

日本港湾経済学会年報

港湾経済研究

港湾とヒンターランド

NO.26

1988

日本港湾経済学会編

序

日本港湾経済学会会長 北 見 俊 郎

日本港湾経済学会は本年をもって第27回全国大会を三たび北海道にて開催され、この「年報」も第26号をむかえることができましたことを心から感謝いたします。今回の共通論題は「港湾とヒンターランド」という港湾経済の基本的な課題でもあります。この「年報」はその共通論題と共に各位の自由論題、書評、学会記事等を併せて編集されましたが、27年に亘るそうした活動が、学会の目的を達成すると共に、港湾研究の学的形成に貢献しうると信じてやみません。

本年度大会の開催に当っては、北海道部会の方々をはじめ、各地の関係者各位の御尽力と、この「年報」が刊行されるかげには学会員御一同による物心両面の御協力があり、さらに事務局各位、文化印刷等々の多くの誠意のおかげと厚く御礼を申し上げます。

この「年報」の編集後記にも述べられてますように、近年における学会のもつ国際性、研究発表希望者の増大等に対応し、「新しい酒は、新しい革袋に」すべく学会や「年報」等も本格的に再検討し、より公平にして自由な、開かれた研究・討論の場に致したいと念じてます。何とぞ皆様の御指導と御協力によって、この学会の使命が達成され、より充実した「年報」となりましますよう祈ります。

(昭和63年・夏)

目 次

序	北 見 俊 郎
---	---------

研 究

共通論題

戦後北海道港湾歴史の特色	和 泉 雄 三 (1)
ヒンターランドの類型化と領域の測定	千須和 富士夫 (17)
港の背後地とネットワークについて	山 上 徹 (35)
西海岸と港湾背後地造成の課題	朴 餅 洪 (53)
港湾空間を活用した地域活性に関する一考察	金 井 萬 造 (69)
	北 原 良 彦
四全総における地域交通ネットワークの 形成に対する一考察	神 代 方 雅 (83)

自由論題

掛塚湊の歴史的変遷	谷 任 (98)
産業の発展と港湾	日比野 光 伸 (114)
韓国港湾の現況と港湾機能の方向	金 洪 基 (128)
横浜港における港湾労働者規制法の史的考察	大 森 秀 雄 (142)
後発コンテナ港の成長が 先発コンテナ港の後背圏に及ぼす影響	郭 圭 錫 (155)
港湾政策の形成	松 浦 茂 治 (168)

書 評

横内憲久・横内研究室著 『ウォーターフロント開発の手法』	安 彦 正 一 (179)
山上徹編著『国際物流概論』	富 田 功 (184)
Jean-Georges Baudelaire 「Port Administration and Management」	香 川 正 俊 (190)

学会記事

第26回全国大会（清水港）概要	(194)
シンポジウム概要	(195)
部会活動状況他	(207)
編集後記	(209)

戦後北海道港湾史の特色

和 泉 雄 三

(函館大学)

目 次

1. 北海道海上輸送の変化
2. エネルギー革命と港湾
3. 小樽港の影響と変容
4. 苫小牧港の新設
5. 函館港の変容
6. 室蘭港
7. 釧路港
8. 留萌港
9. 稚内港
10. 「船内」の放逐
11. 結 び

1. 北海道海上輸送の変化

昭和26年から35年間に、北海道の海上輸送に大きな変化が起っている。

第1に、昭和20～30年代、主力だった石炭・鉄鋼を中心とする積荷（移出＋輸出）のウェイトの減少である。昭和43年迄、積荷は常に揚荷（移入＋輸入）を上廻っていた。

この逆転が、昭和30年代における輸送革新の帰結といってよい。その根本は、移出における石炭、コークスの伸び率鈍化（35／30年 165.6％、39／35

表 1 北海道海上輸送実績 26年～44年間

千フレート・トン

	積 荷			揚 荷			合 計
	移 出	輸 出	計	移 入	輸 入	計	
昭和26年	8,242	594	8,837	1,019	843	1,863	10,700
27	7,148	463	7,612	1,000	1,195	2,196	10,168
28	7,600	343	7,944	999	1,224	2,224	10,608
29	7,933	316	9,873	1,186	1,173	2,658	12,531
30	9,397	475	9,873	1,378	1,279	2,658	12,532
35	16,300	327	16,687	3,267	3,830	7,097	23,784
40	19,125	1,297	20,422	6,714	7,285	13,999	34,421
44	21,419	1,267	22,626	12,916	12,214	25,130	47,816

(注) 1. 北海海運局資料

2. 100トン以上の鋼船のみ、除国鉄連絡船、フェリー

3. 千フレート・トン以下切捨

表 2 北海道の海上輸送状況

千フレート・トン 北海道運輸局調べ
100総トン以上鋼船による貨物輸送

	内 航			外 航			合 計	前 年 対 比
	移 出	移 入	計	輸 出	輸 入	計		
昭和41年	20,974	8,132	29,106	1,219	7,978	9,197	38,302	—
42	22,823	10,098	32,921	1,055	9,015	10,070	42,991	112
43	22,485	11,456	33,941	1,098	10,186	11,264	45,205	105
44	21,419	12,916	34,335	1,267	12,215	13,482	47,817	106
45	20,855	14,685	35,540	1,211	15,252	16,463	52,003	109
46	19,865	15,239	35,104	1,440	13,656	15,096	50,200	97
47	17,400	16,357	33,757	915	12,499	13,414	47,171	94
48	18,949	20,680	39,629	1,335	18,046	19,381	59,010	125
49	22,700	18,863	41,563	1,592	24,790	26,382	67,945	115
50	19,598	18,025	37,623	1,106	22,134	23,240	60,863	90
51	21,491	18,035	39,526	1,339	22,980	24,319	63,845	105
52	21,781	19,570	41,351	1,428	23,378	24,806	66,157	104
53	20,938	20,613	41,551	1,187	21,288	22,475	64,026	97
54	21,812	23,057	44,869	1,437	23,989	25,422	70,291	110
55	22,772	23,056	45,828	1,517	23,935	25,452	71,280	99
56	21,858	22,430	44,288	1,626	21,677	23,303	67,591	95
57	20,826	22,547	43,373	1,762	20,681	22,443	65,818	97
58	22,476	22,696	45,172	2,165	21,980	24,145	69,317	105
59	20,998	22,009	43,007	1,771	21,644	23,415	66,422	96
60	22,397	21,339	43,736	1,299	24,460	25,759	69,495	105
61	19,721	20,683	40,404	751	22,327	23,078	63,482	91

(注) 1. 北海海運局、59年からは運輸省北海道運輸局資料

2. 45年内航移出の50%が石炭である。以来漸減、49年29%

3. 石炭に代り、石油製品が増大、45年度に対し49年度3倍となる。積荷の35%、揚荷の32%から45%へシェア拡大（49年度北海海運局「業務概要」）

年 120.1%)、移入における生産財（鉱石、機械類、鉄、金属、同製品）の30～35年における伸長（伸び率 298.6%）35～39年における消費財としての油類の伸長（30～35年 173.1%、35～39年 230.5%）その源泉としての輸入の急増である。即ち、これは、石炭から石油へのいわゆるエネルギー革命、これに同伴する「重化学工業化」を示すものである¹⁾。このことは、30年代後半から家庭電化、乗用車普及に代表される消費財移輸入の増大が始まることでもある²⁾。

事実移出、輸出の停滞、48年迄の移入、輸入の驚異的増大がみられる。輸入は、物量面で、49年、ついに移出総額を抜き、56～59年の4年間の低迷を経て、60年から再び移出を押えている。

このエネルギー革新は、石炭移出港としての北海道各港の衰退を招くと共に、室蘭・苫小牧両港を輸入原油基地に変えて行った。

表 3 石油類の輸入の推移

北海海運局・道運輸局資料
千フレート・トン

昭和 年	石 油 移 入	石 油 輸 入	同左うち 室 蘭	同左うち 苫小牧	同左うち 函 館
30	394	0	0	0	0
31	502	90	56	0	34
35	803	787	388	0	398
40	2,220	925	580	0	344
45	6,629	2,834	1,235	0	1,518
48	10,708	4,814	1,956	1,294	1,461
50	9,731	9,799	4,681	3,621	1,397
54	11,394	10,580	6,504	3,825	221
55	11,322	10,012	5,976	3,456	571
56	9,863	9,729	5,872	3,492	337
57	10,358	9,348	5,168	4,132	0
58	10,136	9,515	6,311	3,175	0
59	10,134	8,516	5,503	2,976	0
60	9,427	9,958	6,315	3,486	138
61	9,048	9,293	5,289	3,886	92

- (注) 1. 苫小牧は昭和39年開業
本格的機械化港湾として
当初から操業。
2. 輸入石油は当初、原油、
石油製品とに分けて統計
化、43年より石油製品と
して統一化される。ここ
では輸入は、40年迄の分
は「原油」のみ記載。

表 4 北海道各港石炭移出量の推移

北海海運局・道運輸局資料 千フレート・トン						
昭和 年	移 出	小 樽	室 蘭	苫小牧	釧 路	留 萌
25	4,612	1,468	2,050	—	868	209
30	7,127	2,179	3,267	—	1,206	472
35	11,830	3,178	5,679	—	1,794	1,169
39	14,162	2,513	5,099	2,453	2,482	1,567
40	13,351	2,358	4,337	2,493	2,543	1,577
45	10,875	1,228	1,656	4,184	2,088	1,672
50	5,976	517	145	3,082	1,234	996
55	6,146	90	0	3,165	1,953	937
56	5,995	0	242	2,825	2,146	779
57	5,445	0	493	2,237	2,039	673
58	5,504	0	840	2,013	2,045	604
59	5,374	0	639	2,049	2,080	604
60	5,609	5	566	2,251	2,134	647
61	4,538	5	394	1,621	2,082	433

(注) 1. 室蘭港は39年、苫小牧港開業と共に減少、然し同時期から最大の石炭輸入港となる(60年まで、61年は苫小牧港が首位)。
2. 室蘭港の石炭輸入量の推移。これは原料炭。
千フレート・トン

昭和 年	
39	946
40	980
45	2,168
50	1,714
55	1,235
60	2,154
61	1,591

注(1) 北海道立総合経済研究所「北海道移出入白書—昭和40年物資交易の実相」p.16
～17、片桐誠士氏稿。

(2) 同 上

2. エネルギー革命と港湾

このエネルギー革命が、各港湾にもたらした影響について、以上の統計上、注目すべきは次の2点である。

(1) 昭和45年迄、移出(内航海運)の50%を占めた石炭の減少は、移出港全体に均等に減少傾向を生ぜしめたのではない。小樽、室蘭の既存2港は減少しその分量を新鋭機械化港湾苫小牧港に移し変えた。このことは、荷主としての石炭会社の協定による人為的操作である。勿論、石炭荷役会社も改廃された。野積場也大影響を受けた。即ち、港湾、海運、港運、倉庫(野積場を含む)及び鉄道各運送手段に、革命的要変を加えたことになる。

(2) 室蘭港は、その代替に、約10年近く輸入石炭の取扱い独占権を得たので、未だ救われる。それに、室蘭港は、北海道第1の工業港であり、製鉄所、

製鋼所及び造船工場を持っている。もっとも、石油ショック以降、50年代に入り、重工業（含造船）の不況の影響を受け、両方で「鉄冷えの街」と化した。

3. 小樽港の影響と変容

最大の被害を受けたのは、小樽港である。これ以来、小樽港はほとんど北海道の物流の代表港たる機能を喪失する。

表 5 小樽港貨物取扱量の推移

北海海運局・道運輸局資料
千フレート・トン

昭和 年	積 荷	揚 荷	計
25	1,772	235	2,007
30	2,656	668	3,325
35	3,626	1,069	4,695
40	2,820	1,644	4,464
45	1,655	1,932	3,588
50	734	1,812	2,546
	内 航	外 航	計
55	1,792	773	2,565
56	1,517	668	2,185
57	1,570	657	2,227
58	1,605	749	2,354
59	1,873	700	2,573
60	1,324	748	2,072
61	1,392	750	2,142

(注) 1. 55年度以降の統計は揚・積でなく、内航・外航の区別を採用。

2. 55年以降の積荷の推移

千フレート・トン

昭和 年	移出	輪移出計
55	360	431
56	299	353
57	304	328
58	337	432
59	511	542
60	228	253
61	228	264

小樽港は石炭、農産物の積出港であった。未だGHQの管理下にあった昭和25年でも200万トンを取扱い、うち積荷が177万トンあった。30年代上昇し、エネルギー革命が始まる35年には469万トンを扱い、うち積出が362万トンあった。40年代に下落が始まる。50年代には、昭和25年の200万トン台に戻っている。とくに、積荷のうちの移出の下落はひどい。60、61年には、注2にあるように輪移出、即ち積荷が26万トン（うち移出は23万トン）と、30年代の実に10分の1、25年の177万トンの僅か15%に減少する。

全北海道を、道央をヒンターランドとする小樽港は、物流港湾としては地方港湾に変身したというべきだろう。

代って、全北海道の物流の代表港になったのは苫小牧港である。

物流衰退の代りに登場したのが長距離フェリー。小樽市港町の新日本海フェリーKK（資本金4億5千万円）が昭和45年4月15日の一般旅客定期事業（本省免許）の免許を得て、同年8月8日、華々しく事業を開始した。小樽一舞鶴、敦賀間で9,065トンの巨船すずらん丸（旅客定員1,062人）を走らせる。

以来、順調で、昭和61年、新潟にも寄港、トラック換算台数184,557台（うち乗用車49,458台）旅客223,496人を運送している。昭和61年における就航船は6隻に増大した。

	船名	G/T	旅客定員	トラック 航送能力 台	乗用車 航送能力 台
(舞鶴)	フェリー・あかしあ	11,295	729	143	75
	フェリー・らいらく	18,268	554	186	55
(敦賀)	フェリー・ニューゆうかり	14,393	870	184	85
	フェリー・ニューすずらん	14,406	870	184	85
(新潟)	ニューはまなす	17,261	920	150	103
	ニューしらゆり	17,261	920	150	103

埠頭は勝納埠頭2バース（-10.0及び-0.9）。水深9m埠頭は、昭和54年5月、10mの方は、60年4月から使用を開始している。小樽港には、外に北海商船KK（小樽市港町、資本金1千万円）が一般旅客定期航路の免許をっており、昭和24年12月から、小樽―利礼島を就航している。昭和61年現在、東日本海フェリーKK（東日本フェリーKK系列）の第1宗谷丸（537トン、旅客定員240人）が就航している。中央埠頭を使用、61年実績トラック換算833台（うち乗用車369台）旅客4,252人。

小樽港は、かくして、フェリー港と物流港を兼ねることになったのである。

4. 苫小牧港の新設

苫小牧港は、現在北海道物流の代表港湾である。室蘭港が、臨海工業港とすれば、苫小牧港は、道都札幌市をヒンターランドとする道央の窓口で、従っ

て、全北海道物流港湾を代表する。

表 6 苫小牧港鋼船輸送量の推移

北海海運局、道運輸局調べ
千フレート・トン

昭和 年	積 荷	揚 荷	合 計	全道計
40	2,743	520	3,264	34,421
45	5,144	4,969	10,113	52,003
	内 航	外 航	合 計	全道計
50	13,669	5,429	19,098	60,362
55	17,233	7,366	25,168	71,385
56	16,050	7,044	24,663	68,627
57	15,054	7,735	22,789	65,816
58	15,261	7,566	22,827	69,317
59	14,676	7,299	21,974	66,422
60	16,061	8,821	24,882	69,495
61	14,364	8,756	23,120	63,482

(注) 千フレート・トン以下切捨

苫小牧港は、もともと、流通港湾として意図されたものではない。

昭和38年4月から使用開始したこの港は、昭和26年、日本最初の掘込式人造港として着工された。日本における代表的臨海工業港たるよう、構想されたのである。

東港と西港とにわかれるが、本来東港地区に大規模な工業地帯を造成、ここに巨大工場を誘致し、北海道産業振興の眼玉とするのが目標であった。

第一段階の立地想定 昭和53年現在

苫小牧港管理組合発行「苫小牧港78」

	生産規模	利用面積	従業者数	工業生産額
自動車	180千台/年	100ha	6,000人	900億円
石油精製	300千バレル/日	210	500	1,300
石油化学	400千トン/年	210	1,700	1,400
機械・その他	—	220	2,400	700
電力	350千kw	40	100	—
合 計	—	780	10,700	4,300

昭和53年苫小牧港管理組合発行のパンフレットによると次のように説明している。

企業立地と工業地帯の形成

「立地業種は、公害発生の恐れがある資源第一次処理型の重化学工業をできるだけ避け、炭鉱閉山地域を含む北海道内陸工業に波及効果の多いもの、北方圏からの天然ガス、低いおう原油の導入により、わが国のクリーン・エネルギーの供給源となるものとして次の業種を主体とする。

自動車工業、造船業、機械工業、石油精製業、石油化学工業、その他知識集約度の高い2次、3次加工業等」

工業地帯は、東部地区の約1万ha。企業立地は段階的に行なわせ、各段階の環境の状態を科学的手法で再評価しながら進める。（第1次段階の目標は前出）

この壮大な計画は、苫小牧市の手におえるものではなく、道が直接乗出し、国の支援を得ながら、計画、実施して行った。

苫小牧港の管理は、昭和36年4月、市が港湾部を設置して、単独で行ってきたが、昭和39年新産業都市道央地区指定、40年、北海道第二期総合開発計画の中心となるに及んで、北海道と苫小牧市の共同管理となり、昭和40年7月1日、苫小牧港管理組合が設立された。（管理者は苫小牧市長）

昭和45年7月、閣議決定の第3期北海道総合開発計画で東部工業地帯建設を再確認している。同パンフレットによれば（昭和53年現在）。

昭和60年代の取扱貨物量は、外貿10,400万トン、内貿5,300万トン、合計15,700万トン。

第3セクター方式で、苫小牧東部開発株式会社（資本金60億円、地方公共団体25%北海道東北開発公庫25%民間50%）も設立されている。

残念ながら、この東部工業地帯造成は、石油ショック以来の重化学工業の沈滞、50年を通ずる景気後退（とくに、鉄鋼、機械、造船）及び、公害問題の重大化を背景として、進展せず、わずかに火力発電所設置に止まっている。又石油備蓄基地としてクローズアップされているが、これは計算外。

然し目標の外貿10,400万トン、内貿5,300万トン、計15,700万トンには及

ぶべくもないが、流通港湾としては、北海道の代表的港湾に成長した。昭和61年、第6表の通り、内貿1,436万トン、外貿875万トン、合計2,312万トンで、全道鋼船輸送量の実に36%が苫小牧で取扱われている。

工業港でなくて、商港、物流港湾に変貌したのである。

単に物流のみならず、北海道を代表するフェリー港湾ともなり旅客交通の基地の一つになっている。文字通り、北海道の玄関口である。昭和63年3月13日、青函連絡船が廃止、青函トンネルが開業した瞬間、北海道の窓口、北海道全域をヒンターランドとする地位は、函館港から、苫小牧港に移ったというべきである。

表7 苫小牧港のフェリー

1. 施設

昭和62年8月10日現在
道運輸局調べ

事業社名	航路名	使用船名	G/T	旅客定員 ^人
東日本フェリーKK	苫小牧—八戸	ベガ	6,702	617
	苫小牧—仙台	びるど	6,709	712
シルバーフェリーKK	苫小牧—八戸	シルバークイーン2	4,695	439
		フェリーはちのへ	3,886	439
太平洋フェリーKK	苫小牧—仙台 —名古屋	あるかす	9,663	887
		あるびれお	9,547	887
		いしかり	12,853	905
日本海フェリーKK	苫小牧—東京	しれとこ	7,862	681
		さっぼろ	11,097	808
		おおあるい丸	15,139	656
日本海道フェリーKK 川崎近海汽船KK	苫小牧—東京	ほっかいどう丸	4,839	12
		とまこまい丸	6,737	12
		とうきょう丸	6,737	12

表8 昭和61年度、苫小牧港フェリー輸送実績

道運輸局調べ

航路名	トラック 換算台数	旅客人
苫小牧—東京	42,735	38,327
苫小牧—仙台—名古屋	78,119	136,800
苫小牧—八戸	112,466	264,931
苫小牧—仙台	21,765	30,724
苫小牧—大洗	31,163	32,114
苫小牧—東京（自貨定）	64,964	958

輸送量は、中長距離フェリー輸送量の断然トップを行く。他のフェリー（対本州間）輸送量は次のとおり。

表 9 津軽海峡線以外の北海道・本州間フェリー輸送実績（除苫小牧港）

昭和61年度 道運輸局調べ

航 路 名	トラック 換算台数	旅 客 数
小樽—舞鶴・敦賀・新潟	184,557	223,496
釧路—東京	38,366	36,237
室蘭—八戸	59,100	86,685
室蘭—大洗	35,297	25,274
全 道 計	668,262	875,546

5. 函館港の変容

エネルギー革命が交通の変容をもたらす。それは、陸の王者国鉄の衰退と旅客輸送の主役が、航空機にとって代る形をとって現われた。その変容により、最も影響を受けたのは函館港である。

石炭を燃料として、鉄道及び青函連絡船が走り、青森港と函館港を連絡していた昭和30年代まで、函館港は本州—北海道間旅客を独占（青函連絡船による）農産物等の雑貨も青函連絡船により、独占的に運送されていた。

表10 30年代青函連絡船の市場占有率

（移 出）

昭和 年	青函連 絡船A	鋼船B	合 計 A + B	A / C
30	2,063 ^{トソ}	9,283 ^{トソ}	11,351 ^{トソ}	18.2%
40	3,165	18,647	21,812	14.5

（移 入）

30	855	1,274	2,129	40.2
40	2,849	6,276	9,126	31.2
44	6,371	25,130	47,316	13.3

(旅 客)

昭和 年	青 函 連絡船 <small>千人</small>	航空機 <small>千人</small>	青函連絡船の 占 有 率
30	2,251	91	96.1
40	4,226	858	83.1
43	4,657	1,691	73.1

昭和63年3月13日、青函トンネル開業と同時に、津軽海峡の女王、青函連絡船は廃止、ここに、青函連絡船の港湾としての函館港は終止符を打った。

昭和30年の旅客の96%は青函連絡船が運んだのに、昭和60年、対本州旅客の90%以上が航空機を利用すると、新聞報道されていた。もっとも、昭和40年、稚内利礼運輸社長蔦井与三吉氏が、当時、奥尻島との離島航路及び津軽海峡旅客定期事業を行っていた道南海運KK（国鉄系）の経営難打開のため乗り出し津軽海峡フェリー事業を行う東日本フェリーKKを創立してから、津軽海峡フェリーが、青函連絡船の補充を勤めることになった。

青函連絡船廃止後は、この東日本フェリーが代って、海の女王の座を占めることになる。だから函館港は、物流の地方據点港プラスフェリー港に変容したのである。雑貨の多くは、青函トンネルが代替する。

昭和61年、次のような数字が示される。

	旅 客 <small>千人</small>	乗用車 <small>千台</small>	トラック <small>千台</small>
津軽海峡フェリー	789	139	289
中・長距離フェリー	876	193	563
国鉄連絡船	2,066	35	—
計	3,731	369	852

表11 函館港鋼船輸送量の推移

北海海運局調べ
千フレート・トン

昭和 年	積	揚	計
25	1,772	235	2,007
30	182	203	386
35	501	777	1,279
40	580	1,119	1,700
45	2,338	2,371	4,710
50	2,603	2,128	4,732
55	2,731	1,983	4,714
61	2,333	2,251	4,585

6. 室蘭港

昭和38年、苫小牧港供用は、臨海工業港としての室蘭港を変容させた。苫小牧港が北海道物流の玄関港に変容するに及んで、それ迄、臨海工業港プラス北海道物流（とくに石炭積出港）港であった室蘭港は、物流港としての影を薄めたのである。かつて北海道物流の王者であった室蘭港は、今や、鉄鋼、造船不況のため、鉄冷えの街と化した。

こうなると、鉄鋼、機械工業のような純生産財独占資本の城下町は、きびしい景気変動、不況の波を深刻に受けることになる。

表12 室蘭港の鋼船輸送量の推移

北海海運局・道運輸局資料
千フレート・トン

昭和 年	積	揚	計
25	2,844	768	3,612
30	4,716	1,355	6,071
35	8,334	4,496	12,830
40	8,450	9,068	17,519
45	7,019	15,842	22,961
50	6,265	17,514	23,780
55	7,521	17,646	25,168
60	7,667	14,795	22,463
61	6,635	12,909	19,544

55年以降の鋼船輸送実績の衰退、とくに、外貿の衰退は、苫小牧港の競合にせり負けたことと鉄鋼輸出の停滞のせいと考えられる。

中長距離フェリー基地としても、苫小牧港におくれをとっている。

室蘭港の中・長距離フェリー

事業社名	航 路	船 名	G/T	旅客定員
東日本フェリーKK 同	室蘭一八戸	ばらん	5,011	520 ^人
		ばにあ	5,110	520
	室蘭一大洗	ばるな	16,722	680

昭和61年の輸送実績

	トラック換算	旅客数
室蘭一八戸	59,100 台	86,685 ^人
室蘭一大洗	39,524	25,274

7. 釧路港

表13 釧路港鋼船輸送量の推移

北海海運局・道運輸局調査
千フレート・トン

昭和 年	積	揚	計
25	1,118	123	1,241
30	1,562	348	1,911
35	2,673	595	3,268
40	3,752	1,310	5,063
45	3,691	3,397	7,088
50	2,427	4,451	6,879
55	3,840	6,119	9,960
60	4,200	5,909	10,110
61	3,842	6,093	9,942

釧路港だけは、苫小牧港を除く重要港湾中、伸びている唯一の港湾である。石炭も、優秀な技術と炭量を誇る太平洋炭の存在の故に、それ程輸送量も落ちていない。それに紙パルプ工場の進出がある。

近海郵船KKのフェリーまりも（9,312トン、旅客定員826人、トラック118台、乗用車58台）、さろま

（8,884トン、旅客定員445人、トラック120台、乗用車51台）もあり、道東地方拠点港として、文字通り道東の物流の窓口である。同時に日本有数の漁港でもある。

8. 留萌港

表14 留萌港鋼船輸送量の推移

北海海運局・道運輸局調査
千フレート・トン

昭和 年	積	揚	計
25	224	36	260
30	628	44	672
35	1,311	32	1,343
40	1,665	120	1,786
45	1,725	923	2,648
50	1,017	1,351	2,368
55	958	1,320	2,278
60	724	1,137	1,862
61	546	1,219	1,765

石炭の積出港である留萌港は、昭和55年以来、取扱量が当然急落したが、目立つのは揚荷、移入量の著しい増加である。それは石油製品とセメントの移入によるものであり、エネルギー革新、鉄筋コンクリート化する建物・道路の変容の為である。

このことは、留萌港が日本海に面する漁業基地であり、道北日本海の

重要港湾としての性格に変化がないことを証明する。但し、石炭移出港としての特色は、ほとんど無くなった。

9. 稚内港

表15 稚内港鋼船輸送量の推移

北海道運局・道運輸局調査
千フレート・トン

昭和 年	積	揚	計
25	9	4	13
30	9	6	16
35	21	34	55
40	53	61	114
45	95	177	273
50	46	425	471
55	28	441	469
60	32	470	502
61	26	378	405

この港は、50年代に貨物取扱量が増大した。ほぼ年間40万トン台を維持する。40年の4倍、5倍だから、この20年間に、地方拠点港として重きをなしたといってよい。その特色は、揚荷の増大にある。その内容は石油製品の急増。地方拠点港としての石油配分基地の性格を持つものといえよう。

この港は、それ以上に、利尻島、礼文島という2つの離島との発着港として重要である。今をときめく日本フェリー界の巨峰、東日本フェリーは、ここに本拠を置き稚内利礼運輸KKから出発した。

釧路と並ぶ水産基地、漁港でもある。

10. 「船内」の放逐

エネルギー革命以来、港湾は機械化の1途を辿った。港湾に与えた影響は、各港湾相互の機能分担を変え、港湾の発展と衰退をもたらしただけではない。

決定的に重大なことは、全港湾の労働行程を変革し、簡約化したことにある。港湾運送の労働行程は、従来、船内部門を中心にして、倉庫、陸運と海運とを連絡していた。機械化、所謂革新港湾の出現により、その「船内」部門自体を放逐した。

昭和59年実施された港湾運送事業法改正で、革新荷役に対応すべく、船内荷役事業と沿岸荷役事業とを統合して「港湾荷役事業」と名付け、これに免許を与えようとしたのはそうした変化があったからである。具体的には、船内労働者を港湾運送行程から放逐することである。事業としては、船内事業を不要とし、廃止することである。それによる運送費の節減と運送時間の短

表16 全道及び函館港100トン鋼船輸送貨物量と船内荷役量の比較

千フレート・トン

昭和 年	全 道			函 館 港		
	輸送量	船 内	%	輸送量	船 内	%
26	10,700	11,074	103.4	333	不 明	不 明
27	9,808	8,972	91.5	349	不 明	不 明
28	10,168	9,925	97.6	483	不 明	不 明
29	10,608	9,122	86.0	436	398	91.3
30	12,531	11,355	90.6	386	389	100.0
31	15,078	13,682	90.8	545	486	89.2
32	16,073	13,978	86.9	715	463	64.8
33	14,848	12,520	81.6	929	442	47.6
34	18,277	14,820	81.1	1,030	464	45.0
35	23,784	19,284	84.5	1,279	512	40.0
36	28,346	24,127	85.1	1,547	593	38.3
37	26,976	22,887	72.3	1,602	574	35.8
38	31,654	26,974	85.2	1,706	560	32.8
39	33,941	28,511	84.0	1,657	586	35.4
40	34,421	28,736	83.5	1,700	659	38.8
41	39,165	31,546	80.6	2,150	713	33.2
42	44,059	34,795	79.0	2,691	830	30.8
43	45,593	34,267	75.2	3,025	947	31.3
44	47,816	34,303	72.0	3,887	826	21.3
45	52,003	35,850	69.0	4,710	838	17.8
46	50,200	32,454	64.6	5,093	769	15.1
47	47,171	29,352	62.2	4,623	781	16.9
48	59,010	34,108	57.6	5,094	869	17.1
49	67,945	34,786	51.7	5,487	776	14.2
50	60,863	28,969	47.6	4,732	569	12.0
51	63,845	29,129	47.3	4,385	776	17.7
52	66,157	29,725	44.9	4,246	664	15.6
53	64,026	27,836	43.4	3,634	578	15.9
54	70,291	31,752	45.1	3,654	652	17.9
55	71,280	33,676	47.2	4,800	936	19.5
56	67,591	30,887	45.7	4,572	977	21.4
57	65,816	30,409	46.2	4,893	971	20.0
58	69,317	31,880	45.9	5,710	1,076	19.2
59	66,422	32,962	49.6	4,963	1,082	21.8
60	69,495	33,943	48.8	4,924	1,131	20.0
61	63,482	30,260	47.7	5,585	929	16.0

(注) 1. 資料出所：北海海運局。59. 7. 1. 北海海運局と札幌陸運局統合により運輸省北海道運輸局資料。

2. 輸送量は、鋼船輸送実績＝(内航)＋(外航)

3. 船内＝船舶積卸し実績＝(石炭)＋(雑貨)

4. フェリー、国鉄連絡船を含まず。

縮が目標。それは同時に、臨海倉庫業の空洞化をもたらした。小樽港の運河問題が起り、小樽・函館両港の倉庫は今やイベント会場と化している。

ここにおいて、従来の港湾運送事業そのものが不要化し、廃止されようとしているといえる。港湾運送の内容が変革し、正に「革新」されたのである。

北海道の最も古い港湾で輸送量400～500万トンの中堅港、函館港が最も顕著にそれを表現する。

第15表では、全道と函館港の100トン以上鋼船の海上輸送量と、そのうち船内部門が扱った荷役量との、昭和26年から61年迄の比較がしてある。海上輸送のうち船内扱い分が、30年全道で90.6%，函館港100%が31年たった61年度、全道47.7%，函館港、実に16%と激減している。

11. 結 び

以上、北海道重要港湾の戦後の変革を分析してみた。

日本の港湾は国と地方公共団体が共同建設するが、国家主導型で、従って国家の港湾政策に左右され易い。然し北海道程、それが鋭く、かつ、あからさまに、具体化されている地域は他にはないのではないか。

北海道では、建設は北海道開発庁、行政は北海海運局・道運輸局が担当している。

港湾が「国家政策」によって激変すれば、その港湾と港湾地区及びヒンターランドの関係も又変化する。

ここに、証明したのは港湾とヒンターランドが固定的関係にあるのではなく、変化すること。日本では、特に、国家の政策によってそれが起っていること、その変化は、正に、合理化政策の追求と実現にあるということである。

ヒンターランドの類型化と領域の測定

—その類型と開拓手法について—

千須和 富士夫

(港湾都市情報サービス)

目 次

1. 問題の所在
2. ヒンターランドは創造と競争の産物
3. 技術革新と産業構造の変化が港湾にもたらす影響と港湾としての対応
4. 競争の終わり

1. 問題の所在

いま港湾Aの背後圏を空間的に捕捉する目的で、境界線を図上で引くものとする。交通経済理論を援用すると、

$$\overline{AD} - \overline{BD} = \frac{P_a - P_b}{r}$$

で描ける。

ただし \overline{AD} は港湾Aが港湾Bの背後圏と接する境界線までの距離、 \overline{BD} は同様に港湾Bが港湾Aの背後圏と接するところの港湾Bの背後圏の境界線までの距離であり、 r は運賃率であって、これは \overline{AD} 内も \overline{BD} 内も同一とみなされている。 P_a 、 P_b はそれぞれ港湾A及び港湾Bの背後圏内の商品の価格である。

この式は、港湾Aと港湾Bとの間の境界線は、各背後圏内の商品価格の差を運賃率で割って得た商の値、すなわち双曲線を描くことが予想されている。⁽¹⁾

商品価格は、輸移出の場合でも、逆に輸移入の場合でも、生産財でもまた消費財でもよい。港湾Aまたは港湾Bを通過することによって実現できる価格であり、かつAD内またはBD内のいかなる点においても、同一商品が同一距離において、つまり同一条件において実現できるものと仮定しての価格である。

したがって港湾Aまたは港湾Bのいずれを選ぶかは、運賃率や価格形成の条件が同一であれば、商品価格に差が生じると予想されている。もしA、Bいずれを選んで、価格差が生じないとするならば、港湾Aと港湾Bとの境界線は等間隔の直線を両者間において描く結果となる。

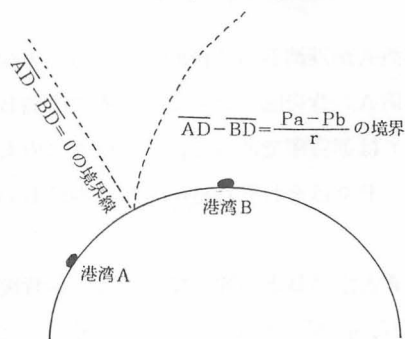
これは図示すれば、図1のごとくとなる。相隣り合う港湾間の境界線の理論上の値は可量的であるが、奥行きはどうなるかの問題が残る。

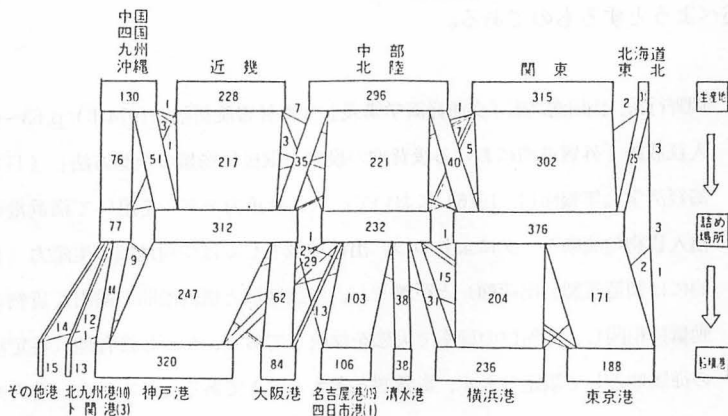
わが国のように島国である場合には、輸出入貿易品であれば、開港間の境界線を求める方法があり、内貿貨物であれば、避難港・漁港を除く港湾間の境界線を求めて左右と背後の奥行を計測することができる。²⁾

しかしながら、貨物は有体物であって、取扱い上あるいは取引慣行上などによる特質があり、隣接している港湾間で境界線が引かれるのではなくて、もっと広範囲な圏域で、港湾が選択されるということになるであろう。また市場の変化や生産・消費のタイミングを図るために、近隣の港湾を経ずに遠隔地の港湾を通過させるかもしれない。

例えば、名古屋港における実態調査で、生産地から港湾への近距離性が港

図1 2港湾A、B間の背後圏





(2) 60年10月中に全国の港から輸出された貨物395万トンを1,000とした。

湾選択の第一義的基準ではないことを実証している。⁽³⁾ 理由としては、①トラック運賃が特約できる、②配船の面からの制約（寄港頻度、航路のないことなど）、③納期厳守の基準がより重じられる、④総合商社経由貨物は、商社の指示（換金速度等に直結している）に従う、⑤慣熟性というノウハウの存在などが挙げられている。

この調査は荷主行動について非常に有意義な実状を明らかにしており、後で再び調査結果について参考とするが、生産地すなわち出荷地と港湾は立地距離によって左右されるという仮説は立たなくなっている。

試みに輸出コンテナ貨物の流動状況を図2にあげておく。輸出の流れの交錯状況が実に明確に推察できるであろう。この交錯原因を明らかにすることは重要である。

しかしここでは、これまでの運賃や商品価格、物流コストが背後圏と港湾を結びつける主要因という認識を改めて、技術革新、産業構造の変化など、わが国経済社会が蒙っている課題を踏まえつつ、取扱貨物量を増やすために港湾が主体性を発揮するならば、変量するものであり、将来へ向けてのヒンターランドのあり方を知ろうとするならば、港湾がいかなる立場で臨むべき

であるかをマーケティング、イノベーション、民主的運営の三つの側面から述べようとするものである。

注(1) 岡野行秀、山田浩之編「交通経済学講義」（青林書院新社、1974年）p.63～68。

- (2) 入江成雄「外貿港湾における後背地の役割と取扱貨物量の予測方法」（日本港湾経済学会年報No.14, 1976）において、入江は重力モデルを用いて横浜港の輸出入貨物の流動データによりつつ、出荷地域もしくは受荷地域の生産力（具体的には製造業製品出荷額）と距離とが、当該地域と横浜港間の輸出入貨物の流動量に相関し、90%位の確率で実態を反映しており、ただし後背地は特定港湾の従属地として限定できず、影響圏と考えるべきであるとしている。重力モデルは所詮表面的な関係をあらわすにすぎず、本質的には生産力との関係で、背後地と港湾の関係は考えるべきであると入江は付言している。

また国領英雄、三木栞彦「隣接二港湾をめぐる物流システムの考察——荷主の港湾選好行動を中心として」（日本港湾経済学会年報No.17, 1979）によれば、荷主は物流コストの最適解または準最適解に基づき港湾選好の無差別曲線を形成し、一方港湾及び船舶側の時間要素の変化で、物流コストの閾値（転換値）から時間の遅れを伴ないつつ、港湾選好度が減少するというヒステリシス（履歴現象）モデルを展開し、さらに荷主行動の観察にマルコフ過程の概念の応用を図り、学習効果をふまえ、引き続き荷主が同一の港湾を選ぶ確率をモデル化した。結果的には競合する港湾が荷主の港湾選好行動の結果として今日の貨物のシェアを分担していると考えた場合の現象そのものと、次期に予想される選好の確率をモデル化するに留まらざるを得なかった。

- (3) 岡野不二男、森茂也、木村武彦「貿易における利用港湾選択基準に関する一考察——名古屋港の場合」（『日本港湾経済学会年報No.15, 1977）

2. ヒンターランドは創造と競争の産物

ヒンターランドが国際的に認められた概念となったのは、1844年西アフリカ海岸領有問題討議においてであったといわれる⁽¹⁾が、わが国に入ってきた

のも、19世紀末頃のことといわれる。⁽²⁾

ヒンターランドは、欧米港湾では海港からの河川交通を通して求められている概念であって、わが国ではそのまま使用できるかどうか疑問視する見方もある。⁽³⁾ しかしここでは、ヒンターランドを敢えて港湾の主体性と関連づけた場合の、港湾という自立した複合組織体⁽⁴⁾ にとっての市場と規定し、港湾の商圈と同義語に用いておきたい。その意味では、ヒンターランドは、港湾にとって単に空間的な存在対象ではなく、経済的連結性があり、有体物である商品が港湾とこの圏域との間で移動があるという二重性をもつとともに、創造可能な対象であるというべきものであると考えておきたい。

この創造の対象であるという意義は、これまでの議論で必ずしも無視されてきたわけではない。わが国の港湾管理者の立場で、次のような発言がなされている。

「広大なる後方地帯（Hinterland）は、一つの港の後方地帯であるのみでなく、他の一港又は数港の後方地帯である場合があるので、この場合には、各港は自港に貨物を引付けんとして、大いに努力するもので、その成功の如何は、全く経営者及び地方人の奮発如何によります。しかし港湾の設備だけで競争するのでは、まだ充分ではありません。港湾の徹底的発展を計るには、後方地帯を培養しなければなりません。一体港湾は、その付近に工業、商業、農業が発達すれば繁栄に赴くものであります。故に経営者は、普通その港湾所在地又は後方地帯に、各種工業の誘致発展を策するのであります。もとより一朝一夕にこれを成功することは出来ないでしょうが、遠大の計画と努力をもってすれば大抵成功するものであります。」⁽⁵⁾（現代仮名に改めた）

昭和2（1927）年から横浜で実施された第4期築港計画で、生麦・子安沖合埋立を行い、工業用地の造成をして工業誘致を図り、単なる仲継貿易港から自立的貿易港への転換を企図した当時の横浜港の気概が推察できる発言である。当時は「培養」というように、育てるものと理解したのである。

この「培養を行って繁栄を遂げている港湾を自立型港湾とよぼう。

それでは、創造対象としてのヒンターランドはどのようにして創出することができるのであろうか。市場概念を用いて、需要の内容を捕捉し、競争条

件下で競争を展開し、かつ需要そのものを創出するマーケティング手法こそ、港湾が第一にとるべき手法である。

港湾を繁栄させる最も重要な目標は、年々その港湾施設を通過する貨物の流れを拡大することにある。このため船会社に対して以上に、取引関係業者に対する港湾サービスの販売が、港湾マーケティングの努力の中心目標となる。船会社には配船を、荷主には貨物を持ち込むよう求める。この2点は、港湾と船社、荷主間の商取引とみなしてよい。船と貨物は相関しており、貨物が増えれば船は寄港し、配船数が増せば貨物が来ることになる。荷役・輸送のハードウェアやサービスの充実に加えて、貨物の流れを円滑にする通関、梱包、保管倉庫等の補助的サービスの良質・豊富な存在も必要であり、これら港湾産業の育成も課題である。経済的には、港湾のサービスを表示する諸料金について収益を保持し、かつ他港との競争性を維持するための適正化課題がある。

わが国の現状では、港湾管理者がすべての諸料金のイニシャチブをとることは不可能であるが、基本的には当該港湾を通過する貨物の物流コストが品目ごとに基準値を持つことが望まれるのである。わが国の港湾管理者の行うポートセールスが限界をもつのも、港湾産業の多くの業種をコントロールできず、施設提供の面から事業局の活動を誘導するに留まらざるをえないためである。

ヒンターランドを港湾の「市場」としたのは、港湾が自ら創造する対象であると同時に、他港との競争を行う対象であるからである。貨物や船舶の誘致は、競争そのものであり、港湾の広報宣伝は一つの誘致手段にすぎない。

アメリカのポートオーソリティにおける貿易振興部長の職責を検討してみれば、この理由が直ちに了解できる。彼らの職務は次の通りである。

1. 個々の企業に対して、地理的、商品別のセールス割当てを行う。
2. 特定の貿易ごとのプロモーション計画を作成し、スタッフを当て、遂行する。
3. 地域的、全国的あるいは海外の貿易で直接の勧誘努力を行う。
4. セールス努力を分析し報告する。
5. 他の担当部門との協調活動。

6. 貿易振興の面から港湾のすべての活動をカバーする会議に必要な代表・出席者を送り、貿易関係機関または会員をコントロールする。
7. 貨物誘致広告プログラムの計画、コントロール、監督を行う（以下省略）⁽⁶⁾

同じ産業立地を促進する場合でも、ヒンターランドを本来その隣接地域にのみもつ構造の港湾がある。工業港あるいは自由港として開発された港湾である。これは山上教授も指摘しておるが⁽⁷⁾ヒンターランドは閉鎖的であり、港湾地域そのもので貨物が流通して、内陸へ向かわない、もしくは内陸から搬入されてこないというタイプである。典型を類別化する目的であるので、完全閉鎖であるかどうかは問わないことにして、これを閉鎖型あるいは自己完結型港湾とよぼう。ただしこれら港湾が閉鎖的で、かつ立地企業にのみ便益が偏在するようでは、市場創造というよりも、企業への政策的な便宜供与といわれても仕方がないだろう。

港湾が整備されることそれ自体で、港湾の地域開発機能が独自にあるものとして、地域経済への需要効果の波及を測定する試みが現に行われている。⁽⁸⁾ 地域産業連関表を用いたものである。この点に関して、富田功教官が投資効果と運用効果を峻別しつつ、マクロ効果でみるのではなく、港湾機能を形成する個別経済主体及び都市背後圏の生産所得が絶対的かつ相対的に向上することであれば、経済効果があるとはいえないと指摘した点は正当な評価基準であろう。この基準にのっとった港湾の運営が行われてはじめて、競争の主体性、すなわち市場に働きかける条件が確立されるのである。この主体性を欠いた場合には、競争にも負け、創造の意欲も失うのである。この論理は、後で述べる。

簡単にいえば、港湾を支える複合組織体が、港湾を施設として改修したり、商圈の軸として市場を維持育成したり、都市としての整備や自治を推進しなければ、港湾自体が衰微廃退するという運命を担うということである。歴史的にみても、かつて繁栄をはやされた港湾が、今日において昔日の面影を遺物に僅かに留めるという事例は多数存在する。新たな交通機関の発達によるとか、自然条件の不適合とかの原因があったとしても、港湾を支えた複合組

