころのことである。システム開発関係者の見守る中で、いよいよXYプロッターと言う作図機で港ごとに違った色を用いた華麗な図面がひかれはじめた。とそのとき、学生のひとりがつぶやいた。

「先生、なぜこうして紙の上に図面を書かなきゃならないのでしょうか」至言である。学生にしてみれば、必要な情報はすべてフロッピー・ディスクとよばれる記憶媒体に記録されている。見たいときにはそれをコンピューターにかけて必要な部分を呼びだせばよい。なにも後生大事に紙の上に記録しなおして、紙屑を大量生産することはない、と感じたのである。このことは体験してみなければ理解できない。いや理解というより納得というべきか。恐らく今これを読んでおられる読者諸氏にしてみても、

「そんなことをいっても社会の構造が書類を必要としている」と、ご自身が納得でき難い部分を社会に転嫁して、ご自身を弁護しておられるであろう。

紙にこだわるわれわれの年代が、港湾の情報化を阻害しているとつくづく感じた次第である。

話を本筋にもどそう。そうすると、フォアマン業務は将来どう変わるか。フォアマンはハンドヘルド・コンピューターを持って本船に行く。船会社の担当者や船長と相談しながら、コンピューターに必要事項を打ち込む。電話回線などをもちいて、これが本社の大型コンピューターに結ばれており、ただちに処理される。作業員には必要に応じてその場で作業条件や図面がプリンター等で打ち出される。

作業が進むにしたがって、刻々とデータが本社のコンピューターに送られる。貨物の到着（未着）状況、積み込み終了トン数等々、検数結果が即時にインプットされ、もし書類が必要なら、これも即時プリンターにて、現場で

作成される。

作業終了と同時に、もし必要なら請求書の作成まで、完了している。

以上に幾度か「もし必要なら」という条件をつけた。さきにエピソードとして紹介したわれわれの感覚が、まだまだ改革を阻んでいる。某コンテナ・ターミナルで完全なシステム開発に成功した。ところが、管理職をふくめて利用者が従来通りの書類を要求するので、結局全くの二重手間で従来通りの書類を作成しているとのことである。紙に記録していなければ安心できないわれわれの体質を如実に物語る事例であろう。書類ではなくて、フロッピー・ディスク等の記憶媒体の複写を入手するか、それをもう一步進めて、オンラインで結べば済むことだ。

ようするに高度情報化社会とは、従来のような同一資本系列の内側のみならず、地域ぐるみ情報を交換し利用しあえるネットワークをつくることである。

注 (1)拙著 「荷役ロボットと港湾労働」『港湾』1984.6 日本港湾協会 p.p.29~

(2)拙著 「港湾荷役実務」(改訂版) p.p.223 荷役計画演習はか

海文堂 昭和55年4月

(3)森口 明 「CASPシステムの開発 (Computer Aided Stowage Plan System)」『港運』1984.8 日本港運協会 p.p.20~

#### 4. その結果、人はどうなるか

そのときわれわれ港湾に働く「人」はどうなるのだろう。

昔の飛脚が現代の郵便の制度をどう想像したであろうか。大きな困難を伴うにちがいない。しかし、それは不可能ではないであろう。なぜなら、私信を人が運ぶという基本路線に変わりがないからである。いまここでわれわれが革命的な変化をもたらすといっているのは、この点である。情報化ということは「私信を人が運ぶ」のなかから「人」がなくなるからである。従来の考え方からすると「人」を省くためにこれを「機械」に置き替えた。その「機械」のためにさらに「人」の職場がふえた。このよい例が、エアーシューターである。

今後どうなるのか。「私信」そのものは性質を変える。つまり私信を記録した紙が運ばれるのではなく、「私信」の内容そのものが人手を経ないで伝達される。

港湾でもこのことが行われる。それが人にどう影響するか。

まずははじめに、港湾における企業間較差が拡大する。情報化の波にうまく乗った企業とそうでない企業の間の収益構造や成長性におおきな差がでてくる。現在の経営陣の情報化にたいする姿勢がおおきくものをいう。そして情報化の要であるコンピューターに関する限り、手を触れてみなければわからない。従来身につけた知識でコンピューターを理解しようとしても限界がある。現代の経営者には、コンピューターを己が秘書として使いこなす能力が要求される。そうした能力を備えた人が経営する企業は繁栄する。

つぎに、情報化の進展に合せて、職員が削減される。したがって冒頭に述べたように、わが国の労働慣行を企業が墨守するとすれば、そこに他分野への進出の必要性がでてくる。旧来の手法に則って新採用の中止と、退職による自然減の不補充を貫けば、企業はその体質を極端に弱体化する。

第三に、港湾産業に残されるにせよ、ベンチャーに転出するにせよ、その「人」には高い資質と人間性が要求されるようになる。ここで資質とは、知識と技術を基盤とした業務遂行能力であり、人間性とは、事の理非の判断能力である。

第四に、そのことから、「人」の資質と人間性が正当に評価されるようになる一方で、従来の年功序列型の人事と終身雇用の慣行が崩れる。現代のパートやアルバイトはすでにその前兆であると筆者は見ている。人事に関するかぎり、ドライになる。

第五に、企業の人事政策がこのように変化する関係で、労働者の企業に対する姿勢も変わる。企業に対する忠誠心などが問題とされているが、労働者は自分の能力を売るようになる。このことは非常に大きな意味をもっている。筆者の観察では、作業員と職員の業務区分が次第に不明確になってくる。作業そのものが、例えばロボットにイメージされるように、高度に機械化され、これを取り扱うには相当の能力が要求される。能力がありさえすれば、身分

とか将来の保障とか、 そうした不明朗な約束事より、 人は現在のペイをもとめて流動する。

第六に、 人は新しい知識や技術をもとめて、 生涯教育をうけようとするものが増加する。単に所得の向上のみならず、 生き甲斐を職業以外の分野にももとめようとする。こうしたことから、 大学や職業訓練をはじめ、 もろもろの機関が利用されるようになる。港湾でも知識・技術が細分化・高度化されそれらの修得にいろいろの機関が利用されよう。

第七に、 ただし、 そうして積極的に人生を生きようとする人と、 そうではなくて、 時の流れに流されつつ過す人に、 二極分化する。第四でみたとおり、 一生をパートやアルバイトで生きる人と、 自らが企業を経営し或いは管理者として生きる人とに分かれる。しかし価値感が多様化しており、 パート、 アルバイトが質の低い生活ということにはならない。その人々は職業ではなくて、 もっと別のところに生き甲斐をみいだしており、 収入は生活のための單なる手段と考えている。むしろそのほうが自分にたいしてより忠実な生き方とする考え方が普及しよう。

### おわりに

人に関する部分には、 将来の予測めいた表現になってしまったが、 いずれも情報化の結果、 当然こうした事態が予測されるということがあって、 現在のわれわれに要求されるのは、 こうした将来を見通した上で、 それにたいして明確な企業目的を設定し、 それを長期、 中期、 さらには短期経営計画として実施していくことである。企業といったが、 私企業にかぎらず、 公企業も、 いや、 むしろ個人でさえこうした明確な見通しが必要であろう。われわれの私生活にも情報化の波がせまりつつある。現状と将来を明確に把握したい。