

港湾経済研究

港湾と国際複合輸送の展望

日本港湾経済学会年報

No. 24 1986

日本港湾経済学会編

序

日本港湾経済学会会長 北見俊郎

昭和37年に、この学会の創立総会および第1回全国大会が開催されてより、早くも4分の1世紀がたちました。この学会年報の創刊号が刊行されたのは第2回全国大会（東京）時で、前年度大会の研究報告を中心に編集されたザラ紙のタイプ版でした。しかし当時としては、学会創設と共に「年報」が刊行されるのはめずらしいことでもありました。

ここに第25回全国大会を3たび東京でむかえ、「年報」24号が、共通論題「港湾と国際複合輸送の展望」と自由論題、計17氏（うち韓国諸大学会員3氏）もの玉稿を中心に刊行されることには、創刊号に比し正に昔日の感大なるものがあります。もとより学会活動の中で、会員各位の研究発表と「年報」刊行はもっとも中心的なもので、とりわけ今年度は数多くの方々の玉稿がよせられたことは、学会にとって大きなよろこびとせねばなりません。

そのことは単に量的な問題ではなく、「学会」としての質的向上を意味するもので、全く新しい分野ともされた港にかんする社会科学的研究が定着し、深化し、高い社会的評価が与えられつつあることを意味するものと思います。今後ますます会員各位のご指導とご協力によって、この学会の任務が達成されますよう心からお祈り申し上げます。

また、この25年に亘り、会員ならびに関係各位の一方ならぬご努力が歴史の中に秘められていることを覚え深く感謝いたします。さらにご多用の中に玉稿をおよせ下さった方々、日頃の学会運営や「年報」編集などに心くだかれる事務局関係者、さらに大会開催上とくにご盡力下された方々に重ねて厚くお礼を申し上げます。毎年奉仕的に「年報」を印刷して下さる文化印制株式会社にも感謝しつつ、いよいよ学会の盛んなることを深く念じます。

（昭和61年・秋）

目 次

序 北見俊郎

研 究

共通論題

海貨業の総合物流業への脱皮	山田源次	(1)
A Study on Port-Harbor and International Intermodal Transportation	金在河	(15)
国際複合輸送と港湾機能	市来清也	(31)
国際一貫輸送の進展と港湾問題	山村学	(45)
国際複合輸送の展開と港湾	高橋恵三	(60)

自由論題

関東の船運と東京港	佐藤正夫	(77)
わが国港湾の労働政策と課題	田中省三	(93)
競争効果とX-効率	坂井吉良	(107)
倉庫機能と図書館機能	谷端政嗣	(126)
自動車輸送と港湾機能の変化	遠藤幸子	(141)
機密保護法下の港湾研究	千須和富士夫	(152)
船舶登録国と港湾国の協力	榎本喜三郎	(167)
中共交易と群山港の広域背後地開発に関する研究	朴餅洪	(183)
中国経済体制改革と上海港	高見玄一郎	(201)
産業の多国籍戦略と港湾	日比野光伸	(219)
韓国港湾行政と港湾開発	金洪基	(234)
Canadian International Seaport City and its Socio-cultural History	Tomotane Araki	(252)

書 評

喜多村昌次郎編「港湾シリーズ『港湾労働』」	大森秀雄	(265)
篠原陽一編著「現代の海運」	木村武彦	(270)
北見俊郎・喜多村昌次郎・山上徹編著「港と経済・社会の変貌」	鷹取禎	(275)

学会記録

港湾活性化と都市再開発(第24回)全国大会(大阪港)シンポジウム概要	(280)
第24回全国大会(大阪港)概要	(302)
部会活動状況	(304)
業績リスト	(308)
編集後記	(326)

海貨業の総合物流業への脱皮

山 田 源 次

(港湾・輸送総合研究会)

目 次

1. 序 論
2. 海貨業は運送業である
3. 海貨業のフォワーダーへの脱皮
4. 海貨業の利用運送業への進出
5. 海貨業の総合物流業への脱皮

1. 序 論

海貨業というのは港湾運送事業法に基づく一般港湾運送事業の中の限定免許で定期船貨物の一般港湾運送を行っている通称「海運貨物取扱業」の略称である。

一般港湾運送事業は港湾運送事業法では、陸上運送と海上運送の間に介在する港湾運送を行う事業と規定しているので、海貨業の固有の性格は港湾運送に関する限り運送人（carrier）であり、一般に呼ばれるフレイト・フォワーダー（freight forwarder 略してforwarder フォワーダー）ではなく、俗にいう乙仲（liner cargo space broker）でもない。そのうえ、海貨業は港湾運送事業法に規定する免許事業であり、法律所定の物的的施設の保有を義務づけられており、その運賃料金は運輸大臣の認可制による確定額で、これは運送貨物の数量に比例する構成である。更に、法により公共性があるため、法律で許された場合のほかは荷主の委託に対して港湾運送の引受を拒

絶できない。

このような特殊性を持つ海貨業は、港湾を通過する定期船貨物が好況の間は事業は発展するが、不況となると悪化した情勢に即応して運賃料金を引上げたり、任意に事業を縮少できない困難がある。この事情のため、低成長期に入ってからは、海貨業だけでは経営が維持できないので、欧米のフォワーダーの経営するような物流業に進出し、これらの事業の兼営により海貨業を補完しながら軽うじて収支均衡を保持してきた。ところが、近年、国際貿易物流の様相が変動し、貿易貨物が軽薄短小・多品種化し、荷主の船積みも少量多様化し、種々の国際複合一貫輸送サービスが要請されるようになってきた。そこで、海貨業者中の進歩的業者的一群（先進グループ）は自社の港湾運送の顧客の確保と集荷対策のため進んで国際複合運送とコンテナ貨物の小口混載業に乗り出した。現在ではこれら海貨業者の行う国際複合運送事業と混載業は船社系や商社系のものに伍して堂々と活躍している。今や国際物流は情報化の時代に入っているので、これら海貨業の先進グループをリーダーとして他の海貨業者も挙つて国際複合運送事業と混載業に進出し、更に諸情報網の拡充強化を図り速かに総合物流業に脱皮することが望ましい。これこそ海貨業者が長い生命を保つための最良の基本的活性化対策であると考える。以下その理由並びに現状及び展望について述べてみたい。

2. 海貨業は運送業である

(1) 一般港湾運送事業の概念

一般港湾運送事業は港湾運送事業法の規定により、港湾において、他人（荷主又は船社）の依頼に応じて、船積の場合は貨物を荷主から受取り本船に引渡し、陸場の場合は貨物を本船から引取って荷主に引渡す行為を行うために船内荷役、はしけ運送、沿岸荷役、いかだ運送の行為（これらを法律で港湾運送と呼称する）のうち、関連するものを一貫して責任をもって行う行為（これを一般港湾運送と言う）を業として行う運送人である。外国の港湾にはこのような港湾運送の考え方ではなく、海陸両運送機関の間で貨物は接続

(transfer or tranship) されると考え この行為はlongshoring (沿岸荷役) と stevedoring (船内荷役) によって loading (積込み) unloading (卸下), 或は, shipping • discharging される cargo work or cargo handling (荷役作業) であるという考え方が一般的であって, わが国の港湾運送事業法のような公法を国が制定施行している国は他に見当らない。

一般港湾運送事業を営む者は運輸大臣の免許を受けなければならぬ。その運賃料金は運輸大臣の認可を受けなければならぬ。それは運送貨物の数量に基づいて算出する確定金額である。この認可運賃料金を増・減・免したり, 割戻 (リベート) したりすると法律により事業停止や免許取消し処分を受けたり, 罰金に処せられる。また 事業に公共性があるので港湾運送事業法 (第15条の2) に定めた場合を除き港湾運送の引受けを拒絶できない。

一般港湾運送事業の免許は利用者, 取扱貨物その他業務の範囲を限定して行うことができる。海貨業の免許はこの限定免許である。

(2) 海貨業は限定免許の一般港湾運送事業である

海貨業は一般港湾運送事業の中で荷主の委託により, 個品に限り一般港湾運送を行うことができる限定免許業で, 通称「海運貨物取扱業」の略称である。海貨業の中で更に高度の施設と能力を持っていて海貨業の免許業務のほかに更に船社から船内荷役の伴わない業務, 例えばコンテナ貨物運送のCFS業務や船社のTRS (戸前受制度) の上屋業務も行える免許業を新海貨業又は海貨無限定業と呼んでいる。

(3) エーゼント業は無限定免許の一般港湾運送事業である

取扱貨物にも, 利用者にも一切制限がなくあらゆる一般港湾運送が行える一般港湾運送事業は通常船社から船積陸揚業務を委託されるから, これらの事業は一般に船積陸揚代理業 (Shipping and Landing Agent 略して Agent エーゼント) と呼ばれている。関西の港湾では, 在来船の船内荷役を船社から元請する一般港湾運送事業をStevedor (訛つてステベドナー, 略してステベ) と呼んでいたが, これらの業者はエーゼント業を同時に行う

から今日では関西地区でも一般にエーゼントと呼ぶようになったが、今でもステベと呼ぶ人々もいる。

(4) 海貨業とエーゼント業の相違

海貨業は以上述べたとおり、取扱貨物が個品、つまり定期船貨物に限定され、船社から船積陸揚代理業が引受けられないから、エーゼント業に比べて業域が著しく狭い。そのうえ、エーゼント業者は、エーゼント業務を社業の主軸とし、そのほかに社内に海貨業部門を設け 課又は部制を敷き専従者を配置して海貨業務に専念させ、海貨業の同業会にも加入していて、一般の海貨業者と激しい集荷競争を繰り広げている。海貨業の専業者は同業者とのほかにエーゼント業者とも非常に不利な条件で競争を行わなければならないから、定期船貨物不況期にはその経営は著しく困難となる。

(5) 海貨業は公共性の運送業である

海貨業は一般港湾運送事業者であるから公共性の運送業である。港湾運送事業法に基づく一定の物的的施設を保有し、運送貨物の数量ベースの運賃料金の認可を受けて事業を行っているのであり、その事業収入は運送貨物の数量により増減する。港湾を通過する定期船貨物の不況時には、これに即応した運賃料金の引上げは間に合わず、事業規模を縮小したり、利益の少ない運送を拒絶することができない。ここに海貨業の宿命的特異性がある。

海貨業は通称「海運貨物取扱業」の略称であるため、この通称から運送業としての語感が(5)かず、その語意から運送取扱業と誤解され、戦前の海運組合法による自由業であった乙種海運仲立業の略称の乙仲と一般に呼ばれてきたが、これは海貨業の概念を理解しないための誤用である。海貨業は定期船貨物の港湾運送の運送人（carrier）で免許事業者であるが、乙仲は定期船貨物の仲立業（スペース・ブローカー）で自由業であつたが、22年に海運組合法の廃止と共に無くなつたものであるから全く異質のものである。それに乙仲は死語であり、海貨業者を乙仲と呼ぶのは誤りである。

しかし、海貨業者は後で述べるとおり、運送取扱業を兼営して欧米のフォ

ワーダーと同じ事業を兼営するようになったから、これらの兼営業者はフォワーダーと呼ばれるようになつて今日に到つている。

3. 海貨業のフォワーダー業への脱皮

(1) 高成長時代の海貨業

港湾運送事業法は昭和26年5月29日公布、同6月20日施行された。当時港湾運送事業は登録制で運賃料金は届出制であつた。

34年3月、全面的に改正し、事業の目的の中に「事業の健全な発達を図り、もつて公共の福祉を増進すること」を加えて公共性を法制化し、事業を免許制に改め、運賃料金を認可制とした。41年6月、免許基準を引上げ事業の責任体制を義務づけて、一般港湾運送事業の施設の増強を図つた。36年頃から40年代にかけての高度成長期の波に乗つて、海貨業者も引上げられ免許基準を満し、物的的施設を増強し、海貨業に専念して経営は向上した。

(2) 海貨業のフォワーダー事業への進出

48年10月から第1次石油危機が始まり、わが国も極度の石油エネルギー規制政策を採つたため港湾運送貨物の減少を來した。一般港湾運送事業者は限られた貨物の奪い合いのため激しい集荷競争を展開した。海貨業者は、港湾運送事業だけの専業者としては、運賃料金のダンピング以外には荷主獲得の武器が無く経営は著しく困難になった。そこで荷主に対して他社より優れたサービスを提供するために通関業の兼業を特に強化し、まず海上運送の面から海上運送取扱業を、次いで貨物自動車運送取扱事業、内航運送取扱業を開始するほか梱包業元請、各種損害保険代理業を兼営し、倉庫業にも進出した。

これらの兼営事業が歐米のfreight forwarder（略してforwarder フォワーダー）の事業と同じであることから、これらの兼営業者はフォワーダーと呼ばれるようになつた。

しかし、フォワーダーと呼ばれる海貨業者は今尚海上運送貨物のブッキングの主導権を握ることができず、荷主に直接ブッキングされ、海貨業者がフォ

ワーダーとして行った貨物船積行為に対しても、わが国発着の場合は海運同盟加盟船社からはコンペンセーション（compensation、つまり booking commission又はbrokerageである）がもらえない。又、海貨業者は船社に支払う海上運賃料金は原則として荷主の為に立替えない。以上の2点は海貨業者のフォワーダー的業務が欧米のフォワーダーの業務と根本的に異なるところである。

(3) 安定成長時代の海貨業

53年の第2次石油危機を過ぎてからはわが国の経済が低成長期に入り、港湾運送貨物の増加率は年々低下してきた。外国貿易額こそ55年以後は増加してきて、特に56年以後は輸出が輸入を超えてきたため国際貿易摩擦問題を生じて、爾来わが国の経済はいわゆる定成長期に入つて今日に及んでいる。しかし、わが国の外国貿易額は安定成長しつつあるが、貿易貨物は軽薄短小化しつつあるため、港湾運送の個品貨物は年々減少してきて、59年からいくらか持直したものの貨物の流れは好転しない。

海貨業者がフォワーダー事業を兼営した頃は、自社の港湾運送事業確保のためにその補完的物流業を兼営してきたので、それらの兼営事業は自社の港湾運送の顧客に対するサービス強化に主眼を置いた関係上、兼営事業それ自体では必ずしも採算がとれたとは言えなかった。しかし、低成長期に入るや、海貨業はそれぞれの兼業そのもので利益を上げて総合経営で収支均衡を保つためにフォワーダー事業を益々拡充強化する必要に迫られた。

4. 海貨業の利用運送業への進出

(1) 無限定免許取得の困難性

海貨業者が努力して無限定免許を取得し、エーゼント業に成長することは海貨業者最高の希望であり、41年の港湾運送事業法改正以来の国の指導育成方針でもあった。しかし、海貨業者が無限定免許を取得するためには、新たに船内荷役といかだ運送の必要施設とノウハウを備え、沿岸荷役及びはしけ

運送に対する更に高度の免許基準を満さなければならないのに非常に困難である。今日までこの難関を突破した業者は全国で5指にも達しない程である。今では他の海貨にとって夢となってしまった。また、たとえ無限定期免許を取得したとしても今日ではエーゼント業界へ割込む余地がない。寧ろ無定期免許取得に要する資金と努力は総合物流業への進出に投じた方が効果的であると考える。

(2) 利用運送業への進出

フォワーダー事業、つまり貨物運送取扱事業には、運送取扱業、運送代弁業、運送仲立業、運送取次業、利用運送業がある。わが国の海運同盟船社からコンベンセーションが取得できない海貨業としては、フォワーダー事業のうち、利用運送事業を行うことが経営上有利である。海運業のコンテナ化が伸展した結果、LCL貨物の混載により船社からBox Rateその他の大口貨物割引運賃で海上運送サービスを仕入れて、自社が設定する単品運賃との利さやを嫁ぐ方法は海貨業者が行う利用海上運送業の一つとして効果的である。ここに着眼した海貨業者は、フォワーダー事業兼営以来、単独で、或は協同で混載業を兼営してきた。なお、国内運送においても、これまでトラック運送取次事業を行ってきたが、輸出入貨物の国内協同一貫運送を主宰する必要から各種利用運送事業を行って運賃の差益取得を狙うようになってきた。

(3) 国際複合運送事業への進出

海貨業者が利用運送事業へ進出した中で最も注目すべきものは国際複合運送への進出であった。

わが国発着の国際複合運送は1971（昭和46年）にシベリア経由ランドブリッジ・サービス（Siberian Land Bridge 略称SLB）がはじめて一般港湾運送業者を中心として開始され、続いてSea-Train社、Ser-Land社、によるAmrerician Land Bridge（ALB）、大西洋海運同盟船社、によるMini Land Bridge（MLB）、Interior Point Intermodal（IPI）等が次々に開始された。これら船社が主宰する国際複合運送サー

ビスの開始に伴い海貨業者もエーゼント業者も各々の先進グループが挙って米国・カナダ及び欧州諸国向複合運送に乗り出し その取扱範囲を年々拡大し、今日では既に海貨業者全国158業者（含新海貨・60年3月現在）の約4分の1の業者が殆んど全世界に向つてそれぞれ国際複合運送のルートを拡げており、その他の海貨業者も多数進出を計画し準備中である。

(4) 世界の国際複合運送の歩み

1965年以前から欧州諸国では国際複合運送は無統制に実施されていたので、これを各国共通のものに標準化しようとして、1965年ローマ私法統一国際協議会で研究し、国際複合物品運送契約に関する条約案、通称バッゲ条約案の審議が国連の場で開始されてから15年間 紛余曲折を経た討議の末、1980（昭和55年）5月コンセンサス方式により、全世界の多数国により、国連国際物品複合運送条約（United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods）が採択されたが、わが国をはじめ、世界の先進国が批准しないため未だ発効されていない。また、これらを速かに発効させようとする動きも全くうかがわれない。

しかしながら、国際複合運送は国際貿易取引において需要が多いから、欧州主要国はフォワーダーの同業会や協会（Association）で標準運送約款を制定して、フォワーダーがそれを基準にして国際複合運送を行っている。米国は新海事法に基づいてNVOCCを行っている。なお、欧州諸国のフォワーダーの協調とその利益擁護を目的として1926年ウィーンに設立されたFIATA（Fédération Internationale des Associations de Transitaire et Assimilésの略称。国際フォワーダー協会あるいはフィアタと呼ばれている）が国際複合運送証券（FIATA CT%）を制定しており、これを国際商業会議所（ICC）が統一規則の改正で国際複合運送書類として船社発行のCT%と同一の取扱いを特認したことから、FIATAの準会員（正式会員が各国のフォワーダーの集合機関の代表機関でこのメンバーをFIATAの準会員と規定している。）がFIATA CT%を購入して使用するようになった。わが国では、船社系以外のMTOはそれぞれ自社の国

際複合運送証券（M T%あるいはC T%）を発行してきたがFIATAのC T%を発行する業者もある。60年10月1日に社団法人になったわが国の日本インターナショナル・フレイト・フォワーダーズ協会（略称JIFFA）も創立以来6年近くの間わが国の国際複合運送統一向上のため真剣な活動を続けており、最近国際複合運送のためのM T%を制定したところ、これがわが国のフォワーダーがMTOとなって行う国際複合運送に適合するのでこのM T%を使用する業者が多いということである。

(5) 海貨業が行う国際複合運送の得失

海貨業が行う国際複合運送には次の2方式がある。

A フォワーダーとして行う方式

海貨業者が荷主の貨物の輸送に最も効率的のルートを選び、関連運送機関を選定して組合せて国際複合運送を設定し、荷主の代理人として荷主の貨物をこの運送機関に取次いで一貫輸送を完遂させて各運送機関から取次手数料を受得し、荷主からは港湾運送運賃料金及び貨物取扱料金を收受する。荷主には運送機関所定の運賃料金を支払わせ、運送機関には運送責任を負担させ、自らは負わない。各運送機関から受取った%及び運送証券は自社が保有し、荷主に対しては自社の全区間をカバーする Forwarders Cargo Receipt (略称FCR) を発行する方式である。

B 複合運送人（MTO）として主宰する方式

この方式は海貨業者がMTOとなって、予め一定のルートの国際複合運送を設定しておくか、荷主の希望するルートに国際複合運送を設定し、関連運送機関と有利な条件で運送契約を締結し、荷主とは全区間に對し運送人（M TO）として複合運送契約を結び、荷主からは自社の全区間に對する運賃料金を收受し、M T%を渡し全区間に對して運送責任を負担する。

自社は荷主となって荷主の貨物を実運送機関に託送して、荷主との国際複合運送契約を履行する。荷主から收受した運賃料金と実運送機関へ支払つたものの差益を受得するのが狙いである。

A方式では、海貨業者には運送責任は無いが、いかに多額の取次手数料を

取得するかが海貨業者の手腕である。

B方式では、海貨業者の運送責任は重いが、荷主に売れる運賃が設定できれば差益は必ず取得できる。同業者間の競争が激しいので、売れ易い運賃の設定がむずかしい。いかに有利な条件で運送を仕入れるかがMTOの手腕である。

わが国の国際複合運送はB方式で行われるのが主体であるが、海貨業者は必要に応じA方式でも行う。欧州ではA方式が主体で必要に応じてB方式を併用している。それぞれの国情と歴史の違いがある。国連国際物品複合運送条約はB方式を規定している。

わが国の国際複合運送のMTOを大別すると、船社系、商社系、その他（港湾運送事業者、港湾運送事業を兼営する倉庫業者や陸運業者その他）となっている。船社系は船社自身が主宰するもので、海上運送は自社で行いその他の区間の運送は荷主のために手配（arrange）し、それを荷主に保証する形をとっている。

わが国の国際複合運送事業は、その事業自体では利益を生んでいるものは少いようであるが、各社共将来の発展を目指して重点を注いでいるようである。これまでの最大の狙いは自社主力事業の業域防衛と更に拡充強化のための補完事業として遂行してきている。したがつて、船社系のものは自社の航路のルートに限られ、商社系のものは系列会社の形体ではあるが、自社取扱商品主体に片寄る感があり、ルートも限定される惧れがあるから、系列外の荷主は利用しにくい場合がある。

ところが、海貨業者は元来個品限定免許の関係上、多品種、多形態、小口貨物の多方面輸送に関するノウハウに優れているので、国際貿易物流が軽薄短小となり荷主のニーズが多様化した近年は、不特定多数の荷主にとって最も利用し易いMTOである。船社系や商社系MTOは特定商品や高級商品の専門店であるが、海貨業者のMTOはスーパー・マーケットであり、デパートメント・ストアーである。この海貨業者のMTOの大衆性に将来の発展性がうかがえるのである。

反面、海貨業者のMTOは資力信用の点と情報網の点で船社系や商社系に

劣るとの批判がある。確かに海貨業者自体は大手の船社や商社よりは資力は低いし、情報網も小さい。しかし 信用は資力だけでは保てない。運送の信用は、安全、確実、迅速、低廉のサービス提供により生れるのである。海貨業者のMTOが優秀な運送機関を下請に使用し、その運送を厳格に管理して遂行させれば荷主の信用は獲得できる。外国の優れた代理店と密接な提携を行つて、これらから諸外国の最新の情報を入手し、下請運送機関からの情報と併せて荷主に適時的確に提供すれば荷主は必ず満足する筈である。

情報網の拡充とは必ずしも自己の資金で自己の通信施設を整備することだけではない。むしろ、いかに他の通信施設を低成本で効率的に使用し、これを荷主にいかに速かに正確に伝達するかである。この成否は熱意と誠意の有無による。海貨業者のMTOがこの熱意と誠意を活用すれば船社系や商社系より情報提供が悪いと荷主から苦情を受けることは無い筈である。

5. 海貨業の総合物流業への脱皮

(1) 海貨業の総合物流業への進出

一般港湾運送事業は港湾通過貨物の数量の増減によりその経営が左右される不安定な企業であるから、港湾運送事業を基盤としてその他の物流業を多数兼営して総合物流業に大成させて港湾運送事業を安定させ発展させようとする考えが既に以前から政府にあって、運輸省の機構改正時以来当局ではその方策を研究中である。

運輸省貨物流通局の考え方によると、総合物流業を営むためには次の条件を必要とするということである。

- A 陸海空に跨がる運送サービスを提供するための運送に関するノウハウを備えていること
- B 安心して利用者が利用できる信用力があること
- C 高度化・多様化したニーズに効率的に対応できる情報ネットワークを設定していること
- A については、海貨業者のうち大部分の業者が今日ではフォワーダーに

成長しているので運送取扱業として海陸各運送について運送代弁業、運送取次業、運送仲立業による各種サービスを提供しており、更に新海貨業者を含めて40業者以上が各種利用運送事業として小口混載業や国際複合運送事業を主宰している。このうち、多数の業者は次に述べる方法で航空貨物の運送取扱も行っている。

このように、海貨業者の先進グループはAの条件を達成しつつあり、その他の海貨業者も先進グループを追いながら総合物流業に進出しつつある。

Bについて、既に混載業や国際複合運送事業を行っている海貨業者は、自営する一般港湾運送事業については免許事業者として十分の信用があり、この信用に基づいて行う運送取扱事業や利用運送事業の実施に際しては、荷主の貨物を委託する実運送機関の運送を厳格に監視し、安全、確実、迅速な運送の完遂を確認することを怠らないから、十分荷主の信頼を受けていると考えられる。したがってBの条件は既に満している。

Cについては、海貨業者の大部分が既にOAを導入しており、近く主要港湾のシップネット・システムが発足する見通しであり、大部分の海貨業者がこれに参加する態勢である。この実施により、輸出では荷主の船積指図から入手までの貨物の動きが刻一刻コンピューターに打込まれるので荷主が必要とする情報は随時提供できる。そのうえ常時船社の高度化された情報網が随時活用できるし、多数の業務提携先の外国代理店やシッピング・コレスポンデントから広範囲に亘る最新の情報が入手できるので、海貨業者が総合物流業者として成長するための条件は揃いつつある。要はこれらの業者が、いかにこれらの総合情報システムを活用して荷主とのコミュニケーションを深めていくかである。これを完遂させる鍵は業者の熱意と誠意である。海貨業者は常に資力の劣勢をカバーするために優れた人材の育成によりこの鍵を獲得しているからCの条件も満されるものと考える。

(2) 海貨業の航空貨物の運送取扱業への進出

わが国経済の高度成長期は海貨業者は押し寄せる海貨の港頭滞貨を捌くのに追われて空を仰ぐ余裕がなかったが、低成長期に入り同業者間に激しい集

荷競争に入るや海運の衰退に比べて空運の著しい発展振りに気がついて眼を見張つた。そして、将来の空貨の激増を見通して50年頃から海貨業者の先進グループは航空貨物の運送取扱事業に乗り出した。

航空貨物の運送取扱事業には、(1)利用航空運送事業（貨物）（通称航空貨物混載業。運輸大臣免許事業）、(2)航空運送取扱業（貨物）（通称航空貨物取扱業。運輸大臣に届出制）、(3)航空運送代理店業（通称航空貨物代理店。IATAの免許制で運輸大臣に届出制）の3事業がある。このうち、(1)は、複数小口貨物を混載して大口貨物として混載業者が航空会社に支払う大口低率運賃と荷主から收受する単品運賃との差益を収得する事業で収益性が高い。免許基準が著しく高いから海貨業者は一足飛びには到達できない。(2)は空貨の航空会社への取次業だが、航空会社からは取次手数料が收受できないから、有名無実である。(3)は航空会社の営業代理店業務を行つて集荷した貨物の運賃の一定率（通常5%）の金額を代理店手数料として收受する事業である。このIATAの免許基準が実績評価方式で非常に高い。

そこで、海貨業者はまず航空貨物代理店の集荷代理店（俗にIATA Sub Agentと呼ばれる）となって代理店から集荷手数料を收受しつつ、実績が免許基準に達した時にIATAに申請し、審査を受けて航空貨物代理店となるのである。このようにして代理店としてのノウハウを十分備え、集荷力が大きくなったらグループ方式の空貨混載業に参加して混載業を行い、将来独立して単独混載業者に大成するのである。現在までにIATAの航空貨物代理店免許を取得した海貨業者は僅少で、他はいずれも集荷代理店の段階であるがその集荷活動は活発である。

航空貨物は海貨業者が見通したとおり、近年著しく発展している。51年から60年までの10年間にわが国の貿易額は87%伸びた。このうち、海運貨物は77%しか伸びていないが、航空貨物は実に214%も激増し、全外国貿易額に占める空運の割合は51年の6.9%から60年には11.6%に飛躍している。60年の空運によるわが国外貿易額は輸出4.3兆円強、輸入4.1兆円強で合計8.5兆円弱となり、外貿全額73兆円の11.6%に達している。総合物流業に大成する条件としては航空貨物の運送取扱いは不可欠であることが理解できる。

(3) 海貨業の総合物流業への脱皮

以上述べたように、海貨業者の中の先進グループ40業者以上は既に総合物流業に進出して着々成果を挙げつつある。

その昔、海運のコンテナ化の兆しが芽生えはじめた頃から今日を見通して、海貨専業者に対して、「海貨業を基盤とする国際フォワーダーに脱皮せよ」と機会あるごとに呼びかけて20年経った。今では殆んど全業者がフォワーダー事業を兼営していて、その中の4分の1は既に総合物流業者として育ちつつある。その他の業者もこれに続いて総合物流事業への道程としての利用運送事業であるコンテナ貨物の混載業と国際複合運送事業には是非共進出することが望ましい。

既に海貨業を基盤としてフォワーダーに脱皮した海貨業全業者に対して今度は「総合物流業に脱皮せよ」と呼びかけたい。これこそ、これから時代における海貨業者が港湾運送事業を営みながら長く生き延びるための最高の活性化対策であると確信する故である。

A STUDY ON PORT-HARBOR AND INTERNATIONAL INTERMODAL
TRANSPORTATION

—ESPECIALLY CENTERING AROUND THE WEST COAST OF KOREA—

港湾と国際複合一貫輸送に関する研究

—特に韓國の西海岸を中心として—

金 在 河

(韓國・全州大学校)

Contents

Chapter 1 : Introduction

1. Notion of International Intermodal Transportation
2. Problems of International Intermodal Transportation
3. Policy of Readjustment of Port-harbors to cope with Containerization

Chapter 2 : International Intermodal Transportation and the Direction of Overland
Transportation of Container

1. International Intermodal Transportation and Direction of Trans-
portation by Container Truck
2. International Intermodal Transportation and Direction of Trans-
portation by Container Train
3. Overland Transportation of Container and Function of I. C. D.

Chapter 3 : Conclusion

1. Conversion of Container Transportation Market to Multi-Calling
at Port-harbors
2. International Intermodal Transportation and Direction of Long-
Term Development of Local Container Port-Harbor
3. Conclusion Remark

A STUDY ON PORT-HARBOR AND INTERNATIONAL INTERMODAL TRANSPORTATION
- ESPECIALLY, CENTERING AROUND THE WEST COAST OF KOREA -

Prof. Jae Ha Kim

Chapter 1: Introduction

1. Notion of International Intermodal Transportation

"United Nations International Multimodal Transportation of Good Treaty" was concluded by United Nations Convention on International Multimodal Transportation of Goods in May 1980. Definition of "International Multimodal Transportation of Goods" stipulated in Article 1 of the General Provisions of the treaty reads, "International multimodal transport" means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country". In other words, "Multimodal Transport Contract" means a contract whereby a multimodal transport operator undertakes, against payment of freight, to perform or to procure the performance of international multimodal transport. Therefore, the combined transportation operator of international cooperative and continuous transport are granted with the guarantees of (a) Singleness of transportational subject, (b) Singleness of transportation, (c) Unitary freight tariff and (d) Singleness of transportation liability. As an example; Such material forms as Land Bridge Service, the diverse cooperative and intermodal transportational system and its economic nature are pattern of international intermodal transportation.

Thus, International Intermodal Transportation assumes liability for all sections of transportational route and maintains the constancy of freight by transporting cargos from the door of consignor to the door of consignee with organic combination of more than two different modes of transport. Also, in view of national economy, International intermodal transportational system minimizes total transportation cost and is a synthetic transportational system most suitable for rapid and safe transportation.¹⁾

2. Problems of International Intermodal Transportation

The characteristic of international intermodal transportation through the medium of container is preference between its route and relative parties. The main routes which are linked with this country are (1) American Land Bridge (ALB): A route through which cargos are transported to European countries after being transshipped on the East Coast of the United States acrossing American Continent being connected with railroads at harbors on the West Coast of the United States after acrossing the Pacific Ocean. (2) Canada Land Bridge (CLB): Acrossing the territory of Canada by railroad after acrossing the Pacific. (3) Sea and air transportations via the West Coast of North America: Transportation to European countries loading on aircraft in Vancouver, North America and Europe after acrossing the Pacific. (4) Sea and air transportation via South-East Asia: Transportation to European countries by transshipping on aircraft after transporting to Hong Kong, Singapore and Vancouver. (5) Intermodal transportation via European route: Intermodal transportation to the inlands of European countries by transporting to European ports through European route (via Suez Canal). (6) Mini Land Bridge (MLB) (shipping company service): Transportation to Gulf ports on the East Coast of North America acrossing the continent after transshipping on railroad at ports on the West Coast of North America after acrossing the Pacific. (7) Interior Point. Intermodal (shipping company service): Transportation to the inland of North America after transshipping on railroad at ports on the West Coast of North America after acrossing the Pacific. (8) Riverst. Interior. Point. Intermodal (RIP)

1). NACFO: Trailer/container traffic, Special Rules for Containers Measuring Less Than 400 Cubic Feet Inside Dimension, p 255.

(shipping company service): Transportation to the inland of North America after transshipping on trucks at ports on the East Coast of North America after coming to the ports via Panama Canal. (9) Intermodal Transportation between Korea and America (forwarder service): Forwarder service applicable to (6) and (7). (10) Intermodal transportation between Korea and Japan: Transportation to the inland of Japan after transshipping on railroad or truck at Shimonoseki Port after transporting to Shimonoseki Port by Kwanbu Ferry from Busan or by container ship from Inchon Port. (11) Intermodal transportation between Korea and Taiwan: Transportation to the inland of Taiwan after transporting to ports of Taiwan such as Kaohsing, Keelung and others ports transshipping at these ports. Also, there is another route through which cargos are transported from Korea to the inland of Taiwan by way of Keelung port. (12) Intermodal transportation between strait localities of Korea and the South-East Asia: Transportation to the inland of Korea after transporting at Hong Kong, Singapore or Bangkok. (13) Intermodal transportation to Africa: Transportation to the inland of Africa by railroad or truck after transporting to Lagos and other places. (14) Intermodal transportation to Australia: Transportation to the inland of Australia by transshipping on railroad or truck after transporting to Sydney or Melbourne. (15) Intermodal transportation to the Middle East: Transportation to the inland of the Middle East by acrossing the continent by truck after transporting to Dubai, Dammam, Kuwait and Basro Port by container, etc. The above routes are operated by such carriers as shipping companies and airlines who operate their modes of transportation for themselves and, in addition to these are diverse by such diverse enterprises as transportation handling enterprises, overland carriers, warehousemen and shipping agents as NVOCC (Nonvessel Operating Common Carrier by Warer). However, international intermodal transportation service cannot fulfill its function sufficiently as transit transportation. Therefore, overall regulation by public law is necessary for international intermodal transportation that can change the function of containerization from hard phase to soft one. For example: Problems such as terms and conditions of trade, financing, insurance, liability of carrier, B/L and various freights should be systematically solved so that transportation can be undertaken with Add on Rate and Network Liability System by issuing through B/L. Especially, terms and conditions of trade, financing, insurance, liability of carrier, freight and Letter of Credit may be referred to July, August and September issue of "Problems of International Intermodal Transportation" written by me and published by "Cargo Press".²⁾

3. Policy of Readjusting Port-Harbors to cope with Containerization

To cope with the increase of the quantity of goods transported by containers, it is urgent task to frame a policy for readjusting port-harbors by securing sufficient capacity of marine transportation and by expanding port-harbor facilities. From the beginning of 1980s, Korea began to act a leading role in the world in the field of the capability of shipbuilding and of manufacturing container. Also, the number of container owned is also ranking high in the world. In view of economic prerequisites and of the trend of international intermodal transportation, the formulation of policies for marine transportation and port-harbor will be accelerated for the re-arrangement of port-harbors of this country to cope with prospective containerization.

Nevertheless, in "Post Development" published by UNCTAD, it was asserted that, as the most ideal form of current container development system, and in the case of traditional port cities like Busan of Korea, a container transportation system in which

2) Jae Ha Kim: "Problems of International Intermodal Transportation"; pp 45 - 49, "Trade transportation"; Aug. 1986; "Ibid"; pp 45 - 48; Sep. 1986; Press Cargo, August and September 1986.

container terminal only undertakes loading and unloading of container while such incidental function as storage function, sorting function and custom clearance function are transferred to I.C.D. that is geographically near from final consignee or initial consignor may be recommended.³⁾ Also, in "Measures for Rationalization of Container" published by KAIST (Korean Academic Institute of Science and Technology) and the Ocean Research Institute, the uselessness of local container port-harbors was asserted by mentioning, "..... now adequacy can no longer be found in the reason for the existence of local container port-harbors in this country. Accordingly, one port-harbor for one route of one country or one harbor for plural routes of one country should be recommended". In extremity, they asserted one port for one route or one continent.⁴⁾

Corresponding to these assertions, the scale of Busan Port is lagging behind its increasing volume of container owing to the delayed start of the construction of its container pier, which was resulted in a blockade of further growth of the port-harbor. On the other hand, in order to be prepared for probable development of room for further development of Inchon Container Port, an exclusive container port is constructing in Kwangyang Bay on the South Coast. In addition to these, in view of prospective relation with Communist China and of synthetic development of territory, a plan was formulated for the development of Biin Port on the West Coast to construct a large-scaled container port of international level. Another plan was framed for the containerization of international intermodal transportation that connects respective transportation organ of sea, land and air together after constructing Ocheon Feeder Port and Mado Feeder Port as base ports. The intended purpose of these plans is, in view of efficiency and principle of competition, to change the routine circulation system, a type of "following after demand" in which service is adapted to demand to a reverse type of "developing demand" with mutual assistance (cooperation and tie-up) of relative parties by curtailing administrative power to a possible extent in view of publicity. Therefore, confront tasks are rapid development of the capability of international intermodal transportation system that gives option to users and improvement and expansion of new container port-harbors which are competition prerequisites in demand for traffic service and readjustment of port-harbors to cope with intermodal transportation of containers based on the background of plan for the construction of new ports. There are 1,868 port-harbors in Korea and, among these, 44 are designated port-harbors. Among the remaining 1,409 port-harbors including fishery harbors, there are Inchon Container Port, Busan Container Port and Kwangyang Container Port that is to be completed in 1987. This means that, where there are many local ports, the theory of one port for one route of one country or that of one port for plural routes is nonsense. Also, it is considered that transferring the function of warehousing and sorting to ICD except for service of mother ship and marshalling function which container port-harbors must perform is contrary to the function of intermodal transportation. Furthermore, the West Coast of this country is a vast space that has a strong possibility of constructing new ports of international level and such ports will be able to handle ever-growing quantity of cargo to be transported by container. If ICD transfers custody, distribution and storage functions of port-harbor to inland, ICD of inland port type that is not collecting and distributing center of cargo can be a harmful factor that hinders the rapidity, economizing and safety of international intermodal transportation, unlike the function of European ICD that is like an inland port where such functions are perfectly fulfilled at exclusive container pier.

3) UNCTAD: Port Development: pp 99; 1978.

4) Ocean Research Institute of KAIST; "A study on measures for rationalization of container transportation"; n 141; 1981.

Chapter 2 International intermodal transportation and direction of overland transportation of container.

1. International intermodal transportation and direction of transportation by container truck. International intermodal transportation is formed in traffic market through competition among each means of traffic and free selection by users. It is a pluralistic cubic system covering trucks, trains, marine transportation, air transportation. Therefore, it is an indispensable premise for the construction of intermodal transportation system of sea, land and air by characterizing the system with the peculiarity of each means of transportation by most adequately allocating budget to them in order to most suitably cover the entire territory with this system. Especially, in trailer transportation system, computerization of information handling is indispensable for the construction of such system. The readjustment of public road transportation which makes the central system of trailer transportation as the starting and ending marks of intermodal transportation is the node of port-harbor transportation system which is the core of international intermodal transportation. Connection between port-harbor and intermodal transportation may be expected by constructing piers for containers to make preparation for the increase of the quantity of both home-made and foreign-made goods to be transported and by expanding and improving road transportation in the rear based on a plan concerning the quantity of goods to be transported by containers (TEU). 1). A plan for the organization of road network in the rear. Express-highways plans to be connected or expanded under the 2nd Plan for Multiple Purpose Development of the Land, the 5th Five-Year Plan for Economic and Social Development and plans for the development of Kwang Yang Bay and Biin Port as follows:

Table 1. Plan for the expansion of transportation network facility.

Classification	Description	Section	Scale of project (km)	Period of Project
Road	expansion of express-highways	Taejon-Kwangju	170.7(4 lanes)	1982-1986
		Seoul-Taejon	152.3(8 lanes)	1985-1987
		Hasan-Jinju	51.6(4 lanes)	-1991
		Taegu-Nasan	84.2(4 lanes)	-1991
	construction of express-highway	Taegu-Chun-chon	330.0	1987-1990
	Expansion of express-highways	Jeonju-Namwon	58.9(4 lanes)	-1988
		Namwon-Kure	36.4	-1988
Railway	Double tracking of Honam Line	Yiri-Songsungri	101.2	1981-1988
	Kyung-Su Line CTC	Suwon-Dong Taegu	285.6	1984-1988

Material : Jae Ha Kim; "A study on policy of Marine Transportation and Port-Harbor in Korea" p.22; The Korea Port Economics Association, 1986

(estimated cost: 45 billion Won) and double-tracking of the West Coast Railroad should be started at the same time with the completion of bank at the mouth of the Kum River. (4). The 4-lane express-highway that connects Jinju, Namwon I.C. and Kwangju should be connected with the 88 Express-Highway and the West Coast Express-Highway at Namwon.

2). Problem of transportation by container trucks. Container transportation enables ships to obtain high working ratio. At the same time, a study should be made to give a high productivity to the trucking industry. Especially, in overland transportation of containers, reliable and rapid withdrawal of containers and overland transportation of empty containers should be assigned to truckers and a certain system should be established so that such system can be profitable to truckers. 1) Also, tasks in relation to overland transportation of containers and in abreast with the development of intermodal transportation system are as follows: (1). Systematizing overland transportation and construction of powerful transportation network. (2). Re-organization of transportation capacity to be equipped with powerful capability of collection and delivery. (3). Improvement of the ability of handling informations by introducing computer for the management of containers, relative machinery, equipments and facilities. (4). Improvement and expansion of road facilities and supplementation of existing regulations and systems of overland transportation for the establishment of international intermodal transportation system. 2). Cost of inland transportation. There is a trend of prolonging the distance of international transportation caused by the expansion of trade by the Pacific nations, of increasing the quantity of goods transported by containers and of building and using

(1). In order to connect between Biin and Daejeon, construction of an industrial express-highway with 4-lane and a length of km should be started. (2). In abreast with the double-tracked railroad, 2 2-lane express-highway should be parallel with the river-side road along Kum River Bank (Kunsan - Daejeon, 100km) that is to be completed in 1987. (3). Construction of a 4-lane express-highway between Inchon and Mokpo along the West Coast Line

1). MACFC: Trailer/Container traffic, Special Rules for Containers Measuring Less Than 400 Cubic Feet Inside Dimension, p 255.

large-sized container ships. As a result, international intermodal transportation system, when Inchon Port is used for goods of export or import, the cost of transportation is only 300,000 Won for 100 tons of cargo. However, cost of inland transportation to Busan is 1,400,000 Won. Therefore, cost to Inchon Port is low by 1,100,000 Won. In the case of container cargo, cost is low at Inchon Port by approximately 200,000 Won on the basis of each 40 feet.²⁾ In the case of Han Jin Marine Transportation Co., Ltd., they abolished, in August 1980, differential freight system that had been applied to Inchon and Busan Port. Even if differential freight is charged, cost at Inchon Port is lower by 770,000 Won if cost of overland transportation is included.³⁾

Table 1. When differential freight is not charged

Classification	Seoul-Inchon-Yokohama	Seoul-Busan-Yokohama
Freight tariff	₩243,540,000	₩210,000,000
Cost of overland transportation	43,020,000	185,870,000
Stevedoring charge	16,710,000	16,820,000
Total:	₩303,270,000	₩412,698,000

Table 2. When differential freight is charged

Classification	Seoul-Inchon-Yokohama	Seoul-Busan-Yokohama
Freight tariff	₩210,000,000	₩210,000,000
Cost of overland transportation	43,020,000	185,870,000
Stevedoring charge	16,710,000	16,820,000
Total:	₩269,730,000	₩412,698,000

Material : Jae Ha Kim, "Ibid" p 23, The Korea Port Economics Association, 1986

Nevertheless, 80 percent of exporters and importers of Seoul prefer to Busan Port since they are lack of the consideration of total cost system for saving cost in material circulation.

Table 3. Results of using harbors by business organizations in the sphere of the influence of Inchon Harbor.

Classification	Import				Export			
	Total	Inchon Harbor	Busan Harbor	Other harbors	Total	Inchon Harbor	Busan Harbor	Others harbors
Total:	34,032,479	32,066,278	1,727,269	238,332	6,679,434	4,285,230	2,292,335	101,600
%	100	94.2	5.0	0.8	100	64.1	34.3	1.6
1983	16,791,292	15,863,220	846,120	81,952	3,446,699	2,267,967	1,429,399	49,535
%	100	94.4	5.0	0.6	100	66.8	32.8	1.4
1984	17,241,187	16,203,058	881,149	156,980	3,232,755	2,017,265	1,163,136	52,536
%	100	93.9	5.1	1.0	100	62.4	35.9	1.7

Material : Office of Customs Administration, Investigation and Statistics Bureau, 1986

As shown above, in the performance of inland transportation with containers, the pattern of container transportation is determined by inland transportation if the terms and conditions of marine transportation are same with those of inland transportation. However, as to transportation by container train, cost of transportation is increased for a short distance owing to excessive capital cost. In the case of long distance and of inland transportation of consignors are apt to prefer transportation on highway because of cost of maintenance of terminals and such hindering factors against the intended improvement of the effect of intermodal transportation system as employing a second means of transportation when cargo has to be delivered to final cargo owner. In economic analysis for the selection of the most suitable place for container piers and, in case cost of container transportation on the highway occupies 50 to 80 percent of all expenses, cost of container transportation on the highway in the areas of Seoul, Busan, Daegu, Kwangju, Namwon, Kwangyang, Biin, Ocheon and Mado are respectively determined reflecting estimated O/D volume of container of each area after computing unit cost of the business of container transportation on the highway and the total cost of the business.⁴⁾

2) Gil Soo Park, "A comparative study on the cost of transporting goods of export and import at Inchon Harbor and Busan Harbor", the second volume, pp 70-73.

3) Series No. 76 of "Hae Soo Harbor" published by Office of Maritime & Port Authority.

4) Office of Maritime & Port Authority, "Topographic survey for the selection of place for the construction of container pier", one of five volumes, 1985, pp 35-44.

Thus, international intermodal transportation greatly save time of transporting cargo to an area in a short or medium distance and such transportation is greatly effective as a strategic means of international intermodal transportation. Port-harbor, railroad and airport respectively shares a part of the whole process of transportation and ultimately they are connected by a terminal to display the function of international intermodal transportation. Intermodal transportation system should greatly uplift the gravity of trucking by displaying, to the maximum extent, the peculiarity of intermodal transportation which road traffic has. 2. International intermodal transportation and direction of transportation by container train. In Korea, quantity of goods transported by container train was 692,000 TEU in 1979. The quantity is increasing every year and if the quantity of 1979 is assumed to be 100, the quantity was 777,000 TEU in 1985 or an increase by 70 percent. Assuming that this tendency of increase is constant, it is anticipated that the quantity will be increased to approx. 1,166,000 TEU in 1990 and approx. 1,819,000 TEU in 1999. A comparison of the share of railroad with the whole quantity of national transportation shows that the share of railroad was 5.9 percent in 1980 and 6.6 percent (increased by 0.7 percent) in 1985. A comparison of the share of Seoul-Busan with the whole quantity of national transportation shows that the share of Seoul-Busan was 15.1 percent in 1980 and 22.5 percent or an increase by 7.4 percent in 1985.

Table 4 Yearly tendency of container cargo.

Year	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Classification						
National	692	825	952	962	1,184	1,173
(Increasing rate)	(100%)	(119%)	(123%)	(139%)	(170%)	(170%)
Seoul-Busan	270	305	313	331	352	377
(Increasing rate)	(100%)	(113%)	(116%)	(123%)	(130%)	(140%)
Railroad	41	51	63	74	78	85
(Increasing rate)	(100%)	(124%)	(154%)	(180%)	(190%)	(207%)
Share Seoul-Busan	National	39	37	32	34	30
% Railroad	National	5.9	6.1	7.3	7.6	6.5
	Seoul-Busan	15.1	16.7	20.1	22.3	22.1
		22.5				

Material : Prepared J.-H. Kim ; ISS.

In the adoption of quantity of cargo to be handled at each berth in framing plan for container yard and equipments, capability of stevedoring per berth gradually increases in accordance with the scale of facility to be installed by step. Therefore, in the determination of the capacity of various ground facilities such as CY, GFS and stevedoring equipments, when the capacity of initial stage of facility is applied in the application of stevedoring capability per berth, it is anticipated that a phenomenon of shortage of the capacity of facility will occur in abreast with the gradual increase of the scale of pier. On the other hand, when capability of final stage is applied, surplus investment may be made on the initial stage. In order to prevent this contradiction, in this plan, all of 207,000 TEU was applied in the determination of the scale of ground facility on the basis of the possible handling capability of Kwang Yang Bay that is berths, the average value of entire scale of facility. This quantity is nearly same with the quantity (209,000 TEU/Berth in 1982) handled by PCTOC (4 berths at both #5 and #6 Pier) that is currently operated at Busan Port or quantity (208,000 TEU/Berth in 1983) handled at Hong Kong Port (7 - 8 berths).

402), and quantity can be multiplied in many ways such as operating 2 trains per day or 4 trains per day and so forth. However, as an example of allocation of estimated quantity of containers to be handled at railroad terminal within the premises of container terminal. In the case of operating 4 trains per day for round-trip respectively for 200 days in a year and 3 trains per day for 60 days and 2 trains per day for 50 days, the allocation of frequency of operation is as follows:

Table 5. Allocation of the frequency of operating container train.

Number of day	Frequency of operating trains per day for round-trip	Railroad		Quantity of goods
		TEU	UNIT	
200	4 (384 TEU)	76,000	51,200	
60	3 (288 TEU)	172,280	11,520	
50	2 (192 TEU)	9,600	6,400	

Material : Office of Maritime & Harbor Authority; "Topographic Survey and Selection of Place for the development of Container Piers" p. 63.

1). Capacity of railroad transportation of containers.

In Korea, assuming that the scale of facility will be the average value of 7 berths of the whole scale in 1989, estimated quantity to be transported by railroad will be 102,191 TEU in 1989.*

On the basis of 330 working days per year based on working diary, average quantity to be transported by railroad will be 310 TEU (2,700 units) per day and 4,030 TEU per day in highest-demand season. However, railroad transportation of container will be 96 TEU (64 units) per trip, which is double quantity transported by a train consist of 24 freight cars (48 TEU). Therefore, quantity in high-demand season will be 480 TEU (320 units) per day by five trains.

Therefore, index in highest-demand season is 1.21 (480 310).

From the table on the left-hand side, we can see that, on the basis of the same given conditions of stevedoring facilities at Seoul and Busan as existing conditions, the number of container (TEU) transported by train can be increased to approx. 200,000

TEU per year comparing with 57,500 TEU in 1979. If additional capacity

can be obtained by increasing the number of train for daily operation to 8 trains per day for one-way trip respectively or by increasing the number of freight car to 40 per track, the capacity of railroad will reach up to approx. 270,000 TEU per year and this value is same with the estimated value for 1986 and 1991 for transportation between Seoul and Busan. Presently, Office of National Railroad has 400 freight cars for containers and they must have 400 more container train in 1986. If they fail to increase the number of container train to be operated between Seoul and Busan, the number of container TEU to be handled by truck will be 205,000 TEU in 1986 and 220,000 TEU in 1991 comparing with 195,000 TEU of 1979. Therefore, Office of National Railroads should hereafter get out of Kyongsu Axis (Seoul - Busan) and should establish container terminals at Daejeon, Tiri, Namwon, Kwangju and Kwangcheon in order to handle long-distance cargo. These 5 terminals are anticipated to receive and forward approx. 270,000 TEU by way of Busan, Kwang Yang, Biin, Ocheon and Mado. Also, it is anticipated that some 490,000 TEU will be received and forwarded in 1991. If railroad transports 50 percent of this volume, the volume will be increased to approx. 110,000 TEU in 1986 and to 245,000 TEU in 1991.

2). Measures for the transportation by container trains. Material measures for the development of freightlines transportation for effective door-to-door transportation and for the establishment of intermodal transportation system are as follows: (1). Establishment of effective transit system linked with trucking. (2). Introduction of computer system for information system. (3). Expansion of the capacity of transportation by container train. (4). Long-term plans for the construction of a double-tracked riverside railroad parallel with the West-Coast Express-Highway which will connect Inchon and Mokpo and which will be completed in 1991 and for the construction of other double-tracked railroads to connect Biin and Daejeon, Kwang Yang and Nam Won, Po Hang and Mokpo and Namwon and Jinju. 3. Overland transportation of container and function of I.C.D. Inland depot is a place where small cargos are consolidated after being collected from the inland of the country. More detailly, LCL cargos transported to truck terminal or train terminal are filled up in a container at an inland depot that acts the role of inland container base or inland container depot from which container filled up with LCL cargos is transported to container port. Inland depot or inland clearance depot is set up at a conurbation (business or population center place), an important focus in inland traffic network and is usually located about 50 to 60 km away from port-harbor or factory for the purpose of transporting consolidated cargos by container truck or freightliner. Owing to its scale that renders economic effect, inland transportation cost can be minimized. In other words, all container cargos are collected at ICD located in a conurbation by the consolidation role of ICD and then the cargos are regularly transported to container port or consignee. Therefore, it acts a role of consolidation and distribution of cargos which greatly reduces the increasing trend of average cost. Also, with systematic coordination and possibility of control of such functions as CY function, manufacturing function, stock management function and warehousing function for maximum profit and minimum cost, inland depot, from the notion of modern marketing, alters ports to an interface for international intermodal transportation and also transfers routine port function to ICD that is away from pier while LCL cargos are broken by GFS and improvement of custom formalities promotes efficiency of port. With the establishment of ICD base, trunk road transportation and local distribution are classified and large quantity of container transportation and speedfying it become possible in this system, cargos are transported from coastal railroad terminal to container pier with road trailer between sections of trunk road transportation in TOFC (trailer on freight car) method or in COFC (container on freight car) method taking advantages of speedfying railroad and minimizing original cost in long-distance. This system can ease traffic congestion and is an economic intermodal transportation system that includes the features of short-distance highway transportation and long-distance railroad transportation system, small loads of many consignors are loaded in a full container at road terminal (RT) and then carried by container truck to the door of consignee at the destination. Locations for the construction of ICD may be selected to Seoul Area, Honam Area and Kyongsang Area on the basis of topographic factor and volume of container. Here, Seoul Area covers Kyunggi-do Province and Kangwon-do Province excluding Seoul and Inchon. From this area, Kyongsu express-highway and Youngnam express-highway are connected together at Obong Railroad terminal. For central Area, with a lever of existing Kunsan Port, the gateway to Daejeon situated in the center of the territory. Biin Port, Ocheon Port and Mado Port which are

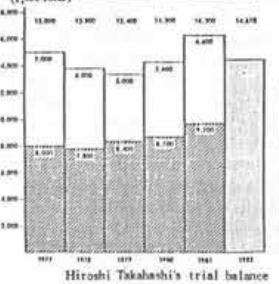
to be constructed, an inland depot of cargo collection and distribution type may be constructed at Kwangcheon, the center of express-highways which connect Jeonju and Junchang, Bijn and Daejeon and Inchon and Mokpo and of the double-tracked railroad of the West Coast that connects Cheonnan, Mado, Kwangcheon, Janghang, Kunsan and Yiri together. On the other hand, for Kyongsang Area, a groupage depot may be constructed at Kumchon, the center of Kyongsang Circum which covers Jinju, Masan and Ulsan excluding Busan and of Kyongsang Circum which covers Andong, Daegu and Pohang. Honam Area connects Namhae express-highway and 88 Express-Highway and is situated on the border between Kyongsangnam-do Province, Jeonabuk-do Province and Jeonanam-do Province which cover 13 counties. Also, it is the center of the South-West part of this country and an inland depot of inland port type that will be unique in this country may be constructed at Namwon that is near from Kwangju whose gateway will be Kwangyang container port that is being constructed. Thus, in abreast with the development of the intermodal transportation of marine containers, inland container transportation system will act as feeder for marine transportation. Especially, when international intermodal transportation system steps into full-scale operation, marine container transportation will depend upon the achievement of inland container transportation. Therefore, the success or failure of international intermodal transportation will cause direct and serious competition between railroad and highway because virtually competition arises in the collection of container cargo from inland. However, as we can see from regular express cargo train system and intercontainer system enforced in the United Kingdom, France and other European countries where inland container transportation system is developed and from Piggy Back System enforced in the United States, container transportation on railroad and highway are combined in the form of mutual supplementation, rather than competitive relation. Also, in intermodal inland transportation system, road transportation display the function of feeder service from railroad terminal. Therefore, highway transportation not only loads flexible and diverse size of cargo but also makes intermodal transportation smooth by carrying from door to door owing to its mobility. On the other hand, as railroad transportation can carry containers in quantity and fast, it performs collection and transfer of cargo more efficiently than highway transportation does. Now we can see from the above discussion that the construction of 4 ICDs for Seoul Area, Central Area, Honam Area and Kyongsang Area can be defined as the construction of groupage depots as "ICD" of cargo collection and distribution type, excluding the "inland clearance depot of inland harbor type" at Namwon of Honam Area. The present construction of Obong Railroad terminal, the plan for Office of Customs Administration for the construction of storage place for exclusive use for inland containers and the construction of general CFS and ICD by Korea Maritime and Port Authority are not for the purpose of expanding Busan Port that is now in its limit. Now the writer proposes the necessity of developing 3 large base port of international level on the West Coast to be prepared for the increase of demand for port in 1990s and for the prospective possibility of trade with Communist China and the establishment of ICD to improve the efficiency of intermodal transportation of container by transferring the function of CY and CFS to inland for the establishment of international intermodal transportation system of containers.

Chapter 3 Conclusion

1. Conversion of Container Transportation Market to Multi-Calling at Port-Harbors

In door-to-door intermodal transportation and in competition among land, sea and air, competition power of marine transportation is relatively disadvantageous. Main competition is developed on overland transportation. The freight rate of marine transportation is uniform regardless of tonnage whether it is a single ton or 1,000 tons. Furthermore, as international intermodal transportation is transportation in which capital is concentrated, the Freight Conference considers that the emergence of transportation of container by nonconference vessels is impossible. However, the rapid increase of container hull caused the improvement of container pier as a result of the structural change of container transportation market and the improvement caused harbor function as a new paradigm.¹⁾

(Fig. 1) Total volume of cargo (trail) transported on
North American Pacific Coast Line.
(1,000 tons)



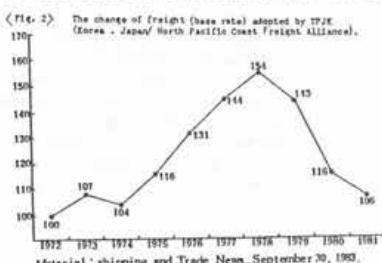
Material: Databasida's trial balance

1979.2) This change in container transportation market and the levelling of service for containerization expedited pursuit of the most adequate route of inland transportation and cutdown of transportation cost. As a result, the followings became necessary: (1) Creation of synthetic harbor space to be prepared for the magnification of the size of container: (2) Provision of more delicate service by establishing

Comparing with the average of 14,000,000 to 15,000,000 tons of the volume of hull recently during six years shows more than 2 times of vessel surplus state. As to the reflection of freight index, we can see from Fig. 2) that surprising the fall of freight was such that the index of 106 in 1981 was in the same level of freight prevailed several years ago. Owing to the withdrawal of Sea Land Company from alliance for 2 years and 5 months, serious competition against nonconference vessels was resulted in an abrupt falling of freight index down to 106 in 1981 from 143 of

intermodal transportation routes: Existing
MLB (Mini Land Bridge: A railroad service
route that connects harbors on the East Coast
of North America and Gulf harbors after acro-
sing North American Continent) and IPI (In-
ter Point Intermodal) introduced by TPJK
(Korea-Japan/North Pacific Coast Freight
Alliance) are Micro Bridge Service that trans-
ports cargo to the inland point of North Amer-
ican Continent, i.e. development of Unit
Road System.³⁾

Thus, the structural change of container
transportation market caused conversion to
multi-calling at ports. Also, the productivity of container pier widened the domain
of local harbors from mere feeder service or tramp port for international inter-



Material: shipping and Trade News, September 20, 1981.

multi-calling at ports. Also, the productivity of container pier widened the domain
of local harbors from mere feeder service or tramp port for international inter-

1) Jae Ha Kim: "Container port activation and intermodal transportation", a thesis included in a collection of Korean, Chinese and Japanese academic theses and read on Korea-China-Japan International Academic Conference in March 1986.

2) Takehiko Kimura: "Structural change of container transportation market and port"; pp 36-37. The Japan Port Economics Association, No. 21.

3) Takehiko Kimura: "Ibid"; pp 35-36.

modal transportation to the wide-ranged and deep-rooted pursuit of economic rationality and socially adapted purposes in coastal industry, development of community and city, formation of harbor, circulation and environment. In this situation, conversion to multi-calling at ports should be taken into consideration as a new and paradigmatic container service for the development of local harbor from the viewpoint of protestantistic ethics of state, community, city, enterprise, people's economy and the society and even of ethical ideology of capitalistic idea (Protestantishe Ethik und der Geist des Kapitalismus).

2. International Intermodal Transportation and Direction of Long-Term Development of Local Container Port-Harbor

Considering that, even with the activation of Inchon Port and expansion of Busan Port to its limit, port facilities will be in short for 38,000,000 tons of cargo out of prospective 480,000,000 tons of cargo to be transported by containers in 2001, 4) constructions of new port-harbor is much more advantageous than the re-development of Busan Port even for the establishment of International Intermodal Transportation system. Therefore, plans should framed until 1987 for the construction of Yeocheon Petro-Chemical Complex, completion of the construction of Kwangyang Iron Refinery Complex, expansion of pier for iron refinery, readjustment of Yeosoo Port as a base port for service, Kwangyang Port as international container port-harbor, expansion of pier at Samil Harbor for chemical raw materials, readjustment of Yeulchon Harbor for light industry on the reclaimed land of 26,000,000 m² along with the coast of Yeulchon-myun Township, Yeocheon-kun County, Jeonlanan-do Province to be prepared for coming Pan-Pacific Age with a goal of constructing international container port. Also, in relation to the largest industrial complex of this country located at Yeulchol-myun Township, the capacity of Yeulchon Port should be expanded to a total length of 5,000 meters for container including the existing pier that can receive 250,000 DWT at the most. Further, in order to be prepared for prospective demand for port of the nineties and possibility of trade with Communist China, foundation of container pier should be formed at Ocheon Port and Mado Port based on the new Bi In Container Port that is in international level in size. This formation of foundation should be prepared when the development of Busan Port comes to its limit.

Further, any harbor is a prerequisite for the function of international intermodal transportation and it is indirect high effect on the maximum utilization of port capital and on the development of relative industries.5) In other words, expansion of port facility and effective operation of port which fall within the range of international intermodal transportation system reduce the import price of goods and improve competitive power for export, 6) together with international intermodal transportation. On the contrary, ineffective operation of port in one's own country and insufficient port facility cause the increase of expenses and congestion surcharge and consequently transportation cost is raised and lost the function of international intermodal transportation in international competition.7) Especially, only effective management of port or international scale for rationalization of container can establish international intermodal transportation system.8) In other

- 4) Jai Bok Lee: "Past ten years of port construction cost and port development direction" p. 16 "Port No. 10" the Korea Port and Harbor Association.
- 5) UN: Port development; A handbook for planning in developing countries; TD/BC, 4/175, New York; p. 1, 1978.
- 6) Seatrade, Monthly, Journal; Vol. 5: p. 29; No. 12: London.
- 7) F. Voigt; The importance of the transport system for economic development process, Economic Commission for Africa, Sales No. E/CN.14/c.
- 8) R. Robinson: "Modelling the port on operation system"; Economic Geography, Vol. 56; pp 31-33; London.

words, in international intermodal transportation, container port is First), intra-port subsystem of international container port that defines the physical limit of container port and Second), port-interland subsystem that includes inland area starting from container port and Third), port forland subsystem which includes regular liner and port of destination or port of origin. As we can see from the above, construction of new container port is an important problem in the decision of a policy to meet ever-growing demand for transportation by container and supply of service and for international intermodal transportation of sea, land air that is suitable for containerization through container port of system.

3. Conclusion Remark

"Harbor and international intermodal transportation" is the common subject to be discussed at the 24th (Conference (1986) to be sponsored by Japanese Harbor Economic Institute. My problem consciousness concerning this subject is as follows. (1) Economic growth→expansion and intensification of overseas market→reduction of circulatory expenses, a problem may be arisen in view of low cost, rapid and safe transportation when Korean goods are exported to U.S. market. (2) Intermodal transportation is not merely overland transportation→port→marine transportation, even after unloading, international intermodal transportation is the most reasonable means of transportation for port→overland transportation (or air transportation). (3) From international viewpoint, intermodal transportation that includes relatives countries was mainly propelled by the industry and "what influence does it render to port of a country?" is considered to be the key point of port and intermodal transportation. On the other hand, the terminology of "Intermodal Transportation System" was generally used in the industry and relative Government department in this country. However, its meaning is not yet scientifically defined. Especially, problems which may be arisen out of international intermodal transportation are: First), Diversification of the route of international intermodal transportation. Besides such forwarding agents as shipping companies and airlines who operate main transportation means for themselves, services are offered by utilizing the services of these forwarding agents. In other words, services of transportation are carried out by intermodal transportation agents, overland transportation agents, warehousemen and port operators like so-called NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier by Water). Route connecting port with European circle and the United States which have a wide-range of interland is the very domain to be studied. Furthermore, in this domain, transportation service motivated by competition for route is problematic. Most of all, International Intermodal Transportation System arose basic problem to traditional and customary practise of transactions in trade and other systems for which marine transportation was constituted as a base for international trade.⁹⁾ In other words, the kernel of problem to be looked into is a through review of conditions of trade, financing, insurance, liability of carrier, bill of lading, various systems of freight and establishment of new order for what the system should be.

Nevertheless, according to an academy announcement invitation letter forwarded to me from Prof. Toshio Kitami, Chairman of Japanese Harbor Economic Institute for seeming object of discussing concerning local harbors and function of intermodal transportation, it seems to me that he wanted me to study over instances occurring in Korea and, in response to his request, I attempted a social scientific and descriptive study with a problematic sense on the policy for the formation of foundation for the construction of international intermodal transportation system in Korea and, especially on "port and international intermodal transportation system" centering around the West Coast of Korea.

9) Harbor Operation; "Perspective of Harbor operation": Series 5; pp. 11-12.

Table 1. Comparison of estimated volume of goods by steps of development and actual volume transported for the development of container terminal at Busan Harbor.

Classification		1976	1981	1986	1991
Actual volume transported	Export	186	429		
	Import	164	315		
	Total:	350	744		
1st-step	Export	52	135	224	
	Import	52	135	224	
	Total:	104	270	448	
2nd-step	Export	102	140	196	246
	Import	90	120	169	209
	Total:	192	260	365	455
3rd-step	Export		583	924	
	Import		583	925	
	Total:		1,166	1,849	

Material : KAIST (385).

city of the 5th and 6th Piers combined which was 72,000 TEU and the actual handling volume was only 61 percent of the entire volume and the remaining was handled by CY/CFS off-dock, which was virtually resulted in the additional burden upon exporters and importers and furthermore it was the very cause of weakening competitive power in international competition. It was evaluated that all these result came from the insincere research report by KAIST which gave a base for the erroneous enforcement of policy.¹⁰⁾ Furthermore, there was a remarkable gap between the basic achievement value for 1976 and the planned value for the same year. As a result, owing to the shortage of then port facility, in feeder service with Japan, cargo owners had to bear a heavy burden of 190 Dollars per TEU (price in 1980) incurred from transportation cost by mother ship of container and cost of container by feeder, and such costs were caused by uneconomical transportation costs such as cost for trans-shipment, CF, cost for transit to off-dock and CY/CFS and handling charge. Thus, development of Busan Port reached trial and error. Take a instance, problem was inland CY of Busan Port. It was estimated that 15 billion Won was necessary for the construction of an unit of CY. Presently, the areas of pier for exclusive use for container is 200,000 pyung while that of inland CY is 300,000 pyung. The proportion of pier to inland CY is 38 to 62 percent while proportion in the function of virtual operation of container is 14 percent for pier and 86 percent for inland CY. In consequence, it is obvious that the construction of a large-scaled container port of international level is indispensable in abreast with the trend of constructing and using large-sized container ships.

The number of ships smaller than 10,000 DWT class was 1,296 in 1979 or 70 percent of the entire number. In 1984, the number was 11 or 17 percent of the entire number or a decrease to 1/40. In 20,000 to 30,000 DWT class, the number of ship which multi-calling

Table 2. Classification by the class of container ships which stopped over at Busan Port.

Period	Unit: Ship						
	0-10,000		10,000 - 20,000		20,000 - 50,000		50,000 - 80,000
	DWT	DWT	DWT	DWT	DWT	DWT	DWT
Jan.-Dec. 1979	1,296	349	69	35	13	66	1,828
Proportion	70%	19.1%	3.8%	1.9%	0.7%	3.6%	100%
Jan.-Jun. 1984	11	185	203	159	98	7	663
Proportion	1.7%	27.9%	30.6%	24.0%	14.8%	1.1%	100%

Material: *Jae Ha Kim: A study on Policy of Marine Transportation and Ports in Korea* p 21; The Korea Port Economic Association: 1984

at Busan Port was 69 or 3.8 percent or an increase by 30.6 percent (203 ships). In 30,000 to 40,000 DWT class, number of ships which multi-calling at Busan Port was 466 ships or 61 percent of the entire number of 765 ships. In 1983, 765 ships out

10) KAIST: "Survey for adequacy for the 3rd Step development of Korean ports"; Vol. 11, 1981.

of the entire number of 1,162 ships an increase to 66 percent. The reason was that, in order to save transportation cost, ships of 30,000 GTW class were generally used in the past. However, it is a worldly trend that full container ships of generalization are widely used not only in this country but also every country is hurriedly constructing international container port with a water depth of more than 14 meters. (2) Considering this international trend and perspective of dispersing container ports in localities and the change of the composition of world trade, the direction of readjustment of piers under multi-calling at ports service shows that, in Korea, 24 percent of readjustment is performed in average every year, 10.1 percent in Japan, 22 percent in Taiwan, 11 percent in Hong Kong and 26 percent in Singapore.¹¹⁾ A plan should be propelled for the re-development of Inchon Container Port on the on the West Coast aiming at international intermodal transportation in view of the present tendency of international container main route (Singapore—Hong Kong—Keelung—Kobe) to change to regular sea route network that covers Shanghai, Tientsin, Tsintao and Dairen, foreseeing the possibility of trade with Communist China.

Table 3: Plant for Developing Piers at Container Harbors

* Developing Inchon Harbor: Additional Construction of 8 Berths (1986 to 1997)
- Breakwater : 300 meters
- Quay (50,000 DWT) : 27,240 m ²
- Volume of dredging : 25,600,000 m ³
- Stevedoring facility : 20 cranes (including 4 to be additionally provided for existing pier).
* Developing R1 In Harbor: Construction of 6 berths (1986 to 1997)
- Quay (50,000 DWT) : 3,080 meters
- Volume of dredging : 36,600,000 m ³
- Stevedoring facility : 22 cranes
- Floodgate(50,000 DWT): 1
- Floodgate(20,000 DWT): 1
* Developing Ocheon Harbor and Mado Harbor: Construction of 2 Additional Berths (1986 to 1997)
- Breakwater : 1,690 meters (South side: 690 meters, North side: 1,000 meters)
- Quay (50,000 DWT) : 2,800 meters
- Volume of dredging : 4,846,000 m ³
- Stevedoring facility : 20 cranes

* Developing Ko Kunsan Harbor: To secure site by filling up, with dredged clay, inside coast line that connects islands after selecting the most safe place against wind and waves by utilizing the heavily indented coast line between Sunyu Island, Shinshi Island and Munyu Island is initial task to be performed. After securing site, the outer harbor of Kunsan will be moved to the front side of the site if development of Bim Harbor is not realized.

* Either Bim Harbor or Kunsan Harbor will be selected for location.

※ Prepared by J.H. Kim: July 1986.

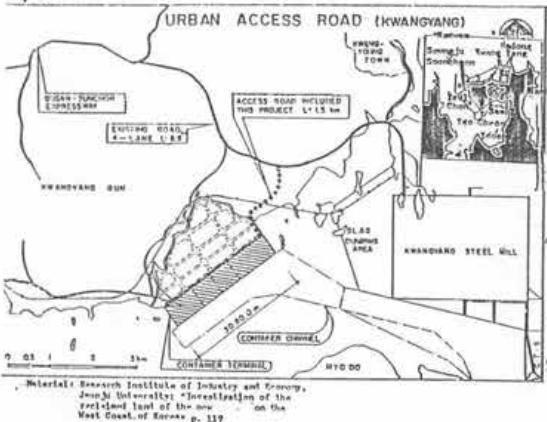
(3) Functioning container pier is more important than speedflying SL-7, the superhigh speed container ship. Especially, a plan is framed to construct a container aircraft transportation system consist of container truck, container trains and container aircraft and such system will be linked with intermodal transportation on land, sea and air centering around container port.

(4) In Korean system of inland transportation of container, 75 percent of total volume is shared by container trucks. The perspective of public road transportation on highway is bright seeing that the entire volume of cargo is transported by container trucks from container pier at Busan Port to Busanjin and between Obong Terminal and warehouses, cargo owners or factories. In America, container truck is replaced by trailer because the horse power of its engine is half of that of truck. The number of container truck registered in America is 13,400,000 - 40 percent of the total.
¹¹⁾ Cargo Press Co.: "A study on international intermodal transportation, pp. 28-30; "Monthly Trade & Transport", Aug. 1986.

number of truck operated all over the world. Of these, 55 percent is scrapped every year. Thus, 50 percent of overland transportation is replaced every year by new type trailer. However, Korea has to plan for transportation by container trailer. Furthermore, domestic production of truck or chassis should hurry up. In addition, domestic assembly or manufacturing is difficult.

(5) Not to speak of the construction of double-tracked railroad on the West Coast to circulate around Busan, Kwangyang, Biin, Kwangcheon, Seocheon and Inchon, readjustment of system for exclusive railroad transportation of containers, manufacturing of train for exclusive use for container, construction of inland depot (Base railway station for transportation and container disposition depot) of cargo collection and distribution type, establishment of large-scaled network of freight liner, construction of effective relay transportation system on the axis of liners, development of containers for exclusive use for each item of goods, introduction of lease system, rational operation of on/off rail transportation and re-establishment of port and inland transportation system are necessary for international intermodal transportation system.

5-158



portation, establishment of multiple warehouses for exclusive use for agents, formation of warehouse complex within the premises of cargo terminal, provision of middle or long-term facilities for air cargo through Government-controlled systematization of data of cargo to be cleared through the customs and readjustment of international intermodal transportation system are necessary.

On the initial premise of activating Inchon Port as a container port of the Far East and, at the same time, of functioning Busan Port and Kwangyang Port as international container ports until they come to respective limit, this thesis enumerated measures in the above for the increase device of international intermodal transportation through the supply of scientific informations and reasonable distribution of resources. Also, this thesis presented problems to determine the intention of policy whether the cited measures are for reasonable international intermodal transportation or what influence would they render to international intermodal transportation of containers.

Finally, this analysis made on the phase of civil engineering works, cost for the

(6) In international intermodal transportation system, is indispensable single carrier's liability or uniform liability system in which a carrier become the principal body and other transportation organ become subcontractor for transportation under a contract linked mutually by different transportation organs of land, sea and air. Also, diversification of liner by harmonizing the low freight of marine transportation with the rapidity of air trans-

construction of a container pier on the soft ground on the South Coast and cost for the construction of a dock at container port on the West Coast are same. Rather than the result of a general review of the cost of constructing piers at Busan Port or Kwangyang Port and at Inchon Port or Biin Bay, upkeep cost, management expenses, working expenses, inland transportation cost, construction or expansion of linking express-highways, social expenses such as the price-rise of peripheral lands, volume of cargo to be transported and so forth, a prerequisite was set with the triangular traffic network construction of land, sea and air for systematizing Inchon Port and New Biin Port international intermodal transportation, together with Busan Port and Kwangyang Port in view of prospective relation with foreland Communist China and of overall development of territory.