織体の意志がどう働いたかによるところが大きいのである。⁹⁾

欧米のポートオーソリティでは、マーケティングを重視している。それは港湾にとって死活の問題と認識し、積極的に港湾の周辺への工業立地を誘いかけている。工業の産物や工業に従事する労働者家族の蛸集が求める消費財など、出入する貨物はその港湾にとって獲得された貨物（Capture cargo）とみなしているからである。¹⁰⁾

ヒンターランドの創造とは、産業を立地させ、国内及び世界各地との貿易振興に当たる。古い表現によれば「培養」もその一つであって、産業立地勧誘である。港湾が開かれた契機はこの際問うことなく、現存する港湾のためには歴史的に培われた背後経済を維持し、拡大することが基本であって、一旦立地した産業については、地域に定着し、地域に責任をもってもらわなければならない。立地誘致に当たっては、そのための基盤整備や優遇措置を行うのが一般的な手法であるからであり。地域住民も定着を望んでいる。立地企業は就労機会を与え、地域の関連産業に新たな市場機会をもたらすと同時に、それ故にこそ、立地後は地域に対し、責任を負わなければならないのである。

近年、港湾は単に物流や生産の場のみとは考えられず、港湾空間を総合的に活用して行こうという機運が生じている。利用形態や開発手法をみると、テレポート、沖合人工島、マリーナ、マリリゾートなどウォーターフロント整備事業があるが、これらは必ずしも港湾ごとの独自の創造物ではなく、国策誘導あるいは時代追従の感をまぬがれない傾向にある。

国策誘導型港湾としては、かつて山本五郎が、国策を推進する機関として港湾を位置づけ、海運政策、貿易政策、産業政策、軍事施設など実現の場というように指摘したが¹¹⁾新たに国土利用の総合計画化の観点を港湾に加えておく必要がある。つまり国土計画そのものがヒンターランドの範囲を競争条件下でもある程度調整する機能をもつものとみられるからである。

国土利用の計画化の思想は、わが国では1940（昭和15）年、都市人口が38％に達し、かつ中国大陸での侵略戦争を展開しつつあった時期に、国策として定着した。閣議決定をみた「国土計画設定要領」がそれであり、目的とす

るところは①日満友におよぶ国防国家態勢の整備、②産業・交通・文化などの施設と人口の配分計画を土地に即して総合的に構成、③国土の総合的保全利用開発計画を立てる、④一貫した指導方針のもとに諸般の政策を統制的に推進するというねらいのもので、企画院と内務省が計画化を担当した。⁸²⁾ 国防目的が重点であったから、地域計画は、大東亜共済圏という経済ブロック内の自立態勢にみあう形で検討された。重要工業を地方分散するのは、空襲からの打画を少なくするという考えであったから、本来的に地域ごとの自立的発展を考慮するというものではなかった。当時の産業立地学のリーダー格であった川西正鑑も、交通力の確保を重視し、ドイツのアウトバーンを例に引きつつ、陸上輸送、海上輸送の意義を強調し「交通は国土計画乃至東亜共済圏の確立のための附随的なものではなく、むしろこれ等の計画の紐帯をなすもの」⁸³⁾と指摘したが、やはり地域計画と港湾との関連までは言及できなかった。

第2次大戦後の1950年（昭和25）年に国土総合開発法が制定され、地域計画、土地利用計画の基本法が出現した。

この法律に基づき、国または地方公共団体の施策の総合的かつ基本的計画である国土総合開発計画が策定されることになった。1987（昭和62）年6月の第4次全国総合開発計画に至る間、数次の改訂作業が行われ、「多極分散型国土の実現」が理念に据えられ、地方分権、東京一極集中是正の観点で、様々な誘導策を併せて行うよう国土審議会答申も謳っている。港湾を含む交通施設の配置、規制がこの計画の中で表現され、計画的には総合性を確保できるようになったが、問題は計画の実現過程は、企業意志に待つものであるだけに、実現されるものとされないものが当然生じざるをえない。したがってヒンターランドを確保したいとする港湾（もしくは地方自治体）は、自らの施設整備で終わるのではなく、あくまで企業誘致が基本となるのである。

しかし理念と実態とのかい離現象はますます大きく浮びあがってきている。

注(1) 山上 徹「交通サービスと港」（成山堂書店、昭和62年）p.81。

(2) 「コンサイス外来語辞典」（三省堂、1987年）によれば、明治時代に輸入され

たとある。木内信蔵は、都市または港の商業的勢力の及ぶ地域とし、背後地と訳している。（『世界大百科事典』平凡社、1981年）

港湾管理者がヒンターランドの意義を明確に指摘したのは何時頃であったか不明であるが、1920年代の港湾講演集に、横浜市港湾部長原静雄が「港湾の経営」と題する講演で「後方地帯」として言及している。

- (3) 有末・柁・荒木共編「交通地理学」（文明堂、昭和45年）p.153 で今野修平が提起した。背後地と使用している。
- (4) 山本五郎は「港湾の機構」と称しているが、経済の主体とみなすべき段階に入っているといえる。わが国ではポートオーソリティの自覚に乏しいが、経営主体と定立されたポートオーソリティには、経済行為としての理念があらゆる行動に一貫して行き届いている。山本五郎「港湾経済」（倉友社、昭和24年）p.63。
- (5) (2)の原静雄、p.41。
- (6) National Maritime Research Center “Management of a Seaport”
（U.S Department of Commerce. National Technical Information Service 1973）p.278.
- (7) 山本、前掲書、p.105。
- (8) N.M.R.C.p.17.
- (9) 金子彰「港と地域経済」（『港湾』1988年1月号）港湾技術研究所で開発された港湾の経済効果の計測手法を金沢港のケースに適用して紹介している。
- (10) 富田功「港湾機能における経済効果の諸問題」（港湾労働経済研究所編『港湾機能の総合的課題』1979年）
- (11) 山本、前掲書、p.112。
- (12) 建設大臣官房広報室編「日本の土地」（建設広報協議会、昭和40年）p.13～26。
工業立地が企業意志によるので計画化がうまく行かないこと、土地利用を強力に規制する法的手段に欠けること、地価対策が充分でないことを計画化推進上の隘路として挙げている。
- (13) 川西正鑑「国防経済立地論—国土計画策定の科学的基礎—」（日本評論社、昭和17年）p.324～327。

3. 技術革新と産業構造の変化が港湾に与えている影響と港湾としての対応

2回にわたるオイル・ショックの影響を受けて、1960年代、1970年代、1980年代の中期までの各3期における世界貿易の商品輸出数量は、伸び率でそれぞれ8.5%、5.0%、2.5%と逐時漸減の傾向にある。経済成長と海上荷動き量との関係をもても、かい離現象が現われ、国際物流の変化の最大の特徴を示すに至っている。すなわち1980～85年間の経済成長率は日本が年平均3.9%、世界が同じく2.2%であったが、海上荷動き量はトンマイルベースで日本は年平均マイナス1.1%、世界的にはマイナス4.6%となり、とりわけ原油の落込みが顕著である。

表1 世界貿易の商品別動向

(輸出数量ベースによる伸び率) (%)

	60～70	70～80	80～86
全商品	8.5	5.0	2.5
農産物	4.0	4.5	1.5
燃料・ 鉱産物	7.0	1.5	△ 1.0
工業製品	10.5	7.0	4.5

出典 1986年度通商白書、原資料GATT

国際物流量の低落に伴ない、国際的な輸送活動や国内の生産・消費活動に相互作用を起こしており、省力化、省資源、省エネルギーなどの技術革新が生産・輸送の分野で広がり、製品の軽薄短小化及び多品種小量生産傾向が生まれ、輸送においては、多頻度小量移動、時間の短縮、適時配送、あらゆる面でのコストセーブなどが浸透してきており、これを受けた荷主も船社ともに港湾に対する物流要請は厳しくなっている。

1986年から急激な円高基調の原因となったアメリカ経済の二つの赤字、核軍事による財政赤字と、多国籍企業の利潤追求を容認するがために拡大する貿易赤字（アメリカ企業の海外生産と製品輸入が巻き起こしている貿易収支

面でのみ捉えた赤字である）は、わが国の産業構造に深刻な影響を与えている。

輸出企業は、円高により①輸出売上げ高の減少、②製品価格の下落、③競合輸入品の増加などが複合して、国内売上げ高減少と、収益悪化を招き、輸出比率の高い品種ほど大きい影響を受けたが、特に鉄鋼、造船の低下は著しく、一般機械、電気機器、輸送機械など様に悪化している。

最近の企業行動の特徴を経済企画庁の1987（昭和62）年調査で、取り出してみると次の様相が明らかになっている。

- ① 本業部門で過去3年間で拡大した製造業は44.1%，縮小ないし一部撤退したもの合計で15.3%，今後の3年間で縮小または撤退するもの9.8%，逆に拡大を予想するもの49.5%。今後の縮小化は素材型製造業で大きく，業種別では造船・繊維・車両製造等・石油・石炭・水産・農林・鉱業・窯業・土石の各産業分野。
- ② 縮小・撤退理由で一番多いのは「内外需要自体の増加がこれ以上見込めない」（46.9%），「円高，NIEs の追い上げ等によって輸出市場での国際競争力を失った」（40.6%），「円高，NIEs の追い上げ等によって国内市場での国際競争力を失った」（26.3%）「貿易摩擦により輸出が見込めない」（13.1%）で，市場性がない点が共通。
- ③ 本業部門の経営改善策の重点は，製造業では「生産性向上のための合理化・省力化」（73.1%），「新製品の開発」（44.8%），「既存商品の高付加価値化」（35.2%）の順，新製品に重点を移してきている。
- ④ 多角化・新分野進出先は製造業では，今後5年間を通じ，新素材開発（45.3%），マイクロエレクトロニクス関連（35.0%），情報・通信（30.1%），バイオテクノロジー関連（28.7%），住宅関連（25.8%）の順，企業間では相互乗入れにより競争は激化するとみている。
- ⑤ 海外生産の過去の実績は表2の通りであるが，今回の調査では加工型製造業の今後の現地生産比率10%以上が20.1%の企業において考えられている点に注目したい。

表2 機械輸出業界の海外生産動向 (単位: %)

業 種	計画中	海外生産比率		
		現 在	1987年	1991年
民生電子・電機	73	10.2	16.8	23.3
事務機器	100	8.0	18.0	30.0
光学機械	75	12.8	13.5	30.0
ベアリング	50	3.5	5.0	7.5
工 具	27	0.1	0.3	1.6
通信電子機械	67	3.4	6.7	10.1
重電気機械	50	1.0	1.5	2.5
工作機械	80	4.0	10.4	16.0
建設機械	50	0.5	1.5	3.5
産業車輛	75	1.5	6.0	11.3
繊維機械	57	1.7	4.6	12.0
木工機械	25	3.3	5.0	7.5
農業機械	40	0	0	12.0

注. 計画中は調査企業のうち海外生産の拡大を計画していると答えた企業の比率。海外生産比率は内外の総生産に占める海外生産の比率。

資料: 日本機械輸出組合調べ(「日本経済新聞」1986年11月13日)。

以上おおまかに企業動向をみたが、これまでの一般的潮流を裏づけ、かつ拡大して行く方向にあることが知られる。

ところで企業が港湾選択基準をどのように持ってきていたかを顧るならば、

- ① 総合商社経由の輸出貨物は、商社が港湾指定権をもつ。かつ貨物及び通関手続についての慣熟性が重視され、商社本社最寄港及び慣れた海貨業者を起用する。
- ② メーカーの場合は、総合商社経由であれば、輸出コンテナでも、メーカー至近港のCY, CFSは利用しない。その理由は換金の便が商社本社渡しにあるからであり、ただ重量物の場合はこの限りではない。
- ③ 年間出荷回数の多いメーカーは、港頭地区倉庫のインベントリー機能を利用している。
- ④ 直貿メーカーの場合は、バイヤーが船名指定権を持つことが多い(FOB契約による)。外国船配船の多い(寄港頻度の高い)港湾が選ばれる。

- ⑤ 海外に販売法人を持ち、全国に工場展開している直貿メーカーは物流コストの合理性を貫こうとし、近接港湾利用が行われる。工場が一か所に集中している場合は、港湾の慣熟性が重視される。
- ⑥ 競争港湾間で無差別、あるいは相対的劣位であっても、当該港湾の港運事業者の精力的サービス、積極的セールスにより貨物を誘致することができる。
- ⑦ インランド・デポは特定港湾の貨物誘致には結びつかない。

ヒンターランドは創造と競争の産物と述べたが、⑥は競争に打ち勝った結果を表わしているものである。こうした個別事業者の努力とノウハウに依存するだけではなく、港湾管理者を先頭とする港湾全体が基本的な対応姿勢をまず持たなければならない。

産業構造の変化に順応する形で、企業を港湾後背地から任意に撤退させてよいものであろうか。企業グループが全体として地域に対する責任を持ち、縮小撤退に代わる代案提出を行わせ、企業行動を恣意的に放任させない地方自治体の厳しい対処の仕方が、失業・転廃業に苦しむ地域住民の意志を表わすものでなければならないであろう。地方自治体の民主的運営路線の貫徹が求められるゆえんである。企業従属型であればあるほど、受ける住民側の傷は大きくなる。その反動として、港湾整備を軸に地域を発展させようとする主体的意欲を失わせることになる。

次に必要なのは、港湾としてのイノベーション対応である。生産や物流分野での技術革新は、地域や家庭にとって決して無縁ではない。選択基準の③は、荷主が港湾において、保管機能を重視していることを意味しており、保管機能を補完するものとしての情報システムによる対応がある。

港湾管理者は、埠頭施設及び上屋・野積場施設について対応はしてきたが、通過利用を重視するあまり、貨物並びに輸送機器の取扱い場所は従属的なものと考えてきた。しかし物量が技術革新下で軽薄短小化してきているとはいえ、基調としては増加傾向にあることは否定しえない。品目により変化はあるとしても、港湾は本来的に大量輸送を媒介する場所である。貨物を保管、流通加工し、またそれらに必要な輸送機器、荷役機器の保管施設を備えなけ

れば、コンテナ化、専用輸送化する需要に応じられないのである。

さらに取扱いユニットの大型化の問題がある。コンテナ・バンの背高、体積の拡大は、大型荷役機器を必要とし、水深の一層深い埠頭を必要とする。アメリカで行われた1980年港湾需要調査では、1990年までは3,000TEUを越すコンテナ船は出現しないとみられていたが、現在4,300TEUコンテナ船が就航するに至っている。鉄道輸送も2段化を進めている。

イノベーションには莫大な投資が随伴する。しかし投資を進めない限り、衰退するという原則は認めざるを得ないであろう。アメリカでは Hab Center の概念を用いて、港湾間の競争で各港はしのぎを削っている。ハブ・センターとは、車の軸のことであり、これに対立する概念はフィダーポートである。つまり、車の軸のように諸港の中心となり、フィダーサービスの中心となることである。そのことによって、貨物量を増大させ、定期航路の寄港地とさせ、世界の貨物と産業を呼び寄せようとする思想である。いうまでもなく、投資と収益とが均衡し、さらに再投資の機会を生むだけの資本蓄積を行おうとするものである。このために、一番重視しているのが、港湾における総合情報ネットワークシステムの構築である。ただネットワークを域内に張りめぐらすことだけではなく、世界との交信を可能にしようとする機構も用意されている。ネットワークの構造も合理性の上に立って構築されている。

基盤整備の中に情報ネットワークが組み入れられ、管理者がサービスするだけでなく、税関もフォワーダーも、船社も内陸の陸運業者も銀行も各方面から接続可能で、かつ一定の必要な情報交換ができるようにしていかなければならない。情報ネットワークは、貿易流通を補完する手段ではあるが、この手段を充実することによって、港湾の土台を固め、機能を広げることが可能とするのである。

港湾におけるイノベーションは、もっと多面的でありうるであろう。鉄道を活用するための、コンテナ積換え基地の整備や、内陸水運の積換え施設、航空輸送との接続施設など、今後の輸送の多様な利用形態から推量しても、イノベーションが行われるべき分野は、港湾にはたくさんあると思うし、技

術開発を港湾内部からも展開しなければならないであろう。ヒンターランド問題は、海上の対向地にもあるという指摘があるが、まさに全方位で考え、開拓すべきものであろう。

- 注(1) 経済企画庁「発展基盤の多元化を進める企業行動—昭和62年度企業行動に関するアンケート調査報告書」(大蔵省印刷局, 昭和63年)
- (2) 岡野不二男・森茂也・木村武彦「前掲論文」
- (3) U. S. Department of Commerce, Maritime Administration, Office of Port and Intermodal Development “National Port Assessment 1980~1990—An Analysis of Future U. S. Port Development” (1980) p. 7~8, コンテナ船が6,000~10,000TEUのスーパーサイズとなった時、ターミナルに本質的な転換が起きると指摘している。

4. 競争の終わり

ヒンターランドを考えるに当って、想起すべきは北見教授の指適である。北見教授によれば、A. J. Sargent によりつつも、背後圏は港湾に与えられた地理的、交通事情的、人口集積、生産構造などの諸条件によって、港湾間の競争もしくは背後圏の独占を生むとする競争の派生という問題、2番目に背後圏の広狭に基づく港湾の格付の問題、3番目に生産力を土地面積に依存する農業生産を中心にして「経済的社会的構造的なあまりとりあげられていない」ところの資本集積に係る問題の3点を析出している。

3番目の問題は、前2者の内在要因そのものの意義を問うものといえる。北見教授はいう。「日本の港湾機能が国家政策によってきわめて大きく左右されるという『体質』を考える時、もはやヒンターランドの概念は地理的事情あるいは交通事情などの要因以上にその『体質』的要因が重要な役割を演じていると思われる」と。したがって資本集積は国家主導型であり、港湾機能の背後にある歴史的な経済・社会構造の変革に密接なかかわりをもつと考えられている。A. J. サージェントやE. A. カウツの提起した「運賃の

極小化」や「生産費の最小化」問題は、経済的合理性を追求しており、立論当時のヨーロッパ資本主義の発展段階の反映といえる問題意識である。国家独占資本主義段階の運動法則が働く現今のわが国においては、先掲の特質を踏まえつつ、当面する政治、経済、社会の諸問題を媒介として、港湾機能とヒンターランドの関係を考察しなければならない。と同時に、残り続ける課題と解決の方向を北見教授は指摘しているものといえる。北見教授の主張は港湾機能を支える都市の主体性であり、港湾地域を含む都市の住民の自主意識の涵養である⁽¹⁾。この点に注目しなければならない。

現在のわが国が直面している港湾における資本蓄積の構造は、大胆に言えば、港湾を公共投資によって整備し、港湾の利用によって私企業が自らの資本蓄積に役立てるというのが実態である⁽²⁾。

港湾は複合組織体であり、資本的には公的資本と私的資本が併存し、機能的には国民経済の使用（消費手段）と個別企業的使用（生産手段）とが併存している。個別企業としては海運、巨大産業が中心であり、通過する貨物も巨大産業資本の商品が主流である。

地方自治体が負担する港湾整備・運営費は地域住民や地域定着企業の利益を代表する裏づけとなるが、地域住民の利益に反する港湾投資や港湾利用が行われる時、そこでは商品を生産販売するために港湾を利用する資本と、資本の下で所得を得て生活する住民（大多数は給与所得者であり、また小規模事業者である。）との対立が起こる。これはまさに階級対立そのものといえる。

港湾取扱い貨物を無限に増やすために、ヒンターランドを創出すること、港湾間で競争を行うこと、これらは公私の資本の複合組織体としての資本そのものの競争である。完全な計画経済体制へ移行しない限り、この競争は静止することができない。

例えば1992年にEC諸国の経済統合が計画されているが、関係国の港湾間の調整はできていないとJ. G. ボードレールは指摘している⁽³⁾。ECの進める統合は、資本同志の統合であって、階級対立を止揚するものでもなく、資本の競争と国内における階級対立を残したままであるからである。

本稿では、ヒンターランドの問題の所在は、非歴史的な空間の計測によることではなく、歴史的な競争と創造の産物であり、自立型港湾、閉鎖型港湾、国家主導型港湾と一応類型化した。その類型化へ基礎には資本蓄積のタイプによるのがよいと思われるが、わが国の事情からは載然としにくいのが、むしろ港湾生成の特質ともいうべきであろう。

資本蓄積と港湾を担う都市の住民の自治意識とは深くかかわり、港湾の成長、将来展望にも直接つながるものである。

港湾間の競争は階級対立が止揚されるまで続くと考え。したがって、ヒンターランドをめぐる問題は、港湾間の競争のようにみえて、実は資本間の競争の姿といえるのである。

注(1) 北見俊郎「都市と港」(同文館 1976) p.119～121, p.132, 市来清也「港湾管理論」(成山堂書店 昭和58年) p.129, 市来教授は背後地は港湾の勢力圏であり、港の経済的価値を決定するものと理解している。

(2) 港湾をめぐる資本蓄積論は、徳田欣次・柴田悦子編「現代の港湾」(税務経理協会 昭和62年) p.113～123で土居靖範、柴田悦子がふれている。

(3) Jean Georges Boudelaire 「Port Administration and Management」
(The International Association of Ports and Hanbors 1986) p.330
～333.

港の背後地とネットワークについて

山 上 徹

(日本大学)

目 次

はじめに

1. 港の立地の役割と変化
2. 港の背後地と商圈
3. 空港の立地と背後地
4. 欧米の空港間競争
5. ハブ・スポーク型ネットワークと課題

あとがき

はじめに

飛行場 (aerodrome) という用語は、今日の空港 (airport) という用語よりも、かつて多く使用されていたが、飛行場とは、航空機の離着陸 (水) するために必要な滑走路を含んだ一切の土地または水面を意味している。航空機が離・着陸、繫留するために工夫された人工台 (platform) で、「単に空に向かってのみ方向づけられたものである。¹⁾」航空機のみに関係するものである。空港は、海港 (seaport) から交通需要の変化により、その機能が飛行場 (着陸帯, 進入区域, 進入表面, 水平表面) や航空保安施設だけでなく旅客・貨物の施設, 航空機の整備・駐機施設, 燃料給油の施設及びアクセス施設等が包括される。空港は、単なる飛行場以上のものである。

「宇宙基地 (astrodrome, cosmodrome) という用語を使って宇宙港 (astroport, cosmoport)」という言葉は使用されていないことから理解できる。昭和31年4月に公布され、空港を公共事業費で整備することを可能とした空港整備法は、その第2条で「……空港とは主として航空運送の用に供する公共用飛行場であって……」と定義している。つまりわが国では、空港は、一般公共のために開放された飛行場であり、空港整備法にいう第1種空港は国際航空路に必要なもの、第2種空港は国内航空路線に必要なもの、第3種空港は、地方的に空運を確保するために必要なものと、それ以外に米軍・防衛庁が管理する千歳、小松等の共用飛行場がある。

空港は、海港と同一の機能を保有し、旅客の乗降や貨物の積卸等の諸機能と空間を提供し、まさに外港と滑走路、操船水域と航空機の自走区域、旅客ターミナルとエアターミナル施設、乾ドックとメンテナンス・ハンガー・ハバースターの事務所とコントロールタワーとが類似しているといえる。空港は、「空と陸」の双方を結合し、海港は「海と陸」の結節サービスを提供する空間である。さらに海港の波及効果は、直接的・間接的に港の利害集団は、多岐に及び広範な産業の繁栄の場を提供してきた。先端技術産業は、「航空輸送に依存すると同時に、技術開発の主体である技術者グループは常に航空機を利用して技術情報の交流を行うことになる。とすれば、21世紀社会へ近づくにつれて、海の港の時代から空の港の時代へと大きく転換してゆくはずである。²⁾」空港も今日、産業構造の変化をはじめ、時間価値の増加により臨空産業・都市を形成する波及効果には大なるものがある。

本稿では、海港と類似する空港の基本的機能を分類し、その固有の機能が今後、世界的にいかに変化し、空港間競争の可能性をもとに背後地をはじめ、ネットワーク問題について考察してみるつもりである。

1. 港の立地の役割と変化

1930年代において海港の立地についてカウツは、先ず地理的、自然的条件による「海洋の位置」(die Meerslage), 「海岸の位置」(die Uferlage)

により生成するとしたが、資本主義経済の発達により「背後地の位置」(die Hinterlandslage), つまり経済的機能が海港の立地を決定することの必要性を指摘した。単なる海上に向かつての「集散機能」から内陸背後の都市との結合「通過機能」を形成するようになり、経済的側面から港の立地を考察することの必要性を論じたのであった。つまり資本主義経済の発達により、港と背後地との経済的関係がより重要になり、諸々の変革を受けるものとした。海港の建設は、古来のような海洋の位置、海岸の位置による海象、気象、地形的条件から不適切であるとみなされる地域でも、技術的に築港が可能となった。換言すれば、築港の技術の大いなる進歩により、人工的に運河、港の機能の確立ができるとした。背後地の位置の重要性を海上運賃から考えても妥当することを指摘した。つまり海上運賃は、距離単位からみれば、鉄道および内陸路の輸送費よりも極めて低廉であるので、水路を可能な限り利用し、陸上輸送を短縮すべきであるとした。それゆえに海上運賃が海岸域で低廉でまた内陸地に奥深く入り込んだ港が高額ということがなく、両港ともほとんど同一であり、すなわち背後地に位置する港は、内陸輸送費の差だけが明らかに低廉となるとした。

しかし船舶の大型化、専用化の傾向が進んだ1970年代頃より、次第に世界の海港の開発傾向は、とくに欧州では、背後地の位置の主要港は河川の通航限界点に立地していたドック式の伝統的な工業港では、対応ができなくなり、河口周辺に外港が開発された。内陸の背後地の位置の時代から、カウツのいった自然条件の価値が異なるが、河口周辺へと新港の開発がみられ、海岸の位置時代と変化した。このように港の立地の変化は、新規地点への大々的な建設により、航路の便利な状況にある海岸線を志向するようになった³⁾。また反面、背後地の位置により成立した港は、機能的にも旧式化、陳腐化してきており、ポートオーソリティは不必要化したドック施設を転売し、その跡地は住宅、第3次産業の進出する結果となった。その取得資金により背後地の位置の港の近代化、再開発への投資を実施している事例が、欧州のポートオーソリティにみられるようになった。

わが国では、1960年代、太平洋ベルト地帯に位置する多くの都市は、海港

を核にして経済・社会活動がなされていた。この時期は経済の成長・拡大の時期であり、重化学工業を中心とした製鉄、石油精製・石油化学等の臨海・装置型産業であった。地域開発の重点は、臨海コンビナートに代表される工業港の整備・開発策がとられた。いわゆる港と都市が一体とした新産業都市や工業整備特別地区の建設が典型的なものであった。その後、水質汚濁等の外部不経済の問題が露呈し、大規模開発は、都心からかい離れた遠隔地でなされるようになった。しかし20年後の1980年代に都市・地域の盛衰の要因は、「高速交通体系、とりわけ『空港』にかかっている。地域も空港を核に活性化をはかろうとしている⁴⁾。」重化学工業を中心とした海港の開発から、とくに多くの地方自治体は、空港の整備がこれからの都市間競争、地域間競争に不可欠な基幹的機能との認識が高まっている。

2. 港の背後地と商圏

貨物の供給者と需要者とが、海港を経由して移転活動を実施するならば、その背後の陸域の範囲は、その海港の背後地であり、対応する海上地域の場合が前方地域（vorland）となる。背後地とは「港の背後陸域の勢力範囲であって、この地域内において生産せられ、あるいは消費せられる物資にして海運によるものは主としてこの港を経由する⁵⁾。」ものである。海港の背後地とは、つまり特定の港の勢力圏を表し、港の出入貨物（旅客も準じ）の質と量とは、背後地と前方地域とにおける生産と消費によって規定される。背後地とは、地理的条件よりも経済的条件にその重点があり、海港の勢力および範囲という経済的価値を決定する大きな要素といえる。

因に、欧米の主要港は、ハンブルク（Elbe 河をさかのぼること76mile）、アントワープ（Scheldte 河をさかのぼること55mile）、ロンドン（Thames 河をさかのぼること95mile）、ニューオーリンズ（Mississippi 河をさかのぼること106mile）等のように海岸線からかなり上流に遡った背後の都市の河畔に位置しており、それは商港としての背後地の存在を考える場合、広範な領域が含まれることになる。わが国は単に臨海部のみに立地する港を背後地

の範囲と考える場合、かなり欧米の港の立地形態と異なることを理解しておかなければならない。

ところで経済上の勢力および範囲としての背後地を問題にする際、商圏 (trading area) と同一とみなすべきかとの問題がある。「商圏は取引の行われる地域的範囲⁶⁾」であるが、その取引の対象が、現実にも場所的移転を要する物流さえも含むものか否かの問題がある。背後地の場合は、現実にも港を経由する貨物の物理的移動範囲が重要であったが、しかし流通現象は、商品が供給者から需要者に向かって移転するさまであるが、この移転には、1) 商流 (取引流通) による所有権の移転、2) 物流による場所的移転、時間的移転としての物理的に移転が発生する。先に指摘したように背後地とは、2) のように現実にも、特定の港を経由する貨物・人等の移動範囲、輸送圏である。しかし現実には、港の機能を利用することもなく、かつ場所的・時間的移動を伴わない単なる所有権の移転としての商流があり、「取引」による商流のみの移転現象をも特定の港の背後地とみなすべきではないであろう。つまりそのような移転は、所有権の移転による商圏となりえても、輸送圏としての背後地とみなすものではないと考える。また逆に特定の港を経由した貨物・人等は、厳密には、その港を中心としての「商圏」と考えられるべきものでない場合も存在する。

このように背後地の広狭と現実の取扱高としての「港勢」との関係は明白でない。何故ならば、工業港の場合、背後地そのものとしての港の輸送圏もしくは商圏という地域的空間はかなり狭ましく、港即背後地となる場合が多い。工業港の場合、製造工場に直結され、港の施設と工場設備が極めて密接な関係を有しており、背後地即それ自体工場というものも存在する。とくに専用埠頭では、直接的には、非公開な工業生産の自己運動の法則の中で考えられ、本質的には、交通サービスの生産の場としてよりも、工業資本そのものの工業生産の場となっている場合が多い。

3. 空港の立地と背後地

今日、わが国をはじめ、多くの先進諸国では、産業構造の高度化と国際分業が進展しており、その場合、運賃負担力、高付加価値率等の製品や部品、半製品の物流が量的に増大してきている。それに伴い新製品の市場開拓、在庫調整等のための「時間価値」がより要求され、海上輸送から航空輸送へと輸送モード間のシフトが顕著になってきている。さらに高度技術集約型のハイテク産業へとシフトし、製品の高付加価値とともに、いわゆる「軽薄短小」化が進んでいる。従来、臨海工業、いわゆる臨海部への立地志向が大きかった産業に対し、臨空工業・産業という名称が使用されてきている⁷⁾。つまり空輸率や空輸依存度の比較的大きい工業・産業と解するが、そのような産業が、今後とも当該製品の需要が伸び、繁栄するとの前提であれば、空港の整備により、臨空産業の立地が上昇し、ヒンターランドとしての相関関係がかなり重要となるであろう。

航空輸送の具備する特性は、スピードの点で他の輸送手段に対して圧倒的に優位にある。それゆえに航空輸送の第1の特徴とは、迅速性、つまり時間的距離の短縮効果がある。第2は、2地点間を直接結合でき、点から点の交通であり、両地点に適切な空港さえ開設されていれば自由に飛行ができることとなる。それは、交通施設整備に費やす費用の面でも、極端に言えば空港さえ整備されればよく、途中の地形、地物に関係なく、通路、とくに道路、軌条の建設・敷設を必要としない点で異なり、投下資本が少額のものとなる可能性がある。このように通路への投資は空路を利用するために、人類の交通を疎外してきた険しい山岳、未開発地域さえも直接飛行でき、需要の発生地と比較的容易に路線が開設可能となり、地表輸送手段とは、明らかに異なることとなる。背後地を形成する場合でも、このような特性を考慮せねばならない。海上輸送には、海港が必要のように航空輸送には、空路間を結ぶ空港が必要であり、空港のないところには、航空輸送の市場は成立しない。

空港の立地には、次のような項目に依存する⁸⁾。

- 1) 風・霧・雪等の自然的諸要因
- 2) 空港とその勢力圏、つまり背後地との関係
- 3) 近隣にある空港の立地と、それが提供しているサービスの程度

空港が背後地に便利な地点に立地せねばならないが、「周辺に立地しようとする技術面からの要請と、中心に立地しようとする営利面からの要請との妥協が必要である⁹⁾。」確かに空港を運営していくには、広大な土地、拡大の可能性、および空港周辺に障害を与えないことが要求される。都心に到達する時間と便利さは、航空機の速度の向上と歩調を合わせず、航空輸送は増加しても、都心と空港のかい離から地表交通アクセス、とくに道路の渋滞が上昇した。また空港の立地には、海港の背後地についてと同様に可能な背後地の商工業活動の構造をはじめ、人口密度、所得水準等も影響する。さらに近隣の競合関係にある空港からの距離も、その範囲や運航便の頻度をも配慮せねばならない。「ロンドンからの航空輸送サービスの範囲と頻度は、さまざまな意味でイギリス全体がロンドンの背後地である¹⁰⁾」ことを意味している。各空港にとり、ロンドンからの距離、時間が重要な要因となる。

4. 欧米の空港間競争

世界の主要先進国では、今日、サービス部門において共通のシステムが再構築が進展してきている。「いわゆるサービス産業と呼ばれる分野は、サービスの供給にわずかな資本設備しか必要としない業種が多い。しかし他方には巨大な資本設備のシステム、つまりネットワークを前提として供給がなされているものがいくつかある。例えば、金融サービスや電気通信サービス、電力、ガス、そして運輸サービス等が典型である¹¹⁾。」従来、各サービスの供給は、政府の規制を中心としていたが、政府規制の緩和とか、市場における競争原理の導入、あるいは民営化等という形のもとに変化してきている。

ところで1978年の米国の航空の規制緩和は、今日、航空業界の世界的潮流となったが、それは3つの点に顕著な変化が存在してきている。「その第1は、ハブ・アンド・スポークであり、その第2は、CRS (computer reservation system) であり、そして、その第3は、M・アンド・A (merger and acquisition, 合併と買収) である¹²⁾。」としている。

空港間競争で対立する視点は、英国の空港民営化論争の場での議論には、

次のような観点が争点となっていた¹³⁾。

1) 航空輸送移動の能力と数に影響する政府の計画的規制は、一般的には自由市場の原理を不可能とする。新空港の建設に対する政府認可を得ることは、実際的にかなり困難であり、そして実質的に資本の回収期間が長期化するもので、事実上、新規参入によってなされる競争の原理は、排除されることになる。

2) 製品は場所のみならず時間的にも異なり、多種多様である。多様なニーズの顧客に、各空港が弾力的に対応できないところのかなり異質の特性が欲求される。

3) 空港料は、まれに5%以上であるが、ほとんど運航費の格差を考えると少額であるので、空港間の価格競争を困難なものとする。

4) 業務の規模の経済性が可能であり、少数の空港のみが繁栄することになる。

5) 空港システムの長期的計画は、本質的には、投資に対する一般的な戦略上、長期契約関係を必要とするかあるいは、過少投資をする場合が多くなる。

しかし1)の対立は、空港を量的コントロールにより、質的コントロールすることにある。質的コントロールの目的は、騒音・汚染・交通アクセス混雑のような空港の社会的費用の最小化にある。そのような市場を通さずして直接的影響を及ぼす外部不経済を最小とするためにも空港の所有を民営化すべきか否かの論争がなされた。

2) 上の議論にも関係し、顧客は、スピードとサービスの質、価格との間に相反するトレード・オフの関係において多様な欲求をする。産業界では、多様な製品にもかかわらずかなりの競争社会を形成しており、それに対応するのに空港も競争の原理が必要か否かである。

3) のように航空旅行の費用シェアで空港費は、欧州においては25.9%である。このことは、実質的に、空港間の価格競争が困難とする以上のものがあり、事実上、北米の航空会社間の価格競争の展開が空港間の価格競争を促進化してきている。

表1 航空会社の費用より空港料の比率

航空機・旅客取扱費	12.22%	航路使用料	3.61%
航空機旅客管理費	5.15%	空港使用料	0.85%
着陸料	4.07%		

出所：European Economic Community, Civil Aviation Memorandum No2
1984年, p.25

1984年の欧州委員会（European Commission）では、空港費と関連費が、EEC内の定期運航費の25.9%と改正され、表1のようになっている。¹⁴⁾

これらの諸料金は、航空会社の費用の主要な、かつ高騰している項目である。とくに近距離路線サービスにおける項目である。ECでは、1973年と1979年の間における着陸・航路使用料が、燃料費を除いて他の項目と比較するとかなりの比率、つまり214%の上昇となっている。目下、上昇傾向にあり、燃料費と着陸・航路使用料は、主要費用項目となると指摘されている。とくに着陸・航路使用料に関しては、政府がこれらの費用が総運航費中、かなりの額となっており、今後とも、さらに上昇すると運賃水準をも影響することになる。また「空港料は、2つの主要な要素から構成されている。即ち、航空機の重量に基づく着陸料と乗客1人当りに課せられる旅客負担金である。ICAOは、旅客負担金が航空企業に課せられるべきであり、この費用が航空運賃から差し引かれるべきと勧告している。ヨーロッパの大部分の航空企業と第3世界の航空企業数社とが、これにしたがっている。他の地域では、この旅客負担金は、旅客に直接に課せられ、従って、航空企業の費用としては現れない¹⁵⁾。」旅客負担金、つまり空港使用料は、旅客に直接課せられる場合は、運賃に含まれる性質のものでなく、基本的には航空会社の費用とならなくなる。

かつてIATAは、米国の着陸料は、欧州の10～30%程度にあるに過ぎないとした。つまり米国の空港料は、実質的に低額であり、米国内の航路使用料は、費用として計算されるものでなく、旅客運賃に包括されている。「米国の状況は、特殊である。空港当局が旅客負担金を賦課することを禁止しており、着陸料は一般に低額である。他方、ほとんどの空港で、航空企業は自社のターミナルを設け、それを運営しており¹⁶⁾、」世界の他の地域とは、かなり異なる背景にある。IATA事務総長は、これらの費用項目の米国と欧州

表2 世界主要空港の着陸料（国際線）

（単位：円）

国 名	空 港 名	B-747-200B	DC-10-40
ア メ リ カ	J.F.ケネディ (ニューヨーク)	105,146	35,786
〃	サンフランシスコ	69,597	49,847
〃	ロサンゼルス	68,096	48,741
〃	ホノルル	181,615	130,030
フ ラ ン ス	シャルル・ド・ゴール (パリ)	322,941	224,274
西 ド イ ツ	フランクフルト	432,274	309,433
〃	ハンブルグ	424,295	303,745
イ ギ リ ス	ヒースロー (ロンドン)	20,144	20,144
オ ラ ン ダ	スキポール (アムステルダム)	299,874	213,135
オーストラリア	キングスフォードスミス (シドニー)	23,936	17,142
イ ン ド	ニュー・デリー	358,964	248,289
インドネシア	スカルノハッタ (ジャカルタ)	244,655	171,503
メ キ シ コ	メキシコ	59,801	42,817
フィリピン	マニラ	68,412	47,635
タ イ	バンコク	157,916	113,045
香 港	香港	141,958	115,020
日 本	新東京国際(成田)	844,800	604,800
〃	東京国際(羽田)	657,300	469,520

（注） 62.12.14現在の通貨レートにより換算（1ドル=128.75円）。

出所：運輸省航空局監修「数字で見る航空」航空振興財団 昭和63年 p.221.

間空港費用差を明白化した。それはかなり曖昧な面があるとしながら、米国空港は、商業ベースを基本としており、欧州の空港の多くは、公的所有体制内にあることによる差異が大きい。表2は、世界主要港の着陸料であるが、かなりの差が見られる。

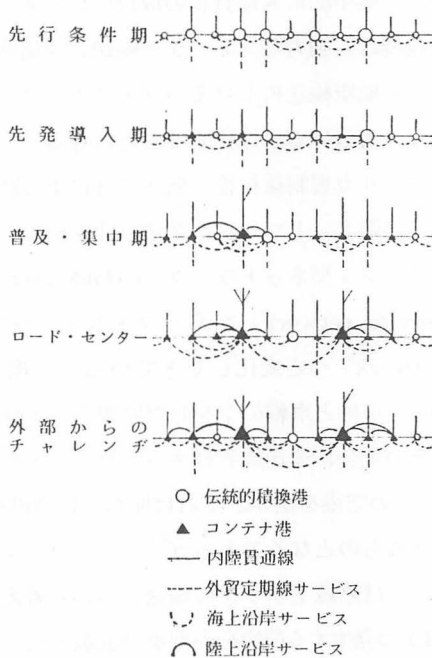
4) 英国の空港の場合は、必ずしも空港業務の規模の経済性は、あまり明白でないとしている。1982～3年マンチェスター空港では5百万旅客数で、

利益額は£7.3百万、ガトウィックでは、11百万に対し£775,000に過ぎなかった。エジンバラでは、1.2百万旅客数に対し£1.3百万の赤字になり、他方、イースト・ミッドランド空港では、900,000人に対し£1.1百万の黒字となっており¹⁷⁾、小空港であれ、大空港であれ、収益は背後地の収益は背後地の立地をはじめ、空港当局の経営努力とも関係する場合が多い。

5) 一般的には、空港投資は、かなり大規模、長期計画を要し、全体的戦略でなされねばならない点があるが、空港間競争の激化は、長期的な投下資本の回収をも不可能にするとのリスク論争がなされる。

5. ハブ・スポーク型ネットワークと課題

図1 北米コンテナ港システムの発達



出所; Yehuda Hayut, Containerization and the Load Center Concept.

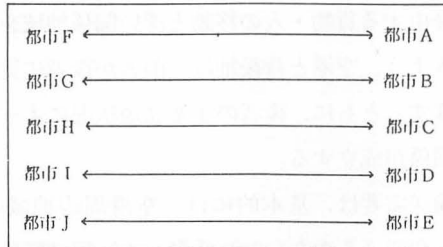
Economic Geography Vol.57, No 2, 1982. p.162.

