

港 湾 経 済 研 究

国際経済と港の動向

日本港湾経済学会年報

No. 22 1984

日本港湾経済学会編

序

日本港湾経済学会会長 北見俊郎

港湾研究にとって、行・財政、運送業、労働、管理・運営等の港湾機能形成の諸要因のみならず、貿易、海運、国際経済等の外部経済的な諸要因との関連性を考究することはきわめて重要であります。これはあらためて申し上げよまでもないことですが、とりわけ国際化の進展が著しい現代にあっては、世界経済の動向をぬきにして港の諸問題を論ずることはできません。

その意味からも本年度、名古屋港での第23回全国大会が「国際経済と港湾の動向」という共通論題をとりあげられることは、正に良き時と場を得られたものと思います。この学会年報は、自由論題をふくめ、以上の共通論題の玉稿を中心とりまとめたのですが、思えば本学会創設以来、以上のような問題意識をどこかにもちながら、ここに初めてそうした研究発表と討論がなされることは喜びにたえません。各ユニークな自由論題の内容も、共通論題と決して無関係ではなく、本年報を基とする研究発表等が学会の新しい局面を創造してくれるものと心から期待する次第です。

それにいたしましても、今年度の大会は、中部部会、名古屋港管理組合、その他関係各位の方々のご努力のあかけで開催されることを憶い、心から厚くお礼を申し上げねばなりません。また、この年報の刊行は学会創設と共に休むことなく続けられ、22巻をむかえることができたのは、一つに賛助会員の方々のあかけが大きく、あわせて感謝の次第です。さらに、ご多用の中を玉稿をよせてくださった会員の方々と、とくに日頃めんどうな学会運営の雑事や年報編集を文字通り献身的に進めて下さる事務局関係の会員各位にも厚くお礼を申し上げます。そして毎年誠意をもって年報印刷をおひきうけくださる文化印刷株式会社の各位にもあわせて感謝致します。

終りに、研究発表、討論、年報刊行等は、学会事業の中心的役割をもつものですが、各部会活動をふくめ、益々そうした諸活動が盛んになることを祈ります。こうした学会活動はきわめてじみなものであります。その成果が直ちに社会に反映するものでもないと思われます。しかし、それだけに長期的な視野をもってたゆまぬ努力を重ねてゆくことが、学会の目的でもある「わが国港湾の健全な発展に寄与する」ことになり、社会の人たちの幸わせにどこかで貢献しうるものと信じます。さらに他面では、そうした努力の航跡が港湾経済・社会を核とする学問的形成の「一里塚」になるとも信じます。どうぞ今後とも、会員諸兄をはじめ関係各位の皆様のご教導が、学会のますますの発展のために与えられますように心からお願ひ申し上げます。

(1984年晚夏)

目 次

序 北見俊郎

研 究

共通論題

- 国際海上輸送革新と港湾管理 原口好郎 (1)
——名古屋港の場合——
外部環境の変化と港湾経営 岡野行秀 (21)
国際海運の変化と港湾 柴田悦子 (30)
国際化の中の産業の発展と港湾 日比野光伸 (47)
自動車産業による資本輸出と港湾 千須和富士夫 (65)
——世界資本主義の現段階——
世界経済の中の日本経済 片野彦二 (85)
——港湾経済の背景——

自由論題

- 名古屋港船舶出入港システムの現況と今後のシステム開発 永井武司 (97)
地域活性化をめざした港湾づくりに関する一考察 金井萬造
為國豊治 (118)
水域に関する研究 中本昭夫 (135)
——佐世保港を事例として——
公有水面埋立行政と環境保全 香川正俊 (151)
——行政組織行為と法的観点を中心——
高度情報化社会における港湾産業活動 松橋幸一 (171)

文 献 紹 介

- 名古屋港管理組合三十年史編集会議編 松浦茂治 (186)
「名古屋港管理組合三十年史」
西尾一郎編著「港湾経営論」 安彦正一 (191)
市来清也著「港湾管理論」 木村武彦 (195)
Charls W. Hallberg "The Suez Canal" 山上徹 (198)
松橋幸一著「港湾物流管理論」 富田功 (202)

学 会 記 錄

- 輸送体系の変化と港湾（第22回）全国大会（松山）シンポジウム概要 (206)
部会活動状況 (211)
港湾研究文献目録 (213)
編集後記 (235)

国際海上輸送革新と港湾管理 ——名古屋港の場合——

原 口 好 郎
(名古屋港管理組合)

目 次

1. はじめに
2. 港湾開発の変遷
3. 国際海上輸送革新の影響
4. 港湾管理の特質
5. 今後の課題 —結びにかえて—

1. はじめに

外国貿易港湾の形成は、それぞれの国の資本主義発達過程により、全く異った港湾開発と管理の歴史をもっている。発達した資本主義国の港湾の代表といわれるロンドン港とニューヨーク港は、20世紀の初めにPort Authorityにより管理されているが、その形成過程は港湾機能の形成者としての港湾施設の私的経営が激烈な競争に直面して破綻を招き、公共の利益を阻害するようになったことに起因して、地域経済の利害調整機能をもった公共的かつ民主的な主体性をもった独立した機関の出現が期待されるようになったことに由来している。

このような事例を述べるまでもなく、それぞれの國のもつ歴史と文化が将に港湾の大きな形成要因であることを理解されるであろうが、わが國の港湾発達史の中でも特異な形成過程をもつ名古屋港の形成史と管理の特質を展望するため次の4点から接近を試みるものである。

①わが國の大都市港湾の中でも天然の良港としての立地条件に恵まれ、国策推進の一翼を担った横浜、神戸の両港と異なり、地理的には遠浅という惡条件にもかかわらず人工港として背後地の経済発展の要請に基づいて形成さ

れた名古屋港の開発史を戦前、戦後を通じて明らかにする。

②その過程で最近、港湾に大きな影響を与えた国際海上輸送革新であるコンテナリゼーションの推移と対応過程の検討を試みる。

③このような検討を経て、港湾の発展段階で生じた伝統的国営港湾は営造物管理を中心とした規制的管理であったが、管理すべき港湾施設が未整備だったことも幸いして、その管理形態が形成されないままに戦後の港湾法の発足を待って経営的管理の方法を確立しつつある名古屋港管理の特質を明らかにしたい。

④最後にこれまでの検討を重ねた港湾のハードウェアとソフトウェアの現状を踏えつつ、今日総べての大都市港湾がかかえる大都市と港湾の乖離を埋める試みや輸送革新への対応の方向等を包含して、名古屋港が21世紀に向けてかかえる課題を提起しようとするものである。

2. 港湾開発の変遷

(1) 戦前の港湾開発

名古屋港発祥の地である熱田の浜は、東海道53次の宿駅に指定されて、伊勢桑名へ渡る東海道唯一の海路として西方諸大名の往還にも利用され、以来「宮の渡し」また「七里の渡し」の名で全国に名を高めた。

明治時代に入ると、政府は殖産興業政策を強力に推進するため、なかでも工業化の促進と併せ、海運業の確立と港湾整備が火急の課題となつた。

ところで、名古屋地方の産業は、日清戦争（1894年；明治27年）による物質の輸送需要の増大と戦争景気が重って、飛躍的な発展をみせ、特に織物、陶磁器等の輸出産業の台頭が目覚ましいものであった。

しかし、元々熱田港は河川から流れる泥砂で遠浅な港であったため、これらの産業が必要とする原料の輸入、製品の輸出は、横浜、神戸あるいは隣の四日市港を経由して輸送せざるを得なかった。これに費やす時間や経費は、企業にとって無視できない負担となるとともに、一方これら港湾都市の目覚しい発展に較べられ、熱田港築港の機運は次第に高まり、1896年（明治29年）愛知県会へ熱田港築港計画（明治29～35年度）を提案した。総工費（190万円）

は、当時の関係者の予想をはるかに超えるものであり、明治29年度の愛知県の歳出予算が、169万円であったことから考えても、いかに膨大なものであったかが窺われる。しかし、国庫補助が認められず、県債発行により築港工事が着手され、以降埋立地の造成と港湾機能の拡充が繰り広げられたのである。

築港工事は始まったものの、工事費の財源問題を中心に築港の是否論が展開されたが、工事完成が近づく1906年（明治39年）、巡航博覧会船ロセッタ丸（3,875G/T）の入港は、巨船を目の当たりに見た一般市民へ築港の必要性を認識させると共に相次ぐ汽船の入港は、熱田港の重要性を内外に印象づけるとともに県市の産業経済の活性化に役立った。さらに1907年（明治40年）開港場に指定され、名称も名古屋港と改称され、国際貿易港として第一歩を踏み出した。

第3期工事（大正9年度～昭和2年度）において、初めて国庫補助（330万円）が認められ、名古屋港の築港事業が国の経済にも大きな影響をもたらすことが認識された。1923年（大正12年）の関東大震災に際しては、機能麻痺に陥った横浜港の代役を果す等、取扱貨物量がおびただしく増加し、1926年（大正15年）には、貿易額で全国41開港場中、神戸、横浜、大阪に次ぐ第4位に浮上したのである。

しかしながら、名古屋港が中部地区の海の玄関としてふさわしい近代的港湾としての体裁を整えたのは、第4期工事（昭和2～5年度）であった。第一次世界大戦後、名古屋市勢の発展、中部地区の工業振興は極めて盛んとなり、特に1931年（昭和6年）の満州事変勃発以降、産業は軍需工業を主体に重化学工業化の速度を速め、名古屋港臨港地域への工場進出も一段と活発化し、東西両都市に次ぐわが国第3の工業都市へと成長を遂げた。1937年（昭和12年）には入港船舶約5万隻、取扱貨物量約800万トンに達し、戦前における最盛期をもたらした。

第4期工事の完成をもって、名古屋港の施設整備は、ひとまず完了する予定であったが、港勢の発展と臨港地域への工場進出は予想をはるかに超えるものであった。そのため商港機能の拡大と工業港の新設を図るため、第5期工事（昭和15～21年度）を立案したが、1941年（昭和16年）の太平洋戦争勃

発は、戦争の拡大に伴う経済統制の強化と民需産業の衰退につれ、取扱貨物量減少の一途をたどった。

さらに戦震災による被害で、背後地の産業が荒廃し、港湾機能が麻痺状態に陥る中で終戦を迎えた。

(2) 戦後の港湾開発

戦災による港湾施設の破壊は、わが国の港湾能力を大幅に低下させた。国の施策は戦災復興から社会資本の整備に重点が移り、港湾整備事業が再開された。

1946年（昭和21年），名古屋港は復員船の受入港に指定され、また外国からの援助物資の陸揚港にも利用されるなど、背後地域の産業の回復、民間貿易の再開により、取扱貨物量は漸次増大し、特に1950年（昭和25年）の朝鮮戦争勃発に伴う特需ブームで著しい伸びを示した。これに対し、当時の名古屋港は係留施設が1万トン級以上の岸壁として雑貨用3バース、ばら荷用2バースがあるだけで、はしけによる沖荷役が主体であった。そのため1948年（昭和23年）に戦後初の本格的な港湾計画である名古屋港整備5カ年計画を策定し、産業再建の基礎となる石炭、鉱礦石等を取り扱う施設整備に重点を置いた。1950年には早くも計画変更を行い、取扱貨物量の増大に対応するため、特に緊急を要する外航船舶の接岸バースの増大を軸とした名古屋港緊急整備3カ年計画（昭和26～28年度）を策定し、輸出振興を目的とする雑貨取扱いふ頭としての稻永ふ頭建設に着手した。

この間、1950年（昭和25年）に「港湾は地方公共団体の責任において管理運営し、開発を図るべきもの」との理念に基づく港湾法が制定され、明治以降の伝統的な港湾行政に一大変革があった。同時に名古屋港の管理について以前から検討していた愛知県、名古屋市は、同法の公布を受けて、「名古屋港の発展を図るために、港湾法に港湾管理者として規定された地方自治法に基づく一部事務組合を設立するのが最も適当である」との結論に達し、1951年（昭和26年）9月8日、名古屋港管理組合が設立されると共に特定重要港湾に指定された。

昭和30年代に入ると、戦後の復興を完了し、政府は経済成長を計画的に推

するため、各種の経済計画が立案され、港湾においても整備事業を計画的に推進していくことが要請され、その結果最初の計画として第1次港湾整備5カ年計画（昭和36～40年度）が決定された。

一方、名古屋を中心とした中京圏は、昭和30年代初頭に過去最高の生産額を記録し、京浜、阪神の工業生産額のシェアが低下していく中で、特に愛知県において1935年（昭和10年）の7.7%から1956年（昭和31年）には9.2%のシェアに上昇し、全国一の実績をあげた。しかしながら、この時期における中京圏の産業は、繊維、窯業、木材などの軽工業が主体で、1955年（昭和30年）の中部3県の産業構造をみても、軽工業64.2%に対し、重化学工業は35.8%にすぎなかった。

このような状況から、産業構造の高度化と加工貿易推進の必要性が強く望まれ、伊勢湾岸に銑鋼一貫の鉄鋼メーカーを誘致し、重化学コンビナートによる中部経済圏の基幹工業地帯を造成しようとする機運が高まり、1955年に長期的展望に立った名古屋港港湾計画（昭和30～40年度）が策定された。

同計画は、名古屋港が今後商港と工業港の両機能を合せもつ性格を鮮明に表わしたものである。商港としては、稲永ふ頭に続き、稲永第2ふ頭さらに金城ふ頭の建設計画を立て国際貿易港としての基礎をつくった。

一方工業港としては、名古屋南部臨海工業地帯を造成するものであった。1959年（昭和36年）東海製鉄㈱（現：新日本製鉄㈱名古屋製鉄所）の誘致に成功し、これを契機として重化学工業の進出が続いた。1961年に港湾計画を改訂し、重化学工業化を図るため、南1区から4区まで約1,800万m²の工業用地を造成する計画を打ち出し、企業の積極的な誘致を図った。その結果、南1区に車両輸出基地を始めとする鋼材、化学などの関連企業、南2区に鉄鋼、南3区に石油精製、電力、造船等の重化学工業と食料コンビナート、南4区に石油精製基地等が次々と進出した。これらは中部圏の重化学工業化を支える素材供給基地の役割を果たし、更に内陸部における機械、輸送機械産業の発展と相まって中部産業の高付加価値化を促進する原動力となった。

また、1959年（昭和34年）に襲った伊勢湾台風は、未曾有の被害をもたらし、同計画の基本的改変を迫る結果となった。1964年に港湾計画を改訂し、

名古屋港西部臨海工業地帯の造成を決定し、約1.700万m³の土地造成計画の中で西2～5区までの4区画に分け、中央部に木材港と木材工業団地を配し、その周辺に商港的要素を含む軽工業地区を立地させる構想のもとに整備が進められた。そして西2区には鋼材流通加工企業、木材関連、造船など進出し、西4区には、1960年代後半に始まる世界海運のコンテナリゼーションに対応して、名古屋コンテナ埠頭㈱（NCB）のコンテナ基地とその背後に一大港湾流通基地が整備されたほか、火力発電所、油槽所、紙パルプ製造企業などが進出した。

こうして名古屋港の港域は名古屋市域をはるかに超え、これらの大規模なふ頭の築造や広大な工業用地の造成には港内の泊地航路の浚渫で発生した土砂が利用され、その土量は昭和31～39年度の9年間で2億4000万m³にのぼった。

このような港湾整備の画期的な進展と背後地産業の興隆により、名古屋港の港勢は急激に伸展した。図・1に示すとおり、1955年から1965年さらに1975年に至るまでの過程で、量的増加に留まらず、貿易構造も輸出、輸入の両面で大きく変化し、重化学工業製品の占める比重が著しく増大した。輸出では1955年から1965年に3.7倍、1965年から1975年に至っては3.9倍の伸びを示している。品目構成では陶磁器、木製品、繊維製品で全体の70%近くを占めていた1955年から、1965、1975年に至っては、これらのシェアが減少の一途をたどり、逆に輸送機械、鉄鋼のシェアが大巾に伸びている。また輸入では、1955年から1965年に5.1倍、1965年から1975年に至っては3.1倍の伸びを示しており、原本、麦、綿花、雑穀等の農林産物が主体であった1955年から1965、1975年に至っては、鉄鋼石、原油、石炭等の重化学工業の原料輸入が6割を占めるようになった。

このように、名古屋港の開発はわが国経済の高度成長過程の中で、中部産業が軽工業から重化学工業への転換を図り、それと一体となって港湾整備が進められた。このことは東海三県の産業構造における重工業の軽工業に対する比率が、1960年（昭和35年）の43.5%から1970年（昭和45年）の60%に増加したこと、さらに産業構造の高度加工化、高付加価値化へと急速に進展していく自動車産業の目覚ましい発展（東海三県の工業出荷額に占める輸

図・1 名古屋港取扱貨物品目構成の推移

(1) 输出 货 物

(1) 輸出貨物	木製品 22 (2.5)
	金属製品 23 (2.8)
	布帛及び同製品 28 (3.3)
	↓
1955年 (昭和30年) 852千トン	陶磁器 ベニヤ板 機械類 その他
	450 119 71 139
	(5.2.8) (14.0) (8.3) (16.3)

1965年
(昭和40年)

							本製品104(3.2)
							日用品145(4.6)
							その他機械157(4.9)
							化学肥料162(5.1)
1965年 (昭和40年) 3,193千シ	陶 磁 器	鉄 鋼	輸 送 機 械				その他
	9 7 7 (30.6)	6 8 9 (21.6)	6 7 2 (21.0)				287 (9.0)

1975年
(昭和50年)
12,363千トン

輸 送 機 械	鉄 鋼	日用品 128 (1.0)	↓	↓	↓	↓	↓
(昭和 50 年) 12,363 千円	(6.9.3)	(14.0)					

1983年
(昭和58年)
21,150千トン

国際海上輸送革新と港湾管理

(2) 輸入貨物

1955年 (昭和30年) 1,853トン	木 材	小 麦	綿 花	米	塩	麦 56 (3.0) 羊毛 79 (4.3) 石炭 81 (4.4)	その他	
							とうもろこし 121 (6.5)	300 (16.2)
	4 9 6 (2 6.8)	3 5 8 (1 9.3)	1 6 3 (8.8)	1 1 0 (5.9)	8 9 (4.8)			

1965年 (昭和40年) 9,462トン	原 木	鉄 鉱 石	石 炭	米・雑穀 ・豆	重 油	麦	その他	
							羊毛 239 (2.5) 綿花 361 (3.8)	1,347 (14.3)
	2,378 (25.1)	1,814 (19.2)	996 (10.5)	946 (10.0)	763 (8.1)	618 (6.5)		

1975年 (昭和50年) 29,243トン	鉄 鉱 石	原 油	石 炭	原 木	麦 800 (2.7) 石油製品 436 (1.5) その他木材 458 (1.6)-	その他	
						米・雑穀・豆 1,799 (6.2)	2,592 (8.8)
	8,227 (28.1)	7,828 (26.8)	4,156 (14.2)	2,917 (10.1)			

1983年 (昭和58年) 35,057トン	原 油	鉄 鉱 石	石 炭	原 木	麦 757 (2.2) 石油製品 714 (2.0) その他木材 779 (2.3)	その他	
						米・雑穀・豆 2,805 (8.0)	4,519 (12.8)
	11,774 (33.6)	6,814 (19.4)	4,127 (11.8)	2,768 (7.9)			

出所：名古屋港統計年報各年

送機器比率は、1960年の12.5%から1970年には21.7%に上昇している）は、名古屋港の輸出入構造に大きく影響を与え、そのことがわが国主要定期船港である五大港中第1位の外貿取扱実績を誇る港湾へと発展したのである。

3. 国際海上輸送革新の影響

昭和40年代に入ると、中期経済計画に即し第2次港湾整備計画が策定されたが、港湾取扱物量の予想以上の伸びと加えて世界の海運界において海上輸送の一大革命である海上コンテナ輸送が開始された。マツソン社を始めとする米国船社がカリフォルニア航路のコンテナ化計画を発表したのに刺激されたわが国は、この国際的な海上輸送革新にとり残されないよう急遽対応するために、コンテナ輸送体制の整備について、海運造船合理化審議会（海造審）に諮問され、外貿ふ頭公団設立によるコンテナ専用ふ頭の建設が提唱された。しかしその設立地域は、京浜、阪神両地区に限定され、中部地区はこれから除外される可能性が強くなつたため、地元の経済界は名古屋港にコンテナ専用ふ頭を建設するために積極的な活動を開始した。その結果、とりあえず金城ふ頭に外貿重量物岸壁2バースを設置することによりコンテナ輸送への対応を図り、1968年（昭和43年）暮、完成と同時に最初のコンテナ船「箱根丸」が入港したことで名古屋港のコンテナ輸送時代の幕明けとなつたのである。その後本格的なコンテナふ頭の建設への要求が益々強くなり、東西両港並みのコンテナ専用ふ頭の整備の要請運動を展開した結果、前述の公団方式に対してわが国港湾では初の試みとして特許会社方式を採用し、港湾管理者と邦船六社の共同出資によるNCBが設立され、1972年（昭和47年）から供用開始された。

（1）コンテナ船の就航状況とコンテナ貨物量の推移

NCBが開業したころ、名古屋港のコンテナ航路は、PSW、PNW、豪州、ナホトカの各航路が就航しており、なかでもPSWが最も就航回数が多くなった。図・2にフルコンテ船入港隻数の推移が示されているが、1969年（昭和44年）以来増加の一途をたどっている。特に1981年～1983年（昭和56～58年）にかけて就航隻数の増加が顕著となっている。これは、コンテナ航路の開設と新規サービスを開始した入港船の増加とが重なり合ったもので、1981年～82年

(昭和56~7年)にインドネシア、チリ、シンガポール、バンコク、韓国、南アフリカ、台湾、コロンボ、中国といった発展途上国航路の開設が進んだ。また名古屋港の長年の念願であった欧州コンテナ航路が'82年9月に開設され、先進国間航路の完全就航という大きな前進を遂げ、「83年には表・1に示すとおり18航路が開設されており、フルコンテナ船1,190隻が入港した。

一方、これに伴いコンテナ船貨物量も毎年増大し、「83年には4,988千トン(輸出3,329千トン、輸入1,659千トン)を取扱い、「82年と比較して30%増加し、過去最高の増加率を記録した。その結果、コンテナ化率も'83年には62%(輸出60%, 輸入66%)となり、「82年の51%(輸出47%, 輸入60%)と比較して11%も上昇しており、特に輸出貨物量の増加が大きく影響している(図・2参照)。

品目別では、輸出において輸送機械が26.4%を占めており、次いでその他機械(22.8%)、ゴム製品(8.6%)の順となっている。また輸入では、綿花(14.5%)、羊毛(12.7%)、その他非金属鉱物(7.4%)の順であり、いずれも名古屋港の背後地産業で生産された製品あるいは使用される原料である。

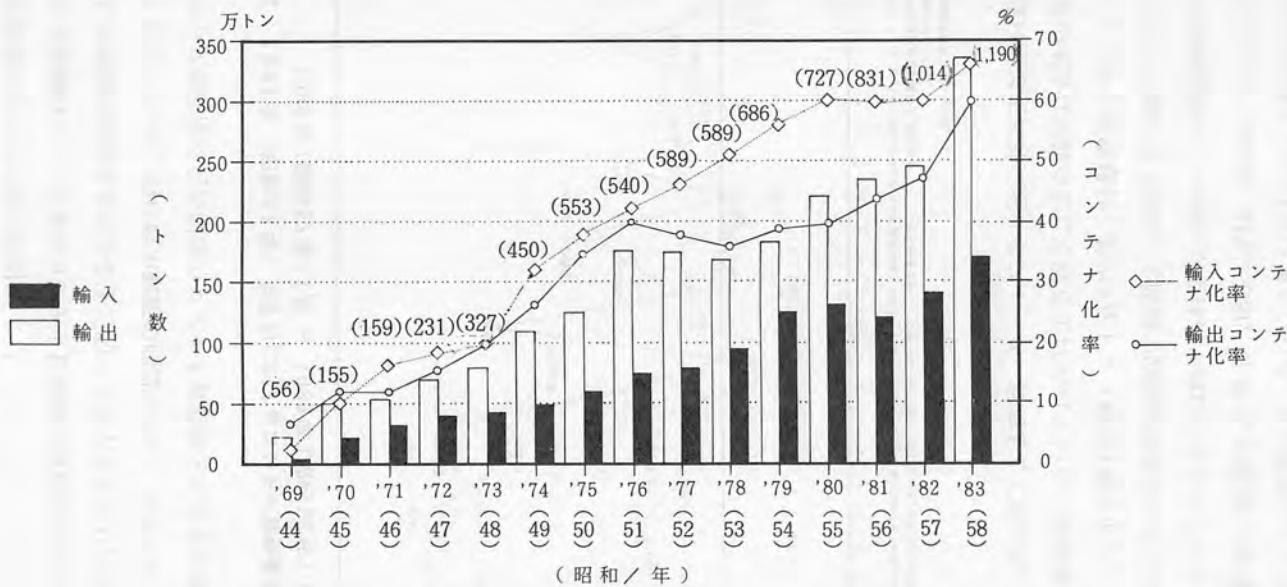
表・1 名古屋港の外国航路定期船就航実績(1983年—昭和58年)
(単位:隻)

航 路 名	フルコン テナ 船	セミコン テナ 船	在 来 船	航 路 名	フルコン テナ 船	セミコン テナ 船	在 来 船
1 P.N.W	7 8	1 7	1 0	17 南太平洋諸島		1 1	1 4
2 P.S.W	1 7 1	9	2 4	18 ニューギニア			1 5
3 北米東岸	5 7	3 4	3 19	29 グアム		9	3
4 メキシコ湾		5	1 20	30 インド・キスタン・ペルシャ湾	9 3	7 5	1 7 5
5 カリブ海			6 1	21 コロンボ	2 1		3
6 欧 州	8 4	1 3	1 8	22 ベンガル湾			5 6
7 近東・地中海	5 9	4 8	1 6 4	23 インドネシア	4 6	2 1	1 9 9
8 黒 海		3	1	24 バンコク	5 2		9 3
9 南米西岸	1	1 1	7 9	25 シンガポール	8 2		1 1 2
10 南米東岸(パナマ経由)		2	4 4	26 北ボルネオ			5 8
11 南米東岸(アフリカ経由)	1 0	7 5	27 フィリピン		5 0		7 0
12 東アフリカ		6	6 1	28 香 港			1 4
13 南アフリカ	3 0	1 4	4 6	29 台 湾	1 2 4		6 6
14 西アフリカ		4 2	4 9	30 韓 国	4 1		2 6 6
15 豪 州	1 6 7	2 1	1 4	31 中 国	1 0	3	6 8
16 ニュージーランド	2 2		2 0	32 ナホトカ	5 2		1 6
				計 (3,492)	1,190	404	1,898

注: 航路区分は、最終寄港地で集計している。在来船のうち、504隻はコンテナ貨物を扱っている。

出所: 名古屋港統計年報

図・2 名古屋港のフルコンテナ船入港隻数／コンテナ貨物量／コンテナ化率の推移

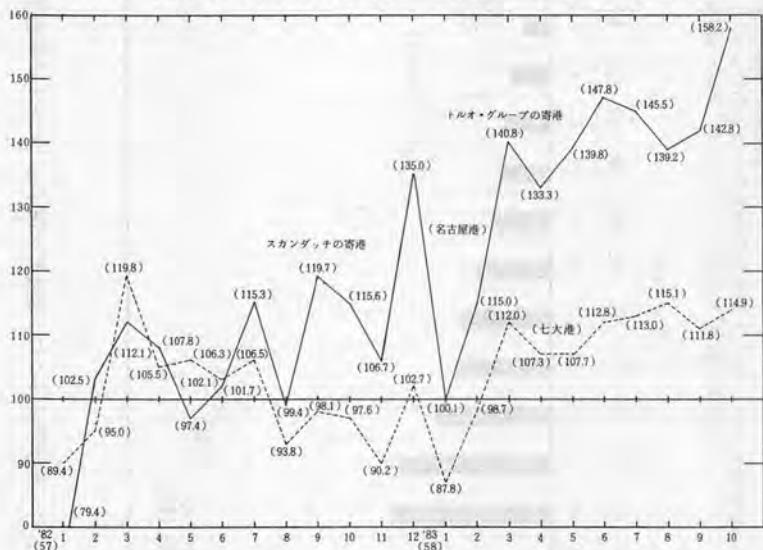


注：1.図中()内は、フルコンテナ船の入港隻数を示す。
 2.コンテナ化率は、定期船貨物量に対するコンテナ貨物量の割合を示す。
 出所：名古屋港統計年報各年

(2) 名古屋港のコンテナ化への対応

前節で名古屋港のここ2,3年のコンテナ貨物量の推移をみたが、これを他港と比較した場合の状況をみてみると、図・3に示すとおり、七大港平均推移を大きく上回っている。特に欧州航路の開設に伴い、スカンダッヂの寄港、トリオグループの寄港は名古屋港のコンテナ貨物量を大きく上昇させた。

図・3 1981年（昭和56年）月平均に対するコンテナ貨物量月別伸率
1982年（昭和57年）1月～1983年（昭和58年）10月



注：このグラフは、1981年（昭和56年）各月の取扱貨物量を100とした場合、1982年（昭和57年）、1983年（昭和58年）のそれぞれの月毎の取扱貨物量推移を、名古屋港——と、名古屋港を除く七大港（東京、横浜、清水、四日市、大阪、神戸、北九州の各港）……との比較をしている。

出所：各港港商統計月報から作成。

航路開設以前は主に神戸港へのフィーダー貨物として扱われ、名古屋港のコンテナ化の大きな問題点として取り上げられていた。欧州航路開設後の'83年のフィーダー貨物量は、約210万トン（輸出130万トン、輸入80万トン）で、そのうち神戸港で74%，大阪港で25%が取扱われている（表・2参照）。特に北米航路のフィーダーが全体の半数以上を占めており、米国主要船社である Sea - Land, APL, USL 等が名古屋港に寄港していないことが大きく影響しているものと考えられる。その意味からしてスカンダッヂ

チの寄港は、フィーダー問題解決への大きなインパクトを与えたものとして関係者の注目を集めた。

ところで、五大港におけるコンテナ化の状況を示したものが表・2であるが、コンテナバースはNCBに3バース、金城ふ頭に公共重量物岸壁2バースあり、他港に比べてバース数が少ないが、'83年はコンテナ貨物量の増加率が他港を大きく引き離した。また1バース当たりの取扱貨物量は、東京港とほぼ同じで、コンテナ化率が東京、神戸に次ぐ第3位となっている。名古屋港は東西両港の中間港としての性格が強いため、本船が一時期に集中する傾向にあり、今後バースの増加を図っていく必要がある。

表・2 五大港におけるコンテナ化の状況——1983年(昭和58年)

項目 港名	コンテナ・バース 数① ④	コンテナ貨物量② (対前年比) ⑥	1バース当たり取扱 貨物量(b/a)	コンテナ化率③ (前年コンテナ化率)	名古屋の フィーダー貨物量(構成比)
東京港	10	10,017千トン(104.4)	1,002千トン	94.5% (94.5%)	15千トン (0.7%)
横浜港	8	13,050 (110.8)	1,631	59.3 (56.3)	9 (0)
名古屋港	5	4,988 (130.1)	998	62.1 (51.2)	(2,082)④
大阪港	8	6,195 (113.7)	774	61.0 (63.5)	521 (25)
神戸港	20	22,801 (107.1)	1,140	76.4 (73.2)	1,534 (74)

注: ① 1984年(昭和59年)6月運輸省港湾局調べ、バース数は、公社等、暫定バース公共重量物を合計したもの

② 各港港高統計より、輸出、輸入貨物量の合計値を示す

③ コンテナ化率=コンテナ貨物量 $\times 100$

④ 名古屋港の輸出入フィーダー貨物の全量を示す

さらに、金城一西4区コンテナふ頭の一体的な活用を可能にする名古屋環状2号線海上部分にあたる名港西大橋が'85年開通する運びとなり、金城ふ頭、NCBとその背後の流通基地が名古屋港の一大物流拠点の役割を担うものであり、今後コンテナ船及びコンテナ貨物量の増加に対応できるための施設整備とあわせて、これらを積極的に誘致するためのポートセールスを推進していく必要がある。

周知のとおり港湾開発には莫大な先行投資が必要とされるため、今日海上輸送のコンテナ化が浸透していく中で、今後の港湾経営を考える場合、港湾需要に見合った施設整備が強く要請される。そのためには、物流・商流を含めた港湾背後の産業構造・経済情勢、さらに海運動向、貿易構造の変化等を的確にとらえるためのマーケティングが益々必要とされ、長期的観点に立った港湾整備と時機に即応したポートセールスをどのように調整していくかが

港湾経営上の主たる要因となる。

4. 港湾管理の特質

明治新政府は、欧米諸国に対抗して国家としての自立を図るために、富国強兵、殖産興業政策を強力に推進したが、その一貫として輸出産業の振興のために港湾の緊急な整備が要請された。しかしながら、社会資本の整備が不充分な当時としては、港湾建設資金が巨額な上に、先行投資的な性格が強く、長期の歳任期間を必要とするため、私的資本の創生は期待できなかった。そのため、横浜、神戸、門司及び敦賀等の当時のわが国を代表する港湾は国の手によって整備され、その管理は、營造物管理行政として道路や河川と同じく公共規制を前面に押し出した硬直的管理運営であったと言える。国営港として整備された港湾の他にも、地域の産業振興を目的として地元の力によって當々と築かれた名古屋港のような港湾もわが国的主要都市に育ちつつあった。第2章でも明らかにしたが、わが国の経済成長と並行して、特に背後地産業の急速な成長に伴い、必要とする原料の輸入や製品の輸出は、横浜、神戸の両港経由で行われなければならない状況の中で、その時間と経費は無視できない負担であり、地域の活力の障害となっていたことは、地元関係者が強く感じるところであって、天然の良港でない名古屋港の建設が地方自治体の緊急の課題であったことを窺うことができる。航路や泊地の浚渫と浚渫土砂による埋立地の造成は、人工港としての長所であるが、その埋立地に1920年（大正9年）～1941年（昭和16年）にかけて兵器産業を中心として、航空機、電力、石油工業、化学工業、鉄鋼業及び造船業等の重化学工業が進出した港湾取扱貨物量と貿易額の急速な上昇をみた。1929年（昭和4年）には開港場指定以来、貨物量で36倍（153万トン）、貿易額で62倍（1億5194万円）という港勢を示し、全国的にも伸び率が際立って高いものであった。

これまでの指摘は地域経済と人工港建設の相関関係の典型を示す歴史であり、管理すべき港湾施設の規制的管理から経営的管理への萌芽は、港湾法（昭和25年、法律218号）制定に伴う港湾管理者としての名古屋港管理組合の設立以後のことである。

名古屋港管理組合は、1951年（昭和26年）9月8日港湾法第33条第1項の規定に基づき、地方自治法第284条第1項による特別地方公共団体として設立されたもので、設立当時規約の審査にあたった地方自治庁行政課長は、次のような趣旨のことを述べている。

「愛知県と名古屋市によって設立されたこの組合は、港湾の管理組合とはいえ、一般的な自治行政事務ばかりでなく、法令に基づく団体あるいは機関委任事務の措置その他各般の行政権限を有するものであって、予算、規模とも人口20万前後の都市のそれとほぼ匹敵する。それまで種々設立された一部事務組合とは雲泥の差があり、これ程大規模で広範な関連事務を処理する目的でもって一部事務組合が設立されたことは、地方自治法の立法当初、予想だにしなかったことである。そのため画期的なモデルケースとして育成支援していきたい。」

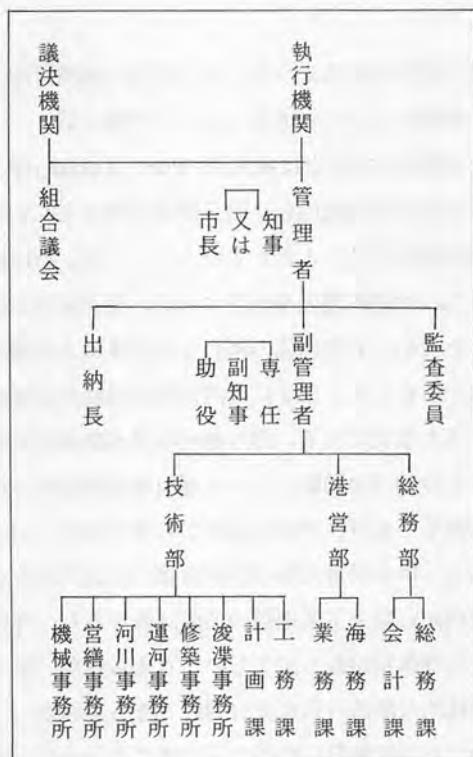
このような発言に代表されるように、共同管理の港湾管理主体として規模といい権限といい異例のスケールであったことが窺える。

周知のように、港湾法の制定は欧米の Port Authority を範としており、非政治性、公共性及び財政的独立の3原則を理念として地元の熱意と創意によって港湾の開発を図ることとしている。ここで、特に名古屋港が2自治体の共同管理となった基本要因を検討すれば、名古屋港が建設途上で莫大な投資を必要としたため、利害関係の深い2自治体により建設投資資金を賄わなければならなかったこと。第2に港湾の関連施設が伝統的に2自治体において管理されてきた事実である。即ち港湾の基本施設は愛知県が建設管理したが、当時のしけ輸送の通路となった堀川は愛知県が、新堀川、中川運河は名古屋市が管理しており、地域産業界から見た場合、一元管理体制が要望されたものである。第3に自治体の地域管轄の問題であるが、既に名古屋港管理組合発足以前から臨海工業地帯の造成計画があり、今後の港湾発展を考えた場合、一元管理体制が最も望ましいと考えられた。第4に港湾法を目指した港務局は伝統的な港湾行政に充分対応できるか否かの不安があった。財政的基盤の一つである起債発行権限が不可能に近い上に、地方自治法上の自治体でないため、共済制度の適用が受けられず人的交流に欠陥があり、固

定資産税、不動産取得税等の税法上の優遇措置が不充分であり、特に使用料等が港務局財政を賄うような原価主義に基づく設定ができないような国策上低率料金に維持されてきた等の問題があった。これらの問題を一様に解決する港湾管理主体として考えられたのが、名古屋港管理組合であったとするならば、港湾管理における方向性を示唆したものといっても過言ではない。

発足当時の組合は、図・4のとおりであるが、議決機関を執行機関を有し、特に管理者は愛知県知事と名古屋市長が2年交替で務め、管理者にならなかつた自治体の首長は、管理者の諮問に応じ、名古屋港の開発、利用及び管理に関する重要な事項及び主要施策を審議する名古屋港審議会の会長を務めることになつ

図・4 名古屋港管理組合機構図（発足当時）



ており、審議会の構成メンバーがスタート直後から港湾に関係する業界としての貿易、海運、港運、陸運、金融及び港湾、海運の労働組合の代表で構成され、また各省庁の出先機関の長も参与として審議に加わる体制になっており、港湾の開発、利用及び管理に関して齟齬を生じないような体制が整えられている。

組合発足後、直ちに特定重要港湾の指定を受け、外国貿易の増進上、特に重要な港湾として港湾整備上も国費投入が高率となった。このように経営的管理を目指して出発した管理組合は、まず最初に港湾施設条例を制定することによって、港湾施設と中川運河に関しそれぞれ個別条例の一元化を図った。同時に1953年（昭和28年）から当港の背後圏へのPRのために、名古屋商工会議所、大名古屋港振興会（現在の名古屋港振興協会）及び日本海外市況調査会（のちのJETRO）と共同してポートセール活動を開催した。これは地元の産業界の名古屋港利用率の拡大はもとより背後圏輸出品の大半が商慣習ということで、伝統的な輸出港である横浜、神戸の両港に流れ、利用度格差が大きかったことにも由来する。今日では、1982年に発足した名古屋港利用促進協議会に引き継がれ、海外ポートセールスを含めて港湾振興対策の強化が図られつつある。

また、1950年代の中頃から始った高度経済成長は港湾施設整備と取扱貨物量の増加のアンバランスから未曾有の船混み、港湾滞貨問題を提起した。当港の場合、伊勢湾台風の被害と重なって施設不足は一層深刻であった。特に月末月央時の混乱を回避してスムーズな船積みを行うために、船混み対策と錨地打合せの場として他港に類例のないバース会議が毎日自然発的に生れ、今日もなお続いている。また陸上の滞貨を処理する方策としては、名古屋商工会議所、名古屋港振興協会及び（社）名古屋貿易会の主導によって海運業界と貿易業会の実務者による情報交換の場として、船積処理懇談会が設置され、月に一度船積予定情報を交換し、荷役の円滑な処理と上屋施設等の効率的な運営のための対応が行われている。この二つの調整機関は、名古屋港にとって港湾施設の有効利用と利用率の拡大に向けて欠くべからざるソフトウェアであろう。

これまでに、港湾経営的管理の主要な特質について叙述したが、名古屋港

管理組合発足以来、名古屋商工会議所、名古屋港振興協会及び（社）名古屋貿易会と一体となって振興施策を推進してきたことが特徴的である。

5. 今後の課題——結びにかえて——

前章までに名古屋港の発展経過の中での主要な特徴を、ハード面及びソフト面から指摘したが、今後も港湾を取りまく環境変化は流動的である。かって海上輸送の革新への対応が遅れた港がゴーストポート化した事例を待つまでもなく、世界的な輸送システムの変化の動向には細心の注意を払わなければならない。もし万が一、世界的経済動向、輸送構造及び、輸送革新への調査研究を怠って、その対応が遅れた場合、国民経済的にみて地域住民の貴重な財産を失うことになり、地域経済の繁栄と福祉の増進に遅れをとることとなる。

現在考えられる主要な世界経済の変化は、エネルギー需要構造の変化、産業再編成の進展及び経済成長の地域的編成が考えられる。このような変化が海上輸送を含めた物的流通の分野にあらわれる特徴の一つは、製品、半製品輸送を中心に海陸複合一貫輸送の一層の進展とコンテナ船の大型化であろう。第2は原燃料輸送分野における各品目ごとに船舶の専用化、大型化及び高速化の進展、第3の特徴は、先端技術と情報システムの推進に併せて、製品の軽薄短小化に伴い運賃負担力の大きい高級品は航空機輸送への移転が考えられ、Portは将に海陸空の総合ターミナルとしての要請が強くなることが予想される。

このような諸要請へ対応するための名古屋港の当面の課題は、

①高度情報社会の到来を真近にひかえ、名古屋市の中枢管理機能と一体となったテレポート構想の実現

②中枢管理機能を強化するためのコンベンション・シティづくりをめざして、金城ふ頭の国際展示場を中心貿易港湾情報センターを設置し、世界各国のトレードセンターと連携して貿易情報、経済情報及び港湾情報を収集サービスするとともに国際的な研修あるいは貿易、港湾の研究を行える体制の整備。

③コンテナ船の大型化を含めた受入体制の整備を図るとともに、流通機能の強化のために稻永、金城両地区の再開発

④陸上交通網のうち港湾へのアクセスと新交通システムの対応が遅れていることが、港湾の比較優位を減退させる恐れがあるので、主要高速自動車道へのアクセスの早期実現を図るとともに人の流れをスムーズにする新交通システムの実現を目指す。

⑤市民に親しまれる港づくりと港が融和した文化都市づくりの推進

高度成長を境に都市と港湾の乖離が始まり、その一体化を目指すことが港湾の課題であるが、残された貴重な空間として臨水性の都市機能を受入れるとともに、既に始っているガーデンふ頭から築地に至る都市計画事業と一体的に、ロマンあふれる街づくりを目指す。

⑥新しい産業のための土地造成とエネルギー基地の整備

従来の臨海性工業の他に知識集約型産業の誘致のための土地造成を図るとともに電力、都市ガス等のエネルギー需要に応える体制を整える。

⑦ポートセールスの強化

国内はもとより国外に向けて貨物、船舶の誘致を一層推進する。

⑧伊勢湾の中核港としての役割の重要性

名古屋大都市圏の機能拡大は一層進行するものと考えられるので、伊勢湾内の各港の機能分化とその一体性を図るためにポートハイウェーの整備は緊急の課題である。また湾内航行管制システムの一元化、危険物取扱施設の集約化及び大穀物基地の整備と同時に伊勢湾港の管理母体の一元化は今後の最大の課題である。

<参考文献>

- 1 卷嶋静彦著「港湾法解説」（港湾協會、1950年）
- 2 北見俊郎著「港湾総論」（成山堂、1972年）
- 3 柴田悦子著「港湾経済」（成山堂、1972年）
- 4 和泉雄三著「港湾行政」（成山堂、1973年）
- 5 市来清也著「港湾管理論」（成山堂、1983年）
- 6 西尾一郎編著「港湾経営論」（創成社、1984年）

- 7 日本港湾史編集委員会編「日本港湾史」((社)日本港湾協会, 1978年)
8 名古屋港管理組合三十年史編集会議編「名古屋港管理組合三十年史」(名古屋港管理組合, 1984年)

外部環境の変化と港湾経営

岡野行秀
(東京大学)

目 次

1. はじめに
2. 港湾財政の問題
3. 料金の問題
4. 外部環境の変化
5. 港湾経営の効率化を—結びにかえて—

1. はじめに

ここ一年ばかりの間に、いくつかの県、市の関係者と話す機会があったが、新港の建設計画あるいは大型船が入港できるようにする現存の港の拡張計画を聞かされた。ところが、これらの新港や現存の港の改良の計画が樹てられている地点から遠くないところにすでに整備された港が存在していたり、あるいは計画されている二つの港が近接している場合が少なからずみられる。

一方、海運会社は、当分の間、日本にこれ以上港を建設する必要がないという。たしかに、第一次石油危機後、世界経済も、日本問題も活況からはほど遠い低成長を余儀なくされているとはいえ、外航・内航海運の貨物輸送量の伸びは停滞し、小浮動を繰返している。

海上貨物輸送が停滞しているのに、港の新設や改良の計画が続々と出てくるのはなぜであろうか。

また、港湾管理者財政の状況をみると、昭年56年度において企業会計方式で経常収益により経常費用が賄われている港はわずかに1港で、経常収益により管理費と減価償却額が賄われている（公債利子費用は賄えない）港が23港、経常収益によって管理費だけしか賄えない港が63港で、港湾収入のある

港125港のうち38港は経常収益によって管理費さえ賄えない状態である。これほど収益性の悪い事業であるにもかかわらず、地方自治体が港湾整備に執着するのはなぜか。港湾の経営は、どのような原則で、どのように行われてているのか。

海運、港湾に疎い筆者が、陸上輸送や航空と比較しつつ港湾をいわば外側から観察するとき、港湾には理解しがたい、不可解とさえ感じられる点がある。以下、筆者の見解を卒直にのべ、批判を乞うこととする。

表・1 主要8港企業会計方式による財政収支の推移
(単位:百万円)

区分 年度	経常収益 (A)	経 常 費 用 (B)					損 益 (A-B)		収支 比率 (B/A)
		管 理 費	公債利子	減 償 償 却 費	計				
4 6	14,455	100	12,127	100	5,445	100	3,695	100	21,267 △ 6,812 100 147
			(57.0)		(25.6)		(17.4)		(100.0)
5 1	30,843	213	25,245	208	12,443	229	6,362	172	44,050 △ 13,207 194 143
			(57.3)		(28.2)		(14.5)		(100.0)
5 4	38,665	267	30,224	249	24,191	444	10,302	279	64,717 △ 26,052 382 167
			(46.7)		(37.4)		(15.9)		(100.0)
5 5	43,194	299	34,264	283	27,629	507	10,375	281	72,268 △ 29,074 427 167
			(47.4)		(38.2)		(14.4)		(100.0)
5 6	47,105	326	35,352	292	30,523	561	11,973	324	77,848 △ 30,743 451 165
			(45.4)		(39.2)		(15.4)		(100.0)

注 (1) 経常収益は、施設使用料及び役務利用料の収入である。

(2) 減価償却費には、国庫負担金その他の港湾管理者以外の者が負担した分に係る償却費は含んでいない。

出所：昭和48年度運輸白書

2. 港湾財政の問題

港湾管理財政の現状について上に簡単にのべたが、財政収支は極めて悪い。東京、川崎、横浜、名古屋、大阪、神戸、下関、北九州の主要8港の企業会計方式による財政収支の推移(表・1)をみても、経常損失(経常収益マイナス経常費用)は、年々増大している。この損失は公債発行による借入金及び一般財源(一般会計からの繰入金)によって埋められる。これは、港湾法

第二十九条、第三十一条にもとづく処置であるが、地下鉄、バス等の公営交通事業や水道事業と比べて際立って異っているし、交通施設のサービスを提供する日本道路公団、首都・阪神高速道路公団とも異なる。

高速道路は公団であるから、異なるのは当然かもしれないが、それにしても港湾管理財政は特異であるといつてもよい。空港整備特別会計の制度がある空港とも異なる。

港湾管理財政が経常損失を出し、その損失を地方自治体が補填しなければならない状態であるのに、地方自治体が新港や既存の港の改良に異常といってよきほど熱意を示すからには何らかの理由があるにちがいない。考えられる理由として、(1)地方自治体の面子という非経済的な要因、(2)総体としての経済的メリットの二つをあげておこう。(1)は海岸線を有する地方自治体が「一県一空港」と同様に、経済的なプラスとマイナスを比較秤量することなく、港をもちたいという地方自治体の面子にもとづく。(2)は、港湾管理者としての地方自治体は、港湾管理について経常損失が生じてその損失を補填しなければならないが、港湾に隣接する海岸を港湾整備事業によって埋立てて工業用地を造成すれば、工業用地の分譲と進出企業がもたらす固定資産税・事業税収入および雇用創出のメリットがあるので、港湾だけでなく総体としてみれば十分に採算がとれるというものである。重化学工業が臨海工業用地を求めた高度成長期にはこの方式は地方自治体にとって極めて魅力に富むものであった。港湾の整備費の相当部分が国費の負担であることがこの方式を一層魅力あるものにした。しかし、石油危機後石油精製、石油化学、鉄鋼など、原料を海外に求める典型的な臨海工業の成長が止まるとともに、造成された工業用地の供給過剰が目立っている。工業用地が売れなければ、港の貨物取扱量は増えないし、港湾管理財政は悪化するから、地方自治体の財政負担が大きくなる。

港湾整備プラス工場用地造成の方式は、とうに曲り角に来ている。港湾の新説・改良計画をもっている地方自治体は、いずれも同じような計画を樹てており、これらのすべてが成功するとは思われない。立地条件に恵まれたものは別として、立地条件の良くない港湾は地方自治体のお荷物になるだけで

はなかろうか。

注 (1)寺谷武明氏が指摘しているように毎年の港湾収支の損失がその年度に補填され処理されてしまうので、都市交通や水道事業など他の地方公営企業のように損失が累積されて人目につくことがない。寺谷武明「港湾管理の財政問題」「都市問題」第67巻12号（1976年12月）PP, 27~28

3. 料金の問題

港湾法第四十四条は、港湾管理者の料金と入港料について規定しているが、料金、入港料—ここでは両者をまとめて料金と呼ぶ—の決定原則にはふれていない。これも高速道路、一般有料道路の交通施設とは異なる。もっとも、港湾法第二十九条は「港務局がその業務を行うために要する経費（港湾工事に要する経費を除く）は、その管理する港湾施設等の使用料及び賃貸料並びに港務局の提供する給水等の役務の料金その他港湾の管理運営に伴う収入をもって、まかなわなければならない」と財務原則を定めているので、料金収入をもって償うべき経費の範囲は確定されることになる。⁽¹⁾

料金収入をもって償うべき経費の範囲が確定されるとつぎに問題になるのが料金体系である。料金体系は、国によってかなりの差異があるが、日本では個別使用料体系が採用されている。⁽²⁾ 個別の使用料は何を基礎に決定されているのだろうか。おそらく、個々の施設、役務のコストを償うようには設定されているわけではないだろうし、施設や役務を細く分けて個別使用料を設定するとは必ずしも合理的とはいえない。個別使用料の決定には立ち入らない。施設や役務を細く分け、個別に原価主義を適用することは、少くとも短期的にはあまり意味がない。なぜならば、入港する船舶は複数の施設を結合的に使用するであろうから、これらの施設について一体として料金を課しても、同額の料金を個々に分けて課しても料金を負担する側からみれば変わらない。無理に個別に原価を算定してそれに等しく料金を設定する必要はない。長期的には異なるが。

料金問題について筆者が関心をもつのは、港湾を使用する船舶にとっての費用負担、すなわち徴収する料金のレベルである。港湾経営の観点からみる

と、少くとも管理費、公債利子、減価償却費を償うに足る経常収益をあげなければならぬ。管理が効率的に行われるとし、管理費がぎりぎりまで節約されているとしよう。残る経費は公債利子と減価償却費であるが、これらは港湾施設にかかるもので、どれだけ建設・改良費をかけて、どのような施設をつくるかによって決まる。もし、施設が過大ないしそい沢であったり、建設工事の非効率の故に費用が余分にかかるれば、公債利子と減価償却費は大きくなる。これらの経費が大きければ、料金レベルを高くしなければならない。問題は、港湾を経営する管理者は、どのような施設をつくるかについて決定権をもっているかどうかである。必要以上に金をかけて港湾施設が建設されるならば、管理者はそのつけを料金に回し、高い料金を設定しなければならなくなる。

港湾利用者がどの港を利用するかについての選択の範囲は、それぞれの港湾利用者によって異なる。個々の港湾のサービスの需要の料金弾力性は、その港湾の背後地の条件一大消費地や工業の立地の有無—港湾が提供するサービス、港湾に接続する陸上交通手段の整備状況に依存するが、大きい場合もありうし小さい場合もある。供給する港湾サービスの範囲と質に差のない港湾が近接して存在するようになれば、港湾間の競争が激しくなる。⁽³⁾ とくに港湾施設に余裕があれば、競争は一層激しくなるであろう。港湾管理の健全財政を保つためには、供給するサービスの質とともにコストに注目しなければならない。

注 (1) イギリスの public port authorities の長期的な財務目標は、「経常費を償った後、借入金に対する利子、取換費用ベースでの資産の減価償却、租税、不時の災害と小規模の改良のための積立金を経常収入によってまかなうことをめざすべきである」とされている。Report of the Committee of Inquiry into the Major Ports of Great Britain. (Rochdale Committee). Cmnd. 1824, H. M. S. O. 1962.