国際複合輸送と港湾機能

市 来 清 也

(流通経済大学)

目 次

1. はじめに
2. 国際複合輸送の概要と特色
3. 国際フォワーダーの活躍と港湾物流
4. 総合国際物流業と港湾機能
5. むすび

1. はじめに

国際複合輸送は、国際間にわたる生産と消費を結ぶ一貫輸送サービスを提供し、国際物流の総合的合理化をはかることをその特色としている。そこでは、国際フォワーダー等により、一貫責任のもとに、海陸空の各種輸送手段の組合せによる物流システム化が進展しつつあり、これらが港湾機能にも大きな影響を及ぼしつつあるものと想定される。

これらに関して、国際複合輸送の発展にともなう港湾物流の近代化および港湾機能の変革・課題等について、以下、考究することとする。

2. 国際複合輸送の概要と特色

国際海上コンテナ船輸送の進展や国際航空輸送の発達にともない、コンテナを利用したドア・ツー・ドアの国際輸送が可能となり、国際複合輸送は国際物流の合理化をはかる主な方策として登場してきている。国際複合輸送は、単一の輸送契約のもとに、異なる複数以上の輸送手段を組み合わせて、2国間の貨物輸送を発地から着地まで一貫して行うものである。これについて、1980年国連国際物品複合輸送条約では、「国際複合輸送（International Multimodal Transport）とは、複合運送人が物品をその管理下に置いた

一国のある場所から、荷渡のために指定された他国のある場所までの、複合輸送契約にもとづく、少くとも2つの異なる輸送方法による物品の輸送をいう。单一方法による輸送契約の定めるところに従い、同契約の履行に際し行われる物品の集配の作業は、国際複合輸送と解釈されてはならない」と定義されている^①。

国際複合輸送は、具体的には、国際間の雑貨個品輸送の合理化をはかるものとして、コンテナを媒体としたユニット・ロード・システムにより行われており、最初の複合運送人が全区間の運送を引受け、その一部または全部を他の運送人に下請輸送させる方法がとられている。すなわち、この国際複合輸送は、利用運送として、輸送手段の選択組み合わせなどにより、それぞれ独自の内容、運賃料金をもつたサービスを提供し、荷主企業の国際物流合理化に大きく寄与してきているのであるが、これを行うための条件として一貫した運送責任、複合運送証券の発行、通し一貫運賃の設定の3つが必要なものとなっており、これらに関して、まだ過渡的な面も一部みられている状況である。

国際複合輸送の現状をみると、その主宰者（複合運送人）は、船社とフォワーダーに大別される。すなわち、船社はその海上コンテナ輸送の実績を基盤とする一貫輸送として、欧洲航路経由一貫輸送、アメリカ・ランドブリッジ（ALB）、ミニ・ランドブリッジ（MLB）、インテリア・ポイント・インターモーダル（IPI）などのサービスを行っている。また、フォワーダーは利用運送業として、シベリア・ランドブリッジ（SLB）、カナダ・ランドブリッジ（CLB）、シー・アンド・エア（Sea & Air）の諸サービスをはじめ、米国、カナダ、中国、韓国、欧洲、豪州、アフリカなど世界各国を結ぶコンテナ輸送を利用した国際ドア・ツー・ドア（またはポイント・ツー・ポイント）サービスを行っている^②。

3. 国際フォワーダーの活躍と港湾物流

(1) 国際フォワーダーの概念

フォワーダーについて、その概念や本質を把握することは、国際物流業と

してのあり方や港湾物流との関連などを検討する上で重要な要素になるものと思われる。わが国では、フォワーダーに関するものとして、運送取扱人等について、商法や事業法に規定されているが、特にフォワーダーそのものについての法的概念はなく、通常、この語は物流上の経済的概念として、物流関連分野において広範に使用されており、不明確な点も多い。そこで、ここでは物流業としてのフォワーダーの実態に基づき、その概念をまず検討してみたいと思う。

物流業は、他人の需要に応じて商行為として、物流用役を提供する事業であるが、これは、単に輸送業や倉庫業、港運業などの事業そのものを指しているのではなく、これらの事業が経済社会における企業の生産・販売活動にともない発生する物資流通過程での一貫した物流活動を対象として、その総合的合理化をはかるために有機的存在として機能する事業であることを本質的内容としている。すなわち、物流業においては、包装、荷役、輸送、保管などの個々の物流サービスを単に提供するだけでなく、荷主企業に対し、専門的立場から、物流の効果的選択・組合せや運営、システム化、取扱などのソフト面のサービスを提供し、荷主企業における物流の一貫した総合的効果的運営を推進していくところに、その本質的機能を有することになる。

物流業は、現実には、既存の輸送業や倉庫業、港運業、通運業、梱包業などによって形成されているのであるが、これらを物流の形態によって大別すると、物流の線部分（Link）である輸送経路で主に活躍するキャリアに該当する事業と、物流の結節部分（Node）である物流基地で主に活躍する広義の運送取扱業（フォワーダー）に該当する事業とに分類される。

① キャリアに該当する事業

(a)国鉄、私鉄 (b)自動車運送事業 (c)船舶運航事業

(d)船舶貸渡業 (e)航空運送事業

② 広義の運送取扱業（フォワーダー）に該当する事業

(a)自動車運送取扱事業 (b)通運事業 (c)海上運送取扱業

(d)海運仲立業 (e)海運代理店業 (f)港湾運送事業

(g)利用航空運送事業 (h)航空運送代理店業 (i)倉庫業、その他

これらの事業のうち、物流業の本質的内容としてのソフト面のサービスを効果的に発揮しうる事業としては、キャリアよりは、広義の運送取扱業であるフォワーダーの方がより機能性を有するものと思われる。すなわち、物流業の本質的内容の機能的担い手としては、フォワーダーが主導的役割を演ずる可能性を有するものと言えよう。

わが国では、商法には狭義の運送取扱人についてのみ規定されているが、各事業法では広義の運送取扱業に該当する事業について規定されている。そして、これらの広義の運送取扱業に該当する事業を包括した表現として通常、フォワーダーまたはフレート・フォワーダーの語が一般に良く使用されている。そこでは、現実の経済社会において、フォワーダーは荷主と運送人との中間的立場にあって、広汎多岐にわたる物流業としての役割を果たす内容のものとなっている。

このようなことから、国際フォワーダーの概念は、究極的には国際フォワーダーと呼ばれている業者の国際物流業として果たしているその業務の内容によって形成されることになるものと思われる。そこで、ここでは、国際物流の分野で広義の運送取扱業に該当する事業を営むものを国際フォワーダーとみなして、一般的に定義すると、国際フォワーダーとは、他人の需要に応じて、国際間の物品運送の取次、代弁、媒介、利用運送およびこれらに付帯する業務を行うことを業とする者であるということになる。

国際フォワーダーは、国際物流業として、経済上の実質的な広義の運送取扱業に該当する各種業務を包含した概念のものとして存在することになり、その機能も多岐に及ぶことになる。これらの国際フォワーダーの機能は、基本的なものと、付帯的なものとに分類される。すなわち、基本的機能は、国際フォワーダーとしての本質的な役割を果たすために必要なものであって、運送取扱、運送代弁、運送媒介、利用運送の諸機能からなっている。そして付帯的機能は、国際フォワーダーとしての活動を増進する上で必要なものであって、運送関係書類作成、輸送の調整・組合せ、スペースの手配、貨物の混載、仕分け、集配、道路運送、コンテナサービス、通関、保管、在庫管理、流通加工、梱包、保険代理サービス、金融補助サービス、マーケット・リサー

チ、コンサルタント、情報提供などの諸機能がその主なものとしてあげられる^③。

(2) NVOCCと米国新海運法

わが国では、国際複合輸送に進出している国際フォワーダーを指して、一般にNVOCCと呼んでいる。これは米国の制度に基づく用語で、米国では、連邦海事委員会（FMC）の規定（General Order 4, Amendment 1, 1963年5月制定）によりNVOCC（Non-Vessel Operating Common Carrier by Water）の制度が定められている。それによると、NVOCCは自分で船舶を所有し管理する必要はなく、船舶による輸出貨物の運送を一定の報酬を受けて、自分で引き受けることを公言し、全区間の運送責任を引き受け、单一の料金、スルーバイ・ルートにより運送できるものとなっており、運賃を連邦海事委員会へ届け出ることによって営業可能なものとなつていて。また、米国の新海運法（1984年6月発効）では、NVOCCについて、海上運送の輸送手段である船舶を運航しない公共運送人であり、公共海上運送人との関係では荷主であるとしており、利用運送業として位置づけている。米国では、具体的には、Independent Ocean Freight ForwarderやDomestic Freight Forwarderなどが、FMCに運賃表を届け出て、NVOCCとしての営業を行っている^④。

わが国のNVOCCあるいは国際フォワーダーの国際複合輸送への進出形態をみると、当初、海外のフォワーダーと提携し、そのパートナー・システムで2国間の複合輸送を行うものが主であったが、その後、海外に直接自ら進出し、駐在員や事務所を置いたりして行うものが増え、さらに100%出資の現地法人を設け、倉庫やデポなどを設置して、現地での集配、保管、輸送なども行うものが出現してきている。このようなことから、最近の国際複合輸送においては、NVOCCは、相手国に現地法人を設立し、自社ネットワークを形成して自前で一貫して行うものをはじめ、相手国のNVOCC、フォワーダー、内陸輸送業者などを提携代理店として自ら主導権を持つ運営者となって行うもの、あるいはその逆に相手国運営者の日本側代理店として単に機能するもの、または相手国提携先と相互代理店契約を結んで行うものなど、

種々の利用運送としてのパターンで、活動を展開している。これらのわが国フォワーダーによる国際複合輸送は年間550万トンに達しているものと推計されている¹⁵⁾。

ところで、わが国の国際輸送において、米国は最大のマーケットであることから、1984年6月発効の米国新海運法は、NVOCCなどによる国際複合輸送の分野にも大きな影響をおよぼすものとなっている。すなわち、新海運法は、米政府の規制緩和策の一つとして行われたもので、次のような規定により、これまでの海運同盟の制限的運賃のあり方に対し、自由競争の原理が導入されており、国際複合輸送におけるNVOCCの活躍の場を拓げる要因をもたらすものとなっている¹⁶⁾。

① インディペンデント・アクション (I/A)

同盟に対する10日以内の予告で、加盟船社が独自の運賃やサービスを提供しうる独自行動権の制度を同盟に義務づけた。

② サービス・コントラクト (S/C)

同盟または加盟船社は、一定期間に一定量以上の貨物を出荷する荷主に特別の運賃および条件によるサービスを提供できるものとした。

③ タイム・ボリューム・レート (T.V.R.)

各船社の賃率は、一定期間に船積みされる貨物の多寡別に設定することができることになった。

④ 二重運賃制の禁止

同盟の荷主との一手積契約に基づく二重運賃制が禁止された。

この米国新海運法により、同盟の運賃やサービスに大量割引や競争原理の概念が導入され、同盟加入の荷主は、自由な立場で同盟船や盟外船を選択できることになった。そこでは、多くの荷主の貨物を混載して一貫サービスを提供するNVOCCにとって、運賃などの面で効果的に国際複合輸送を遂行しうる有利な場が整えられることになり、対米国際輸送においては、NVOCCによる新たな活動が積極的に展開されることになった。

このようなことから、最近、船社系、商社系企業によるNVOCCへの参入も相ついでいる状況である。今後、対米国際輸送において、新海運法の実施

にともない、NVOCCは、LCL貨物の混載業務などでボリューム・レートなどのメリットを受けることになり、LCL貨物の混載業務を基盤とした利用運送業として新たな経営展開をとげるものと思われる。

(3) 港湾物流の動向

港湾物流は、港湾を経由する有形、無形の経済財の供給者から需要者にいたる時間的、空間的隔りを、効果的に克服するために、港湾の有するターミナル機能を基盤として、港湾において行われる物理的な経済活動である。換言すれば、港湾物流は、港湾を経由してする経済財の供給者から需要者にいたるまでの時間的空間的隔りを物理的に克服することにより、その経済財の効用、経済的価値の増大をはかる内容をしている。そこでは、港湾を経由して必要とする量の経済財を必要とする場所、時間に妥当なコストで提供するための物流の一貫した総合的合理化をはかることが重要な要素となる。すなわち、港湾物流は、究極的には、港湾のターミナル機能を基盤として、港湾を経由する経済財の総合的物流合理化をはることにより、企業の繁栄や経済の安定的発展に寄与することを目的としたものである。⁽⁷⁾

港湾物流は、物流の形態よりみると、物流の結節部分（Node）における活動を主に担当しており、国際物流の一部を分担していることになる。すなわち、港湾物流は、国際物流というトータル・システムに対して、ザブ・システムとして位置づけられ、トータル・システムのより合理性を目指して機能することになる。そこでは、港湾物流は、国際物流における迅速、低コストのドア・ツー・ドアの一貫サービスを効果的に推進するために、機能することが重要となっている。

港湾物流において、国際複合輸送の対象となる貨物は、主に雑貨個品類と称せられる商業（消費）関連物資や加工型産業関連物資がその大部分を占めることから、都市との結びつきの特に強い性格のものとなつていている。これらの貨物は、主として、コンテナ船や一般定期船により海上輸送されているのであるが、その物流システムについてみると、船社の主導性の強いものとなつおり、運賃同盟を背景にした船社中心的な物流システムが推進されてきてい

る。

ところで、港湾物流においては、国際物流の一環として、その総合的合理化をはかるために、利用者である荷主企業の意向が疎外されない物流システムであることが基本的に重要な要素となっている。これには、フォワーダーまたはフォワーダーとしての機能が、船社と荷主企業との間にあって、これらの調整者として、一貫した物流の総合的合理化をはかる役割を果たしているものと言えよう。

港湾物流は、フォワーダーの機能を介して、国際物流の総合的合理化を目指して、船社主体の物流システムから、荷主主体の物流システムへと変革しつつあり、ドア・ツー・ドアの一貫した物流合理化の中核的存在として機能するものとなってきている。特に国際複合輸送の発展にともない、港湾物流は従来の船社主体のポート・ツー・ポートの物流形態へ対応する性格のものから、荷主企業主体のドア・ツー・ドア（またはポイント・ツー・ポイント）の総合的物流合理化に積極的に寄与する性格のものへと、その質的向上による物流近代化への対応が進展しつつある。

4. 総合国際物流業と港湾機能

(1) 港湾物流近代化への対応

国際物流においては、国際商流に対応して、利用者たる荷主企業のニーズを満足させ、その総合的流通合理化をもたらすとともに、国民経済的にも総体的物流コスト節減に寄与するような合理的物流システムとして、国際間にわたるドア・ツー・ドア（またはポイント・ツー・ポイント）の一貫したサービスを提供することが、とくに重要となってきている。荷主の国際物流に対する要請も、単なる海上（航空）輸送分野の合理化だけでなく、発地における包装、仕分け、運搬、保管、在庫管理、流通加工、通関、輸送手段の選択などから、着地における通関、荷捌、配達、情報提供などにいたるまで、各種物流サービスを最適に組み合せて、一貫した総合的国際物流の合理化が得

られるような内容のものへと変革してきている。

荷主企業にとって、国際貿易における競争に対処する経営戦略として、総合的物流合理化により、流通コストの節減と顧客へのサービス向上により、海外市場の維持確保をはかることが肝要となっている。このような要請にこたえるべく、港湾物流においては、国際物流の一環として、国際複合輸送などによる物流近代化への対応が進展しつつある。そこでは、国際フォワーダーが、国際物流業としての本質を發揮して、港湾物流近代化の主な担い手としての役割をはたすことになる。

すなわち、国際フォワーダーは、荷主企業に対し、港湾のターミナル機能を基盤とする個々の物流活動によるサービスを単に提供するだけでなく、荷主企業の物流管理の高度化をはかるために、積極的にその物流システムに参加し、またはそれを設計し推進するものとして、港湾物流近代化への対応をはかることになる。そして、国際フォワーダーは、NVOCCとして国際複合輸送に進出したり、また一貫した国際物流における総合サービスを提供するために、国際物流に関連する各種業務を兼営または改善したりして、総合国際物流業を目指しての戦略的展開を積極的に推進しつつある¹⁰。このようしたことから、港湾物流は、港湾のターミナル機能を基盤として、ドア・ツー・ドア（またはポイント・ツー・ポイント）の総合的国際物流の中核的存在として機能することが重要となってきている。

(2) 総合国際物流業の進展

総合国際物流業は、荷主の需要に応じて、荷役、包装、輸送、保管、在庫管理、流通加工、通関、情報処理など国際物流全体を通じての一貫した合理的物流サービスを生産し販売する国際物流における総合物流業である。ところで、総合物流業は、総合運送取扱業または総合運送取扱人とも呼ばれているのであるが、これに関して、昭和56年7月の運輸政策審議会答申の「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向」において、適時適切に輸送機関の選択、組合せや運賃の提示などが行えるような総合運送取扱業制度の創設が

必要であるとしており、その検討を進めるべきであると論述している。

総合物流業は、このように総合運送取扱業ともいわれる性格を有することから、広義の運送取扱業に該当する事業を営むものとしてのフォワーダーが、その主な担い手になるものと思われる。そして、総合国際物流業においては、その役割を効果的に果すため、物流手段の選択、組合せ、物流の一貫性、総合性を遂行するものとしての機能を有することが特に肝要である。すなわち、総合国際物流業としての役割を果たすためには、国際間にわたる各物流機能を組合せ連繋して運営し、システム化して、総合的国際物流業務を効果的に行⁽⁹⁾いうる機能を備することが本質的要素として必要である。

最近、国際物流の総合的合理化の面で、NVOCCをはじめ国際フォワーダーの総合国際物流業としての役割は、その重要性が一段と高まっている。ところで、NVOCCなどの現状をみると、相互間の競争もはげしく、純然たる国際複合輸送だけでは経営上難しい点も少からずみられている。このような面から、総合国際物流業への進出にあたっては、国際フォワーダーは、それぞれの物流業績の積みあげとしての特色ある経営基盤に根ざした経営の多角的展開が重要かと思われる。

今後、国際フォワーダーは、不断の多角的営業の集積により戦略的経営の多角化を推進し、相乗効果による経営の安定成長をはかりつつ、国際複合輸送などによる総合国際物流業の主な担い手として発展していくものと予想される。

(3) 港湾機能の変革と課題

港湾は、ターミナル活動を基盤として種々の関連する機能を有している。その故に、港湾機能については、国際物流の結節点であるターミナルとしての役割における物流上の条件のみでなく、現実に港湾として背後都市との関連で行われている諸活動を可能にしている経済的、社会的諸条件をも含めて把握することが重要である⁽¹⁰⁾。そこで、港湾機能について、物流機能（物理的機能）、経済的機能、社会的機能の3つの面から取りあげ、国際複合輸送

の進展にともなう影響や課題などを考究してみることとする。

港湾の基本的機能は、ターミナル活動としての物流機能である。これは、海陸結節点における物流基地または物流拠点として、海運貨物の取扱、積換え、仕分け、集配、混載、保管、流通加工、物流手段の選択組合せ、情報処理などの諸活動をなす機能である。このようなターミナル活動との関連において、国際フォワーダーまたはNVOCCによる利用運送としての国際複合輸送などが発展しつつあり、また国際フォワーダーの総合国際物流業を目指しての脱皮も進みつつある。そこでは、港湾のターミナル機能を基盤としての物流手段の選択、組合せ、小口貨物の混載、情報処理などが、国際物流の一貫したドア・ツー・ドア（またはポイント・ツー・ポイント）の総合的合理化をはかる上で特に重要な要素となってきており、これらによる物流用役の質的向上による港湾物流近代化への対応が進展しつつある。

港湾のターミナル活動を国際物流の総合的活動の面からみると、国際間にわたる生産から消費までの物の流れの一部を分担していることになるので、その一貫した物の流れにおいて、港湾のターミナル活動が円滑効率的に機能することが要請されることになる。すなわち、港湾のターミナル活動は、荷役や保管を内容とした単なる結節点型のものから、国際物流の総合的合理化を対象とする適正な物流手段の選択組合せや一貫サービスの提供などを主体とした流通型のものであることが重要な要素となってきている。そこでは、港湾のターミナル活動は、脱結節点型へと変革し、国際複合輸送などの一貫性の中に包摶されることになるが、これは、港湾のターミナル機能が利用運送の一部として単に埋没してしまうのではなくて、機能面における流通型への質的向上を内容としているものである。

国際物流とくに国際複合輸送において、港湾は、利用者（荷主企業）に対し、その結節点としての物流面の停滞や障害をもたらさないことが重要な要素となつてきている。このようなことから、利用者に対し、ドア・ツー・ドア（またはポイント・ツー・ポイント）の一貫した合理的物流サービスを円滑効率的に提供できるような流通型港湾としてのソフト面の改善をはかるなど、そのターミナル機能の一層の質的向上を推進することが、今後の主な課

題になるものと思われる。

また港湾は、そのターミナル機能を基盤として、物資流通の合理化を推進することにより、市場拡大、生産力増強、消費充実などをもたらすことになり、これらにより経済の発展成長に寄与するものとしての経済的機能を有している。とくに製品輸出や雑貨輸入においては、国際複合輸送がこれらの流通面の合理化をはかるものとして大きな役割を果たしており、流通コストの低減や一貫サービスの提供などにより、港湾の有する経済的機能を一層増大せしめている。なお港湾は、国際フォワーダーなどにとって、国際複合輸送などの物流用役を生産、販売する場ともなっているのであるが、国際複合輸送の発展にともなって、これらの場は、港湾から都市内陸部へと拡大されてきており、港湾背後地の増大および港湾機能の内陸部への拡散現象をもたらしている。そこでは、港湾における情報化とともに、港湾機能を中枢とする内陸部をも包含した物流システム化をはかることが重要な課題となってきた。

さらに港湾は、背後都市の形成増進をはじめ、その都市の文化や都市再開発、市民生活への寄与、レクリエーションの場の提供などに大きな関連を有し、寄与しており、このような面で多くの社会的機能を有している。ところで、国際複合輸送は、その対象貨物が雑貨個品類であることから、都市の商業活動と特に関係が深く、またドア・ツー・ドア（またはポイント・ツー・ポイント）のサービスを提供することなどにより、港湾と都市の結びつきをさらに有機的なものにする役割を果たすものとなっている。このことから、国際複合輸送の発展は、ターミナルとしての港湾機能を流通型へ純化し港湾の社会的機能の充実を可能にすることから、これらを通じて、港湾に対する市民の親しみを一層増大せしめる効果をもたらすものと思われる。

以上のように、国際複合輸送は、港湾機能の脱結節点化としての流通型への変革を招来しつつある。複合輸送業者であるNVOCCなどが、ドア・ツー・ドア（またはポイント・ツー・ポイント）の一貫したサービスを提供することなり、利用者である荷主企業は、直接的には、港湾機能と関係を有するところが少ないものとなりつつある。ところで、これは、港湾機能が国際複合輸

送などの利用運送の一部として単に埋没してしまうことではなくて、港湾機能の流通型への質的向上による近代化を示しているものと言えよう。

5. むすび

国際複合輸送などの進展にともない、港湾物流においては、国際フォワーダーなどの活躍により、国際物流の総合的合理化をはかるための物流近代化への対応が進展しつつある。このような動向にともない、港湾機能においても、従来の結節点としてのターミナルの役割を果たしていたものから、それを基盤としつつ、ドア・ツー・ドア（またはポイント・ツー・ポイント）の脱結節点としての流通型ターミナルのものへと、質的な変革がみられつつある。本稿は、これらに関し、国際物流業の本質的内容との関連において、国際フォワーダーと国際複合輸送との関係などをとりあげ、これらが港湾機能に及ぼす影響などについて、理論的考究を試みたものであるが、具体的な事象などの検討については、なお不充分な点も少なくないものと思われる。しかし、いずれにしても、今後、国際複合輸送の発展とともに、港湾機能の流通型化が進み、都市機能との有機的・一体化がさらに強まっていくものと推論される。

注 (1) 日本海上コンテナ協会編発行「国連国際物品複合運送条約」；

United Nations Convention On International
Multimodal Transport of Goods」, 1980, 3 頁

(2) 日本海上コンテナ協会編「国際複合運送 '85」近藤記念海事財団
発行, 1986, 32 頁～65 頁, 104 頁～110 頁

(3) National Economic Development Office; "The Freight
Forwarder", Her Majesty's Stationery Office,
London, 1970, PP. 1～3

(4) 港湾労働経済研究所編発行「最新国際複合輸送の話」、(松本好
雄稿「国際複合一貫輸送」), 1985, 14 頁

- (5) 日本海上コンテナ協会編「国際複合運送 '85」近藤記念海事財団発行、1986、112頁～114頁
- (6) 日本インターナショナルフレイトフォワーダーズ協会編、発行「国際物資輸送に関する調査報告書」、1984、24頁～27頁
- (7) 抽著「倉庫概論」成山堂書店、1985、115頁～116頁
- (8) 抽著「物流経営論」ぎょうせい、1980、336頁
- (9) 抽著「倉庫概論」成山堂書店、1985、171頁
- (10) 抽著「港湾管理論」成山堂書店、1983、5頁～7頁

国際一貫輸送の進展と港湾問題

山村 学

(明治学院大学)

目 次

1. はじめに
2. 国際一貫輸送の要請とその展開
3. 港湾における問題点とその対応課題

1. はじめに

国際輸送の効率化を目指とした海上貨物のコンテナ化は、年々増加を続けている。これは国際海上コンテナ輸送の普及、定着化と相まって、世界各国の港湾整備が進んだことと、コンテナ貨物を最終需要先まで一貫輸送できる体制が確立されてきたことにあるといえる。近年は、とくに国際物流の効率性追及とサービス水準の向上に加え、ドア、ツー、ドアの一貫した物流サービスの供給が強く要請されてきている。

確かに、このような国際一貫輸送体制の確立は、国際物流の質的向上と物流コストの低減によって国際競争力を強化する一助となるが、その拠点となる港湾での物流活動をみた場合に、多くの問題が残されているといわねばならない。

したがって、本稿ではこれらの問題に対する事実認識を深めながら、今後の対応課題を提起してみることにする。

2. 国際一貫輸送の要請とその展開

(1) 一貫輸送の要請とその背景

わが国は、近年の低成長下において高付加価値産業化への構造変化が進んできた。しかし、円高や貿易まさつの追い打ちが加わって、最近の国際貿易環境は一段ときびしさを増してきている。そのため、次のような背景から国際物流への対応要請も変化を続けてきている。

① 高付加価値産業（組立型産業や知識集約型産業など）が中心的地位を占めるようになり、差別商品化、軽薄短小化、多品種少量化が進んで、物流面でも適時・適量、適地へのジャスト・イン、タイムによる高度な納入体制確立を強く要請されてきたことである。

これは効率的な一貫物流システムの確立を目指すものであり、企業終営戦略の一環として優位性を高めようとするものである。

② 近年における海外生産活動の活発化にともなって、これを支えるための国際物流体制が企業経営戦略に大きな影響を与えるようになってきている。したがつて、円滑かつ迅速な国際一貫物流体制の確立が、経営戦略の成否をにぎる鍵となっている、

③ 新技術の開発と、その国際交流が急速に進んでいるため、商品のライフサイクルは短命化の傾向にある。また、国際情報化の進展も、これに拍車をかけている。

したがつて、国際物流面では総合的な日時の短縮化、保管費の削減、包装コストの節減などが要請されている。また、国際物流情報のシステム化をはかって効率的な一貫物流サービスを行うことが望まれている。

(2) 国際一貫輸送活動の展開とその方向

国際一貫輸送への要請に対応するためには、国際間で海、陸、空など複数の輸送手段とターミナルの組合せによる物流システムが形成されなければならない、そのため、わが国の港湾関連物流業界が主体となつて、次のような一貫輸送体制の確立を目指し、需要の創造や拡大をはかつてきている。

④ 国際物流システムを形成し、ドア・ツー・ドアの一貫物流活動を行うことが国際複合一貫輸送または国際総合物流活動と呼ばれ、業者の態様によつて、

大きく二つに分けられている。¹⁰⁾

その一つは、外航船社や国際航空会社が自己の提供による輸送手段（船舶、航空機）を中心にして、相手国の鉄道、トラック、ターミナル会社などと提携し、国際複合一貫輸送を自己の責任で完結させるものである。また、もう一つの態様は、輸送手段を持たない運送取扱または利用運送業者が、それぞれの輸送業者やターミナル業者と下請ないし提携化をはかつて、自己の名義と責任で元請し、国際複合一貫輸送を完結させるものである。

したがつて、いずれの場合も一本のB/L（船荷証券）で通し運賃、一貫責任のもとで提供させる国際物流サービスということになるが、前者はキャリアーまたはVOC（VESSEL OPERATING COMMON CARRIER）と呼ばれ、船社を主体にしてMBL（ミニランド、ブリッジ）やIPI（インテリア、ポイント、インターモーダル、またはMB=マイクロ、ブリッジ）などの一貫輸送方式を開発してきている。一方、後者は非船舶運航業者、すなわちNVOCC（NON VESSEL OPERATING COMMON CARRIER）と呼ばれ、元請責任において後述のように種々の方式により国際一貫輸送を行つてきているが、別名インターナショナル、フレート、フォーワーダーとも呼ばれ、わが国では海貨業者が、この分野の活動主体となっている。しかし、専業者は少く、大部分が港運業、海運業、倉庫業、道路運送業などを兼業しており、海外に現地法人や出先機を設置したり、物流拠点を保有するようになってきている。

④ 国際化の進展と一貫輸送のニーズが高まつたことから、わが国でのNVOCCとしては日通をはじめ、大手の港湾業者や倉庫業者などが、つぎつぎとこの国際物流市場へ参しネットワークを形成して定期的な貨物や不定期のプラントプロジェクト貨物などを一貫して取扱うようになってきた、しかし、国際複合一貫輸送の主流はコンテナ化された貨物であり、次のように種々のルート別方式が開発されてきている。例えば、

- (A)日本からソ連ナホトカまで海上輸送を行い、シベリア大陸経由して欧州や中近東へ陸上輸送するシベリアランドブリッジ（SLB）方式。
- (B)日本からアメリカの西岸諸港まで海上輸送し、アメリカ大陸を横断して

東海岸に運び、そこから再び海上輸送を行つて西欧へ送るALB（アメリカランドブリッジ）方式。

(D)日本からアメリカ西岸へ海上輸送を行い、そこから東岸の諸港やガルフ、中西部の諸都市などへ鉄道輸送するMLB方式。また西岸からシカゴ、デンバーなどの内陸諸都市へ鉄道輸送するIPIないしMB方式。同様に、西岸から東岸まで鉄道輸送を行い、そこから仕向先の諸都市へトラック輸送するRIPI（リバースIPI）方式。

(C)日本からカナダのバンクーバーまで海上輸送し、そこからモントリオール、トロントなどの諸都市へ鉄道輸送を行う日加一貫輸送方式、日本から韓国の釜山まで海上輸送し、そこからコンテナドレイやトラックでソウルまで輸送する日韓一貫輸送方式。

(E)さらに海空一貫輸送方式（シーアンドエア方式）では、日本からシアトル（アメリカ）やバンクーバー（カナダ）まで海上輸送を行い、そこから欧洲方面へ航空輸送される方式などである。

このような一貫輸送方式は、前述の如く利用者側にとつても総合的な輸送日時の短縮と正確化、総体運賃の低減、在庫費用や包装費用の節減となり、国際競争力強化の大きさは一助となってきた。

④ したがって、わが国の国際物流業者は、さらに、国際一貫輸送を進展させるためのNVOCC百数十社がJIFFA（ジャパン・インターナショナル、フィートフォワーダーズ、アソシエイーション）という組織を設立し、現在は社団法人として活発な組織活動を展開するに至っている。^②また、新らしい業者の参入も増加し、一貫輸送方式やルートの拡張も行われながら国際複合一貫輸送は拡充が進むと同時に競争化の傾向を強めてきている。

この背景としては、1980年代に入って欧米諸国での運輸規制緩和が進み、国際複合一貫輸送が容易に行えるようになったことと、総合的効果をねらって荷主のニーズが高まってきたことがあげられる。^③もちろん、日中貿易の増大や小口貨物のコンテナ混載による国際コンソリデーションサービス需要の増加、新らしい地域向の開発による増加、三国間における一貫輸送の開発なども国際一貫輸送進展の大きな要素となっている。

そこで、ここ数年前頃から行われ始めた国際一貫輸送の主なものをとり上げてみると、

(A)日本から香港経由で広州まで一貫輸送したり、天津港経由で北京や上海港経由で南京まで一貫輸送する日中複合一貫輸送方式。

(B)日本から台湾、タイ、インドネシア、南アフリカ共和国などの国内仕向地までの国際複合一貫輸送方式。

(C)シーアンドエア方式ではアフリカ、東南アジア諸国、オーストリア、中近東諸国、中南米諸国向の国際一貫輸送。

(D)日本の業者によって海外から日本に輸入される貨物の国際一貫輸送や米国、カナダなどから東南アジア諸国を向地とするもの及びその逆のものの三国間一貫輸送。

(E)日本から海上輸送した相手国の港でトランシップして仕向地まで一貫輸送を行うシープリッジ方式などが行われてきている。

(3) 各業界における対応策の展開

すでに述べた如く、今日におけるわが国の産業構造はハイテクノロジー、バイオテクノロジー、新素材などの産業化と高度組立産業の発展を中心とした産業構造へと変化してきており、高付加価値商品化や商品の軽薄短小化、多種多様化が進んでいる。このような変化は物流単位の小口化と複雑多様な物流サービスへの要請につながってくる。

また、一方においてはメーカーが海外生産拠点の拡大をはかってきており、国際的な工程内分業や製品差別化分業の進展に対応するための国際物流合理化を要請するに至っている。もちろん、この背景には円高や貿易摩擦の回避対策が折込まれていることも否めない事実である。

そこで物流関連業界の国際複合一貫輸送に対する取り組み状況を追ってみることにする。

①まず主要荷主の場合は、国際情勢の変動に見合った物流への対応にせまられており、最近は海外から原材料その他の諸物資輸入を促進する一方、海外生産拠点の拡充をはかっている。とくに国際物流面に焦点を当ててみると、物流情報システムの構築による一元的な管理体制の強化をはかり、効率的な

一貫輸送体制の確立を目指している。そのため、国外の物流拠点集約化、輸送単位の大口化、小口貨物の仕向先別混載化などが行われ、船社やNVOCCの選定やルート別方式の見直しなども行われている。

◎ 船社の場合はコンテナ埠頭の借受けに始まり、海外のコンテナターミナルを確保することによって、アメリカではすでにMBL、IPIなどの一貫輸送にめざましい進出をとげている。

最近、一部の船社においては内陸の輸送コスト削減とスケールメリットの追及を目途として二段積コンテナ列車によるユニットトレーンサービスも開始されてきている。これは、配船スケジュールにあわせてコンテナ列車を運行する方式であり、到着日時の正確性が売り物になっている。

また、一昨年9月のアメリカ新海運法施行に伴う競争激化の中で、各船社は荷主とSC（サービス、コントラスト）を締結して数量の確保を行いながら、荷主ニーズの高まりに対応するため種々の一貫輸送対策を展開してきている。^[4]

さらに極東地域と北米間のネットワーク強化をはかるため、船社の共同配船を単独運航に切りかえたり、大型コンテナ船の投入によるメリット追及が行われ始めている。

◎ わが国のNVOCCによる国際複合一貫輸送は、従来の船社や大手物流業者に加えて集荷力のある港運業、倉庫業、トラック業からの参入と海外ネットワークを有する商社や大手荷主などを母体とした子会社、系列会社の参入が相次いで行われてきている。また、これらの業者は国内における物流事業の各種免許を背景に海外のネットワーク形成に必要な現地法人化や事務所設置、現地企業との提携などを行い、海外活動を自社主体で展開するためのラセンス取得や物流拠点の整備拡充なども行ってきている。もちろん、国内においても集配力を強力するために内陸の物流拠点整備を進めたり、港湾背後地に国際一貫輸送体制を確立ための諸施設整備や拡充をはかったりしてきている。これは、個々の荷主特有のニーズに対応していくことを目途としているものの、量的増加を見込めないことからくる業者間のサバイバル戦略にもとづた競争を背景としているのも事実である。

そこで、NVOCCによる国際複合一貫輸送への対応状況を眺めてみると、荷主と船社のSC締結分を除いたものの盟外船利用や小口少量貨物のコンテナ混載輸送を主体に開発を進めていることがわかる。

④ 行政当局及び港湾管理者の対応方向

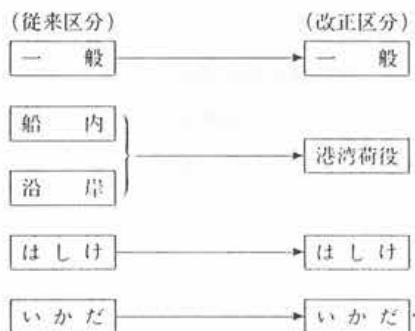
アメリカにおいては運輸行政の規制緩和が進行し、1977年（昭和52年）に航空貨物の規制廃止、1980年（昭和55年）にはトラック運送事業の大巾な規制緩和が行われてきた。この過程で1979年9月OECDから「競争政策に関する理事会勧告」が出され、運輸行政の規制緩和策が各国で展開されるようになってくるのである。

わが国でも1981年（昭和56年）に運輸政策審議会が「10年後の総合交通のあり方」を運輸大臣へ答申しているが、この中に規制緩和をふまえた「総合運送取扱人」の創設や国内外の情勢変化に対応できる物流体制の確立などがうたわれている。これらは今日の国際複合一貫輸送への対応に見合うものであり、行政面からの検討によって具体化をはかるために第二次臨時行政調査会（通称第二臨調）を発足させ、臨時行政改革推進審議会（通称行革審）によって規制緩和策への展開が進められているのである。

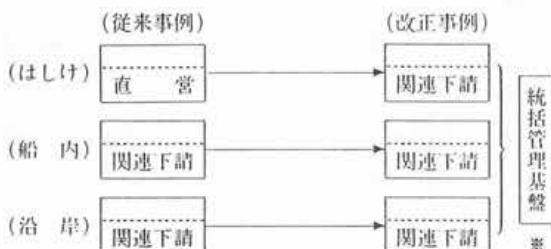
本稿では紙面の都合上、国際複合一貫輸送の拠点となる港湾の物流体制を中心とした行政当局及び港湾管理者の対応施策展開を追ってみることにする。

既に述べたように流通港湾で取扱われる外貨貨物の中で国際複合一貫輸送の対象となるものが増加しており、その内容も大宗貨物ばかりでなく、小口化、多様化し、地域やルート方式も広範囲に及んできている。したがって行政当局としては次のような対応施策の展開を行ってきている。

④ 昨年は港湾運送事業法の一部改正を行い、統括管理基盤の新設、船内荷役と沿岸荷役を港湾荷役業に統合及び免許基準の量的調整や下請範囲の変更などを行ってきた。また、特認料金の設定も認可するようになったが、これらは港湾物流体制の変化に対応するための措置であり、法制度の弾力的運用もなされていることから規制緩和の方向にあることを理解できる。（図式(1), (2)）

業種区分の改正図式(1)

出所：運輸省貨物流通局の説明会資料による。

下請制限の改正と統括管理基盤の新設図式(2)

(注) ※印は「コンテナ埠頭等の近代的な施設において港湾運送を統括管理する行為」が新たな基盤として追加されたもの。
出所：業種区分の改正図式(1)と同じ。

④ 国際一貫輸送活動の拠点となる港湾においては、迅速かつ効率的な作業が要請され一貫輸送関係者間で正確、迅速な情報交換や効率的な事務処理が必要となることから港湾貨物情報ネットワークシステム（通称シップネット）構築への対応施策が展開され、現在では本格稼動に入っている。しかし、シップネットの範囲は海貨業者、船社、検量業者、検数業者に限定されているため、情報システムとしては不十分な面がある。そのため運輸省当局は本年8月から調査整備委員会を設置して調査検討を行い、より広範囲にわたる物流情報システムの構築を目指すことになっている。

⑤ また、昭和61年度を初年度とする第7次港湾整備計画においては「複合一貫輸送等高度化する物流に対応した港湾の整備」を推進することになっているし、港湾地域内及び背後地との間を貨物が円滑に流れるようにするための道路も整備されることになってくる。

これを受けて主な流通拠点港湾の管理者は

- (A)外貿ライナーバースやコンテナバースの整備拡充。
- (B)既設埠頭の再開発による港湾機能の増進。
- (C)埠頭後背地における国際複合一貫輸送関連施設の整備。
- (D)背後地の物流活動や都市機能と港湾地域を結びつけるための諸通路その他の基礎施設整備。
- (E)港湾関連情報システムの整備などを計画している。

さらに港湾整備は従来の公共事業ばかりでなく、民間活力を導入して総合的な施設整備を推進していくことになっており、第三セクターの設立も予定されている。

⑥ 来年度に運輸省当局は、国際複合一貫輸送の統一的な約款整備や責任の明確化などを目的とした基礎資料を作るための実態調査を行うことになっている。これは国際物流の構造的变化に的確に対応していくためのものであるが、大手メーカーの海外進出とともに荷主や物流業者による海外ターミナル開設が進み、NVOCC関連の現地法人化や事務所設置、海外業者との物流業務提携化などが目立つてきていることも、この実態調査の大きな背景となっている。

3. 港湾における問題点とその対応課題

国際的に高度な技術革新が進展していることと、わが国の産業構造も高度技術装置型、知識集約型の産業が中心となる構造へと変化していることに加え、国際経済情勢がますますきびしくなることを考え併せれば、この様な情勢に対応した港湾物流体制が確立されなければならないことはいうまでもない。しかし、流通拠点としての港湾から国際複合一貫輸送の進展について検討を加えてみると、いくつかの問題点があり、その対応課題を提起してみる必要がでてくるのである。

(1) 産業の「空洞化」と港湾物流の変化

わが国の大手企業においては前述の如く海外生産拠点の拡充が進できている。しかし、この生産内容をみると

Ⓐ ノウハウやブランド以外は殆んど現地の原材料によって一貫生産し製品化するもの。

Ⓑ 生産工程のうち簡単な部分は中進国や新興工業国で生産を行い、複雑かつ高度な部分は日本で生産して国内で製品化するものと海外生産拠点でKD方式によって製品化するもの。

Ⓒ 一般的な製品は中進国や新興工業国で生産し、高級な製品は日本で生産するものなどに分けられる。したがって、海外生産分は日本の雇用なりGNPが減少し、これらを日本に輸入すれば、日本のGNPはさらに減少することになる。

これを産業の空洞化と呼んでいるが、円高や貿易摩擦への対応と国際市場拡大策が背景にある以上、産業の生産構造変化としてとらえねばならないであろう。（表1）

表1 海外地域別日本企業の直接投資届出実績 (単位:百万ドル、%)

地域別	年度別	1981	1982	1983	1984	1985	累計	構成比
北米		2,522	2,905	2,701	3,544	5,495	17,167	36.4
中南米		1,181	1,503	1,878	2,290	2,616	9,468	20.1
アジア		3,338	1,384	1,847	1,628	1,435	9,632	20.4
中近東		96	124	175	273	45	713	1.5
欧洲		798	876	990	1,937	1,930	6,531	13.9
大洋州		424	421	191	157	525	1,718	3.6
アフリカ		573	489	364	326	172	1,924	4.1
計		8,932	7,702	8,146	10,155	12,218	47,153	100.0

出所: 大蔵省国際金融局資料による。

しかし、このような生産構造の変化は、港湾における国際物流構造の変化となってあらわれてきており、海外生産拠点と結びついたタイムリーな国際複合一貫輸送を要請されるに至っているのである。

港湾物流関係者は、かかる生産構造の変化に対応したメーカーの物流対策についての理解を深めつつ、これに見合った体制づくりを行うことが当面の大きな課題の一つとなっているといえる。

(2) 国際複合一貫輸送制度の体系化

国際複合一貫輸送はコンテナリゼーションの進展とともに普及し、一方では各国の運輸規制が緩和されてきたこともあって、これから国際物流における主流になろうとしている。しかし、1980年の「国連国際物品複合運送条約」を批准しないまま、先進諸国において国際複合一貫輸送を実施するに至っているのである。これは実務上不適応の内容があったとされているが、事実が先行する形となり、既にその効果はあがってきている。

そのために、制度上の体系的な整備も後追いの形となり、種々の対応策が急がれているのは周知の通りである。

① その一つは港湾運送事業法の改正による統活管理基盤免許の新設である。これによると、統活管理の設備基準がきびし過ぎ、取扱量も全体の50%以上でなければならならないという制約がある。また、統活管理業務への基盤変更によって、従来の基盤業務を密接な関係にある専業者に移行して下請契約を締結しなければならなくなっている。

これらに対処することは、港湾における国際複合一貫輸送活動の実態からみて非常にむづかしいといわざるをいないし、現実に統活管理基盤への移行が進んでいないのも確かである。したがって、実態をふまえた免許基準の弾力的運用がはかられるように働きかけを行っていく必要がある。

② わが国の港湾におけるNVOCCの活動については港湾運送事業法、国際海上物品運送法などからみても法的参入や運賃料金の規制が明確にされていないし、またB/Lを含めた国際運送上の約款にしても統一化されていないのが現状である。

これは利用運送行為が法的に体系化されていないからであり、NVOCCの活動に必要な利用運送の法制化を進めていくべきであろう。また、小口、少量貨物のコンテナ混載によるコンソリデーション活動についても法的なルールを確立していく必要があるのではなかろうか。

③ 港湾におけるNVOCCの活動範囲や内容の拡大は、港運業の業務拡大につながり、ひいては港湾労働者の職域拡大となってくる。しかし、その業務内容は複雑多様化し高度な知識や技術が必要となってくるのは火を見るよりも明らかである。

したがって、港湾労働法も、このような体制変化に対応できる内容のものに改訂を加える必要がでてきているといえよう。

④ B/L（ビル・オブ・レイティング）すなわち船荷証券は商法や国際海上物品運送法によって有価証券としての性格が裏付けされている。しかし、国際複合一貫輸送業者が発行している複合運送証券は、各社まちまちの書式であり、運送責任の所在も明確になっていない面がある。その上、法的裏付

けがないことから貿易決済を行う銀行の中には、この複合運送証券の受取りを拒否するところもでている。

このようにな問題の対処策として（社）日本海運集会所は標準統一書式化をはかり、運送責任の所在を明確にして、銀行が受取りやすくしようとしている。また、書式の内容については船荷証券の機能と陸運の貨物引換証、航空の貨物受領証を一枚の証券で兼用できるようにしたものであるが、今日ではこの早急な実施が必要となっている。

(3) 民間活力の導入と港湾の管理運営

国家および地方財政の行きづまりと港湾機能整備の必要性を考え併せれば、民間の資金やノウハウを導入するための港湾機能総合整備事業制度を活用すべきであろう。周知のように、この方策は民活法の適用による税制上の優遇措置や日本開発銀行など政府系金融機関による投融資によって民間企業が行う港湾施設整備を促進させることである。

しかし、民間企業は資本の論理にもとづく経済性の追及を前提としなければならないので、次のような問題への対応課題が検討されねばならない。

④ まず第一に、港湾管理者の計画を検討し、具体化させる方針を決める機関の審議会や委員会などの委員構成である。これまでの諸報告や答申の内容をみてもわかる通り、大局的な判断や既成事実、既成理論の展開に始終しており、実態にふみ込んで経験科学として解明していく姿に欠けているわけである。

したがって、委員構成の検討が重要課題としてとり上げられねばならないであろう。

⑤ つぎに、港湾施設の整備に進出する民間企業の行動である。企業にとってみれば自己の都合に見合う施設利用に変形したり、自己の企業構図を作るための手段にしたりするが有利となる。

したがつて、民間活力を導入する場合、どのようにして、これに対処し港湾物流の秩序維持をはかるが対応課題として検討されねばならないであろう。

(4) 港湾物流業界の体質強化

すでに述べてきた如く港湾の物流業界は、国際化や情報化の進展を背景として効率的な一貫輸送体制の確立を目指して、経営の合理化をはかりつつ今日に至っている。とくに、国際複合一貫輸送活動に焦点を当ててみると、それぞれが潜在需要の顕在化をはかつたり、新規需要を開拓したりしてきており、NVOCCとしてシステム、オルガナイザー的地位に脱皮をはかっているものも見受けられる。しかし、港湾を主体として経済活動を展開する中小企業であっても、その特徴を生かして経営体質の強化をはかる方策を、さらに追及していく必要があろう。 例えは

① 物流業務の共同化を可能にできる範囲が拡大できれば、システム事業化の推進はより容易になる。共同集荷、共同施設利用、共同配送・荷役・保管・包装・情報処理、関連及び付帯業務の共同化などの検討をもつと積極的に検討すべき時期にきているといえるのではなかろうか。

② また、事業機会の拡大に走り過ぎ、無謀な競争を展開し易い体質を持ち合せていることも否定できない事実である。したがって労使協調のもとで抜本的な体質改善をはかっていくことも今日の緊急対応課題といえよう。

③ 中小企業事業団の調査によると、海外進出中小企業の一部には撤退がみられ、現地法人の実情把握も乏しく、投下資本の回収もできないものもあると報告されている。そして撤退理由は需要不振などの経済的理由よりも、現地パートナーとの考え方の相違が主流を占めている。

今後ともNOVCCを目指す港湾物流業の海外進出は活潑化するであろうが、海外ネットワーク形成に必要な人材育成の遅れが否めず、重要な対応課題としてとり上げられなければならないであろう。^④

注(1) 物流活動の構成機能については、統計審議会の資料（昭和40年）によれば、物資流通と情報流通の各活動に大別され、前者は輸送、荷役、保管、包装、流通加工の活動とこれらの施設提供活動に分けられている。後者は情報伝達及び情報施設活動となっている。

また、システムとは、（財）流通システム開発センターの資料によると

「ある共通の目的を達成しようとして、多くの要素が相互に関連をもちらがら効率的に作用している複合体である」としている。そして物流活動を構成する各部門の活動を機能と費用の面からみるとトレード、オフが存在するとし、物流活動全体をトータルシステムとして一元的に管理する方策に情報のシステムが要請されるとしている。

(2) JIFFAは5年前の昭和56年に任意団体の組織で設立されたが、昭和60年10月には運輸省から公益目的の社団法人に認められ、昭和61年4月現在の加盟業者は122社に及んでいる。

(3) 米国ではトラック輸送の規制緩和に加え、1984年の新海運法の施行によって、FMC(連邦海事委員会)にタリフをファイルするだけとなり、米国内を発・終点とする国際複合一貫輸送が容易に行えるようになった。

(4) SC(サービスコントラクト)は、船社と荷主の間で取決めを行う運賃、寄港地、スペース保証などの特別契約であり、米国の新海運法施行によって二重運賃制にかわる運賃割引制度として導入されたものである。またIA(インデペンデントアクション)と呼ばれる行為は、同盟によって定められたものとは異つて、それぞれの船社が自社のみのサービス条件や運賃を設定するものである。

(5) 「経済月報」(三和銀行発行)昭和61年7月号に調査内容が掲載されている。

正 誤 表

誤	正
71 頁	75 頁
72 頁	73 頁
73 頁	74 頁
74 頁	71 頁
75 頁	72 頁

上記の頁に誤りがありました
謹んでお詫び申し上げます。

文化印刷株

国際複合輸送の新しい展開と港湾の課題 — 東京港の経験と対応の方向 —

高橋 恵三
(東京都港湾局)

目 次

1. はじめに
2. コンテナリゼーションの進展と国際間の複合輸送の新展開
3. 東京港における総合物流ターミナルの整備
4. 今後のコンテナリゼーションの展望と港湾

1. はじめに

世界の海上雑貨輸送の革命といわれるコンテナ輸送が、太平洋航路で本格的に展開されるようになってから、早くも20年が経過した。コンテナ輸送方式の最大の特色は、船舶の一部であるコンテナバンが船体から切り離されて、陸上輸送のための容器としても機能し、内陸部を流通するというところにある。これにより、従前、港湾を境にして分断されていた海上と陸上の輸送システムが物理的に一体化されることになった。コンテナ輸送が開始された当時から、国際間物流の一貫化の実現が期待されたのも、まさにこの特性に着目したことである。

以来今日まで、コンテナシステムは順調に拡大を続け、物流の合理化も著しい進展をみせている。しかし、その展開が本格化するに伴い、国際間の輸送を本当の意味で一貫化するためには、当初の認識をはるかに超える複雑な課題が山積していることも明らかになってきた。

東京港を例にとれば、コンテナバンに貨物を収容したまでの内陸部輸送——いわゆるFCLによるドアツウドア輸送の比率は、予想されたほど高まらず、おおむね50%前後のまま大きな変動なく推移している。それどころ

か、輸出貨物についての荷主の意向は、港頭付近までバラ貨物——LCLで輸送して一ヵ所の総合物流センターに貨物を集約してバンニングする方式を近年改めて評価しつつあるとのデータもある。

図-1 企業からみた輸出コンテナ貨物の荷形態とコンテナ詰め場所

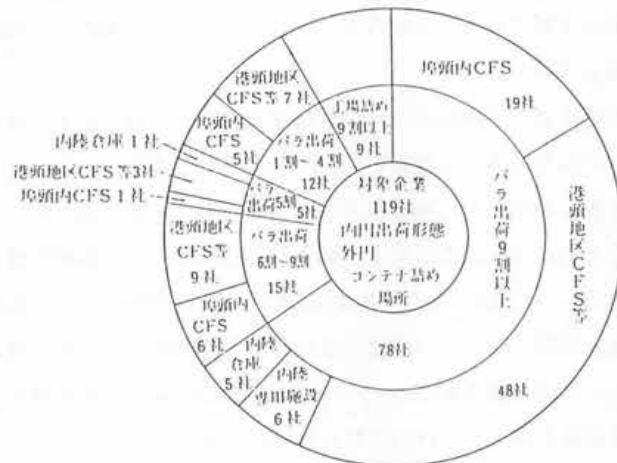
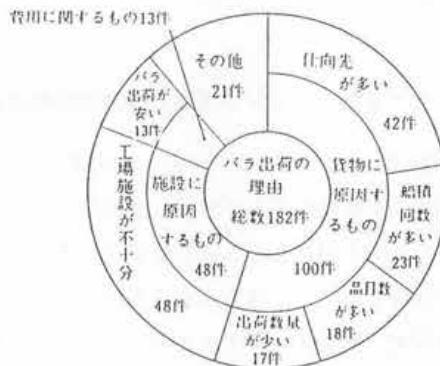


図-2 企業からみた輸出コンテナ貨物をバラで出荷する理由



6.3.1. 日本国債銀行調査による（昭和60年）

2. 月別東京港貨役場所在の輸出企業 (年額50億円以上)

最近における国際複合輸送の一つの動向としては、物流手段の中核を海上コンテナ輸送におきつつも、必ずしもバン流通の形式の一貫性（ドアツドア）にとらわれず、ルーズカーゴとコンテナカーゴとを合理的に結合する仕組みが確立されつつある。

組みや、複数の運送手段の最適な組み合わせを追求するなど、運送システムをより弾力的に構築することに大きな関心が向けられるところとなっている。さらにシステム整備の中心的課題としてコンピューターを利用した物流の一元的管理や複合運送証券の発行等による運送責任、資金決済の一貫化などのソフト面が重視されるようになり、ハード・ソフトの両面から物流業務の革新が進展している。

国際物流をめぐる課題の変化が進行する過程で、港湾もまたそれに対応するため、いかなる方向を目指して自らを変革してゆくべきか—今、このことについて多くの問い合わせが提起されるところとなっている。そして、これにこたえるためには、狭義の海上・陸上輸送の連結という範囲を超える港湾機能のあり方—「保管」と「荷さばき」といった境界を取り払った船積卸し、荷さばき、保管、陸送を一体化する総合的物流機能の形成と管理、そこにおける新しい港湾の施設配置のレイアウトの問題等について港湾サイドからの具体的対応策を確立しなければならないのである。

本稿は、以上のような問題意識を念頭におきながら、東京港が国際複合輸送の今日的課題に対応してゆくための視点と施策について検討を試みるものである。

2. コンテナリゼーションの進展と国際間の複合輸送の新展開

(1) 日本におけるコンテナリゼーションの進展

1960年代に、米船社が太平洋航路で本格的にコンテナ輸送を開始するとともに、日本の大手6船社もこれに参入することとなった。当時は海上コンテナ輸送という新しいサービス方式の成長性について必ずしも統一的見解が確立されておらず、例えばコンテナリゼーションへの対応を目的として設立された外貿埠頭公団すらコンテナバースと在来船バースとを並行して整備する状態であった。一般的にはコンテナ輸送と在来ライナー輸送は共存しうるとの見解が多かったが、その後の現実では在来定期船は主要航路から全く姿を消す結果となっている。

このようにコンテナ輸送がまたたく間に世界の海上雑貨輸送を席巻するこ

ととなった理由としては、何よりもまず港湾における荷役の効率性をあげることができる。コンテナ船の港湾荷役能力は在来船に比し、8～10倍といわれているが、さらにこれに加え、雨天時や夜間においてもほとんど平常時と変わらずに作業でき、しかも港湾労働の大幅な省力化と安全性の向上、荷役と輸送における貨物の品質管理の徹底など、数多くのメリットを生みだし、港湾の生産性は革命的に進歩した。

東京港の大井ターミナルでは現在8バース 2,300mの水際線を利用して年間1,200万トン余りの貨物を輸出入しているが、仮にこれを在来船方式で処理するとすれば50～60バース、1万m以上の水際線を確保しなければならないと見込まれる。このようにコンテナリゼーションは、総体としての港湾施設規模をコンパクトにまとめることを可能にし、都市にとって貴重な水際線を有効に活用することにも大きな貢献をもたらすこととなっている。

また、一港湾における雑貨貨物取扱能力の飛躍的向上と、背後地と港湾との結合の合理化・密接化は、日本全土における港湾の配置にも大きな影響をもたらし、それまで全国に散在していた外貿定期船港湾を、東京湾、大阪湾、伊勢湾に集約配置する結果をもたらした。

もちろん、コンテナ輸送のメリットの本質は、単なる港湾荷役の改良を超えた物流体系(海・陸)の変化にあるが、その集約的便益が港湾の場に大きく表れていることも事実であり、輸送革新はまさに港湾を通じて実現しつつあるといえよう。このようにしてコンテナ輸送は、海上輸送—港—内陸輸送を機能的にも物理的にも大きく変化させ、国際輸送の主役となったのである。

現在、日本の海外貿易貨物は輸出1億7,286万トン、輸入6億7,059万トンであるが、そのうちコンテナによるものは輸出4,400万トン、輸入2,585万トンである(1984年実績)。輸入については、日本が資源輸入国で、鉄鉱石、石炭、原油、食糧などバラ物重量貨物のウェイトが高いため、コンテナによるものの比率はそれほどではないが、輸出については、自動車や鉄鋼などを除くとすでにほとんどの製品がコンテナ化されている状況である。

また、貿易金額ベースではコンテナによるものが総額24兆円(36%)で、

うち輸出については総輸出金額の49%にあたる18兆円に達している(1984年実績)。今後もコンテナ輸送が、製品物流を中心にして一層進展してゆくことは疑いのない趨勢である。

表-1 主要港外貿貨物に占める外貿コンテナ貨物推移表

単位:トン

年 月 港名 日	45年		50年		55年		58年	
	外貿貨物量	コンテナ化率	外貿貨物量	コンテナ化率	外貿貨物量	コンテナ化率	外貿貨物量	コンテナ化率
東京港	9,495 713	7.5	11,500 4,710	41.0	17,335 9,564	55.2	16,938 10,017	59.1
横浜港	55,573 2,001	3.6	49,453 4,553	9.2	59,344 9,556	16.1	54,136 13,050	24.1
神戸港	8,841 311	3.5	7,354 326	4.4	9,706 644	6.6	8,260 1,349	16.3
名古屋港	31,795 719	2.3	41,606 1,844	4.4	61,387 3,490	5.7	56,207 4,988	8.9
四日市港	22,319 276	1.2	24,682 268	1.1	22,622 172	0.8	19,312 165	0.9
大阪港	14,742 473	3.2	14,468 1,856	12.8	18,506 4,202	22.7	21,416 6,195	28.9
神戸港	30,675 1,358	4.4	34,369 10,835	31.5	44,692 20,822	46.6	42,583 22,801	53.5
北九州港	29,981	—	27,765 38	0.1	29,745 121	-0.4	28,926 434	1.5
計	203,421 5,851	2.9	211,197 24,430	11.6	263,337 48,571	18.4	247,778 58,999	23.8

(注) 1. 各港上段・外貿貨物の総計、下段コンテナ貨物 2. コンテナ化率 = $\frac{\text{外貿コンテナ貨物}}{\text{外貿貨物の総計}} \times 100$

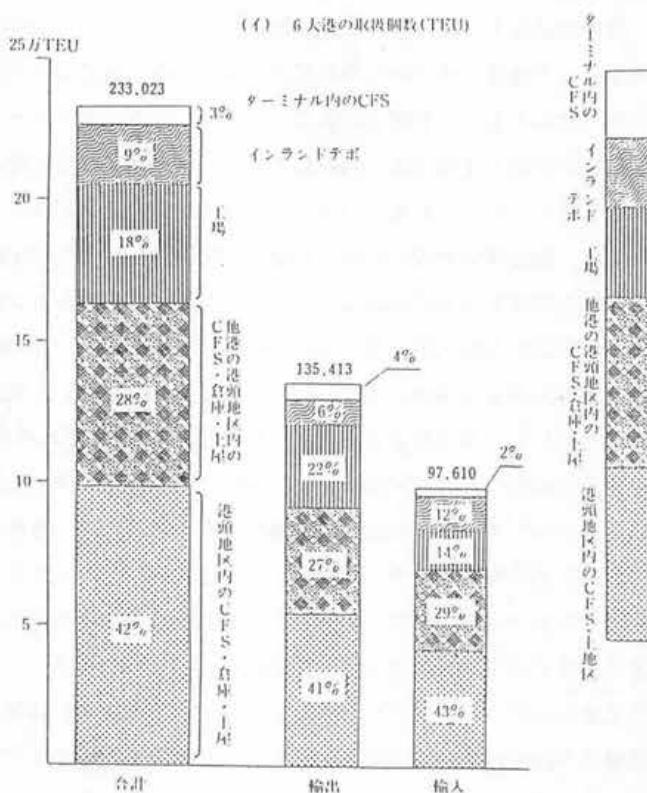
(2)国際複合輸送をめぐる最近の状況

以上のようにコンテナ輸送は当所の予測を超えて急速かつ全面的に進展し、これに伴い国際間輸送の一貫化も船社をはじめとする多くの企業の手によって現実に機能される状況になっている。

そもそも、国際間の輸送は何種類もの輸送手段を経由しなければ成立しないものである。かつての在来船時代においても、自動車、鉄道、船舶などの異種の機関の連続があってはじめて国際的規模の貨物運送が行われていたことは今日と変わりがない。しかし、それにもかかわらず「複合輸送」という概念が在来船時代に成立しなかったのは、それらの輸送手段が経済単位としてバラバラに切り離されていて、一つの手段ごとに自己完結的に機能していたからにはかならない。つまり、コンテナリゼーション以前は、異なる輸送手段をシステムとして統一することができなかったということである。コンテナ輸送が新しい輸送方式として登場したとき、始めて複合輸送という概

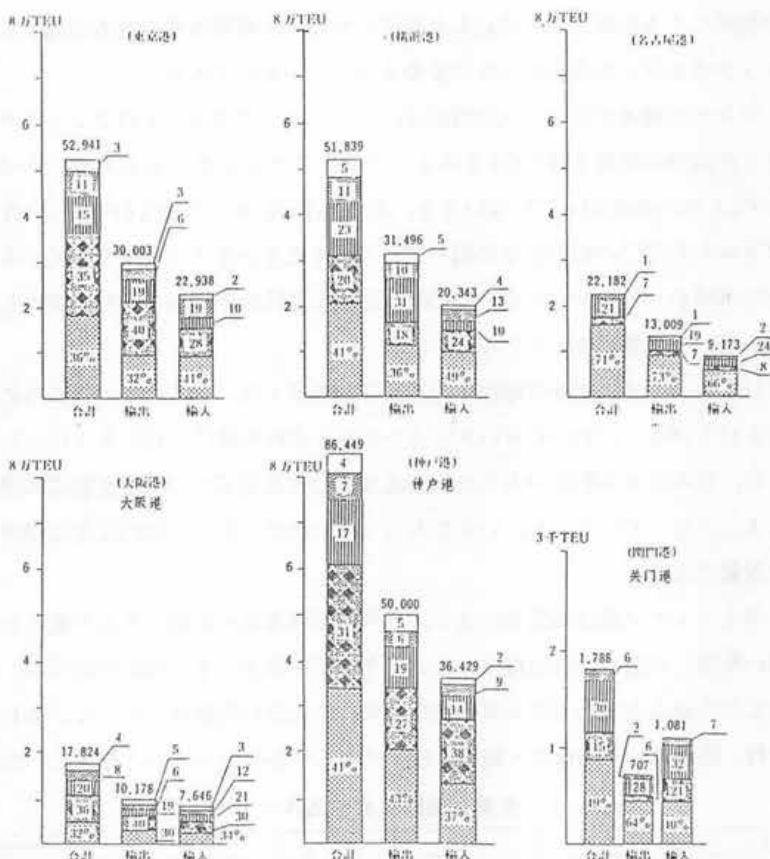
念が現実のものとなり、コンテナの箱が異種の輸送手段を結合する鍵になるものとして期待された。確かにコンテナ容器が海上・陸上を自由に流通することにより輸送を一貫化する突破口が開かれた。しかし、実際の経験を経るに従い、貨物の送り手と受け手（荷主↔荷受人）にとってコンテナの箱を常に手元から手元へと流動させているのが経済コスト等からみて最良の方法とは限らないケースがあることも明らかになってきた。日本の大手メーカーの場合、輸出貨物の生産工場は全国に散在しており、その工場ごとに生産（輸出）品目を特化しているケースが大部分である。一方、輸出貨物のコンテナ詰めにあたっては、製品種別のほか船積・卸港、利用船社、輸出先の国内輸送など多くの条件を考慮する必要がある。このような現実からバンニングは工場ごとに実施するよりも数工場の製品を一ヵ所の「輸出センター」に集中したうえで実施する方がより迅速、低廉に行えることが少なくない。例えば、埼玉県の工場でテレビ、茨城県で音響機器、福島県でVTRをそれぞれ製造し、これを東京港（邦船）、横浜港（米船）に積み分け、北米西岸、欧州などに輸出しているといったメーカーの場合、取扱量の多い港頭地区一ヵ所にバンニングや保管のための輸出センターを設置した方が工場バンニングよりコスト的に有利となることは相当程度一般論として成立しうるが現実となっている。加えて日本では工場の新規立地や拡張に用地面の制約が多く、生産量にあわせて工場ごとにバンニングセンターを設けることが実際には難しい。また、道路事情や陸送経費から空のコンテナバンを内陸部工場まで引き戻すことがコストや時間の関係上、経済面で合理的とはならない事情もますますふえてきている。近年、輸出メーカーを中心に物流拠点づくりが大きな課題となっているのは、このような動向に基づくものである。

図-3 6大港コンテナ詰め・取り出しの施設別状況
(施設別取扱個数)



(左) (1) 日本港湾協会調査
(2) (59年10月+11月)× $\frac{1}{2}$ により算出

(単位) 万TEU



大規模な輸出拠点による物流管理が可能になり、その整備が進んでいる背景には、コンピューターと通信手段の結合による情報管理方式の飛躍的な進歩がある。物流合理化の目標は、物流の停滞点をできるだけ少なくし、供給点と需要点との間をあたかも一つのベルトコンベアの様に結びつけることがある。しかし、国際間の物流では船舶の運航頻度（多くても1週間に1回）とか船積するための貨物ロット（1船につきコンテナ100本程度が船社の寄港最低単位といわれる）などの理由からストックポイントをゼロにすることは不可能である。したがって現実的に考えるならストックポイントは広域の物流体系にとっては不可欠なものであり、問題はそれをいかなる場所にどの

のような機能を持たせて適切に配置するかということになる。コンピューターの利用による生産工場と直結した製品の在庫・出庫管理機能をも具備したストックポイントの意義がとみに重要となっているのである。

コンテナ輸送が開始された当初は、このストックポイントはコンテナヤードとその中に設置されたCFSによって満足されると考えられたが、メーカーがFCLのみを指向していないこと、しかもLCLカーゴを含むすべてのカーゴフローを自己の物流戦略に組み込んでおくことが至上命題となっているなどの事情から船社ヤードやCFSでは複合輸送基地の役割を十分に果たしえないという事態が生じている。

日本における国際複合輸送をめぐる課題の多くは、近年このところに集約されている。いわゆるNVOCCといわれる業務が注目されるようになり、また、日本の大手船社や大手倉庫業者が総合物流業者への脱皮を目標に掲げようになっているのも、いずれもこうした物流の新しい動向変化に根ざした現象である。

海上コンテナ輸送の開発により、外貿雑貨港湾はその姿を大きく変えた。深い水深、大型専用荷役機械、広大なヤードを基本とする現在の港湾は、かつての突堤と上屋からなる港とは全く異なる施設の集積地となった。そして今日、港湾は、その機能・施設・規模をさらに多様なものへと拡大し、変化

表一2 主要な国際複合輸送ルートの現状

ルート名	ルート	開始時期
シベリア・ランド・ブリッジ(SLB)	日本 → ポストオフィーブ連邦 → 欧州、中近東 船舶 船舶 船舶・トランク	1971年
ソ連経由シーランド	日本 → ポストオフィーブラジオストック → モスクワ → 欧州、中近東、アフリカ 船舶 船舶 船舶	1968年
アメリカ・ラント・ブリッジ(ALB)	日本 → 美国西岸 → 美国東岸 → 欧州 船舶 船舶 船舶	1972年
カナダ・ラント・ブリッジ(CLB)	日本 → カナダ西岸 → カナダ東岸 → 欧州 船舶 船舶 船舶	1979年
北米西岸経由シーランド	日本 → カナダ西岸 → モントリオール → 欧州、中近東、アフリカ 船舶 船舶 船舶	1962年
欧洲航路経由・直航	日本 → 欧州諸国 → 欧州内各地 船舶 船舶	1971年
東南アジア経由シーランド	日本 → 香港・シンガポール・マニラ → 欧州 船舶 船舶 船舶	1982年
ミニ・ラント・ブリッジ(MLB)	日本 → 美国西岸 → 美国東岸・ガルフ地区 船舶 船舶	1972年
インテリア・ポイント・インテラモードル (IPM)	日本 → 美国西岸 → 美国内各地 船舶 船舶	1980年
日本・直航	日本 → 欧州西岸 → 欧州各地 船舶 船舶	1971年
日本・直航	日本 → 釜山 → 韓国各地 船舶 船舶	1972年

させざるをえなくなっている。これは前述したように、国際複合輸送の発展にあわせて、港湾地域が総合物流拠点に変化するという形態をもって進展してゆくこととなる。

表-3 北米航路における複合一貫輸送の増加状況

Year	＜表1＞米国向け荷物の輸送実績					J K A G (万t)	Grand Total (万t)	TP JK Grand Total	TP JK Grand Total	
	Imp.	OCP	TP JK	MTB	Total					
1968	1,742,899	1,010,253			2,751,152	0%	2,136,000	5,898,161	46.8%	
1969	1,817,628	1,241,255			3,091,881	0%	3,216,958	8,332,782	48.8%	
1970	2,027,170	1,319,655			3,356,834	0%	3,169,503	8,526,337	51.2%	
1971	1,866,566	1,323,810			3,190,776	0%	3,788,660	6,979,136	48.6%	
1972	2,000,697	1,280,094	102,276		3,603,067	2.8	3,311,177	6,918,111	51.3%	
1973	2,013,865	1,231,150	551,039	3,839,051	14.4	2,650,616	6,699,669	50.2	40.8	
1974	2,378,850	1,211,442	811,103	4,001,276	19.8	3,078,519	7,667,975	59.9	40.1	
1975	1,829,050	955,208	769,612	3,553,000	21.7	2,123,195	5,677,107	63.6	37.4	
1976	2,607,228	1,411,268	1,285,010	5,203,660	27.7	2,511,519	7,715,315	67.4	32.6	
1977	2,086,635	1,117,830	1,735,703	3,121,257	27.4	2,685,086	9,026,313	70.3	29.7	
1978	2,710,418	1,642,190	1,147,521	6,409,532	21.2	3,409,110	8,818,672	61.3	38.7	
1979	2,261,237	1,457,913	992,202	4,714,192	21.0	3,245,365	7,859,857	66.6	33.3	
1980	2,553,000	1,240,500	39,935	1,830,975	1,861,600	22.0	2,639,363	7,503,972	61.8	35.2
1981	2,870,310	1,125,472	216,736	1,301,424	5,593,943	28.6	2,872,535	8,666,478	68.1	33.9
1982	2,919,343	1,109,821	489,359	1,702,977	6,280,510	34.9	2,723,621	9,081,131	69.8	30.2
1983	2,757,373	1,573,610	356,702	2,623,293	8,700,014	39.4	2,772,853	11,562,867	76.6	24.0
1984	8,616,339	2,172,916	1,236,110	2,836,052	10,001,219	37.7	3,102,783	11,001,002	77.8	22.2

また、TP JK は複合運送比率

Total

物流に対する企業ニーズの変化を港湾の場で具体的・積極的に受けとめ、対応してゆくことが港湾を管理するものの最大の課題となっている。

図-4 日本の大手倉庫企業は総合物流企業へと変化している

4 大倉庫事業部門別収入の割合

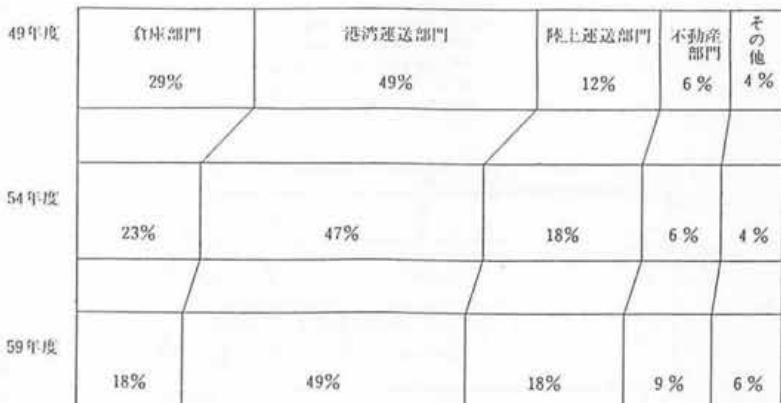


図-6 大井埠頭物流基地の開発状況

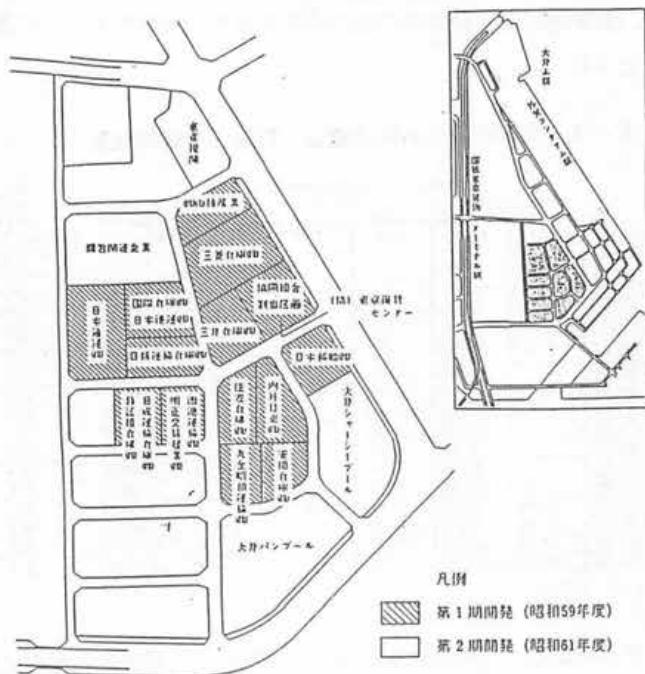
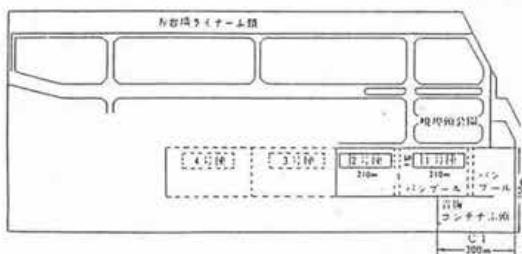