北米港を例としたコンテナ港の発達サイクルとそのネットワーク化については、図1のような分析がある。ネットワークとは、一般にある複数の対象が、ある程度持続性のある何らかの関係を基礎にある種のまとまりを形成していることである¹⁸⁾。自由競争の原理をもつてのモデルであるが、先発港と後発港との競争関係を示し、拠点となった先発港が、次第に第2次的な培養となるフィーダー港(feederport)とのネットワークを形成して行く。海上輸送における船舶の1航海当たりの運航費を節約するためには、輸送業者は、在港総時間数の短縮化を考えるが、一般には、時間の短縮化、費用の削減には、1)船舶の在港時間の短縮化、2)寄港数の削減化が考えられる。つまり必要以上の多港積み、多港揚げを避け、フィーダー輸送の活用により、直行輸送方式の寄港数を多くしないようにする。大型船は、規模の経済性を発揮し、2地点間の輸送に従事する場合が最も効率的な運航が可能となる¹⁹⁾。ハブとしての拠点港で、集中的に大量貨物の取扱いができ、有利な放射的な背後地を保有する拠点港は、強力なフィーダー輸送、連絡路線による補完関係を背景とし、いわゆる航空輸送におけるハブ・スポーク型のネットワークを成立することにより、港自体も活性化することになる。

ところで1978年のアメリカ規制緩和後、航空会社による路線の廃止、新設が活性化しているが、路線ネットワークが2地点間を結ぶ、あらゆる地点間をくまなく連結するメッシュ型ネットワーク、いわゆる直行サービス・ネットワーク(direct service network)からハブ・スポーク型ネットワーク(hub and spoke network)へと変化してきている。「規制改革によってhub-spoke operation(車軸と車輻の型をした路線ネットワーク)が促進される傾向にあるが、その場合、運送業者はネットワーク・システムの中心拠点地(hub)として1つの空港を選ぶ。これは明らかに空港を離・着陸するフライト数を増加させるものとなるであろう²⁰⁾。」つまりハブ・スポーク型のネットワークは、たとえば路線トラックの輸送形態から考えれば、スポークとしての地域的に少量ずつ発生する荷物を小型車で混載拠点(ハブ)に集め、その後、大型車にて他の混載拠点(ハブ)へ輸送し、さらに最終目的地(スポーク)へ小型車で配送することとなる。従来の点から点の直行の個別の路

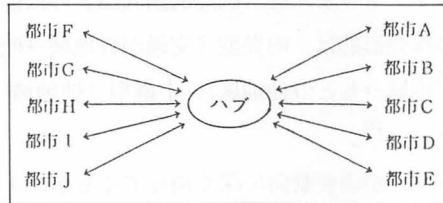
図2 ハブ・スポーク型ネットワーク

A. 直行便サービス



都市の対=5 フライト=5

B. ハブにおける結合サービス



都市の対=35 フライト=10

出所; Brenner, M. A., J. O. Leet & E. Schott, Airline

Deregulation, Eno Foundation for Transportation, 1985, p.83, Figure 11

線システムでは、都市F～都市Aではこの都市間の旅客のみしか利用できなかったものが、ハブ・スポーク型の場合、都市F～ハブの便数は、都市F～都市A・B・C・D・Eの旅客でも利用でき、無数の組合せが可能となり、いわゆるシナジー（synergy 相乗作用）効果から市場の範囲、背後地の拡大化ができ、市場の開発、市場占有率の向上となる²¹⁾。その場合、ハブ空港のスポークとしての培養支線の集中力が問題となり、米国の各航空会社は、各地にハブづくりを競う結果となり、とくにハブ間では、機材の規模の経済性が期待できる。

「大ハブは大都市の空港である。規制緩和によって路線の廃止・新設に対する規制が緩められて、主要航空会社は、人口が少なく、したがって旅客の絶対数が小さい小都市への在来のジェットと直行便を廃止した。それに代わってコミューター航空が現れ、ハブ・スポーク型の網が形成された²²⁾。」しかし

ハブとしての空港は、必ずしも大都市に立地するとは限らなく、大都市が大港湾を有するとは限らないように小都市でも大ハブ空港となる可能性がある。

ところで空港を経由する貨物・人の移動と深い関係地域をその空港の背後地と呼ぶことができよう。空港と背後地は、前者が後者に貨物・人の移動に関連して影響を及ぼすとともに、後者の産業立地状況によっても前者が支持されるという相関関係が成立する。

ある空港の航空輸送需要は、基本的には、空港周辺地域の、1) 人口、2) 所得水準、3) 産業(3次を含む)活動、4) 観光資源の存在、5) 他の交通アクセスの存在、支持地域の拡大となり、6) 航空ネットワーク上の位置、ハブとしてのゲートウェイ性(国際的出入口)等に依存することになる。その航空需要の移動形態は、内発型(交通が自地域→他地域→自地域)、外来型(他地域→自地域→もとの他地域)、中継型(他地域→自地域→別の他地域)に大別できよう²³⁾。

その場合、1)～6)が需要動向に深く拘ってくるが、4)と6)とは、集散機能として外来・中継の両需要を喚起し、ハブ機能を増幅させ、5)の展開は、基本的には、空港の背後地の地域振興に有効に機能させることができる。しかし十分な交通アクセスが存在しない典型的な場合は、スポークとしての位置に甘んじる結果になる。各空港のルートは、空港前後の交通アクセスの確保であり、バランスある機能を確立したシステム化が必要である。海港の背後地においても時間価値の上昇が高まっているが、それ以上に航空輸送においては、ネットワーク化により時間価値を配慮しないと、利用主体の選好が変化する可能性が考えられる。

このように規制緩和後、アメリカでは、路線の廃止、新設に対する規制がなくなると、本来、空路、空港は各航空会社が共同利用できることもあり、ハブ・スポーク型が短期に形成されるようになった。地方の小空港間を結ぶ航路が閉鎖されたとしても、ハブ・スポークのネットワーク・システムが利用可能となったので、実質的に利用者の便宜が低下するものでないと考えられる。「航空会社は、スポーク・サービスによる移動を望む旅行者は、ハブ空港で他に拡散化している路線(radiating route)に乗り継ぎができるよ

うに効率的なハブ・スポーク・システム化を推進するために、1ないし、2空港を拠点空港とするようになってきている。このような傾向により1社ないし複数社の航空会社がネットワークを形成する拠点空港による機材の発着回数が増加してきている。例えば、1978年3月～1982年3月間においてセントルイスでは、56～64%もの上昇となった。この期間においては、大規模な22空港の内、8空港に機材の発着回数の集中化傾向が顕著になってきた²⁴⁾。つまり規制緩和により、従来、運航便数があっても、未利用であったり、また限られた頻度の便数であった時期よりも、競争によりハブ間の航空運賃は下落し、かつ航空会社数の増加によるハブ間の便数が増加したことにより、利用者の利益は、より増大したと考えられている。

ハブ・スポーク型ネットワークの進展は、完全な競争原理によりハブ空港にピーク時に便数が集中し、米国のハブ空港では、離発着の混雑が増幅し、混雑問題が発生している。つまり直行便利用機会を喪失した旅客にとり、余計な時間を強制し、ピーク時の便の遅延の原因となったり、またハブ空港の発着枠、ゲート枠の制約が生じ、参入障壁の要因ともなっている。

従来、わが国のハブ・スポーク型ネットワークが発生しなかった背景の1つには、ハブ・スポーク型ネットワークを形成する上で必要となるハブ空港自体が、その容量と夜間の発着制限等の質的制約があり、十分な許容能力が発揮できなかったこともある。しかし今後、羽田沖合展開、成田2期工事、新関西のいわゆる3大プロジェクトが進展するならば、本格的なハブ・スポーク型ネットワークシステムづくりが可能となるが、長期的な課題を含んでいる。

航空輸送の旅客流動に基づく諸都市センター（ハブ）の階層構成が見られ、米国では3つの大地帯に区分される。「東部地帯は、すべての都市の航空旅客交通がニューヨークによって、階層的には、さらにニューヨークに支配されるシカゴやアトランタなどの都市によって支配されている地帯である。西部地帯は、ロサンゼルス、サンフランシスコ、シアトルに支配されている地帯である。中南部地帯にみられる支配関係階層構成は、ダラス、ヒューストン、ニューオーリンズを核としている²⁵⁾。」大都市域と空港の階層構成の分化

の指摘があるが、しかし固定的なものでなく空港の階層構成は変化する。

ところでわが国の大都市（ハブ）の階層構成から航空旅客交通を考えてみると、「空港は国内航空ネットワークの中には、明らかに羽田、大阪、福岡、千歳が中心であり、これに加えて那覇、鹿児島、名古屋、仙台、函館、宮崎、長崎がそれぞれ7路線上を集結させて、結節点としての集積が集められる。この他成田への乗り入れによる国際線との直結も課題で、これが許されれば、成立可能性が高まる路線がいくつか考えられよう²⁶⁾。」わが国の空港の階層の分化は、自由競争の結果でなく、本質的には、許認可制度を背景とした区分となりえ、ハブ・スポークの区分は、人為的・政治的結果となる可能性がある。しかし経済的競争から考えると、単に内発型に依存し、遠隔の郊外に立地する空港の場合は、先行的な高度の機能整備が試みられても、需要の喚起にも限界があり、また異種交通手段の競争もあり、路線の需要創出を不可能とし、路線維持さえも厳しくなる可能性が存在するのであろう。

あとがき

海港と同様な機能を保有すると見られる空港の活性化には、港の背後の需要の創出・喚起が必要なだけでなく、路線のネットワーク化が必要とした。本稿では、港と背後地の関係をはじめ、歴史的に港自体の移転・変化を指摘し、路線のネットワークの形成の必要性を論じた。

わが国航空行政のあり方を規定してきた「航空憲法（昭和45年閣議了解・昭和47年運輸大臣通達）が、昭和60年12月の運輸政策審議会の中間答申に基づいて廃止された。これによりわが国においても国際・国内両市場で複数の会社の運航を認め、競争の原理が導入された。しかし米国のような完全な自由化でなく、路線・発着枠・運賃等の許認可制度が存続している。つまり「当面は、極力弾力的な行政運営を行うことにより競争促進策を進めることが適当である。」とした。許認可制度の存続のままでは、航空会社は、ネットワーク化の問題よりも、先ず路線の背後地だけを考慮し、各個別の空港の背後地の需要動向にのみ関心を強く払わざるをえない面がある。許認可制度

の存在する限り、直接的な価格競争よりも、利用者の多様なニーズに、いかに製品差別化をするかという非価格競争の面が残るが、その導入が可能な市場か否かの問題が重要となる。その場合、当然、空港の整備・拡張が不可欠であり、発着枠等の空港の制約条件をいかに回避するかの課題がある。

とくにハブ空港における発着枠の拡大が困難な問題、コミューター航空によるスポーク空港の形成によるネットワークが可能か否かが、わが国の航空輸送の発達上、不可欠な問題と考える。つまり国際海運においてはコンテナ埠頭が韓国、台湾、香港等の極東地域にもかなり整備され、それが反面、わが国のコンテナ埠頭の需要形態をも変化させてきており、それら港からのフィーダー輸送が増加しつつある。確かに国際航空は、路線開設、便数、以遠権等については二国間の協定があり、競争原理がなじまない面があるが、しかし極東地域においてわが国の空港よりも容量や質の制約が少ない空港が開設されれば、例えば北京、上海、ソウル等が大ハブとして機能するならば、空港間競争が可能となり、とくに新東京国際空港が世界の拠点空港（大ハブ）として位置づけられなくなる可能性も存することを論じてみた。

注1) 秋山龍・石神義久訳「空港と環境」日本空港コンサルタンツ、昭和48年、p.18.

Jacques V. Block, Airport and Environment, Paris.

2) 佐貫利雄著「成長する都市・衰退する都市」時事通信社、昭和58年11月、p.327.

3) 拙著「海港経済論」千倉書房、昭和55年5月、p.237.

4) 渡邊信夫稿「地方からみた空港論」ていくおふNo31、1985年、p.21.

5) 江端正義著「新しい港の計画」経済往来社、昭和37年、p.42.

6) 国松久弥著「経済地理学」明玄書房、昭和41年、p.179.

7) 拙編著「国際物流概論」白桃書房、昭和63年、p.83.

8) 木村辰男訳「交通運輸の地理」地人書房、昭和61年、p.147. H. P. White, M. L. Senior, Transport Geography, London, 1983年.

9) 木村辰男訳「前掲書」p.148.

10) 木村辰男訳「前掲書」p.149.

11) 南部鶴彦稿「ネットワーク型産業にみられるメガトレンド」おおぞら、No.55,

- 1987年, p.26.
- 12) 坂本昭雄著「現代空運論」成山堂書店, 昭和63年, p.124.
- 13) Sean D. Barrett, *Airline Prices and European Regulation*, USA, 1987年, p.78.
- 14) Sean D. Barrett, *op. cit.*, p.73.
- 15) 中西健一他訳「国際航空輸送の経済学」成山堂書店, 昭和63年, p.103.
- 16) 中西健一他訳「前掲書」pp.103~104.
- 17) Sean D. Barrett, *op. cit.*, p.79.
- 18) 金子郁容著「ネットワーキングへの招待」中公新書, 昭和61年, pp.7~8.
- 19) 拙著「交通サービスと港」成山堂書店, 昭和62年, pp.154~164を参照せよ。
- 20) 拙監訳「現代航空経済概論」成山堂書店, 昭和61年, p.167. W. E. Oconner, *An Introduction to Airline Economics*, New York 1985.
- 21) 高橋望稿「米国航空業の規制緩和環境への適応行動」運輸と経済, 第47巻第6号, 昭和62年, p.54参照。
- 22) 岡野行秀稿「国際都市のハブ機能」おおぞら第49号, 昭和60年, p.12.
- 23) 関西空港調査会編「航空と空港」昭和58年, p.204参照。
- 24) Richard Pryke, *Competition among International Airlines*, London 1987, p.43.
- 25) 奥野隆史訳「地域交通論」大明堂, 昭和50年, p.30. E.J.Taaffe, H. L. Gauthier, *Geography of Transportation*, USA 1973.
- 26) 今野修平稿「わが国におけるコミューター航空成立の条件と課題」日本交通学会年報, 1985年, p.75.

西海岸開発と港湾背後地造成の課題

朴 餅 洪

(韓国・圓光大学校)

目 次

1. 序論 (問題提起)
2. 国内外経済環境の変化
3. 西海岸開発と港湾背後地造成
4. 結論 (今後の課題)

1. 序論 (問題提起)

韓国経済は、1960年代以降推進された「経済開発5個年計画」によって高度成長を達成したのは周知の通りである。しかし、高度成長の陰にかくれた「陰地採光」問題が深刻な当面課題として提起されている。即ち、「計画期間」の高度成長過程において累積された問題の中でも、もっとも根本的な問題は、次の通りである。第1. 産業構造の両極化現象として、大企業と中小企業及び工業と農業間の不均衡成長深化問題、第2. 低賃金政策手段による工業化推進過程に於いて起った要素間及び社会階層間の所得配分の不平等深化問題、第3. 経済開発投資の地域的偏重によって派生した地域開発隔差問題等と大別される。

以上の問題点は、韓国経済が一時、資本の初期的蓄積過程を通じて、「規模の経済性」実現が不可避的であった点を肯定的に評価するとしても、持続的成長自体を阻害するという経済政策的側面から、また国民及び社会階層間、

特に、地域住民間の不和感造成という、社会政策的側面から見てもそのまま放置出来ない重大な問題である。

本稿においては、上で指摘した3大問題の中、第3問題である、地域間開発隔差を解決する方案の一環として、港湾開発の地域的均衡化とその港湾背後地の造成問題を提起するにある。

韓国経済は「開発の主軸」が長い間、ソウル—大邱—釜山につづいた、いわば「内陸工業ベルト化」が形成された。従って、これに対応する流通体系また東南海岸地域である太平洋沿岸中心に偏重するにいたった。このような現象は、'60年代以降展開された経済開発投資の拡大過程において助長されたばかりでなく、韓国近代化過程の初期段階である、19世紀開港運動の時期から始まったことである。これは、韓国経済発展の主軸が「太平洋経済圏」中心にかたむいた契機でもあった。

「太平洋経済圏」の形成以前においても、前近代的交流とはいえ「韓半島」が地理的に中国大陆と接近して歴史的に長久期間、大陸文化・経済圏の影響下に留まった。1945年、「第2次大戦」によって「韓半島」の分断が固定化されて以来、「38線」以北はそのまま「大陸経済圏」に安住し、「38線」以南は「大陸経済圏」から離れてしまった。それ以降、韓国は「間接交易」に従いつつ対中国交易の命を維持することにすぎなかった。最近、対中国交易可能性が提高し、「西海岸時代の到来」¹⁾を予告するさまざまな兆候が現れはじめたのである。このような状況変動は「一時的な断切現象はあっても、永続的な断切現象はない」という歴史的な経験法則から見たら当然な帰結である。

中国は従来「中部内陸地域」中心にすすめてきた経済開発を、最近、韓国の西海岸と対岸性地域（Soreland）である中国の東海岸に置重するようになった。これが何を物語ることであろうかという関心とともに、ちかごろ中国の副首相である「田紀雲」の「これから台湾と韓国との交易は、間接交易ばかりでなく、直接交易へ発展させるつもりである」²⁾という話合いに対しても、それ相当に「韓・中国交易可能性」の明るい展望として受け入れられている。

論者は、1980年発表した「中国貿易可能性と群山港」という論文を通じて、对中国交易において地理的に有利な西海岸を重点的に開発することを提議したことがあった。本稿においても、落後した西海岸地域の開発問題は、西海岸の諸港湾の開発拡充とその背後地の開発をすすめ、西海岸地域の工業化計画事業を積極的に推進し、对中国交易に対応することを強調するにある。

従って、本稿の内容も前半においては中国の「経済改革」以降展開中である「開放政策」から成熟しつつある「韓・中国交易可能性」を前提とした「大陸経済圏」の形成に関して略述し、後半においては「大陸経済圏」の本格的な展開に対応する西海岸地域開発の戦略の一環として、西海岸の諸港湾開発の拡充とそれにとまなう港湾の背後地開発問題を主とする、西海岸の工業化計画に焦点を合わせて考察するつもりである。

注1) 国土開発研究院, 李廷植, 「西海岸時代を指向する群山港の開発方向」1988.

2) 東亜日報, 1988. 3. 10日字1面参照。

3) 拙著「中国交易可能性と群山港」1981, 圓光大学校出版局。

2. 国内外経済環境の変化

一国の経済発展は、その国家の経済条件 (economic conditions) によって左右されるということは、再論の余地もない。特に、閉鎖経済 (closed economy) でない開放経済 (opened economy) 下の経済条件は、国内経済環境ばかりでなく、国際経済環境いかにによってより多くの影響を受ける。従って、韓国と中国との交易可能性を把握することは、韓・中両国の国民経済環境の変化過程を通じて考察しなければならない。

(1) 韓国経済環境の変化

韓国経済は、戦後新しい「太平洋経済圏」の形成によって、米国、日本を主軸としながら、EC, NIC's, OPEC諸国との経済交流が副軸となった。韓国の主要交易対象国が米国と日本に偏重し、それから起る問題はまた

深刻である。韓国は、米国との交易を通じて、長い間「輸入超過」現象がつづいたが、近年「輸出超過」に逆転した反面、対日交易においては、始終一貫して「輸入超過」に直面している。勿論このほかにも、台湾、香港、フィリピン、泰国、シンガポール、インドネシア、マレーシアなどの西太平洋諸国との経済交流をも過少評価できない。しかし、韓国の主要交易対象国が米・日両国にかたむいている既存市場という体系下では、交易拡大可能性に対する限界性に逢着する。加重一路にたっている「貿易摩擦」問題の解決のためにも、新しい海外市場の開拓による市場多辺化が必要不可欠である。これが、韓国が中国との交易を推進しなければならない当為性であるといえよう。

この場合、韓国が既存交易国との市場拡大可能性が全く欠如するだろうとはいえない。韓国は、開発国との国際分業拡大に対する展望は未だ明るい。開発国は主に情報産業、宇宙産業、生命工学及び新素材産業に、NIC'sは技術集約的加工組立産業及び重化学工業に、後発開発途国は労働集約的軽工業及び単純工業に分業維持可能性は尚存している。

世界経済の多極化による新しい国際分業体制の再編成、工業活動の多国籍化に伴う経済開放化の促進等、国民経済体制の再調整が不可避免的である。特に、今まで一方的な「太平洋経済圏」に偏重してきた韓国経済が、これから対中国交易可能性による、いわゆる「大陸経済圏」²⁾の形成に伴って、既存の「太平洋経済圏」とともに二元的な経済圏が展開されるであろう。従って、韓国の経済開発政策も、このような国際経済環境の変化に対応する新しい開発戦略を樹立しなければならない。

従来、「太平洋経済圏」中心に偏寄した「国土開発」を「大陸経済圏」と連結する、より開放的な開発計画が推進されなければならない段階にある。とくに、国際化が拡大されつつある状況下では、国土開発方向または海洋指向的なものでなければならない。第1に、従来「京釜軸」中心の内陸指向的な開発方法を止揚して、大陸との対岸性地域（foreland）である西南海岸中心の開発に分散させ、国土の多核構造形成に注力し、第2に、大都市中心の集中開発を止揚し、適正規模の中小都市形成に集中することである。特に、「首都圏」の人口・産業立地の地方拡散による地域開発を促進し、国土利用

の効率性提高に努力する必要がある。このようにして「開発の波」に乗りおくれた西海岸地域の開発を促進させ、国土開発の均衡による「国民福祉増進」に寄与すべきである。

(2) 中国経済環境の変化

西海岸地域の開発戦略は、対中国交易可能性を前提に中国経済環境の変化へ焦点を合せなければならない。従って、ここでは第1、中国の「経済改革」と「開放政策」、第2、中国の工業構造と配置について概観して見ることにする。

① 中国の「経済改革」と「開放政策」

中国は、「第6次5個年計画（1981～85）」⁴⁾の主要目標として、国民経済の活性化による、企業自律権とインセンティブ制を導入した。この目標を達成するため、2国投資と新技術の導入を図った。1978年、中国は、農業部門においては「人民公司」の廃止と生産責任制の導入等、全面的な改革を続行したが、工業部内においては、実験的改革を試図した。実験対象地域として、泗川省を指定し、6個工業企業の支配人と工場長に生産、販売、投資、人事管理等に、自律的な意思決定権を与えて以来、1979年の「三中全会」の決定に従って、その範囲を100個企業に拡大した。わずか、1年余の実験をおえて、泗川省の改革企業数は417個に増加し、全国的には4,000個企業を改革対象として拡大した。

そして、中国は経済開発に必要な外国資本と先進技術導入のために、門戸開放政策を採択、1980年に広東省の深川、珠海、汕頭と福建省の厦門など4個の「経済特区」（Special Economic Zone）⁵⁾を開設し、外国資本との合作事業に対して税制優待措置を与えた。1984年には、大連など14個都市と海南島を開放し、「経済技術開発区」を指定、外資と技術導入に拍車をかけた。⁶⁾

中国は、1985年にもまた、広州、湛江、北海、福州、上海、南通、連海港、青島、烟台、天津、秦皇島、大連など14個の海岸都市を「開放都市」（Open City）として拡大指定した。最近には、海南島を広東省から分離、一つの

This is a detailed map of the People's Republic of China, showing its provinces, major cities, and neighboring countries. The map includes labels for the Soviet Union, Mongolia, India, Burma, and Taiwan. Major cities like Beijing, Shanghai, and Hong Kong are marked. The map also shows the Yellow Sea, Bohai Sea, and the South China Sea. A scale bar at the bottom indicates distances in kilometers.

Neighboring Countries:

- Soviet Union (North)
- Mongolia (North)
- India (West)
- Burma (Southwest)
- Taiwan (East)

Major Provinces and Regions:

- Zhejiang Autonomous Region
- Cashu
- Inner Mongolia
- Liaoning
- Shaanxi
- Shandong
- Henan
- Shanxi
- Guangdong
- Guangxi
- Yunnan
- Sichuan
- Chongqing
- Shanghai
- Beijing
- Tianjin
- Heilongjiang
- Inner Mongolia
- Shaanxi
- Shandong
- Henan
- Shanxi
- Guangdong
- Guangxi
- Yunnan
- Sichuan
- Chongqing
- Shanghai
- Beijing
- Tianjin

Major Cities:

- Beijing
- Shanghai
- Guangzhou
- Chongqing
- Shenzhen
- Hangzhou
- Shijiazhuang
- Xi'an
- Yincheng
- Harbin
- Qingdao
- Wulumuqi
- Kashgar
- Lhasa
- Yunnan
- Sichuan
- Chongqing
- Shanghai
- Beijing
- Tianjin

Water Bodies:

- Yellow Sea
- Bohai Sea
- South China Sea
- East China Sea

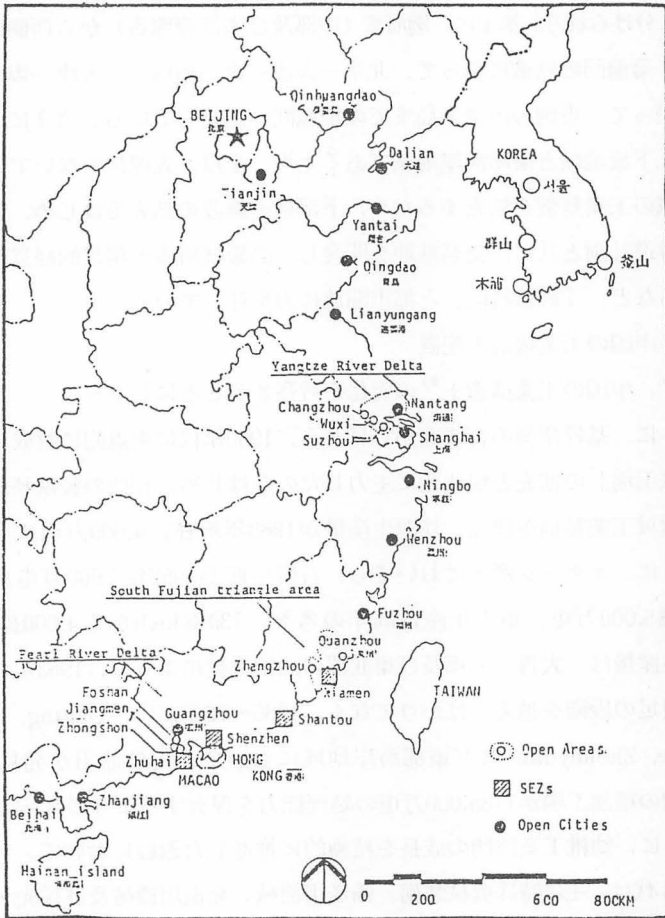
Scale:

0 200 400 600 800 Kilometers

區 分	單 位	深 圳	珠 海	汕 頭	廈 門
面 積	畝	327.5	15.16	52.6	131.0
人 口	千人	469	12	—	329
雇 傭 人	千人	155	19	—	80
工 場 數	個	372	155	—	588
總 生 產 額	10億 \$	1.5	0.335	—	1.7
建 設 投 資 額	10億 HK \$	0.6	0.2	0.107	—
契 約 件 數 (1979~85)		4,478	741	61	152
契 約 總 額 (1979~84)		28,083 百万 HK \$	4.3 億 \$	373 百万 HK \$	6.9 億 \$
實 際 契 約 投 資 (1979~84)		6,296 百万 HK \$	2 億 \$	131 百万 HK \$	1.9 億 \$

資料：李琦錫，“中共深圳 經濟特区の構造的特性”（mimeo.），1987.

図2 中国の経済特区と開放城市



省に昇格させ、トバクと売春行為等許す「完全開放地域」化を決定した。中国は「経済改革」と「対外開放」を「点」（都市）から「面」（地域）に、「東」（海岸）から「西」（内陸）に拡大することによって、全国土に亘って経済発展を加速化しようと図っている。特に、中国は、山東半島を完全に開放し、従来、代表的な「経済特区」である深圳と同じ程度に発展せしめる計画が伝えられている。これは対韓交易を目的にしたのではないかと推測される。

また、「工業振興優先地域」(Open Area)を見ると、次の如く二つの地域に分けられる。第1に、渤海湾(中部及び南部遼寧省)から西側にかけ、北京—藩湯間の鉄道に沿って、北京—天津—唐山地域と、天津—埠口間の鉄道に沿って、東側の山東半島までの地域間を連絡している。第2に、長江から珠江下流地域と東部海岸地域である上海、藩湯、大連につないでいる。この地域の工業基盤を拡充するため、下部構造施設の拡充をはじめ、都市の近代化推進計画と共に、交易基地を開発し、高級技術者と現代的経営技法を導入するなど、「経済特区」と都市開放に力を注いでいる。

② 中国の工業構造と配置

先ず、中国の工業構造上⁹⁾の変化を考察することにしよう。

第1に、基幹産業の育成面から見たら、1950年代に重点的に育成した「鞍山製鉄工場」の拡充と現代化に主力したのをはじめ、10個の製鉄基地と数十個の機械工業基地を建設、鉄鋼生産量が1983年現在、4,000万吨に至る。

第2に、エナージ産業においても、石炭生産が1952年6,600万吨から1985年8億5,000万吨、電力生産は同年の各々、730億kwhから4,000億kwh、原油生産量は、大青、北部及び東北部の油田発見によって、1963年以降完全自給自足の段階を越えたばかりでなく、1966～76年には、Daging, Shengli, Liaohe, Zhonnyuan など東部海岸地域において、主要油田が発見され年間30個の精油工場から85,000万吨の処理能力を保有するようになった。

第3に、幼稚工業部門の成長を積極的に推進した過程において、1950年から'60年代は、主に特殊機械装備、輸送用機械、発電用機械及び採光・金属・化学機器等の基礎工業部門に置重された工業構造が、1970年代以来、石油、化学、電子製品、情報産業まで発展段階を提高せしめた。

第4に、中国の工業化過程は、初期頃の重工業に偏重した結果、国民の実需充足において隘路(bottle-neck)を経験した教訓から、1970年代にはいって軽工業発展に力点を加えた。このような政策的転換によって、繊維、カーペット、重石、朱錫生産に主力したことが契機となつてこそ、これが中国の主要輸出品として生産の拡充につとめた以来、製品の質的向上に努力したことが、国際競争力の提高に寄与したのである。

最後に、中国の工業配置¹⁰⁾に対して考察することにする。中国はその間、中部内陸地域の工業比重が増加した反面、東部海岸地域の工業比重は、若干減少傾向を示している。東部海岸地域の工業比重は、1949年の68.4%から1965年の62.8%、1984年の59.7%に減少したことは反対に、中部内陸地域の工業比重は、1949年の20.8%、1965年の25.1%、1984年の27.3%の伸張勢を現している。また、これを省別に見ると、工業比重が増加した中部内陸地域である河南省は、1949年の1.8%、1965年の2.9%、1984年の3.8%。湖南省は、上記各年各々2.2%、2.4%、3.3%。山西省は、各々1.5%、2.9%、2.4%。内蒙古は、各々0.4%、1.3%、1.2%に急伸張した。都市別から見ると、上記各年各々22.1%、18.1%、10.6%に減少した反面、北京1.1%、4.2%、4.0%各々増加した。

以上において、中国の工業構造とその配置に対する概要を考察した。中国は従来、中部の内陸地域に置重した工業地帯が、東部の海岸地域に重点的に、また全面的に設置されていることに注目する。このような現象は、最近、「韓・中国交易可能性」を物語る世論と無関係ではなかろうかと言えよう。

注1) 拙稿、「港湾経済学の認識と課題」韓国港湾経済学会誌 第1輯, 1985.

pp. 6～8 参照。

2) 拙稿, 前掲書, pp. 9～10参照。

3) 拙稿, 「韓・中国貿易と群山港の基盤造成」韓国港湾経済学会誌, 第2輯, 1986, p. 3 参照。

4) 金泰弘著, 「中華人民共和国の経済改革と産業成長」韓国経済新聞社, 1987, p.43参照。

5) 金泰弘著, 前掲書, p.29参照。

6) 「経済特区」と「経済技術開発区」は、中国の対外開放政策と産業化政策において非常に重要な意味をもっている。

Kwang-Viu Wong and David K.Y.Chu, eds., Modernization in China-The Case of the Shenzhen Special Economic Zones, Hong-Kong;Oxford Univ. Press. 1985. Y.C.Jac and C.K. Leung,

eds., China's Special Economic Zones-Policies, Problems and Prospects, Hong-Kong; Oxford Univ. Press. 1986.

産業研究院, 「中共経済特区に関する研究」1985。

7) 東亜日報, 1988年1月28日字参照。

8) 李廷植, 前掲稿, p.17参照。

9) 李廷植, 前掲稿, p.12参照。

10) 李廷植, 前掲稿, p.15参照。

3. 西海岸の港湾開発と背後地造成

西海岸の地域開発という当面課題は, 韓国の国民経済環境の変化と中国の国民経済環境の変化に照し合いながら, おしすすめるべき課題である。西海岸の地域開発に対する当為性は, 先ず, 「韓・中国交易可能性」が高まることから, これに対応しなければならないという, 客観的な要因と, また, 韓国の経済発展上, 西海岸の地域開発こそ, 国土の均衡的開発による国民福祉の向上をはからなければならないという, 主観的要因が一致して成立する。このような観点から, 本章の内容を, 第1に, 韓・中国交易可能性と, 第2に, 西海岸地域の開発の戦略として, 西海岸の港湾開発とその背後地(産業基盤)の造成をとりあげることにする。

(1) 韓・中国交易可能性

韓・中国交易可能性¹⁾に対する展望は, 前章において考察したように, 中国経済環境の変化から見ても楽観的である。従来, 中部内陸地域に偏重した中国の工業地域が東部海岸地域に変更されたのは, これが韓国の西海岸地域と対岸性地域(foreland)であるという事実から, これから韓・中国交易を本格的に推進するために必要な準備段階と規定しても論理的な飛躍であるとはいえないだろう。このほかにも, 韓・中国交易可能性に関する限り, 次の観点から見ても有利な条件を具備しているといえる。

第1に, 韓・中国の交易可能性は, 地理的条件から見ても, 両国は距離的

に善隣の交易同伴者²⁾であるということである。先ず、韓国と中国は、コンテナ船の基準で、仁川と釜山から北京まで45時間、群山から青島まで15時間、仁川から大連まで15時間しかかからないほどの地理的接近性をもっている。

表2 韓・中国主要港の距離(単位: 海里)

区 分	釜 山	仁 川	群 山
上 海	4 9 2	5 0 2	4 5 7
大 連	5 4 3	2 8 0	3 2 7
青 島	5 0 2	3 2 8	3 3 6

資料: K D I, 全北地域工業発展に関する研究, 1985.

第2に、韓国の対中国交易は、未だ間接交易形態にすぎない過渡期的状態とはいえ、貿易額から見ても、過少評価できない水準に至っているということである。公式的統計ではないけれども、1986年度の韓・中国交易量は、27億ドルで、中国の対北朝鮮貿易量の約10倍にあたいする。

韓国の中国からの主要輸入品目としては、原綿、生糸、とうもろこし、大豆、石炭及び化学原料(石油化学の中間製品)で、主に工業原料と家畜飼料等である。今年の秋、ソウルで開催予定であるオリンピック以降には、韓・中貿易量はもっと拡大することと見て、約100億ドル相当水準に達するだろうと予想できる。

韓・中両国がお互いに、競争的でない、補完的原則に従いながら、交易を拡大することが可能な交易有望分野をあげたら次の通りである。第1に、技術移転及び直接投資面から、韓国の対中国進出が可能な分野は、電子、機械、化学、金属、衣類及び玩具などであり、第2に、韓国の対中国輸出有望業種としては、機械、鉄鋼、金属、自動車、電子(家電製品)などであり、第3に、韓国の対中国からの輸入有望業種としては、石油、石炭、農産物、各種部品及び中間財・消費材などと推定できる。

特に、渤海湾と山東半島の以北地方の油田から石油輸入に際し、海空送油管を設置した原油輸入の可能性は、黄海の平均水深が50m以上に達するとい

「西海岸時代の到来」という新しい歴史展開と共に、西海岸地域の開発事業が活発に展開される展望である。西海岸の諸港湾の背後地開発問題⁴⁾をとりあげるにあたって、紙面制限から、「港湾施設拡充計画」と「工業団地造成計画」に対する概況を考察することによって、西海岸の諸港湾の背後地に対する工業化潜在力を把握することにする。

第1に、西海岸の諸港湾の背後地問題を港湾自体の施設の拡充開発問題から観察する。

「ソウル首都圏」及び「中部圏」を包括する牙山港開発が、1989年から着工して2001年に完工するように計画されている。現在の仁川港の2倍ほどに開発する牙山港は、年間の荷役能力4,800万吨、接岸施設63個の船座中、'92年までに12船座を建設する予定である。

群山港の場合も、対中交易量の増加展望に対応し、現在の群山旧港の外郭地域に年間の荷役能力4,200万吨、接岸施設能力67個の船座の新しい外港を建設することによって、「中部圏」と「西南圏」の中核港湾として建設する計画である。

しかし、牙山港の建設計画がすでに確定され、'89年から事業の着手が既定化されているのとはちがって、群山港は、未だ具体的な細部計画さえ未樹立中である。

木浦港は、既存の港湾施設のほかに、3万吨級の船舶が接岸可能な接岸施設拡充工事が進行中である。麗水港、三日港及び光陽港は、従来、代表的な港湾機能を発揮してきた麗水港が、そのとなりの三日港と光陽港との機能分化が不十分であり、新港である三日港と光陽港が工業港として活性化をおびえているのと反対に、麗水港は、沈滞化現象におびえている。

第2に、西海岸の港湾の背後地問題を両海岸一円にわたる「工業団地造成計画」に焦点を合わせて考察することにする。

先ず、仁川港の背後産業基地として、「始華地区」の開発事業を指す。京畿道の始興郡と華城郡一帯の6,853万坪の海岸を埋立し、「首都圏」に散在中である産業施設を移転させ、仁川南洞—半月—牙山工業団地につなぐ西海岸地域工業ベルト化を形成する。第1段階の事業として、1987年から90年

まで7,911億円を投資して、12.6kmの防潮堤と679万坪の工業団地を造成する。第2段階の事業として、1991～97年まで、1,219万坪の都市形成用地と2,759万均の農耕地、1億8,000万屯の貯水用量の淡水湖を建設する計画である。

「牙山港産業基地」の建設事業としては、京畿道の平沢郡と忠清南道の唐津郡及び牙山郡の隣接海岸と陸地に1989～2001年まで500万坪の工業団地と900万坪規模の背後都市を建設する予定である。工業団地を更に3つの地区に分け、木材、コンビナート、自動車、電気、機械、鉄鋼、石油化学等、輸出指向型の臨海工業団地を開発する。

群山港の背後産業基地として指定されている立候地としては、「群山—長項広域産業基地」の建設である。全羅北道沃溝郡と忠清南道舒川郡一帯の臨接海岸3,900万坪を埋立して、2,000万坪を工業団地に造成し、残余土地は群山港の背後都市圏として開発する計画である。此のほかにも、「群山第2工業団地」の建設計画として、全羅北道沃溝郡米星邑の一帯に209万坪を'92年までに1,600億円を投入して、自動車、機械、関連部品を主に生産する新しい産業基地を造成する計画である。

木浦港の産業基地の建設にあたっては、全羅南道靈岩郡三湖面の一帯に、240万坪規模の工業団地を1989～92まで1,840億円を投資し「大仏工業団地」を建設する予定である。木浦港の産業基地を、ただ「大仏団地」の造成に局限するよりは、もっと広域的に「光州河南工業団地」まで含めて広域背後地を開発する必要がある。

なぜかといえば、従来、長期間に亘って沈滞化してきた木浦港の活性化をはかるためには、単に対中国交易港として開発するばかりでなく、特に東南再交易の中核港として、役割をはたすように、広域的な背後地の造成が不可欠である。

最後に、麗水、光陽及び三日港は、その背後地として、光陽港が「光陽製鉄工場」と結びついているし、三日港を「麗川工業団地」と連絡している現実的な港湾背後地化問題は、歴史的に伝統的に代表的な商港として港湾機能を発揮してきた麗水港の機能をいかに調整するべきかという問題が提起される。

注1) 拙著, 「中国交易可能性と群山港」1981, 圓光大学校出版局。

2) 拙著, 前掲書及びK D I, 「全北地方工業発展のための研究」1985, 参照。

3) 李廷植, 前掲書, p.19.

4) 国土開発研究院, 「2000年を向う国家長期発展構想」 総括部門と国土部門, 1985。東亜日報, 1988. 2. 5日字参照。

4. 結論 (今後の課題)

韓国経済は, 19世紀の近代化過程にはいつて以降, 早くから「太平洋経済圏」に偏重される契機となった。特に, 1960年代以後展開された「経済開発5個年計画」は, 韓国経済を「京釜間」につなぐ「内陸工業ベルト化」が造成されてこそ, それに従う海運上の流通体系また, 「ソウル首都港」の機能を遂行してきた仁川港を例外にしたら, 釜山港を実質的な「国都港」とした, 東南海岸中心の「太平洋経済圏」が形成されたのである。

従って, 韓国の主要交易対象国も米国・日本両国に集中されて, 海外市場の特定国への偏重は, 現実的に「通商摩擦」という, いろいろな懸案問題を派生させる結果となった。

韓国の「太平洋経済圏」中心の経済開発は, 中部内陸及び東南海岸地域の経済発展は, 加速化された反面, 「開発の波」に立ちおくれた西海岸地域は, 経済発展が落後化されてしまった。このような地域開発の隔差現象の深化は, 「東西問題」として拡散され, 「地域感情」を誘発・助長されることとなった。

従来, 一般的に, 政策決定の価値判断がそうであった如く, 西海岸地域がたとえ東南海岸地域に比べて工業立地上の比較劣位 (disadvantage) が是認される場合も, 全国土の均衡開発によって「国民福祉の増進」にためになれば, 「投資の効率性」原則だけを執急してはいけない。

とくに, これからは西海岸地域も東南海岸地域と比べて, 産業立地上の諸条件が東南海岸地域より有利に展開されつつあるという事実である。即ち, 工業用地の供給条件をはじめ, 労働供給条件, 工業用水及び各種税制上の優

待措置によって、従来の東南海岸地域より投資環境が改善されている。もっとも重要なことは、西海岸地域の開発は未来指向的な市場潜在力をもって「大陸経済圏」の形成に従ってその開発を進めることにより、すでに限界性に達した東南海岸中心の「太平洋経済圏」に比べて、海外市場の拡大可能性において有利な立場にあるということである。

また、西海岸地域の港湾の開発拡充問題とその背後産業基盤構築においてもある特定港に集中された開発よりは、適正規模の港湾開発を前提に港湾相互間の機能分担を再調整する必要がある。特に、産業化時代の港湾は、その立地条件から見て港湾の背後地が占める比重が非常に大きいことに注目しなければならない。

仁川港の背後産業基盤は、「ソウル首都圏」一円に集中されている産業施設を意味する。牙山港の超大型開発計画に伴う背後地も、仁川港だけでは包容できない「ソウル首都圏」の産業施設を分割担当するように配慮すべきである。

群山港の背後産業基盤も従来の「全北圏」中心から脱皮し、国土中心部である「大田圏」まで包まれた、いわば広域背後地に開発する必要がある。何故かという、牙山港が「ソウル首都圏」を包容する港湾であるから、群山港は地理的に見て当然に大田地域までカバーする「国土中心港」として機能しなければならないからである。

木浦港の背後産業基盤もまた、「大佛工業団地」に限らず「光州圏」の「河南工業団地」も包む必要がある。そのほか麗水、光陽、三日港等も、従来の伝統的な商港の機能を発揮してきた麗水港が主軸となる広域港湾として結びつき、光陽港は「光陽製鉄工場」が、三日港は「麗川工業団地」が各々背後産業基盤として、役割を演ぐる港湾機能が発揮されるべきである。

港湾空間を活用した地域活性化に関する一考察

—七尾港の港湾活性化を事例として—

金 井 萬 造

(地域計画建築研究所)

北 原 良 彦

(七尾測量設計)

目 次

1. はじめに
2. 七尾港の現状と問題点
3. 地域活性化からみた港湾の役割
4. 港湾空間活性化の課題
5. 地域活性化の計画方法論
6. 今後の課題

1. はじめに

港湾空間の再開発は、再開発を要請する要因により多くのパターンに分れる。従来の港湾の内部要因の施設・機能分担の不整合や関係者の価値観の変化への対応に対して、外部要因を主とする再開発も増加している。外部要因としては、輸送システムの技術革新や物流関係者といった輸送分野からの要請と共に都市活性化や沿岸域の環境保全と空間利用といった背後地域との関係でのとらえ方があり、最近、重視されているといえる。

しかし、計画が事業化される段階で、都市のポテンシャル、港湾のポテンシャル、都市と港湾の相互関係（距離など）により、事業のフィージビリティ

が異なることになる。

本考察では、都市及び港湾のポテンシャルが比較的弱い地方都市における港湾について検討する。事例として、石川県七尾港を対象に、現状と問題点、地域活性化からみた港湾の役割、港湾空間活性化の課題を検討する。これらの検討から、地域活性化をもたらすための計画方法論について述べると共に、七尾港活性化の方向と今後の課題をまとめる。

2. 七尾港の現状と問題点

七尾港の現状、背後地域の特性、地域のポテンシャルについて分析する。

(1) 七尾港の現状と問題点

能登半島、石川県を背後圏とする七尾港は昭和47年の取扱貨物量175万トン进行ピークに減少し、昭和60年で、外貿30万トン、内貿52万トン、合計82万トンとなっている。

主要な貨物は、木材産品、化学工業品であり、減少した貨物は主に内貿貨物である。

流通港としての七尾港の取扱貨物量の低迷は、港湾背後の幹線道路体系の弱さ、背後地域活動の弱さ、金沢港の整備など多くの要因が考えられる。

しかし、今後の地域振興に占める物流機能の役割は、大きな伸展が望めない状況にある。

土地利用の面から現状をみると、空間的に都市臨海部に隣接し、水際線の延長が非常に長いことが特徴である。物流空間、産業空間（木材、セメント、コンクリート等）、エネルギー空間（工事中）が大半を占めており、市民の生活空間としての親水空間に乏しく、市民を港から遠ざけているのが現状である。港湾の活動を生かして発展してきた港湾都市が、今や港湾に関心を示さない市民の増加の原因ともなっている。

また、港湾空間の土地利用の効率化や純化の観点から、関連産業の集約化、新しい時代に対応した都市産業空間の確保が問題となっている。

(2) 背後都市地域の特性

① 自然特性

七尾港の前面に七尾南港があり、潮流の流速が遅く、落付いた景観を有しており、湾への海水の出入りが少なく、環境面での配慮が必要である。

② 社会経済特性

七尾市の人口は、昭和57年から60年にかけて減少傾向にあり、若者の流出が目立ち、人口の高齢化が進んでいる。

臨港部の中心市街地の人口が減少し、周辺部で増加するドーナツ化現象を示している。

工業は、従業員一人当りの生産額は伸びているが、付加価値は逆に減少し、生産品の高付加価値化が進んでいない。

商業は、能登半島の中部地域の中心商店街としての地位は保持しているものの、年々その地位を低下させ、商業集積地域も、臨海部との連携を持たないままで、縮小している。

七尾市周辺地域は金沢市や羽咋市へ吸引されている。

③ 文化・観光

地域産業で成長を続けている観光についてみると、観光資源が多いことから、能登半島への入込観光客が微増傾向にあり、七尾市内の和倉温泉も入込客が年々増加し、昭和62年には、130万人の宿泊客を記録した。

しかし、一人当りの消費額は伸びておらず、一泊型の利用となっている。

文化面では、博物館や美術館などの文化施設が不足している。

④ 環境

臨港部に接した中心市街地は、一部の公園があるものの、公園、緑地がほとんどないのが現状である。

都心部の河川も、家庭雑排水が流入し、環境改善策が必要な状況にある。

(3) 地域ポテンシャル

港湾及び背後圏を一体として考え、地域の活性化に役立つ地域のポテンシャルを考える。

地域の活性化からみて、すぐに活用できるものと工夫・検討が必要なもの、又、不利な条件をできるだけ有利な条件に変えていくものに分類する。

今すぐ活用できる面については、自然条件から、海上ネットワーク化が可能な湾構造の活用、都市・海・山の組合せ、内湾と外湾の特色の活用、静穏水域の利用が考えられる。

社会経済条件からは、臨港部に隣接した都市核、人口集積の活用、商業・臨港産業・漁業・観光などの地域産業の活用、周辺部の観光資源のネットワーク化、港湾活動（物流・産業・エネルギー）の活用が考えられる。

文化・観光条件からは、和倉温泉、水族館、ゴルフ場などの資源の活用が考えられる。

工夫を要する面については、ウォーターフロントの活用、海上の利用、都心部に接した港湾空間の生かし方が問題となる。

不利な面で対策が必要なものとしては、自然条件の冬期の降雪時の対策、潮流が少ない湾の環境対策、大都市からの交通の便を良くする問題、文化施設など不足している施設の整備などの問題がある。

3. 地域活性化からみた港湾の役割

(1) 活性化と港湾空間

背後都市圏と港湾の関係から都市空間と港湾空間に分かれる。活性化をはかるための導入機能の面からは、既存機能の活性化と新規機能の導入が考えられる。

活性化をはかる空間が港湾空間だけの場合は、物流機能、産業機能などの機能の更新と生活機能などの従来、軽視されてきた新規の機能導入が主なものとなる。

しかし、港湾空間を活用して都市空間の活性化をはかる場合、都市機能などの新規機能の導入が中心となる。この場合、港湾空間の再編成が必然的に発生し、物流、産業機能の集約と都市空間と結びついた生活（都市）機能の空間が形成されることになる。

(2) 港湾空間の機能分担

港湾機能の活性化に当って、物流、産業、生活といった機能の更新や導入による対応が主として考えられてきたが、地域活性化の視点に立つならば、港湾空間の位置づけとして「都市臨海部空間」であることを明確にすることが重要であるといえる。活性化の効果の波及を考えれば明らかになるといえる。