(2) 例えは、Ian G. Heggie. "Charging for Port Facilities" Journal of Transport Economics and Policy, Vol. VIII, No. 1, January 1974, PP. 3~25のPP. 4~7を参照。

- (3) 港湾の競争については、Ronald P. Wilder and David R. Pender, "Economic Behaviour of Public Ports in the United States," *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. XIII, No. 2, May 1979, PP 169～181 を参照。

4. 外部環境の変化

すでに述べた二度にわたる石油危機以降の重化学工業の成長鈍化も港湾をめぐる環境の変化の一つであるが、その他にも、今後の港湾経営を考えるにあたって考慮に入れなければならない環境の変化—外的変化—がある。

第一は、上述の重化学工業の成長鈍化と同時に進行しているいわゆる“ハイテク”産業の急成長である。典型的な臨海立地型の重化学工業の成長が鈍化し、臨空立地型の電子関連産業が発展するとともに、臨海工場用地の需要の増え方は小さくなる。また光ファイバーの例にみられるように、従来の電線と比べて必要な工場用地の面積が小さくてすむことも考慮すべきである。

第二は、第一の点とも関連するが、光ファイバーによって従来の電線が代替されると原料の銅の需要が小さくなるように、素材産業の技術革新によって港湾取扱貨物の構造に変化が生ずることである。

第三は、他の交通手段との競争である。国際貨物輸送については航空輸送との競争、国内貨物輸送については道路との競争である。国際貨物については、コンピューターが代表的な例で、過去二十間に計算能力の増大と逆比例して小型軽量化が進んだ。体積あるいは重さ一単位あたりの価額が増大し、運賃の高い航空貨物を使っても十分ペイするようになった。コンピューターだけではなく、付加価値の高い商品は航空輸送へ移って来ている。また、この傾向は、国際航空市場の自由化が進展し、競争の激化とともに運賃が下がれば、一層刺激されるにちがいない。丁度、道路交通の発達とともに、運賃負担力の大きい高価格品が国鉄からトラック輸送へ移ったのと同様の現象が航空と海運の間に生ずるだろう。もっとも国鉄の場合、品目等級別運賃を採用していたことが高価格の逸走を一層速めたので、重量・容積にもとづく運賃が設定されている海運の場合国鉄の場合ほど激しい転換は生じないかもしれません。

ない。しかし、このことは、港湾料金に品目別料金—高価格品に高く低価格品に安い料金を設定する—を導入しようとする場合には一つの重要な教訓になるだろう。国内輸送市場では、高速道路の発展とともにあって、海上輸送の部分を短くし高速道路の利用区間を長くする調整が行われる可能性がある。これは、例えば特定の港のフェリー発着回数を変化させるであろう。

原料・素材等の低価格重量品の輸送が海上輸送から航空へ移る可能性は小さいから、これら港湾取扱量の大部分を占める貨物は将来も海上輸送によるであろう。

第四は、貨物輸送の発荷主から着荷主までの所要時間短縮の要請がいっそう高まることである。航空輸送貨物のように高価かつ急を要する貨物の場合は、所要時間短縮の要求が強い。発荷主から着荷主までの所要時間は、輸送過程にある時間だけでなく、空港での積卸や荷造り、通関手続に要する時間を含んでいる。貨物取扱業者は、所要時間の短縮を目玉商品として激しい競争を展開している。成田空港では、JALTOS (Japan Air Lines Terminal Operation System) によって情報システムと荷役システムが一体化され効率が向上しているし、官民一体の航空貨物通関情報処理システム NACCZ (Nippon Air Cargo Clearance System) によって通関手続が著しく短縮化された。このような諸手続に要する時間が短縮された結果、倉庫に滞留する貨物が減少し、倉庫は設備過剰の状態にある。

第五は、アメリカの新海運法の発効であり、国際海運市場への影響を通じて港湾にも何らかの影響が生ずるかもしれない。

第六は、近い将来実現するであろう国際複合一貫輸送制度である。貨物の種類、荷主のニーズに応じて、航空、海上輸送、陸上輸送の組合せと使い分けが進むにちがいない。

このようなさまざまな外部環境の変化に対して、港湾管理者、そして所管官庁の運輸省は対応の準備を整えているのであろうか。

5. 港湾経営の効率化を一結びにかえて—

不沈戦艦を自任していた国鉄は、抜本的な改革に追い込まれた。実は、今

日のような状態に陥るまでに何度も改革のチャンスがあった。筆者は、昭和47年5月に国鉄運賃法改正—運賃引上げ一、52年5月に運賃弾力化を盛込んだ運賃法改正が国会で論議されたとき、衆議院運輸委員会の聴聞会に参考人として意見を述べた。

筆者は47年に、国鉄を民間の会社更生法の考え方で建て直すことを主張した。当時、累積欠損額は現在とは比較にならぬほど少なく1兆円強であった。52年のときもまったく同じことを主張した。もし、国鉄の経営責任者、そして政府、政治家、国民が今日抱いている程度の関心を示していたならば、国鉄の財政再建は容易であったろう。政治の干渉を排除することは容易ではないが、競争市場の中に置かれた企業—公企業といえども変りはない—が市場の変化に対応しなければ、企業の没落は避けられない。

筆者は、公企業あるいは政府の規制下にある民間企業は、現実の市場が変化しているにもかかわらず、規制の枠の中でしか物を考えることができない点に大きな欠点があると考える。四囲の環境の変化に対応できる企業だけが生き残れるのである。

世界的に共通していることであるが、「港湾は、交通、産業、国民生活等の諸活動を支える重要な基盤であり、その整備の推進は国民経済の健全な発展と国民生活の向上にとって必要不可欠である。」⁽¹⁾という理由で、国の財源が投入されてきた。しかし、利用する船舶のない港湾が現われたとき、上述の抽象的に述べられた港湾の重要性が国民に認められるであろうか。港がもっている外部経済効果が少くないとしても、船舶の出入のない港は港としての機能を喪失しているというべきであろう。

国内の港湾はすでに競争関係にあるが、将来これに近隣諸国の港湾との競争が加わる可能性すらある。オランダのロッテルダム、アムステルダムと西ドイツのハンブルグは競争関係にある。1960年代に西ドイツの交通大臣レーバーがレーバー・プランと呼ばれる交通政策—大型トラックによる重量品等の輸送の制限が目玉であった—を立案した最大の目的は、西ドイツ国鉄をトラックとの競争から保護することではなく、それまでハンブルグ等西ドイツの港へ入っていた貨物が、オランダ政府の優遇政策によってロッテルダムで

陸揚げされ西ドイツのアウトバーンを道路費用の負担なしに利用して輸送されることを防ぐことであった。一言でいえば、西ドイツの港湾の地盤沈下を防ぐ政策であった。海に囲まれた日本では、陸続きのオランダと西ドイツにみられた現象は起きないかもしれない。しかし、海で大陸諸国から隔てられているイギリスの道路をフェリーでヨーロッパ大陸諸国から来たトレーラーが走っている。将来、日本の道路を韓国や中国のトレーラーが走るような事態が生じないとする理由もない。

筆者は、港湾管理は港湾経営そのものであり、港湾の利用者のニーズに合ったサービスをできるだけ低いコストで生産し、提供するのでなければならぬと考える。そのためには、個々の港湾の建設費および管理の経費をできるだけ節約し、経費を償うに足る料金を設定してもそれが高くならないようにすべきであるし、絶えず顧客である港湾利用者のニーズをマーケティングによって正確に捉え、サービスの質の向上をはからねばならない。この際、港湾の諸施設、役務についての改革や調整が含まれる可能性が十分にある。そこでは利害関係者間の利害の調整が必要になるであろう。しかし、港湾の利用があつてはじめて港湾経営が成立つことを考えれば、利害関係者が享受しうるパイを大きくする、あるいは少くとも小さくしないことが基本でなければならない。利害関係の調整ができなければ、その港湾の利用が減り、分配の対象であるパイそのものが縮少ないし消失してしまい、何も得ることができないことになろう。

港湾の立地条件の良し悪しがあるにしても、すでに生じている、あるいは生ずるであろう外部環境の変化に適切に対処できる港湾のみが繁栄すると考える。

最後に港湾行政について一言のべておこう。港湾行政は、工業用地造成に依存した整備方式—それは、しばしば地方自治体をして港湾整備を工業用地造成の手段視させる—を改め、港湾整備を港湾の健全な経営を目指したものにするとともに、都市再開発と一体化するなど外部経済の創出を考慮したものにすべきではなかろうか。

注 (1)昭和58年度運輸白書 p.50

国際海運の変化と港湾

柴田 悅子

(大阪市大)

はじめに

1. 中進国海運の発展とわが国港湾
2. 同盟コードの発効に関連して
3. 新たに発生した便宜置籍船問題とのかかわり
4. 国際複合一貫輸送と港湾

はじめに

海上貨物の搬出入を行う港湾が国際海運の動向、あるいは国際間物的流通の変化がもたらす諸影響を受けざるを得ないことは、外貿港の場合不可避である。例えば、今年7月末から実施予定の中間コンテナ輸送のシベリア経由ルートが実現すれば、わが国と大連港間を結ぶコンテナ海上輸送への影響は避けられないであろう。この場合コンテナ専用埠頭が整備されているナホトカ港経由、シベリア鉄道と中国鉄道を利用してハルビン、長春、瀋陽などへ送られる。日本からこれらの都市への輸送日数は、大連経由では約15日、シベリア経由では約半分に短縮でき、料金が「ほぼ同じ水準」となれば、貨物輸送ルートが変更されるのは当然である。この影響をうけてわが国側の積出し港が変つることになり、日本海側諸港の活性化が期待できるという具合である。

このような国際複合一貫輸送の進展の他に、国際海運事情の変化、例えば香港、台湾、韓国などアジア中進国における港湾整備が進み、直接北米コンテナ航路などが開設されれば、従来フィーダー貨物を扱っていたわが国港湾はその影響をもろに受けことになる。釜山港コンテナ埠頭整備にともなうフィ

ダーゲート貨物減で大きなダメージを受けたのは神戸港であった。

さらに同盟コード発効に伴って予測される港湾運送業者への影響、FOC 船乗組員に対し ITF 発行のブルー・サーティフィケイトが遵守されているか否かのチェックを FOC 船置籍国あるいは所有国で行うのではなく、各國各港に入港の際ポート・コントロール出来るシステムを作りつゝある ITF 活動の影響など、今後港湾の位置づけは一層国際化せざるをえない状況にあるといえる。

すでに運輸政策審議会は、昭和56年答申「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向」の中で、わが国総合安全保障の確保における交通機関の役割を発表したが、わが国運輸政策のマスター・プランにおいても国際化と港湾の位置づけの重要性が、強調されたのである。

この小稿ではこれらの諸条件に検討を加え、国際化の流れに対しわが国港湾が直面している課題を明らかにしようと考える。

1. 中進国海運の発展とわが国港湾

近年アジア中進諸国の海運進出は目覚ましい。表1はこれら諸国のフルコンテナ船就航状況の推移を示したものである。1979年から82年のわずか4年間の比較であるが、わが国が総トン数で36.5%，コンテナ個数（TEU, 20フィート型換算）で44.2%増を示したのに対し、香港はトン数3.8倍、TEU 4.8倍、韓国はトン数で3倍、TEU 3.5倍の伸びであった。その結果、1979年時点では台湾、香港、韓国の三ヵ国合わせても、わが国と競争しうる条件には至らなかったが、1980年には総トン数ではわが国の占めるウェイトが高いもの、TEU ではほぼ同じ、81年には TEU で三国合計に追いぬかれる結果となった。

従来、極東／北米航路は、日本／北米と読みかえが可能なほどに、アジアにおけるコンテナ基地はわが国に集中していた。しかし今日ではアジア中進国が独自にコンテナ体制を整備してきたため、神戸港のように極東フィーダー貨物の多い港湾では取扱貨物減となってきた。神戸港では最盛期の1978年に

表・1 アジア 主要国 フルコンテナ船就航状況

	日 本	台 湾	香 港	韓 国	日本以外 三 国(計)
1979	隻 数 千総トン T E U	4 8 1,361 (13.7) 62,233 (11.8)	2 6 416 (4.2) 26,821 (5.1)	8 169 (1.7) 7,875 (1.5)	4 94 (0.9) 5,107 (1.0)
1980	隻 数 千総トン T E U	5 0 1,432 (12.4) 65,537 (10.5)	3 5 636 (5.5) 38,606 (6.2)	1 2 223 (1.9) 11,354 (1.8)	1 0 219 (1.9) 13,057 (2.1)
1981	隻 数 千総トン T E U	6 9 1,764 (12.6) 81,996 (10.5)	2 7 523 (3.7) 35,396 (4.5)	3 2 655 (4.7) 35,271 (4.5)	1 3 290 (2.1) 17,721 (2.3)
1982	隻 数 千総トン T E U	7 3 1,858 (12.9) 89,734 (10.9)	3 2 586 (4.1) 37,570 (4.6)	3 4 649 (4.5) 37,656 (4.6)	1 3 288 (2.0) 17,721 (2.2)
1979~ 82の 伸び率	総 ト ン T E U	36.5 44.2	40.9 40.1	384.0 478.2	306.4 347.0

出所：日本郵船調査室資料

()は世界総計に占める国別割合

は473万トンのフィダー貨物を扱い、それはコンテナ輸出の41.2%，輸入の51.7%を占めていた。それが1982年には286万トン、約4割減となったのであるが、その最大は韓国のトランシップ貨物減である。

神戸港における韓国との間のトランシップ貨物は1978年340万トンにのぼり、フィダー貨物の79.2%を占めていた。ところが82年には196万トン、83年にはさらに136万トンに減少してしまった。韓国に次いでシェアの高かった台湾は1978年52万トンから82年32万トンに減少したが、83年若干回復して41万トンという具合である。いずれにせよ韓国、台湾の経済成長の伸びは近年目ざましく、コンテナターミナルの整備にも力を入れ、釜山、高雄両港には最新鋭基地が誕生、コンテナ基地航路に続々と進出してきた影響を神戸港がうけているのである。

アジア中進国とのトランシップ貨物量の減少の反面、中国、フィリピン、インドネシアと米国を結ぶコンテナ貨物の神戸港経由量は逆に増加、シベリア・ランドブリッジ貨物は昨年来イラン向け急増している。イラン・イラク戦争とともに海上輸送の困難さがこうした結果を生んでいると思われる。

同じ大阪湾に位置する大阪港は、大都市港湾としての性格上、直接背後圏と結合した貨物のウェイトが高く、歴史的にも神戸港とは異って内貿、近隣諸国との間の輸移出入貨物取扱いが主力であった。コンテナ時代に入って以後南港を中心にコンテナ埠頭整備がすみ、こゝ数年コンテナ取扱貨物の伸びは目覚しく、2桁台の伸び率を維持している。大阪港の場合、過去のいきさつもあるが日中貿易の順調な伸びにさゝえられて、上海、大連、天津新港などとの間に大きな貨物輸送量を示している。韓国、台湾などへのトランシップ貨物のコンテナ貨物に占める比率は、1978年44.5%（輸出40.0%，輸入50.1%）を頂点に減少してはいるが、1983年やゝ回復して24.5%，全体の約4分の1を占めている。中進国海運の寄港船社が増えるにつれてトランシップ貨物も増え、大阪港扱いコンテナ貨物総計600万トンを超えるほどに急成長している。大阪港の場合、大阪埠頭公社の専用バース以外に、大阪市がコンテナ埠頭（重量物バース、R岸壁3バース）を建設、一社で専用バースを借り受けるだけの寄港数を持たない中進国船社の利用が進んだことが港湾貨物の伸

びにも連がったと考えられる。

名古屋港では、1982年9月欧州航路が直接寄港をはじめて以後、コンテナ貨物急増が目立っている。83年に入って以後も北米西岸、北米東岸へ新たなコンテナ航路が増設されたことも加わって、コンテナ貨物取扱量の対前年比約30%増という急テンポの伸びを示している。その結果、従来輸出コンテナの7割以上を神戸港に陸送フィーダーされていたものが大幅に減少したのである。よく知られるように名古屋コンテナ埠頭は第三セクター方式、つまり名古屋港管理組合と邦船中核六社の共同出資で建設され埠頭は、六社が共同借受けしてバースの共同使用を行ってきた点が公団バース利用方式と異っていた。六社共同利用方式は、かつて二次的に補完的利用を行う港となっていた名古屋港が、神戸港、東京港などに独自に公団バース専用借受けしている船社にとって、ある面では効果的に使用できる港となったのである。近年名古屋港に公共コンテナ埠頭（重量物バース）が整備されたのを機に、海外のコンテナ船社にNCB埠頭を含めて門戸開放する方向へ進んでいる。

北九州港も田の浦、太刀浦港に新鋭コンテナ埠頭が建設されて以後、コンテナ貨物取扱い量は増大している（表・2参照）。今後アジア諸国との貿易量の伸び、あるいは輸出品目の種類によっては北九州港の位置づけは変化する可能性もあるであろう。

このように見えてくると、港湾を活況あるいは低調に導く原因の一つに国際的な物流の変化、さらにわが国と競合関係にある近隣諸港の埠頭整備状況が存在することが明確になるのである。前者については、経済性と効率性の視点から是認される要素が多いが、前述したシベリア・ランド・ブリッジ輸送のように、包装の不備に加え寒冷地域を通過して暑い日本へ運輸された場合、爆発性の強い貨物の危険度が高まるなど問題が指摘できる⁽¹⁾。爆発事故をおこした神戸港では事件後、神戸海上保安部を中心に事故防止対策を進め、関係業者とSLBの日ソ運営委員会の協議を続け、罰金制度を含む事故防止対策を行うことになった。

後者の近隣諸国港湾の整備拡充による先発コンテナ埠頭の貨物取扱い量減少傾向は、中進諸国の経済発展状況を示すものでむしろ好ましい側面を持つ

表・2 コンテナ八大港の定期航路貨物に占めるコンテナ化状況（輸出）

(単位：千トン)

区分 港名	昭和54年				昭和55年				昭和56年				昭和57年			
	総貨物数	コンテナ化率	コンテナ化率	コンテナ化率	総貨物数	コンテナ化率	コンテナ化率	コンテナ化率	総貨物数	コンテナ化率	コンテナ化率	コンテナ化率	総貨物数	コンテナ化率	コンテナ化率	コンテナ化率
	定期航路貨物数	(%)	定期航路貨物数	(%)	定期航路貨物数	(%)	定期航路貨物数	(%)	定期航路貨物数	(%)	定期航路貨物数	(%)	定期航路貨物数	(%)	定期航路貨物数	(%)
東京	5,607 4,618	4,563 98.8			6,589 5,384	5,316 98.7			7,307 5,902	5,837 98.9			7,238 5,405	5,332 98.7		
横浜	23,216 11,269	4,581 40.7			29,528 13,980	6,223 44.5			30,105 15,256	7,559 49.5			28,934 15,105	7,908 52.4		
清水	1,644 730	478 65.5			2,066 748	515 68.9			2,380 956	646 67.5			2,472 1,411	881 62.4		
名古屋	18,972 4,752	1,845 38.8			23,635 5,625	2,219 39.4			22,985 5,406	2,357 43.6			20,148 5,187	2,454 47.3		
四日市	1,458 32	8 25.1			1,960 7	4 49.1			2,064 23	6 24.0			1,200 28	14 48.0		
大阪	5,737 3,035	2,005 66.1			6,538 3,550	2,415 68.0			7,125 4,059	2,782 68.5			7,564 4,560	3,153 69.2		
神戸	19,837 17,923	10,368 57.8			23,063 20,659	12,182 59.0			24,242 21,791	13,848 63.5			21,368 19,293	12,842 66.6		
北九州	7,263 1,461	27 1.8			7,567 1,504	76 5.0			6,122 1,166	92 7.9			5,464 1,101	148 13.4		
合計	83,734 43,821	23,875 54.5			100,946 51,457	28,949 56.3			102,330 54,560	33,125 60.7			94,388 52,089	32,733 62.8		

出所：日本海上コンテナ協会「コンテナリゼーション」(各港湾統計資料)

注 コンテナ化率 = $\frac{\text{コンテナ貨物}}{\text{定期航路貨物}} \times 100$

ていることは言うまでもない。後発国からの追いあげは、どの分野においても共通する経済発展の一法則とさえ言える現象である。このような刺激的状態がわが国に反作用すると同時に、今後の港湾造成拡充、投資などに際して近隣諸港の状況を配慮しなければならないことも事実であろう。極東発着貨物量の増減の見通しが今まで以上に重要視されることになるのである。

2. 同盟コードの発効に関連して

国際海上貨物の流れに影響を与える諸要素は少なくないが、先に述べたアジア中進諸国における海運の発展はその一つである。さらに加えて産油国を含めた発展途上諸国の海運参加、それを法的に保障する「定期船同盟行動憲章条約（いわゆる同盟コード）」の採択（1974年4月）、発効（1983年10月6日）など、わが国海運ならびに港湾への影響する国際的条件は近年とくにきびしさを加えていると考えられる。同盟コード未批准のわが国では、わが国発着貨物についてはこの条約は適用されないが、早晚批准をむかえることは間違いない、それに伴って海運、港湾のうける影響は大きいと考えられる。同盟コードの場合、直接的には船社と荷主が影響をうけるのであるが、港運業者の中にすでに国際複合一貫輸送を目指して国際複合運送人（Multimodal Transport Operater, MTO と略称）となる例も出しておらず、この場合定期船同盟の航路を使用する際に同盟コード適用航路の場合はその規定に従う義務が発生するのである。

周知のように、定期船同盟行動憲章条約とは、定期船市場へ平等な参加を求める発展途上諸国が、海運同盟の運営に新しいルールを求めて策定したもので、その主要な内容は、1. 貿易当事国船社に定期船同盟への参加権を認める。2. 同盟内の貨物積取比率に関する協定を結ぶ（この場合のガイドラインとして、貿易当事国各40%，第3国20%が示された）3. 同盟内の船主と荷主の関係をルール化する。4. 粉争解決手段として国際調停手続き機関を設置するというものである。つまり、従来先進海運諸国だけが参加資格を持っていた海運同盟へ、貿易当事国の参加を求めるとともに、一方的に取り

決めていた海上運賃、各種サーチャージ、スペシャルレート、その他一手積み契約などの諸条件について、同盟と荷主団体との協議で決めるように法的根拠づけがなされたのである。

同盟コードの特徴としては、第一に自国船への優遇政策「国旗差別政策」を基調におき、「海運自由の原則」への規制を内容としている。從来言われてきた「海運自由の原則」は、海運への参加の自由ではなく、国際海運競争における自由を意味するのであって、これは先進海運国のみが持つことの出来る自由である。国旗差別政策が自国船のみの優遇を目指すのに対して、海運自由の原則は、伝統的海運国の市場独占を維持しようとする点で内容的には集団的国旗差別である。とりわけ発展途上国海運は国営、準国営であるため、政府の意向が直接市場競争へ反映することになり、必然的に国旗差別政策となるのである⁽²⁾。

同盟コードは第二に、荷主に対する事前協議制度を提唱している。同盟は運賃率の一括引上げを実施するときは、荷主機関、荷主代表、又は荷主に対して150日以前に引上げ率の表示、実施期日、および理由を通告しなければならない。一括運賃率の引上げ実施後10ヵ月以上を経なければ次回の引上げ通告が出来ない。これらは同盟主導型の運賃値上げに荷主側からチェックをかける機会を留保したものである。一般的にみて、発展途上国のは多くは低価格大量の原材料、農畜産品を先進国に輸出し、付加価値の高い加工品を先進国から輸入しているが、輸入はCIF、輸出はFOB契約で行われるため、つねに保険料込みの高額運賃を払わねばならない。これは長年にわたって海運取引に続けられてきた習慣であるが、この方式は貿易当事国が大体において対等貿易と対等輸送力を持った時はじめて平等に作用するが、両者に格差のある場合は、概して先進工業国に対して有利である。海運力が弱く、しかも荷主的立場の強い途上国は、同盟コード発効を機に、対荷主事前協議制を採用し、加えて国家の主導で先進海運諸国との対応をはかる方向を具体化したのである。

第三に同盟コードは、同盟と荷主間で締結される一手積協定（Loyalty arrangement）を設定し維持できることを決めた。その方式は荷主と同盟間で協議することが前提とされているが、荷主が同盟船だけに船積みすること

を約束した場合、他の荷主よりも有利な運賃で同一のサービスを受けることが出来るもので、船社はこれによって継続的に積荷が確保出来、荷主は割安運賃で運航サービス入手できるというものである。この種の協定は過去において盟外船との競争に有効な武器として利用されてきた。発展途上諸国は低運賃で荷主にとって有利な同盟船活用と同盟ルールの運用を期待しているのであるが、歴史的みて、この種の拘束協定は荷主に同盟船利用を半強制化する手段に用いられてきたことを考えると、今日、同盟の持つ拘束力の全面的弱体化を認めざるをえないものである。

港湾運送業者の中には検定業のように海運同盟ルールに応じた業務を行う業種が存在する。同盟コード発効による影響が、この種の港運業に現われるのは、荷主に対する一手積契約などに伴って運賃割引やサービス競争の結果、港運業の経営基盤が危うくなる時であろう。さらに、沿岸荷役部門、検数部門に見られるように、すでにコンテナリゼーションの進展と共に、在来船型荷役に必要であった作業部門が消えつゝあることから受ける大きな影響である。この点からみると同盟コード発効、海運同盟の弱体化、その結果として港湾運送業の経営基盤の危機という図式が画かれるのである。

3. 新たに発生した便宜置籍船問題とのかかわり

発展途上諸国の商船隊整備について UNCTAD 海運委員会⁽³⁾は、先づ定期船分野で発展途上国海運の海運同盟への参加、同盟貨物の積取確保、荷主国としての立場擁護のため荷主協議制度の導入等を柱にした「定期船同盟行動憲章条約」を1974年に成立させたことはすでに述べたところである。しかし途上国が世界海運に占める定期船の割合は2割程度で、主力はタンカー、バルク輸送などの不定期船分野である。そこで UNCTAD を舞台に1970年代後半、発展途上諸国の海運力拡充計画は不定期船分野におけるシェア拡大に重要な位置がおかれるわけである。UNCTAD 事務局が便宜置籍船（以下 FOC と略す）問題を積極的にとり上げて以後、便宜置籍船の実態がかなり明らかになってきた。これによると全世界総海上貨物の37%が便宜置籍船

によって運ばれている。さらに OECD 年次報告 (Seaborne Trade Statistics) によれば、OECD 加盟国における FOC 船による積取比率は輸出に比して輸入の方が相対的に高い。これは先進諸国の産業構造が原燃料、バルクカーゴの輸入と、工業加工製品の輸出といった共通のパターンとなっているからで、中でも日本は輸出で35.9、輸入で37.7（数字は1979年）と FOC 船積取率がアメリカに次いで高い。先進国海運企業が自国籍船を縮小して自國船員の雇用を減らしても競争力を高めるために FOC 船を活用している実態は、わが国大手海運企業にその典型を見ることが出来るのである。発展途上諸国の船腹構成はタンカー、バルカー等不定期船を中心であるから、発展途上諸国海運は便宜置籍船とともに競争状態となる。FOC 船排除の要請が強いのは、FOC 船の真の利益取得者がアメリカや日本など先進海運諸国であり、これらの諸国が過去長年にわたって世界海運を独占してきたことに対する抵抗であるともいえる⁽⁴⁾。

UNCTAD 第5回総会（1979）は、その決議の中で、1. 不定期船の主たる構成である便宜置籍船の排除、2. 不定期船部門におけるカーゴ・シェアリングの導入、3. 船舶取得の便宜をはかること等が決定され、さらに1980年に開かれた政府間特別作業部会討議資料（UNCTAD 事務局製作）では、FOC 船の段階的排除について具体案が示された。

ところで UNCTAD が FOC 船そのものを排除の対象としているのに対し、すでに1950年代から ITF（国際運輸労連）では、船員の労働条件改善と組織強化のために FOC 船問題をとり上げ、運動をすゝめてきている。ITF、ILO における FOC 船とのかかわりは、FOC 船そのものの排除ではなく、その存在を認めた上で、労働権の確立を目指すという特質を有する。

ILO第41回海事総会(1958)は、「第107号勧告」および「第108号勧告」を採択し、FOC 船乗組員の雇用と社会的レベルの労働条件確保について勧告を行った。

107号勧告「外国に登録された船舶において勤務する船員の雇入に関する勧告」は、「加盟国はもし船員の雇入条件が、一般に、団体協約および社会

的基準が伝統的に遵守されている海運国の善意の船舶所有者団体および船員団体が受諾する団体協約および社会的基準に基いて適用される条件と同等のものでない場合には、自国の領域内において船員が外国で登録された船舶に乗り組み、又乗り組むことに同意することを阻止するため、その権限内にあらゆる措置をとるものとする」と述べた。つまり、FOC 船乗組員の労働条件が、船舶所有国における一般船舶乗組員と船主団体間の労働協約のレベルを下まわってはならないという勧告内容である。

ILO 108号勧告「船舶の登録に関する船員の社会的条件及び安全に関する勧告」は、その前文で「……これまで伝統的海運国と認識されていなかつた国において船舶の膨大なトン数が登録されていることによって、この問題が特に注目されるようになったことを考慮し……」との書き出しで、1958年4月29日国連海洋法会議で採択、署名された「公海に関する条約」の中の「国と国旗を揚げる船舶との間には真正な関係が存在しなければならない」との部分を引用して、「登録国は、登録によって課せられるすべての義務を受諾し、かつ自国の航洋商船に勤務する船員の安全および福祉のために管轄権および管理を実効的に行使すべき」であること、国際的な安全確保、海技免許状の試験実施や発効に関する適正な措置について必要な方法と制度を設けるよう ILO 加盟国に求めたのである。

戦後一貫して FOC 船ボイコットを呼びかけていたITF⁽⁵⁾の活動は、1958年12月1日から5日まで世界的規模で FOC 船入港ボイコットを実施することで一層活発化した。この段階のボイコットは、ITFが受け入れることの出来る団体協約を結んだ FOC 船に対して「ブルー・サーティフィケイト」(Blue Certificate) を発行したにもかかわらず、それを所持しない FOC 船にむけて行われた。パナマ、リベリア、ホンジュラスに移籍された FOC 船の真の船主は、当時なおアメリカが最も多く、ボイコット戦術に対応してアメリカの FOC 船主が結束して「アメリカ必要置籍委員会」をつくり、ITF と積極的抗争にのり出したのである。実際にボイコットは、アメリカの二つの海員組合の主導によって、アメリカ主要港に入港した米船主に所有されている FOC 船にむけてのみ行われた。

1950年代末の段階では、今日ほど多くの先進海運国が置籍しておらず、むしろ欧州の伝統ある海運企業の意向を反映してイギリス等は FOC 船に批判的であった。その批判は FOC 船の多くを所有しているアメリカ海運企業にむけられていく。1959年6月、欧州9カ国（ノルウェー、オランダ、デンマーク、英国、西独、スウェーデン、ベルギー、フランス、イタリア）とアメリカ政府間の会議がワシントンで開かれたのも両者の対立を反映したものであり、議題はアメリカの海運助成策、積荷優先法についてであった。アメリカはその支配下にある FOC 船隊の温存が、軍事的、経済的に絶対必要であるとの従来の方針をゆずらず、欧州側の申入れ、すなわちアメリカ海運資本が FOC 国へ流れていくのを思い止まってもらいたいとの申出を断った⁽⁶⁾。

1960年代に入るとイギリスはじめ欧州各国とも FOC 船の増大を抑えることは出来なくなった。欧州諸国にとって「国際条約で最低基準が示されていても実際にはごくたやすく最高基準となりかねない」⁽⁷⁾うえに、留保利益に対する課税の免除や置籍国の法的整備の立ちおくれ等が FOC 船への魅力を一層強めたのである。伝統海運国は、国際海運市場で FOC 船と競争せねばならず、自国海運企業への課税が一層やりにくくなる。イギリスでは1954年以降、海運企業に対する課税措置をかなり緩めたにもかかわらず、FOC 国への船舶移籍に歯止めをかけることすら出来なかった。

1970年代に入ると ITF は組織内のアジア船員への対応にせまられるようになる。ITF はその結成の歴史からして、欧州、中でも本部のあるイギリスを中心に活動が展開されていただけに、FOC 問題とアジア船員問題の両者の共通性と異質性を理解しにくく、先進海運国の労働組合運動に新しい課題を持ちこむ結果となったのである。FOC 船の乗組員に対して ITF の示す基準賃金が、アジア諸国（日本を除く）の国内において決められている国定賃金レベルより高いことから、ITF は基準以下の低賃金で雇用していることに対する制裁措置として、インド船員組合の権利停止処分を行ったのである（1978年）。これと同様、国内賃金が ITF 基準賃金に及ばないことは、シンガポール、フィリピン等 FOC 船に乗船して

いるアジア船員に共通した問題である。これらアジア船員たちは、ITFが示したレベルに賃金が上がることは望ましいが、それは他方で雇用機会を失うことに通じるから、ITFに対して抵抗する事態となったのである。その後ITFはアジア船員部会を開き、東南アジア船員の要望を扱み上げるようになった。

FOC船の増加が世界主要海運国におよび、わが国におけるFOC船活用が1970年代後半から急激に伸びてきたこともすでに述べた。1982年わが国の諸港湾に入港したFOC船合計は1億トンを超える、入港外国船総計の約半分に達している（日本関税協会「外国貿易概況」より）。

のことから、FOC船入港に伴って発生する諸問題に各港とも適切な対応がせまられるわけで、とりわけ港湾における安全性、狭水道における航行など重要な課題をかかえていることが問題となるのである。

ILOは、1976年海事総会で147号条約「商船の最低基準に関する条約」を採択した（1981年11月発効）。147号条約は、条約批准国に入港した船舶の中で一定の基準に達しない船に対して、“必要な措置”をとることが出来るというポート・ステート・コントロール（Port State Control）を与えたことに大きな特徴がある。本来船舶に関する航行安全、海洋汚染防止、船員の労働保護については、船舶の登録国（旗国）が監督義務を持つというFlag State Controlが一般的に通用していた。今回のPort State Controlは、FOC船の場合、登録船の監督と指導を十分行うことが出来ない点を理由に、登録国による監督を補うものとして入港国による一定の監督措置をとることを認めたものである。わが国の場合、ILO 147号条約は未批准であるから直ちに各港およびFOC船に対する監督権を持つことにはならない。しかし本条約批准国が増えれば、わが国港湾にとって新しい課題が生ずることになる。

ILO 147号条約の発効は、かねて便宜置籍船に対するチェック活動を行っていたITFの活動を一層活発化させた。入港する便宜置籍船を訪船し、「ブルー・サーティフィケイト」受給状況、発行されている場合ITF協約が完全に履行されているかチェックして、問題があればボイコットを含む

対抗措置をとることが出来る権限を持つのである⁽⁸⁾。点検員（インスペクター）は、それぞれの組合に属しながらも実質的にはITFから多くの権限と責任を持たされ、ITFの訓練をうけて実質的な直属オルグの役割を果すことになる。現在点検員が配置されている国は、ヨーロッパを中心に18カ国（日本も含まれている）にのぼっている。わが国では全日本海員組合が1983年1月より点検員を主要港に配置した。FOC船への新たな対応は、わが国全日海にとっても未経験な活動分野であると同時に、船員の場合ITFの組織活動が企業や一国の枠をこえて進みつゝあることが証明されるのである。そして点検員が配置された港においては、FOC船への対応という新たな問題をかかることになるのである。

4. 国際複合一貫輸送と港湾

国際複合一貫輸送はコンテナリゼーションの「必然的産物」といえるが、海・陸・空の各輸送機関を連結し、ターミナルを「合理的」に組みこもうとすれば、従来「港から港へ」の輸送体系の上に存在していた港湾経営は変化せざるをえない。

わが国では、運輸問題全般にたいして80年代のビジョンを示した運輸政策審議会答申「長期展望に基づく80年代の交通政策の基本方向」（1981年7月6日）において、物流政策のあり方が示され、具体的には国際複合一貫輸送への対応の緊急性が強調された。「運政審答申」は全体が8章にわたる大論文であるが、従来から交通運輸がもっていた大衆の移動手段のための足であり、国民生活に不可欠の物資輸送を担っているという公共性の原則が大幅に後退し、それに代って効率性と競争原理を強め、公共性にもとづいて行政が行ってきた部門を可能な限り縮小して当事者たちによる相互扶助（協調と提携）の考え方の導入を強調している。

「運政審答申」は第5章「物流政策のあり方」の中で、従来の物流体系は需要にあわせて輸送を準備していく「需要追随型」であったが、今後は逆に需要を開拓していく「需要開拓型」に変わっていかなければいけないと指摘し

ている。そのため新たに「総合運送取扱業」を設け、従来のタテ割り事業規制からの脱皮をはかって、適時適切に輸送機関の選択や新しい通し運賃割引制採用などについて検討すべきとしている。しかし運政審がいう「需要開発型」で利用者に選択権を与える交通サービスの提供ということは、本質的には大荷主の意向にそくした運輸手段の提供を意味することになる。

従来から港湾行政の「タテ割り」からくる不合理性について多くの批判があったが、「行政改革」の波にのって、運輸省の組織改革が進み、1984年7月1日からすでに全国9ブロックに分けて地域別に海運・陸運統一した「地方交通局」が誕生、いわゆる「ヨコ割り行政」へ転換したことは周知のことである。この「行政改革」が、「無駄をなくし効率的行政」を試行して行われたことは言うまでもないが、その前提に国内・外における物的流通の変化、協同一貫輸送の急速な発展が存在していたことは事実である。今回の運輸省「行革」で新設された「貨物流通局」では、自動車、鉄道、通運、内航、港湾運送、倉庫、トラックターミナル、パイプラインの管轄を総合的に行うことになる。

これに関連して港湾通過貨物の検査に責任をもつ税関の機能も大きく変えられつつある。コンテナ貨物の検査について新方式の導入が企画されているのであるが、神戸港では今年4月から関税局の指示で「コンテナ内蔵輸入貨物の取卸し場所検査」のトライアル（試行）が実施されている。この「取卸し場所検査」とは、本来外国から貨物が到着し輸入のために陸上げされた場所、つまり港頭地区に設けられた保税地区や税関検査場で検査を実施していたものを、コンテナ貨物取り卸し地まで税関員が出向いて、いわば「出前検査」をやろうとするものである。新検査方式では、他所蔵置方式（関税法では保税地区に置くことが困難または著しく不適当な貨物にのみ他所に置くことを認めているが、コンテナ貨物がこれに該当するとは考えられない）、許可前引き取り承認（許可前に貨物引き取りが行われるのでは実際に検査できない）、許可後検査方式（許可後国内貨物として移動しはじめた貨物に対して検査を行うことは不可能である）などを適用することによって、実際上の検査の簡略化をはかっていると考えざるをえない。

最近コンテナ内蔵貨物が書類と異っていたり、特別扱いを必要とする有害危険品が無防備のまま積込まれていたり、国際複合一貫輸送を進めるに際して多くの問題が発生している。麻薬、拳銃類は論外としても、国内で禁じられている農薬、食品消毒薬、添加物など輸入に際し、水際作戦の強化が叫ばれている時に「出前通関」はかえって検査をやりにくく困難にするのである。税関職員数を大幅に増員するならまだしも、「行革」のもとで人員削減の状態では、「出前通関」は想像以上の労働強化をもたらす結果となる。このトライアルは、コンテナ貨物の流れをスピードアップするために、税関検査に必要な港頭滞留時間を短縮することを目的として考案された方式である。結局、大手荷主（大企業、商社）の要望をうけて、「外国貨物は保税地域以外の場所に置くことが出来ない（関税法第30条）の規定を無視してまで、コンテナ輸出入貨物のスピードアップをはかってきているのである。

今日、コンテナリゼーションの最大のメリットである国際間海陸一貫輸送システムのコントロールを行う組織と機関をめぐって各業界間の競争がはげしくなってきていている。わが国港運業者が国際複合運送業者（MTO）として活躍をはじめたことはすでに述べた。基本的には港湾を単なる「通過点」に変えてしまう国際複合一貫輸送に対して、港湾関係者たちは緊急な対応がせまられることになるであろう。

注

- (1) 1983年10月27日シベリア鉄道経由で輸送されてきたソ連船づみコンテナから液体危険物「ジメチルアニリン」が流出しているのを作業員が発見した。これはコンテナ内で二段に積んだ下づみドラム缶1個にひびわれがあったのが原因であるが、83年に入って2回目の事故、1978年にはこの種の危険物漏れ事故が13件も発生している。(神戸新聞 1983年10月28日)
- (2) わが国も近年国旗差別政策の影響をうけている。エクアドルは極東航路から貿易当事国以外の第三国船の一切排除を通告、アルゼンチン政府は、同国と欧州航路同盟の船社問題協定が整わないのを理由に、同国船社が一斉に脱退、政府は同盟の解散を命じた。わが国の南米西岸航路の日本船積取り率は、南米諸国の自国船優先政

策導入前（1965年）97%であったが、1978年には25%に落ちこんだ。中米航路についても、同期間に84%から39%に積取り率が激減したのである。

- (3) UNCTADは1964年に南北問題を扱う機関として国連に設定され、総会の下に各種の委員会が設置されている。海運、港湾問題を扱う海運委員会は1965年11月第1回委員会を開き、以後活発な活動が続けられている。
- (4) くわしくは拙稿「いわゆる『便宜置籍船問題』について」（経営研究1983年11月号）参照。
- (5) 1984年7月、ITFはオスロ大会において船舶の非海運国への移籍に反対する方針を決定、パナマ等の便宜置籍船に対する国際的ボイコットを呼びかけた。
- (6) 梶本喜三郎「便宜置籍船問題の軌跡」『海運』昭年58年2月、88ページ。
- (7) 『ロッヂデール・レポート』邦訳 第一分冊、62ページ。
- (8) この点に関しては吉田昭巳「ITFの便宜置籍船対策と活動」『海運』（昭和58年3月号）が参考になる。

国際化のなかの産業の発展と港湾

日比野 光伸

(名古屋港管理組合)

目 次

はじめに

1. 産業構造の現状と港湾
2. 産業の国際化への進展と港湾
3. 水平貿易の進展とコンテナ輸送
4. 国際協調における産業の発展と港湾

—むすびにかえて—

はじめに

国際貿易は、それぞれの国の産業の比較優位・劣位によって構成される。そして比較優位産業の拡大、劣位産業の縮小が必然的に働く。そこで国際流通の接点である港湾も必然的にこれらの構成分子として位置づけられる。

我が国の比較優位構造は、その自然的条件ゆえ海外に資源を依存する加工貿易を比較優位構造としている。そのため、資源の最適分配を可能とする位置に港湾は立地する。その立地の第一条件として、海上輸送の安定確保が必要である。1955年にはじまる高度成長政策による重化学工業の推進によって、工業と港湾は、一層構成関係を深め、基幹産業の臨海性を推進した。特に、重化学コンビナートは、港湾の生産機能化を促進し、鉄鋼港湾、石油港湾等の工業港湾の発展をもたらした。

また、これらの基幹産業を軸として、生産活動をする加工組立産業、特に、自動車産業は、生産高の 50 %以上を海外市場に依存し、大量一括輸送の効果をもとに専用船による輸送方式を推進し、臨海地域に生産機能をもった積

出専用埠頭の立地を機能化した。

このような産業と港湾の機能的一体化は、我が国の貿易が自然的条件から海上輸送に依存することからである。これは、我が国の外国貿易構造の優位性を示すものとして、海上輸送の効果を最大発揮したものであるといえよう。この優位構造に支えられた我が国の外国貿易構造は、今や欧米先進工業国との競合商品の大量輸送のもたらす貿易不均衡は、大量失業という社会問題を引きおこし、深刻な貿易摩擦にまで発展している。そして、我が国の貿易のあり方の本質がとわれているのが現状である。この解決は、自由貿易を堅持し、マクロ的対応をもって世界経済の均衡ある発展を求める我が国の責務である。

また、このような対応は産業構造は勿論、その構成分子である港湾そのものも変革的対応を求められることはいうまでもない。このようなことを念頭にして、今後の港湾というもののすがたを求めるには、世界の貿易構造がどのようにになっていくかを知らなければならない。

1. 産業構造の現状と港湾

我が国の外国貿易構造は、その自然的条件により資源に乏しいため、原料を海外から輸入し、製品化して輸出する垂直貿易構造である。このような我が国の貿易構造を他の先進工業国と比較してみると、まず輸出構成においては、表・1から我が国の工業製品は96.6%であり、他の先進工業国に比較し

表・1 主要先進国工業国品目別輸出・入構成（1981年）

(単位：%)

	日本 輸出・輸入	アメリカ 輸出・輸入	西ドイツ 輸出・輸入	イギリス 輸出・輸入	フランス 輸出・輸入
食料	1.1 11.3	14.7 7.4	5.4 11.0	7.2 13.0	16.4 9.5
原燃料	1.4 51.6	14.8 51.6	4.7 31.6	7.7 24.5	7.9 14.3
工業製品	96.6 21.6	68.4 55.0	86.0 54.8	68.9 63.4	74.6 55.4
化粧品	4.4 4.4	10.2 3.6	12.5 7.5	11.0 7.1	12.0 8.6
機械輸通用機器	61.7 6.3	41.5 26.7	44.9 19.8	33.1 26.5	33.2 22.1
(乗用車)	12.1 0.2	1.8 7.0	7.8 2.4	1.8 4.4	5.5 2.8
その他製品	30.5 10.9	16.7 24.7	28.6 27.5	24.8 29.8	29.4 24.7
(織維品)	4.2 2.5	2.2 4.1	4.6 7.7	4.0 6.3	5.0 4.9
(鉄鋼)	11.0 0.8	1.3 4.5	5.9 3.3	2.4 2.2	6.3 3.3
その他	0.9 0.7	2.2 1.8	2.0 2.0	2.3 1.4	0.3 0.1

(注) 比率は、対ドル

出所：日本銀行調査統計局「日本経済を中心とする国際比較統計」第20号1983年による。

て西ドイツの86.0%，アメリカの68.4%よりも高く，食料品，原燃料においては，1.1%，1.4%と，西ドイツの5.4%，6.6%，アメリカの14.7%，14.7%よりも低く，対象的である。また，輸入においては，輸出とは反対に燃料51.6%，原料14.8%，食料11.3%，工業製品21.6%と，西ドイツの11.0%，7.7%，24.5%，54.8%，アメリカの7.4%，4.9%，31.6%，55.0%と比較して我が国は，他の先進工業国より食料品，原燃料に高く，工業製品に低い構造を示している。これは，我が国の貿易構造が，原料輸入，製品輸出の垂直貿易構造であり，一方他の先進工業国は，産業内分業による相互補完関係による製品移動を基本とする水平分業構造であることを示している。このような我が国と欧米先進国とは貿易構造の体質的相違は，我が国の製品輸出に基づく競合商品の貿易摩擦を発生させ，相互の貿易収支の不均衡はもとより，当該諸国の競合企業の敗退による失業の増大は，社会的，政治的問題を誘発させ，国際問題を引き起し，保護貿易への逆行をも，うながしている。

ところで，我が国このような外国貿易構造の進展をかえりみると，国際環境は，西欧先進工業国とは異なり，歴史的にも，特に明治維新以来近代国家建設は，欧米先進国へのキャツチアップであった。ついに1955年にはじまる高度成長政策によって，設備投資による産業経済の拡大に成功し，世界のトップレベルにまで到達し，先進工業国たる地位を築き上げた。このような歴史的発展過程は，特に西欧先進国にみる，隣接する国際環境ではなく，必然的に独自の国内的需給の分業体制が進んだものと思われる。これは，我が国が資源小国であるため，技術立国たることは，必然的である。そのため近代国家成立期の初期の外国貿易においても，輸出構造は，生糸，茶，漆器等，第一次産業の加工生産物であることから，すでに現在の工業化への契機を備えていたといえる。

このような外国貿易構造は，表・2から地域内の輸出構造をみれば，我が国が，先進工業国とは46.4%，発展途上国とは46.2%であるのに対し，西ドイツの72.2%，23.3%，アメリカの52.4%，44.1%と先進工業国に高く，発展途上国に低いのに対し，我が国は反対の構造を有している。また，輸入においても我が国が先進工業国に低く，発展途上国に高いのに対し，他の先進

表・2 主要先進工業国の国分輸出・入構成（1981年）

(単位：%)

	日本 輸出・輸入	アメリカ 輸出・輸入	西ドイツ 輸出・輸入	イギリス 輸出・輸入	フランス 輸出・輸入
先進工業国	46.4 34.6	55.5 52.4	71.7 72.2	68.3 75.6	62.1 64.9
北米	27.9 20.8	16.9 17.1	7.2 8.6	13.8 14.4	5.9 8.9
西欧	14.7 8.0	26.6 19.4	62.5 59.6	50.9 56.1	54.7 53.1
日本	— —	9.3 14.6	1.2 3.5	1.4 3.5	1.0 2.3
その他	3.8 5.8	2.7 1.3	0.8 0.5	2.2 1.6	0.5 0.6
発展途上国	46.2 61.9	40.6 44.1	24.2 23.3	29.4 21.8	29.9 30.4
石油輸出国	15.1 39.7	8.9 18.5	8.7 10.5	11.8 7.6	9.9 18.2
非産油国	31.1 22.2	31.7 25.6	15.5 12.8	18.0 14.2	20.0 12.2
共産圏	2.8 1.7	1.6 0.3	0.8 3.8	0.5 1.8	3.3 3.6
その他	4.6 1.8	2.3 3.3	— 0.7	— 0.8	4.7 1.1

出所：表・1に同じ。

工業国においては、反対の傾向を示している。このことからしても、我が国と欧米先進工業国とは貿易構造の相違をうかがうことができる。

次に資源輸入国としての我が国の現況を表・3からみると、アメリカ、オーストラリア、サウディ・アラビア、インドネシア、カナダ等の資源大国への依存は高く、特にオーストラリア、カナダ、中近東産油国との貿易収支は一貫して赤字を示している。特に、食料品類のアメリカ依存は高く、小麦58.0%，とうもろこし80.1%，大豆95.8%は顕著である。鉄鋼石、石炭の製鉄原料は、オーストラリアに40.7%，37.4%と依存は高く、石油、液化ガスは中東産油国、インドネシアに依存は高いことから、我が国の資源輸入の集中度を知ることができる。さらに表・4から主要輸出・入商品の状況をみると貿易摩擦の焦点となっている鉄鋼、自動車、VTR等の主要商品の我が国の輸出依存率は、32.4%、54.7%（乗用自動車）、81.1%を占めている。この中でもVTRのごときは我が国独自の開発商品として、輸出依存率の高い代表的なものである。また、輸入においても、原油の100.0%，小麦88.5%，とうもろこし100.0%，大豆95.0%，鉄鉱石99.3%，綿花100.0%，羊毛100.0%等資源の輸入依存率の高さを示している。このような商品構成からしても容易に我が国の貿易構造をみることができる。このような我が国の現状から、おのずと我が国が世界の工業地帯としての位置づけが示されて

表・3 我が国的主要資源輸入集中度 (1982年)

(単位: %)

品目	1位	2位	3位	上位3か国のシェア
小麦	アメリカ(58.0)	カナダ(25.5)	オーストラリア(16.5)	100.0
とうもろこし	アメリカ(80.1)	南アフリカ共和国(18.0)	タイ(1.7)	99.8
羊毛	オーストラリア(67.7)	ニュージーランド(14.5)	アルゼンチン(3.4)	85.6
綿花	アメリカ(44.3)	ソ連(12.6)	オーストラリア(9.9)	66.8
鉄鋼	オーストラリア(40.7)	ブルジル(23.8)	インド(12.1)	76.6
大豆	アメリカ(95.8)	中国(3.1)	カナダ(13.1)	87.4
木材	アメリカ(30.2)	マレーシア(29.2)	インドネシア(10.1)	69.5
石炭	オーストラリア(37.4)	アメリカ(36.9)	カナダ(13.1)	87.4
石油	サウディアラビア(39.0)	インドネシア(15.9)	アラブ首長国連邦(14.0)	68.9
液化ガス	インドネシア(32.2)	サウディアラビア(21.2)	ブルネイ(18.3)	71.7

出所：通商白書(1983年版)による。

表・4 我が国的主要商品の輸出・入比率(1982年)

(単位: %)

輸出	輸入
合成繊維織物 63.8	小麦 88.5
綿織物 17.8	とうもろこし 100.0
セメント 14.1	大豆 95.0
陶磁器 26.3	砂糖 74.4
タイヤ・チューブ 80.1	綿花 100.0
鉄鋼 32.4	羊毛 100.0
電子式卓上計算機 76.9	鉄鉱石 99.3
工作機械 31.6	銅鉱石 95.3
テレビ受像機 61.6	原油 99.8
半導体素子 17.2	天然ゴム 100.0
VTR 81.1	木材 63.5(P)
乗用自動車 54.7	パルプ 17.0
トラック 28.4	原燃料炭 92.4
二輪自動車 50.4	液化石油ガス 60.5
カーメラ 76.1	集積回路 16.4
時計 計 87.3	アルミニウム地金 78.8

(注) 1.(輸出比率算出基準)

(1)原則として輸出/生産(数量)である。

陶磁器は輸出金額/生産金額

(2)鉄鋼は粗鋼換算

2.(輸入比率算出基準)

(1)原則として輸入量/(輸入量+生産量)である。

(P)は暫定値 銅鉱には海外粗銅の輸入分含む。

出所：通商白書(1983年版)による。

いる。

以上のように我が国は、垂直貿易構造によって比較優位が拡大され、構造づけられている。このような優位構造は、一般的に欧米先進工業国にみられる資源立地としての産業構造ではなく、資源輸送の臨海立地の産業構造からできている。というのは、我が国の資源の海外依存は、船舶による海上輸送を主体とする工業立地であるため、必然的に海陸の接点である港湾との関係から輸送経費が生産性に与える影響によって産業立地は位置づけられることから、産業は、港湾を基準として、臨海性、内陸性産業に大別することができる。従って、鉄鋼、石油精製、石油化学等の単位に占める輸送経費の加重産業は、臨海立地することになる。また製品の海運依存度においても同様である。

このような我が国の産業の港湾との現状は、国際化への進展と、世界経済のめまぐるしい変化のなかで、我が国の産業の国際競争力の変化とともに、産業の比較優位構造は変化するであろうし、比較優位構造は、世界経済の均衡ある中成長時代を迎え、先進工業国はもとより、発展途上国との技術援助、直接投資、経済協力等による国際協調によって、我が国の産業は、このような国際化現象との均衡の上に発展していくことであろう。

注 (1)小宮降太郎、天野明弘「国際経済学—現代経済学8」P 62

(2)経済企画庁総合計画局「2000 年の日本」—世界経済、多極安定への道標—

P153（我が国の地域別貿易収支表）

2. 産業の国際化への進展と港湾

国際分業の進展とともに、産業が国際化されるなかで、国際環境の変化とともに、比較劣位化産業の優位産業への転換がなされる。すでに表・2 でみたように、製品輸入が一段と増加し、欧米なみの60%台になるのも間近いであろう。というのは、大部分の製品が国産品でまかなわれている我が国の経済社会が続くならば、貿易摩擦は、増え激しくなり、保護貿易化の傾向は強くなり、我が国は、自由貿易市場から追放されかねないからである。自

由貿易は、我が国の経済的体質から生命の源泉であり、我々の身の廻りのものは、ごく一部のものを除いて原料、製品は別として海外に依存している。これは、港湾を通過してきたものばかりであり、我が国の経済のあり方は、港湾の機能的特性そのものである。このようなことから臨海性立地として最も代表的な、鉄鋼、石油関連等の産業と下流の加工組立産業をめぐって港湾の動向についてふれてみたい。

① 鉄鋼業

我が国の輸入に占める海上貨物の約66%までが製鉄、石油関連企業の原料である鉄鉱石、石炭、原油で占められ、港湾は、これら企業の生産機能に占める位置は大きい。鉄鋼業においては、表・5に示すように生産高の32%を

表・5 世界の鋼材輸出の推移

(単位: 鋼材ベース 100 万t. () %)

年	世 界	日 本	EC(10か国)	中 進 製 鉄 (10か国)	そ の 他 (共産圏を含む)
1979	110.9 (100.0)	30.7 (27.7)	31.2 (28.1)	18.8 (17.0)	30.2 (36.7)
1980	107.3 (")	29.7 (27.7)	28.4 (26.5)	19.1 (17.8)	30.1 (28.1)
1981	110.5 (")	28.5 (25.8)	32.3 (29.2)	20.5 (18.6)	29.2 (26.4)
1982	107.3 (")	28.7 (26.7)	27.3 (25.4)	22.7 (21.2)	28.6 (26.7)