図-7 青海流通センター施設構造

場 所	石浜コンテナバース荷役地
施 設	4棟 (第1号棟 2階、第2号棟 2階)
完成時期	第1期 1987年完成予定 第2期 1988年完成予定
収 積	1棟当り (1階延) 面積 1,938.300m ² 1階 (幕開式上部) 11.500m ² 2階 (荷役通路センター) 11.500m ² 3階 (同 上) 11.500m ² 4階 (同 上) 3.800m ²



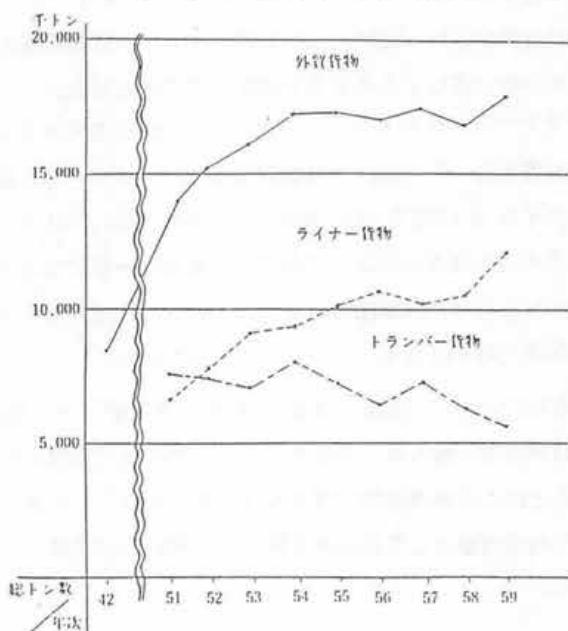
3. 東京港における総合物流ターミナルの整備

(1) コンテナポートとしての東京港の課題

東京港は、昭和 16 年に国際貿易港として開港し、特に第二次大戦以後日本の首都東京にふさわしい港湾とすべく、外貿施設の積極的整備が図られてきた。しかし、現実には船社サイドの事情から海運同盟による定期船寄港地の指定をうけることができず、長時間トランパー対象の港湾にとどまらざるをえなかつた。

しかし、1967 年に日本～カリフォルニア航路 (P・S・W) において同盟の指定港の地位を獲得して以後、PNW、北米東岸、欧州、地中海等世界の主要航路が相次いで開設された。その結果、1984 年の実績においてコンテナ貨物の取扱量では日本全体の 16 %、輸出入金額では 22 % を占める代表的国際貿易港へと成長した。

図一八 東京港外貿貨物取扱量推移



東京港の取扱貨物量は年間約6,000万トンで、その内貿貨物が約70%，外貿貨物約30%の割合となっている。この取扱量は総量的にはここ数年おむね安定的な推移を続けているが、貨物の品目、性格は大きな変化を示しており、外貿についてはライナー取扱貨物の増加とトランパー貨物の減少が明白に表れている。

日本の経済構造が今後ますます高度技術集約型に進んでゆくことを考えると、木材に代表される素材型トランパー貨物は引き続き減少し、機械類などのライナー貨物は増加してゆくものと予想される。しかし、一方厳しい国際競争のなかで企業が流通コストの削減のため、港のサービスや経費をますます重視するようになっており、東京港もその持つ発展可能性を現実のものとするためには、港湾地域全体の経済効率性の向上に一層努めてゆかなければならない。

このような観点からみると、現在の東京港には幾多の解決しなければならない問題があることは否めない。

まず最も基本的なこととしてバース——特に外貿コンテナバースの施設面、運営面の問題がある。大井コンテナターミナルはすでに開業以来10年以上を経過しているが、コンテナ船の大型化のため、水深、岸壁延長、クレーン規模等の設備面での改良の必要性も生じてきている。

一方、バースの運営面では、RORO船やセミコン船など船型の多様化が進み、かつ中小船社の参入、在来カーゴとコンテナの混載などがふえていることから、大井のように一船社がフルコン船を対象として1バースを専用リースする方式だけでなく、複数の船社が自己の必要に応じてバースを共同利用できる方式も積極的に導入する必要が生じている。

コンテナ輸送の拡大に伴い、一国を代表するリーダーポートの条件はフルコン船はもちろん、セミコン船、RORO船などコンテナ輸送の多様なニーズに対応しうる港湾設備と運営方式を備えし、船舶と貨物を大量に集中できるようにすることが必須となる。東京港もこの方向を目指して、設備と運営の充実策を図らねばならないことは当然である。

しかし、このことはこれからコンテナ港湾が成立するための基礎的条件にすぎない。そしてコンテナ港湾の優劣と発展性は、国際物流のためのハード・ソフト両面にわたる諸機能の成熟度——国際的物流企業の拠点施設、物流管理のための情報処理機能、貿易・商業活動や金融業務などが港湾を中心に十分に集積しているか——によって左右されることとなろう。貿易量が増大して、物流の国際ネットワークが整備され、日本の企業活動もその中に組み込まれるようになっている今日では、港湾地帯こそが物流システムの拠点とならざるをえず、また、それなしには港湾の発展もありえない。

この観点からみると、残念ながら東京港はライナーポートとしての歴史が浅く、貨物の集荷、保管、コントロールを行う事業の集積状況が他の国際貿易港に比べて不十分であり、その結果物流業務の展開に立ち遅れかねない危惧が生じている。

新しい国際複合輸送のための物流基地として港湾地帯を開発整備することが、今日東京港に課せられた最大の課題となっている。

(2) 大井コンテナ埠頭背後の物流基地開発

このような状況認識のもとに、東京都は大井コンテナターミナルの背後に大規模な物流センター基地の開発を進めている。

米国的新海事法の制定以来、日本でもNVOCCの業務が注目を集めているが、問題はキャリアを持つか持たないかということよりも、貨物を大量に集貨し、荷主の希望に従って最も適切に保管・荷さばきし、かつ輸送するとともに、そのプロセスを総合的に管理する機能を港頭地区で主体的に行うことができるものは誰かということである。日本の企業について考えれば船社、港運会社、倉庫会社、陸運会社、さらには総合商社まで物流にたずさわる事業者の全てをあげることができ、この中で業域のワクにとらわれずに物流業務一切の総合展開に成功したものが、その資格を勝ちとりうるということとなろう。

大井埠頭の物流基地は、まさにこのような事業者の活動の場として都が提供するものであり、海運、港運、倉庫の事業者のなかから国際物流事業を行

う力量と計画をもつものを選定して都有地を貸付け、開発を進めている。

開発対象地区は、面積約 27 ヘクタールであるが、そのうち 17 ヘクタールについては 1 ~ 2 ヘクタールの単位で 14 区画に分割して、1985 年 1 月に用地借受者を公募したところ、全国の海運、港運、倉庫の事業者 51 社から進出申込みがあった。

都では関係業界と協議のうえ、

- ① 首都圏等で生産・消費する輸出入貨物等の集荷・保管・配送の流通サービスの一大拠点として開発する。
- ② コンテナ埠頭等、公共港湾施設と一体的な物流基地として開発する。
- ③ 国際複合輸送時代をリードする物流基地として開発する。
- ④ 京浜間のコンテナ貨物の交錯輸送の解消など、港湾物流改善の戦略的拠点として開発する。
- ⑤ 東京港の貨物集荷を強化するため、民間活力を完全に發揮できるように留意して開発する。

という 5 点の開発方針を定め、大井埠頭のコンテナ貨物の増加とバース利用の増進に具体的に寄与する事業者を選定して立地させた。

最近のコンテナバンやシャーシーの大型化・数量増を考えると物流施設は広い敷地が必要となっている。大井地区でも 1 ヘクタールの区画のうち倉庫建屋の面積はその $\frac{1}{3}$ 程度で（約 3,000 m^2 ），残りの 70 % はコンテナやシャーシーの保管・荷さばきの場として利用されるのが一般的である。倉庫は 3 ~ 5 階建となるので、倉庫面積は 1 万 ~ 1 万 5,000 m^2 程度となり、輸出入保税貨物の保管・荷さばきセンターとして活用される。

大井地区の LCL カーゴ（輸出）は 600 万トン程度がバース施設面から限界と考えられるので、輸入カーゴのデバンニング、保管を加えても上屋必要貨物のほとんどがこの物流基地で荷さばき可能であり、コンテナターミナルと一体化した物流用地としては日本で最大級・最新鋭の設備となるものと期待されている。

(3) 青海コンテナターミナルと流通センターの開発

東京港では、大井ターミナルがフル稼動の状況に近づいており、新しいコンテナバースの整備が必要になっている。このニーズにこたえるため、昭和60年11月に東京港で第11番目のコンテナ埠頭、青海ターミナル第1バースが供用を開始した。

このターミナルは、整備及び運営の方式で大井埠頭と異なる幾つかの特色を有している。コンテナ航路の拡大と参入船社の増加は、バースを専用リースするだけの貨物量や資金を持たないため、自己の船舶の係留時だけスポット的にターミナルを利用する傾向を増加させている。しかし、コンテナ輸送では、背後ヤードにおけるコンテナの保管と前面バースの利用とはセットのものであり、在来ライナー船以上にヤードと岸壁との相関性は強固なものとならざるをえない。このため、中小船社を対象とするターミナルでも岸壁のスポット化やヤードの一般使用はコンテナ輸送の実態および能率からみて適当ではない。コンテナターミナルでは、ヤードの管理とガントリークレーンの操作に重点があることを考えると、ターミナルオペレーターがバースを管理しつつ複数の船社の埠頭供用を統括してゆくことが、専用リース化できないバースの運営においては望ましい方向であろう。

青海ターミナルはこのような現実をふまえて、大井埠頭のような専用リース方式と公共バースにおけるスポット的供用方式の中間をゆく運営方式を目指すもので、具体的には日本を代表する外航6船社と15の航運業者の共同出資会社「青海埠頭株式会社」によって管理・運営されるものである。

整備面については、従来の専用ターミナルが全て埠頭公社によって建設されていたのに対し、東京都と公社が施設を分担して建設するもので、第1バースではバンプール(6万m²)、CFSは東京都、岸壁、クレーン、ヤード(4万5,000 m²)は埠頭公社がそれぞれ整備した。

これとともに、ターミナル内(第1～第4バース)に都と港運業者が協力して日本最大の流通センターを建設し、LCLカーゴの大量集荷を中心とする国際複合輸送基地として青海埠頭を発展させる計画であり、1987年秋完

成を目指し第1期計画(2棟)の建設事業に着手している。

これらの施策によって、近い将来青海地区は大井地区に勝る新しい東京の物流拠点に成長するものと期待されている。

4. 今後のコンテナリゼーションの展望と港湾

21世紀は「太平洋の時代」といわれている。今後10～15年後には太平洋をとりまく日本、中国、アメリカをはじめ、アジアNICS(アジア新工業国)ASEAN、オセアニア諸国で形成される太平洋経済圏が世界経済の中心となり、世界の貿易と海運も太平洋地域を核として展開されることになるという予測である。現在、太平洋圏に属するアジア地域が世界で最も成長性の高いことはまぎれもない事実であり、大局的にはこの動向のうえに世界経済の拡大が続くことは、まず異論のないところであろう。

一つの経済圏が成立し、その経済圏を構成する国々の経済成長が実現することは、貿易規模が拡大し、物流量も増大してゆくことを意味する。日本のコンテナ貨物は、こうした観点からみると今後も順調に増加し、15年後(21世紀)には、1億4,000万トン(現在の2倍規模)に達すると見込まれている。

したがって、港湾が果たす役割もまた今後ますます重要なものとなってゆく。この責務にこたえ、円滑・合理的な国際間物流を実現するために、港湾地域を総合的に開発してゆくことが我々に与えられた使命と考える次第である。

関東の舟運と東京港（江戸湊）

佐 藤 正 夫

（東京都港湾局）

目 次

1. 関東舟運の変遷
2. 関東舟運政策と享保の改革
3. 明治以降の治水政策と運河・港湾の整備
4. 明治以降の輸送機関と東京港

1. 関東舟運の変遷

現在の利根川は、坂東太郎の名にふさわしく関東平野を縦断し銚子を河口としているが古代は埼玉県東部の低地（中川低地）を南下し東京湾（江戸）に流入していた。利根川の幹線は長さ322キロメートル支川数は285にものぼり、流域面積は約1万6千840平方キロメートルにおよび日本一の大河である。

本稿は、関東平野における主流利根川の舟運と日本一の大都市江戸の街とのつながり、そして明治維新を迎える新政府の土木事業への取組み、運送体系の法制の一面から変遷を考察する。

江戸の街づくりの柱となつたのは、徳川家康が入府後、築城に必要な資材搬入路として数本の水路を開削し、市街市造成のため埋立てを行い、上水、治水対策に意を用い更に生活必需品である塩の確保であった。東京湾にはいくつかの塩田があったが、江戸に近い行徳の塩を運ぶため、城の東方に小名木川と新川という運河を開削した。この水路は後代まで重要な物資の輸送路

となつた。江戸時代では、大量の物資の長距離運搬は河川水運が唯一の輸送機関であるところから、初期に幕府及び各藩は米を中心とする穀類、木材、林産品の輸送のため、低水工事を主眼とする大規模な河川改修を行つた。低水工事というのは、河川舟運を開いてその維持管理を目的とする河川工事で、水量の少ない平水や低水の時期に就航できるだけの水深を保つことをねらいとする工法である。

関東では洪水を繰返す河川を制禦するため、幕府は流路の変更策を立て利根川の改修工事を積極的に行つた。いわゆる利根川の瀬替え、東遷事業と云われるもので、主な事業は表1のとおりで、概略すると、

表1 利根川関連の主要な流路の改修と開削

利根川	1. 新川通りの開削	• 元和7年(1621)
	2. 赤堀川の開削	• 元和7年(1621)初開削、承応3年(1654)通水
	3. 小貝川の付替改修	• 寛永7年(1630)
	4. 下利根川(十三間戸~神崎)捷水路	• 寛永3年(1626)
	5. 下利根川(江口)	捷水路
	6. 下利根川(佐原~津宮~大倉)改修	• 寛永4年(1627)
新利根川	1. 新利根川の開削	• 寛永3年(1626)
	2. 堀割川(鹿島堀割)	• 寛文6年(1666)
江戸川	1. 江戸川の開削	• 明治5年(1872)開削されるが、河口閉塞で廃川
	2. 江戸川(金杉~深井新田)の改修	• 寛永12年(1635)~18年(1641)
	3. 江戸川放水路の開削	• 享保13年(1728)
中川	1. 中川の開削	• 享保14年(1729)細流を拡幅
	2. 荒川の付替改修	• 寛永6年(1629)
荒川	1. 荒川放水路の開削	• 明治44年(1911)~昭和5年(1930)
	2. 荒川放水路の開削	• 昭和5年(1930)

資料：「利根川治水史」栗原良輔、「利根川と淀川」小出博、「利根川治水の変遷と水害」大熊孝により作成。

- ① 第1次で文禄3年（1594）の川俣～川口間及び新利根川の開削工事
- ② 第2次で元和7年（1621）の新川通りの開削と太日河上流への流身の変更
- ③ 第3次で寛永年代（1624～43）における江戸川、権現堂川、佐伯渠、逆川の開削工事
- ④ 第4次では承応3年（1654）の赤堀川の開削工事である。以上約60年間にわたる改修工事により、ほぼ目的は完成され河川改修東遷事業は終りをつけた。¹⁾

このように利根川の上流から下流へと事業を進めた目的については諸説があるが、① 江戸を利根川の水害から守ること ② 南関東から利根川を遠ざけ、その流域の開発を進めること ③ 舟運の便のため関東と奥州・信越との経済交流を図ること ④ 東北の雄、伊達藩に対する防備策として河川を障害物の役割をさせたこと、などがあげられている。しかし改修後、承応3年（1654）の事業完了後百年を経ずして寛保・宝曆の水害が続き、天明3年（1783）浅間山の大爆発による噴出物の流下がはげしく堆積の影響等もあり、河床が上昇し水害が多発するようになった。この水害による影響はその後の補修工事（赤堀川の大拡張）にもかかわらず百年後の明治時代まで続くことになる。

一連の河川改修工事で注目されるのは、江戸川流頭の棒出しである。これは天保年代に江戸川下流の右岸の農民が創設したといわれ、乱杭を川に打ち込み川幅を狭め、堤防を突き出し法面に石棒を入れたものを設けたという。このことによって二合半領の排水悪化を防いだが、上流の都賀郡一帯は渡良瀬川下流の流水が害され洪水が停滞し水害が頻発するとの理由で棒出し幅を18間（32m）以下に狭めないという条件で設置を認めたのである。²⁾

明治の中頃に棒出しを著しく強化するという事態が発生するが、その背景には足尾銅山鉛毒事件の蔓延を恐れた政治情勢を見逃すわけにはいかないだろう。江戸川下流や下利根川にその余波が拡がりつつあったので、明治政府は東京府下に影響することを恐れ棒出しを強化しながら渡良瀬川河口（利根川への合流部）を拡幅して利根川の水が逆流し易いようにした。そして幕末

から明治初年にかけて江戸川を利根川の本流として、これに洪水主流を排疎すべきであるという大方の識者の見解を無視し、政府は中利根川を主流として銚子へと流した。³⁾

近世期における舟運機構の基本的性格は、封建社会の米石高制にもとづく現物年貢という仕組の中で重要な地位を占めていた。東日本の河川水運の発達にとって忘れてならないものに西廻り、東廻り海路の開発がある。東廻り海路は、寛文10年（1670）と同12年に幕府が河村瑞賢に命じて開発させた海路で、天領の蔵米輸送を安全に行なわせる航路の改良策であった。

百万石以上にのぼる直轄地の蔵米、家臣団・譜代大名などの貢米及び、他特産品の江戸輸送が街道の宿駅を経由する段階から河川を利用する方向に変わったのも、舟運の利点が大きいだけに必然のことであろう。

本支川にのぞむ各地に地域流通の結節点として「河岸」があいついで起り、関東沿岸及び近海の津出湊とならんで江戸へ集中する網の目のような輸送ルートが成立した。幕府は元禄3年（1690）に關八州、伊豆、駿河十カ国から江戸へ運ばれる城米、蔵米の津出湊及び河岸より道法と廻米運賃を制定し公示した。それまで不動であった運賃を距離の遠近などにより合理的に修正し、関東の河川を統一的にとられた点において、後の河岸発展に大きな影響力をもつた。⁴⁾

元禄期には利根川水系を中心に80余りの河岸が知られ、幕末には300余りの河岸があったと推定される。元禄以降湊や河岸に成立した新興の船問屋、河岸問屋と從来から領主的商商品流通を独占してきた特権的な廻船問屋、宿駅問屋との抗争が次第に激化するようになるが、河岸の場合に更に農間余業者である小船主が進出し河岸問屋と運輸の方法をめぐつて紛争をくり返す事が盛んとなつた。⁵⁾

各地から輸送されてくる年貢米は、幕府直轄の村々の出荷の場合は浅草御蔵に着岸し、旗本領等からの年貢米は旗本屋敷の河岸あるいは指定の河岸に揚げられた。一般荷物の場合は江戸の入口中川番所より小網町までの間を船に積替えられ市中の運河を通って届け先の河岸まで送られた。関東各地から高瀬船で江戸に来て積荷を船に積替える業務を担当したのが「奥川筋船

下船船宿」で、この奥川筋とは江戸からみて利根川水系を通して結ばれた奥羽の南、信越の南方面の荷出地を云うが、この船宿は明和7年（1770）頃に江戸小網町を中心に百十軒もあったという。⁶⁾

江戸からの帰り高瀬船の積荷の斡旋をしたのが「奥川筋船積問屋」でこの問屋の数は寛延元年（1748）37軒、寛政10年（1798）39軒、嘉永4年（1851）36軒とあり50年間の間でも変化は見られず安定的な経営が続いたと思われる。

2. 関東舟運政策と享保の改革

時代も近世中期以降になると、利根川水運は江戸地廻り経済の進展を促し、幕府の関東農村における支配体制を強化していくのである。幕府は関東諸河川を舟運商活動の場としている川船に対し、元禄期以来絶えていた極印改めを実施する触書を享保4年（1719）12月に出した。これによって川船制度の大改革が始まったのである。この触は、川船を確実に把握するため船の種類、形状、大きさなどを徹底的に調査することにあった。川船を支配するため寛永10年（1633）川船奉行を任命し、後に2名となったが、更に延宝6年（1678）には3名に増員強化し、江戸と往来し船稼ぎをしている商船から年貢、役銀を徴収する体制が元禄9年（1696）に確立された。⁷⁾

元禄～享保期にかけての江戸の経済的繁栄につれ関東、東北、信越地方からの米穀、薪炭、材木をはじめ商業的農作物や地方特産品など利根川舟運によって江戸の物資移入が増大していった。このような増大化傾向を反映して、関東地域の船稼ぎも活発化し、正徳6年（1716）4月の触書から推察すると無極印、無年貢の川船も相当数運航していたことをうかがわせる。⁸⁾

次いで享保8年（1723）関東、伊豆及び駿河辺の海辺の船が稼ぎのため江内川へ出入する場合には川船同様課税するとの触書が出された。従来は江戸へ往来する関東農村の商船に限られていたのが、改革以降海船にまで範囲を拡げたことは注目すべき触である。

同5年（1720）12月川船に対する重要な制度改革が行われた。これまで川船の掌握と年貢、役銀徴収を主要な任務としてきた川船奉行が更迭され職が

廃止された。御作事方棟梁鶴武左衛門が登用された。⁹⁾職掌が大工棟梁という異色の配置、人事異動であった。しかも掌務は従来のまま總てを後任の鶴氏に引継がれたのである。

当時の江戸の人口は同6年（1721）幕府が実施した人口調査では町方人口50万人、同18年（1733）で54万人と集計されており、武家関係が含まれていない。諸大名所属の武士20～30万人、家族30～40万人を含めると人口が約百万人と推定され、江戸の地域圏が拡がりをみせていた頃である。

川船支配の改革の第二に重要なことは、船請制度の廃止であった。船請と呼称される町人の役割は船請人は川船の新造、売買、潰の証文類に連署するなど川船の把握に直接関与し、年貢、役銀の徵収を請負い、万一の場合には滞納の船主がでた時には立て替えて上納することが役目であった。¹⁰⁾重要な職務であったわけであるが、しかし船請が幕府の期待どおりの責務を果たさず不埒な振舞いが多かったからだという。廃止後は、船主が直接年貢、役銀を川船役所へ納入するようになった。

江戸時代は本来的には農業生産に基礎をおいた社会機構であり、為政者の財政基盤となるものは年貢である。幕府はこの年貢を増徴する方法として耕地の拡大、つまり新田開発に力を注いだ。しかし元禄年間には新田開発も一定程度限度に達したのに対して、幕府の財政支出は増大する一方であった。消費支出の増大を貢租収入の増加で吸収していくことができなくなり、幕府財政の破綻が表面化したのである。これらの財政難を引き継ぎ、体制の建て直しの必要を迫られたのが八代将軍吉宗であった。これらを背景としていわゆる享保の改革が実施される。

享保7年（1722）7月は諸政策を矢継ぎ早やに打ち出しはじめた年である。吉宗は大名から一万石に付き百石の割合で献米を徵収するという「上げ米令」を出し、その代り江戸参勤の期間を短縮した。このことによって年間約18万7千石の収入となり、切米、扶持米総額の約5割、貢租収入の1割にも相当したという。¹¹⁾当面、財政難を緩和することが出来たが、幕府の基本策とし年貢増徴策と新田開発策を強力に推進することで財政難を克服する方針とした。

同年7月「新田ニ関スル高札」を江戸日本橋に掲げ、新田開発の奨励を促し、これと同時に新田づくりを町人の請負、新田となるべき土地を代官に見立させその一身代は新田年貢の十分の一を支給するという思い切った手段も採用している。更に同11年（1726）には以後の新田検地の規準となった新田検地条目が出され体制が整えられた。¹²⁾

このような状況下に注目されたのが、それまで対象外であった池沼の開発であり、永年関東河川を改修してきた実績のある伊奈代官の関東流工法に代って吉宗が紀州からつれてきた井沢氏の紀州流の治水技術の登場である。その代表的なものが見沼代用水の整備と見沼新田の開発であり、新田開発隆盛期の後半にあたる享保年間はまさに治水と新田開発がかみ合って成果をあげた時期である。

幕府は、享保13年（1728）に見沼代用水路開削後、東縁と西縁の水路の間に通船堀を開通させ、江戸への運搬水路を確保した。明治7年（1875）見沼通船会社が設立され営業を開始したが、同16年中山鉄道、同18年東北鉄道の開通の影響により昭和6年を最後に通船事業を廃止している。

3. 明治以降の治水対策と運河・港湾整備

慶応4年（1868）4月幕府政権が瓦解し、新政権が誕生した。新政府は早く関東の川船を掌握し、幕府の脱走兵の動きや武器、金穀の地方への積出しを監視した。又旧幕府の特権を奪うため無極印、無年貢の武家手船の藩領（関東）の船を把握し、一般船主に対し税の軽減を仄めかし新政府への協力を求める策をとった。明治3年（1970）正月、政府は海運や河川水運の発達に対処して、近年の物価高騰を理由に関東八カ国の川船税を増額する布達を出した。政府にとって財政基盤を確立するための貢米を東京に廻漕することは緊急の課題であった。したがって貢租米の運送を円滑にするため役船（公用課船）の運賃を増額したが、一般の船主に犠牲を強いる結果となった。

同4年（1971）政府は船種、規模、使用範囲を問わず課税額を規程する新式を取り入れ「船税規則」を公布した。しかし、浮、漁船に該当する船種は

明確でなかったので同7年（1874）12月になって「船漁船並ビニ海川小廻等ノ船税規則」を制定し、全国の府県を統一した規則が確立され、賦課基準も簡明になり封建的年貢等の制度も近代化されたのである。¹³⁾

政府は近代国家への転換を図るため法制度、技術面についても積極的な研究調査を行い実質な仕組みを進めたのであった。舟運に係る河川行政については、幕府時代から貿易が続いているオランダの優れた治水技術を採り入れることとして技術者を招聘した。同5年（1872）に技師長ファンドールンは5人の工師と共に来朝して、わが国の河川、水利の調査・計画を統轄した。（同6年ファンドールン帰国、デ・レーケ、ローウェン、ホルスト・ムルドが加わった）これからオランダの技術者達のわが国に残した足跡は、各土木事業にとって計り知れない大きな影響を与えた。

政府が土木事業に関連して主力をそいだのは河川と鉄道事業であった。行政組織面ではそれまで大蔵省の所管であった河川、港湾、道路関係の土木事業は同6年（1873）内務省の設置に伴い所管換となった。

河川行政において重要な位置を占めるのは、同6年大蔵省番外をもつて公布された「河港道路修築規則」である。¹⁴⁾河川の事務は国の事務と明示され、一等河川については大蔵省において工事を執行するものとし、現在の直轄制度のはじまりを現わしたもので、国が積極的に全国を統一的に施行する方向を示したものとし注目すべき命令である。同7年（1874）5月淀川において工事を施行、次いで同8年（1875）6月利根川の工事に着手、以後信濃野川、木曽川、北上川の9河川に直轄工事が行われた。これらの工事はいわゆる低水工事であり、舟運の便を主目的と併わせ流路の固定を図るための河岸と常水路を対象としたものである。洪水の氾濫防禦を目的とするいわゆる高水工事が行われるには同19年以降である。

同14年（1881）頃から洪水が頻発して、氾濫防禦の要望は全国的に高まり、特に同18年、22年の洪水が発生し被害は大きく、同18年の洪水を契機として同19年はじめて築堤方式による高水工事が木曽川に施行された。同29年（1896）に洪水を規定する河川法案が国会を通過し、懸案であった淀川、筑後川の高水工事がただちに開始されたのである。

しかし同43年の大洪水は過去に類のない災害を利根川をはじめとして全国各地にもたらし、政府を批難する声が強くなった。政府はこの対策に臨時治水調査会を設け、根本的な治水計画を立案した。直轄河川12を増し56河川とし、同44～昭4の18年間の長期計画を策定した。これ以後、明治期第1次大正期第2次、昭和期の第3次治水計画と引継がれていくことになる。利根川の改修工事は明治33年度から行われたが、低水工事と同時に進められ大正11年に至って埼玉県妻沼以下銚子にいたるまでの分と江戸川流頭関宿付近の低水工事を竣工したのである。¹⁵⁾

政府は明治4年（1871）12月太政官布告「治水修路架橋運輸ノ便ヲ興ス者ニ入費税金徵収ヲ許ス」とあり、地方産業の振興のために河川、港湾、道路、橋梁等の改修整備の必要を認めた私人がこれらの事業をおこして交通運輸の利便に供する場合は、その資金を償却する範囲で通行料などの徵収を行うことを許し地方長官の許可を要することとした。特に水運の便を開くことは産業経済の基盤をきずくものであり、とくに大都市圏周辺においては自然河川の水路の改修とともに運河を開削して水路網の整備を行う必要があったのである。

この通牒の内容は、設計、工法並びにその変更に関し、免許期間中の維持修繕を義務づけており、免許満期の後は敷地及び構造物とも無償で官有に帰することになっていた。運河は水運の用に供する公共施設として、公共団体はもちろん私人にも営利を目的とし経営することが許されなかった。しかし、営利を無視してはその発達を望むことに無理があり、このような考えから大正元年12月に私設運河法案が提出され、翌2年4月運河法が成立し12月施行された。

明治以降に建設された運河には私人、企業、公共団体がかかわるものもあり運河法が制定されて以後、それまで私企業ではじめられた運河も経営上、治水上などの理由から国、都府県あるいは市に買収されて、適用河川あるいは準用河川と姿を変えていった。

わが国における運河の形式をみると、内陸を縦横断するような大規模なものではなく河川相互間や河川、港湾間を連絡するものが多い。自然河川間の連

絡水路として開削されたものに、例えば宮城県の貞山（堀）運河、利根運河があり、人工水路間の連絡水路に埼玉県の見沼通船堀、港湾区域内の連絡水路には名古屋の中川運河、富山県の富岩運河、大阪の天保山、城北運河等がある。更に埋立地間の連絡水路では東京の京浜運河、その他埋立地間には数多くの運河がつくられている。開削当初は運河としての性格をもっていたが、運河とよばれずに何々川と愛称、呼称されるものもあり、東京の小名木川、堅川、横川、十間川などがある。全国的にみてもこののような例は相当数あると思われる。

明治以降で利根川に關係した利根運河をとりあげると、現在の千葉県野田市、柏市、流山市の境に位置して、利根川と江戸川を結ぶ延長約8.1キロメートルの運河である。東北地方より江戸に米穀を輸送する場合、就航が困難な鹿島灘を避け、多くは船を銚子港に入れ、川舟に移して利根川を遡り、関宿より江戸川を下って船堀川、小名木川を経て江戸に入った。他の奥川筋からの貨物もこの利根、江戸川航路を利用していたが、その後遂に、利根川鬼怒川合流点付近から下流に土砂の堆積がみられ舟運に支障が生じ、関宿を迂回すると3、4日を要し急を要する貨物は途中で荷揚げし、陸路野田、流山に至り再び江戸川を下る状況さえ出てきた。明治19年（1886）7月東京府、千葉県、茨城県、の知事が2里余の運河開削の必要性を書いて政府に上申書を提出した。内務省ではオランダの御雇技師ムルデルに命じて計画させたが、財政難のため国庫補助が不可能となった。そこで茨城県人見知事は退官して会社を設立し、利根運河開削へ情熱をそいだのである。同20年（1887）利根運河開削免許命令書下付され、同21年着工同23年（1889）全工事竣工し、通船の営業を開始した。利根川、江戸川に最初の外輪蒸気船利根川丸が就航したのが同4年（1871）であるが、この運河開通によって利根川水系の舟運は活発となった。年間就航数の最高の年は昭和11年の3000隻で、和船の最高は明治24年37,500隻を記録している。¹⁶⁾ 以降は表2にみられるように、周辺地域を走る鉄道の輸送力に押され、営業廃止に至っている。昭和16年（1941）に至り政府は利根運河を買収した。

一方、港湾に関する法令は、明治4年（1871）の太政官布告の「道路橋梁

河川港湾等通行錢徵収ノ件」が最初で、港湾法の制定のない時代の港湾行政運営の基本法となっている。港湾使用料の徵収の基本法であることは勿論で港湾が国の営造物として地方長官の管理に属し、又港湾行政の監督に関する大正11年（1922）内務省訓令の制定の根拠法規と云われている。¹⁷⁾ 布告の趣旨は道路、港湾などを造成した者に対し、その投下資本回収のためその施設の利用者から利用の対価を徵収することを認めるものである。政府の財政力が乏しい時期にできるだけ私企業の手を借り今様、民間能力の活用によって港湾修築を伸展させようとの方針がうかがえるのである。

わが国における近代港湾の修築工事は、同11年（1878）にはじまった。福井県の坂井港（現三国港）宮城県の野蒜港をもってその起源とされている。これら両港をはじめとする明治初期の築港工事は、特にオランダ人技術によるものが多く中期頃まで多数の港湾の計画が彼等によってなされている。後期から大正にかけて諸外国の技術を体得したわが国技術者達は各地において港湾建設に従事している。この時期は港湾修築計画の審議機関として港湾調査会（明40）、臨時港湾調査会（大14）などが設置され、国勢の発展とともに港湾整備の気運が盛んで昭和の初期にかけて現在の主要港湾のはほとんどがこの期間に基礎をきづいている。

法制面でみると、河川法（明29）に続いて、砂防法（明30）、森林法（明30）も成立するが港湾法は草案のまま議会に提案されずに終り、道路法は提案されたものの大正7年（1918）の成立まで残った。鉄道営業法（明33）と続く鉄道国有法（明39）の成立によって鉄道の体制固めが完了し、運河法（大2）が通過した後に道路法（大7）、公有水面埋立法（大10）と新しい法律の成立が続いた。

政府は明治40年港湾修築の基礎とするため「重要港湾ノ選定及ビ施設ノ方針」を定めこの方針に基づき全国港湾のうち政府の直轄工事で建設管理する港湾を第1種重要港湾（横浜、神戸、関門、敦賀の4港）として定め、府県、市町村で建設、管理する第2種港湾（東京、大阪、塩釜、四日市、鹿児島、長崎、境、新潟、船川、青森の10港）を指定し国庫補助をするという方針を

決定した。

4. 明治以降の輸送機関と東京港

明治5年(1872)は、幕府の宿駅制度の廃止と、わが国の輸送の革命である鉄道が開通（新橋～横浜間）した記念すべき年である。

馬車鉄道は、鉄道開通からかなりおくれて同15年6月鉄道の補助的手段、あるいは市街地内の輸送機関として新橋～日本橋に登場した。本来技術の進歩は段階的な時間を経て社会に現れてくるものであるのに、わが国では鉄道、蒸気船、鉄道馬車と時代を同じくして競うということになった。長距離輸送、時間を考えれば圧倒的な力の差がみられ、競争のきびしさはスタート時点から始まっていたのである。

舟運においては、明治4年(1871)に最初の外輪付川蒸気飛脚船利根川丸が隔日運航をはじめた。同10年(1877)には最新鋭の通運丸が就航し、東京から霞ヶ浦、古河、戸田河岸へと続々と航路を開設し、文明開化の息吹きを利根川筋に送り込んだ。表2にみられるように、10年代の後半から私営鉄道の開業が地方において活発化し、競争相手の舟運と馬車輸送の手段を追いやる結果となった。当時の代表的な道路輸送業者であった内国通運会社が従来の継立場を廃止し、長距離道路輸送から鉄道貨物業務へ全面的に転換したのは同26年5月のことであった。それはわが国における資本主義的輸送体系の成立を物語る象徴的なできごとであった。¹⁸⁾

初期から民間投資が進んでいた鉄道開業に対して政府は、自らの手で鉄道網を実現していく方針を立て、同25年(1892)6月鉄道敷設法を公布した。それまでわが国の鉄道がイギリスの影響の強い規格に対し、10年代から北海道の鉄道がアメリカ系、また九州の鉄道がドイツ系の技術とそれぞれの技術が導入されて、各国の軌条、その他の資材規格がふぞろいで統一されないままの状態であった。そこでそれらのもつ長所を採り入れ、わが国独自の規格が造れるようになって同33年(1900)鉄道建設関係規程の整備を行い、論議されていた鉄道の規格統一や各鉄道の統一的運営の考えにも一歩近づく状況となった。

表2 関東地方の主な鉄道開通時

明治5年(1872)10月—	我国初の鉄道開通 新橋～横浜間
〃 10年(1877)2月—	外輪蒸汽船走る 東京～妻沼間開設
〃 16年(1883)7月—	日本鉄道 上野～熊谷間開通
〃 17年(1884)5月—	中山道鉄道 高崎まで開通
〃 18年(1885)7月—	日本鉄道 大宮～宇都宮間開通 10月—高崎～横川間開通
〃 20年(1887)7月—	上野～白河間開通
〃 21年(1888)1月—	両毛鉄道 小山～足利間開通
〃 22年(1889)1月—	水戸鉄道 小山～水戸間開通
〃 27年(1894)4月—	総武鉄道 市川～佐倉間開通 本所～市川間開通
〃 28年(1895)3月—	川崎鉄道 国分寺～川越間開通
〃 29年(1896)12月—	日本鉄道 田端～土浦間開通
〃 30年(1897)1月—	佐倉～成田間開通 佐倉～成東間開通
〃 32年(1899)8月—	東武鉄道 千住～久喜間開通
〃 39年(1906)7月—	川越電気鉄道 川越～大宮間開通

資料：「日本国有鉄道百年史」「千葉県の歴史」「栃木県の歴史」—山川出版により作成。

このような時期に日露戦争が勃発し、この戦において軍需物資の輸送経験

と戦後における新たな政策の要請とが同39年（1906）3月鉄道国有法の制定となって実現した。

日清戦争後到来した鉄道に対する企業熱は同30年（1897）の恐慌で沈滞化すると、社会では国有論が抬頭して東京、京都などの各地で経済界や議会筋の要請活動が高まり、同32年（1899）鉄道国有調査会が政府内に設置された。翌年議会に鉄道国有法案、私設鉄道買収法案が提出されたが、この両法案は審議未了となった。同38年（1905）当時における鉄道の開業キロ数約7700キロメートルのうち私鉄は約68%の5220キロメートルを占め、この私設鉄道が35企業に分かれていた。その後同40年（1907）10月までに17社4830キロメートルの鉄道¹⁹⁾が国に買収された。

ここで東京港築港の端緒となるものについてその経過をみると、東京全体の都市計画の立案にかかわり合いが深いことに気づく。東京の都市的な構造、改造についての計画立案を想い巡らしたのは、明治5年（1872）の銀座に起きた大火である。近代化を進める政府としては、これが対策に基本的な方針を立てる必要があった。先ず東京全市に市区改正を実施し、不燃都市の実現化をめざし、対外的にも日本の首都としての面目を一新し、市区改正に伴う既成市街地の地価急騰と新市街地の発達、東京の老朽化と人口過密の悩み及び特に防水対策、交通対策の解決を図ることなどを打ち出した。

この方針に基づき東京府知事は計画を立案し事業に着手し銀座の不燃化を実現したが、その後の事業は進展せず同12年（1879）再度計画を提案したが財政面の問題で軌道にのらなかった。同18年（1885）に至り府知事吉川顯正は東京築港を市区改正の前提とするか若しくは中軸において改正を考え、東京を経済都市とするには海運の便の悪さを改善し自由に大型船の出入が出来る港の必要性を強調したが、内務省に設けられた市区改正審査会において慎重な審議の結果、神奈川県の強力な反対や財政難を理由に取りあげられなかった。日清戦争後に都市開発の機運が生じて、初め同21年（1888）否決されていた築港案をはじめ水道、電気、鉄道、道路、橋梁等の都市施設は緊急を要するものとして、事業の促進が叫ばれるようになった。この促進計画は委員会において慎重に研究、調査の結果いくたびかの修正を経たうえ同36年

(1903) に決定し告示をみたのである。

東京港の築港は同39年（1906）の隅田川口改良工事にはじまり、永代橋下流から御台場に至る区間の濁筋の浚渫が主であった。これと同時に浚渫土砂による埋立造成を行い、経費の節減と市街地の開発に役立てる一石三鳥ともいべき事業を行ったのである。

大正12年（1923）9月に起きた関東大震災は東京に大災害をもたらし陸上交通路を破壊したので、罹災者の救援物資及び復興資材の輸送を海上交通に依存せざるを得なかった苦い経験が契機となり、本格的な近代港湾施設の整備に取り組むことになった。日の出、芝浦、竹芝の各ふ頭がそれぞれ早やくも2年後の大正14年（1925）と、昭和7年（1932）、続いて同9年（1934）と完成し首都の港湾として体裁を整えた。

特に記録にとどめるものに、同16年（1941）5月に待望の「開港」となり地域限定ではあったものの、国際貿易港としての仲間入りが実現したことは画期的な出来事であった。戦後はこれまでとは異なった新しい発想による「港湾法」同25年（1950）が制定され、港湾管理者の自主性を尊主し、港湾計画、建設、管理運営による明確な方針が打ち出された。これによってわが国の港湾は、戦後の経済社会の立ち直りにはずみをつけ、国力の充実発展に大いに役立つことができたのである。

東京港は以後、時代に即応した港湾計画を次々と策定し、港湾施設の拡充と管理運営の充実により、今日の世界有数のコンテナ港へと発展していったのである。

注

- 1) 堀口万吉 埼玉県史、資料編13、「利根川治水と関東造盆地運動」
P. 1.
- 2) 3) 「利根川・淀川」 小出博 中央公論社 P. 182. P. 183.
- 4) 川名登「河岸に生きる人々—利根川水運の社会史」平凡社 P. 63.
- 5) 北島正元「江戸幕府の権力構造」岩波書店 P. 584.
- 6) (4) 同著 P. 91.
- 7) 8) 丹治健蔵「関東河川水運史の研究」法政大学出版 P.216. P.216.
- 9) 7) 8) 同著 P. 225.
- 10) 7) 8) 同著 P. 227.
- 11) 辻達也「徳川吉宗」吉川弘文館 P. 74.
- 12) 大石慎三郎「享保改革の経済政策」お茶の水書房 P. 72.
- 13) 7) 8) 同著 P. 286.
- 14) 建設省河川研究会「河川法」港出版合作所 P.307.
- 15) 佐藤俊郎「利根川—その治水と利水」論創社 P. 40.
- 16) 日本土木学会「日本土木史」P.151.
- 17) 運輸省港湾局「日本港湾修築史」P. 11.
- 18) 山本弘文「維新期の街道と輸送」法政大学出版 P. iv.
- 19) 16) 同著 P. 191.

わが国港湾の労働政策と課題 ——港湾政策研究に関する一考察——

田 中 省 三

(日本海事検定協会)

目 次

1. 戦後港湾の労働政策
2. 労働政策と港湾労働組合運動
3. 港湾労働政策の課題

1. 戦後港湾の労働政策

(1) 港湾労働法と港湾政策

わが国港湾の労働政策の象徴である港湾労働法は、労働者の対象範囲や諸権利と労働行政の内容において、戦後策定された労働政策及び行政の民主的基準を超えるものでない¹¹⁾。

今日、労働諸法制の再編から行われているうえからも、港湾労働政策に関する一定の整理が不可避である。

同法は、戦後日本経済復活の契機となったエネルギー政策の転換と重化学工業中心の産業編成を背景に立法化されたものである。1960年代以降の労働政策は、わが国全体の労働力の流動化政策の体系化を基本とし、農業基本法(1961年)、更に、中小企業基本法(1963年)にもとづく産業構造変化をもたらす諸政策に裏付けられたものであった。労働面においては、失業保険法、職業安定法、緊急失業対策法等の改訂作業を通じて、労働力の管理統制が行われることになった。

1965年制定をみた港湾労働法は、その後策定される雇用対策基本計画にふくまれる積極的労働政策に連動していくことは、検討に際する重要な側面である。わが国の雇用対策基本計画（第1次～第5次）の推移は、高度成長経済政策から低成長への転換を余儀なくされた世界的な資本主義経済の状況のもとで、資本蓄積の新たな条件の再構築に沿った労働政策をたどることができる。

第1次から5次に至る雇用基本計画をたどる紙幅をもたないが、現在につながる雇用基本計画に至る2、3の諸特徴を指摘することができる。港湾労働法の制定を含めた第1次雇用基本計画（1967年～1971年）は、前年に制定された雇用対策法にもとづいて、産業構造の変化に対応して、従来から執られていた労働力の流動化政策に代って、労働力の総体的な管理と効率的な利用を打ち出した。事実、農業人口の削減、若年労働力の吸引、重化学工業への労働力集中に大いなる効果をあげた。

ここに至って、国際的にも採られていた「経済成長及び発展を刺激し」「労働力需要を満す」「完全雇用を促進する積極的政策」を明らかにした意味で、1つの転機をつくりあげた^②。

次いで、これらを効果的に実行するため、公共職業安定機関の機能強化によって労働力の統制的把握に努めることになった。しかしながら、1970年に入り、通貨制度の相場制への移行、石油危機を契機に国際的な不況を背景に労働力政策の再編成も余儀なくされる。即ち、雇用保険法を中心とした「雇用調整」でつくりだされた相対的過剰労働力（広範な半就業、半失業の存在）の新たな雇用統制に変更した。今日の雇用計画にみられる労働政策の方向は、労働諸法の再検討の域から、戦後労働政策及び立法の根底を見直す「労働法制の総決算」の展開から始まっている^③。

港湾における労働政策は、炭鉱離職者等の労働力流動化政策に代って、労働力需要に応じた雇用調整と若年労働力の吸収の体系化を目指むが成功せず、港湾労働法の制定を通じ、日雇労働から常用労働への行政指導がなされる。これとて、豊富な労働力、とりわけ若手労働の確保が困難であった。

他方、荷役方法の革新的な変化、船舶の専用化、貨物のユニット化は、在

来労働を忽ち陳腐化=不要労働としたことからも、急速に労働力を激減させることになった。元来、在来労働の陳腐化には、職業訓練等による対応を併せてもねばならないのに、わが国港湾では用役生産の他律的な経済的性格もあって、労働力の削減は自然陶太にまかせたといってよい。荷役の機械化、革新以前に制定されたとはいへ、港湾労働法が日雇港湾労働の安定的な需給調整とそれがための公共職業安定機能強化にもとづく労務供給業の存在を否定した労働政策は、これら機械化への対応には全く手を染めることがなかった⁽⁴⁾。

国際的には、1960年代、既に荷役形態の変化にともなう港湾労働者への影響と対応に関する深い検討がなされており、1970年 ILO 港湾労働条約の決議と勧告が行なわれた。そこでは、機械化導入にともなう雇用調整と職業訓練、不就労、離職に対する条理に適った手厚い保護を義務づける諸制度の確立が明示されている。

わが国では、同条約に沿った新たな立法化、制度化は不要であり、現行関連諸法で対応できるものとされている。ILO 条約がつとに指摘した雇用の安定化と労働者の生活保障、雇用調整をともなう技術革新への対応策が、わが国ではどうであったかは、この10数年の歴史が内容証明した雇用不安の一層の深刻化、労働者の生活不安の激化以外の何物でもない。

これらの過程を補ったのが、港湾労使間の統一労働協約化の実態と方向である。しかしながら、この労働政策は雇用管理の中核となる「共同雇用」を欠落させ、細分化された企業に雇用責任を担わせている実態では、登録労働者以外の就労禁止を協約化及至規制を行っても、労働内容の低下、生活保障の悪化、機械化荷役や輸送システムの一層の進展の下でつくり出される相対的過剰労働と若年労働力の吸収の矛盾のなかで不充分にしか機能しないのは当然である。

(2) 港湾政策の基本的性格

港湾政策を政策的実践において経済政策との関連を把えることなしには、政策の検討に値しないであろう。また、わが国港湾経済研究において、これら政策論が未成熟であることが指摘されている⁽⁵⁾。しかしながら、港湾の経

済的性格とその位置づけについては、幾つかの立場からの研究が早くから行われており、一定の整理がなされている^⑯。

これらを通じて、港湾政策論の把握及至形成の難しさを見るとき、港湾の社会的経済的性格の多面性とわが国港湾発達の特質と経緯にかかわることも大いなる要因であろう。とりわけ、戦後港湾の発達は、全国総合開発計画、総合交通体系計画と密接な関係をもって進捗した。少くとも戦後港湾政策の主柱は、社会資本の拡充と技術革新を挺子とする補助政策を重点とした産業構造の再編成と不可分であった。これらの政策的実践については、今日までの港湾整備5ヶ年計画にみることができる。

① 日本経済の復興、育成、そして、高度成長政策の下での港湾政策

戦後日本経済の復興は、1950年前後、石炭鉄鋼の基幹産業の生産力の回復の素地を与えた特需ブームを挺子にした経済自立3ヶ年計画にはじまるとしている。併せて、港湾整備3ヶ年計画が実行された。その方針と計画の骨子は、経済基盤充実のため、原材料と製品輸送の円滑化を図ること、生活物資増加に、特に外国貿易依存の経済復興は、輸出振興にとって、港湾施設の整備と船舶の Quick Dispach を図ることにあった。

港湾整備が本格化するのは「国民所得倍増計画」を背景とする第1次港湾整備計画（昭和36年～40年）以降である。以後、経済計画と港湾整備計画は、経済計画の要請に応える先取りを確実に行ってきました。しかしながら、次第に巨大化する整備規模と予算は必ずしも有効に利用されるものとは限らなかった。経済政策の変更により、懷妊性の長い社会資本である港湾整備事業は多くの施設の遊休させることがしばしばある。また、期を同じくする全国総合開発計画は、港湾整備計画を主要な骨格に位置づけし、いわばこれら開発経済ともいべき経済政策の先導的役割を担ってきた。

経済の高度成長時代は、特に臨海工業地帯の核として、多くの専用港湾や工業港を整備し、新産業都市形成にともなう工業立地に港湾開発が大きな役割を果し、遂に大規模工業港湾基地構想に至るのである。

② 経済危機での港湾政策

2度にわたる石油危機は、石油依存のわが国重化学工業中心の産業構造を

大きく変えた。省エネルギー、省資源、そしてさまざまな省力化が精力的に取組まれた。物的流通の主要な機能と役割を担う海上輸送と港湾は、また後者は物流の国際的国内的な流通拠点としての役割分担が一層浮上した。1960年代後半、重点的に取組まれた物流に関する社会資本ストックと輸送量の関連から、港湾整備の急速な規模増大と海上輸送の技術革新に対応した近代的整備が続けられた。しかし、新たな経済環境の下では、港湾を経由する物流の効率化——一貫輸送、物流コストの低減策の観点からの接近が強く要請されるのである。

物流コスト論、物流論が本格的な論議となる契機と条件を与えたのは、大量生産、消費に不可欠な大量流通化の諸政策であったことは周知されている。貨物の専用輸送、コンテナ輸送が輸送効率の向上と輸送コスト低減を実現させたように、単に物的流通という面でなく、本質的には、それらの基本となる資本の循環過程での追加的生産との位置づけから流通機構に関する物流の“近代化”、ということで、多彩な論議が今日も盛んである。

物流論議の概要を紹介する紙幅がないが、経済政策では「中期経済計画」（昭和40年～45年）が嚆矢であろうか。これ以降の各種答申、報告が示しているように、流通が消費を触発し、市場の活性化となり、資本の高蓄積と回転の迅速を求める数々の接近が展開され、物流近代化からシステム化の処方箋が提示される。

昭和47年以降の経済活動の低滯を基礎にした港湾政策では、運輸政策審議会を軸に改革を迫ってきたわけであるが、国際国内の物流活動の主役を占める海上輸送に適応する物流基地（交通社会資本ストック）が基本にあることに変わりはない。

近時、港湾が多彩な側面をもつターミナルが形成されるにしても、施設整備が港湾政策の中心にあるのは、物的流通という概念に含まれる輸送生産が目的である交通業の場合、当然であろう。それ故に、交通における1分野を担当するにしても、通路部分である港湾整備、そこでの用役生産の供給というものがもたらす問題、つまり、総体的には、港湾そのものの在り方を通じた検討がなされねばならない⁽⁷⁾。

- 注(1)竹前栄治「戦後労働改革」(1982年4月、東京大学出版、p.93、Ⅲ、民主化推進期の労働政策)、拙稿「港湾における労使関係の形成と発展」(喜多村昌次編『港湾労働』1980年10月、成山堂書店、p.148)
- (2)1964年 OECD(経済協力開発機構)は「経済成長を促進するための手段としての労働力政策」の報告ならびに勧告を採択した。同年、ILOも同様の目的で「雇用政策に関する条約」(第122号)を採択している。
- (3)労働基準調査会編「労基法研究会最終報告」(昭和61年1月)、大野喜美「80年代後半における労働政策の動向」(1984年12月、『賃金と社会保障』労働旬報社)
- (4)港湾労働等対策審議会「3・3答申」(昭和39年3月3日)
- (5)北見俊郎「港湾労働の課題と政策」(喜多村昌次郎編『港湾労働』1980年10月、成山堂書店、p.215) 柴田悦子「港湾論の展開」(交通学説史研究会編『交通学説史の研究』そのⅡ、昭和60年3月、p.489~517)
- (6)柴田悦子「港湾経済」(昭和47年6月、成山堂書店、第1章港湾経済論序説p.1~22)
- (7)運輸省港湾局編「21世紀への港湾」——成熟化社会に備えた新たな港湾整備政策——(昭和60年7月)

2. 労働政策と港湾労働組合運動

(1) 港湾における「雇用政策」と労働組合運動

港湾での「雇用政策」は、1950年代以来、労働需給のアンバランスから、「完全雇用」を促進する方策がとられた。豊富な労働力、とくに若年労働力の確保を策定したことは前章で述べた。前後して出現した荷役の技術的变化が起り、内容的には労働力の効率的使用という問題は、単に施設の効率利用に関する港湾管理・運営にたいする諸方策、答申に沿うまでもなく、生産構造を構築する港湾運送業者の再編が不可避であった。これまでの行政指導方式から港湾運送構造改善促進事業団による生産組織の再編は、港湾政策の新しい方向を明示するもので、ターミナルオペレーターを頂点とした再編整

備は進行している。

港湾の雇用構造を特徴づけるものは、労働市場の常用、日雇の2重性が挙げられているが、今日1万足らず4%台の構成比をもつ日雇労働者を対象にした港湾労働法の廃止が云々される仕末である。しかしながら、それは常用港湾労働者の完全就労も実証するものではなく、港湾労働者全体の半就労、半失業をより一層深化させているのである。

つまり、1970年代に始ったコンテナリゼーションに代表される荷役革新の著しい伸展は、常用労働者の相対的な需要減少=在来労働、高令労働の不要と実質的な半失業状況の恒常化や事務労働にみられる選択年制の導入等が顕在化していくのである^⑧。

このような雇用状況に、わが国港湾労働組合運動は産業別労働組織の強化という主体性の確立を目指し、具体的対応をどのようにしたのか。わが国港湾労働組合運動が「高度成長」政策で求めたものは、極めてプリミティブで感動的な要求から出発した。それは、「日曜、祝日の完全休日」要求であったことは周知されている。雇用制度に関する要求は、戦後早くから全港湾労組が「港湾労働法制定」を掲げ、長期闘争を行っている。その後産業別組織である「全国港湾」結成以来、ILO港湾労働条約の雇用政策を骨子とする港湾労働法の制定を要求しつづけている。

港湾における雇用政策の系譜は、交通労働の特質である労働力需給の波動性を考慮に入れた雇用調整が必要であり、そのため、中央職業安定審議会港湾労働部会や港湾調整審議会は、旧3・3答申、新3・3答申、8・18答申にみられるように、港湾政策全般のなかで労働政策（一般的には、対策とされている。）を明らかにしてきた。港湾労働政策の不在が問われているが、この面からの終始一貫した労働政策の系譜をみることができるのでなかろうか。

これらの政策の特徴には、つねに港湾における用役生産の形態に応じた相関関係をみることができる。旧3・3答申は港湾施設の未整備状況の下での豊富な労働力の確保とその方策を模索したものであり、新3・3答申は、機械化荷役の伸展に沿った港運業の集約合併の再編成とその下での労働力の質的側面を重視しており、8・18答申においては、輸送革新下での労働力の効

率的利用と港運業の力量と将来像を占なう協調的労使関係の確立に向っての「労働力のオルガナイザー」の位置づけを行ったものである。

これらの「雇用政策」にたいして、「全国港湾」は、10年の歳月をかけ、雇用と職域確保に関する「雇用と生活保障制度に関する協定書」(1979年5月30日)を締結した。しかしながら、具体的な雇用保障と長時間労働の改革を求める事項は、それぞれ専門委員会の設置にゆだね、労使間の協議未了として、今日に至っている。その間、港湾労働年金の設定を見、港湾労働安定協会の設立を促し、年金給付の実施をみている。

港湾の機械化合理化のシンボルであるコンテナ輸送が開始されてから、港湾労使間に統一労働協約にもとづく新しい労使間の秩序づくりが行われたことは、港湾労働の将来像に一定の外枠を埋めたものとして一時代を画すものであった。具体的な内容は、共同雇用の実質的棚上げと専門委員会設定による協議会方式の定式化をもたらしたのみで、何ら基本的問題の進展をみていない。

これらの実状は、曾って、港湾労働法改訂(昭和48年2月)が審議未了のうえ、廃案になった中味であった公共職業安定機関の行っていた登録、紹介、雇用調整の肩代りを目論んだ港湾労働安定協会の設立、雇用調整手当会計の安定的運営に道を拓く契機をもたらすものとして大いなる関心を抱くものがある。

(2) 労働協約闘争の進展と停滞

前節で触れたように、「全国港湾」が展開している統一労働協約闘争は、わが国労働組合運動には数少ない「反合理化」と人間性回復の運動から出発したことが長い労働協約闘争の礎になった側面を見逃すことはできない。

もう一つの側面は、1960年代後半に始った国際海上輸送の技術革新の展開は、世界各国、とりわけ、先進海運諸国のイギリス、アメリカの港湾労働組合運動に一大転機をもたらしただけでなく、これら諸国の共通問題となった。

これらの動向は、いち早く、ILO 港湾労働条約に帰結していくわけであるが、それまで行われていたこれら諸国の「機械化、合理化」に関する労使

間の主体的規制である労働協約闘争や法制化の動向は、わが国港湾労働組合運動の国際的水準を示すものとなった。また、これらの運動は、幾度にもわたる国際交流や国際会議が行われ、統一労働協約の重要性が認識されただけでなく、具体的な労働協約事項に関する国際的研究を深める意義が強調された^⑨。

わが国を含め、これら先進資本主義諸国における港湾発達は、それぞれ独自的側面をもっているが、国際海上輸送の革新と発展内容は共通問題を顕在化し、その追求が迫られた。

港湾労働にみられる共通事項には、次のようなものが基本的事柄となる。

① 機械化、わけてもコンテナ輸送の伸展は、在来労働を不要とし、臨時日雇労働への依存率を極めて低いものにした。② これらによる全般的な過剰労働力は、労働者の就労日数を縮少させ、大量の労働者の生活保障が不可避である。③ コンテナ輸送にみられる一貫輸送の貫徹で、港湾労働と他の交通労働、或は他産業の労働カテゴリーの変動及び職域摩擦と紛争をひき起している。④ 雇用機会の在り方、職業訓練、産業年金を含めた雇用計画の策定と実行である。以上、それぞれの事項についての各国港湾労使の対応を紹介する機会をもたないが、諸国港湾労働者の雇用不安と将来的な生活保障は深刻化している。しかしながら、わが国を除いて、先進資本主義諸国との港湾労働問題は、一定の労働者側の要請を充たしており、ILO 港湾労働条約の決議と勧告を待つまでもなく、統一労働協約や法制化が効果を挙げていることは周知されている^⑩。

港湾労働政策の中で、雇用形態の在り方と実態は、港湾労働の特質と各国の交通労働並びに港湾労働への対応を如何なく表現している。先進資本主義諸国における機械化、合理化による労働力の排除の状況は、雇用調整、登録制度の在り方等を含め、雇用安定のための雇用制度、或は「共同雇用」を必然的に生み出した。アメリカにおける Hiring Hall 制度、イギリスでの登録制度による法制化が代表的である。

わが国港湾で「共同雇用」が労働対策として行政府から提起されたのは「港湾労働法の1部を改正する法律案」(昭和48年5月) からである。この

骨子は前年11月、港湾調整審議会の答申である「港湾労働対策に関する意見書」が基礎になって、7項目にわたる意見の主柱は、「共同雇用」制度を促進するための事業主団体の設立であった。つまり、中央、各港に港湾労働協会を設立し、職業安定所の業務を遂行させるという内容であったが、労働組合側の要求である4者構成（港運業、労働組合、船社、港湾管理者）による共同雇用機関の設立内容と対立するばかりでなく、労働協会業務を職業安定所との関係、現行港湾労働法の問題点の是正、更に公的機関としての規制の不明確さが指摘され、廃案にもち込まれた¹¹。

他方、港湾労使間で主体的に行われた統一労働協約の象徴ともなった「港湾労働者の雇用と生活保障制度に関する協定」（1979年5月30日）を締結した。これを基礎に今日まで、労働時間、最低賃金、年金制度、転職資金、事前協議制の具体化及び策定がなされ、一定の展開がなされた。しかしながら内容的には、前述の各国港湾労働の雇用制度の水準に及ばない隔たりが指摘されている。そして、中心問題である「共同雇用制度」の確立はされず、事実上棚上げとなっている¹²。

翻って、今日、世界的に進行している港湾労働政策並びに、労使間協定に横たわっている問題点は、雇用制度が確立しているにもかかわらず、技術革新の著しい進行の下で、雇用不安が深刻化している。また、潜在化しているが、荷役の24時間制にかかる就労規制とその中味でもある荷役の生産性問題がある。後者の荷役能率の1つの指標である単位当たりのコンテナ取扱量をめぐる問題は、国際的にも、港湾労働者のいわば労働生産性（労働時間、労働密度）の国際摩擦にも拡大する意味をもっている。

注(8)拙稿「前掲書」p.178.

(9)全太平洋アジア港湾労働者連絡委員会「第2回全太平洋アジア港湾労働者会議」（1961年6月）、全国港湾「太平洋地域の港湾労働者の雇用安定に関するセミナー」（1977年7月）

10喜多村昌次郎「欧米の港湾労働」（1973年11月、港湾総合研究所）伊藤彰「資料 ILWU」（1985年2月、全日本港湾労働組合）

①柴田悦子・田中省三「港湾労働の変化と港湾労働法の「改正」をめぐって」

(1973年、東京港港湾問題研究会『港湾問題研究—港湾労働—』No.3, p.13)

②拙稿「港湾における労務管理制度—共同雇用問題を中心に—」(日本港湾経済学会『港湾研究』年報, p.187, 1981年11月)

3. 港湾労働政策の課題

港湾労働政策、関連する交通政策を論じることは私の能力を超えるものである。ただ、港湾研究においては、つねに視野に入れておかねばならないことでもあり、若干の考察を行いたい¹³。

わが国の交通政策は、戦後日本資本主義経済の復活、「経済自立」を経て、国際競争力をもった経済構造に対応した交通システムを構築した意味で成功を収めたといえよう。このことは、わが国の支配資本を軸とする資本蓄積が国際的にも焦点となっていることでも認識される。海運業及び港湾産業は、計画造船による日本海運の復興と港湾整備計画で対応した。

これらとの関連で港湾での労働政策を観た場合、いくつかの課題というより問題点が指摘される。1つは労働時間の短縮と就労制度であり、2つは現行の労働協約内容の具体化乃至充実、わけても基本的事項としては、労使協議の見直しと雇用制度の確立である。

わが国の長時間労働が国際的にも指摘されているように、港湾労働においては、尚、年間2600時間という途方もない長時間労働が慣行化されている。それはまた、そのことが港湾の賃金構造の構築につながっていることはいうまでもない。これらについては、港湾労使間によって一定の協定が締結されているが、本質的論議と検討は、時間問題専門委員会の設置という形で取り組まれているにすぎない。一方、生産性向上は、生産手段の発達と相まって、労働力の効率的使用を確実にしてきている。

港湾における労働時間問題は、曾っての“追い通し、労働に代表される労働時間延長と異なり、前述した長時間労働に加えた労働密度の増大という方向がみられる。荷役部門では、コンテナターミナルにみられるような分単位

でのコンテナ取扱数は、着実に港湾全体の生産性を向上させていることは、数少い統計資料からも明らかである。更に、人員の削減、これはさまざまな作業面において多彩な形態と局面をもって現われてきている。荷役部門での編成人員の削減、多能工的な活動化、事務部門での事務処理の機械化によるSpeed-upと人員減、その他、作業時間の極度の厳密さの追求、「足時間」の実質的な切捨て、休憩時間の実質的な削除等がみられる。

具体的な検討をする紙幅をもたないのが残念であるが、時間短縮という世界的潮流の中で、依然として続いているわが国の長時間労働は、週休2日制、年休消化率の低さどころか、労働基準法制の改訂試案にみられるような労働時間の実質的延長もさることながら、一定時間及至連続労働による労働密度強度の増大方向が垣間見られる。前節で触れたように、わが国港湾における労働生産性の高さに、先進海運諸国港湾の労働側からの非公式とはいえ、批判を受けていることはわが国港湾関係者並びに労働組合、労働行政の側からどう打開するのであろうか。

時間短縮のもう1つの側面は、就業体制の在り方を規制する問題である。現行の労働協約や就労慣行を基盤とする労働実態の下での時間短縮は、当然、一定の交替制、つまりシフト制の内容充実と規制が組上に登らざるを得ない。そうなれば、全登録労働者の制度化と相俟って就労安定策を展望することも可能であろう。

昨今、再び港湾の日曜祝日の稼動問題が具体的に海運業より提起されてきている。この問題は2つの点から注目される。1つは、日曜、祝日を平日と同一視した就労体制の編成対象とすることは、重大な問題を含んでいる。時間外労働の就労増大が実質賃金の増加を望めるにしても、決して生活の安定を意味しないどころか、一層の貧困化を増幅することは必定である。2つは、休日、時間外労働の割増率について、先進資本主義諸国との比較検討の機会を設ける契機となる。関係者の再検討を望みたいところである。

第2の問題である現行の統一労働協約の内容の拡充については、ここ10年の長い歳月を費した一定の進展を確保することができる。しかしながら、昨年来、日本港運協会より日本船主協会等へ提示した事前協議制そのものの

白紙還元問題は、紆余曲折の末、本年3月新事前協議制を港湾労使間で協定したのであるが、この問題は、昭和48年の時間短縮に関する協定の白紙撤回を彷彿させる動向である。過去、しばしば港湾における労使関係自体に関する紛争をみてきた。このような動向の惹起をみると、港湾における生産構造である船社（荷主）／港運業という用役生産の需給関係と港運業全体の経済的性格と実態をみないわけにいかない。そして、このような実状の下で、港湾労使が10ヶ年にわたって港湾労働の現状と将来にわたる再編成作業がなされ、一定の進捗を見ることができるるのである。けれども、現状の労働政策の方向は、わが国労働政策の今日的潮流である規制緩和と労使間交渉を主体とする組合せ策の下で、現状の港湾労使間をみた場合、政策協定を締結する当時者能力を超える限界に逢着しているといわざるを得ない。

労働組合側の提示した4者協議制（行政府、港運業者、船社、労組）の検討を日港協は強く否定したとはいえ、これらの次元とは別途に、法的規制を充実させることこそ、港湾労使間協定なり、港湾労働の将来像への展望に道を拓くことで、わが国港湾労働の固有の発達を促す労働政策の確立になるのではないだろうか。

今日の港湾労働政策については、内容的にも労働力の高年齢化現象、長時間労働からの脱却、定年延長にともなう賃金及び雇用政策の再検討という多彩な問題解決に迫られている。これらがため、現行の統一労働協約の内容を少くとも欧米港湾労働者並みに充実させる具体策を緊急に行うことが望まれる。重要事項である雇用制度——「共同雇用」については、労働組合側より、わが国になじまないとされ、港湾の用役生産の波動性に対する補完的機能として、1部労働力のプールが提起されているが、全港湾労働者の登録制を基礎にした港湾労働法の制定を含め、雇用制度の充実した討議とその道程を描き出すべき時期に入っている。これらはまた、交通労働における他産業とは異った雇用計画、労働政策が不可欠なことをも示唆しているばかりでなく、そこに“魅力ある港湾労働、を幻想に終らせない展開を見出すことができるのではなかろうか。

注⑬交通政策に関する一貫した検討研究は日本交通学会を中心に行われている。主な政策論研究としては次のものがある。「総合交通政策再論」(1982年3月、日本交通学会、運輸調査局)「戦後交通政策の展開」(1985年3月、同)

競争効果とX-効率 —港湾におけるX-効率の計測—

坂 井 吉 良

(中部女子短期大学)

目 次

1. 序 (問題の所在)
2. 港湾の供給メカニズムと費用
3. 港湾におけるX-効率・X-非効率
4. X-効率の計測方法
5. 計測結果
6. むすび

1. 序 (問題の所在)¹⁾

この論文は、港湾にX-効率、X-非効率が存在しているかどうかを検証し、同時にその大きさを計測することを目的としている。

Primeaux [10] は、アメリカの電力業において、競争が電力供給の平均費用を11%も引き下げる効果のあることを指摘した。彼は独占ないし競争制限がX-非効率を発生させているとし、公的規制緩和が効率的な資源配分を実現させることを強調した。

日本の電力供給は完全な地域独占下にあり、電力会社間の競争は行なわれていない。同様に、港湾も外部効果と費用遞減から、公的部門がその供給の大部分を担ってきた。

しかし、鉄道、海運、航空、トラック、バス等運輸部門の規制緩和が世界

的規模で進められている。日本においても、国鉄、電電公社、専売公社などの民営化に代表されるように、公的規制の大幅な緩和が行なわれている。このような民営化、公的規制緩和の経済理論的背景に、「公的独占企業よりも、私的独占企業のほうがより効率的である」と推論する、「X-効率理論」がある。

社会の代表的な非効率である市場支配力（独占）による非効率＝資源のロスは、競争政策の観点からきわめて重要な意味をもつことから、たえず理論的かつ実証的研究の対象となってきた。とくに、その非効率の除去に関する理論的研究やその非効率の大きさを計測する豊富な研究成果がある。

しかし、非効率の大きさを計測するという実証分析からは、市場支配力による非効率は無視するほど、小さなものであるということが報告されている。²⁾むしろ、非効率の主たる原因是、組織や経営者能力などの経営管理レベルにおける費用の上昇であると指摘されている。いわゆる、X-非効率による資源分配のロスの存在である。

主要8港の昭和36年度から58年度までの港湾管理者財政の累積赤字額は2387億円に達している。このような港湾管理者財政の赤字は、解消の方向ではなく、むしろ一層拡大する方向にある。われわれはこの巨額な赤字に注目し、X-効率、X-非効率という観点から、港湾を分析枠組にあてはめ、検討してみることにした。すなわち、この論文の目的は、港湾におけるX-効率、X-非効率の競争的側面について検討し、同時にその大きさを試算的に計測することである。

われわれは、以上のような問題意識にもとづき、まず、現在の港湾整備方式と費用負担について整理する。ここで、港湾整備方式が内在的に非効率を生み出すメカニズムであることを明らかにする。そして港湾管理者財政の巨額な赤字が平均費用曲線を上方にシフトさせていることを示す。

第3節では、赤字と平均費用曲線のシフトおよび港湾における競争関係の存在から、港湾にX-効率、X-非効率が存在していることを示唆する。

第4節では、X-効率、X-非効率の存在を検証するための分析手法について簡単に展望し、われわれの計測方法を提示する。

第5節では、われわれの計測結果を要約する。ここで、港湾にX-効率、X-非効率が存在していることを明らかにし、競争により港湾管理者の平均費用を29%～64%をも引き下げる効果が存在しているという計測結果を提示する。

そして、最後に簡単な要約と今後の課題を与える。

注1) この論文を作成するにあたって、(財)港湾労働経済研究所所長喜多村昌次郎先生から有益なコメントをいただいた。また、(財)港湾労働経済研究所からも豊富な資料提供の協力を得ている。ここに記して感謝いたします。もちろん、残存している誤りのすべてが、筆者自身の責任であることはいうまでもない。

2) この非効率の実証分析結果によると、このロスの対GNP百分比の推定値は、ハーバーガーが0.07、シュワルツマンが0.13、カマーシュンが3.87～7.55、シャーラーが0.5～2.0、ウースターが0.44～0.73というように、カマーシュンの計測値をのぞき、きわめて小さなものとなっている(馬場・岩崎〔3〕、p.123参照)。

2. 港湾の供給メカニズムと費用

港湾サービスの外部効果と費用遞減(供給の技術特性)によって、港湾という公共財(準公共財)は、国の港湾整備計画にもとづいて、建設し、整備されてきた。とくに資源が乏しく、島国である日本にとっての港湾整備は、経済発展のための不可欠な投資であり、戦後一貫して高水準の港湾投資がなされてきた。

現在の港湾整備事業は、①国が主体となって行ない、港湾管理者にも一部負担を求める直轄事業、②港湾管理者が国の補助を受けながら行なう補助事業、③港湾管理者が国の補助なしに、一般財源で行なう一般単独事業、④財政投融資資金で行なう事業、さらには、⑤官民共同の第三セクター方式による整備事業等々から成り立っている。

このような港湾整備の事業費は、その相当部分が国費によって賄われている。第6次港湾整備5カ年計画（昭和56年～60年度）にもとづく、昭和58年度の港湾整備事業費、5,785億円のうち、国が直轄事業の補助事業のために港湾整備特別会計からの支出は、3,364億円であった。このように国が港湾整備事業費として直接・間接に全体の58%を支出している。そして一般会計からの支出は、2,538億円となっている。すなわち事業費の44%は国が直接支出していることになる¹⁾。

現状の国と地方自治体の費用分担の下では、公的資金配分について費用最小化のインセンティブが欠如している。それゆえに資源は過剰に利用され、経済社会は最適資源配分に失敗する。

港湾や道路等の公共財は外部効果をもっているために、ある港湾ストック1単位から得られる港湾利用者全体の限界便益は、その利用者のうちの地域住民（港湾管理者の属する地方自治体）が得られる限界便益よりも大きくなる。この差は地域住民以外に帰属する限界便益となる。

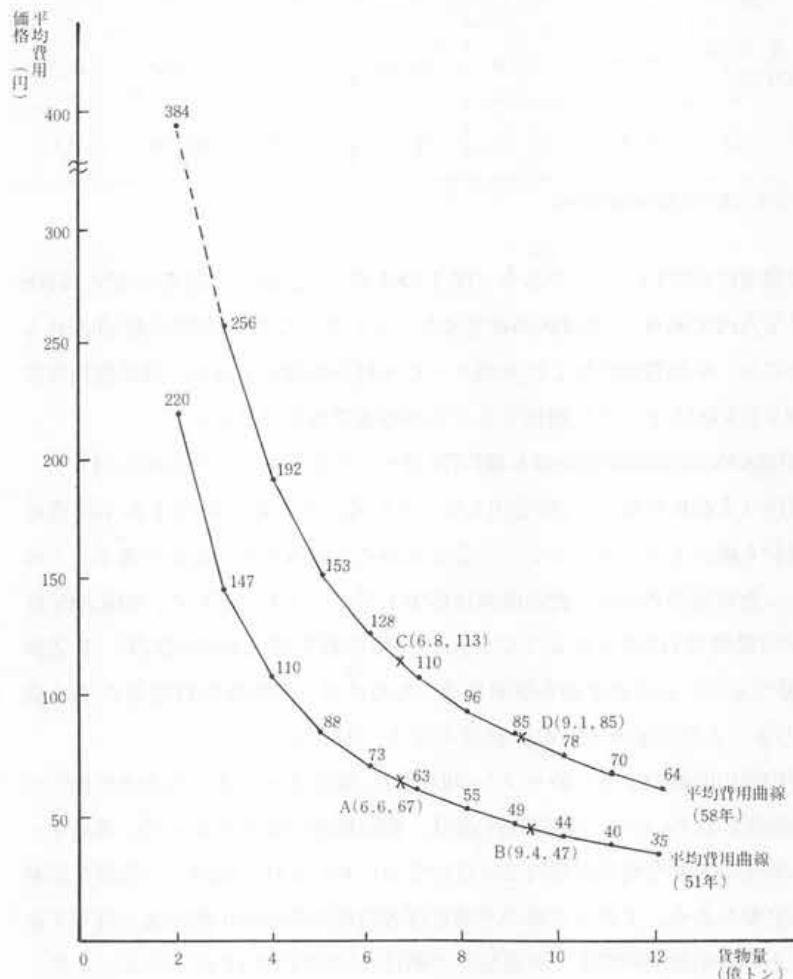
また、国の補助や国の直轄事業により、港湾建設の港湾管理者の負担は港湾建設の限界費用よりも小さくなる。このような場合、地域住民の便益の最大化（福祉の最大化）を実現しようとする港湾管理者は、港湾整備による港湾ストック1単位につき、（地域住民の限界便益－港湾管理者の負担分）の余剰が発生することから、国に対してできるだけ多くの港湾整備事業を遂行するよう要望することが予想される。港湾管理者がこのような行動原理にもとづいて行動するならば、この自治体（地域）は社会的にみて明らかに過大な港湾ストックを整備し、もつことになる²⁾。

他人のお金（補助金）を自分（地方港湾管理者）あるいは他人（他の港湾管理者や他の地域住民）のために支出する場合は、費用最小化の誘因が作用しないので、港湾ストックは過剰となる。とくに外部効果に対する港湾管理者の期待が港湾整備を促進させ、地方港湾ほど過剰供給の状態となっているものと考えられる。この過剰投資、過剰供給が港湾管理者財政の悪化の原因のひとつとなっている。

図1は、昭和51年度と昭和58年度における主要8港の平均費用曲線を示し

たものである（ただし、港湾取扱貨物量は歴年）。51年の主要8港全体の港湾取扱貨物量が6億6千万トン、企業会計方式による総費用が440億5千万円であり、港湾管理者が港湾サービスを提供するために必要な貨物1単位当

図1 港湾管理者の費用構造（主要8港）



注 1) 「運輸白書」、「港湾統計年報」より作成

2) 主要8港は、東京、横浜、川崎、名古屋、大阪、神戸、下関、北九州である。

表1 企業会計方式による港湾管理者財政(昭和58年度)

(単位:百万円)

費目 港湾	経常収益 (A)	経常費用 (B)			損益 (A-B)	
		管理費	公債利子等	減価償却費		
特定重要港湾 (主要8港)	57,601	30,418	32,286	14,190	76,894	△19,293
特定重要港湾 (10港)	10,765	5,246	8,908	5,180	19,334	△8,569
重要港湾 (113港)	21,807	17,880	35,523	17,159	70,562	△48,754
合計	90,173	53,544	76,717	36,529	166,790	△76,616

資料出所:港湾局管理課財務係。

りの費用は約67円／トンである(図1のA点)。しかし、同年の収入は308億4千万円であり、132億円の赤字となっている。この赤字額を解消させるためには、平均費用に等しい港湾サービス料金を設定するか、港湾取扱貨物量が9億4300万トンまで増加することが必要である(B点)。

昭和58年の港湾取扱貨物量6億7775万トンにとどまっているのに対して、総費用は大幅に増加し、769億円となっている。このことは図1の平均費用曲線が大幅に上方にシフトしていることからも読みとくことができる。このように港湾管理者の平均費用曲線は毎年上方にシフトしている。昭和58年度の平均費用は113円である(C点)。同年の経常収入が576億円、赤字が193億である。この赤字額を解消させるためには、港湾取扱貨物量が約9億500万トンまで増加することが必要となる(D点)。

平均費用曲線の上方へのシフトの原因は、先に述べたように港湾整備への過剰投資があげられる。経済構造の変化、物流構造の変化によって、港湾サービス需要の大幅な増加が期待できない今日においては、港湾への投資を抑制する必要がある。主要な8港の港湾管理者財政は昭和36年度以後一貫して赤字であり、昭和58年度までの累積赤字額は2,387億円に達している。また、昭和58年度における特定重要港湾18港と重要港湾113港全体の赤字額は766億円(うち重要港湾の赤字額486億円)に達している。これは同年度の国鉄

の赤字額1兆6604億円の22分の1ではあるが、それでも港湾で1日当たり2億円の赤字が発生していることになる³⁾。

このような港湾管理者財政の巨額な赤字の原因は、先に述べたように過剰投資や港湾整備費用の上昇などが指摘できるが、われわれはこの巨額の赤字の一部が港湾におけるX-非効率の存在によるものと考える。すなわち、平均費用の上昇はX-非効率によって生じており、なんらかの競争政策がこの費用の上昇を抑制しうるものであると考える。そこで次に、港湾におけるX-効率、X-非効率の存在について検討する。

注1) 「運輸白書」、「財政金融統計月報」による。

2) 費用最小化というインセンティブが欠如している状態においては、資源が過剰に利用されるとする議論は、小椋〔8〕による。また、港湾財政制度下における港湾の供給メカニズムの詳細な分析は坂井〔11〕を参照。

3) 運輸省港湾局管理課資料による。

3. 港湾におけるX-効率・X-非効率

Leibenstein, H.〔6〕は、市場が競争的であるほど、企業の費用最小化のインセンティブが強く、企業内の最適資源配分（費用最小化）が実現され、この場合企業はX-効率の状態にあるといい、逆に、市場の競争的圧力が弱い場合には、企業の費用最小化のインセンティブも弱く、平均費用が上昇し、企業内の最適資源配分が実現されず、このような企業はX-非効率の状態にあると指摘した。

このX-効率理論は「X-非効率は競争によって排除され、競争はX-非効率を減少させ、X-効率を実現させる」と推論する。

このようにX-非効率は、市場の競争的圧力が弱く、経済主体の利潤追求、費用最小化というインセンティブが欠如しているような状況の下で、企業の組織（公的機関）や管理者能力などの経営管理レベルにおける費用の上昇、さらには労働者レベル（労務管理上）におけるロスから生じる費用の上昇が

原因となって発生する内部的効率性の低下ないしは非効率であると定義される¹¹⁾。

このX-効率理論によれば 市場構造が不完全であるほど（集中度が高い産業ほど），X-非効率が大きく，市場構造が競争的であるほど（集中度が低い産業ほど），X-非効率は小さくなる。また，同じ独占企業であっても，公的独占企業よりも私的独占企業は競争的圧力にさらされており，公的独占企業よりもより効率的であるといえる。

港湾においてのX-効率理論は次のように推論される。港湾管理者が競争圧力に直面している場合には，その港湾管理者の平均費用は小さく，またその上昇幅も小さく，赤字額も少なくなる。一方，競争圧力から独立である港湾管理者の平均費用は大きく，その上昇幅も大きく，赤字も巨額となることが予想される。さらに，以前から指摘されてきたことであるが，X-効率理論は公共埠頭よりも民間埠頭のほうがより効率的に利用されていることを教えている。

昭和33年から始められた港湾整備五カ年計画にもとづいて，高水準の港湾投資が行なわれてきた今日では，特定重要港湾だけでなく，ほとんどの重要港湾においても大型岸壁が整備され，近代的荷役設備が備えられている。したがって，港湾利用者である船社や荷主は特別の制約がないかぎり，どの港湾をも利用することが可能な状況にあると言ってよい。この意味において各港湾は代替関係にあり，港湾間の競争が行なわれている。

各港湾管理者が他の港湾管理者と競争関係にあるという前提の上で議論を進めることができるならば，港湾にもX-効率，X-非効率が存在している可能性は大きく，港湾における最適資源配分からも大きく乖離していることが予想される。もし，X-非効率が存在しているならば，港湾に競争政策を導入することによって，X-効率を減少させることができる。すなわち，港湾の最適資源配分が実現されるとともに，結果として港湾管理者財政を健全化の方向に向かわしめることができる。この意味においてわれわれは，港湾にX-効率，X-非効率が存在しているかどうかを検討することは価値あるものと考える。

注1) X-非効率が企業において発生する原因として、馬場〔2〕は次の3つの理由をあげている。① マネジメント・レベルのロスである。これは経営者機能が株主から分離し、利潤の極大化という株主の目的と異なった目標を追求することによって発生する。② 組織の大規模化によるロス。これは企業規模の拡大によって、管理階層が増加し、組織の階層的構造が肥大することによって、情報や指令の量の増大が効率的管理を悪化させることによる非効率である。③ 労働者レベルのロス。これは、機械などの資本用役とは異なって労働者を一定時間拘束することはできても、労働の密度や努力水準を外部から自由に経営者がコントロールすることは不可能であることから発生する非効率である。

4. X-効率の計測方法

X-効率理論の「競争はX-非効率を減少させ、市場が競争的であるほど企業はX-効率的である」という議論をめぐって、さまざまな理論的論争が行なわれてきた¹⁾。そして、同時に、競争をX-効率との関係、すなわち、X-効率、X-非効率の存在を検証するといういくつかの実証分析が提示されてきた²⁾。

ここではX-効率の存在を検証するための計測方法を簡単に展望し、われわれがここで用いる方法について説明する。

(a) フロンティア生産関数

フロンティア生産関数によるX-効率を計測する方法は、企業ないし産業のもつ技術的知識（フロンティア生産関数）の下で生産可能な潜在的産出量 \hat{Y} を導出し、この潜在産出量 \hat{Y} と現実の産出量Yとの比、すなわち Y/\hat{Y} をX-効率の指標とするものである。このフロンティア生産関数による実証分析例として、Carlsson, B.〔4〕, Aigner〔1〕, Shepherd〔12〕, Timmer〔14〕がある。

Carlsson, B.〔4〕は、スウェーデンの26製造業のデータを利用して、 Y/\hat{Y} の指標と市場集中度、関税率、輸出比率、輸入シェア、数種の技術的

要因との関係を回帰分析することによって検証した。その結果によると、市場集中度の係数は正で、かつ有意であり、X-効率理論の仮説、市場支配力がX-非効率の原因となるという仮説が否定された。しかし、関税率の係数の推定値は負かつ有意となり、関税による産業保護がX-非効率の原因となるという仮説が肯定されている。

また、馬場・岩崎〔3〕は、日本の産業のデータを利用し、同様な方法においてX-効率の指標を計測し、X-効率と産業の集中度の関係について分析している。それによると、産業を相対的に集中度の低いものと、相対的に集中度が高いものとの二つのグループに分けた場合、前者では、集中度の上昇に伴なってX-効率が大きくなり、後者では逆に、集中度が高くなるにつれて、X-非効率が増大するという結果を得ている。

このフロンティア生産関数による方法は、信頼しうる資本や労働力に関するデータを確保することが必要である。しかし、今回われわれが分析対象としている港湾における資本や労働力を把握しうるデータの確保はきわめて困難であることから、このフロンティア生産関数によるX-効率の計測方法を用いることができなかった。

(b) 一般管理費 = X-非効率

一般管理費の膨張がX-非効率の指標に近似しうるものとして、総費用に占める一般管理費と企業規模、集中度等との関係を回帰分析することによって、X-非効率を検証する。

この方法は、日本の243社の大企業のデータを利用して、Caves, R. E and Uekusa, M.〔5〕が試みている³⁾。その分析結果によると、大企業ほど一般管理費が大きくなる傾向にあるが、その係数は有意ではない。

港湾においても、港湾規模と一般管理費とは正の相関関係（相関係数0.8687）にあるが、企業の一般管理費と港湾管理の一般管理費との対応は明確ではないので、今回は、この方法をとらなかった⁴⁾。

(c) 競争効果の計測

競争のものにおけるX-効率の存在を有効に検証するためには、諸々の要因が作用しているなかから、競争の効果だけを抽出する必要がある〔10, p.