都市臨海部空間の位置づけから、空間の持っているポテンシャル、都市構造における位置、機能面からのゾーニングと機能分担などを明らかにすることが必要となる。

港湾空間のポテンシャルについては、都市圏に占める空間の位置、環境、施設と歴史性と地域特性などの文化性が活性化をはかる場合の考慮すべき要素となる。

(3) 港湾と都市のポテンシャルの位置関係

多くの港湾空間活性化の計画検討事例から事業化を見通した場合、都市のポテンシャル、港湾のポテンシャル、都市と港湾の位置関係（距離）の要因により、いくつかの活性化パターンに分けられる。

都市は、大都市と地方都市、港湾は大規模港湾と小規模港湾、距離は、都市と港湾の隣接及び距離がある場合に分けられる。ここで大都市や大規模港湾は、活動がさかんでポテンシャルの高いことを示している。

活性化パターンからみると、大都市・大規模港湾の場合、都市と港湾が隣接してあれば一般に、都市及び港湾両方のポテンシャルが高く、これらの事情を考慮した計画となる。しかし、同じケースでも都市と港湾の距離が一定以上（例えば数km以上）ある場合には、拠点開発的要素やコミュニティ形成、特別の魅力化戦略（環境やアメニティの重視）が重要な課題として提起される。

地方都市の場合で都市と港湾が隣接している場合、都市と港湾の両方のポテンシャルを結合した計画により活性化をはかろうとするケースが多くなり、都心隣接型の港湾空間活性化の計画となる。しかし、都市と港湾の距離が一

定以上ある場合には、大規模拠点開発要素や都市機能のうち、リゾートなどの特化機能分担により、地域の活性化に役立つ計画づくりが主要な課題となろう。

以上、いずれの場合でも、機能的に従来の港湾機能から港湾機能更新による地域活性化の場合を除いて、生活機能（都市機能）の新規機能の導入の場合、都市空間の延長としての生活空間づくりか、新規の大規模開発による新しい生活空間づくり又は、都市機能の一部の特化機能地区形成となる。

従って、施設づくりや環境整備のみでなく、人々が集まり、にぎわいと潤いのある生活空間づくりが主要な課題となる。

本研究は、以上のような分類でみると、地方都市で都心に隣接して港湾空間がある場合に相当し、港湾空間の活性化をはかるに当たって、都市活性化と結合した開発が重要となる。

(4) 港湾空間の役割

七尾港の港湾空間の地域活性化に当たっての役割について検討結果をまとめると次のとおりである。

① 都市の臨海空間として位置づける。

都市の活性化空間として位置づけることから、港湾空間利用の再編成が必要となり、従来の物流、産業機能に加えて、新たに生活機能が付加される。

② 港湾空間のポテンシャルと魅力を活用する。

港湾のポテンシャルと魅力は、七尾港の場合、内湾・水辺空間の活用、港湾施設の機能の活用、港湾関連産業（漁業、水産加工、海洋レクリエーションなども含む）、海洋・港の歴史・文化などが考えられ、これらの魅力を総動員して活用する。

③ 複合機能の導入による総合魅力化をはかる。

水辺空間のコミュニティ形成の視点から、背後都市（都心）に密着した都市的施設を導入し、にぎわい空間を形成する複合機能による総合開発を進める。従って、これらの都市的施設の導入が可能な土地利用体系の整備が必要となる。

④ 港湾ターミナル機能を活用した海上ネットワーク化による開発を進める。

船舶を利用した海上ネットワーク計画により、湾岸域の広域的魅力を結合させ、都市にはない魅力を付加する。

⑤ まとまった空間を生かした魅力的な生活空間の計画的まちづくりを進める。

一定規模以上のまとまった空間を生かすために、拠点施設の整備と面的整備、景観創造を段階的に計画的にまちづくりを進めることにより、都市住民の集まる空間をつくる。

4. 港湾空間活性化の課題

港湾空間活性化の課題を背後都市七尾市の課題、広域的課題、七尾港の課題の3つの面から検討結果を次にまとめる。

(1) 背後都市七尾市の課題

背後都市七尾市の課題は、人口定着、産業振興、都市機能、都市基盤、都市環境と景観形成の面から要約する。

① 人口定着のために雇用の場を確保する。

人口動態は、臨海都市街地の人口が減少しており、人口の高齢化、若者人口の流出が目立っている。従って、都市全体として雇用の場を確保するとともに、臨海部の居住環境の向上と都市産業などの雇用の場づくりが必要である。

② 都市産業おこしと活性化をはかる。

臨海部の造船や木材、食品加工については、大きな進展の可能性が担保できない状況であり、背後圏の産業についても、工業面で、零細工場数が減少している。また、生産額の伸びがあるものの付加価値額は、逆に減少しており、生産品の高付加価値化が課題となっている。商業面では、販売シェアを年々低下させており、低迷している状況にある。従って臨海部空間に新しい

都市的産業をおとし、望ましい都市環境の形成により、既存の都市産業である背後都心商業の活性化をはかることが必要になっている。

③ 中核都市七尾にふさわしい新しい都市的機能を充実させる。

能登の中核都市にふさわしい都市的機能が不足している。モータリゼーションと広域道路体系の整備により、七尾市都心への集客力の低下して、歩行者動線の主要軸線が減少、消滅が進み、都心の魅力が低下しつつある。このような状況に対して、臨海部空間を都心隣接空間として総合整備することが必要となっている。空間整備に当っては、親水空間、レクリエーション空間、文化空間など新しい都市的機能の導入が必要である。

④ 都市基盤としてアクセス道路網体系の整備をはかる。

港湾空間への背後都市圏からのアクセス、都心部空間と港湾空間を結ぶアクセス、港湾空間における交通処理の観点から道路網の整備が必要となる。現状から都市計画道路の整備と駐車場等の集客対策が課題である。

⑤ 都市環境の向上をはかる。

港湾空間に集客するためには、公園、緑地などのアメニティ対応が重要となるが、七尾市特に都心部では、きわめて少ない状況にある。また、市街地を流れる都市可川は、流量が少なく家庭雑排水、工場、事業所排水が流れ込み、下流部では地盤沈下の影響で流れが停滞している。このような状況に対して、港湾空間で緑地整備を進め環境を向上させるとともに、望ましい環境創造により、都市空間における下水道整備や環境改善の契機になるという役割を果たすことが期待される。

⑥ 魅力的な都市景観の創成をはかる。

内港・水辺の静かな自然環境を生かした新しい都市景観の形成をはかるとともに、人々が憩える空間づくりと街並みの整備による緑道のネットワーク化により都市空間と港湾空間を歩行者の面からも一体空間として整備をはかる。

(2) 広域的課題

七尾港の背後圏の広域的課題を要約すると次のとおりである。

① 中核都市七尾の再生をはかる。

能登の中核都市としての地位が年々低下しているが、新しい都市機能を導入することにより、再生をはかる。

② リゾート・海洋性レクリエーションの要請に応える。

時代潮流としての、リゾート・海洋性レクリエーションの要請が高まっており、恵まれた自然環境を生かして対応をはかる。

③ 能登半島・七尾湾・和倉温泉との連携をはかる。

閉鎖性内港としての条件に留意し、調和のとれた開発と保全が必要であるが、広域的な地域ポテンシャルのある他地域の資源との連携をはかり、相互魅力化と機能分担により全体的なポテンシャルの向上をめざす。

④ 広域交通網の整備をはかる。

広域高速道路の整備により、広域的交流を促進する。海上交通網を開発し、観光船、クルージングの拠点としていく。

⑤ 周辺資源との連携をはかる。

漁業との調和をはかり、地域資源としての漁業を活用して、相乗効果による地域魅力を生み出していく。

(3) 七尾港の課題

七尾港の課題を物流、産業、生活の面から要約すると次のようである。

① 物流機能の拡充・整備をはかる。

入港船の大型化に対応してのふ頭整備と航路の浚渫、取扱貨物量の増加をめざした貿易振興、アクセス道路網の整備、港湾業務、情報機能の整備をはかる。

② 臨海部産業の活性化をはかる。

既存産業の高付加価値化、エネルギー立地を生かした関連産業の誘致、流通を活した新規産業の立地、水辺産業と都市的産業の結合による新しい都市的産業空間の形成をはかる。

③ 豊かな生活空間の形成をはかる。

港湾空間に市民の憩いの場となる生活・親水空間の整備をはかる。そのた

拠点地区の基盤整備と求心力や集客力のある目玉事業及び複合機能開発、にぎわいと潤いのあるアメニティ計画づくりがポイントとなるが、単なる施設計画でなくコミュニティーを重視した計画づくりが重要である。

② 都市・港湾一体計画と計画調整をする。

従来の港湾空間のみの計画から隣接した都市空間も含めて一体で計画することにより、利用面での開発効果が期待できるとともに、都市側の商業、道路、河川、公園緑地や海側の漁業、水産業などの計画調整が重要である。地域資源として活用する視点からの積極的調整が求められる。

③ 広域ネットワーク計画をつくる。

地域資源や地域ポテンシャルを活用していくためにも、沿岸域計画や既存資源とのネットワーク化、海上交通によるネットワーク化などの計画が拠点開発地区の開発効果を高めることになる。

(2) 需要創造型開発

計画課題や要請に対応した施設計画づくりを実施しても、港湾背後圏の利用人口が大きい場合、事業費を回収できる需要を確保することが難しいことが多く発生し、波及効果としての民間活力などが計画通り見込めなくなり、地域活性化の役割を果さないことになる。これに対して、需要を計画的につくり出す計画・事業論が求められているといえる。

① 需要創造型開発の要素

需要創造型開発の要素として、七尾港における検討から、目玉の事業、計画的集客対策、集客及び事業化の組織づくり、事業化計画が重要な要素として考えられる。

② 魅力的な目玉事業

早期に魅力を発揮し、集客力のある事業を拠点的に開発することが望ましい。目玉事業として、背後の都市住民を港湾空間に求心する歴史、文化などの地域アイデンティティの視点と時代潮流と広域的視点からの地域をリードする新規機能の導入がポイントとなろう。

③ 計画的集客対策

計画的な集客対策としては、イベントなどの企画もあるが、七尾港の検討からは、学校教育及び社会教育との連携、周辺の既存の入込客の誘致、広域的基幹観光ルートへの組み込み、各種の広域ネットワークの開発、滞在型拠点づくりが効果的ではないかと考えられる。

④ 集客及び事業化の組織づくり

地域アイデンティに合致し、背後圏住民の求心的シンボル空間の活性化には、にぎわいを確保するための地元の総力を結集した事業化組織が計画段階から必要である。イベント企画等を実施しながら、次第に市民に理解と事業化後の利用促進を担保することにもなり、又、地域産業の活用など民間活力による波及効果も期待できることになる。

(3) 事業化推進体制

計画、事業実施、管理経営の各段階を相互に連携させ、望ましい運営状況を確保するためには、事業化推進体制の確立が重要な要素となる。事業化推進体制は、事業主体づくり、活性化施策の実施、合意形成、地域づくりに責任を持つ人づくり、事業のスムーズな実施、関連開発の条件づくりなど大きな役割を果たすことになる。

七尾港の場合、地元の市民、財界人、有識者等から構成される「七尾マリンシティ推進協議会」が1987年1月8日に発足し、民間主体の事業化推進組織が発足し、活動を開始している。

活動内容は、1987年は、計画のモデル指定地域誘致の運動と先進事例の研修や広報紙の発行、沿岸地域への広域的運動をめざしたシンポジウムの開催を実施した。

1988年は、活動の実施中であるが、地元行政関係職員も多く参加し、官民の連絡を密にしながら、地域ブランドづくり、まちづくり、モビリティの確保、広報、行政との連絡、情報収集などの部会体制のもとで、地域の特性と資源を生かした活動が展開中である。

特に、地方都市の場合、地元主体の事業化推進体制がどれだけ確保できるかが事業成功のポイントとなる。

6. 今後の課題

港湾空間を活用した地域活性化のあり方を七尾港を対象として考察してきたが、地域条件が大きく作用することから、一般的な方法論を確立するためには、数多くの事例検討が必要であると考えている。

七尾港の活性化の今後の方向は、港湾空間活性化の課題と計画方法論で述べた事項の具体的検討と具体的実施づくりにより、その全体像が明確になっていくと思う。

地方都市の港湾空間の活用による地域活性化のためには、地元の総力をあげた取組みがキーポイントとなることは、言うまでもない。

現段階の考察から、今後の課題の重点は次の3つになると考えている。

- ① 事業化、特に需要創造型を取り込んだ計画づくりの具体化
- ② 官民あげての事業推進体制の充実と具体的実践
- ③ 段階計画等の早期に地域活性化の効果をあげる事業化計画づくり事業化検討

最後に、本研究を実施するにあたり、資料等御指導、運輸省、石川県、七尾市の関係者の方々、財団法人港湾利用高度化センター、七尾マリシティ推進協議会の方々に御援助をいただいた。

今後とも、研究を続け、より具体化させ、より一般的な方法論の確立をはかりたいと考える。

(参考文献)

- (1) 拙稿；「港湾再開発の計画論および実証研究」1986.
- (2) 拙稿；「港湾再開発に関する一考察」港湾経済研究 No.18, 1980.
- (3) 拙稿；「港湾再開発に関する一考察」港湾経済研究 No.20, 1982.
- (4) 拙稿；「地域活性化をめざした港湾づくりに関する一考察」港湾経済研究 No.22, 1984.
- (5) 拙稿；「港湾空間活性化に関する一考察」港湾経済研究 No.23, 1985.
- (6) (財) 港湾空間高度化センター；「七尾港ポート・ルネッサンス21調査計画報告書」1988.
- (7) 運輸省港湾局；「21世紀への港湾へ」1985.

4 全総における地域交通ネットワークの 形成に対する一考察

神 代 方 雅

(関クマシロシステム設計)

目 次

1. 緒 論
2. 輸送用役の需要における問題点と対応
3. 輸送用役の供給における問題点と対応
4. むすび

1. 緒 論

第4次全国総合開発計画において、土地利用の多極分散という目標を掲げ、このための施策の一つとして、地域交通ネットワークを形成するとしている。

このことは、港湾を研究する立場では、物流とその経済効果が地域経済発展の基礎条件の一つであるという認識において、全く異論のない所であるから、4全総の計画目標を実現するための方法論を、我々の立場で積極的に研究すべきであると考えるのである。

そう考えるといくつかの疑問が生れる。

1・1 グローバルな観点での疑問

グローバルな視野でみると、日本の交通網は海・陸・空にわたりかなりの整備が行われているが、それにも拘らず国土利用の平準化に投資額に見合うほどの効果が上っていないのではないか。

その理由は、一つは東京圏が象徴する拠点性が土地利用の集中あるいは太平洋ベルト地帯への偏在の要因であり、その拠点性は国内と国際的内容をもっている。また交通機関の発達がこの拠点性を助長している面もある。

しかし逆の見方をすると、土地利用の少い地域にこのような拠点性が少いということ、すなわち拠点性を形成する各種の要素が不足しているのである。従って拠点性を構成する要素の一つとして交通ネットワークを形成しなければならない。つまり4全総の目標はこの点にあるのではないかということである。

そして次にはその拠点とはどの程度を示すかということで、当然大中小のランクがあるが具体的にみると少くとも重要港湾の所在都市とその背後圏の主要都市は交通ネットワークの拠点とすべきものではないかということである。この点は本論の前提条件である。

1・2 理論的機能配置の遅れ

上記の前提に立つと、ネットワーク形成のための港湾・道路・内陸ターミナルあるいはコンピューター航空網などの諸機能の整備の遅れがある。それは一つの物流ルートの中でみても例えば港湾と道路の機能の不均衡というような機能配置のアンバランス、複数の交通物流のルート形成における機能配置にある過不足、これは機能分担という表現になるが、このような理論的な機能配置に遅れがあるのではないかということである。

この点は交通施設投資の効果を総合的に求める問題であり、別の見方では機能配置の順序という時間的問題でもある。

例えば、四国の架橋や青函隧道をもっと早く完成すべきであったか、北海道内の重要港湾と主要都市とのネットワークをもっと早く完成すべきであったか。これらは国の財政等の相関もあって簡単にいうべき論拠はないが、地域開発の拠点形成という目的に立つ限りにおいては、北海道内でみると遅れている機能配置に重点を指向し、かつは適切な投資配分によって、全体のパイを大きくする効果を求めるべきではないかということである。

1・3 公共投資と民間投資の乖離

上記とは逆の視点に立つものであるが、折角新たに造成された物流基本機能が有効に活用されていないのではないか。具体的に港湾でみると、新たに造成されている港湾の基本施設とその物流ルートとを利用するための民間投資、それは船舶の運航から港湾における荷役・保管等の投資を意味するが、これら投資が少い、つまり利用が少ないのはなぜかという点である。

このことは新たな物流ルートや港湾機能の整備は、一つには将来起りうべき物流需要への対応、つまり地域開発の呼水とするためのものと、もう一つは、具体的にその港湾を利用しうる貨物量がある場合とについて行われ、輸送上の効果が発生するという論拠によっているものである。この論拠に対し、民間資本としては先行投資のおつき合いをする余裕がない。貨物量があるとしても既存の物流ルートに固定的投資があり、海・港・陸のコンビナート、あるいは物流システムが形成されている。固定投資の面だけからみても新たな物流ルート、港湾への投資は困難である。つまり公共と民間との両投資の論拠が乖離するという現象があるが、この点がネットワークの形成を困難にするのではないかということである。

交通ネットワークの形成という課題からすれば巾広い論議を必要とするが、本論は以上の疑問を通じてネットワーク形成にマイナスに働く問題に焦点をあてる。すなわち第一の疑問としての国民経済にマイナスに働く土地利用の問題を輸送用役の需要の問題として考え、第二第三の疑問を輸送用役の供給の問題として考え交通ネットワーク形成のための一考察とする。また本論は海運による物流に限定して考える。

2. 輸送用役の需要における問題と対応

我々港湾を考える立場で輸送用役の需要を考えるのは当然であり、港湾計画は地域開発計画と同義語であるといってもよい程である。その意味において本章を整理する。

2・1 輸送用役の需要における問題点

2・1・1 用役需要の量的集中と偏在

このことは相対的に後進地域との輸送用役需要のアンバランス、後進地域内の用役需要密度の小さなど輸送機関の稼働率を低下させ、用役供給の利潤を低下し、ネットワーク形成のための民間投資を制限する。

この集中と偏在には、有利性に対する集中、さらには過密のマイナスを補うための諸政策による集中もある。反面地価昂騰その他の条件に対応しきれない企業の移動の動向がある。これらに対する後進地域は例えば北海道では農水産業・石炭・製鉄すべてが後退し、製紙までが長期的には資源保有国に移動すべき必然性がある。

2・1・2 用役需要の質・性格の問題

これは具体的には産業構造の地域差の問題であり、東京圏と北海道における2次産業と1次産業の製品の用役需要にあるアンバランスや時期的波動等である。これは国際間にも発生しつつあり、NICs 製品の輸入増や長期的には中国やソ連まで考える必要がある。

2・1・3 商的流通と用役需要の問題

ネットワーク形成に支障となれると思われる商的流通にある問題は次の①～③にある。

①商取引における力関係と市場形成の問題

1次産業を主とする地域の商取引は売るものは買手市場、買うものは売手市場つ立たされる力関係が明確に存在する。従って売る場合に利潤が少く買う場合に農機具や肥料を高く（輸入価格の3倍近く）買われ資本蓄積の余地がない。このことは中央と地方の関係として一般的に云いうる。結果として地方や1次産業による物流需要を、例えば保管機能の整備によって時期的に平均化するなどの改良やシステム化への投資を困難にする。

市場形成の問題としては、安く豊富に生産される農産物が高い地域の市場に廻らない。北海道の農産物の販売が本州で制限されている問題。アメリカとの関係より先に本州との関係がある。本州の人々が水っぽいアイスクリームを食べねばならない理由を考える必要があり、大きくいうと食糧の安全保

障に結びつく問題でもある。ネットワークの形成には農業問題も考えねばならないといえるが、少くともこのような市場構成が大きい影響をもつことだけは明白である。例えば生乳のコンテナ輸送が可能なら、留萌・稚内・紋別・網走等の港湾では、生乳だけでもそのベースカーゴとなりうる十分の数量がある。コンテナ輸送はこれら港湾背後地域にこれを利用する産業の立地条件の一つとなりうるのである。

②多段階流通の問題

いうまでもないが多段階の商取引は多段階の輸送あるいは交錯輸送の用役需要を発生する。鮭の流通では、例えば八戸港で水揚げされたものが釧路市に集り相場の形成が行われているが如きである。

③商物分離の問題

例えば札幌市の卸売金額は全道の約6割を占める。一方物流をみると、海運の割合に陸送費が高くつく石油・セメント等は各港に分散し、まさに商物分離であるが、海運の割合に陸運が安い、つまり通常のトラック輸送を可能とするものはその稼働率の追求もあって分散することが少く、少数の港湾や札幌市に集り、そこから配送され商物一致の形である。この原因は、札幌圏の需要量が多いのに対し、他の地域の量が少く物流への設備投資が不採算になるからである。この点もネットワーク形成への民間投資の問題である。

以上の商的流通にある問題も用役需要の発生そのものを地域産業の資本力との関係で制約し、用役の生産性においても支障となるものがある点に注目しなければならない。

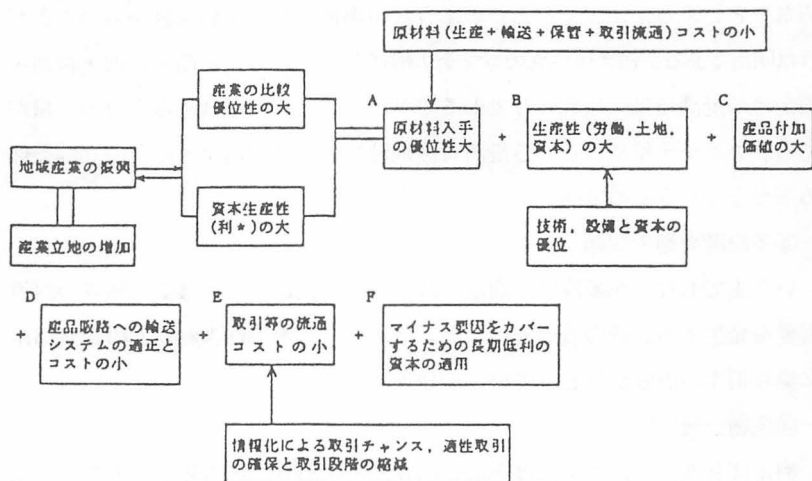
2・2 輸送用役の需要への対応

この点についての基本的判断を次に述べる。

2・2・1 地域における産業振興システム

図2・2-1は1次産業製品の加工を主とする産業のために提示された¹⁾ものであるが、このような論理的判断により地域経済の振興を図る必要があることを強調したい。

図 2・2-1 地域産業振興のシステム



2・2・2 本州の地価昂騰と中小企業への対応

利潤の少い中小企業が地価の低い所へ移動すべき必要は急激に高まっている。また北海道では大企業を頂点とした下部構造の企業も、単独で販路もちうる企業も未成熟である。これらの点からすると地方に中小企業を移動する積極的政策が、本州と地方のために今こそ重要である。このためには大企業の下部構造であるものについては、単一の大企業ばかりでなく複数の大企業の下部構造をなすものもあること、さらには地価・人件費の安い外国への移動を図るものが多いなどの問題に対応した地方移動への政策が必要であろう。なおこのためには国内での移動を可能とする企業種別を明確にすべきである。

2・2・3 地方拠点都市の強化

東京圏への集中要因はその国内と国外への拠点性にある。可能な限りこの拠点性を地方に分離すべきである。具体的には行政権の地方移転が行政庁そのものの移動より容易な筈である。教育などは総て地方に移動すべきものとする。例えば札幌市の拠点性の強化は一面においてのマイナスは発生するが、多極分散の論理からみて必要性が大きく、このための交通その他機能の思切った整備が必要である。

2・2・4 地域開発と資本の論理

地域開発に対する資本の在り方を次の①～③に述べる。

①開発行為を投資の面でみると、国土空間やそこにある労働力の低い生産性に対して国内・国際に優位性をもちうる生産性を生み出すための投資であり、その性格上から国や大資本による長期低利の資本の運用が必要である。

②一方国や大資本は、小資本のなし得ない経済行為としての長期低利の投資によって利益を上げうるという特徴がある。

③後進的地域の土地・労働力の生産性の増大は国家全体の経済安定であり、同時に大資本の国際的経済行為の基盤が国内経済力にある点からみて、国際的経済安定に結びつく。

以上で明らかなように、国や大資本は開発行為への投資を優先すべきであり、欧州諸国は経済安全保障のための超長期的投資を行っている。この点からみると、図2・2-1のFについての政策、あるいは苫小牧東部開発の停滞への対応、さらには地方の財政収入や行政権の移譲に至るまで革命的な政策の転換が必要である。あるいは、このような論理は先刻承知であるが、目

あるいは、このような論理は先刻承知であるが、目前の私益や問題のためになし得ないのであるとするならば、その問題を先づ解決すべきであろう。

3. 輸送用役の供給における問題と対応

用役供給における問題は当学会でも数多く論ぜられている所であり、かつまたネットワークの形成という目標に対し総てを論ずることはできない。従って第1章で述べた理論的機能配置に関し、物流ルートの機能の分担を中心とした問題と、公共投資と民間投資の乖離の問題とに焦点をあてて考えることとする。その理由は、ネットワーク形成のための投資と効果に焦点をあてねばならないと考えるからである。従って投資そのものについてみると総合的効果を対象とした過不足のない機能の造成である。効果についてみると利用者である荷主及び用役供給企業の立場での利用効果、すなわち輸送施設・輸送機関の稼働率を高くして結果として用役の生産性を高め、輸送コストや輸

送便益に好影響を与えることにより荷主産業の利益に結びつくという効果でなければならない。そして当然つけ加えねばならないのは用役生産に占める支出を少くし、移動率とともに用役生産のための資本の生産性を高めるという効果が必要である。

3・1 理論的機能配置の問題と対応

3・1・1 機能配置の現状と動向

港湾とその物流ルートについてみると、それぞれ個有の背後圏をもちながら、港湾背後への道路整備が特に遅れていたものは、小樽港と後志地域、留萌港と旭川圏であり、両港とも2車線の道路で、小樽港についてはバイパスルートを目下建設中であるが、両港の歴史からみると非常に遅れていると云える。背後圏輸送需要からみて港湾整備が遅れているのは道東港湾であり、紋別・網走・十勝港等は現在整備計画を進めつつある。釧路港はかなり整備が進んではいるが、化学肥料・石炭・穀物等背後の需要からみるとバナマックス型の接岸整備は本州の港湾より遅れて現在これも計画中である。これらは百余年の北海道の歴史の中でやむを得ないものであるが、本州と比較した遅れは否み難い事実である。また道央地区でみると、小樽港は地形上港湾空間が狭いという欠点があり、そのため鋼材・車両その他の取り扱いに適さないもので、これを補完することを第一の目的として石狩湾新港を計画したものであるが建設開始15年にして掘込部分の利用開始に至った状況である。

以上は理論的な機能配置の計画はありながら投資額と時間との関係によるものが多いのであるが、内陸輸送の集配分機能としてのターミナルは、その計画自体が遅れていることを指適せざるを得ないのである。この点は例えば前記のように1次産業の商取引の力関係や市場構成からみても、内陸に適切な保管施設を設ける必要があることを強調したい。

以上の具体例は、道路や内陸ターミナルについては、一つの物流機能のバランスの問題といってよく、各港の整備は複数の物流ルートの整備であり、物流機能整備に対するイコール・フッティングの問題である。

この前者の機能配置については支障はないと云えるが、複数の物流ルート

については、先づ各ルート間に競争の原則が働くことと、前記のように公共投資と民間投資との乖離がある。

競争については例をあげるまでもないが、ある地域のある貨物の輸送量に対し、複数の港湾を経由する輸送能力が仮りに全体で3倍あるとすれば%の投資は国民経済の視野ではムダであるということであり、用役生産の生産性も低くなり、輸送コストを押し上げる。

この点には拙稿「道央海運流通と広域港湾」²⁾において広域港湾協議会を設ける等により機能分担への必要措置を講ずべき事を主張。港湾法の改訂において法50条の2にこれが示され、後記のように北海道開発局においてはこの規定のいわば精神的運用（事務手続でなく）がなされている。

3・1・2 理論的機能配置への対応

上述のように理論的機能配置の重点は複数の物流ルートの機能分担にあり、その対応としての論理が必要である。道央広域港湾論はその論理の一部を述べたものであるが、当時は資本主義の競争原則からみるとその論理は成立しないという意見が圧倒的であった。

しかし私は、ネットワークの形成そのものが計画行為、計画経済であり、資本主義経済の中の計画として当然必要なものと考える。

従って以下に機能分担の計画判断を述べるが図3・1-1にその計画目標を示した。

この図でAをネットワーク形成の目的とすると、そのための投資には経済性Bが必要であり、Bの追求にはB1とB2その他の手段によりB3の効果つまりB3-1の荷主の便益とB3-2の用役の生産性を追求することにあるとしている。

そして用役の生産性は、支出面における輸送コストの形成すなわち設備コストと運営コストと収入面における稼働率の形成とにあるとし、これを示したものが図3・1-2の物流コスト形成要因と類型化のフローである。

この図に示すものは一つの物流ルートとしてみると判りやすいが、その場合の支出と収入の関係は図3・1-3の一つの物流ルートの形成要因で示す供給側面の必要性の内容によって理解できると考える。

図3・1-1 機能分担目標のフロー

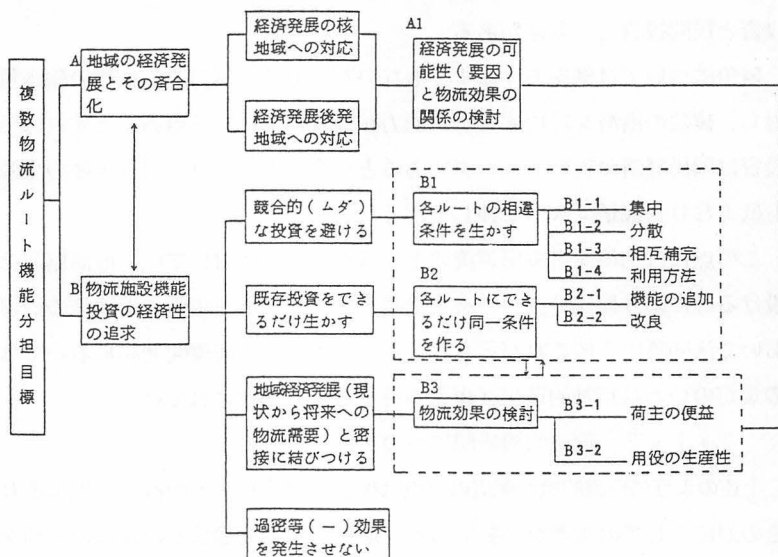


図3・1-2 物流コスト形成要因と類型化のフロー

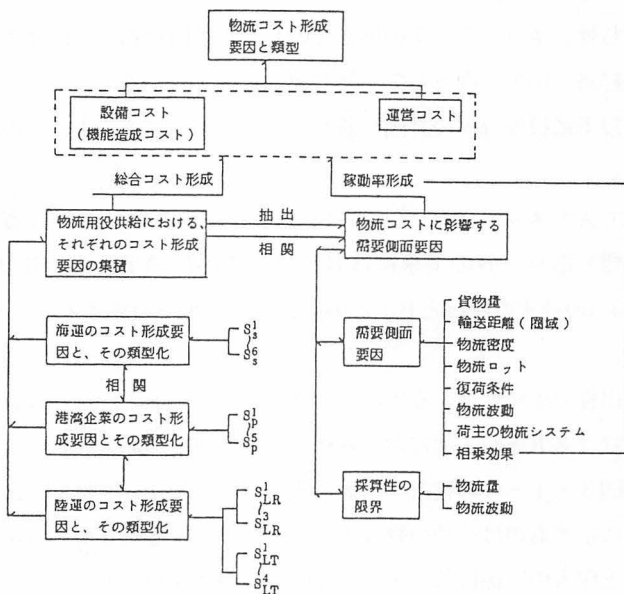
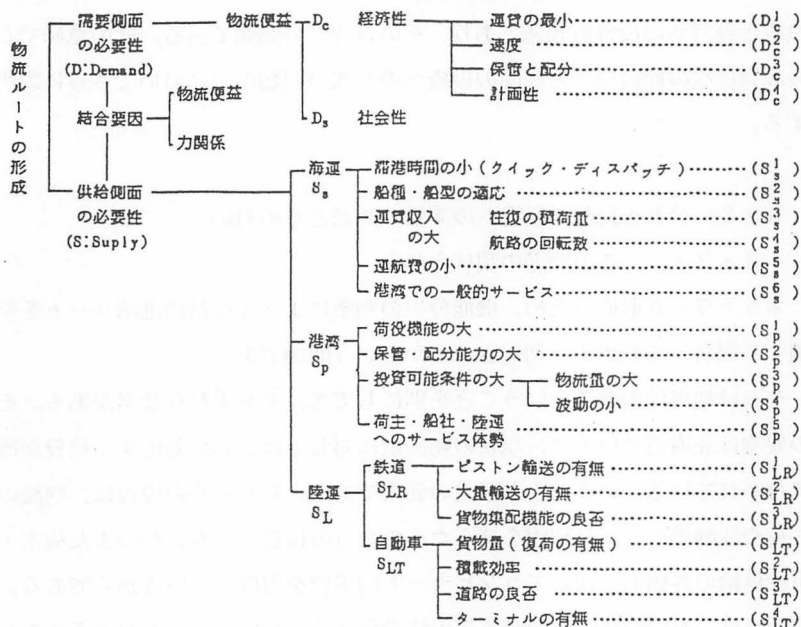


図 3・1-3 一つの物流ルートの形成要因



出典 道央地区港湾機能分担調査 (北海道開発港湾部港湾計画課, 昭和57年)

このような機能分担の考え方は昭和57年より北海道開発局港湾部港湾計画課における作業として、各種の調査によって作製されたものである。また具体的な港湾計画のためには、昭和59年道央港湾5港 (留萌・小樽・室蘭・苫小牧・石狩湾新港)、62年道東港湾4港 (十勝・釧路・根室・網走) について、ともに港湾法50条に準拠した協議会を設けて検討し、各港の理論的背後圏域の想定とこれによる物流需要と港湾規模の方向づけを行っている。その方法論としては以上の理論をもととして、各種の条件設定を行ってプログラムを作製し、各港による物流ルートの比較と適正機能配置の分析を行ったものであるが、川合紀章の研究開発³⁾によるものである。

なお、この問題は用役生産性の追求のための複数の物流ルート間の競争が背後にあることを考えると、その競争に無理がないということが基本的に必要である。

従ってこの問題は競争における海運・港湾・陸運を通じての施設機能への投資と運営への投資の問題であり、その斉合性の問題である。その意味でこの問題は次の節の公共と民間の投資への乖離の問題の中においてさらに説明する。

3・2 公共と民間の投資への乖離の問題とその対応

3・2・1 この問題の現状と動向

ネットワーク形成のため、機能分担の判断によって複数の港湾ルートを整備した場合、それがすぐ利用されるかという問題である。

それは地域間の競争ということを別にして考えても困難な要素がある。その要素は北海道でいえば、現状の物流量に対してはこれに対応する投資が既に行われているということが最大の要素である。しかもその投資は、物流の片荷や波動等の（一）要因を補うための余分の投資を含み、かつまた荷主・用役供給の各側面を通じてコンビナートの慣習を形成しているからである。

例えば、石狩湾新港は新産業都市建設促進法の計画であったが着工そのものが遅れた事により他の港湾への設備投資が進んだ。そしてS48年東ふ頭、63年4月掘込の一部が完成という事で、国際的不況や物流内容の変化もあったが当初計画を大巾に縮小している。しかし長期的にみると日本海側の物流需要の増大と、新港の立地条件そのものが、物流用役供給に高い生産性を与えるものがあり、道央のみならず北海道の経済発展に役立つことは明らかである。これに対して前記既存の道央4港には既存の投資と物流システムの形成がある。

3・2・2 乖離への判断（民間投資の可能性への判断）

新たな物流ルートのもちうる機能によって新たな需要を誘発すること。具体的には石狩湾新港の工業立地はある程度の進捗をみせている。これらがさらに民間投資を誘発するという関係が最も望ましい姿である。

しかしながら一方において新たな機能により荷主との力関係で既存物流ルートよりのある程度の物流の転移がありうるということ。そしてもう一点は、用役生産性の高いルートへ、そのルートの有利とする圏域の物流は転移させ

た方が、全体の投資効果を大にするという事である。この点が今まで申し述べた乖離という問題であるが、いづれにしても既存ルートからの物流の転移は新たな投資を伴い、その可能性が追求されねばならない。ただしここで前提としなければならないのは、新たなルートと競合する関係にある既存ルート企業の立場に立つ事である。競合しない企業はそこに営業成立の可能性があればどこからでもやって来て投資をするであろうから。この場合は競合する地域内の問題であり、そこにこの問題の研究の目的がある。

この前提に立ち、利用企業の投資の可能性を基本的に考えてみる。投資可能性は輸送便益や用役生産性の関数である。そして用役生産性を左右するものは、輸送機関ならトン、キロ／年、保管施設や荷役機械ならトン／年で算定される稼働率にある。

図3・2-1にこの関係を示すが、これらの稼働率に影響する要素をいまたに示す $\alpha \cdot \beta \cdot r$ にあるものとする。

α : 物流用役供給に影響する需要側面要因

β : 物流ルートの立地条件

r : 物流基本施設的能力

O : 稼働率 (オペレーティングレイショ)

CE : 設備コスト

CM : 運営コスト

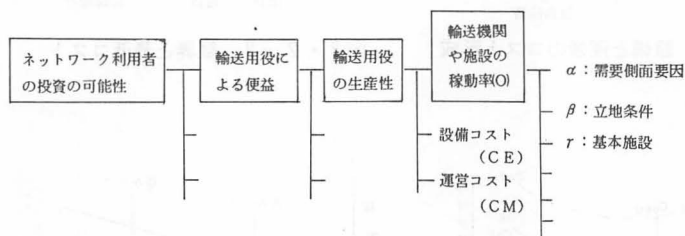


図3・2-1 ネットワーク利用者の投資可能性

この関係を具体的にみると、石狩湾新港は日本海にあり札幌市に接し、大陸貿易と都市の末端集配に有利である。これは β の有位性である。また小樽港も札幌市に至近の位置にありながら港湾空間が少ないが水深が深く安全性の

高い泊地岸壁がある。これは β と r の問題であるが、稼働率の良否に影響する。苫小牧港は最も東京湾と近いが、札幌市にやや遠いという β の条件で札幌市への末端集配基地としてはやや不利である。

ここで $\alpha \cdot \beta \cdot r$ の内容はというと、図3・1-1～3から読み取って頂きたい。

次に設備投資とコスト形成の関係と、稼働率の形成と $\alpha \cdot \beta \cdot r$ の関係について図3・2-1～4によって概説する。

CoF: 運賃原価, Lは限界, Mは最低の意。図3・2-3の葉線は $\alpha \cdot \beta \cdot r$ の(-)条件の場合, 実線(+)条件の場合とする。

物流ルートの設備投資は図3・2-1におけるⅢに該当し, 先行投資から波動その他の(-)条件に対応している。いま図3・2-3の波線のCoFMがⅢの状態における投資によるものとすれば, よりⅡの状態に近づけたもの

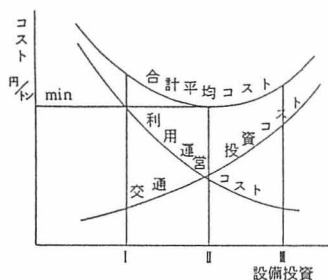


図3・2-1 設備と運営のコスト形成

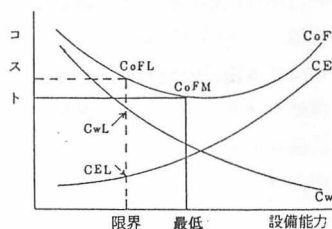


図3・2-2 限界と最低コスト

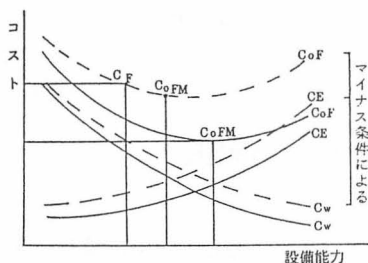


図3・2-3 $\alpha \beta r$ 条件変化とコスト形成

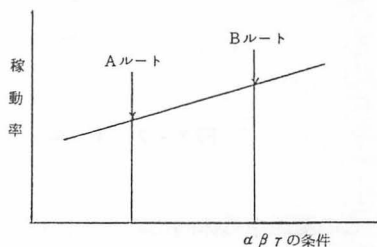


図3・2-4 $\alpha \beta r$ 条件変化と稼働率の形成

が実線の場合であり、この場合(+)条件の造成が必要である。そして(+)条件とは図3・2-4における $\alpha \cdot \beta \cdot r$ の条件整備にある。例えばAルートで距離的には総コストが安くなるとしても r の基本施設が悪ければ移動率が低い。従って r の条件整備によりBに近づける必要がある。

以上の見方は一つの物流ルートについての場合と、道央や道東の圏域全体としての場合とで見ることができる。

後者の場合において、各港湾ルートにおける $\alpha \cdot \beta \cdot r$ への対応の仕方が図3・1-1のB1とB2であり、B3が結論的に移動率の検討である。この関係を波動という(-)条件への対応でみると、適切な保管機能を全体の中(各港湾や内陸)に配置するということが r への対応であり、投資と効果つまりコスト形成の比較により求められるものである。

以上民間投資への対応が物流ネットワーク形成への最終的あるいは最も重要な手段であり、利用者への対応こそがネットワーク形成の利用効果を実現しうるものである。

この点について特に強調しなければならないのは、地域にある多くの(-)要因への対応として、2・2・4に述べた地域開発と資本の論理に従った公共資本や大資本の援助が必要であり、地域による差異に従った政策が検討されねばならない。

なお、図3・2-1～4に示した関係は具体的に数値として比較しうるものであり、紙巾の関係上省略する。

4. むすび

以上竜頭蛇尾の議論であるが、諸賢により一層の展開がなされることを期待する。

注1) 後藤七郎(北海道開発局開発調査課開発企画官)。(社)寒地港湾技術研究センター会報「海と港」創刊号所載論文、積雪寒冷地における港湾利用について、p.28.

2) 拙稿1972年学会年報No.10.