(注) EC 10か国は第三国向けのみ

(資料) 鉄鋼年鑑(1984年版)による。

輸出し、輸出貿易に占める位置は約19%と、自動車に次ぎ第2位を占めている。これをとりまく国際環境は、自動車、VTR等の電気製品とならんで、対米・ECの貿易摩擦の対象となっている。また、表・5が示すように、最近特に工業化の進展の目覚しい中進国(中進国)の追上げは激しく、世界鋼材貿易の21.2%を占め拡大の傾向にある。一方我が国の鉄鋼製品の輸入は、漸増傾向にあり、韓国、台湾、ブラジル、オーストラリアの鉄鋼中進国、中国から1982年度は約200万トン、そのうち韓国138万トン(68.4%)、台湾37万トンと、アジア中進国の発展は目覚しい。このような国際情勢のなかで、我が国の今後の鉄鋼業に対する一般的予想としては、貿易摩擦、鉄鋼中進国との

表・6 主要先進国の一次エネルギー需要状況(1980年)
(単位: %)

	固体燃料	石油・ N G L	石油 製品	ガス	原子力	水力・ 地熱	輸入 電力
アメリカ	22.4	42.6	0.8	26.6	3.6	3.9	0.1
日本	17.9	60.5	4.3	5.9	5.4	6.2	—
西ドイツ	30.7	38.0	9.9	15.9	3.7	1.6	0
イギリス	34.6	43.3	—	20.4	4.4	0.6	—
フランス	18.0	58.6	—	11.1	7.3	8.4	0.1

出所: 石油年鑑(1983年版)による。

表・7 主要石油製品の内需の推移

品名	1966年度	1979年度	1981年度
揮発油	100	120	117
自動車	100	113	117
その他	100	91	82
ナフサ	100	92	64
石油化学用	100	104	74
ガス・肥料用	100	75	50
燃料用	100	50	25
ジェット燃料用	100	133	129
灯油	100	124	118
軽油	100	129	141
A重油	100	110	50
B重油	100	78	44
C重油	100	99	73
電力用	100	105	90
その他	100	96	59
石油ガス	100	118	136

(注) 1976年度を基準時点とした製品の推移。

出所: 化学工業年鑑(1983年版)による。

覚しい躍進と世界の鉄鋼需要の低迷のなかで、我が国の鉄鋼業は、発展途上国での新市場開拓を求めるながら、積極的な新鋭設備への更新、大量生産方式の維持、新時代の要求に応じた素材開発等多様な需要に応じつつ、世界におけるトップクラスの位置は保持されていくものと見なされている。

このようなことから鉄鋼業と港湾との依存関係は、資源輸出国の工業化とともにあって、原料オンリーの輸入から製品（中間材）への移行となっても、鉄鋼業そのものの特性から輸送コストの製品に占める位置は高く、依然として、臨海立地は変わることなく、水平貿易の進展にともなって製品輸入港湾としての位置は拡大するであろう。

② 石油関連企業（石油精製、石油化学、電力）

我が国の輸入海上輸送貨物に占める原油・石油製品比率は、約42%である。これからしても、石油精製、石油化学、電力等の石油関連企業は、港湾といかに深い関係をもっているかを知ることができる。

高度経済成長期におけるエネルギー需要の増大に対応し、従来の石炭から海外石油資源依存の転換が行なわれ、エネルギーの中心は、海外原油を基盤とする石油精製業、重油火力発電となり、太平洋岸の臨海工業地帯に立地した。これにともなって、化学工業用原料においても石油化学が主流となり、エチレンセンターを軸に石油化学コンビナートが太平洋岸に立地した。しかし、二度にわたる石油危機は、我が国のエネルギー消費構造を大きく変化させた。1975年から1980年の5年間に原子力は3.5%，天然ガスは3.3%上昇し、石油は7%低下した。1980年の一次エネルギーの消費構造は、表・6に示すごとく、原子力に4%，水力・地熱6.2%，ガス5.9%，石油17.9%，原油・NGL60.5%，石油製品4.3%と石油依存が低くなったといっても、まだ65.5%と、他の主要先進国の中でも最も高い。さらに、表・7から我が国の石油製品の需要状況をみれば、石油化学、電力の石油需要は過減傾向にあり、自動車、航空機の需要は過増傾向にある。このように石油製品への内需の推移をみても、「脱石油」への傾向が顕著であることを示している。また、世界の海上貨物の推移をみても（表・8）、石油、石油製品は過減傾向にあ

表・8 世界主要海上貨物の推移

(単位: %)

年	原油	石油 製品	鉄鉱石	石炭	穀物	その他
1973	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1976	104.1	94.9	98.7	122.1	105.0	114.4
1979	112.6	101.8	109.7	152.9	130.9	135.1
1982	76.5	95.6	91.3	194.2	145.3	132.9

(注) (1) 1973年を基準とした貨物の推移の比率

(2) 穀物は小麦、とうもろこし、大麦、オート麦、
ライ麦、ソーガム、大豆の合計

出所： 鉄鋼年鑑(1984年版)による。

るが、石炭は1973年から1982年までに約2倍に増加している。これは石炭の代替エネルギー化が進んでいることを示すものである。さらにエネルギーの多様化にともなって、LNGの利用が進められている。特に、我が国では、石炭、石油等を主原料として発展してきた都市ガス事業に、将来の有力なエネルギー源として、クリーンエネルギーとして登場し、ガス化効率、相対的供給の安定性の確保から、利用され、現状では、電力、ガスを主体として利用が進められ、鉄鋼においても若干利用されている。さらに将来の有望なエネルギーとして超低温倉庫、冷熱発電等利用の拡大が期待されている。我が国のLNGの輸入状況は表・9に示すように、1976年から1980年までの5年間に約3倍に増加した。また、石炭、LNG等の石油代替エネルギーの輸入、

表・9 我が国のLNG輸入状況

(単位: 千トン)

年度 プロジェクト名	1976	1977	1978	1979	1980
アラスカ	934	1,013	958	958	872
ブルネイ	4,969	5,262	5,297	5,543	5,418
アブダビ		706	1,185	1,462	2,000
インドネシア		1,266	4,245	6,895	8,674
合計	5,303	8,247	11,685	14,858	16,964

出所：石油年鑑(1982年版)による。

これらを燃料とする発電所の立地、石油備蓄等に必要な港湾の基本施設を民間資金を導入して整備するエネルギー港湾制度が1980年度に創設され、1986年度には、⁽¹⁾6港で実施され、エネルギーの安全確保が進められている。今後のエネルギー多様化にともなう総合安全確保対策は、市場経済における根本的価格の均衡が必要になってくる。これには当然政府の市場操作を必要とするものではなかろうか。

このような我が国の「脱石油」傾向は、原油処理量の減少に加えガソリン得率の向上、シンガポール、サウジアラビヤ、クウェート、バーレン等からの安価な輸入ナフサへの依存（表・10）は、産油国等の石油化学プロジェクトの稼動にともない一層増加するであろう。このような我が国の石油事

表・10 エチレン用ナフサ輸入状況

(単位：千キロットル、%)

年	エチレン用 ナフサ消費量	輸入依 存度	国 別 輸 入 比 率				計
			シンガ ポール	サウディ アラビア	クウェート	その他	
1978	23,584	39.9	40.3	15.1	9.4	16.1	100
1979	23,154	41.2	33.3	13.8	10.8	12.8	100
1980	19,909	36.2	24.0	21.0	13.2	20.0	100
1981	17,479	46.7	33.3	32.2	7.2	16.3	100

(注) 輸入依存度は石油化学用ナフサ輸入量 / エチレン用ナフサ消費量

出所：化学工業年鑑(1982年版)による。

情は、世界一の原油輸入国から、石油製品輸入国に脱皮することを示すものとなろう。これに対応して我が国の港湾は、原料輸入港湾から製品輸入港湾へと整備が進められるであろう。

これにともなって、我が国の石油化学の将来は、汎用量產品の需要停滞に対し、エンジニアリング、プラスチック、医薬品等の高付加価値への構造変革をせまられる。そして、加工組立産業のニーズに的確な製品開発、技術開発によって国際分業が進展していくであろう。

注 (1)エネルギー港湾の整備—運輸白書（1983年版）

- 苦小牧港（石炭、火力発電、石油備蓄関連）
- 能代港（石炭、火力発電関連）
- 新潟港（LNG 基地関連）
- 相馬港（石炭、火力発電関連）
- 三隅港（石炭、火力発電関連）
- 青方港（石油備蓄関連）

③ 加工組立産業をめぐって

加工組立産業は、基礎素材産業の高度な技術に支えられていることはいうまでもない。

我が国の加工組立産業の動向であるが、自動車は、1970年代の後半に、鉄鋼を追抜き、輸出商品のトップに位置している。世界経済の同時不況、貿易摩擦等による輸出数量規制によって、1981年以降低調である。今後の自動車産業の動向をみても、国内的には普及率の限界、発展途上国に需要の拡大を求めるものの1970年代に比較して、伸び率は鈍化の傾向となるであろう。

このような自動車産業と港湾との関係であるが、特に集積の高い愛知県を中心とする東海地域、神奈川県を中心とする関東地域の2地域諸港から輸出される輸送機械（主として自動車）の輸出は、全国の76.9%（1982年）を占めている。特に伊勢湾を中心とする東海地域諸港37.5%と全国で最も集積が高い。積出港別でみると名古屋港が全体の27.0%でトップ、続いて横浜港が24.9%を占めている。また、専用船による一括大量輸送が行なわれ、例えば、名古屋港におけるトヨタ名港センターのごときは、整備工場、モーターポール、専用埠頭を備え港湾が生産機能として構成されている。

このような自動車をとりまく内外情勢のなかで、積極的な技術開発と多様化するニーズの対応及び適切な海外展開によって市場開拓が進められていくなかで、先進工業国との貿易摩擦の解決、経済の活性化の推進といった対外対策にもなって、現地生産、技術協力等の推進により、完成車の輸出は伸びやみの傾向にあり、特に発展途上国においては、今後KDの輸出は増加することであろう。

このような情勢のなかで、我が国の総輸出額に占める機械・輸出用機器は61.7%（表・1）で他を圧倒している。このように我が国の輸出は、加工組立産業によって支えられているといふことがいえよう。

以上のように、我が国の1970年代から1980年代の輸出の流れは、鉄鋼から自動車という大型商品によって支えられてきたが1980年代に入って自動車は貿易摩擦により伸びなやみの傾向にある。しかし、1980年代の我が国の輸出を支えるのは、やはり、国際的技術水準からして、加工組立産業を中心であろう。しかし、それは、従来のような大型商品ではなく、VTR、事務用機器、産業用ロボット等のエレクトロニクス関連、プラント輸出が中心となるであろう。また、輸出市場においても、アジア中進国をはじめとする東南アジアの発展は大きく、オーストラリア、中近東、ラテン・アメリカ、中国が続き、欧米先進地域への延びは鈍化するであろう。このような加工組立産業の発展は、欧米先進工業国が求めているところ共通するものであるため、これをめぐる今後の先進国間の競争は激化し、貿易摩擦は一段と深刻さを増す可能性を含んでいる。このような競合をさけるため、我が国の得意とする技術分野、例えば、小型化、省エネルギー化等における産業内分業による水平貿易の促進、先端技術についての技術提携が一段と進められていくなかで、また加工組立産業は、特に、韓国、シンガポール、台湾というアジア中進国の工業化の発展とともに水平分業は進展することであろうし、さらに、中国との水平分業も進められることであろう。このようなことから水平分業の進展とともに、我が国の輸入構造は、製品輸入が一段と進み欧米などの輸入構造になるのは間近いのである。これにともなって港湾も原料輸入港湾から製品輸入港湾へと整備が進められていくことは当然であろうし、海上輸送形態そのものも、コンテナ輸送の増加、または新輸送型体の誕生等によって、港湾は、輸送の多様化時代を迎えることとなるであろう。

3. 水平貿易の進展とコンテナ輸送

国際貿易の拡大と進展、海上輸送の革新のなかで、比較的近代化がおく

れていた港湾流通大系に革新をもたらしたのが、海陸一貫複合輸送大系におけるコンテナ輸送の確立である。これは、また従来の各国の貿易形態、商慣習を考慮した在来定期配船にみられる日本における月末集中、米国における週末・休日回避策を考慮した月末、または月央出帆にこだわらず、定期間隔運航により配船数を増加するスケールメリット効果を求めるようになった。このような輸送大系は、従来に増して規模の大型化にともなって、資本の共同運営がなされるようになり、コンテナ船の共同運航または、共同企業体と同じように、港湾においてもコンテナ・ターミナルの共同運営がなされるようになった。そしてこのコンテナ輸送大系の確立は、また国際間の運送法令、通関手続等制度的障害の阻害要因の改善に大きく貢献し、国際物流に変革をもたらし、港湾へのソフト化にも貢献するところは大きい。というのは、コンテナ輸送は、荷主の工場または倉庫から直接コンテナに詰められコンテナ船の接岸するコンテナ・ターミナルまたはコンテナ1個に満たない小口貨物は、内陸デポまたはコンテナ・ターミナル等で他の貨物と混載されるため、貨物輸送が整然と流れ、在来船のような港湾における雑然とした荷役はなく、また荷役による事故防止にも貢献するところが大きい。

このような海陸一貫輸送大系の確立は、一括大量輸送方式の確立でもあり、新時代にそくした「安く、速く、安全」という商業輸送を満たした輸送形態である。この輸送方式は、特に製品輸送に最適で、比較優位に基づく、産業内分業の進展による国際間の貨物を促進し、自由貿易による世界経済の拡大に期待するところは大きい。

このように、世界貿易の水平貿易構造への進展のもたらすコンテナ輸送需要の拡大傾向のなかで、世界のコンテナ輸送は、表・11にみるように、着実に進められている。特に世界経済の同時不況は、先進国間貿易においては、運輸体系の合理化、運輸コストの圧縮等による経済的効果の追求は、コンテナ輸送の促進を一層はかっている。今や先進国間航路のコンテナ化は成熟期に達するとともに、南北航路のコンテナ化の進展も順調で、全体の43%(1983年末現在)に達している。

では世界のこのようなコンテナ事情のもとで我が国のコンテナ事情はどの

のような状況にあるであろうか。表・12は、我が国的主要港湾のコンテナ化の状況を示したものである。この表からいえることは、欧米先進国、オーストラリア、ニュージーランド、特に最近工業化の目覚しいアジア中進国とのコン

表・11 世界のフルコンテナ船
新造量及び推移

年	隻	G T	T E U
1971	44	870,773	40,814
1972	68	2,008,996	82,727
1973	49	1,453,894	64,590
1974	29	500,948	22,529
1975	24	430,090	24,127
1976	43	730,632	40,708
1977	63	1,271,120	66,550
1978	107	1,918,907	105,225
1979	94	1,678,473	99,228
1980	61	1,367,024	84,873
1981	49	905,216	53,776
1982	51	881,426	52,873

出所：日本郵船㈱「世界のコンテナ船隊および就船状況」(1983年版)による。

表・12 主要航路コンテナ化の状況 (1982年)

(単位：%)

	東京港	横浜港	名古屋港	大阪港	神戸港	戸田港
	輸出・輸入	輸出・輸入	輸出・輸入	輸出・輸入	輸出・輸入	輸出・輸入
北米西岸	100.0 66.8	96.6 85.8	90.2 85.5	79.2 39.2	99.9 100.0	
	100.0 99.2				96.1 98.0	
北米東岸	100.0 100.0	91.1 90.1	85.0 100.0	100.0 100.0	97.3 99.9	
北欧	100.0 100.0	42.3 70.0	39.7 75.8	99.3 99.6	95.9 99.2	
近東・地中海	99.1 88.2	32.4 39.0	40.6 37.5	79.9 86.3	39.9 73.5	
オーストラリア・ニュージーランド	100.0 75.2	69.9 96.0	79.1 93.1	83.1 56.6	62.0 92.3	
ナホトカ	— —	69.2 77.0	94.4 54.9	— —	91.7 93.4	
韓国	100.0 53.0	45.4 88.7	17.8 36.2	46.1 79.9	71.8 97.5	
台湾	100.0 100.0	40.7 89.2	62.5 87.7	23.3 43.3	35.6 97.7	
香港	100.0 100.0	11.4 100.0	— —	79.8 100.0	86.1 100.0	
シンガポール・マレーシア	100.0 96.2	17.9 97.0	48.4 93.1	— —	41.7 100.0	
中国	100.0 74.8	22.5 38.6	— —	— —	47.9 36.4	
インドネシア	95.5 50.9	25.9 42.2	— —	16.4 11.3	30.0 56.6	
南米西岸	— —	14.4 16.3	— —	— —	15.9 10.3	
全定期航路	98.7 89.7	52.4 66.7	47.3 60.0	66.9 54.8	66.3 86.0	

(注) (1)コンテナ化率(コンテナ貨物 / 定期航路貨物)

(2)東京港、神戸港の北米西岸上段(P+N+W)、下段(P+S+W)

(資料) 各港の港湾統計年表により作成

テナ輸送は注目すべきである。また、これらの中進国の工業化の進展とともに、相互の水平貿易は増大し、コンテナ輸送は一段と増大することであろう。

注 (1)日本郵船(株) P 8~9 「世界のコンテナ船隊および就航状況」(1983 版)

4. 国際協調における産業の発展と港湾—むすびにかえて—

比較優位にもとづく国際分業は、資源配分効果をもたらし、経済発展をはかるべきはずである。しかし、このような自由貿易は、今や、失業の増大、国際収支の不均衡等による経済的混乱をもたらし、国際政治、社会にまで問題を投げかけている。このようなことでは、国際化のなかの産業の発展はありえない。この混乱を開拓するために、国際間の産業調整が是非必要になってくる。我が国は、現在自由貿易により利益を受ける強者であり、自由貿易を保持する立場から、自由貿易の基本理念である資源の有効利用、経済的厚生の向上をもたらすべき、国際間の産業調整を積極的にはかるべきことは、我が国の重大な責務であり、国際間の産業調整があって、はじめて国際化のなかの産業の発展が成立するのである。

このような国際環境のなかで、先進工業国との間の貿易摩擦を防止するためには、貿易による商品輸出から直接投資による現地生産へと経済的移転が行われ、失業発生要因を解消させるなどの産業構造の変革が要求される。また、資源国に対しては、発展途上国の資源ナショナリズムの強化と、原材料、エネルギー価格の推移から、現地生産方式の拡大によってアルミ、石油化学、紙・パルプに続き鉄鋼業の移転などの比較優位構造の変革による産業の移転は、直接投資、技術協力、経済協力等の積極策によって、国際間の産業調整が推進されるものでなければならない。このような産業調整は、当然経営構造そのものの移転をも内容とするものであり、特に歴史的、風土的な国際間の障害をともなうものであるが、しかしこれは、相互の理解のもとに、共通の利益が与えられることによって推進されるものでなくてはならない。また、エレクトロニクス産業にみるような、技術進歩の早いもののように、移転の困難なものもある。このように、自由貿易は、競争原理のみによる強者の理

論の展開によるものではなく、相互の均衡的発展を前提とした理論の上に成立するものでなくてはならず、相互の均衡ある貿易によって成立するものであるということではなかろうか。また、相互の経済的価値の付加の進展は、おのずと経済的厚生を向上するものであり、従来の垂直貿易から水平貿易への転換をはかるものである。このような貿易構造の転換は、勿論港湾への対応を求めるることは当然である。これは原料から製品への海上輸送の変革による港湾への要求である。港湾は、物流大系の海陸の接点としての機能のみならず、鉄鋼、石油精製等のような臨海性産業は、港湾を直接生産機能構成分子としている。このような国際環境のなかで、港湾のはたす役割りは、単に物流の接点としての機能的認識のみではなく、社会的、経済的な総合大系への認識としてとらえられるべきではなかろうか。自由貿易の発展は、国際間の産業調整が益々重要性を増すことはいうまでもない。これは国際的な産業内分業の推進を一段と強調するものである。例えば、鉄鋼が従来は製品輸出していたのを、スラブ（平板）段階の半製品が、その後の相手の技術に任せるといった生産過程の水平分業の必要な時代を迎えることになるということである。このような水平分業の進展は、国際間の物流のあり方に経済効果をより以上に求めることである。これによって港湾は、水平分業のもたらす單なる流れの接点としてではなく、生産機能分子としての物流効果を要求されるものであり、また港湾の機能的対応そのものも、整然とした物流機能をもつものでなくてはならないことはいうまでもない。このためには、港湾は、海陸空一貫複合輸送大系の充実にともなう整備をはからなければならない。このようなことから、コンテナ輸送大系の整備充実等港湾機能の整備は、高機能化を要求されることになるであろう。

<参考文献>

- (1) 小宮降太郎、天野明広著「国際経済学—現代経済学8」岩波書店1983年5月
- (2) 金森久雄・和田純、日本経済研究センター編「国際経済国家にっぽん—1999年の見通し」 日本経済新聞社1983年10月
- (3) 加藤寛・小林規威編著「成熟の日本経済その3—世界経済の摩擦のなかで」

中央経済社1983年7月

- (4) 境界政策・境界行政研究会報告「経済摩擦と日本の対応」 日本関税協会
1983年6月
- (5) 経済企画庁総合計画局編「2000年の日本（各論）—世界経済、多極安定への
道標—」大蔵省印刷局 1983年8月
- (6) 経済企画庁総合計画局編「2000年の日本（各論）—活力ある産業社会の形成—」
大蔵省印刷局1983年8月
- (7) 中尾朔郎・藏内宏編「国際コンテナ輸送実務指針」海文堂1979年1月
- (8) 日本郵船（株）調査室「世界のコンテナ船隊および就航状況」（1983年版）
- (9) 篠原三代平著「産業構造論—経済学全集8」筑摩書房1982年3月
- (10) 矢野俊比古・天谷直弘監修「産業の新感覚シリーズ4 産業社会の新しい波」
第一法規 1984年4月
- (11) 北村嘉行・矢田俊文編著「日本の地域構造2—日本工業の地域構造」大明堂
1980年4月
- (12) 石油動向研究会編「石油年鑑」(1983, 1984年版) 総合インターナショナル社
- (13) 化学工業白報社「化学工業年鑑」(1981, 1982年度版)
- (14) 鉄鋼新聞社「鉄鋼年鑑」(1983年度版)
- (15) 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社共編「自動車年鑑」(1983年版)
- (16) 運輸省大臣官房情報管理部「港湾統計」各年版
- (17) 通商産業省編「通商白書」(各年版)
- (18) 運輸省編「運輸白書」(1983年版)
- (19) 東京、横浜、名古屋、大阪、神戸各港「港湾統計」(1982年版)
- (20) 日本銀行調査統計局「日本経済を中心とする国際比較統計」(第20号)

1983年6月

自動車産業による資本輸出と港湾

——世界資本主義の現段階——

千須和 富士夫

(港湾都市情報サービス)

目 次

1. わが国自動車産業の資本輸出の現状と特徴
2. 自動車産業の海外下請構造と国際分業
3. 海外直接投資がもたらす雇用と物流への影響
4. 結語

1. わが国自動車産業の資本輸出の現状と特徴

わが国の自動車輸出で、乗用車が1万台を超したのは1961(昭和36)年、トラックは1年早く1960(昭和35)年に1万台輸出を成し遂げた。

トヨタ自動車、日産自動車が米国に販売会社を設立したのが、それぞれ1957年(昭和32)年、1960年であり、トラック需要の大きかったブラジルには、すでに1958(昭和33)年、トヨタは組立工場をほぼ100%出資で建設しており、タイ、フィリピン、インド、台湾、オーストラリア、メキシコ、チリ、南アフリカなどで現地企業に技術援助して、KD生産に各社が取りかかったのも、1957~60年の時期である。

その後20年近い期間に、自動車の輸出台数は、乗用車380万台、トラック182万台、オートバイ262万台(いずれも1983年実績)と急膨張しているが、日本車の海外生産もKD組立てから、エンジン製造を含む総合組立て生産方式を採用する生産拠点型の工場設置がなされるまでに至っている。この原因は後に述べるが、1983(昭和58)年時のわが国自動車メーカーの資本輸出の

表・1 自動車産業の海外直接投資ランキング

	企 業 名	投資額(億円)
1	日 产 自 动 车	1,890
2	本 田 技 研 工 业	793
3	川 崎 重 工 业	565
4	ト ヨ タ 自 动 车	415
5	ヤ マ ハ 発 動 機	249
6	鈴 木 自 动 车 工 业	96
7	い す ズ 自 动 车	81
8	日 野 自 动 车 工 业	43
9	東 洋 工 业	40

出所：東洋経済新報社「海外進出企業総覧'84」1983年6月時点

現状を海外直接投資額で示すと表一1のとおりである。また国別の状況をみれば、表一2のごとくである。ただしこの資料はカーメーカーが1978年時の集計である点ご注意されたい。投資先の機能力が生産拠点として位置づけられている様子を示したのが図・1であり、世界の有力メーカーの布陣と比較

表・2 日本の自動車メーカー並びに部品メーカー現地法人数（国別）

国 名	メー カー 部 品 メー 法 人 数 カー 法 人 数	国 名	メー カー 部 品 メー 法 人 数 カー 法 人 数	国 名	メー カー 部 品 メー 法 人 数 カー 法 人 数
韓 国	1 1 7	タ ン ザ ニ ア	— 1	ニ ュ ー ジ ー ラ ンド	3 (2) —
台 湾	1 1 3 8	チ イ ジ ェ リ ア	— 1	イ ギ リ ス	1 1 1
ホ ン コ ー	— 5	メ キ シ コ	1 5	フ ラ ン ス	2 2
マ レ ー シ ア	5 1 1	バ ナ マ	1 3	西 ド イ ツ	4 1 7
フ イ リ ピ ン	4 9	エ ク ア ド ル	— 1	オ ー ス ト リ ア	— 1
イ ン ド ネ シ ア	4 1 4	コ ス 特 リ カ	1 —	ペ ル ギ ー	3 2
シ ン ガ ポ ル ル	2 2 4	ブ ラ ジ ル	3 1 5	ス ベ イ ン	— 3
タ イ	1 1 3 4	チ リ	1 —	オ ラ ン ダ	— 4
イ ン ド	— 2	ベ ネ ズ エ ラ	— 1	ス イ ス	1 1
ス リ ラ ン カ	— 2	ペ ル	— 3	ポ ー ラ ン ド	— 1
ト ル コ	1 1	カ ナ ダ	5 8	ス ウ エ ー デ ン	— 2
イ ラ ン	1 —	ア メ リ カ	1 2 (4) 6 7	イ タ リ ア	— 2
サ ウ ジ ア ラ ピ ア	1 —	オースト ラ リ ア	9 1 1	ボ ル ト ガ ル	1 —
				合 計	8 1 (6) 3 1 7

出所：メーカーはアジア経済研究所「わが国の海外投資と国際分業をめぐる諸問題」
部品メーカーは「日本の自動車部品工業1984」

できるであろう。

資本輸出の一般条件は、拡大する生産力に対し、資本の蓄積、集中が私的所有制の下で進行し、国内における有利な投資先に限界がみえたり、商品輸出に代わる環境が生成したりする段階で行われるとされている。資本輸出の

図・1 世界の自動車各社の生産・組立基地

(1983年3月現在)

地域	国	日産	トヨタ	東洋工業	三菱	本田技研	いすゞ	ダイハツ	富士重工	鈴木	日野	日産ディーゼル	GM	フォード	クライスラー	VW	ルノー	ブジョー・シトロエン	フィアット
アジア	日本	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○			○
	台湾	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○		●	●				
	シンガポール	○	○	○	○			○	○	○	○			○					○
	マレーシア	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○						○
アゼルバイジャン	フィリピン	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○					○
	インドネシア	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○						○
中東近	イラン	○																	○
	シリア	○																	○
	アラブ首長連邦	○	○	○	○														○
	カタール																		○
ヨーロッパ	イタリア	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		●	●	●	●	●	●	●
	ベルギー	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		●	●	●	●	●	●	●
	オランダ	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	●	●
	アイルランド	○	○	○	○								○	○	○	○	○	○	○
北米	スペイン	●	●	○	○								○	○	○	○	○	○	○
	ガルニダガル	○	○										○	○	○	○	○	○	○
	ギリシャ	○																	
	ユーロギニア																		
中南米	ブルマニア																		
	ガーランド																		
	アメリカ	●	○	●	●								●	●	●	●	●	●	●
	チリ	○																	
アフリカ	メキシコ	●											●	●	●	●	●	●	●
	コスタリカ	○	○	○	○								●	●	●	●	●	●	●
	トリニダードトバゴ	○	○	○	○								●	●	●	●	●	●	●
	アルゼンチン	●	●	●	●								●	●	●	●	●	●	●
大洋州	ペネズエラ	○											○	○	○	○	○	○	○
	コロンビア	○	○	○	○								○	○	○	○	○	○	○
	ペルー	○											○	○	○	○	○	○	○
	チリ	○											○	○	○	○	●	○	○
オーストラリア	エジプト																		
	モロッコ	○																	
	ナイジリア																		
	アイボリコースタル	○																	
カナダ	ザイール												○	○	○	○	○	○	○
	サンビア																		
	マダガスカル	○	○	○	○								○	○	○	○	○	○	○
	南アフリカ共和国	○	○	○	○								○	○	○	○	○	○	○
大洋州	オーストラリア	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	○	○	●	●	○	○
	ニュージーランド	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

(注) 1. ●は生産会社; または国産化率70%程度以上かつ持株比率20%以上(含間接保有)の会社。○はその他の生産、組立拠点。 2. 日本メーカーのノックダウン輸出は昭和54年輸出実績1,000万台(セット)未満の国を除く。 出所: 「自動車工業ハンドブック」昭和55年版、日産自動車(株)刊。 筆者が加工。 欧米分は元どおり。

形態は、①貸付資本の輸出と、②産業資本の輸出があり、後者の場合、現地資本の株式取得を行う間接投資(Indirect investment)と企業を創始する直接投資(Direct investment)の場合がある。本稿で取扱うのは、この直接投資である。直接投資であっても、資本受入れ国(Host country)の主体性のあり方によって、投資対象・領域を規制するのが普通であり、投資枠や投資比率(設立企業への現地資本との間での出資比率)を制限することもある。

台湾・朝鮮を植民地として領有した時期のわが国の資本主義体制は、1894(明治27)年の日清戦争、1904(明治37)年の日露戦争の二大武力衝突を経て、重工業化を進め、明治政府に癒着した財閥系資本の独占資本化、朝鮮、中国東

北部を主力とする海外市場の支配を可能とした時期に当たっている。当時は朝鮮、台湾、満州への資本輸出が活発化した。しかし朝鮮、台湾への投資は、商業資本としての土地投資と米穀、砂糖取引に重点が置かれた。一方、国内では、軍需に支えられた一部の重工業を除いては、産業資本は綿糸紡績、食品工業を中心で、農業所得の方が工業所得の倍近くもあり、農業における半封建的地主制に基づく零細農・小作農経営が支配的であったように、工業の生産形態は僅かの大工場を除いては、小工場、マニファクチャ、農村家内工業などが圧倒的多数を占めていた。資本輸出も植民地内ばかりでなく、中国に及び、満州鉄道への直接投資は1億ドルと中国向けの半ばを占めてはいたが、この資金の大部分はロンドンで調達された外資であった。当時のわが国は、日露戦争を遂行するためにも外資融資を受け入れなければならなかつたのであるが、海外への直接投資にも、過剰資本の輸出としてではなく「軍事力と政府資金で代位された」資本の輸出が中心であり、しかもその資金源が外資であったというところに、英米資本への従属性、したがって日英・日米の同盟関係なしでは自立できなかつた帝国主義の特質を見ることができる。⁽¹⁾ 日清戦争では清国との間で朝鮮の政治的支配をめぐって、日露戦争では帝政ロシアとの間で朝鮮と中国東北部の政治的経済的支配をめぐって、領土と市場の分割を争う帝国主義戦争を遂行したのであったが、いずれも欧米列強、就中英米の支持なしでは、実行できなかつたといわれている。

資本輸出が単に過剰資本が存在するというだけではないことが以上でも証明されたが、資本の運動としては、独占資本の結合と競争は併存していることがわかる。第1次世界大戦を通じて東アジアのドイツ権益を吸収したわが国は、中国市場に多大の利害をもつアメリカとの対立関係を深めるようになった。1914(大正3)年開戦後、恐慌下にあったわが国では、1915(大正4)年下期から長びく戦争のため、ヨーロッパ製品の東アジアへの輸出が停頓する一方で、ヨーロッパ戦線向けの軍需品注文が続き、さらにアフリカ、中南米や軍需景気に湧くアメリカが有望な輸出市場となってきた。軍需産業、輸出産業に加え、輸入が困難となってきた化学工業部門の発展に伴い、銀行による産業資本の支配体制が生まれ、1917(大正6)年に電力が汽力を凌駕して工業の基本動力源

になるに及んで、家内工業、マニファクチャは工場制へ移行した。財閥系資本が産業部門を分離し、コンツェルンを形成するようになった。この段階では、国内で調達された資本は、政府が主導して政治的借款として中国軍閥や帝政ロシアに貸付けられ、一方では直接投資が政府の財政援助と軍事力支援の下に青島、上海における紡績、朝鮮の兼二浦、満州の鞍山における製鉄などの産業部門に投入された。

第1次世界大戦最中の1917年、世界経済は資本主義経済ブロックと社会主義経済ブロックに分解した。ソビエト社会主義連邦の誕生がそれである。社会主義経済体制の存在そのものが資本主義経済体制の存立の危機となってきたのであって、以後今日に至るまで、軍事ファシズムとの共同斗争を除いて、両ブロックの敵対関係は続いている。そして社会主義政権や民族自決を望む政権への反革命の策動援助は常に続いている。

日本の中国への直接投資の中核は紡績であり、1925（昭和元）年にはイギリスを抑え、紡績業では外国資本中首位に立つとともに、中国資本の紡績工場も支配下に置くようになり、この民族的な矛盾が1937（昭和12）年の日中戦争へと展開していくことになった。わが国の資本主義構造は、未だ軍需に依存する重工業を基礎とせず、輸出産業の柱であった紡績に輸出市場の確保を保証する形での資本輸出を要請したのである。しかも寄生地主的土地位所有に裏づけられ、朝鮮・台湾からの米穀輸入による低米価政策の下での低賃金労働に支えられたものであり、膨大な中小・零細企業の収奪があって可能となったものである。

自動車産業は、わが国では試作段階はおくとして、陸軍によりその利用価値が注目され、さらに第1次世界大戦時の戦線における活躍が伝えられ、1918（大正7）年、寺内内閣の下で軍用自動車補助法が制定され、自動車産業育成の緒口となった。⁽²⁾技術は基本的にアメリカ、ヨーロッパ系で、1920年代後半に至って、保護自動車規格による生産を行ひえたのは3社に過ぎず、互斯電工（日野自動車の前身）、石川島（いすゞ自動車の前身）、ダット自動車製造（日産自動車の前身）であり、軍需的性格をもって育成されたといわれる。当時国内市場で需要のあった乗用車、トラック、バスはほとんどが外国車であり、フォード、ゼネラル・モータースは、わが国市場の将来性を見越して、それぞ

れ日本フォード社、日本GM社を設立するとともに、1925年に横浜、翌1926年に大阪でKD組立工場を発足させた。1927年には横浜でクライスラー、プリムス、ダッジ、デソートなどの組立販売を行う共立自動車製作所が設立され、ピック・スリーが日本市場に出揃うのである。保有台数の増加につれ、輸入品より安い補修部品の国産化が目論まれ、部品工業の発達を促し、フォード、GMも現地調達を一部部品については行うようになり、外資のダンロップが消耗度も高く、金額も張るタイヤの製造に進出してきたのもこの時期である。

しかし、国産自動車の軍需要は200～300台にすぎなかつたため、産業合理化運動に並行して進められた国産品愛用運動に対応して、国産自動車振興策も提唱された。しかし乗用車国内生産不可能論がある一方、「本邦における自動車の需要は逐年急増の趨勢にあるにかかわらず、これが供給を輸入に俟ては国際貸借の改善上は固より、国防上遺憾に堪えず、かつ本工業は一つの総合工業にして、一般工業の発達とも密接の関係にあるを以て斯業の確立は本邦産業の振興に極めて緊要なり。」(1930年、国産振興委員会勧告)に基づくトラック、バスの国産化推進が図られ、自動車産業3社の統合が指導された。石川島、ダット自動車の提携による自動車工業(株)および、瓦斯電工²社が商工省型式標準車製造に当たり、小型車のダットサンは戸畠鉄物³が製造販売し、標準車共同販売のために別に協同国産自動車⁴を設立するというように動いていった。エンジンに35%の関税を新設し、部品も30%から35%に引き上げるなど外へはガードを固め、内には製造補助金を3年間にわたって支給するという助成策をとった。トラックは軍用、バスは鉄道省用として国産化方針が明確にされたのは1931(昭和6)年のことである。これを契機に大小のメーカーが自動車生産試作に入り、1935年には三菱が重量車、1936年には豊田自動織機が大衆乗用車の完成をみており、他方、小型車では戸畠鉄物=日本産業は1935年に横浜で年間5,000台を目標に同一形式車のダットサンの一貫生産を開始した。日産自動車(株)の誕生である。関税引上げと円為替の下落が同時進行したので、小型車の普及の条件は整っていたのであり、国内の道路状況も加わり、各種の小型車が登場し、1937(昭和12)年

には普通車では乗用車、トラック、バス合わせて約9,000台に対し、小型車は四輪車、三輪車合わせて約2万3,000台の生産台数となっている。したがって小型車の東南アジアへの輸出もこの時期から始まっている。

中国侵略の意向を強めていた軍部＝独占資本は、自動車産業を一方では戦車、特殊車両の兵器廠とし、他方では外資の参加できない領域としようとして、1935年、商工大臣名による「自動車工業確立要綱」を発表し、年間3,000台以上の組立・部品製造事業の許可制、過半数の株式・議決権を日本人が所有する法人、国の監督制、既得権は認めるが新設増設は認めない、部品から組立てまで国産によることを国防上の必須要件とするなどの要件を列挙し、事実上日本フォード社、日本GM社の日本国内における活動を抑え込もうとした。これが「自動車製造事業法」として翌1936年法制化された。しかも許可事業者は大衆車生産を目指した豊田自動織機と日産自動車2社となつたため、この時期以後、わが国の大衆車生産の独占が両社に保証されたことになった。

米系2社は既得権により、フォード約1万2,000台、GM 9,500台のKD生産は確保されており、国内需要は外国車の耐用年数、使用効率などの技術格差に向かっていたから、国産車に対しては常に優越的地位を占め、KD生産枠外は完成車の輸入をもって当てようとしたため、同年関税率を完成車は従価50%から70%へ、エンジンは従価35%から60%へと引上げて事実上KD生産も完成車輸入も困難なように仕向け、国産車生産の基盤を固めたのである。こうして米系2社は1939年には日本での生産を完全に停止し、国産車は軍需用として乗用車からトラック専門に切り換えられた。南太平洋全域に戦線が拡大した段階では、資材不足から生産は極度の低落ぶりをみせた。未成熟な材料工業、工作機械工業、工具工業の今まで出発したわが国自動車産業は生産設備、部品の輸入依存から脱却すべく努力はしたもの、遂に克服することはできなかった。

太平洋戦争は、第2次世界大戦の東アジア及び、東南アジア地域の局面を指して、日本ファシズムが主役となった戦争であるが、帝国主義的な領土並びに市場再分割に挫折し、引き換えに中国、朝鮮、ベトナム、ラオス、カンボジアに社会主义革命を実現させ、かつ欧米諸国の植民地・従属国であった

国々に民族主権の政府を作らせる結果となった。わが国は戦後処理として、賠償をビルマ、フィリピン、インドネシア、南ベトナムに対して支払った。これは日本人の役務や日本国の生産物の供与を内容とするものであり、準賠償はラオス、カンボジアが賠償請求権を放棄した見返りに無償で経済協力及び技術協力を協定化したもの、あるいは南朝鮮へは日韓条約により1965年以後10年にわたり3億ドルの無償供与を約束したもの、タイとは戦時中の需要物資購入手段として発行した特別円の処理を協定したもの、マレーシア及びシンガポールには日本軍の現地人集団虐殺事件に対する補償としてわが国の生産物並びに役務を無償供与するなど、政府ベースで行われた。これらは謝罪の意味ではあったが、当該国の開発援助の狙いが強い広義の資本輸出に当たるものである。さらにOECD（経済協力機構1961年アメリカの提唱により設立、日本は1964年に加盟）による加盟国の経済政策の調整、低開発援助の強化、自由化の推進などの目標に合わせた「経済協力」が1960年代に入って展開され、わが国も西欧のメンバーとして贈与、借款、投資、輸出信用を含む政府ベース並びに民間ベースの援助を行っている。この「経済協力」は、第2次大戦後の「先進国」による資本輸出を意味し、新しい帝国主義的な超過利潤の根源となっているといわれる。⁽⁴⁾

アメリカは第2次大戦では生産力を温存して、世界資本主義の主柱となつたが、戦後のヨーロッパ復興援助（マーシャルプラン）以来、先進国も含め経済・軍事援助、在外軍隊駐留を続け、また朝鮮、ベトナム、中近東の戦争に干与するなどドルの流出が進み、国際収支が慢性的な赤字となり、「先進国」間へのこれら経済、軍事的負担の肩代わりを強く求めてきている。OECD発足もドル危機に起因しているのである。賠償も贈与の一種であるが、政府借款を含め、わが国の生産物と結びついており、「援助」を受ける限り、相手国はわが国の製品なり役務なりを受け入れなければならない。1960年代末までのわが国の贈与（賠償を含む）、円借款、延べ払い輸出信用ともインド、パキスタン、スリランカを含む東南アジア諸国に集中している。民間ベースでも海外直接投資、延べ払い輸出に当たっては、日本輸出入銀行、海外協力基金を通じ、政府資金の支援があり、また海外直接投資に係わる税法上の恩

典として、海外投資等損失準備金制度（投資額の10%～100%まで一定基準で積立てられる）その他の特例が認められている。こうして第2次大戦後の資本輸出は、開発援助、国産化政策支援の色濃く行われてきてている。

自動車産業の海外進出も、この線に沿って進められてきたものといえる。しかし1970年代末に顕著となったアメリカ、ヨーロッパ市場における日本車の氾濫は、貿易摩擦の名でアメリカ・EC諸国との関係を緊張させ、雇用対策の面からアメリカ、ヨーロッパ地域での一貫生産を要請され、一方では輸出数量規制を政府間合意で行わざるをえなくなってきたのである。

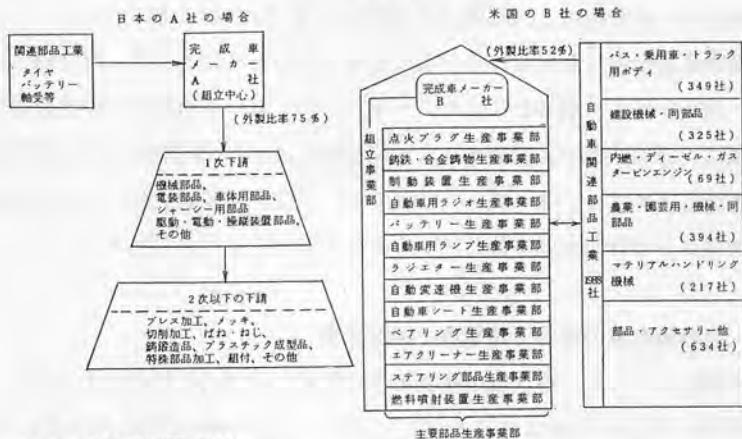
2. 自動車産業の海外下請構造と国際分業

海外進出を行っている自動車産業の生産体制は具体的にはどのようにになっているのか。部品の調達はどのように行われているのかを次に採りあげよう。

自動車生産は、あらゆる素材に依存する総合産業であるといわれる。その場合は、生産の主体であるアッセンブリーを行う親企業が自らの手で供給する部品の割合、すなわち外製率がどれ位かによって、企業内分業と下請関係の構成が決まってくる。日本・アメリカの2社を比較したものが、図-2である。日本の場合、外製率は75%に達しており、アメリカの場合より23%も多い。それだけ下請依存が大きいわけであり、下請関係に基本的な問題が存在するともいえる。わが国で一般に自動車部品メーカーと呼ばれているのは、1次下請企業で従業員300名以上、比較的大手の企業群で概ね500社前後と考えられている⁽⁵⁾。ところが完成車メーカー1社の下に配置される1次以下、2次、3次と系列・下請企業は36,500事業所に及ぶと見積られている。これらをグループ分けすると、①完成車メーカー及びその資本グループに属する大手部品メーカー、②資本係列下にある直系子会社、③専属的系列企業・下請企業、④浮動的下請企業、⑤浮動的再下請零細企業等の重層的分業生産構造となっており、ピラミッドの上位のグループは完成車メーカーごとに協力会を組織している。トヨタの例では部品メーカーグループは協豊会171社である。

アメリカの場合もやはりクライスラー約3,000社、GM約80,000社の部品

図・2 日米自動車の生産構造の比較



資料：中小企業白書 昭和55年版 P348
(注) 1. 外製比率=原買費用+外注下請加工費用 × 100
(53年)
2. 1次下請企業等においては、親企業は必ずしも1社とは限らない。

及びその構成品のサプライヤーと契約しているといわれ、その90%は従業員500人以下の中小企業といわれている。供給量の80%が限られたサプライヤーの供給によるものとされている。ただしアメリカでは直接契約が多いこと、親企業への帰属性が小さいことが挙げられている。

これまでのいわゆる開発途上国での生産は、現地の自動車政策によりKD生産から（その生産主導権を現地資本とするインドネシアのような場合もある。）、国産部品の採用、いわゆる国産化率を漸次引き上げ、関税引き上げによるガードと連動させて行く方向がとられている。その場合、前提となるのは、わが国の自動車産業の発展史で経験したように、自国における鉄鋼、工作機械、治金工具などの基礎的な機械産業部門の成熟のいかんに係わってくるのである。各国の自動車産業の発展段階と重要政策を連関して分類すれば、最高の発展段階は完成車輸出から組立て生産設備を含む部品生産部門のプラント輸出にある。これを第1群とすれば、アメリカ、日本、西ドイツ、イタリアなどであり、海外生産拠点を設けている個別の巨大な自動車資本であり、企業としては多国籍化する。

第2群は、第1群を含む生産能力の高い国々、すなわち日本1,111万台、アメリカ921万台、西ドイツ417万台、フランス334万台、ソ連216万台、イタリア158万台、カナダ150万台、イギリス129万台、スペイン107万台、スウェーデン35万台（いずれも4輪車生産台数1983年基準であるが1982年実績もある）である。輸出比率はカナダが一番大きく、82.8%であり、以下西ドイツ56.8%，フランス52.7%，日本51.0%，スペイン50.8%，イタリア38.1%，イギリス34.9%，アメリカ7.5%で、アメリカ、ソ連は自国内消費量が極めて大きい。カナダ、スペインも輸出基地としての位置づけが、個別自動車資本によって決められている。第3群はスペインを含むオーストラリア、韓国、ブラジル、アルゼンチンの諸国である。国産化率の達成が75%以上、部品及び完成車の一部輸入は行う高度国産化グループである。第4群は、国産化率が50%以上75%未満の中高度国産化を遂げた国、台湾、メキシコ、南アフリカ、インドのグループ、第5群は国産化率25%から50%未満の中低度国産化国、タイ、フィリッピン、ベネズエラ、コロンビア、ニュージーランドのグループ、第6群は国産化率25%以下の低度国産化国、オランダ、ベルギー、オーストリア、ギリシャ、インドネシア、マレーシア、パキスタン、エジプト、イラク、ナイジェリア、チリ、ペルー、エクアドルなどのグループ、日本自動車工業会資料⁽⁶⁾は第1群の指摘はしていないが、第2群から第6群を分類した後、ソ連及び東欧6か国を第2群と第3群の中間にあると推定している。

部品の国産化を目指した韓国、フィリッピンの場合、政府主導型で韓国は1974年から長期自動車工業計画を策定し、外車に依存せず自立的かつ輸出力ある産業へと志向してきている。フィリッピンは同じ政府主導でありながら、基礎条件に欠けるため、アメリカ自動車資本の生産拠点への傾斜を深めている。

インドネシア、タイは民間主導型であるが、インドネシアでは現地資本（非華僑資本）重視もあり、組立会社数、組立提携メーカー数（外国メーカー）が多く、規模利益が挙げにくくなっている。タイも同様カーメーカーが主導権を握っている。台湾、オーストラリアも同様である⁽⁷⁾。部品内容の面か

らみた質的な国産化の発展段階を例示すれば、表一3のとおりである。継起的な段階とは必ずしもいえないようであるが、国産化率との関係でいえば、75%以上の韓国はVII段階に達し、さらにエンジンへと到達しようとしている。

表・3 発展途上国における自動車国産化の進行パターンとアジア諸国の現状

段階	免許付与国における自動車国産化の進行パターン 国産化品目 備考(構成部品)	国産化現状		
		該当国	国産化目標	部品工業の現状
I パーティー	タイヤ、チューブ、バルブ	シンガポール	特にならない、タイヤ、チューブ、バッテリーが義務づけられている。	マーケットが小さく、組立メーカー少ないところから、商品の国産化規定はない。シンガポール政府は高度の部品の供給国としての役割をめざしている。
II トリムパート (内装品)	ハンドル、握り手、装飾品 シートのレザー、詰め物、平板ガラス	インドネシア	1979年までに4輪車25% (商業車は84年までに100%、但し延期)	タイヤ、ガラス部門ではすでに外資メーカーが進出しており、その他パーティー、ショック・アブソーバー、マスク等も日本メーカーを中心とする外資の技術提携のもとで生産がすみやかにされている。品目指定方式といえる。しかし部品の国産化にたいする政策は不徹底である。
III 電 線	配線関係 接線関係	マレーシア	1982年までに乗用車35%、 商業車30% (重量ベース) (強制ではなく奨励)	マレーシアには現在部品メーカーが8社あるが、現地で生産されている大部分が輸修用であり、組立用部品については品質、価格の点で問題が多い。政府は毎年少しづつ固定化率を引き上げようとしており、急激な措置をとろうとはしていない。
IV 消耗部品	フィルター (オイル・エア) ショック・アブソーバー、 ブレーキシュー、クラッチ のフェニシング、板ばね	タイ	1983年までに50%	タイヤ、チューブ、バッテリー、リフューサリングタジマーの5品目各メーカーはほとんど現地調達を行っており、その他にはかなりの部品が現地で生産されている。
V 鋼	造りシングダーブロック、排気 マントルド、ブレーキドラム、 フライホイール	フィリピン	1978年までに62.5%	P C M P 参加メーカーはエンジン、トランクミッシュ工場をもっているが、輸出に回る車両が多い。政府のガイドラインについては55~58%達成している。
ブ レ	スカイルキャップ、オイルパン、 ブレーキカバー	台湾	1978年までに80%	アジア・カーハンドル等の国産化はすみやかにしている。
		韓国	1978年までに100% (未達成)	台湾における規格の部品メーカーが多数存在しているといわれ、また周辺産業の整備もかなり進んでいる。
VII 重要保安部品	トランスマッシャン、ステアリング、リアアクセル	州	80年より55% (但し5%は輸出代替可)	「台製」の部品は東南アジアをかけめぐっており、先進国の部品輸出に「対抗」している。
				長期協議会において100%の国産化が見込まれているが、現状は高水準で、乗用車92%バス89%トラック81%。韓国部品メーカーはほぼそろっている。
				全て揃っている。現じる基準よりは割高。

(注) 第V段階まで国産化率はほぼ60%。該当国との評価と進行パターンとは必ずしも一致しない。

出所: アジア経済研究所「わが国の海外投資と国際分業をめぐる諸問題」

この環境において、日本の自動車産業が海外で生産を行う条件は、日本の部品メーカーと共に進出するか、現地の部品メーカーに頼るかの道の選択に迫られる。しかし先の生産構造でみたように、重層的な下請関係がそのまま現地へ移転するわけにはいかない。また進出先の工場をどのような生産拠点と規定するかによって、国際的分業が企業内で位置づけられ、したがって現地部品メーカーを交えた国際的下請関係も規定されてくる。家電の場合、国際分業を明確にし、地域間で部品補完、組立ポイントを関係づけ、市場分担までを予定したロジスティックスが展開されている。

部品の多様性のため、品目別の部品メーカーの進出実態は掘みにくいが、投資目的及び市場目的別の状況は表一4のとおりである。現地市場確保と国産化政策対応がトップにあり、現地市場での販売が圧倒的多数である。部品

表・4 進出目的と製品の販売先

国別	投資目的						製品の主要販売先				回答社数	
	原材料 資源確保	現地 資源活用	労 働 力 利 用	現国 産化 政策 対応	現市 場 第 三 大 国	情 報 收 集	小 計	日本 への 持 ち 帰	現 地 市 場	第三 国 輸 出		
発展途上国	韓国		5	5	4		15	1	3	3	7	8
	台湾		11	13	14		38	3	16	3	22	16
	マレーシア	1	1	1	2	2	7	2	1	1	4	11
	インドネシア		3	5	8		16		7		7	9
	シンガポール		1		1		2		1	1	2	2
	フィリピン		1	2	3		6	1	3		4	3
	タイ		7	8	10		25		10	2	12	14
	メキシコ			2	1		3		2		2	2
	ブルジル		2	3	6	2	13		3		3	8
	その他		2	2	2		6		2		2	2
先進国	計	1	1	33 (25%)	42 (32%)	51 (39%)	2	131 (100%)	7 (11%)	48 (74%)	10 (15%)	65 68
	オーストラリア		1		2	3	6		3		3	3
	カナダ				3	2	5		1	2	3	3
	米国	1	1		22	11	35		19	3	2	21
	英国				2		2		1		1	2
	オランダ				1		1			1	1	1
	イスラエル				1		1		1	1	2	1
	西ドイツ				3		3		3	1	4	3
	ベルギー				1		1			1	1	1
	計	1	2		2	36 (66%)	13 (24%)	54		28 (76%)	9 (14%)	37 (100%)
合計	2	3	33 (18%)	44 (24%)	87 (47%)	15 (8%)	185 (100%)	7 (7%)	76 (75%)	11 (19%)	102 (100%)	103
	(構成比)											

資料：機械振興協会経済研究所「自動車産業の進展する国際分業と下請企業」

注) 国別進出目的一覧(複数回答)

輸出の面では、完成車輸出との相関性は低く、むしろ、国産化を進めている東南アジアやアフリカの比重が大きいことがわかる⁽⁸⁾。日本が部品生産基地化している国際分業の側面が反映しているといえるだろう。ただしその技術基盤は資本の自由化が必至となった1965年前後からアメリカ(54.6%), イギリス(14.6%), 西ドイツ(14.6%), フランス(4.3%)などからの669件の技術導入に依っていたことに注目しなければならない。特にアメリカでは情報収集機能が重視されており、トヨタ、日産などは現地法人による

デザイン研究開発や排ガス走行テスト等を目的とする法人を設けているほどである。また部品メーカーは海外部品メーカーとの共同生産、販売の提携が進められている。アメリカ、ヨーロッパでの直接生産に入る条件としては、各国の国産部品の現地調達義務が80%と高率であり、内製するとしてもその範囲に限度があるため、日本の部品メーカーの現地法人化を伴う下請関係の再編成が国際的には必然化してくるものとみられ、その影響は日本国内にも少なからぬものとなるであろう。現に海外進出した親企業から、1次下請の受けた影響は74%が生産減となったもの、多品種小量化したもの、生産計画が立てにくくなったものなどの形で現われ、1次下請が海外進出したことによって2次・3次下請は80%が影響を受け、輸出向けにかわって受注が増えたもの、コストダウンの要請が強まったもの、合理化省力化要請が強まったものなどが現われ、受注減はあったが、その比率は極めて小さく、むしろ1次下請における再編が課題となっていることがわかる。しかも2次・3次としても必ずしも安定とはいはず、コストダウンや品質向上、高級化への要請をどのように乗り越えていくかは、むしろ当面の課題であり、選別される段階にあるのではないかと思われる⁽⁹⁾。