105)。

Primeaux, W. J. [10] は、他の諸要因のなかから競争の効果のみを分離するという分析手法を用いて、アメリカの電力業におけるX-効率を計測している。

彼は、まずアメリカの電力供給会社を独占企業と競争企業との2つのグループに分割する⁵⁾。そして、次に独占企業と競争企業とのペアをつくる。その場合、競争企業のペアとなる独占企業は次の3つの基準を満たしている企業が選ばれる。第1は、競争企業と同じ州において電力供給を行なっていること。第2は、企業規模が競争企業と近似的に等しいこと、もし同じ州に等しい企業が存在しない場合には、より大きい企業を選ぶ。第3は、電力供給システム（動力源）が共通であること。

Primeaux は、以上のようにして選択した企業の電力生産費（千kWh当たりの平均費用）と売上高、供給能力、発電コスト、一世帯当たりの電気消費量、1事業所当たりの電気消費量、需要密度等との関係を回帰分析することによって、X-効率の存在を検証する。彼は、競争の効果のみを抽出するということを、競争ダミー変数を用いることによって、電気業のX-効率を評価する。

その分析結果によると、競争は電力生産費を1.5155ミル（1000分の1ドル）引き下げる効果があり、これは対象企業の平均費用（14.097ミル）の11%に相当している。競争の効果、すなわちX-効率の存在が十分説明されており（1%で有意）、独占がX-非効率を発生させているとし、電力業に対して規制緩和を行なうことが望ましいと結論している。

われわれは、今回の港湾におけるX-効率・非効率の存在を検証する方法として、Primeaux のダミー変数による方法をとる。

港湾における競争はアメリカの電気業とは異なっているので、Primeaux の方法で競争関係を設定することができない。すなわち、港湾では、完全な地域独占となっている港湾と同一地域で数港湾が競争しているという明確な区別ができない⁶⁾。そこで、同一港湾のなかに、公共埠頭と民間埠頭が共存している場合、その港湾は競争していると仮定する。もし、同一港湾に民間

埠頭が整備されていない場合、その港湾は競争圧力から独立であり、独占港湾であると仮定する。

このような競争関係の設定は恣意的であり、多くの問題を残しているが、港湾管理者は民間埠頭の整備や貨物取扱量の動向について、無関心ではなく、むしろかなり意識していることを前提とするならば、一応納得しうるものと考えられる。

競争関係にあるとする港湾の選択は、次のような選択基準にもとづいて行なった。同一港湾に民間埠頭が大型岸壁換算において、200m以上整備されており、民間埠頭と公共埠頭の整備水準の格差が換算において、3倍以内の港湾を競争港湾とし、他の港湾を非競争港湾とした。ただし、格差が3倍以上の港湾でも民間埠頭が2000m以上整備されているものは競争港湾とした。⁷⁾

非説明変数である港湾管理者の平均費用は、港湾取扱貨物量1000トン当たりの企業会計方式における総費用を用いることとした。この平均費用は、特定重要港湾、重要港湾、特定及び重要港湾のそれぞれの平均が、90.35円／トン、1,036.11円／トン、894.13円／トンとなっている。このように、重要港湾109港のなかには、平均費用が極端に大きいものがある。これは貨物取扱量は少ないが、新たな港湾整備を行なっている場合などは、平均費用が大きくなるものと考えられる。そこで今回の研究対象港127港のなかで、特に平均費用の大きい次の18港を対象港から除き、実証分析を行なうこととした。石狩湾新港、石狩、青森、大湊、久慈、秋田、船川、能代、酒田、相馬、大洗、直江津、田子の浦、御前崎、津、松阪、阪南、浜田、水俣の18港である。なお、昭和58年3月現在において重要港湾であった、むつ小川原、常陸那珂、三隅、熊本の4港は、収入と費用が大幅に乖離していたため、最初から研究対象外とした。

ダミー変数以外の説明変数は、Primeaux の実証分析に対応して、以下のような変数となっている。販売量（売上高）として、港湾取扱貨物量、原材料コストとして管理費、事業所及び世帯当たりの消費量として1隻当たりの予約総トン数、市場密度として船舶総トン数、生産能力として大型岸壁延長（換算）を代理変数とした（資料出所等の詳細は表2参照）。

- 注1) Stigler [13] と Leibenstein [7] の論争。
- 2) X-効率、X-非効率の計測に関する実証分析の展望は、馬場・岩崎 [3] が参考になる。
- 3) Caves and Uekusa [5] の実証分析結果の要約が植草 [15] の第10章に示されている。
- 4) 港湾規模と一般管理費の相関係数は予想されたとおり高いものとなっている。
港湾規模は大型岸壁延長を代理変数として計測したものである。
- 5) アメリカの電気業は、日本の9電力会社による完全地域独占ではなく、49都市では2つ以上の電力会社が競争している。この競争は、日本の新聞のようにいつ、いかなる場合でも電力会社を変更し、契約できる場合と、一度その地域で契約した場合は契約の変更ができない場合があり、必ずしも競争条件は等しくない。
- 6) もし、港湾間の物理的距離や時間距離さらには経済距離を正確に計測した場合には、十分説得力ある競争関係を説定することが可能となり、競争港湾と非競争港湾とを区別できる。
- 7) 格差が3倍以内、民間埠頭の整備水準2000m以上という基準は正当なる根拠にもとづいたものではない。しかし、公共埠頭と民間埠頭との間に、大幅な格差が存在しているならば、競争圧力は弱いものと考えられるし、民間埠頭の整備水準が高いと公共埠頭はより競争圧力を受けることが予想される。
岸壁換算は、荷役用のみを対象とし、換算率-4.5m以上-7.5m未満；
1/3, -7.5m以上-9.0m未満；2/3, -9.0m以上-12.0m未満および-12.0m以上；1として大型岸壁延長を導出した。
また港湾取扱貨物量も雑貨換算することが適切であったが、品目別、荷姿別把握が不可能であったため、換算貨物量となっていない。

5. 計測結果

X-効率の計測は、特定重要港湾および重要港湾両者の研究対象港のすべての港湾（以下、全国という）と特定重要港湾（以下、特定港という）、そ

して重要港湾（以下、地方港という）の3ケースに分けて行なった。これは、大都市の大港湾である特定港と中小の港湾である地方港の平均費用との間には、なんらかの有意な構造的要因が存在しているものと考えられるからである。

計測結果の要約が表2に示されている。

われわれが予想したように、推定結果から特定港と地方港との間に、有意な差が存在することをみてとることができる。

港湾取扱貨物量の係数は3ケースともすべて負であり、図4に示されているように、日本の港湾管理者の平均費用曲線が右下りであることをみてとることができる。特定港の傾きが-0.7845千円／トンに対して、地方港のそれが-3.0316千円／トンとなっており、地方港の平均費用曲線はかなり急勾配となっている。このことは、地方港が規模の利益の発生する余地を多く残していることになるが、同時に、過剰設備を保有していることを意味している。

管理費の係数についてみると、管理費が平均費用を上昇させる。または管理費の上昇がX-非効率の原因であるという仮説は、特定港では一応支持されているが、地方港では支持されていない。

このように、特定港ではどちらかといえば港湾整備に関する費用よりも管理費が平均費用の上昇に大きな影響力をもっている。一方、地方港は管理費ではなく、港湾整備への過剰投資が費用上昇に決定的な影響力を及ぼしているといえる。

生産能力ないし供給能力を示す大型岸壁延長の係数は、全国、0.0139、特定港0.0022、地方港の0.02となっている。これは、全国平均において、大型岸壁を1m延長することによって港湾管理者の平均費用を13.9円上昇させることを意味している。同様に、特定港では、2.2円、地方港では、20.0円となっている。

大型岸壁延長の係数のなかで、特定港の係数は有意ではないが、この数値から港湾管理者財政への影響について推論すると、次のようなことが指摘できる。大型岸壁1m当たりの港湾整備水準に対して、地方港の港湾管理者は特定港の港湾管理者よりも、9倍近い財政負担を課せられていることになる。

表2 計測結果

(単位:千円)

説明変数	特定重要・重要港湾 (109港)	特定重要港湾 (18港)	重要港湾 (91港)	資料出所
港湾取扱貨物量 (トン)	-2.0357 (-2.2596) b	-0.7845 (-1.0238)	-3.0316 (-2.1022) b	「港湾統計年報」
管理費 (千円)	0.00003 (1.5078) c	0.00004 (2.1149) b	0.00006 (0.7984)	「運輸省港湾局 「管理課」」
入港船舶平均トン数 (トン)	-6.6566 (-1.6322) c	-4.3888 (-0.2434)	-5.7717 (-1.3430) c	「港湾統計年報」
入港船舶総トン数 (トン)	-0.5145 (-0.6229)	-0.0788 (-0.1165)	-0.5519 (-0.4159)	「港湾統計年報」
大型岸壁延長 (m)	0.01394 (2.1039) b	0.00223 (0.4302)	0.02003 (1.6141) c	「港湾施設現況 一覧表」
競争ダミー変数	-49.103 (-2.1394) b	-58.114 (-1.5278) c	-41.047 (-1.5597) c	
定数項	167.66	138.94	165.10	
D・W	1.3481	1.1934	1.3776	
R ²	0.28125	0.45531	0.28229	
S	94.748	51.357	98.539	

(注) 1. 費用に関する資料は「運輸省港湾局管理課」資料による。

2. D・Wはダービン・ワトソン比率、R²は自由度修正済決定係数、Sは標準誤差

3. ()内の数値はt値

4. aは1%で有意、bは5%で有意、cは10%で有意

したがって、今後、国土の均衡ある発展という課題に応えるためや、先に述べたように地域住民の福祉の最大化という目的のために、地方への港湾投資がなされる場合、港湾管理とその推持のために、地方の港湾管理者すなわち地域住民は、特定重要港湾管理者以上に、しかも十倍近い負担を覚悟しなければならないということである。また、港湾管理者の赤字の動向については、港湾取扱貨物量の係数とその動向からも、特定港よりも地方港の赤字額が増加することが予想されるので、この点からも地方港の港湾管理者の財政負担

が大きくなるものと予想される。さて、港湾管理者の赤字の原因のひとつがX-非効率にあるというこの論文のテーマについて検討しよう。

われわれの計測結果によると、3ケースともすべて競争ダミー変数の係数は負である。すなわち、港湾においてX-効率・非効率が存在しており、港湾における競争が港湾管理者の平均費用を引き下げる効果のあることを示している。

特定港と地方港の係数は10%で有意、全国は5%で有意となっている。全国の港湾においては、競争が平均費用を1トン当たり49.10円引き下げる効果のあることを示している。これは全国の平均費用134.33円の37%に相当している。同様に、特定港の競争効果は、平均費用を58.11円引き下げる。そしてこれは特定港の平均費用90.35円の64%に相当する。また、地方港における競争効果は、41.05円平均費用を引き下げ、それは地方港の平均費用141.09円の29%に相当している。

今回の計測結果は若干過大推定であると考えられるが、このように、港湾における競争は港湾管理者の平均費用を大幅に引き下げる効果を持っていることが示された。このことは港湾に、X-効率、X-非効率が存在しているという仮説が肯定されることを意味している。そして港湾管理者の赤字のひとつ的原因は、X-非効率にもとづくものであると結論することができる。

特定港と地方港における競争効果の差についてみると、絶対値では特定港が約17円ほど大きくなっているが、平均費用に対する比率においては、特定港が35%も大きくなっている。このことは、特定港は地方港よりも競争効果の余地を多く残していることを示唆している。いずれにしても、これらの数値は特定港や地方港に限定されることなく、港湾にはX-効率が存在しており、港湾管理者財政の巨額な赤字の一部が、港湾に関する公的規制の緩和、競争政策の導入によって解消しうるものであるということを実証している。

6. むすび

われわれは、全国の港湾管理者が巨額な財政赤字を抱えているという事実

や平均費用の上昇に注目し、港湾にX-効率、X-非効率が存在しているかどうかを検討してきた。

われわれの計測結果から、港湾には、X-効率、X-非効率が存在しており、港湾における競争が港湾管理者の平均費用を41円～58円（29%～64%）という大幅な引き下げを可能にしうるものであることが明らかにされた。

この論文での計測は、試算的なものであるが、この計測結果を一応是認するならば、港湾におけるどのような公的規制がX-非効率を発生させていくのか、また、どのような競争政策がX-非効率を減少させ、X-効率を実現させることができるのかを検討することが、今後の重要な課題となる。

港湾管理者の赤字対策として、企業見地に立つ港湾管理や建設体制の確立、さらには受益者負担制度の活用等の市場原理導入が提示されるなど、昭和40年頃から検討されてきた。しかし、これらの提案が実行されなかつたり、実行されても赤字解消に結びつかなかつたのは、港湾に市場競争圧力が欠如しているからに他ならない。

X-効率が存在していることを前提とするならば、市場原理が作用するような条件整備を行なう必要がある。例えば、港湾地区の土地利用に関する規制緩和、民間埠頭整備促進のための公的資金や法的推進体制の確立等である。1日2億円の赤字ということを考えるならば、港湾にも市場原理が有效地に作用するような大膽な創意工夫を真剣に検討すべき時期にきてはいるのではないか。

〔参考文献〕

- (1) Aigner, D. J. and Chu, S. F., "On Estimating the Industry Production Function," *American Economic Review*, September 1968, pp.826-839.
- (2) 馬場正雄「エックス効率と市場構造」『季刊理論経済学』29, 1978, pp.1-9.

- [3] 馬場正雄・岩崎晃「独占・企業規模およびX非効率—新しい競争政策のために—」『東洋経済・臨時増刊（近代経済学シリーズNo.29）』1974年6月, pp.120—128.
- [4] Carlsson, B., "The Measurement of Efficiency in Production : An Application to Swedish Manufacturing Industries 1968," *Swedish Journal of Economics*, Dec. 1972.
- [5] Caves, R. E. and Uekusa, M., *Industrial Organization in Japan*, The Brookings Institution, 1976.
- [6] Leibenstein, Harvey, "Allocative Efficiency vs. 'X- Efficiency,'" *American Economic Review*, 56, June 1966, pp.392—413.
- [7] ———, "X-Inefficiency Exists—Reply to an Exist," *American Economics Review*, 68, March, 1978, pp.203—211.
- [8] 小椋正立「道路事業費の地域間配分の効率性」『季刊現代経済』第58号, 1984年, pp.116—126.
- [9] 岡野行秀「外部環境の変化と港湾経営」『日本港湾経済学会年報』No.22, 1984年, pp.21—29.
- [10] Primeaux, W. J., "An Assessment of X-Efficiency Gained through Competition," *Review of Economics and Statistics*, Feb. 1972, pp.105—108.
- [11] 坂井吉良「港湾の供給メカニズムと需要構造分析」北見俊郎教授還暦記念事業会編『港と経済・社会の変貌』時潮社, 1985年, pp.167—187.
- [12] Shepherd, W. G., "The Elements of Market Structure," *Review of Economics and Statistics*, Feb. 1972, pp.25—37.
- [13] Stigler, G. J., "The Existence of X-Efficiency,"

- American Economic Review, 66, March, 1976, pp.213-216.
- (14) Timmer, C. P., "Using a Probabilistic Frontier Production Function to Measure Technical Efficiency," *Journal of Political Economy*, July / August, 1971, pp.776-794.
- (15) 植草益『産業組織論』筑摩書房, 1982年

倉庫機能と図書館機能

谷 端 政 嗣

(東京商工会議所)

目 次

1. はしがき
2. 倉庫と図書館の接点
3. 倉庫および図書館をめぐる環境の変化と当面する課題
4. むすび

1. はしがき

最近の急激な円高や貿易摩擦は産業界各般に広範な影響をもたらし、またこれは流通業界等に対して今まで以上に軽薄短小を余儀なくしている。為替相場は今日ほどではなかったが、たまたま昨夏、筆者はシカゴでの国際図書館連盟（IFLA）⁽¹⁾ 大会への参加を兼ね、米国の図書館・情報の事情や物流の実態に触れる機会に恵まれた。IFLA 大会への出席や図書館・情報関係の見学等の間隙をぬって、米国物流を見聞しようと、ハドソン河畔の流通施設、シアトル港の港湾施設、シアトルの海上コンテナ基地、シカゴ郊外の倉庫群等の実態に接し、また今日、わが国で取り沙汰されている米国物流の法規制や物流取扱人の仕組等を伺ったが、いずれも、わが国に伝わる米国の実情とは幾分隔りのあることを知り得た。しかしながら、事実形成にはスピードの差こそあれ、構造的にはパラレルに変化していることは否めない。そこで経済の低成長が常態化するわが国では産業や文化の機造変化がと

くに激しく、例えば、物流問題を捉えるにしても今までの物流領域だけでは解決し難く、また図書館にしてもこれまでの概念とは大きく変化する状況にある。このような構造変化の激しい時代であるとはいへ、標題のような倉庫と図書館といった全くカテゴリーの違うものの関連づけは無理であり、また大きな誤謬を犯しかねないとも思われるが、一つの提案として、ここで、多少述べてみることにする。

注(1) International Federation of Library Associations and Institutes の略。

2. 倉庫と図書館の接点

倉庫や図書館はともに歴史が古い。倉庫は奈良時代の社倉、義倉、常平倉から発達し、平安期の土倉や江戸時代の蔵屋敷等を経て、明治期に入って独立した営業倉庫としての態様を整えた。その後、昭和10年に倉庫業法が制定され、戦後、倉庫業法に幾多の改廃が加えられながら今日のような倉庫業をみるに至った。一方、図書館は正倉院の古文書や経典の保存資料等にみられるように、その起源が奈良朝時代といわれ、また一部には江戸中期の「もみじやま文庫」に図書館のルーツをおく向きもあるが、とにかく明治期になって今日でいう図書館が整備され始め、いわゆる近代的な図書館として馴染まれる体制が確立されたのは戦後になってからである。

周知のように、図書館が多数の蔵書に恵まれ、読書や勉強するための建物であり、また倉庫が物品の保管の用に供するための施設であるというのは常識的な見方である。これには否定すべくもないが、これまでの両者は他の部門に比較して静態的なところが多く、そこで伝統的な基盤と運営の安定性の上に静かに繁栄を求めてきたことは事実である。しかしながら、最近になって、図書館の一部には書誌及び出版物等を通した伝統的な資料等の提供というよりも新しいメディアの付加による情報源としての機能体にまで伸展するものがでてきたり、また倉庫業においても単なる保管の域から脱して輸送、物

流加工、商流等の諸機能を果すものが出現するなど両者のイメージが大きく変化しているのが実情のようである。

(1) 図書館の位置づけと機能

Bulter 氏の図書館学序説によると「書物は人類の記憶を保存する社会的メカニズムの一つであり、図書館はそれを現在に生きる人びとの意識の中に伝達する社会的装置（Social apparatus）である」と図書館を概念づけている⁽²⁾。そしてこの概念が基本になってどの図書館もそれぞれ設置目的や規模に従って固有の性格を持ち、またそれぞれの固有の機能を果しているのが現状である。しかも、どの図書館にも共通した構成要素は蔵書、施設設備、内部装置（資料を検索し、入手するための書誌装置及び利用装置）および人的資源等であって、これらの要素は、例えば、人体構造の諸器官のように、どの一つを欠いても図書館として存在しないプリミティブなものである。ところが、元来、図書館は書誌、出版物、その他の資料等を組織的に収集、蓄積、保存、提供する社会的装置とされてきたが、今日のような技術革新や産業構造等が激変するなかで新しいメディアが出現し、これが情報メディアということで図書館界に付加されるに及んで、図書館そのものもグローバルな意味での情報センターやデータベース的なものになってきている。従って、現に図書館に対してはこれまでの図書館学で対処していくよりも、むしろ今後の図書館像をふまえて普遍したかたちでの図書館・情報学的なアプローチ（informational Approach）がより適切であるといわれている⁽³⁾。このような意味から、仮りに図書館を位置づける場合、有識者の意見ではあるが、在来の図書館分野に情報データ等を付加して組織的に取扱う社会的機関の一つであるという見解さえ聞かれる程である。いわゆる今日でいう情報センターやデータベース等と同列に位置づけられるということである。

ところで、図書館は日常如何なる機能をもっているだろうか。新しいメディアを取り入れることによって今後は多少変化するであろうが、従来の図書館機能を集約すると、それは資料を集め、その資料をまとめて、しまっておき、利用者の求めに応じて提供する、といったものであり、換言すれば、図書館

界でいう資料収集機能（選書機能、収書機能）、資料組織機能（分類機能・目録機能）、資料保管機能、資料提供機能（閲覧・貸出サービス、レファレンス）等である⁽⁴⁾。そしてこれらの機能を全く部門の違う営業倉庫の主たる機能と比較すると、意外にも両者の機能が共通し、整合するところが多い。例えば、図書館界でいう資料収集機能は倉庫業界でいう貨物や荷物を集め集荷機能に当り、また図書館界の資料組織機能は倉庫業界の庫腹に収納する際の選別、分類及び庫入れ等の入庫機能に当る。それから図書館での資料保管機能は倉庫での拵付・保管機能に該当し、なお資料提供機能は倉庫からの倉出ししたり、顧客の希望に応えてサービスを提供する出庫機能に該当する。しかも、両者の機能の共通性や整合性は、後述するように、両者の性格や対応の面に微妙に類似性を帯びさせている。このような点をふまえてか否かはともかくとして、最近、倉庫業界のなかには書籍倉庫や文書センターを整備し、図書館界の事業に関与するものがでてきて、話題をもいでいるが、図書館界をとりまく環境も徐々に変化していることは周知のとおりである。

(2) 倉庫の位置づけと機能

倉庫とは如何なるものを指すか、については一般にいう場合と法律的にいう場合とがある。一般的には「物品を保管するための建物」を総称して倉庫と呼ばれている。これには所謂保管のための建物を対象としており、例えば、農家、商店、工場等の自家用倉庫も保管を業とする営業倉庫もすべてこの範疇に含まれる。ところが、そのなかで倉庫業を営む営業倉庫については法律的に倉庫業法第2条で「倉庫とは物品の滅失若しくは損傷を防止するための工作物または物品の滅失もしくは損傷を防止するための土地もしくは水面であって、物品の保管の用に供するもの」と規定されている。これによると、倉庫とは物品を保管するための施設であり、その施設には建物をはじめ工作を施した土地及び水面が含まれることになる。またこの規定が定める保管という用語は物品を貯蔵し、管理するという善管注意義務のあることを意味しており、つまり、物品の物理的な管理によって物品の価値を維持しようというものである。

現在倉庫業界の年間の総売上高は約1兆円といわれている^⑮。そして倉庫業は主たる保管事業のほかに、トラック運送業、港運業、商業、その他サービス業等の事業を行ない、業界産業とまでいわれるほど多方面に兼業の輪を広げている^⑯。しかも倉庫業界へは製造業や商業等の他産業から参入するものも数多くみられるなどして倉庫業の位置づけは流通業界のなかで確然と律し難いとまでいわれている。現在伝統的な業種区分では倉庫業となっているが、見方によつては、実質的には業界産業といった方が適切であるとする意見さえ聞かれる程である。

また倉庫業の機能には前出のような集荷、入庫、拵付、出庫といった図書館と共に通した基本的な機能のほかに、ややソフト的な機能として保管物品の価格を調節する価格調節機能、利用者に倉庫証券等を発行して利用者に利便を供する信用あるいは金融機能、供給者の需要者との連携を強化する連絡機関的機能等があげられる。無論、これらの機能は相互に前出の基本的な機能を補完し、充実させるものであるが、そのなかでも、最近の流通構造の変化に影響され、また需要者ニーズの変化に応えて今日では連絡機関的機能がとくに浮上し、この連絡機関的機能は荷主などの市場拡大のための前進基地的なパートを演じている場合が少なくない。

なお、営業倉庫の分布をみると、図書館の所在は東京、大阪、名古屋等の大都市に多くみられるように、倉庫の立地もこれに符合している。また同一地域においては需給関係から図書館は官庁地区、都心部での立地が多いのに対して倉庫も比較的荷動きの多い港湾地区、都市部、交通の要衝等に立地するものが少なくない^⑰。また近年、地域開発の推進、産業の振興、文教政策の充実という点から大都市周辺や地方都市での図書館の新增設がみられたり、また需要の低迷下とはいえ、倉庫サイドにおいては小規模ながらも庫腹の増強をはかるものが少なくない。

しかしながら、これらの動きとは別に図書館及び倉庫にかかわる基本的な性格を指摘しておかねばならない。この性格というのには両者の対応は利用者に対してやや受動的であり、生産性や利用状況は設備に制限され、しかも彈力性は他に比較してやや欠ける、ということである。従って、これらの性格

が今までややもすれば両者を旧守性や地味な堅実性への指向を促したことには否定できない。このような事情から、昨今、情報化社会の到来やトータル物流体制の確立が唱えられているなかで、両者は、とにもかくにも、旧態からの脱皮を指向し、目下のイノベーション志向を一層高め、利用者ニーズを探索し、新分野の開拓等に当ろうとしているのが現状のように思われる。

注(2) Pierce Butler "An Introduction to Library Science" 1967.

118p.

(3)津田良成編、図書館・情報学概論、p.2.

(4)前掲書 p.176—p.194の要約。

(5)昭和55年産業連関表（延長表）によると、国内生産額総合計は金額ベースで5,517,402億円である。そのうち営業倉庫の金額ベースは9,908億になっている。

(6)昭和59年度に実施した運輸省「国際化・情報化時代の営業倉庫のあり方に関する調査」の兼業状況をみると、有数回答社数2,121社のうち、陸運業を兼業するもの33.7%、利用運送業を兼業するもの24.6%、港運業兼業15.0%、不動産業兼業12.4%、加工・製造業兼業8.6%、卸小売業兼業7.6%等となっている。

(7)日本図書館協会刊「日本の図書館」(1985年)によると、昭和60年度の全国における公共図書館の総数は1633件に上り、そのうち東京は272件(16.6%)、大阪74件(4.5%)、愛知55件(3.3%)の順となっており、逐年増加の傾向にある。また「専門情報機関総覧1985年版」(専門図書館協議会刊)によると、公共図書館及び大学図書以外の民間企業、団体、自治体等の図書館あるいは図書・資料室の昭和60年度における全国の概数は2,150件となっており、東京は685件(31.8%)、大阪149件(6.9%)、名古屋75件(3.4%)、神奈川154件(7.1%)等となっている。なお東京の総数685件の内訳では、都区内は604件(88.1%)、千代田、中央、港の都心3区は369件(52.4%)の順になっている。次に普通倉庫の主要都市別所管面積を「倉庫'85」(運輸省監修)でみると、昭和58年末の全国のそれは21,104.1千m²、東京23区は全国の10.1%、横浜は全国の5.8%、大阪は5.3%、名古屋は4.1%の順になっている。

なお立地動向を前掲運輸省の調査によると、既存の都心部の倉庫の集積はともかくとして、高速道路付近、幹線道路沿線臨海地域等に立地するものが多くみられる。

3. 倉庫及び図書館をめぐる環境変化と当面する課題

経済の低成長が常態化するなかで近時のニューメディアの出現や物流システムの構築の問題が浮上して、これらは図書館界や倉庫業界の環境にも大きなインパクトを与えつつある。即ち、現在図書館界や倉庫業界は、好む好まざるにかかわらず、需要の変化や技術革新の波に抗しきれず、これを受け留めざるを得ない状況におかれるとともに、またこのことが転じて、両者に新しい分野開発の指向を促すほか、スピーディーなワイドな対応を可能にすることにもつながっている。言い換えれば、最近の傾向として、例えば、倉庫業界においては物流問題の解決にあたって最早や従来のような保守的な平板的な対応のみでは律しきれず、また図書館サイドにおいてもこれまでのような対応だけでは許されない状況になってきているということである。本章で両者にかかわる環境の変化と当面する課題を素描しよう。

(1) 倉庫にかかわる環境の変化と当面する課題

営業倉庫は図書館と同様に、ともすれば一般市民の大半が直接的な関係を欠くこともある、どちらかと言えば、目立たない存在でしかなかった。そして有識者の間で倉庫を評する言葉に「お倉を持ったお金持ち」とか「座して営業可能な御隠居さん」という保守性の帶びた表現にあるように、従来は倉庫業者は保管施設を経営し、保管業務だけを行なう業種というイメージで受けとられてきた。しかしながら、今日のような眼まぐるしい流通環境の変化のなかで倉庫業を指して「流通の適時性をになう調整者」とか「スピードゼロの物流業」とか「前進基地での販売促進者」等という言葉さえ生まれてきている^⑧。つまり、これは倉庫機能が「静的なもの」から「動的なもの」へと転換を余儀なくしていることを示唆し、また倉庫業自体も現実に「守り

から攻め」への体制を志向していることを意味しているのである。ここで、倉庫業のかかえる当面の主な課題をあげると、以下のようなものであろう。

① 軽薄短小への対応と施設の有効活用

(a) 軽薄短小への対応

前出のように、図書館や営業倉庫は人口、産業、文教等の集積する大都市での立地が多くみられた。しかも最近まで営業倉庫の整備にあたっては荷動きの多い港湾地域や都心部等に集中する傾向にあったが、近時の物流の低迷や地価の高騰等に左右され、その建設が鈍化してきている。その上に今日の経済情勢がもたらす利用者ニーズに応えて倉庫業者の多くは大量物資の保管業務を行ないながらも小量多品種物資の流通業務に重点を移す傾向を強くしている。その一例はトランクルームによる小量物品の保管業務である^⑨。周知のように、トランクルームは利用者の間に人気があり、比較的付加価値の高い古文書、書画、骨陶、毛皮等の一時預りや長期保管に利用される場合が多い。なお、トランクルームのほかに倉庫業者の物流の軽薄短小に対する動きとしては、過大な設備投資を避ける意味から倉庫施設の新設というよりも、むしろ可能な限り、既存施設のリニューアルをはかりながら多目的に施設の活用をはかろうとする動きが少なくない。

(b) 倉庫施設の有効利用

最近、倉庫業者のなかには収益性を勘案して倉庫を自ら使用するというよりも、メーカーや商社等の需要に応じて倉庫を貸庫として庫腹を提供するものが多い。ことに、都心部地区の倉庫の多くは荷主から借庫として使用され、多角的に機能するものが少なくない。また倉庫業者にあっては、施設の有効利用という点から、例えば、都心部等の庫腹を住宅・マンションに切り換えたり、ファッション・ショー及び音楽会等のイベント会場、商品の展示場等に利用して収益性を求めるものがみられ、さらには卸及び小売業や外食産業と提携して複合店舗を営むものもでてきている。なお一部であるが、データベースや総合的なコンピュータの基地に利用するものもでてきて、興味のひくところである^⑩。

② 機能の増殖と業務部門の開発

(a) 機能の増殖

倉庫業は形式的には物流部門に属し、前出のように、兼業分野が非常に広い業種である。最近、倉庫業者はトラック運送業、通運業、内航海運業、港運業等の各種の免許を取得して、各分野の機能の増殖をはかっている。従って、見方によっては倉庫業であるか否かについて俄かに判断し難いケースが少なくない。ところで、倉庫部門で図書館サイドにおける索引、抄録、書誌目録の作成に該当するものに流通加工があげられ、注目される。流通加工とは物流上の包装、小分け、裁断等や商流上のラベル貼り、値札づけ等といったものを指し、物流作業に不可欠のものである。もっとも、この業務は本来卸売部門の主たるものであったが、倉庫設備の近代化や機械化等が進む中で、流通加工の多くは倉庫部門の兼業分野に移され、今では倉庫部門の主要な業務になっている。そして流通加工が取引の上で物流と商流とを円滑に連携させる業務であるために、流通加工を通して営業上の情報収集をより可能にする等の有効な手段になっていることは看過できない。

(b) 業際部門の開発

前にも触れたように、営業倉庫は機能の面で商流と物流との接点に位置するため両者の橋渡し的な役割を果している。この意味から、倉庫業は物流部門から商流部門への進出が比較的容易であり、そこで彼等は仮りに販売機能さえ付与すれば、庫腹を利用して、例えば、百貨店や大型店等の小売業界や卸売業界にも進出することが可能である。現在倉庫業者の間でよくみられる事例は彼等は得意な物流機能を生かしながら、通信販売や無店舗販売等の分野に数多く進出していることである。そして昨今の傾向として物流と商流がオーバーラップする面が増大していることから、業際部門の開発が、現下、業界の一大関心事であり、これらをめぐって盛んに論議が交されているのが実情のようである。

⑤ 専門化とシステム化の推進

(a) 専門化の推進

倉庫業の周辺業者といわれるトラック運送業者においては石油ショックを契機として不特定多数の荷主を相手に小量物品の小口配送を宅配便というか

たちですすめられているが、倉庫業者も小量物品に対しては、前出のように、トランクルームという型態で専門化に応えている。もっとも、この種の不特定荷主への物流対応は成熟しつつあるが、これと併行して、最近になって特定アイテムを対象とした専門化が始動してきている。例えば、図書館界にも関連するが、倉庫業界のなかには保存対象を書籍等に特化したデポジット・ライブラリー^⑩ならぬ書籍倉庫を整備して、経営するものがでてきて、各方面に話題を呼んでいる。これは図書館界のデポジット方式の仕組みを取り入れたものと思われるが、書籍倉庫は図書館界にも可成の好評を博しているようである。今後は倉庫業者が専門化ということで各部門に対して縦横に検討をすすめ、複合的な専門化への深度化がはかられるであろう。

(b) システム化の推進

倉庫業界のみならず、他産業も同様に、企業規模の相違、取扱商品の違い等や企業の独自性の堅持といった点から企業間のシステム化が容易に進まない状況にある。しかしながら、スケールメリットの発揮やマクロ的な業界の発展という見地から企業間の連携によるシステム化が必須のものになっている。従来までは業界としての立場から包括的なシステム化を進めてきたが、これには限度があるという見方もある、この程大きく路線を変更し、可能なものからシステム化を進めるような方針が打ち出された^⑪。その手順は以下のようである。(i) 先ず大手業者に対しては全国的に点在する自社倉庫のネットワークを強化し、また海外業者との業務提携による国際複合一貫輸送の途を拓く。(ii) 次に中堅業者に対しては情報を介して他業者との提携によって総合化や専門化を推進する。(iii) また中小業者のシステム化の問題では中小業者のサービスの総合化が容易ではないため、サービスを特化するか、あるいは他社との提携によって総合サービスに一步でも近づける、等である。つまり、倉庫業者の狙いはこれまでの包括的なシステム化というより段階的にシステム化を進め、しかる後に総合化をはからうとするものである。たしかに、これは一つの方策であるが、むしろ専門化の可能なものは徹底して専門化を先づ進め、その上でシステム化をはかることが現実的でないかとも思われる。

② 情報のシステム化

既に触れたように、倉庫業は物流と商流の中間に位置し、両者の情報を生かし得る立場にある。現在、企業内情報システムを構築したり、あるいは取引先とのオンライン化をはかっているものが少くない。このような事情から昭和60年度に今後の倉庫業を展望した「倉庫ビジョン」が公表されたが、これによると、情報のシステム化については現状の情報化をより進め、段階的にグループ間のネットワークを構築すべきであることを指摘している。また情報機器の導入に関しては、当然のことながら、経済上のメリットやデメリットを十分考慮にいれるべきであることを呼びかけるほか、荷主とのオンライン化や総合化のためには伝票やコードの統一化が必要不可欠であることを明示している。勿論、倉庫業界においては現在企業内で POS システムを具体的に導入している企業が多く、また VAN システムを採用しているものもみられるが、倉庫業界という立場からすると、これらは必ずしも十分でないとするのが大方の見方である。そこで倉庫業界では目下情報のシステム化を最重点課題としながらも、理想的な企業間のシステム化には若干の時間がかかるというのが業界の見透しのようである。

(2) 図書館をめぐる環境の変化と当面する課題

単的に云って、図書館は読書し、勉強するところというのが一般的な考え方である。この考え方方が図書館を利用する側からみた素朴な表現である。しかし、前述したように、図書館にも技術革新の波がおし寄せ、好むと好まざるにかかわらず、これを受けいれざるを得ない事情にあり、また受けいれこそ、はじめて図書館そのものの真価がより発揮されることになると思われる。いわゆるニューメディアは技術革新や産業構造の変化の果実として出現し、これが情報メディアというかたちで図書館界に滲透するに及んで、図書館にも新しい意味でのデータバンク的な要素を加味されるようになってきたのである。このような事情から、図書館そのものにも厚味と巾を増し、多様化と専門化の問題がますます交差するような状況になってきている。ここで当面する課題を若干拾ってみることにする。

④ 図書館相互間のネットワークの確立

資料提供機能の充実等という観点から現在の図書館相互間のネットワークの構築が急がれ、またこのことは常にライブラリアンの間で話題にされる問題である。そして図書館ネットワークと言えば、米国の OCLC¹³の仕組みがよく引き合いに出されるが、理想としてそうありたいと願うのはわが国の関係者の方の気持であると思われる。日頃、ライブラリアンの間でそれぞれの分野ごとに自己の研議や図書館界の発展を期して各種の会合が催されるが、結論は常にシステム論やネットワーク論に終始し、収斂される、とよく聞かれる。つまり、ネットワーク論やシステム論等は言うは易く、行うは難い問題である。それだけに図書館界あげての課題であることには違いない。これが解決のためには、地味ではあるが、一つには図書館サイドの努力に加えて図書館周辺分野に間断なく積極的にアプローチし、理解を求める、彼等を図書館界に内部化しながら推進すること、いま一つは機械化等の導入によって一步一歩着実にネットワークを構築していくこと、が賢明であろうかと思われる。

⑤ デボジット化及び専門化

現在図書館の関係者以外には図書館の機能や内容にさほど関心を寄せられず、一般的には図書館は蔵書数や建物規模等で評価されるところが多く、当を得ないことが少なくない。また図書館も、他機関と同様に、社会的機関であるために、利用者との間に需給関係が成り立つ。それにもかかわらず、建物規模の大きいことや蔵書数の多いことが賞讃されるという伝統的な発想や論理に出逢うことがしばしばである。これも一つの見方であろう。しかし、仮りに蔵書数が多いからといって、蔵書のうちで一部の書誌の利用頻度が高く、逆に大部分の蔵書が利用されないとすれば、大部分のものは実質的に蔵書でありながら死書化してしまう。このような意味で現実には、案外、死書館らしきものが絶讃される向きが少なくない。従って、書庫及び書架等の空間の効率的利用や蔵書の有効活用という見地にたてば、部門別に選書を厳格にし、蔵書の調整をはかり、*rearrange* して、可能なものから専門化を推進することであろう。無論、現在専門的な図書館が数多く存在することは事実

であるが、それにしても、今後のシステム化や効率化という点から従来までの一般図書館といわれている多様化図書館の多くは死書館的なものから大きく脱皮する時期にきているといつても言いすぎでない。このような考え方から、一つの方策としてデボジット問題が図書館界に提起されたのは至極当然であると思われる。また最近、前出のような書籍倉庫が出現し、図書館界に破紋を投げかけたが、これも時代の要請からであると受けとめてよかろう。

（）機械化に対する認識

機械化・OA化について図書館界にも導入されるケースが多くなってきて いる。既に前章で図書館と倉庫との機能の共通性を触れたが、「適材を、適 時に、適所に」というように、図書館や倉庫は、いづれも、時間（距離は 時間で解決可能）と空間をどう圧縮するかが大きな課題になっている。従って、 比較的大規模な図書館では機械化・OA化によって、例えば、コンピュータ によるスピーディーな処理やマイクロフィルムや光ディスクによるスペース の圧縮等をはかっているケースがよくみかけられる。もっとも、時間と空間 をどう処理するかは図書館の基本的な課題であるが、そうかと云って、これ が解決には機械化・OA化の即導入につながらない。機械化・OA化の導入 に当っては常にコスト意識を念頭にしながら関心を向けることであろう。

（）ライブラリアンの意識の転換と業界部門の開発

公共図書館や大学図書館をみると、組織の上から、図書館そのものはまと まつた組織体（*all of them*）として存在しているものが多いのに対し、 その他の図書館は図書館以外の組織の一部（*one of them*）として存在し ているのが殆んどである。従って、前者はともかく、後者は何らかの形で権 限や予算等に主体的なものからの制約がある。このような関係から、例えば、 人員や予算の確保にも自主性を欠くなどして折角の能力発揮の機会を逸する ことが少なくない。また組織の面で図書館員は目立たず、ややもすると彼等 の立場が潜在化する傾向にある。このことを指摘して有識者のなかには彼等 の辿ってきた経過や現状は地味で、あまりにも堅実にすぎるという向きが少 なくない。従って、このようなことを払拭し、ワイドに発想を転換するこ とがライブラリアンの大きな課題であろう。同時に、図書館界の発展には活動

分野を拡大することであろう。これには新しい情報メディア等を生かして、図書館周辺分野である広報、調査出版等の諸部門を再開拓し、これらを図書館界に取り入れ、リニューアルな体制を構築することが何よりも大切であろう。

注⑧拙稿「複能化時代を迎えた倉庫業」(輸送展望、1981年冬号)

⑨前掲運輸省調査によると、トランクルーム事業者は昭和50~59年までに16社~46社に伸び、事業所数は同期間に、19事業所から88事業所に伸びている。

⑩拙稿「倉庫ビジョンの検討を終えて」(輸送展望、1985年夏号)

⑪デポジットライブラリーとは一般図書館が専門図書館化をはかるために部門別蔵書を相互に交換することによって蔵書の部門別専門化を指向する図書館のことという。

⑫拙稿「倉庫ビジョンの検討を終えて」(輸送展望、1985年夏号)

⑬Online Computer Library Center の略。

米国オハイオ州の OCLC 本部は全米の OCLC 加盟図書館に対してオンラインによる目録サービスを実施している。わが国の図書館に対しても加盟の呼びかけが多い。

4. むすび

以上、本稿で営業倉庫と図書館との関係について概述してきた。両者を敢えて関連づけた理由は、一つは営業倉庫と図書館とが機能の面で最大公約数が一致すること、いま一つは両者のかかえる課題は gap analysis という面で相互に共通するところが多いこと、等の視点からである。

再三述べたように、倉庫と図書館との間に機能上の共通点が見出され、またそれぞれのスタンスもワイドに展開しようとしている。そして両者とも現実にかかえる課題は「如何にタイミングよく業務をすすめるか、利用者に対する適時性をどうするか」、また「庫腹や書架及び書庫のスペースをどうするか」といった問題である。この適時性や適所性という問題を従来から両者

ともそれぞれ解決してきたのであるが、最近、技術革新がもたらす機械化・OA化によってより適確に解決しようというのが今日的問題であろうかと思われる。現に time technology や space technology という言葉が聞かれるが、図書館サイドにあっては time (時間) と space (空間) の克服が最大の課題になっている。他方、営業倉庫においても space と time を如何に圧縮し、これを事業面に如何に効果的ならしめるかが大きなポイントになっている。換言すれば、両者は time と space の gap を分析し、どう調整するかが大きな課題であり、gap analysis に通じるものと思われる。しかししながら、両者の間で基本的な違いは営業倉庫は営利事業体 (profit organization) であり、図書館は非営利事業体 (non-profit organization) であるという点である。これは事業主体の現実であって、両者が区別されるところであるが、このことはともかくとして、現下の倉庫業界の動きをみると、体質改善はいうに及ばず、総合化や専門化といった活路開拓に懸命に挑戦しようとしている。例えば、昨年度に公表された倉庫ビジョンはその具体的なもの一つである。そしてこれには構造変化にともなう倉庫の位置づけや倉庫のあり方が織り込まれるほか、理想とするモデル倉庫を構想して、これにかかわる問題点を総合的に検討しようとしている姿勢が大方の好感をよぶところである。また一方、図書館サイドにおいては、最近非営利事業体に対する議論が少なくない事情から、従来余り俎上に上らなかった図書館運営にも原価問題が提起されるなど図書館運営の見直し論が唱えられるようになったり、また高度情報化社会の進展によって、図書館・情報部門に対する関心の輪が一般に拡がる傾向にあること等は歓迎すべきことであろう。このような情勢変化をふまえて倉庫業者や図書館界の今後の発展に期待するところが大きいのである。

自動車輸送と港湾機能の変化

遠 藤 幸 子

(お茶の水女子大学、大学院)

目 次

1. はじめに
2. 自動車産業と港湾
3. 新しい積出港における港湾機能の変化
4. おわりに

1. はじめに

製鉄、石油、石油化学、製粉、製油などの専用埠頭を有する臨海工場の規模や集積の度合いは、それらが立地する港湾の港勢に大きな影響を与える。故に、工業港と呼ばれる港湾の中には、総取扱貨物量、輸入量、移出量で上位を占めるものが多い。

千葉港、川崎港はその代表的なものである。これらは取扱量では神戸港、横浜港に匹敵するが、集貨能力は極めて低く、後背地は port area に限られていた。ところが近年両港は輸出港としての地位を向上させ、後背地をこれまでの port area から関東一円に拡大した⁽¹⁾。それは、この 2 港が関東地方に立地する自動車組立工場の製品の積出港として機能するようになったことと関係している。四輪車の輸出台数が増加したのに伴って、千葉・川崎の両港は、横浜港の補完的役割を担う四輪車の積出港として整備され、現在では横浜港から川崎港あるいは千葉港に船積の中心を移したメーカーもで

てきている⁽²⁾。しかも、自動車産業の国際化に伴うK・D輸出の増加は、コンテナ施設を持たないこれらの積出港に大きなインパクトを与える、新たにコンテナバース建設の気運が高まっている。確かにコンテナ施設の整備は、商業港機能を充実させ、総合港への脱皮を計ろうとする工業港の管理者にとって重要な課題であるが、計画が具体化した例は皆無であった。ところが、自動車の輸出港としての地位を確立したかつての工業港において、雑貨品の輸送というコンテナ輸送本来の目的からではなく、自動車のK・D輸出の増加に対応するという目的で、コンテナ施設の整備が進められようとしていることは、新たな現象として注目する。

本論文では、港湾機能を変化させる上で、大きなインパクトとなった自動車の海上輸送の実態を紹介し、あわせて港湾機能の変化を概観する上で最適と思われる川崎港をとりあげて、近年における変化について分析する。

注(1)遠藤幸子「輸出港として千葉港が果たす役割」日本地理学会予稿集29, 1986.

pp.176~177

(2)遠藤幸子「自動車輸出と工場配置のうごき」地理29巻9号, 1984, pp.21~29

2. 自動車産業と港湾

(1) 自動車の積出港

自動車産業と海上輸送との関係は緊密である。海運による全輸出量の約38%を輸送機械が占め、また国内輸送における四輪車の海運利用率（品目別、輸送機関別利用率）は42.5%と石油製品の43.9%に次ぐ値となっている。

現在、四輪車の輸出を行なっている自動車製造メーカーは11社ある。一方、自動車の輸出を行なった港湾は約30港あり、そのうちの半数はいずれかのメーカーの船積基地となっている。1982年実積では、輸出港の第1位は名古屋港で、以下、横浜港、広島港、三河港、千葉港、神戸港、横須賀港、苅田港、水島港、清水港と続く。これを1975年実績と比較すると、上位3港の順位には変動がみられないが、1975年には14位に過ぎなかった三河港が4位に浮上

し、また新しく輸出港に加わった苅田港がいきなり8位になるなど、4位以下の港湾の順位に、大きな変動がみられる。

ところで国内における自動車輸送（組立工場から消費地までの輸送）には、キャリアカーが全輸送台数の50.9%と最もよく利用されている。一方、内航海運も42.5%と健闘している。内航海運利用率はメーカーごとにばらつきが大きく、最も高いのがマツダで88.5%と極めて高率である。逆に海運利用率が極めて小さいのはトラック製造メーカーで、日産ディーゼル、日野自動車は、製品の約90%を自走によって仕向地まで輸送する。

移出港の場合は、先の輸出港の場合と比較すると、より順位の変動が激しい。1975年実績では、第1位は横浜港で、以下、川崎港、名古屋港、広島港、衣浦港の順であったが、1982年には名古屋港がトップにたち、以下、広島港、横浜港、衣浦港、川崎港の順になった。この傾向は6位以下も同様である。

表1 メーカー別組立工場所在地と積出港

	組立工場所在地	輸出港	移出港
トヨタ	豊田市、田原町(愛知県)	名古屋、三河、横浜、東京	衣浦、名古屋、横浜、三河、神戸
日産	横須賀市、座間市、武藏村山市 上三川町(栃木県)、苅田町(福岡県)	横浜、横須賀、千葉、 苅田、東京、名古屋、北九州	川崎、横浜、大阪、 名古屋、苅田、仙台、北九州、東京
マツダ	府中町(広島県)、防府市	四日市、千葉、名古屋、 横浜、清水	広島、三田尻
本田技研	狹山市、鈴鹿市	名古屋、三河、水島、 横浜、神戸	四日市、川崎、名古屋、 東京、横浜
三菱	名古屋市、岡崎市、大田区、 川崎市、倉敷市	名古屋、三河、水島、 横浜、神戸	水島、宇野、名古屋、 川崎、横浜、東京
鈴木	豊田市、湖西市	清水、名古屋	三河、名古屋
富士重工	太田市、伊勢崎市	横浜、横須賀、千葉、 東京、木更津	東京、川崎
ダイハツ	池田市、大山崎町(京都府)	神戸、名古屋、横浜	神戸、東京、川崎、 名古屋、仙台
いすゞ	川崎市、藤沢市	横浜	川崎、東京、横浜
日野	日野市、羽村町(東京都)	横浜、東京	東京、神戸、川崎、仙台
日産ディーゼル	上尾市、太田市	横浜	東京

1984年の筆者による実態調査と自動車工業ハンドブック(日産自動車株式会社、1983)より作成。

表1は、各メーカー別に輸出港と移出港を示したものであり、各メーカーの組立工場の所在地もあわせて表示してある。表1からもわかるように、一般的には組立工場に近接する港湾が積出港として利用されている。例えば、愛知県内に5つの組立工場をもつトヨタの場合は、名古屋港、三河港、衣浦港を積出港として利用しているが、関東地方に4工場と九州に1工場をもつ日産の場合には、横浜港、横須賀港、苅田港を利用している。

またメーカーごとに輸出港と移出港とを比較してみると、組立工場に近接する複数の港湾の間で、機能分担が行なわれていることがわかる。トヨタの衣浦港、日産の川崎港、本田の川崎港、鈴木の三河港などは、各メーカーの積出港の中で国内向けを担当している。

(ii) 積出港としての条件

自動車の積出港としての条件は、自動車専用船が停泊可能な規模の埠頭があり、同時に港湾区域内にモーターパーク用の広大な用地が存在することである。このような条件を満たす港湾の中から、各メーカーはおののの組立工場ごとに積出港を定めている。港湾に立地し、専用埠頭を有する臨海工場の場合は勿論のこと、どの港湾から積出すにせよ、そこまでキャリアカーによる輸送を必要とする地点に立地している内陸工場の場合もまた、工場と港湾間の距離が積出港を選定する際の重要な条件となっていることが表1からうかがえる。

しかし、単純に距離だけでは説明のつかない事例もみられるので、その点に関して各メーカー本社で聞き取り調査を行なった。その結果、① 出荷量、仕向港の港湾設備、仕向港における港湾労働の質などによっては、自動車専用船による大量一括輸送方式に適さない場合があり、仕向地向けの航路、船便の有無が輸出港選定の条件となることがあること、② K・D輸出にみられる現象であるが、K・Dセットはコンテナ適合貨物であるため、陸上輸送距離ではなく、コンテナ航路の寄港の有無が輸出港選定の際の条件となることがあること、③ 国内輸送に関してであるが、メーカーが内航自動車専用船ではなく、フェリーを利用して輸送する場合があり、その際には、仕向

地向けのフェリー航路が寄港していることが、移出港選定の際の条件となることがあるなどわかった。

（Ⅲ）積出港の変更

自動車製造メーカーは、これまでにもしばしば積出港の変更を行なってきた。また、現在、進行中のものもある。それは、メーカーが条件を満たす港湾の中から、より工場に近接する港湾を積出港として利用しようとすることと、距離的に大差がない場合には、よりまとまった用地を確保できる港湾を利用しようとするに起因している。

本田技研鈴鹿製作所の製品の積出港は1972年までは名古屋港であった。ところが、1970年の四日市港第4次港湾整備5か年計画によって同市内霞ヶ浦地先に工業用地・埠頭用地の造成、岸壁・臨港道路の整備などが推進され、その際に本田技研は、大型自動車専用船が停泊可能な公共埠頭に隣接する27万5,000m²の用地を取得し、私設モーターポールを建設したので、現在では船積の中心は、専ら四日市港に移っている。

また本田技研狭山工場の製品の主要な積出港は、1980年までは横浜港であったが、狭山工場からの時間距離がほぼ等しい千葉港に、敷地面積180km²、保管台数7,500台の規模をもつモーターポールと専用埠頭からなる船積基地が稼動したことによって、積出しの中心は千葉港に移った。

鈴木は、1983年から輸出および移出の両方に関して、積出港の変更を実施中である。従来は、輸移出とともに清水港もしくは名古屋港を利用していたが、新たにこれまで全く利用したことのなかった三河港に積出しの中心を移しつつある。鈴木の組立工場は、湖西市と磐田市にあって、湖西工場から清水港までは115kmあり、キャリアカーによる所要時間は3.5時間、名古屋港までは84kmで2.5時間、三河港までは24kmで0.75時間である。一方、磐田工場の場合は、清水港まで78km、2.50時間、名古屋港までは121km、3.50時間、三河港までは61kmで2.0時間である。

（Ⅳ）積出港の集約

複数の主要な積出港があって、しかもそれらがお互いに近接した港湾である場合には、その中の1港もしくは新たにそれらに近接する別の港湾に積出機能を集約させようとする傾向がみられる。積出機能を集約させるには、広大なモータープールを確保することが決め手となるが、現在では平面型モータープールにとってかわる立体型車輌保管棟が出現し、用地の問題は以前ほどは重要ではなくなっている。

その好例が富士重工の川崎港東扇島である。富士重工は、群馬県内に3つの組立工場をもち、横浜港、横須賀港、千葉港を輸出港として利用していたが、1986年4月に東扇島にある物流センターが稼動を開始したため、いずれは千葉港で扱っている7万7,000台全部と、横須賀港の6万4,000台のうち4万4,000台、さらに横浜港大黒埠頭・本牧埠頭の9万3,000台のうち7万5,000台を川崎港から輸出することになる。この物流センターの面積は5万3,000m²に過ぎず、本田習志野モータープールの128haには及ぶべくもないが、収容能力は1万台で本田習志野モータープールの7,500台を大きく上回っている。

（v）港湾内部における積出機能の集約

積出機能の集約は、近接する複数の港湾間で行なわれるだけではなく、1つの港湾内部においてもみられる現象である。これは各メーカーが、輸出の増加に伴って次々にモータープールを確保していったために、港内数か所にモータープールが点在しているという状況も少なくなく、その結果、組立工場から港湾へ、さらに港湾内部における各モータープール間の輸送という複雑な流通経路ができあがってしまったことに起因するものである。港内輸送をなくすこと、あるいは時間を短縮することが重要な課題とされ、そのために最もまとまった輸出台数のある北米向けおよび歐州向けに関して、積出機能を港内1か所に集約させるべく、新たに用地を取得したり、あるいは港内輸送に小型の自動車専用船を導入するなど、各メーカーごとにさまざまな対策が講じられている⁽¹⁾。

注(1)遠藤幸子「自動車産業の立地と港湾」歴史と地理338号、1983、pp.14~17。

3. 新しい積出港における港湾機能の変化

(1) 量の変化から質の変化へ

新しい組立工場の立地は、新しい自動車の積出港を生み出す。トヨタ田原工場の操業開始によって三河港が、同じく日産九州工場の場合は苅田港が、またマツダ防府工場の場合には三田尻港が、輸出港ならびに移出港としての地位を大幅に向上させた。田原工場と防府工場は専用埠頭を有する臨海工場であり、九州工場の場合は専用埠頭こそもっていないが、苅田港まで5～6 kmの地点に立地しているため、港湾まで四輪車を輸送するに際して、キャリアカーに積載しなくとも自走による輸送が可能である。

また、各メーカーは内陸工場の製品を積み出すための船積基地を、より工場に近接する港湾へ、そしてよりまとまった用地を確保できる港湾へと移動させてきた。その結果、工業港といわれていた千葉港、川崎港、三河港が輸出港としての地位を向上させ、特に現在でも船積基地の建設が進められている川崎港と三河港は、今後一層輸出量が増加することがみこまれている。

新しい組立工場の立地、積出港の変更ならびに積出機能の集約は、港湾の輸出量および移出量に反映し、自動車産業の海上輸送の動向は、近年港勢を最も左右する要因となっている。

その中でも川崎港の場合は、単に輸移出量の増加だけにとどまらず、港湾機能の変化をもひきおこしているという点で注目に値する。川崎港東扇島には三菱、富士重工、いすゞ、日産の4つのメーカーと藤木海運（本社名古屋市）が進出し、自動車の一大物流拠点ができあがった。ところが、東扇島にはコンテナバースがないので、海外向け補修部品を扱う日産の川崎部品流通センターは、ここから直接船積みすることができず、コンテナバースがある東京港大井埠頭と横浜港の本牧ならびに大黒埠頭を利用して船積みを行なっている。そこで、港湾管理者である川崎市は、50～60億円を投入して、4万トン級のコンテナ船が接岸可能な水深13メートルの2つのコンテナバースを建設する計画である。⁽¹⁾

注(1)日本経済新聞、1986年4月11日付

(Ⅱ) 川崎港における総合港化への動き

川崎港は、いわゆる工業港の中ではいち早く商業港機能の充実に力を入れ、コンテナバース建設計画も具体化しようとしていることは先にも述べた。

川崎市は、我が国最大の流通基地の島といわれる東扇島に、何らかの形で港湾と関係がある倉庫業、運輸業、製造業を誘致し、原油、石炭、鉄鉱石などの工業原材料の取り扱いに片寄った川崎港を、東京港や横浜港のように雑貨品をも扱う総合港に育成しようとしている。東扇島は自動車関係の一大物流拠点となっており、K・Dセット、海外向け補修部品をすでに十分集貨できる状況になっている。そのことが、コンテナバース建設の引き金になったといえるだろう。加えて、倉庫も定温、定湿で冷凍施設を備えた大型のものが建設されることになっているので、いずれは雑貨品、電気機械器具、食料品とあらゆる種類の品目を取り扱えるようになるであろう（図1）。

さらに1987年春には、川崎港に関係がある民間企業と川崎市が一体となって、川崎港振興協会が設立されることになっている。港湾、荷役、倉庫、運輸といった港湾と直接かかわりのある業種だけではなく、原材料の輸入あるいは製品の輸出に港湾を利用している製造業、港湾整備に関する建設会社、金融機関も加わって、① 産業道路以南の港へのアクセス道路の拡充、② コンテナバースの早期建設を当面の重点課題として、建設省、運輸省などの関係官庁に働きかけてゆく⁽¹⁾。

注(1)日本経済新聞、1986年6月29日付

4. おわりに

自動車産業にとって海上輸送は極めて重要であり、一方港湾にとって自動車製造メーカーは港勢を左右する利用者である。各メーカーは、新しい組立工場を臨海部に配置したり、内陸工場の製品を積み出すための船積基地をし

図1 川崎港東扇島分譲企業配置図



ばしば変更したり、集約したりしながら、より工場に近接する港湾へ、よりまとまった用地がえられる港湾へと移してきた。こうして新しい積出港が次々と生まれてきたが、その中で千葉港、川崎港は関東地方に組立工場をもつメーカーの積出港としての機能を果たすようになった。すなわち、千葉港、川崎港では、横浜港においてはすでに不可能であった用地の取得が可能であった。初め両港は、横浜港の補完的役割を果たしていたが、徐々にここに船積の中心を移すメーカーが現れてきた。特に川崎港東扇島は、日産、三菱、富士重工、いすゞの4メーカーと藤木海運が進出し、自動車関係の一大物流拠点となっている。

自動車産業の国際化の進展は、K・D輸出を増加させ、また海外に補修部品を迅速に輸送する必要性を増大させた。すなわち、自動車産業においてもコンテナ適合貨物が増加し、積出港にコンテナ施設があることが必須条件となってきた。これまで工業港的性格が強かった川崎港にもコンテナバースが建設されようとしている。さらに川崎港は東扇島に倉庫、運輸関係の事業所を誘致し、あらゆる種類の品目を取り扱うことができるよう万全の体制を整えつつある。

ところで、川崎港はコンテナ貨物の集貨とコンテナ航路の誘致をめぐって競合する東京港と横浜港にはさまられている。これまで東京港と横浜港は、積極的にポートセールスを展開してきた。東京港の場合は、首都の港としての知名度を高め、横浜港に対抗しうるだけの定期航路を誘致することを重点課題として海外ポートセールスを行なってきた。またこれと並行して、全国各地からの生活物資のために、hinterland ではなく foreland (北海道、四国、九州) に目を向けた国内ポートセールスをも実施してきた。一方、横浜港の場合は、国内ポートセールスは行なわず、専ら海外ポートセールスのみを重点的に行なってきた¹¹。企業の専用埠頭を中心に構成されていた、これまでの川崎港にとっては、ポートセールスは無縁であったといえるだろう。しかし、商業港機能の充実に伴って、ポートセールスは港湾経営の重要な柱となるであろう。今や港湾管理者にとって重要なのは、国際的な輸送システムの変化を読み取り、それらにうまく対応してゆくことである。たとえば、

当該港湾が国際複合一貫輸送システムに組み入れられ、その拠点として機能しうるよう体制を整えてゆくこともその1つであろう⁽²⁾。

自動車産業の国際化に伴って、今後は完成車ではなく部品輸送が増加するといわれているが、国際複合一貫輸送はまさにそれに適した輸送方式であり、その意味でも自動車産業が、港湾機能に与えるインパクトは大であるといえるだろう。

東京港と横浜港、さらにこれに川崎港が加わって、どのような勢力図ができあがるかに注目してゆきたい。

注(1)遠藤幸子「ポートセールスの意義と限界」お茶の水女子大学 人間文化研究科

人間文化研究年報第9号、1985、pp.269～279

(2)遠藤幸子「コンテナ化の進展に伴う国際輸送システムの変化」経済地理学年報

第31巻第4号、1985、pp.72～83

機密保護法体制下の港湾研究

千須和富士夫
(港湾都市情報サービス)

目 次

1. 第2次大戦終了以前の機密保護法体制の枠組み
2. 港湾に導入された機密保護法
3. 港湾行政一元化の挺子となった大政翼賛運動
4. 歴史の教訓

1. 第2次大戦終了以前の機密保護法体制の枠組み

明治政府が樹立されてより第2次大戦終結に至るおよそ70余年、この間に1904（明治37）年の日露開戦に前後して、軍事機密に関する限り保護法体制は確立し、1937（昭和12）年の日中戦争全面展開を機に新たな戦時機密保護体制が形づくられる。機密保護法制と表裏の存在で治安維持と思想統制を目的とする立法化が進展したというのが、わが国のこの時期の国家体制の特徴である。

機密保護を達成する法的手段としては

- ① 新聞、出版規制
- ② 刑法の間諜罪規定
- ③ 軍刑法の間諜罪規定
- ④ 要塞地帯法及び軍港要港規則
- ⑤ 官吏服務紀律
- ⑥ 軍機保護法及び軍用資源秘密保護法

⑦ 国家総動員法及び国防保安法

また国益保護 治安維持の名による民主主義及び侵略戦争反対のイデオロギー規制を目的とする法的手段としては

⑧ 治安維持法等の治安立法

があり、以下簡単に紹介しておく。大日本帝国憲法（明治23年施行）の原則は「臣民ハ法律ノ範囲内ニ於テ言論著作印行集会及結社ノ自由ヲ有ス」（第29条）の制限つきであったことである。

言論報道の統制は権力維持の最初にして最後の手段であり、これを保証するのが治安維持立法による思想・結社・研究・創作の抑圧である。国家機密の核に軍事機密・外交機密を置き、その周辺を取り囲む国家・地方行政機密、私企業・私人機密の構造を図示するならば、図1の通りである。紙幅の制約から詳述はできないが、機密の秘匿義務は公務員、軍人軍属、統制団体所属職、報道機関、関係民間人が負い、立入、測量、撮影、摸写、録取等の禁止、観察の規制、通報漏洩、公示、伝説、探知、収集など様々な行為が処罰の対象とされたのである。