3) 川合紀章、本学会会員、北海道開発局小樽開発建設部小樽港湾建設事務所第二計画課長。

掛塚湊の歴史の変遷

—天竜川舟運と海運の結節点として—

谷 任

(浜松情報専門学校)

目 次

1. 天竜川とその流域
2. 天竜川舟運の歴史
3. 掛塚湊の興隆
4. 鉄道輸送との競合と終焉
5. 今後の課題

1. 天竜川とその流域

天竜川は源を信州諏訪湖に発し、大小200の支流を集めて遠州掛塚で遠州灘に注ぐ全長210km余（全国第7位、ただし諏訪湖に流入する中小河川の中で最長の上川を加えると250kmになる）、流域面積（降雨がその河川に流れ込む領域の面積）5090km²の国内有数の河川である。しかし、阿賀野川の全長210km、流域面積7710km²、木曽川の同227km、9100km²などと比較しても流域面積は小さく、このことはその兩岸に平野が少なく急峻な山脈（赤石山脈＝南アルプス、木曽山脈＝中央アルプス）に囲まれていることを意味している。

その流域は地形的にみて次のように3つに区分することができる。

上流域……諏訪盆地と天竜峡付近までの伊那盆地

中流域……天竜峡～二俣の山間部

下流域……二俣以南にひろがる浜松・磐田を中心とする平野部

このように下流域だけではなく、上流域にかなり大きな人口の集積を持つと

ということが特徴となっており、同じ静岡県を流れる大井川・安倍川などとの相違点となっている。比較的似た性格をもつ河川としては上流に甲府盆地をもつ富士川をあげることができるが、年貢米の廻送あるいは塩の交易などを通して清水湊の形成に大きな役割を果たしたこの河川の舟運については稿を改めたい。

また源流から河口まで名称が一貫して変化しないという点では、ボーデン湖に発し北海に注ぐライン川に類例をみるが、国内では極めてまれな例となっている。

天竜川が最初に文献に登場するのは、奈良時代の『続日本記』であるといわれ、そこでは「あらたま龍玉川」と呼ばれている。続く平安期の『文徳実記』では「広瀬川」となり、さらに鎌倉期にかけての『更級日記』『海道記』では「天の中川」として登場してくる。「天竜川」の呼称は鎌倉末期から用いられはじめ、室町期には完全に定着しているが、この地名と全く関係をもたない呼称の起源については竜神信仰であった諏訪信仰との関連が指摘されている。

天竜川流域は古来、社会的文化的に極めて特徴のある地域を形成してきている。弥生時代中期においては、銅鐸の分布範囲（西日本中心）の東限となっており、また現代にいたっても言葉のアクセントや語尾などの特徴がこの地域を境界として東と西で大きく分けられるとされている。そして天竜川の中流域すなわち信州・三河・遠州の国境地帯は春の田楽系のまつり、夏の大念仏・放下踊り、冬の湯立神楽などの中世以来の民俗芸能あるいは神事芸能の東北地方・沖縄にならぶ宝庫とされている。

信州と遠州の交流という観点からみるならば、浜松市内の縄文中期遺跡からハヶ岳産の大量の黒曜石（石器の材料）が発見されており、その搬入経路として富士川沿いのルートとともに唐草紋土器などに代表される独自の文化を保持していた天竜川沿いの道が想定されている。また稲作については遠州から天竜川ぞいに北上して信州に拡がり、そこからさらに甲州・上州と関東地方に伝播していったとされている。

中世以来、三河の鳳来寺とならぶ信仰の山として栄えてきた秋葉山への登

山路は相良湊^{さかいら}から掛川・森を抜ける道が中心となって、秋葉道（あるいは秋葉街道、ただしこれは信州側の呼び方で遠州では信州街道と呼ばれていた）と呼ばれ、秋葉山をこえて信州高遠まで続いていた。貞享2年（1685）の「秋葉祭」を契機に火伏せの山として全国から多くの参詣者を集めるようになり、また物資の運搬路として「塩の道」とも呼ばれ、天竜川上流の西岸を通り、尾張・三河へ抜ける中馬街道^{らうま}には量的に及ばなかったものの重要な意義をもっていた（図1参照）。

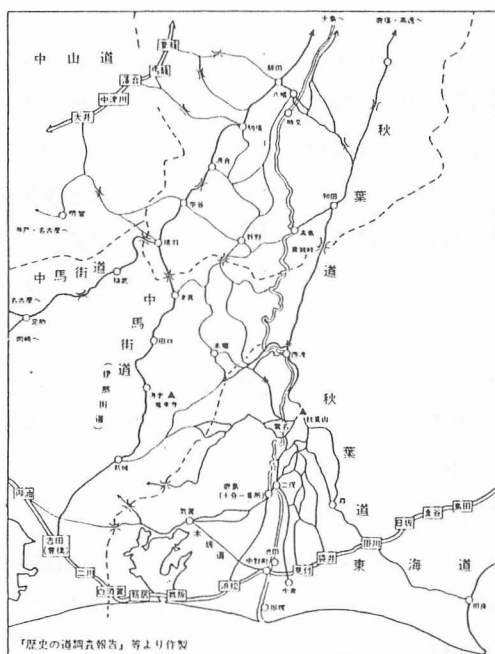


図1 天竜川と秋葉道・中馬街道
(文献5による)

なお尾張・三河などと飯田・諏訪方面を往来する馬による輸送を伊那谷では「中馬」、三河などでは「馬稼ぎ」といい、農家の副業として始まったものが、江戸時代以降専門業者が登場するようになり、宿場ごとに継ぎ立をする伝馬制をとらず荷物の付け通しをするのを特色としていた。北遠でも浦川・西渡^{にしど}などを拠点に馬による輸送が行なわれており、養蚕を重要な生業として

いた北遠の農家が生産した繭も秋葉街道を経由して絹産業の中心地であった諏訪・伊那地方に中馬により運搬されていた。

2. 天竜川舟運の歴史

天竜川の舟運については、^{くれき}樽木の^{くだ}管流しを含む筏流しと本来の舟運とに分けて考察する必要がある。

北遠および伊那地方は吉野・尾鷲とならぶ杉・桧の人工造林地帯として著名である。北遠諸林は山香庄として後白河法皇が仏教興隆のために寄進し、南北朝時代には持明院統＝北朝の組織的基盤となる全国180ヶ所におよぶ長講堂領と呼ばれた荘園群に含まれていたのもその山林資源に着目されてのことと考えられ、したがって天竜川における筏流しの起源は古代末にさかのぼると考えられている。しかし、史料の上では文明16年（1484）の信州^{みつしま}満島の筏師についての記述が最初である。

戦国期に入ると北遠地方にも駿府（現静岡市）を本拠とする今川氏の支配権がおよび、軍事あるいは土木上の必要性から相当量の木材が伐採され、鹿島に番所も設置されている。今川氏の滅亡後この地域を支配した徳川家康は天正8年（1580）、武田氏との戦いで戦功があり鹿島村で筏流しに従事していた孫尉・弥太夫の両名に諸役を免除し、材木を下ろす時には兵糧を与えることを約し、筏下しを従前どうり許可する朱印状を発給している。彼等の子孫は江戸時代を通して筏問屋の特権を保有することになる。また豊臣秀吉が文禄3年（1594）に大阪城建設のための木材を川下しした記録も残っている。

江戸時代にはいと江戸城に代表される全国的な城郭建築およびそれにともなう城下町の形成あるいは薪炭需要の増大などにより木材の需要は著しく増大し、その川下げも一層活発化した。

幕府直轄領であった伊那谷からはピーク時には250万丁に及ぶ樽木が天竜川を川下しされた。樽木は櫓などを1 m程の角材に仕立てたもので（古樽木定法、新樽木定法により規格が定められていたが、地域あるいは時期によって一定していない）、建築現場の近くで薄くはいで加工し屋根材

評を博したという。

北遠の筏師については『遠江国風土記伝』に「筏子の術業遠国に聞達す、埴科・高井の材木を以って筏を造り、筑摩川に浮べ流し、越後国新潟の湊に運送するは船明村の筏子なり」とあるように諸国に鳴り響き、天保11年（1840）の記録によれば、船明村では男子212人中43人が筏乗り、横山村では201人中60人が船・筏乗りとなっている。

問屋と呼ばれた廻送業者は上流からバラで流されてくる木材を綱場で止め、木材についている符丁によって荷主別に仕分けて筏に組み、目的地に送り届けるのを業務としていた。また信州から流送されてくる筏については激流にもまれているので結い直し、そこまでの信州の筏乗りを地元の筏乗りに交替させていた。

一方、舟運については慶長12年（1607）、徳川家康が朱印船貿易および大堰川（保津川と桂川の間）。富士川の開削で名高い京都の豪商角倉^{おお}以に信州から掛塚にいたる舟路の開削を命じている。しかし天竜川は流路が長くしかも随所に難場があるため、15年をかけた工事にもかかわらず完成にはいたらなかった。けれどもこの検分により中流域の西村（西渡）以南の舟路が定まった意義は大きい。

天竜川で使用された川船には「角倉船」と「鵜飼船」と呼ばれるものがあった。他には初期から使用された「角倉小船」、中期頃の「差波船」があるが詳細は不明である。角倉船は角倉氏が導入した高瀬船のことで、高瀬船には様々な規格があったが天竜川のものは全長7間半（13m）、幅6尺3寸（190cm）であった。積載量は下り船で米50～60俵、上り船で25～30俵であったとされるが、米75俵の船もあった。また鵜飼船も角倉氏によりもたらされたものであり、全長7間半、幅3尺5寸（106cm）と角倉船に比較して長さは同じで幅が半分位となっている。櫓をもたず棹と櫂を使用し、川幅が狭く方向を変えにくい所や急流を上下するのに適していたので、西渡以北および信州ではもっぱらこの型の船が用いられていた。積載量は角倉船の半分弱の米25俵であった。

信州南部を領地とする飯田藩は年貢米の江戸への廻送に天竜川を利用する

のを断念し、三州古鼠^{ふつそ}（現豊田市）まで馬背で運び、そこから矢作川を舟で下ろし、鷺塚から海上輸送するという遠距離で積み替え作業の多いルートを採用している。

しかし、信州と遠州の経済的な結びつきは現在と比較にならないほど密接であり、特に米のとれない北遠では信州の米の需要が大きく、それ以外にも雑貨・煙草・稗などが信州時又港から鵜飼船で輸送されていた。正徳4年（1714）、下伊那の通船業は少なくとも11～12艘が常時稼動しており、遠州水窪までの運賃協定の記録が残っている。一方、同じ年に北遠15ヶ村は角倉船を判明しているだけでも54艘所有しており、下流の平野部へ炭・薪・茶などを輸送し、塩・魚・米・日用品などを上り荷としていた。しかし、これらの舟運がどのような組織（株仲間）および協約（運賃、積荷の量、船頭など）により運営されていたかは不明である。

信州から掛塚までの通船の最初は、寛永13年（1636）に浦川の伊勢太兵衛が鵜飼船を引いて殿島（現伊那市）まで廻り、掛塚まで下ったときとされている。江戸中・後期には知られているだけでも安永9、寛政6、文政6、安政4年と信州から掛塚までの通船願いが出されている。寛政6年（1794）には江戸本万町忠兵衛等2名は信州飯島から掛塚の間全長41里（154キロ）に荒井・大島・満島・河内・中部^{なかべ}・西村（西渡）・鹿島・池田と8ヶ所の船継場を設置し、飯島～西村間は鵜飼船6艘ずつ36艘、西村より下流域には角倉船を2艘ずつ8艘を配置する通船計画を提出した。しかし、これらの通船願いは地元（中馬・馬稼ぎ業者など）の反対で中止させられたり、実際に運営されても赤字続きで失敗したりして、結局江戸時代には一貫した通船体制が完成することはなかった。

幕府は毎年の中泉代官所を通して川船保有者から運上を徴収するため川船調査を実施した。運上額は一艘につき角倉船は醵300文、鵜飼船・角倉小船は200文、差波船は100文であり、さらに新規建造に際し角倉船は醵600文（他は不明）を徴収した。またその以北で全ての支流が合流し流れも緩やかになる鹿島には番所が設置されて主として川下げの材木について取調べを行ない、池田役所および二俣役所では炭・薪・串柿の改めを実施し、ともに十

分一税の徴収に当たっていた。なお鹿島番所を通過した舟と筏の総数については次のような5年間の記録が残っている。

貞享1年(1684)	2715艘	67875本
貞享2年(1685)	3350艘	
貞享4年(1687)	2950艘	
正徳3年(1713)	2724艘	43500本
享保13年(1728)	1648艘	42200本

3. 掛塚湊の興隆

掛塚湊の名は室町時代中期から後期にかけての『三河後風土記』などにみられ、当時から港としての形を整え、東西の船が出入りしていたと考えられる。しかし港口に浅瀬があり天竜川の流水と海流による高波のため天候温和なとき以外は出入りが困難で避難港として利用されていたにすぎなかった。

江戸時代に入り天竜川の本流が掛塚の西に移るとともに、浜松側にあった田尻にかわって浜松城下の外港として江戸・大阪方面の物資の移出入が行なわれるようになり、幕府の命による桑名の御用米の江戸への廻送を契機に廻船業務が開始された。

『磐田郡誌』には寛永元年(1624)、すでに掛塚湊に「フタナリ船」(250石積の大船)があったと記録されており、樽木および民間材の江戸への廻送の拡大とともに掛塚の廻船問屋も大きな発展をみる。

元禄7年(1694)には廻船問屋は会所を設け、総代には名主をいただいて、廻船に関する諸取締や運賃などの協定を行なった。掛塚の場合には廻船問屋がほとんど船主をかねており、このときの廻船持ちは42名、船頭は51名となっている。しかし文化年間(1804~11)になると船主18名、船頭38名、船数38艘、天保2年(1831)には船主19名、船数40艘と寡占化が進むことになる。

元禄7年(1694)の稲勝家文書「船頭船番吟味帳」および文化7年(1810)の津倉家文書「掛塚湊廻船連判掟書」には、船主と船頭の協定事項として積荷に対する注意、通船の方法、日雇い賃金、難破船のこと、船頭・水主の日

常生活の注意などが記載されている。

廻船問屋の基本業務は山元の材木商（山林所有者）から委託をうけ江戸およびその他の都市の問屋に廻送し、運賃を取得することにあった。しかし廻船問屋の多くは木挽き業をかねており、さらに材木商をかねて山元に手先をおき、山元の材木商から木材を買い取ったり、前貸金を渡して木材を集めせたり、立木を購入して伐り出しを請け負わせる廻船問屋も存在した。しかし、信用取引であったため価格の決定権は江戸の問屋にあったといわれる。

取扱い貨物は先にあげた木材や木材製品だけではなく、木炭・茶・繰綿・茸・和紙（原料を含む）・杉皮・瓦・青石・浜網・串柿などの生活物資も江戸に廻送していた。しかし全体の3分の2以上が木材関係であった。

江戸時代後期の『大日本海岸全図』には江戸から諸国への航海路線と里数が見られている。そこに記されている遠州の地名には川崎・相良など13ヶ所があるが、錨地は掛塚と相良のみであり、遠州灘を航海する船舶は必ず掛塚に立ち寄ったとされている。また掛塚から江戸への航海は途中、下田をはじめ柿崎・松崎・子浦・三津などに寄港していた。ちなみに掛塚のいたるところにみられる伊豆石の蔵や塀は江戸からの戻りの船が軽くなった船足のバランスをとるため伊豆で積み込んだものによっている。

明治維新以降、船舶の大型化にともない年々堆積する土砂で浅くなった水深ではその出入りに多大の支障をきたすようになった。このため明治14年に築港の出願がなされ、16年から3年の歳月と2万円の経費を投じて東西4町（約430 m）、南北2町（約215 m）、水面の広さは幅30間（54 m）、長さ200間（320 m）水深は満潮時に9尺（270 cm）、干潮時6尺（180 cm）の新港が完成した。

その維持管理のために株主99名、株式総額15,775円により豊長社が組織された。また造船所の修築（明治19年から28年の10年間に掛塚で造られた船は80隻にのぼる）、天気予報信号標の設置、管海官庁事務取扱所あるいは帝国水難救済会による救難所の開設が行われ、船舶検査執行地の指導も受けた。

幕末から明治にかけての掛塚湊の出荷量および運賃については次のような記録が残っている（明善記念館所蔵「掛塚湊輸出荷物調」）。

文久2年(1862)	98000石	14700両
元治元年(1864)	97900石	17132両
慶応元年(1865)	90200石	20255両
“ 2年(1866)	98800石	24700両
“ 3年(1867)	85000石	26593両
明治元年(1868)	70500石	19387両
“ 2年(1869)	84000石	27300両
“ 3年(1870)	77600石	29100両
“ 4年(1871)	93900石	34038両
“ 5年(1872)	83600石	31350両

明治維新後、遠州材の東京への出荷が急増したのにもない、廻船問屋も明治25年にはその数36に増加している。このうち江戸時代からの業者は17～18軒あり、船の大きさは1300石積を最大としたが、大部分は500～1000石積であった。所有船数4隻の江戸屋についてみると160トン（約900石）級2隻、60トン級2隻をもち、20名以上の船員をかかえていた。

明治28年に出された「航路標識位地構造方及入港船舶調べ」には

1年間ニ入港スベキ日本形船	405隻
此積石数	169076石
1年間ニ入港スベキ西洋形船	19隻
此屯数	1113屯
日本形最大船舶	20隻
此積石数	16000石
西洋形最大船舶	5隻
此屯数	400屯

とあり、西洋形帆船の導入が進んでいたことがうかがえ、またこの頃から大型化が急速に進むことになる。

また掛塚港が最盛期をむかえたと考えられる5年間の輸出諸貨物について次のような統計が残っており、幕末から明治初年に比較して3～5倍の規模

となっている。

明治27年度	341320石
明治28年度	315290石
明治29年度	334175石
明治30年度	335762石
明治31年度	390207石

掛塚はこのように江戸時代から明治中期にかけて物資の一大集散地として栄えた。「遠州の小江戸」と呼ばれ、“仕事や物がなかったら掛塚へ”といわれるほどであったという。明治6年の記録によれば、新町の153軒のうち船家業45戸、日雇い（積荷・船曳など）25戸、大工20戸、木挽渡世14戸、漁師10戸、その他農業・左官となっている。明治13年頃には繁華街は町の中心に移って一層発展し、料理屋・遊郭・芸者置屋・浴場・娯楽場などが軒を連ねていたと記録されている。

4. 鉄道輸送との競合と終焉

掛塚港が最盛期を迎えたのとはほぼ時を同じくして、明治22年東海道線が開通した。当初中泉駅（現磐田駅）より南下して掛塚を通る浜松へのルートが考えられていたが、地元の廻船業者の猛反対により海岸線を離れた現在のルートがとられるにいたった。

しかし明治25年、金原明善により東海道線を利用した木材の鉄道輸送のため天竜運輸会社が設立された。金原明善（1832～1923）は浜松の酒造業などを営む大地主の家に生まれ、天竜川の治水、天竜川中流域を中心とする植林事業、疎水財団事業、製材業・銀行の経営、北海道開拓、慈善事業などに多大の足跡を残した郷土の偉人とされる人物である。

江戸時代末期より天竜川の治水に苦闘を重ねてきた金原明善は治水・治山のためには植林・運輸・製材の三位一体化政策が必要であるとの見解をもつにいたっていた。天竜川中流域の植林事業には明治17年頃より本格的に着手したが、当時木材価格が高騰しても運賃の値上げに相殺されるといった状態

で、山林所有者・荷主の利害得失は全て掛塚港の船主に支配され、また一度洪水がおこれば掛塚港も木材・貨物とともに激浪の底に沈むという事態がくりかえされ、北遠の林業の発展は足踏みの状態にあった。

このためほぼ時を同じくして金原明善は天竜川から浜名湖への運河の開削を計画し実測・設計を行なっている。『天竜運輸会社の沿革』（昭和3年）にその構想が「天竜川を分水して舞阪浜名湖口に出る。即ち天竜川を東海道南側に沿い運河を開削し、浜松市の西南端掘留に至り同所にて掘留運河に直結し、舞阪に至り同所地先を浚渫して港湾を作り、汽船を入れ運河により木材を廻送し、東西各地へ搬出せんとした」と述べられている。

しかし、この雄大な計画も浜名湖の浅海が障害となって中止され、明治21年に海運の近代化を志向して購入した汽船永代丸もまもなく御前崎で沈没している。東海道線が開通したのはまさにその直後のことであり、木材の鉄道による大量輸送を現実化していくためのものとして天竜運輸会社は設立されたのであった。

天竜川西岸の半場～橋羽間に軌道を敷設し、「木材類ヲ貨車ニ積載シ一旦浜松停車場へ送り更ニ東京へ向ケ輸送スルヲ以テ営業ノ目的」（浜松商業会議所『第1回報告』明治27年）とするものであったが、それは永年にわたり天竜川の舟運を支配してきた掛塚の廻船問屋への挑戦の開始であり、以降両者の間で激しい競争が展開されることになる。

しかし、当時和船60余隻・総計6000余トンといわれた掛塚の廻船問屋群に比較し、開業早々の天竜運輸ではその設備能力に大きな差があり、鉄道局との間に運賃低減の特約を結び保護を受けたにもかかわらず、每期欠損を出し資金の半額を損失するという苦境に追い込まれることになるが、第5期（27年下半年）にいたり経営もようやく軌道にのって第7期には年1割1分の配当も可能になるにいたった。そして31年には、それまでの浜松駅管理の天竜川荷物取扱所では狭隘になったため、新たに天竜川駅が設置されている。

しかし29年の数度にわたる天竜川の氾濫で大きな被害をこうむり、さらに日清戦争の勃発は戦中のみならず戦後においても軍事輸送優先のため貨車の割当を著しく減少させ、2ヶ月間ほとんど運送不能の状態におちいったこと

さえあった。そして放漫経営ともあいまって経営内容は悪化し、32年には金原明善は会社の解散を決意するに至っている。しかし結局は金原明善が退陣するとともに掛塚の船主32名と運賃同盟を結ぶことにより再起をはかることになる。

しかしながら、天竜川通船組合はこれに対抗して天竜川駅に便利運送合資会社を設立し、同盟より低運賃で陸送を開始した。これには掛塚の船主7名も同盟を脱退して組合側と運賃協定を結ぶにいたり、町民をまきこんだ大きな紛糾事件に発展するにいたっている。

組合は天竜川東岸の池田から中泉駅まで軌道を敷設して陸送の強化をはかり、日露戦争により一時中絶したが、39年には人車を使って中泉駅から汽車積輸送を開始している。そして天竜川駅より高かった中泉駅の鉄道賃率局納金が同額になるにいたり、中泉駅からの陸送が増加した。このため天竜運輸会社も同額まで引き下げざるをえなくなったが、これは掛塚の廻船問屋に致命的な打撃をあたえ、実質的にその存続を不可能とするものであった。

掛塚港の没落の過程は表1の商船数の推移に明らかであるが、その原因として鉄道輸送との競合以外に明治中期以降の天竜川西岸における近代的な製材工場の発達（金原明善による合本興業社＝天竜製材＝天竜木材をその嚆矢とする）および掛塚港自体が木材移出の増大、船舶の大型化などに対応できなかったことがあげられる。廻船問屋はかねてから兼業していた製材業に専念していくことになる。

表1 掛塚港の商船数の推移

明治19年	169隻	明治34年	62隻
22年	169隻	35年	62隻
24年	193隻	38年	45隻
30年	64隻	39年	33隻
31年	58隻	41年	22隻
32年	60隻	43年	19隻
33年	58隻	大正元年	9隻

注：文献19による

表2 天竜運輸会社と掛塚船舶の木材輸送の推移

年次	天竜運輸		掛塚船舶		合計
	数量	割合	数量	割合	
1892年	4,461 ^{トン}	27.4 [%]	11,798 ^{トン}	72.6 [%]	16,259
93	8,047	22.4	27,849	77.6	35,896
94	7,844	20.7	30,116	79.3	37,960
95	11,200	32.1	23,646	67.9	34,846
96	13,186	30.9	29,486	69.1	42,672
97	14,451	32.8	29,626	67.2	44,077
98	9,799	22.2	34,430	77.8	44,229
99	13,184	28.8	32,530	71.2	45,714
1900	12,391	25.4	36,376	74.6	48,767
01	16,134	41.9	22,395	58.1	38,529
02	22,430	56.5	17,300	43.5	39,730
03	13,182	49.0	13,715	51.0	26,897
04	9,593	33.2	19,279	66.8	28,872
05	11,858	39.0	18,532	61.0	30,390

注：文献25による

一方天竜運輸会社は表2に示すように木材輸送において掛塚の船舶と競争を続けながらも後述の王子製紙および古河鋳業^{くね}久根鋳山の託送特約をとりつけるにいたって順調な発展を続け、大正初年には1年間の貨物取扱い量45万トン、労役者延べ72000人という国内有数の運輸会社に成長するにいった。そして昭和20年、一駅一店制の国策にしたがって日本通運に合併され、その天竜川支店となって現在にいたっている。

明治以降の天竜川の舟運についてみるならば、明治5年に難所が多く最後まで残った最上流の岡谷～飯島間を岡谷の尾崎辰之助が浚渫し船を就航させた。岡谷から掛塚までを3日かかりで下り、諸物資のほか善光寺・秋葉参りなどの旅客を運んでいる。信州における代表的な港であった時又（現飯田市）では川岸に廻送問屋が並び、旅館・料理屋・カフェー・劇場などが軒を連ねていた。

明治22年には渋沢栄一の率いる王子製紙が気田^{けた}にわが国最初の木材パルプ工場を建設し、さらに32年には中部で気田^{なかべ}の3倍の規模の工場の操業を開始した。また明治33年には古河鋳業が久根鋳山を開設し、38年には久原房之助が峰の沢鋳山を買収している。これらの工場・鋳山からの洋紙・鋳石の搬出

には帆掛け船が用いられ、それぞれの印を帆につけた船が行きかうさまは昭和初年にいたるまで天竜川の風物詩であったという。

大正初期には西渡に930人の水夫と315人の筏乗りがおり、二俣の通船組合に登録していた船頭だけで1500人を超えていたと記録されている。またスクリーの使えない下流域の西川～西鹿島間（のちには西渡まで）はプロペラ船が大正11年から昭和6年まで天竜川運輸会社により1日2往復運行されていた。

昭和10年頃までは盛んに行われていた筏流しも昭和初年の天竜川沿いの県道あるいは三信鉄道（現飯田線）の開通などで衰えをみせはじめ、最終的には昭和11年の^{やすおか}泰阜ダムにはじまり、27年の平岡ダム、31年の佐久間ダム、33年の秋葉ダムとあいつぐダム建設により舟運とともにその命脈を断たれるにいたる。

そして現在、掛塚湊は砂に埋もれ草に覆われてはいるが、毎年10月に行われる掛塚貴船神社の屋台祭にかつての栄華の面影をとどめている。

5. 今後の課題

一次史料にあまり当たれぬまま極めて概観的な内容になってしまったが、次のような点についての詳細な分析は今後の課題にしていきたいと考えている。

- (1)天竜川舟運の全国の河川舟運における位置付け。
- (2)河村瑞賢により確立された全国的な海上交通路における掛塚湊の位置付け。
- (3)掛塚湊の廻船問屋の構造と機能。
- (4)天竜川中流域における植林事業の進展と舟運との関連。
- (5)江戸・大阪などの木材市場の動向との関連。

<参考文献>

- 1.『天竜川～くらしの中を流れる川～（シリーズ遠州5）』 ひくまの出版 1980
- 2.『天竜川～その風土と文化～』 石川純一郎 静岡新聞社 1980

3. 『天竜川』 中日新聞編 中日新聞社 1975
4. 『天竜川（信濃の川旅3）』 市川健夫 KK信濃路 1974
5. 『天竜川（第8回特別展図録）』 浜松市博物館 1986
6. 『講座「天竜川」記録』 浜松市博物館 1988
7. 『天竜川と秋葉街道』 神谷昌志 明文出版社 1987
8. 『秋葉みち・信州街道をゆく』 沢田猛 ひくまの出版 1988
9. 『交通史（体系日本史叢書24）』 豊田武・児玉幸多編 山川出版社 1970
10. 『日本近世交通史研究』 児玉幸多先生古稀記念会編 吉川弘文館 1979
11. 『江戸時代の交通と旅（歴史公論ブックス15）』 雄山閣出版 1982
12. 『内陸水路の歴史地理学的研究』 奥田久 大明堂 1977
13. 『近世河川水運史の研究』 横山昭男 吉川弘文館 1980
14. 『日本近世交通史論集』 児玉幸多監修 交通史研究会編 吉川弘文館 1986
15. 『日本の河川研究～地域性と個性～』 小出博 東京大学出版会 1972
16. 『日本の川（日本の自然3）』 阪口豊・高橋裕・大森博雄 岩波書店 1986
17. 『川のはなし』 日本経済教育センター 1984
18. 『歴史の群像6 商魂』 大石慎三郎他 集英社 1984
19. 『ふるさと竜洋（郷土読本）』 静岡県磐田郡竜洋町教育委員会 1977
20. 『龍山村史』 静岡県磐田郡龍山村 1980
21. 『金原明善～その足跡と郷土～』 鈴木要太郎 浜松史跡調査顕彰会 1979
22. 『金原明善』 土屋喬雄監修 金原治山治水財団 1968
23. 『金原明善』 宮崎安右衛門 大法輪閣 1958
24. 「近世天竜川水運の成立と発展～樽木の流過程を中心に～」 村瀬典章
『史叢』第30号（1983. 1） 日本大学史学会
25. 「金原明善：その虚像と実像～天竜運輸会社の経営分析を通して～」 老川慶喜
『季刊輸送展望』No.200（1986夏） 日通総合研究所
26. 「関東の舟運と東京港（江戸湊）」 佐藤正夫 『港湾経済研究』No.24（1986）
27. 「江戸の都市構造と湊」 佐藤正夫 『港湾経済研究』No.15（1977）
28. 「明治期に於ける港湾事情と商品流通～東北諸藩報告書から見た場合～」 安彦正
安彦正一 『港湾経済研究』No.21（1983）

産業の発展と港湾

日比野 光 伸

(名古屋港管理組合)

目 次

1. はじめに
2. 生糸貿易における商品流通と港湾集積
3. 紡績業の発展と港湾近代化の背景
4. 重化学工業の臨海立地と比較優位

—まとめにかえて—

1. はじめに

わが国の近代化政策は、幕末開港以来欧米先進諸国へのキャッチアップをめざし、中央集権的に推進されてきた。この近代化への推進過程のなかで港湾が産業の発展と、どのようなかわりをもち貢献してきたかを考えてみることは、わが国の自然的条件から港湾への認識を一層深化させるものと思われる。さらに、また、近代文明の国際性から港湾がはたしてきた役割を理解することは必要であると思われるからである。

このような視点から、わが国の貿易構造を眺めながら資本主義創成期の代表的産業である「製糸業」、「紡績業」が一連の近代化政策の中ではたした役割を港湾の近代化とのかかわりにおいて考察しながら昭和30年代（1955～）にはじまる高度成長期の重化学工業の臨海立地を中心とした港湾の物的流通に視点をあててみたいと思う。

2. 生糸貿易における商品流通と港湾集積

わが国の資本主義創成期の産業と港湾とを考察するとき、生糸貿易が輸出の大半を占めていたことと、それにともなう、従来の国内市場が国際市場に支配されるようになり、生糸の流通が港湾を中心として行われるようになったことに視点を向けることは、わが国の自然的条件から意義あることと思う。

では、生糸がどのように国際商品として、横浜居留地を、門戸として発展していったのであろうか。製糸業は、幕末開港以前は大部分が西陣・相生・足利などの機業地を市場とする小規模なもので、養蚕農家の副業程度のものであった。しかし、幕末開港により輸出の中心は生糸と茶貿易で、特に、生糸の占める位置は大きく、わが国資本主義創成期の基軸となっていくのである。

わが国の製糸業が近代化されていく過程には、二つの系譜に分類されることになると思われる。一つは生糸生産の先発地域の福島・群馬を中心とする地域と、他は長野県、特に諏訪地域を中心とする器械製糸の発展であった。しかし、諏訪地域が器械製糸の中心となる以前は、上田を中心とする北信地域であり、前者は国内市場を対象とし、後者は国際市場を対象として、発展するのである。

したがって、生糸が国際商品として、横浜を拠点に集積した要因は、横浜開港が首都東京の海外の門戸であったことに求めることができる。しかし、生糸生産地が群馬・福島・埼玉・神奈川・長野・岐阜・山梨・山形などの各県が横浜港を中心とした立地構造をなし、従来の生糸流通が消費地（絹織物地帯）を中心に形成されていたのが横浜開港とともに、また、生糸貿易市場が居留地を中心に集積したことに起因する。このように生糸が国際商品として販路を国外に求め生産を拡大していく過程において、国内市場までが港湾都市横浜に集積してきたことである。先にも述べたように、わが国の製糸業の発展の二つの系譜にみられるように、伝統的な生糸生産地である福島・群馬県にみられる座繰製糸の発展と、後発地域の長野（諏訪地域）、山梨、岐阜など各県の器械製糸市場を意識するとき、国際市場の対象となったのは、

後者である。わが国の生糸市場支配は、明治26年（1893）までは、伝統的な座繰製糸が主力を占めていたが、以降輸出を対象とする器械製糸が、主力となり製品の斉一化が促進され、国際市場を拡大していった。では、国際市場の供給対象は、開港以来明治15年（1882）までは、フランス、イギリスが中心であったが、それ以降は、アメリカ市場が中心となり、年々集積度は、高くなってきた。特に、アメリカは南北戦争（1861～65）以降、国内の絹織業の保護育成につとめ、国内における蚕繭農業を育成し、生糸の国産拡大をはかろうとしたが、労働などの国内事情から原料の供給が困難となり、原料を海外からの供給に依存するようになった。このような状況のもとに、1890年代に入ると機械絹織が急速に普及し、生産性の向上とともに、輸入生糸の需要は一層増大し、これにしたがって、わが国のアメリカ市場向けは、飛躍的に進展した。そして大正3年（1912）には、需要の約77%が日本製品で占められるようになった。

さらに、わが国の生糸流通過程を考察するにあたり、横浜生糸売込商人による支配体制が製糸金融の大きな要因であったことは、製糸業の発展を特性づけるものである。それは、製糸業の多くは、製糸原料（繭）を養蚕農家から買入れるための購繭資金の借入が必要であった。この購繭資金をめぐる、売込問屋の製糸業支配が急速に発展してきたのは、明治20年（1887）ごろからであるといわれている。港湾都市横浜に生糸が集積し、国際市場のみならず国内市場をも支配するようになったのは、売込問屋の荷主獲得競争が激化するにともない、必然的に国内市場への影響も一段と強くなり、大部分の売込み問屋が長野（諏訪地方）、山梨県をはじめ、その他地域の製糸業に前貸することが一般化してきた¹¹⁾。このような製糸金融による製糸業支配は、必然的に港湾都市横浜の生糸市場が従来の伝統的な市場をも支配するようになった要因と思われる¹²⁾。

したがって、製糸業の近代化への発展は紡績業とことなり、わが国の半封建的な農村の社会構造を内包し、横浜港を門戸として、国際市場を確立していったことは、いうまでもない。さらに製糸業の発展を、社会的な側面より考察してみる必然があるのではなからうかと思われる。それは先にも述べた

ように、製糸業は農家の副業として発展し、農工業分離の零細資本を基盤として発展してきたため、養蚕農家の自家労働、または近隣の労働力を雇用する小規模な座繰製糸が明治末期まで支配的であった。大正時代（1912～）に入り器機が主力を占め、さらに、器機から機械製糸へと発展するのであるが、紡績業のような近代的工場による大規模生産への発展は多難であった。しかし、第一次大戦後の好況期を契機として、大資本形成への発展は、港湾の生糸流通に変革をもたらした。というのは、横浜港の生糸独占的支配体制がくずれ、神戸港から輸出されるような流通機構となったことである。これは製糸業の立地が原料繭を求めて、全国的に立地したためであると思われる。大正9年（1920）には、長野県の「片倉一族」の経営する片倉製糸の全国的な規模による立地、さらに、京都府北部の丹波地方の小製糸家が集って設立した「群是製糸」の飛躍的な発展である。大正元年（1912）から昭和3年（1928）にかけ製糸業界は不況に落ち、中小製糸企業が淘汰され、吸収・合併・創設などが行われ、近代化が促出された³⁾。

表 1 生糸輸出と主要港の推移

年 次	輸 出 総 額		B / A × 100	生糸輸出に占める主要港湾の比率	
	(H)	(B)		横 浜	神 戸
明治 5 (1872)	17,026 (千円)	5,699 (千円)	33.5 (%)	98.6 (%)	(%)
10 (77)	23,348	10,061	43.1	100.0	
15 (82)	37,721	18,639	49.4	100.0	
20 (87)	52,407	21,639	41.3	100.0	
25 (92)	91,102	39,591	43.5	100.0	
30 (97)	163,135	58,718	36.0	100.0	
35 (1902)	258,303	82,573	32.0	99.8	
40 (07)	432,413	123,182	28.5	100.0	
大正 1 (12)	526,982	161,587	30.6	100.0	
5 (16)	1,127,468	267,036	23.7	96.6	0.1
11 (22)	1,637,451	670,047	40.9	100.0	
12 (23)	1,447,750	566,460	39.1	91.0	9.0
13 (24)	1,807,034	685,256	37.9	86.1	13.9
昭和 1 (26)	2,044,727	731,946	35.8	83.4	16.6
5 (30)	1,469,852	416,646	28.3	69.8	30.2

註 1. 明治 5 年から大正 1 年までは、山口和雄編著「日本産業金融史研究（製糸金融篇）」p. 4, 5 による。

2. 大正 1 年から昭和 5 年までは「横浜市史（第 5 巻上）」p.189, 199, 259 による。

特に、このような傾向は、関東大震災以降神戸港の生糸輸出港としての地位が向上してきたことは注目すべきことである。これは製糸業が、大規模化するにともなって経営基盤と確立し、企業としての独自性をはかり問屋支配から脱却傾向にあったことを、意味するものと思われる。しかし、実質的には製糸業が直接輸出港へ進出し、問屋業務を兼業するようになったのは、大正11年（1922）片倉製糸の横浜進出、大正14年（1925）山十製糸の横浜進出⁽⁴⁾、鐘紡の神戸進出⁽⁵⁾、さらに糸連（大日本生糸販売組合連合会）が昭和2年（1927）に横浜、昭和5年（1930）に神戸進出が見うけられる程度で、依然として問屋金融の支配体制は強かった。しかし、京都の群是製糸の巨大化は、神戸港からの輸出を促進するとともに製糸業の近代化への貢献は大きかった。

以上は、わが国の資本主義創成期における最大の輸出商品であった生糸輸出にともなう港湾と生糸流通について述べてきたのである。この中で強調すべきことは、生糸貿易が横浜居留地の外商と生産者（製糸業）との間に売込商人という仲介が支配的であったことと、製糸業そのものが半封建的社会体制を背景とし、自力で資金需要を創設するまでに成長するにいたらず、商人金融支配体制のもとに近代化は、容易ではなかったことである。

注(1) 山口和雄編著「日本産業金融史研究（製糸金融編）」（東京大学出版会、1966年）p.26～27参照。

(2) 横浜市場に国内市場が影響されるようになった例として（横浜市「横浜市史第3巻上」）p.447～498によれば、明治33年（1900）の足利織物の原料生糸の約50%が群馬県に依存し、その他の約30%が長野・山梨・福島各県の生糸が横浜を経由し入荷されていた。さらに横浜市史は、「西陣織物の原料供給市場として発展した仙台市場が開港により、横浜商人につながる福島の糸商が参入し、市場形成は横浜市場化されていった。」ことを述べている。

(3) 有沢広巳監修「日本産業百年史上」（日本経済新聞社、昭和42年）、p.310参照。

(4) 山十製糸の場合は大部分が依然売込問屋支配である。直接輸出商に売込むのは一部にすぎない。（同上p.280参照）

- (5) 鐘紡製糸は、最初から問屋依存はしていない。(横浜市「横浜市史第5巻上」p.280参照)

3. 紡績業の発展と港湾近代化の背景

わが国の資本主義創成期における産業の発展と港湾の関係を考察するにあたり、先に述べた製糸業の発展過程を紡績業と比較考察することは、意義あることと思われる。

まず、幕末開港当時のわが国の貿易構造は、生糸・茶を中心とする一次産品輸出を主体とし、輸入は、毛織物・綿織物を中心とする工業製品であった¹¹⁾。

特に、綿織物の輸入は、わが国の伝統的な綿織物と競合するところとなり、また、綿作(綿業)は、東北・北陸などを除き全国的に栽培され、米作につぐ重要な産物として庶民の衣服をささえてきたが、幕末開港により安価な綿製品が海外から流入するようになった¹²⁾。

したがって、比較優位に基づく自由貿易を基調とする近代社会体制は、従来の綿業構造を近代化することにより、国際的商品流通の中で比較優位へと体質が変革されていくのである。そして、わが国に最初の紡績工場は、慶応3年(1867)に薩摩藩により鹿児島紡績所が、明治3年(1870)には、堺紡績所が、明治5年(1872)には、東京に鹿島紡績所が江戸の木綿・綿問屋鹿島万平を中心として設立された。また、政府による「殖産興業」策として明治11年(1878)にイギリスから2千鍾紡機2基が輸入され愛知県と広島県に官営紡績所が設立され、模範工場として技術の伝習など初期的推進力となった。これを契機として「殖産興業」策は推進されていくが、まだ、国産綿に原料を依存する小規模な産業構造であり、国際的水準にはいたっていなかった。そのため、明治10年代末期には輸入綿製品におされ経営が困難となり「殖産興業」策を基軸とする紡績業の「近代化」は、一つの転換期を迎えることになった。

したがって、基本的には、紡績業の「近代化」が推進されていく過程は、比較優位に基づいた産業育成であった。このような経済・社会的背景を叶え

たのが明治15年（1882）に設立された大阪紡である。生産規模は官営模範工場（2千鍾）とは、ことなり1万5千鍾という国際的な規模で蒸気を原動力とする近代的経営で開始され、原料についても従来の国内綿依存から大量生産時代を迎え、安定供給をうけるため、外国綿依存が急務であった。そこで明治20年（1887）業界の大御所渋沢栄一の提唱により中国綿調査団が派遣され、本格的な外国綿輸入がはじまった。産業が近代化されていく過程において、企業として計画生産を達成していく第一の課題は、原料の安定供給である。したがって、わが国の自然的条件から海外に依存する産業構造となり、また、規模の利益が産業発展の前提条件であることからすれば、必然的に製品の国際市場依存は、強くなってくる。このようなことから産業の海外依存が高くなるにつれ、これと比例して、港湾への依存も高くなってくる。したがって、生糸貿易が横浜港を中心として展開されたのと対比的に、紡績業は神戸港を中心として展開されたことは注目すべきことである。そして、綿花が紡績原料として、本格的に輸入されるようになったのは、明治21年（1888）からであり、それ以前は、紡績原料としてよりは、日用品としての需要が大きかった³⁾。

では、紡績業の近代化が神戸港を門戸として、どのように進展して、いつたかを意識することは、わが国の産業と港湾とのかかわりを、考察していく上に歴史的に、意義あることと思われる。というのは、わが国の資源依存型の産業構造のもとに紡績業が発展していく過程は、順調に進んだのではなく、原綿が中国綿からインド綿、アメリカ綿へと、高番手市場への進展にともなうて変遷であったが、まず第一の障壁は、インド綿輸入であった。これは当時わが国の海運が、まだ創成期にあり、遠洋定期航路の開始がされていなかったがため、イギリスをはじめ先進国の独占するところとなっていた。このような状況のもとに、わが国の産業が国内市場から国際市場へと進展していく過程において、海外からの安価な原料輸入は、大きな問題となってくる。このような発展過程における紡績業は明治23年（1890）に不況期を迎え、大日本紡績連合会は、生産品の販路を国際市場に求めなければならないまでに、生産は増加していった。これを契機として、4千鍾以上の規模を有する企業

の国際市場への進出は、まず中国市場に向けられイギリス・インド綿と競争することになり、原綿の依存も従来より高番手（細糸）を紡出できる原料を求め、従来の中国綿からインド綿に転換せざるをえなくなり、海上運賃が問題となった。当時インド、日本間の航路は英国 P & Q 汽船、奥国ロイド（Austrian Lloyd、その後 Lloyd Triestino）、伊国郵船（Navigazione Generale Italiana）が独占し、高率運賃を設定していたため、良質綿を安価に供給をうけようとする紡績業界にとっては、大きな障壁であった。このような国際環境のもとに、当時神戸に支店をおきインド綿を輸入していた綿花豪富タタ（R. D. Tata）が明治24年（1891）来日し、日本—ボンベイ航路の開設を受益者日本紡績連合会と、わが国の代表的船社日本郵船にせまった。そして明治26年（1893）日本郵船と日本紡績連合会との間にインド綿運送契約が締結され同年11月7日第一船が神戸港から出港し、わが国最初の遠洋航路の開設となった。その後明治29年（1896）には、紡績業界と P & Q 社などにおいても、日本郵船と同一運賃契約が成立した¹⁴⁾。

このような過程をへて、神戸港の綿花輸入港としての基礎が確立していくのである。これは、わが国の伝統的綿紡地帯¹⁵⁾が大阪を中心とする経済的支配に属し、明治政府による「殖産興業」策も、また原料立地型の産業育成策であり、経済都市大阪の支配は強く、さらに原綿輸入も当初は、中国綿に依存し、神戸に居留する中国人によって、行われていたことなど、神戸港が綿花輸入港としての要因を、そなえていたことによるものと思われる。しかし神戸港の輸入綿花の流通主体が横浜港における生糸流通において、考察したように港湾都市自体に流通の主体性があったのとことなり、経済都市大阪の国際流通の門戸となったことは、比較考察すべき課題ではなからうかと思われる。

したがって紡績業は、わが国の産業構造を特徴づける基軸となったことは産業が近代化されていく過程を最も如実に現わしている。これを製糸業の発展と比較考察してみると、製糸業が「横浜生糸商人」による商業人金融の支配下にあり、産業への近代化がおくれたのに対し、紡績業は、政府の「殖産興業」策を、基軸としながらもイギリスを主体とする綿糸・綿布の近代資

本主義の世界戦略の範中にあり、産業の比較優位を求めて、産業構造が構築されなければならない特性を有していたことに、発展の相違を求めることができる。それが横浜港と神戸港のその後の発展を特性づけるものであると思われる。

以上のような視点から綿花輸入港としての神戸港と、神戸港を海外の門戸とし発展していった経済都市大阪の前期的商業の近代化への発展過程を考察することは、わが国の近代化と、港湾の発展過程を意義づけるものの思われる。このような綿花輸入の進展は、明治28年（1895）の日清戦争の勝利は、紡績業界にとって躍進であった。そしてインド綿の輸入は63%を占め、アメリカ綿17%、中国綿17%と海外に資料を依存する近代的なわが国の加工貿易立国としての産業構造の基礎を確立したことは意義深い。また、綿花の取扱いも中国綿が、神戸に居留する中国商が主体であったのとことなりインド綿は内商が60～80%を取扱い、そのほとんどが三井物産、日本綿花、内外綿であった。明治31年（1898）11月3日に「日本綿花同業界」が大阪に結成され、輸入綿花は、すべてここを経由することになった。

当時神戸港に輸入される綿花は、神戸港唯一の神戸棧橋株式会社の棧橋で陸揚げされていたが、輸入の増大とともに、陸上設備の対応が困難となり、しばしば雨ざらしになり荷主、船社の不満が高まっていた。そのような状況のもとに、明治38年（1905）4月20日暴風雨が襲来し流失などの被害が大量に発生した。これを契機として、明治38年（1905）5月には神戸商業会議所は、神戸税関設備拡充に関する建議書を政府に提出し、日本綿花同業会も同調した。さらに日本紡績連合会は大蔵・農商務省に請願書を提出し、神戸港の整備の促進をはかったが、時局は、日露戦争のさなかであったため、政府は神戸港整備の余力はなかった。しかし、この難局を打開するための日本綿花同業会などの要望に応えたのが東京倉庫株式会社（後の三菱倉庫株式会社）であった。そして、同社により兵庫和田岬に綿花荷さばき専用棧橋と上屋が建設された⁽⁷⁾。このように、わが国の紡績業は大阪紡の国際市場を意識した大規模経営にみられるように従来の政府による保護育成の発展政策から自立した、国際化された企業として、比較優位を形成ずけていった。

表 2 綿花輸入と主要港の推移

年 次	綿花輸入総額	綿花輸入に占める主要港の比率				
		神 戸	大 阪	横 浜	四 口 市	名 古 屋
明治 6 (1873)	264千円	3.4%	—%	47.3%	—%	—%
15 (82)	467	21.8	—	42.8	—	—
18 (85)	809	17.1	—	27.8	—	—
20 (87)	914	50.1	—	19.3	—	—
23 (90)	6,339	43.9	—	46.2	—	—
25 (92)	12,325	64.5	—	13.7	—	—
26 (93)	16,152	63.6	—	12.6	—	—
29 (96)	32,573	80.4	—	12.4	—	—
35 (1902)	79,783	84.5	—	10.1	—	—
40 (07)	115,642	61.6	—	12.4	—	—
大正 2 (13)	231,480	69.1	7.3	13.0	—	—
5 (16)	274,477	67.3	9.2	11.9	—	—
8 (19)	665,579	65.6	7.0	15.4	6.3	—
11 (22)	426,510	69.2	5.5	15.8	3.8	—
昭和 2 (27)	623,920	67.1	10.5	7.6	3.6	1.8
5 (30)	361,715	66.1	18.3	7.0	3.2	1.0
12 (37)	849,749	53.9	27.5	5.5	2.6	0.7

註1. 主要港の比率のうち、明治6年(1873)～29年(1896)までの神戸は、「神戸開港三十年史」p.20. 横浜は、「横浜市史(資料編2)」, 明治35年(1902)以降は、「綿花百年」(日本綿花協会 昭和44年) p.143, 206～207, 356～357, 620による。