わが国が外国資本のための生産基地となる可能性については、GM、フォードが戦前の姿では現われてはこないが、わが国巨大企業との合弁提携となり、ドライな取引契約関係、取引の短期性、能率コスト中心主義が貫徹される。但量的影響は大きいとはみられず、カーメーカーとの提携では、日本国内での生産面は日本側に全面的に任かされるであろうし、カーメーカー毎に外注下請利用に若干の差はあっても、根本的な差はない予想されている。OEM生産を望んでくれば、国際的な下請関係として輸出量の拡大となってくる。独立性の強い部品メーカーは先の海外提携関係の発展と結んで、輸出拡大、現地生産両面へと向かう。2次・3次への影響はすでにみたごとくである。

個別の自動車資本の企業内部門別国際分業関係は、ヨーロッパで展開中ではあるが、わが国の資本では図式的には実現しておらず、自動車資本相互の分業関係は、資本・業務提携を介して徐々に出現しつつある。トヨタのアメリカにおけるGMとの提携による小型四輪車生産計画は両者折半出資2億ド

ルの資本でカリフォルニア州において年間20万台生産を目指し、1984年末には操業を開始する。この意義を当事者は「自由貿易堅持の立場から、長期的な競争関係の維持発展と相互の協調が世界の自動車産業の発展にとって不可欠」と認識し、新しい日米産業協力のモデルとして米国の自動車産業の活性化に大きく貢献し、顧客には高品質で燃費効率のよい小型車を、労働者には雇用機会を、関連部品工業には仕事量を提供するであろうと述べている。

ヨーロッパでは、日産がイギリスで直接生産を、また本田技研がBL社と開発生産提携を密にしており、トヨタもまたルノーとの間で生産販売提携に入ろうとしている。相互依存による市場確保対策が正に展開しようとしているのである。⁽¹⁰⁾

他方、ASEAN諸国間では、「アジア・カー」構想に基づく域内協力の気運がみられ、1976年にはASEAN自動車補完計画を具体化するためASEAN自動車連盟が結成された。その結果1978年には32品目の部品に限り、計画遂行のため、各国ごとに分担を決めた。各政府レベルで保証をとりつける各種の勧告も合わせて行った。部品生産、完成車生産体制の合理化のために、日米欧のメーカーとの会合も勧告の中に入っている。しかし域内の市場規模が未だ狭小であり、各国の工業水準にも格差があり、既に自国政策に基づく自動車産業投資が進行しており、相互交換の前提としては高付加価値部品であって均分に供給しあえるものでなければならず、これらの諸条件を充たす体制は容易に形成しにくいという問題がある。しかも現状は、5か国に44の組立メーカーがあるうち、日本車組立に従事するもの13、販売シェアでは60%に達している。実態は日本のメーカーの市場争いとなっているのである。実態はアジア・カーのモデルが企業レベルで各種製作販売されているにすぎない。

3. 海外直接投資がもたらす雇用と物流への影響

アメリカ及びヨーロッパの主要市場における直接生産（合弁も含め）の規模とその輸出代替率がどうなるのか、日本国内の自動車需要がどのような伸び率を示すかが国内雇用水準を左右する鍵といわれる。後者の場合、新車新規登録台数でみると過去5か年は乗用車、トラック、バス、輸入車を含め

ても年率0.45%の伸びでしかない。1,111万台の生産能力（昭和58年実績）の49%が国内市場にまわっているにもかかわらず、その内需の喚起は10年後においても2%以内であろう。そうなると輸出動向が決定的な要因となざるをえない。現地生産・輸入制限による輸出減少率が内需伸び率を上回る転換点がいつくるかに問題は絞られているといわれる。⁽¹¹⁾

現地生産・輸入制限は政治的原因による動機づけが大きい。それは資本主義体制の成熟条件の一つである民族資本の成長とこれを支える政治権力、さらに民族資本の独占化や多国籍企業と斗う多数者の勤労人民の力量に由来することになるであろう。多国籍化した自動車資本は、存立の基盤を母国に置いて始めて活動が可能であり、足元を搖がせるようなことはしない。自動車資本にとっては自国市場の確保は基本条件である。主要市場は、不均等な経済発展の下で、需要は常に変動しており、世界市場全体としては、人口の増大所得向上の傾向と相俟って、自動車需要は拡大基調にある。現地生産・輸入規制の広範囲での展開は、皮肉にも資本主義体制維持の方向で進みながら、資本主義体制を搖がす原因となっていることである。何故ならば、現地生産は多かれ少なかれ相手国の雇用を拡大し、発展途上国では工業化の促進、資本主義の成熟、民族的な産業資本の形成に寄与する。先進国では、独占資本の協調が相互の競争をはらみつつも、市場分割の協定へと導びくが、雇用の向上とは裏はらに、最も合理化された、かつ低位におかれた労賃その他労働条件を与えられる。開発途上国における独占の進行や先進国における労働条件の悪化は、独占資本と勤労人民との間の矛盾を深めるとともに、民族間の矛盾、革命への危機を招くことになる。

現地生産は、現地国産部品の調達が原則であり、これまでの経過では、現地生産はオフショア生産に転じるまでには至らず、現地市場を充たしてきたことである。わが国の場合でも、海外進出を契機に国内雇用減、大規模な職種転換等は経験していない。その理由として、①相手国が開発途上国であって生産台数の比重が小さく、カーメーカーの進出規模も小さかった。②日本国内の自動車及び部品生産の伸び率が大きく、海外の影響を受けなかった。③海外生産の需要先は日本国内生産による輸出先であるよりも新規需要であ

り、輸出代替性がなかった。などが挙げられている。ただし海外派遣社員の数も少なく、海外生産が日本人の新たな雇用先となることはほとんどない。したがって現地生産の発展は、これからは国内雇用減に結びつく可能性が出てきている⁽¹²⁾。

物流問題に目を転じれば、完成車輸出とKD輸出とは国別市場では、正比例の相関関係があると認められ⁽¹³⁾、現地生産国へは現地調達不可能な日本製部品が送られ、あわせて完成車・KD市場とも補修部品の伸びがみられる。したがって自動車専用船にコンテナー荷役用自走クレーンが搭載され、コンテナー積付けスペースをもつタイプのRORO／コンテナ兼用船が急速に普及しだしている。また乗用車以外のCKD、重車両、商用車なども積め合わせることのできる多目的船も登場している。試みに完成車・KD・部品の輸出動向を表・5に示すと、完成車の伸びとKDの伸びは、乗用車ではKDの伸び方が大きく、トラックでは完成車の伸びが大きい。その反面、半成車は半減している。乗用車の現地KD生産が進展していることを示すとともに、トラックでは、トラックに対する現地国の中税率の変化（半成車ならば完成車より低かったが、アメリカは1980年完成車と同率とした。）、直接生産の進展などが原因しているとみられる。部品の量的な拡大も著しい。部品の輸出量を20フィート換算（18トン／個）すれば、3万9,450個（1983年の推計）である。

表・5 完成車・KD・部品の輸出動向

	1978(A)	1983(B)	B/A
完成乗用車	2,883千台	3,890千台	135.2%
乗用車KD	283	426	150.5
完成トラック	466	908	194.8
半成トラック	529	273	51.6
トラックKD	195	287	142.0
完成バス	35	38	1.08.5
半成バス	3	2	66.7
バスKD	—	2	—
部品	435千トン	711千トン	165.7

出所：「日本貿易月報」1978及び1983年版

またCKDは木箱タイプが主流であったが、これらもコンテナー化される傾向を見せてている。例えば、日産は乗用車、トラックの組立てを行っているメキシコ工場向けCKD輸送を1985(昭和60)年3月からコンテナー輸送とするほか、東洋工業も1986年から米国フォード社のメキシコ工場向けCKDをコンテナー輸送化する。日本／メキシコ航路は在来船サービスだったものが、こうしてセミコンテナー船の就航に入るといわれる⁽¹⁴⁾。

コンテナーリゼーションはCKDに及んで来ることが必至となれば、港湾荷役における省力化は一段と進み、在来船荷役に必要な労働量は減少していく。当然、セミコンテナー船では、一般公共埠頭か公社ライナーバースへの接岸はまだ期待できるが、フルコンテナー船、あるいは多目的船ともなると、バース使用の条件が変わるであろう、たとえ輸出量が増えても、船積みルートが変わらようになれば、港運業界、並びに港湾労働者に与える影響は大きくなってくる。

4. 結語

第2次世界大戦を挟んで、独占資本すなわち帝国主義体制の企業行動様式は、転換した。戦前はあらわな軍事行動を隠そうとはしなかったし、第1次世界大戦中に成立した社会主义経済ブロックは、その成立の段階で、資本主義を全般的危機に陥らしめたのであったが、第2次大戦後は東ヨーロッパ、東アジア、中米、アフリカ等と各地域で社会主义経済ブロックが拡大し、今日ではブロック内に矛盾をはらみつつも、資本主義諸国との関係では、貿易、投融資などの経済技術協力をやっているが、基本的には対立する立場にあり、それ故に核軍備の拡大に歩調を合わせて、緊張を強めている。この社会主义経済ブロックには入らないが、資本主義経済圏に属しつつ、民族自決を望む広範な諸国民の希いを土台に、非同盟と経済自立の運動は根深い潮流となっている。

この国際環境の中で、アメリカを首領とする独占資本は、民族主義との関係で、現地市場を確保するため、現地資本と提携しつつ進出し、事業単位に現地法人化することによって、多国籍企業化した。海外直接投資は資本輸出

の中では、もっとあらわな帝国主義的進出の形態である。わが国の資本輸出は、商業資本に導びかれて、戦後、産業資本は商業資本とともに進出する形が多かった。これは戦前の伝統を引き、また総合商社の高いノウハウの蓄積に頼ったためでもあった。今日では、自動車産業は、わが国輸出の第1人者となると同時に海外直接投資額も上位にランキングされるようになった。しかしその投資額はトヨタの場合、年間の経常利益の大きさに比べれば、累積額でもその僅10%程度にしかすぎない。日産の1984年時では同社資本金額の177.5%に及んでいるが、同社は100%出資法人が多く、他社に比べ海外直接投資額が最高である点が特徴である。同社は米国における小型トラック生産で、年間1万3,000台計画達成のため、5億ドルを投じ、1,800名の従業員で220台の産業用ロボットを投入するという。部品の現地調達は35~38%程度、残りは日本から輸入するという。トヨタ型のジャスト・イン・タイム方式では、現地調達率は逆とならざるをえないであろう。アメリカ市場での部品の現地生産については、日本車向けだけでは採算に合わない。そのためにはGM、フォードにも売れるもの、時には欧米部品メーカーと技術提携や技術供与、日本の部品メーカーの共同出資による進出もあるといわれる。いずれにせよ日本の生産構造の変化は必至であり、その意味で現地の労働条件への適応が必要となっている。これまで日本の経営でやってきたため、高収益が保証されたのであったが、GM、フォード、フォルクスワーゲンなど競争相手にアメリカ、ヨーロッパ、日本三つどもえの小型車自動車戦争は、多国籍企業化した世界3極に存在する自動車独占資本が市場の再分割を開始するに際しての日本独占資本の試練というべきものである。そして東南アジアを踏えながら、日本国内の特殊な労働・資本関係によって育ってきた日本独占資本が対米従属下にありながら独自性を主張しつつ、逆に対米従属関係を一層深めていく第一歩となっていることである。これを裏付けるものは、他ならぬ先進資本主義国間の相互の資本輸出、海外直接投資の増大がこの特徴的段階を示しており、自動車産業の動向はそれらの一側面である。⁽¹⁶⁾

- 注 (1) 詳しくは、守屋典郎「新版日本資本主義発展史」(青木書店1979)を参照されたい。
- (2) わが国自動車工業史を概観するには、中村静治「現代自動車工業論」(有斐閣 昭和58年)を参照されたい。
- (3), (4) 守屋典郎「日本独占資本の東南アジア進出」(『経済』1972年8月号)
- (5) 機械振興協会経済研究所「自動車産業における国際分業の進展と下請企業」(昭和56年)
- (6) 日本自動車工業会「1984日本の自動車工業」の各国の自動車国産化状況参照
- (7), (13) アジア経済研究所「わが国の海外投資と国際分業をめぐる諸問題」(同所1979年)に東南アジアの国産化政策が概括されている。
- (8)

1980年自動車及び部品輸出の市場別シェア相関

	自動車	部品
北 米	41.9	26.8
西 欧	20.7	10.9
東南アジア	10.2	24.9
中 近 東	8.6	11.0
ア フ リ カ	0.0	10.8
中 南 米	7.0	7.8
大 洋 州	5.6	5.4
共 产 圈	—	2.4

出典「日本の自動車部品工業 1981」より作成

- (9) 滝沢菊太郎編「中小企業の海外進出」(有斐閣 昭和57年)所収の佐藤芳雄「中小企業と国際下請関係」は各種調査を駆使した優れた論考である。
- (10) 「トヨタ新聞」昭和59年4月13日号
- (11), (12) 日本労働協会編「海外投資と雇用問題」(同会, 昭和59年)
p.170~172
- (14) 「日本海事新聞」昭和59年8月15日号
- (15) 日本自動車部品工業会・オートトレードジャーナル社共編「日本の自動車部品工業」(オートトレードジャーナル社 昭和59年版) p.98「日産の購買政策を聞く」の項参照
- (16) 銀行問題研究会「多国籍企業の新展開と日本『金融開国』のねらい―日米独占資本の戦後最大の再編成期一」(『経済』昭和59年9月号)

世界経済の中の日本経済 ——港湾経済の背景——

片野彦二

(神戸大学)

目 次

はしがき

1. 自由市場経済圏の維持
2. 先進諸国経済の中の日本経済
3. 南北問題の中での日本経済

むすび

はしがき

ここで検討しようとするのは、日本経済が現在の世界経済の中でどのような立場にあり、さらに今後どのような発展の可能性を持っているかという問題である。事実、日本経済は、世界経済の中で孤立して存在しているのではなく、世界経済の有力な一員として活動している。だから、日本経済の現状と将来を見るためには、世界経済、特に自由市場経済圏の枠の中で、他の先進諸国および発展途上諸国との関連で考える必要がある。ここで自由市場経済圏と特定化するのは、自由市場経済圏と中央計画経済圏との相互依存関係を無視するものではないが、この関係は日本経済の現状を分析し、その将来を見通すにあたって決定的に重要なものとは考えられず、むしろ自由市場経済圏内部の諸要因こそが重要であると考えるからである。

1. 自由市場経済圏の維持

ここでの議論の前提は、自由市場経済圏の維持である。自由市場経済と中央計画経済の何れの体制が望ましいかといった価値判断の問題はここでは触れない。ここでは、日本経済が自由市場経済圏の一員として活動していると

いう現状に革命的な変化はないものとして、自由市場経済圏の維持は当然に必要であると考える。

自由市場経済圏内の先進諸国は、従来、自由市場原理を基礎として経済秩序を維持し経済発展を達成してきた。経済活動がすべて自由競争のもとで行なわれるならば、比較優位の基準にしたがって適切な国際分業が実現され、価格は市場を均衡させ、国際収支は為替レートの調整を通して均衡させられ、これによってすべての貿易参加国における生産要素の最適利用と厚生の極大化が保証される。要するに、自由市場経済圏内の先進諸国は、経済活動システムの効率的な組織化を自由競争を通して実現し、経済秩序の維持をはかってきたのである。しかし現実には、自由競争の実現を阻む種々の要因があり、順調な経済秩序の運営を困難にしてきている。そこで、独占禁止とか資本・貿易の自由化措置により、その障害の除去の努力が続けられてきている。けだし、自由市場経済圏の存続を考えるならば、自由市場原理に基づく経済秩序の維持は不可欠だからである。

2. 先進諸国経済の中の日本経済

60年代から70年代初期にかけて、内部的には種々の歪が蓄積されてきてはいたが、外見上は先進諸国経済にとって好ましい状態が続いていた。(1)米国の圧倒的な経済力を基礎としてIMF・GATT体制が維持されていたこと、(2)工業用原材料・燃料が世界的過剰基調のもとで豊富に低価格で供給されたこと、(3)急速な技術進歩や成長促進的な財政・金融政策がマイルドなインフレを伴ないながらも投資誘因を生みだしていたこと、等々がこの好ましい状態を支えていた。その結果、インフレ率は高まり、人々の間にインフレ期待を定着させることにはなったが、失業率は低下した。

ところが、この期間において、先進諸国の経済の中では、徐々にではあったが、いくつかの歪が増大してきていた。(1)日本およびECの経済が顕著な成長を遂げ、60年代初期に見られた自由市場経済圏内における米国経済の圧倒的な支配力は低下してきた。これは、生産力の面だけでなく、通貨の面でも現われ、USドルへの信頼によって維持されていたIMF体制は70年代始め

には崩壊し、国際通貨体制は混乱することになった。(2)経済成長が進み、生産水準が上昇するにつれて、労働需要は増加し、労働力は相対的に不足し、労働生産性の上昇に見合う実質賃金率引き上げ要求は強化され、60年代を通して実質賃金率は急速に上昇した。しかも、強力な労働組合の勢力に支えられて、実質賃金率の下方硬直性は強固なものとなった。(3)また、生産水準の上昇と共に、工業用原材料・燃料の需要も増大した。60年代の終頃には、再生産不能な資源の価格が上昇を示した。(4)経済成長が生産水準を著るしく上昇させたのに、有効需要はそれに比例して伸びなかった。このことは、利潤率の低下に反映される。実質賃金率や原材料・燃料価格の上昇は生産費の上昇をもたらした。しかし、有効需要の相対的不足により生産費の上昇に見合う程の製品価格の引き上げを実現できなかつことにより、利潤率は低下した。この傾向は60年代の後半において始まった。(5)60年代の先進諸国経済の成長を支えた要因の一つは、新技術の開発とその積極的な採用であった。これは、労働力や原材料・燃料の相対的不足とあいまって、各国・各産業の比較優位構造を変化させた。この過程で比較劣位化した産業が、自由市場原理にしたがって、それぞれの国で調整され、比較優位を保つ産業が積極的に維持・拡充されていたならば、事態はさほど悪化しなかつたと考えられる。しかし、実際には、国内政策が重視され、積極的な産業調整は実施されず、産業調整としては防衛的な方向に向けて進められた。比較劣位化した産業も温存されることになった。経済全体としての民間企業の利潤率は急速に低下した。(6)利潤率の低下は投資誘因を減少させる。ただ、米国の民間企業は利潤率の低下を設備稼動率を引き下げによって回避しようとしたが、投資誘因の減少にとっては同じ効果を持っていた。いずれにせよ、先進諸国における投資誘因は減少し、成長率は低下傾向を示し始めたことになった。(7)60年代の成長を部分的に支えた財政金融政策は、マイルドなものとはいえインフレを生みだし、インフレ率を加速した。さらに、利潤率が低下傾向を示し始めた後は、積極的にインフレを促進することにより、利潤率低下を押し留めようとする努力が払われた。インフレは加速的に上昇することになった。

第一次石油ショックは、上述した種々の歪に大きな圧力を加えることになっ

た。石油価格の独占的引き上げと実質賃金率の下方硬直性は有効需要の相対的不足とあいまって利潤率を極度に低下させ、経済は深刻な不況に陥った。また利潤率低下に対抗するインフレの加速が現れたため、スタグフレーションを顕在化させることになった。経済不況のもとでは有効需要は減退している。過剰な生産設備から生産される製品は、激しい競争を通して市場を見出そうとする。競争力の弱い製品しか生産できなき産業は、国内市場のシェアすらも減少させられる。種々の分野で貿易摩擦が発生することになった。これに対しては政治的な折衝すら持たれることになった。貿易は原則としては自由な競争にまかされながらも、管理された形で運営される状態になってきている。

最近になって、実質賃金率の下方硬直が僅かではあるが軟化してきた。また石油価格もその需給動向を反映して低下気味である。これらは、いずれも生産費上昇圧力を緩和し、利潤率の回復に期待を持たせることになってきているし、インフレの沈静化にも効果を示している。しかし、米国における高金利の維持や大幅な財政赤字の累積といった悲観的な要因もまだ未解決のまま残されているために、先進諸国経済が早急に活性化しうるかどうかは確言し難い状態にある。

このような先進諸国経済の情勢の中で、日本経済はどのような役割を果し、どのような地位を占めてきているか。60年代から70年代の初期にかけての日本経済の成長は著しく、他の先進諸国経済の成長率の二倍以上の率で成長を続けてきた。旧式の設備をスクラップ化して新技術を基礎とする新型の設備で置換え、生産性を高め、生産力を上昇させた。多くの産業における製品の競争力は急速に改善され、それら製品の海外市場シェアは拡大された。この過程で、日本経済は自由市場経済圏の中でGNP第二位、しかも同経済圏におけるGNPの一割以上を生産する実績をつくりあげた。このようにして強化された日本経済の競争力は、第一次石油ショック以降における先進諸国経済の不況の情況下において、顕著な効果を生みだすことになった。

経済不況の下では有効需要は減退する。各国で生産された製品は、国内・

海外市場をとわず、限られた有効需要にむけて殺到する。ここで製品の販売に成功するのは、市場において人為的な制約が施こされていない限り、競争力の強い製品であることはいうまでもない。強い競争力を持った日本製品は、74年以降の深刻な不況期においてすら、米国および欧州諸国で市場シェアを拡大した。その結果、貿易摩擦を引き起すことになった。

ある国の国内市場に外国から競争力の強い製品が侵入し、急速に市場シェアを拡大した場合、しかも経済が停滞していて早急に産業調整の対応が実施し難い場合、この国の内部では混乱が発生する。急激な失業の増大、国内での競争産業の利潤率の急落といった事態が発生する。この対策としては、当該製品の輸入制限といった保護措置が採られることになる。このような事態が種々の製品について発生することになると、広範な保護政策が採られることになり、自由市場原理の作動する余地が著しく限定されることになる。自由市場経済圏の存立の基盤がゆるがされることになる。ここで問題となるのは、産業調整による対応の余地もない程に急速に市場シェアを拡大することであって、競争力の強い製品の侵入ではない。しかも、経済が停滞している状態においては、産業調整に要する期間も当然に長くなる。だから、日本の製品が急速に欧米市場において拡大し、これら諸国との経済を混乱させたことについて非難を受けたことは当然といえる。相手国において産業調整の余裕が持てる程度に輸出拡大を実施することが国際的なルールであることを認めめる必要がある。経済不況の最中においてはなおさらのことである。このようなルールを認め、しかもその様に輸出拡大が実施された場合には、こんどは、たとえ競争力の強い製品が輸入されるとしても、国内産業を保護する目的でその製品の輸入を制限することが非難されることになる。これこそが自由市場原理の現実的適用にあたっての基本的な原則である。現在の貿易体制が、自由貿易を基礎としながらも、管理された形で運営されているのは、このような考え方によっている。

自由市場原理は強者の理論であり、弱者はこれに対して対抗措置を構じる権利を保有する、という議論が見られる。しかし、これは自由市場原理の適用ルールを無視するものが現われた場合のことであって、このルールが遵奉

されている限り、自由市場原理の公正な運用が最も望ましいことはいうまでもない。

このような基本的な原則を認識し、自由市場経済圏の維持を考えるならば、日本経済としても、上述のルールに即した輸出拡大を計る必要がある。この場合には、従来のような他の先進諸国に比べて著しく高い成長率の実現は困難となる。深刻な経済不況を経験してきた74～83年の期間においてすら、米国経済および西ドイツ経済の成長率が年平均それぞれに2.0%および1.6%であったのに、日本経済の成長率は3.7%を記録していた。ここで、それぞれのうち経常海外余剰による貢献度は米国の0.0%，西ドイツの0.3%に比べ、日本については1.2%となっている。経常海外余剰は輸出から輸入を差し引いた剩余额であるから、これの貢献度が大であることは、輸出の伸びが輸入の伸びに比べて著しく大きかったことを意味している。これらの数字の裏側には、世界市場の中での日本の輸出シェアのアンバランスな伸びが存在した。これが他の先進諸国経済の不況下での運営を阻害したことにより、種々の経済摩擦を生みだした。そこで、今後の日本の輸出の伸びを、上述のルールに沿って輸入の伸びと同程度に抑えるものとすると、日本経済の成長率も米国・西ドイツ経済の伸びとほぼ同程度となるものと考えられる。しかし、これが自由市場経済圏の順調な発展を維持するのに必要な国際的ルールであるならば、このルールを遵守して、国際経済協力に貢献することも国際経済社会の一員として必要なことである。

既に述べたように、自由市場原理が適正に作動している状態においては、比較優位の基準にしたがって適切な国際分業が編成され、価格は市場を均衡させ、国際収支は為替レート調整を通して均衡させられる。この場合、為替レートの決定が人為的に歪を持った形で決定されるような状態が発生すると、逆に国際分業それ自体が適切な編成を実現できなくなる。現在の米国の高金利は、それ自身は同国の大額な財政赤字を支えるのに必要であるとしても、短期資金の米国への流入を促進し、円安傾向の主要な原因の一つとなっている。これが日本製品の輸出促進にも貢献していることは否定できない。したがって、日本経済自身として秩序ある輸出の実現に努力することが必要であ

るが、自由市場経済圏の中におけるこのような歪を除去する努力も米国に対して要求することも必要である。

3. 南北問題の中での日本経済

自由市場経済圏の維持を自由競争の達成だけを基準として実現しようとすると場合には、先進諸国経済相互間の利益保全が中心となり、発展途上諸国経済の利害は無視されかねなくなる。先進諸国と発展途上諸国が併存する自由市場経済圏の中で、発展途上諸国に対する配慮のないままで自由競争の実現だけが追求されるならば、先進諸国経済と発展途上諸国経済の間の経済力格差は拡大するだけであり、南北格差と呼ばれている国際的不公平はますます悪化する。発展途上諸国による南北格差是正の要求は理解しなければならないし、このことは先進諸国にとっても自由市場経済圏の存続という観点からみて無視できない。公正の維持が不可能となれば、その経済社会の秩序は崩壊する可能性すらある。自由市場経済圏内の発展途上諸国が公正の回復に失望し、自からの経済体制を変革し、中央計画経済圏への脱出を企てることは十分に考えられる。そうなれば、自由市場経済圏の領域は縮少し、それ自体の存続すらも困難となるかもしれない。これに加えて、自由市場経済圏諸国の威信の問題もある。さらに先進諸国の今後の経済発展にとって、発展途上諸国、特にその膨大な潜在市場は非常に重要であると考えられる。このような情況の中で、発展途上諸国の中の一部のものにしろ自由市場経済圏を離れて中央計画経済圏に移る事態となれば、自由市場経済圏に大きな困難が発生することになる。このような状態をひきおこさないためには、国際的な公正の回復、すなわち南北格差の是正はなんとしてでも実現する必要があるものと考えられる。

しかし、現在のように大幅な南北格差が存在し、国際的な公正の回復が大きな課題となっているとはいえ、公正の回復を重視するのあまり、既存の国際経済秩序の順調な運営を損なうことになるのでは、公正の回復それ自体にも支障をきたすことになりかねない。先進諸国は、今までに、豊かな経済社会をつくりあげているかにみられるが、これは経済活動システムを効率的

に運営するように努力してきたからであり、効率の重視こそが経済発展の原動力でもあった。先進諸国といえども、効率を無視して経済を運営しうる程には豊かではない。このような状態の中で、南北格差を重視するのあまり、経済活動システムの効率的な運営を妨げるような事態が発生すれば、先進諸国の経済それ自体が順調に運営できなくなり、さらに先進諸国の経済活動に依存してすすめられている発展途上諸国の経済開発も十分に実施できなくなる。そこで、発展途上諸国が自由市場経済圏の中で経済開発を推進しようとするならば、この経済圏の秩序を乱すような形での参加は望めない。経済活動システムの効率的な運営は、たとえ発展途上諸国の経済開発を中に含むとしても、原則としては、なんらの変更も加えられてはならない。

しかしながら、自由市場原理の下で経済活動システムの効率的な運営が保証されるためには、生産要素の完全利用が必要である。これは具体的には、生産設備の完全稼動と労働の完全雇傭を意味する。実際には先進諸国においても生産設備の不完全稼動や労働の不完全雇傭はおうおうにして発生している。しかし、生産設備が完全に稼動される限り完全雇傭が実現できる程度には生産設備は蓄積されている。政策の適切な運用により必要な条件が満たされれば、生産設備は完全に稼動され、労働は完全に雇傭されることになる。ところが、発展途上諸国においては、蓄積されている生産設備それ自体が不足しており、たとえ生産設備の完全稼動が実現されたとしても、なお労働の一部は正常な状態で生産設備と組みあわされることなく残される。非近代的部門に寄生する潜在失業として残ることになる。その結果、非近代的部門における労働生産性ま著しく低水準に押し下げられ、近代的部門で雇傭される労働の賃金をも低水準に抑えこむことになる。このような発展途上諸国を含む経済活動システムにおいては、発展途上諸国の自助努力や先進諸国の経済開発援助によって発展途上諸国の生産設備が増設され、労働供給のすべてが吸收されるようになるのでない限り、自由市場原理に基づく経済活動システムの効率的な運営によって全ての国にとっての資源の最適利用と厚生の極大化を期待することはできない。このように、先進諸国と発展途上諸国が併存する自由市場経済圏において自由市場原理を順調に作動させるためには、先

進諸国による発展途上諸国に対する生産設備蓄積のための援助を必要とする。このことは、この種の援助は自由市場原理となんら矛盾するものでないことを意味している。しかも、発展途上諸国に生産設備を増設することは、これら諸国の経済成長率の上昇をもたらす。これが、発展途上諸国の所得水準上昇率を先進諸国それを上回る程に実現できるのであれば、この種の援助は南北格差のは正、ひいては国際的な公正の回復にも貢献することになる。

従来、南北格差は正を目的として発展途上諸国の側から提出されていた要求の中には、自由競争市場のメカニズムそれ自体を破壊する性格を持つものも含まれていた。この種の要求は自由市場経済圏の存続にとって許容できないものである。しかし、上記のような手段が採られるならば、自由競争市場のメカニズムを阻害することなく、さらにその順調な運営を促進し、南北格差のは正にも貢献することになる。

しかしながら、実際に最も深刻な問題は、70年代中頃以降の先進諸国経済の不況という情況の中で、上述したような効果的な援助がどの程度に実施できるかにかかわってくる。先進諸国は自らの経済の不調の中で、援助余力を減殺され、必要な援助額の負担能力を失ってきている。しかし、現在の経済の不調の中で、多額の援助は不可能であるという考え方から脱却し、将来の経済の繁栄のために必要な援助は実施すべきであるという考え方への転換が望まれる。

援助の目的は、既述のように、発展途上国における生産設備の蓄積、生産力の引き上げ、所得水準の向上=南北格差のは正、そして先進諸国製品に対する需要の拡大である。この場合、設置された生産設備を正常に稼動させるには、それに対応する社会資本の充実を必要とする。発展途上諸国においては、この社会資本の充実が不十分であることが経済開発を阻害する大きな要因となっている。これに対しては、先進諸国政府または国際機関による援助を必要とする。これによって社会資本が充実され、投資環境が整備された後、民間投資による生産設備の蓄積が行なわれることになる。ただし、先進諸国の民間企業による投資が直接投資の形をとる場合には、その後の過程において、当該企業の所有と支配の現地化が進められなければならない。さもなけ

れば、この企業は何時までも先進国資本の支配下におかれることになり、発展途上国の自律的な経済発展にとって望ましくないことになる。従来の経験から見れば、この現地化が順調に進められるのは、発展途上諸国への直接投資が比較優位基準に沿った産業において実施される場合であり、そうでない場合には現地化は殆んど進められていない。この点からいっても、発展途上諸国での経済開発は、比較優位原理に沿って実施されることが望まれる。

従来、発展途上諸国への援助は、十分とはいえたかったとしても実施されてきている。しかし、第一次石油ショック以降、非産油発展途上諸国においては石油価格の上昇が輸入額を上昇させたと同時に、先進諸国経済の不況が発展途上諸国から先進諸国への輸出の伸びを停滞させたことにより、膨大な累積債務を抱える発展途上諸国が現われた。発展途上諸国に対する投資リスクは上昇し、援助の停滞の大きな原因となってきている。緊急の課題は、この累積債務問題をどのように解決するかである。種々の提案はあるものの、結局は発展途上諸国の経済開発が軌道にのり、順調に促進されるようになるのでない限り、この問題の基本的な解決とはなりえない。

先進諸国による発展途上諸国に対する援助は、発展途上諸国における生産設備の蓄積にかかるだけでは不十分である。その生産設備が正常に稼動され、製品が生産された場合、それを吸収する市場についての配慮も必要とする。従来の援助の供与にあたっては、ややもすればこの後者の点については十分な配慮がなされていなかった。先進諸国による発展途上諸国への開発援助の増額が必要であることはいうまでもないが、当面の問題としては、先進諸国経済の停滞が発展途上諸国より輸入の伸びを制約していることに集中されねばならない。これは、一方では先進諸国経済の停滞がそれ自身の需要低下をもたらし、発展途上諸国製品需要にも影響していることによっている。また、他方、発展途上諸国が開発しつつある産業が、依然として先進諸国の中に競争産業を残しており、先進諸国経済の不況がこれら競争産業の国内保護の傾向を強めていていることにもよっている。このままでは、発展途上諸国としては、経済開発を進めるにも市場問題で行き詰まることになる。

このような状態におかれた発展途上諸国としては、自国の製品をより多く

輸入してくれる先進国との結び付きを強化する傾向にある。この点に関して、日本は現在非常に不味い情況にある。日本の援助は從来東・東南アジア諸国に重点を置いて実施されてきた。社会資本充実のための援助はもちろんのこと、工業化のための生産設備の蓄積についても民間直接投資が大きな貢献をしてきている。これは、日本のこれら諸国に対する輸出を増大させ、またこれら諸国よりの輸入拡大にも努力してきている。その効果もあり、またこれら諸国の自助努力もあって、工業化は一応の成果をあげることになったが、その製品に対する市場の開放という点では十分な対応を示していない。ところが、主としてEC諸国は、これら諸国に対する市場開放の努力を示している。その結果、これら諸国の対日貿易シェアは依然として高い水準にあるとはいえ、70年代を通してみると、日本とタイおよびフィリピンとの二国間貿易結合度は低下を示しており、その他の諸国との貿易結合度も同様な傾向を示す可能性を高めできている。これに対して、ECのそれは逆に上昇傾向にある。要するに、これら諸国においては、日本離れ・EC接近の傾向を示している。日本にとっての東・東南アジア諸国は從来もそうであったように、今後も主要な輸出市場として期待される地域である。しかし、このような傾向は、日本の輸出市場としての将来に暗い陰を投げ掛けている。日本はこれら諸国の製品に市場を開放する努力を従来以上に行なう必要がある。

むすび

以上において、世界経済の中での日本経済の立場を概説した。先進諸国と発展途上諸国が併存する自由市場経済圏の中で、この経済圏の存続を前提として、日本経済は何をしなければならないかを示した。まず、先進諸国との関係において、日本は他の先進諸国との摩擦を回避し、先進諸国経済全体の活性化を計るために、自由市場原理の現実的適用の基準を再確認して行動すべきことが要請される。ここでは、自国の経済成長を重視することも重要であるが、それは他の諸国の経済成長を阻害しないような配慮を必要とすることが要点となる。各国間の経済協力が重視されなくてはならない。他方、南北問題の中では、自由市場経済圏全体として、自由市場原理が効率的に作動し

うる状況を実現するために、発展途上諸国に対して必要な援助を積極的に推進することが要請される。ここでは、開発資金の供与だけでなく、開発された産業の製品の市場のアクセスについての援助をも併せて供与する必要がある。

要するに、日本経済としては、先進諸国と発展途上諸国が併存する自由市場経済圏の中で、この経済圏の存続のために、自由市場原理が実際に効率的に作動しうるような状況を実現できるように努力することが要請される。

名古屋港船舶入出港管理システムの 現況と今後のシステム開発について

永井 武司
(名古屋港管理組合)

目 次

1. はじめに
2. 船舶入出港管理システムの到達点
3. 内部システム開発の現状と課題
4. むすび——高度情報化社会の到来の中で

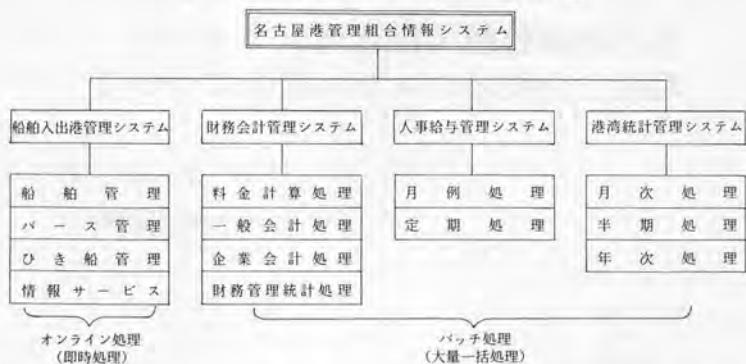
1. はじめに

名古屋港管理組合におけるコンピューター処理の経過を簡単に見てみると、S45年から紙テープ入力によるリコータイマー（言語＝アセンブラー）を設置し、港湾施設使用料の料金徴収事務を行なってきた。

その後、S46年運輸省から「運輸の情報化構想」が出され、本組合も港湾情報システム化にむけて調査研究を重ね、コンテナリゼーション、物流革新等近代化の波の中で港湾管理者サイドの情報システム化が叫ばれることとなった。⁽¹⁾ このような状況下でS53年9月行政管理課電子計算係が設置され、汎用コンピュータでありNECシステム200（言語＝COBOL,FORTRAN）を導入し、対象業務も図・1のように拡張した。（但し、船舶入出港管理システムはS54年1月稼動）更により機能を充実させ障害に機敏に対応するため、S56年6月システム250のデュプレックス方式⁽²⁾を採用し今日に至っている。

さて、船舶入出港管理システムは大きく2つの意味をもつシステムといえる。第1には港湾情報のトータルシステムの中の本船動静管理及び入出港コントロール、バース管理等を包括した船舶動静情報システムという面であり、第2には本組合の情報システムの1サブシステム(いわゆる業務システム)であり、特に

図・1 情報システムの構成



財務会計システムとは料金計算処理に密接に関連づけられるシステムという面である。

このような観点に立つ中で、第1の面はすでに様々な論評が加えられ、貨物情報システム等の調査研究も進められている⁽³⁾と思われる所以本論では第2の面=内部業務システムとしの到達点、評価を中心に述べてゆき、財務会計管理システム、その他システムの構想へと入ってゆきたい。

(注)(1)詳細については「運輸の情報化構想」運輸省大臣官房情報管理部監修S48.3刊
「名古屋港における港湾情報システム整備について(III)」

名古屋港管理組合 S52.3刊

(2)継続的な処理を行う必要のあるコンピュータシステムにおいて2台のコンピュータを用意し、一方がダウンした時ただちに他の一方に切りかえ処理を続行させるシステムである。本組合では船舶入出港システムがオンライン処理（ここで言う継続的処理）であるためこの方式を採用する必要性が出てきた。

(3)詳細については「名古屋港における港湾情報システム整備について(V)」
名古屋港管理組合S54.1刊

2. 船舶入出港管理システムの到達点

(1) システムの現状

名古屋港における船舶入出港管理システムは図・1にあるように船舶、バース、ひき船各々の管理とそれらの情報サービスから成り立っている。そして

このシステムは各種情報を一元的に効率よく管理する目的のためオンラインシステムとし、各種変更情報処理の即対応化、出力情報の迅速化、船舶入出港に関する業務処理の簡略化、バース等港湾施設の効率的運用および港湾関連業者に対するサービス強化をはかるものである。

このような観点からレスポンスタイムの短縮、システム保全の完備を最大目標として前述のようにS56年6月シンプレックスからデュプレックス方式を採用し「2次開発」としてシステムの変更を行った。また設計にあたって下記の点に留意して開発をすすめた。

①業務の効率的運用

船舶入出港を管理するために必要な業務をあらい出し、不必要的業務を除外するよう努めた。またデータ発生に対し即時処理可能なシステムとするためレスポンスタイムをできる限り早くすることに努めた。

②情報の集中化

データベースを用いて情報の一元管理をはかりデータの重複、相互矛盾をなくし処理効率を高めた（※②システムの機能参照）

③オペレーションの簡略化

エンドユーザーである海務課操作員のオペレーションに対し入力方法の検討、様々なコード化をはかり入力操作時間の短縮、簡略化をはかった。また基本的には「ペーパーレスシステム」として入港予定船表、各種日誌等を除き中間的メモは極力なくすよう努めた。

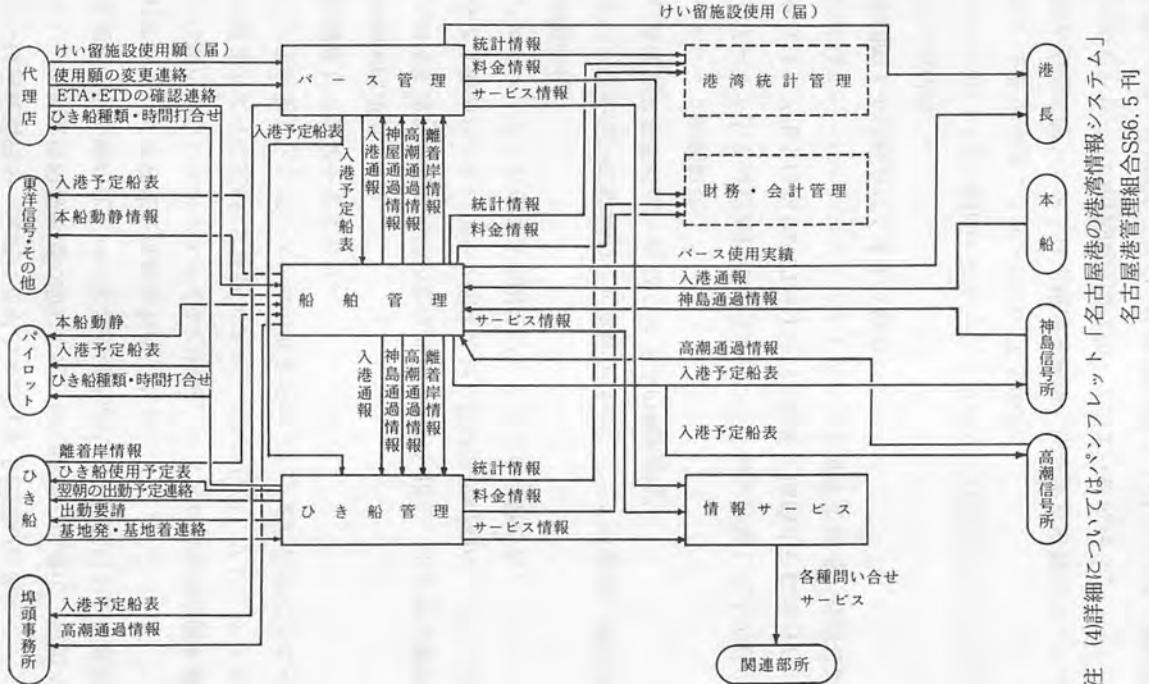
④システムの保全

障害（ハード、ソフト両面）に対し、リカバリ対策を万全とするよう努力した。（※③セキュリティについて参照）

また、船舶入出港管理システムは本組合海務課が所掌する事務をコンピュータ化したものであり、その情報関連図は図・2のよう⁽⁴⁾に描ける。

さて、このシステムは稼動してはや6年余が経過したわけであるが、途中の大きなシステム変更は業務そのものをみなおすことよりもコンピュータサイドの機能の改善、充実という形が中心になり現在に至っていると言える。このことは将来まだまだどのように変遷してゆくかという可能性を秘めるものだと言えよう。

図・2 船舶入出港管理システム情報関連図

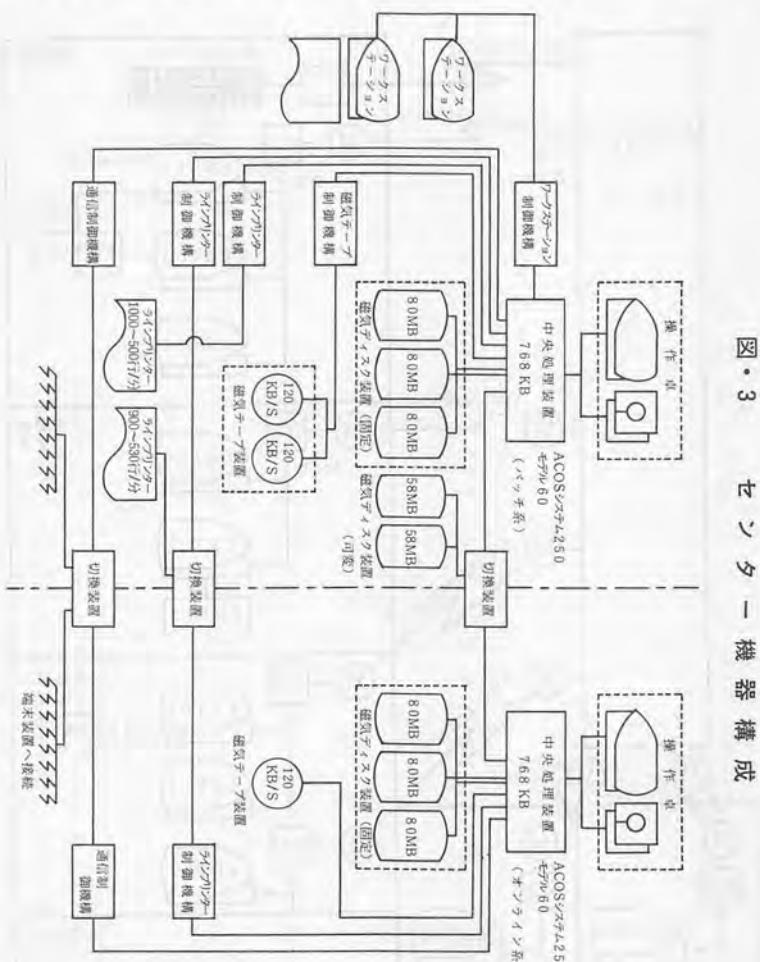


注 (4)詳細についてはパンフレット「名古屋港の港湾情報システム」
名古屋港管理組合S56.5刊

「地方自治コンピュータ」「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——名古屋港の場合」木村武彦氏論文S53.12刊

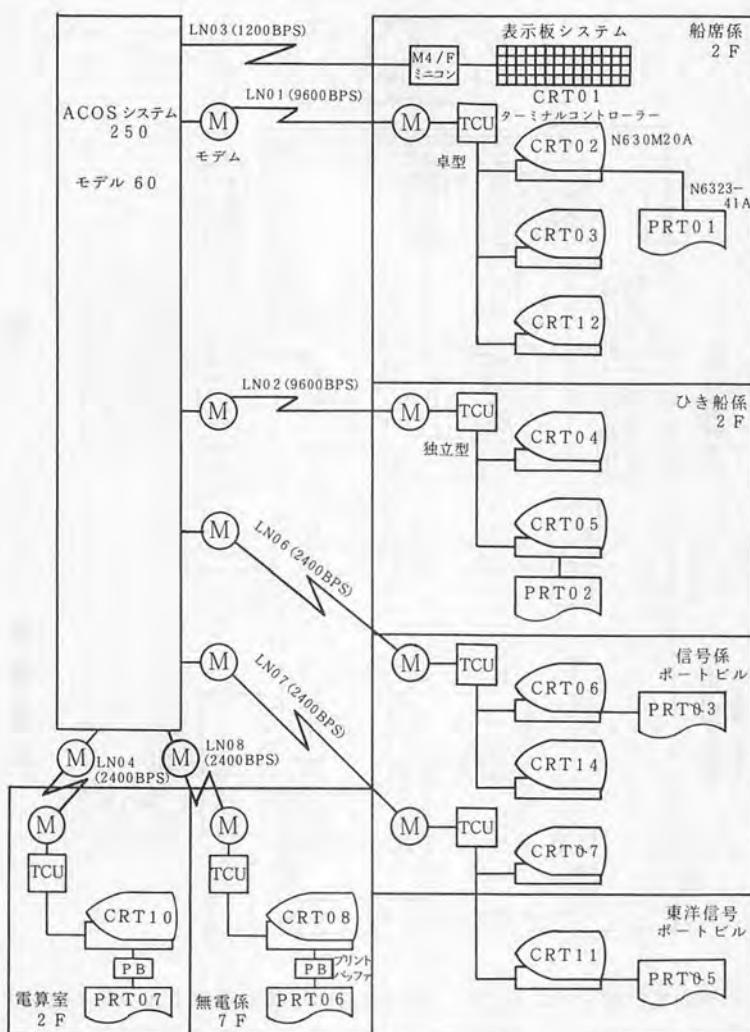
(2) システムの機能

システムのハードウェア構成はセンター系について図・3に描き、また端



末系については図・4に示した。特徴的なのは端末系ディスプレイは本年2月にモデル20Nからモデル20Aに変更し、同時に端末シリアルプリンターもバトミントン方式から 24×24 ドット方式(120ANK文字／秒；英数字カナ文字)に変えたことであり、またこの端末装置は日本語処理可能なものである。次にシステムの機能の能力upをはかるためにまたデータアクセスの容易さのために決定的因素と言えるファイル構成について述べてみる。本シス

図・4 端末機器構成



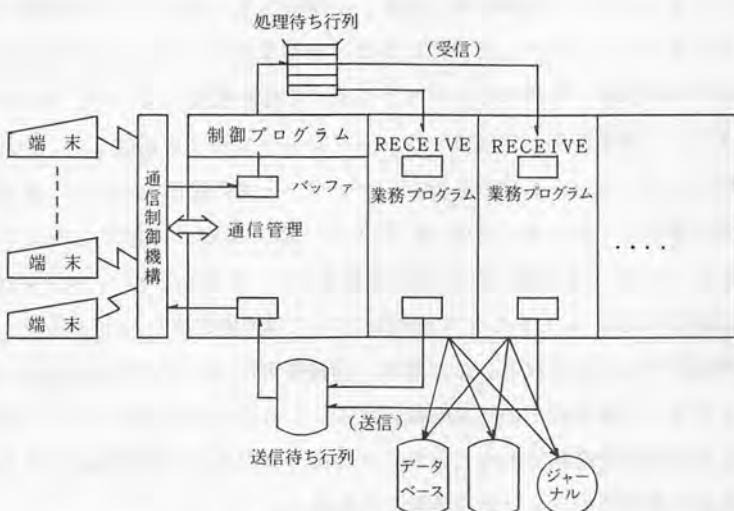
テムはこのクラス (OS=ACOS 2 レベル)において可能となったデータベース = ADBS (Advanced Data Base System) を採用し、このことでデータのファイル間の重複をさけ、データサーチにおける時間短縮、更にデータ復旧のための機能 (ロールバック、ロールフォワード) の充実をはかりもつ

てパフォーマンスの高いシステムとした。⁽⁵⁾

またプログラム関係ではCOBOL言語を使用し、オンラインサービスプログラム（業務プログラム）49本、業務プログラム内でサブルーチンとして使用しているサブプログラム20本とその他プログラム（運用プログラム）としてオンラインサービス終了後行なう終了日次処理プログラム2本（うち統計資料用1本）、週次処理用1本及び月単位の管理統計資料作成プログラム25本（49帳票）がある。その他デバッグ、テスト用プログラム、各種ユーティリティを用意している。

ここでオンライン業務の流れをプログラム的にみると図・5のようになる。

図・5 メッセージ受信送信の流れ



バッチ業務と違いオンライン業務は各端末からの応答に即時に対応するものである。そのための端末から送信されたメッセージは主記憶（メインメモリー）上のバッファに受けわたされ、エラーがなければ CIQ（処理待ち行列：メインメモリー上）に格納される。更にこのCIQに登録されたメッセージは業務プログラムに受け渡され処理を行なう。その処理結果は COQ（送信待ち行列：本システムではシステムディスク内）に一旦入りエラーチェックを

行ないバッファを介して各端末に送信される。

あと機能面ではプラズマ表示盤があるがシステム的にみれば1端末と考えて処理している。（※図・4参照）

注 (5)具体的には様々なレコード（データの基本構成）をランダムアクセス（乱呼出し）、シーケンシャルアクセス（順呼出し）するためにキー（カルクキー、副次索引キー）の設定を行ない自由に行なおうとするシステムであり、セット（親レコード子レコードの関係）関係の設定によるレコードサーチの高速化、メッセージ交換、レコードの設定で他端末との情報交換の容易さをはかった。

(3)セキュリティについて

様々な障害発生に即対応する体制はオンライン処理に必要欠くべからざることである。本システムでは自然災害（停電、火災、地震等）、ハード系障害（システムダウン、媒体障害、端末、回線障害等）及びソフト系障害（プログラムアボード）に対しそれぞれリカバー対策をとっている。火災にはハロン系ガス消火器、地震にはフリーアクセスの床を配備している。またシステムダウン、停電に対してはロールバックジャーナル（更新前ジャーナル）を使用し、ロールバック復旧を行ないデータベースの復旧を行なう。また媒体障害（磁気ディスクそのもののI/Oエラー等）に対してはオンライン終了時にデータベースを退避したM/Tと更新後ジャーナルによりロールフォワード復旧処理を行なう。しかしソフト障害については原因追及の上、デバックを行ない再試行することとなる。また端末、回線障害については自己診断を行ないメンテナンス業者にその回復を依頼する。これらの障害はオンライン業務そのものが24時間体制であることからその第一発見者も24時間体制とする必要があるため外部オペレータを委託した形をとっている。

またデータそのものの保全についてはM/Tを基本としデータベース、プログラム、料金調定累積データ、管理資料データをもち耐火金庫に保管している。

(4)システムの評価、今後の方向について

名古屋港における船舶入出港管理システムははや6年を経過し、この間S56年には横浜港が埠頭管理システムも含めた情報システムを稼動しており、S60年には北九州港も稼動すると聞いている。システムは元来“生きもの”

であり時宜に応じ変化するものである。このような観点から現システムをエンドユーザとしての海務課の評価とシステム管理者としての電算係の評価を下す必要がでてきている。前述したように現システムは従来の手処理で行なってきた行為をあまり変更することなくコンピュータ化したものであり、それゆえ両者の評価にはかなり開きのあるものと考えられよう。特に海務課の職員が減少してゆく傾向にある時システム側とタイアップして新たな体制も考えた「変更」を考える必要が出てくるのではないだろうか。私見であるが以下の諸点が俎上にあげられよう。

- (1)現在データベース上のエリアを分けて管理している本船側（船席，信号，無電各係とひき船側（ひき船係）を同一にする。そのため使用願受付行為を修正検討してゆく。
- (2)表示盤及びその制御用ミニコンピュータ(M4/f)の耐用年数（7～10年か）に至るまでにこの表示盤システムをどう対処するか検討する。
- (3)現システムの船舶動静の情報交換，及び各埠頭で管理している300t以下の船舶動静の管理を含め埠頭管理システムとのコネクションを考えてゆく。
- (4)総合的港湾情報管理システムの中での位置づけ

3. 内部システム開発の現状と課題

(1) システム設計について

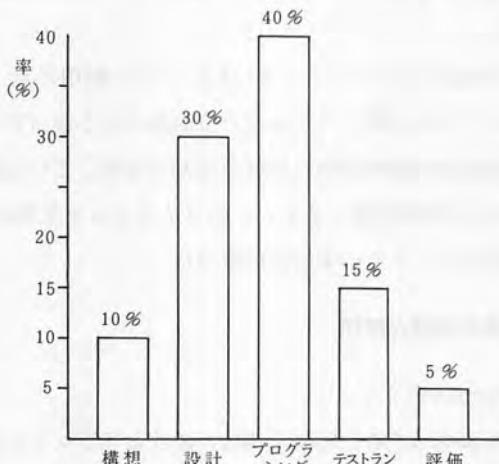
コンピュータシステムをつくるための手順は一般的に「システム設計」と呼ばれ，SE (System Engineer) と言われる人々と業務精通者であるユーザ側との共同作業でつくられる。これを段階的にみてみると以下のようになる。