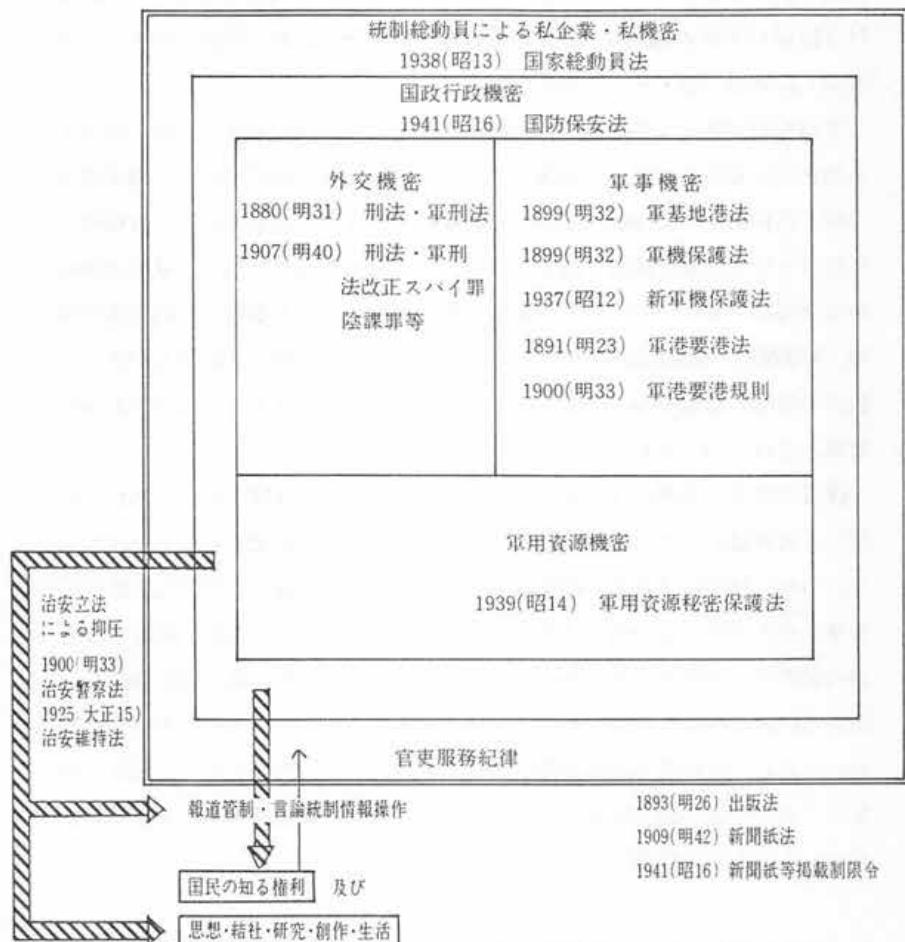
保護対象となる機密は法定では要件を表現しがたい性質のものであり、通常は「実質密」とされる。裁判所は秘密性を独自に判断できることにはなっているが、現実には軍部の威圧の下に、軍部の意向に従って判断し、処罰の基準とせざるをえない構造であったとみられている。¹¹⁾ また機密保護とは表裏の関係で、治安立法が行われ、国体（天皇制）の変革、私有財産制度を否認する団体の結成、加盟行為、それらの団体に役立つ一切の行為を犯罪としたのであり、現状批判が報道管制と結んで封殺されたわけであり、現状分析を主とする研究活動が制限されたばかりか、研究発表の道も閉ざされてしまうのもこのような構造からである。

2. 港湾に導入された機密保護法制

港湾で最初に機密保護の対象となったのは軍港要港である。1890年の「軍港要港ニ関スル件」（法律第2号）は、軍港要港における市民の立入、入港

船規制の規則を海軍省が設け、規則制定に際しては内務、農商務両大臣に協議すべき旨指示している。これに伴ない、海軍省は、1896（明治29）年に横

図1 機密保護法の構造



須賀（省令第6号）、呉（同第7号）、佐世保（同第8号）、翌1897年に舞鶴（同第14号）につき、各軍港規則を制定し、要港としては、1896年、対島の竹敷（同第13号、但し大正12年3月に廃止）、1905（明治38）年に青森県の大湊（勅令第263号）を指定、規則を設けた。1922（大正12）年3月に至り、ワシントン海軍軍縮会議の決議に基づき、舞鶴鎮守府を廃止せざるをえなくなつて、舞鶴を軍港から要港へ格下げすることとなつたが、この時、地元舞鶴より当時の第46帝国議会に対し、大島富太郎他2名による「舞鶴軍港廃止に伴う地方善後に関する建議」（陳情）がなされたほどである。

軍港と要港の相違は、¹²⁾ 鎮守府と要港部の違いであり、鎮守府は天皇の直接指揮下にあり、担当組織・装備とも絶大であった。要港部は海軍大臣の指揮下に置かれる。舞鶴の要港への格下げ問題は、地域経済の衰微と受取られたのである。一旦軍港・要港ごとに定められた規則は、1900年3月、海事省令第7号「軍港要港規則」にまとめられる。

この規則の要点は、軍港要港の水域を3区に分け、第1区及び第2区に対する鎮守府長官の入港許可権限を強固にし、民間人の漁獵採藻を特許制とし、さらに軍港要港境域内における（ⅰ）桟橋の架設、埠頭の築造、（ⅱ）河床の変更、河川海面の埋立浚渫、海岸の掘鑿、海岸石垣の築造、（ⅲ）道路・運河・溝渠・隧道の開通、水底電線の敷設、（ⅳ）地盤の開鑿及び埋築、（ⅴ）森林の伐採、（ⅵ）軍港要港の水域内に発着する海運の営業、（ⅶ）漁業権の設定、（ⅷ）浮標・立標その他の航路標識の設置、（ⅹ）第1区・第2区の沿岸から水面もしくは海軍用地を距る750間（14.8km）以内での家屋・倉庫その他諸種建築物の新築等に際し、新築・変更を問わず、地方長官は鎮守府長官に協議しなければならなかつたのである（規則17条）。また軍港要港境域内上空の飛行、境域内水陸の形状を測量、撮影、摸写、録取し、地理案内等の図書を発行するには、鎮守府長官の許可を要し（第19条）、境域内への立入り、兵備状況・地形を視察する者は退去（第20条）させるというものである。

公有水面埋立法が1921（大正10）年に成立し、翌1922年4月同法施行令（勅令第194号）が布告されるに当たり、海軍省の沿岸管理体制が整えられ、

内務省の沿海工事に係わる協議に加わることになったのである。協議対象とされたのは、

- (i) 甲種港湾の埋立免許及び乙種港湾の特定の埋立免許
- (ii) 海峡等の狭水道の埋立免許
- (iii) 50町歩を越える埋立免許
- (iv) (i), (ii) に該当する個所での水産物養殖場・乾船渠の築造などである。以上その他に甲号区域・乙号区域を指定しているので、やはり鎮守府長官または要港部司令官の協議を課している。

これまで海軍省の沿海域の管理権は、水路誌作成のみ明確であったため、内務省に対しては、1897（明治30）年、1906（明治39）年の2回にわたり、次官通牒等で海図整備のため工事後の報告を求めるだけできたのである。ところが1912（大正元）年10月「築港計画其ノ他重大ナル工事ニシテ海面海岸ニ永久ノ変化ヲ生ズルモノハ何レノ場所タルヲ問ハズ」工事着手前に地方案件は鎮守府、中央案件は海軍省へ協議して欲しいと内務省へ正式に申入れてきた。内務省では地方長官より鎮守府司令官経由のみは応じると回答した。同年12月、海軍省は重ねて「当省主管上ニ関係ヲ及ホスモノ獨リ此等港湾（甲種・乙種港湾）ニ於ケルモノナルノミナラズ」として、海峡等の狭水道の例を引き「其ノ工事カ重大ナル影響ヲ及ホスヤ否ヤハ各其ノ場合ニ依リ之ヲ決スルノ外無」として、前回の申入れの同意を再度求めてきたので、内務省では、1912年段階で海軍省の意向に従って甲号・乙号区域を設定し、協議に応じることにはしたが、港湾計画の立案過程における中央稟議は拒否するという姿勢を貫いたのである。³⁹ 公共水面埋立法はこの均衡の上に立って運用されることになったわけである。

このような背景を受けて、1923（大正12）年3月3日、内務省が中心となつた港湾協会の設立後の案内を兼ね、設立趣旨を説明して海軍省へも港湾に関する事項であつて、重要なものは港湾協会へ諮問してもらいたい旨要請文を送つたのであったが、同年4月19日付の海軍省よりの回答は「軍港、要港ニ関スル事項ヲ除キ、相当考慮相成ベク候条、御了知相成度」と通告してきた。軍港、要港は海軍省の管轄、それ以外は内務省等の管轄であり、海軍省から

諮詢することはないというのが趣旨である。余談ではあるが、港湾技術の担い手が海軍省側に確保されていたものとみられる。⁽⁴⁾ こうして軍港・要港は完全に国民の目から隠された場所となつたのである。

陸軍省からは、港湾協会設立に伴ない、機関誌『港湾』を通じて、要請が寄せられてくることになる。第1段階では、軍事用港湾としていかなる軍事施設を用意整備すべきかを示唆している。⁽⁵⁾ すなわち（ⅰ）防禦線内にあって敵航路殊に潜水艇の危険を免がれうこと、（ⅱ）港湾設備が充分で且つ海運用資材豊富、揚搭効率を發揮しうること、（ⅲ）陸上の地積が充分あり軍隊・軍需品の集合・集積に便なること、（ⅳ）錨地は沢山の運送船を収容でき炭水の補給に便なること、（ⅴ）軍隊の宿営・給養並びに糧秣の調達容易な大市街に近いこと、（ⅵ）陸上輸送機関との接続が優れていること、（ⅶ）機密保持に便なること等を挙げている。一般港湾が非常時には軍事用港湾に転化する。陸軍が利用するのであるから、ここで港湾が平時であっても機密保持については、重要課題として自覚されるべきであるとの認識が浸透し始めることになったのである。参謀本部第3部長和田亀治は「港湾の新設改修をなさるるに際しては、単に平和時の通商を標準とする事なく、特に大港湾は一朝有事の際に戦時の任務を必ず負担せらるるものと覚悟して、総ての施設をせられたい」と強調している。

陸軍は1933（昭和8）年、宇品港を兵站基地としたことから「宇品港域軍事取締法」を成立させ、一般港湾との併存に当つての機密保持対策を構じた。この法はその後1940（昭和15）年には「陸軍輸送港軍事取締法」に変身、対象港湾を主要港湾へと拡大する。これに加えて「軍用資源秘密保護法」（昭和14年）で輸送量、輸送施設秘匿の面から港湾の出入貨物量、港湾施設、港湾計画が暗闇へ引張り込まれるという事態となって行くのである。

港湾において推進された機密保護は、「国家総動員法」（昭和13年）では、国をあげて戦争遂行に当たるため、（ⅰ）総動員業務に関する官庁の機密の漏泄・窃用、（ⅱ）総動員に関する職務を執行するに当たり知り得た法人または人の業務上の秘密の漏泄、（ⅲ）国家総動員法によって設立された統制法人または人の業務上の秘密の漏泄が、公務員・民間人を問わず処罰の対象

となつてゐることである。国家機密ではなく、企業情報が機密保護の対象に拡張されている点に注目すべきである。したがつて1941（昭和16）年9月16日同法に基づく勅令第860号「港湾運送業等統制令」が公布されると、中央には統制機関としての日本港運事業会、6大港並びに若松港（洞海港）に地区別港湾運送業会が設置された。指定地域51市町で、1943（昭和18）年1月末まで47社の港運統制会社が設立され、1港1社による一元的運営の体制ができてきたが、これらの団体職員は前述の国家総動員法に基づく機密保護の義務を負い、かつ港湾運送業務が機密保護の対象となるに至つたのである。これは倉庫業についても同様で、1941年10月には統制機関日本倉庫業中央会が組織され、総動員物資の保管の観点からの統制、機密保護の義務を負うことになったのである。

3. 港湾行政一元化の挺子となった大政翼賛運動

港湾研究の系譜をここで詳論する余裕はないので、主に港湾経済学の権芽と機密保護との観点で進展した研究の実状を概観することとする。

1922（大正11）年10月、港湾協会は内務省土木局港湾課の周到な準備の下で、当時の日本の植民地関東州大連（現中国遼寧省旅大市）で設立準備会を開き、（Ⅰ）港湾政策の攻究、（Ⅱ）港湾修築及び海港連絡設備の完成促進、（Ⅲ）港湾利用方法の改善並びに港湾必要事項の調査研究、（Ⅳ）当局に対する建議等を設立目的として、内務、外務、大蔵、陸軍、海軍、農商務、遞信、鉄道の各省、朝鮮・台湾各総督府、関東州・萌太各庁を含む官民合同の調査研究機関として出発した。但し調査研究対象は海軍省側から指示があったように、軍港要港を除く一般港湾・漁港等に限られざるをえなかつた。港湾経済学の萌芽論文、欧米の研究の方法論などが紹介されたのが、この港湾協会の機関誌上であった 1926（大正15）年の内務省土木局武若時一郎らの翻訳による Brysson Cunningham “Port Economics”^⑥（1926 London）がその一つである。1931（昭和6）年には矢野剛のオリジナルの業績「商港論」、1934（昭和9）年には山本五郎による大学講義録「港湾経済」、が発

刊され、学の体系が漸く出現しようとする気運がみられたのであったが、現実の港湾研究は機密保護の枠に阻まれて、後退して行かざるをえなかつた。

矢野の業績は「交通経済の研究上、寧ろネグレクトされていた觀のある商港問題に対し先鞭を着けたもの」⁷⁾の評価の通り、交通論では鉄道、海運分野の進展が著しかつたのに対し、わが国では最初の論著で、主に比較制度論的方法によるものであった。島田孝一によれば、港湾経済学の発達の遅れは、第1に商港に関する諸問題はあまりに広範囲にわたるのみならず、時に経済学的研究の範囲を越え極めて技術的な問題にふれざるをえない点に基因し、第2に港湾の個別研究を進めるにも主要な港湾は5大州に及び、その数多く、真摯な研究とその公表は「難事中の難事に属する」は疑う可くもないと信ずる」と評している。矢野は早大商科卒業後6年間の海運会社勤務を経て、1922（大正11）年11月より翌年5月までアメリカの州立カリフォルニア大学に留学、交通論を学び、1926（大正15）年11月から1934（昭和9）年まで港湾協会に在職する。1927（昭和2）年3月の「港湾の発達の要素としての『積荷要素』に就て」を発表以来、船荷証券、傭船契約、小売業の研究から転回して港湾、運河、河川交通へと第2次大戦終了までの研究の途は続く。

「商港論」は港湾関係論文を「港湾」に発表したほぼ1927年から1931年までの諸論考を集大成したものである。⁸⁾当時の矢野の理念は、港湾法体系を整備し、統一的行政機関、統一的管理運営機関を設置し、国の補助・監督の下に港湾機能の発揮に努めるとともに、自由港制度を採用し仲継貿易の発展を図るところにあったといえる。

山本五郎も倉庫業の実務経験を有するが、大阪商科大における港湾経済論の講義ノートが「港湾経済」であり、1949（昭和24）年4月改訂増補を行ない、これには1934年以後の論文、講演等の成果を収めている。山本の業績の特質は、経済学の一部門として港湾経済論を論述する学問的方法を自覚していた点にある。「港湾における経済活動を一束」とし、空間的領域をもつ「港湾都市を中心とする経済機構について論述」する知識体系がPort Economicsであるとする。攻究の観点には国家経済並びに港湾の経済主体（企業経営）の二つの立場があり、後者が港湾経済の実態把握に必要で適切であ

るという。港湾経済の特質を（Ⅰ）交通の一部であって交通運輸の発着点の動きを特立させ、その一地点における作業Terminal Service を総合した経済活動、（Ⅱ）港湾都市を交通運輸の一点として観念しつつ当該港湾を基緒とする交通運輸を考察する（Ⅲ）港湾の諸経済活動、諸機関の経済機能を一束一塊として観念する（Ⅳ）港湾が交通運輸の“節”であり仲縫機能に着目する（Ⅴ）経済活動の起面である港湾設備施設の管理運営が港湾経済の根幹を成す、しかも国家財政、経済、軍事、国土計画等に重大な関連性をもつ、（Ⅵ）港湾は“公共物”であり国家経済の見地から港湾全体を考察し、港湾運営は港湾内の経済諸活動の充実伸展を第一義とする（Ⅶ）港湾設備を船車受入れ施設、運搬用具、水陸運絡機関、港湾労働、管理運営の施設制度の5分野で考察する（Ⅷ）港湾諸企業のサービス性に注目する（Ⅸ）港湾計画の長期性、可変性を考慮する（Ⅹ）国策、軍事目的を除き港湾の開発主体は都市にある（Ⅺ）港湾経済の発達には独占を排し民間企業の自制統一等公益増進を基準とする以上が山本の論理の拠りどころとする考え方である。¹⁰ 都市自治の役割を重んずる点は教訓的である。

大田尾広治によれば、1930年代の港湾専門家の参考書は、Brysson Cunningham 主筆の“Dock and Harbour Authority”（月刊誌），“港湾”（月刊誌），欧米の関連技術委員会報告書，広井勇の著書等で、井上範（「港政論」の著者）から港湾建設に経済理念をいかに織込むかを教わった¹¹ そうであるが、栗栖義明は、昭和16年時の青年期に港湾の管理経営の部門について、矢野に教えられたと述べている。¹²

交通論・交通経済論での戦前の研究史は、港湾を対象となしえず、1930年までに隆盛を極めたマルクス経済学の方法論も港湾へは影響を与えること少なく、僅かに麻生平八郎の海運論よりのアプローチに止まつたのである。¹³

一方、「港湾」を舞台にして港湾研究の流れを鳥瞰するならば、港湾行政の一元化を軸に統制経済論と大政翼賛運動鼓吹の論陣が幅を利かせて行く過程そのものであったことが知られる。

その口火となったのは、1932（昭和7）年1月発表の陸軍少将沖直通の『軍事上より見たる海運機関の統制に就いて』である。¹⁴ 港湾行政干与機関

が複雑多岐で、円滑かつ敏速を要する軍事輸送を阻害するものと前置きして、航空機・潜水艦の発達により、わが国港湾は全て危険状態にあり、このため重要港湾については機雷敷設、防潜網の展張、高射砲配備、上空海上監哨所の設置、船舶との連絡緊密化などにより在港船や港湾施設の擁護に努めなければならないとして、「斯くの如き目的を達成せんが為には、単に上空海上の警戒に止むることなく、間諜の潜入、不逞分子の策動を防遏する等、所謂戦時警備に就ても亦大に考慮を要するものあり。右の如き港湾防護は……之等の目的に対し地方官憲の適切有効なる協力を求めんとするに於ては、之に関与する地方機関をして、上下左右の統制をなさしむることは、軍部として最も希望する所にして、港湾行政機関の統一を提倡する所以も亦此目的に外ならざるなり。」と述べ、平時から戦時海運の統制機関を設立して置くべきであるが、因習のため即時に実現できないのならば、開戦が予期される段階で、機を失うことなく設立すべきであり、その気概を持てと強調した。

港湾協会の設立理由の一つに、港湾法制定希求が底にあったとみてよい。港湾行政統一建議は1913（大正2）年の第30帝国議会に提出されたのが実を結ばず、1918（大正7）年10月に閣議決定は港湾経営を内務省で統一施行するし、大蔵省は関税行政設備工事の計画及び維持管理のみを分担することとなったが、運営面では、海事行政は遞信省、開港における港内取締りは大蔵・内務両省共管など組織上の混乱は続いていたのである。港湾協会は第1回通常総会（大正13）年の提案案件であった港湾行政の一元化につき、清浦首相ら関係大臣へ同年中に建議書を提出し、地方統一機関の設置を求め、これを受けて政府は府県の港務部を税關に移し、開港港則の施行等の運営面の合理化はやや進展した。「港湾法草案」も港湾協会の手により1928（昭和3）年建議されたが、これは実現しなかった。こうして官民が取組んで仲々実現しない現状を陸軍は防諜という名目で衝いたのである。戦争遂行の大義があり、民間も熱望している以上、行政の一元化の方向はもはや軌道が敷かれたようなものであった。だが交通及び港湾の統制論が横行したのは、1936（昭和11）年からである。⁴⁹ すでに世界的な大恐慌に見舞われていたわが国では、1931年9月に満州事変を起こし、大陸侵攻に乗り出していたが、

軍の「開戦に当たり即応できる統制機関」は現実の要請となってきたのである。当時の出撃基地は宇品港であった。1937（昭和12）年7月、日中戦争は全面化し同年9月9日近衛首相は告諭をもつて、国民に『举国一致』『尽忠報國』の精神総動員を呼びかけ、「皇室を扶翼し奉る為此の際官民一体となりて一大国民運動を起さん」とするものであった。大政翼賛とは大日本帝国憲法下の主権者である天皇の統治・統帥権を全面的に扶けるという意味であり、議会政党の機能を事実上廃止することである。港湾協会は「港湾」昭和12年10月号を使いこのキャンペーンに加わり、また田村与吉らが大政翼賛鼓吹の論説を系統的・連続的に発表した。田村は『吾等は斯くして翼賛す』でもって港湾協会の任務を提示した。¹⁰⁵ 港湾荷役能力の確保が重大関心となり、従前には1929（昭和4）年から1930年にかけて「港湾荷役改善問題」として特別調査検討し、政府に意見書を提出し、かつ調査資料、横浜・東京・新潟及び敦賀・大連・朝鮮諸港・基隆及び高雄の各港6種の荷役調査を公刊していたが港湾荷役会社の一港一社構想が1937年後半には登場するまでになってきた。¹⁰⁶ また港湾機能に軍事輸送のウエイトが増すにつれ、失業救済、時局匡救土木事業の一環としての港湾投資を増やすだけの緊縮予算から、軍事目的のためにその大半を費やさざるをえなくなるため、¹⁰⁷ 投資額の増額の要が政府内でも確認されるに至った。¹⁰⁸ 事態の推移に伴い「所謂日満支を打って一丸とする新東亜の建設等々の積極性に欠ける港湾政策しか持って居なかつたと言ふべきで」はないかと大義新東亜建設に見合う政策を立案する機構が求められるようになり、¹⁰⁹ 1941（昭和16）年1月の日米開戦直前には、大義は「大東亜共栄圏」建設に拡張され、港湾政策の転換には、中央主務官庁の統一よりも、各港現地機構の統一整備が急務とし、港湾の管理運営は一港一主体に統一する必要があることを企画院は示唆したのである。¹¹⁰ 中央では海運の国家管理に向けて1941年12月、海務院が設置された。港湾の管理運営の一元化は1943（昭和18）年3月の閣議決定「総会運営応急措置」で、地方長官の指揮権一元化を保障した。各方面で提唱されていた「交通省」構想は、同年12月に至って運輸通信省（後1944年2月運輸省に改称）の設置により、鉄道、海運、自動車、港湾、航空、通信を統括する体制がようやく実現

したのである。同時に地方海運局が設けられた。大政翼賛運動が導いた結果というところに行政改革の根深い困難さを見ることがある。さて戦時下の港湾の実態がどうなったかを簡単に描いてみよう。

横浜港の例であるが、1939（昭和14）年5月に瑞穂埠頭全域が東京陸軍経理部へ供用され、1942年2月には新港埠頭の約半分が横須賀鎮守府へ供用された。1943年の海運局設置は税関の廃止でもある。基本施設が陸海軍の管理下にあり、船舶は1942年4月から国家徴用となり船舶運営会が管理し、運営会横浜支部から東京港運、横浜港運の両社が港湾運送を一括請負い、作業はそれらの下請の船舶荷役会社、沿岸荷役統制組合が担当した。船舶、船員、港湾労働者いずれも不足の状態で、船舶は木造の戦時標準船、船員は簡易教育を受けただけの者、港湾労働者は朝鮮人、学徒動員、捕虜、囚人などの労働力をもって補ったのである。²² 納食対策としては横浜港湾荷役改善協会が設立され、主要港でもこれに倣った。1944年6月頃から横浜港における本船積卸し業務は海軍の揚撃司令部の管理監督下に入り、海運局職員は労働力確保、食糧調達業務が重要な仕事となり、防衛団組織による防災・防諜も大切な任務となった。

4. 歴史の教訓

世界的大恐慌を契機に目論まれた中国全面支配を目指す「新東亜建設」構想、それが長期化するとみられるや、東アジア全域を対象とし欧米植民地諸地域の解放を口実に日本の支配権を樹立しようとする「大東亜共栄圏」構想へ転換させ、帝国主義戦争の侵略性を覆って聖戦と美化し、国民の労働、財産、思想までを挙げて総動員し、戦禍に遭い、遂には生命財産を失なわせる結果を招いた。これらの犠牲は日本の国内ばかりでなく、中国、朝鮮、東アジア諸民族に及ぶものもある。この責任を負うべきは誰なのか。終戦より40年経過した今日でも、天皇及び政府より明確な発言はない。ということは第2次大戦終了以前の支配者層と現在の支配者層との間に質的な同一性があり、終戦前の体質が残り続けていることを意味しよう。終戦処理に当たった

外交官も日本の陸海軍は無条件降伏であったが、ポツダム宣言は「無条件に非ざる戦争終結」であったとしている。⁶⁷ 中でも国体=天皇制護持が重要な動機になっていたと認められている。帝国憲法は天皇に統治権を認め、勅令形式により法制を意のままに、国民を盲目にし威圧することができ、検閲拘束によって学問研究発表を統制できた。社会民主主義者は大政翼賛運動に順応した。しかし終戦の年の1945年10月13日、勅令第567号及び第568号は第2次大戦開戦に前後して形成された思想統制、軍事機密保護等の自らの規制した法体制を自ら否認した。そして1946年11月3日公布の日本国憲法は、過去の反省に立ち、国民主権、基本的人権、平和主義を3本の柱に、帝国憲法では認めなかった国家からの干渉を排除する各種の自由権を保障した。学問の自由（第23条）、思想及び良心の自由（第19条）、表現の自由（第21条）の保障などが、学問研究発表の権利の基盤となっているのである。学問研究には研究対象となる事実について知る権利が保障されない限り、成立しないという問題がある。国家の利益を守るために国家機密保護が必要であるとして、守るべき国益に関する議論を抜きにして権力を掌握した者の恣意に任かせて法制化するならば、国民主権の大原則が崩壊してしまう。これが新しいファシズムでなくてなんであろうか。日本の現実が核武装のままの日米安保体制下で進行する日米共同作戦態勢と強大な軍拡であり、新たな国家機密保護法制は、これを容認させ協力させるもの、国民の参政意識、人権意識を後退させるものに他ならない。機密保護法体制の歴史はわれわれにこうした自由危機の警告を与えている。

註

- 1) 齊藤豊治「日本の機密保護法制」（『法律時報』第51巻10号 昭和54年 日本評論社）P. 52～60 中山研一 齊藤豊治編「総批判国家機密法一危機に立つ人権と民主主義」（1985年 法律文化社）の上田寛論文『日本の機密保護法の歴史』P. 13～31を参照されたい。
- 2) 嶋野貞三（内務省港湾課長）「港の話」（昭和18年 偕成社）では軍港の定義に海軍根拠地と陸軍輸送基地の2種があるが、わが国では前者のみ軍港と呼ぶ。軍港よりやや規模の小さいのが要港と区分している。
- 3) 戦前の港湾法規については、内務省土木局編「港湾ニ関スル法規」（昭和8年 港湾協会）が参考となる。
- 4) 『港湾』第1巻2号（大正12年6月）P. 149～150 なお軍港の形成過程を呉港についてみると、明治17年より海軍用地の買入れを2次に亘って行ない、明治19年4月の鎮守府官制公布後、呉鎮守府設置、但し実際に開府となったのは、明治23年4月で初代長官に中牟田倉之助海軍中将が発令された。築港、造営は建築部に属したとみられる。呉鎮守府副官海軍中佐鎌田道章「呉軍港の概要」（『港湾』第12巻4号昭和7年4月 港湾協会）
- 5) 參謀本部第3部長陸軍少将和田亀治「港湾の軍事施設」（『港湾』第1巻1号大正12年4月 港湾協会）
- 6) 著者はLondon University Collegeの講師であり、Dock and Harbour Authority誌の主筆であるという。Institute of Transport受験準備用として書下され題にAn Elementary Study of Port Affairsと付され昭和3年港湾協会により「港湾経済論」と題して発刊された、制度論の特徴をもち10章から構成されている。
- 7) 寺島成信「矢野剛君『商港論』を評す」（『港湾』第9巻11号 昭和6年港湾協会）昭和18年「全訂増補商港論」P. 569～570へ再録。
- 8) 島田孝一「矢野剛氏著『商港論』を読む」（『早稲田商学』第7巻3号 1931年）昭和18年「全訂増補商港論」P. 571～573に再録。
- 9) 矢野剛の業績は、同著「港湾経済の研究」（昭和39年 日本港湾協

- 会) P.169～175 『日本港湾経済学会年報』 No.10 (1972) P.250～275の『故矢野先生追悼文』を参照。
- 10) 山本五郎「港湾経済」(昭和24年改訂増補版 倉友社) P.1～7, P.41～45
- 11) 太田尾広治「彼の秋・あの頃」(『日本港湾発展回顧録』昭和52年 日本港湾協会 P.23)
- 12) 栗栖義明「矢野先生を偲ぶ」(前掲『学会年報』No.10 P.255～256)
- 13) 交通学説史研究会編「交通学説史の研究」(昭和57年 成山堂書店) 参照。
- 14) 『港湾』第10巻1号(昭和7年1月), また陸軍少将広瀬寿助「港湾の防禦準備に就いて」(『港湾』第7巻1号 昭和4年1月)を参照
- 15) 三橋信三(昭和12年1月) 田北郷山(昭和11年7月)ら論稿がある。
- 16) 『港湾』第17巻8号(昭和16年8月)
- 17) 有貝武「港湾労働統制会社の創立を提唱す」(『港湾』第15巻11号 昭和12年11月)
- 18) 皎島茂「港湾史散歩」(前掲『回顧録』P.8)
九州と山口の諸港及び航路を内務省土木局の予算の大半を傾注してやる
ように軍から圧力がかけられたと述べている。
- 19) 加藤清「港湾機能検討の秋」(『港湾』第16巻8号 昭和13年8月)
- 20) 笹生亨「長期建設に対応すべき港湾政策に就て」(『港湾』第16巻12号 昭和13年12月)
- 21) 企画院第6部長小松茂「大東亜共栄圏の確立と港湾政策の転換」(『港湾』第19巻1号 昭和16年1月)
- 22) 横浜税関編「横浜税関百二十年史」(昭和56年) P.463～465, P. 512. 白土秀次「ミナトのおやじ—藤木幸太郎伝」(昭和53年 藤木企業) P.198～215
- 23) 東郷文彦「日米外交三十年」(昭和57年 世界の動き社) P.17～19
直接軍政でない点が条件であるとされている。

船舶登録国と港湾国との協力 —船舶登録要件に関する条約に関する—

榎 本 喜三郎

(海事評論家)

目 次

はしがき

1. 船舶登録要件に関する条約の採択にいたるまで
2. 登録国／港湾国との協力・連絡条項審議の経過
3. 途中で消えた登録国／港湾国との協力条項の要点
4. 船舶登録要件に関する条約についての若干のコメント（登録国／港湾国との協力に関して）
5. 近年採択された国際海事条約における諸国間の協力規定
6. ポート・ステート・コントロールと学者の見解

はしがき

1974年8月 UNCTAD 第6回海運委員会は、その決議によって、1958年の公海条約第5条中に謳われている、船舶登録国と当該船舶との間に存在しなければならないとされる“真正なる関係 (Genuine Link)。”について研究すべきことを UNCTAD 事務局に命じた。以来12年間に亘って UNCTAD は、この問題のために多くの会議を開き、幾たびも決議を行い、危大な資料を作成した。

結局船舶登録要件に関する条約は、発展途上国側が企図した FOC 船の排除ということは達成されない内容のものとなって1986年2月7日最終成

文が採択された。

その間に幾たびか作られた合成テキスト（条約草案）の中において 登録国と港湾国（外航船舶の入港国）の協力・連絡によって 総ての外航船舶が、国際海事法上一般的に認められている規則・基準に準拠するよう その監督を行わしめることを目的とする幾つかの条項が謳われていた。この登録国と港湾国との協力・連絡によって実施されるポート・ステート・コントロール条項が本稿の主題である。それらは低基準船舶を排し、海上における船舶・人命の安全、船員の労働条件・社会福祉水準の向上、海洋環境の保全等を目的とするものであった。

ところがそれらのポート・ステート・コントロールに関する条項は、本条約採択を目的とする国連全権会議の、最後に近くなった段階において、かなり時間をかけた論議の末に、殆んどが削除されることになった。わが日本港湾経済学会にとって、このことの成行きについては、一応の注意を払うべき問題であろうと考えるので、この機会に這般の事情について報告するものである。

1. 船舶登録要件に関する条約の採択にいたるまで

(1) ジェヌイン・リンクについての UNCTAD の研究

1974年8月第6回海運委員会は、その決議において「現行の国際条約で明確に規定されている船舶と登録国との間の、ジェヌイン・リンクの存在または欠如の、国際海運に及ぼす経済的影響、という課題について、他の二つの問題と共に、出来るだけ速やかな検討を行うべきことを事務局に命じた。

これが UNCTAD が船舶登録要件問題に係わる第一歩となった。この年の4月「定期船同盟行動憲章条約」が UNCTAD の下で作られる最初の条約として採択されていたことは、この際一応我々の注意を惹く。

(2) それ以来この船舶登録要件に関して UNCTAD において、1984年7月に最初の国連全権会議が開かれるまでに、関係会議が、13回開かれた。そのうちの6回は、この問題のために、特に開かれたものである（その後は

国連全権会議に移る)。

そのうちの第1回政府間特別作業部会(1978年2月6日～10日)において作成された決議においては、ジェヌイン・リンクが存在しない状態の下に、非伝統的海運国に登録され、運航されているFOC船は、先進国、発展途上国双方にとって、商船隊の発展と競争力に悪い影響を与えていた、とされた。そしてこの決議が満場一致の賛成で採択された。当時多くのFOC船が重大な事故を起し、FOC船が全体として、広く国際世論の批判を浴びていたために、先進国側も、FOC船害悪説に加担したものである。

(3) しかるにこの第1回政府間特別作業部会の後に開かれた諸会議において、ジェヌイン・リンクを構成する原則的エレメントは何であろうか、を探究するための審議が重ねられている間に、発展途上国側と先進国側はこの問題について次第にその対立を深めていった。

先進国(及びFOC船登録国)側は、作られる船舶登録要件に関する国際条約(乃至協定)は、既存の国際条約(1958年の公海条約、後には1982年の海洋法条約)の枠内において機能するものとした。即ちUNCTADによって作られるべき条約(乃至協定)は、それら既存の条約の関係条項において、ジェヌイン・リンクの目的として謳われている、船舶登録国がその登録船舶に対して、有効なる管轄権と規制を行使するために役立つものたらしめることを考えているのに対して、発展途上国(及び中国、東欧社会主义国とUNCTAD事務局⁽¹⁾)側は、上記の既存条約の枠を超えて機能することを企図した。即ちその採択せんとする条約(乃至協定)によって、FOC船を排除することを目的としたために、ジェヌイン・リンクの原則を厳しくし、それに経済的なナショナリティ・リンクの設定を主張した。これを実現することによって、FOC船が、その現在の登録国を離れて、発展途上国に登録されることになるのを目的としたのである。

この双方の立場の相違は、船舶登録要件に関する国際条約(協定)採択のための準備会議(1982年中に2回)及び準備委員会(1983年11月)において条約(協定)草案のための合成テキストを作成する段階に到って、いよいよ顕著になった。

(4) 終局的には4回目の全権会議（1986年1～2月）において採択された条約成文において、ジェスイン・リンクはその実を失なって形骸化された。そのため発展途上国が企図した FOC 船の排除は実現し得ない内容のものとなって採択された。

先進国側……B グループ^a

発展途上国側……77カ国グループ^a

東欧社会主義国側……D グループ^a

注(1)1980年12月5日第35回国連総会は、決議35/56を採択した。その中で「第3次国連開発の10年」の戦略を謳った。その中には、次の3点が掲げられた。

- (a) 発展途上国の世界海上輸送への参画の拡大と、そのための彼らの商船隊の増大を実現すべきこと
- (b) 上の目標は1990年（1989年末）において、世界商船隊の20% (D/W) となること
- (c) そのために国際社会が引き続き必要な方策を執ること

上記によって UNCTAD にとっては発展途上国の船腹の増大が至上命令となつたのである。

2. 登録国／港湾国の協力・連絡条項審議の経過

(1) 最終成文が採択されるまでに、準備会議及び準備委員会において作成された合成テキストの中には、登録国と港湾国との協力・連絡を謳った数カ条が規定され、それらの条項は第2回全権会議（1985年1月～2月）において作成された合成テキストまで受け継がれた。しかし最終的には、それらの条項は殆んど削除された。

(2) 当初本問題についての UNCTAD の諸会議においては、ジェスイン・リンクの原則（ジェスイン・リンクを構成する要素）の探究に精力が尽くされた。然るに1982年にいたり、全権会議のための準備会議が開かれ、そこにおいて合成テキストが作成されて、決議に添付された。それらの合成

テキストにおいて、本稿がテーマとする、船舶登録国と港湾国との協力・連絡を謳った条項（ポート・ステート・コントロール）が現われたのである。

(3) それらの協力条項は、次のように合成テキスト中に現われた。

- i 第2回政府間準備会議（1982年11月8日～26日）作成の合成テキストにおいて4条項
- ii 全権会議のための準備委員会（1983年11月7日～18日）作成の合成テキストにおいては、前記iの4条項とほぼ同一内容の条項が引継がれた。
- iii 第1回全権会議（1984年7月16日～8月3日）作成の合成テキストでは、前記iiの条項のほか、序文中にも謳われた。
- iv 第2回全権会議（1985年1月28日～2月15日）作成の合成テキストでは序文中及びD、B各グループ提案として2条項（第1条 bis）、ほかに合意された3条項（第6条及び追加措置の条中）

(4) 前記ivの第2回全権会議作成の合成テキスト中に現われた旗国（登録旗国／港湾国間の協力条項について、第3回全権会議において更に議論が重ねられた。結局この条約中には、ただ一カ条の中にだけ、Port Stateという文言を残して、他は、序文並に本文テキスト中の関係条項全部が削除された。残されたのは1985年7月の第3回全権会議作成の合成テキスト中第10条“識別と責任”の条中2.(a)の次の規定である。

第3回全権会議作成の合成テキスト中

第10条“識別と責任”の条中

2. (a)… “国はその国旗を掲げる船舶が、船舶所有者（達）、運航者（達）または、かかる船舶の運航について責任を有する者（達）の実体についての情報を含む文書を、常備することを確保し、且つかかる情報が港湾国官憲に利用し得るようすべきである^⑨。”

上記が更に、第4回全権会議において最終的に採択された条約成文においては、第6条に入り“識別と責任”の条中第4項に、上記文言のまま組入れられた。

注(2)海事産業研究所報第239号(1986年5月号)拙稿“船舶登録要件に関する条約”参照

3. 途中で消えた登録国／港湾国との協力条項の要点

第3回全権会議における審議の結果削除されたが、それまでに現われていた旗国(登録国)／港湾国間の協力に関する条項の内容の主要点を要約すると次の通りである。

- (1) 序文において先ず、旗国と港湾国間の協力が必要であることが謳われた。
- (2) 旗国はこの条約に従って港湾国がその義務を果たすことができるよう、要請あるときは関連あり且つ必要な総ての情報を港湾国の海事行政機関に提供する(Dグループの提案で77か国グループと中国が受諾)。
- (3) 旗国は公式の要請あるときは、船舶・人命の安全及び海洋環境の保全に関する(一般的に認められている)(適用し得る)国際規則・基準に従って、港湾国がその権利行使することができるよう、関係あり且つ必要な総ての情報を港湾国に提供する(Bグループの提案)。
- (4) 旗国はその登録船舶の、国際規則・基準の違反について港湾国から通報を受けたときは適切な措置を執る(Bグループ提案)。
- (5) 港湾国はその権利行使するに際しては、旗国の義務の遂行に、旗国と協力しそれを援助する(Bグループ提案)。
- (6) 旗国はその国旗を掲げる船舶が、船舶所有者・運航者または船舶の運航について責任を有する者の実体についての情報を含む文書を常備することを確保し、且つかかる情報が港湾国官憲に利用し得るようにするべきである(この項ははじめから合意されていた文言で最終成文に存置されている)。

4. 船舶登録要件に関する条約についての若干のコメント

(登録国／港湾国間の協力について)

(1) 1986年2月7日に採択された、船舶登録要件に関する条約については、その採択後いろいろな批判が加えられている。これらの批判の中で、条約成文の内容についての批判は別にして、本稿内容との関係から、一応ノートしておくべき諸点を下記する。

- (a) この条約成文は、第4回全権会議の3週間の期間の最後の数日にいたって、議長のやゝ特異な会議運営に指導されて、急速に取りまとめられた。そのためでき上った最終成文そのものの内容についても、これを読む者が、それぞれの立場において、異なる解釈を行う危険がある、と指摘する向きが多い。
- (b) ましてや本稿において取上げた条項は、言うならば“幻の規定案”である。それらは第2回準備会議、準備委員会、第1回、第2回全権会議のそれぞれにおいて作成された合成テキスト中に現われたものであるが、それが最終全権会議を待たず、第3回全権会議における審議の末削除されることが決定した。従って同全権会議作成の合成テキスト中には現われなかつたものである。それ故前記3において要約した“幻の規定案”の内容については、条約成文に求められるような十分に厳しい推敲を経ていることは期待し得ない^③。
- (c) 本条約は発効後8年の据置期間の後に再検討会議が開かれ得る規定を存している。そのことから、その再検討のための年限（発効後最低実質的に10年）を経過した後は、その再検討会議において、全条項に亘って見直され、改変される可能性もあることを指摘する向きがある^④。

(2) 関連規定案の削除の理由

旗国／港湾国間の協力・連絡に関する規定を盛った条項が、最終段階に近くなつて、僅か一カ条のみを残して、他は全部葬り去られることになった経緯として、討議の間に、次のようなことが、ポイントになった。

- (a) そもそも船舶登録要件を規定すべき本条約中に、旗国／港湾国間の協力についての規定を含むことが適當であろうか。
- (b) それを、もし本条約中に含むにしても港湾国によって行われる検問なり、監視の限度、内容をどのように決めるか問題である。序文の中に

一般的・原則的文言のみを謳うか、条約本文の中にも入れるか、もし本文中に入れるとしたら、その範囲を、船舶・人命の安全、海洋環境の保全のみに限るか、更に船舶所有者・運航者等の実体に関する識別と責任事項にまで拡張するかの問題がある。

(c) これらの規定を作ることから、港湾国によって不当に船舶が抑留されて、経済的な船舶運営が支障を蒙ることになりはしないか。

(d) B グループの提案による、港湾国がその権利を行使するに際しては、旗国の義務の遂行に協力し、これを援助する（第2回全権会議の合成テキスト中）の文言について、発展途上国側は、かなり強い反対を表明した。

注(3)上記(a)を踏まえてなおここに、本件をテーマとする本原稿をまとめた理由は、

本学会にとって、この“幻の規定案”の中に埋もれ、消え去った旗国／港湾国間の協力・連絡事項が、今後の港湾行政・海事行政上重要事項と考えられるからである。本条約会議においても、この件が議題となって1985年7月10日、11日の両日と更にその後も、最終的に全部（只一項を残して）削除と決定するまでには、かなりの時間をかけて討議された。この事実は、この事項が最終的には本条約成文中には規定されなかったが、そのことは決して、この港湾国／旗国間の協力・連絡の問題が、港湾、海運行政上意義少ないと意味するものでは、もちろんないことを証していると考えるからである。

(4)前掲海事産業研究所報第239号拙稿参照

5. 近年採択された国際海事条約における諸国間の協力規定

1958年の公海条約が採択されて以来、現在までに多くの海事関係国際条約が採択されている。それらのうち国際間の協力について特に謳っているものを掲げると下記の通りである。（括弧内は改正年）

油による海水の汚濁防止のための国際条約 1954年（1962年）

廃棄物その他の物の投棄による海水汚染の防止に関する条約 1972年

船舶による汚染の防止のための国際条約及同議定書 1973年、1978年

海上における入命の安全のための国際条約及同議定書 1974年, 1978年
商船における最低基準に関する条約 1976年
船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約 1978年
海洋法条約 1982年

これらの条約においては、例外なく、諸国間の協力によって、それぞれの条約の目的とするところを、よりよく達成すべきことが謳われている。

いま上記諸条約のうち、単に締約国間における協力のみでなく、締約国以外の船舶に対しても、その条約の規定を準用して、非締約国の船舶が、非締約国の船舶であるがために、条約の規定を免がれ、締約国の船舶より、より有利に取扱われることがないようにする旨を規定している条項を例示すると次の通りである。

A 船舶による汚染の防止のための国際条約中第4条及び第5条

第4条(1) この条約のすべての違反は、当該違反の発生場所のいかんにかかわらず、船舶の主官庁の法令により禁止され、かつ、処罰されるものとする。主官庁は、かかる違反の通報を受け、申し立てられた違反について、司法的手続きをとるために十分な証拠が存至すると認めるとときは、自国の法令に基づき、できる限り速やかにその手続きをとらなければならない。

(2) この条約の締約国の管轄権内におけるすべての条約違反は、当該締約国の法令により禁止され、かつ処罰されるものとする。かかる違反があったときは、締約国は次のいずれかの措置をとらなければならない。

- (a) 自国の法令に基づき司法的手続きをとること、又は
- (b) 違反発生に関し、自国の所有する情報及び証拠を当該船舶の主管庁に提出すること。

(3) 船舶によるこの条約のすべての違反に関する情報又は証拠が当該船舶の主管庁に提出された場合には、主管庁は、当該情報又は証拠を提出した国及び機関に対し、とった措置を速やかに通報しなければならない。

第5条(1) (2) 略

(3) 締約国は、外国船舶がこの条約の規定に合致していないことを理由に当該船舶に対し、自国の管轄権の下にある港又は沖合係留施設にはいることを拒否し、又は何らかの措置をとる場合には、速やかに当該船舶がその旗を掲げることを許されている旗国の領事若しくは外交官、又はこれが不可能な場合には、船舶の主管庁に通報しなければならない（以下略）。

(4) 締約国は、この条約の非締約国の船舶に対し、有利な取扱いが行なわれることのないようにするために、この条約の必要な規定を適用すべきである。

B 1974年海上人命安全条約の1978年議定書 第2条—3

第2条—3 この議定書の締約国は、条約及びこの議定書の双方の締約国である国以外の国の船舶に対し、一層有利な取扱いが、それらの船舶に与えられないことを確保するため、必要に応じて、条約及びこの議定書の規定を適用する。

C 船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約中第10条—(5)

第10条—(5) 締約国でない国を旗国とする船舶が締約国を旗国とする船舶より、いかなる有利な取扱いも受けることのないよう、必要な場合にはこの条の規定を準用する。

上記の諸条約において、締約国間の協力・連絡が謳われると共に、非締約国の船舶に対しても、必要な場合には、これらの条約の規定を、適用しないし準用して、非締約国船舶が、締約国船舶よりも有利な取扱いとならぬよう明確に謳っている。こうして諸条約の規定する目的が、締約国、非締約国を問わず汎国際的に実現することを所期していることは、正しく海事における国際協力時代を象徴しているものと言えるであろう。

6. ポート・ステート・コントロールと学者の見解

A. ポート・ステート・コントロール

1982年1月26日パリに会合した14カ国は「ポート・ステート・コントロールについてのメモランダム」を採択した。その概要を下記する¹⁵⁾

歐州14カ国による「港湾国による船舶の取締り組織」

1982年1月26日パリにおいて、下記14カ国が会議を開いて上記メモランダムを採択した。

ベルギー、デンマーク、フィンランド、フランス、西ドイツ、ギリシャ、アイルランド、イタリア、オランダ、ノルウェー、ポルトガル、スペイン、スウェーデン、イギリス

(1) この組織の目的

船舶航行の安全を増進し、海洋環境を保全する必要を強調し、船内の生活、労働条件の改良を謳った1980年12月2日に採択された海事安全に関する欧州会議の宣言を想起する。

国際協定に定められている基準の有効な遵守は、主として船舶の旗国の責任であるが、低基準船の運航を防止するために、港湾国による効果的な措置が必要とされている。同時に港湾国間の、ゆがんだ競争をさける必要がある。

これらの目的のため、ポート・ステート・コントロールの改良された且つ、調和された組織が必要である。同時に、協力を強化し、且つ情報を交換する。

(2) この組織の機能の概略

(a) 上記の目的を達成するため、この協定の締約国は、旗国のいかんを問わず、自国に入港する船舶が、下記7つの関係文書に定められている基準を遵守していることを確保するため、有効なポート・ステート・コントロールの機構を維持する。

(b) 7つの関係文書

——1966年の国際満載吃水線条約

——1974年の海上人命安全条約

——1978年の上記条約の議定書

——1978年の議定書によって修正された1973年の海洋汚染防止条約

——1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約

——1972年の国際海上衝突予防規則に関する条約

——1976年の商船における最低基準に関する条約 (ILO 147号条約)

(c) 本協定は1982年7月1日に発効する。

(d) 各締約国は、協定発効後3年以内に外国商船の年間推定入港隻数の25パーセントについて立入検査を達成する。

(e) 船舶検査は船内に立入って、証明書や書類の検査を行い、もし有効な証明書や書類が欠如し、又はその船舶が、上記関係文書に定められている基準に適合する条件を根本的に欠いていると信ずるに足りる根拠がある場合には、より厳密・詳細な検査が行なわれる。

(f) 各締約国は、協定の目的を推進するため、他の締約国と協議し、且つ情報を交換する。

(g) 協定の事務局(ヘーグ)は14カ国的情報を取りまとめ、IMOの事務局に年次報告する。

(h) 締約国はポート・ステート・コントロールのために、関係文書を適用するに当っては、それらの文書の加盟国以外の国を旗国とする船舶に、より有利な取扱いがなされないことを確保する。

(i) 検査官の検査実施のための手引(略)

この協定においても、締約国以外の国を旗国とする船舶について、より有利な取扱いがなされないようにすることが要請されている。

B. 旗国／港湾国間の協力についての学者の見解

国連国際法委員会は、1949年以来8年間に亘って海洋法の法典化と取組んだ。その活動がベースとなって、1958年の公海条約が採択されたのである。この国連国際法委員会の1956年第8回委員会で作成され、第11回国連総会に提出された、公海制度に関する規則案の中に、「ジェヌイン・リンク」概念を含んだ条項を策定した。それが、1958年第一次海洋法会議において、公海条約の第5条船舶の国籍の条に、かなりの修正を経た上で、取入れられた。しかし、ジェヌイン・リンクについての定義は、いずれの場合にもなされな

かった。そればかりでなく、本条の審議に加わった委員達自身が、この概念が、極めて漠然たる内容であることを承知していた^⑯。

かくして1958年公海条約第5条には、ジュヌイン・リンク条項が規定された。にもかかわらず、1940年代以来、国際海運界には、このジュヌイン・リンクが存在しない船舶^⑰、即ち伝統的海運国以外に登録され、旗国との間に、真正な関係を有しない船舶、いわゆる FOC 船として活動するものが、年を追ってその量を増大してきた。これに伴なって下記の如き現象が、国際海運界に見られるにいたった。

- i 国際運輸労連（ITF）によるILOへの提訴（1928年～1933年）^⑯。
- ii ILO はその後1946年再び行われた ITF からの提訴に応え1948年から調査を開始し、1958年にいたり、特に FOC 船を対象として、ILO 107号、同108号勧告を出した。
- iii ITF は1958年12月 1 日から 4 日間、その傘下組合を動員して、FOC 船に対する国際的ボイコットを実施した。
- iv 1959年欧州の先進海運9カ国は、アメリカ政府に対して、他の2つの問題（海運助成策と積荷優先法）と共に、アメリカ政府の執っている FOC 船対策の変更を求めた。しかしアメリカ政府はこれらの要求をいずれも拒否した。

上記の如き諸現象が国際海運界に見られるに到って、FOC 船問題についての国際的関心が高まり、同時に、このジュヌイン・リンク概念についての、多くの学者、国連国際法委員会、海洋法会議の委員達の見解が注目された。それらの中で、本稿との関連において、即ち旗国／港湾国間の協力問題に関連して述べられている学者の所見の若干を下記して本稿を終る。

- i H. Meyers ……いまだラジオも航空機もなかった時代、即ち1896年にベルギーに本拠をもつ、国際法学会が、ヴェニスに会議を開いて、採択した船舶の国籍に関する統一規則についてのコメントの中で、この時代に外洋を航行する船舶に対して命令を伝達するには、人がその船舶を眼で見て捉え得る距離にいる間か、或いはその船舶より、より高速の船舶をもってそれを追跡し得る距離にある場合においてのみ可能であった時代においても、

「……こうした駆逐艦を持たなくとも、もし外国が、責任を負っている国（旗国…筆者）に対して、十分の協力を与えるなら、有効な管轄権とコントロールは行使され得る。」
と述べている。

ここでマイヤーは、公海条約第5条（後には、海洋法条約第91条、94条）に謳われている旗国の義務は、国際協力によって遂行され得ることを指摘した¹⁹⁾。

ii H. Meyers ……マイヤーは、また「国はその所属する船舶に対して有効なる管轄権と規制、行使しなければならない。そのために国はその船舶と“ジェヌイン・リンク”を保持しなければならない」と述べた後で、

「しかしながら旗国がその要請（旗国の義務…筆者）を充たすために、他国に依存することが許されない、という国際法の規定は、どこにも作られていない。」

として、海洋法条約において求められている旗国の義務の履行について、旗国と外国（港湾国）の協力が必要、有益であることを述べている²⁰⁾。

iii S. G. Sturmey ……嘗って UNCTAD 海運部に勤務したスター・ミーは、FOC 船問題に関する近著の中で、FOC 船に関する諸問題を解決する方策について、若干の示唆を行ったのち

「……港湾国はコントロールは、今まで十分に効果的でなかった。しかしもし適切に組織されたならば、現在の旗国のコントロールよりも、より効果的たり得る。」

と述べて、既に本稿に紹介した欧州14カ国によって、1982年に組織されたポート・ステート・コントロールに触れている。彼は効果的なポート・ステート・コントロールが、旗国によるその登録船舶に対するコントロールよりも、より効果的であるとしたのである。

iv S. G. Sturmey ……リベリア船主協議会における講演の中で、次のように述べて、現在多くの FOC 船を事実上所有・運航している先進諸国の海運会社に対し、旗国に協力すべきことを勧めている。

“………海運に関する如何なる条約も、旗国のコントロールに依存している。しかし一般的に言って、貧しい国は、それができない。それ故重要な条約を遵守することを確保するために、富裕国のポート・コントロールを頼りにしていけないことはなかろう⁽⁵⁾。』

“欧洲、アメリカ、日本、ホンコン等の海運会社は、FOC 船の下で大いに稼いでいるのだから、その儲けの一部を、彼らの船が掲揚している旗国へ、ジョイント・ベンチュアの海運オペレーションを通じて、還流するようにすべきだ⁽⁶⁾。』

Ⅴ 地田知平……リベリアが ILO 147号条約及び船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW 条約）を批准する意向を示していることを記述した後、次のように書いておられる⁽⁷⁾。

“これらの国際規則はまた、有効に実施されれば、これまで便宜置籍船のサブスタンダードを発生させる原因とされてきた置籍国と船舶との間の「真正なむすびつき（Genuine Link）」の欠如を補い、その存在を国際的に担保する意味をもつものということができる。』

氏もまた海事関係国際諸条約に謳われている諸国間の協力の意義を評価しておられるわけである。

今後港湾国の、権限をもった当局により、その入港船舶に対する秩序ある適正な検問が、船舶の経済的運航に支障をきたさない限度内で行われることは、低基準船運航の防止、延いて国際海運業の正常な発展のために有効であろう。近い将来 IMO によって、ポート・ステート・コントロールの統一基準のための国際協定作成の提唱も考えられる。

（1986-7-15）

注(5) The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO)

Bulletin 1-1982, №321 "Port State Control"

(6)拙著「国際海事法における船舶登録要件の史的研究」1985年12月海事産業研究所版第二章第二節参照。

(7)前掲拙著223頁「FOC 船の定義」参照。「ジェヌイン・リンク」の何

たるやが示されていないのに、それが「存在していない」ことを問題にするのは、論理的におかしい。この問題が、UNCTAD で長い間論議されたのは、そのためであった。

(8)ITF による ILO への提訴については、日本海運集会所、雑誌「海運」1983年1月号拙稿「便宜置籍船の軌跡」第1回94~95頁参照

(9) H . Meyers ; The Nationality of Ships, Marinus Nijhoff, 1967, Hague p.204

⑩Ibid ; Meyers ; The Nationality of Ships, p.297

⑪S . G . Sturmy ; The Open Registry Controversy and the Development Issue, Institute of Shipping Economics, Bremen, 1983—11, 61頁

⑫前掲拙著『国際海事法における……』428頁

⑬地田知平『港運をめぐる国際関係と日本海運』国際法外交雑誌, 1982年2月17日

なお、リベリアは、ここで引用されている ILO 147号条約及び STCW 条約の両方とも既に批准している。

中共交易と群山港の広域背後地開発 に関する研究

一大田圏中心の「国土中心港」開発を前提に—

朴 鑄 洪

(韓国、圓光大学校)

目 次

1. 問題の提起
2. 港湾機能と背後地
3. 群山港の背後地問題
4. 群山港の広域背後地開発問題
5. 群山港の輸出潜在力推定

1. 問題の提起

港湾の開発とその運営に関係する人々は、常に広く国内外の情勢動向を把握し、これに対応する必要がある。特に、海運による物流に関する限り、左様なことは欠くべからざる課題として提起されるといえよう。その理由は、港湾がその背後地（ hinterland ）の土地利用のための先導的要素であり、先行的機能の造成を必要とするからである。

国内外の情勢動向を理解することは、今日の如く、経済が広域化し、更に国際経済への一体化が促進する現状では、港湾の立地条件を地域的、全国的に限らず、国際経済の情勢動向より捕捉しなければならないということである。

韓国もいま、従来の発展方向を変え産業構造を変更し、同時に生産構造の転換とともに均衡的、普遍的国土利用を進め、国土の均衡的開発を図らなけ

ればならない段階にいたっている。その代表的な例を「太平洋ベルト化⁽¹⁾」とともに「開発の波」から離れていた西海岸に位置する「群山港」をとりあげることができる。群山港は、歴史的に1889年開港以降、湖南平野の米の日本への輸出と日本製工産品の輸入港として発展した。すなわち、日本の植民主義政策の遂行上、必要なる港湾として開発された群山港は、1945年解放と同時に貿易港としての機能が萎縮し、停滞化が深化されていた。

幸いに、1960年代の「経済開発5カ年計画」により、韓国も国際分業上の比較優位（comparative advantage）が「労働集約加工貿易」に認められていらい、合板輸出用原木、無煙炭、家畜飼料等の輸入港として命脈を維持しつつある。1970年代初葉からは、「都市区画整理事業」の着手と同時に「外港建設計画事業」を推進する一方、他方、「群山臨海工業団地」の造成が活発に進行されている。

このような計画事業は、一応、内貿（内需）港としての面目を更新しようとする政策的配慮のほかにも、目下、中国大陸との「交易拡大推移⁽²⁾」に刺激され、群山港に対する人々の関心にともない「政策的価値判断⁽³⁾」の変更をもたらすようになったことから由来している。

港湾を整備・拡大開発し活性化することは、開途国のはあい、特に社会資本の投資効果として地域経済に限らず国民経済全体における成長潜在力を喚起することである。資源貧困で貿易依存度の高い開途国は、港湾向けの投資補強は不可避的な政策事業といえよう。

例の群山港は、対大陸交易をめぐって地理的に対岸性（foreland）の港湾であり、かつ航路条件から見ても、港湾自体的立地はその有利性が認められる。それゆえ、群山港の開発問題は、その当為性（Sallen）とあいまって全国土の均衡開発による所得配分の地域的不平等を是正する社会政策上の課題として提起せざるをえないことである。ついで、上で述べた問題意識をもって「港湾機能と背後地」との関係を考えてみようとする。

(1)拙稿：「港湾経済学に関する認識と課題」、『韓国港湾経済学会誌』第1輯、1985。

(2)拙著：「中共貿易可能性と群山港」、円光大学校出版局、1981。

(3)拙著：「現代経済政策」、進明文化社、1979、pp.194～208。『福祉経済政策編』参照。

2. 港湾機能と背後地

(1) 港湾機能と背後地の関係

「港湾は、各時代の経済社会の要請に応じ、またその発展段階に照応しつつ、港湾のもつ潜在的機能がクローズ・アップされるとともに、また政策的課題を受け持ちつつ推移発展している⁽¹⁾」。斯くの如く、港湾の機能は、歴史的存在であるが、「港湾」の現代的意義につき、「港湾」が『点』であるか『面』であるかではなくて、交通における『ターミナル⁽²⁾』であると定義づける。此の見方に従って、港湾機能(function)を具体的に分類すると、①交通的機能、②工業的機能、③経済的機能、④政治的機能、⑤軍事的機能、⑥社会・文化的機能等、その他にもいろいろと分けられよう。

「港湾の機能」は、港湾の発揮する作用により分類されるだろう。しかし、より直接的に港湾が発揮すべき作用として、港湾それ自体が構成している交通機能を主体的に創造する人、諸施設、組織体による生産的機能を港湾の第1次的機能といえる⁽³⁾。

港湾機能としての港湾用役提供活動自体は、港湾向け貨物の集散結節点であり、海陸両面を結合する「ターミナル」である。それは、先ず背後地(hinterland)と対岸部分(foreland)との経済社会活動によって起る作用である。しかし、背後地の経済社会構成のいかんによって港湾機能こそ、港湾成立条件の重要な要素の一つとなる。つまり、港湾の立地・発展を決定するものは、その背後地の位置(hinterlands lage)の経済的条件の強さに重大なかかわりあいを持っているといえよう⁽⁴⁾。こうした視野から、つぎは、例の群山港がもっている港湾の内部的条件として、その港勢一般に対して略述することにする。

注(1)喜多村昌次郎「港湾産業」、成山堂書店、p.3

- (2) 北見俊郎「港湾総論」、成山堂書店、p.153.
- (3) 日本港湾経済学会「港湾経済研究」No.12、『地方港湾の役割と課題』、p.91.
- (4) Erich A. Kautz、「Das Standortsproblem der Seehäfen」1934.
- S. 7 参照。

(2) 群山港の港勢概要

先ず、韓国の近代的港湾発達過程を概観すると、韓国の開港は1876年日本と締結した丙子修好条約以降のことである。釜山港が当年に開港されたのをはじめに、元山港が1880年、仁川港が1883年、群山港が1889年の順に、つぎつぎと開港が促進された。開港と同時に、その初期的港湾建設は、主に基本的施設拡充であって、日本資本主義の一貫した大陸進出過程と太平洋支配権の強化に基因していた。1945年の解放とともに、港湾施設は殆んど老朽化し、これさえ南北戦争の結果、接岸45%、陸上70%以上の施設が破壊され、港湾の機能が大部分衰退してしまったほどであった。1962年からはじまった「第1次経済開発5カ年計画」と並んで港湾開発が急速に促進されるようになってより、韓国の港湾が経済発展において欠くことのできない決定的な役割を果すようにいたったのである。特に、埠頭施設の拡充や荷役装具の現代化は、船舶運航の効率化と運送費節減を通じた運送所要時間短縮という側面から重要視されている。しかし、海上貨物輸送を専用とする埠頭施設は、釜山港、仁川港以外は、未だ前近代的な面を脱していない面も少なくない。しかし、釜山港に限っては、Containerisation が相当水準に達したことに注目してよからう。群山港のばあいは、その落後性が甚だしく、釜山港、仁川港はもちろん、浦項港、麗水港、馬山港等の施設状況に比べても、まだおくれている状態である。

「埠頭施設と荷役装備の現代化をはからなければならない⁽²⁾」という当面課題を解決せずに、急増する海上貨物を充分に処理することが不可能であるばかりでなく、内陸貨物の沿岸輸送への誘導が阻害され海外輸送貨物の港湾への誘導がむつかしくなる。

その一例を再び、群山港で見れば、群山港が全北地域の唯一海外関門であ

るにも拘らず、港湾施設と荷役設備の不良不足のため、「全州工団」、「裡里工団」の内陸貨物はもちろん、ひいては、「群山港域」周辺の貨物さえ、はるばる釜山港ないし仁川港へと迂回輸送される実情にある。従って、全北地域の貿易貨物は、港湾向けの内陸輸送費負担の加重がもたらされることのほかにも、群山港への物流誘導が阻げられている状態である。群山港の直接的な背後地である全北地域およびその周辺の輸送貨物が、群山港に集中可能にするためには、それは相当水準の港湾施設の現代化が促進されなければならないばかりでなく、特に、海外定期入出航船舶の設置が緊要な課題となる^③。

表1 全国港湾及び郡山港貨物輸送実績

(郡山:千トン)

(全国:百万トン)

年	区分	総 計	沿岸貨物	山			全 国
				輸 入	輸 出	貨 物	
1980		1,781	453	1,145	183	1,328	7,463
1981		2,314	509	1,591	214	1,805	7,927
1982		2,312	688	1,507	117	1,624	7,881
1983		2,732	771	1,896	65	1,961	10,099
1984		3,254	895	2,268	91	2,359	11,141
1985		3,834	972	2,563	96	2,659	12,010

資料:群山地方海運港湾庁, 1986.

群山港の貨物輸送実績は、1980年の178万トンより1985年の383万トンで、211%以上と伸張した。貨物内容別では、沿岸貨物は2倍以上に増加したが、輸出貨物はしだいに減少し、輸入貨物は反対に激増している。即ち、輸出入貨物中、輸入貨物の占める比重は、1980年86.2%から1985年には100%以上に強まり、輸入港としての特徴を露呈している(表1参照)。また、1970年代と1980年代初葉から、群山港の主輸出品であった合板の輸出がいちじるしく減少していることである。これは、輸出用合板の原価中、25%以上に達する原木を全く輸入に依存していたため、輸入原木の価格上昇とは逆に、合板

輸出価格は国際的不況で、より下落したのに原因があろう。

つぎは、群山港のもっとも重要な当面課題の一つである背後地問題に対して考察することにする。

注(1)拙著：「韓・中共貿易と群山港の基盤造成」、『港湾の役割と経済発展』、韓国港湾経済学会誌、1986.2、第2輯、p.26。

(2)韓国海運港湾庁、「海運港湾統計年報」1985。

(3)拙著：「群山港の国際貿易港としての妥当性分析に関する研究」、円光大学校論文集、1980。

3. 群山港の背後地問題

群山港の背後地として、全北道はその産業構造から見て、かつての産業構造改善政策の遂行にも拘らず工業化が落後している。1984年現在、第1次35.3%，第2次17.6%で全国平均それぞれ13.9%，28.3%に比べ、いぜんと第1次が高く、第2次が低い。またこの比率は、全国市道の中で特殊地帯である済州道を例外にしたら、全北道の産業構造がもっとも劣っていることを意味する。斯くの如く、全北道の主産業が第1次（米）にかたむいていることは、今日、「工業化の波」に立ちおくれたことをあらわし、群山港の背後地はそれだけ「工業港」の背後地として乏しい状態であることを指す。問題の核心は、群山港の背後地・全北道の産業を構造的に、いかに高度化をはかることである。これはまた、米の内需化（＝自給化）に応じつつ産業構造の改善が実現されなければならないことでもある。この命題に順応することは、第1次産業を第2次産業に変えることであると思われる。

つぎは、「全北地域の工業化計画」を主に「工業団地造成計画」に照らしながら考察を進めることにする。

(1) 群山臨海工業団地造成計画

先ず、群山港の直接的な港湾自体の背後地は、「群山臨海工業団地」とそ

の周辺の工業基盤であろう。「群山港の国際貿易港として発展可能な港湾背後地⁽¹⁾」を「第2次国土総合開発計画⁽²⁾」と「2000年を向う群山港開発計画⁽³⁾」をもとに説明を加えようと思う。

「群山臨海工業団地」の造成面積1,552千haとその事業費129,401百万円を1978~85年間に投資している。この規模は、造成面積、事業費ともに「全州工業団地」、「裡里工業団地」、「井州中小示範団地」等のそれより大きい。群山港の直接的な背後地としては、なんといっても群山港自体の基盤を充分に活性化し、これを活用することが緊要なことであろう。斯様な傾向は、「第2次工業団地造成計画」においても相変わらず一貫的に反映されている。立地業種は、化学、ゴム、ガラス、機械など重化学工業を誘致することを計画しているしだいである。

(2) 全州工業団地造成計画

表1 工業団地造成計画

(単位:千ha、百万円)

工 団 名	造成面積	事業費	造成期間	造成者	根拠法	備 考
全州地方工業団地	508	687	67~69年	全州市長	地方工業開発法	地方工団
裡里工業団地	432	624	71~74年	建設部長官	輸出自由地設置法	国家工団
群山臨海工業団地	1,552	28,880	78~85年	群山市長	地方工業開発法	地方工団
井州中小企業工業団地	61	1,024	79~82年	井州市長	工配置法	地方工団
笠岩繊維工業団地	—	—	—	—	—	自生集団工業団地
計	2,553	31,215	—	—	—	

*既計測造成面積を含む。

資料:全羅北道

「全州工業団地造成計画」は、全州市とその周辺の工業立地計画である。先ず、第1次計画において、造成面積508千haと事業費687百万円であり、第2次計画においても、それぞれ208千haと15,308百万円で「群山臨海工業団地造成計画」につぐ規模である。全州市は全羅北道の道庁所在地である関

係上、工業団地の配置を「全州」都市固有の伝統的都市の景観を害しないよう計画を進めながら、立地業種としては、都市機能と立地条件に符合する伝統工業、すなわち、文具、事務機器等、特に水質汚染が少ない工業を誘致することを計画している。

表2 工業団地別造成計画(第2次)

(単位:千ha, 百万円)

工 団 名	造成面積	事 業 費	造成期間	造 成 者	根 据 法	備 考
全州第2地方工業団地	208	15,308	84~87年	全州市長	地方工業開発法	地方工団
裡里第2工業団地	140	5,427	84~86年	裡里市長	〃	〃
群山第2臨海工業団地	2,050	108,300	85~91年	検討中	検討中	検討中
南原農・工工業団地	11	366	85	南原郡守	農魚村所得源開発法	
計	2,409	129,401				

資料:全羅北海

(3) 裡里工業団地造成計画

「裡里工業団地造成計画」は、第1次計画で、造成面積432千haとその事業費624百万円であり、第2計画においても、おのの140千haと5,427百万円である。空地業種は、金属加工等をはじめ、その関連産業を誘致している。裡里市は「輸出自由地域」が設けられ、「馬山輸出自由地域」とあわせて韓国で二つしかない輸出振興地域である。また、裡里市は、全北道内ではもちろん、全国的ベースで見ても、交通網、工業立地条件等の形態において「全州—裡里—群山」をつなぐ中間地点ないし工業拠点地帯に属する。特に、裡里市はその隣りの大田圏と光州圏と連繋し、一方は国土中心部にあたる「大田」都市と、他方は湖南首都・「光州」都市との中間地点に位置している交通中心的な都市である。このようなかかわりあいから、目下、建設部が

全北道を大田圏（=中部圏）に含めて、いわゆる「中部圏開発計画」を進めることによって、いまさら、大田圏が名実ともに群山港の広域背後地として客観化される段階に至りつつある。

注(1)拙著：「韓・中共貿易可能性と群山港」円光大学校出版局、1981、pp. 1～50。

(2)大韓民国政府、「第2次国土総合開発計画」1984。

4. 群山港の広域背後地開発問題

群山港の広域背後地といえば、全北地域の伝統的な狭域背後地（narrow hinterland）のほかに、大田圏まで拡大した広域背後地（broad hinterland）を含める必要があるということである⁽¹⁾。本考察の必要な要因としては、①「国土総合開発計画」に基づいて、②産業技術・開発の拠点的性格を帯びている「大德研究団地開発計画」を利用しつつ分析して見ることにする。

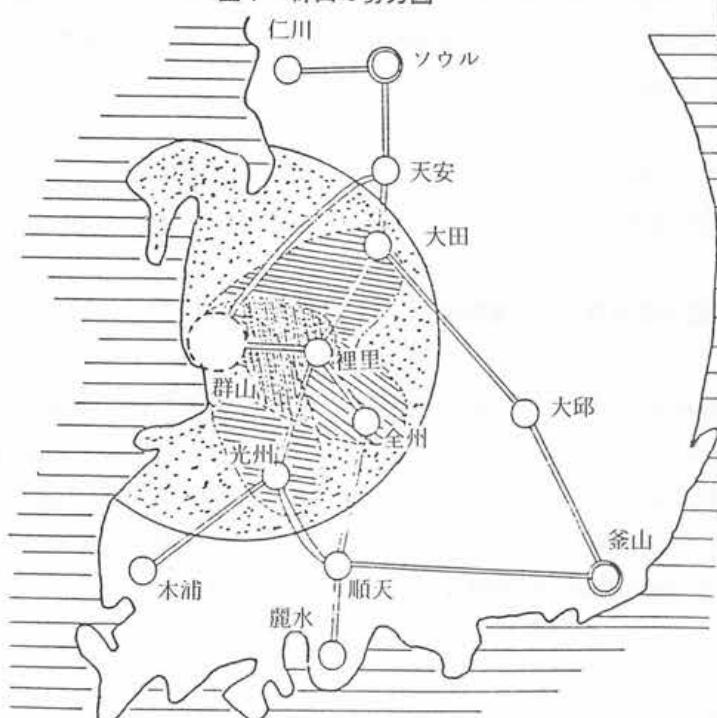
(1) 国土総合開発計画と大田圏開発

「大田」都市は、忠清南道の道庁所在地として南韓の中心部にあたり、南側は全羅北道、北側は京畿道、東側は忠清北道、西側は黄海に接している「国土中心都市」である⁽²⁾。忠南道の人文・社会経済特性を人口、都市化率、経済活動面から見ると、過去10年間（1975～84）の人口成長率は0.3%で全国平均成長率1.8%に対比し低いし、また都市化率においても、1980年現在全国平均70.5%に比較して49.5%に過ぎなくて全国平均水準よりはるかに停滞している。経済活動面で見ても、未だ農業生産に偏重し工業生産は相対的に落後状態にある⁽³⁾。

① 忠清南道の産業立地開発：④工業構造を全国と忠南道のそれと比較し⑤工業成長の推移と工業立地の分析を試みることにする。

先ず、全国と忠清南道の工業規模を比べて見ると、忠南道の1983年現在の工業生産額の規模は、全国平均の3.8%にあたる1,025拾億円で、全国（市

図1 群山の勢力図



資料：群山商工会議所、群山商工82、1982.