2. その他は、「横浜市史(資料編2)」による。

したがって、神戸港は国際市場への物的流通基地として、綿花取引の中心大阪の発展と一体をなし、国際的経済都市として発展する大阪の港湾機能の中枢として、産業の港湾需要が中央集権的な官僚機構による整備に先行的であったことは、横浜港が首都東京の国際的な港湾機能として、整備されたことと比較考察すべきことである。そして、ともにわが国の二大国策港湾でありながら、その性格をことにしたことは、横浜港が神戸港と比較して政治的要因が強かったことなどから神戸港に先行して、整備されたことはもとより、その特性が首都東京と経済都市大阪との都市機能の相違によるものであると思われるが、さらにもっとも特徴づけたのは、わが国の資本主義創成期の製糸業と紡績業の発展の相違ではなかったかと思われる。

- 年) p.253～254参照。
- (2) 有沢亨巳編「日本産業百年史上」(日本経済新聞社 昭和42年) p.36参照。
- (3) 開港三十年記念会編「神戸港三十年史」(原書房1974年—明治31年刊の復刻版) p.31～32参照。
- (5) 日本郵船㈱「七十年史」(昭和31年) p.31, p.40～45参照。
- (6) 中村隆雄著「明治・大正期の経営」(東京大学出版会 1985年) p.216～217参照。
- (7) 三井倉庫㈱編「三井倉庫五十年史」(昭和36年) p.117～119参照。

4. 重化学工業の臨海立地と比較優位 一まとめにかえて一

わが国の「富国強兵」策を基軸とする「近代化」の進展は、「殖産興業」策に基づく模範官営工場を旗じるしとして推進された。したがって、わが国の欧米先進諸国からの産業の移植は、製糸業、紡績業に代表される伝統的産業の近代化への転換から進められ、これを基軸として、輸出産業化し、近代化の原動力となった。このような、わが国の産業社会の形成過程は、常に欧米先進諸国へのキャッチアップにあった。戦後のわが国の近代化への推進は、復興期をへた昭和30年代(1955～)にはじまる重化学工業を中心とする高度成長政策であった。

これは戦前の自給自足的な資源立地型の重化学工業政策ではなく、海外に資源依存を求める消費立地型の産業構造への転換であった。したがって、わが国の自然的条件から重化学工業の臨海立地を促進させ、既存工業地帯を核として、東京湾、伊勢湾、大阪湾に、はじまる太平洋ベルト地帯に臨海工業地帯が形成され、港湾が産業の生産体系の中に組入れられ、比較優位が形成された。

したがって、以前の重化学工業は、明治政府の富国強兵、殖産興業にはじまる資本主義創成期の軽工業を基軸とする発展政策であり、化学工業は、軍事的見地から政府の強力な保護のもとに、推進されてきたため、自由競争に耐え、経済・社会を支える段階ではなかった。そのため重化学工業の立地は、

特に軍事的な見地から海外影響力の少ない自治的な資源立地型の傾向であった。

しかし、戦後のわが国の経済は、民主化され自由貿易思想にのっとり、国際市場を対象としなければならない、必然的に、規模の利益に基づく比較優位は、紡績業の発展にみられたごとく、良質で経済的な資源を海外に依存しなければならない。このような、重化学工業の発展と港湾との関係は、軽工業における紡績業の港湾との関係以上に、海上輸送上の問題が重視されるようになった。特に、国民所得倍增政策は、重化学工業が需要の所得弾力性、技術進歩、労働生産性の向上などの高い産業であることに視点を置き、欧米先進諸国なみの国民生活水準を達成することが容易であることなど推進の原動力となった¹¹⁾。

したがって、昭和30年代(1955～)にはじまる重化学工業を基軸とする高度成長政策は、既成工業地帯を核とした太平洋ベルト地帯に製鉄業、石油精製業、それに関連する機械工業、石油化学工業、合成繊維工業などが立地した。そして、これらの産業は海外から大量の鉄鉱石、製鉄用石炭、石油などの資源を輸入し、コストの低減をはかるため、臨海立地は必然的なものであった。また広大な工業用地の安価な入手が、埋立による用地造成を促進させ、スケールメリットは、船舶の大型化、専用船化を促進させ、比較優位を形成したが、しかし、技術革新の進展は、産業の規模の拡大と人口の集積をもたらした、大都市のあり方に各種の隘路を発生させ、地域格差は正へと進展していった。すなわち、昭和37年(1962)5月の「新産業都市建設促進法」、昭和39年(1964)7月の「工業整備特別地域整備促進法」施行である。この二法の施行によって、全国的に均衡のとれた地域指定がなされ整備がはかられたが、実質的には、太平洋ベルト地帯を中心とした、太平洋側の地域が代表的な工業地帯として発展した¹²⁾。このように、重化学工業を基軸とする高度成長政策は、基本的にはエネルギーの源泉が石炭から石油への転換にあった。したがって、高度成長期の重化学工業を特徴づけるものは、コンビナート工業地帯の形成であり、従来の企業集団立地とはことなり、資本系列に関係のない企業が、製品製造上の過程において、相互の技術目的で一体となって、

生産体制を構成したことが、高度成長期の産業発展の特質といえるのである⁽³⁾。また、貿易構造としては、海外から原材料を輸入し、製品を輸出する垂直貿易構造を有し、欧米先進国にみられるような相互製品の輸出・入による水平貿易とは、全くことなった産業構造を有し、さらに、これを特徴づけたのは「総花的」な産業育成政策であった。

したがって、わが国の高度成長期の重化学工業政策を推進させるための比較優位は、輸送費の節約、大規模化による大量生産、安価な工場用地の入手、コンビナート化による集積の利益の享受などの要件を満たすことであり、臨海部立地が必要条件であった⁽⁴⁾。

このような、わが国の昭和30年代（1955～）にはじめられた高度成長政策は、従来の商業機能を中心とする港湾においても、工業機能を重視した港湾として、鉄鋼、石油化学などの基幹資源型工業を中心に立地し、これら基幹産業を上流として、自動車をはじめとする組立産業の発展の原動力となったことは、わが国の資源輸入、製品輸出の貿易構造を促進づけ、製品の輸出依存度の高さは、紡績業の発展過程における以上に、わが国の産業体質を如実に現わしている。このようなことから高度成長期の産業の発展は、臨海立地の基幹資源型工業を中心とする専用船による大量輸送の利益をはかるため、大規模な工業港の整備が特徴づけられた。しかし、このようなわが国の貿易構造は、特に欧米先進諸国への大量製品輸出と競合産業の衰退を招き、失業などの社会問題と貿易赤字による、経済不振などの経済・社会問題は、わが国の産業構造に変革をもたらし、現地生産の促進により、産業の国際的立地を加速させ、また、円高・ドル安による外国為替事情は、わが国の製品の国際競争力を弱め、安価な生産拠点を求め、アジア NICs などへ産業立地が促進されるなど、国際経済情勢は変動の過程にある。このような産業の国際的立地は、従来のわが国の垂直型貿易構造から国際規模による相互の製品貿易の促進は、従来の貿易構造を一変し、製品移動も従来の商慣習によるのではなく、生産体系として物的流通の利益が追求されるようになり、専用船によるコンテナ輸送を、基軸とする国際複合一貫輸送の時代を加速し、港湾も従来のターミナル機能としてのみならず、物的流通体系の一環として、機

能の重要さが要求される時代となり、情報を主体とする港湾の整備の時代が招来してきた。

注(1) 星野進保稿「高度成長期の地域開発と経済政策」（日本経済政策学会年報1985年）p.10参照。

(2) 日本港湾協会編「日本港湾史」（日本港湾協会 昭和53年）p.190～196参照。

(3) 従来は、石炭を利用しコークス・ガスを作って肥料・染料を作るとか、石炭からセメント・肥料を作るとか、水力発電から電解ソーダ・薬品・人絹を作る等の形態が一つの企業の中で行われている例は多く、大牟田・延岡・新居浜・宇野等によって代表される。これは同一の資本、または資本系列で行われ、コンビナートとはいわないのが普通である。飯島真一、宇都宮綱之著「日本の臨海工業地帯」（通商産業研究社 昭和38年）p.20参照。

(4) 日本港湾協会編「日本港湾史」（日本港湾協会 昭和53年）p.192参照。

韓国港湾現況と港湾機能の方向

金 洪 基

(ソウル市立大学)

目 次

1. 韓国港湾の現況
2. 地域開発と港湾開発計画
3. 港湾開発の国民経済性
4. 港湾開発の現代的傾向性

1. 韓国港湾の現況

わが国では長い海岸線をもっている海洋国なので、地形的に多い良港を保有している。

南北韓の海岸線の総延長は16,857キロで、その中で南韓の全地域が占めている海岸線の延長は12,789キロで全海岸線の76パーセントを占めている。この海岸線に沿って各種港湾がその重要度と港湾の立地的条件にしたがって港湾法第2条および同施行令第1条の規定によって、指定港と工業港それに漁港と区別している。

(1)指定港というのは国家公共の利害と密接な関係がある港湾として大統領令でその名称と区域を指定している港湾である。この指定港は国家が直接に管理している一種の指定港と国家が地方自治団体にその管理を委任している二種の指定港がある。一種の指定港としては釜山港、仁川港をはじめて全国の主要港がここに包含されて、現在は24個港であるが、二種の指定港としては一種にふくめていない中小港湾の22個になっている。これらの港湾は商港

としての機能を発揮するための必要な荷物船用の接岸施設、ほかにも漁船あるいは沿岸旅客輸送に必要な施設も具備している。指定港の開発 運営業務・計画、長期計画および予算計画などを中央海運港湾庁が担当している。指定港に必要な予算事業の財源は政府の一般会計から充当されていて、予算事業の調整権はおわり段階で経済企画院がもっているが、影響力はとても大きい。そして一旦、確定された予算事業の執行は海運港湾庁によって大部分おこなわれる。指定港の運営は一種の指定港の場合、地方海運港湾庁が担当して、二種の指定港の場合、地方自治体が担当している。運営業務用の港湾施設の維持・補修作業と航路表示の設置および整備作業は地方海運港湾庁と地方自治団体が直接に担当しているが、貨物の荷役につながる諸般業務は免許を取得された民間企業あるいは海運港湾庁が認可する公社形態に運営している。

1 種港（24個港）

仁川港、古井港、長項港、群山港、木浦港、莞島港、麗水港、三日港、三千浦港、忠武港、玉浦港、古縣港、長承浦港、馬山港、鎮海港、釜山港、蔚山港、浦項港、三陟港、北坪港、墨湖港、束草港、濟州港、西歸浦港

2 種港（22個港）

延平島港、廣川港、大川港、庇仁港、大黒山島港、巨文島港、羅老島港、翰林港、城山浦項、和順項、舊助羅港、釜山南港、甘浦港、九龍浦港、月浦港、江口港、道洞港、後浦港、竹邊港、臨院港、注文津港、巨津港

(2)工業港というのは、一般商港とちがって、特定産業の育成のために工業団地内に建設する専用港湾として臨海工業地帯を背後地として建設する港湾である。特に、工業港は臨海工業基地形成の中核的な役割をしていて、計画的な地方経済の成長と国土の均衡発展を通じて国民経済発展という視点で、その開発が政策的に推進されてきた。このような工業港の建設は1973年から発効された産業基地開発促進法によって建設部長官が産業基地開発の基本計画の一環として工業港開発計画を樹立し公告するようになっている。現在、工業港の中では浦項、昌原、三日、北平、平澤などの8個港湾を指定している。工業港の開発事業は建設部によって政府財政資金の社会間接資本によって投資がおこなわれ、開発が完了されて運営段階にはいと海運港湾庁に移

管され、ほかの指定港と同一の方式に運営されている。

(3)漁港というのは港湾法より2年おそく1969年に制定された漁港法により、包含されない港の中で漁船の寄港および避難処に使用される場所を対象にする港湾である。この法にしたがって漁港に指定された港湾に対するいわゆる開発事業は水産庁が担当し、運営業務は水産庁あるいは地方自治団体がおこなう。そして、ここにも1, 2, 3種を設定していてその数も386個の港湾がある。

全国の施設概況には、46個の指定港に対する施設現況の中で、船舶接岸施設は荷物量の増加によって1970年度の10,224キロから1980年度には2.6倍増加して26,932キロで、年平均10パーセントの伸張率をあげていて、1980年代にはいってもおなじ伸張率をあげ、1985年末を現在として38,184キロが確保された。

また、1,000屯級以上の同時接岸能力の場合、1970年度の79隻から1980年度には191隻で、1970年度より2.4倍が増加して年平均9.2パーセントの増加率をあげていたが、現在は237隻でその隻数の増加が鈍化している。これはますます大型船舶の出入港の傾向がすすむことによって埠頭の規模も大型化するからだと思う。

表1 主要港別荷役能力及び接岸能力

年度 能力 港別	1976		1981		(年度末基準) 1985	
	荷役能力 (千屯)	接岸能力 (隻)	荷役能力 (千屯)	接岸能力 (隻)	荷役能力 (千屯)	接岸能力 (隻)
合 計	34,600	129	87,187	199	118,433	254
釜 山	7,000	33	15,000	52	19,600	56
仁 川	8,720	27	9,728	30	14,730	36
群 山	540	3	1,540	6	1,540	7
墨 湖	4,500	6	6,548	6	6,620	6
麗 水	698	6	1,698	7	1,698	7
三 口	—	—	4,024	12	7,220	16
濟 州	593	5	843	6	843	6
馬 山	1,433	11	8,030	14	4,530	17
蔚 山	1,466	9	2,657	15	3,062	17
浦 項	5,015	12	24,175	30	32,098	35
北 坪	—	—	8,914	9	12,000	11
木 浦	515	3	1,000	4	1,320	5
共 位	4,120	14	8,030	18	13,172	35

2. 地域開発と港湾開発計画

地域開発というのは国土あるいは一つの地方を限界として土地をはじめあらゆる天然資源を最大限に利用して開発し、生活環境を整備することによって地域住民の所得と福祉を向上させようとする総合的に計画された努力を通称する概念だと思う。ところが、日本の地域開発センターで刊行された「日本の地域開発」では『地域開発（regional development）とは農業地域開発と工場適地の造成などのため大都市・農漁村などの全国土を通じて一つの国の経済政策と社会政策を具現することである』と述べている。

しかし、地域開発は開発の目的が一地方・一地区の開発か、また、開発の主体・対象・手段が国家的立場か、地域的立場かによって多様な対容をもっているのです、その概念を一義的に規定しにくいことだが、大抵にこのような内容を具備しているのが地域開発だと思う。

(1)国土の自然条件を総合的に利用・開発・保全して産業立地と生活環境の適正化をくわだて¹⁾て総合的に多目的的（multiple purpose）になれば地域開発だといえないのである。

(2)地域開発は国家または地方自治団体の道・市・郡計画による積極的な法的基礎がなければならない。

(3)地域開発の実施の主体は国家（国土計画）あるいは地方自治体（地方計画）が主導的に地方総合開発のモデルを提示してやらなければならない²⁾。

以上のような条件に見えるように地域開発（regional development）というのは面積にみると面以上の地域範囲から国土全般の開発にいたるまで、国土空間の設計と地域社会開発をふくめてもっと広い意味の巨視的な開発（John Friedmann）を提示した「経済発展段階と地域開発の必要性」という理論モデルからみると、わが国の場合、なによりも地域開発の必要度がたかくて、なお、いちばん緊急な段階と見ることができると思う。これを図表で現わすと表2となる。

国土開発と地域開発との関係を見ると、国土開発とは産業配置・人口配分・交通計画・文化施設の配置・自然景観の保護などを含める総合的な土地利用³⁾

表2 経済発展段階と地域開発の必要性

①経済発展の段階	前工業経済段階	過 渡 的 段 階	工業経済段階	高度工業経済段階
②G N P 中 二 次 産業比率	9 ～ 10 %	10 ～ 25 %	25 ～ 50 %	漸 減
③地域開発の必要度	普 通	いちばん緊急	持 続	新しい政策の具現
④国土開発の戦略的 手段	地域資源の開発、 経済発展の準備	社会間接資本拡充、 持続的な工業化のた めに空間秩序の確立	不進な地域問題、 地域の開発、 一部開発秩序の確立	大都市開発および再 開発土地空間の快適 化、生活環境改善
⑤代表国家	バラカイ、ボリビア カムボタイア	ベネジュエラ、 パキスタン、インド イラク、メキシコ	フランス、イタリア 西ドイツ、日本、 イギリス、カナダ	アメリカ
韓国の時代区分	1968年まで	1968～1975	1975～1986	1986～

※資料：John Friedman, Regional Development Policy, 1966.

開発計画を追進して自然破損を抑制し、人間と自然の調和上で住みよい文化的な人間生活環境を造成し、地域民の福祉向上と格差解消を実現して物理的意味で国土空間の合理的な秩序賦与をするのである。したがって、国土開発計画は国土および自然資源を総合的に開発・利用・保全することによって工業化の基盤造成するばかりでなく物理的な側面での国土計画外の経済・社会・文化的な広い見地で国民福祉と生活の質（Quality of life）を高める計画まで拡大されることが望まれる。

わが国の国土開発は先の章で見たように、総合国土開発計画の基本構想でも考えたことがあるが、要約していうとあのような必要性ではじめたと思う。

- (1)人口増加による国土の相対的な狭小
- (2)国土資源の効率的な開発とこの実物資本化
- (3)経済成長による工業化および都市化過程の促進とこれにつながる国土機能の効率化
- (4)社会間接資本の施設需要の急速な増大
- (5)地域的な所得格差の是正と国土の均衡的な発展の促進

立地区分についてわが国の場合、地域区分の一般類型を基準としてあとのように立地を分類して行政区域を定めた⁴⁾。

表 3

立地 類型	① 農 村 部						② 漁 村 部			③ 島 嶼 部	
	一般 農村	都市 近郊	高速道 路周辺	準都市	山村	休戦線 隣接	漁業	養殖	沿岸	臨海	内嶼

(1)農村部：漁村部・島嶼部・都市部を除く全内陸地域で、一般農村は農村部から都市近郊・高速道路周辺・準都市・山村・休戦線隣接地域を除くその外の地域であるが、都市近郊とは市も人口5万人以上の邑を中心として12キロ以内に位置する村で、高速道路周辺は高速道路で可視地域として生活交通手段で高速道路を利用する地域の村である。そして、準都市とは邑・面所在地また都市形態をそなえる人口2万以上の里所在地の村で、山村は郡・邑・面所在地で20キロ以上はなれて全部落の面積の70パーセント以上が山地として形成されている村で、休戦線隣接地域は「収復地区と同隣接地区の行政区域に関する臨時措置法」に規定された地域内にある村および民統線から4キロ以内に位置する地域内の村である。

(2)漁村部：海岸を基準として4キロ以内に位置ないし4キロ以上の距離に位置しても部落戸数の50パーセント以上が漁業と養殖業につとめている村で、漁業は漁業につとめている家戸が50パーセント以上の村で、養殖業は漁業につとめている総家戸の50パーセント以上が養殖業の村で、沿岸は漁村部から漁業養殖地域を除外するその他の村と定められた。

表 4 現 況

区 分 市道別	地 域 類 型 別						
	1-1 一般農村	1-2 都市近郊	1-3 高速道路周辺	1-4 準都市	1-5 山村	1-6 休戦線隣接	
全 国	26,999	1,963	1,006	1,361	1,523	230	
ソウル特別市	—	—	—	—	—	—	
釜 山 市	—	—	—	—	—	—	
京 畿 道	2,867	636	101	135	81	196	
江 原 道	1,281	108	19	160	231	340	
忠 清 北 道	2,128	191	72	26	14	—	
忠 清 南 道	3,446	62	149	216	121	—	
全 羅 北 道	3,659	279	118	217	811	—	
全 羅 南 道	4,952	94	159	156	49	—	
慶 尚 北 道	4,278	445	249	246	112	—	
慶 尚 南 道	4,218	148	139	195	104	—	
済 州 道	168	—	—	10	—	—	

(3)島嶼部：面島以下の島嶼地域として臨海は海岸から2キロ以内に位置する村で、内嶼は海岸から2キロ以上の距離に位置する村である。このような基準によって区分された市道基本現況はあとの図表のようになる。

表5 現 況

区 分 市道別	里 洞 (郡)					自 然 部落数
	2-1 漁 業	2-2 養 殖	2-3 沿 岸	3-1 臨 海	3-2 内 嶼	
全 国	318	183	268	715	99	62,571
ソウル特別市	—	—	—	—	—	—
釜 山 市	—	—	—	—	—	—
京 畿 道	6	24	28	104	6	6,868
江 原 道	71	—	—	—	—	6,063
忠 清 北 道	—	—	—	—	—	5,607
忠 清 南 道	6	5	14	7	14	8,054
全 羅 北 道	17	—	7	7	16	6,796
全 羅 南 道	73	142	66	461	51	9,095
慶 尚 北 道	96	3	110	—	—	10,772
慶 尚 南 道	49	9	43	133	6	8,889
済 州 道	—	—	—	3	6	477

港湾開発は地域と都市計画との連繋性を確保しながら行われなければならない。なぜなら、港湾開発は港湾を囲っている背後都市の開発と直繋されるからである。すなわち、港湾施設の拡充は都市内あるいは都市間の人口、産業構造および土地利用を変化させ、これが連鎖的に都市および地域産業の育成、集積の利益などをもたらして新しい港湾施設の需要をうながす。このような循環過程を通じて港湾は隣接する背後地域の人口、雇用、産業、交通体系、都市構造などを変化させる。したがって、港湾計画は都市計画、地域計画、国土計画などの上位計画と有機的に関連をむすぶことによって土地空間の効率的な利用ができる。

かつての主要な港湾開発計画を見ると港湾施設のものの配置計画に重点をおいたあまり当該都市との相互関連性がたりなかったというのも事実である¹⁵⁾。その理由は、一つに計画段階から考慮すべき技法などが不足し、二つは港湾開発が都市および地域社会の発展におよぶ影響度を効果的に分析・測定するのが滞り、三つは計画の主体にある行政機能が分離されていて港湾施設投資と都市および地域開発事業の調整が滞ったからであると思う。

3. 港湾開発の国民経済性

レオンチエフ (W. W. Leontief) は経済体制内の構造に深い関心をもって1970年に発表した「美国の経済構造」と、その後これを総合的に整理した「美国の経済構造に関する研究」で美国の経済発展と経済成長は地域の均衡的な発展がなければできないということを提示している⁶⁾。

地域開発 (regional development) とは地域経済開発 (development of regional economy) という意味だけをふくめていることではない。なぜなら、地域開発というときは経済開発以外の社会・文化などの開発をふくめているからである。そして、このような経済外的な面を含む総合的な開発を通じて地域開発の実効性をあげることはもちろん、経済発展こそが地域開発の根幹で、同時に主軸であるから、ここに述べることは地域経済開発だけに限るのがいいと思う。

地域とは国民経済内部を地理的に分割して定義された自立的な経済圏である⁷⁾。したがって、地域経済とは国民経済の有機的な構成要素としての地域的な経済単位である。経済主体を基準にする時、国民経済は家計、企業、政府などにわかれているが、自然資源の賦存状態、技術水準、人口および労働力、資本、その他の諸生産要因の特別な集積をかまえている空間 (地域) を基準にすれば、国民経済は地域経済に分割することができる。ところが、国民経済内部での地域経済が分化すべきことの必要性は地域性を説明する中で明白になると思う。

地域経済においての地域性という概念には一般的にあのような三つの意味が含まれている。その一つは、それは経済循環の空間としての地域である。地域経済は国民経済の循環過程の中に編入されているが、反面に地域経済を構成する主要な生産要素の再生産が地域内部を通じておこなわれている。地域経済が完全な循環過程内に編入され、地域間の生産要素の完全な自由移動がおこなわれれば、経済においての地域性の問題は提起されないのである。そのような場合、循環の空間としては国民経済だけ存在するだけで地域経済は成り立つことができない。地域経済が問題になるのは国民経済内において生産

要素の完全な自由移動がおこなわれないからである。経済における地域性の問題は貿易理論で書いてあるように、生産要素の不完全な移動が契機になっておこるのである。地域経済問題の接近方法として国民経済内部に貿易理論を適用したオーリン (B. Ohlin) の理論はこの点をよく示唆している⁸⁾。

しかしながら、広域港湾とは単なる地域的概念よりの港湾の広域化したものだけではなく、むしろ今後の情報化や港湾管理者の財政面での強化と結びつく管理問題や、広域化的港湾開発の必要性等々が問題指摘を受けたものと理解される。港湾と地域開発の関係においてもそのかぎりにおいてすすめられるという傾向がありえた。これには計画における総合性が実践の段階において失なわれてしまうような開発行政なり、地域における行政的問題、中央と地方の関係が港湾行政の中にもあることが一因であるともいわれている。この問題は、もちろん、行政のみの問題ではなく、財政問題・自治体の問題にまで関係する。ともあれ地域開発と港湾の問題をめぐっては以上のような根本的な政治・経済・社会の構造的な諸問題を十分解決しようとする条件整備を裏側で検討しなければならず、一方では港湾における管理・運営・財政・行政等の、港湾機能の実際の効果を生ましめる諸条件のあり方も検討しなければならない段階に来ていると思われる。このような港湾の国民経済的、社会的諸問題を無視した開発計画が、港湾の物的機能を安易に地域開発の要因として、平面的に加味することは、港湾機能をして国民経済や地域の場合からも順当な生かし方にならないであろう⁹⁾。

港湾と国民経済との関係についてはたくさんの学者らによって論理的に整理してきた¹⁰⁾。それらの大部分が都市・地域・国家全体の経済活動と港湾の開発および運営に関係されたことを論述的に強調した。

UNの資料によると、港湾があとのように四つの基本的な機能を効率的に遂行しなければ港湾が経済的価値をあたえて受けることができない¹¹⁾。一つは、港湾背後地から発生する国際貿易需要を効率的に経済的な方法に処理しなければならないこと。二つは、地域産業開発と貿易を創出させるところに補助的な機能を十分にしなければならないこと。三つは、国内用と換積貨物に対する増加分に効率的に対処していなければならないこと。四つは、輸送制

度の新しい発展を直示しなければならない。また、港湾は前・後方基地および海・陸の連結点として利用対象に対する効率的な轉換施設の機能をおこなわなければならないことなどである。

4. 港湾開発の現代的傾向性

わが国の海上物動量の推移を見ると1984年には施設所要貨物量が124百万屯、1986年155百万屯、1991年には230百万屯、2001年には380百万屯と予測され、1984年にくらべて3倍程度の増加が展望され、施設拡張の可能能力を勘案しても施設不足の貨物量は2001年度に38百万屯に達するので、施設不足がもっと深化される現象を現わしている。

表 6

(単位: 百万屯)

区 分	1984	1985	1986	1991	2001
総 貨 物 量	188	200	221	311	480
施設所要貨物量	124	137	155	230	380
施設拡張可能能力	100	113	118	197	342
施設不足貨物量	24	24	37	33	38

資料: KAIST海洋研究所

まず、既存の港湾開発(1980年代まで)の内容は、あとのようになる。釜山・仁川・蔚山・木浦・済州港をはじめとして既存の主要な港湾は港湾需要によって開発限界まで拡張して、その他港に対しても荷物量の増加、地域住民の便宜、漁業支援、観光開発等の必要によって継続的に開発投資をして、これと並行して既存港湾の機能施設の拡充と既存施設の改良を通じて港湾運営の効率の提高と現代化をはかる。主要港別に開発拡充計画を見ると次頁表のようになる。

または新港湾の開発(2000年代)の内容にはあとのようになる。前述した港湾需要展望でみたとおり、1991年、わが国の港湾需要は3億屯以上になって現在の約1.6倍になることになる。そして、1990年代の港湾需要と将来の対中共との交易可能性に対応して国際的な規模の新港湾開発の必要性がしだいに抬頭されている。したがって、政府としては2001年度の物動量480

表 7

(単位 100万値屯, 億円)

港 別	'82 ~ '86				投 資 額	'87 ~ '91				投 資 額	'92 ~ 2002				投 資 額
	'86 需 要					'91 需 要					2001 需 要				
	総 貨 物 量	施 設 所 要	荷 役 能 力	過 不 足		総 貨 物 量	施 設 所 要	荷 役 能 力	過 不 足		総 貨 物 量	施 設 所 要	荷 役 能 力	過 不 足	
仁 川	37.8	25.0	14.7	△ 10.3	1,180	55.1	37.3	30.0	△ 7.3	2,107	76.1	54.3	44.5	△ 9.8	3,174
釜 山	47.3	41.1	19.6	△ 21.5	720	69.6	61.7	40.7	△ 21.0	3,589	84.5	76.5	58.8	△ 17.7	3,416
群 山	3.7	2.5	1.5	△ 1.0	227	6.5	4.5	3.8	△ 0.7	283	7.8	6.5	4.2	△ 2.3	58
木 浦	1.8	1.7	1.3	△ 0.4	119	4.3	4.0	3.4	△ 0.6	306	6.3	6.1	6.3	△ 0.2	634
麗 水	2.3	2.2	1.7	△ 0.5	160	2.9	2.7	2.3	△ 0.4	124	4.4	4.4	3.6	△ 0.8	177
馬 山	3.9	3.0	4.5	1.5	49	5.8	4.8	5.5	0.7	342	11.7	10.7	8.6	△ 2.1	427
濟 州	1.9	1.7	0.8	△ 0.9	330	2.3	2.0	2.2	0.2	475	5.1	4.9	2.6	△ 2.3	491
蔚 山	30.1	9.7	4.3	△ 5.4	261	39.4	14.1	11.9	△ 2.2	932	62.4	19.2	17.3	△ 1.9	1,050
その他	92.2	68.2	69.6	1.5	3,078	125.1	98.9	97.2	△ 1.7	4,323	221.7	197.4	196.1	△ 1.3	12,278
計	221	155	118	△ 37	6,002	311	230	197	△ 33	12,481	480	380	342	△ 38	21,705

※1986年政府投資計画による荷役能力算値。

1987年以後計画は開発拡充計画による荷役能力算値。

百万屯を処理するために既存港湾の開発限界点まで拡張しても約38百万屯の処理の港湾施設が不足されることを勘案して、新港湾の立地選定調査を廣陽，群山，（古群山島），玉浦，洛東江下口などの個々の地域に対して実施・推進中にある。

港湾開発は国民経済の中で港湾経済による効果と発展段階で、第1段階における「資源開発」型より、第2段階の変化をみつつも、一貫して重化学工業の発展を中核とする問題意識は、地域開発と無縁のものとなることは考えられない。既成大工業地帯なり、既成大都市における諸問題も以上の意義から、将来への問題意識とからんで再開開発ならびに再編成が試みられるものと思われる。こうした先進地域における地域開発とならんで、後進地域における地域開発も、当然こうした先進地域の変化に既応しうる形で開発問題が問われてくるのであろう。このような状態の中で、港湾の地域開発に関する課題がどのようにあらわれ、どのように問われてくるかということを考えねばならない。交通、港湾を中心とする流通機能の高度化の中では、1つは港湾の広域化が進められ、国民経済の港湾機能に対する需要は、従来の点から線へ、あるいはベルト状の面積へと拡大されるものがある。これは地域開発の面からすると第2段階における太平洋岸ベルト地帯構想が港湾と結合され、形態面からするとベルト状の港湾が形成されてくるであろう。これは一方で、日

本の東京湾、大阪湾をはじめとして、伊勢湾、北九州地区の広域港湾問題とともに、先進地域の拡大の一環となる波及的な開発問題が生じてくる。

このような港湾地域の展開やベルト状港湾の形成は、港湾機能に直接かわりあいをもつ特定地域の限定をますます困難なものとする。したがって一方では港湾経済・社会といわれるものの概念規定もかなりあいまいなものとなるであろう。つまり、港湾経済・社会というものは、特定港湾機能とその機能をとりまく近隣地域となるが、広範囲なベルト状港湾にあっては、メトロポリタンもしくはメガロポリス的な都市圏を共通の後背地とする。さらに、港湾機能が直接的にかかわりあいをもつ範囲はさらに拡大するとともに、協同一貫輸送なり、流通革新に伴う後背地は特定の単一港湾とはかぎらなくなり、後背地の範囲は拡大し¹²、内陸各地に展開するであろう。後背地範囲の拡大は内陸交通路の発展と、コンテナリゼーション等の進歩によってなされ、港湾投資の効果は内陸の深い遠距離の地点においてあらわれるようになる。また、このように流通革新にともなう港湾荷役の合理化が進化すれば、港湾におけるターミナル性と、それにかかわる港湾近隣地区の港湾諸産業をはじめ、港湾機能の故に集る人口、ならびに税関、貿易商社等一連の港湾都市の形成要因は地域的に港湾地区に集結される必要もうすくなる。したがって、港湾近隣地区においては、最少限度の、いわば港湾にあける「交通用役」生産のみの要員にかぎられるという可能性も考えられよう。このような状態においては、従来の港湾機能が果たした直接的な近隣地域の都市形成や開発性はうすくなり、港頭地域の土地利用の形態にも変化が生ずるであろう。昭和60年を目標とした港湾整備の方向においては、流通拠点港湾の整備、工業開発拠点港湾の整備、大都市圏港湾の整備、社会開発、レクリエーション港湾の整備等の項目のもとにビジョンがたてられている。この場合社会開発、レクリエーション機能をふくむ港湾整備は第4の長期計画と歩みを共にするもので、公害、過密という大都市の問題意識がふくめられつつある。しかし、計画やビジョンの中心点は一貫したものをもっており、それらはいずれも港湾機能を「てこ」として地域経済の展開を試みようとするものである。今後、流通過程の合理化がますます要求される中にあっては、後述のように、港湾機能と

地域経済の結合が必ずしも考えられるとはいえない。韓国でも将来の港湾における機能的な変化と地域開発との関係も、こうした流通革新の促進の中で、今後ターミナルの性格と地域経済の結合の状態を考えねばならなくなってくる。

以上は流通過程の今後の合理化と、港湾機能の合理化が徹底化されてきた場合の港湾と地域開発の関係におきあがる一つの推定である。この面からすると、そのように一方では広域港湾、ベルト状港湾の展開と、後背地の拡大と港湾機能効果の発生地が港湾所在近隣地とかけはなれた内陸地帯にも生ずるということから、地域開発に港湾機能をかみ合わせる方法にいろいろな検討をしなければならない問題が生じてくとも考えられる。

港湾の経済的効果は、西ヨーロッパ国家が港湾がなければ現在のような世界的な都市になることができないというのを強調しながら、港湾と地域経済開発の密接性を提示している¹³。

とくに国際貿易の依存度が高い国では、適切な効率的な港湾がなかったら、経済成長および開発が鈍化されるとして港湾とその開発を重要視している。そして現代世界における大部分の都市は港湾機能と密接な関係として近代市民社会¹⁴を形成しているのである。

注(1) 建設部、建設法令、1973、国土建設総合計画法（1963. 10. 14. 法律第1415号）参照。

(2) 林忠雄、地方開発事業団の解説、帝国地方行政学会、1963. pp.17～20.

(3) 宮澤弘、新国土計画論、東京、有斐閣、1968. p.33.

(4) 内務部、セマウル総覧、総合編参照、大韓地方行政協会刊、1972. 12.

(5) 金洸植、「韓国港湾開発過程上の改善方向」『海運港湾』海運港湾庁、1985、夏号、p.45.

(6) Wassily W. Leontief, The Stucture of American Economy, 1919～1939 (New York:Oxford University Press, 1950), pp.202～217; Studies in the Structure of American Economy (New York:Oxford University press, 1953), pp.93～115.

- (7) 福地崇生編, 「地域経済学」 (東京: 有斐閣雙書, 1974), p. 2.
- (8) Bertil Ohlin, *Interregional and International Trade* (Cambridge, Mass: Harvard University Press, 1967), pp. 5 ~ 46.
- (9) 北見俊郎, 『港湾総論』成山堂書店, 1977年, p.154.
北見俊郎, 『「港湾政策」の形成と課題』丘書房, 1985年参照。
- (10) Yoshimura, M (1981), *Ports Roles in the Regional Development*, 運輸省, 日本, p. 1. Bown, A. H. J. (1967), *Port Economics*, London, p. 9.
- (11) UN (1978) *Port Development; A Hand book for planning in developing countries*, TD/B/C., 4/175. New York. p. 1.
- (12) H. E. Lamine Fadika, 1987年, 第15次国際港湾協会 (IAPH) ソウル総会の基調演説参照『港湾』韓国港湾協会, 1987. 6. p.42.
- (13) ° Nagorski, B (1972). *Port Problems in Developing Countries*, IAPH. ○○pp.11~66.
° Thomas, B. J. (1977), *Improving port Performance programme a management development Programme*, UNCTAD, Geneva, pp.7, 11.
° Bathurst, J. (1976), *the Role of Port in Economic Development*, manual on Port Management part I, UNCTAD/INV/523, Geneva, pp.35~39.
- (14) 韓国港湾経済学会『韓国港湾経済学会誌』第2輯, 北見俊郎『港湾の役割と経済発展』1986年, 日本側発表論文参照。

横浜港における港湾労働者規制法の史的考察

大 森 秀 雄

(神奈川県労政課)

目 次

1. はじめに
2. 万延元年の御触書
3. 人足会所の廃止
4. 人足稼業取締規則の布達
5. 人足受負営業并人足取締規則の公布
6. 他港における港湾労働者規制法
7. 人夫請負営業及人夫取締規則の公布
8. おわりに

1. はじめに

労働省は、昭和63年2月15日港湾労働法案を国会へ提出し、4月22日には衆議院を通過し、5月11日には参議院を通過して同法案は成立した。その内容は現行港湾労働法（昭和40年法律第120号）を廃止し、新港湾労働法を昭和64年1月1日から施行しようとするもので、まさに抜本的改正といってよからう。

現行港湾労働法は、昭和40年6月3日公布され、昭和41年7月1日から全面施行されたものであるから、同法成立後23年経過後の大改正である。現行法施行当時は、日本の高度経済成長期の最中で（因みに昭和40年の実質経済

成長率は10.3%であった。)貿易量の拡大は著しく、昭和36年の夏には全国的に外国貿易港を中心にいわゆる「船ごみ」と称する滞船問題を惹起した。その原因は、経済成長にみあう港湾施設の不足であったが、港湾労働力の不足もこの現象に拍車をかけた結果となったことは否定し得ない。このような状況下において、港湾機能の国民経済に果す重要性にかんかみ、国として、その対策を確立する必要に迫られ、成立したのが現行法である。同法の第1条(目的)には、「この法律は、港湾運送に必要な労働力を確保するとともに、港湾労働者の雇用の安定その他港湾労働者の福祉を増進させるため、港湾労働者の雇用の調整を行ない、もって国民経済の発展に寄与することを目的とする。」と記載されていることからしてもその目的は自ずと明かであろう。同条中にいう「港湾労働者の雇用の調整」の方式は、まず毎年労働大臣が港湾ごとに「港湾雇用調整計画」を策定する。この計画の主要部分は、港湾に必要とする港湾労働者数(常用港湾労働者+日雇港湾労働者)の決定である。公共職業安定所長は、この日雇港湾労働者数の範囲内において日雇労働者の登録と常用港湾労働者の事業者からの届出を受理する。港湾運送事業者が事業の遂行に当っては、まずその雇用する常用労働者で荷役を実施し、それで不足する場合は、公共職業安定所に日雇港湾労働者に対する求人の申込みを行う。公共職業安定所は、まず登録日雇港湾労働者を紹介し、登録日雇港湾労働者によっては、その求人を充足することができない場合に登録日雇港湾労働者以外の一般日雇労働者を紹介する。登録及び一般日雇労働者の紹介によっても、なお求人を充足できない場合には、港湾運送事業者は公共職業安定所の紹介によらないで直接日雇労働者を雇用することができる。以上が現行法上の港湾労働者の雇用調整方式の概要である。

これに対して、改正法案ではいかなる方法により労働力の需給調整を行おうとしているのであろうか。まず、労働大臣は、港湾ごとに「港湾雇用安定等計画」を策定する。現行法の「港湾雇用調整計画」が港湾ごとの港湾労働者の定数策定に主眼を置いているのに対し、改正法案の「港湾雇用安定等計画」は、雇用改善、能力開発・向上と港湾労働力の需給調整が主体となっている。労働力の需要調整の方法としては、港湾運送事業者が常用労働者を港

湾運送の業務に従事させようとする時は公共職業安定所長に届け出ること
を義務づける。労働大臣は、また港湾ごとに「港湾労働者雇用安定センター」
（以下センターという）を指定する。この「センター」の業務は、港湾労働
者に対する職業訓練、雇用管理者に対する研修、事業主に対する雇用管理相談
等を行うこととなつてはいるが、最大の業務は港湾運送事業者に対する労働
者派遣事業の実施である。「センター」は、港湾運送事業者から労働者の派
遣を求められたときは、第一にその常時雇用する労働者を派遣し、その派遣
によっては需要に応じられない場合には、常用雇用労働者以外の者を派遣す
る。これによつても、なお需要に応じられない場合は、港湾運送事業者は公
共職業安定所の職業紹介により日雇労働者を雇用することができ、さらにこ
れによつても需要に満たない場合は、直接労働者を雇用する可能性も残され
ている。

以上のような方法で国は港湾における労働力の需給調整を実施し、または
実施しようとしているのであるが、横浜港開港以来、港湾労働力の需給調整
はどのような方式によつて行われて来たのかを主として法的側面から考察す
るのが本稿の目的である。

2. 万延元年の御触書

徳川幕府は、安政5年（1858年）6月19日日米修好通商条約に調印し、翌
年6月2日横浜港を開港した。さらにその翌年である万延元年（1860年）3
月町会所は「波止場人足腰札なく立入禁止」の御触書を発している¹⁾。この
御触書の要点は、運上所納屋及び東西波止場で荷物を運搬する人足に対し御
願済の渡世の者から腰札を1人1枚ずつ其の日に限り交付することとしたの
で、今後は無札の者は一切同地域に立入ってはならないとするものである。
この制度の特色は、腰札の発行が幕府により許可を受けた事業者により行わ
れていたことである。従つて事業者は特定されるとともに社会的基盤もある
程度確立された者とみることができよう。港湾労働力の需給調整は、これら
独占的事業者の責任においてすべて実施されたのである。独占的体質は、外

国人貿易商の苦情となり¹²⁾、やがて慶応2年7月1日から施行された新税則の中でその是正がはかられることとなる¹³⁾。波止場人足に対し、其の日限りで交付された腰札から、雇用形体は日雇であり、賃金支払い等の労務管理や貨物の紛失・破損等に伴う責任体制の確立に利用されていたものと推測され、腰札が直接労働力の需給調整に関与していたとは思えない。

注(1) 神奈川県県史編集室「神奈川県史資料編10」(神奈川県, 1978) p.535.

(2) 横浜市「横浜市史第2巻」(有隣堂, 1982) p.384.

(3) 同上「横浜市史第2巻」p.500.

3. 人足会所の廃止

明治6年2月3日づけで神奈川県は、従来人足会所において発行していた人足鑑札は、同会所を廃止することにかんがみ今後は町会所において発行することとしたので、人足会所におけると同様遅滞なく鑑札料を納入すべしとの布達を行っている¹¹⁾。人足会所は、明治元年に鈴木要蔵外数名が協議し、町会所の認許を受け波止場前へ創立したものとされている¹²⁾。しかし、経年とともに、当時の人足会所は、取締上逐次其の弊害を伴ってきたので、明治6年2月限りでこの会所を廃止し、町会所において人足鑑札を下附して、それが登録者だけを採用使役する制度とした¹³⁾。

この人足会所の業務内容については、その資料が不足のため明確にすることは不可能である。しかし、江戸の下層細民の対策の一環として幕府が開設した「日傭座」の機能や神戸港において明治4年7月に設置された「仲仕会所」「日稼人足会所」の機能から類推を試みてみよう。

「日傭座」は、寛文5年(1665年)3月に江戸市中に2箇所設置された。幕府が地元の有力者2名に命じて設立したもので、日雇者は、日傭座会所へ1ヵ月24文の札役銭を支払って札を受取り、傭価もその指示に従うこととなった。日傭座は、換言すれば幕府が民間人に日傭者の取締りを請負させたもので、行政的・警察的性格のほか株的な性格を有する組織であった。「日傭座」

のその後の運営は、必ずしも円滑に運営されてはいないが、その原因は口入れを行った者からのみ札役銭を徴収するのではなく、日雇労働に従事する者すべてを徴収の対象としたため、札役銭をまねがれようとする日雇との角逐がすべてであった¹⁴⁾。

兵庫県が制定した神戸港の「仲仕会所」と「日稼人足会所」の規則では、仲仕や日稼に従事しようとする者は、まずそれぞれの会所に一朱を支払って鑑札を受け、さらに月々仲仕従事者は100文、日稼従事者は、自宅住いの者は100文、人足会所に附属する部屋住み（入寮者）は1貫100文を納入することになっている。納入された経費は、会所の必要経費に充当されるが、部屋住みの者の支払った1貫100文のうち1貫は、寝具代、三食代、入浴料等の生活費にあてられている。会所規則では、無鑑札での稼業を禁止するとともに、貨物の注意取扱、裸体での就業禁止、休日や病気休業の取扱い等にわたり列記しているが、会所が口入稼業を実施するか否かについては全く触れていない¹⁵⁾。

幕府及び兵庫県が実施した「日傭座」や「仲仕会所」「日稼人足会所」の共通の施策は稼業をしようとし、又は現に稼業中の者すべてを対象にして鑑札を交付し、交付を受けた者から金銭を毎月定額納付させていたことである。また、これらの座や会所は、取締りの性格が強く、一部に労働力需給調整の機能を有していたとみるべきであり、横浜港の人足会所もほぼ同様の機能をもった施設と考えられる。

人足会所を廃止した明治6年2月からわずか半年後の同年9月、神奈川県は鈴村要造、石川繁蔵、石川政吉の3名に対し、外国人雇入口入営業を許可したことを布達したとされている¹⁶⁾。これは、人足会所を廃止したため、鑑札交付と口入業の双方の事業を停止させられた上記3名に対し、口入業を復活公認した布達と思われる。

注(1) 神奈川県立図書館「神奈川県史料第一巻」（神奈川県図書館、1965）p.611.