- | | |
|---------------|-------------|
| ①問題の提起 | } 構想 |
| ②予備調査 | |
| ③現状調査，基本方針の確立 | } システム分析，設計 |
| ④機能分析 | |
| ⑤基本設計 | |
| ⑥概要設計 | |

- ⑦詳細設計
 - ⑧プログラミング
 - ⑨実施準備（テ스트ラン）
 - ⑩実施
 - ⑪事後処理
- } プログラム開発、実施
- ……評価

また一般的に各ステップの工数は図・6 のようになる。但し私見では構想、設計にもう少し比重がかかると思われる。ここで各ステップの内容をみてみる。

図・6 システム開発工数



出所：全NEACユーザーハイ（S59.3）発表レポート
日本電装㈱ 電算部「小集団活動によるシステム開発生産性向上」

●予備調査

いきなり細部に入るのではなく予備知識の吸収という意味で関係法規、部局、構造の把握を行なう。更に事例研究として他県都市等の既存システムを面接、観察、観測調査し、次のステップ（現状調査）のために問題点の解明、適用業務の範囲の明確化、目的の明確化を行なう。

●現状調査、基本方針の確立

予備調査の結果をうけ現状をシステムとして把握する。具体的には以下のことがあげられよう。

- ①現状業務の実態と問題点の洗い出し
- ②他業務と関連部門の連携の把握
- ③データの流れ、種類、量、サイクル、目的の把握
- ④正常なフローと例外処理の把握
- ⑤業務処理上の規則、条件の確認
- ⑥業務上の責任・分担の確認
- ⑦重複や矛盾の発見
- ⑧作業及び機能の統合・分離整理すべき内容の発見

このステップで現実に内在する問題点の認識、業務活動の動態的把握を行なう。そのために業務精通者（エンドユーザ側）とシステム管理者（電算側）との共同体制をつくる必要がある。この推進母体から基本方針を明確化するものでシステム設計上一番大切なステップと言って過言ではない。

●機能分析

コンピュータ化するためには前ステップの成果をもとに「情報システム」として“何が必要か”という観点から定性分析を行なう必要がある。情報処理のイメージ化をつくるこのステップでは、例えば財務管理システムとして予算管理、会計管理、決算管理等の言葉で言われる「機能」からみた「基本システム」とこの機能を成立させるための「情報」（入出力情報）の体系である「情報システム」という2つのシステム像ととらえることによりこの機能と情報の関連を明らかにすることを最大の目的とする。ここでの生産物は「機能別情報関連図」「総合的情報関連図」があげられる。

●基本設計

このステップではこれまでモデルとしてつくられたものを新システム実現のためのツールとしてコンピュータを適用させ、情報処理システム完成のため“いかにして”つくりあげるかを検討することになる。その項目としては

- ①情報システムに課せられる性能、信頼性等の処理能力面の要件を明確

化する…（システム要件の設定）

②定性モデルにコンピュータを適用した場合の原型…（基本モデルの設定）

③適用するコンピュータの基本的システム構成の設定…（コンピュータシステムの基本設定）

更により具体的に言えば前ステップであげられた「機能」をコンピュータの「業務」としてとらえ、この業務が何を行なわねばならないか、そのための出力情報、入力情報の設定、ファイル構成等を決めていく。つまりコンピュータの適用範囲を決め機器構成（コンピュータ本体、周辺機器の設定、入力媒体とその方法、出力方法、投資額等）を決めてゆく。集中処理か分散処理か、バッチシステムかオンラインにするか、データベースを導入するか等を決定するのもこのステップである。特に入力、出力処理の方法と形態はコンピュータシステムと外部（人間）とのインターフェイス、いわゆるマンマシンインターフェイスをはかるために極めて重要なものである。

以下のステップは項目のみをあげる。

●概要設計

①基本システムフロー（全体フロー）……（総合的情報関連図を基に作成）

②出力設計

③入力設計

④ファイル設計（編成、容量、形態、その一覧表）

⑤コード設計

⑥基本ジョブフロー…（機能別情報関連図を基に作成）

⑦プログラム一覧

●詳細設計

①プログラム仕様（概要説明、プログラムフロー）

②ファイル仕様（項目説明、レコードレイアウト）

●プログラミング・テストラン

- ①プログラム作成、デバッグ
- ②JCL (Job Control Language) 作成
- ③テストラン

●実施・事後処理

- ①オペレーションマニアル作成（センター、エンドユーザ処理用）
- ②障害対策用マニュアル作成
- ③システム評価

以上、システム設計の手順を要約して述べてきたが、システム設計の手順を要約して述べてきたが、新システムをつくりあげるためには何よりも基本方針を確立するためトップの意志決定と推進母体（プロジェクトチームの形が多い）の力量いかんにかかっていると考える。

（2）財務会計管理システムについて

①現状と基本的な考え方

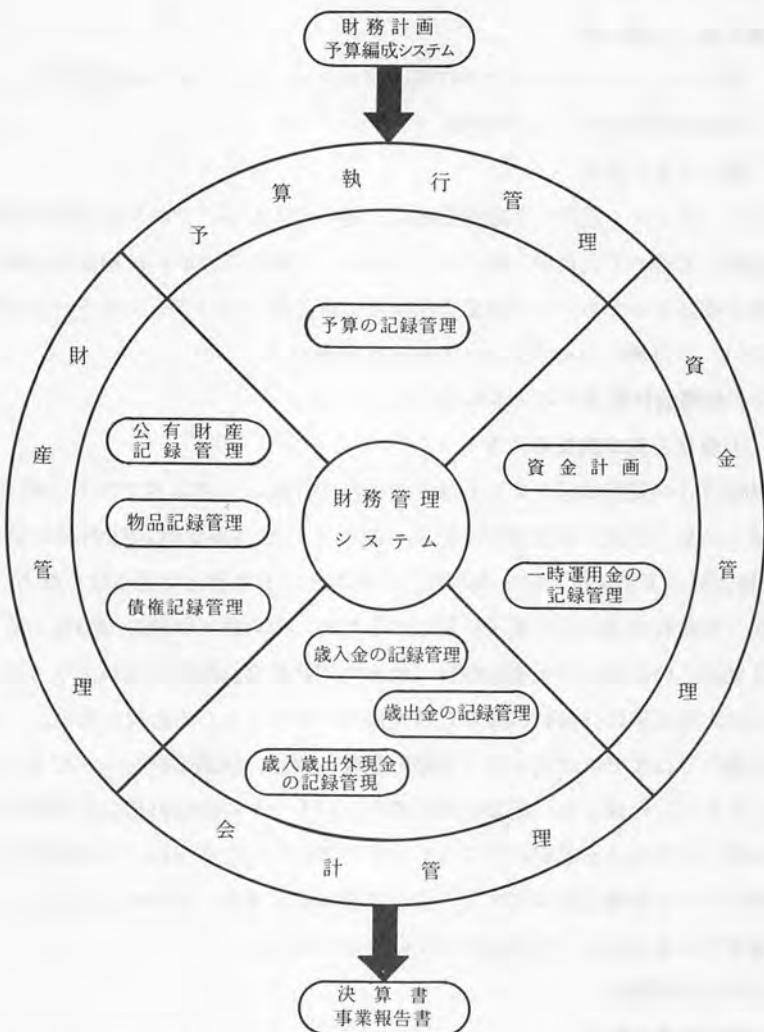
財務会計の業務は言うまでもなく地方自治行政的一大業務であり、住民、地域（企業、団体）の各情報を伝え、政策として打出す自治体内部の情報（財務会計、工事建設、給与人事等）の根幹となる業務と位置づけられよう。住民、企業等の外からの要求に対応するために限られた財政の枠のもとに、より効率よい政策の立案実施が叫ばれる中で財務会計事務処理がよりスピーディにより正確に行なわれることは衆目の一致するところと思われる。

本組合ではすでに歳入・収入事務の徴収、調定、収納事務をコンピュータ化しており、今後より一層の効率化をねらいトータル的な財務会計管理システムをつくりあげる必要が出てきているのではないだろうか。この財務会計管理システムの概念図は図・7のように描ける。また、システム化するための基本的な事項を述べてみると以下の4点になる。

- (1)目的の明確化
- (2)適用業務の範囲
- (3)将来の適用業務の拡大
- (4)経済効果（評価）

また、「適用業務の範囲」については以下の4点がおさえられよう。

図・7 財務管理システムの概念図



- ①記帳、計算、報告等の省力化をめざし、継続反復的な大量データを一定の基準に基づいて適正かつ正確に処理するシステムであること
- ②予算執行実績の早期把握、予算管理統制の役割を果たしうる機能をもつ

システムであること

③財政資金の流动状況を正確に把握し、資金の効率化をはかりうるシステムであること

④予算執行および決算関係情報の整備、業務の進捗状況の把握と決算分析に活用できるシステムであること

更に「評価」についてはシステム管理者側のソフト面（プログラム評価）とハード面（機器維持管理費）の評価と、エンドユーザー側の評価（使い易さ、日本語出力等）があり、特に後者については直接的効果（費用節減）と間接的効果（資料の有効利用等）の両面から考えられるものである。

②財務会計のトータルシステムを目指して（予算一会計一決算）

公会計としての「一般会計」は現金主義を原則とし、地方公営企業会計（本組合の場合港湾整備事業会計として「施設運営事業会計」及び「埋立事業会計」）は発生主義を採用している。⁽⁶⁾ 本論では一般会計方式のシステム化を考えてみる。そして図・7の概念図をもう少し“記録管理”という面から考えてみると以下のようになろう。

(1)予算執行管理

●予算の記録管理…歳入歳出予算の記録、継続費・各種繰越金の記録、予算配当の記録管理、予算流用・予備費充当等の記録

(2)会計管理

①歳入金の記録管理…調定、納入通知、収納、収入整備

②歳出金の記録管理…支出負担行為、請求、支出命令、支払、支出整備（債務の記録管理）

③歳入歳出外現金の記録管理…保証金・保管金（預り金）の管理

(3)資金管理

①資金計画…歳入予算執行計画の記録管理、年間事業執行計画の記録管理、歳入見込額の記録管理、歳出見込額の記録管理

②一時運用金の記録管理

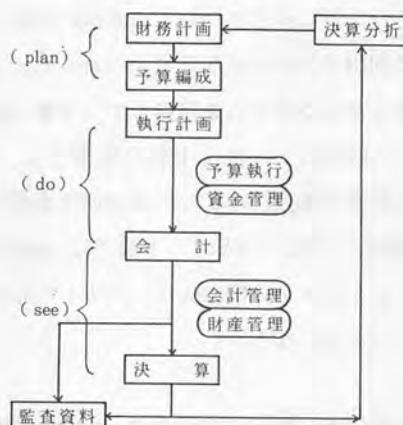
③公債費の記録管理

(4)財産管理

- ①公有財産記録管理…土地建物の記録管理、貸付・使用許可等の記録管理
- ②物品の記録管理
- ③債権の記録管理

また財務会計システムを管理サイクルとして捉えた時、図・8のようになる。

図・8 財務管理のサイクル

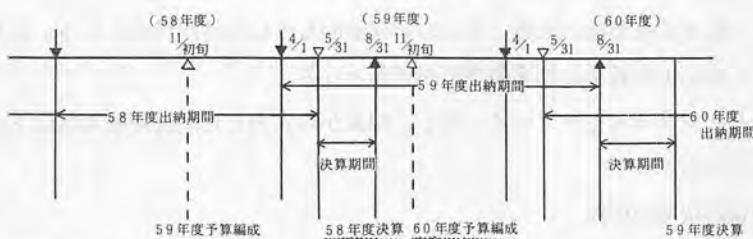


この図から理解できることは財務計画、予算編成は行政の意思決定であり、予算執行は行政そのもの、会計、決算は行政の記録管理と結果の具現化であると言えるわけである。更に財務計画・予算編成には意思決定を行なう上の情報=決算書が必要であり、それを分析して役立てるサイクルと考えられるが、実際には図・9のように前年度データが完全に反映されていないのが現状である。

ここで財務会計システムの行為の概略を述べてみると以下のようになろう。

- ①議決予算・予算調定・配当・支出負担行為等の金額を入力することにより、科目別予算管理または所属別予算管理を行なう。
- ②行政全般にわたる予算執行状況を日々把握する。

図・9 予算と決算の時期の関係



- ③予算を事業別に管理し、各事業の配当額、支払計画等を適宜把握することにより資金の効率的運用と事業の進行管理のデータを得る。
- ④日々の収入、支出事務を把握する。
- ⑤支出負担行為、支出命令、支出執行済の各段階で発生したデータを入力し予算差引を行なう。
- ⑥歳計現金について、指定金融機関の報告とコンピュータによる集計結果を日々つきあわせる(突合)
- ⑦収入支出データの日々の積上げから、例月の計算書の作成、更に年度終了後の決算書の作成をコンピュータで処理する。
- ⑧収入、支出関係の帳簿はコンピュータにて処理する。

③期待される効果

財務会計管理システムの期待される効果は以下の点になる。

(1)事務量の軽減…日常業務について

毎日発生する歳入簿、歳出簿、予算差引簿への転記作業がなくなる。また各種日計表の作成作業もなくなる。

(2)年度集中業務作業の軽減

一時期に作業が集中する各種月計表（月報）、決算監査資料等の作成作業がなくなる。

(3)振込み（口座）手続の軽減

M/T等による受渡しで振込依頼書等作成作業がなくなる。

(4)各種管理資料の提供

科目別予算執行状況表等の管理資料が素早く提供できる。

(5)事前予測の効果

支払予定を事前に把握できるので計画的な支払事務が可能となる。またこれにより資金の効率的運用が可能となる。

また、システムをオンライン化し、端末から入力した場合の効果は以下のようになろう。

(1)執行状況の把握

端末機から歳入歳出の執行状況が即座に検索できる。

(2)正確なデータ確保

特に支出に関する帳票類を端末機から入力する場合、不正データはその場でチェックされ正確なデータが確保される。

(3)台帳管理、記載事務の廃止

台帳そのものをコンピュータに内包するので、端末機から隨時出力できる。

(4)伝票類の作成の軽減

端末機に対し少量のデータを入力するのみで各種伝票が作成され、伝票の移動も必要なくなる。

(5)データ管理の一元化

予算執行状況の把握が容易になり、管理水準が高度化する。また入力を各々の原課（例えば予算主管課）で行なうので責任部署が明確になる。

注 (6)詳細については「港湾経営論」第6章『港湾整備事業会計』永戸正生氏論文

S 59.4刊

(3) 今後のシステム開発について

コンピュータ機器は日々性能 up がはかられ、OS、データベースも改善されてきている。本組合のコンピュータも、はや後続機種が出され(ACOS-2 システム410)、またデータベースもリレーショナルデータベース (RIQS) が整備されている。このような中で機器構成も鑑みたシステムづくりを行なう必要があろう。

さて、予算から決算までの財務会計管理システムは様々な地方自治体で行なわれており、⁽⁷⁾ 本組合でもそれを行なってゆく意義をここまで述べてきたわけであるが、このシステムに付随するシステム及びその他コンピュータ化可能なシステムをここであげてみる。

- (1) 物品及び工事契約システム
- (2) 用品在庫管理システム
- (3) 公有財産管理システム
- (4) 人事管理システム
- (5) 埠頭管理システム
- (6) 工事積算基準計算システム

(1)のシステムは物品契約の方は1,000業者年間3,000件余のデータを、工事契約の方は3,800業種、年間1,700件余のデータを管理している。これをファイル（データベース）に登録しシステム管理するものである。(2)のシステムは一般的な在庫管理システムでありシステム化もしやすいと考える。(3)のシステムは現在料金徴収のシステムとして管理しているものであるが、公有財産全体を統合的に管理しようとするものである。(4)のシステムは現在の給与システムを完成させるという意味をもつ。(5)のシステムは船舶入出港システムのところでも述べたが埠頭業務における受付、許認可行為をコンピュータ化しようと考えるものである。最後に(6)のシステムは工事における積算基準、標準歩掛表、共通代価表等各々工事に素早く対応でき出力できるよう考えるものである。

注 (7)愛知県、名古屋市、安城市、半田市等がある。（これらは面接調査を行なった。）また愛知県は61年度、名古屋市は62年度を目標に現システムの変更を行ないオンライン端末処理とすると聞いている。

<参考文献>「システム設計入門」日本能率協会編

「地方自治体における財務管理システム概要説明書」日本電気㈱

4. むすび—高度情報化社会の到来の中で

ニューメディア時代、INS、VAN 等高度情報化時代と言われるこれ

からの社会はコンピュータが単に計算機能のみもつだけでなく通信と結合し、同種異種間でオンライン化が進み「業」そのものの変遷も余儀なくされてゆくのではないだろうか。海運・港湾における SHIPNET 構想もその例と考えられる。またニューヨークのテレポート構想、大阪港のテクノポート構想等港湾の利用、形態の新しい動きも出てきているし、当名古屋港においても「21世紀の伊勢湾ビジョン」を発表しより有効な港づくりを検討している。また内部システム化一いわゆる OA 化も全社会的に進んでおり表・1をみると段階をとって加速度を増している。

表・1 O A 発 展 段 階

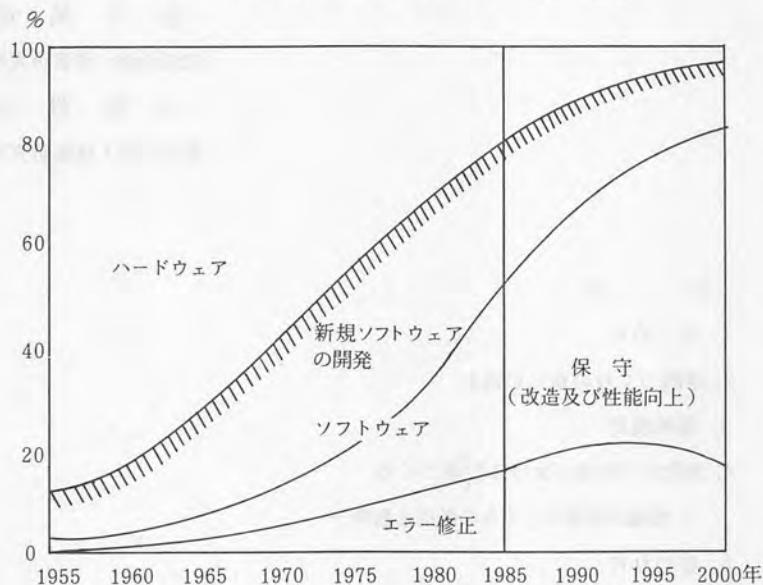
発展段階	特 徴	内 容
1 第1段階	単体機器の普及の段階	コンピューター、ワードプロセッサ、電話、ファクシミリ、パーソナル・コンピューター、など個々のOA機器やシステムがそれぞれ独立して使用されている。現段階。
2 第2段階	複合化の進展の段階	個々のOA機器が、通信システムで接続され、あるいは一つのシステムが複数の機能をもつようになる複合化の段階。現在は複合化が始まったところで急速に進展する。
3 第3段階	統合化段階への発展	一つの企業、関連深い企業が相互にネットワークで結合し、共通の情報基盤をもつ。ほとんどの機器が通信システムで接続される。VAN普及段階。INSのかなりの進展が必要。
4 第4段階	オフィス・オートメーション成熟段階への発展	OAが社会全体に深く進展する。広域OA社会形成段階。家庭、個人の価値観も大きく変化する。15年後ぐらいと予想される。

出所：「VAN」日刊工業新聞社 P.209

このような状況下で地方自治体として、また港湾行政を遂行する自治体として効率よい行政を遂行してゆくことは必至とも言えるのではないだろうか。その目的のためにツールとしてのコンピュータをより有効に利用することがキーポイントとなっていると思われるし、また図・10をみるとソフトウェ

ア、メンテナンスの比率はますます上昇し、OA化の中では簡易言語、簡易アプリケーション等各種ユーティリティの必要性が増々出てきている。

図・10 ハードウェア、ソフトウェアコスト比率の推移



出所：「ACOS システム 410 の紹介」日本電気(株)

最後に思うことは、システムをつくりあげるポイントは実際にシステムにたずさわる人々の意思と賛意がなければ単なる機械（コンピュータ）におわれる形になってしまふということである。人間を主体として使いうるシステムを作りあげるためより研究、努力する必要があると確信する。

地域活性化をめざした港湾づくり に関する一考察

金 井 萬 造

(地域計画・建築研究所)

為 国 豊 治

(地域計画・建築研究所)

目 次

1. はじめに
2. 港湾づくりの新しい流れ
3. 事例検討
4. 和歌山下津港における計画づくり
—地域活性型とりくみの総括と教訓—
5. おわりに

1. はじめに

大都市港湾においては、港湾及び都市の活力が大きく、都市圏の活性化に臨海空間としての港湾空間が大きな役割りを発揮している。

ここでは、人口 20 ~ 30 万人規模の地方都市港湾を対象として、地域活性化をめざした港湾づくりの方向について考察してみたい。

地方都市港湾の場合、港湾活動、都市活動が大都市港湾に比べて、相対的独自性を持っている。港湾計画では、地域振興的視点で計画することになるが、実際には、港湾施設整備と臨海部産業の振興が中心的課題となり、港湾施設を利用した港湾振興や地域活性化は港湾計画後の課題として取扱われてきた。

本考察では、港湾施設の利用者、関係者が今後の港湾整備に向けて何を期

待しているか、また、背後都市サイドとして将来的見通しから港湾空間に何を要請しているかを関係者のアンケートやヒアリングから明らかにした上で、いくつかの港湾を事例に取り上げて、港湾づくりの新しい流れを把握する。

事例としては、① 従来の工業港が背後地域振興との結びつきの中で流通港的性格を強めている港湾（和歌山下津港）、② 人流と物流の都市型港湾が都市の活性化の視点から人流を重視しつつある港湾（宇野港）、③ 観光港（人流）で観光振興と都心の活性化をめざしている港湾（湖の観光港）、④ 地域の総合振興をめざしている港湾都市型港湾（小樽港）について、港湾づくりの課題と基本方向を検討する。

さらに、具体的にケーススタディとして、和歌山下津港を取り上げて、地域活性化をめざす港湾づくりの取組みを総括する。

最後に、これらの事例検討から、地域活性化をめざした港湾づくりについての課題と方向についてまとめてみたいと考えている。

2. 港湾づくりの新しい流れ

地方都市の港湾づくりにおける港湾関係者のアンケート及び都市サイドから港湾空間への要請から港湾づくりの新しい流れを把握してみる。対象港湾として、和歌山下津港、宇野港、小樽港を取り上げて整理する。

(1) 和歌山下津港の場合

港湾関係者のアンケートでは、港湾施設の近代化を関係者の5～8割の人が要望している。背後幹線道路と結ぶ港湾幹線道路の整備を約5割の関係者が望んでいる。

このことは、工業港的性格の強い当該港湾において、背後経済圏の流通拠点港となるための港湾へのアクセスを向上させることが重要であると考えている表われとも考えられる。

また、都市サイドからの要望としては、都市産業用地の確保、都市的利用用地（再開発用地、都市施設用地）の確保、市民への水際線の解放（海浜レジャーゾーン、緑地整備）を求めている。これらの内容から都市活性化のた

めのまとまった用地需要が期待されており、都市と港湾との一体的整備を求めているといえる。

(2) 宇野港の場合

宇野港（本港地区）の場合は、本四架橋との関連で港湾整備の方向が検討されているが港湾関係者のアンケートでは、港湾施設の充実と近代化、港湾関連企業の振興と雇用の場の拡大を要望している。具体的な港湾振興方策の確立を約5割の関係者が強く求めている。

また、都市サイドの港湾空間への要請としては、都市経済の活性化、背後市街地整備を求めており、港湾空間自体が物流、人流の場として機能するだけでなく、経済活動の場、魅力ある都心臨海空間としての整備を求めているといえる。

具体的には、交通施設網の整備、緑地、公園・コミュニティ施設の整備、第3次産業（観光）振興への寄与など都心部に立地する港湾の条件を最大限に生かした施設づくり、空間づくりを求めている。

(3) 小樽港の場合

小樽港の場合、典型的な港湾都市として発展してきたが、諸条件の変化の中で、新たな港湾振興の方向が求められている。

港湾利用者、関係者のアンケートでは、近代的な港湾施設づくりとともに背後圏と結ぶ幹線交通網の整備を5割以上の関係者が要望している。さらに、港湾振興のためのポートセールスなどを4割の関係者が強く求めていることがわかった。

この結果から、輸送革新に対応した港湾施設の近代化と背後経済圏の流通拠点港としての道路網の整備、集荷対策を含めた港湾産業の活性化をめざしているといえる。

以上の検討から、港湾づくりに対して、今まで以上に ① 背後圏の振興をめざした地域経営的港湾としての流通拠点港としての性格 ② 港湾産業

の振興をめざした港湾振興方策の推進 ③ 都市の活性化をめざした都市と港湾との一体的開発 等を重視した港湾づくりを強く求めているといえる。

3. 事例検討

(1) 工業港から「工業十流通」港へ（和歌山下津港）

和歌山下津港の場合、臨海部立地の木材、鉄鋼、石油の各企業を中心に港湾活動が行われ、これらの取扱品目についての流通基地として主として機能してきたが、新たな港湾への要請を踏まえるならば、つぎの3点を重視した港湾づくりが求められているといえる。

① 流通拠点港としての港湾整備の推進

当該港湾は、年間6000万トンの貨物取扱量であるが原材料の輸入と一次加工品の移出に偏りをみせており、取扱品目も、原油、鉱産品、石油製品と臨海部企業関連が大半であり、背後圏産業と港湾との結びつきはまだ弱い段階にある。

港湾振興をはかるためには、施設整備と合わせて、ソフト面での振興をはかりつつ、その地理的優位性を活かすために、背後幹線道路の整備を推進し、港湾への貨物の集荷がされやすくしていく環境づくりが必要となっている。

② 都市と港湾との一体的整備

当該港湾の直背後には都市の市街地が拡がっているが、開発空間が都市サイドで充分確保できないことから、港湾空間に対する土地需要が大きいといえる。

具体的要請としては、都市問題、都市再開発のための転換用地や道路整備の代替用地、処理場用地とともに、市民の海浜レクリエーション需要に応えるための用地、緑のネットワークの一環としての緑地の確保が求められている。

③ 地域振興の場としての工業用地の整備

地域振興の1つの観点は産業振興であるが、当該港湾の場合、背後圏の地価が高く、用地が少ないと企業誘致の1つの障害となっている。

産業振興の場となる工業用地の整備にあたって、臨海部が残された数少ない開発可能空間であり、開発適地であるといえる。これらの視点は、従来の港湾計画でも重視されてきたことであるが、当該港湾の場合、背後圏の土地条件から、さらに臨海部への用地需要の要請が高まっているといえる。

具体的な要請としては、背後都市内に立地する企業の移転用地、新たな企業展開の場を基本においていた地域産業活性化を考えるとともに、さらに地域発展を促すような企業の誘致の場としても考えられる。

(2) 都心機能強化型港湾づくり（宇野港）

宇野港本港地区は、本四架橋とともに宇高連絡船機能の再編成とからんで、新たな港湾振興が求められている。さらに背後都市（玉野市）の都市経済活性化、都心部市街地整備と一体となった港湾づくりが課題となっている。

港湾づくりにあたっては、つきの3点を重視した計画づくりが求められているといえる。

① 港湾施設の近代化

歴史的にみて、宇野・高松間の連絡港に重点をおいた整備がされ、商港施設としては、充分な整備が今後の課題となっている。

新たな輸送革新に対応して、港湾施設の近代化として、既存港湾施設の充実と再編、大型岸壁と港湾関連施設の整備が求められているといえる。

② 宇野港の港湾振興をはかる

宇野港の港湾振興にあたっては、港湾関連企業用地の確保と関連企業の育成をはかると共に、宇高連絡の質的変化と代替機能の確保をはかる。

具体的には、フェリーや旅客船、観光船ふ頭の整備と事業化の推進が求められている。

さらに、本港地区のイメージの創出のための整備として、海事施設の建設

などの課題があるといえる。

③ 背後都市（玉野市）の振興に結びつける。

背後都市である玉野市の都心が港湾に隣接していることから、流通と結びつく産業空間整備とともに、都心臨海部の親水空間としての人の集まり、いこい、賑わいのある計画づくりが求められている。

具体的には、魅力ある親水空間と結びついた商業施設としてのレストランや物産館、緑地や公園としての広場や親水空間、海洋レクリエーションの拠点としての観光船ふ頭の整備や海洋博物館などの海事施設の整備が求められている。

また、直背後市街地整備の課題として、交通施設の整備、コミュニティ施設整備による市民と港湾との結びつきの強化が求められている。

(3) 都心の魅力化をはかる観光拠点港づくり（湖の観光港）

琵琶湖に面した港湾は、古来より湖上交通の要衝として栄えてきた。しかし、近年、道路網、鉄道網などの交通体系の変化の中でその交通の要衝としての位置を低下させ、あわせて都市構造の変化の波をうけて、次第に人の賑わいが少なくなり、都心機能も低下をきたしてきた。

このような状況の中で、港湾及び背後地域の活性化が求められている。

港湾空間づくりにあたっては、以上のこと考慮して、観光拠点港の機能充実、都心臨海空間の魅力づくり、都心と一体となった港湾づくりが地域の活性化に役立つと考えられる。

① 湖上観光の玄関港として整備する。

湖上観光として、新しい時代に対応した多様な観光船形式の開発と事業化をめざすとともに、それに対応した港湾施設の整備が求められる。

港湾空間としては、港の情緒を演出した親水空間の環境創造を緑地整備（シンボル緑地）により、人々がいこい広場づくりが期待される。

② 港湾空間を観光・情報・文化の交流の場として整備する。

観光港としての整備とともに、都心部（市街地）との導入施設機能の分担を行ない、親水機能施設及び観光・文化・情報機能の場として整備することが期待される。

具体的には、親水機能として物産館や展望施設、スポーツ施設などの整備による港湾空間の魅力化、観光・文化・情報機能としての「湖と港と港まち博物館」、コンベンション施設（会議場）などの整備が考えられる。

③ 都心と一体的整備による活性化

港湾空間が地域の活性化に役立つためには基盤施設の整備を合わせて、上物施設の建設、管理、経営などの事業化を見通した計画づくりが重要である。

この場合、港湾空間の公共的性格から、第3セクターなどの事業主体を基本とした民間企業の活力を計画どおり発揮させるための仕組みづくりが求められる。

地域の活性化の中で、港湾空間としては、その魅力ある港湾空間の環境創造によりその役割りを発揮することになるが、人々が集まり、いこう空間（広場と施設）づくりの演出を受け持つことになる。

(4) 地域の総合活性化をめざす港湾づくり（小樽港）

小樽港は、北海道の主要な流通拠点港としての繁栄を保持してきた。しかし、輸送構造の変化、港湾・交通条件の変化の中で、新たな輸送革新の要請に対応した港湾づくりが求められている。

港湾づくりにあたっては、港湾施設の近代化と小樽港の港湾振興、小樽市及び背後圏経済の活性化が主要な課題となろう。

① 港湾施設の近代化

小樽港の場合、フェリーふ頭の整備、一般雑貨ふ頭の整備が課題となる。

具体的には、港湾施設の物理的老朽化と港湾空間の物理的制約からの港湾再開発を中心とする港湾空間の再編成が課題となり、これらの整備と合わせ

た臨港道路や関連施設用地の整備により、使いやすい港湾、発展する港湾づくりが求められる。

② 小樽市及び背後圏経済の活性化をはかる。

港湾空間が小樽市の都市経済の活性化に役立つためには、導入すべき機能を何にするかが重要になる。

現実に、産業振興をはかり、まちに賑わいをもたらし、都市活力を生み出していくために、港湾関連用地や産業用地の確保をはかりつつ、都市的機能用地の整備を行ない都心部（市街地）との一体化、一体的整備を進めることができ求められているとともに、市民を港湾に結びつけるための動線計画と親水機能施設の整備を進めることが必要となる。

小樽港の場合、港湾の歴史的役割を明らかにし、地域のアイデンティティを持っていくためにも、小樽港歴史博物館などの拠点施設の整備が重要な意味をもつものと考えられる。

これらの整備と合わせて、フェリーふ頭、観光船ふ頭が一体となり、人々が集まり、いこう港湾空間の形成に結びつくと考えられる。

4. 和歌山下津港における計画づくり

—地域活性型とりくみの総括と教訓—

(1) 和歌山下津港の概要

本港は古くは元禄年間、紀国屋文左衛門が密柑を江戸へ積み出した港として有名であるが、戦前から戦後にかけて鉄鋼、石油精製、電力工業が立地し、工業港的性格の強い港として発展してきた。これを受けて昭和 40 年には特定重要港湾に指定され、全国でも有数の港湾として位置づけられ、取扱貨物量もピークの昭和 48 年には 6 千 7 百万トンとなった。

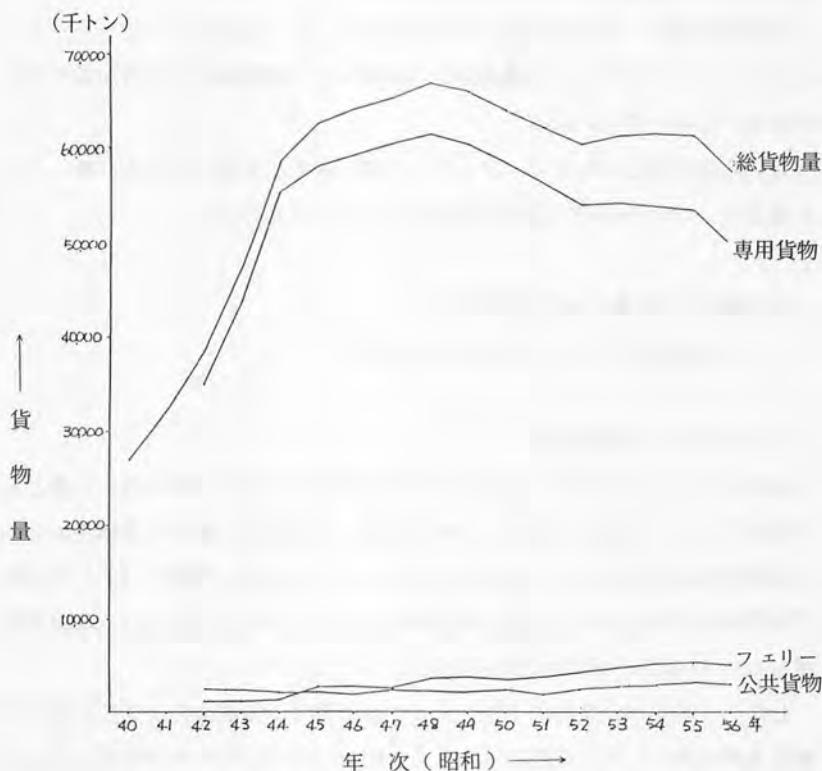
しかし、昭和 48 年のオイルショックの影響は、和歌山のように石油、鉄鋼を基幹産業とした工業港では大きく、昭和 49 年以降その取扱貨物量は減少し、昭和 57 年には 5 千 2 百万トンにまで減少してきている。この減少の

カーブは、専用貨物の推移とはほぼ一致しており基幹産業としての素材産業の不振が大きく影響していることがうかがえる。

一方では、流通港湾としての整備が進められてきており、昭和 42 年には木材団地が完成したほか、昭和 46 ~ 58 年の間に1.5万トン級岸壁 4 バースが完成し、公共貨物量は徐々にではあるが伸びつつある。

現在、港湾計画の改訂作業中で計画はまだでき上がってないが、計画作成段階での議論、とり組みの中から今後の計画づくりの教訓となるような部分についてみていくこととする。なお、港湾取扱貨物量の推移は図・1 に示すとおりである。

図・1 和歌山下津港港湾取扱貨物量推移



(2) 地域産業の活性化をめざして

こうした素材産業の低迷に対して、地域産業の振興の方策としては、2つの方法が考えられる。1つには外部からの先端産業の導入であり、いま1つは地場産業の振興である。前者については、和歌山県でも企業立地対策室が設けられ、一定の取組みがなされているが、テクノポリス構想等にみられるように、地域間の競争が激しいことと、和歌山県は山林が多く可住地面積が少ないとから、非常に地価が高くなり、企業立地が思うように進まないのが現状である。

そこで後者の地場産業の振興がその波及効果の大きさの点からも期待されるわけであるが、和歌山の地場産業の主なものとしては木材、化学、漆器、和雑貨等がある。このうち木材については、昭和42年に臨海部に木材団地が整備されたが、その他については市街地内にあって、住宅との混在、拡張用地の不足、道路の狭隘といった問題をかかえている。

この中で、特に化学工場は市街地の中心部にあって、用途地域指定では準工業地域、工業地域となっているものの、住宅との混在化が進んでおり、拡張用地が確保されなど活動上支障を生じている。このため、化学工業30社で組織している化学工業協会と県商工部、港湾課の間で懇談会という形で臨海部への移転に対する意向について討議を行った上で、各社へのアンケートを実施した。

懇談会において出された意見としては、地価の問題と、共同処理施設のような工業団地としての整備があげられており、政策的に地場産業の育成を求めるものが多かった。また、アンケート結果をみると、懇談会での意見が裏づけられるとともに、和歌山市内での用地確保を望む声が強く、地場産業の地域との結びつきの強さを示す結果といえよう。

しかしながら、同じような意図をもって昭和42年に完成した木材団地の場合、かなり大阪からの資本の進出がみられたため、今回の場合、このことを考慮した取り組みが大きな課題といえる。

(3) 港湾利用の促進のために

石油、鉄鋼業界の低迷から港湾取扱貨物が減少したため、港湾運送業者等への打撃も大きく、基幹産業の不振が地域経済全体に与える影響の大きさがうかがえる。

こうした港湾関連事業所の問題と、施設を設けるばかりでなく、その利用まで含めて考えて港湾の振興を図る必要があるという課題に対して、港湾関係者の意見交流の場を設けるという趣旨で、昨年の8月9日に「和歌山下津港振興開発シンポジウム」が開催された。基調講演として和歌山大学宮本教授から「地域経済からみた和歌山下津港」、話題提供として京都大学長尾教授から「和歌山下津港整備の課題」、福井医科大学今野教授から「港湾振興システムと体制づくり」と題して行われたあと、港運業、倉庫業、陸運業、製材業、荷主などによるパネルディスカッションが行われた。

講演の中での指摘としては

- ・港の振興は地域経済に大きく貢献する
- ・輸送面での和歌山のメリットを出す
- ・港湾と都市の一体的整備
- ・競争の時代における港湾経営の必要性
- ・背後道路整備を含めた交通体系の総合化
- ・港湾を中心とした地域総合計画の作成
- ・港湾振興のための組織づくり

等があり、また、パネルディスカッションでは、背後道路の未整備の点、ポートセールスの重要性などの発言があった。参加者は、港湾関連事業所を中心に港湾関係者のべ約150名と、当初の予想を上回る参加がみられ、現在の港湾の、ひいては和歌山の低迷を開拓するための手がかりに対する関心の深さを示したものといえよう。

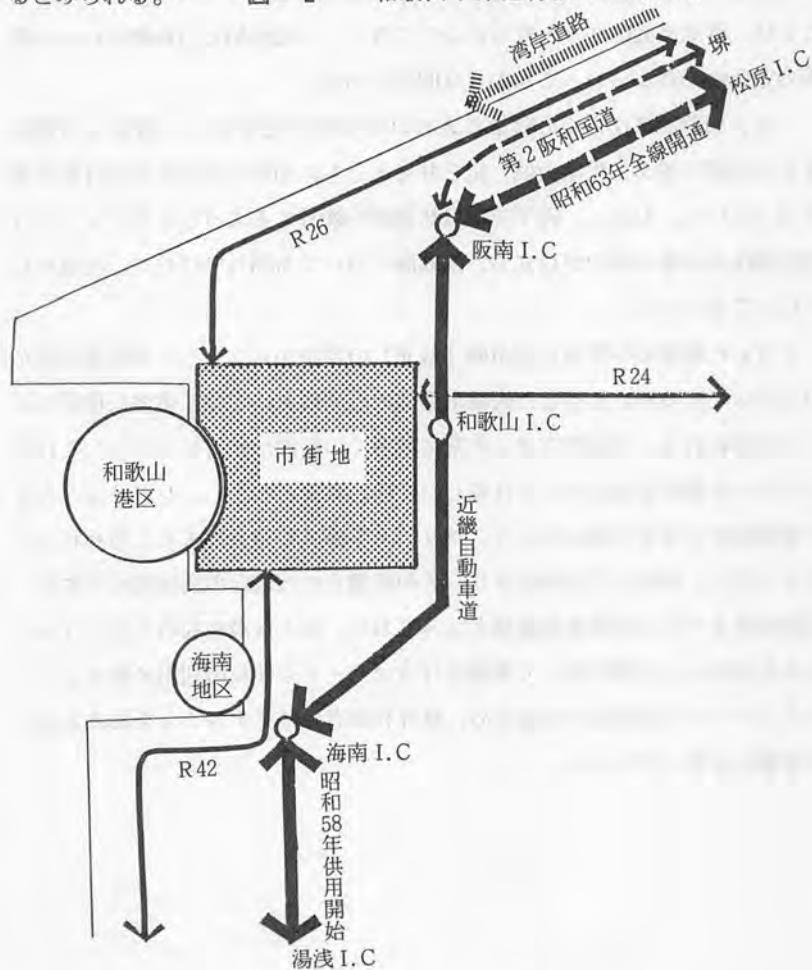
(臨海道路について)

シンポジウムの中でも意見が出ていたが、港湾と背後の幹線道路である近畿自動車道和歌山線を直結するような港湾幹線道路の整備は、和歌山下津港の今後の発展にとって大きな課題である。図・2に示すように、流通港湾地

区である和歌山港区と近畿自動車道和歌山 I.C. の間は約 9 km 離れており、この間に和歌山市の中心市街地が広がっている。このため、I.C.へのアクセスに約 30 分を要しており、港湾利用促進の大きな妨げとなっている。

現在、この件に関しては協議中であり、具体的には述べがたいが、この間を直結する臨港道路が完成すれば、約 10 分で結べることとなり、今後近畿自動車道の全線開通（昭和 67 年予定）と相まって、和歌山下津港がその立地特性を活かした大阪湾の門戸にある港湾として、その機能を大いに發揮するとみられる。

図・2 和歌山下津港背後の道路体系



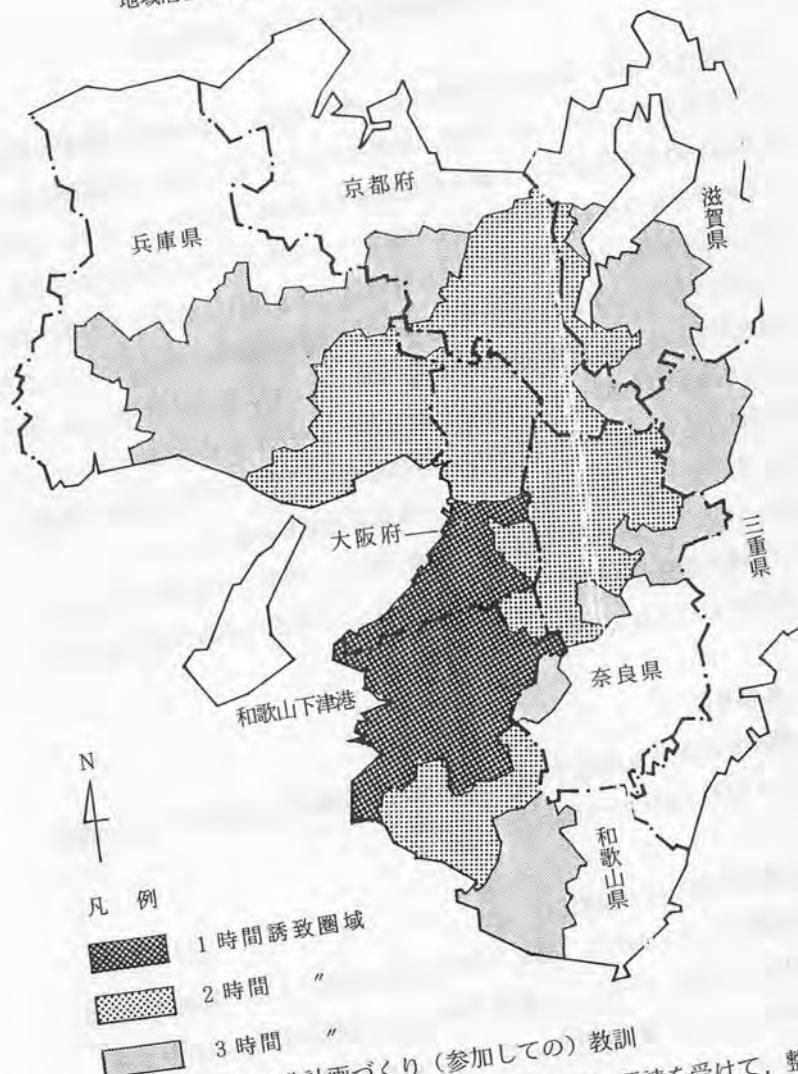
(4) 市民に親しまれる港、海洋性レクリエーションの核づくり

和歌山県は、平地が非常に少なく、いわば山と海の県である。特に海については、海岸線延長が長く、またアス式海岸、海岸段丘等、変化に富んだ景勝地も多く、海洋県としてのイメージが強い。このため、大阪方面から海水浴、潮干狩、ヨット、サーフィン、海釣り等の海洋性レクリエーションに訪れる人が多くなっている。しかし、その受け入れ体制については十分対応がとれているとはいはず、特にヨット、モーターボートを収容するマリーナが不足しており、河川敷、護岸等への不法係留が数多くみられる。こうしたことは、港湾活動の妨げとなるばかりでなく、一般船舶との輻輳といった港湾の安全性の点からいっても大きな問題である。

一方、和歌浦湾は古く万葉集に詠われた景勝の地であり、数多くの観光ホテルが建ち並ぶ、和歌山城、紀三井寺とともに和歌山市の代表的な観光地となっている。しかし、近年では自然景観を鑑賞するようなスタティックな観光地は入込客の減少が目立ち、和歌浦においても例外ではなく、活気がなくなってきてている。

こうした港湾側の要請と都市側（観光）の要請からマリーナの整備が浮かび上がってくるが、こうした大都市近郊の港湾においては、重要な機能のひとつと思われる。大阪湾では、非常に数多くの船舶が航行しており、これ以上マリーナ整備を進めることは難しいと思われる。しかし、レクリエーション需要は年々高まる傾向にあり、マリーナ整備の要請も高まるとと思われる。図・3では、和歌山下津港にマリーナが整備された場合の誘致圏を示すが、大阪府はすべて2時間誘致圏域となっており、莫大な潜在利用人口となる。しかしながら、県費を使って整備を行うマリーナを他県の利用に供するということについては問題があるため、県外利用者にはペナルティを加えるなどの方策が必要と思われる。

地域活性化をめざした港湾づくりに関する一考察



(5) 和歌山下津港計画づくり（参加しての）教訓
 これまでみてきたように、港湾に対する数々の要請を受けて、整備計画づくりの検討を進めてきたわけであるが、現時点での総括と教訓を導き出したら、以下の点があげられる。

- ①港湾と都市の一体的整備を進める上の課題
- ②港湾と市民の結びつけの重要性

③施設の利用まで含めた港湾振興計画の作成（港湾経営）

①については、和歌山下津港でも、港湾再開発、都市再開発用地の確保ということで考えてきたが、実際の事業のことを考えた場合、港湾側は臨港地区あるいはその周辺のごく限られた地域での整備しかできないため、本来は一定のまとまりをもって再開発を実施すべき地域が一部だけに止まざるを得ないこととなる。もう一つの方法は都市側の整備主体と協同して実施すればいいのだが、テンポが合わない、あるいは問題意識の違いからうまくいかない場合が多い。都市再開発用地の確保にしても、移転跡地の利用方法の検討など、都市と連携を十分とっていかなければならないことが多い。こうした港湾と都市との境界付近（実際は都市の場合が多い）での整備計画の策定が望まれる。もちろんその場合の計画主体間の調整も必要となる。

③については、現在港湾施設をつくる行政と、利用する民間の業者はあっても、港湾の経営を考える主体（組織）がない。大規模な港湾は別であるが、地方港湾においては大きな課題であろう。

5. おわりに

地方都市にかかわる港湾づくりの事例検討と地域活性型港湾づくりの取組みからつぎのことがわかった。

① 港湾の位置づけと役割り

各港の港湾づくりにおいて、新しい港湾計画の視点として、物流施設の整備は従来どおり重視しつつも、人流及び地域住民を港湾空間へ近づける親しみやすい港湾づくり、観光港では、特に魅力ある親水空間づくりをめざしている。

港湾の役割りについても、港湾産業の発展などの港湾振興とともに、地域振興型（活性化）、都市（心）活性型に結びつく港湾空間づくりとしての施設づくり、新しい魅力ある環境創造がはかられつつある。これらの方向は港湾空間が都心臨海部空間としての立地条件を生かして、地域活性化に向けて

の大きな役割発揮が求められていることの表われである。

港湾空間としての魅力ある空間づくりにあたっては、都市空間を含めた都市臨海空間としての港湾空間地区総合計画づくりが基本となろう。

② 港湾空間の計画内容

港湾空間づくりとしては、従来の港湾施設の整備、近代化とともに、都市計画との一体的計画・整備の方向が大きな変化として把握できる。

また、地域振興に結びつく港湾づくりとして、背後地域の広域的広がりを含めた地域経営的視点、港湾施設の整備だけでなく、計画・事業化・空間経営まで見通した時間的広がりのある計画づくりの具体化がますます求められているといえる。

具体的には、港湾空間と都市空間を含めた一体的な計画手法と事業化手法、背後幹線交通網と結びついた港湾広域幹線道路整備と流通拠点港湾の整備計画、ポートセールス、集荷対策などの港湾振興計画（港湾の地域経営計画）が求められてきている。

③ 計画づくりの体制強化

都市サイドの計画部門との一体的計画づくりの体制の強化、港湾振興方策づくりに連結した港湾振興の事業推進組織づくり、港湾空間の役割りを P R し、港湾利用者、関係者の計画づくり過程への参加、広報体制の強化などが求められてきているといえる。

本考察は、数港の港湾づくりの事例から検討したものであり、充分な裏づけもまた不充分な状況にある。

今後、さらにケース・スタディーを積み重ねるとともに、港湾利用者、都市サイドの要請を踏まえた地域活性型港湾めざした計画づくり、事業推進方策についての検討を深めたいと考えている。

最後に、各地の港湾づくりの検討にあたり、御指導、御教示をいただいた関係機関、関係者の方々に謝意を表します。

<参考文献>

- (1) (財)和歌山社会経済研究所;和歌山下津港港湾計画調査報告書,1981
- (2) 地域計画建築研究所;宇野港港湾再開発調査報告書,1981
- (3) 地域計画建築研究所;小樽港港湾計画基礎調査報告書,1981,1982
- (4) 拙稿;港湾再開発に関する一考察,港湾経済研究 No. 18, 1980
- (5) 拙稿;港湾再開発に関する一考察,港湾経済研究 No. 20, 1982
- (6) 長尾義三;沿岸域問題と港湾再開発,港湾経済研究 No. 19, 1981

水域に関する研究 —佐世保港を事例として—

中本昭夫
(佐世保市)

目 次

1. はじめに
2. 水域一般について
3. 佐世保港の事例について
4. むすび

1. はじめに

港湾の水域施設が、港湾そのものを規定する基本施設であることは、少なくとも港湾に関する人々の間では異論を挿む余地はない。

港湾法第2条で規定しているように、水域施設は、航路、泊地、船だまりに分類され、水域が施設概念で把握されてはいるものの、港湾内の水域が、すべて水域施設に該当するとは限らない。

また、一般的には、水域の大部分、即ち海平面は、万民が等しく恩恵を受けるべき天与の自然公物であると考えられ、港湾内の水域もその例外としない場合が多い。

防衛施設所在港湾である佐世保港の場合は、協定によって、在日米海軍に、港内水域の約80%近くの管理権を認めているとされ、そのために、水域に関連する数多くの問題が発生したが、現在までに、基本的かつ合理的に解決されたことがない。

それらの問題を調査分析してゆく過程で、在日米海軍が水域の管理権をもつことによって発生した問題の大部分が、むしろ、日本側の水域そのものに対する一般的な認識欠如と行政機関の水域軽視にあるのではないかと考えら

れた。

これまでの佐世保港の水域に関する問題のほとんどは，在日米海軍が水域の管理権をもつ防衛施設所在港湾の特性として片付けられている。しかし、それは、防衛施設所在港湾の特質に起因したとするより、日本側の水域に対する認識に問題があり、今後、水域を基本的な問題として検討すべきであると考える。

佐世保港における水域に関する協定の当事者である在日米海軍当局そのものは、軍人の集団であり、必ずしも港湾の専門家とは言えないし、また日本側を代表した協定の当事者である防衛施設庁にも港湾の専門家は居ない。この双方によって協定が結ばれたことに疑問をもったが、日本側では港湾関係機関との十分な調整が行なわれたとしている。

しかしながら、わが国の港湾関係行政担当者自体に、水域が陸域に対する単なる附属物であるとする観念が強く、万民に等しく恩恵を与えてきた自然公物としての水域認識が潜在して、港湾としての利用もその一部分に過ぎないという考え方が定着しているので、港湾の水域を施設として認識しないまま、水域施設に、種々雑多な権利や法的な権能を上積みしてきた。

それらの権利や権能が盤根錯節し、それらを許してきた行政自体が、錯綜する問題の解明を困難にしている。その結果、提起された水域問題に関して、その所掌の不明確さが浮上するなど、水域そのもの、または水域施設については、曖昧な点が多い。それらの点について、佐世保港における水域に関連した特殊な問題を事例としながら、調査の一部分を報告する。

2. 水域一般について

水域は、多面性をもつある一定の水の区域であり、一般に領水海と公水海に区分され、領土に対する領水海は、それぞれの国に属し、複雑な海岸線や領有する島々の位置によって領水海の中に、内水海を区別して考える場合が普通である。

水域を構成する“水”的特性とその底にある地表または地下の特性のために、海洋領有と海洋の自由使用について、古くから国際的な理論の対立があっ

て、領水海の幅は、水域を地先に有するそれぞれの国によって決められ、現在のところ、世界各国同一ではない。

わが国の場合、昭和52年5月2日に法律第30号によって制定された領海法で、領海は、基線から、その外側12海里の線とすることが定められたが、附則の2項で、特定海域に係る領海の範囲を当分の間、基線から外側3海里としている。

当分の間ということではあるが、特定海域を設定したことは、わが国の水域全般の基本ともなる領水海の問題であるだけに不可解というべきである。

その特定海域は、宗谷海峡、津軽海峡、対馬海峡東水道及び西水道、それに大隈海峡の5海峡であり、それらの海峡は、いづれも国際海峡であり、通過船舶が極めて多いことを理由としている。しかし、その理由よりも非核三原則との関連で配慮されたとするのが正しいと思われる。

このように、水域に対する原則と現実が一致しない時代即応主義が常態となっている中では、港湾を含めた水域全般に対する認識の甘さも領海と同様にあり得るものと判断せざるを得ない。

領水海と内水海の相違は、領水海が外国船に無害通航権を認めているのに對して、内水海は、河川、湖沼、運河、港湾、それに内海および歴史的に内水として扱われてきた水域や屈曲の多い海岸線に沿って散在する島々をもつ水域であって、領土と同様に完全に國権が及ぶ。