表1 製造業生産額と工場用地占用実態（1983年）

製造業	生産額（百万㎥）			工場用地（km²）		
	全 国	忠南道	全国対比%	全 国	忠南道	全国対比%
飲食料品	3,156,874	241,094	7.64	20.83	2.18	10.47
織維衣服	4,235,700	280,385	6.62	47.37	5.67	11.97
木材家具	680,700	7,354	1.08	8.21	0.19	2.31
製紙印刷	748,549	48,173	6.44	9.26	0.70	7.55
化学石油	4,443,427	75,571	1.70	46.18	1.43	3.12
非金属鑄物	818,059	29,671	3.63	28.14	1.51	5.37
1次金属	1,648,173	51,641	3.13	19.76	0.52	2.53
機械金属	5,119,946	44,881	0.88	67.41	1.32	1.95
その他	308,108	5,588	1.81	3.38	0.04	1.15
製造業計	21,159,446	784,357	3.71	250.54	13.56	5.41

資料：国土開発院、第2次国土総合開発計画資料(3)、1981

忠清南道統計年報(1978~1984)。

道別)の7番目にあたる。工業企業別規模も、全国平均で従業員50人以下の工場が80.3%と比べ忠南道のそれは86.6%で1企業当たりの規模が全国平均水準より零細である。資金規模別企業また、1億円以上の企業が全国平均17.1%と対比、忠南道は26.3%で全国平均より大きい。これを逆に解すると、忠南道の工業企業体の立地が全国平均より劣っていることを意味する。業種別企業体も、飲食料品が全国の7.6%、繊維衣服が6.6%、製紙印刷が6.4%で忠南道の製造業体は、食料、繊維、製紙分野に集中していることを示している。こうした状態を雄辯的に証明しているものとして、業種別工業用地の配分が繊維、衣服、食料分野に偏重され全体工業用地の57.9%を占めていることである。また、忠南道内の工業団地の造成面積総484.2千ha中大田が380千haで、忠南道内のはかの団地に比べてもっとも広いわけである。

② 忠清南道の工業成長推移と工業立地： 忠南道の1970～1984年間の工業成長推移は、年平均16.1%に成長した。業種別には、繊維・衣服が23.6%，化学石油23.3%，非金属鉱物20.9%，機械・装備21.2%で全国工業平均成長率18.1%を上回っている。工業集積は、一定地域の工業生産がその地域の人口・面積に比してどれほど集積しているかを分析することで、分析の政策的意味は工業配置、地域開発などの指標として使用される。忠南道の地域別人口に対する工業集積度(1980年現在)を見たら、大田1.03、天安1.47、大德1.71であり、また、面積に対する工業集積度は、大田16.38、天安4.99、大德1.34の順になっている。

③ 忠清南道の工業団地造成計画： ④大田工業団地、⑤天安工業団地、⑥大德と天原工業団地、⑦長項・庇比臨海工業地区別に分けられる。先にも触れたように、忠南道はその産業(=工業)の脆弱性を補うために「国土総合開発計画」に照合しながら「新規工業団地」の造成に主力している。「新規工業団地」はその需要を展望しつつ総29.37㎢を開発している。

第1に、「大田工業団地」は、1969年大田市大禾洞に145千ha規模の「第1団地造成」が着手され1973年「地方工業開発奨励地区」に指定されたほかにも、1975年235千ha規模の「第2団地造成」を着工し1979年完成された以降、総工業団地面積380千haに87個の企業が入住し、目下、稼動中である。

大田工業団地は、軽・重工業の混合団地であり、あらたに造成する予定である「大徳工業団地」と結んで有機的系列化をはかりつつ輸出指向的な業種を誘致奨励しようと計画している。

第2に、「天安工業団地」は、1976年「工業地域」に指定され1979年天安市斗井洞に104千ha規模の工業団地を開発しはじめて1981年完成された。いらい、総450企業体が入住し現在稼動中である。「天安工業団地」は誘致業種として機械、金属、電気、電子等を受容配置している。このほかに、1987～91年間の工業団地の需要を1.49㎢と予測し1987～89年まで約200個の工場を配置する予定である。

第3に、「大徳工業団地」は大徳郡新灘邑文平里（4.53㎢）と九則面鳳山里（6.32㎢）に総造成面積10.85㎢を「工業開発奨励地区」と定めて開発を進めている。1983年着工し、1986年突入予定である本工業団地の誘致業種は、金属、一般機械、食料品、煙草、繊維などを既設の「大田工業団地」の連繋し「前後方効果」を高めるように配置するつもりである。

第4に、「天原工業団地」は、1979年天原郡修身面長山里、凍昌里、新豊里地域の京釜高速道路沿辺に立地し「地方工業開発地区」に指定されたのち、1979年450千ha規模の「機械工業専用団地」として開発段階にある。この団地は、「ソウル」首都圏より「中小企業型機械工業」を誘致受容し機械工業を専門化・系列化すると同時に技術集約的団地に開発し、誘致業種としては、機械製作業、機械加工業、組立金属業等となっている。

最終に、「長項・庇仁臨海工業地区^④」は、「西海岸臨海工業地帯形成」の「工業開発拠点基盤」の造成の一環として重化学工業基地に開発するのである。この工業地区は、そのまむかへの「群山臨海工業団地」と連繋し、主要基幹工業立地として製鉄・非金属の銅製錬工業の適地に開発する。その適性的な業種は、基礎資源型工業の製鉄・製鋼、金属加工、非鉄金属、パルプ製紙、ガラス工業等で内陸工業との系列化を図ることをめざしている。この工業地区の用地0.98㎢を「地方工業奨励地区」に指定し1991年まで開発完了する予定である。

注1)拙著:「韓・中共貿易と群山港の基盤造成」,『韓国港港経済学会誌』,1986.2.

pp.95~118参照。

(2)国土開発研究院,「国土開発長期構想」と忠清南道,「道建設総合開発計画」参照。

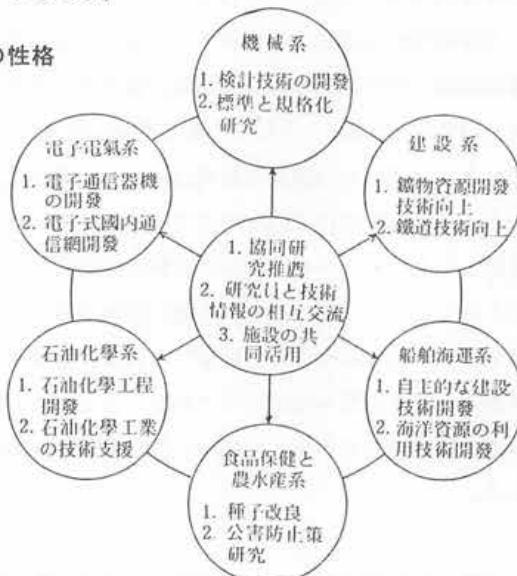
(3)忠清南道,「道建設総合開発計画」参照。

(4)群山市,「群山都市長期総合開発計画」参照。

(2) 技術開発促進と大徳研究団地開発計画

前述したように,忠南道(二大田園)の工業化計画を概略したわけであるが,工業化をより効率的に支えるためには,なんといっても技術開発が併行されなければならない。したがって,技術需要の充足をねらい,国家最高水準の技術開発計画によって忠清南道の大徳郡に「大徳研究開発団地」を設定するにいたったのである。この「技術開発計画」は,大田園産業開発には勿論,その周辺地域に及ぼす波及効果を考慮したら,特に,群山港の背後地(広域的)産業開発に肯定的な影響を及ぼすようになることは再論の余地がないことは明らかであろう。

図2 研究団地の性格



「大徳研究団地総合開発計画⁽⁵⁾」は、1973年から開発事業を進め1978年第1段階の事業を遂げた次第である。「団地」の西側は、「韓国標準研究所」、「韓国化学会研究所」等の研究機関と「忠南大学校」、「昌城学院」等の教育機関が立地され、「韓国エネルギー研究所大徳分所」を北側に配置されて以来、研究活動機能を本格的に発揮しはじめている。この「研究団地」の開発は、国家最高水準の技術開発政策に基づき「大田」都市圏の開発支緩の充足とともに、その周辺地域の開発に及ぼす効果を期待しつつ、「ソウル」首都圏の過剰肥大症よりその構成の一部を大田圏中心に分散受容しようとする政策的事業である。

① 大徳研究団地開発の基本方向： 第1に、頭脳産業基地としての研究と教育の核心的機能を発揮し、専門分野の科学者、技術者等の頭脳集団を形成し、第2に、研究と学問を生活化する基地として研究所と住民機能を同様に配置し、第3に、研究及び科学公園団目の「イメージ」を浮び上げ、生産緑地と自然景観を最大限に保ちつつ、研究と教育機関を入住配置し、第4に、研究と教育機関の効率的利用と生活化を図るための「都市計画」と「団地計画」技法を開発導入することをねらっている。

② 大徳研究団地運営の方針： 第1に、先進技術導入の合理化、第2に、技術開発と研究活動の協同体制化、第3に、研究・開発投資の効率化、第4に、「科学公園団地」としての展示的運営につとめるという。

うえで述べた、一連の大田圏開発計画は、その効果から見たら、仁川港が群山港と相並んで西海岸の代表的な港湾であるにも拘らず、仁川港は、「地方港」の性格よりも「ソウル」首都圏の影響を受けた「首都港」の性格を帶びているのと同じように、群山港も大田圏の影響を受ける「第2首都港」の機能を発揮するようになるだろうと展望⁽⁶⁾される。最終に、群山港の最小限の国際貿易港としての役割を測定するために、さしあたり、大田圏をめきにして、群山港の輸出潜在力を全北地域中心的な背後地を前提に推定して見るつもりである。

注1)拙著：「韓・中共貿易と群山港の基盤造成」、『韓国港湾経済学会誌』、第2輯、

1986年2月, pp.95~118.

- (2)国土開発研究院, 「国土開発長期構想」参照。
- (3)忠清南道, 「道建設総合開発計画」参照。
- (4)群山市, 「群山都市長期総合開発計画」参照。
- (5)忠清南道, 「道建設総合開発計画」参照。
- (6)群山港の「国土中心港開発」に対しては, 1986年2月28日付の「朝鮮日報」, 「全北日報」の記事をはじめ, 特に, 1986年3月3日付の「中央日報」は「群山港, 『国土中心港』に開発せよ」との特別記事が掲載された。

5. 群山港の輸出潜在力推定

(1) 群山港の輸出計画方向

先ず, 群山港の輸出計画の方向^①を国家の通商政策の基調と関連しつつ, 次の如く指摘しうる。①世界的貿易障害を克服し輸出構造の改善・合理化をはかる。②対中共輸出用精密機械と基礎化学製品を集中生産する基盤を構築する。③先進技術の導入と高級技術人材の養成につとめる。④専門化の促進と海外市場においての国内企業間の過当競争の止揚をはかる。⑤軽工業製品の高級化と新製品開発を通じて先進国の輸入規制と開途国間の競争に対応する。⑥有能なセールス人材の養成と Marketing 技法の開発と専門経営者の養成を旨とする。このほかにも, 輸出原材料の適期的確保, 金融支援等の政策的配慮を多岐に指摘可能であろうが, ただ, こうした政策的方向は, たんに群山港にかぎった輸出支援政策ではなかろう。

第2に, 群山市の工業輸出規模を見たら, 工業輸出成長率は, 全国平均よりやや高い15.9%に予測し, その規模を1978年の105,902千ドルから目標年度2001年には2,936,925千ドルに大幅な増加を計画している。また, 軽工業と重化学工業の構成比は, 1978年の85:15から2001年には30:70として, 重化学工業の比率を高めていることが目立つ。

以上は, 「群山臨海工業団地」を中心に予測した工業輸出計画に関する数値であるが, つぎは, 群山港の港湾需要量を総物流量と施設許容物流量に分

けて推計しているものである。

注(1)群山市が「国土開発研究院」に委託して作った「群山都市長期総合開発計画」という「報告書」による。

表1 群山市輸出展望

(単位:千ドル)

区分	1978		1981		1986		1991		2001	
	輸出額	%	輸出額	%	輸出額	%	輸出額	%	輸出額	%
計	105,902	100.0	154,556	100.0	413,592	100.0	1,035,260 (20.1)	100.0	2,936,925 (11.0)	100.0
軽工業	90,355	85.3	114,754	74.2	222,917 (14.2)	53.9	408,844 (12.8)	39.3	878,140 (8.0)	29.9
重工業	15,547	14.7	39,802	25.8	190,876 (36.7)	46.1	628,417 (26.9)	60.7	2,055,785 (12.6)	70.1

注: 注: ()内は期間別、年平均、増加率を表す。

資料: 群山市、群山都市長期総合開発計画

(2) 群山港の港湾需要推計

群山港の港湾需要を算定するにあたって¹¹、海運物流量は、これを国内海運物流量と国際海運物流量に区別する。ここでも、沿岸部門と外港部門に分類して、群山・長須港の海運物流量を多重回帰分析法を使い、比較的に信頼度が高い方程式をつぎの如く誘導した。ここに使用した数値は、全州圏だけの第1、2次産業の生産額であるGRP、GNPの総輸出額である。

表2

$$\log Y_1 = 0.938 \log X_3 + 0.356 \log X_4 / X_5 - 4,157$$

$$\log Y_2 = 0.733 \log X_1 + 0.563 \log X_2 - 9,573$$

Y_1 : 外港物流量

Y_2 : 沿岸物流量

X_1 : 一次産業GRP(全州圏)

X_2 : 二次産業GRP(全州圏)

X_3 : 全州圏GRP

X_4 : 総輸入額

X_5 : GNP

この模型によると、群山・長項の1991年の海運物流量は、1977年の5.4倍、2001年には17.0倍に増加する。しかし、全国海運物流量に比べた全州圏の占有率は、1991年に2.4%、2001年には3.3%で意外に低く計測している。この比率は、群山港の直接的背後地である全州圏（＝全北道）に限った海運物流量に関する数値であることを考慮したら、大田圏まで含むばあいは、全く異った結果をもたらすであろう。

ついで、群山港の実質的な施設需要物流量を推定することである。一般的に、港湾施設測定においては、港湾の施設能力は客観化が可能な指標として、荷役能力を主に使用する傾向がある。それゆえ、本計画においても、港湾施設許容貨物量を導き出して年度別の荷役能力を算出したのである。施設許容貨物量は、総貨物量から油類品目及び木材品目等々を除いた実際的港湾施設が有する物流量である。群山・長項港の将来の施設許容貨物量の推計は、先たって推定した総貨物量を従属変数とし、つきの如き単純回帰方程式を導入して求めたのである。

$$Y = 0.2516176 \times 227$$

Y：施設許容物流量

X：総海運物流量

この模型により、群山・長項港の施設許容物流量とこれに対応する荷役能力の増減を「表3」に表している。総荷役能力は、1991年の2,118千M/T

表3 群山港の施設許容物動量と増設規模

(単位:千トン)

年度	区分	全州国 施設許容物動量	群山港許容 荷役能力 ¹⁾	増設規模	備 考
1977		560	540(68.9)	—	長項 244
1981		1,150	805(70.0)	—	既荷役能力 群山 540
1986		1,894	1,421(75.0)	—	既存荷役能力 1,540
1991		2,716	2,118(78.0)	578	
1996		4,756	3,805(80.0)	2,265	
2001		7,596	6,304(83.0)	4,764	

注：1) 群山港 占有率(%)

資料：群山市、「群山都市長期総合開発計画」

から2001年には6,304千M／Tに増大し、荷役施設規模は、1991年まで1,576千M／T、2001年までは4,186千M／Tに増えて、2001年の荷役能力は、現在の仁川港と同じ水準に達することを予測している。

群山港の港湾需要の推計には、さきにはも触れたように、全州圏だけの貨物量を前提して作成した模型である。これから、実質的な国土中心部である大田圏まで群山港の背後地に包むばあいは、群山港の貨物需要は、より拡大されることが推定できる。

注(1)群山市「群山都市長期総合開発計画」、『群山港の港湾需要測定』参照。

中国経済体制改革と上海港

高 見 玄 一 郎

(横浜港湾経済研究所)

目 次

1. 中国における経済体制改革と港湾
2. 上海港の歴史と現状

1. 中国における経済体制改革と港湾

(1) 経済体制改革・第11期三中總

現在、中国は、社会主義建設の過渡的段階としての、大規模な経済体制の改革を行っている。これを決定的にしたのが、1984年10月の第12期三中總であったが、改革の前段は、すでに、1978年の第11期三中總にはじまっていた。

革命後の経過をここで簡単にたどってみると、中国共産党中央委員会と人民開放軍が北平（現在の北京）に入城し、民主主義諸派とともに新政権を樹立したのが1949年の6月、中華人民共和国成立宣言が、同10月であった。1956年の、党の第8回全国代表大会までに、生産手段の私有の廃止、その社会化は、ほぼ完了していた。ここに社会主義建設の基礎が出来上ったわけであるが、この大会では、経済建設の面では、極左的偏向を犯した。あまりに急速な農業の集団化が、農民の生産意慾の低下を來し、工業における重工業偏重、企業形態における政企合一が、官僚主義と労働者の悪平等と生産意慾の低下を生じた。

「企業は政府という大釜のメシを食い、労働者は企業という大釜のメシを食う。」という表現に、その間の事情がよく現われている。この左偏向は、

文化大革命となり、1976年の江青等の「反革命集団の追放」をもって終る。

1978年の第11期三中總は、1945年に毛沢東が主宰した第7次全国大会以後の、最も重要な大会であったとされている。この大会で文化大革命の終了を宣言し、文化大革命の中心スローガンであった「プロレタリアートの独裁のもとでの継続革命」すなわち「以階級斗争為綱」を否定し、小市民や中小資本家層を抱きこんだ新しい経済建設に力を集中することになった。

この大会の経済建設の重点は、人口の80%を占める農村に置かれた。この改革は、あたかも、ソ連における1921年の「新経済政策」（N E P）を思いおこさせるものがある。N E Pの主要目的は、農業生産力の回復と、これによる都市の食料の確保、および工業原料の確保にあった。

社会主義革命における農村の変化は、大土地所有者＝地主と、貧農とが無くなることである。農民は、土地と生産資材を与えられて、二重の性格を持つようになる。すなわち労働者としての性格と、経営者としての性格である。このさいの左偏向は、労働者としての性格のみを強調し、経営者としての性格を否定することにある。中国の第11期三中總では、この「左」の誤りを克服し、農村の公社や生産隊の自主権を回復、自留地、家庭副業、集団副業および市場取引を回復し、さまざまな形態の、生産量と連動させた報酬計算による生産責任制を実施し、さらに農産物の買付価格の引上げを行い、多角経営の方式を導入した。これによって、農業生産が上昇し、農村が豊かになったことは、日本でも「万元戸」などという言葉でよく知られている。これはまた、農村の購買力が大きくなつたことを意味し、都市の工業生産物と農産物との交換を通じて、都市と農村の経済交流を拡大したこと意味している。

農業の状態が改善されると、次に工業構造の面での重工業偏重が改められ、軽工業、特に日用品雑貨の生産を急速に発展させ、都市の工業にも、自主性が拡大された。

(2) 経済体制改革・12期三中總

第11期三中總においては、基本路線が敷かれたが、なお文化大革命以来の左偏向の思想がかなり残っていた。1984年10月に開かれた、第12期三中總で

は、これを完全に拂拭して、理論的にも、価値論から再出発している点が注目される。同大会の決議「経済体制の改革に関する決定」の中に、「価値法則を意識的に運用する計画体制をうち立て、社会主义商品経済を発展させる」という注目すべき決定がある。計画経済と商品経済とを対立させて考えて来た、これまでの観念を打破して、社会主义計画経済は、意識的に価値法則に依存し、それを運用すべきもので、共有制をふまえた計画的な商品経済であると規定している。

社会主义計画経済における価値論は、古くから議論されて来たところであるが、ソビエト科学アカデミーの“Political Economy”の中でも、第32章で *Commodity Production, the Law of Value, and Money, in Socialist Society*、という章を設けて論じているが、ここでは、価値は商品経済に附隨するもので、社会主义計画経済の中においては、価値は限られた範囲にしか存在せず、国営企業のように、生産手段を国が所有し、労働力が商品として扱われていないところでは、価値は存在しないと主張し、これが定説のようになっていた。

ところが、中国では、所有と経営とを分離し（政企分離）、その経営面においては、商品経済、すなわち価値法則を貫徹させるという考え方をしている。すなわち、共有制を基礎とした、計画的商品経済という概念である。

マルクスの資本論では、商品の価値とは、商品の交換過程で、貨幣形態によって表現されるものである。

$$W - G - W'$$

の表現に示された商品WおよびW'は、貨幣を媒介して $W = W'$ という関係で現わされる。Gは貨幣=価格であるが、 $W = W'$ という関係では、商品の具体的な属性である使用価値が捨象されて抽象的な人間労働、すなわちそれらの商品生産に必要な社会的労働の量として抽象される。この関係は、国営企業においても、その製品が、貨幣を媒介して交換されるときに現われる。すなわち価値が出現するものであって、中国では、これまで、この関係を無視し、人為的に価格を決定して混乱を生じた。そうした経験の中から、やはり価値法則を貫徹させなければならないという認識を生じたものと思われる。

何れにしても、この決定は画期的なものであった。こうして、国と企業、企業と従業員の正しい関係を樹立することによって、今回の都市を重点とする全般的な経済体制の改革が始まったのであった。

まず、国と企業との関係では、これまで国が所有し且つ経営していたものが、経営面を分離して、企業形態をとるようになった（政企分離）。次に、全人民所有制企業においては、これまで、国が資金を提供していた制度を改めて、銀行が資金を提供することにした（抜改貸）。また、利潤上納制をとっていたものを改めて法人税を課し、利潤の社内留保を認め、企業の活性化と経営者の責任を強化した（利改税）。企業と従業員との関係では、「大釜のメシを食う」悪平等を廃止して能力や努力に応じて支払うという制度に切りかえた。その他多くの改革が行われたのは、言うまでもない。

(3) 14の新しい解放港湾都市

14の沿海都市の解放は、第11期三中總以来の長期にわたる社会主义現代化建設の基本的考え方にもとづくものである。具体的には1984年の鄧小平の廣東、福建および三つの経済特別区の視察に端を発している。これまでに、すでに、深圳、廈門、汕頭、珠海の四つの地区と海南島とが、経済特別区として外資に開放されていた。これは「一国二制度」という、国内に社会主义と資本主義とを共存せしめるというもので、その政策的な狙いは、香港および台湾の平和的吸収にあったと考えられる。

新しい、沿海都市の解放について、1984年の視察の後で鄧小平は「これらの地区は、特別区とは呼ばないが、特別区の一部の政策を適用してもよいだろう。」と述べている。そして、これが行政化されて、新たに「経済技術開発区」という、14の港湾都市が生れた。これらのはものは、

大 連	da lian	(ターリエン)
秦 皇 島	qin huang dao	(チンファンタオ)
天 津	tian jin	(ティエンチン)
烟 台	yan tai	(イエンタイ)
青 島	qin dao	(チンタオ)

連雲港	lian yun gan	(リエンウンガン)
南通	nan tong	(ナントン)
上海	shang hai	(シャンハイ)
寧波	ning bo	(ニンポー)
溫州	wen zhou	(ウェンチョウ)
福州	fu zhou	(フーチョウ)
廣州	gang zhou	(クアンチョウ)
湛江	zhan jian	(ツアンチエン)
北海	bei hai	(ペイハイ)

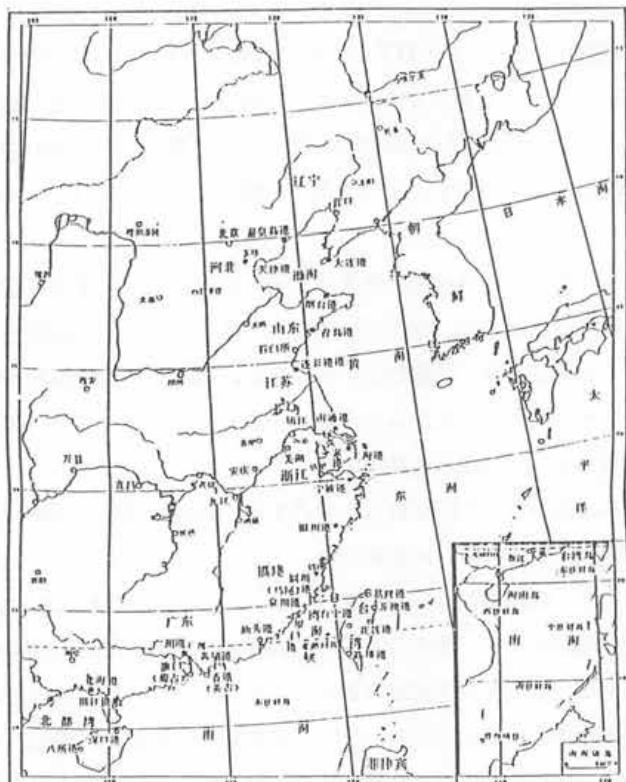


図1 中国対外開放港分布図

(注) 中国交通部海洋運輸管理局・内河運輸管理局編「中国对外開放港口」1985, より引用。14の・印は筆者が記入した。

新しい、経済技術開発区の目的とするところは、中国の経済建設をサポートするために、生産企業および技術開発のために、外資を導入することであって、谷牧国務委員が次のように語っている。

① これらの都市の外資利用プロジェクトの審査・許可権限を拡大する。

生産的プロジェクトとしては、旧企業の技術改良と工場の新設に外資を利用する場合、建設と生産条件は国が総合的均衡をとる必要のないものの場合、生産物は国の統一販売の枠に入れず、輸出は量を割り当てない。天津、上海両市のすべてのプロジェクト投資に対する審査・許可権限は、3,000万ドル以下に、大連市、広州市は、1,000万ドル以下に、その他の都市は500万ドル以下にそれぞれ拡大されることになった。非生産的プロジェクトとしては、主として外資、自己調達資金、輸入建設器材によって経営し、国が総合的均衡をとる必要のないものの場合、その投資額の多少を問わず、すべて各市が独自に審査・許可できることになった。

② これらの都市の外資利用、先進技術導入による旧い企業の改造を積極的に支持する。例えば、国内で一時的に生産できないか供給保証のないキーポイントの設備、計器類と技術改良に必要なその他の器材を輸入する場合、その外貨がどこから来たものであれ、1990年以前は、関税と輸入製品税あるいは付加価値税を免ずる。

③ これらの都市への外国投資者を優遇する。外国投資者が生産的企業をつくる場合、技術集約、知識集約型プロジェクト、エネルギー・交通プロジェクト、投資額3,000万ドル以上のプロジェクトであれば、関係部門の認可を得てから、企業の所得税を減額し、15%の税率を適用することができる。この所得税減税の条件は満たしていないが、同じ市の旧市街区の機械製造、電子、冶金、化学、建築材料、軽工業、繊維、包装、医療機械、製薬、建築業、農業、林業、牧畜業、養殖業およびこれらの業種の加工業に属するものに対しては、税法規定の8割の税率で企業所得税を計算してもよい。中外合資経営企業、合作経営企業と、100%外

資企業の投資として輸入した生産・管理設備、建築器材、輸出品を生産するために国外から輸入する原材料、部品および包装用資材など、輸入する自家用の交通手段、事務用品などはすべて関税と輸入製品税あるいは付加価値税を免ずる。

これらの、外資に対する優遇措置は、さらに利益の海外への送金、出入国手続の簡素化にまで及んでいる。

さらに、港湾の改革について、張增輝氏が次のように述べている（中国海港現状と国家対港口的政策）。

- ① 中国の港務局は、以前には政企合一体制であった。すなわちこれは、行政機関であると同時に企業単位でもあった。それは、港湾計画、建設、および行政管理業務の外に、日常の貨物積降し、配送、保管、およびベース指定、労働力の配置、機械設備の配置、維持修理等の重要任務を持っていった。大量の事務的性格の業務があり、港湾局の局長は非常に繁忙であって、重大問題を平静に考えることができなかった。同時に政企合一は、往々にして企業的日常業務を重視し、行政管理の面がおろそかになっていた。現在われわれは港湾管理体制の改革を試験的に行っており、逐次古い政企一体の職責を分離し、何らかのさらに新しい良好な方策をとることを、ただいまのところ探索中である（政企分離）。
- ② 港務局長の人選については、国家的規定にしたがって、一連の青年を抜擢し、豊富な産業知識と管理能力ある人物を任命する。あわせて、古い中央集権的やり方を更め、彼等にいくつかの権限を与えて自己の才幹を発揮できるようにする（権限の移譲）。
- ③ 貨物の荷役技術を改善する。すなわち荷役機械の低い能率、組合せの悪さなど、荷役機械の能率を十分に発揮できない現象を改め、高能率の機械を配置し、作業を改善する。貨物の包装形式については、大型機械によるバラ貨物の処理と、コンテナによる組織的輸送に改める。またコンピューターを使用し、電算機の企業管理能力を十分に発揮せしめる（技術革新）。

次に港湾投資については、次のように述べているが、これは1985年5月の

初步的構想であることを特記したい。

- ① 国家、地方、港務局、および受益者による多方面の投資を原則とする。
国家投資は、港湾の主要施設である防波堤、埠頭、航路等の基礎施設とする。
- ② 荷役機械施設、物揚場、倉庫、通信等の施設は、港務局資金、あるいは銀行借款をもって建設し、港務局が償還する。
- ③ 外国資金を利用して多くの港湾施設を建設することを可能ならしめる。
外国資本との合弁事業による建設を利用できるようにする。共同経営と投資者の優先埠頭に対しては、外資の独自の建設投資、および港湾における荷役作業の経営を認める。
- ④ 荷主が埠頭を自主建設することを奨励し、交通部門については技術上の援助を与える。

2. 上海港の歴史と現状

(1) 歴史的発展

中国の長い歴史の中にあって、上海は、比較的に新しい都市である。春秋（紀元前700～400年）、戦国（前400～200年）のころ、長江デルタは、現在の上海特別市の西方の境界線のあたりまで成長しており、現在の上海市は、まだ海中にあった。唐代に、海岸線は、現在コンテナ埠頭のある軍工路あたりまで、せり出して來た。南宋の時代に、現在の長江下流の地形がほぼ出来あがった。

紀元前751年に、唐王朝は、今の上海市松江県に、華亭県を設けた。そして華亭県の北部にあった青竜鎮が、沿海を航海する船舶の泊地として繁栄した。ここは、わが国の遣唐學問僧圓仁が、847年に帰国した時の港である。その後、時代が下って13世紀の中葉になると、吳淞江の下流が堆積物によって浅くなり、上流の青竜鎮に入ることができなくなったので、船舶は現在の外灘（バンド）から十六舗に至る黃浦江の岸に停泊するようになった。ここに一條の河川があって、上海浦と呼び、その西岸の集落を上海鎮と呼んだ。

これが現在の上海市のはじまりである。

宋の咸淳3年（1267年）、船舶を管理する市舶提挙司が設けられ、外国貿易を管理する“貨場”が設置された。元代の至元14年（1277年）には、すでに全国の重要な港の一つとなっていたが、13世紀末に航路が浅くなつたので、港としての機能を失つた。その後、明の永樂2年（1404年）、大黃浦一范家浜一南艶浦の新しい河道を開拓し、太湖の水を海に泄出する水道とした。これが現在の黃浦江であつて、再び港としての機能が復活した。明代から清代の初にかけて海禁（鎖国）を行つたが、康熙23年、再び外国貿易のために解放し、ここに江海關（税關）が設けられた。乾隆年代に再び關を閉じ、外国貿易は、広州だけを窓口として行われるようになった。

第一次アヘン戦争後、道光23年（1843年）英國軍隊が呉淞を占領し、さらに南京に攻撃を加えて、ここに南京条約が締結されて上海、寧波、福州、廈門、汕頭の5港が外国貿易に解放された。この時以来、英國は上海県域から呉淞口に至るまでを占據して上海港区とこれを管理し、後に1844年に米国と共に共同租界をつくり、フランスはまた黃浦条約によって、フランス租界を設けて、今次大戦に至るまで、上海の租界時代が始まった。この時代以後、上海は中国最大の貿易港となつたが、貿易の主要部分は、外商によって握られていたこと、あたかも、横浜の開港と規を一にしている。中国における上

表1 主要港口在全国對外貿易中所占比重

年份	上海	广州	天津	汉口	大连	其它	总计	
							%	价值 (1,000关两)
1870	69.6	15.4	1.5	1.7	—	10.8	100.0	115,988
1875	55.2	11.6	2.9	4.2	—	26.1	100.0	135,907
1880	57.8	9.9	3.4	4.8	—	24.1	100.0	150,523
1885	56.4	10.5	3.5	4.9	—	24.9	100.0	154,413
1890	45.2	12.0	3.0	2.7	—	36.4	100.0	215,903
1895	52.0	10.6	4.4	1.7	—	31.3	100.0	323,240
1900	53.6	8.6	1.5	1.8	—	34.5	100.0	381,126
1905	53.2	9.2	6.1	5.2	1.8*	24.5	100.0	659,083
1910	49.6	10.1	4.5	4.3	4.6	33.0	100.0	857,337
1915	42.6	8.9	6.0	5.2	5.9	31.4	100.0	898,696

資料来源：『中国海关貿易報告』。總值包括进出口值。* 1907年数。

海港の貿易上の地位は、次の鄭友揆の研究で明らかである。（鄭友揆：中国的对外貿易和工業發展，p.29より引用。）

清国政府は、1905年に黄浦江河道局を設けて水路のしゅんせつや岸堤の築造を行ったが、19世紀の終から今世紀のはじめにかけて、列強は三次にわたって盛んに埠頭を建設した。1912年、中華民国成立後は、浚浦局が管理にあたり、日本の占領中は、国民党上海市政府公用局が、港湾および中外埠頭の管理を行った。上海港は、100年を経過し、開放前夜に到って、これまでに建設された埠頭の延長は、10,717メートル、そのうち固定埠頭は6,703メートル、その他は浮埠頭であった。主要バース79個、うち万トン級26、倉庫面積831,273平米、荷役クレーン44台があった。

1949年5月27日、上海開放。1950年10月、上海港務管理局が成立し、黄浦江西岸の埠頭、倉庫、野積場を接収し、港湾の統一管理を行うようになった。1951年8月、上海港務監督が設置され、入出港船舶の管理を行うようになった。戦争の荒廃から少しづつ回復する過程で、まず老朽化した浮埠頭を、コンクリートの固定埠頭に改造することから再建が始った。

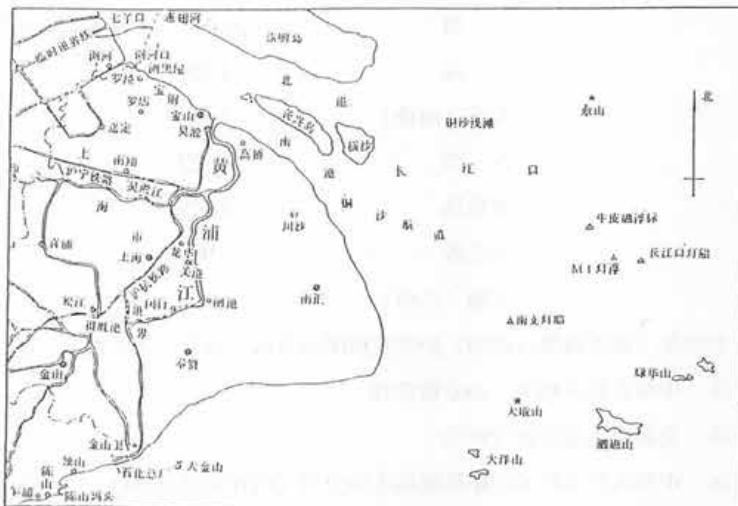
1955～56年に、現在の第六装卸区の、古い開平埠頭と北票埠頭とを改造拡張して、上海第一座の水陸連運埠頭とした。

1958年に、現在の第九装卸区にあった張貨浜を、さらに一つの水陸連運埠頭として改築した。

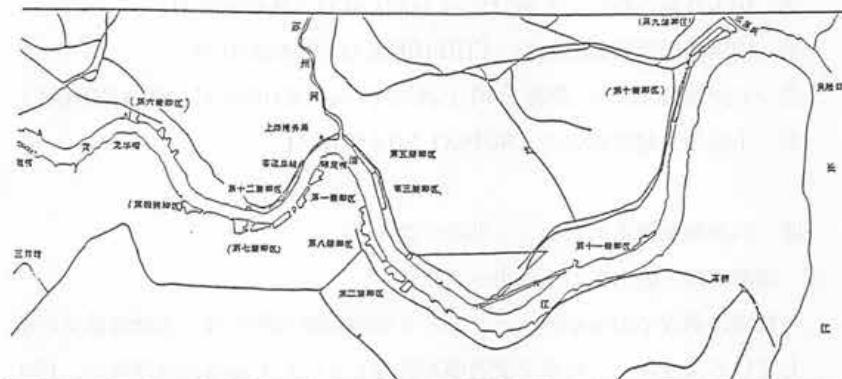
1973～1978年に、さらに17個のバースを新設した。その主要なものは、現在の第八装卸区の貨棧埠頭の拡張建設、現在の煤炭装卸公司（第七装卸区）の貨南棧埠頭、第二装卸区のサイロ（散糧圓筒倉）の新設、現在の木材装卸公司の白蓮溝木材埠頭（第四装卸区）の建設、現在の軍工路集装箱装卸公司（第十装卸区）の水陸連運埠頭を開発して簡易コンテナ埠頭とした。この外、緑貨山錨地（地図参照）に3万トン級以上の大型船の減載施設の建設、第九装卸区の張貨浜集装箱装卸公司のコンテナ埠頭への改造を行った。さらに、もとの十六舗客船埠頭、およびその全倉庫群、野積場を全部取払い、1982年に、広々とした客船埠頭および客運大楼を建設した。

このようにして、上海港は機械化荷役設備の増強、航路のしゅんせつ等を

2



上海港湾界図



上海港装卸区位置图

行い、解放以来、中国最大の港湾として、1984年には港湾貨物1億トンを突破した。この1億トンのうち、内貿貨物80%、外貿貨物20%、上海市の輸入貨物の60~70%が、ここで扱われている。1984年末の港湾区域は36km²、けい留施設は、バース96、うちコンテナ・バース4、客船バース17、ブイバース16を含んでいる。

上海港務局調べによる、1984年の全国主要港貨物扱い高は、次のとおりである。

上 海	10,066 (万トン)
大 連	4,016
天津（新港）	1,611
青 島	2,422
秦皇島	3,579
連雲港	900
黄埔（広州）	1,668

1985年（港湾機構改革前）の主要機関は次のとおりであった。

- ① 中華人民共和国上海港務監督
- ② 交通部上海港務管理局
- ③ 中華人民共和国船舶検査局上海分局 (CHINGAREG)
- ④ 中国外輪代理公司上海分公司 (PENAVICO SHANGHAI)
- ⑤ 中国外輪理貨公司上海分公司 (OSTACO SHANGHAI)
- ⑥ 中国船舶燃料供應公司 (CHIMBUSCO SHANGHAI)
- ⑦ 中国海難救助打撈總公司上海分公司 (CHINSAL SHANGHAI)
- ⑧ 上海市外輪供應公司 (SUPCO SHANGHAI)

(2) 経済体制改革にもとづく港湾の改革

① 港湾管理・経営権の上海市への移管

経済体制改革の基本的テーマである権限の地方移譲は、張增輝論文が示しているように、これまで交通部が管理していた上海港の管理権が、1986年1月から、上海市に移管された。別に示す「上海港組織図は、1985年末の段階で示された暫定的なものであって、その後の変化があると思うが、まだ手もとに届いていない。

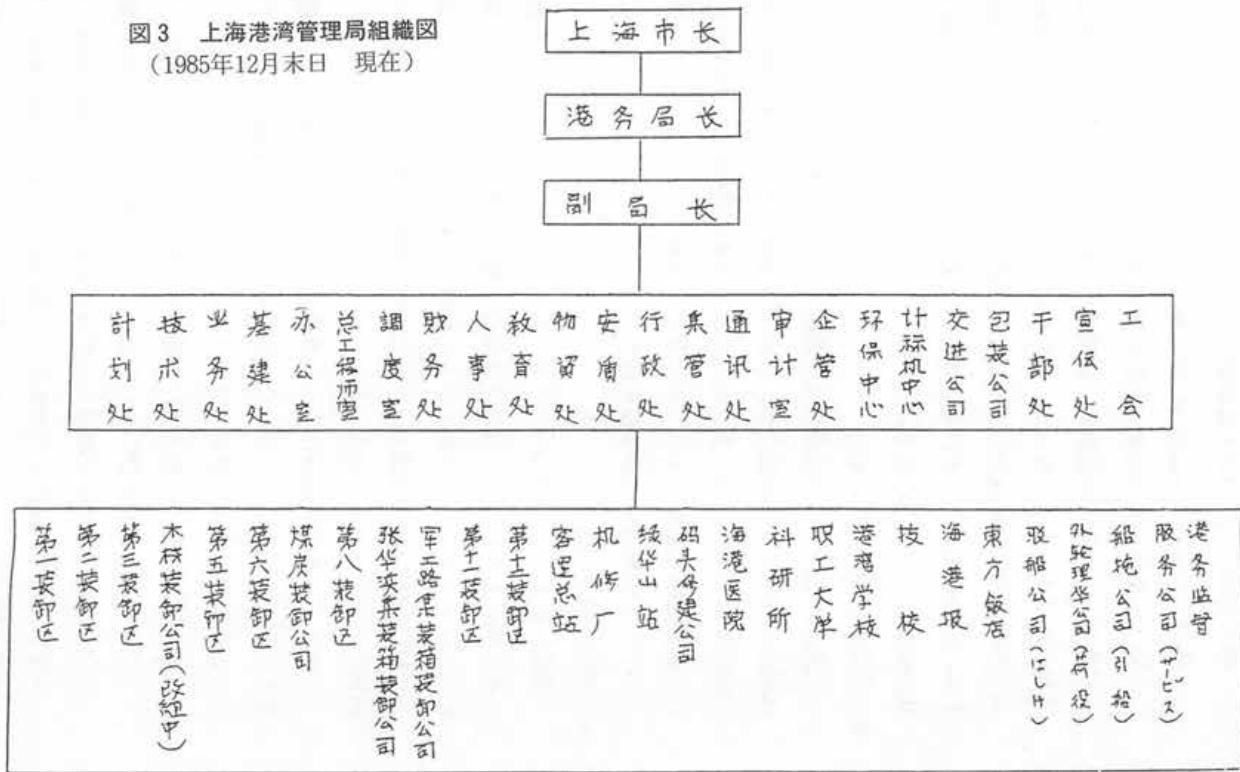
② 政企分離の形態、多くの装卸公司の設立

まず国が経営した各装卸区の経営が上海市に移管され、さらに、そのいくつかのものが装卸公司という埠頭会社の形態をとった。その主なものを挙げると、

木材装卸公司（旧第四装卸区）

(1986年1月上海市移管)

図3 上海港湾管理局組織図
(1985年12月末日 現在)



煤炭装卸公司（旧第六装卸区）

煤炭装卸公司（旧第七装卸区）

張貨浜集装箱装卸公司（旧第九装卸区）

軍工路集装箱装卸公司（旧第十装卸区）

この外に、旧上海港務監督が、港湾監督と码头修建公司にわかれ、上海港務局に属するようになった。また駁船公司（はしけ経営）、外輸理貨公司（外船荷役）、船拖公司（引船）、服務公司（サービス業）が企業化された（組織図参照）。これらの外に、出来るところから、作業部門の企業化が進むことが考えられる。

③ 労働者の雇用形態の変化

上海港に働いている労働者は、現在1万人余とされているが、これまでには国の割当てによる雇用の外、港務局が近郊の農村と契約を結んで、臨時の雇用を行っていたが、多くのものが、企業の直接雇用の形をとり、港務局の直接雇用と調節をとりながら運営する形をとる。給与および労働管理については港務管理局が権限を持つ。

④ 運賃・料金の改訂

運賃・料金（ポートチャージ）については、これまで国がこれを制定し、一律に施行していたが、港の経営権が上海市に移された以上、経営目的に沿ったポートチャージの制定が考えられなければならない。この点について、われわれはまだ情報を持っていないが、何れ国務院との打合せのうえ、新料率が定められるものと見られる。

⑤ これまで、非常に細分化された運送業があって、お互いに営業範囲を主張し、甚だしい不合理があった。たとえば、コンテナ輸送について林元旦氏が、1985年5月の北京シンポジウムにおいて、

「わが国のコンテナ輸送は、各部門でばらばらに行われており、各部門で別々の経営管理体制をつくりあげている。輸送系統の整体的関係がばらばらになり、貨物と輸送との配合が密接でなく、港湾と船舶との接続が緊密でなく、港湾と内地輸送との協調ができず、このために、船舶の在港時間が長くなり、コンテナの流動がにぶく、船とコンテナの回転周

表2 1978年～1984年の中国港湾におけるコンテナ扱い高実績

単位: TEU

年度 港口	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
大連	/	/	907	5,536	12,527	15,705	24,290
天津	7,017	9,106	15,812	24,408	40,909	60,787	83,491
青島	1,304	5,426	8,707	11,834	15,030	19,139	23,327
上海	4,800	15,710	31,560	49,460	66,095	86,317	114,977
黄埔	/	2,521	7,310	10,684	6,815	13,398	21,165
広州	/	/	/	11,537	16,757	21,543	31,845
其他港口	/	/	/	660	1,182	6,617	41,132
合計	13,121	32,763	64,296	114,119	159,315	223,506	340,227

高見玄一郎：変貌する中国港湾とコンテナシステム

期が長くなり、経済的効果が顕著でない」

(林元旦：我国水路集装箱运输，水運科学研究所，北京，1985。)

と述べ、「輸送過程を有効に規制する能力のある経営管理体制をつくることが必要である。」と言っている。たとえば、上海においては、上海市大型物件汽車運輸公司、上海港集装箱公司、中国對外貿易運輸公司上海分公司の三者が合併して国際集装箱汽車運輸公司が設立されて、業務の合理化を行った。

(3) 上海経済発展戦略研究

近年、上海経済の発展には、まことに目覚しいものがある。中国統計年鑑1984によると工業生産額は678億元で、北京の2.7倍、天津の2.9倍である。商品販売額は535億元で、北京の2.7倍、天津の3.1倍。人口は1,200万人で、北京の1.3倍、天津の1.5倍、一平方キロ当り人口密度は1,926人で、北京の3.5倍、天津の2.8倍。港湾貨物は10,000万トンで大連の2.6倍、秦皇島の3倍、天津の6倍である。名実ともに、中国最大の産業および貿易

の中心である。

それゆえに、中国における経済建設にとって、特別重要な地位を占めている。1985年4月の上海市人民代表大会における汪道涵市長の報告によれば、1984年の秋、国务院は上海改造振興のため特別のチームを派遣して、数次にわたり会合し、上海経済発展戦略報告大綱を作成した。これらのものが総合されて1985年6月に、陳敏之主編のもとに、多くの研究者によって「上海経済発展戦略研究」がまとめられた。

紀元2,000年を目標とするこれらの戦略構想の中で、すでに上海市が実行しているものに、非常な関心が集められる。

図4 上海市地図



斜線部が市区である。この図面全域が、新たに経済技術開発区に指定された。

これまで、上海の市区だけが、経済技術開発区とされていたが、これが近隣の10県すべてに拡大された（図4参照）。

② 新しい開放区に、それぞれ工業生産計画が重点的に配分された。

嘉定：科学技術，安定：自動車，桃浦：化学工業，彭浦：機械工業，

吳淞：鉄鋼，高橋：化学工業，周浦：軽紡手工業，漕河泾：電子工業，

吳涇：化学工業，閔行：電気機械，金山：石油化学，松江：軽紡績，

華莊：手工業。

③ 上海市をかこむ江蘇，安徽，江西，浙江の4省が、新たに上海経済区として、総合開発の対象となった。面積49万平方キロ、人口2億である。

④ 長江の全流域が、あらためて経済背後地と規定された。

このようにして、上海市は、中国における最も経済の発達した巨大なマーケットの中心を占めることになり、上海港はその貨物集散の中心的地位を占めるので、紀元2,000年の上海港の貨物扱い高は、3億トンと推定されている。このために、今後の上海港には、非常に大きな技術革新の課題が与えられるので、今後の発展が注目されるところである。

参考文献

古 华：中国革命史講義，中国人民大学版，北京，1983第7版。

胡耀邦：中国共产党第十二次全国代表大会における報告，外文出版社，北京，1982。

鄧小平：同上開会のことば。

袁 木：歴史的偉大転変及其基本経験「社会主义現代化建設の綱領」，红旗出版社，北京，1982。

Institute of Economics of the Academy of Sciences of the U. S. S. R. : Political Economy "The Socialist Mode of Production", Lawrence & Wishart, London, 1957.

中共中央关于经济体制改革的决定：北京，1984。

Karl Marx : Capital, Volume 1, Progress Publishers, Moscow, 1965.

向坂逸郎訳：資本論，岩波文庫第一分冊，1975。

段若非：経済体制改革理論問題探討，北京工業学院出版社，1985。

中国の解放政策：北京周報社，1985。

鄧小平論集：中国の特色をもつ社会主義を建設しよう，北京外文出版社，1985。

「経済特別区の問題と対外開放都市增加の問題について」

林元旦：我国水路集装箱運輸，水運科学研究所，北京，1985。

張增輝：中国海港現状与国家対港口政策，北京シンポジウム論文，1985。

高見玄一郎：変貌する中国港湾とコンテナシステム，日本海上コンテナ協会，1985。

谷 牧：沿海都市の解放政策について，「中国の開放政策」北京周報社，1985。

上海人民美術出版社：上海，1984。

交通部海洋運輸管理局・内河運輸管理局：中国対外開放港口，第七章“上海”，人民交通出版社，北京，1985。

Ellen Thorbecke : Shanghai, North China Daily News & Herald, Shanghai, 1941.

鄭友揆：中国的对外貿易和工業發展，上海社会科学学院，1984。

上海市統計局：上海市国民経済和社会發展情況公報1984。

国家統計局：中国統計年鑑，1984，北京，1984。

汪道涵：上海市当面の経済工作報告，上海，1985，横浜市訳。

「上海市人民代表大会報告」

陳敏之：上海経済発展戦略研究，上海人民出版社，1985。

上海港史話編寫組：上海港史話，上海人民出版社，1979。

産業の多国籍戦略と港湾 —自動車産業の比較優位と協調的発展をめぐって—

日比野 光伸

(名古屋港湾管理会)

目 次

はじめに

1. 比較優位の形成と港湾
2. 国際協調と多国籍化への港湾の対応
3. 海外生産と港湾物流—むすびにかえて—

はじめに

我が国の自動車輸出は1976年に鉄綱を抜いて第1位の座についた。1980年以降欧米への大量輸出は、これら諸国の自動車産業の不振を促進させ失業の増大を招くなど貿易摩擦の要因となり、自肅改策がとられ、横ばい状況にある。我が国は、このような貿易摩擦を開拓するため今までの完成車輸出戦略を変え直接投資、技術提携、合弁、OEM輸出などへの多様化戦略を進めている。特に我が国はもとより欧米先進国では、自動車産業の脱成熟をめざし、社会の多様化への要求に対応するため、量産化による規模の経済性を追求するメリットのみでなく、生産工程による柔軟な生産システムの採用、生産技術の向上などによる量産規模の下限への追求の可能性は、垂直貿易を主体とする完成車輸出を中心とした我が国の貿易構造に変革をもたらし、国際物流体系の要衝としての港湾にも影響は及んでいる。また最近の円高・ドル安傾向は比較的消極的であった我が国の海外生産に拍車をかけている。そのた

め、アメリカでの現地生産、韓国、台湾での海外生産拠点づくりは一層活発になってきた。このような動向に視点を向け、我が国の自動車産業のたどってきた比較優位の形成過程と今後の動向を模索しながら港湾のあり方にふれてみたい。

1. 比較優位の形成と港湾

(1) 戦後の自動車振興対策

1948年（昭和23年）10月「経済復興5か年計画」に基づき作成された「自動車経済復旧基本対策」を達成するために「自動車工業基本対策」が発表された。これは当時厳しい外貨事情から輸送需要はすべて国内で供給することを目的とした国産自動車育成政策であり余力を輸出に向けようとするもので、輸出市場は当面アジアが中心であった。1952年（昭和27年）6月には「乗用車関係外資導入に関する基本方針」が発表され、これに基づき同年10月に「乗用自動車関係提携及び組立契約に関する取扱方針」が発表され本格的な外国メーカーとの提携がはじまった。昭和30年代に入り我が国は戦後の復興期から新らたな高度成長期を迎えた。また自動車産業にとっても新らたな時代であった。1955年（昭和30年）から1962年（昭和37年）までの8年間は輸出開拓の時代であった。この時代の我が国の自動車産業は、まだ欧米先進国と競争できる段階ではなくキャッチアップの時代ではあったが比較的競争力のあるトラック、特殊車のサンプル輸出市場開拓のため、欧米メーカーの市場開拓の比較的進んでいない東南アジア、中南米、南アフリカが中心となつた。一方欧米市場への進出もおこたらずアメリカ、カナダ、フィンランド、デンマークなどわずかではあるが増加傾向にあった。しかし乗用車の輸出は数量では小型トラックには及ばなかったが伸び率では上回っていた。

このように昭和30年代の我が国は高度成長期は国際化への仲間入りの時代であった。1963年から1964年にかけGATT、IMF、OECDへの加盟など名実ともに国際経済の舞台におどり出たわけである。これに伴って我が国の産業が国際的に競争できる体制とするための産業の再編成が推進され、自

自動車産業も国際化時代を迎え、比較的国際競争力のあるトラック、バスが1961年4月に、すこしおくれて乗用車が1965年に完成車の輸入が自由化された。

では、このような我が国の自動車産業の発展を国際比較すると、1960年のアメリカの生産量は約791万台、西ドイツ約206万台、イギリス約181万台に対し、我が国は約48万台とアメリカに対し6.1%、西独に対し23.3%、イギリスに対し26.5%であったが乗用車が自由化された1965年にはアメリカ、西ドイツ、イギリスに対し16.9%，63.1%，86.2%と、めざましい発展をとげ1966年にはイギリスを1969年には西ドイツ追い越し、アメリカに次ぎ世界第2位の自動車生産国に成長した。これは通産省をはじめとする政府の振興対策のもとに自動車業界の国際競争力強化のための設備投資、価格引き下げ、相次ぐモデルチェンジなどの性能改善への懸命な努力によるものであった。勿論、このような我が国の自動車産業の国際競争力強化への努力は、国内におけるモーターリゼーションを促進させるような国内環境がなければ自動車産業の発展はありえない。欧米先進国に比較して当時の立ちおくれていた我が国の道路などの自動車を普及させるための社会資本の整備充金のあったことはいうまでもない。このような戦後の我が国の自動車産業が歩んできた歴史は、たしかに政府の各種の振興対策に擁護され発展してきたことは事実であるが。その最大の要因は高度経済成長期における所得倍増計画の推進によって、国民所得が増大し、それに伴って自動車に対する購売力の可能性の増大と、自動車メーカーの技術改善、設備投資などによる技術向上と規模の経済による価格引き下げとが一体となってモーターリゼーションを誘発させたことに我が国の比較優位の形成の基盤を求めることができる。さらに自動車産業の比較優位の形成は国際物流の手段としての港湾との関係も見逃すことはできない。

(2) 港湾からみた自動車産業の立地

我が国の自動車産業の立地を港湾を中心として分類すると、関東地区を中心とする東京湾ゾーン、東海地区を中心とする伊勢湾ゾーン、関西地区を中心とする大阪湾ゾーン、中国・北九州を中心とする瀬戸内ゾーンに大別する

ことができる。

東京湾ゾーンには、日産、三菱、本田、いすゞ、富士、日野、日産ディーゼルが伊勢湾ゾーンにはトヨタ、三菱、本田、鈴木が、大阪湾ゾーンにはダイハツ、さらに瀬戸内ゾーンには、マツダをはじめ日産の九州工場、三菱の水島自動車製作所が立地しているさらにそれぞれのゾーンから輸出される自動車の取扱量は東京湾ゾーン34.6%，伊勢湾ゾーン41.6%，大阪湾ゾーン5.1%，瀬戸内ゾーン18.7%でこれらのゾーンの占める位置は99.6%となりすべてが集中しているということになる¹¹⁾。我が国の自動車産業の組立工場は積出港との経済性から臨海性指向にあるといえる。例えばトヨタ自動車の田原工場のごときは、港湾を生産機能として、また流通機能として二つの機能を併合している工場で、自動車産業の輸出産業として最適な立地というべきであろう。このように港湾機能は、特に我が国のような垂直貿易構造を基盤とする工場立地は、自動車そのものの容積と輸送の効率化などから臨海性への依存は高い。また今後自動車産業の国際化が進み生産拠点が海外に移転が進むなどにより水平貿易構造に転換されるに伴って原料輸入・製品輸出から製品の輸出入の貿易構造に順次移向していくため、国際複合一貫輸送（コンテナ）をより促進させることになる。また4つゾーンにおける輸出貨物の取扱量から自動車の占める位置はによれば東京ゾーン44.2%，伊勢ゾーン78.2%，大阪ゾーン8.9%，瀬戸内ゾーン4.0%である。ここで注目すべきことは、大阪湾ゾーンを除き相対的に自動車産業が、これらの地域に大きな影響力をもっているかということである。このような傾向は、今後現地生産、海外への生産拠点の移転などに伴って我が国からの完成車の輸出が減少するようになれば、港湾は機能的に自動車産業からうける影響は大きく、当然産業内の国際分業の進展によって、量産メーカーとしての我が国の自動車産業の位置づけはソフト機能を充実した商品の多様化に対応する先端技術を備えた、より高度な商品（自動車）開発メーカーに移向していく過程から従来の大衆的な量的車種は韓国、台湾などのNICsに順次移転されていくことになるであろう。このような過程は、部品流通の国際化を一層促進させることを意味するものであり、当然産業内の国際分業体制の進展に伴って、

港湾の国際複合輸送化がより促進されていくことであろうし、工場立地とも相関関係にあることは当然である。港湾は、また内陸デポとの関係によっても影響づけられることはいうまでもない。

注(1)各ゾーンの輸出比率には二輪車が含まれている（港湾統計年報、1984年版）。

2. 国際協調と多国籍化への港湾の対応

(1) 自動車産業の国際協調への進展

自動車産業は一国の基幹産業としての地位は大きい。特にアメリカ、日本、西ドイツ、フランス、イギリス、イタリアなどの先進国にとっては自動車産業の興亡は国家の安全保障につながるほどの重要な産業である。これは自動車産業がそれぞれの国の技術水準の集積によって完成されたものであることを意味しているからである。このようなことから自動車産業の国際分業体制は日米欧先進市場を中心に展開されることになるであろう。これは国際規模での自動車生産戦略を意味するものであり、組立メーカーは勿論のこと、これを支える部品メーカーをはじめ素材メーカーにいたるまで広域的な産業協調が必要になってくる。これは、また我が国の自動車メーカーがとっている完成車輸出を主体とする産業構造から国際規模での自動車生産戦略への産業構造へと、比較優位の転換を意味するもので企業の一国の利益を中心としたミクロ的構造から、世界経済を中心としたマクロ的な比較優位に転換することを意味する。このような比較優位への転換は、我が国の自動車産業にとっては産業構造そのものの変革を意味するものである。というのは我が国の貿易構造は欧米先進国とはことなり、自然的条件から加工貿易を中心とする垂直貿易を主体として進展してきたため、ほとんどの産業は国際的な規模での生産活動を前提として立地し、国際水準にあることは、特に自動車産業にとっては最適条件といわざるをえない。このような優位構造を保持していくためには、商品開発においても外国から特許、実用新案、技術上のノウハウなどを輸入して、より優位な商品開発に努力してきた。その結果我が

国の優位がアメリカ、EC諸国を中心に貿易摩擦を誘発させ、これら諸国の産業の衰退を招き失業などの社会問題にまで発展していった。このように我が国の方的な比較優位構造体質の形成は、世界の自由貿易体制そのものにも大きな影響を及ぼし、保護貿易、管理貿易への傾向を促進させ、自由貿易危機にまで発展してきた。そのため我が国の貿易構造を是正し、欧米先進国の自動車産業を活性化させるため、産業内相互の協力体制を進め、国際規模での生産が展開されるように協調関係が進んできた。特に円高・ドル安傾向は、比較的消極的であった我が国の自動車産業の現地生産を促進させた^①。特にアメリカにおいては、1990年における我が国の北米での現地生産は、200万台以上の生産が計画され我が国からの完成車の輸出とで毎年400万台以上供給されることになる。先進国では自動車産業は成熟産業であるといわれている。アメリカでの需要の展望は低く1970年代では年平均2%増であったが1980年代にはさらに低く1%程度であるといわれている^②。このようなことから大型車の小型車への移向を考慮してもGMの「サタン計画」^③に代表されるビッグ・スリーの小型車戦略などから北米市場は供給過剰になる可能性は十分ある。さらに、これらに拍車をかけるのが韓国、台湾などのNICsである。我が国の自動車産業にとっては、最近の円高・ドル安傾向はさらに、韓国、台湾などへの大衆車の生産移転に拍車をかけることになるであろう。すでに日産自動車は資本参加している台湾・裕隆社から年間数100台規模の逆輸入を1987年以降計画している。また三菱自工も子会社の豪州三菱自工から1986年に約50台輸入するといわれている^④。このようなことから韓国、台湾の動向は我が国の自動車産業への影響は大きく関心は深い。

○ 韓国 我が国の円高・ドル安の波に乗って韓国の自動車産業は価格競争で一段と優位を占めるようになった。1985年にはカナダでは、韓国現代自動車が我が国の本田技研を抑え首位に出た。1986年1月から3月までの実績でも前年比70%増をめざましい躍進を続けている。1986年にはカナダに続きアメリカへ15.5万台の輸出計画をもって新規参入をはかり、全体で30万台以上を輸出する計画である^⑤。この現代自動車も三菱自工からの技術提携をうけ、部品国産化率は98%と一応高率ではあるが、まだ韓国自動車産業は独力

で国際競争力に耐え得る段階ではなく、我が国をはじめ欧米先進国の自動車産業国の資本、技術提携に依存しなければならない現状にある^[6]。また韓国の自動車産業政策は1974年策定の「長期自動車振興計画」によって自動車産業は国際経済上の最重要戦略として位置づけられ輸出産業として育成されることになった。このような韓国の自動車育成政策は輸出拡大政策であるため、国内需要には重点がおかれており、輸出価格は原価程度に抑制し、国内価格は輸出の約2倍という重価格体制にあり、自動車産業は国内のモーターリゼーションを目標とした需要に基盤をおいた産業政策とは異なった外国市場を目標とした国内不在の産業政策がとられてきた。しかし、1981年には生産合理化のためのメーカー別の車種規制が解除（不況対策として）され、自由化されたため、乗用車専業の現代自動車（三菱と提携）の商用車参入、商用車専業の起亜産業（マツダと提携）の乗用車参入、乗用車専業の大宇自動車（米GM、いすゞ、日産と提携）の商用車参入による生産・拡大対策に対し、自動車優ぐる税制など需要環境の的善より、モータリゼーションの誘発による国際競争の強化がはかられ、1986年までには自動車用のディーゼルエンジンが自由化されるなどの国際化への戦略が推進されている。またマツダのアメリカ生産車にも韓国や台湾からの部品調達率アップをさせるなど円高対策がとられている。さらに韓国起亜産業がマツダと技術提携によって生産する車についても日本からの供給部品を順次減少する方向にある。起亜産業が生産し、米フォードに供給する国際分業車についてもマツダが開発し、日本車のイメージをなくすため全部を韓国で生産する体制がはかられるなど、今後の韓国の自動車産業に期待するところは大きい。

○ 台湾 台湾も韓国と同じように対米輸出拠点として着々と戦略が開始されている。1979年「自動車工業発展促進法」を策定し、国産化率引き上げ、国内メーカーへの金融援助などが実施され、自動車産業の国際情勢から韓国のカナダ、アメリカへの国際市場参入に対抗するための施策が打ち出された。1986年に日産自動車は、台湾のトップメーカー裕隆社に資本参加（25%）し、1988年を目標に対米輸出戦略を進めている。さらに日産自動車は対米貿易摩擦をさけるため、独占の専用ボディを開発し、日産車と差別化し、台湾での

部品の現地調達率を50%以上とするなどきめこまやかな国際戦略が開始されている。また米フォードも六和汽車に資本参加(70%)し、生産能力を4.5万台から1986年には9万台の規模に拡大し、マツダからエンジンの供給をうけ「マツダファミリア」級小型乗用車を生産し、1986年半ばには3万台をカナダへ輸出計画をはかっている。この他に富士重工と三富汽車との生産委託、トヨタと国瑞汽車、三菱自工と中華汽車などの提携が推進され、国際的な生産拠点として準備が着々と進められている。

現在、台湾の自動車産業は韓国と比較して相対的におくれをとっているため生残りをかけ我が国をはじめとする欧米先進国と提携関係を結び輸出戦略拠点となることに懸念である。そのためには台湾製品としての独自性を確立し、現状を促進させるには、先進国の自動車生産、特に我が国への依存は一層高くなることであろう。台湾政府は1986年には従来の現地調達義務率や輸出義務率を段階的に緩和する政策を打ち出している。日本の部品メーカーなどの進出によるすそ野の部品産業の可能性から国際的な小型車生産拠点としての台湾は今後注目を集めることであろうし、また国内のモーターリゼーションが爆発寸前とまでいわれている現状からさらに期待は大きい¹⁷⁾。

以上のことから、我が国にとって将来は韓国、台湾を、大衆車中心に生産拠点化する方向へ進展していくことになるであろうし、また部品の供給基地としても重要性は高くなることであろう。

(2) 自動車運搬船の動向

以上述べてきたように、我が国の北米での1990年の現地生産は200万台体制に入りアメリカ市場での小型車供給は過剰傾向となる。さらにこれに追いつきかけるのが韓国のカナダでの現地生産(10万台)、韓国、台湾などのアジア NICs をはじめメキシコ、ブラジルなどの NICs 自動車生産国の国際的な生産拠点としての発展は、今後の世界の自動車市場に大きな影響を及ぼすことには相違ない。このような厳しい小型車供給戦略は、また新しい貿易摩擦の要因ともなりかねない。さらにこのような情勢は必然的に我が国の完成車の輸出の減少を招く可能性は十分認めざるをえない。

現在の海運不況の中で自動車運搬船は唯一の稼ぎ頭となって他の赤字を埋めている。しかし、このような情勢では自動車運搬船も将来決して安定したものではないといえるのではなかろうか。表-1は我が国の自動車運搬船の保有能力を示したものである。これによれば自動車運搬船の積台能力は1976年を基準に比較してみれば1984年には約2倍弱に増加している。これを輸出台数からみると、約1.7倍と均衡状態にあるといえる。さらに輸出地域別に1975年と1983年を比較してみると北米は37.5%から43.2%に、西欧は19.7%から22.2%と増加したのに対しアジアは9.9%から9.5%、中南米3.4%から3.9%、大洋州10.4%から6.1%と横ばい、または通減傾向にあるのは注目すべきことである。このようなことから自動車運搬船の需要傾向として欧米が主体ということになる。さらに積載能力別にみると4千台以上の積載能力をもつ大型船の増加が注目される。これは対米、対欧を中心とする大量輸出に対応するための整備である。このような大量輸出に対する保護貿易への動向は自動車輸出のみならず輸送手段にまで及び米国下院商船漁業委員会による「自動車輸送均等化法案」によって指摘された。その内容は、日本製自動車の対米輸出を対象に輸送の50%を米国船積とするもので日本製自動車の日本船独占輸送を批判することにある。このような自動車による貿易摩擦の保護主義への動きは自動車のみならず関連する輸送手段にまで進んできた。我が国は対米自動車輸出主力メーカー（トヨタ、日産、本田）はいち早く手早い対米輸出に対し一部米国船起用を決定した。これはあくまでも単なる政策的なものではなく、商業ベースによる起甲で今後の老朽船に対する代替を見込んだ輸送の効率化をはかるための起用だと主張している。さらに、自動車運搬船の動向に対し、加速を加えてくるのが韓国である。一時、商船三井、郵船、川崎汽船にチャーターして、現代自動車（韓国）輸出の運搬を依頼をしていた現代商船（韓国）は、自社運搬するようになった。さらに、韓国の自動車運搬船運航国としての整備充実への推進は1986年度の韓国造船計画の12隻のPCCの申し込みにみることができる。これは韓国の自動車メーカー各社の主として北米輸出を対象とするものであり、今後の韓国の自動車運搬市場への参入は注目すべきである。また台湾においても自動車輸

出の大量輸送時代を迎えるにともなって、自動車運搬市場への参入も今後十分可能性のあることであり、今後の競争の激化を物語るものと思われる。このような動向は、タンカー、コンテナ船市場のような運命をたどるではなかろうかといわれている⁽³⁾。

注(1)特にECの自動車産業政策は自由貿易を原則とする西ドイツとイギリスを中心とするグループとEC圏全体に及ぶ産業政策を主張するフランスとこれに接近するイタリアを中心とするグループに分かれている。

(2)米国産業年鑑(1983年版)参照

(3)「サタンカー」はGMの小型プロジェクト計画で新生産方式(従来の労働慣習、生産方式に一切とらわれない)で新会社(GM 100%出資)により生産計画が進められている。新生産方式にはジャスト・イン・タイム方式が試みられ、部品の約85%を同方式で管理。部品供給は遠隔地は工場近くにデポを設ける(工場から50マイル以内40%, 250マイル以内95%)。山本隆「GMはなぜ世界最強なのか」p110~114

(4)豪州政府は進出メーカーに国産化率85%を義務付け、製品輸出に応じて義務率を緩和する政策がとられている。豪州三菱自工の「幅広シグマ」は同社の販売車種の70%を占めているが国産化率が低く、対日輸出で義務率をカバーする対策として逆輸入は効果的である。(日本経済新聞 61.5.16)

(5)現代自動車のアメリカ揚げ港リスト

ポートアイランド、ロサンゼルス、ジャクソンビル年間12万台
ニューヨーク、ニュージャージ(エリザベス・マリンターミナル) 3万5千台
(日本海事新聞 61.5.23)

(6)乗用車部門での部品国産化率は韓国政府指導では80~90%であるが、実質的には日本の部品素材、技術依存度が高く国産化率はもっと低い。(日本経済新聞 1985.12.19)

(7)台湾の国内市場の動向:二輪車650万台保有このうち一部が四輪車に移向すれば、年間40万台市場の可能性がある。1985年入ってから台湾を国際的な生産拠点とする発想が目立ってきた。(日本経済新聞 1985.12.20)

- (8)日産専用船運航常務本間聖作氏の国際プロペラクラブでの講演で自動車船の将来に対し警告が述べられた。主な内容 ①現在の輸出台数維持の困難さ。
 ②1986~87年にかけての大型 PCC (Pure Car Carrier) / PCTC (Pure Car and Truck Carrier) 41隻の就航予定、米国籍 PCC の参入に対する対策 (スクラップ・アンド・ビルトの強制的ルールの導入の必要性)
 ③PCC の大型化に伴う港頭地区での不経済要因発生の可能性 (寄港地の増加、滞船の増加発生) ④船腹過剰による運賃ダンピングへの懸念 ⑤日本、北欧船社との運航体制への協調の必要性 (日本海事新聞 1986.4.24)

表1 自動車運搬船の保有能力の推移

	隻数	積台数		輸出台数	
		台	%	台	%
1976年10月	295	536,729	(100)	3,710	(100)
79年4月	273	642,463	(120)	4,563	(123)
81年4月	284	760,960	(142)	6,048	(163)
82年12月	305	916,667	(171)	5,591	(151)
84年11月	335	1,016,621	(190)	6,109	(165)

(注) ()内は1976年10月を基準とした比率

(出所) 吉田滋「わが国の自動車輸出の現状と自動車運搬船」
 海・産業研究所報No221、1984年11月

3. 海外生産と港湾物流—むすびにかえて—

現地生産がにわかに活発するなかで主要自動車メーカーの部品供給基地の整備も活発になってきた。これは当然国際復合一貫輸送を前提とするものであり、港湾においてはコンテナ基地への対応を意味するものである。では主要メーカーの現況はどのようなものであろうか。

○トヨタ自動車 トヨタ自動車はアメリカカリフォルニア州でのGMとの合弁生産 (NUMM) が1986年秋から年産25万台体制に入るほか単独進出のケンタッキー州では1988年には年産20万台、同じくカナダオンタリオ州では53万台の生産が開始される。また台湾での国瑞自動車との合弁生産が19

88年から開始されるなどに伴って、国内から出荷されるユニットは年間既存分を含めて70万～80万台出荷される計画である。これに対応するため、トヨタ自動車では既存のエンジン、トランスミッション工場で海外向ユニットを中心とした主要部品を生産する整備が進められ、これに伴って上郷、衣浦工場などは全面的に海外専用ユニット工場となる。これらの工場は積出基地となる名古屋港との立地関係が配慮されていることはいうまでもない。現在名古屋港西部コンテナ基地に隣接した地区に配送センターを建設し、海外生産に対応する準備が進められている^⑪。

○マツダ マツダはアメリカミシガン州に1987年秋から年産30万台体制に入るほか起亜産業（韓国）、六和汽車（台湾）、メキシコ・フォード向の部品供給体制を強化するため、部品集荷センターを広島港公共埠頭に隣接して建設し、同港から船積を計画している。取扱量は最高時月間2,500 FEU、安定時2,000 FEU が計画されている。約30億円が投資され第一期工事1986年7月、第2期工事1987年春完了予定である^⑫。

○日産自動車 日産自動車では川崎港扇島にサービス部品の輸出基地「川崎部品流通センター」が1986年1月から動し始めた。これは海外部品供給基地として、部品メーカーから海外の販売先まで部品梱包のままの「ユニットロード方式」が採用され月間取扱量5,000トンが計画されている。1986年3月には約900本のコンテナが出荷。現在のところ船積は横浜港本牧、大黒埠頭、東京港大井埠頭からであるが将来は川崎港扇島から船積が計画されている^⑬。

このように海外生産拠点などの国外部品供給基地が着々と整備されている。これは国際復合一貫輸送としてのコンテナに依存するものであり、また船社においても、例えば川崎汽船のごときは大型自動車運搬船を一挙に7隻の建造が進めている。そのうち5,300台積み PCC（自動車専用船）2隻と海外生産拠点に対応するためのKDなどのコンテナ（102FEU）と完成車（4,168台）を積載可能な CKCC（ノックダウン・カーキャリア）2隻はすでに完成され、42次計画造船（1986年度起工）で3隻を建造する計画である。これは新たに船腹を増加するのではなく、1960年代初期に建造された老朽船を大型新鋭船に代替建造するものだといわれている^⑭。

また、このような我が国の自動車メーカーの海外生産拠点に対し、部品メーカーの現地生産進出も具体化の方向にある。例えばトヨタのケンタッキー州進出に伴うトヨタ系部品メーカーの米国進出について、トヨタ自動車は新らたな貿易摩擦をさけるため、単独進出をさけ現地企業との合弁方式の技術提携による方式を採用することによりできるだけ現地企業を刺激しない戦略を検討している^⑯。ローカルコンテンツ（自動車部品国内調達）法案などの影響を配慮し現地調達率を50%程度に現地部品発注も検討されていることなどから今後の部品メーカーの現地進出に微妙な関係がある。このようなことから現地生産が軌道に乗りだした1990年代をめぐる新らたな問題が提議されてくるのではなかろうか。年間200万台以上の我が国の現地生産と米国メーカーの小型車戦略のサバイバル戦略が過剰生産という事態にもなりかねない状況にある。しかし、このような我が国の多国籍戦略は秩序あるものでなくてはならず、それは我が国をはじめ欧米先進自動車メーカーを中心とする多層的協調によって共存へ誘導されなければならない。このような意味から自動車産業の比較優位は従来の経済構造における単なる経済的な比較優位によってのみ決定されるのではなく、相互の社会・文化を尊重した基盤の上に形成される比較優位でなければならないものと思われる。これは従来のように、一方的な経済的基盤のみによるいわゆるミクロ的な比較優位によるのではなく、相互の利益の発展を基盤とするマクロ的なグローバルな比較優位でなければならない。

このようなことから協調は共存への最大公約数でなければならない。これらの技術開発は従来に増して資金規模も大きくなり、リスクも比例して大きくなることであろうし、また多国籍企業活動も単に利潤追求のみによって立地するのではなく、現地との経済的、文化的要因の均衡の上に立地するものでなくてはならないであろうし、貿易構造そのものも産業内国際分業（水平分業）として発展していくことには勿論、国際物流においても、世界を一体としたクローバルな経済的、文化的要因が中心となり共同体が形成されるのではなかろうか。そのような経済社会における港湾は従来の港湾とは機能的にことなり、世界の多様化現象への進展は、単なる経済的な商品の比較優位

としての国際物流の場としての港湾ではなく、相互の経済的均衡を備えた相互の文化的な交流としての商品の媒体として、港湾は位置づけられ、その物流手段として国際復合一貫輸送（コンテナ）の要衝として整備されていくことになるのではなかろうか。

注(1)日経産業新聞1985年12月26日、日本経済新聞1986年1月16日参照

(2)日経産業新聞1986年1月17日参照

(3)日本海事新聞1986年4月15日参照

(4)日経産業新聞1985年12月13日参照

(5)日本経済新聞1985年12月13日参照

＜参考文献＞

- (1) 大島恵一、P・マクラッケン編「日米自動車摩擦」日本経済新聞1985年9月
- (2) 梶原一明著「自動車産業の世界戦略」グリーンアロー出版社1981年4月
- (3) 下川浩一著「自動車産業脱成熟時代」有斐閣1985年7月
- (4) 山本隆著「ホンダの攻撃経営」三天書房1985年7月
- (5) 山本隆著「GMはなぜ世界最強なのか」三天書房1985年7月
- (6) 金子昭三著「トヨタの経営新戦略」日本実業出版社1982年7月
- (7) 鎌田慧著「アメリカ自動車幻影工場」潮出版社1985年11月
- (8) ブロック・イエーツ著、青木栄訳「デトロイト・マインド」ダイヤモンド社1985年6月
- (9) 吉森賢著「西ドイツ企業の発想と行動」ダイヤモンド社1982年8月
- (10) I・Mデスラー著、佐藤英夫編、丸茂明則監訳「日米経済紛争の解明」日本経済新聞社1985年9月
- (11) 「トヨタ自動車30年史」トヨタ自動車㈱1967年12月
- (12) 日産自動車㈱編「自動車ハンドブック」(1985年版) 紀伊国屋書店
- (13) 「エコノミスト」1984年8月28日

- (14) 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
- (15) ソフトミックス・フォローアップ研究会報告書「ソフト化経済と貿易」
大蔵省印刷局1984年11月
- (16) 総合研究開発機構助成研究「わが国の対欧産業協力」日興リサーチセン
ター1984年8月
- (17) " " " 「わが国産業の協力による米国産業活性化」
日興リサーチセンター1981年9月
- (18) 「港湾統計(年報)」1984年運輸省運輸政策局情報管理部
- (19) 日本海事新聞1985年、1986年各号
- (20) 日本経済新聞 " "
- (21) 経産業新聞 " "
- (22) 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社共編「自動車年鑑」(1984年版)
- (23) アメリカ商務省産業経済局編「米国産業年鑑」(1983年版)日本貿易振
興会米国産業研究会訳
- (24) 吉田滋稿「わが国の自動車輸出の現状と自動車運搬船」海事産業研究所
報No.221、1984年11月

韓国に於ける港湾行政及び港湾開発

金 洪 基

(韓国・ソウル大学)