(2) 横浜市「横浜市史稿（風俗編）」（横浜市、1932）p.672.

(3) 同 上「横浜市史稿（風俗編）」p.673.

- (4) 南和男「江戸の社会機造」（塙書房，1969）p.267.
- (5) 兵庫県「兵庫県史料24」明治4年7月6日 第176.
- (6) 太田久好編「横浜沿革誌」復刻版（有隣堂，1969）p.103.

4. 人足稼業取締規則の布達

明治8年1月16日神奈川県は「人足稼業取締規則」を布達した⁽¹⁾。この規則の前文から同年以前から人足稼業をする者には免許鑑札制度が適用されていたことが伺えるが、この鑑札制度は、明治2年9月から租法として徴収を開始した人足鑑札料月4銭のことであろう⁽²⁾。

人足稼業取締規則の第一則第一節では、人足稼業の定義づけを行っているが、その職種は、車力、軽子、水揚、茶焙、荷造、諸職手伝、土方、材木取扱、外国船日雇の9種に及んでいる。人力車牽夫、客船運送船稼業の者の中に上記9種に類する者があっても、その稼業については、別に取締規則があるので、この規則から除外する旨の規定を同規則中に見ることができる。上記9種の職種の指定により当時の人足のほとんどが対象になったのであろう。

ついで交付の手続きであるが、稼業をしたい者は町会所または町用扱所へ願出ることとし、その願書には本人の印鑑のみならず、願出人の家族環境等により店受人、戸主、家主、雇用主、父兄等の連印を必要とした。願出を受けた町会所、町用扱所では、名前年齢、生国、本籍寄留の別、住居地番、家主の氏名、雇用主氏名等を調査し問題がない場合に鑑札を交付していた。このように厳しい出願方法を取ったのは、当時全国から多数の人々が流入し風紀治安対策が行政の重要課題となっていたことを反映して、可能な限りその流入を抑制しようとしたことと、万一問題が発生した際の連帯責任を問うことのできる体制の確立を目的にしたものと思われる。

免許交付に際しては、1人1カ月4銭の割合いで6カ月分24銭を前納しなければならなかった。明治8年1月～6月間の県税収入金調書によると、神奈川県はこの間に602円40銭収入しており⁽³⁾、これを1人24銭として計算すると2510名の者が鑑札の交付を受けていたことになる。

鑑札を所持しない者の人足稼業を禁止しているが、規則中に雇用主に對する規定がないことから当然のことながら全く規制は行われていない。人足稼業取締りの実効を期するため、同規則では11項目にわたり罰則を設けている。免許鑑札のない者で人足稼業をした者、同鑑札を貸借した者等には1円50銭以下の過怠謝金を徴収することとし、また免許鑑札の不携帯、外觀から鑑札の携帯が判然としない者、鑑札の返納理由があるにもかかわらず返納しない者には75銭以下の過怠謝金を課している。その他、労働とは直接関係のない婦女子への羞恥心をおこさせるような高声を発すること、波止場や橋の附近、または人家の軒下等に集合して雇用を待つこと等を禁止し、これに違反した場合には、75銭以下の過怠謝金を課することとなっている。

注(1) 神奈川県立図書館「神奈川県史料第一巻」(神奈川県立図書館, 1965) p.703.

(2) 同上「神奈川県史料第一巻」p.27.

(3) 同上「神奈川県史料第一巻」p.66.

5. 人足受負営業并人足取締規則の公布

明治22年4月神奈川県は「人足受負営業并人足取締規則」を公布した¹⁾。同規則にいう人足受負営業とは、横浜港に停泊する船舶や揮発物貯庫等より貨物の揚げ卸しを行い、または波止場において種々の雑役に従事する人足の受負をすることと定義されている。現行の港湾運送事業法にいう港湾荷役事業とはほぼ同様の事業と考えられる。その営業をしようとする者は、所轄の警察署へ願出で免許を受けなければならない。免許を受けた者は、免許受領の日から5日以内に100円の身元保証金を所轄警察署に預託しなければならない。

営業者には、組合の設立が義務づけられ、組合に加入しないで営業はできない。組合には、営業者名簿と人足人名簿を備え、必要理由発生の際、加除訂正を行うことが定められており、組合は営業者の身元証明に基づいて組合の証明のある縦3寸横2寸の木製鑑札を人足に交付することになっている。

また、営業者は、同鑑札を所持しない人足を使用することを禁じられた。

一方人足稼業をしようとする者は、営業者の証明を得て組合の鑑札を受けなければ稼業ができず、稼業中は当該鑑札を外部から見て判然とするよう所持することが義務づけられている。その他、治安・風俗対策として、街路上に佇立・徘徊することを禁じ、作業中の服装の規制、団結して他の妨害をすること等を禁じているのは「人足稼業取締規則」と同様である。

明治8年施行の「人足稼業取締規則」と本規則を対比してみると、最大の相違点は営業者を取締りの対象としたことである。特に身元保証金制度を採用したことは、営業者を規制することとなった原因が伺える。

また、営業者に対し、鑑札を所持せざる人足の使用を禁じ、人足に対しても同様無鑑札者の稼業を禁じて、形式的には相対取引により雇用関係が成立する方式ながら、その間に一定の制約を加えている。人足鑑札の交付に際して、身元証明を営業者に行わしめることにより、治安対策の一端を営業者に担保させると同時に人足鑑札発行に限度を期待したのではないかと考えられる。

注(1) 神奈川県公報 明治22年4月26日 第243号 県令第28号。

6. 他港における港湾労働者規制法

横浜港における港湾労働者の規制法の変遷について考察してきたが、その内容を吟味するため、他港との対比を行ってみたい。

当時横浜港と貿易額において対比される港湾は神戸港であるが、兵庫県は明治30年11月20日「仲仕業保護取締規則」を公布した¹⁾。その概要は、沖仲仕、荷揚仲仕、薦仲仕、石仲仕、車仲仕は、組合を結成してその拠出により積立金を徴収し、組合員が負傷したり疾病にかかった場合の救護対策が主体である。その対象者を特定するため、これ等仲仕は所轄警察署から鑑札を受領することとなっている。神戸港における最初の港湾労働者に対する規制が仲仕の保護を目的としたものであったことは注目に値しよう。そのほか、治

安・風俗対策として、警察・雇用主・監督者の指揮命令に従うこと、喧嘩口論嘲弄の禁止、醜体の露出や鑑札の不携帯や貸借を禁止している。

兵庫県は、明治32年6月10日「仲仕業取締規則」を公布し、同年7月1日から施行することとした⁽²⁾。施行に伴い前記の「仲仕業保護取締規則」は廃止された。

この規則の対象となる業種は、沖仲仕、荷揚げ仲仕、鳶仲仕、石仲仕、車仲仕、石炭仲仕とし、これら仲仕の請負業をしようとする者と仲仕をしようとする者に分割して規制することとしている。受負業者は免許制、仲仕稼業者は鑑札制とし、各々所轄の警察署から願出により免許と鑑札が交付される。ただし、仲仕稼業をしようとする者は、受負業者の組合長の連署を必要としている。受負業者は組合を結成しなければならず、加入しないで営業することは禁止されている。組合規約の中には、病傷者救護の方法を規定することとなっており、この点では、「仲仕業保護取締規則」を踏襲している。

稼業者に対しては、喧嘩口論や見苦しき風体をする 것을禁止し、鑑札は稼業中必ず携帯し貸借を禁じていることは「仲仕業保護取締規則」と同様である。

横浜港において施行されていた「人足受負営業及人足取締規則」と比較して特異に思われる点は労働力の需要と供給を結合する方式が本規則から全く欠落していることである。受負業者の免許制、仲仕稼業者の鑑札制により身元や営業基盤はある程度保証される効果は期待されるものの、営業者に無鑑札の仲仕の雇用を禁止する条文のない規則では、この仲仕鑑札にどのような効果を期待したのであろうか。

注(1) 兵庫県報第596号 明治30年10月20日 兵庫県令第62号。

(2) 兵庫県報第698号 明治32年6月10日 兵庫県令第25号。

7. 人夫請負営業及人夫取締規則の公布

明治44年10月23日神奈川県は「横浜港人夫請負営業及人夫取締規則」を制

定公布した¹⁾。同規則の公布に伴い明治22年4月公布の「人足受負営業人足取締規則」を廃止している。上記の両規則を対比検討してみるとまず労働者に関する規定では、明治22年規則で労働者の呼称を「人足」としていたのを明治44年の規則では「人夫」と改め、人夫の種類を甲種と乙種の2種類に分類している。甲種人夫とは、特定の人夫請負営業者に常用として雇用される者であり、乙種人夫とは臨時日雇の形態で雇用される者である。これらの人夫になるためには、甲種人夫は営業者と連署した願書を横浜水上警察署へ提出、乙種人夫は、人夫請負営業者組合の認印を受けた願書を同じく横浜水上警察署へ提出して、それぞれ鑑札の交付を受けることとなった。明治22年の規則では、鑑札は営業者組合から交付されていたのであるが、44年規則で水上警察署が直接鑑札を交付する方式に改めたのである。

人夫に対する規制は、鑑札の携帯義務を課し、貸借の禁止は明治22年規則と同様であるが、風俗違反の条文が大幅に減少してわずか一項となり、それに反して船舶内での各種違反行為取締りの項目が増加しているのが注目される。

人夫請負営業をしようとする者は、明治22年規則では、所轄警察署へ願出て免許を受けなければならなかったのであるが、明治44年規則では、横浜水上警察署へ願出て許可を受けることに変更された。港湾における労働力規制の主管官署が一元化されたが、営業者が設置する福祉施設（人夫溜場・寄宿所）に対する規制は、従来どうり所轄警察署が実施することとなっている。

人夫請負営業者には、鑑札を持たない人夫の雇入れを禁止し、人夫救護等を目的とする組合の設立を規定し、これに加入することが義務づけられている。

以上が明治44年規則の概要であるが、時代の変化に伴い多少の改正は行ったものの、規則制度の基本的思考はほとんど変化していない。

なお、神奈川県は、大正6年10月2日県令第69号²⁾及び昭和3年9月1日県令第97号³⁾により、それぞれ同規則の一部改正を行っている。

前者は、船舶において荷役、掃除、錆落し等に従事する人夫請負営業者と沿岸において舢舨の中での貨物の積卸に従事する人夫請負営業者とは別個に組

合を設立することが認められたものであり、後者は、筏人夫と筏人夫請負営業業者もこの規則の適用を得け、同時に筏人夫請負営業業者組合が沖人夫及び沿岸人夫請負組合と別個に組合の設立が認められたものである。

注(1) 神奈川県公報号外(明治44年10月23日)神奈川県令第66号。

(2) 神奈川県公報第511号(大正6年10月2日)神奈川県令第69号。

(3) 神奈川県公報第172号(昭和3年9月4日)神奈川県第97号。

8. おわりに

横浜港開港以来の港湾労働者に対する規制法の変遷を考察してきたが、これらの規制諸規定に基づく港湾労働力の需給調整機能は極めて薄弱である。まずその法規が労働者のみを拘束する規定であったり、例えば営業業者と労働者の双方と拘束する規定であっても、それぞれ個々に独立して両者を結合調整する条文が欠落している場合が多い。何故にこのような規定が制定されたのであろうか。

幕末から明治初年にかけて、農村において土地を失った農民は労働力需要の見込める都市とくに港湾築造や荷役の仕事のある横浜や神戸等へ流入してきた。また、下級武士層や卒族は急速に零落して、都市貧民層化し不熟練の肉体労働者として労働力供給の有力な給源となった。短期間にこのような労働者が急激に増加した横浜や神戸には、犯罪、非行、貧困等の社会問題が発生した。これらの治安対策の一環として成立したのが、人足取締りの諸規定であった。その観点からすれば労働者のみを対象とした規定の成立は肯定されるのみならずむしろ当然であった。貧民層の流入そのものが治安対策上の問題であったから人足稼業をする者の身元保証を厳重に行わせて鑑札を交付し、鑑札所持者以外の者を他へ排出することを第一の目的としている。また、市内における好ましからざる社会現象の一つとして、街頭に労働者が多数集合することによって派生する交通上、衛生上、景観上の諸問題を防止するため、路上の佇立徘徊を禁止している。外国人から強く指摘されていた裸体、

ハダシ、ホホカムリ等異様な風体することを禁止し、稼業に際しては、半天、股引、ズボン等の着用を強制し風俗対策を実施している。

以上のように、横浜や神戸において労働者は、風俗・治安対策上取締るべき対象であって、活用し得る労働力を有する人間とは見られなかったのである。

規定は続いて営業者をその取締りの対象としているが、その経過は横浜・神戸港とも共通の原因であるところが興味深い。

横浜港では、明治22年規則ではじめて営業者を取締対象としたのであるが、営業免許交付後5日以内に当時としては大金の100円の保証金を警察署に預託することとし、万一、その手続を行わない者の免許は失効することとなった。この条文から逆に推測すれば、当時の営業者の中には、労働者に賃金を支払わず、荷役中の貨物の紛失・破損に伴う損害賠償を行う能力のない者が相当出現していたことが伺える。また神戸港で「沖仲仕の周旋者は、需要なき日に於いては彼等を保護することなく、道途に餓死するも棄てて顧みず^①」「浜仲仕頭寅吉は、利益壟断の悪行ありと批難され、遂に犯法の所為ありて入獄^②」「ニッケル及び松記の使用する沖仲仕賃銀は、一日拾八銭乃至六拾銭の定めなれども拾八銭以上支給すること稀なり^③」等の状況が継続発生したため営業者を取締りの対象としたものであろう。いずれにしても、不法行為を行う営業者を排除する目的で規制を加えたことは明らかである。

労働力需給調整の条文を欠く規定が公布された第二の理由は、適格な営業者と労働者が並列的に存在していれば貨物取扱上の信用保証は可能であり、また、自然発生的に需要供給の調整が行われるとした考え方である。あるいは、このような考え方はなかったかも知れないが、営業者が存在すれば労働者は雇用され、そのことで一件落着とする考え方からは需給調整の思想は発生しない。さらに、これら規則にいう営業者・受負者の定義であるが横浜港の明治22年規則では「人足の受負」明治44年規則では「人夫の供給を為すを業」とする者、神戸港の明治32年規則では「稼業者の受負」をする者とそれぞれ定義されている。営業者の真の事業内容は、横浜港明治44年規則にいう「人夫供給業」であって、港湾貨物の運送事業ではない。従って、営業者は、

船主・荷主からの労働需要に対する供給者としての立場であって、労働力の需要者の立場にはない。そこで要求される能力は、労働力の調達供給能力であり、同能力の一方策として封建的労働組織の維持利用が必要であった。

規定欠落の第三の理由は、労働力需要と供給バランスから発生する理由である。現行労働法が昭和36年以降発生した労働力供給不足に伴って成立したことはすでに述べたとおりである。逆説的にいえば、労働力供給過剰時代には日本経済の阻害要因とならなただけで、港湾労働に問題がなかったのではない。むしろ数多くの問題、例えば一雇用の不規則性、低賃金、ボス支配等一の問題を内在していたにもかかわらず社会的には問題化しなかっただけである。港湾における労働力需給調整の無策から生ずる問題点は労働者個人の特性に帰納させられてきた。「常用雇用をきらう軽薄な特異気質」の持ち主であり、その怠惰性や無能力が問題とされることが多く、立法措置を伴うような社会的に重要問題化することにはならなかった。このように問題化しなかったところにこの問題の本質的背景があると考えられるのである。

注(1) 開港30年記念会編「神戸開港30年史上巻」明治31年5月6日、p.407.

(2) 同上

(3) 開港30年記念会編「神戸開港30年史下巻」明治31年10月25日、p.622.

後発コンテナ港の成長が先発コンテナ港の 後背圏に及ぼす影響

——東京湾に立地する港を中心に——

郭 圭 錫

(東京工業大学大学院)

目 次

1. はじめに
2. 横浜港と東京港の後背圏
3. コンテナ化の進展
4. コンテナ貨物の陸上輸送
5. 後発コンテナ港の先発コンテナ港への影響
6. 結論

1. はじめに

過去20年間海運界は目まぐるしい変化を経験してきた。船舶の大型化，専門化，コンテナ化がそれである。その中でもコンテナ化は港の荷役方式を変えさせ，輸送革新とも言われるほどの一大変革をもたらした。今までコンテナ化の経済性に関する研究は多くの学者及び実務家によってなされてきた⁽¹⁾。しかし，後背地確保における港湾間の競争は港湾発展に多大な影響を及ぼしているにも関わらず，コンテナ化が後背圏の変化に及ぼす影響に関する研究は余りなされていない⁽²⁾。

本研究でわれわれは後発コンテナ港のコンテナ化の進展が先発コンテナ港の後背圏の変化に及ぼす影響について分析する。港湾の競争力の変化パター

ンは主に後背地の荷主に対して誘引を提供する経済的要因に起因する⁽³⁾。コンテナ化は港湾の競争力を高める経済的要因の中で最も強力な要因の1つであると思われる。しかし、コンテナ港同士の競争になると、後背地と港湾との接近性、即ち距離という要因が重要なファクターになると考えられる。この距離というファクターに焦点を当てて後発コンテナ港の先発コンテナ港への影響を分析する。ここで、先発コンテナ港は横浜港と東京港をとりあげ、後発コンテナ港は名古屋港、清水港、新潟港をとりあげる。

2. 横浜港と東京港の後背圏

一般に後背地とは、特定の港を経由する物資が移動する範囲の地域的な広がりというが、その定義は著者によって様々である⁽⁴⁾。A. J. Sargentによれば、後背地とは特定の港に通じる貨物の輸出入される地域を指している⁽⁵⁾。F. W. Morgan は1つの港は多くの後背地を持ち、それらの構造と地理的範囲は多様であるとしている。彼はこのような多様性は商品の性質、海上輸送のメカニズム、政策的影響の3つの要因から生ずるとして、次のような後背地のヒエラルキーを提案した⁽⁶⁾。

1. 各々港が後背地に対して競争のない支配権をもつ未発達の後背地。
2. 大量貨物、不定期船、専用船などを含む原材料後背地。
3. 構造的に1番複雑かつ規模の大きい定期船港の後背地。

しかし、そのような Morgan の主張は、分類の根拠が余りにも制約され妥当性を付与し難い⁽⁷⁾。G. G. Weigend は後背地とはある港と交通路によって連結されている、組織され発達した地域であるとしている⁽⁸⁾。従って、港は後背地のどの一部に対しても、かならずしも排他的権利をもっているとはいえない。ある内陸地はいくつかの港の後背地になる場合が多い。

E. A. Kautz は、資本主義の発展により従来の指向傾向に根本的変革がもたらされ、港湾形成にもその変革が認識しうようになったとしている。今は昔と違って、「海洋の位置」、「海岸の位置」よりも内陸地の経済的条件という面、即ち「後背地の位置」が港の形成、発達に重大なかかわり合いを

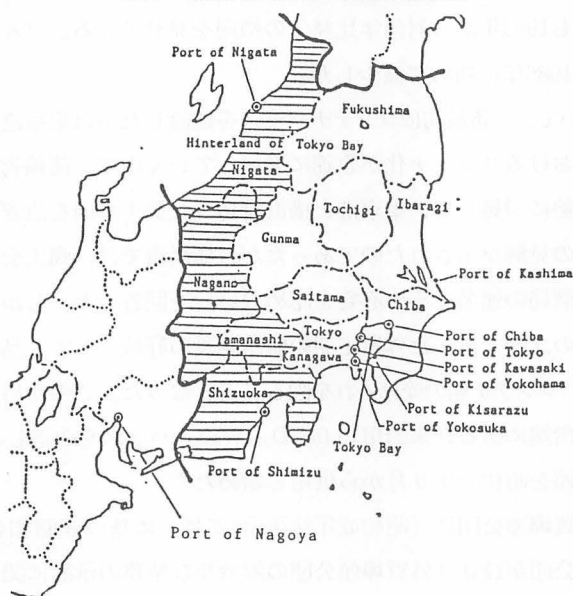
もつようになったとしている。この后背地の位置の重要性は、今や后背地の有利性のために海岸の位置（自然性）の優良性をも放棄せしめる程、非常に重きをなすようになった⁹⁾。

以上のように、后背地とはある港と交通路によって連結されている一定の地域として、港の発達に欠かせない重要な要因であるといえる。

后背地を港と交通路によって連結されている地域として定義するならば、ある港の后背地の範囲を定めるには交通統計が有益なものになる。その交通統計の1つである陸上出入貨物調査に基づいて東京湾に立地している港の后背圏を設定する。この調査は運輸省が港湾の陸上勢力圏の実態及び港湾と陸上后背地間における貨物の流動状態を明らかにすることを目的として行っているものである。

この調査の中で、ここで研究の対象としている横浜港、東京港が含まれているのは過去4回あった。それは各々昭和29年、42年、52年、57年におこなわれた。調査期間はいずれも1カ月間である。

図1 東京湾に立地する港の后背圏



東京湾に立地している港の後背圏は次のような基準によって定めることにした。即ち、東京湾の代表的な3港（横浜港、東京港、川崎港）の出入貨物総量の約90%を占める関東周辺地域を東京湾の後背圏として設定した。その結果、関東周辺地域の1都11県がその後背圏として定められた（図1）。

この論文では図1の斜線で囲まれた4つの県におけるコンテナ貨物に対する競争について考察する。これら4つの県は後発コンテナ港に地理的に比較的近い位置にあるから後発コンテナ港からの影響を受けやすいからである。

3. コンテナ化の進展

世界総船腹量は1970年から1986年まで16年間年平均約3.8%の増加趨勢を見せているが、同期間中コンテナ船腹量は年平均約16.6%の増加趨勢を見せている。また、世界総船腹量は1983年から対前年比減少の傾向を見せているが、世界コンテナ船腹量は継続して増加している。

日本についてみると、商船船腹量は同期間中年平均約2.3%、フルコンテナ船腹量は約16.3%増加してきた。また、世界総船腹量と同じく、日本の総商船船腹量も1983年から対前年比減少の傾向を見せている。フルコンテナ船の船腹量は1986年に初めて減少した。

日本において、一番最初にコンテナバースを建設したのは東京港であった。海上輸送におけるコンテナ化が急速に発展していく中で、運輸省から、コンテナ化の情勢に対処して、東京港と横浜港にコンテナ埠頭を急ぎ整備する必要があるとの見解が示されたのであったが、横浜港では、商工会議所、港運協会、市港湾局の連名でその必要を認めない旨を回答した。しかし、東京港では、長年の念願であった外貿定期船航路開設の好機として、品川埠頭を緊急に整備し、コンテナ船の受け入れを図ることとなった。このため東京都は、品川埠頭の南端にある在来船用15,000D/W級3バースを改造し、この品川コンテナ埠頭を昭和42年9月から供用し始めた¹⁰。

また、外貿埠頭公団法（昭和42年法律第125号）に基づき昭和42年10月20日京浜埠頭公団が設立（外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律に

基づき昭和57年3月30日をもって解散された）され、解散するまでに東京港にコンテナ埠頭8バース、ライナー埠頭9バースを建設、供用させたことによって、東京港を世界で屈指のコンテナ港とした。これによって従来横浜港を中心としていた外貿が東京港に移り、横浜港に比肩する国際貿易港となった¹¹⁾。

横浜港は先にもふれたように、コンテナ埠頭の建設には消極的な態度をみせたが、昭和43年から本牧重量物埠頭にガントリクレーンの走行を可能にし、当初はセミコンテナ船を中心にコンテナ化の波に乗った¹²⁾。

しかし、本格的なコンテナ化の進展は京浜埠頭公団によるコンテナ埠頭の建設から始まる。同公団は横浜港の本牧埠頭に昭和44年に2バース、45年に1

表1 横浜港と東京港のコンテナ貨物取扱量

	単位千トン			
	横浜港		東京港	
	輸入	輸出	輸入	輸出
1970	666	1,335	472	406
	(1.6)	(9.8)	(5.3)	(62.5)
72	1,424	2,678	1,096	1,272
	(3.4)	(16.3)	(12.9)	(85.8)
74	1,834	2,815	2,865	2,924
	(4.2)	(15.2)	(28.9)	(79.0)
76	2,061	3,561	2,693	3,760
	(6.5)	(17.4)	(29.2)	(77.1)
78	2,659	4,196	4,001	4,752
	(8.7)	(18.5)	(37.7)	(84.0)
80	3,333	6,223	4,248	5,316
	(11.2)	(21.1)	(39.5)	(80.7)
82	3,873	7,908	4,264	5,332
	(14.7)	(27.3)	(41.6)	(73.7)
84	4,744	10,901	5,114	6,675
	(18.0)	(35.1)	(50.2)	(86.2)
86	6,557	10,750	6,602	7,197
	(25.0)	(38.4)	(56.2)	(90.2)

注：() 中の数字は全輸入(出)コンテナ貨物に対する輸入(出)コンテナ貨物の比率であり、コンテナ化率を表す。

資料出典：各港統計年報

表2 周辺港湾のコンテナ貨物取扱量の推移（単位：千トン）

港 年	名古屋		清水		新潟	
	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出
1975	576	1,267	59	267	0	0
76	753	1,738	57	258	0	0
77	776	1,757	88	406	0	0
78	974	1,679	96	432	0	0
79	1,234	1,845	86	478	0	0
80	1,271	2,219	129	515	0	0
81	1,208	2,357	85	646	N.A.	N.A.
82	1,380	2,454	155	881	N.A.	N.A.
83	1,659	3,329	289	1,060	N.A.	N.A.
84	2,134	3,928	334	1,176	N.A.	N.A.
85	2,557	4,725	351	1,374	3	27
86	2,984	5,295	360	1,326	2	27

資料出典：各港統計年報

バースを建設し、専用会社に貸付した。これで横浜港も本格的なコンテナ港としての面貌を整えるようになった。

以上で輸送革新であるコンテナ化に対する横浜港と東京港の対応の構えを簡単にふれてみた。要約すれば、東京港はコンテナ化に積極的に取り組み、この分野で機先を制することになった。横浜港は最初是否定的反応を示したが、東京港についてコンテナ化の推進に拍車をかけてきた。このような違いはコンテナ貨物の取扱量の推移（表1）に如実に反映され、東京港のコンテナ化率が横浜港のコンテナ化率より相当高くなっている。

表2は東京湾に立地する港湾と共通の後背地を持つ後発コンテナ取扱港の輸出入コンテナ貨物取扱量の推移を表す。特に清水港の成長には注目する価値がある。また、東京湾の後背圏外で一番近いところに立地している名古屋港の成長は、将来横浜港と東京港に多くの影響を及ぼすだろうと思われる。

4. コンテナ貨物の陸上輸送

荷主が港湾選択に対する意志決定を行うときは考慮すべき多くの要因に直

面する。例えば、Thomas A. Foster は流通マネージャーに港湾を選択した理由を聞く調査で次のような10項目の要因を提示した。即ち、輸送費用及び港湾費用；工場との距離；出航船の数；設備及びサービス；港湾混雑の程度；税関手続きの質；フリー・タイムの長さ；最終寄港港；安全性；港の規模及び評判がそれである¹³⁾。同じように、Brian Slack も同様の調査で上記の10項目に複合輸送の可能性という新しい1項目を加えて11項目を提示した¹⁴⁾。

上記の2つの調査の結果は工場と港湾との距離という要因がかなり高いスコアを得ていることを示した。Thomas A. Foster の調査においては10項目の要因の中で2番目に順位付けられたし、Brian Slack の調査においては11項目の中で3番目に順位付けられた。しかし、輸送費用という項目には陸上輸送費用も含まれていると思われるので、港湾との距離という要因は過小評価されているかも知れない。特に日本においては、内陸コンテナ貨物の大部分がトラックにより輸送されているので、港湾との距離という要因は欧米よりもっと重要性を有していると思われる。

この事実に基づき、われわれは港で取り扱われたコンテナ貨物量と陸上で輸送された距離との関係を分析した。この分析に用いるデータは大蔵省関税局が行った調査から得た。この調査は過去5回、即ち、昭和45年、47年、49年、53年、61年に行われた。各々の調査の調査期間はすべて1カ月間であった。これら5回の調査のうち最初の2回の調査は県別に詳細に区分されていなかったため残りの3回の調査のデータから分析を行った。

陸上輸送距離と輸送された貨物量との関係は距離弾力性を調べて見ることににより把握することにした。このため、輸入貨物と輸出貨物とに分けて対数線形回帰分析を行った。データの数は12個（1都11県）である。回帰分析の結果は表3と4にまとめられている。

ここで、輸入コンテナ貨物に対する各港から各県までの距離は加重平均法により計算した。各港から各県の各市までの距離にウェイト（加重値）として各市の人口をかけて合計したのがこの距離である。各市の人口をウェイトとして選んだのは横浜港と東京港が取り扱ったコンテナ貨物の中で消費関連

表3 輸入コンテナ貨物と距離との関係

年	横浜港	東京港
	$\ln Y = 14.216 - 1.267 \ln X$ (- 3.164) $R^2 = 0.500$	$\ln Y = 14.454 - 1.285 \ln X$ (- 4.956) $R^2 = 0.711$
1974		
	$\ln Y = 15.690 - 1.449 \ln X$ (- 4.945) $R^2 = 0.710$	$\ln Y = 14.970 - 1.226 \ln X$ (- 6.269) $R^2 = 0.797$
1978		
	$\ln Y = 15.462 - 1.201 \ln X$ (- 3.318) $R^2 = 0.524$	$\ln Y = 15.915 - 1.349 \ln X$ (- 5.057) $R^2 = 0.719$
1986		

注 1) Yは各港から各県へ搬出されたコンテナ貨物量を表す。

2) Xは各港から各県までの距離を表す。

3) () 内の数字はt値を表す。

資料出典：全国における輸出入コンテナ貨物流動調査。

表4 輸出コンテナ貨物と距離との関係

年	横浜港	東京港
	$\ln Y = 12.272 - 0.673 \ln X$ (- 1.601) $R^2 = 0.204$	$\ln Y = 10.837 - 0.372 \ln X$ (- 0.952) $R^2 = 0.083$
1974		
	$\ln Y = 12.672 - 0.636 \ln X$ (- 2.027) $R^2 = 0.291$	$\ln Y = 11.846 - 0.481 \ln X$ (- 1.547) $R^2 = 0.193$
1978		
	$\ln Y = 13.017 - 0.476 \ln X$ (- 1.873) $R^2 = 0.260$	$\ln Y = 13.167 - 0.579 \ln X$ (- 2.997) $R^2 = 0.473$
1986		

注 1) Yは各県から各港へ搬入されたコンテナ貨物量を表す。

2) Xは各県から各港までの距離を表す。

3) () 内の数字はt値を表す。

資料出典：全国における輸出入コンテナ貨物流動調査。

製品が約70%を占めているからである。輸出コンテナ貨物に対する各県から各港までの距離も同様にして計算した。しかし、ウエートは輸入貨物の場合とは異なって各県の工業地区の製造品出荷額を選んだ。その理由は、横浜港を通じて輸出されたコンテナ貨物の約90%，そして東京港を通じて輸出されたコンテナ貨物の約80%が製造業製品であったからである。従って、輸入貨

物と輸出貨物に対する距離は若干異なっている。本論文でいう距離は、原則として運輸省自動車局貨物課通達（昭和47年7月5日、自貨66号）「自動車距離営業キロ程表」に用いる距離のことである。

表3に要約された結果は、横浜港を通じて輸入されたコンテナ貨物に対してはコンテナ貨物取扱量の変動のうち、50%から71%までは、輸入陸上距離への対数線形回帰によって説明できることを示している。同じく、東京港の輸入コンテナ貨物については71%から80%までがこの変数により説明できることを示している。ここで、 $\log X$ の係数は距離弾力性係数である。その係数の符号がマイナスであるので、距離が遠くなるにつれて輸送されるコンテナ貨物は減るということである。このことは荷主が港湾を選択する際に距離という要因にやや高い評価を与えている上記の調査結果と合致している。

表4に要約された結果は、横浜港を通じて輸出されたコンテナ貨物に対してはコンテナ貨物取扱量の変動のうち、20%から29%までは、輸出陸上距離への対数線形回帰によって説明できることを示している。同じく、東京港の輸出コンテナ貨物については8%から47%までがこの変数により説明できることを示している。

輸入コンテナ貨物に対する t 検定値は有意水準1%で全てが有意であるが、輸出コンテナ貨物に対するそれは有意水準1%で1つを除いて全てが有意でない。全体的にみると、輸入コンテナ貨物に対してはほぼ満足のいく統計的結果が得られたが、輸出コンテナ貨物についてはそうではない。しかし、輸出入コンテナ貨物取扱量と陸上輸送距離とは逆の相関関係にあることが確認された。

5. 後発コンテナ港の先発コンテナ港への影響

4節での分析で明らかにされたように輸出入コンテナ貨物の取扱量は陸上輸送距離と逆の相関関係にあるから、先発コンテナ港である横浜港と東京港は自分の後背圏の周辺に立地する後発コンテナ港の成長により何等かの影響を受けるはずである。その影響を把握するため、これら2つの港の後背地の

中で、後発コンテナ港に地理的に近い4つの県（新潟、山梨、長野、静岡）を選び、分析した。

表5は上記4つの県へ搬入されたコンテナ貨物（即ち、輸入貨物）に対する各コンテナ貨物取扱港のシェア（％）を表し、表6は上記4つの県から搬出されたコンテナ貨物（即ち、輸出貨物）に対するコンテナ貨物取扱港のシェ

表5 4県における輸入コンテナ貨物に対する各港のシェア（％）

県	港 年	横浜港	東京港	名古屋港	清水港	新潟港
新潟	1974	19.5	80.3	0.1	0	---
	1978	21.7	76.0	2.3	0	---
	1986	38.9	52.3	7.9	0	0.9
山梨	1974	40.0	60.0	0	0	---
	1978	31.8	68.2	0	0	---
	1986	45.4	48.5	0	6.1	0
長野	1974	37.7	53.9	8.4	0	---
	1978	25.4	59.8	14.3	0.6	---
	1986	52.2	28.4	8.9	10.5	0
静岡	1974	36.7	42.5	1.4	19.5	---
	1978	25.5	47.9	6.6	19.9	---
	1986	28.0	23.2	10.7	38.1	0

注： “ --- ” は当時コンテナ施設がなかったことを表す。

資料出典： 全国における輸出入コンテナ貨物流動調査。

表6 4県における輸出コンテナ貨物に対する各港のシェア（％）

県	港 年	横浜港	東京港	名古屋港	清水港	新潟港
新潟	1974	34.3	63.8	1.9	0	---
	1978	49.9	47.7	2.4	0	---
	1986	57.0	37.5	4.1	0	1.4
山梨	1974	39.2	60.8	0	0	---
	1978	50.1	49.9	0	0	---
	1986	38.3	52.1	0.2	9.4	0
長野	1974	36.8	55.5	7.6	0.1	---
	1978	43.7	45.8	9.9	0.5	---
	1986	57.6	37.3	3.8	1.2	0.1
静岡	1974	24.3	46.6	1.1	28.1	---
	1978	26.0	42.4	1.1	30.5	---
	1986	37.8	19.5	1.5	41.2	0

注： 表 5 と同じである。

資料出典： 表 5 と同じである。

ア(%)を表す。これをみると分かるように、この地域においては後発港である名古屋港、清水港、新潟港のシェアが時間の経過と共に増えていくのが一般的な傾向である。横浜港の輸入貨物は、1978年に落ち込んだが1986年には挽回した。輸出貨物は、増加傾向にある。東京港の輸入貨物は1978年に増加したが、1986年に落ち込んだ。輸出貨物は、減少傾向にある。また、これらの表からも陸上輸送距離は港のシェアと関係があることが読み取れる。即ち、清水港は静岡県、名古屋港は長野県で高いシェアを持っていることが分かる。

ここで、輸入コンテナ貨物についての表3と5を比較してみると、2つの港のシェアの変化パターンは距離弾力性の変化パターンと一致していることが分かる。即ち、横浜港の距離弾力性係数は1978年のシェアの下落を反映して、 -1.267 、 -1.449 、 -1.201 のように変化した。また、東京の場合は1978年のシェアの上昇を反映して、 -1.285 、 -1.226 、 -1.346 のように変化した。

同じように、輸出コンテナ貨物についての表4と6を比較してみると、横浜港の場合はこれら4つの比較的遠い県におけるシェアの増加傾向を反映し、距離弾力性係数の絶対値が小さくなってきたことが分かる。また、東京の場合もシェアの減少傾向を反映して距離弾力性係数の絶対値が大きくなってきたことが分かる。

最近の傾向としては、輸入コンテナ貨物に対して、東京港は遠い4つの県への貨物を失いつつあるが、横浜港は獲得しつつある。輸出コンテナ貨物に対しても、東京港はこれら地域からの貨物を顕著に失いつつあるが、横浜港は徐々に増やしていく傾向にある。地理的にはほぼ同じ条件にある2つの港の中で、このように東京港だけが後発コンテナ港の成長による影響を深刻に受けているのは陸上輸送距離要因だけでは説明できない他の色々な要因によるものと思われる。このことは上述の回帰分析の決定係数が低い(特に、輸出コンテナ貨物について)原因でもあると思われる。

6. 結 論

本論文では後発コンテナ港の成長が先発コンテナ港の後背圏に及ぼす影響を分析してみた。この分析で、港のコンテナ貨物取扱量と陸上輸送距離とは逆の相関関係にあることが確認された。また、地理的にはほぼ同じ条件をもつ横浜港と東京港の中で、東京港だけが後発港の影響をきわだって受けていることも確認された。このことは陸上輸送距離以外の要因、即ち上述の色々な要因によるものと思われ、これについては引続き注意深く研究する必要があると思われる。

日本の海港計画は従来、基本的には中小港と大規模港との重複や競争がないように指導され、国家政策と極めて重要な関係にある¹⁵から港湾同士の競争は欧米のそれとはかなり異なる。しかし、日本の主要8港の企業会計方式による財政の最近の収支状況をみると、毎年約200億円の損失を出していることが分かる。この様な港湾経営の累積赤字は港湾管理者である当該地方自治団体の財政に少なくない影響を与えていると思われる。従って、各港湾管理者は港湾経営の改善のため港湾サービスのセールスに益々力を入れ、港湾同士の競争は今後もっと激しくなっていくだろうと思われる。

また、規制に関する人々の関心が高まり、規制緩和への活発な議論はいままで多くの規制により阻害されてきた港湾サービスの自由競争にも次第に多くの影響を及ぼしていくものと思われる。従って、このような社会的環境の変化の中で港湾が安定した成長を維持していくためには港湾サービスのお客である後背地の荷主、Forwarder の港湾選択に関する基準を把握し、それに適したサービスを提供していかなければならない。

<参考文献>

- (1) 例えば、Mckinsey and Company, Inc. (1967), "Containerization: the Key to Low-cost transport", London ; K. M. Johnson & H. C. Garnett (1977), "The economics of containerisation", George Allen & Unwin LTD., London; Sidney Gilman (1980), "Ship Choice in the Container Age". Maritime Transport Centre, Liverpool. などがある。

- (2) Yehuda Hayut (1981), "Containerization and the Load Center Concept", *Economic Geography*, Vol.57, pp.160~175.
- (3) Guido G. Weigend (1958), "Some elements in the study of port geography", *Economic Geography*, Vol.48, pp.185~200.
- (4) 北見俊郎 (1979), "港の社会科学", 海文堂, p.25.
- (5) A. J. Sargent (1938), "Seaports and Hinterland", London, p.3.
- (6) F. W. Morgan (1952), "Ports and Harbours", London, pp.111~131.
- (7) Guido G. Weigend (1956), "The problem of hinterland and foreland as illustrated by the port of Hamburg", *Economic Geography*, Vol.32, pp.1~16.
- (8) Guido G. Weigend (1958), op, cit.
- (9) E. A. Kautz 著 山上 徹訳, "海港立地論", 時潮社。
- (10) 東京都 (昭和47年), "東京港史", pp.243~245.
- (11) 東京都 (昭和47年), "東京港史", pp.248~249.
- (12) 横浜港二十年の歩み (昭和48年), pp.141~142.
- (13) Foster. T. (1979), "What's important in a port", *Distribution World-wide*, Vol.78, pp.33~36.
- (14) Brian Slack (1985), "Containerization, inter-port competition, and port selection", *Maritime Policy & Management*, Vol.12, pp.293~303.
- (15) 山上 徹 (1983), "コンテナ港の発達サイクルについて", 都市問題研究第35巻第5号, pp.85~98.