前述のように、領土に対する内水海を含めた領水海は、一定の範囲の問題であるが、より基本的な問題として、“水”そのものの定義がある。

水とは、一体何であるのか、“物”として把握されるものなのか、所有者は誰か、ということから判断しなくてはならない。

水は、水素と酸素の化合物であり、物という概念は成立しても、体を成さない集合物であるとされている。その体を成さない集合物は、無主物であると考えるのが正しい。従って、水そのものには所有者は存在しない。

このようなことを考えると、領水海や港湾内の水域での行為だけが問題となる。

領土と同一視されるべき内水海の所有者は、一応国家として考えるべきで

あろうが、水そのものが無主物であるから、水を入れる器である水海底だけが国有であって、水そのものに対して管理権のみがあると解する。

わが国の領水海の利用形態は多様で、領水海内での行為は、さらに多種に及ぶ。それらの行為での秩序保全のため、国家行政は、それぞれの省庁に、それぞれの役割を分担させているものと考えるが、それらの省庁自体が、重複行為などに対する秩序のための調整機能をもつこともなく、その能力さえもついていない。

港湾の管理運営については、港湾法があり、運輸省が、漁港については漁港法、漁業権については漁業法があって農林水産省が、いづれも一定の水域を設定して所掌しているほか、海底を含む海洋資源の開発行為は通商産業省、埋没物の所有権は大蔵省、領海などの条約は外務省、それら水域での行為に対する安全面では海上保安庁と、水域内の行為に対する法規制は数多い。しかし、それらを総括する省庁がないことから、所有を前提としないまでも、漁民などの一部国民の権利の主張や省庁の権限固持があって、水域内の問題を混乱させ、力のバランスによって、強者の行為が正当化される場合が多い。

以上のようなことを前提として、港湾の水域施設に限って言及すれば、水域施設は、確かに、港湾法によって、「航路、泊地及び船だまり」に限定されている。しかし、それが、港湾内の水域全体を水域施設とするものではない。

運輸省から港湾の管理を委託された港湾管理者は、港湾法に従って、管理する港湾施設の概要を公示し、一般公衆の利用に供することとなるのであるが、港湾の利用とは絶対因果関係を有する船舶に不必要的水域は、施設としなくともよいことになる。従って、港湾の水域全体を施設概念では把えられないのが現状である。

港湾内の水域施設は、標識をもって明示された航路やけい船浮標が設置されている泊地及び船だまりは別として、一般的には施設として判別するのが極めて困難であり、仮にけい船浮標が設置されている泊地及び船だまりであっても、その個々を施設とし、その範囲を把握することができない性格をもっている。

また、泊地及び船だまりに、けい船浮標が設置されている場合、けい船浮標そのものはけい留施設であるが、その位置する水域はけい留施設ではなく、あくまでも水域施設である。

さらに重要なことは、けい留施設であるけい船浮標の使用は港湾管理者の許可を受けなければならないが、錨泊する船舶は、水域施設を管理する港湾管理者の許可や指定を受けることなく、港長（海上保安部長）の指定を受けることとなっている。

港湾管理者は、管理する施設を良好な状態に維持する義務を負っているにもかかわらず、通常、水域施設内の場合は、利用についての権限は全くない。しかし、港湾法では、水域施設の使用に関し必要な規制を行うことを義務づけている。それは、港則法で港長の錨泊地指定を明示している条文との関係からみて、港湾内の工事その他の規制を指すものと解され、錨泊地指定まで拡大解釈することはできない。

このような実態に加えて、港湾管理者が管理する水域施設に重複して、漁業権が設定されている場合が多く、水域のもつ多面性は、海事関係者にも理解できない極めて複雑な要素や要因を包含し、行政作用の不統一に対する国民の不信は、最近特に漁業との関連で拡大されつつある。

注 (1)領海法（昭和52年5月1日 法律第30号、同年7月1日施行）

第1条（領海の範囲） 第2条（基線） 附則（特定海域に係る領海の範囲）

3. 佐世保港の事例について

佐世保港に限らず、水域施設内における多種多様な行為は、港湾管理上の問題として提起されることがあるが、水域そのものが問題として取り上げられて論議されたことはほとんどない。

しかし、そこに、ある特定な制約が加わると、水域そのものが問題となり、水域施設の管理に齟齬をきたし、さらに、港湾全体の重要な問題として論議されることとなる。

佐世保港は、港湾法によって、「国内産業の開発上特に重要な港湾」とし

て、横須賀、呉、舞鶴および苅田とともに、特定重要港湾に準じた、いわゆる「準特定重要港湾」に指定された港湾である。苅田港を除く、4港は、いずれも旧軍港であって、現在、海上自衛隊が基地として使用している防衛施設所在港湾である。

その防衛施設所在港湾のうち、佐世保港と横須賀港は、日米安全保障条約第6条に基づくアメリカ合衆国軍隊の地位に関する協定によって、米海軍の基地があり、けい留施設などを提供使用させているが、港湾の地理的条件、水域に面した基地施設の位置が両港では異なっているので、水域に関する問題も内容に大きな開きがある。

また、海上自衛隊の基地の場合は、自衛隊法に基づく一般法の適用除外規定はあるものの、港湾関係法からみると、海上自衛隊は、単なる海事関係行政機関として考えることができる。しかし、海上自衛隊が管理する陸上施設の範囲はかなり広く、そのほとんどが臨港地区にあるので、港湾計画上若干の問題はあるが、港頭に立地した企業と同様に考えることもできる。ただ、それら施設の地先にある水域施設に関しては、その利用頻度にもよるが、問題がないわけではない。

防衛施設所在港湾のうち、横須賀港と舞鶴港は、防衛施設がほぼ一定地区にあり、特に問題はなく、呉港の場合は、公共施設、民間施設、それに防衛施設が混在しているので、その地先にある水域施設の利用について問題発生の可能性があるものと思われる。

また、佐世保港の場合は、港湾管理者が管理する施設、米海軍が管理する施設、海上自衛隊が管理する施設、さらに民間企業の施設が混在しているので、それら施設の前面にある水域の管理権と使用権をめぐって、また漁業権も絡めて問題が多発しているが、未解決のままとなっているものが多い。

(1) 佐世保港の水域協定について

佐世保港の水域施設の大部分は、昭和38年10月、「FAC5029佐世保海軍施設水域の範囲と使用条件」に関する協定によって、正式に米海軍の使用を認めることとなった。

この協定に基づく米海軍が管理する水域の範囲は、A.B.C.Dに区分され、水域内での米海軍の使用条件は、その区分によってそれぞれ異なっている。

A 施設水域は、米海軍基地司令官が管理する陸上の提供施設に近接する水域であり、すべての日本側の行為には、米海軍基地司令官の許可を必要とするもので、佐世保港全水域の4.8%にあたる。(港則法の港域の8.2%)

B 施設水域は、佐世保港区第1区、第2区および第3区のうち、前記A制限水域に接続する水域であり、一般の船舶の航行は自由であるが、他の日本側の行為には、米海軍基地司令官の許可を必要とするもので、佐世保港全水域の10.9%にあたる。(港則法の港域の18.4%)

C 施設水域は、佐世保港区第3区のうち、日本側が管理する水域および前記A.B施設を除く水域で、潜水、サルベージなどの行為については、米海軍基地司令官の許可を必要とするもので、漁撈は自由である。ただし、この施設水域の中に米海軍が管理するけい船浮標がある場合は、半径100メートル以内は、B施設水域と同様な水域とされ、さらに停泊した米海軍の船舶から100メートルの距離において日本側は行動することとなっている。この水域は、佐世保港全水域の28.2%にあたる。(港則法の港域の53.3%)

D 施設水域は、水上機発着のための水域で、水上機発着時の日本側のすべての行為が禁止され、その範囲は、C施設水域の中に在る。

佐世保港全水域の3.2%にあたるこの水域は、水上機の発着がほとんどない現在では、無視してもよいものと思われる。

これらの米海軍基地が管理する水域は、佐世保港全水域の47.1%にあたる。(港則法の港域の79.9%)

以上のような内容による佐世保港の水域に関する協定が結ばれるまでには、かなりの論議が交わされた。

昭和27年に発効した講和条約と日米安全保障条約締結を前にして、当時連合国軍が占領していた施設は、行政協定によって米側に提供することとなり、岡崎外務大臣と米国のラスク国務長官との間に交換された公文に、日米双方から申出のない施設については、占領当時のまま提供施設とするという主旨の内容があり、佐世保港の水域は、その申出がなかったものとされ、すべて

占領当時のまま、米海軍に提供されたものとされていた。

しかし、昭和30年に、米海軍側は、占領当時のまま、自由に佐世保港の水域を使用することを求め、そのための水域に関する協定締結を日本側に申出た。

米海軍側の協定申出は、極めて重要な問題で、主として港内での漁撈問題に端を発していた。

この問題を分析すると、米海軍は、水域を施設概念では把握していなかつたことが判る。

当時、日本側も水域を占領時と同様に提供していたものと考えており、また、米海軍では、水域は、提供を受けた陸上施設の地先にあるとし、水域は当然それら陸上施設に附帯しているものと考えていて、水域を独立した施設として考えてはいなかつたものと思われる。

佐世保港内の漁業権者は、水域を施設概念として理解する必要がないことから、漁業法によって認められた権利は、講和条約締結後から完全に行使できるとし、水域での漁撈が復活したと解していた。それが、漁撈による米海軍艦船との問題へと発展したのである。

このような認識や理解が相違したまま開始された協定交渉は、水域のもつ複雑な性質や、水域そのものに対する認識不足を潜在させながら、日米双方の熱心な論議が続き、実に8年の歳月を要して、結局漁業者の意見を含めた港湾管理者の反論に対して、当時者となるべき国の行政機関が調整役に転じ、米海軍の佐世保港内全面管理権保有という主張は、大きく後退して協定が成立した。しかし、このようにして締結された協定ではあるが、論理的には釈然としない点が多い。

基本的な問題として、まづ水域を担当する国の行政機関が不明確である。国は港湾管理者となった佐世保市に対して、佐世保港のすべての管理を委せて、その監督を運輸省が担当しているが、佐世保港の水域に関する協定締結を担当したのは、防衛施設庁である。そこで、港湾法第12条第1項に規定された港湾管理者が管理する施設、即ち水域から、米海軍が管理する水域は除外することになるのか、また、同条第4項の「委託により、国又は地方公共団体の所有に属する港湾施設であって一般公衆の利用に供するものを

管理すること」の委託が、水域全部を意味するのか、現在もなお不明確のままとなつた。

港湾管理者である佐世保市は全水域の委託を前提としているので、佐世保港の水域に関する協定は、運輸省が窓口となるか、港湾管理者が運輸省の指示に従って締結すべきであったと考える。

現在、米海軍は、岸壁をはじめ倉庫などを提供施設として使用しているが、けい留施設である岸壁を、日本側の船舶（外国貿易船も含む）が米海軍司令官の許可を受けて一時的に使用することがある。その場合、その期間のみ、一時的に提供が解除され、国有財産とし、防衛施設庁が窓口となって、大蔵省は、使用者から使用料を徴収している。同じ事例として、水域の場合の公有水面使用は、使用料を支払うこともなく、米海軍の好意によって使用するものと解釈されている。

このように、水域が、施設としてほとんど認知されない状態は、防衛施設所在港湾以外においても在り得るものと推測される。

佐世保港の水域に関する協定は、前述のとおり米海軍と防衛施設庁という港湾の管理に知識のない機関が主となって締結したので、水域が施設ではなく、陸上施設または水域内のけい留施設に付帯するとしている。

そのことによって、港湾法での「水域施設」が、協定では「施設水域」となって表現され、さらに協定の表題が「FAC 5029佐世保海軍施設水域の範囲と使用条件」となっている。「FAC5029」というのは、米海軍基地司令部一帯の施設番号であり、「FAC」は陸上の提供施設のみに付される記号である。

米海軍は、佐世保港の主水域の 79.9 %を基地司令部一帯と密接不可分の水域とした。

密接不可分の水域という問題から考察すると、佐世保市が管理する海岸線は、米海軍が提供を受けている陸上施設の海岸線よりはるかに長く、密接不可分の理由でその保全を港湾管理者が行うことになっているので、それら海岸線の水際まで、協定により施設水域となっているのは不可解であるということになる。

協定によれば、海岸線の工事の場合は海上保安部を通じて米海軍基地司令官の許可を受けることになり、また、その許可発出までには相当な時間を要し、港湾管理者が行なう工事を米海軍基地司令官が左右することになる。これに対して、佐世保市は、米海軍が、水域が陸上施設にとって密接不可分のものであると主張するように、日本側の陸域に接する水域は密接不可分のものであると主張した結果、協定締結から7年後、日本側陸域の水際から50mの水域を米海軍の管理水域から除外することになった。

米海軍の水域管理の主眼は、陸上施設または艦船の保安のためであって、刑事特別法の適用を受けるべき区域とすることにあったと解されるが、そのためには、立入禁止などの明示をしなければならない。それが、協定によって海上保安部の任務に委せた恰好となった。その点、この協定の意義は極めて薄い。その理由は、港則法による港長業務を担当するのは、海上保安部であり、港則法による取締りや、行政指導を行なうことによって、協定の内容にある行為のほとんどが、日本側で解決できるからである。

要約すると、佐世保港内での一般船舶の施設利用については、他の港湾と全く異なることはなく、自由であり、協定が実存しても、その実質性は薄い。また、水域を含めた海事行政関係者の港湾に対する認識の低さが協定があることによって、かえって、港湾を揚とする国の行政権限を米海軍基地司令官に委せることとなり、その米海軍基地司令官が、予想もしない日本側の問題で困惑することもある。

(2) ベル・アベト号沈没事故について

昭和51年7月29日、佐世保港内第3区の検疫錨地に停泊中のパナマ船籍貨客船ベル・アベト号(12,000トン)が炎上し、2日後に沈没した。このベル・アベト号は、インドネシアの半官半民の会社が運航するメッカへの巡礼者輸送船のうちの1隻であり、佐世保重工業の造船所で修理点検を終って、検疫錨地で出港準備中機関室から火災が発生し、炎上2日間における放水過度により転覆沈没したと言われている。

ベル・アベト号の沈没位置は、米海軍が管理権をもつ C 施設水域で、沈没後、大量の燃料油等が浮上し、漁業協同組合から、漁業補償と早急な船体引揚げについて、港湾管理者に対して強い要望が出された。

ベル・アベト号の引揚げを、インドネシアの運航会社に要請した結果、資金不足と沈没原因が過度放水という理由で、責任ある回答がなく、その処置を、外務省を通じてインドネシア側に協力依頼を行なった。インドネシア側は、インドネシア海域にも、かつての日本の艦船が多数沈没し、現在も放置され、その引揚げが先決であると回答した。

また、農林省は、港内の漁場回復を求め、施設として瑕疵があつて、漁網の切断、船舶の損傷があった場合は、港湾管理者の責任であるとした。

これに対し、港湾関係者の間から、沈没船舶の処置を港湾管理者委せとし、政府機関が関知しないのは納得できないとし、水難救護法によって、佐世保市が引揚処分し、費用の不足分を国に請求するか、または、水難救護法を所掌する海上保安庁が引揚げを行なうよう要請すべきであるという意見が出されたが、海上保安庁は予算が無いと非公式に回答した。

これに対し、海上保安庁は、船舶の安全を図る国の行政機関であり、引揚義務者を指定し、命令を出すべきであるとの意見も出された。

一方、港湾を常に良好な状態に維持するのは、港湾を管理する者の責務であるとした場合、ベル・アベト号の沈没水域の管理権は、米海軍にあり、米海軍による引揚を防衛施設庁に要請すべきであるという意見が出されたが、米海軍は、「米海軍の艦船運航に支障なし」とし、ベル・アベト号は、現在も佐世保港内に沈没したままである。

(3) 港内での海上デモについて

佐世保港では、昭和 39 年 11 月以来、原子力艦艇の入港に際して、小型船舶による海上デモがたびたび行なわれた。海上デモは、港則法 第 32 条（第 7 章雑則）の規定により、港長である海上保安部長に届け出て許可を受けなければならない。

佐世保港の水域に関する米海軍との協定では、第三区は船舶の航行は自由

であるが、第一区および第二区の米海軍管理水域では、目的地に直行することを条件に、船舶の航行が認められている。

それらの海上デモの目的は、艦船入港反対を表明し、一般市民にもアピールすることにあり、憲法で認められた表現の自由の行使であるが、港長を経由して許可申請が米海軍基地司令官に出されても協定を理由に不許可となる場合が多い。

わが国初の原子力船「むつ」の修理入港に先だって行なわれた漁船400隻による港内第一区および第二区での反対海上デモが届出られたときは、港長が、国内問題であるとして、船列、船舶間の距離などを指示し、その遵守を条件に許可することとし、米海軍基地司令官に同意を求めた。これに対して、米海軍基地司令官は、日本側の問題であり、港長である海上保安部長の責任において実施されるのであれば、日米親善に役立つとし、これを許可した。

この米海軍基地司令官の判断に対しては、許可の裁量権があるので反論の余地はないが、協定条文の「通行のみの目的をもって本水域に立ち入ることができる」という原則に反するものである。

問題となるのは、港長が責任をもつという点で、協定そのものの意義が薄れる。一方、海上デモについて責任をもつ港長が、何故、一般船舶の航行に責任がもてないのか、その責任は、誰に対する責任なのか不明確であるとし、佐世保市は、佐世保港の水域に関する協定の効力は失われたと主張した。

元来、船舶は、目的地に向って直進するものであって、米海軍の施設に関係のない船舶が、米海軍施設の前面水域に進入することは考えられない。さらに、港則法上、港長の取締りまたは指導が十分であれば、米海軍が危惧することもなく、協定を締結する必要もなかったものと考える。

佐世保港は、一般船の入港には全く支障がなく、米海軍の艦船が危惧することもないと判断される。佐世保港の水域に関する協定は、佐世保港のイメージにマイナス面をもたらし、それが、商港活動に及ぼす影響は大きい。

(4) 漁業問題について

佐世保港は、大村湾の入口に位置し、全水域が、長崎県南部の漁業指定水域である。

港内第一区、第二区および第二区に接続する第三区の一部水域を除いて、共同漁業権と区画漁業権が設定されている。

佐世保港内には、4漁業協同組合の5共同漁業権区があり、沿岸漁業の歴史は古い。特に佐世保市漁業協同組合は、旧平戸松浦藩の藩主お墨付きによって漁業を営み今日に至ったとされ、軍港規則が厳しかった旧海軍時代にあっても、漁業権が設定されていない港内第一区および第二区において、海軍監視のもと漁撈が行なわれてきた。しかし、太平洋戦争の敗戦によって、佐世保港が連合国軍に占領され、港内の漁業は禁止されたが、講和条約発効後は、漁業権が設定されていない第一区、第二区内水域においても入合い漁業の権利を有するとして、漁撈を開始し、海上保安部は違反として検挙、検察側は犯罪不成立として釈放、それが繰返えされ、米海軍側提案による佐世保港の水域に関する協定の契機となった。

漁民は、港則法では、船舶交通の妨げとなるおそれがある港内では、みだりに漁撈をしてはならないとしており、我々は、みだりに漁撈をしていないと主張し、海上保安部は、米海軍が管理する水域への立入は禁止されているので、漁撈は違反行為であるとした。

検察側は、水域の特性は認めるが、フェンス等による立入禁止等の明示措置がなされていないなどの理由で起訴しなかった。

米海軍側は、行政協定で決定した事項を、日本側が遵守しないことに不信感をもったが、水域そのものが提供施設となっているのかどうか、疑問が残っている。

一方、漁民側は、行政協定がすべての規定に優先するのであれば、米海軍基地司令官の許可を受ければよいと判断して、司令官と直接交渉を開始し、その結果、司令官から日本側の一般施設前面水域の漁業許可を得た。しかし、日本側の一般施設前面水域は、狭隘で、定期船をはじめ、一般商船が頻繁に出入しているので、その水域での漁撈は、明らかに港則法にいう「みだり」な漁撈として港長が警告を行なった。漁民側は、管理権をもつ米海軍基地

司令官の許可は、港則法に優先するとして論争となつた。

この場合は、入り合い漁業水域内の問題であり複雑である。漁業権は、陸域居住者即ち漁民集落の地先として解すべきか、任意であるのかという潜在的な権利の問題にまで溯つて考えなければならない。

協定成立後、国は、総理府告示 38 号を発し、漁撈制限に対し、補償金を支払うこととなつたが、一般の港湾では、船舶の入港停泊に対して、漁撈制限を理由とする補償制度の例がなく、補償金算定で論議が絶えない。

また、佐世保港内第三区に在る比較的大きな入江は、陸上の弾薬集積所によって囲まれ、協定では A 施設水域として、全面立入が禁止されている。そこには漁業権が設定されており、当然漁業補償の対象となる。しかし、公益上必要であれば、漁業権は認めなくてもよい。協定による米海軍の水域使用が公益でないとすれば、A 施設水域をどのように位置づけるべきが問題となる。

現実に、漁業権が認められていることは、A 施設水域での漁撈立入禁止は、単に漁業権が補償支払いのためのものと考えられる。

前述の入江の水際には、定着性水産動物や貝類が多く、漁民の不法立入が絶えず、米海軍が退去を求め、海上保安部の巡視艇が検挙を行なつてきたり、そのたびにマスコミの非難を浴び、米海軍基地司令官は、期間を限つて、漁民の立入許可の方針を出した。しかし、その水域に漁業権をもつ組合の組合員は、補償を受けているので立入ったことはなく、立入者は、すべて他の漁業組合の漁民であったことが判明した。

米海軍基地司令官が、それら漁民に好意的に立入許可を与えることとなれば、司令官が漁業権の侵害を認めたことになると日本側から忠告されて実現しなかつた。

4. むすび

港湾内の水域における問題の多くは、漁業と関連している。港湾は、一定の水域であつて、その一定の水域が施設であることによって成立する。その一定の水域に設定された漁業権は、水域施設の中での漁撈を権利として行使

するのであるが、一般の公有水面使用との調整は困難を極める場合が多い。その双方を調整する手段として、港湾管理者か、または、公有水面利用者のどちらかが、漁業補償などの経済負担を行ない解決されている。

その場合の経済負担が限度を越えると解決までに長期間を要し、計画そのものに支障をきたして、大きな問題へと発展する。

水域施設が港湾の施設として、何よりも優先することは明白であるが、現実の問題として、漁業の方が優先するという考え方が一般的には根強よい。

漁業法でいう共同漁業権および区画漁業権の免許期限は、免許の日から起算して、前者が 10 年、後者が 5 年であり、その満了の際、申請があれば延長することができ、公益上の必要により、漁業権の変更、取消または行使の停止を命じることもできる。漁業権は永久性をもたない権利である。

従って、船舶の航行、停泊、けい留、海底電線の施設その他必要があるときは、漁業権の変更、取消しなどができる、そうした処分を行政が行なう場合、海区漁業調整委員会の意見を聞くことになっている。その委員会では、委員の過半数が漁業関係者であるために、仮りに、港湾管理者などが公益上漁業権の存在が好ましくないと主張しても受け入れない場合の方が多い。その結果免許更新時において、港湾工事が施行されることが明確である水域についても漁業権の継続が認められることになり、免許そのものが損失補償を行なうための手段と化している。

漁業権に対して補償を求める相手は国家であるが、運輸省の直轄事業を除いては、予算を計上した例はなく、港湾法に従って行なわれる港湾の整備によって発生する漁業補償についても、国家行政機関は関知しない仕組みになっている。

漁業権の行使に対して、港則法で「みだり」な漁撈を禁止しているに過ぎず、その他の法律には、漁撈を規制する規定は全くない。なお、港湾内水域における共同漁業権や区画漁業権が、補償によって消滅したとしても、指定海区としての入漁権は存在する。

このように、港湾内水域での行為のうち、漁業に関しては、港則法を担当する港長がみだりに漁撈をする場合にのみ取締ることができるが、港湾管理

者には、対応する手段や方法はない。漁業法は、わが国の伝統的な漁業保護政策の一つでもあるが、それが米海軍側にとって、常に求めている佐世保港の秩序ある使用を妨げるものとして日本側海事行政への不信感となり、水域に関する協定へと発展したことは前述のとおりである。

一般問題として、水域施設は港湾管理者の基本施設であるが、港湾法制定当時、その区域は港域法の港域に限られていた。しかし、港域法の港域には航路は含まれていなかったので、港湾管理者は水域施設のうち、航路の管理権を有していなかったと解される。港則法において、水域内の泊地での錨泊指定を港長に義務づけている点などを考え合わせると、水域施設の実質管理は、海上保安庁が国を代表しているとも思われる。

その一方で、水域内での瑕疵は、港湾管理者に責任を負わせている。こうしたことは、単に矛盾として片付けられるべき性質のものではない。

いづれにしても、水域を国家行政としてどのように考え、どの機関が管理の母体となるのかさえ明確ではなく、今後、基本的な問題として検討しなければならない。

公有水面埋立行政と環境保全について —行政組織行為と法的観点を中心に—

香川正俊

1. 公有水面埋立てと環境保全の現状
2. 公有水面埋立行政の問題点
3. 公有水面埋立てと環境保全の調整

1. 公有水面埋立てと環境保全の現状

(1) 臨海型工業開発の動向と埋立ての推移

内外経済情勢の変化の中で、臨海型工業の相対的比重は低下し続けている。第二次産業に於ける内陸・臨海部依存度を工業出荷額にみれば、内陸部が成長傾向であるのに対して臨海部は横ばい状態を示している。用地分譲率にも同様の傾向がみられるが、最近の工場立地の7割が内陸部に集中していることと合わせ考えれば、産業構造に於ける流れが次第に鉄鋼・石油関連など資材型産業から先端産業をはじめとした内陸型加工組立産業へと変りつつある状況が明らかになろう。さらに日本立地センターの工場分散意識調査では、臨海部に土地を求める比率は、内陸部が昭和57年度に67%（昭和52年度 44.5%）へ急増したのに比べ、臨海部は18%（同年度33.5%）に激減する結果が報告された。これはかかる産業構造の変化が一時的現象ではないことを示すものであるといえよう。

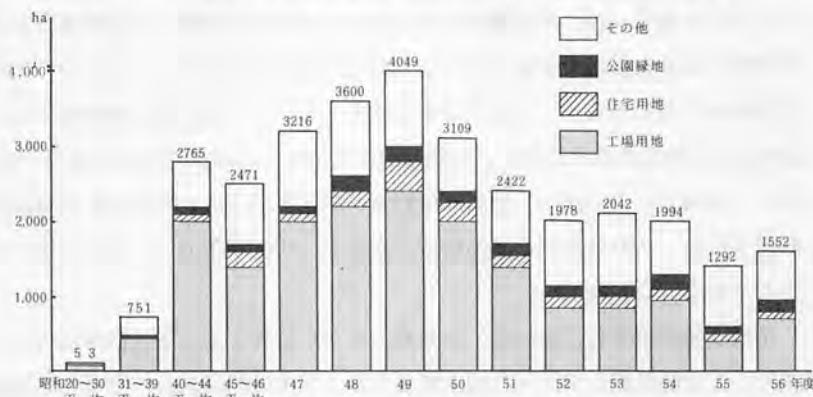
地域開発政策でも、臨海型工業開発中心から脱脚する発想転換が定着してきた。三全総見直しを行った国土審議会は、従来の開発政策が必ずしも地域経済の活性化に寄与しなかった反省から地域の主体性や創意工夫を基本に据

えた「地域産業興し」を提言したが、四全総に於ける定性圈構想の柱となろう。一方、地方公共団体も「経済的自立」を目標とする独自の立場からの施策を積極的に進めている。

その結果、臨海部用地需要の低下が深刻な政治問題にまで発展する現況がある。地方公共団体の抱える約28,000 ha の工業用地（計画中のものを含む）が売れ残り、昭和57年度末で約11,600億円（宅地造成分を含む）にのぼる起債残高が計上されたが、その多くが埋立てによる造成地だといわれている。近年、行政管理庁や第二臨調は、港湾整備利用状況の不適正を指摘し、港湾整備の社会経済情勢に応じた合理化を求める監察結果及び答申を行った。埋立ての今後についても、考慮すべき問題提起であろう。

しかし、臨海型工業開発の現状がそのままこれ以上の埋立てを不必要にすると考えるのは早計にすぎる。運輸省港湾局がまとめた土地造成五ヶ年計画（昭和55年度～59年度当初計画）では、工業用地需要は12,000 ha と予測されている。港湾整備五ヶ年計画を含め、昭和60年度で五ヶ年計画が終了する8つの計画の大半が50%台の達成率にとどまりそうな状況の中で、どの程度の実績をあげるのか疑問ではあるが、少くとも行政当局が強気の見通しをしていることに間違いなかろう。また、埋立実績は次第に安定化の兆しにある（表・1）。埋立て中（昭和57年3月末現在）の面積は、12,330 ha

表・1 造成された埋立地面積の推移(昭和20年度～昭和56年度)



出所：日本港湾協会「港湾要覧」(昭和58年度)P.98

で、既造成分（昭和20年8月～57年3月）比24%に相当する。これは前述の土地造成計画で8,000haの都市再開発等用地がみこまれるなど、都市問題解決の用地、生活基地、海洋性レクリエーション基地といった新しい用地需要が拡大してきたためである。この他、政治決定による大規模開発に伴う埋立てやエネルギー、外航コンテナ港湾の整備に伴う埋立ても進んでいる。このような理由から、埋立ては臨海工業開発の相対的比重の低下にかかわらず今後共、一定規模を維持すると考えられる。

(2) 埋立てによる環境への影響

生態系、景観など、自然環境に与える埋立ての影響については改めて述べることもなかろうが、典型的な事例として海岸線の変容をみることにしたい。

環境庁が昭和53・54年に実施した海岸調査によれば、本土四島の人工・半自然海岸は海岸総延長の50%におよび、自然海岸はわずか49%にすぎず、産業や人口が集中する東京湾では86%が人工海岸である。そして、東京湾・伊勢湾・瀬戸内海など人工化の激しい海域に於ては、その原因の約6割が埋立てによるとされている。また、人工海岸では人為的な立入禁止区域が多いが、その8割が工場等であった。埋立てが単に海岸線の人工化をすすめるばかりでなく、海から人々を遠ざけてきたことを理解できるだろう。

海岸線の人工化と環境保全の相関関係は、瀬戸内海国立公園の現状に顕著である。同沿岸はかつて新産・工特両法に基づく7つの開発指定地域が設定され、国内鉄鋼の62%，火力発電34%，石油精製37%，石油化学43%の設備が集中し、全国製造品出荷額の31%（昭和55年現在）を占めるに至った。それらの用地取得のために約40,000haが埋立てられ、白砂青松の海岸線は実にその58%を人工化されたのである。その上、産業活動に伴う海水汚染も激しく、赤潮は年間約200件を越えており、景観を失った約1,000haの区域を公園区域から除外する事態を招いている。

自然環境の消滅は臨海部を魅力のないものにする。三全縦に基づくモデル定住圏44のうち、臨海部は国土面積の31%（有港湾28%）、総人口の52%が集中する重要地域でありながら、わずか27しか指定されていない。この原因を埋立てや埋立地利用にのみ求めるわけにはいかないが、大きな要因である

ことも確かであろう。

注 (1)臨海部、昭和50年59%、55年58% 運輸省港湾局資料「日本の港湾」1983 P.35

(2)国土庁「国土利用白書」昭和58年度 P.44

(3)経済企画庁の「国民経済計算」によれば、製造業全体に占める資材型構成比は、昭和45年32.4%から55年28.6%に減少（年平均伸率5.7%）したが、内陸型の先端産業を含む加工組立型は32%から45.1%（年平均伸率10.8%）に増加している。

(4)国土審議会調査部会、国土庁計画・調整局編「三全総フォローアップ作業報告」昭和58年6月 P.30

(5)産業振興に限らず、景観・文化等地域特性を活用した開発として、大分県の一本一品運動、十勝・帯広地域の農業文化都市構想など。独自の先端産業誘致策として、茨城県「テクノリンケージ」川崎市「マイコンシティ」千葉県「テクノヒル」構想等。

(6)朝日新聞、昭和59年3月27日付朝刊

(7)行政管理庁「港湾整備及び港湾運送事業に関する行政監察結果報告書」昭和58年8月、第二臨調「行政改革に関する第五次答申」昭和58年3月14日

(8)橋本好時稿「港湾関係起債事業の概要」(『港湾』日本港湾協会)、1979年11月 P.33

(9)環境庁「環境白書」昭和56年度 PP.28~31

(10)朝日新聞 昭和59年5月17日付朝刊

2. 公有水面埋立行政の問題点

(1) 基本的問題

公有水面埋立行政が環境保全に対してもっている基本的問題を整理しておこう。

第一に、埋立法の性格に関する問題である。昭和48年第71回国会で、埋立抑制法を制定すべきではないかといった議論を払って成立した改正埋立法（現法）は、環境保全条項を新たに規定しつつも「埋立ては善である」との根本姿勢を崩していない。つまり、改正埋立法提案理由にかかわらず現法も埋立促進法の域を脱せず、ともすれば環境保全と対立するのである。

第二に、行政姿勢の問題がある。埋立主務官庁たる運輸省港湾局が行う港湾の諸計画・補助・管理・臨海地開発関連など主要業務の多くは埋立てを除外しては考えられず、埋立ては組織存立の基盤となっている。従って、埋立ての実行が環境問題を超越し、それ自体が行政目的になりうるのである。こうした組織的要請が行政行為の決定に及ぼす影響はきわめて大きい。

第三に、先の二点に関連して、埋立免許審査の閉鎖性があげられる。改正埋立法に新しく規定された告示・縦覧など、埋立内容や環境影響評価を一般に周知させる制度及び利害関係者の意見聴取は、後述するように有効性に乏しい。一方、埋立免許は絶対的ともいえる自由裁量権を認められているから、住民参加はもとより埋立てに対する住民監視の手段も不十分と言わざるを得ないのである。

第四は、埋立てと環境保全に関する調整についての問題である。とりわけ対等な組織間調整には、優れた実効性が内在しよう。環境庁設立の政治的意図は、組織単位間での過程別専門分化による調整コストの許容水準超過に対し、コスト軽減を目的とした調整メカニズムの再編にあった。それだけに同庁の役割りは重要である。しかし実際上の権限はかなり弱い。埋立てと環境保全との調整や環境保全官庁のチェック機能が不十分であれば、開発が先行するのも当然であろう。

最後に加えるならば、政治の関与があげられる。苫小牧東部・むつ小川原・志布志湾開発などのように、大規模開発は政治に左右され易い。そして経済効果や環境保全上多くの問題があっても国家的事業の名で、開発は実施される。こうした政治決定に伴う埋立ては、既に埋立法に基づく審査以前の段階で事実上の決着がついているから、行政サイドとしては書類形式を整えるほかになすべきことはない。

埋立てと環境保全の関係について扱うとき、以上あげた埋立行政に於ける基本問題はそのバックボーンを形成する。

(2) 埋立免許権者による審査

次に埋立免許権者の審査を概略し、環境保全に対する諸問題を述べる。

埋立免許権者は原則として都道府県知事（法第2条）だが、港湾区域内に

については港湾管理者の長（港湾法第58条第2項、以下、本稿に於ける埋立免許権者とはこの港湾管理者の長をさす。）と定められている。また、埋立免許権者は国の機関（地方自治法第148条第2項別表第3112）である。一般に埋立免許は、竣工を前提に埋立地所有権を取得させる特許に属する行政処分で、埋立免許権者の大幅な自由裁量に委ねられるが、一定の要件に該当する港湾区域内埋立てについては運輸大臣の認可（法第47条等1項）を必要とする。

埋立免許手続は次のとおり（図・1）である。埋立免許出願人は、出願にあたって利害関係者との調整を行うと共に、埋立前・埋立中及び竣工後の事業活動に関する将来予測を含めた環境影響評価を実施する。

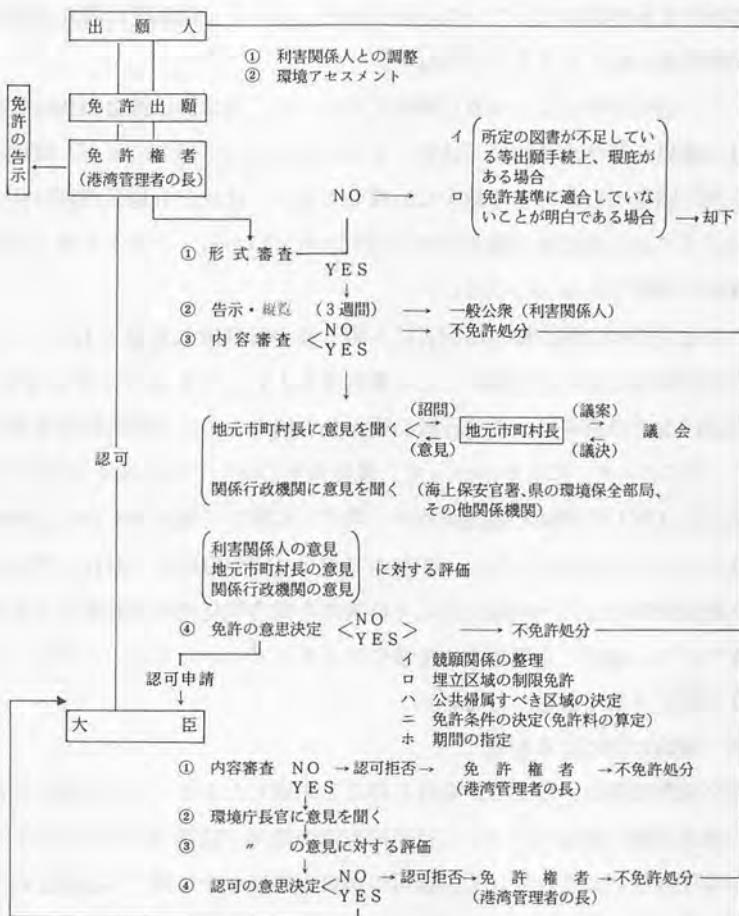
申請書を受理した埋立免許権者は、免許基準（法第4条第1項）や通達に基づいて「国土利用上適正且合理的」か、「其ノ埋立ガ環境保全及災害防止ニ付十分配慮セラレタルモノ」か否かを判断すると共に、告示・縦覧（法第3条第1項）を行い、利害関係人の意見を聴取（同条第3項）し、また関係の環境保全部局や海上保安官署等と調整する。そして埋立ての影響を直接受ける地元市町村長の意見を聞いた後、それらを総合評価して免許の意思決定を行うのである。

以上が埋立免許権者の審査手順概要だが、問題点を検討してみよう。

第一に、環境影響評価の審査に際しての問題がある。埋立免許権者は再度評価を行なうことも可能だが、多額の費用が必要なため出願者の評価書を判断ベースにするのが普通である。しかし、出願人が埋立てによる過度の環境悪化を認めるとは考えにくく、評価基準や手法が確立されていないこともあって、どの程度正確に評価できるのか不鮮明である。出願者の評価に対する信頼性については、環境保全部局との調整段階で、部局が所有する関係資料とつき合わせて判断するほか方法は少ない。ましてや出願人と埋立免許権者が同一の地方公共団体の場合には、出願書作成と免許審査は大体同じ課で行われるから客観的な審査の実施が困難となる。

第二に、埋立免許手続の公開についての問題である。告示・縦覧制度は、出願事項を一般公衆に周知せしめ、広く利害関係人の意見を掘り起し、その意

図・I 公有水面埋立免許手続



出所：西岡 忠弘稿「公有水面埋立てについて」
(日本港湾協会『港湾行政の概要』昭和58年)P.9-28より。

見を免許の意思決定に反映させることを目的とする。しかし、同制度を行政への住民参加、監視の手段として考えることは困難である。縦覧は本庁や支所等に於て執務時間内に行えば足り、職員は質問に応ずる義務がないとされている。従って、一般住民が難解な環境影響評価書を理解するのは難解であろう。さらに、意見を申し出ることのできる「利害関係ヲ有スル者」の範囲

は制限されていないものの、仮に意見が出されても埋立免許権者はそれを免許の判断材料にすればよく、個々に回答する必要もない。住民の意見を十分に反映する体制になっていないのである。従って、同制度は埋立免許手続の閉鎖性を払拭しえるものではない。

ただ、地元市町村長への意見聴取にあたって、当該長は議会の議決を経なければ意見を述べられない（法第3条第4項）から、議会の場が、環境に関する諸問題を明らかにする数少ない機会となる。けれども地元市町村長の意見がどうであれ埋立免許権者は何ら拘束されないから、これとて埋立免許庁の権限に対抗できるものではない。

このように埋立免許権者は何者にも勝る強力な自由裁量権をもっている。埋立免許審査の最大の問題がここに集約するといつても過言ではあるまい。

埋立法改正の意味は、埋立行政の適正化を図るために手続的制度を確立するところにあった。にもかかわらず、環境保全に関しては何故不完全なのか。改正法を立案した運輸・建設両省が、埋立てに関する権限をそのまま維持しようとしたからに他ならない。すなわち改正法関係資料によれば、埋立てによる経済効果と公害・環境に与える影響等を総合的見地から判断して免許すべきであり、必ずしも環境のみを優先するものでないとある。これは一例だが立法態度をよくあらわしている。

(3) 運輸大臣による審査

埋立免許権者は、埋立てが免許し得ると判断したあと、一定の要件に該当する港湾区域内埋立てについては運輸大臣の認可（法第47条第1項）を受けねばならない。ここでは大臣認可申請書の環境保全に関する審査上の諸問題を、港湾局内部に於ける手順を述べつつ扱おうと思う。

認可申請書は、認可事務を掌る管理課へ郵送又は埋立免許庁の担当職員によって直接持参する方法で提出されるが、埋立ての性格上、後者の方法が多い。審査は、埋立係のヒアリングから始まるのが通常である。そこで補足説明を求められることもあるが、支障ないと判断されれば認可書及び認可理由の起案となり、申請書は係長、埋立担当補佐官に回付される。埋立ての及ぼす影響が大きいために港湾局は審査体制の強化を図り、法改正後新たに調整

官が置かれた。調整官は、問題のある埋立てや大規模な埋立てについては直接ヒアリングもし、埋立免許庁や他官庁との連絡調整に携わる。調整官、管理課長が了承した認可申請書は、港湾計画・港湾整備五ヶ年計画など諸計画との整合性を再チェックするために計画課に回付され、技術参事官、審議官を経て局長決済となり、認可されることになる。埋立認可に対する審査は、他業務に比べてかなり念入りに行われているといえよう。

かかる認可権留保の目的は、運輸大臣が影響の大きい埋立てに関して、大所高所から埋立免許権者の判断を再審するところにある。埋立免許権者の審査が、ともすれば不十分になり易く、或いは客觀性を欠く可能性を有する限り、それは必要であろう。けれども、運輸省港湾局の審査は必ずしも十分とはいえないものである。以下、埋立法に対する計画の優位性と管理課の審査体制に係る問題をとりあげて検討を加えたい。

土地造成計画は、港湾整備促進法や港湾計画で決められ、埋立法に基づく認免許手続は、行政過程の最後の方で出てくることになる。そのため、埋立法は諸計画の下位にあるとみなされ、管理課が環境保全上の問題を理由に、認可を渡ったとしても、認可是計画の実施手続きにすぎないと主張する計画課に対抗しきれない。港湾局という組織を維持存続させるためには、決定した計画の完全実施が何より優先されるのである。このほか、計画の段階でも環境の保全を考慮するよう定められていること、環境対策課たる環境整備課には認可申請書を回付しないなど、環境保全に対する内部調整責任所在の不明確性が計画の優位性を助長している。

次に管理課の審査体制について、環境問題の専門性が問題となる。同課は事務官で構成されるため、調整官を含めて環境保全上の技術的知識が十分でない。認可決済に至る手順は稟議制の域を脱っせず、環境保全審査を目的とした専門家への意見聴取が行われるわけでもない。審査体制の不備を補うには現地実態調査が欠かせないが、志布志湾若松地区埋立て（昭和55年6月18日認可、翌日免許）などの大規模埋立てに対してさえ実施していない。管理課は、認可申請の範囲内で審査すれば足りると考えているから、審査の対象は、自づから書類記載形式に向けられ、埋立法の手続を経ているか否かに審

査の重点を置く傾向がある。また、管理課は認可申請書の正式受理以前の段階で、「事前審査」をして埋立免許権者の便宣を図っている。これは、認可権留保の積極的意義を自ら脆弱にするだけでなく、担当職員の審査熱意に影響を与えるものであろう。

(4) 環境庁の協議と環境庁の調整力

運輸大臣は、一定の要件に該当する埋立ての認可に際しては環境庁長官の意見を求める必要（法第47条第2項）がある。改正法理由によれば、審査に於て環境保全上の配慮を十分に加えるため①埋立区域の面積が50 ha 以上の埋立て②環境保全上特別の配慮を要する埋立てに対して行われる（施行令第32条ノ2、覚書）。

運輸省港湾局の、開発と環境保全に対する調整が十分でない以上、環境保全関係の総合調整官庁として、環境庁の役割りは重要な検討事項とされねばならない。

①環境庁協議と協議の実効性

埋立法改正当時、世論の積極的な支持もあって環境庁は行政運用について運輸・建設省と接衝し、一定の成果をあげている。埋立免許審査にあたっては環境保全部局と協議するよう埋立免許権者に指示した両省通達や、改正法では直接規定していない埋立免許申請者の環境影響評価実施義務が、覚書きによって埋立法施行規則第3条第8項及び通達に明示された。また、埋立地利用による公害は、埋立法の範囲外だと考える両省に対して、同項の「環境保全に関し講じる措置を記載した図書」の内容は、埋立地の用途に関する環境影響評価をも含む旨通達させている。いずれも埋立行政のあり方に大きな影響を与えたものである。

環境庁協議は、これらの成果をふまえて行われる範囲で相応の効果を期待できる。例えば環境庁は、環境影響評価書の他に埋立地の用途や設計概要説明書なども関連資料として添付すべく要請する。審査も慎重で、協議的回答期間は覚書により通常1ヶ月以内とされているのが、実際は3ヶ月以上の日時を要することも多い。この間に、地方公共団体の環境保全部局を通して埋

立免許権者との調整を進めることもある。環境庁は開発官庁と比べて、世論に敏感な体質を持っているためにおのづと慎重にならざるを得ないのである。その結果、運輸省港湾局は埋立免許出願者や埋立免許権者に対して、協議に十分耐えうるだけの環境保全措置や対策を講じるよう指導を強めることを求められる。

しかし、環境庁は埋立てを変更させたり中止させるほどの権限を持たない。埋立法上、環境庁長官の合意を必要としないため、環境庁協議を限界づけている。環境庁協議の実効性は、約40件（昭和48年の法改正以来、昭和58年度まで）にのぼる協議埋立てが、さしたる条件もつかぬまま全部同意されている事実で想像できよう。

②省際対立事例

環境庁は同庁設置の際、実施機能と強力な権限が与えられなかったために、もともと実効性のある調整力をもっていない。埋立法の環境庁協議規定を限界づけた根本的原因もそこにある。ここでは同規定の運用面に焦点をあて、環境庁の発言力を弱めた理由を事例に基づいて検討したい。

法の運用指針となった行政事例の形成過程は、単に環境庁協議の性格や実効性の程度を決定した理由を説明するだけでなく、環境保全行政の実態を見る意味でも興味深い。

ここで扱う行政実例は、東予港西条地区埋立てである。当該埋立ては、瀬戸内海環境保全臨時措置法（昭和48年10月2日法律第110号、以下臨時措置法という）に基づく埋立免許の「基本方針」により、出来るだけ埋立てを避けるべきものとして指定されたばかりの海域に於ける工場用地の埋立てで、かつ同法制定後初めての大規模埋立てであった。従って当該埋立ては、大規模埋立てを見合わせていた瀬戸内海沿岸の関係諸団体はもとより、東京湾、伊勢湾等同様の閉鎖水域沿岸地域ひいては全国的な注目をあびたのである。運輸省港湾局と環境庁企画調整局との間で、埋立てと環境保全をめぐる初めてにして最大の対立が生じたのも当然であろう。表・2のとおり環境庁協議は円滑に行われたようにみえるが、実際は埋立免許権者と運輸省港湾局、埋立免許権者を含む関係諸団体と環境庁の“根回し”が正式申請前から行われ

表・2 東予港西条地区埋立概要（当初）

(1)出願人	西条市 住友金属鉱山(株)
(2)埋立面積	350ha(西条市324ha住友金属鉱山(株)26ha)
(3)埋立地の用途	工場用地(化学、鉄鋼、機械、造船、その他)
(4)事業費	西条市280億円(西条市260億円住友金属鉱山(株)20億円)
(5)法第3条に基づく告示	昭和50年2月7日 (注・利害関係者の意見：賛成7、反対0.)
(6)法第3条に基づく地元西条市長の答申	昭和50年2月22日 (注・意義なし)
(7)運輸大臣への認可申請	昭和50年3月6日
(8)法第47条に基づく環境庁長官への意見聴取	昭和50年6月5日 (回答)同年7月30日 (注・了承する)
(9)認可	昭和50年7月31日
(10)免許	昭和50年8月1日

ていた。地方一中央政界もこれに介入している。しかし、運輸省港湾局と環境庁企画調整局は、認可申請に至るまで実質的な討議をしていない。当該埋立てをめぐる両省庁の対立は環境庁協議にもちこまれたのである。

当該埋立てが環境庁協議の性格及び実効性の程度を決つする行政事例になる限り、協議に於ける最大の対立点は当該埋立ての是非は勿論、それ以上に埋立法に基づく協議そのものの意味、協議内容及び環境庁審査の範囲に置かれねばならない。会議録によれば、数カ月にわたる両省庁担当者会議のかなりの部分が埋立法第47条第2項の解釈に費やされ、環境庁設置の意義についてまで議論は及んでいる。

環境庁企画調整局の意見を要約すれば、①協議の意味は、環境を保全する立場から環境庁がその専門性をもって、総合的調整を行うところにある。②従って協議内容は、埋立ての必要性を含む埋立申請概要の広範な部分に及ぶ必要がある。③埋立てに関する環境影響評価は、水域全体の土地造成計画を総量的に把握しなければ十分とは言えず、審査範囲を拡大すべきである等であった。しかし議論の末、①協議は運輸大臣が単独で有する埋立認可の可否決定にあたって、環境保全上の観点からその判断の助力を求めるところに意味がある。②協議資料は「環境保全に関し講じる措置を記載した図書」を基

本とすべきで、協議内容を埋立ての必要性にまで広げれば、運輸大臣の独自の権限に抵触する。③条文解釈では環境庁長官は、運輸大臣から協議を受けた埋立てについてのみ審査できる。水域全体の計画まで対象に入るのは行き過ぎである。また、埋立てが水域全体に及ぼす環境影響評価の実施は不可能、などの理由で、結局環境庁側の主張はしりぞけられてしまった。

その後、環境庁の東予港西条地区埋立てへの対応は急速に緩和されている。環境庁は、西条市が埋立用材に予定していた関連海域の有機性底質及び産業廃棄物の計画量を増やすよう条件をつけ、これをもって総合的な環境保全の見地からも有効な措置がとられている（注、傍点は筆者）とし、また環境影響評価は十分行われ、水産資源や自然環境への影響は軽微であるとして認可を了承したのである。

こうして、当初から工場誘致の困難と環境保全に対する批判の強かった東予港西条地区埋立ては、ほとんど計画の変更がなされないまま認免許された。

かかる行政実例の形成過程をみると、埋立行政に対する政府内チェック機能となるべき環境庁協議の実効性の程度を測ることができるであろう。

甲子園球場の約90倍という当該埋立てが免許された後、瀬戸内海沿岸をはじめ各閉鎖的水域で再び大規模埋立計画が息を吹き返し、臨時措置法の骨抜きが懸念されたことを特筆しておく。

- 注 (1) 運輸省港湾局資料「第71回国会衆議院建設委員会答弁要旨」昭和48年7月P.13
(2) 「国土拡大は善であり、これに伴う悪を除外することが改正埋立法のねらいである。」法制局見解
(3) 「特に自然環境の保全、公害の防止……等の見地から……現行法の枠内で行政指導を強化することにも自ら限界がありますので、所要の法改正を行う必要性があります。」第71回国会政府提案理由
(4) 今村都南雄稿「組織の分化と抗争」(『行政学講座4』東大出版会) 1976年6月30日 PP.37~82
(5) 朝日新聞 昭和57年5月26日付、同6月1日付、昭和59年1月28日付、同3月26日付各朝刊、田尻宗昭著「海と乱開発」岩波新書、1983年2月21日を参考のこと。経済効果についていえば、昭和58年1月現在、工業用地の分譲率

は、苫小牧東部地区11%，むつ小川原地区9%にすぎない。また、むつ小川原開発（株）の借入金は、1000億円を超えるといわれる。

(6) 杉村敏正稿「公有水面埋立工事の着工期間延長申請に対する行政庁の不作為と免許の存続の有無」（田中二郎・雄川一郎編『行政法演習Ⅰ』）昭和38年3月30日 P.128他

(7)(8)港管第1580号建設省河政発第57号 昭年49年6月14日

(9) 運輸省港湾局は、中公審防止計画部会環境影響評価小委員会の「環境影響評価の運用上の指針について（中間報告）」<昭和49年6月24日>と環境庁の「環境影響評価に係る技術的事項について（案）」（昭和54年2月）（建設省計画局環境管理官監修・建設環境行政研究会編集『建設環境アセスメント要覧』昭和53年P146）を基礎にして環境影響予測を行うよう指導している。

(10)(11)(12)西岡忠弘稿「公有水面埋立てについて」（日本港湾協会『港湾行政の概要』）昭和58年度 PP. 9～32

(13)告示・縦覧制度は、住民というより埋立ての影響を直接受ける範囲の利害関係者を保護する制度であろう。兵庫県加古川・高砂市民が、海浜の利害関係者を不特定多数の住民に求めて提唱した「入浜権」運動に対する国の対応が、同制度の限界をよく示している。田中武夫議員から前尾衆院議長宛提出した「入浜権に関する質問書」（昭和50年3月29日提出質問第14号）への政府答弁書によれば、一般公衆が使用することができる海浜については“入会権”は認められないとして、利害関係者の範囲を事实上限定した。

(14)主な改正点として、告示・縦覧等免許手続きの公開制度新設（第3条関係）、免許基準の充実（第4条関係）、環境庁長官との調整の法文化（第47条第2項関係）、埋立追認制度の廃止（第36条関係）、埋立地の権利移転又は設定の規制（第27条、第28条関係）及び埋立地の用途と異なる利用の規制（第29条関係）を行政行為の付款という形から法文化したこと、その他罰則の強化等があげられる。このため、免許申請内容の充実が図られたばかりでなく、埋立免許権者の免許判断過程及び理由が明らかになるなど、埋立免許手続きに関するかなりの改善がなされた。