目 次

1. 韓国港湾の発達過程
2. 韓国の海運港湾行政
3. 海運港湾の電算化
4. 情報管理体制の確立
5. 広域開発計画の必然性

1. 韓国港湾の発達過程

韓国は1910年8月29日、韓・日合邦条約により国権を喪失することによって韓国の海運は日本の海運に隸属し、統監時代より潰滅政策が進められ1912年朝鮮郵船権設立、第2次世界大戦の時には国家総動員による戦時海運管理令等でようやく命脈だけを維持してきた海運資本乃至海運企業さえも日本統制下で徵發され、2次大戦中に消滅或は日本港域に回航し8.15光復以後南韓地域に残っていた船は大部分が木造船であったのである⁽¹⁾。

韓国港湾制度の前述特殊条件の下、第1に、歴史的条件は先進諸国の港湾建設及び運営は民間企業の一部分として運輸事業と共に発展してきたが、韓国の港湾は日本の大陸進出政策により国家が建設・運営する国有・国営の原則に立脚したものであった。

先進諸国に於いては港湾を独占し財閥を含めての健全な民間企業群が形成

され、その集団が港湾運営の主体的役割を担当しているが、韓国の港湾ではブルジアジ的性格を帯びた群小業者が乱立し、港湾発展のための主体勢力が形成されなかった。

又、先進諸国の港湾は出発初期から企業原則による利潤追求が主な目標であるので公企業への転換が簡単であるが、韓国港湾は当初より公共性を強調過ぎて企業性についての考慮が全く欠如していたと見ることができる。第2に、行政的条件としては先進諸国に於いては行政的には自治体制度がつとに完成し、港湾自治に於いても其の公共特性に適合する Port Authority⁽²⁾ 制度に発展したが、韓国では地方自治制度が港湾自治形態の Port Authority 制度に転換することは困難である。

又、先進諸国の港湾制度は地方自治団体が其の主軸を形成しているが、韓国に於いては地方自治団体はこのような役割を演じるのに未熟の状態にある。

特に港湾自治は個別港湾に於いて其の特性に調和できる運営制度の設定が先決の問題であると言える。

韓国での近代的な港湾が発達したのは、1876年日本と締結した丙子修好条約以後の事であって、釜山港が1876年に開港され、次いで元山港が1880年、仁川港が1883年の順に開港されることによって遂げられたものと見ることができる。韓国は三面が海に包囲された半島国家で、海洋の湾曲が発達しており、水深も深くて港湾の開発に於いて有利な地理的条件を備えている海岸線の総延長は16,856.7kmであり、この中で南韓全域が占める延長は12,788.7kmで、全体の76%を占めている。地域別海岸の特徴を見れば東海岸は屈曲が少なく、単調であり、清い水と深い水深を維持し、海岸線の到る所に砂浜を成している。干満の差は極めて少ないが波浪は高く、海底の砂は常に漂砂の移動現象が甚しい。また、東海岸は南海岸に比べて波浪による波力が大きいので外郭施設費がものすごく要る反面、海底地質が良好で、接岸施設費が比較的に少なく、埋没量が少なくて維持浚渫費が少なく要る。

西海岸は湾形成の屈曲が極めて甚しく水深が浅く、波浪は弱いが海底地質は泥土が深く堆積されているため、軟弱な地盤での接岸施設構築は工法に多くの

問題を孕んでいる。

そのほか西海岸は干満の差が甚だしく仁川港と同様の閘門式港湾の建設が必要であり、階段式物揚場及び浮桟橋を利用する為、特殊施設の建設が要求されるようになった。

南海岸の特性は東西海岸の中間型と言える。季節風の進入路である大海に接しており台風が南海岸を通過する頻度が多いが、散在している多くの島嶼により其の力が減少されるため、東海岸に比べて外郭施設費が少なくかかり、海底地盤は多少泥土質の発達した所があるが、一般的に岩盤の深度が浅く潮差もまた少ない方で、接岸施設の築造が容易である。

このような各海岸の特殊性に応じて港湾開発は南海岸が比較的に早くスタートしたとみることができる。

近代の初期港湾建設の様相は施設の整備にあった。

このような整備は日常の戦争準備遂行と共に加速化された。

しかし、8.15解放後、韓国港湾施設は其の半分ぐらいが既に老朽した旧式施設で、それも6.25動乱により約45%の接岸施設と90%の陸上施設が破壊され、港湾の機能は麻痺され引き続き政局の混乱期における港湾の投資は皆無であり、港湾建設の空白期をもたらせた。動乱以後また政治的状況の混乱が生じたが、政局が安定し港湾開発の基盤を造成することになったのは一次経済開発5カ年計画の社会間接部門として港湾開発計画をねることによってスタートしたが、この後にも継続的経済開発計画による港湾部門の投資が重要な位置を占めてきたのである。1966年を起点として1974年までの港湾開発を港湾発展のための現代化の分岐点として韓国港湾発展の新紀元を画した。其の後4次及び5次経済社会発展5カ年計画(1977~1986年)により世界的水準にまで向上し、現在全国の海運港湾現況は次の通りである。

表1 全国港湾総貨物輸送実績

単位: Ton

年度別	区分	総計	沿岸貨物	輸出入貨物									
				合計			国籍船			外國船			
				輸入	輸出	計	輸入	輸出	小計	輸入	輸出	小計	
1976		69,269,337	13,531,982	41,446,675	14,310,680	55,757,355	12,222,135	6,398,801	18,620,986	29,224,540	7,911,879	37,136,419	
1977		84,127,972	15,815,558	51,498,037	16,814,377	68,312,414	19,103,823	7,326,856	26,430,679	32,394,214	9,487,521	41,881,735	
1978		94,709,200	16,827,080	61,843,383	16,038,737	77,882,120	30,517,536	8,898,614	39,416,150	31,325,817	7,140,123	38,465,970	
1979		109,578,886	18,759,212	72,991,945	17,827,729	90,819,674	34,604,365	10,172,428	44,776,793	38,387,580	7,655,301	46,042,881	
1980		112,886,350	18,851,459	71,352,567	22,682,324	94,034,891	30,673,107	11,958,247	42,658,354	40,679,460	10,697,077	51,376,537	
1981		127,158,103	21,837,155	79,023,958	26,296,990	105,320,948	29,581,921	12,589,028	42,170,949	49,442,037	13,707,962	63,149,999	
1982		134,487,837	25,981,289	80,937,991	27,568,557	108,506,548	38,178,084	13,281,103	51,459,187	42,759,907	14,287,454	57,047,361	
1983		146,785,292	28,600,358	88,905,484	29,279,450	118,184,934	42,200,808	13,508,158	55,706,966	46,704,676	15,771,292	62,475,966	
1984		157,051,055	31,314,846	95,118,863	30,617,346	125,736,209	44,554,868	13,589,904	58,144,772	50,563,995	17,027,442	67,591,437	
1985		166,746,079	33,735,695	101,111,626	31,898,758	133,010,384	49,014,531	13,784,741	62,799,322	52,097,045	18,114,017	70,211,062	

(資料) 韓国港湾協会誌「港湾」1986年、6月号

表2 全国港湾船舶（入）出港実績

単位：隻、隻

区分 年度別	外航船		沿岸船		合計	
	隻数	積屯数	隻数	積屯数	隻数	積屯数
1976	16,991	60,691,266	61,509	19,772,685	78,500	80,463,951
1977	17,125	72,875,198	69,683	23,785,857	86,808	96,661,055
1978	18,636	85,160,037	79,002	27,316,364	97,638	112,476,401
1979	20,117	102,737,674	79,996	30,779,895	100,113	133,517,569
1980	19,197	104,258,218	73,984	30,714,681	93,181	134,672,899
1981	20,238	121,245,678	76,457	31,845,222	96,695	153,090,900
1982	19,914	137,601,161	80,284	34,343,103	100,198	171,944,264
1983	19,858	152,158,489	83,459	40,944,865	103,317	193,103,354
1984	19,910	163,723,285	85,997	42,991,137	105,907	206,714,422
1985	20,391	179,286,022	88,312	47,405,632	108,703	226,691,654

(資料) 韓国港湾協会誌「港湾」1986年、6月号

表3 全国旅客船輸送実績

区分 年度	合計		外航船		沿岸船	
	旅客	貨物(㌧)	旅客	貨物(㌧)	旅客	貨物(㌧)
1976	6,057,332	444,034	63,083	147,331	5,994,249	296,703
1977	6,791,015	474,914	53,715	174,718	6,737,300	300,196
1978	7,790,320	557,993	62,727	210,572	7,727,593	347,421
1979	7,972,471	664,093	43,484	201,406	7,928,987	462,687
1980	8,620,658	603,146	40,665	224,598	8,579,993	378,548
1981	9,281,144	630,583	51,236	262,160	9,229,908	368,423
1982	9,658,914	676,573	56,464	203,365	9,602,450	473,208
1983	9,034,380	804,057	55,589	317,850	8,978,791	486,207
1984	9,437,517	843,238	66,669	426,707	9,370,848	416,531
1985	8,598,994	945,916	65,127	502,365	8,533,867	443,551

(同)

2. 韓国に於ける海運港湾行政

3次に亘る経済開発計画期間中成功的な経済発展の成果に基づいて政治経済、社会等各部門での和が政府と国民が一致し努力した結果、飛躍的な発展により、国力培養の加速化をもたらした。其の中で海運港湾も一つの重要な部門を占めるようになった。

行政は選択であり、選択の如何によって行政は政策を転換することができる。行政機能を通しての港湾機能への国家介入は港湾経済に於いて不可欠のものである⁽³⁾。また近代的民主社会の有機的結合なくしては港湾機能の近代化は望められない。

したがって、国家の自立課題である輸出立国に対応した海運立国の意志を実現する為の韓国海運振興は自国船による輸出入商品の適宜運送と海運を通しての海外市場の多様化によって、我が商品の国際競争力を強化すべきであると言う意味に於いて海運振興の当為性と使命はもっと重要であり、切実に要請された。また海運の発展に伴いこれに少からず重要な事は港湾の発展である。

このためには港湾の開発・拡充と共に効率的な港湾の管理運営が中要であり、港湾管理は社会科学的接近にある総合的性格を帯びる⁽⁴⁾。政府はこのためにその間経済規模即ち物動量の急速な増加に対応した新たな港湾需要に備えて継続して港湾を建設し、あるいは整備・拡充してきた。港湾を開発するのに長期間の時日が要求されるばかりでなく莫大な財源がいるので、これの検討においては港湾それ自体だけでなく背後の関連経済条件も総合的に⁽⁵⁾判断するための妥当性、調査の実施等事前に慎重な検討をしてきた。韓国の如き立場よりみれば、海上物動量の急激な増加に伴う港湾開発は必然的な現象である。

港湾建設において港湾構造の決定は海上輸送制度が急速に変化発展するに伴い、港湾施設規模及び形態も世界の港湾発展趨勢の変化に伴い適応していくなければならないのである。海運港湾庁では先進する港湾建設の標語をかかげて港湾は船舶が適宜に安全に入港し、港湾で貨物を揚積し必要な Service を提供できるようにするためには未来指向的⁽⁶⁾な港湾管理・運営主体

の効率的な港湾政策と港湾行政が必要であった。

このために諸国は自己の実情に適する港湾行政の運営形態を採用しており、韓国の場合は中央政府が港湾施設の管理・運営を担当し Service 部門は私企業が遂行するが、政府は公共性のため各種法令により間接的に規制・調整している。

また効率的な港湾行政の運営は管理運営体制に劣らず重要な事であって、埠頭の主要機能・施設である上屋荷役裝備等運営施設の現代化と共にヨーロッパ及びアメリカ等先進諸国的新たな港湾運営情報を導入し、韓国の港湾行政運営の実情に適合するように施行している。

これによって政府は既に釜山港、仁川港、墨湖港、群山港等主要開発港湾に Container 裝備等主要裝備を現代化し、埠頭運営方式においても78年9月に第1段階開発事業の竣工による釜山港は、韓国で最初に指定荷役会社制度（Terminal operation company System）による埠頭の物量別、機能別に荷役作業を直接責任を負って遂行する現代的な港湾荷役方式を採択したのであり、今後この成果をみて他の港湾にも拡大実施する予定である。

こればかりでなく、先進港湾の情報のために既に先進港湾と韓国的主要港湾との姉妹血縁を通して相互の情報を交換しており、新たな技術を習得するため港湾運営要員を先進国の港湾に数回にわたり派遣し訓練を行っており、今後も引き続き行うつもりである。

前述韓国海運港湾管理につき概略的に考察した通り、海運港湾の重要性の役割は今後もっと増大するだろうし、これによって海運港湾行政の強化も必然的な現象で、海運港湾庁の創設の所以もここにある。

今まで港湾計画に対する認識は主に港湾の物理的施設の投資に傾いていたため、港湾運営及び管理の重要性が相対的に等閑視された。

もし港湾施設に対する投資財源が無限であるとすれば、継続的施設投資が可能である。しかし投資財源が限定されているので、優先順位が高い事業に追われて多少混雑現象を示すとしても、既存施設の効率的な運営管理が必然的である。したがって、合理的な港湾運営管理体系を確立することによって大規模の新規施設投資がなくても港湾機能を円滑に遂行できる方案を講築すべきで

ある。

この運営管理は行政的な側面と技術的な側面より考えられるが、前者は海運港湾庁の主機能として船舶及び港湾関連業界の行財政的支援、港湾運営管理要員の教育訓練、適正料率の策定、港湾施設の効率的利用、誘導、各種関連法規の整備等が含まれ、後者は船舶の種類及び形態の技術的变化、貨物輸送及び荷役方法の改善等が含まれている。

このように施設投資以外の運営管理的な側面を改善することによって、港湾機能を拡充できる効果を図るべきである。

海運港湾庁の発展過程は次の通りである。

1952年11月10日大統領令第726号により大統領直属審議機関である海事委員会を発足し、国家の海運政策がその方向に求援するようにみえたが、政府の海運政策を具体的な海運補助政策にしたがって具現できなかった。

1955年2月17日に海務庁を創設し国内通商補助手段として運輸行政に転換した。しかし1961年10月2日「5.16革命政府」の第11次機構改革によって海務庁が解体し、海事行政は多元化したが、これは海運、造船、港湾の独自的成長を期するものであった。

海運局と施設局の標識課は交通部に、海運局の造船課は商工部に、施設局は建設部に、水産局は農林部に、海洋警察隊は内務部にそれぞれ分散移管した。

1967年1月31日海運振興法を制定し、1967年2月28日法律第189号により公布した。

この海運振興法は、1959年3月より実施してきた自国貨自國船主義であるウエイバー法(waiver)⁽⁷⁾制度を主内容として国内海運を振興させるためのもので、外航政策を度外視した内航政策の実現である。

すなわち海運振興法の制定を対外貿易の補助手段としての転換を意味する一步前進したものであるが、反面、独自的海運発展を意味するものであるとすれば、後退を意味するものであると言える。

このような渦中の下に、造船産業は造船産業なりに1973年第1次石油波動の前後まで独自的な輸出産業に開発された。

このような状況の下に、1976年3月13日港湾庁が交通部の外庁として発足することによって海運行政と港湾行政が一元化した。

次いで、1977年12月港湾庁が海運港湾庁に改称され、現在に至っている。

3. 海運港湾行政の電算化

行政の電算化は行政の科学化のためのものであって、行政情報の生産と伝達及び管理を効率的に遂行する方法であると言える。

組織の沿革

1976年3月、海運港湾庁発足の時、電算担当官室の設置。

1976年7月、海運港湾業務電算化の妥当性調査。

1970年2月、政府行政電算化基本計画に船員、船舶、港湾企業会計業務を含む。

1981年1月、コンピューター機種選定及び港湾統計開発用役 (KAIST)

1983年5月、電算化設置 (NEC 250/60 1基, NEC 100/85 3基)

1984年6月、資料入力開始、船員資料。

1985年4月、釜山、仁川庁電算機設置 (NEC 150/75 各1基)

1985年12月、馬山、木浦庁電算機設置 (NEC 150/75 及び NEC 100/85)

電算化目標及び基本方向

行政電算化目標は、^⑧事務の自動化を推進し行政情報網を構成し迅速な行政処理を可能にするのは勿論、情報資料の共同活用体制を構築することによって行政の信頼性を確保し奉仕行政を積極化する。

そして電算化の基本方向は行政業務の電算化基本計画にしたがって自治体要員により段階的に業務を開発し、専門性を高度の技術を必要とする業務は専門機関に用役・依頼するようにし、中央集中処理方式 (OFF-LINE) を現地即時処理方式 (ON-LINE REAL TIME) に発展する。

業務開発の効果

- ①龐大な資料を効果的に維持管理することによって火災、紛失等の災難の予防と能率的な中央集中管理が可能になる。
- ②地方庁のあらゆる所で、請願業務を即時処理することができ、正確な資料を迅速に提供できる。
- ③正確な統計を作成し、手作業によっては作成不可能な各種情報資料を生産することによって多様な政策資料を提供できる。
- ④俗造、変造等不法行為及び不条理発生を事前に予防することができ、行政の信頼度向上に寄与できる。
- ⑤資料の生産の増加にしたがって、事務費増の要因を顕著に吸収できるので予算節約に寄与できる。

業務開発の実績

1985年12月現在までの業務開発実績、船員管理、船舶管理、港湾統計其の他の順に記述すると次の通りである。

船員管理：1982年1月に新規船員手帖発給者に新手帖番号を賦与することによって全地方処理手帖番号の統一を期すると共に、検証番号をあたえることによって俗造船員手帖を早期発見できるようにした。そして1983年4月に約13万名分の既存船員手帖所持者の手帖番号を新番号に全部更新し、1983年11月に船員手帖交付申請書等10種を電算書式に代替施行し、1984年6月、船員に関する電算資料入力を開始した。

1984年6月、海技士免許交付申請書等4種を電算書式に代替施行し、1985年2月には海技士に関する資料入力を開始した。

このように業務開発の結果、船員に対する手帖交付事項、乗船経歴、海技士免許交付事項等の照会が可能であり、釜山、仁川地方処はオンラインを開始することによって現地で直接資料の照会が可能になった。（1985年12月1,132,000余件の資料入力）

船員管理：1984年5月、地方庁登録船舶を全部調査し、同年7月、登録船舶に新番号を賦与し全地方庁登録船舶番号の統一をすることができる、検証番

号を賦与し偽造船番号索出及び船籍港移動時の追跡が可能になった。そして同年10月、番号交換船舶の登録事項を入力開始し、1985年1月、船舶登録申請書等9種を電算書式に代替施行し、同年9月船舶登録申請書等電算書式入力を開始した。(1985年12月、20,000余件の船舶諸元入力)。

1985年12月現在、登録船舶管理業務

Master File を構築し統計作成プログラム開発等を完了し、運賃免許管理のための電算書式は1986年3月から施行予定である。

港湾統計：1982年7月、国内1、2種港湾に対するコードを設計施行し、1983年5月には旅客船輸送実績を電算処理し、同年10月、海運業界コードを設計施行した。次いで1984年5月、船舶入出港申告書等2種を電算書式に代替使用し、同年10月、貨物品目の再分類及びコード化を施行し同年7月、一般貨物搬出入申告書等2種を電算書式によって施行した。

また、1985年1月より統計資料の入力を開始、船舶入出港統計、港湾別貨物入出港統計、航路別貨物及び船舶入出港統計、国家別貨物輸送実績、内航船舶及び貨物入出港実績等統計を生産中である。

そのほか外航船舶運航動態把握、貨物輸送実績統計作成、給与計算、歳出予算再配分、船員職業生活意識構造設問書分析等、海運港湾行政業務を電算開発し業務に適用している。

4. 情報管理体制の確立

現代は国際性が強い時代である海運も海外の各種情報を迅速に収集し判断しなければならない。

したがって、港湾運営の生産性増大は港湾情報管理体制の確立と不可欠の関係にある。¹⁹⁾

港湾の生産性は現代化された港湾施設の効率的かつ経済的な管理運営により左右され、このような管理能力を後押しすることが港湾情報管理体制であるからである。港湾情報管理体制 (Port Management Information System PORTMIS) を要約すると、『港湾施設の効率的な管理運営のため港湾管理

機能を構成する組織と業務間必要な情報（船舶情報、貨物情報、港湾施設情報）は迅速且つ体系的に伝達処理する情報システム』であると言える。

このような体系が確立すれば港湾管理者は出入港船舶の動静管理、船座状況及び貨物流通過程を迅速に把握できるばかりでなく、現在港湾施設がどの水準で活用されているかを分析することによって将来、開発需要の測定を可能にする。海運港湾庁は具体的な推進計画として1986年～1988年期間を「PORTMIS基盤造成」時期に定め、国内研究機関と先進国専門用役業界と合同によって用役を実施、現港湾運営体制に対する全般的な診断評価及び先進港湾の情報管理技法を比較・分析し計画している。

複合一貫輸送体制の確立

複合一貫輸送体制（Intermodal Transport System）とは『2以上のほかの輸送手段を有機的に結合し、荷主の門前で受荷人の門前まで一貫的に輸送することによって全輸送区間の責任と運貨の一貫性を維持する輸送体制』であって、国民経済的視点では総輸送費用を最小化し、Serviceを極大化する総合最適輸送システムであると言える。

このような視点から港湾を海上輸送手段との Connecting Point と言う側面でだけでなく、複合運送体系上陸口での始発点と言う側面より考察することによって、総経済的な視角から各輸送手段内の連繫性と補完性を如何に適切に配合するかと言う案を模索する必要性がある。¹⁰⁾

釜山港の3段階事業はこのような連繫輸送体制を構築する好機会となり、BCTOCと貨物基地を連繫運営する方案が慎重に検討されなければならない。韓国で輸出入するコンテナ貨物の約30%がソウル／釜山間輸送されるにもかかわらず、京仁地域に適当な Inland Depot 施設がないので釜山地域 CY に貨物が長期間放置される非効率性がもたらされている。このような現状は釜山港の立地条件に港湾背後地が不足している実情を考える時、至急解決されるべき課題である。したがって京仁地域貨物が釜山に荷役された後には直ぐ鉄道または道路に輸送、釜山ターミナルで装置、通関後、荷主に引渡される一貫輸送体制がBCTOC／釜山ターミナルの連繫運営の視点よ

り、考慮されなければならない。

このような連繫運営体制が確立されれば、海運港湾庁は釜山ターミナルを港湾施設の延長として活用することによってコンテナ貨物の迅速な流通及び施設投資費用節減を期すことができ、鉄道庁の鉄道輸送分担率を高めることによって輸入の増大を図ることができ、国民経済的側面においては、貨主の二重費用節減と高速道路交通渋滞及び道路維持補修費節減を期待することができる。

国際複合運送に対する対応

国際貨物流通に関連している企業は以上の如き環境の下、どうしても市場に適合する複合運送サービスを開発し其のシステムを商品化して行かなければならない。

(1) 経営の姿勢

総合流通企画を目標として業種を超越した国際複合運送業者としての姿勢が要請される。門前／門前間の流通システムを最も合理的に市場に適合するように改革して行く姿勢が必要である。

(2) 大規模経営

Container Operator に特に指摘しておきたいことは大量集貨、大量輸送の重要性をとりあげることができる。

大量集貨と大量輸送は、container 船の大型化、ターミナルと dopot, container の稼動率向上とコスト節減をもたらす。

大量取扱いは内陸輸送の volume rate の確保と管理費の削減に直結するからである。

運営規模を大きくすることは低コスト実現の前提になる。

(3) 流通関連情報の蒐集と管理

各地域別輸送機関とその料金、諸費用、輸送条件、制限、関税、その他の法規則等の流通情報を重点的且つ組織的に蒐集・管理し、自社セイルスマントと荷主の相談に応じる体制が必要である。

(4) 流通業務の専門家養成

海陸空の流通専門コンサルタントを養成しなければならない。

(5) 複合運送ネットワークの構築

各方面別に自営、あるいは協業を通して最も迅速且つ低廉な door to door のルートを維持できる組織網の確立が必要である。

(6) コンピューターネットワークの構築

コンピューターシステムはどこまでも流通システムを支援するにすぎず、システムそれ自体ではない。

しかし、規模とネットワークが拡大するにつれてこのコンテナシステムは営業と管理の両面から威力を発揮するものである。

5. 広域開発計画の必要性

広域開発計画の必要性は港湾の開発計画を樹立する場合、其の規模の決定に最も基礎的な作業であると言えるのは、海上物動量に対する予測としてその期間は10年～20年に設定するのが一般的である。

しかし予測した物動量により10年或は20年後を目標年度とする開発規模を設定する場合、其の後の規模を予測しない。中期的計画にならざるを得ず、急速な物動量の増加に伴いやむをえず新たな計画を樹立することによって莫大な経済的、時間的損失をもたらす例を多く見ることができる。そればかりでなく確定した港湾開発計画を土台として隣近地域に工業団地及び住居地が既に開発されている場合、新たな港湾拡張計画は困難に陥ることになる。即ち港湾開発に適切な立地条件が既に他の目的に利用されてしまったのである。諸側面の展望を通してわれわれは広域開発計画の樹立が国家の百年大計として不可欠な要素であることを知ることができる。¹¹⁾

既ち、自然的に賦与された良好な港湾立地条件を有効に適切に活用するために既存港湾を中心として立地条件、背後都市、勢力圏、輸送条件、及び隣近港との関係等を考慮しなければならない必要性が切実である。

港湾の広域開発計画樹立事例は、世界的に海運が発達した国家の場合を見ると、以前から港湾開発に努力し天恵の立地条件を活用、大規模の良港を発展

させてきた。

これら先進国は、既に以前から既存港湾に対する広域的開発計画及び整備計画を樹立することによって増加する港湾需要に対応し容易に港湾施設を拡張している。例えば日本の場合、1967年、東東湾と大阪湾の規模を見ると、6港湾（木更津港、千葉港、東京港、川崎港、横浜港、横須賀港等）海岸線の長さ約160kmに亘る広大な区域を港湾用地、工業用地、都市再開発用地等に区分し総合的計画を立てたのであった。

このように広域開発計画は国家先進化及び海運においての国家百年計画のための作業として看過できない重要性をもっている。したがって既存港湾（釜山港、蔚山港、浦項港、馬山港、麗水光陽港、木浦港、群山港、濟州港等）を中心とする港湾広域開発計画が至急樹立されるべきであり、港湾背後地の都市計画樹立においては港湾開発計画が優先的に充分に考慮されるべきである。三港三湾経済は国際性と規模の龐大性とくに国民経済的次元で政府が介入し¹²、総合的計画が樹立される必要があると言うべきである。

港湾の長期開発展望は韓国の海上物動量の推移をみると、1985年には施設所要貨物量が、137百万トン、1986年には、155百トン、1991年には、230百万トン、2001年には380百万トンに予測され、1985年に比し約3倍程度増加する展望であり、施設拡張可能能力を考慮しても施設の不足がもっと深化する現象を示している。

したがって釜山、仁川、蔚山、木浦、濟州港をはじめとする既存主要港湾は港湾需要にしたがって開発限界まで拡張し、其の他の港に対しても貨物量の増加、地域住民の便宜、漁業支援、観光開発等必要に応じて継続的に開発投資を施行すべきであり、このほか既存港湾の機能施設の拡充と既存施設の改良を通して港湾運営効率の向上と現代化を図るべきである。1991年韓国の港湾需要は3億トンを超える現在の約1.6倍になると推定される。したがって、1990年代港湾需要と将来、対中共との交易可能性に備えて国際的規模の新港湾開発の必要性が漸次台頭している。

海運港湾庁では、2001年に物動量380百万トンを処理するため既存港湾の

開発限界点まで最大限拡張しても約38百万トン処理の港湾施設が不足するのを考慮し、新港湾立地決定調査を光陽、群山（古群山島）、安井、木浦、落東、江口等6地域に対し調査中である。

港湾は国際交易の閑門であり、また産業及び経済活動の基地としての役割は国家発展に至大な影響を及ぼすので、将来港湾開発は海上輸送手段の発展及びほかの内陸交通手段と並んで連繋発展させて行かなければならず、1980年代、1990年代、新港湾建設のための今後国内外経済条件変化と国際情勢に対応できる具体的な基本計画を樹立しなければならない。

注(1)金 在河：「韓国海運・港湾の政策論的考察」『韓国港湾経済学会』No.2』、1985、p.191。

(2)北見俊郎：『都市と港』同文館、1976、pp.238～239。

Brysson Cunningham, port Administration and operation. (Chapman & Hall, Ltd), 1925, pp.30～39.

(3)Johon Rowse：“solving the Generalized Transportation problem”. vol. 11. 1981, pp.119～127.

(4)J. G. Baudelaive, Port Administration, vol. 1.11. delft, Net-herland, 1976, pp. 1～95参照。

(5)W. Alonso: Location theory, in Regional Development and planning (eds J. Friedman & W. Alonso) MIT Press, pp.78～106.

(6)J. H. Bird and F. F. Pollock, The future of seaports in the European communities, Geographical Journal, No.144, 1978, pp.23～40.

(7)国籍船不就航証明発給制度、状況と与件について国際船の積取権を放棄する内容の証明書発給制度。

(8)金 光得：「海運港湾行政の科学化」『海運港湾』海運港湾庁、1986年春号、pp.20～22。

(9)李 恒圭：「港湾管理運営の現代化」『海運港湾』海運港湾庁 第11巻第1号卷77号、1986、p.33。

- 00 李 恒圭：前掲書，p.34。
- 01 丁 灯：「主要港に対して広域開設計画の必要性」『港湾』韓国港湾協会，1986. 2月号，pp.79～80。
- 02 北見俊郎：「『港湾政策』の形成と課題」丘書房，1985年参照。

＜参考文献＞

一、韓 国

1. 丑璿鏡：「海運論」法文社，1982。
2. 孫兌鉉：「韓国海運史」1981。
3. 金正浩：「韓国海運の戦略産業の為の実践的政策」月刊海運韓国，1980. 8月号。
4. 李新雨：「最新綜合海運」教学社，1977。
5. 金在河：「港湾機能の西海地域開発一事例研究を中心に」韓国港湾經濟学会 學術誌，No 1，1985。
6. 尹相松：「海運論」韓国海事問題研究所，1985。
7. 韓国海事問題研究所：「現代韓国海運発展40年史」1984。
8. 海運港湾情報センタ：「海運実務講座」同センタ，1982。
9. 韓国生産性本部：「海運開発の為の綜合対策研究」1970。
10. 韓国海運技術院：「海運統計要覧」
11. 海運港湾庁：「海運港湾の理論と実際」1980。
12. 海運港湾庁：「韓国海運港湾史」1977。
13. 海運港湾庁：「李刊」「海運港湾」1980～1986。
14. 韓国港湾協会：「港湾」
15. 韓国船主協会：「海運年報」1981～1986。

二、日 本

16. 北見俊郎：「『港湾政策』の形成と課題」丘書房，1985。
17. 市来清也：「港湾管理論」成山堂書店，昭和58年。
18. 和泉雄三：「港湾行政」成山堂書店，1973。

19. 米山 譲：「発展途上国の経済発展と港湾の役割」港湾経済研究：No.21, 日本港湾経済学会, 1974。
20. 柴田悦子：「港湾における公共性の再検討」海運経済研究：No.7, 日本海運経済学会, 1985。
21. 鈴木 晓：「現代の海運」税務経理協会, 1978。
22. 北見俊郎：「港湾研究の学的形成」港湾労働経済研究：No.9, 港湾労働経済研究所, 1985。
23. 荒木智種：「港湾機能と情報コミュニケーション」港湾流通, 1984。
24. 「日本港湾経済学会：年報」

三、歐　　州

25. H. Shehli : Principle of Port Administration port management Textbook, Bremen, 1978.
26. M. Yoshimura : Port Roles in the Regional Development, 書名付, 翌年, 1781.
27. B. Nagorski : Port Problems in Developing Countries, IAPH, Japan 1972.
28. R. H. Gilman, Planning a Port A Focal Point of Transportation, New York 港湾序, 1955.
29. UN, Port Development ; A Handbook for planning in developing countries, TD/B/C., 4/175. New York, 1978.
30. The National Union of Seamen of Great Britain, Flags of convenience, 1982.
31. Fairplay, Agreement in Principle reached at UNCTAD, July 25, 1985.

Canadian International Seaport City and its Socio-Cultural History

~ Birth of Burrard Inlet and Its Development
for the port of Vancouver ~

ARAKI TOMOTANE
(Nippon Medical School)

CONTENTS

- Introduction
- 1. The Birth of Burrard Inlet
- 2. The Rise of Burrard Inlet
- 3. The History of the Development of the Port
of Vancouver
- Conclusion

★ This paper includes a part of a lecture which I gave at the convention of the International Academic (Science) Exchange, sponsored by the Management Research Institute of Jeon - ju University, Korea in March, 1986.

It should be added that the above mentioned lecture dealt with only a part of this paper and has not been printed or published.

INTRODUCTION

The purpose of completing this paper is based on the follo-

Canadian International Seaport City and its Socio-cultural History 253
wing considerations: 1. Little has been studied in our country on the history of the development of the port of Vancouver which is known as the core of the transportation network in the Pacific Rim area; 2. The volume of export cargo handled in the port of Vancouver in 1974 was the second largest following New York. What is the cause behind it? 3. In order to find out the factors of the cause, we have to understand the developmental process of the port of Vancouver first. Therefore I referred to the birth of Burrard Inlet and the history of the development of the port of Vancouver.

This paper touches upon the historical background of the port of Vancouver through the above mentioned three points exclusively, that is, we look at the subject from the angles of society, culture and communication. Because of the limited space for this paper this study limits its subjects to the study of the early history of the port of Vancouver and the major process of formation of Vancouver port Authority. By observing the historical background we will be able to see the characteristics (spirit of development) of the early port city of Vancouver. I hope this paper will be utilized as a touchstone to understand the present condition of the city of Vancouver in the light of its history and characteristics. According to the national census of 1981 the population of the City of Vancouver surpassed 1,268,000.¹⁾

1. THE BIRTH OF BURRARD INLET

※ D. T. M. Narváez's Reconnaissance

It is generally said that the history of Burrard Inlet, presently called the port of Vancouver began in 1791.

According to native legend, the Squamish Indians offered wood, deer meat, vegetables and so forth to the spaniards and the latter gave bits of iron and barrel hoops to make knives to the former. Such interaction between the two is regarded as the original force which brought about the future development of the port of Vancouver.

The Spanish pilot D. J. M. Marváez set sail in the tiny schooner "Santa Saturnia" from the Fort of Nooka which was on the west coast of Vancouver Island in July, 1791. First he sailed south and went toward point Roverts (presently called Roberts Bank). He dropped anchor off point Grey.

He was greeted by canoe-loads of Indians from the village of Fyalmu which is now called Jericho Beach. D. J. M. Narváez described native Indian villages located near the Capilano River :

the Sqamish tribesmen were still living in the stone agae, they had a bountiful existence. The rivers that flowed into Burrard Inlet teemed with fish, and not far away was the mighty Fraser River, the greatest salmon stream of them all. The woods were full of berries and game, and the great cedar trees provided wood for their house and for their dugout canoes.²

Later he did not sail to the inner harbour via the First Narrows. But his navigation reconnaissance was centered in the area of Vancouver Island and he first discovered the open gate of the harbour of the western part of Canada.

After 1792 Europeans were to sail toward Burrard Inlet, said to be the finest harbour in the Northwest Pacific, by going through the inner narrows of Lion's Gate which is now poetically Known.

※ Capt. G. Vancouver's Achievement

Present City of Vancouver is located in the center of Burrard Inlet. Capt. G. Vancouver whose name was given to the port of Vancouver later arrived at this area in 1792, one year after when Narváez's reconnaissance took place. The discovery of Burrard Inlet made the name of an Englishman, Capt. G. Vancouver immortal. His exploration work was done in small cutters or pinnaces. His exploration of Burrard Inlet was made in a small ship, accompanied by a launch commanded by English Lieut. Peter Puget.

Capt. G. Vancouver was sent out to the pacific coast with two missions. One was to negotiate the transfer of the Fort of Nootka under the terms of Nootka Convention. The other was to conduct an accurate survey of the eastern pacific coast. The negotiation bore little fruit though he and Don Francisco Bodega y Quadra, the Spanish commander, were on good terms.

In referring to the second mission I will touch upon the progress of exploration into Burrard Inlet based on Capt. G. Vancouver's navigation diary. He took the present Stanley park peninsula to be an island. But boldly went through the First Narrows, "Not more than a cable's length in width." There he was greeted by Squamish Indian who resided on the north shore. It was June 13, 1792. In his "Voyage to the North Pacific Ocean," Capt. G. Vancouver noted about the navigation conditions of the Second Narrows area:

For the sake of the company of our new

friends, we stood on under an easy sail, which encouraged them to attend us some Little distance up the arm . . . Some three or four canoes only accompanied us up a navigation which, in some places, does not exceed a hundred and fifty yards in width.³¹

He sailed further and landed at a place which was remote from Indian reserve and wrote about the circumstances of the Indians:

Our Indian visitors
remained with us until by signs we gave them to understand we were going to rest, and after receiving some acceptable articles they retired, and by means of the same language, promised an abundant supply of fish the next day⁴¹

Then Capt. G. Vancouver confirmed the region of Indian Arm stretching northward, and sailed out Burrard Inlet passing through the Second and First Narrows. On his return voyage on June 11, he was to come upon a great surprise, that is, he came upon two Spanish vessels at Point Grey

They had been sent from Nootka and been engaging in completing the chart of this area (Point Grey). Capt. G. Vancouver was disappointed to know that they had explored this area before him. Moreover it was revealed to him that the exploration troop of Capt. D. D. Galiano, a Spaniard, had preceeded further than Vancouver to the interior of Indian Arm.

But they became friends and exchanged charts and information.

The chart, the outcome of Capt. G. Vancouver's three-year painstaking surveys of the northwest pacific coast was used by many nations for over half a century.

2 . THE RISE OF BURRARD INLET

※ Capital City Westminster and the Aeministration of R. C. Moody.

It was the magic cry of "gold" which first aroused Burrard Inlet from its long sleep. It was "Gold Rush" that started in 1858. The mining of placer gold on the bars of the Fraser River made New Westminster and Vancouver prosperous. The new crown colony of British columbia was proclaimed in 1858 and the capital city of New Westminster was established early the next year.

Because of this Burrard Inlet and its outskirts began to bask in the reflected glory of civilization. In order to protect Burrard Inlet region and the capital city of New Westminster, Col. R. C. Moody of the Royal Engineers, founder of New Westminster, proclaimed several military reserves on the shores of Burrard Inlet. The citizens of Vancouver should be eternally grateful for the proclamation. These reserves for protection extended to a huge area. These included the three hundred and fifty four acres which now make up Stanley Park, one hundred and ten acres which make up the park land at Jericho, the campus site of the University of British Columbia, and other places which are now designated as public land.

Also he completed a trail called Port Moody his honour. Keeping pace with the development of the area people sought to obtain land on Burrard Inlet in December 1859. These land seeking

258 Canadian International Seaport City and its Socio-cultural History
people were called the "three greenhorns," that is, they were the first settlers in present Vancouver. They preempted the land east of Stanley Park before 1863. It took only a few years and months for the new immigrants to settle after the birth of the capital city New Westminster.

The Achievement of Capt. G. H. Richards, Hydrographer of the Royal Navy.

Needless to say the achievements of Narváez, Capt. G. Vancouver, and R.C. Moody which led the Port of Vancouver to modernization were magnificent. Especially, Capt. G. Vancouver's accomplishment of completing his chart was utilized for about half a century. But the chart which is presently used was completed by Capt. George H. Richards. He was honored with a title Admiral Sir George Richards for his accomplishment. Capt. G. H. Richard's detailed chart of Burrard Inlet was based on the pioneer work of Spanish explorers, Narvaez, Capt. G. Vancouver and others. He commanded Her Majesty's surveying vessel "Plumper" on the Pacific coast from 1857 to 1861. Among other things, "Plumper" was sent to survey Burrard Inlet with a view to the protection of the city of New Westminster. During the survey, coal outcroppings were found on the south of Burrard Inlet, thus this place was called Coal Harbour. An attempt to mine the seam was made, but it prove to be poor quality. Now it is buried under the Canada Pacific Railroad (C. P. R.) tracks.

Capt. G. H. Richards was responsible for many place names on the coast of Burrard Inlet and he rose to become Hydrographer of the Royal Navy because of his achievement of surveying the contour lines of the bottoms of the lakes, the sea and the rivers, and also the depth of water, ocean current, and the tide.

The First Foreign Export and the Construction of Lumber-mill.

Burrard Inlet was still a primeval wilderness. Among other things, the untrodden huge forest was the most attractive. It is said that the early period of the utilization of the forest resources started in 1862. In the same year a New westminster contractor received a preemption of 480 acres of timber on the north shore. The site is now known to be Saskatchewan Wheat Pool and Neptune Terminal in North Vancouver. This contractor began construction of a waterpower sawmill. Later the sawmill became known as the Pioneer Mills. The construction work was started in August 1863. The first cargo was shipped to New Westminster in the sternwheel steamer "Flying Dutchman" in August 1863. The cargo consisted of 25,000 feet of three-inch planking. The mill shipped lumber also to domestic markets, such as Victoria and Nanaimo.

In November 1864, J. O. Smith gained the ownership of the Pioneer Mills. And in the same month the mill made its venture into the foreign export trade. The export was the cargo of 277,750 feet of lumber and 16,000 pickets loaded in the barque "Ellen Lewis" for Adelaide. But since the inlet was not a port of entry then, the ship inevitably entered and cleared at New Westminster the loading took about two months, from September 16 to November 9.

J. O. Smith soon went bankrupt, and the mill was acquired by Sewell P. Moody. It was Australia with which Smith first had lumber export deal. The cargo was sent to sydney in the barque "Glimpese" in May, 1865.

3. The History of the Development of the Port Vancouver

As stated before the start of the Port Vancouver took 195 years from the time when Narváez's reconnaissance took place. It was 1913 when Stevens became responsible for an act of Parliament which established the Vancouver-elected Parliament members. The act created the Port of Vancouver that extended the entire length of Burrard Inlet, included Indian Arm, English Bay, False Creek, and other areas which included all other tidal waters lying east of a line drawn from Point Atkinson to Point Grey.

Along with the construction of the Government Wharf, H. Stevens persuaded the government to approve the construction of the first grain warehouse. Among other things, the completion of the Panam Canal contributed to Vancouver and this place became the most important wheat shipping port in the world. Up to then the management of the port facilities was conducted by shipment dealers, that is, the Port of Vancouver had not total administration of management. But because of the foundation of the Vancouver Harbour Commission three officials were elected and were given the right of port administration management. The main rights were as follows: 1. the right to employ Harbour Master, engineers, and officials of the academic administration; 2. the right to collect funds of carry the port administration (the funds collected from facility leases and the charges of dealing cargo mostly); 3. the right to issue the bonds to raise funds for enterprises. Because the Harbour Commission had almost complete autonomy, and had strong power it became a political football. Consequently it became a nominal existance.

The Dominion Government anticipated the situation and felt the need to reform the port institutions. Therefore it asked

Canadian International Seaport City and its Socio-cultural History 261
Sir Alexander Gibb, a harbour administration expert, to make the whole investigation. His final report recommended a centralization of the administration system of large scale ports (seven ports) in Ottawa. Transport Minister C. D. Howe Accepted his recommendation and established the National Harbours Board. Thus Ottawa became the center of administration and at the same time the remote control from the city created many problems. One of the problems, for example, was that there was centralization of finance, with all income paid into a central fund in Ottawa. There were serious problems in Vancouver because it was located far away from Ottawa that sent instructions and not fication.

There was a movement among shipping and business circles in the Port of Vancouver that faced the above-mentioned problems to establish a local harbour autonomy body. At last the Vancouver Port Authority was established in 1971. But this body was only an advisory body and did not have any rights in reality. All the instructions and orders were made in Ottawa. On the other hand, it was apparent that the National Harbours Board Act had outlived its usefulness.

In 1975, the then Transport Minister, Jean Marchand, announced plans to introduce legislation to create a new Canada Ports Act. But this Act was changed to the Canada Port Co-operation Act and the legislation was passed the Parliament in August 1982 and the Act was proclaimed on February 24, 1983. The substance of this Act was to keep the balance between each harbour autonomy body and national policy. In short the Port of Vancouver had its long awaited wish. And the Canada Port Co-operation became able to hand over its authority to local Port Co-operation. Under the new Act, the Port of Vancouver was to be

262 Canadian International Seaport City and its Socio-cultural History operated by a commission of up to seven members. Operating budgets were decided by the local port commission and capital budgets required the approval of the Canadian Port Commission.

Bo Ekstrom, General Manager of the Port of Vancouver stated his thoughts on the Canada Port Cooperation Act:

It has been long time coming, but the desk where the buck stops is leaving Ottawa at last and coming home to Vancouver

Conclusion

Canada is the largest country next to the Soviet Union. It is no exaggeration to say that the foundation of the development of the Port of Vancouver is its forest and lumber. The history of the Port of Vancouver is only 73 years long since the start of the Vancouver Harbour Commission as a modern port on full scale. But it was listed as the second busiest bulk cargo handling port following New York in North American in 1974.⁷ No doubt the Port of Vancouver is one of a few ports which achieved their dramatic development. Vancouver was munisipalized in 1886 and this year it sees its centennial year.

NOTES

1. The World Almanac 1984, "Vancouver, British Columbia ... 414,281 (city), 1,263,183 (Metro Area), p. 547.
2. N. R. Hacking, The port of Vancouver, p. 2, 1975.
3. *ibid*, p. 3.
4. *ibid*, p. 3.

- 5 . Port of Vancouver, "Background Note: Overview of 1982 Port Legislation," Feb. 17, 1983, p. 1 .
- 6 . Bo Ekstrom, Port of Vancouver, Feb. 17, 1983, p. 4 .
- 7 . The volume of foreign cargo in 1974 was:

"In the record year 1974, this amounted to 32,465,536 tons.
Deepsea arrivals totalled 2,022 vessels of 39,393,218
gross tons."

The volume of lumber export in 1974 was:

"In the year 1974 the Port of Vancouver exported 950
million board feet of lumber and logs."

The major export items in the years around 1974 were:

"In recent years, Vancouver has become one of the great
bulk cargo handling ports due to the huge increase
in shipments of grain, coal, potash, sulphur, asbestos,
metals, and other products of western Canada's vast
hinterland."

BIBLIOGRAPHY

Port of Vancouver, News Release.

Authority of the Minister of Industry Trade and Commerce,
CANADA 1974.

Hacking, Norman R. and Lamb, w. kaye, The princes story,
"Acentury and a Half of West Coast Shipping, 1974.

Lamb, w. kaye, The Pioneer Days of the Trans Pacific
Service 1887-1981, BCHQ. July,1937.

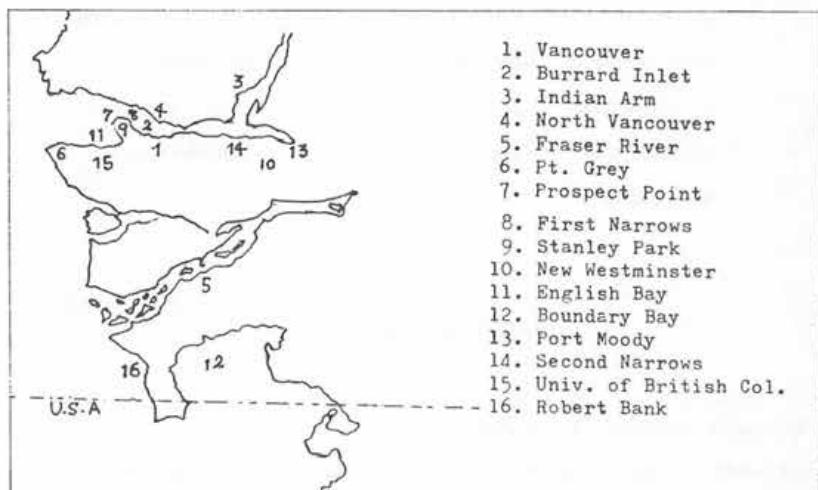
ARAKI Tomotane, kowan Rodo Keizai Kenkyu. (『Seanort
Labor Economics Study』, Yokohama,Japan, No.10, edited. by
Institute of Seaport Labor Economics Science, 1986, February),
P.P69-91

ARAKI Tomotane, *Minato to Keizai Shakai no Henbō*,
(『Transition of Seaport and Socio-Economics Society』,
Tokyo, Japan, Jichō Publishing Co., 1985), P. P 3-16

OHARA & BABA, *Gaisetu Canada Shi*, (『Introduction
to the History of Canada』, Tokyo, Japan, Yuhikaku Publishing
Co., 1984)

YOSHIDA & Others, *Canada o Shiru*, (『Knowing of Ca-
nada』, Tokyo, Jawan, Shinozaki shorin Publishing Co., 1985)

Chart-1 Around Vancouver Seaport City



書評

喜多村昌次郎編

港湾研究シリーズ「港湾労働」

大森秀雄

(神奈川県職業相談センター)

1. はじめに

港湾研究シリーズ「港湾労働」が昭和60年10月上梓された。港湾関係の研究者とくに港湾労働問題に関心を有する者にとってはまさに待望の書の出現である。しかも、この「シリーズ」の初巻が出版されてから10数年経過してからの出版だけに一層その感を深くするのは筆者のみであろうか。

日本の港湾労働問題は、開港以来存在していたと思われるが、それはまず治安対策や社会政策的見地から問題視された。労働問題として国政レベルで議論されるのは、昭和30年の中期以後のいわゆる日本経済の高度成長期まで待たなければならなかった。港湾が経済成長のボトルネックとなった時、はじめて港湾労働問題がクローズアップされ、その対策が国政レベルで採択されることとなったのであって、その点にこの問題の特殊性を見出すことができるのである。

この港湾労働問題に科学的・理論的な分析を加えたのが本書である。執筆は分担によって行われ、喜多村昌次郎氏（第1章、第5章）坂井吉良氏（第2章、第3章）富田功氏（第4章）田中省三氏（第6章）千須和富士夫氏（第7章）北見俊郎氏（第8章）がそれぞれ分担執筆され、これを喜多村昌次郎氏が編集されたものである。編者の喜多村昌次郎氏は、港運業界の実状に精通し、また全国的にみて唯一の港湾専門の研究機関である財團法人港湾労働経済研究所を主催されている学究の徒である。その他の執筆者もそれぞ

れの分野での専門家であり、各々独自の健筆を振われている。とくに最終章を担当された北見俊郎氏は、青山学院大学教授で日本港湾経済学会会長、中央・地方省庁の各種審議会の委員、会長を歴任され名実ともに日本の港湾研究の最高権威であることは、つとに知られているところである。以上の方々の手になる珠玉編であり、港湾労働のみならず港湾に関心のある方々には、絶好の著書として推薦したい。

2. 本書の構成と概要

本書は、次の8章（24節）から構成されている。

第1章 港湾労働の形成と成立

第2章 港湾労働市場の需給分析

第3章 港湾労働市場の賃金決定賃金変動

第4章 港湾労働の労働条件

第5章 港湾労務管理の体系

第6章 港湾における「労使関係」の形成と発展

第7章 港湾の合理化と港湾労働

第8章 港湾労働の課題と対策

本書の編集の流れを概括してみると、まず日本国開港（1859年）以来の港湾労働の歴史（第1章）から説き始め、港湾という地域における労働力の売買市場についての分析を第2章において試み、その市場内において行われる賃金決定の精緻な理論を第3章において展開する。

第4章では、一転して現実の港湾での労働条件について触れ、第5章では労働問題の総括としての港湾労務管理がとりあげられ、ついで個別的労使関係から集団的（産業別・地域別等）な労使関係への発展について第6章において述べられている。第7章では、海運業を含む業界すなわち資本と港湾労働者との関係について論じ、第8章では総括として港湾労働対策と政策論について述べられている。

その中で印象に残る何つかの論点について順次言及させていただく。

横浜開港と同時に発生したと思われる港運業の初期的業態は人足供給業であり、その業の管理体制の歴史的変遷と労働運動の勃興と終息の状況が第一章に詳細に記述されている。

とくに注目されるのは、明治22年（1889年）に神奈川県が公布した「人足受負営業并人足取締規則」についてである。この規則は、受負営業者と港湾労働者を規制するものであるが、その施行された時期が、ロンドン港やハンブルグ港において港湾労働者の恒常化対策が実施された時期より、はるか以前に行われたことである。当時の横浜港においては、同規則を必要とするほどすでに多くの労働問題を内臓していたと考えるべきであろうか。

さほど魅力的でない港湾運送業界に労働力を導入するためには、「平衡化格差」と呼ばれる高賃金が必要とされ、賃金水準は労働生産性と消費者物価水準の2変数に良好に相関する。しかし、労働組合がその交渉力によって賃金の引き上げを実現するというメカニズムにはないとの結論は多くの示唆に富む。

昭和57年の船内荷役作業員の賃金は、産業別に最も高賃金と目される電気ガス水道業の次にランクされるような高賃金となったと指摘されており、かつての港湾労働者即低賃金労働者のイメージはこの際一掃されるべきである。なお、経済理論を駆使しての賃金分析技法の精緻さは、まさに圧巻である。

（第2章～第3章）

第4章では、まず賃金と労働時間を中心とした労働条件の歴史的経過について述べられているが、それよりも後半の福祉厚生対策・労働災害防止対策に興味をもった。港湾労働者の福祉厚生対策は、公共的あるいは集団的立場からの対策が行われてきたが、今後は社会保障制度の視点からその対策を見直すことを提唱されているが、まさに同感である。労働災害の防止対策については、各界の努力にもかかわらず鉱業につぐ高率の労働災害が発生している現況に鑑み、外国に例にならない港湾労働安全衛生法ともいべき立法の検討の必要性を提案されていることもあわせて紹介させていただく。

第5章においては、港湾労務管理について論ぜられているが、そのうち基礎的課題の例として、港湾荷役近代化のシンボルともいべきコンテナ・

ターミナル作業の下請作業料がエキストラ・レバー・チャージ（港湾労働者1人1時間、または1日当りいくらと港湾運送料金表できめている。）となっていることをあげており、「仕事の完成を約した契約」でなくなっていることに疑問を投げかけている。また、この現象は港湾荷役業界の資本への従属性を現わすとの指摘は説得力を持つ。

第6章は港湾における労使関係論の展開である。戦後、一般的な労働運動の高揚を背景に港湾でも労働組合が結成されていくが、労使一体とする観念から脱却できず、今日の港湾の労使関係に影響を与えていたとの指摘は重要な観察である。その後の港湾労働法の成立、コンテナリーゼーションを中心とする合理化の要請等の中で激動する港湾労使の苦悩を読み取ることができる。今後の港湾の労使関係は、変貌する港湾社会にいかに主体性を確保するかが重要であると説かれている。

今後の港湾労働のすう勢を占う意味において港湾業務を動かしている潮流の把握は重要である。第7章においては、その潮流を5種類に分類しているが、その中では情報通信技術革命の進展についての記述が最も興味を呼ぶ。この進展の如何によっては、港運業界と港湾労働者がその業域と職域を蚕食される可能性もあるとされるからである。

第8章は、港湾における労働問題が対策として政策の下請的立場における現状を改善しない限り、抜本的な改正とくに近代化は実施できないと理解させていただいた。

3. むすびにかえて

かつて港湾労働諸問題の根源は、労働力需給の「波動性」にあるとされた。日雇労働への高率依存、低賃金、労働災害の高率発生、封建的労働組織の存在等はそのための必要悪とされた時代もあった。昭和59年度の6大港の日雇依存率は、平均3.6%（港湾雇用整調計画による）という低率になり、その賃金も最高クラスの賃金となっている。かつての波動性の議論は虚構であったのか、また現在の波動性の実態について、その調整方式、調整機能との関

連を含めて一層のアプローチを望みたいテーマであった。港湾労働者の社会的地位の向上を目的とする教育訓練問題も労使関係の近代化問題も吟味したい問題である。

本書が港湾労働問題を重点的に集約した意義は先導的立場において特筆されるべきであろう。しかし、港湾労働問題は、広般かつ複雑多岐にわたる。それだけに限られた紙面の中にすべてを凝縮させることは極めて困難な作業であったであろう。そこで、稿を新たにして、本書のパートⅡともいべき企画を今から期待したい。

港湾労働は生 (Leben) の問題であり、現実の問題である。従って現場からの問題提起と理論的解決策の検討が絶えず必要とされる。

その意味において、本書は港湾関係の実務者にとっては、十分なバイロット的役割りをはたし、また研究者には十分な問題意識を提供する好著であることを最後に強調しておきたい。

〔成山堂書店刊行、昭和60年10月、244p、定価3,400円〕

篠原陽一編著「現代の海運」

木村武彦

(名古屋港管理組合)

1. はじめに

昨年（昭和60年）6月に出された海運造船合理化審議会（以下「海造審」という）の答申は、昭和39年に確立された海運業の集約合併体制が20年を経て、中核6社とその系列海運業を中心とした国家主導型の外航海運管理体制の規制緩和とその政策の転換を示唆したものであった。現在みられるような世界的な船腹過剰の中で定期船（コンテナ船）部門、不定期船部門及びタンカー部門の同時不況という状況が常態化し、海運各社の経営格差が拡大化する方向を示している時、この打開策として、従来の集約合併体制の枠に必ずしもとらわれないで海運業の経営の安定と活性化を図ろうとその方策を模索しつつある。

わが国の海運業がこのような政策転換を図らなければならなくなった主要因は、国際海運の環境変化に由来する。伝統的な国際海運秩序は「海運自由の原則」によって律せられてきたが、その秩序形成に対抗する発展途上国の海運活動への介入や定期船同盟行動規範条約の発効により「海運参加の自由原則」が定着し、一方、共産圏国営海運や国家威信をかけた中進国海運の進出、あるいは伝統的海運国との政策に対抗するアメリカの海運政策の抬頭等の諸要因が国際的な海運秩序を変化させつつある。このような海運秩序の様変りが、国際的な船腹過剰を招き、伝統的海運国においても、海運各社はコスト高による競争力の喪失という致命傷を受けて倒産の憂き目にあうものもでている。この困難な環境を乗り切るための企業合理化の徹底が、便宜置籍船を急増させる帰結となっている。

このような国際的な海運環境や海運市場構造変化の余波を受けて、わが国海運も、先進国中最大の船隊を保有しているにもかかわらず、国際競争力を失ない、その政策転換過程で便宜置籍船への依存度を増加させ、超合理化船の出現をみたが、これらの事実は優秀な日本人船員の雇用不安という型で集中的に顕在化してきた。

このような海運の閉塞状況下に、篠原陽一氏初め6名の海運、港湾経済の学者、研究者が、「現代の海運」を出版された。その「まえがき」で篠原陽一氏は上述した国際的、国内的海運の諸問題について「今までになく深刻になった資本主義の構造的危機の海運産業における表われである。それは、一方で少数の海運大手企業の高蓄積と市場支配が強まり、他方では船員の賃金抑制・労働強化・失業の増加、中小・零細企業の破綻、国民の生活困難・社会福祉の切り捨てとなっている。そして、その間で、経済的・政治的な対立と矛盾が激化し、その解決が真剣に求められている。」と本書の問題意識を吐露しているが、現代海運の諸問題を最新の資料をもとに検証しており、特に矛盾の集中的表現形態となる日本船員、中小零細海運の立場を明快に分析し併せて政策転換過程の諸方策を提起しているが、その方法論は伝統的海運論にはみられない試みであり、今後の研究の集大成を期待したい。

2. 本書の構成と内容

本書の目次に従って章別分担を紹介すると次のようになる（原則的には章別に紹介するが、一部節分担があるのでその部分のみ節分担を掲げる）。

第1章 海運論概説	篠原陽一
第2章 海運の歴史	〃
第3章 日本海運産業の構造	
(1) 外航海運産業	鈴木 曜
(2) 内航海運産業	土居靖範
(3) 海上輸送と港湾	田中省三
第4章 海運市場の構造と競争	

- | | |
|------------------|------|
| (1) 定期船輸送と海運同盟 | 田中省三 |
| (2) 外航不定期輸送と市場競争 | 鈴木 晓 |
| (3) 内航海運市場の構造と競争 | 土居靖範 |

第5章 日本の海運政策

- | | |
|------------|------|
| (1) 外航海運政策 | 鈴木 晓 |
| (2) 内航海運政策 | 土居靖範 |

第6章 国際海運問題

第7章 海運・貿易実務

終 章 日本海運の海外進出とその矛盾

本書は8章17節で構成されており、各章の内容を順次みていこう。

第1章 海運論概説では、伝統的海運論と本書の意図する海運論の差異を明確に位置づけている。即ち、伝統的海運論は海運業者の立場に立ったものであり、海運の安定と発展の条件を見出すと共に、国際海運における船舶の保有や輸送形態、市場構造について争って分析するが、海運用役の供給者と需要者を単なる与件として受け入れているにすぎないと断言してはばからない。これに対して本書の方法論は、荷主大企業が海運用役の生産や取引、海運資本の蓄積や海運政策に及ぼしている要因や機構を分析し、「海運資本の生成・発展・没落の論理」(11頁)を見出すものでなければならないと力説している。また、世界経済の中での海運資本の生産はアメリカ経済支配下での日本経済の仕組の一部として把握している。

第2章 海運の歴史においては、世界と日本の海運の歴史がまとめられており、現代の国際海運の特徴を、アメリカが世界の原燃料資源を独占し、その輸送支配の強化による荷主大企業への海運の従属、インダストルアル・キャリッジ化が急速に進行していることを指摘している。海運資本の生き残りをかけた競争の中で、船舶の競争力強化のために便宜置籍船国の抬头、あるいは共産圏諸国、中進国、途上国の国威をかけた海運への進出による海運市場構造の変動は、伝統的海運秩序の崩壊をもたらし、「荷主大企業と海運産業との矛盾、それらと船員との矛盾は深まらざるを得ない。」(26頁)と現代海運の基本矛盾にせまっている。

第3章においては、日本海運産業の構造が分析されている。昭和39年の海運集約合併政策の推進は、海運大手6社体制を確立強化し、一方、荷主大企業によるインダストリアル・キャリッジ化が進行し、内航海運においてもその傾向は加速化された。この過程で固定交通手段としての港湾にも急速な国家資本投下が行われ、特に輸送革新としてのコンテナ輸送体制受け入れのための港湾整備の過程での港湾における諸矛盾の指摘が行われている。

第4章 海運市場の構造と競争においては、定期船輸送分野における国際カルテルとしての海運同盟の役割がコンテナ輸送の進展にともなって、その機能を低下させており、特に南北問題の妥協の産物としての定期船同盟行動憲章条約の発効や昭和59年（1984年）アメリカ海運法の施行は定期船市場における競争要因を拡大させており、世界的な船腹過剰と相俟って新しい定期船分野の秩序が模索されつつある。また、不定期船市場での専用船のインダストリアル・キャリッジ化にともなう市場の変形や内航海運市場における荷主大企業支配の実態が分析されている。

第5章 日本海運政策においては、戦後の代表的な海運政策としての計画造船、利子補給、海運集約・再整備についてのその時代における意義が解明されており、海造審の沿革役割及び問題点が指摘されている。内航海運政策については、昭和41年12月に内航2法（内航海運業法・内航海運組合法）の一部改正と船舶整備公団法により、内航海運全体の規制政策が確立し、建造調整や許可制導入にもとづく業界再編の実態が分析されている。

第6章 国際海運問題の中心論点は、便宜置籍船についてであるが、その背景を経済的、歴史的に展開し、この問題を中心とした各種の国際会議における先進国と途上国との新しい海運秩序を求めての討論経緯が詳述されている。

第7章 海運・貿易実務については、海上輸送契約と用船契約の実務を紹介し、輸送実態の変化にともない国際輸送ルールの変更の事実を指摘している。

終章 日本海運の海外進出とその矛盾は、本書の結論にあたる部分で、高度成長にともなって推進された海運政策が仕組船、マルシップ及びチャーター

バック船を公認せしむるようになり日本船員の不安定雇用を誘発した点を批判している。

3. 本書の特色と意義

既に前節で述べたように、伝統的海運論は、海運業者の立場からの論理展開であるのに対して、本書は日本海運の実態を海運集約化という政策手法に照して、海運資本の生産・発展・没落の論理として展開することにより、国民経済・国民生活の立場に立ってみた場合に海運資本の横暴、自己中心的な経済合理主義が、自己矛盾に満ちていることを強く指摘している。わが国の海運資本がこのような経営行動をとるようになった背景には、貿易立国として経済政策が外貨獲得のためには、必然的に国家助成を導き出すという前提に経営姿勢が組み立てられたとみてよい。

そのツケが、三光汽船の倒産にみられるような海運不況の対応策への甘さとなってあらわれている。特に安定成長下での海運合理化政策を推進することによる弱者への救済策が社会政策の推進という補完材料を用意できないだけに、内航弱小船主の救済手段や日本人船員の雇用対策には困難が倍加している状況を分析している。本書にみられるような、新しい分析手法の試みがなければ今後の海運政策が従来の政策体系の中では、社会的、文化的環境条件への対応を不可能にしていることを示唆している。海運不況の中で新しい海運政策が模索されている時だけに、時宜を得た好書である。

本書は教科書風にまとめられているが、海運、港湾経済の専門家や研究者にも充分参考になるし、海運、港湾関係の行政担当者はもとより、学生、一般読者にもわかりやすく丁寧に書かれており是非一読をお勧めしたい。

＜税務経理協会発行、昭和60年5月、A5判・231頁、定価2,700円＞

北見俊郎・喜多村昌次郎・山上徹編著
 「港と経済・社会の変貌」

鷹 取 稲

(日本大学)

1. はじめに

港が経済・社会のなかでどれだけ重要なはたらきを果たしてきたか、また今後ともすべきかとの問題は、今日のわが国の港のあり方を考える場合、重要なテーマと言える。というのも従来、港の社会科学からの体系的な研究は、必ずしも豊饒な沃地とはいえたなかった。ここに紹介する本書は、このような疑問に対し、港の主要な機能を単に流通機能に限定して考えるものでなく、多様な機能が配置している空間と捉え、社会科学の側面からの総合的、本質的な面をも問題にしたいとするものである。

本書は、北見俊郎教授の「還暦」を祝賀する記念論文集用に編纂されたものであり、原著書は、限定版として刊行されたものであったために、多くの方々より問い合わせ等もあり、このような形にて改訂し、再刊行されたのであるという。各執筆者は、港湾経済学会等でよく活躍されている方々であり、この改訂版には、最後に北見教授の論文も掲載されて編著者となられたようである。本書は、「港と経済・社会の変貌」を共通の問題意識としながら、これを「歴史」、「港勢・物流」、「経営」、「港運・労働」、「臨海部・都市」という視点から港の総合的研究を行った23編の論文から編成されている。

2. 本書の構成と概要

次に本書の構成と各項目の概要について述べてみたい。

「歴 史」

1. カナダの港と社会文化（日本医科大学社会学教室主任・荒木智種）；バンクーバー港の史的発達過程をとりあげ、港と町並み文化について論述している。
2. 人間と港の機能の史的考察（流通経済大学講師・市来清也）；港は、人間社会と複合的に関連しつつ各種の機能を果たしてきたが、歴史的経緯、変革過程を考察し、さらに人間性復活への動向等を展望している。
3. 若松港と石炭輸送（立命館大学教授・土居靖範）；若松港の性格を歴史的に分析し、筑豊の各鉱山の物流ターミナル拠点について考察している。
4. 横浜港の豪華客船（横浜市立大学教授・寺谷武明）；明治末年に日本の造船所で建造され、横浜港を出航して欧米との文化の掛け橋としての役割を果たしたが、歴史の舞台から消えた豪華客船の意義について考察し、日本海運史の側面を論じている。
5. 太平洋戦争期における港湾行政の一元化過程（国際臨海開発研究センター研究員・香川正俊）；わが国が日中戦争から太平洋戦争へと突入していくなかで、港湾行政の変革について、とくに港湾行政の一元化を問題にし、集権的指揮方法に重点が置かれた背景について詳述している。
6. 戦後わが国における港湾研究（大阪市立大学教授・柴田悦子）；戦後からの港湾研究業績を追跡し、港湾史、港湾経済論、自由港・港湾立地論、港湾計画論・開発論、港湾産業論、港湾労働論、情報システム等の研究論文を分類し、紹介している。

「港湾・物流」

7. ハル港の機能と役割（関東学院大学教授・小林照夫）；古典的港としてのハル港が、今日、いかに変貌してきたかとの問題意識を背景に、その機能や役割について論述している。
8. 埠頭利用形態からの工業港の類型（仙台大学教授・永野為紀）；本論文は、英文に記述されており、和文に変えてタイトルを紹介することにしたが、私的埠頭を利用形態から8つに分類し、工業港の類型化を試みた貴重な論文と言える。
9. 1970年代におけるわが国産業の生産拠点の再編成と港湾貨物量の推移（横浜商科大学教授・故 入江成雄）；1970年代のわが国の海外直接投資、国内生産拠点の再編成

を考察し、外貿港湾が、今後いかに変貌するかとの問題を論じている。

10. 港湾の供給メカニズムと需要構造分析（中部女子短期大学助教授・坂井吉良）：港湾整備の供給メカニズム、その需要構造について、経済学的分析により計量化を試みようとしたものである。 11. 海港交通のサービス需要（日本大学教授・山上徹）：交通サービス生産の空間としての港の特性を問題にし、他の交通手段との相違、共通面を分析し、海港交通需要の派生性は、経済発達の段階、産業構造の変化に応じて歴史的に変わり、単なる地理的事情だけでないことを強調している。 12. 物流港湾と旅客港湾（函館大学教授・和泉雄三）：旅客用ターミナルを主たる港湾の機能とする函館港には、青函連絡船の廃止問題があり、まさに港は、物流基地として発達するばかりでなく、「みなと」というイメージがなくなり、コンクリートと機械だけの港となり人間を港から放逐していることが指摘されている。 13. 国土利用の平準化と格差（日本港湾経済学会理事・神代方雅）：北海道を事例として国土利用の平準的増加と海運による物流の効果とをシステムとして考え、格差是正の計画方針を決定する必要性を分析している。

「経営」

14. 港湾経営に関する一考察（東京都職員研修所主幹・山本和夫）：港湾利用システムと供給システムとの間に隔たりがあり、利用者の利用システムと無関係に設備が建設され、その建設コストを回収するという観念があまりみられないと指摘している。そこで港湾の本質は、利用者の立場に立ちシステムを提供するようにしないと港湾競争の時代には、対応できなくなるとしている。 15. 大都市港湾経営の政策軌跡と課題（名古屋港管理組合計画部企画課主幹・木村武彦）：わが国の港の中でも経営体としての条件を満たしている大都市港湾に焦点をあて、高度成長期前後からの港湾経営の軌跡をたどり、港湾経営体の確立への課題について試みられている。

「港運・労働」

16. 技術革新と荷役業の生産性（神奈川総合高等職業訓練校・横浜港湾分校教導・松橋幸一）：港湾における荷役ロボットの問題、コンピューター導入の動向による港湾の生産性が人と機械との関係をどのようにし、将来、い

かなる問題が生じるかが提起されている。 17. 現代港湾運送事業の基礎的問題（財・港湾労働経済研究所研究主幹・富田功）；港湾運送業の公共性との関係より港湾労働福祉の費用負担問題があり、利害当事者間における応分負担の必要性を提起している。 18. 転換期の港運経営と港湾労働（財・港湾労働経済研究所所長・喜多村昌次郎）；国際複合一貫輸送あるいは総合物流業が台頭してきているが、そのような流動的環境下にある港運は、海陸の共通の基礎的機能を提供しており、その安定的維持発展のための労使関係が確立され、今後とも港運の労使関係の安定条件を配慮する必要性を提起している。

「臨海部・都市」

19. 東京湾横断道路計画の経緯と意義（千葉地域科学研究所研究員・渡辺啓文）；東京湾横断構想の史的概況を論じ、千葉県の建設促進の史的展開を試み、湾なり半島のあり方を提起している。 20. 臨海部開発の現段階と地域主義（広島商船高等専門学校助教授・鈴木暁）；高度成長期からの各地の臨海部で用地造成や港湾整備がなされたが、不利用、遊休化という問題が生じている。地方自治体または地域の観点から、臨海部の活性化への解決策を提起している。 21. 港湾都市の伝統と発展の道筋（日本港湾経済学会評議員・千須和富士夫）；横浜が開港以来の宿命を分析し、また「みなとみらい21」の事業の矛盾点を指摘している。 22. 港湾の都市的課題と新しいみなとづくり（日本大学教授・長尾義三）；国土の第3の空間であり、沿岸域開発保全の中核としてのみなと（水都）づくりのあり方を提起されている。 23. 都市と港湾の総合的課題（青山学院大学教授・北見俊郎）；わが国の都市の殆どが形態的に「港湾都市」であっても機能的には、「港湾都市」としての実体をそなえきれてない多くの構造的な問題点をもつていると指摘し、とくに港湾と都市の総合的課題を「港湾政策」での関係で考えるべきであるとし、今後、都市と港の近代化の実現には、問題意識の転換が不可欠と論じている。

以上のように本書は、多くの気鋭な筆者による23編の貴重な論文が5部門に分けられ、編集されている。各時代の経済・社会の要請に応じつつ、港のもつ潜在的機能がいかにクローズ・アップされ、推移発展してきたか、また行くべきか等の提言がみられた。港の全ての領域を網羅した総合的研究は、個人的能力だけでは限界があるであろう。そのような意味でも本書の刊行は、わが国の港の研究に学際的研究が必要であることを提起したということの意義は大きい。

強いて一言指摘するならば、部内の各論文相互が、必ずしも体系化されていなく、相互に関連していない側面がみられ、さらに焦点を絞られ、部門内だけでも体系化することが必要である。確かに、本書の当初の目的は、編者の1人でもある北見俊郎教授の「還暦記念論文集」の改訂版であり、各論文の内容等の不統一な面については致し方ないことかもしれない。

本書は、このように時間的経緯により港の変化、変貌という問題意識から編集され、広範なかつ本質的問題についても考察されている。多方面な分野からなり、単に港湾問題に興味のある方々だけでなく、都市・交通・歴史等に关心のある方々にも是非とも一読をすすめたい。

（時潮社 昭和61年9月発行 404p. 定価 3,300円）

学会記録

港湾活性化と都市再開発

第24回全国大会（大阪港）シンポジウム概要

昭和60年度大阪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予定討論者は次のとおりであり、司会は柴田悦子氏（大阪市立大学）であった。

テーマ・報告者

予定討論者

①アメニティと港湾再開発に関する一考察

（横浜港湾カレッジ）香川 正俊

（仙台大学）永野 炳紀

②港湾空間活性化に関する一考察

（地域計画建築研究所）金井 万造

（神戸港埠頭公社）小合 彰生

③港湾都市の再生と活性化

（筑波大学）安田八十五

（ターミナル・レポート社）稻垣 哲

④港湾活性化と地域開発

——韓国の西海岸を中心にして——

（韓国・全州大学校）金 在河（韓国港湾労働経済研究所）喜多村 昌次郎

⑤港湾機能の拡充と再開発

——神戸港長期計画検討委員会の報告書から——

（神戸市港湾局）雑喉 徹

（立命館大学）土居 靖範

⑥都市・経済政策上の港湾活性化の理念

（名古屋港管理組合）木村 武彦

（日本海事検定協会）田中 省三

⑦「港湾活性化と都市再開発」への基本的考察

（青山学院大学）北見 俊郎

（神戸商船大学）市来 清也

司 会：それでは今年度の共通テーマに基づきまして、活発な討論をこれからお願いしたいと思います。

では一番最初に香川先生から始めさせて頂きます。

仙台の永野先生からきております。『報告者の問題意識と内容は、共通論題テーマの「港湾活性化と都市再開発」に対して、都市や港湾再開発の検討には、行政環境の変化を前提に活性化と再開発における行政分化の民主的プロセスの確立の必要性や都市港湾の法体系の整備の必要性を明確に提起されたので、この点、大変示唆にとむもの』という感想をいただいております。しかしこのことを考えて解明しなければならないのではないか。1つは、「活性化、再開発には誰が誰のためにどのような目的でおこなうのか」という視点から見ると多様な内容と歴史があり、この点の分析を明確にしていく必要があるのではないか、2番目に、「再開発が地域的調和の破壊につながって一部の地域が繁栄し、他の地域が衰微する」というような点の考え方をどう扱うか、第3に、「山村先生も指摘されたけれど行政財政の財源と民間投資の融合させた計画的な都市経営についてはどう考えるか。」そして第4に、「都市の階層、地域の支配・従属関係等、これらを明確にしたうえで、活性化と再開発の視点がいるのではないか。」

香 川：まず1番の点は貴重な御意見としておうかがいしておきたいと思います。

2番目の点はたしかにおっしゃるとおりでございましてアメニティが地域に偏在するということは当然考えられるわけでして、例えば最近、一時、そのスプロール現象により、都心部に人が住まなくなってきた。とくにアメリカのほうはそうですけれども、最近は劇場とか文化的な都市施設だと、文化的な施設が都心にあると、これを利用するためには都心の方に逆に来た方がいいということで、たしかに再開発のやり方しだいによりましては一部の地区が繁栄して、他の部分が衰微し、したがってそのアメニティは本当は全住民がその平等に与えられるべきものでございますけれども、それがそういうふうにうまくゆかないという場合も当然考えられると思います。

だから、この点はやっぱり最初に言いましたように行政の分化、行政の技

282 港湾活性化と都市再開発 第24回全国大会（大阪港）シンポジウム概要
術的な問題というところを考えて、行政と地域住民がどういうふうにそのコ
ンセンサスをへていくかという問題に最終的になろうかと思います。

3番目の点ですが、これについてはたとえばフィツシャー・マンツー・ウォ
ーフがあるというふうなことで、フィツシャー・マンツー・ウォーフのこと
につきましては、注のほうで一応くわしく書いておりますので他にもいろい
ろとあると思うのですけれども、これについてさらに詳細に書くスペースが
なかったものですから、この点はご海容下さい。

4番目の点は貴重な御意見としてうかがっておきたいと思います。

それから千須和先生からですが、「環境の快適化は自然生態系の保存と切
り放せられない、港湾臨海部開発等は基本的な矛盾関係にある。したがって、
人工的にアメニティ化を計るという前提に立つ今回の課題は自然生態系を保
有することと、人間生活の便宜、便益のバランスとしてとらえる視点が個人
要求（いわゆる市民運動）の法に展開されている根本には開発時の環境評価
が形式でなく、実行あるものとするためには市民自体が評価力を持つよう
にならなければならない。本質は権力（計画主体）のあり方にあるというの
ではないだろうか。そうでなければ、腕力のある者（資本）の論理が常に支
配することにならざるを得ないと思う。」というような御意見です。

これにつきましては、いくつかポイントがあると思うのですが、港湾開発
等と環境の快適化というのはたしかに矛盾の関係にあると思うのですが、ア
メニティ港湾の再開発ということに関していえばそうじやないと思うのです。
公害問題とアメニティの関係というのは相関関係にあるので、アメニティが
失われるということが公害の発生であり、公害を防止することでアメニティ
が高まると、この関係の正確な把握が必要なのではないかというふうに思
います。 それから、「環境影響評価は市民全体がその評価力をもつようにな
らなければならないという点は、実際上、難しいと思うのです。環境影響評
価といるのは非常に専門的でございますので、市民全体が評価力を持つとい
うのは難しい。したがって、ここに千須和先生がお書きになっているように本
質は権力、計画主体のあり方にあるというのではないだろうか。これに、そ
の政策プロセスにどう市民が参加するのか。また、審議会等に対して、どう

いうふうな形で専門家が参加するのかというような事になるだろうと思います。

司 会：どうもありがとうございました。たいへんせかして申し訳ありません。

次に金井先生に対する質問。予定討論者は小合さんでございます。（これは予定されております篠原氏がお見えになりませんのでかわって小合さんのほうでしていただきます。）

小 合：急な事でちょっと難しいんですけれども、簡単なことを2、3質問させていただきたいと思います。金井先生のお話は今、各地の大港湾で行われている港湾の再開発、そして新しい都市機能をそこへ入れていくと、こういう作業を今度は地域的な中心である地方都市の港湾で進めていくにあたってのいろいろな研究、それを高松とか笠岡、大津の例を引いて取りまとめておられます。なかなか熱心な研究で非常に我々も感銘を受けておるんです。実際に今までで我々、港湾のほうから見ますと、こういう地方都市の港湾において再開発というのにどういうふうにやつたらいいのか、あまりはっきりした基準みたいなものがなかったわけでございますけれども、こういう古い港、古い港町というのは機帆船なんかが中心に発達して、町と港が非常に密接になっていた。一方大都市でいえば、去年この会議がありました名古屋のガーデン埠頭みたいに広い公園とか港の見える斜面、そして観光バスが入るような駐車場とかいうものがあったり、食堂があったり、こういうのが非常に良いことで先ほど雑喉先生のおっしゃた神戸の計画にも入っています。地方都市ではどうも港湾区域というのが非常に狭い。あるいは港によっは、港湾区域を設定していないところもあって陸上と海との計画がなかなかうまくすりつかないんじやないかと、我々そういう心配をするんですが、何かございましたらお聞かせいただきたい。それから、もう一つは活性化という点について、今までのとこいろいろと規制が多いわけで埋立地の利用とか人の集まる施設を港の中へつくって、旅館をつくるとかレストランをつくるとか、いろいろな問題があるようなんですかけれども、こういう点で何か活性化にとつてこれからDeregulationと言いますか、規制を緩和していく方向というの

はどういう方向が良いのか御意見をおうかがいしたいと思います。

司 会：埠頭公社の小合先生でした。それでは金井さんどうぞ。

金 井：先生どうもありがとうございます。非常に難しい質問なんですが、それ以外の先生方からも質問いただいているので、手短かに私の考え方を述べさせていただきたいと思います。

一つ目の質問ですが、地方都市の場合には実際、先生も御指摘のように港湾区域が非常に狭いということで実際、計画する場合にはある意味では港湾区域とそれから都市サイドの区域が重なってくるというようなことで、報告でも説明しましたけれども、実際には港湾計画をやる場合に都市サイドまで含めてなかなか計画化できない。計画する場合には非常に都市サイドのほうは都市サイドの熟度に合わせて計画するというようなことで、たとえば、和歌山津港ですけれども、都市としては地方的な都市でございまして、ここでも港湾計画として再開発を考えましたが、都市サイドの空間で都市を使っていただきたい土地ができても都市サイドの需要のほうからの熟度がかないというような形で、極端に言いますと、計画としては両方合せてやりたいわけですけれども、港湾だけで計画を進めていかざるを得ない。したがって一つの結論としまして、都市サイドの計画と港湾サイドの計画をやはり合わせてやっていくという計画段階で調整していくということが非常に重要ではないかと考えております。

都市利用制度も非常にたくさんございます。港湾の場合は、それに対応した事業制度だとか事業制度の面で、事業種が合わないという段階でございます。

そういうことで、今後、港湾サイドでも都市サイドの区画整理的な要素、また基盤施設としてのいろいろ都市的なUTDの施設の整備を都市サイドと同じように港湾サイドも同じような補助率でできるようなシステム、こういうものを汲んでいったり、また事業年次をうまく合わせるような計画段階の調整、こういうところが非常に重要な感じがしております。また、民間会社の場合には非常に投資時期を見ているというような事もございまして、十分な調整がいるんではないかというふうな事でございます。

第二番目の非常に規制の多いということでございますが、私も、具体的に一つの問題としまして大都市に近くいるわけでございますけれども、いろいろな作業をやらせていただきまして、いろいろな民間活力だととか、アメニティの問題もございますが、いろいろな活性化のための都市的な機能を入れていくことになりますと、一つは制度的な面、また、もう一つは事業のフィリピートの面から考えました場合にネックと、なってきますのは、これは、一つは具体的に東京港の竹芝なんかの再開発が、現在進んでおりますが、非常に地価が実際高くて、そこで開発をしようとした場合の事業種を考えた場合に、なかなかその住宅的な要素が港湾活動と合わないという第1点がございますが、それ以外でも港湾となじむような機能を持ってきましても、実際の事業制度から見た場合には、地価が高い。それから建設費も高い、また、空間を非常につくる必要があるという事から見ました場合、かなり上に積むような容積率を上げるような計画も入ってくるわけです。

それからもう一つ、千須和先生からの質問でございますけれども、非常に長い文書ですので、少し概略で言いたいと思うのですけれども、いろいろ港湾再開発の中で新規機能と伝統的な機能に対して、実際に誰が投資するのか、投資主体とその内容が非常に重要であるということで活性化の起爆力は住民か、または他力か、他力というのはたぶん外からの力という意味じゃないかと思いますけれども、こういうふうな質問と、もう一つはいわゆる利益代表の問題ですね。誰が利益を受けるかというあたりにつきましての質問でございます。私はこれにつきましては、一つは、他力というんですか、いわゆる他からの土地をつくって他からの方を誘致して開発していくというのも一つでございますけれども、実際に港湾サイドというのはそう大きな空間形成が出来ませんので実際には地域の住民の方、それから地域の産業、地域の活性化のために都市サイドの空間を提供するのに地域の産業、こういうのも入ると思います。もう一つ、都市の機能を高めるような公的な空間、いろいろ、今日先生方も報告しておられます。けれども、情報機能だととか、都市機能がございますが、そういう公的な機能の問題一こう考えております。それからもう一つ、利益の代表、したがいまして、私自身、もちろん市民の方が当

然利益を得るという事でございますけれども、それとともに地域の事業者の方、それは地域の活性化に直接役割をもっている地域の産業の方、地場産業の方、こういう方とそれから、やはり公的な行政ではないかと。以上でございます。

司会：どうもありがとうございました。また時間がございましたら、フロアと後ほど議論を進めさせていただくことにしましてその次へまいります。安田先生にはかなりたくさんの質問がきております。討論予定者である稻垣先生が御事情あって早くお帰りになられまして二つばかりの点について意見と質問を兼ねたようなものを残されておられますので、これは読むと長く時間がかかりますので、要点だけを申し上げます。

まず『港を物流ターミナルから国際情報機能を持ったものへ変えていくという、情報港湾都市を目指せという提案については賛成です、ところが、横浜のプランですけれども、このプランに対する先生の評価というのがやや文化コミュニケーション機能にかたよっているのではないか』、こういう御意見を御寄せいただいております。

それからもう一つは、『コンパクト横浜ではなく、入れ物は大きいほうが良いというのではなく入れ物は大きいほうが良いというのではないかと。横浜らしさとか、小樽らしさと人間性豊かな港湾再生というのは、いったい何を訴えたいとされているのかということがもう一つ理解できなかった』という御意見なのです。これは、先生の方にもたくさんの御質問があると思いますので、すべてをひっくり返して御解答いただければ結構かと思います。

安田：どうも失礼しました。そういう方々から有益な質問とコメントがありましたので、今司会者のはうからも一括でということですので、もし不十分な点がありましたら、細かくお答えしたいと思います。まず最初に稻垣さんのほうの御質問なんですけれども、小樽運河問題に私自身コミットして後半でかなり深くコミットしてその辺の教訓というのが何だったのかということをもっと考え、私もひとりの研究者として考え、また市民として考えなければいけないのではないかと。また最近マスコミ論調としてはかなり下火になっているのですが、先ほどの発表の時も申し上げましたように、小樽

の中ではかなり地道になってきてまして、運河問題を出発点にして都市づくり、町づくりの問題を考えていこうという動きがでてきたというのが非常に大きな問題ではないかというふうにとらえております。

それでは、港湾都市一般にどういうふうに展開するかといったことは非常に難しい問題なのですけれども、私なんかが感じてますのは都市から、もしくは市民から港湾への復讐というか、そういうものが始まっているのではないかという感じを実は受け止めているわけです。

3年前大阪港を見せていただいたんですけれども、海水の遊泳場をつくったり横浜市なんかでも人工砂浜をつくったりということをやつて、ある程度市民の要求に一見答えるようなことをやっているわけです。けれども、これは先ほど申し上げました非常に短期的な反応の仕方がないわけです。そういう意味では何が一番重要なかということに関しては、私はやっぱり港湾と都市がいかに、とくに港湾という視点で考えました場合に都市のなかで Identity とか、存在証明がきちんとできないといけないのではないかと、つまり結合化して一体化していくという視点が出せるかどうか、とくに小樽とか横浜港を考えて気が付いたというか、非常に考えたことですが、都市が斜陽化していく衰退していくのは何かというと、その都市が、その社会の外部環境の変化—その都市が持っている外部環境の変化、それはいろいろ技術もあります、港湾の技術革新・近代化もあります。それからいろんな情報機能の編成その他ありますが、外部環境の変化に内部から適用できないところに非常に大きな問題がでてきてる。それが港湾と、たとえば都市の conflict という形でてきてるという意味では外部環境の変化にいかに適用していくかというそういう都市系戦略、つまり適用化戦略というか、それが必要でないかと。その適用化戦略に関して、二つぐらいの考え方があるのですけれども、追随型の、ある意味で消極的適用 passive adaptation ということでは困るわけとして、外部環境の変化自身に働きかけていく、そういうものが必要だらうと、ある意味で、ニーズを先取りするような視点、そういうものも必要なのではないかと、それを私は適用化戦略というか、active adaptation というか、そういう都市系戦略というものをつくって

288 港湾活性化と都市再開発 第24回全国大会（大阪港）シンポジウム概要
いく必要があるのではないかと感じるのであります。

それから、徳田先生から質問ありましたデータ解析に関しては、今、まだ科学的研究費の関連で研究しているものでして、いずれ細かくレポートを出しますので御参考にしていただければというふうに思っております。以上でございます。

司会：どうもありがとうございました。続きまして金先生でございます。予定討論者喜多村先生の方から、すでに文書で質問が出ておりますので、それを合わせて御返事といいうか、御解答いただけたら結構かと思います。

金：はいお受けしました。質問は、その大きな問題を出して下さいました。お受けしましたこの三つの問題は私にとっても一番核心的な問題であります。第一にこういう質問でした、「西海岸線の干拓政策と地域住民感情について説明してください。」

「西海岸の干拓政策」についてまず申し上げます。日本に来てから日本の埋立てを見ました。大部分、川の下流の河口の埋立てであって海岸の埋立てではなかった。干拓の埋立ては潮の干満によって水没と干満を繰り返す間に、海と陸との接点に形成しながら千鳥などの渡り鳥が到来するなど、多くの生物にとって貴重な生息の場であります。人間生活にとっても潮干狩や野鳥観察を楽しむことができる身近な自然であります。さらに微生物によって水質の浄化がさかんな場所であります。しかし、干潟は埋立てや干拓の対象となりやすく、とくに西海岸は潮干の差が6mなり12mもできます。西海岸は干拓によって、今、農地になっています。これに対しての学問的な干拓政策の前に十分なる海中の生態系とか、住民の意識とか、海洋、海中、いろいろな公害等の問題で自然の調査がなされなければならないと思います。とくに西海岸はたくさんの島があります。その島と島とのあいだには潮干の差がはなはだしい点と、島と島とのあいだが50m～30m、遠くは100mのあいだの島と島の間に、その潮流が急流であって潮力発電には最適の場所であります。これはの理論よりも、今まで韓国は建国以来、数多い外人が来て調査をしただけで、この資源を今だに開拓していないのは、私にとっても、これを見た人にとっても確実なる解答を与える資料をまだ見たことがありません。

次は、地域住民感情についてですが急激なる経済成長がある時には、社会のいろいろな団体によって、その反抗があるだろうというんです。というのは、具体的に話しまして、昔は身分社会から階級社会、階級社会から権力社会、そして今の社会は資本社会と歴史家は言っています。共産主義のような社会主義でも、今では black market が形成されているし、中国も今、対応しています。

今の生活に便利なのは、その地域住民に働く場所がなければなりません。人が my town、自分の生まれた国もあり、泉もあり、川もあり、空もあります。手肌のような小さい国土の中に偏在的工業配置とか、港湾の配置は疎外された地域の不快（displeasure）、地域感情等となり、これは社会問題であり、政治問題ということは、私が体をもっての経験です。

次は2番目です、今のソウルは人口的な面においても、とうてい整備できない混雑した都市になってしまいました。首都圏の所どころに再開発問題が今、韓国の問題であります。スプロール現象は、天然的産業の立地条件になります。偏在的工業配置によってスプロール現象がおこります。いくら地価が下ってもこれは解決できない問題であります。過密問題解決の最適地として今、これ以上、ソウルを市外化しない政策は、新しい人はソウルから140キロメートル以上の距離が必要だということです。今の首都から140キロメートル離れた位置がスプロール現象がおこらないというのは、今のカンチョンが再開発の問題として一番適当なターミナルであります。以上の点から西海岸中心部の地域の自然環境の特性とその気候がヒンターランドの社会的・経済的開発のための港湾活性化への答えとしておきます。

次に三番目は、「マドを整備開発して、中国チントオとの航路を開発して、西海岸地域の港湾活性化に役立てることについて、また経済の実績について」ですが、これから中共貿易の可能性は、海運の顕在化を戦略産業に、中間工業国を核に臨海工業団地整備計画を部分的に開発し、工業生産と貿易増進に適応するよう、港湾機能とヒンターランドを調整していく。時間がなかったのが残念ですけれども、もしも許してくださいならば今日の質問にもつと詳しくお答えする機会があったらと思います。以上、単に答えにしておきま

司 会：大変大きな問題に対して、要領よくお答え頂きましてどうも有難とうございました。

続きまして、神戸市港湾局の雑喉先生に対しまして、立命館大学の土居先生が予定討論者となっておりますので御質問頂きます。と同時に御質問用紙も来ているかと思いますので、まとめて後で御返事頂ければ結構かと思います。

土 居：二十一世紀に向けて日本の主要なる港は、こういう長期計画が出されている訳です。神戸港の場合、大阪とか東京のテレポート、あるいは横浜と言ったような目玉的なものはちょっとないようだったんですけども、今後の外部環境の変化をいろいろと考えられて、各種のニーズを先取りされているということで、利用計画なんかも非常に玉虫色的ですが、一っは理念の問題です。海運業界の動向とか、港運業界の動き、物流の変化、多様化とか、そういう要素はある訳なんでしょうけれども、一つこの視点をぜひ入れて頂きたかった。と言いますのは、やはり港というのは、本来港で働いている港湾労働者とか、その他いろんな人が働いている訳なんですから、そういう人々が、人間性を生きいきと發揮し得る生きがいのある、働きがいのある場にまず第一にそうすべきで、当然安全性とか、福祉とかの面ももっと高めていかなければならない訳でして、その上で地域住民の諸要求を組み込んでいくと、更にそれを発展させていくという形で理念を原点におくべきではないかというのが、私の一つの考え方です。

これ迄の港のづくりというのは、運輸省とか、自治体の、いわゆる土木屋さんの手によって計画されてきたが、今回、神戸市の場合は五十名になるいろんな方が入られて、市民参加という形態は取られている訳ですけれども、やはり働いている者の意見なんかも吸収されたのかどうか、そういうことを一つ基本的におたずねしたい。もう一点、補足的なんですから、いろいろ利用計画を煮詰められて、今後いろいろと港湾の経営管理というか、経営上いろいろ煮詰められると思いますけれども、その辺、方針とかありましたらお聞かせ頂きたい。以上二点でございます。

雑 喉：貴重な御意見ありがとうございました。まず第一点でございます。

理念の中に港湾労働者のための施設、港湾労働者が生き生きとした気持ちでもって働くような、何らかの対応策といったものが入っていなかったのは、残念だというふうな御意見でございます。この点につきましては、実は昨年と一昨年にかけて、神戸港の方で、港湾近代化による影響調査というものを実施致しました。その中で特に神戸港の場合、コンテナポートと言われてますように、港湾の近代化がかなり急速度に進みまして、そのために港湾労働者の職域が減ったという問題があります。こういった問題を踏まえまして、実は、神戸港、神戸市の方で都市問題研究所が御座居ますがいろんな各方面からの御意見をお聞きした上で、近代化調査というのをやりました、その中で得た結論と言いますのは、今後はできるだけ、貨物誘致、船舶誘致を行って、まず、とにかくそのパイを大きくしようと、いわゆる港湾労働者のための仕事を増やそうという事が一点、それからもう一つは、やはり港湾労働者のためのいわゆる港の直接的な仕事がなくなってしまってそれに代わる仕事ができないということ。ですから、そういう意味で、いわゆる近代化によって失われた仕事に変わる仕事を見つけていこうと。それからもう一つはいわゆる港頭都地区でもって現在、バン詰めという作業が大分減って奥、内陸地でもつてそういう仕事が行われるようになります、本来の港湾労働者の職場が内陸の方に移されてしまったという問題もあります。これにつきまして、港頭地区に流通センターを設ける等して、再び港湾労働者の仕事を臨海地区に戻そうという意見もあります。そういう大体三つの意見を今後ともいろいろな意味で港湾の政策上に盛り込みたいということは、我々も常日頃考えている訳ですが、たとえば全日本労働総同盟神戸地区同盟副議長とか、それ以外にも、かなり労働者代表にも出てもらっています。そういう意味でこの計画を作る段階でいろんな方面的意見も入れられておりますし、この長期計画がまとまった時点ですでに労働関係の方々にも実際に御説明にまわっております。従いまして、今後ともそういうことにつきましては、実施面で具体化していきたいと思います。

それから今後の経営管理の問題ですけれども、これにつきましては、我々もいろんな意味で、貨物誘致とか船舶誘致とか、あるいは企業誘致、こ

ういいったいわゆるポートセールスを進めておりまして、現在、神戸港は物流拠点とは言いながら、他から貨物を集めてこざるを得ない、いい方を換えれば範囲が広いと言えるんですけれども、悪く言えばよその貨物を引張つて来ているということですので、出来るだけ神戸の中で、神戸地域内でそういう貨物を作り出そうということで、我々は現在、企業誘致を非常に積極的に進めております。

それから後、お二人の先生方から質問がまいります。まず、木村先生から頂いております。『環境アセスメントが不充分な状況の中で神戸市、大阪市の計画の中では、臨海部の広大な埋立て計画を推進されるそうですが、港湾の発展という理念から埋立て以外で利用拡大を計る方法はないものでしょうか。それから瀬戸内で埋立地の増大により汚染の頂点に達しているように見受けられますが、埋立計画と利用の拡大の調和点についての御意見をお願いします。』

これにつきましては環境アセスメントも全然やっていない訳でありませんので、一応この長期計画を通して頂く前に、環境アセスメントについては非常に細かく検討を行っております。環境アセスメントに必要な項目と致しましては、潮流、水質、大気の大気質、それから騒音といった四つの項目について検討をしております。

それから瀬戸内の問題ですけれども、これは、汚染の頂点に到達しておると御指摘がありますけれども、瀬戸内の埋立てというのは、臨海工業地帯としての埋立てが戦後勢いよく進められて、そういう意味から水道についても大気についても汚染が限界に達したというふうに理解されているのだと思います。

それから、もう一方の安田先生からの御質問ですけれども、『神戸の場合、ポートアイランドのような新規開発が先行したけれども、今後は次の二つが重要な政策課題となると思うが、どうでしょうか。第二点として、既存の港湾地域の再開発をどのように進められるのか、第二点はポートアイランドのような新規開発地と既存の市街地との結合化、一体化をどのように進めるのか。』既存の港湾施設の再開発に付きましては、先程もちょっとふれたと思

いますが、これについては一応目的を多面的、多角的に進めたいということを申しましたのですが、まず港湾として利用するという意味ではやはりフィンガータイプのクシ型の突堤を、その間を埋立ててクシ型でなくして、広いターミナル運営ができるような港湾にしたい、と言うのが港湾として利用する場合の一つのパターンであります。

それからもう一つは、外貿ではすでにもう水深も足りませんので、内貿だけでやつていくと、いわゆる市民の生活物資を重点においた内貿埠頭にしていくというのも一つの手法でございまして、これは兵庫突堤（兵庫突堤のうしろには、中央卸売市場、冷凍倉庫もありますので）、そういった市民生活に結びついた、いわゆる内航航路専用の埠頭、優先埠頭にしていったらどうかというのも一つの考え方でございます。

それから、ポートアイランドのような既存、新開発地と既存市街地との結合化、一体化の問題ですが、これにつきましては、ポートアイランドが既に、中心部といわゆるポートライナーで結ばれておりまして、既にポートアイランドの場合は、実際道路面、交通面におきましても、市街地と、ほぼ一体化しております。以上でございます。

司 会：どうも有難うございました。

続きまして時間も追つておりますので、次へ進めさせて頂きます。名古屋港管理組合の木村先生の報告に対しましては、日本海事検定協会の田中省三氏に、予定討論者としてお願ひしております。

鈴木先生が御都合でこられなくなりましたので、代わりにお願いしました。

田 中：木村先生の、今回の発表は、先生の今までのいろんな論文に書かれている延長線で、私は読ませて頂きました。

今回のこの発表では、非常に明確にいろんな問題が書かれており、非常に大きな感銘を受けました。とりわけ冒頭に、今日の港湾の活性化論というものが、なんであるかということを具体的に、たとえば都市経済の停滞を打ち破る方法論として、大都市港湾の停滞状況の分析をいろいろやっておられる、それを市民的立場で明らかにしたいと、明確に出ておられると思います。

港湾政策というのは、やはり、その港湾の計画、それから管理、運営から

地方自治と表裏一体であると思うんですが、この一連の政策、わけても雑喉さんが御発表になった神戸港なんかに、あるいは横浜港なんかに、典型的に表われた訳ですけれども、埠頭の効率的利用、優先使用、そして専用化というこういう中で都市政策が幾多の矛盾を生んできた訳です。そういうことでこれまでの歴史がそういうことを明らかにしている訳ですけれども、一方で、現在いろんな形で規制緩和という大きな動向があります。これはたとえば、勧告基準の見直し、地方自治の見直し等、こう言ったことがありますけれど、これと対峙しないで、市民的な活性化というものはないんではなかろうか、かってその市民的政治家という、つまり市民運動の発達の時期にこういう活性化の動向があった訳なんです。そういうことを先生も問題提起をされている。これは質問というより、意見として先生の今までの論文の延長線のこれから問題として、先生も指摘されてるJAPICのいわゆる民間活力式の再検討、それから今申し上げました、埠頭の効率的利用から、今日のポートセールスの再検討と、こういうものを含んだ、港湾政策論としての展開は、是非やって頂きたいと思います。

木 村：田中さんから私が言いたいと思っていたことは大体整理して頂きました。それから少しこの論文の中で一番抜けている点も御指摘いただきました。

最終的には財政問題として、都市と港湾の経営的要素というのをどうやって整理するかという問題が抜けております。先程のJAPICの問題も抜けておりますので、その点は今後の一つの課題としたいと思っております。それから、千須和先生から質問が出ておりますので、このまま簡単に読ませて頂きます。『農村の崩壊の原因は、エネルギーに原因がある都市との格差であるより、具体的に行われた農政エネルギーに原因がある。輸入の食料依存需給率の大幅低下と生産コストの増大、農業機械化等、工業製品の支配等が主要である工場労働者賃金のアップが農村人口の移動を更に促した。これは一例である。活性化議論の本質は、自然現象のように見られる問題を人為的な問題として、見つめ直すことではないだろうか。』

1967年の延長線後の議論として提示したことは、まさにその点ではなかろ

うかということで、かなり、政策が人為的に進められたという考え方もこの中では、本源的というか、主要な工業、重化学工業資本という、主要な資本に対応して、そういう政策が進められたという考え方も千須和先生がここで言っている通りです。ここで私が具体的にどう反論しようとか、あるいは答えようとかいう問題ではありません。

司 会：どうもありがとうございました。

それでは次に進ませて頂きます。青山学院大学の北見先生に対しまして予定討論をして下さいます神戸商船大学の市来先生がお見えになっておりますので、よろしくお願ひします。

市 来：人間生活を基盤とする港湾再開発概念の基礎的な理論につきまして、非常に啓発される論説を拝聴致した訳ですが、これにつきまして、三つ程質問したいと思います。

その一つは、港湾とか都市の再開発問題の中におきまして、港湾再開発とか都市再開発といった言葉が使われておる訳ですが、この二つの言葉につきましての関連性とか、あるいは相違点といったものにつきまして、何か特別のお考えがありましたら、お教え頂きたいと思います。

それから、第二は都市再開発におきまして、港湾活性化を図るための人間と制度の近代化を進めると、近代化しうる作業としまして、主にどのようなことを柱として考えていらっしゃるのでしょうか、それにつきましてお教え願いたいと思います。

それから第三としましては、港湾再開発を図ることに関しまして、都市再開発が進展してくる訳でございますが、それに伴いまして港湾管理の面でもいろいろな影響が及んでくるのではないかと思います。

そのような都市再開発のあり方と、港湾管理における財政あるいは経営化といった課題との関連性とか関係といったようなものについて何かお考えがあれば、お教え頂きたい。以上でございます。

北 見：大変重要な宿題を頂いたような気がいたす訳で、ご指摘ありがとうございます。先程報告致しましたのは、医学の方で申しますと、何か病理学的立場からの発言であって、先生からのご質問はある意味では、臨床学

的面からのご質問という意味で私自身にかなりの限界があるような気が致します。しかし今お答えできなくとも、ご指摘頂きましたようなことは、今後研究をさらに具体的にして行きたいと思っております。第一点の問題に関しては、都市や港の再開発をめぐるその関連性、相違点というような点につきましては、一つには関連性と申しますか、歴史的な意味でのその港町というのをきわめて、都市と港が一体化した様子をはっきり示している訳ですが、現代における港湾都市はそういうものはありません。港湾都市という機能的な一つの面を港は都市の中で一面を背負っている訳でございます。これは一つの相違点になろうかと思います。そういう典型的な例では、その港町に例が見られるような港湾機能を基軸とする都市の経済発展なり、社会的な構成なり、人間の生活なりが非常に素朴な型で明確に出ております。

しかし、現代における港湾都市の中でもそういう関連がきわめて重要なものがある訳ですが、基本的には、日本の経済発展の中で、やはり何かを失ってしまったものが、今やっと誰れしも気づいている訳ですし、ある意味ではヨーロッパが二百年以上も前に見い出したものが、日本は今やっと見い出しているのではないかと、それが人間性の問題であったり、その生活の問題であったりする訳です。その港がその都市空間の一部であるというような認識はそういうものを背景にして生まれて来ている訳で、しかし、現実の都市は様々な機能によって複合体としてでき上っている訳で、その内の一つが港の機能との関連性を持っている訳です。

総合的に考えてみると、そういう施策の政策主体になるものを都市が持ち得てきたかという問題は、それは基本的な問題だと思います。

次の二つ目の問題に移らせて頂きますが、活性化をめぐって人間と制度の近代化のための作業の柱になるものは、こういうふうに具体的にどういうふうにしたらいいかとなりますと、大変むずかしい問題になる訳です。極く端的な表現をさせて頂きますと、人間の問題をめぐる近代化というのは、これはやはり一番時間がかかる問題だと思います。私は、やっぱりインディビジュアルな個人意識というものが、日本の思想の中には非常に欠落している、それはヨーロッパの市民社会と比較して、なぜ彼らが近代化を先になしとげた

のか、なぜアジアがそれを今だに躊躇している状態なのか、これは個の自覚の問題だと思います。

たとえば市民税を払っていてそれがどれだけ港に使われていて、それがどれだけ市民に還元性があるのか、港があるために市民がどれだけ還元性を持っているのかということをはっきりさせるべきではないか、そうすることによって、いわばそういう経済的な利害関係と市民と港の関係をはっきりさせることによってその啓蒙の手助けになるのではなかろうか、もちろん港は外の特定の都市だけではありません。国民経済という重要な関係もありますから、それだけでは考えられませんが、そういうことが、一つ考えられるのではないかと思います。

それから三番目には、その近代化という意味からすれば、民間諸力をいかに活用するかというのは、今、国や自治体の財政が行き詰ってきて、そして一つには、その経済成長の結果、民間資本が力を得てきたからうまく使ってやろうという発想がある訳ですが、私はそう言った時代的な流れの中で言っている訳ではなくて、基本的にその港なり、都市というのは、市民やその民間のためにある訳であって、国家のためにある訳ではないんです。ヨーロッパの歴史を丹念に見てみれば、そういうことが非常にはっきりするんではないか。ですから、近代化の論理からして、そういう方向が歴史の中で証明されているから望ましいのであって、その点で、現在の日本の「背広の世界」というのは、まだまだ、私は信頼性が足りないというような気が致します。それが、法的にも制度の上でもそういうふうな基盤ができれば当然その都市としての受皿、あるいは国が都市に任せうるものを作りきることも出来るだろうと思う。

それから、最後の再開発のあり方と管理、運営の経済性の問題、これは経営化と書いてございますが、端的に申しますと、私は、日本の今の管理、運営の体制では、たとえばポートセールスというのはこれは本当に地についていないポートセールスだと思います。やはり欧米にみられるポートオーソリティのような経営体にならないと本当の経営体はできないのではないかと。やはり経済性の原則をいかに上手にそれを持ち得るかということは、今の管理、

運営の体制の中では当然制限が出てくる。したがって、日本的な意味での、日本的なポートオーソリティが何とかできないかと、これは現在の伝統的な国との関係を充分尊重して、日本的なポートオーソリティを作っていくことが必要ではないかと思います。

司 会：ありがとうございました。本当ならばもう二十分程余計にお時間がある訳なんですが、全体としての、この進め方が遅れています。折角これだけ集まって頂きましたので、会場の方から、質問ではなくて意見を頂きたいと思います。今回のシンポジウムについて、何らかの建設的な御意見、来年のシンポジウムを持つに当っての参考になるような御意見を、二、三伺いたいので、もしございましたなら手をあげて頂きたいと思います。いかがでしょうか。来年の参考にする為にも、是非意見伺いたいのですがございませんか。それでは、先生方の中で少し補足という御意見があるかと思います。極く短時間ですけれどもおっしゃつて頂きたいと思います。安田先生はいかがですか。

安 田：小樽に関連してちょっと一言いいますと、私自身はどちらかといいますと、やはり市民側の立場に基本的に立ちまして、あそこはやはりもう本来の機能はなくなった訳ですから、非常に都市への市街地に近いので、都市的な再開発になって近代的な港湾機能はやっぱり外側に出て行くべきだったのではないかと。市役所の人なんかもなんとなく、感じはしてたんですが間に合わなかた。それは横浜の問題に関連しても私はちょっと批判している訳です、当初造船所がなくなるというので、プランと称するものが作られて、そしてそれが今後一人歩きして行ってしまう。この辺の政策過程というものを、特に中央官庁行政では、地方自治体には期待してないと、言う訳です。

司 会：どうも有難うございました。徳田さんどうぞ。

徳 田：安田先生の柱としていわれる港湾都市の斜陽化といのはそういうことを言っているようです。そうすると斜陽化の中味は何か、港湾都市とは何かということ、それを明示しないとまた、国際情報化都市になれと言うのならその中味を言わないと。ただ表題だけ並べて国際情報化都市になれと言っても、何の意味は解らないと思う。そういう点では、一つ、態度の問題だと

思う。統計の問題では、いわゆるここに明示した資料に、論文に、「時点」が入っていない。何時のものか解らないのです。小樽、室蘭、苫小牧は斜陽化、事実はそうだと思うんですけれども、そういうふうに断言できるのかどうか。それから資料の問題として、いわゆる29年と57年とを比較したものと、23年と50年とを比較したものが、どうしてこういう差ができたのか。それから、先程言われたことですが、それについては具体的にどのような分析をして、この結論を得られたのか。科学的論文だと言うのであればこれを立証するものが何であったのか、その点をはっきりさせないと、そう言い切れないのではないかと、私はそのように思います。

司会：どうも有難うございました。

本来ならここから議論が出発してもいいのですが、討議をなさるのなら又、別の会場で改めて是非やって頂きたいし、私もそういうことがされるのなら横に座って聞きたいという気持でございます。

ところで、これで今日一日朝から進めておりますこのシンポジウムを終る訳でございますが、私自身も不慣れであったのと、七人の報告が相づぎまして、聞くだけでくたびれて討議をする時にはもう皆、フラフラだというような状態では困ると思いまして、この教訓は来年に持ち越したいと思います。今日の七人の報告は大きく分けて三つのジャンルに分けられるのではなかろうか、と。一つは、港湾の活性化、都市の再生というのを、どういう理念でつかまえるかということです。これについては第一報告の香川先生、それから木村先生、並びに北見先生が各々その理念等を中心に報告されました。

それから第二に空間を一体どのように使っていくのかと言う、工学視点からのアプローチであります。これは金井先生の報告並びに、安田先生の報告かと思います。結局これらの報告は、従来の都市の具体的な発展と系譜と歴史と、あるいは文化の継承を含めまして、その上で港がどうあるべきかと言うことの問題意識から出発しております。それはそれなりに都市の再生と言うか、活性化と言うことと港とを結びつけると言う一つの方法論が示されたのではないかと思います。それから、三つ目の報告であります、実はこ

の報告がもっと数が多いのではないかと私は予想しております、この本を見て、いささかちょっと期待をはずれたのは、具体的な再生の実例と言うのが、実は日本では神戸港だけでございました。それからもっとも理念を導き出すプロセスでそれらの具体例を踏まえられた、と言う点では何人かの先生方から示された例もございました。又金井先生の側からは具体的な港湾、安田先生の方も具体的な港湾を示されておりましたけれども、港湾そのものを取りあげて、そこで都市の再開発と結びつけながら港湾の活性化を論じられたというのは、雑喉氏であります。さらにもう一つ、韓国からの金先生もどちらかと言えばこれに属する訳でして、ただ韓国の中海岸の具体的な港湾の活性化と言うのを韓国経済、あるいはその中国貿易も含めまして経済発展との関連で、どうとらえていくかと言うような視点が少し大きく打ち出されたかと思います。これら三つの御意見にいろいろあるかと思います。勝手に独断と偏見でまとめたと言う気がしないでもあります。これら三つの視点からそれぞれのアプローチをして頂きまして、都市というものが従来のように、港の、港湾の研究者が港湾だけの視点からでなくて、かなり目が、広がって行ったと言う事実が具体的に示されたと思います、願わくば、港湾管理者というのは、非常に限定されておりますが、ただ、都市と言うだけいいのかどうか、それぞれがヒンターランドというような概念が出てくれれば、都市圏とか、あるいは北海道のような一つの経済圏を独立させているようなところではもっと広いです。一つの地域というようなものが想定されまして、そういう所と港の再生とがどう考えられていくのか。この点はこれから大きな研究課題になるのではないかと言うふうに思いました。そういう意味では、港を物流として見ると言うのから、更に人間の生きている場所であるとか、あるいは生活圏とか言う言葉が何回も出て参りまして、これも一つの曲り角として感じるような次第であります。しかし、何と言っても港と言うのは、大量の物を流すには間違いない訳であります、その流し方についてではもう少し本来の港の使命というか、役割というのを議論しても良かったのではないかろうか。そして、都市の機能とを考えても良かったのではないかろうか、というふうな感想ももっております。何分時間が限られており、報告者は多く、

しかもどの先生方も各界のオーソリティで、大変しっかりした理念に基づいた理論を持っていらっしゃいます。短時間でそれをまとめて頂くのには、随分御苦労をなさったと思います。本当に七人の先生方有難うございました。御苦労様でございました。それでは閉会と致します。

注

本記は年報編集委員会によって整理、要約されたものであるが、テープの音声不良などのために、不備な点などがありましたならばご海容の程念じます。

学会記事

1. 第24回全国大会（大阪港）概要

昭和60年度の第24回全国大会は10月24日（金）～26日（日）の3日間、大阪港管理センターを中心にして開催された。

本大会の共通論題は「港湾の活性化と都市再開発」と題し、アメニティと港湾再開発、港湾空間の活性化等をはじめ、地域開発問題、港湾機能の拡充策、都市・経済政策問題、および都市再開発との関連性について報告発表がなされ、これをもとにシンポジュームが開催され、活発に討論がなされた（なお、シンポジュームの内容については本誌に収録されているので参照されたい）。

自由論題は、築港技術史、港湾労働問題、港湾産業と高度先端技術、港湾物流問題、および大都市港湾管理の問題等について発表がなされた（以上の発表内容は年報No.23, 139～196ページに収録されている）。

なお、会期中に大阪港見学会、総会、懇親会等がもたれた、150余名参加者があり（委員長 柴田悦子、大阪市立大学教授、大阪市立大学）と大阪市港湾局ならびに関西部会の関係者各位の絶大なご尽力のもとに準備が進められたことを銘記して心から深く感謝する次第である。

研究報告会

自由論題

近代土佐藩の総合開発と築港技術……………安彦正一

～野中兼山の政策を中心～

港湾労働における賃金構造……………（青山学院大学） 本田重美
 （三菱総合研究所） 宮田讓

港湾産業とハイテクノロジー

（神奈川総合高等職業訓練校横浜港湾分校） 森口明

- 港湾物流の変化とその対応課題……（明治学院大学）山村 学
 大都市港湾管理と統一的管理機関…（大阪市大大学院）入谷 貴夫
 大阪湾の場合
 港湾における計画主体……………（京都大学）長尾 義三
 （第5港湾建設局）川崎 芳一

共通論題

- 『港湾活性化と都市再開発』
- アメニティと港湾再開発に関する一考察……………香川 正俊
 港湾空間活性化に関する一考察
 ……（地域計画建築研究所）金井 萬造
 港湾都市の再生と地域開発……………（韓国慧田大学）金在河
 ～韓国の西海岸を中心にして～
 港湾機能の拡充と再開発……………（神戸市港湾局）雜喉 徹
 ～神戸港長期計画検討委員会の報告書から～
 都市・経済政策上の港湾活性化の理念
 ……（名古屋港管理組合）木村 武彦
 「港湾活性化と都市再開発」への基本的考察
 ……（青山学院大学）北見 俊郎

以上

部 会 活 動 状 況

〔関東部会〕

本年度の部会は次の通りである。

1. 昭和61年4月26日（土）午後3:00～5:00

（於 日本大学会館 参加者 23名）

テーマと発表者

1) 地方自治と港湾経営について

大浜 慶和氏（日本大学）

2) リース・トリニティ・ハウスの機能と役割

－船主・船員組合の福利厚生事業の史的考察－

小林 照夫氏（関東学院大学）

研究会終了後、昨年と同様に、年度始めでもあり、懇親会（5:00～7:00）が日本大学会館内にて催された。なお部会開催前（14:00～）に当学会の常任理事会が開催された。

2. 昭和61年10月4日（土）午後2:00～4:00

（於 日本港湾協会 参加者15名）

1) 中国の港湾事情について

香川 正俊氏（国際臨海開発研究センター）

2) 港湾労働問題の一側面

富田 功氏（財・港湾労働経済研究所）

以上（文責 山上 徹）

〔中部部会〕

1. 昭和60年6月6日 理事会開催

2. 昭和61年8月23日 総会及び研究報告会開催 70名出席

研究報告タイトルと発表者は次のとおり

ロンドン ポート オーソリティにおける会計報告の方法について
永戸正夫氏（名古屋商科大学）

多国籍企業の視点と港湾——近代化を模索する中国経済を中心として
日比野光伸氏（名古屋港管理組合）

欧米における港湾の人文地理学的研究の動向

林 上氏（名古屋大学）

中部圏9県の経済構造と移出入構造の分析

真継 隆氏（名古屋大学）

3. 昭和61年3月31日 港湾研究7号発刊

上記4論文と書評

以上（文責 木村武彦）

〔関西部会〕

1. 昭和61年6月20日（金） 神戸埠頭公社会議室 参加者 80名
テーマと発表者

「21世紀の港湾」について 長尾義三氏

長尾氏の報告のあと、果して今後港湾機能は地方へ分散するか、否かをめぐつて多くの意見が出された。なお関西部会を活性化するため積極的な意見を申し出て下さることを念じている。

（文責 柴田悦子）

日本学術会議（研究連絡委員会）

日本港湾経済学会は昭和59年8月1日付で日本学術会議に登録申請を行い、同年10月25日付で認められ、11月9日「日本学術会議法」18条3項により登録を行った（第3部社会科学分野、経済政策）。その後会員候補推薦人（柴田悦子氏、加藤寛氏、柾幸雄氏）を送り、60年6月20日付で（加藤寛氏、大

石泰彦氏、新野幸次郎氏、藤井隆氏、増井健一氏）の各氏が第13期会員に、（北見俊郎氏）が経済政策研究連絡委員会委員になった。

同委員会は、昭和61年2月12日、3月28日、6月10日に開催され、主として次のようなことがとりあげられました。学術会議（第13期）における活動方針として①科学を人間・社会・自然との総合的な関係で振興。②総合的な助長、人文・社会・自然の調和。③研究の国際的な体制づくりへの協力。また協議事項として国際会議への代表派遣、科学研交費補助金、各学会活動の振興。さらに各学会共通テーマによるシンポジウム開催・交流、各学会情報連絡、学会誌等学術刊行物郵送費割引、その他第14期学術会員の推薦に関する事項等（その他省略）。

以上のうち、直接学会に関する要望される具体的な問題としては学術刊行物郵送費の割引問題や、学問的交流を図るための共通論題によるシンポジウム開催、情報連絡、科学研究費等で、早期の実現が望まれる。さらにそれらの諸問題等も次回の委員会でひきつづき検討が行なわれる予定である。

（文責 北見俊郎）

韓国港湾経済学会

韓国港湾経済学会主催の学術大会に出席

昭和61年2月27日、韓国港湾経済学会（会長、朴 餠洪円光大学校教授）主催、円光大学校後援による「韓・日港湾経済学国際学術発表大会」が、韓国全羅北道裡里市にある円光大学校で開催された。

この大会には、日本港湾経済学会からつぎの三氏が招請され、大会の共通論題である「港湾の役割と経済発展」について、以下の区分により、それぞれ研究発表が行われた。

「港湾の役割と経済発展」—総合的な立場より—発表者：北見俊郎（日本港湾経済学会会長 青山学院大学教授）

「港湾の役割と経済発展」—港湾産業活動を中心として—発表者：喜多村昌次郎（日本港湾経済学会副会長 港湾労働経済研究所所長）、また、自由

論題として「日本の地方港湾に関する研究」発表者：中本昭夫（佐世保市企画調整部長）

なお、大会の共通論題についての韓国側の発表者は、つぎのとおりであった。

朴 館洪（韓国港湾経済学会会長 円光大学校教授）

金 在河（韓国港湾経済学会副会長 全州大学校教授）

また、自由論題としては、ソウル市立大学の金 洪基教授、姜 平治教授が各テーマにもとづいて発表された。

共通論題、自由論題ともに、それぞれの研究発表内容をめぐつて、活発な質疑応答があり、盛会であった。日・韓港湾経済の研究の交流と発展に、一定の成果をあげえたと関係者から評価された。

大会後、円光大学よりバスで約40分の距離にある群山市で、全 鍾煥市長主催の歓迎パーティに招待され、日本側被招請者全員に朴 館洪会長より功労牌が贈られた。

翌28日は韓国全羅北道西海岸の主要港である群山港を見学、港湾局長の案内により群山臨海工業団地開発計画の懇切な説明を受けるなど、終始手厚いご配慮をいただいた。深謝するしだいである。

（文責 喜多村昌次郎）

会員業績リスト

注) このリストは過去2年間(1984年度～1985年度)における会員の業績をアンケートによって集録したものである。

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
赤堀邦雄	論文	価値形態について	『経済系』	1985. 7
	"	統・価値形態について	"	1985. 10
	書評	大吹勝男著『流通費用とサービスの理論』、渡辺雅男著『サービス労働論』	"	1986. 1
安彦正一	共著	近世神奈川の被差別部落	明石書店	1985. 10
	論文	国鉄再建と監理委員会の課題	フォアマン 第35巻8号	1984. 8
	"	近世土佐藩の総合開発と築港技術	日本港湾経済 学会年報No23	1985. 10
	"	渡辺華山研究文献目録(2)	厚本市調査史料 25号	1986. 1
	文献紹介	西尾一郎編著『港湾経営論』	日本港湾経済 学会年報22号	1985. 11
荒木智種	論文	Historical Aspects of Paulownia physical Distribution in Japanese Mountain Regions -Centering on the Communicative Functions.-	UFRO. Subject S607. Swiss	1985. 9
	共著	『港と経済・社会の変貌』“カナダの港と社会文化”	時潮社	1985. 9
	論文	『港湾労働経済研究』No.10(年報)“カナダ国際港湾都市とその社会文化史”	財港湾労働経 済研究所	1986. 2
	論文	International academic Congress (Korea, Japan, China) “Role of Port for Regional Development”	Institute of Industrial Management Research. Jeonju University, Korea	1986. 2
安藤平	資料	自由貿易地帯と横浜港	財神奈川経済 研究所シリーズ 42号	1984. 12
	"	横浜港の通過貿易	" 46号	1985. 10
	"	水産物(魚介類)輸入	" 47号	1986. 3

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
安藤 平	論文	新潟港の開発期における転回漕業の形成	港湾労働経済研究所・年報No.9	1985. 1
	〃	横浜港における借庫制度創設の経緯について	〃 No.10	1986. 2
池田 博行	論文	アルゼンチンの鉄道史	専修大学社会科学研究月報(No.261)	1985. 4
	資料	女子炭鉱労働者	同上(No.264)	1985. 7
市川 猛雄	論文	田作の歴史の弁	同上(No.271)	1986. 2
	著書	(三訂版)港湾運送事業法論	誠成山堂書店	1985. 7
市来 清也	著書	倉庫概論	成山堂書店	1985. 4
	共著	最新国際複合輸送の話	港湾労働経済研究所	1985. 6
今口 忠政	論文	人間と港の機能の史的考察	北見俊郎教授還暦記念論文集	1985. 9
	〃	経済社会における倉庫業の機能と動向	統計 No.425	1985. 10
	〃	総括的倉庫事業の変貌	流通設計 11月号	1985. 11
	〃	総合国際物流業の展望	名古屋港No.23	1986. 3
	書評	「海運の知識」大阪商船三井船舶調査部編	輸送展望 No.192	1984. 10
	〃	「港湾政策の形成と課題」 北見俊郎著	輸送展望 No.195	1985. 7
	共著	日本企業の経営戦略	中央経済社	1985. 4
	〃	昭和60年版 総合経営力指標 一定性要因による企業評価の試みー	大蔵省印刷局	1985. 5
	〃	体系・経営・会計ハンドブック	八千代出版	1986. 4
	論文	環境変化と経営戦略 一名古屋港における港運業についてー	名古屋商科大学論集29巻1号	1984. 9
	資料	やる気の構造	かけはし23号 滋賀銀行	1986. 4

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
入谷貴夫	論文	ニューヨーク・ポート・オーソリティの成立 一大都市圏における社会資本の管理—	大阪市大論集第47号	1985. 1
	"	ニューヨーク・ポート・オーソリティの事業と財政 一大都市圏における社会資本の管理—	経営研究第35巻第6号	1985. 3
	"	大都市港湾管理と統一的管理機関 一大阪港の場合—	日本港湾経済学会年報No23	1985. 10
	"	米国大都市における社会資本整備・管理の手法 一ニューヨーク・ポート・オーソリティのケース—	運輸と経済第45巻第11号	1985. 11
榎本喜三郎	著書	“国際海事法における船舶登録要件の史的研究”		1985. 12
	論文	ジェスイン・リンクをめぐる二つの立場	海産研所報	1984. 5
	"	北海道のフェリーとコンテナ事情	コンテナリゼーション	1985. 1
	"	海洋法条約より一步前進 (UNCTADにおける船舶登録要件の審議)	海洋時報	1985. 8
	"	船舶登録要件に関する第3回全権会議の経過	海産研所報	1985. 11
	書評	オランダ船の国際競争力	"	1984. 7
	"	Drewry社による最近の世界商船隊の全記録の分析	"	1985. 9
	"	ラテンアメリカ諸国のFOC船	"	1985. 11
	"	国際海運の往来史	"	1985. 12
	"	ITFとFOC Slipping	"	1985. 1
遠藤幸子	論文	自動車輸出と工場配置のうごき	地理第29巻第9号古今書院	1984. 9
	"	コンテナ化の進展に伴う国際輸送システムの変化	経済地理学年報第31巻第4号	1985. 12
大森秀雄	論文	横浜港労働事始記	港湾労働経済研究年報No10	1986. 2
岡庭博	論文	海運政策の本質—相反する二つの傾向—	大阪産業大学論集61号	1984. 12

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
岡庭博	著書	近代海運の航跡	海事広報協会	1985. 3
	共著	便宜置籍船についての考え方	尹常松博士古稀記念論文集	1985. 8
香川正俊	論文	公有水面埋立行政と環境保全—行政組織の行為と法的観点を中心にして—	港湾経済研究No.22	1984. 11
	"	太平洋戦争期における港湾行政の一元化過程	北見俊郎教授還暦記念論文集	1985. 9
	"	アメニティと港湾再開発に関する一考察	港湾経済研究No.23	1985. 11
	書評	「港湾政策」の形成と課題	海事産業研究所報No.228	1985. 6
	調査	「港湾」「海岸」の部	共生・ネットワーク型国土創造に対応した交通・通信ネットワークに関する調査(II)	1986. 3
	著書	「港湾政策」の形成と課題	丘書房	1985. 4
	共著	港湾労働	成山堂	1985. 10
	論文	Port Redevelopment In Search for 21st Century City Life.	Yokohama Kanagawa Prefecture 1984	1984. 4
	"	海事思想と海事政策の諸問題	海事広報1984	1984. 10
	"	「港湾労働政策」の形成と課題	青山経営論集Vol.19, No.3	1984. 11
北見俊郎	"	港湾研究の学的形成	港湾労働経済研究年報No.9	1985. 1
	"	港湾都市の政策的基調と課題	日本都市学会年報Vol. 18	1985. 5
	"	「港湾活性化と都市再開発」への基本的考察	日本港湾経済学会年報No.23	1985. 10
	"	都市・市民と「海事」の諸問題—港の「近代化」を中心に—	海事広報1985年	1985. 10
	"	「臨海部」・「臨港部」の構造性と問題意識	青山経営論集	1985. 11

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
北見俊郎	論文	港における「人間の問題」と労働	港湾Vol. 62 No.12	1985. 12
	"	港湾都市の構造的背景と政策的課題	港湾労働経済研究年報No.10	1986. 1
	"	港湾の役割と経済発展 —総合的立場より—	韓国港湾経済学会誌(第二輯)	1986. 2
	"	東京港と都市生活 —総合的視角より—	行政管理No.344	1986. 3
	資料	横浜港と港湾産業の発展	横浜港振興協会、1984年No.2(講演記録)	1984. 7
	"	運輸省「コミュニティ港湾計画調査報告書」	日本港湾協会「討議結果」	1985. 3
	"	「研究年譜資料」(港と経済社会の変貌—北見俊郎教授還暦記念論文集—)	時潮社	1985. 9
喜多村昌次郎	共著	本間創業百年史	本間船舶作業	1984. 3
	"	港湾労働	成山堂	1985. 10
	論文	港湾運送事業の将来課題	日本の港運	1984. 3
	"	総合港湾物流とはなにか	「港運」	1984. 11
	"	ポートオーソリティの研究	中部女子短大紀要第14号	1984. 12
	"	戦後経済復興期における港湾労働	港湾労働経済研究No.9	1985. 1
	"	総合港湾物流業をめざして	日本の港運	1985. 3
	"	第3セクターの実証的研究	中部女子短大社会文化研究所	1985. 8
	"	総合港湾物流の知識①	「港運」	1985. 10
	"	総合港湾物流の知識②	「港運」	1985. 11
	"	総合港湾物流の知識③	「港運」	1985. 12
	"	港湾労働の形成と展望	「港運」Vol. 62, 85	1985. 12

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
喜多村 昌次郎	論文	転換期の港運経営と港湾労働	北見教授還暦記念論集「港と経済社会の変貌」	1985. 9
		総合港湾物流の知識④	「港運」	1986. 1
		総合港湾物流の知識⑤	「港運」	1986. 2
		港湾労働法制化の意義と役割	港湾労働経済研究 No.10	1986. 2
		港湾の役割と経済発展	韓国港湾経済学会報 No.2	1986. 2
		総合港湾物流時代を迎えた港湾	日本の港運	1986. 3
		総合港湾物流の知識⑥	「港運」	1986. 3
		港湾機能と地域経済の課題	中部女子短大社会文化研究所	1986. 3
	資料	三浦半島地域における労働問題	横須賀地区労働問題協会	1985. 3
		公私共同企業体による埠頭経営の現状と課題	埠頭経営研究会	1985. 10
	書評	北見俊郎著「港湾政策」の形成と課題	港湾経済学会年報 No.23	1985. 10
		"	港湾労働経済研究 No.10	1986. 2
木村 武彦	書評	市来清也著「港湾管理論」	港湾経済研究 No.22	1984. 10
		定期船市場（コンテナ）の構造変動と港湾	第19回日本経済政策学会中部地方大会	1984. 11
	論文	名古屋港と地域経済	名古屋商工 Vol.40 No.4	1985. 1
		中国における港湾、海運の管理運営の現状と課題	はだ沖 No.17	1985. 3
	共著	港と経済・社会の変貌 一北見俊郎教授還暦記念論文集一	時潮社	1985. 9
	論文	都市・経済政策上の港湾活性化の理念	港湾経済研究 No.23	1985. 10

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
木村武彦	論文	地域経済と港湾物流 —名古屋港を事例として—	第2回日本物流学会中部部会(報告)	1985. 10
神代方雅	論文	國土利用の平準化と格差 (物流の経済性追求と地域経済との乖離)	北見俊郎教授還暦記念論文集	1985. 8
	"	港湾と地域振興(港湾整備の方向と北海道の港湾)	財北海道開発技術センター「寒地開発」	1985. 3
	"	室蘭港の港湾長期構想	室蘭市	1985. 10
	"	中国港湾の現状と政策の概要	北海道港湾・海岸研究会「海の港」	1986. 3
國領英雄	論文	韓国海運と海運政策	海事産業研究所報 No.218	1984. 8
	書評	日本海技協会編「傭船契約と海上物品運送契約」	港湾経済研究第18号	1984. 10
	論文	石油危機の海運経営	神戸商船大学紀要第1類第34号	1985. 7
	"	海運企業の経営生産性	海外海事研究No.91	1985. 10
	"	世界海運市場におけるソ連海運の躍進	神戸大学経済経営研究所研究叢書27	1984. 10
	共著	配船の理論的基礎	神戸大学経済経営研究所	1986. 3
是常福治	資料	戦後における港湾労働近代化のあゆみ	財神戸都市問題研究所	1984. 8
	論文	港湾労働三代記	財神戸都市問題研究所刊「都市政策」第38号	1985. 1
小林照夫	編著	イギリス近代史研究の諸問題 —重商主義時代から産業革命へ	丸善	1985. 5
	共著	港と経済・社会の変貌 —北見俊郎教授還暦記念論文集—	時潮社	1985. 9

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
小林照夫	論文	「昭和」とはどんな時代か —経済生活の動向にみる一考察—	関東学院大学 人文科学研究所編『人文科学研究所報』 第8号	1985. 3
	"	リース・トリニティー・ハウスの機能と役割—「船主・船員組合」の福利厚生事業に関する歴史的考察—	財港湾労働経済研究所編『港湾労働経済研究』年報 No10	1986. 2
	資料 (共同執筆)	図書館散歩；ヴァンクーヴァー公共図書館—その機能と役割—	関東学院大学 人文科学研究所編『紀要』 第41号	1984. 12
	資料	アメリカに於ける高等教育の現状と課題 -Japan-U. S. Conference of University Presidents より	関東学院大学 人文科学研究所編『紀要』 第44号	1986. 1
	書評	北見俊郎著『港湾政策』の形成と課題	日本港運協会 編『港運』 Vol.10 No109	1985. 6
	"	四元忠博著『イギリス植民地貿易史研究』	関東学院大学 人文科学研究所編『紀要』 第44号	1986. 1
	論文	暗黙的労働契約とリビューション	港湾労働経済研究	1985. 1
坂井吉良	"	港運業のパフォーマンスと雇用調整	日本の港運	1985. 3
	"	港湾の供給メカニズムと需要構造分析	時潮社	1985. 9
	著書	喜多村昌次郎編『港湾労働』 (第2, 3章 分担執筆)	成山堂	1985. 10
	資料	公私共同企業体による埠頭経営の方向と課題	埠頭経営研究会	1985. 10
	論文	日本の雇用調整とマクロ的パフォーマンス	港湾労働経済研究 No10	1986. 1
	"	多属性価値関数による評価へのアプローチ	中部女子短期大学社会文化研究所	1986. 3
	共著	『現代経済における競争と規制』第9章 海上コンテナ輸送をめぐる競争と海運同盟	法律文化社	1984. 9

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
柴田悦子	論文	港湾行政の変化と港湾「再編」	経営研究	1984. 11
		国際海運の変化と港湾	港湾経済研究年報	1984. 11
		『交通学説史の研究』Ⅱ 第9章 港湾論の展開	運輸経済研究センター	1985. 3
		国鉄貨物輸送の再生を考える —国鉄再建監理委員会答申—	経営研究	1986. 1
		転機に立つ経済と企業Ⅰ—5 国際競争下の日本海運	大月書店	1986. 4
	書評	武城正長『海上労働法の研究』	海運経済学会年報	1985. 10
		中本昭夫著『佐世保港の戦後史』『続・佐世保港の戦後史』	港湾経済研究年報	1985. 10
		外航海運	中西健一編、 現代日本の交通産業(第6章)	1984. 4
		米国海運と“EUSC” Shipping—安全保障と便宜置籍船—	神戸大学経済経営研究所海運専門委員会編、 海運における国家政策と企業行動	1984. 10
		書評 篠原陽一著『現代の海運』	海運	1985. 8
東海林 滋	論文(分担執筆)	“ C. H. Whitehurst, Jr., The U. S. Merchant Marine: In Search of an Enduring Maritime Policy	海運経済研究第19号	1985. 10
		現代の海運	税務経理協会	1985. 5
		臨海部開発の現段階と地域主義	時潮社	1985. 9
高見玄一郎	論文	港湾における生産関係の歴史的 発展、資本と労働、利潤および 地代	北京シンポジウム	1985. 5
		关于港口生产关系的发展历史 资本和劳働、利潤及び地租	中国交通部水運科学研究所 出版、顧源昌訳	1985. 5
		変貌する中国港湾、経済体制の 改革が港湾に及ぼした影響	港湾研	1985. 7

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
高見玄一郎	翻訳	張增輝著「中国海港現状与国家対港口的政策」	港湾研	1985. 7
	"	林元旦著「我国水路集装箱運輸」	港湾研	1985. 7
	著書	変貌する中国港湾とコンテナシステム	日本海上コンテナ協会	1985. 8
	"	東の海口道（わが国原始港湾の成立について）	神奈川新聞社	1985. 3
	委託調査	MM21'における国際商業集積について（横浜マーケットマッチシステムの提案）	横浜市	1985. 12
田中省三	共著	現代の海運	税務経理協会	1985. 5
	"	港湾労働	成山堂書店	1985. 10
谷端政嗣	論文	倉庫ビジョンの検討を終えて	輸送展望	1985. 7
千須和富士夫	論文	自動車産業による資本輸出と港湾	日本港湾経済学会年報No.22	1984. 10
	"	港湾都市の伝統と発展の道筋	「港と経済・社会の変貌」所収 時潮社	1985. 9
	資料	港湾労働福利厚生施設調査（分担）	東京都	1986. 3
土居靖範	共著	喜多村昌次郎編「港湾労働」	成山堂	1985. 10
	論文	内航海運『現代日本の交通産業』第5章	晃洋書房	1984. 4
	"	新交通システムの経営形態に関する一考察	運輸と経済	1984. 7
	"	国鉄赤字ローカル線廃止の現局面と問題点（I～VI）	立命館経営学	1984. 12～1986.3
	"	「内航海運業」（篠原陽一編『現代の海運』第3章(2)所収）	税務経理協会	1985. 5
	"	「内航海運市場の構造と競争」（同上書、第4章(3)所収）	"	"
	"	「内航海運政策」（同上書、第5章(2)所収）	"	"
	"	「若松港と石炭輸送——筑豊諸炭鉱の共同物流ターミナルの成立と運営」（北見俊郎教授還暦記念事業会編『港と経済・社会の変貌』所収）	時潮社	1985. 9

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
土居 靖範	論文	「第3セクター化・バス転換は何をもたらすか」	『住民と自治』6月号	1985. 6
	〃	「筑豊石炭鉱業と若松港の生成・発展」	『私学研修』第99号	1985. 7
富田 功	論文	現代港湾運送事業の基礎的問題（『港と経済・社会の変貌』所収）	北見俊郎教授還暦記念論文集	1985. 9
	〃	技術革新と港湾労働の安全性	日本港湾協会	1985. 12
	〃	港湾福利厚生対策の現状と将来のあり方	港湾労働経済研究年報No.10	1986. 2
	共著	本間創業100年史一横浜港における港運業の生成と発展	本間船舶作業機	1984. 3
	〃	最新港運の知識	財港湾労働経済研究所	1984. 4
	〃	最新国際複合輸送の話	財港湾労働経済研究所	1985. 6
	〃	喜多村昌次郎編「港湾労働」	成山堂	1985. 10
	資料	『日本港運協会35年のあゆみ』	日本港運協会	1984. 3
	〃	公私共同企業体による埠頭経営の現状と課題	埠頭経営研究会	1985. 9
	翻訳	開発途上国ための港湾価格形成及び投資政策（4）	港湾労働経済研究年報No.9	1985. 1
長尾 義三	〃	開発途上国ための港湾価格形成及び投資政策（5）	港湾労働経済研究年報No.10	1986. 2
	紹介	松橋幸一著「港湾物流管理論」	港湾経済研究No.22	1984. 11
	〃	ワールド・ポート・ニュース	港運	1984. 11 12 1985. 2 4, 5, 6, 7, 9, 10, 1986. 3
	〃	「北見俊郎教授還暦記念論文集・港と経済・社会の変貌」	〃	1985. 11
	〃	原博良著「明日のヨコハマ」	〃	1985. 12
	〃	総合コンテナ実務用語辞典	〃	1986. 2
	著書監修	土木計画学シリーズ全5巻	博報堂	1984. 6

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
長尾義三	監修	港湾工学概論	共立出版	1986. 3
	著書	物語日本の土木史 —大地を築いた男たち—	鹿島出版	1985. 1
	論文	関西国際空港の意義	土木学会誌 69巻3号	1984. 3
	"	近世への道を拓いた土木の巨人達	阪示中ハイウェイ 76号	1984. 3
	"	大阪湾と府下沿岸域	Port News 39~40号	1984. 6
	"	土木計画学の発展過程と今後の課題	土木学会論文集 347巻IV-1	1984. 7
	"	明治を拓いた築港の夢	Space Modulator 63号	1984. 7
	"	角倉了以	歴史と旅 11巻9号	1984. 7
	"	地域計画の視点	KIIS54号	1984. 9
	"	台風時における船舶・避泊経費について	日本航海学会 論文集 70号	1984. 11
	"	荒天時船舶の港内避泊選好基準について	土木学会論文集 347巻IV-1	1984. 7
	"	荒天時港内係留の安全性評価の方法について	日本航海学会 論文集 71号	1984. 9
	"	Evaluation of Refuge Action of ships Under Stormy Weather	Proceeding of the International Symposium Nihon University.	1985. 6
	論文	An Activities Allocation Model Considering Inter active Effects for Coastal Zone Planning	同上	同上
	"	Safety Assessment of In 51 de-Harbour Refuge Based on Reliability Analysis	同上	同上
	"	大阪港沿岸域の過去と将来 —土木計画的アプローチ—	建築と将来 66巻754号	1985. 1
	"	沿岸域問題と海岸事業	みなとの防災 86号	1985. 7

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
長尾義三	論文	港湾の都市的課題と新しいみなとづくり	北見俊郎教授還暦記念論文集	1985. 9
	"	港湾の計画主体	日本港湾経済学会年報	1985. 10
	"	An Allocation Model of Interactive Activities for coastal Zon Planning	Memories of the Faculty of Engineering Kyoto University	1985. 1
	"	Safety Improvement Planning of Narrow water	Proceeding of the 26th International Navigation Congress Seci. SublBrusel	1985. 5
	"	Decision Theoritic Approach to Planning of Aseismic Fire Cisterns	Proceeding of JSCE №353 VI-2	1985. 1
	"	日本の土木史からみた土木事業	土木学会誌 71巻1号	1986. 1
	"	リスク便益分析に基づく水路改良計画に関する方法論的研究	土木学会論文集 365号IV-4	1986. 1
	"	荒天時避泊を考慮した港湾施設及び整備計画法	港湾 63巻2号	1986. 2
	"	航路計画の方法論に関する2~3の問題点	土木計画学研究講演集№8	1986. 1
	論文	北海道、苦蘭フェリー戦争終結	機関誌「港運」	1984. 9
長野富士雄	論文	機械工業の生産と輸出の動向	貿易と関税(月刊)	1984. 6
	資料	港湾と貿易	"	1984. 1, 5, 7
	"	"	"	1984. 9~12
中本昭夫	論文	水域に関する研究	港湾経済研究 22号	1984. 10
	"	日本の地方の港湾	韓国港湾経済学会誌第2輯	1986. 2
	その他	佐世保港の戦後史	芸文堂	1984. 11

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
中本昭夫	その他	統・佐世保港の戦後史	芸文堂	1985. 11
古川哲次郎	論文	時は金なり	交通論叢	1985. 4
	"	新海洋法について	"	1985. 11
	共著	公益事業論	成山堂書店	1986. 3
本田重美	論文	賃金構造から見た運輸・通信業の若年労働者不足の原因について	港湾労働経済研究年報No.9	1985. 1
	"	労働供給関数による年齢別失業率の検討	青山国際政経論集 No.3	1985. 6
	"	港湾労働における賃金構造	日本港湾経済学会年報No.23	1985. 10
	"	沖縄県の失業と賃金構造について	日本経済政策学会年報No.34	1986. 5
	"	終身雇用制度下における賃金構造の決定	青山国際政経論集No.5	1986. 5
松浦茂治	紹介	『名古屋港管理組合三十年史』	港湾経済研究No.22	1984. 11
	"	『北見俊郎著「港湾政策」の形成と課題』	港湾研究 第8号	1986. 3
松橋幸一	論文	荷役ロボットと港湾労働	港湾 第61巻第6号	1984. 6
	"	高度情報化社会における港湾産業活動	日本港湾経済学会年報No.22	1984. 11
	"	技術革新と荷役作業の生産性—港湾労働者を中心に—	港と経済・社会の変貌	1985. 9
	"	港湾労働における教育・訓練	港湾 第62巻第12号	1985. 12
	資料	港湾運送概論	教材コンクール(労働省)	1984. 5
三木橋彦	論文	コンテナ詰め作業のシステム化に関する考察	神戸商船大学船貨輸送研究報告 2号	1985. 2
	"	コンテナ輸送のO R	コンテナリゼーション 176号	1985. 6
	"	国際物流管理の一考察	海事産業研究所報 231号	1985. 9

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
三木 権彦	論文	コンテナ輸送自動化の将来	日本自動制御協会分科会例会資料	1985. 2
	"	自然条件が厳しい港湾における荷役作業限界 その1, 2	港湾荷役30巻1~2号	1985. 1~2
	"	コンテナデボの立地・運用計画に関する一考察	日本航海学会誌「航海」82号	1984. 12
	共著	配船の理論的基礎 (下条哲司編者)	神戸大学経済経営研究所	1986. 3
宮下国生	論文	Structural Changes in the Freight Level Determination of Tramp Shipping Markets	Maritime Policy & Management	1984. 1
	"	兼用船船主の行動と不定期船市場の構造変化	国民経済雑誌	1984. 6
	"	海運業の国際競争力と設備投資行動	運輸と経済	1984. 11
	"	わが国コンテナ船業の産業組織論的考察	海事産業研究所報	1985. 3
	"	わが国タンカー業の技術進歩と構造変化	「経済発展と第三次産業」(千倉書房)所収	1985. 4
	"	国際物流の航空化と海運	国民経済雑誌	1985. 10
	"	新海運法の影響と評価	海技と受験	1985. 12
宮田知郎	論文	港湾労働者福利厚生事業の現状と問題点	東京港No.148(社)東京港振興協会刊	1984. 12
森口 明	論文	港湾荷役機械運転技能の訓練方法に関する研究 共著(森和夫)	職業訓練大学校紀要 第15号B 人文・教育編 職業訓練大学校	1986. 3
	講演	港の仕事 沖仲仕からオペレーターへ	第5回海事講座 財横浜海洋科学博物館	1985. 11
	論文	港湾産業とハイテクノロジー (第24回全国大会にて発表)	港湾経済研究年報 No.23	1985. 10
	共著	港湾荷役機械ハンドブック	財港湾近代化促進協議会	1985. 3

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
森 口 明	教材	労働省 教材コンクール 「港湾運送概論」(共著)	労働省(労働大臣賞受賞)	1984. 11
	講演	港湾荷役機械運転技能の訓練方法に関する研究	第22回研究発表講演会 職業訓練大学校	1984. 10
	資料	C A S P システムの開発	機関誌「港運」 Vol.9 通巻 No.98	1984. 8
	講演	マイコンに親しむ	第121回港湾産業研究会 (社)全日本検数協会 中央研修所	1984. 4
	共著	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
山上 徹	共著	現代の流通政策	千倉書房	1984. 4
	訳書	交通経営の立地	大明堂	1985. 3
	共著	港と経済・社会の変貌	時潮社	1985. 9
	論文	交通現象の本質的属性について	日本大学 商学誌集第54 巻第1~3号	1984. 12
	"	中国の航空輸送の特性と問題	日本大学 商学誌集第55 巻第1~3号	1985. 12
	"	中国の港の開発について	港湾労働経済研究年報No.10	1986. 2
	"	自治と港湾行政	東京都 行政管理	1986. 3
	"	中国の海港の開発と対外貿易について	日本大学 商学研究No.4	1986. 3
	資料	港湾労働に関する研究の系譜	日本港湾協会 港湾Vol. 62	1985. 12
	書評	最新港運の知識	日本港運協会 港運9~98	1984. 6
	"	Charls W. Hallberg, The Suez Canal.	日本港湾経済学会年報No.22	1984. 10
	"	D. S. Hoyle, D. Hilling Seaport System and Spatial Change	日本港湾経済学会年報No.23	1985. 10

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
山田 源次	論文	北米航路小口貨物の同盟運賃割引に思う	神戸貿易	1985. 4
	"	どう聞くか港運業者の活路	機関誌「港運」 Vol.9No100	1984. 10
	"	"	同 No.101	1984. 11
	"	"	同 No.102	1984. 12
	"	"	機関誌「港運」 Vol.10No103	1985. 1
	"	"	同 No.104	1985. 2
	"	"	同 No.105	1985. 3
	"	"	同 No.106	1985. 4
	"	"	同 No.107	1985. 5
	"	"	同 No.108	1985. 6
	"	"	同 No.109	1985. 7
	"	"	同 No.110	1985. 8
	"	"	同 No.111	1985. 9
山野辺 義方	著書	航空業界（産業界シリーズ No.433）	教育社	1985. 5
	共著	陸運業界（産業界シリーズ No.431）	教育社	1985. 6
	"	物流の知識（第2版）	東洋経済新報社	1985. 5
	"	航空年鑑（1984年版）	日本航空協会	1984. 8
	"	航空年鑑（1985年版）	日本航空協会	1985. 8
	論文	通運事業の動向	陸運経済新聞社「ROAD」 第15巻4号	1984. 4
	"	物流の動向と諸問題	日電物流センター「物流情報」14巻	1984. 5
	"	陸運業の展開と諸問題	流通経済大学「流通問題研究」No.3. 4	1984. 10
	"	日本経済と流通センター	「流通問題研究」No.5. 6	1985. 10

氏名	区分	発表テーマ	発表個所	発表年月
山野辺 義方	論文	日本経済と航空貨物成長の構造	流通経済大学 「創立20周年 記念論文集」	1985. 12
	"	航空事業の活性化へ	日本航空協会 「航空と文化」 第19号	1986. 1
	"	流通拠点施設と物流の諸問題	日本倉庫協会 「季刊倉庫」 No.68	1986. 2
山村 学	論文	港湾物流の変化とその対応課題	日本港湾経済 学会	1985. 10
	"	港湾産業からみた港湾労働	日本港湾協会 「港湾」	1985. 12
米山 譲	論文	電電・専売の特殊会社化について	公営評論 公企業研究調 査会	1984. 7
	"	過渡的な企業経営形態といわれ ている特殊会社・第三セクター に関する一考察	公営評論 公企業研究調 査会	1985. 10

編 集 後 記

第25回の東京大会の開催にあたって多数の学会報告希望が寄せられ、編集委員会といたしましてはこの上ない喜びであります。発表希望者が多数あつたということで、事前にレジメの提出を賜わりました。

本大会の共通論題が「港湾と国際複合輸送の展望」ということもあって学会も一段と国際化を強め、お隣りの韓国からは三人の先生の報告希望があり、玉稿が寄せられました。

激動の世界経済にあって、我が国の経済は円高、貿易不均衡等の問題でこれまでにない状況に置かれています。また諸外国におきましても経済の動きは複雑さを増しております。こうした現実を考慮しますと、国際的視野に基づく港湾に関する研究がこの大会を機にますます求められてくるものと思います。

（文責・小林）

（編集委員）小林照夫、柴田悦子、徳田欣次、富田功、松橋幸一、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)
1985年 第24回大会(大阪港) 共通論題(港湾活性化と都市再開発)
1986年 第25回大会(東京港) 共通論題(港湾と国際複合輸送の展望)

港湾と国際複合輸送の展望

(『港湾経済研究』No.24)

1986年10月15日 印刷

1986年10月24日 発行

価格 ¥ 4,000

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