(15)「今回の改正では、埋立制度の基本的事項は変更されておらず……既存の

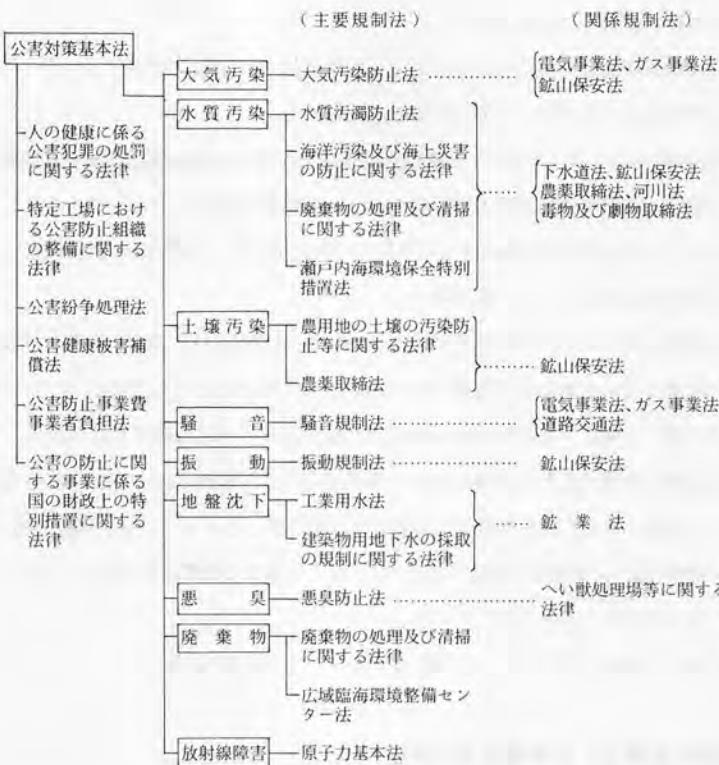
制度が充実された。」 第二港湾建設局資料

- (16)施行令第32条、通達：港管第1580号建設省河政発第57号（昭年49年6月14日）、
同港管第2127号（昭年29月9月15日）、同港第2596号（昭和50年9月22日）
- (17)運輸省組織令35条第6項
- (18)運輸省組織規程第7条の4第5項、昭年50年4月運輸令第15号
- (19)運輸省告示第278号 昭年49年7月13日
- (20)同課は港湾公害防止施設・廃棄物処理施設・港湾環境整備施設に関する計画、
指導、海洋汚染防除などの事務を行う一運輸省組織令第39条の2
- (21)(25)環企企第97号港管第499号建設省河政発第21号 昭和49年3月14日
- (22)環境庁設置法第4条 第2項
- (23)覚書：環企企第210号港管第1026号建設省河政発第31号 昭年48年4月5日
- (24)覚書：環企企第98号港管第499号建設省河政発第23号（昭和49年3月14日）
に基づく通達：港管第1580号建設省河政発第57号（昭和49年6月14日）
- (26)環境庁設置にあたり、与えられた実施機関は、管轄権の縮小を恐れた各省庁
の思惑もあって厚生省国立公園部関係の移管にとどまった。また同庁長官は、
総理大臣への指揮監督権行使を具申できる（環境庁設置法第6条第5項）が、
実効性はほとんどないといえる。
- (27)但し、本稿は当該埋立ての善悪を云々するものではない。

3. 公有水面埋立てと環境保全の調整

昭和45年「公害国会」と翌年の環境庁設置を契機に一段と高まった反公害運動は、埋立法の改正だけでなく自然公園法と自然環境保全法を軸とする公害諸法団・2環境保全関連条例を相次いで制定させる原動力となった。また司法面からも、四日市訴訟のような企業活動による公害を争点とするものばかりでなく、「環境権」理念を是認して埋立免許そのものの取消を認めた臼杵セメント事件判決が出されるに至り、埋立免許権者や企業は一層環境保全に慎重になるのである。そのためもあって、臨海型企業は環境保全の設備投資を行い埋立てや埋立地利用が環境に与える影響は、その後かなり減じてきたといえる。さらに運輸省港湾局や港湾管理者は、港湾環境関係事業を昭

図・2 主要な公害規制法



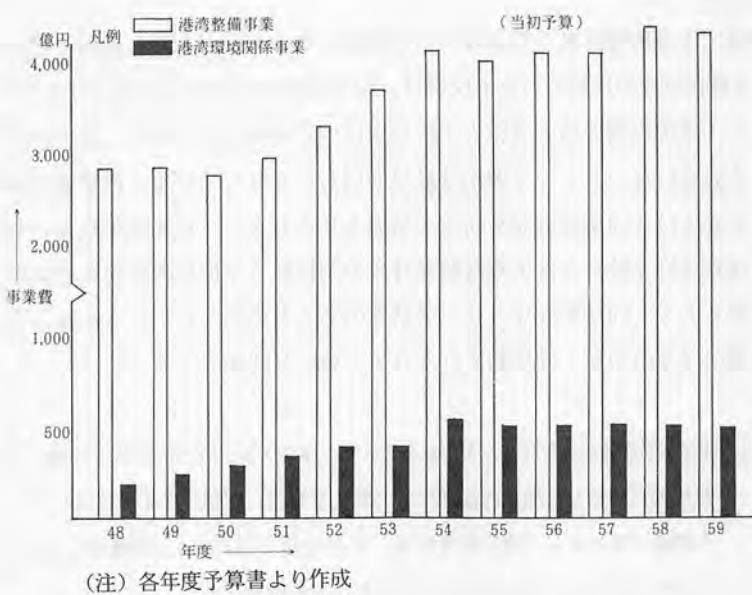
(注) (1)昭和45年「公害国会」では、半年間に20もの公害係諸法が制定された。

出所: 藤森泰明稿「港湾における環境創造」『港湾』1984年2月P12より。

和48年以来正規事業に昇格させ、環境の回復・保全から水辺環境の創造という積極的施策を行うまでに事業は進行している。

それにもかかわらず、二で述べたとおり、現行の埋立法並びに埋立行政は環境保全と対立関係にあるといわざるを得ず、上述の施策も埋立ての“後しまつ”の域を脱するものではない。社会・経済的要請のほか、人間生活のうえで埋立てが必要である限り、対立関係を緩和して両者の調整を図ることが求められるであろう。もとより政策次元の問題を扱うつもりはないが、調

表・3 港湾整備事業費及び港湾環境整備関係事業費の推移



整に不可欠な要点の抽出は許されると思う。

第一に、埋立促進法としての現行埋立法を抜本的に改正して民主的手続きを確立すると共に、水域全体の土地造成計画と環境保全の調和を勘案した総合的水域管理制度を設ける必要がある。国民は経済至上主義から脱却しつつあり、自然保護に積極的関心を示していることを評価しなければならない。

第二に運輸省港湾局は、環境保全と開発を総合的観点から捉える新たな国土・地域開発指針を提起し、その中に新しい組織の役割りを模索する努力が肝要だろう。また「経済的自立」をめざす地方公共団体は、“環境開発”が大きな経済波及効果の可能性をはらんでいることを考慮する必要がある。

第三は環境庁の総合調整権強化に関する問題である。中公審はこれから環境政策について、「防御的」行政から「環境の質的向上」へ積極的に前進させるよう提言した。環境庁は、アメニティ・タウン計画を昭和60年度から実施する。しかし双方とも、開発官庁としての運輸・建設両省に頼るところ

が多く、事実アメニティ計画は運輸省港湾局が港湾政策への導入を試みている。環境庁がその目的を十分果たすためには、強いリーダーシップが要求されるであろう。

第四に環境影響評価を実効性のある制度にすることである。運輸・建設両省など開発官庁の長期にわたる反対は、環境影響評価法の成立を妨げてきた。しかし「環境影響評価の実施と手続規定は埋立法体系の中にあり改めて法制化する必要はない」という理由は最早通用しなくなっている。通産省や経済界・政界には「同法は訴訟や紛争を増加させる」といった反発が根強いものの、埋立免許手続にみたような開発行政の閉鎖性こそ住民の不安を必要以上に喚起しよう。同法を成立させ、実効性のあるものにするかどうかは、埋立てと環境保全の調整を効果的に行ううえで重要な問題である。

- 注 (1) 埋立反対運動も大きな盛り上がりを見せた。埋立法改正直前に国会で問題となっただ事例だけでも、瀬戸内海埋立て（参・予算委、昭和47年4月17日）、木曾崎干拓（衆・公害対策特別委、昭和47年6月16日）、響灘埋立て（衆・公害対策特別委、昭和48年2月23日）など多数ある。
- (2) 公害防止条例と自然環境保全条例は全都道府県、環境保全条例は7都道府県と1指定都市（昭和58年10月1日現在）で制定されている。市町村レベルではさらに多い。なお、公害防止協定数は1532件（昭和57年10月～58年9月）
「環境白書」昭和59年度 PP.373～4
- (3) 埋立免許は、経済利益程度と埋立てにより蒙る権利者の損害の程度とを単に計数的に比較検討するだけでなく、工場建設が地域住民の生活環境に及ぼすもうろろのマイナス面の影響程度をも勘案して決定されるべきだとして、当該埋立免許は埋立法の免許基準に違反するとした。（大分地裁昭和46年7月20日）判例タイムズ265号 P104、原田尚彦著「公害と行政法」 弘文堂 昭和50年3月20日 PP.35～37 P184
- (4) しかし、NOx・SOx 排出量の除去率増加や COD 負荷量の低下は、経済不況による省エネ・省資源及び産業構造の変化に支えられた「一時現象的」側面があるとの指摘もある。

- (5) 典型例として廃棄物処理を示す。工場用地4m四方の産業廃棄物は2.1t(昭和55年), 昭和50年度全国排出量は236,489千t/年におよぶ。生活一般廃棄物は、ゴミ排出総量だけで昭和55年度実績120,371t/日, その内埋立て(内陸を含む)が37.1%を処理している実態である。これに対し、東京都の行っている海域埋立て処分場が1985年で満杯になるのをはじめ、最終処分場の確保は今や政治問題である。その中で、地域一体の広域的最終処分場確保の需要に対して広域臨海環境整備センター法が制定され、公有水面埋立てによる大規模処分場が必須となっている。
- (6) 埋立法改正の際、衆参両院建設委員会は、自然環境保全と国土利用の適正化を図るため、早急な埋立法の抜本的改正を求める「公有水面埋立法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)」を採択した。この内容は、極めて示唆に富んだものである。
- (7) 環境協会「図でみる環境白書」(昭和57年度 P32)によれば、産業発展のためであっても公害の発生は絶対許せないと考える国民は、昭和41年27%から50年51%に上昇、逆にやむを得ないと考える割合は、29%から16%に減少している。また昭和56年調査でも、約5割が自然保护運動に参加したいと答えている。
- 運輸省第五港湾建設局「あすの伊勢湾を考える・アンケート調査報告書」(昭和51年3月)によれば、環境保全に十分留意した発展がなされてきたとする回答はほとんどないが、今後に期待するとの割合は半分以上を占めている。
- (8) 神戸市は、須磨で16億円の養浜工事を進めて100万人の海水浴客を迎える、最終的には沿100億円を投資する環境創造事業計画をたてたが、これによって3倍近くの経済波及効果が期待されるといわれる。これに対し、資本金660億円の川崎重工は不況で無配に転落、昭和58年度法人市民税は均等割で年間150万円にすぎない。
- (9) 中公企画部会、1980年代の環境政策の課題と条件整備に関する提言。
(昭和56年1月5日)
- (10) 水辺や海岸線保全を一つの柱とする「環境保全型社会」の形成計画。朝日新聞 昭和57年8月2日、8月26日、昭和59年1月29日付各朝刊

(11)昭和48年の改正埋立法や改正港湾法の運用が先駆けになっている。なお、地方公共団体による環境影響評価に係る条例制定は4件、要綱等は21件（昭和59年4月1日現在）にのぼる。環境影響評価法案要綱、中公審答申（昭和54年4月10日）については、兼子仁・関哲夫編著「環境アセスメント条例」（北樹出版、昭和59年4月30日）PP.201～213

(12)朝日新聞 昭和56年3月3日、同3月9日、昭和57年5月19日、昭和58年11月18日同12月23日付各朝刊

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

おわりに

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、生きん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⁽¹⁾。

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⁽²⁾。

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⁽³⁾。

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⁽⁴⁾。

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⁽⁵⁾。

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⁽⁶⁾。

- 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⁽⁷⁾。

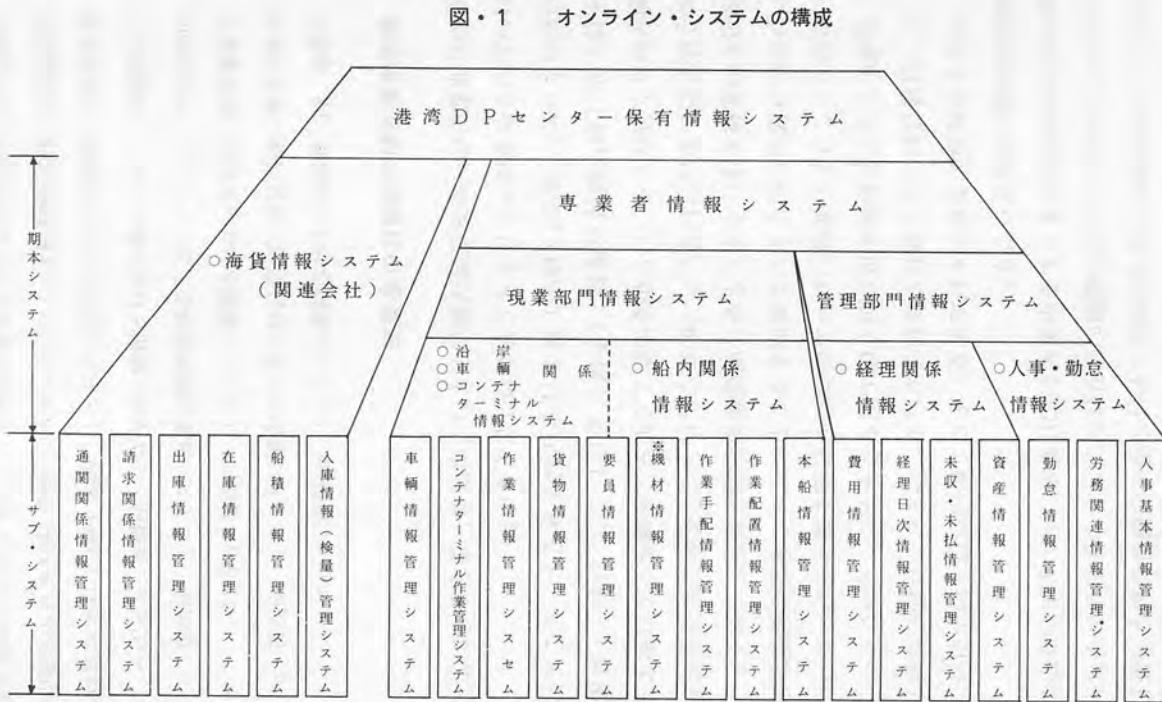
- ① ドキュメントシステム
- ② 在庫管理システム
- ③ 請求・統計システム
- ④ 工程管理システム
- ⑤ 個別システム（荷主代行システム）

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⁽⁸⁾。

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⁽⁹⁾。

- ① 船積検量システム
- ② 入庫検量（出入庫一貫検定）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つたと実感する。



出所：港湾 1984.3.

依田章徳稿「船内港湾、沿岸荷役における情報システム」図・3

- 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⁽¹⁾。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⁽²⁾。これらは例えれ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ち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 産 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⁽³⁾。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、管理部隊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觀がある。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、そ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はかりしれない。

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」

というと

「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、いまのところこ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⁽¹⁾。

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⁽²⁾。

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⁽³⁾。

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、検数結果が即时にインプットされ、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、もちろん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。

文献紹介

名古屋港管理組合三十年史編集会議編 『名古屋港管理組合三十年史』

松浦茂治

(愛知学院大学)

1. はじめに（著者とその背景）

本書は昭和59年3月、名古屋港管理組合30年史編集会議によって刊行された。この時の管理組合の管理者は愛知県知事鈴木礼治氏、名古屋港審議会会长は名古屋市長本山政雄氏（管理者は愛知県知事、名古屋市長が、2年ごとに交代し、審議会会长は管理者でない愛知県知事あるいは名古屋市長が就任する）であった。専任副管理者は、原口好郎氏であり、編集会議の実務は名古屋港管理組合総務部長水野国男氏が主宰し、関係の人々の協力を得てまとめられた。内容は主として昭和26年9月の管理組合発足以来のぼう大な業務書類の中から選ばれた基礎資料の分析を行なうことによって整理されたものである。

名古屋港管理組合は、既述のように昭和26年9月に設立され、昭和56年9月で満30年を迎えた。この30年史の刊行が決意され、昭和57年4月に年史編集会議が発足、この年7月から作業を始め、以後1年8か月の努力により完成をみたものである。本書は、30年間の歴史に、名古屋港管理組合設立前の期間「名古屋港の生いたち」を加えて編集し、30周年を迎えた時期以降についても、2号地のポートビル・海洋博物館・緑地広場などのガーデンふ頭の整備や、名古屋港利用促進協議会の発足・フリマントル港との姉妹港提携など重要事項の考察を行なっている。

この30年間に、本港は昭和34年9月の伊勢湾台風により甚大な被害を受けたが、この教訓により防災港づくりに全力を傾注した。こうして、世界主要港の中でも際立った伸びを示すようになり、国内的にみても取扱貨物量は1億497万トンに激増し、わが国3大港の1つに数えられるようになったのである。

名古屋港のこの30年間の躍進は、第1には、背後地産業の高度成長に負うところが大であった。第2には、愛知県と名古屋市との共同で設立された管理組合という経営形態の成功によるところが大である。第3には港湾土木技術の格段の進歩に恵まれ、水深の浅い本港も、しゅんせつが容易になり、低廉なコストで土地造成が可能になったことによる。

こうして今日3市1町1村におよぶ8026万平方メートルもの広大な水域に、大胆で合理的なレイアウトをし、急速な海上輸送の技術革新に対応しながら、商業港機能・工業港機能・流通機能・緑地・公園等を計画的に配置し、積極的な整備の推進に成功し得たのである。

2. 本書の構成と内容

本書の構成と内容の概要を、目次によってみれば次のようである。

本史

序章 設立前史

名古屋港の生いたち 開港と発展 終戦後の名古屋港と戦震災復旧

工事 名古屋港管理組合設立の具体化

第1章 名古屋港管理組合の誕生

名古屋港管理組合の設立 港湾整備の進展 港湾管理運営体制の整備

第2章 國際貿易港の基礎づくりと臨海開発新時代を迎えた名古屋港 国際港としての機能強化 港湾施設等の整備、改革 臨海開発計画と漁業補償 伊勢湾台風と防災体制の確立 開港50年とシスター埠頭 跳進する名古屋港

第3章 海上輸送革新と港湾機能の近代化

港湾機能の新たな展開 本格化するふ頭整備 名古屋港臨海工業地帯の発展 鉄鋼ふ頭と臨海鉄道の整備 コンテナふ頭とフェリーふ頭の整備 環境の整備と改善 港湾規模の拡大と港勢の伸展

第4章 名古屋港の進展と課題

高度経済成長から低成長の時代へ 進む港湾整備 國際流通拠点 港湾として 転換期を迎えた中川運河とひき船事業 船舶入出港

システムの稼動 市民にひらく名古屋港 創立 30 周年を迎えて 資 料

序章は、管理組合設立前のこの港の生いたちを明らかにする。この歴史は、その後の港勢の発展を方向づけるのに重要であるという視点に立つ。名古屋港発祥の地「宮の渡し（七里の渡し）」は、名古屋港2号地のあたりから4～5キロメートルも掘川を北へ遡った地点であった。しかしこの港は、床内川と天白川に挟まれた地域にあり、これら河川から排出された土砂で、広大な浅瀬が造られたこの扇状地の頂点の近くにあった。明治40年7月に、港の地域が名古屋市に編入され、4ヶ月後には開港場の指定を受けた。名古屋港の築港工事は、これより先明治29年頃から、大へんな苦労をして進められた。

第1章は、終戦後から管理組合設立頃までの期間に焦点を置く。名古屋港は戦災の被害が他港にくらべ比較的に少なかったので、ほかの港に先んじて貿易再開の動きをみた。加えて名古屋市を中心とする中部地方の産業は、いち早く平和産業に転換し復興の途についた。とりわけ繊維・金属・機械等の大工場の新增設が相次いで、各方面から名古屋港の修築改良事業の促進が強く要望された。

昭和25年5月、港湾法が公布・施行された。この法律は、港湾は地方公共団体の責任において、管理運営し開発発展を図るべきものとする基本概念により制定されたものである。名古屋港の場合は、港湾法第33条の規定による、愛知県および名古屋市の共同管理、共同運営でいくこと（地方自治第284条に基づく一部事務組合を設立）になったのである。

第2章は、昭和30年代に足場を置くが、それは黎明期であり、国策である輸出振興に対応する努力が払われた。こうして稻永、稻永第2ふ頭を中心に、外貿施設を整備し、貿易拡大に大きく寄与した。

昭和35年には中京圏初の鉄鋼一貫体制の東海製鉄（新日鉄名古屋製鉄所）が工場建設に着工し、さらに鉄鋼・石油精製・火力発電などの素材関連産業の進出が活発化した。また急展開する地元の自動車や関連機械産業に対する素材供給基地としての南部臨海工業地帯が造成されていった。

第3章の昭和40年代は、高度成長期とも言うべき時期である。こうして、コ

ンテナ輸送を主体とする輸送革新に対応し、コンテナふ頭や重量物岸壁の整備が積極的に行われた。昭和45年には東海3県の工業出荷額に占める輸送機器の比率は21.7%となり、トヨタ自動車とその関連企業群が形成された。鉄鉱石・原油などの専用船のための荷役設備の建設、トヨタ自動車専用ふ頭の拡充なども行われた。

第4章は昭和50年代の時期を取上げるが、それは低成長時代である。名古屋港においても、流通機能の一段の高度化と、自然環境の保全といった、これまでとは異った理念に力を入れるようになった。これらに対応する具体的な動きとして、西4区における流通基地機能の強化・西2区と金城ふ頭とを結ぶ名港西大橋の建設工事着工・「親しまれる港づくり」の線に沿う各種施設の建造・国際港湾協会（IAPH）第12回総会の名古屋での開催などがある。

3. 本書の特性と意義

本書はさきにも触れたように、名古屋港管理組合が、港湾関係者・郷土史研究家・管理組合退職者・編集協力委員等などの協力を得て、主として業務資料の中から基礎資料の収集・分析を行ない、現実を忠実に客観的に記述するという方針によって執筆されている。したがって巻末の資料も、精細な港湾区域および臨港地区内の分区図・年表・埋立地の推移などが詳細に収録されている。次に天然の良港として早くから発達した横浜や神戸に比して、遅れてスタートしながらも、背後地の産業発展などに支えられて、悪条件のなかを、巨額の投資と苦心の埋立工事により、嘗々として造築した人工港の本港は、その施設にも、運営にも、近隣の住民意識にも、特異のものを持つようである。これらは大部な本書を丹念に読了すれば、にじみでるように理解できるものである。

すでにみたように名古屋港は、工業港・国際貿易港として、人工的に構築されたものである。しかし今日の段階においては、公害防止・環境保全・緑地化などに力を入れ、住民に親まれる港づくりに、そしてまた広く内外の人々に本港の持つ長所を知ってもらうポートセールスに重点を移してきた。こうした方向づけは、国際経済情勢などの変化・名古屋港がこれまで歩いてきた

だろう。これらについて本書はよく記述しているだろうか。「更に大きな飛躍を期して」、「21世紀を目指して」という表現が本書の末尾に見られる。だが名古屋港が現時点において立脚すべき立場と、さらにそあるべき根拠とを、本書が展開し得たかは、読者の判断に任せるべきだろう。しかし本書が、歴史の流れを整理していく段階で、そのような方向に向かって努力を尽したことは明らかで、本書出版の主要な意義はここにある。

(名古屋港管理組合三十年史編集会議編、昭和59年3月、A5判、619頁、非売品)

西尾一郎編著「港湾経営論」

安彦正一

1. はじめに

我が国の港湾は、物流革新ないし輸送革新等の進む中で再び港湾のあり方が問われている。改めるまでもなく、我が国経済は量経済から質経済に向け大きく転換してきており、輸送体係における港湾の占める役割も再検討しなければならない。然るにそのことは、本質的に「港湾問題」の解決がなされなければならないと思われる。特に港湾問題は現状認識と理論体系化が必要であり、ともすれば、理論体系が先走り、現状認識に欠ける面があったことは否めない。

いずれにせよ、我が国の経済社会の変動の中で「港湾問題」の解決は一つの要請である。

こうした状況をふまえて刊行された本書の意義は、港湾問題の研究に大きく寄与するとともに、今日的ニーズに応えたものということができよう。

さて、本書は編者西尾氏を含め9名の方々による論文で構成され、収録論文でも明らかなように、いずれも執筆者独自の見識から各業績を発表している方々である。当然のことながら共同の著書は、しばしば執筆者間の見解によるちぐはぐさが感ぜられるものであるが、本書においてはまったくその弊害を免れている。おそらく、西尾氏を中心とした港湾問題研究グループが、共同の視点から連絡を密に経営学的研究からのアプローチという挑戦を試みたものであろう。いずれも「近代化を背景とし、目的・意味・範囲・方法等におよび、未来経営を思考し港湾経営の新しい問題を示す」ものという点をとっている。その意味で、本書を一読することによって、多くの港湾研究の材料を提供してくれる。また、本書の特徴は、無味かんそうな教科書風の書物ではなく、明確な問題意識に支えられた港湾経営論の研究書である点にある。

以下順を追って本書の内容を紹介しよう。

2. 本書の構成・内容

まず本書の内容紹介をおこなう前に港湾問題研究会のメンバー9名の分担項目と、その章別構成を示せば以下の通りである。

(紙幅の制約上、章のみに限定した)

- 第1章 港湾経営の問題……………西尾一郎
第2章 港湾経営と文化……………植田栄二
第3章 港湾評価の一方法……………土居弘元
第4章 港湾運送業の現状と課題……………今口忠政
第5章 港湾と地域開発……………佐藤幸夫
第6章 港湾整備事業会計……………永戸正生
第7章 監査委員監査と一考察……………友杉芳正
第8章 コンテナリゼーションと政策課題……………木村武彦
第9章 港湾経営と物流の問題……………杉浦和彦

以上のテーマをみても明らかにように、港湾経営の面から多面的に分析しており多くの示唆を与えてくれる。

さて、第1章は、タイトルが示すように本書のいわば総論に該当する部分である。まずそこでは、港湾問題の基本的な研究方法、分析を経営学の立場から詳細な分析をしている。即ち、港湾研究については「部分的に総合的に、しかも理論的かつ実際的かつ体系的に把握し、もって本質的かつ発展的に応えさせねばならない」とし、更に今後の港湾問題は「特に港湾問題を人間的側面に基づく福祉の問題にかかわらしめなければならない」としている。こうして、まず港湾経営の問題を①港湾経営の基本問題—港湾問題を経営学の上から経営、管理、組織の視点より明らかにする。②港湾経営の特殊問題—①の点から特殊問題として、ポートオーソリティ、ヒンターランドの関係について分析を試みる。

③港湾経営の組織—ここでは港湾に位置する各種組織体に注目する。即ち、港湾問題のもつ「環境の動態性に注目し環境要因と組織体との間における制約要因を確かめるために」関係と結合を視点として、組織体の発展にかかわる組織的問題を論究している。

第2章「港湾経営と文化」では、従来の港湾経営が「物的環境の整備が中心であった」としつつ、今後は「精神的環境すなわち、文化と考えられるものに注目する」必要があると指摘する。次いで港湾の概念の検討、背後の諸問題、港湾の環境と港湾管理者の問題などを展開され、我が国経済が変化する中で港湾問題も質的充実と精神的充実が必要であり、港湾に文化問題を結びつけることが重要ではなかろうかと、港湾文化論を提唱する。

第3章「港湾評価の一方法」では、多属性価値関数によって名古屋港の評価を試みる。

まず、評価の概念を論じるとともに、名古屋港の変化と現状についての分析を通じて、可測価値関数を用いている3名により名古屋港の評価を行っている。その場合、大都市港湾のもつ要件と、市民のための憩いの場としての要件に分け、それを「価値の木」として図表を描き、関数値、測定値のデータから推計評価する。そのことによっ

て名古屋港の整備の方向づけをするのである。

第4章「港湾運送業の現状と課題」では、港湾産業である港湾運送業をめぐる諸問題について概説する。そこでは、環境変化に対応して、港運業はどのように経営戦略をとり、どのような組織体制で対処するものか等の点についても論及する。次には、関連する倉庫業、運輸業との比較を財務分析によって明らかにし、企業業績の成長性、収益性を名古屋港の港運業者から明らかにする。そこで29社の企業を抽出し企業業績の分析を試み、その結果、名古屋の港運会社は収益性にすぐれた特性をもっているとしている。

また企業業績の高い企業は、環境変化に対応して適切な経営戦略を設定し、組織形態で運営しているところが多いとし、特に名古屋港の業績の高い3社の港運業者の経営比較を検討し、これから港運業について「システム化、情報化を企業経営にとり入れ、国際化を積極的に進めることが生存の鍵になる」と指摘している。

第5章「港湾と地域開発」において、筆者は、地域開発との関連で港湾をとらえる場合とりわけ、財貨輸送基地としての機能に注目する」ことが必要であるとし、名古屋港の輸送基地を事例とし、その機能について論じている。いうまでもなく輸送基地としての港湾機能は国内向けと国外向けに分け、さらに国内輸送基地機能には陸上運輸機能も含まれる。この三つの機能から名古屋港を分析する。その結果、名古屋港の取扱貨物量については全国の港湾と比較し対国外への依存を著しく高めてきているとしている。その原因是、地域産業の構造変化、対外貿易構造の変化、国内交易構造の変化などが寄与したとする。さらに、名古屋港を事例とした、陸上運輸の接続等について追究している。次いで港湾問題を輸送と地域開発の問題としてとらえることは重要であるとする視角から、J.ローズの地域学と都市経済学の収録論文「輸送問題と解釈」を資料として紹介しつつ輸送問題としての分析をプログラミングによって詳述している。

第6章「港湾整備事業会計」では、名古屋港における港湾整備事業会計についての分析が詳細になされている。即ち、名古屋港が条例に基づいて、名古屋港管理組合による事業会計につき、二つの独立した、施設運営事業埋立事業について会計組織から企業会計方式を中心に明らかにしている。特に、取引科目による勘定科目には、多くの頁数を費やしたこと細かな配慮を示している。結びにおいては、決算諸表が組合の認定を受ける経過を示されている。

第7章「監査委員監査の一考察」では、名古屋港管理組合の監査の制度、職務権限、監査の問題点などについて論じている。いうまでもなく、地方公共団体の行政の能率化と公正の確保を維持するため監査委員制度が設けられているが、名古屋港管理組合も同様であって、その位置づけは、議決機関、執行機関、統制機関の三者関係としてとらえ必要があるとしている。さらに、監査機能及び会計責任などを考慮すれば、社

会的責任、計画的会計責任を遂行する上から、むしろ協調性、指導性に重点をおく、合目的な監査形態へ進展していくことが必要であると指摘している。

第8章「コンテナリゼーションと政策課題」では、物的流通の変化の中でのコンテナ輸送の意義を明らかにするとともに、コンテナ輸送の特質は、複合一貫輸送を推進するに際して、ユニット・ロード・システムの原理を崩さなかったことであると指摘し、今日では、コンテナ化の普及は社会発展の一段階を画しつつあるとされる。次にこうした状況を踏まえ、コンテナ輸送に対応した、海運、港湾政策論を展開する。そこにおいて港運業、コンテナリゼーションの進展過程を関連づけながら分析するとともに、展望についてはコンテナリゼーションは輸送のみならず、それに関連した諸産業にも広がりつつあるとし、またユニッド・ロードシステムの発展は、社会発展を画する技術革新の問題として注目する必要があるのではないかとしている。

第9章「港湾経営と物流の問題」では、我が国の産業構造の変化が与える港湾物流の問題について取り上げ、産業構造の変化にともなって今後、港湾は工業港的なものから、商港的性格への移行が強まる予想する。だとすれば、定期船貨物輸送が主流となり、港湾の利用形態も、従来の専用埠頭方式より、公共埠頭への利用が高まり、共同利用による港湾物流の質的効率化を目指す方向に移行していくのではないかと主張している。

だが、低成長経済となった今日、量的拡大は望めず、効果的な港湾経営の方向を模索している状況であるとする。次にこうした状況下で名古屋港を事例としつつ、港湾物流の変化と、今後の港湾経営の課題を論じる。

まとめにおいて、今後の港湾経営は、港湾需要に見合った整備が必要となるため、港湾背後地の動向を的確にとらえるためのマーケティングが必要となるとしている。同時にポートセールとの調整も港湾経営上の問題となろうとされる。

3. おわりに

以上、紙幅の関係上不十分な内容紹介となったが、また評者の不勉強と誤解もあると思うが、御容赦願いたい。

ともあれ本書は、論文集のため体系的な叙述は十分でないけれど、従来手がつけられなかった、事業会計、監査問題など幅広い問題を収録するなど目配りの行きとどいた充実した内容となっており、学界および実務界に裨益するところが大きいと考えられる。願わくば、今後も共同研究として再度成果が刊行されることを期待したい。評者自身教示を得るところが少なくなかっただけに本書の出版をまず何より慶びたい。

(創成社発行・1984・4月刊 定価2000円)

市来清也著「港湾管理論」

木村 武彦
(名古屋港管理組合)

1. はじめに

資本主義の発展過程の中で交通業が産業としての確立をみたのは、せいぜい50年位ではなかろうか。交通産業としての確立が遅かっただけに、その重要性は認識されながら、交通全般に関する学問の体系化が遅れた要因は、近代交通産業発達の後進性に由来しているといわれている。その中でも港湾経済研究は、研究対象としての港湾に私的資本の活動の場が極く限定されており、生産手段としての港湾施設が公権力の支配下におかれ、その上労使関係が前近代的であったことも手伝って研究方法の確立すら困難をきわめたが、今から23年前に日本港湾経済学会の設立を機に学問としての体系化の努力が払われている。

本書は、物的流通論の権威の一人である神戸商船大学の市来清也教授が、これまでの港湾の経済的、社会的研究についての諸先覚の貴重な著作や論文の成果を踏まえつつ、自ら過去に発表された論文のいくつかを組みいれて、「港湾管理研究についての一応の理論的体系化を試み」(2頁) られたものである。これまでの港湾管理研究は、港湾法を頂点とする関連諸法の行政作用を中心に港湾整備にかかる港湾管理運営として位置づけられ、公共性と経済性の二律背反する理念の調和を求めて、その時々の課題に対応することを問題意識としたものが多くみうけられた。然るに、今回教授が意図された新しい試みは、従来の港湾管理論を一步踏み出して、風土的文化形成の特質としての港湾管理の調和ある熟成発展の方向性についての示唆と港湾用役生産の理論的展開から港湾マーケティング論への萌芽が提起されており、今後の成果を期待したい。

2. 本書の構成と内容

本書の構成と内容を目次に従って述べていこう。

- 第1章 港湾の概要
- 第2章 港湾の管理運営
- 第3章 港湾流通と港湾産業

本書の構成は3章13節からなっており、第1章港湾の概要是、港湾の基礎的知識を提供されることを試みられており、第1節港湾の概念では、港湾を「臨水地域にある

貨客の出入口として、海陸交通の連絡機能が営まれ、船舶の出入が容易で、安全に碇泊しうる一定の水域および陸域ならびにそれに必要な一定施設を結合したもの」(2~3頁)と定義されている。この定義を歴史的に機能的に確認するとともに、種類、水域、陸域の範囲、諸施設の概念についても説明が加えられている。第2節港湾の行政と法制度、第3節港湾政策と港湾整備の二つの節は、今日の港湾行政の法体系と港湾整備のシステムについて細部に渡って解説されており、この章で意図された港湾の基礎的概念の提供の役割を充分に果している。

第2章港湾の管理運営においては、港湾管理の概念や諸課題および本質的対応について7節に亘って展開されている。第1節港湾の管理は、欧米と我が国の港湾管理の経緯と本質的な違いを述べ、戦後の港湾法制定後の管理の転換の方向を明らかにしている。港湾管理は、「その港湾の機能を円滑、効果的に、しかも充分に發揮せしむることを目的としており、港湾における諸施設や諸活動を有機的に運営するために、その間の協調をはかることを主な対象としている。」(59頁)と定義され、港湾管理の業務については、「港湾における各分野の協調的運営のための調整者としての役割を果すこと」(59頁)を強調されておられる。

第2節以降の港湾管理者、ポート・オーソリティと港湾局、港湾管理者の財政、港湾管理と経済性、外貿埠頭公団から埠頭公社の経緯の各節は、一般概念の整理、現状における課題の提起とその対応を展開されており、それぞれの分野での課題と対応が明確にされている。特に第7節港湾管理と社会では、日本の風土と文化形成が港湾管理にも反映していることを指摘されているが、新しい管理論を示唆しているのではないかろうか。即ち、日本の伝統文化について、「その特質として、まず形成に基づいての修練がなされ、それを経て精神面の充実に到達することがうかがえる。」(91頁)としており、港湾管理においても当初「GHQの指導により欧米式港湾管理の形成として与えられたものであり」(93頁)、港湾の開発、管理は外形的な面に重点がおかれて急速に整備されたが、「安定成長期に入ってからは、港湾におけるターミナル機能の量的拡大より質的向上に重点がおかれるようになり、また港湾機能の内容も多様化し、さらに、港湾管理も地域社会との関連において、純化、熟成の過程を迎えつつある状況」(93頁)であると指摘し、「風土的文化形成の特質としての港湾管理の調和ある熟成発展がみられることになろう。」と結ばれているが、この指摘は、教授の港湾管理論への新しい方向を示唆したものと考えられる。これに続けて、工業港、港湾都市、大都市港湾と公共埠頭、港湾と開発、流通拠点港湾と背後施設というような現代の港湾がかかえる課題と対応を整理しておられる。

第3章港湾流通と港湾産業は3節で構成されており、第2節と第3節が港湾流通のサービス提供となる港湾産業の解説とその近代化方策について述べているが、われわれがこの章で特に注目したいのは、第1節港湾と物流である。まず、港湾物流用役を

「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」(127頁)と定義されており、そのために港湾物流用役は、都市機能における商取引流通に従属して発生しており、自ら需要を創出することはできない。その結果安定成長による需要の減退とともにマーケティングの必要を強調しておられる。

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すもの」(129頁)とされており、その方法として Port Sales 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」(131頁)とするならば、今後港湾管理者が積極的に展開しなければならない領域であろう。この領域は港湾管理論の中でも未知の分野でもあり、教授の港湾マーケティング論の一層の堀下げを期待したい。

3. 本書の特色と意義

本書は、教授自ら御指摘のように、初心者用として港湾管理の基礎的知識と港湾がかかえている課題と対応をわかり易く解説することに力点がおかれている。このような著書は日本港湾協会が港湾管理者の職員研修用に編集したものはあるが、本書のように港湾管理について、網羅的にかつ体系的に広範囲にわたって平易に解明したもののははじめてである。

そのような意味で、初心者にはいうに及ばず、港湾を研究対象としている学者、研究者及び常日頃港湾行政にたずさわる者にとっても、港湾の基礎的概念とその背景及びその課題と対応を明確に提供しており、また新しい港湾管理の分野にも大胆な試論を展開しているので貴重な示唆を得ることができるものと確信する。

港湾経済研究の中でも、港湾管理論は一番進んだ分野であり、かって筆者が提起した港湾用役管理者の概念が、港湾管理者のマーケティングの展開の中からより明確な姿を浮き彫りにしてきており、教授が提起した港湾マーケティング論の今後の研究成果が、わが国の港湾管理制度の転換をもたらすものと思料されており、この続編の発刊を期待したい。

(成山堂書店発行、昭和58年9月、A5判・158頁、定価2,200円)

Charles W. Hallberg
“The Suez Canal”

山上 徹
(日本大学)

1. はじめに

今日、交通手段の著しい革新化に伴い海・陸並びに航空の各種相互間で有機的連けいを維持しつつ交通体系のあり方についての研究が重要である。しかしながら、海運並びに港の研究にとって非常に重要な役割を担う運河問題の研究は、従来、あまり学問研究の観点から重視されてこなかった。つまり、わが国における運河問題に関する研究としては、矢野剛著、運河論（巖松堂）などがあるが、決して多いとはいえない。

ここに紹介する文献は、レセップスにより1869年開通したスエズ運河問題を中心とした政治、軍事的観点からの史的研究書である。とくにスエズ運河に関しては、問題の複雑性、多様性のゆえに、また物理的距離も遠いということもあり、われわれは理解するための情報不足な面がある。そこで著者は、古代から1930年代までの史的考察を試みており、欧州との外交史の観点からもスエズの重要性が論述されている。史的考察をすることによりスエズ運河は、人間の構造のシンボルであると著者は指摘している。この労作は、1931年コロンビア大学より出版され、1978年に再版（Octagon Books）されたものである。

著者はスエズ運河の史的研究をするに際し、長年に亘り資料収集のための時間を費したようである。1840年以前のスエズ問題について J.C.T.Roux の研究がみられ、またその息子 Fraucoos Charles Roux によって1900年初めにやはりスエズ問題が研究されている。それらの研究はもちろんのこと、著者自身、多くの資料を収集するために各地を訪れている。例えば、パリの外務省の記録部、ロンドンの公認記録保存所 (Public Record Office)、ウィーンの家・屋敷・官文書保管室 (Haus Hof und Staatsarchiv) などで入手したようである。多くの非公開であった文献をも見聞したり、また刊行書の多くは、ニューヨークの公立図書館、コロンビア大学、エール大学図書館、英國博物館、国会図書館（仏）、ニューヨークの英國情報図書館、とくにパリのスエズ運河図書館 (Suez Canal Library) で入手したものを中心としてスエズ運河に関する史的分析を試みたのである。

2. 本書の目次と概要

本書は、434頁におよぶ労作であり、20章に分けられ、さらに付録A～Eが追加されている。以下、目次について指示してみることにする。

- I 古代の交通路
- II スエズルートへのフランスの初期の関心
- III エジプトの歐州への敵対心の萌芽
- IV ナポレオンとスエズ運河
- V モハメッド・アリ 東方問題、イギリスの関心の復活
- VI サン・シモン派の巡遊
- VII メッテルヒ・マークスの提案
- VIII 技術的研究、スエズ運河調査協会
- IX イギリスの鉄道、フランスの運河
- X フェルディナン・ド・レセップスが特許権を取得
- XI パーマストンの反対、計画失敗
- XII フランスの干渉
- XIII イギリスの不本意な同意
- XIV 財政難
- XV ディズレーリ首相の違業
- XVI 運河の防衛、イギリスのエジプト占領
- XVII 中立化
- XVIII 運河の軍事的重要性
- XIX 大戦中の運河
- XX エジプトの独立と運河

付録

- A スエズ運河通過船舶数の推移
- B 収益、通航料、株式
- C 特許権の更新料問題
- D 1888年10月29日の協定
- E 著者目録

以上のような目次によって構成されているが、スエズの地峡を通って地中海と紅海を水路で結ぶ考えは、常に西洋と東洋との交易の繁栄、交通の便の促進を目指して、14世紀以前の初期ファラーク王 Pharaohs の時代から計画されていた。事実、この最初の運河は、紀元前2000年前エジプト王室の Senousret 3世の御代（1887～1849B.C.）にナイル河とその支流を経由して2つの海を間接に結ぶため掘られていた。その後しばらく、この運河の計画は中止され、ペルシャを征服するまで放棄された。

た。紀元前2000年前からエジプト王室を中心として、尼羅河と支流を利用し間接に地中海と紅海を結んだため、ペルシャの反抗と砂漠と戦いながら水路の建設を図り利用されていたのである。

スエズ運河の建設は、思想の交流においても画期的な成果をもたらすことはもちろん、地中海と紅海を結ぶことによって歐州と東洋との距離を半減する。15世紀後半に Vasco da Gama (1486) の東印度到着などの新航路の開発は、東洋諸国の植民地を獲得する競争時代をもたらした。15世紀には英國の東印度会社の設立をはじめ、印度貿易の盛大になるにつれて、アフリカ廻りの不便を感じた歐州商人達が運河の開通を企てたが計画のみに終ってしまったことが記述されている。

スエズルートの復活は、数世紀にわたり、フランスにおいて論争され、ルイ14世の時代のフランス外交の基本原理となり、また18世紀においてオーストリアにおいてさえ、問題となった。しかし、イギリスは、喜望峰経由を固守していたが、本格的にスエズ運河の開設に取組んだのは、ナポレオン1世 (1769~1821) である。1798年、当時イギリスの支配下にあったエジプトに遠征軍を送った時、スエズ運河の開通を計画し、その航行の自由と独占を計ったが、当時、紅海の水位が地中海の水位より10 m高いという説に惑わされ事業を延期した。しかし、ナポレオンの野心は、フランスの政治家や事業家に引き継がれた。とくにフランスの技術者レセップ (Ferdinand De Lesseps) が1850年エジプト王からスエズ運河の開発から運営の総てを独占する特許権をえ、1859年4月に Furma 市 (Port Said) の近くから発掘に着手し、Bitter 湖に2ヶ月前に到達していた紅海の水と合流したのが1869年8月18日であった。これに費した総事業費は1億ドルといわれ、11月17日にスエズ運河と命名されたのである。

スエズ運河の国際法上の地位は、1888年、英、仏、独、伊など9カ国に締結調印されたコンスタンチノープル (Constantinople) 条約によって定められ、自由通航保全のための中立主義が確立されたのをはじめ、1923年ローザンヌ平和条約、1936年英埃条約、1936~1937年の英埃協定（エジプト政府はスエズ運河会社から運河の管理、運営に関する発言権をえ、また1968年満期の租借地返還問題等）の諸条約の締結が行われたのである。以上、本書の内容について概述したのであるが、そのアプローチはスエズ運河を研究対象として、その外交史を詳述することを旨とした書であるといえる。

3. あとがき

近年、スエズ運河の問題は1948年のパレスチナ戦争、1956年エジプトのナセルの名のもとにアスワン・ハイ・ダムの建設とスエズ運河会社の国有化を宣言し、運河の管理、運営権をイギリス、フランスから奪還したのが原因でスエズ戦争の発生、1969年の中東戦争もイスラエルの運河攻撃に始まる船の沈没により、運河の閉鎖がされた。

1972年、スエズ運河は8年間の閉鎖のうちに再開され、今日にいたるが、なお、混沌とした状態が継続していることは、周知の通りである。

本書では運河史をレセップス以降のことではなくて、はるかな古代の紀元前2000年の王朝にまでさかのぼりつつ、主として1930年代までのスエズ運河問題、つまりスエズ運河がなぜに、いかなる状況の下に、いかにして建設されるにいたったかについて詳細に歴史的、外交的分析で記述するものであった。

結局本書は、スエズ運河の歴史的背景を考える場合、恒久的なコミュニケーションのパターンとして考察するものである。単に商業、経済との関連を重視し分析するものではなく、政治、外交、軍事などの側面を考察しようとしている。交通とは本来、孤立性を克服することによって文化を創造し、いわゆる *Transportation is Civilization* とも言える。つまり交通とは文化なりとの本質を考える上で、本書の役割は大なるものがある。スエズ運河を中心とする過去の複雑な外交史がまとめられており、われわれに興味ある問題を提供し、それは、反面世界文化史としてきわめて貴重な記録、資料を提供し、本書の価値もそこに存すると考えられる。しかし、われわれ港の経済学を研究する者にとっては、外交、軍事的価値からの歴史的分析ばかりでなく、本書の視角に対しては、スエズ運河を太く安全な世界の交通路として確立するべきことが、植民地との距離、時間の短縮、運賃の低廉さ、東西両洋の通商の増加をいかに招來したのか、単に歴史的経過を外交史的に記述するだけでなく、計量的に国際幹線交通路としてスエズ運河が海運貿易にいかなる貢献をもたらしたかとの商業・経済的分析を加えられるべきことをより必要視するものである。

(Columbia University New York, 1978)

松橋幸一著『港湾物流管理論』

富田 功

(@港湾労働経済研究所)

1. プロローグ

著者は現在、横浜港湾カレッジ（雇用促進事業団神奈川総合高等職業訓練校）の教導として物流管理論等を担当される一方、若人カレッジ生の教育面でも最大限情熱を注がれている方である。対外活動の面では、当学会の理事・会計幹事として三村真人事務局長、小林照夫年報編集委員長ともどもその重責を担われており、筆者は常日頃より一員としてその積極的な奉仕活動に対し心より有難く感謝している。

こうした状況下にあって、なお研究活動の面でも著者が全精力を傾注されていることはこれまでの主要な研究業績*から十分窺い知らされるであろう。そして、このたび上梓された『港湾物流管理論』はなによりもその証左であると思う。著者のこうした研究活動の弛まざる前進に対して、筆者は心から敬意を表したい。

著者の現実の港湾活動に対する研究の原点は、どこにあるのであろうか、と筆者は本書を読んでからこの点につよい関心を抱かさせられた——それはおそらく、これまでの著者の以下のような問題意識に集約されているように思われる。

『私が港湾の荷役のしごとをするようになってから、荷役作業の技術を解説した書籍を求めたが、それが全く見当たらず、驚いたものだった。世間一般からは、港湾全体が後進的であるかの印象を与えているが、こと荷役に関する限り、その技術には目を見張るべきものがある。』(下記研究実績①、はじめに)

『港湾労働を「人」の問題として把握した時に、その「人」がより有意義な人生を経験するには、港湾のどのような部分が教育の対象となり得るのか。どのように体系づけられるのがより効果的か。そしてそれは社会にとってより有用であろうか。』(同上②、150ページ)

『港における教育・訓練の中心課題は、港の世界を近代化し、港湾産業を主体性ある近代的産業として確立するために優秀な人材を養成することである。また広くは、わが国における港の科学的な研究をはじめ、港の文化を興隆させるためにも、何よりも港における人的資源の育成が重要であるという認識があつてのことであった。』(同上③、204ページ)

以上のことから著者の、現実の港湾活動を研究対象とした目的意識は、誤解をおそれずに一言でいうならば、港における「人」の変革であり、そのための手段として「教育」や「訓練」が広く社会的により有効性をもちうるのではないか、と。この点は本書にも終始貫して展開されており、私達にもつよい共感を与えずにはおかしいであろう。

*著者の主要な研究業績

- ①『港湾荷役実務』海文堂、1969年
- ②「港湾労働と教育に関する一考察」(『港湾労働経済研究年報No.1』1976年
財港湾労働経済研究所、所収)
- ③「港の産業」(北見俊郎編『港の社会科学』1979年、海文堂、所収)
- ④「はしけ運送の効果に関する一考察」(『港湾経済研究No.17』1979年、日本港湾
経済学会、所収)
- ⑤「教育と訓練の時代」(港湾産業研究会編『港湾産業活動の課題』1983年、丘
書房、所収)

2. 本書の特質

ここ3年間（昭和55年～57年）わが国では実質経済成長率（4.6, 3.5, および3.7%）に対して総輸送量は低迷し、各々0.7, 2.6, および2.5%減であったといわれている。このことは輸送が漸次量型から質型へ移行してきていることを表わしていると共に、輸送事業の合理化志向型経営が当の需要者側からますます要請されていることを暗示している。その意味からも、輸送事業の経営・管理は、よりいっそう創造的でなければならなくなるであろう。

著者が港湾運送事業（経営）の顧客創造を早くから唱導されていたことは衆知の認めるところである。著者が、本書を上梓された意図も、一つにはこの点が秘められているように思われる——著者は、港湾カレッジの卒業生が将来現場の第一線でどのような指導職種に従事しようとも、広く港湾物流事業の参画者としての意識をもって顧客の創造に努めることこそその本務であろう、と願われている。とくにこの点は、第三章沿岸荷役の計数的観察と処理、第四章パレットボードと能率、第五章フォークリフト荷役、第六章フォークリフト・オペレーターの技術管理、第七章荷役用具、第八章揚貨装置、の随所で看取される。この六つの章は著者の研究プロバーの核をなしているところでもあり、当の研究成果は、他の者が追随しようとしても容易にはしえないであろうほど精確に検証されている。

著者の研究方法は、基本的には観察→実証→仮説→検証であり、わけても著者の観察重視の研究態度には共鳴させられるとともに、当のことから教示させられる点も多

い。たとえば仮定法の有効な使用などはその一例である——仮定法を使用しなければならない箇所と使用してはならない箇所を竣工されている点は、読者に基本的な問い合わせや検証などを想起させるとともに、当の事項について検証する必要のないことなどを提起させてくれるであろう。

著者のそうした研究方法は、主として機械工学論を当の分析用具とされ上記の各章でいずれも港湾と当の物流を透視されており、新しいジャンルとしての港湾物流管理の問題内容や性格などがこのことからもいっそう明確にされていることに気づかされる。したがって、この点は当の新しいジャンルへ取り組もうとする読者の関心を引きつけずにはおかないのである。その意味からしても、著者の新領域への開拓精神は十分達せられたと思わせられる。

著者の旺盛な研究意欲は、上記の各章にとどまらず、第1章港湾荷役の変遷、第2章沿岸荷役の能率の箇所でも十分注がれているように思われる。一つには、ややもすると、史料研究の面で欠落しやすい仮説→検証の過程を著者は怠りなく駆使されている。二つには、著者は沿岸荷役作業を単なる現場作業としてではなく、「人」の課業としてみることの目的意識を説かれており、私達はこの点にこそ、著者の思想的基盤の一端が凝集されていることに気づかされる——著者は本章での当の作業の能率指標について、現場指揮にあたる物流管理者の立場でこれを凝視しつつ把握していくことが重要であると指摘されている。とくに本章では、筆者は著者のそうした目的意識につよい共感を覚えさせられたのである。

上述した意味での著者の目的意識は第九章はしけ運送の効果の箇所でも展開されている。今日ははしけ運送の効用性は、大きく後退しており、このことから港湾関係者の間で広く関心を集めてきたといわれるはしけの買上げ問題や当の労働者の退職金問題なども、めまぐるしく変化している経済、社会情勢のなかで勢い時流に弾かれた感がないでもない。当時「はしけ運送実態調査」(受託先、財港湾労働経済研究所、財関西物流近代化センター)のワーキング・メンバーとして参画された著者ははしけ運送の効果性をつよく主張されていたが、この点は本書にも以下のように活かされている。『はしけよりもより有利な港湾運送の方法は存在しないのである。運送需要と運送機能の分化、多様化との乖離が問題の根源である。』(187ページ)

著者の慧眼は、終章コンテナの作業の箇所からもうかがわれる。この章では著者は、コンテナ・ターミナル作業における経済性追求の理念を踏まえ、港湾産業にも適者生存の強烈な意識の導入こそ、当の going-concern としての可能な限り発展への途につながるのではないかと示唆されている。『現在、港湾は変貌を遂げつつある。……(港の「人」が知識や技術の……)進歩に、生き甲斐、働き甲斐を感じるために、港湾産業も、自らこうした自助努力が必要である。……(港湾産業は新しい荷役システムとしての一貫シート・パレット・システムなど)進んで先進技術を導入し、港

湾としてのノウ・ハウを育成し、確立すべきであると考えられる。』(199~200ページ)

以上みてきたように、本書では著者の確固たる、裏打ちされた見解が実に明確に、しかも簡潔に全章を通じて展開されている点は、何よりも関係者をして必読される価値が十分あることを暗示しているといえよう。

3. むすびに代えて

本書の底流にある、もしくは当の基盤を支える論理は、主として港湾物流論と物流管理論を連結した分析・叙述に負うところが多いように思われる。しかも、著者は両者の焦点を——港湾で流通する貨物を知識や技術を体得した「人」が管理すること——絞って開題されており、それだけに本書での課題追求の論旨はいっそう説得力のあるものとなっている。その意味では、著者の研究方法は適切、かつ有効なものである、といっても決して過言ではないであろう。しかし、今後港における国際複合一貫輸送時代の急な到来が伝えられる状況下で、関係者が港湾物流管理の方向性や当の方策に迫られるであろうことを想定したばあい、港湾物流管理論は、もっと当のテリトリーを広げて、よりいっそう体系的な分析方法によらなければならないであろう。

それにしても、本書で提起された課題を港の変革という観点から広く関係者の間でも明確させていくことは実に社会的に価値あるものといえよう。本書の刊行に対して筆者は心から賛辞を送るとともに、著者の今後の研究成果を待望してやまない。

(丘書房、1983年9月初版、201ページ、定価2,300円)

学会記録

輸送体系の変化と港湾

第22回全国大会（松山港）シンポジウム・概要

昭和58年度松山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ものとする。

報告テーマと発表者ならびに討論者は次のとおりであり、司会は北見俊郎氏（青山学院大学）が担当された。

＜テーマ・報告者；討論者＞

①競争関係にある港湾の背後圏と輸送需要

（運輸省港湾局）黒田秀彦；（横浜商科大学）入江成雄

②非集計モデルを用いた輸送体系の変化予測

（京都大学）長尾義三・喜多秀行；（北海道大学）佐藤馨一

③コンテナ輸送市場の構造変動と港湾

（名古屋港管理組合）木村武彦；（立命館大学）土居靖範

④本四架橋の関連調査について

——四国地方の港湾と海上交通を中心として——

（佐世保市）中本昭夫；（横浜港湾カレッジ）松橋幸一

⑤青函トンネルの経済性

（函館大学）和泉雄三；（仙台大学）永野為紀

⑥輸送体系の変化と港

——地方の港における港湾と地域経済の乖離について——

（旭川大学）徳田欣次；（クマシローシステム設計）神代方雅

北見：それではこれよりシンポジウムを開催いたしますが、まず共通の問題意識ではないかと感じた点を問題提起として述べさせて頂きたいと存じます。第一に、輸送体系と体制における意味上の相違であります。体系はいわゆる合理化につながる「合理性」の追求を、そして体制とは近代化につながる「合目的性」の問題ではないかと考えますが、この二つをめぐった論議ではないかと思います。第二に、一貫輸送、輸送革新等にしましても、ハード・ウェアをソフト・ウェアに優先させるというわが国の特殊性に対する問題であります。先生方の御報告には等しくこの二点をめぐった共通の問題意識がみられると思います。

では、黒田先生に対しまして、入江先生から御質問をお願いいたします。

入江：先生の理論モデルの中心をなす $P - Ta - md - \frac{P^1}{2} (\frac{1}{\lambda} + Tw)$ という式について、 $\frac{P^1}{2} (\frac{1}{\lambda} + Tw)$ を港湾費を規定する自明の理のように扱われていますが、貨物が過剰になった場合も果たしてそういうえるのでしょうか。また、 $P - Ta$ についてですが、近接した複数の港湾の場合、 Ta が P を規定することも考えられますので、実証モデルに置き換えると説明変数に問題が生ずることはありますか。

黒田：御指摘よくわかりました。需要が弾力性を持つ場合の最適バース数を出すためには、本当は確率モデルを使うべきですが、全体的理論の組み立て方を明らかにしたいと思いましたので、貨物等の量を平準化して中間値を用いた訳です。

それから P と Ta の関係は、船主・荷主・港湾の利潤関数を構成してやります場合に、各々の決定変数になる運賃を出さなければ最後の均衡状況が出ないために書いたものです。

実証性については木村・高見両先生からも御指摘がきています。実は、その辺が港湾計画の作成上の問題でもあります。今の港湾統計の貨物分数を再考して現実の産業構造の変化に適合するようにしなければならないのではないかとも思っています。

北見：ありがとうございました。では、次に、喜多先生に対しまして佐藤先生にお願い致します。

佐藤：第一に20頁の表2をみると、実績値と推計値が実によく一致しています。何故このようになったのかお伺いしたい。第二に、21頁の海上アクセス・システムに対する需要予測結果の記述があるが、空港のバラメータと、前節で述べておられるバラメータとの意味上の相違について、そして第三に、参考にしたいので教示願いたいのですが、非集計決定論型モデルと非集計確率論型モデルの各々の適用方法をお願いします。最後に、17頁上段の1～4に列挙されている中の4に関して、人間行動に果たしてトランسفァビリティがあるといえるのでしょうか。

喜多：第一の御質問についてですが、これはいくつかの要因があります。まずセグメントのとり方として、利用者属性を8種類に別けたことです。いろいろな説明変数を考えて各々の説明力の検証等をやりました。もう一つは、地域毎の推定結果を出してこれを積みあげる段階でランダム誤差などが打ち消されていったのかもしれません。

第二点めですが、表1のアンケート調査結果は海上アクセスシステムのなきI空港についてのものです。O空港の場合はもっておりません。それでトランسفァビリティがあるか否かについては議論があると思いますが、一つは他の交通機関との相対的な選択性はあるだろうと考えまして、これを関西空港の方にもってきております。

第三の、物流の方を決定論型モデルでやって、人流を確率論的モデルでやっているという御指摘であろうと思いますが、物流は出発地から目的地までの情報を運送業者はかなりもっている。したがって、不確実性というものが少なくなるので、決定論的決定をしていると考えられるのです。しかし、人流は空港アクセスのような非日常的

行動をする場合に端的にみられる不確定的な選択性がありますので、確率論的モデルの方がより実態に近いと考えるわけです。

最後に、これは人間と地域との関係、つまり地域特性を無視できるかどうか、あるいはそれを入れない一般的モデルの可能性に関する御質問と考えます。私は、モデルの目的を現象説明と予測等に求めています。それで、現象説明だけなら再現性があればよいが、予測の場合は全てのことを調査するわけにもいかないから、地域特性があまり入っていると他の地域に使えない予測できるだろうかということになります。私は、この程度までの予測はできるというところで、何らかの一般的なモデルはあった方がいい、人間に適用する場合でも、ある側面に関していえば有用ではないかと思います。

北見：ありがとうございました。それでは神代先生から木村先生へお願ひいたします。

神代：御報告に関連してお聞きしたいのですが、国際的コンテナ輸送では用役供給があまってしまっている、ところがローカルでみると需要があるのに用役規模が小さいため、双方がかみあわないということが北海道でもよくみられます。この相関関係への対処方法があれば伺いたい。

木村：例えばNVOCCの問題とか、港運業の今後の問題だろうと思いますが、法的な救済も含め、市場経済として成立し得ないケースについては、あくまでもその地域の福祉向上の観点からの措置が必要かと存じます。

北見：では、松橋先生から中本先生へお願ひします。

松橋：二点程お願ひします。第一に、橋ができればメリット・デメリットに対します人々の意識の変化や、続いて生活用式の変化があらわれるだろうと思います。本四架橋の場合はどうなのかをお伺いします。第二に、橋ができるても、港湾の役割は、例えば人は橋の道路を使うが、貨物は海へとかいうように型は違っても発展してほしいと思いますが、その可能性はどうでしょうか。

中本：第一点めですが、そのような変化は起こるだろうと思います。しかし、どう変わるとといった予想は、橋のかからない島の方がほとんどですので、全くわかりません。

第二について、問題になるのは工業関係をはじめ、物流など既に陸上志向になりつたことです。将来高速道路ができると思われる所にいろんなものが進出している。だから、工業港は別として工業関係物流の輸送等は、やはり、橋を利用せざるを得ないと考えられますので、残念ながらおっしゃるようなことはなかなか困難だらうと思います。

北見：ありがとうございました。続いて、永野先生から和泉先生に対します御質問です。

永野：第一に気象条件等を考えた場合の安定輸送、建設過程では道内経済に及ぼす

面、投資効果の面からの青函トンネル建設の効果について、第二に、トンネルと北海道の地域特性及び自立性との関係、第三に、連絡船廃止に対し、函館市と函館港の新しい方向はないのでしょうか、第四に、地域社会の安定と発展にとって望ましい地域交通運営なり、その問題点について御意見をお願いします。

和泉：まず、気象条件がトンネル建設の一要因であることは事実です。しかし統計上、陸上鉄道、とくに支線の欠陥に起因する輸送渋滞が連絡船の欠航や混雑に結びついてる面もあるので、気象条件だけで安定輸送を云々できないと思います。トンネル建設が道内経済に及ぼす面ですが、投資効果は函館市に対してはあまりない。第一に東京、次に札幌に集まる性格のものだと言えるでしょう。

第二の点ですが、トンネルができ新幹線が通れば、本州との一体性も考えられるけれども、現時点のトンネルは不安材料が多く、あまり利用されないと私は思いますので、10～15年ぐらいは北海道の自立性等は損なわれないと考えます。

それから、私は、港湾のあるべき原型を、港は市街地の一部としてあらゆる面で連絡する姿を求めています。大都市港湾や工業港もそれに近づくべきだと思います。

四点め、やや抽象的ですが、交通資本がモラルを持ち、きちっとした交通体系をつくるならば、十分地域社会に役立つはずであります。

北見：徳田先生に、神代先生から御質問下さい。

神代：私が思いますに、後進地域では通過交通というものをいかに活用すべきか、むしろそれを逆手にとて地域開発に役立たせるべきかを考えるべきではないかと思います。これについて、先生の御判断を賜りたい。

徳田：私は通過交通が地域の集積につながらないという現実を見つめ、その上でそれに対応する対策を確立すべきだと思います。留萌港などは、関連するヒンターランドの協議会をもったりして全国に港をPRしています。苫小牧港にしても、コスト削減に関するそれなりの努力で現在の姿になった。そういう具体的な施策が必要ではないでしょうか。

北見：諸先生方、ありがとうございました。それでは引き続いてフロアーからの質問用紙に対し、御答えを頂きたいと存じます。

喜多：神代先生から、第一にフェリーの需要予測に関して、需要に対する自動車運送業者の経営とフェリー運賃との関係についての取扱いは如何。第二に、時間と料金の変化の、利用者所得との相関について御質問頂きました。

第一の問題ですが、まずフェリーに乗るものはほぼ区域業者だと考えております。また、帰り荷の確保についてはフェリーの利用如何で変わりますが、これは考慮していません。ただ、コンスタントに利用しているかどうかについては料金格差として考慮しました。

二点め、料金と所得は相関が高いので説明変数にする操作をしました。時間の方は、

従業者を別とすればあまり相関はみられません。

木村：谷端先生から、四全総策定にあたり港湾問題特にヒンターランド問題を取り上げるべきではないかとのことです。

従来から、ヒンターランド確定の場合などに物流調査を港別に行なっていますが、港に直接くる貨物は、ある程度要因があると思います。しかし、アセンブリーの過程での国内流動というものがかなり黙殺されているようですので、その辺を考えてデータを出す必要があろうかと存じます。

中本：木村先生から、四国等には受身の精神文化の土壤があるために本州志向になっている。誇りをもった郷土意識を土台に新しい活力を自ら見つけるべきではないか、第二に四国地方の文化振興について御質問がありました。

その通りだと思います。したがって、文化に対する自主性が欲しい。文化振興に対しても、自ら意識を改善することが必要だと思います。

北見先生から、中小港湾の影響についてどのような対策があるかとの御質問です。

究極的には、港湾行政の一元化の問題になろうかと存じます。各省マチマチの施策による弊害を解消して施策を統一しなければ中小港湾は衰退していくと思われます。

和泉：徳田先生から、青函トンネルは輸送体系の変化という観点より見て、どのような地位にあるかとの御質問、神代先生からは、全額国費によるトンネル建設を仮定した場合、その経済効果はどのようなものかとの御質問です。

神代先生の御質問についてですが、全く新しいスタートにたってトンネルを眺めようということです。私は、安全性さえ確保できれば新幹線だろうが在来線だろうが、赤字もそれだけ少なくなると思います。ただ、本四架橋がもたらす地元への反響があまりないというのは、到底理解できません。

徳田：東京会議所の谷端先生から、総合交通体系という言葉がありますが、概念としては理解できても理実の問題としてはあまりに観念的だと思われます。これについては、私もその通りではないかと思います。青函トンネルの問題もありますが、これが総合交通体系上いかがといった具体的な問題になってきますと、相当問題があろうと存じます。

北見：大変白熱した、そして具体的なよい議論をいただきましたことを感謝申し上げます。もちろん、ディスカッションは具体的な政策実践に対してどうかということよりも、客観的にそれをどう考えるかという学会の立場の議論でございますので、さまざまは御意見が出されましたことは、シンポジウムを有意義なものにしたという気がいたします。ではこの辺で閉会させて頂きます。

長時間にわたり、誠にありがとうございました。

注、本記は事務局によって整理、要約されたものです。

〔関東部会〕

本年度の研究会は4月28日（土）に（社）日本港湾協会の談話室で開催された。今回の研究テーマと発表者は次の通りである。

(1) 港の適正規模決定モデルについて

日本大学大学院 宮田謙宏

(2) 港湾運送需要動向と展望

港湾労働経済研究所 坂井吉良

今回は、会員のうちでも比較的に若い会員よりの報告であり、宮田氏は、J.O. Jansson, D.Sneerson, Port Economicsを中心として港の適正規模決定モデルを紹介しつつ、その問題、限界などについて報告するものであった。坂井氏は、需要モデル、経済構造の変化と相対価格の変化、需要構造の分析について報告された。その後、両氏の研究対象について討議され、研究をさらに深められたための貴重な多数の意見が交換された。なお関東部会の会員約160名中、今回の参加会員約20名にとどまったが、今後さらに多くの方々の御出席を期待したい。（文責：山上徹）

〔関西部会〕

昭和58年12月9日 10時～4時 参加者 25名

「港運業と航空貨物」山内源次氏（港湾運送総合研究会）

昭和59年9月14日 10時～4時

「若松港と機帆船海運」（原稿提出時点では予定） （文責：柴田悦子）

〔中部部会〕

(1) 会誌「港湾研究」（第5号）の発行 昭和59年3月31日

掲載論文

名古屋港現状の評価——多属性価値関数によるケース・スタディー

土居弘元（前名古屋商科大学）

港湾産業（港湾運送業等）における環境適応戦略と企業業績

——名古屋港67社の経営実態調査にもとづいて——

今口忠政（名古屋商科大学）

海上コンテナ輸送をめぐる競争と海運同盟

柴田悦子（大阪市立大学）

(2) 第七回中部部会総会・研究報告会・名古屋港見学会の開催

昭和59年8月24日（参加者60名）

報告研究

名古屋地域経済の活性化とわが国の輸入拡大のためのフリー・トレード・ゾーン

創設の検討 石瀬 隆（愛知学院大学）

アジアNICsの貿易事情と港湾の関わり 内藤能房（名古屋市立大学）

上記各研究は今年度発行予定の「港湾研究」（第6号）に掲載予定

- (3) 等23回日本港湾経済学会全国大会の受け入れ態勢準備のため、中部々会の理事会を昭和59年6月19日に開催し、「日本港湾経済学会名古屋大会準備委員会」を設置、委員長に、中部々会々長 松浦茂治氏をあて、準備にとりかかった。

(文責：木村、大江)

[北海道部会]

昭和59年度第1回研究会「北海道港湾の諸問題」をテーマに下記のように開催した。具体的な報告をめぐって活発な論議がかわされた。この報告の内容は、部会報No.12（10月10日刊行予定）に掲載する。

[報告テーマ・報告者・その要旨]

1. 青函連絡船問題と地域経済

和泉雄三（函館大学）

①函館市経済の特色—交通の要衝—歴史考察、②函館経済と青函連絡船……函館経済に非常に大きな密接不可離の点を明らかにする。③青函トンネルと青函連絡船……現段階による両者の有用性と問題点の比較、④青函連絡船廃止に対する函館市の対応と市民運について明確化する。以上4項目にわたる考察を行ない、青函連絡船の存続が地域経済の発展に重要な役割をもつていることを究明し、その存続の必要を論じた。

2. 苫小牧東部開発の現況

松沢太郎（札幌大学）

「苫小牧東部開発」でどのような建設工事が行なわれ、進展したのか、客観的に事実関係を考察し、現下の問題点を指摘した。基本計画になかった石油備蓄計画が突如とし与えられるなどのこともあります、基本計画の見なおしも必要なことにも触れた報告であった。

3. 北海道一大洗港間のフェリー航路をめぐる苫蘭の経済論義について

永瀬栄治

北海道一大洗港間のフェリー航路の誘致をめぐる苫小牧・室蘭の競争における論義の経過とその内容を具体的に考察し、運賃コストの高下をめぐる論争に局限され点の批判がなされた。航路の設定には地域経済との関わり、物流の総合的な動きと将来予測などをふまえ検討する必要を北海道の物流の現状分析の上で、提言した。

4. 港湾整備の課題と在り方

神代方雅（クマシロ・システム設計）

港湾整備をめぐる現代的課題とその在り方についての理論的考察を行ない、そのケーススタディとして室蘭港の再開発について論求した。広域港湾と機能分担問題、物流の選択と地域経済の問題、港湾における労働生産性の向上とロボット化の問題、情報化対応の必要性、環境問題などについて特に重点的な究明が展開された。

以上4報告を基礎に筒浦部会長の司会によって、一括討論を行ない、特に機能分担問題、物流における輸送機関の多様化と港湾地域経済問題、機能分担などの施策展開における施策の主体についての論義も行われた。

(文責：徳田欣次)

(年報19号以降3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
麻生平八郎	論文	租税国家論	明治大学経理知識	1983. 3
	"	自由主義、保護主義及び産業協力主義	明治大学経理知識	1984. 3
安彦正一	論文	明治期における経済団体と港湾問題	「港湾労働研究」年報No.7	1983. 1
	"	総合交通政策と国鉄の役割	「フォアマン」VOL34	1983. 5
	"	明治期における港湾事情と商品流通	「港湾経済学会」年報No.21	1983. 9
	"	国鉄再建と再建監理委員会の問題点	「フォアマン」VOL49	1984. 8
荒木智種	論文	「ポート・メディアの社会的責任」	日本港湾経済学会:年報	1981. 10
	"	「機関誌『港運』のあゆみ」、「日本港運協会35年のあゆみ」	(社)日本港運協会編さん	1983. 8
	資料	米国オークランド港とジャック・ロンドン	機関誌「港運」	1982. 4
	"	港の流通と台所(海の記念日特集)『開かれた港と豊かな人間環境』	同 上	1982. 7
	"	英国港湾労働の直面する現状と課題	同 上	1982. 12
	"	開かれた港湾とポート・メディアの課題	同 上	1983. 1
	"	評価される米国港湾荷役料金の研究	同 上	1983. 4
	"	実例から眺めた、ふ頭ターミナルの保険	同 上	1983. 6
	"	港なしには生きられません、『港と人間のコミュニケーション』(海の記念日特集)	同 上	1981. 10
	書評	J.Bird, "Seaport Gateways of Australia"	「港湾労働経済研究」年報No.7 (財)港湾労働経済研究所刊	1983. 1

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
市川涉	共著	港湾産業活動の課題 (八十年代の港湾運送事業)	港湾産業研究会 代表幹事 北見俊郎編	1983. 4
市来清也	著書	港湾管理論	成山堂書店	1983. 9
	共著	海外諸国の港湾経営事情とわが国における港湾管理・運営の方向	埠頭経営研究会	1983. 3
	論文	物流近代化と倉庫業の課題	季刊倉庫 第49号	1981. 5
	"	海運の動向と港湾物流の課題	海事産業研究所報 第180号	1981. 6
	"	企業経営からみた物流	早稲田大学システム科学研究所報 第35号	1981. 12
	"	港湾運送事業の動向	港運第73号	1982. 6
	"	これからの日本の海運	輸送展望 第183号	1982. 7
	"	日本の風土と港湾管理	港湾労働経済研究 第7号	1983. 1
	書評	中川敬一郎著「両大戦間の日本海運業」および小林正彬著「海運業の労働問題」	輸送展望 第178号	1981. 4
	"	市川猛雄著「港湾運送事業法セミナー」	近代港湾 6月号	1982. 6
今村理	"	港湾産業研究会編 「港湾産業活動の課題」	輸送展望 第187号	1983. 7
	論文	オーナーの興亡とその原因	雑誌「海運」	1983. 7~11
大島藤太郎	著書	「国有鉄道の史政發展」 大島藤太郎著作集1巻	時潮社	1982. 9
	"	「国鉄」問題をうみだすその体質 大島藤太郎著作集2巻	"	1981. 9
	"	「封建労働組織の研究」 交通通信業における 大島藤太郎著作集3巻	"	1984. 1
	"	「現代日本の交通政策」 大島藤太郎著作集4巻	"	1983. 7
奥村武正	編著	海外諸国の港湾経営事情とわが国における港湾管理・運営の方向	埠頭経営研究会講演会	1983. 3

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
小合彬生	論文	埠頭公社のコンテナバース	雑誌「埋立と浚渫」114号	1983.
	"	港湾へのメッセージ 「埠頭経営から」	雑誌「港湾」1月号	1984. 1
	資料	Planning and Operation of Container Terminal (セミナーテキスト)	スリ・ランカ 国スリランカ ポートオーソ リティ、港湾 計画セミナー	1983. 12
香川正俊	論文	「港湾海岸行政の形態と諸問題 —公費官営事業を中心に—」	日本港湾經濟 学会年報 No. 20号	1982. 10
	"	『計画と調整』についての一考察 —港湾域行政に関連して—	港湾労働研究 年報 No. 7	1983. 1
	"	「日中戦争期における港湾対策 とその背景」	日本港湾經濟 学会年報 No. 21	1983. 9
	"	「港湾行政の歴史的変遷に関する一考察」	早大小野梓賞 授賞候補 修士論文	1984. 2
	書評	「港湾産業活動の課題」	港 湾 VOL 60	1983. 6
	"	「港湾政治経済学」	季刊輸送展望 No. 187	1983. 7
	資料	「港の面影」	港 運 VOL 8 No. 82	1983. 4
	編著	「港湾産業活動の課題」	丘 書 房	1983. 4
	論文	港湾政策の主体と論理	日本經濟政策 学会年報 No. 29	1981. 5
北見俊郎	"	港湾政策と「人間の生活」 —その基礎的条件を中心に—	青山經營論集 VOL16 No. 2・3	1981. 11
	"	港湾管理者と港湾都市の基本的 課題	日本港湾經濟 学会年報 No. 19	1981. 11
	"	都市と港—その反省と展望—	京浜文化 VOL 23 No. 2	1982. 3
	"	総合交通体系とターミナル —交通論における論理の転換—	日本交通学会 年報 No. 25	1982. 3
	"	港の諸問題と海事思想の近代化	海 事 広 報 1982.	1982. 12

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発者年月
北見俊郎	論文	東京湾の諸問題と首都圏の総合交通体系	首都圏公論 1983年(3~4月)	1983. 3
		「3・3答申以降の港湾対策と港湾産業の確立」	「港湾産業活動の課題」 丘書房	1983. 4
		「都市と港の政策的基調」	「都市問題研究」 VOL 35 No.5	1983. 5
		「環境問題と港湾整備の基本的問題」	「輸送展望」 No. 187	1983. 7
		「港町」考—現代港湾都市の原点を求めて	「関東海事広報」 1983.	1983. 10
		「港と人間・労働 —合理性と合目的性をめぐって—」	「青山経営論集」 VOL 18 No.3	1983. 11
		「港からの都市政策 —都市と港の基本的関点より—」	「名古屋港」 No. 10	1984. 1
		From the cradle to the grave "Role of ports and harbors in japan"	Asahi evening News	1981. 5
	資料	ミナト百科	市民グラフヨコハマ(横浜市) No. 36	1981. 6
		城と港—港の原点を求めて—	海事広報	1981. 9
		横浜海洋科学博物館将来構想策定委員会「中間報告書」	横浜市	1981. 12
		横浜港内国フェリー調査検討報告書	横浜市	1982. 3
		沿岸域総合利用計画調査報告書 —沿岸域の歴史的・文化的側面を中心にして—	日本文化会議 (国土庁委託)	1982. 3
		横浜港開発計画調査報告書	日本港湾協会	1982. 3
		新しい船と港の博物館構想	「ラメール」 No. 35	1982. 7
		港都横浜の確立 —21世紀市政に望む—	「明るい市政」	1982. 7
		東京湾問題と首都圏	「首都圏公論」 1982年9月	1982. 9
		21世紀の船と港のミュージアムを目指して	横浜市	1982. 12

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
北見俊郎	資料	川崎港港湾計画調査報告書	日本港湾協会	1983. 3
	"	海外諸国の港湾経営事情と我が国における港湾管理・運営の方向	埠頭経営研究会	1983. 3
	"	同上(講演記録)	同上	1983. 6
	"	どう高めるか京浜地域の活力	横断道路 No.43	1983. 10
	"	社会科学と港	「港湾」 VOL 61 No. 1	1984. 1
	書評	紅村文雄著「港湾法と名古屋港の管理・運営」	日本港湾経済学会年報 No. 21	1983. 9
	著者	石狩湾新港港湾利用計画調査	日本港湾協会	1981. 3
喜多村昌次郎	共訳	港湾荷役労働災害防止に関する欧米の法令と制度	港湾労災防止協会	1981. 4
	共著	苫小牧東港埋立護岸等の運営に関する調査	苫小牧東部開発株	1981. 7
	"	港湾産業活動の課題	丘書房	1983. 4
	論文	物流業と港湾	中部女子短大 商学論叢	1981. 10
	"	流通革新下における港湾産業の将来	名古屋港管理組合	1981. 12
	"	港湾労働の雇用安定について	港湾労働経済研究 No. 6	1982. 1
	"	港運業の成立と港湾労働の状態	港湾労働経済研究 No. 7	1983. 1
	"	機械化、近代化基金協定の意義と役割	CONTAINER AGE	1983. 2
	"	機械化、近代化基金制度とその内容	CONTAINER AGE	1983. 3
	"	港湾運送事業の現状と将来	「名古屋港」 No. 5	1983. 3
	"	労働協約の内容(ILWU)	CONTAINER AGE	1983. 4
	"	労働協約の特徴(ILA)	CONTAINER AGE	1983. 5

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	港湾の合理化と港湾労働	CONTAINERR AGE	1983. 6
	"	革新荷役と港湾労働	CONTAINERR AGE	1983. 7
	"	輸送の技術革新と交通労働	中部女子短大 紀要 第13号	1983. 12
	"	第2次世界大戦下の港湾労働	港湾労働経済 研究 № 3	1984. 1
	書評	浦田楠雄著「コンテナリゼーションと標準化」	機関誌「港運」 VOL.6 № 56	1981. 2
	"	市来清也「物流経営論」	" VOL.6 № 57	1981. 3
	"	小林正彬「海運業の労働問題」	" VOL.6 № 58	1981. 4
	"	日通総研「物流ハンドブック」	" VOL.6 № 59	1981. 6
	"	永積洋子訳 「平戸オランダ商館の日記 全4巻」	" VOL.6 № 60	1981. 8
	"	村上直次「長崎オランダ商館の日記 全3巻」	" VOL.6 № 61	1981. 9
	"	間宏「日本の使用者団体と労使関係」	" VOL.6 № 62	1981. 10
	"	飯島耕一「港町」	" VOL.6 № 63	1981. 11
	"	津田真激「現代経営と共同生活体」	" VOL.7 № 68	1982. 2
	"	神戸都市問題研 「公共料金の理論と実践」	" VOL.7 № 71	1982. 5
	"	孫田良平「年功賃金の終焉」	" VOL.7 № 72	1982. 6
	"	市川猛雄「港湾運送事業法セミナー」	" VOL.7 № 73	1982. 7
	"	日経産業新聞「新・産業革命」	" VOL.7 № 74	1982. 8
	"	林周二「流通」	" VOL.7 № 75	1982. 9

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
喜多村 昌次郎	書評	鳥井幸雄「神戸港1,500年」	機関誌「港運」VOL7 №76	1982.10
		" 前田勇「サービスの科学」	" VOL7 №77	1982.11
		" 後藤積「交通と文学」	" VOL8 №79	1983.1
		" 加藤寛「行革は日本を変える」	" VOL8 №80	1983.2
		" 八代尚宏「女性労働の経済分析」	" VOL8 №84	1983.6
		" 阿保栄治「物流の基礎」	" VOL8 №86	1983.8
		" 池田宗雄「船舶運航のABC」	" VOL8 №88	1983.10
		" 池田宗雄「船舶知識のABC」	" VOL8 №88	1983.10
		" 林えいだい「海峡の女たち」	" VOL8 №89	1983.11
		" 市来清也「港湾管理論」	" VOL8 №90	1983.12
		" 松橋幸一「港湾物流管理論」	" VOL8 №90	1983.12
		" 米田博「私の戦後海運造船史」	" VOL9 №91	1984.1
木村 武彦	論文	" 宮本敬「ユーラシア大陸に架ける橋」	" VOL9 №92	1984.2
		地域開発政策と大都市港湾の計画上の課題	港湾経済研究№19	1981.11
		" 高度経済成長期を中心とした名古屋港港湾計画の経済的背景	ほどだ沖№15 (名古屋港管理組合建設技術協会誌)	1983.2
		" 港湾管理運営とコンピューターシステム	港運VOL8 №81	1983.3
		" コンテナ輸送市場の構造変動と港湾	港湾経済研究№21	1983.10
		" コンテナ輸送の発展経過と展望 —名古屋港への影響要因を中心に—	ほどだ沖№16	1984.3

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
木村武彦	共著	港湾経営論	創成社	1984.3
	資料	港湾情報システム	Shipping and Trade News (1983.4.25日号)	1983.4
	書評	和泉雄三著「港湾政治経済学」	港湾研究No.5 (日本港湾経済学会中部部会誌)	1984.3
栗本昌英	著書	"Bibliography of Linear Programming Applications"	Mc Master Univ Ontario, Canada	1974.
	論文	"A Field Study of the Technological Advancement in the Ceramic Industry in Central Japan"	Asian Productivity Organization (APO)	1975.
	"	"Canadian Strategies for Multinational Corporation"	名商大論集 第19巻第2.3.4号 合併号	1975.
	"	"Indonesia, A petroleum Producing Country and the Synthetic Fibre Industry"	名商大産業研究所報	1977.
	共著	"Establishment of Pilot Projects in Central Java in support of Integrated Industrialization in Non-Metropolitan Areas"	ESCAP,UN	1979.
紅村文雄	著書	港湾法と名古屋港の管理運営	社団法人日本港湾協会	1982.4
	共著	名古屋コンテナ埠頭(株) (社長 紅村文雄)編 名古屋コンテナ埠頭十年史	名古屋コンテナ埠頭(株)	1981.1
	"	財団法人名古屋港湾会館 (理事長 紅村文雄)編 名古屋港湾会館10年史	財団法人名古屋港湾会館	1981.3
國領英雄	論文	コンテナリゼーションと港湾 —その対応と経営状況	海事交通研究 第19集	1981.12
	書評	萩原正彦著「傭船契約論」	海運経済研究 第15号	1981.10

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
國領英雄	共著	韓国船員事情管見	海事交通研究 第22集	1983.10
	論文	コンテナポートづくりへの道 —北米オークランド港の場合—	神戸商船大学 紀要 第1類31号	1982.7
	"	輸送能力からみた船舶の生産性	海運経済研究 第16号	1982.10
	"	用船における論理と行動	甲南経済学論 集 第23卷第4号	1983.3
	"	船舶投資・船舶金融の基本問題	海運経済研究 第17号	1983.10
	"	米国船舶融資助成政策	国民経済雑誌 第148巻第4号	1983.10
	書評	宮下国生著 「海運業の設備投資行動」	交通学研究 1981年	1982.3
	著書	スコットランド産業革命の展開 —エдинバラ経済圏を中心にして—	八千代出版	1981.7
小林照夫	論文	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仮証—	日本港湾経済 学会編「都市 経済と港湾経 営」	1981.11
	"	産業社会の興隆に伴う港湾建設 と地域住民—トソニティー港の 建設をめぐって—	助港湾労働経 済研究所編 「港湾労働経 済年報」No.6	1982.1
	"	愛郷家スコットランド人の都・ エдинバラ—その近代都市形 成の歴史的一面—	「市政」(全国 市長会発行) 第31巻第3号	1982.3
	"	ドゥバー港の機能と役割—近代 的港湾への形成過程を踏えて—	日本港運協会 編「港運」 VOL 7 No.71	1982.4
	"	ハル港の機能と役割—近代的港 湾の形成過程を踏えて—	関東学院大学 人文科学研究 所編「紀要」 第37号	1982.12
	編著	近代史へのアプローチ —西洋と日本—	八千代出版	1983.6
	論文	エディンバラに於ける都市機能 の拡大化と港湾 —産業革命の展開の中で—	助港湾労働経 済研究所編「港 湾労働経済研 究」年報No.8	1984.1

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
小林良久	論文	大都市地先の多目的埋立計画に関する理論的手法とその検証	土木学会関東支部年次研究発表会	1984. 1
	"	大都市の港湾区域内の多目的埋立計画手法に関する一つの考察	日本港湾協会「港湾」	1984. 3
今野修平	論文	東北経済と高速交通機関の影響	運輸と経済 43-7	1983. 7
	"	東西格差と交通網形成	輸送展望	1982. 夏
	"	東北の開発戦略と道路	高速道路と自動車 25-11	1982. 11
	"	地域開発とローカル線の役割	地理 28-11	1983. 11
	"	港湾の変貌と都市	都市問題研究 35-5	1983. 5
	"	港湾都市の停滞化傾向について	福井医科大学紀要 2	1982. 11
	"	国際化と交通基盤の整備	Mobility No.51	1983. 春
	"	中国西域の経済と物流	Mobility No.54	1984. 冬
	"	港湾における環境整備の基本的考え方	港湾 VOL 61-2	1984. 2
	"	港湾に期待する新しい政策と新しいプロジェクト	港湾 VOL 61-3	1984. 3
坂井吉良	"	新幹線とモンスーン	正論 No.135	1984. 5
	編著	「経済学入門」第4章家計の消費行動、第5章企業の生産行動、第6章市場均衡、第7章価格機構と経済厚生	税務経理協会	1981. 6
	論文	雇用調整モデルに関する一考察	港湾労働経済研究年報 No.6	1982. 1
	"	港湾運送業における資源配分の効率性	日本港湾経学会年報 No.20	1982. 10
	"	賃金と雇用決定の団体交渉モデル	港湾労働経済研究年報 No.7	1983. 1
	"	港湾労働者の賃金変動とその変動要因	港運 1983年6月号	1983. 5
	"	港湾労働市場の賃金決定機構の研究	日本港湾経学会年報 No.21	1983. 10

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
坂井吉良	論文	年功制下における労働組合と賃金	港湾労働経済研究年報No.8	1984. 1
	"	港湾運送需要の動向	日本の港運1984	1984. 3
斎藤公助	論文	輸入穀物類とサイロの動向	港湾労働経済年報No.7	1983. 10
	"	倉庫事業35年の歩みと今後の展望	輸送経済	1983. 10
	"	自動化倉庫の現状とその使われ方	ペーストレイジ	1983. 7
	"	倉庫業におけるコンピュータの使われ方	"	1983. 9
	書評	松橋幸一著「港湾物流理論」	港湾	1984. 1
	"	市来清也著「港湾管理論」	"	1983. 11
	論文	倉庫事業経営指標	日倉協機関誌「倉庫」	1983. 5
佐藤元重	論文	急がれる地方中核都市の交通体系づくり	トランスポート31巻9号	1981. 9
	"	地域旅客交通問題の視点	トランスポート32巻8号	1982. 8
	"	日本における第二次世界大戦前の環境問題	帝京経済学研究	1984. 3
	資料	地域経済と物流について	新潟陸運局報(号外業務資料)	1981. 1
	"	新潟県の雇用開発	職業安定広報(労働省)	1982. 2
	"	新潟港と私	港運VOL 7 No.74	1982. 7
	"	日本海時代がやってくる	コシコースNo.55	1982. 11
佐藤幸夫	"	あきらめるな東港開発	新潟日報	1982. 10
	共著	港湾と地域開発	西尾一郎編著「港湾経営論」	1984.
柴田悦子	論文	最近における複雑な国際海運競争をめぐって	名古屋港	1983. 7
	"	いわゆる「便宜置船問題」について	経営研究	1983. 11

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
柴田悦子	論文	国際海運競争の新局面—海運における南北問題をめぐって—	経済	1984. 1
	"	海運同盟をめぐる競争と規制	経営研究	1983. 3
	著書	帆船の社会史—イギリス船員の証言	高文堂出版社	1983. 9
	共著	帆船・機帆船海運業の生成と存亡(『機帆船海運の研究』昭和58年度文部省刊行助成図書)	多賀書店	1984. 2
	資料	海運諸外国における船員の雇用制度に関する調査研究	海上労働科学研究所	1981. 3
	"	戦前日本の船員雇用に関する若干の統計資料	海上労働科学研究会資料24	1981. 3
	論文	イギリス海運における船員雇用—その歴史概観—	海事産業研究所報182	1981. 8
	"	内航海運近海船員の雇用実態	内航海運新聞737	1982. 8
	資料	船員需給と船員職業紹介の変せんに関する調査研究	海上労働科学研究所	1982. 3
	論文	イギリス船員の社会史(1)～(10)	海員	1982. 1 ～10
東海林 滋	"	地方小零細経営としての帆船、機帆船海運業の歴史と構造に関する調査研究	東京商船大学	1983. 3
	"	自動化船と船員制度の近代化	経済評論別冊労働問題特集4	1983. 6
	資料	船員雇用の実態と制度の国際比較に関する調査研究	海上労働科学研究所	1983. 3
杉浦和彦	論文	カボタージュと船の国籍—海運政策の法制的側面—	関西大学商学論集第28卷第1号	1983. 4
	"	海運サービスの生産・販売と定期用船契約	国民経済雑誌第148卷第4号	1983. 10
	論文	港湾運送運賃負担変化の与える環境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—	港湾研究No.2(日本港湾経済学会中部部会誌)	1981. 3

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
杉浦和彦	資料	官民一体で寄港誘致を促進する名古屋港	「港運」VOL.8 No.80社団法人 日本港運協会	1983. 2
	共著	港湾経営と物流の問題 —名古屋港の事例に基づいて—	「港湾経営論」 西尾一郎編 創成社	1984. 2
鈴木暁	論文	港湾運送需給構造に関する考察	「広島商船高等 専門学校紀要」 第5号	1983. 3
	共著	機帆船海運の地域構造	「機帆船海運の 研究—その歴史と構造」 多賀出版刊	1984. 2
高村忠也	編著	「神戸港における流通システム の整備のあり方に関する調査研 究報告書」	助闘西交通経 済研究センター	1983. 3
	論文	「バルク・カーゴ積み取り調整に ついての一考察」	「海事交通研究」	1983. 3
	"	「国際化時代の物流・総合運送 取扱業の創設へ」	「流通設計」	1983. 4
	"	「海運経営をめぐる若干の問題」	「経営学・会計 学・商学研究 のために」神戸 大学経済経営 学会	1983. 9
	"	「どうなる物流事業・35の直言」 (上・下)	「輸送経済新聞」	1983. 9
	"	「港と海運問題」	「こうべ経済」	1983. 9
	"	「港運料金の完全収受を目指して —わが国および米国の海運制度 を中心に—」	「関西交通経済 研究センター」	1983. 12
	論文	古代日本における船と港のロマ ンを語る(1)	日本港湾協会 「港湾」	1982. 9
	"	古代日本における船と港のロマ ンを語る(2)	"	1982. 10
高見玄一郎	"	57年横浜港貨物の分析	横浜港湾研 「港湾と貿易」	1983. 3
	"	神奈川県の輸出産業と横浜貿易 の構造(横浜マーケットマッチシス テム)	"	1983. 6

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
高見玄一郎	論文	インター モーダル・テクノロジー(米国貿易情報システム調査報告)	横浜港湾研	1982.10
	"	港湾はどこへ行く。技術革新の世界的傾向と港湾の対応策(1~6)	"	1983.11 1984.4
	資料	英国 Sitpro Board の Syntax Rule Data Interchange (翻訳)	日本情報処理開発協会	1982.2
	"	国際貿易情報システムのデータエレメンツの比較	日本情報処理開発協会	1983.2
	"	リビアの港湾事情について(委託調査)	東浜トランスポーティング株	1983.4
	"	Recent Progress of the Information System (Back-ground)	Acess Management Group, Ltd	1983.6
	"	A concept of the Trade Information System	"	1983.6
	"	Tokyo Market Match System and American Mart Project.	"	1983.6
	"	経済危機と輸送需要の質的変化、その港湾に及ぼす影響について	横浜港湾研	1982.3~5
	"	国際運送書類について(翻訳) Report of the United Nations on International Trade Law on the work of its Fourteenth Session. U.N. Commission on International Trade Law (UNCITRAL)	横浜港湾研	1982.7
	"	国際商業会議所の信用状統一規則とFIATAの複合運送B/Lについて	横浜港湾研	1983.12
	"	EC諸国の統一商品コード	横浜港湾研	1983.12
	"	米国TDCCの倉庫業務ネットワーク・システム(WINS)	横浜港湾研	1984.2
田中省三	論文	港湾における労務管理制度	「港湾経済研究」No.19	1981.11
	"	港湾における労働災害の再検討	「港湾労働経済研究年報」No.6	1982.12

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
田中省三	論文	労働災害をめぐって	「港運」(日本港運協会)	1983. 2
	"	港湾における技術と労働	「海事産業研究所報」No.203	1983. 5
谷端政嗣	論文	東京における倉庫業の現状と今後の方向	東京都刊「経済と労働」	1983. 11
田原栄一	論文	交通計画の分析枠組の展開と課題	大分大学経済論集第35巻第3号	1983. 10
千須和富士夫	論文	横浜港史序説	日本港湾経済学会年報No.18	1980. 10
	"	横浜港史序説拾遺	港湾都市No.1	1981. 6
	"	定期船港としての横浜港の将来	日本港湾経済学会年報No.19	1981. 10
	"	横浜港における近代港湾整備計画の端緒と挫折—プラントン計画を中心	日本港湾経済学会年報No.20	1982. 10
	"	港運業の経済危機時代への対応はいかにあらるべきか	港運 1982年12月号	1982. 12
	"	産業資本の港湾経営—自動車メーカーの海外物流戦略を例として—	日本港湾経済学会年報No.21	1983. 10
	著書	海運業と海軍	日本経済新聞社	1981. 1
寺谷武明	論文	神奈川県の重工業・港湾・海運(上)	「神奈川県史」通史編6 近代・現代(3)	1981. 3
	"	神奈川県の重工業・港湾・海運(下)	「神奈川県史」通史編7 近代・現代(4)	1982. 3
	"	日本海軍と横須賀海軍工廠	「神奈川県史」各論編2	1983. 3
	"	航空機時代の予見者中島知久平	中央公論「歴史と人物」	1983. 10
	共著	交通論12章・改訂初版	成山堂	1983. 2
富田功	"	最新港運の知識(港運新書シリーズNo.1)	財團港湾労働経済研究所	1984. 4
	"	本間創業百年史—横浜港における港運業の生成と発展—	本間船舶作業株	1984. 3

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
富田功	論文	港湾運送機能と都市交通体系の課題	横浜商大論集 第15巻 第1・2合併号	1982. 3
	資料	港湾荷役労働災害防止に関する欧米の法令と制度	(社)港湾労災防止協会	1981. 4
	"	ミナト百科(発刊10周年記念、市民グラフヨコハマNo.36)	横浜市市民局広報課	1981. 6
	"	苦小牧東港埋立護岸等の運営に関する調査報告書(第2章執筆)	(社)日本港湾協会	1981. 10
	"	(社)日本港運協会35年のあゆみ	(社)日本港協会	1984. 3
	翻訳	開発途上国ための港湾価格形成及び投資政策(1)(E.Bennathan & A.A.Walters[序章篇])	港湾労働経済研究年報No.6	1982. 1
	翻訳	開発途上国ための港湾価格形成及び投資政策(上・中・下)(E.Bennathan & A.A.Walters[第1章篇])	港運 第7巻 第71号, 第72号 第75号	1982. 5 6 9
	"	開発途上国ための港湾価格形成及び投資政策(2)(第2章篇)	港湾労働経済研究年報No.7	1983. 1
	"	開発途上国ための港湾価格形成及び投資政策(3)(第3章篇)	港湾労働経済研究年報No.8	1984. 1
	"	内陸交通の経済学 (J.C.LAIGHT THE ECONOMICS OF INLAND TRANSPORT, 第2版 1963)	港湾労働経済研究年報No.8	1984. 1
	紹介	環境科学論(牛下田猛著)	港湾経済研究No.20	1982. 10
	論文	内部監査の独立性概念の検討	企業会計 32巻3号	1980. 3
		項目別の監査手続	桧田信男他編 「テキストブック会計学(5監査論)」	1980. 3
		監査手続の各項目	山樹忠恕・桧田信男編著 「監査小辞典」	1980. 6
		監査への決定理論の適用	産業経理 41巻1号	1981. 1

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
友 杉 芳 正	論文	監査委員会監査の展開	産業経理 41巻8号	1981. 8
	"	監査からみた継続性の原則	企業会計 34巻3号	1982. 3
	"	適正意見の表明	高田正淳編著 「会計監査の基礎知識」	1982. 7
	"	監査実施の各項目	宇南山英夫・ 安平昭二編著 「現代簿記会計用語辞典」	1983. 11
	"	商法監査—営業報告書を中心にして	三重大学法経 論叢1巻1号	1984. 3
永瀬 栄治	論文	北海道のコール・センターについての一考察	北海道部会誌	1982. 11
	"	北海道・大洗港フェリー誘致合戦	機関誌「港運」	1983. 10
	資料	港湾と市民経済について	室蘭市民講座	1983. 6
長尾 義三	論文	沿岸域問題を考える一新たな環境創造の空間	埋立と浚渫 No.13	1982. 1
	"	港湾再開発の理念	港湾59巻10号	1982. 10
	"	大都市圏としての臨海開発	都市計画 121号	1982. 10
	"	港湾の変遷とわが国の歩み	港湾 59巻12号	1982. 12
	"	港湾における拡張計画とグループ・インタレスト	計画行政8号	1982. 11
	"	港湾問題とその変遷	港運 VOL 8 No.81	1983. 3
	"	対立するグループが存在する公共プロジェクトの代替案選択法	土木学会論文 報告集 No.338号	1983. 10
	"	不確実な需要下における計画目標期の決定	土木学会論文 報告書 No.336号	1983. 8
	"	エジプトとスエズ運河	港湾講演集 (昭和57年)	1983. 4
	"	都市と港湾	都市問題研究 第35巻5号	1983. 5

港湾研究文献目録

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
長尾義三	論文	明治を拓いた築港の夢	Space Modulation'63	1983. 10
	"	非集計モデルを用いた輸送体系の変化預り	日本港湾経済学会年報No.21	1983. 10
	編著	International and Regional Conflict Analytic Approaches	Ballinger Co. (U.S.A.)	1983.
中本昭夫	編著	占領軍が写した終戦直後の佐世保(写真集)	(写真説明、解説全部) 芸文堂	1983. 10
	論文	港湾行政の研究と実態について	港湾経済研究 No.19	1981. 11
	"	港湾と生鮮食料品の流通について	No.20 "	1982. 10
	"	本四架橋の関連調査について	No.21 "	1983. 9
	"	国民の港湾認識と港湾労働について	港湾労働経済研究年報No.6	1982. 6
	"	国民の港意識について	機関誌「港運」VOL7 No.73	1982. 7
	"	軍港都市の完結性について	郷土研究10号	1983. 2
	"	第三海軍区佐世保鎮守府決定の経緯と背景	郷土研究11号	1984. 1
日高広範	共著	「福岡県風土記」の「港湾と貿易」「都市と交通」	金文図書出版販売K.K	1982. 2
	"	「福岡県百科辞典」(上・下)の「折尾、黒崎、香月、白島、垣生、堀川」など	西日本新聞社	1982. 11
日比野光伸	論文	港湾の歴史的考察—近代港湾成立期の名古屋港を中心として—(共同報告)	「港湾経済研究」No.19	1981. 11
	"	地域経済の発展と港湾の課題	「港湾経済研究」No.20	1982. 10
	"	地域産業と港湾—伊勢湾における港湾機能に求めて—	「港湾経済研究」No.21	1983. 10
古川哲次郎	論文	国内交通に於ける内航海運の役割	交通論叢No.15	1982. 12
	"	日本商船隊の船腹統計分析	交通論叢No.18	1984. 1

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
古川哲次郎	書評	「私の戦後海運造船史」(米田博著)	交通論叢No.17	1983.11
松浦茂治	論文	名古屋港貿易・将来展望について	港湾研究第4号	1982.
松尾俊彦	論文	含水微粉精鉱の移動性に関する基礎研究	日本航海学会	1982.10
松澤太郎	書評	北海道開発局港湾部「北海道港湾建設史」	港湾経済研究No.20	1982.11
松橋幸一	著書	港湾物流管理論	丘書房	1983.9
	共著	「港湾産業活動の課題」教育と訓練の時代	丘書房	1983.4
	論文	荷役用具に関する一考察	港湾労働経済研究No.5	1981.1
	"	港湾の学体系の形成	" No.6	1982.1
	資料	港運の知識	機関誌「港運」VOL7 No.71	1982.5
三木楯彦	"	港湾運送事業	" VOL7 No.72	1982.6
	"	関税法	" VOL8 No.84	1983.6
	"	港運関係法令	" VOL8 No.85	1983.7
	"	港湾物流管理	" VOL8 No.86	1983.8
	論文	国際コンテナ輸送システムの最適化に関する考察	土木学会・土木計画学研究発表会講演集	1983.1
	共著論文	港湾荷役の作業限界に関する基礎的研究	神戸商船大学紀要第13号	1983.7
	論文	国際物流における海運の役割	船長実務叢書No.69 (日本船長協会)	1983.7
	"	国際物流における荷主の港湾選択に関する一考察	国民経済雑誌148巻4号 (神戸大学)	1983.10

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
三木橋彦	論文	コンテナ船配船計画の研究	海運経済研究 第17号(日本海運経済学会)	1983. 10
	資料	コンテナ・ヤードから鉄道車両への積替えコストの分析	日本航海学会誌「航海」	1983. 6
宮下国生	著書	海運業の設備投資行動	有斐閣	1981. 4
	論文	世界海運業の設備投資行動の四半期計量モデル	国民経済雑誌	1981. 4
宮下国生	"	オイル・タンカー運賃水準の決定構造の変化—オイル・ショックの影響を中心にして—	海運経済研究	1981. 9
	"	国際海運における競争と規則	運輸と経済	1982. 3
	"	世界海運業の動態と技術進歩	交通学研究	1982. 3
	"	A Quarterly Econometric Analysis of Ship Investment Planning Behaviour in the World Bulk Carrier Industry	Maritime Policy and Management	1982. 4 ~6
	"	海運論の課題	経営学・会計学・商学研究のために	1983. 4
	論文	地域交通と公害環境問題	「月刊自治研」 1983年6月号	1983. 6
村尾質	"	欧州大陸の国有鉄道国際交流システムとベルギー国鉄の概要	「季刊輸送展望」 1984年冬季号 No.189 (日通総研)	1984. 1
	"	アントワープ港で見たベルギーの“内航”と運賃制度	「内航海運」 3月号(内航ジャーナル社)	1984. 2
	共著	港湾産業活動の課題 「教育と訓練の時代」	「港湾産業活動の課題」港湾産業研究会	1983. 4
森口明	資料	フォークリフトの荷役効率に関する一実験	「技能と技術」 VOL.16 職業訓練大学校 職業訓練研究センター	1981. 6
	論文	港湾における技能検定に関する一考察	「港湾労働経済研究」年報6 港湾労働経済研究所	1982. 1

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
山田 源次	論文	荷主から見た国際複合運送の問題点(上)	神戸貿易	1983. 8
	"	荷主から見た国際複合運送の問題点(下)	神戸貿易	1983. 10
	"	神戸港の動向	機関誌「港運」VOL7 №75	1982. 9
	"	国際複合一貫輸送の歩み(上)	" VOL9 №91	1984. 1
	"	" (中)	" VOL9 №92	1984. 2
	"	" (下)	" VOL9 №93	1984. 3
山上 徹	論文	交通経営のステーション立地についての一考察	商学集志第51巻1号	1981. 6
	"	ステーション立地決定と輸送発生量について	商学集志第51巻3号	1981. 11
	"	海港流通の交通経済価値について	港湾労働経済研究№6	1982. 1
	"	ステーションの輸送発生についての一考察	商学集志第52巻1号	1982. 6
	"	物的流通における海港の発達過程	日本港湾経済学会年報№20	1982. 10
	"	中国のコンテナ港の発達と問題について	商学研究№1	1983. 4
	"	コンテナ港の発達サイクルについて	都市問題研究第35巻5号	1983. 5
	"	コンテナ港問題の基礎的分析	日本港湾経済学会年報№21	1983. 10
	共著	商業辞典	同文館	1982. 4
	"	現代の小売流通政策	千倉書房	1984. 4
山野辺 義方	著書	陸運業界の経営比較	教育社	1980. 4
	"	航空業界(産業界シリーズ№333)	教育社	1982. 5
	"	航空輸送の知識	東洋経済新報社	1983. 7
	"	輸送の知識(日経文庫87)	日本経済新聞社	1983. 1

港湾研究文献目録

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
山野辺 義方	著書	トラック業務の基礎知識	交通日本社	1983. 3
	論文	国内航空貨物成長の構造	運輸調査局 「運輸と経済」	1983. 10
	"	航空貨物輸送の基礎知識①	機関誌「港運」 VOL8 №.88	1983. 10
	"	② 国内航空貨物	" VOL8 №.89	1983. 11
	"	③ 国際航空貨物	" VOL8 №.90	1983. 12
渡辺 啓文	論文	港湾管理・運営とその近代化 —横浜港を中心として—	青山学院大 修士論文	1979.
	"	日本の官僚政治とその性格 (英文)	ウイスコンシン州 立大学大学院 提出論文	1981.
	"	メキシコにおける人口政策とそ の問題点 (英文)	ウイスコンシン州 立大学大学院 提出論文	1980.
	"	アメリカにおける交通政策 (英文)	"	1980.
	"	ロサンゼルスに空気汚染問 題とその対策 (英文)	"	1981.
	"	ニューヨークポートオーソリテ ィーの概要と説明 (英文)	"	1981.

編 集 後 記

会員の皆様の御協力を得て日本港湾経済学会第23回全国大会（名古屋港）を開催することができますとともに、年報を刊行することができました。

本年度の共通論題は「国際経済と港の動向」であります。現在、国際経済は激しく揺れ動き、わが国をとりまく経済環境は非常に厳しい状況にあります。日米、日欧の貿易摩擦に象徴されますように、一国の貿易の振興・拡大は、そのまま相手国の経済弱化となり、国際間の穏当な関係を崩壊させてしまします。ひいては国際経済全体の発展を阻害し、自由貿易から保護貿易への政策転換を必然の結果として生み出す危険さえあります。そのような国際経済の環境の中で、港湾も相当な影響を受けるのではないでどうか。

港湾は物流の接点として存在し、かつ国際商取引の始終地として一国経済に果す役割は大きいといえます。日々変動して止まない国際経済と港湾との相関関係を考究することは意義深いものであります。港湾経済学会も単に港湾の動向に目を向けるだけでなく、国際経済の動向の中で港湾の存在と将来を考えていくことが今後一層に必要となるのではないでどうか。

このような中で学会員の活躍と年報の編集にあたる者の責任は大きいものであります。

年報編集にあたって多くの会員の皆様から執筆希望を載ましたが、御希望に沿えない点がありましたことをご報告致しますと共に、今後につきましては会員各位の御期待に応じられますよう一層の努力をいたしたいと思います。
(文責・小林)

(編集委員) 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・道央諸港） 共通論題（流通体係の齊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・道央諸港） 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）
1982年 第21回大会（富山新港） 共通課題（地方港湾の構造と課題）
1983年 第22回大会（松山港） 共通論題（輸送体係の変化と港湾）
1984年 第23回大会（名古屋港） 共通論題（国際経済と港の動向）

国際経済と港の動向

（『港湾経済研究』No.22）

1984年10月25日 印刷

1984年11月1日 発行

価格 ¥ 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 横浜市南区清水ヶ丘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

（横浜市山下埠頭港湾厚生センター）

日本港湾経済学会事務局