港湾政策の形成

松 浦 茂 治

(愛知学院大学)

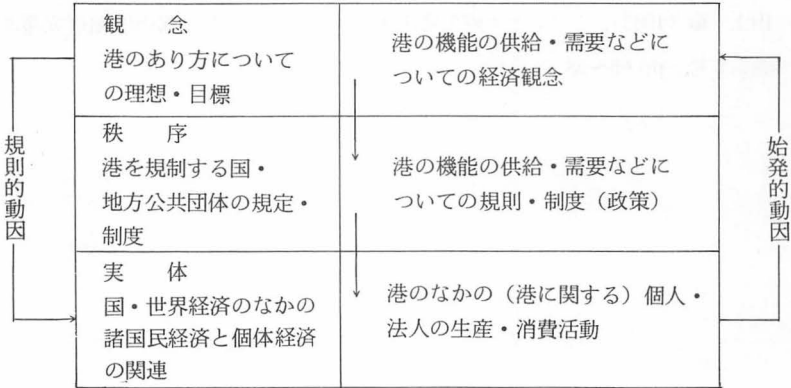
目 次

- 1. はじめに
- 2. 港湾政策形成の順序
- 3. 結 語

1. はじめに

いま1つの港湾をとって考えるに、この組織的集団は個人・法人を含めた生活体であるが、図1「港を構成する階層の生活体の弁証法的過程」にみるよ

図 1 港を構成する 3 階層の生活体の弁証法的過程



うに、観念（目標）、秩序（政策）、実体（現実）という3階層の構造によって作られていると考えられる。このうち観念は、国家社会であればその国の憲法として示されるように、社会観念として具体化されている場合が多い。国が集って国家集団をなしている場合は、国際連合のような組織体をなしている場合が多く、その観念は国連憲章のように具体化される。また個人の場合は、その人の信情のようなものとして存在する。

これらの生活観念は、個人においても国家においても国際社会においても、いくつかの生活秩序（政策）として表わされている。これらは個人においても国家（地方公共団体）においても法律・規定・制度として存在する。個人ではその生活行動の準則、日常生活の規律であり、国家では法律・制度または社会道徳であり、国際社会では国連憲章、IMFやガットなどの国際組織・国際法などの生活秩序として形成され、現実の生活実体を規制している。地方公共団体の港湾政策は、国の法律や指導も受けて、この秩序（政策）として表われている。こうして生活秩序は、生活実体をその枠の中に制御している。

ところで、3階層の生活体の構造は静態的ではなく、絶えず変動している。これは生活体の始発的動因は、生活実体の変動に由来するからである。生活実体あるいは経済実体の変動は、何らかの矛盾を契機としておこるのである。世界的コンテナ輸送の展開の認識（実体）は、港の設備の技術革新の気運を盛りあげ（観念）、港のコンテナ倉庫や関連設備などを創設し（秩序）、港の現実の経済（実体）に大きな変動を発生せしめるのである。このように経済実体にみられる変動は、それまでの秩序・経済制度とそしてその上層の観念と矛盾し、従来の社会観念と対立する新観念を生み出すのである。この経済実体の矛盾・変化が、新しい経済観念を生み出す過程を、生活体発展の始発的動員と呼ぶ。このようにして、現実から観念が生成され秩序が更新されたことを示している。しかし注意すべきは、新しい観念は単なる実体の映像ではなく、実体の現実性から、独立した観念力ともいわれるべき独自性をもち、この独自の観念が新しい生活秩序（政策）をつくりあげることである。この秩序は生活実体を規制し、新しい社会的現実をつくり上げるのである。

生活実体の矛盾から新しい生活観念がはじき出される過程は唯物弁証法的であり、新しい生活観念がその独自の力をもって新秩序（政策）を作りだし、生活実体を新しい枠の中に改鑄する過程は観念弁証法的である。下より上は社会発展の始発的動因であり、上より下へは社会発展の規制動因である。この2つの過程を合わせて考えるとき、それは総合弁証法的な考え方と言ってよいだろう。

生活実体は、自然的・社会的環境のうちにあるわれわれの現実の生活である。しかし人間が現実生活にといなむ場合には、そこに社会制度あるいは生活秩序が生み出され、人間の行動は、この秩序によって規制されるのである。社会生活体には、生活実体を制御する社会秩序があり、これが社会生活体の骨格をなしている。このような生活実体を規制する秩序が、生活実体の上層に形成されているのである。ところでこの生活秩序は一定の生活観念のもとに構成されている。生活観念が異なるにしたがって、その生活秩序は異なるものになる。たとえば国民経済の主体のもつ観念が、国内産業の近代化・産業革新を主とするか、あるいは国民生活の厚生を主とするかなどによって、その社会秩序はいちじるしく異ったものになるであろう。このように生活観念は、生活体秩序の上層にあって、それを方向づけ規制するのであるが、その本質的性格は、生活実体と生活秩序との対立を、同一性に保持しようとする統一者なのである。実体と秩序とのあいだに矛盾が生ずるときには、観念は秩序と実体とを促進的あるいは阻止的上規制し、これを同一性に保持しようとするのである。

政策の形成を考えるに当っては、経済学の体系を経済史、経済理論、経済政策の3構成部分に分けて考えるのがよいであろう。経済史は過去から現在まで転成してきた経済現象を具体的あるいは個別的に把握し、環境とともに生きてきた経済現象の姿を叙述しようとする科学である。経済史は歴史の生きた具象性に密着し、それから離れることの許されないところに特質がある。現在の段階における事象、また将来へのさまざまな動向の叙述もこの歴史的認識に属し、直観的把握によって行われる。

直観的に把握された歴史の具体性は、次には悟性によって分析され、一般

化されねばならない。経済理論は、そのような事象の具体的な歴史性を否定して、そこに内在する普遍性を認識し、具体的な事象の内奥にある抽象的な関連や構造を分析するものである。これにより経済現象の因果関係あるいは相関関係が求められ、そこに法則性が確立される。歴史の直観的具体性の否定による概念化である。悟性による認識は分析的であり、具体性の抽象により一般化が行われる。

経済政策は、経済理論の悟性的な認識の否定のうえに成立する。政策は理論の抽象性を止揚して再び歴史の具体性に還元する。理論的な認識と政策的なそれとの相違は、前者が歴史の具体性を捨象するのにたいして、後者はそれをふたたび歴史性に復帰せしめ、生きた現実として把握しようとするところにある。したがって歴史の否定の否定が政策になるのである。しかし政策がとりもどす歴史性は、過去にみられた一定時点における一定の動向のみでなく、過去の集積としての現在が、将来に向かって志向し、現実性をつくりつつある歴史の本質的動向である。歴史性ととともに理論性をも自己に止揚し、歴史から遊離せしめられた理論を歴史の地盤に照合し、歴史にあらわれた政策の効果を理論的に分析するのである。歴史の本質的動向は、経済史が現在から過去に投げかける動向分析と、経済理論による政策の効果分析との2つの武器を総合することによって、はじめて解明されるであろう¹⁾。

注1) 以上の考え方は、赤松要『金匱貨と国際経済』東洋経済新報社、昭和49年

第5章「国際経済思想変遷の歴史法則性」の考え方によっている。

2. 港湾政策形成の順序

わが国の社会では一般的に、明治の開国以来第2次大戦後の昭和30年代までは、経済の後進性が自覚され、「欧米先進国に追付き追越さねば」という考えが国民の問題意識（観念）の中にあった。そのため、まず繊維産業・雑貨産業などの軽工業において、生産力の増強・技術の輸入・開発がはかられた（政策）。第2次大戦前でも、重化学工業における鉄鋼・造船業などの分

野ではある程度の生産力増強が計画され、そして成功した（政策）。港湾においても以上のことに関連し、原料輸入・製品輸出の拡大に伴い、「海陸接続の場」の改善・修築が行われてきた。ただそこに見られたものは、「市場の拡大と深化」を目指す交通部門での「合理化」の追求であった。

昭和30年代末頃から、この合理化に加えて、いま1つの改善である「近代化」を港湾に定着するためには、1) 人間的諸要因（価値観、精神、思想）、2) 社会経済的諸要因（資本、制度、組織）、3) 物理的諸要因（施設、機械、技術）の各要因が総合的に一体化されて改革に努力され、港湾の「近代化」がはかられるようになった。これより先、昭和25年に港湾法が制定され、欧米のポート・オーソリティ（port authority）を考えての法的改変が踏みだされたが、現実のこれを受けての変化・進歩は弱かったのである。

このように港湾は、観念としては最近までは、工業生産力の増大——工業港の造成といった合理化がいつも強く意識されていた。昭和36年以降の「第1次港湾整備5カ年計画」も、主要港湾における「船ごみ」現象の解消を目指す、合理化に主力が置かれた。

ただ昭和39年の港湾労働等対策会による「3・3答申」¹⁾は港湾の近代化を目指す考えをおり込んでいた。こうして徐々に近代化計画が審議され、答申され、実施に移されるようになった。昭和40年の「港湾労働法」の制定と昭和41年のその施行があった。昭和38年には運輸省に「港湾審議会管理部会」が設置され、「港湾管理運営の改善策について」が取上げられた。昭和42年「港湾運送事業の合理化に関する具体的方策について」の答申が、運輸省「港湾審議会港湾運送部会」に提出された。昭和42年コンテナ船の日本寄港問題にからんで、「外貿埠公団」が成立した。その後、「港湾整備5カ年計画」は、第6次まで港湾整備について多くの計画を立案した。

前述のように、経済（港湾）政策は実体における直観的矛盾から、観念（目標）を生出し、これから秩序（政策）が樹立され、実体（現実の問題意識）を規制するのである。ここで港湾政策は、経済政策の一部門としての個別部政策（農業政策、工業政策、貿易政策……のように）として考えられる。前にも取上げたように「経済政策」は、国民経済（地方公共団体経済の場合も

ある)の主体が、その経済社会におこったなんらかの経済的矛盾を契機として生まれてきた観念(目標)を取上げ、国民経済をその方向に推し進める政策的実践である。国民経済の主体は国家(地方公共団体の場合もある)であり、国民経済・社会の矛盾は、その時ときにおける部分的な経済・社会的矛盾の組合せによって成立するのであるから、それは各産業分野の政策もしくは国民経済の部門における個別的政策の集成政策として考えられる。このように港灣政策も、港灣についての個別的政策として考えられるのである。

またわが国の経済政策は、重化学工業の発展を基調として考えられてきた。したがって港灣政策もこの基調によって、港灣を重化学工業の立場からコントロールするものとなり易かった。しかし港灣のもった本質的・独占的な矛盾から生まれてきた観念(目標)もあり、これにより策定された港灣政策もあった。海上輸送量の年ごとの増大という現場の矛盾(実体)から、船舶の大型化・専用化・埠頭水深の掘下げが要請され(観念)、政策として大型専用船の相次ぐ進水・港灣と埠頭の掘下げが見られた。また貨物をコンテナ、パレット等にまとめて戸口から戸口まで輸送するユニット・ロード・システムが先進国で始められるようになった(実体)のに対し、わが国政府は東京、横浜、大阪、神戸の4港に外貿埠頭公団によって昭和42年にコンテナ埠頭を集散的に建設する方針を明らかにし、建設を始めた(観念と政策)。昭和47年には名古屋はこれとは別に、名古屋コンテナ埠頭株式会社の設立という方式で、コンテナ埠頭を建設した(政策)。また港灣の海水汚濁が進み、港の周辺に緑地帯を欠き、周辺住民の港への愛着が薄く、「鉄とコンクリートの固まり」と言われるようになった矛盾から、公害防止対策すなわち環境改善を推進し、美しく親しまれる港を造成していこうという観念を固め、港灣管理当局が港内の排水口からの排水を調査し、その結果を公害関係法令の執行機関に報告することにより、工場側等の汚濁防止の熱意を固めさせ(政策)、清水をとり戻した例が多い。また企業が工場用地を購入する際に、公害防止努力義務を内容とする公害防止協定を締結させることにより(政策)、緩衝緑地を造成させた例もある。さらに港灣会館とかプール、海洋博物館、休憩所などの福利厚生施設の建設・緑化計画要綱を策定(政策)して、港灣地域

に大量の緑を育成する等のことも行われた²⁾。

注1) 昭和37年8月9日付内閣総理大臣諮問によって形成された「港湾労働等対策審議会」(総理府)による昭和39年3月3日答申を「3・3答申」と呼び、「船ごみ問題」の打開策をはかった答申であった。

2) この「2. 港湾政策形成の順序」は、北見俊郎『『港湾政策』の形成と課題』丘書房 昭和60年 第5部「港湾体制の近代化政策」、第6部「港湾政策の近代化問題」、第7部「港湾政策の背景的基礎」に依存して考えられた。なお、紅村文雄「港湾法と名古屋港の管理運営」日本港湾協会 昭和57年も参照した。

3. 結 語

以上港湾政策を、生活実体における矛盾の認識(問題意識)→そこから生まれてきた観念(目標)→秩序(政策)の形成→この政策による生活実体の規制とみてきたが、北見教授はこの政策はわが国においては、本質的に2つに分けられるものであるとされる。第1は港湾機能の需要側の主要生産力である重化学工業の発展を促進するための流通過程の合理化 rationalization を推進するものであるとする。そして第2は、港湾機能を供給する面からみて港湾というターミナル (terminal) の近代化 (modernization) を促進するものであると見る。そこでは国家や全体主義的な国民経済というよりも、都市・地域・住民が基盤として考えられている。近代化は、欧米の諸港湾にみられるポート・オーソリティー port authority の基礎的な性格によく表現されている。そこでは国家との関係においては、国家は法律により基礎的な限界を設ける限度にとどめ、代って自治的管理運営を本旨として、経営に必要な大幅な権限が与えられ、経済的には独立採算性の立場がとられるものとする。さらに身分的社会における権力的構造的性よりも、契約的社会における経済的構造的性を強くしているのである。そしてこの時の政策の主体(国、地方公共団体、ポート・オーソリティー)が、いくつかの政策を客観的に重要度を決めて実施していくものであると考える¹⁾。

先に港湾の近代化を考察し、そのモデルとして欧米のポート・オーソリティーをあげた。ただ欧米におけるポート・オーソリティーの実体は、歴史的・地域的に各港が特色を持って経営されている。これを共通点を抜きだして要約すれば「自治的港湾経営体」とも言えるだろう。そこでは港湾の経営が、私的企業により、都市や地域の経済や地域住民の利害を第一義的に重視して行われている。これら都市・地域の歴史的先進性（近代化）が、ポート・オーソリティー経営の土台になっていると言える。したがって昭和25年に立法化された「港湾法」は、当時の占領軍がわが国港湾の民主化をねらってアメリカのポート・オーソリティーを導入しようとしたものであったが、この目標とした精神が、わが国港湾にうまく取入れられなかったのは、わが国の経済・社会一般が、欧米のそれと異っていたからである。したがって今後は、わが国の歴史性や個別的事情をふまえた日本的な近代化を考えていくべきだろう。この場合には、わが国の経済・社会一般における近代的成熟度の進展が基盤になるであろう。わが国の「経済と社会」は、明治以降、欧米の文物を受けいれながら、近代化の過程を歩んできた。そして経済的な発展をとげてきたが、一方で精神的基盤の立ちおくれがあり、人間および社会に近代化の理念や民主主義のルールが必ずしも定着化していないと考えられる。人間は本来自からの環境の改善にもっとも熱心であるといえる。したがって個人を大切にしたい近代的市民社会の形成をまず進めていかなければならないであろう。

港湾政策を考えると、M. ウェーバーの「価値からの解放」Wert-freiheit という考え方により制約を受ける²⁾。それは港湾に関係を持つ国民が、実体である経済社会におこってくる経済的諸矛盾を契機として、一定の目標をさだめ、国民経済をその方向におしすすめる港湾政策のあり方に、限度を与えるのではないかとされるのである。経済政策において、国民経済の観念（目標）が経済社会のさまざまな動向を基盤として成立し、また人々は異なる社会理念を持っているため、政策の観念（目標）は「価値判断」の問題につらなる。この価値判断を経済政策において、科学の立場から行うことが出来るであろうか。それは政策認識の客観性の問題である。M. ウェーバーは「拘束的な規範や理想を発見し、それから実践に対する処方箋を導き出すようなことは、

断じて経験科学である経済学の課題ではないとして、学問の名において価値判断を下すことを拒否したのである。そのような価値判断は、主観的であって客観性を持ち得ないというのである。こうして科学的認識に価値判断が導入され、認識に価値判断を含むような立場は、根本的に否定されることになった。ところで、このような立場に立つときは、科学としての経済政策はそれによって立つ根拠を失うことになる。

しかし筆者は「社会は個人の集合」ではなく、1つの全体としての超個人的存在として、観念は社会を構成する多数者の意欲の方向であり、そこに社会の本質的動向があり、さらに、その本質的動向に即する政策目標がはじめて客観性を持ち、「現実的当為」wirkliches Sollen となり得るという立場をとる。

M. ウェーバーの価値からの解放によって、経済政策は経験科学として存在しうる根拠を失ったのであるが、G. Schmoller によって抽象的価値を前提とする技術的批判により³⁾、また G. Myrdal による効果分析の立場⁴⁾から打開され、政策を経済学のなかへ摂取することが出来た。

しかし政策はまた将来を形成しようとするものであるため、その政策の目標が正しいかどうかの目的批判をもなし得るものであることが要請される。いくたの政策観念が相剋しているとき、いずれの観念が正しいかを科学の立場から判定し得ないということは科学に対する期待に反する。科学者の立場から、いかにして政策の目的批判をなし得るか、また学問の立場においていかにして政策目標を設定し得るかということが問題になる。

さて、政策の目的批判を可能にする根拠はすでに述べた社会の本質的動向にある。社会生活の実践においては、現在より未来にむかって現実を形成しつつあるさまざまな動向 werdende Wirklichkeit があり、実体はたえず矛盾をはらみながら変転している。ひとつの動向は、ひとつの社会意欲である。それは直観的価値ともいうべきもので、未だ明確に意識された価値目標ではないが、何ものかを意欲している。すなわちこのような社会動向はたんなる存在 Sein ではなくて、すでにそのうちに当為 Sollen を潜在せしめているのである。ここに当為自体が、存在から誘発された根源をみいだすことがで

きる。直観的価値としての意欲は初めは無自覚的であるが、相剋的あるいは阻止的矛盾に逢着するとともに自覚的となって、将来の構想をもつ社会観念として飛躍し、彼岸における可能的存在となる。このような動向は秩序からの阻止規制によって後退するばかりもあるが、この阻止規制にもかかわらずある動向は成長増大し阻止不能の矛盾をつくりだす。阻止不能の矛盾をはらむ動向は本質的動向とよばれるべきものである。これを地盤とする具体的な社会観念は本質的であり可能的存在であって、やがて現実化しうる可能性を持つ。そこにこの本質的観念が、現実的当為として客観性を持ち得る根拠がある。

港湾政策を考えると、政策を策定するということは将来のことについての予測を含む。それは換言すれば、本質的動向を事前につかむことを必要とする。本質的動向は現実の生活体すなわち実体のなかから、自主的に発生し、認識されたものである。それが観念（目標）に育ち、そこから秩序（政策）を生み出し、この秩序によって規制されたものである。本質的動向を事前につかむことは、ある動向の客体的ならびに主体的条件の分析すなわち動向分析と、これに対する政策効果の事前判定すなわち効果分析とによって可能となる。ところが本質的動向をつかむということは、将来への予測を含むものであり、それは現実のなかからつかみ出すよりも不確実性を含む。現代の経済学会においても「近代経済学は、原則的には、将来予測に関与すべきではない」とする考え方が強い。しかし筆者は、この将来に伸びる動向を、「生成しつつある現実」としてとらえ、当為 *Sollen* を可能的現実の地盤に立たせようとする考え方をとる。動向は大海のなかにおける潮流のようなものであり、そのときの社会的現実のなかにおける一つの流れである。またこの動向を主体的な考えとすれば、動向をめぐる社会的現実の客体的な環境的条件となる。この動向が社会の支配的動向にまで生成発展できると客観的に認識されたとき、それは本質的動向と言ってよい。この動向を地盤とする観念は本質的観念となり、客観的妥当性をもつ現実的当為となる。この現実的当為は、生成発展する本質的動向の観念（目標）となる。政策の策定は、「将来のなり行き」についての予測、換言すれば、本質的動向の事前的把握がなければ

不可能である。本質的動向の予測は、結局において過去から現在への動向に即して、将来への動向を推測することである⁵⁾。

なお、本質的動向は経済変動として発展的、循環的および構造的変動に分けることができる。したがって、この3つの変動類型に応じ、経済（港湾）政策もまた発展政策、循環政策、および構造政策の3つに分けて考えていくことになる。

注1) 北見俊郎『港湾政策の形成と課題』丘書房、76頁。

2) M. Weber, "Die Objektivität sozialwissenschaftlicher und sozialpolitischer Erkenntnis", 1904. (Gesammelte Aufsätze zur Wissenschaftslehre, 1922, S148-154)

富永祐治・立野保男訳『社会科学方法論』岩波文庫、1936。

3) G. Schmoller, "Volkswirtschaft, Volkswirtschaftslehre und Methode", (Handwörterbuch der Staatswissenschaften, III Bd., 1911.)

戸田武雄訳『国民経済、国民経済学及び方法』

4) G. Myrdal, "Das politische Element in der nationalökonomischen Doktrinbildung", 1932. 山田雄三訳『経済学説と政治的要素』

G. Myrdal, "Value in Social Theory. A Selection of Essays on Methodology", ed. by P. Streeten, 1958.

5) この3の多くの部分は、赤松要『新訂 経済政策論』青林書院新社、昭和41年の主として第1章「経済政策の原理」による。

書 評

横内憲久・横内研究室著

『ウォーターフロント開発の手法』

安彦正一

(東京交通短期大学)

1. はじめに

近年各地においてウォーターフロント開発の議論がジャーナリズムをにぎわしている。改めるまでもなく、今日の国際化、情報化社会の到来は都市機能を大きく変化させ、都市生活者のライフスタイルを変えた。それは余暇時間の増大をもたらし、都市化現象の変化はことさらアメニティの希求にあると思われる。こうした状況をふまえて、単行本として上梓された文献『ウォーターフロント開発の手法』は、今日的ニーズに応えたものとして意義深いものがある。

さて、本書は日本大学理工学部の横内助教授と研究室のスタッフでまとめたものである。著者の紹介は『港湾経済研究25号』の富田功氏のそれにゆずり、著者がウォーターフロントを研究するに至った動機について触れると、ウォーターフロント研究を手始めた、昭和40年代後半は、大都市中心部の夜間人口が減少するという都市空洞化現象が顕著になっていた頃で、筆者も都市居住の可能性を模索しているうち「空間をサーベイしているうちウォーターフロントが視野に広がり」(p.202)それが研究の発端になったとされるから、この方面の数少ない研究者の先達の一人であったといえる。

さて、本書は著者がいう「ウォーターフロントを単にブームとして終らせるのではなく、都市のコンテクストの中で捉え、個性ある都市形成となるべく位置づけをはかる」という問題意識から論じたものである。

本書は明快な論述で書かれ、一読すると多くのウォーターフロント研究の材料を提供してくれる。その意味で本書の刊行は真に意義あることといえよう。

以下、紙数の制約で十分な内容を紹介できぬが、本書の目次の順に述べていこう。

2. 本書の構成と概要

本書の構成は大きく6部で構成し、各部はさらに小項目で分類し、ウォーターフロントの体系を理解できるように構成されている。次にその目次を紹介すれば以下のようである。

序

1. ウォーターフロントの意味
2. ウォーターフロントの特性
3. ウォーターフロント開発の動向
4. ウォーターフロントからの街づくり
5. ウォーターフロント開発のキーワード
6. ウォーターフロント開発の展望

あとがき

著者はまず、ウォーターフロント（以下WFと略す）が台頭してきた背景を論及する。すなわち、都市化・国際化・情報化の従進、産業構造の変化、アメニティの希求、ライフスタイルの変化、余暇の過ごし方の変容、などの諸要素がWFに望みをかけているというその場合、WFの有している都市での役割をどのように位置づけるかについて、①都市にとっての役割、②機能としての役割の二点から論及する。①では、水と人々との接点としての「点的役割」、河川か水路のような連続空間としての「線的役割」、水面と都市生活に活かす「面的役割」（p.22～25）について展開し、②では、空間的確立機能、結合機能、拠点機能社会活状機能について論及し、WFの役割を捉えることを強調するそしてWFと都市との関係について分析する。こうした機能を有するWFであるからこそ、むやみに利用開発を行うのではなく、その資質を見極めて計画を策定すべきであるとされる。

第2部では、WFの特性について分析する場合、著者が指摘するのは、WFの空間からもたらせられる物理的要素「方向性」「完結性」「生産性」「多様性」「レジャー性」と、WFの空間を介することによって得られる精神的要素、「解放・開放性」「非日常性」「アメニティ性」「文化、歴史性」「アピール性」とされる。「これらを利用計画の中で生かすことができれば、WF開発は実現化への一歩前進となる」

(p.44)とする。

第3部では、特に北米のWF開発を取り上げ、開発のパターン、社会的意義などを詳述する。すなわち、WF開発は、目的、方法によっていくつかの類型があるとする。

①はアメニティに注目した「アメニティ活用型開発」、②部分問題の解決の場とする「都市問題解決型開発」、③荒廃したWFに再生する「荒廃地再生型開発」、④都市基盤と施設の整備を重点とした「基盤整備型開発」、⑤市場性に着目し、商業、文化機能を誘致する「市場性着目型開発」と名づけ、それらの内容に詳述している。

第4部では、わずか4項足らずであるが、WFを単なる、水辺の有効利用するにとどまらず「地域を含めて、都市と一体となり機能することによって、魅力のある都市の核づくり街づくりの担い手」(p.64)となるとする。その点から、どのような街づくりにWFは貢献しているか、について論及する。そのコンセプトとしての潤いのある街、②計画的な街、③安全な街、④わかりやすい街、⑤変化のある街、⑥便利な街、⑦活力のある街、⑧楽しい街、⑨快適な街、⑩文化のある街、⑪連帯感のある街、⑫ドラマチックの街などはWFでは実現できるとする。本書はそれらの街を多くの画像を取り入れることによって説得力をもたせており、我が国のWFによる街づくりに大いに参考になるものと思われる。

第5部は、本書でもっとも多く頁数を費し、本書の問題関心の中心をなすところと思われる。そこで、著者はWF開発は一般的に多くの要請の高まりの中で、「事例の多くは欧米のプロジェクトの例が紹介されてきた」、しかし「それらの事例を単に、楽しくユニークな開発であるといった表層面を眺めていたのではその本質を読みとることはできない」(p.74)また「羨望の対象として完成されたプロジェクトを全体象としてみたのでは、我が国の可能性に疑問を抱きかねない」(p.74)と指摘する。いづれにせよ、ここでは北米の先進事例と我が国内外のWF開発例を整理し、計画手法のキーワードを抽出することによって、それを分析していくのである。その場合、著者の分析手法は44のキーワードを抽出し「成功の裏に隠されている様々なデザイン要素を、演出の仕掛け」(p.74)を明らかにしていこうとする問題関心である。それには①景観の演出、②護岸のデザイン、③広場のデザイン、④遊歩道のデザイン、⑤水辺の演出、⑥建物の配置とデザイン、⑦ソフトの演出などの概念を紹介する。①の演出のキーワードには、材料と色彩の調和、スカイラインの統一、スリットの確保(建

物と建物の間に設けられる隙間), 見通しの確保, 眺望の確保, 植栽の促進, ランドマークの形成(地域の目印)などを紹介し, それらの印象のいかんによって, WFの評価が左右されると指摘されている。

②について著者はいう「WFが認識されなかった時代は護岸は人間の財産を守ることと考え, 頑強に造られていればよかった」と, しかし「近年は認識が変わり, 親水性という考え方が重視され, 護岸の設計も, 治水面だけでなくアメニティを考慮したデザインを施すことが必要である」(p.91)といい, そのためには「護岸のデザインを, それぞれ水域に備わった制約条件の中で, いかに親水性を高め人々が馴染みやすいWFの環境を創出できるか」(同頁)とし, 石積み直立護岸, 石積み傾斜護岸, 砕石盛り護岸, 階段護岸, 水と面一, 人工砂浜の6つのキーワードを紹介する。

③では広場は, WFを公共的空間とするもっとも有効な施設であるとし, それらの広場を演出するキーワードを, 水辺の広場, ピアの広場, ジャブジャブ広場, 噴水, スタンド展望台について紹介する。

④では遊歩道が都市にとって重要な役割を担うだけでなく, WF開発においては, アメニティを満喫しながら楽しく歩ける水辺の空間を形成できること, 市街地とWFを連続的に結び, 来訪者を水辺まで無理なく誘い込むことのできるアクセス路を整備することであると, 二点に整理される。こうした遊歩道の演出デザインを, ペーブルメント(石やレンガなど様々な舗装材によって整備された路面のこと), ボードウォーク, 縁石, 柵, 支柱, ベンチ, 旗, 屋外照明など8つのキーワードについて紹介する。

⑤では, 水辺を演出する効果について説明される。それは船舶の装置が有効的であるとし, その上で, 釣り桟橋と橋についての演出について紹介している。

⑥では, WF開発計画の立案において検討を要するのは対象となる地域の歴史的背景の把握が必要であるとし, 残存する歴史的建物の有無と, 再利用の可能性を検討する。その場合8つのキーワードの例を紹介する。即ち歴史的遺産の活用, テラスとバルコニー, 張り出しデッキ, 庇と日除け, サインとマーク, 屋外レストラン, 浸水防止対策, 季節風への対応策などである。以上の紹介はWF開発に際してのデザイン手法をキーワードによって整理した例であるが, 著者はそれだけでは「WFの成功はありえない」(p.100)とし, 以上の整備に加えて, いかに都市生活者を吸引させるのか, ソフト面での企画, 準備が必要であることを強調する。その点から, ⑦では, イベント

ト、祭り、水質維持のキーワードについて紹介する。

最後に第6部は、ウォーターフロント開発の都市における役割あるいは展望について論じるとともに、日本型WFの可能性について論じている。著者は、今後さらに発展を遂げんだろうと述べてつも、欧米と我が国の事例を比較し、欧米の成功の事例を盛りこみながら、あくまでも、我が国なりの日本型WFの確立を強調する一方、展望を試みている。

3. 本書の意義とまとめ

以上の内容の本書は、WFという脚光を浴びている問題を都市との関連づけの中で、可能な限り実証的データで考証したものである。従って、本書では多くのWFに関する文献はもとより、写真を駆使するなど、わたしたち素人にも、理解できるようまことに明快な分析をもって示してくれた。併せて、今後ウォーターフロントの開発が注がれているなかで市民の親水空間の場として港湾の役割はますます重要となるものと考えられる。しかし、著者が述べるようにウォーターフロントの開発を「都市的、長期的視座に据え、かけがいのない資源利用といった目的で、計画、検討し、経済性のみに偏った短絡的な開発に陥らない理念や理性をもつべきである」(p.8)との指摘は、今後のWF開発を考える上で極めて重要な示唆を与えているといえよう。

いずれにしても、今後ウォーターフロントの整備、海洋レクリエーション施設の整備計画など整備機運の高まりのなかでこの方面の研究を志す者にとって、この労作は貴重な文献となるに違いない。もとより、最近のウォーターフロント研究分野の好著と評しうるものであることはいうまでもない。是非本書の一読をすすめるとともに著者の今後の活躍を期待したい。

(昭和63年5月 鹿島出版会刊 3,400円)

山上徹編著「国際物流概論」

富 田 功

(港湾短大・横浜校)

はしがき

今日経済・社会活動をめぐる諸条件の変化に対応して交通・運輸活動は大きく変化している。とりわけ生産活動における海外現地化の趨勢は著しく、このため国際貿易条件、したがって国際物流条件もかつてないほど大きく変化している。こうした国際物流条件の動向は輸送・物流事業の企業経営上最たる関心事のひとつとなっている。なかでも港湾・水際線を主たる事業活動の場とする港運業にとって、そうした諸条件の変化にいかに対応していくかが重要な経営課題となっていることは周知の通りである。

これまで物流関係の文献等は数多く刊行されてきたが、国際面からアプローチされたものは少ないようである。その意味では、この度山上徹教授(日大・商学部、当学会理事)が編著としてまとめられた『国際物流概論』は、そうした課題を検討するに際しての有効な文献のひとつと思われる。

1. 本書の構成

本書は以下のように構成されている。

- 第1章 国際流通の発達と変化(山上 徹)
- 第2章 国際流通とサービス貿易(山上 徹)
- 第3章 国際流通と低開発諸国(吉岡秀輝)
- 第4章 国際物流と流通チャネル(山上 徹)
- 第5章 国際流通と自由港(山上 徹)

第6章 国際港臨海部の開発と商社（遠藤幸子）

第7章 国際複合輸送と港の対応（宮田騰宏）

第8章 国際複合輸送と運送証券（室越城太）

——シー・アンド・エアを例として——

第9章 アメリカ航空貨物業界と規制緩和（吉岡秀輝）

第10章 わが国の国際港の経営問題（大浜慶和）

第11章 国際物流とポート・オーソリティの経営（山上 徹）

——フランスの港を事例として——

第12章 国際海運の政策と海運経営史（安彦正一）

付録 国際化と日本大学の交通研究の系譜（大浜慶和・山上 徹）

2. 本書の概要と特色

第1章では、国際物流動向が一国の経済活動の諸条件に大きな影響を与えるであろうという認識のもとに、主として国際流通面からの史的展開を試みられており、今日の国際物流の展開・様相は国際流通の発達と変化として捉えている。ここでの筆者の力点は、とりわけ国際流通をめぐる諸条件の変化の過程で国際貿易を形成する主体者が徐々に多国籍化しており、この点を十分認識しなければ国際流通問題は論じられないとされている（20頁）。その意味では、国際流通にかかわる企業主体の経営戦略は今後より一層重視されるであろう。とくに無形財としての「サービス生産」にかかわる企業主体にとって、その存続と発展のための国際的経営戦略こそより不可欠となっていくであろう。

第2章では、国際流通にかかわるサービス貿易の意義と構成主体等について経済・経営的に詳しく論じられており、しかもその基礎的問題を史的に検討されている点は注目されよう。そして、これを発展途上国の側面からスポットをあてている点もきわめて興味深くさせられる。筆者は、先進国と共通の土俵としてサービス産業の発展段階の異なる発展途上国の国際流通問題、たとえばサービス市場の開放問題は、短期的にはN I C Sを含みえたとしても先進国間中心の問題とされている（46頁）点は唆に富む指摘といえよう。つまり国際流通を行う関係諸国の経済的・社会的諸条件が歴

史的に異なるがために、そのための国際的ルールの確立こそ先決といわなければならないのであろう。そのために、発展途上国ないしは低開発諸国の国際貿易面で先進諸国との基本的協調政策の重要性が増すこそすれ減ずることはないであろう。その意味では、今後国際流通と発展途上国ないしは低開発諸国とのかわり方は国際的にもより重要になっていくと思われる。

第3章では、そうした問題を理論的に、とりわけG. ミュルダール（Myrdal）の『国際経済学』の理論を基盤として緻密に検討されるとともに、筆者はその議論に先立ち、低開発諸国の経済活動等を正しく理解するためには経済的諸要因のみならず、非経済的・制度的諸要因にも重点をおいて考察することこそ必要と指摘している（53頁）点は、きわめて説得力があるといえよう。つまり筆者は、ここでは低開発諸国の発展を阻害している要因なり、その真の目標はどこにあるのか等も十分考察することが必要とされているのである。そうした見解のもとで、筆者は、随所にミュルダール説を援用しつつ低開発諸国の国際流通をめぐる諸問題（流通政策方法論、交易条件、市場の不安定性と安定化政策等）を克明に検討しており、その意味では、この章は低開発諸国の国際流通論研究に一石を投じたといっても決して過言ではないであろう。今後の国際流通論研究にとっての課題はいくつか想起されると思われるが、先進諸国のみならず低開発諸国が国際流通を主体的に展開し、その市場開拓を積極的に図っていくうえで必要とされるのは、流通チャンネルの問題等がその一つとしてあげられるであろう。

第4章では、筆者は、そうした課題意識等も考慮に入れて「流通チャンネル論」について、ケース・スタディ分析を踏まえ綿密に検討されており、新しい研究課題としても学ぶべき点の多い、と同時に強く共感を覚えさせられるアプローチといえよう。とりわけマーケティング論を適用した研究方法はきわめて有意義と思われる。ここでは、たとえば『国際流通の理想的な状況とは、明確な計画をもって、組織的な行動により全体過程を捉え、戦術的行動の選択をさせるように仕向けることにある。この論点は、特に世界市場の流通政策過程の選択において重要なものとなる。』（69頁）とされ、筆者は、企業行動にとって戦略論と戦術論の調和こそ不可欠と指摘している。

そして今後国際物流が変化するにつれ、海運、航空輸送などによる国際複合一貫輸送体制がより一層主導的役割を果たすであろう。その場合、筆者は港湾における自由港

制度の再認識がのぞまれると言及している。

第5章では、主として国際流通における自由港制度の歴史的意義と役割、これをめぐる課題等が解明されており、筆者はとりわけ自由港による市場の拡大化（107頁）と、港湾政策、産業構造のうえからも自由港問題の重要性を十分検討する必要がある（115頁）と指摘している点は興味深く、今後その是非をめぐって十分議論されるようのがみたい—この点、筆者は「孤立主義を捨てて、世界貿易の自由な発展、かつ円滑な拡大均衡を達成するためにも、わが国の自由港制度を問題とすべきである。」としている。

第6章では、そうした議論の方向性等を洞察されてわが国臨海部開発の現状と課題を、主として地理学的観点から商社機能との関連性において考察、検討されており、その前提として筆者の「商社は臨海部の開発と活性化に多大な影響を及ぼしてきたにもかかわらず、港は研究の一環としてとりあげられることはまれであったといえる。」（117頁）との問題意識は興味深い。ここでの筆者の論点は、臨海部開発における商社機能の重要性の再認識であり、その場合、認識対象は総合的な見地から港湾機能の配置の再検討こそ必要であるとの点に集約されており、この点、筆者の今後の研究に注目したい。

今日、経済・社会をめぐる諸条件の変化とともに商社機能の役割も次第に総合的に変化しつつあり、とりわけ国際流通機能の面でも重要な役割を果たしていることは周知の通りである。

第7章では、主として国際複合輸送活動の展開状況と海港の対応策についてイノベーション論を基軸に深く考察されており、ここで、筆者はとくに国際複合輸送活動の面でおお具体的施策（145頁）が十分図られておらず、そのためにも、海港側の制度的、機能的革新を図ることが必要（147頁）と強調している。そして、海港の本来の発展の姿とは、開発効果についても単に計量的側面にとどまらず不可量的側面（147頁）をも十分考慮に入れて、港経済の質的变化と水際線の都市に対する貢献度が検討されてこそ明確に描かれるのではないかと指摘はきわめて示唆に富んでいるといえよう。この点、筆者の今後の研究成果が待望されるであろう。

第8章では、第7章をうけて国際複合輸送活動の実態が一層浮き彫りにされており、とりわけ実務面に深く精通している筆者が国際複合輸送問題を掘り下げて解明してい

る点は注目されるであろう。たとえば「現在の複合運送証券は各MTO（複合運送人）がそれぞれの性格、内容で発行している現状であり、したがって、運送約款についても統一されていない。ここに、代金決済＝荷為替取引における運送証券の担保性の問題が内在する。」（161頁）、「現在、シー・アンド・エアのMTO各社の責任体系はまちまちであり、ユニフォームをとるものから、単なる運送手配者であるとして全く自己の運送責任は負わないとするものまでさまざまあるが……」等の指摘点は、筆者の研究蓄積の一端が十分うかがわれて、規制緩和傾向にある今日「シー・アンド・エア」をめぐる筆者の研究課題の取組み方等に注目したい。

第9章では、主としてアメリカ航空貨物業界をめぐる規制緩和の状況等が、A. S. カーロン（Carron）著“航空市場の自由化”の基礎理論を授用しつつ掘り下げて検討され、規制下と規制緩和下の航空貨物サービスの生産状況等をめぐる比較分析はきわめて興味深い——たとえば「規制緩和前には、貨物専門運送事業者の非就航の市場では、そのサービスを受けていた市場よりも、ロード・ファクターが相当高かったのに対して、緩和立法の通過後には両市場間の差異はほとんどなくなった。ロード・ファクターが低ければ低いほど貨物空間の利用可能性は高くなっていた。」（180～181頁）等々。そして結論として、規制緩和のメリットを確定的に評価するのは危険である（186頁）としつつも、わが国の規制緩和論議に対して、アメリカ航空貨物業界の帰趨は一つの有益な判断材料を提供するはず（187頁）との指摘には共鳴させられる。

この点は今後、港湾における公共規制策の論議にもなんらかの形でインパクトを与えていくであろう。

第10章では、国際化の進展に対応すべき港の経営のあり方が主として組織論を基軸として考察されており、とくに筆者が、今日港湾管理者の組織機能はその主体的発揮の面でおお依然として問題点が残っている（196～200頁）と指摘している点に対しては、今後この面でも活発な議論が行われるようのぞみたい——たとえば一例として、筆者は「わが国では（本来港の経営による独立性がほとんどないのは……紹介者・注）独立の経営組織として資本主義的活動と組織の意思は大幅に制限されているのではなからうか。」（201頁）と言及しており、この点等にスポットをあてた議論は興味深いと思われる。

こうした議論に関しては、比較研究のうえで海外主要港の経営のあり方等になお学ぶべき点は決して少なくないと考ええる。

第11章では、フランスのポート・オーソリティを事例研究の対象として管理形態、

資金調達、競争問題等を詳細に考察しており、ここでの筆者の強調点は「安定成長のなかで港の繁栄には、荷主や貨物を積極的に誘致するための経営戦略を考えていかなければならない。」(215頁)との指摘に集約されている。つまり筆者は、今後国際港の経営にとって戦略、とりわけてマーケティング戦略こそ重要かつ不可欠(215頁)と認識しており、この点、共鳴させられるところがきわめて多いと思われる。次いで筆者がそうした認識のもとで、「世界主要港の統計効果を分析することが必要であり、その分析こそが有効なマーケティング展開のための基準となる。」(216頁)、「(港湾投資のための費用は……紹介者、注)基本的には、受益者負担とすべきであり、投下資本の償却に対する“長期計画”が不可欠である。」(217頁)と言及している点は、きわめて説得力のある示唆といえよう。

こうしたマーケティング戦略は恐らく、今日の海運経営の趨勢からすると必要不可欠ともいえるであろう。

第12章では、主として国際海運の中で日本郵船の果してきた歴史的役割、評価等を経営史の視角から検討されており、とりわけ筆者が経営陣の企業者意識に着眼して(232頁)そうした評価を試みている点は興味深い。そしてこうした過程で、政府の海運助成策が果たした役割もきわめて大きかったとの指摘点には共鳴させられる。

3. 本書の評価 —— 結びにかえて——

本書は、交通論、貿易論、航空輸送論、地理学論、経営組織論、経営史等の各専門分野でそれぞれ数多くの業績を発表されてきた執筆者によってまとめられたものであって、論点、論旨等は明確、かつ首尾一貫しており、そのうえ問題・課題設定等の面でも読者の関心を誘うよう細心の注意と相当の研究がなされ、そして共同執筆にありがちな不備・不統一な点等は十分克服されており、きわめて有益な文献と評価したい。その意味では、この点は編著者の山上徹教授の見事な才腕ともいえよう。今後さらに国際流通の理論的、実践的研究の深化がなされるようのぞみたい。

〔なお本書の紹介に際しては、松橋幸一教官(港湾短大・横浜校)から貴重なコメントをいただいたことを付記しておきたい。〕

Jean-Georges Baudelaire 「Port Administration and Management」

香 川 正 俊

港湾管理者の中には、とかく日常の実務に追われ、港湾管理・運営に関する独自の理念なり、情勢変化に見合った機構改革の検討及び実行をおろそかにする傾向がある。わが国に限らず、歴史的過程から、管理・運営方法が一定の型として定着した先進国では共通の現象であるが、荷役方法などの各種技術革新が目覚ましい発達を遂げる一方、港湾を巡る諸環境が大きく変化しつつある近年に至って、「港湾管理者はなにをなすべきか」という基本的観点に立ち返り、管理・運営に関する新しい理念を模索すると共に、機構改革を大胆に押し進めようとする議論がイギリス・アメリカ・フランス・オランダなどで活発化している。しかし、わが国港湾管理者の間では依然としてその様な問題意識が比較的薄弱で、昭和25年の港湾法制定過程や港湾管理者決定に際して大いに展開された、管理・運営組織の在り方、組織の権限・国の権限範囲・港湾管理者による荷役作業等営業活動又は港湾運送業者に対する監督権付与の是非・管理者の財政問題等諸々の議論、或いは高度経済成長期に於ける港湾の「船混み」を背景とした国と管理者の役割分担・公共性と港湾利用者並びに港湾運送事業者など「港湾産業」の営利性との関係・港湾整備事業促進に関する国の権限強化・「広域港湾論」及び各港間調整問題等、港湾管理・運営の根幹に係わる論議が活発に行われた頃に比べると、逆に港湾管理・運営の在り方、方法の改善を図る上で基本となる、港湾管理・運営の理念なり改革方針への関心が薄らいでいるようにさえ思われる。

港湾管理・運営の理念を絶えず追求し、常により良い方向への改革を試行する努力は、各港湾管理者の第一義的な責任であって、これを多少なりとも怠ることは管理者が港湾管理責任主体としてのステータスを自ら損ねることを意味するであろう。最近、海運不況に伴って港湾経営は困難な状況にある。しかも港湾再開発の時期に当たり、

また港湾が都市機能との結び付きを強めつつある現在、港湾管理者が策定すべき短期・長期計画の自主性と独自性が益々求められている。国及び地方公共団体の総合計画と港湾計画との調和は勿論必要不可欠な要素ではあるが、調整にあたって各港湾管理者が港湾の発展を目的とする独自の明確な理念を持っていなければ、貴重な港湾スペースは他の様々な行政計画や民間セクターによる開発計画達成の「草刈り場」になる可能性がある。さらに、港湾管理者が、時代に見合った港湾管理・運営方法や機構改革の検討と実行を怠れば、総合計画の一環として位置付けられる港湾計画そのものの履行さえ担保出来なくなるであろう。

上述した港湾管理者の諸課題は、確固とした改革意識を前提に、旧態依然たる慣例の打破、諸改革に利害関係を有する国や港湾利用者・「港湾産業」界への十分な説得力を持った対応など忍耐強い努力が要請される。その意味で本書は、先進国を中心に世界各国の諸港湾の実態分析を通じて、港湾管理・運営を巡る諸問題を全角度から整理し、「世界各国港湾に通用する」港湾管理・運営の共通の理念なり改革方針を提起しようとする大胆な発想に基づいて書かれたところに価値があり、まさに時宣を得た書物である。

著者のジャン・ジョルジュ・ボードレールは、パリ工科大学とフランス国立土木大学で理論力学を学んだが、1928年から14年間ル・アーブル港オーソリティに於いて港湾施設の建設・維持にあたり、また港務部長も勤めた。その後、都市計画部門の仕事にも関係しており、この間に港湾管理・運営に関する知識を蓄え、また港湾と都市の機能的一体性を認識したものと思われる。港湾や運輸行政に対する著者の国際的感覚は、1944年～49年に至るアメリカ・カナダでの港湾関係業務、49年～50年まで勤めた仏領モロッコ政府の運輸局長の職務経験、53年～58年にわたるアルジェ港の理事経験等を通じて得られたものである。彼はその後、63年までフランスに於いて港湾実務に携わっていたが、同年退職し、国際航行援助協会常任幹事等を勤めると共に、現在オランダのデルフト市にある港湾技術専門学校の教授として活躍している。

本書は、次の各章で構成されており、記述概要は以下に示す通りである。

- 第一章・海上輸送形態の変化がもたらす港湾への影響、第二章・港湾と利用者、
- 第三章・既存の港湾類型、第四章・理想的な港湾管理・運営機構の形態と港湾管理者(1)、第五章・理想的な港湾管理・運営機構の形態と港湾管理者(2)、第六章・
- 港湾運営の方法と手段、第七章・荷役オペレーションに関する諸問題へのアプロー

チ、第八章・港湾財政、第九章・港湾間協力、第十章・港湾労働。

著者はまず第一章で、港湾諸活動に直接影響を与える海上輸送形態の変貌を整理・類型化し、その将来を展望すると共に公共サービス機関としての港湾管理者がこれらの変化に適切に対応すべき義務について述べている。しかし必要な港湾諸施設数と整備方法の決定については港湾利用者にも重大な責任があるとし、第二章で、特に船主と港湾整備事業の密接不可分な関連性を明らかにした上で、港湾利用者の港湾に対する役割分担を主張する。第一・二章の記述を基礎に第三章では、各既存港湾の構造上の相違・港湾諸活動の主体を類型化しながら、先進諸国に於ける港湾管理・運営機構の評価を行い、問題点を提起している。第四・五章は、本書の中核部分であって、著者が考える理想的な港湾管理・運営機構の形態及び基本的理念・港湾管理者の責務・持つべき諸権限につき、港湾と都市・地域経済と国家経済・国家と港湾管理者又は周辺コミュニティとの係わりを各国の実態分析を踏まえつつ明らかにしており、その内容は大変示唆にとんだものになっている。若干詳しく紹介すれば、次の通りである。著者はまず、各国諸港湾の管理・運営制度は異なる歴史的・社会的条件或は各国政府の港湾政策との密接な関係を通して別個に形成されてきたもので、それに束縛されるとする多くの否定的見解に対して、国際貿易に携わる船舶や港湾貨物の取扱にあたって、港湾が提供すべき諸施設・サービスの有り様は世界中に共通する問題であるという認識から、世界的規模に於いて総体的に通用し得る理想的な管理・運営制度のガイドラインを提起することは可能であり、また、ガイドラインが存在しないこと自体が不自然だとする。その様な基本的立場から著者は、港湾管理・運営に関して変化する諸環境に各国港湾が組織的にどう対処しているかを実態分析している。分析の対象範囲は広く、港区域の決定、商・工業区域や自由貿易地帯の役割・港湾計画・土地管理政策・港湾荷役活動の主体問題及び都市と港湾の関係等にも及んでいるが、論理展開の特徴は、(1)港湾管理・運営形態に関し、過去の伝統とか保守的・固定的な概念を排除していること、(2)港湾管理・運営機構を施設整備状況と貨物取扱総量或いは港湾の社会的・経済的重要性から港湾機能と責務上の中核となるランド・ロード・ポート、ツール・ポート及びオペレーション・ポートの三つに分類し、それぞれの特性にしたがって港湾管理者の責務なり諸権限を分けていること、(3)理想的な組織形態のフレームワーク作成にあたり、理事会を頂点とする「指揮の統一」を重視していること、(4)

国家と各港湾管理者の役割分担を明確にしていること、(5)港湾をめぐる政治・経済・地域状況並びに改革上関係する各利害関係者との調整手段を扱っていることなどがあげられる。また、港湾の有する公益性と公的サービスに関する概念を整理し、荷役活動主体の在り方に係わる独自の理念をも提起する。こうして著者は、「世界中の港湾に通用する」管理・運営機構のフレームワークと港湾管理者の責務及びその履行に必要な権限の中味を理論的に導いているが、各国港湾の実態分析を基礎にしているだけに極めて説得力がある。第六・七章は、港湾運営とりわけ荷役オペレーションの改善方法や在り方に関する具体的な勧告が述べられている。第八章で著者は、「産業」としての港湾と公共サービス提供施設としての港湾の二面から港湾財政問題を扱っているが、全体的に港湾管理者の財政的平衡性については比較的重要視していない。第十章で高度な訓練を受けた優秀なスタッフの価値が重視され「港湾の将来発展を考えると一定量の固定資産より経済的価値がある」と述べているように、港湾財政問題の最終的解決は、各港湾管理者の自主性・独自性に支えられた港湾活力の発揮如何にかかっていると考えているようである。また、第九章ではヨーロッパ諸国の港湾で多く見られる激しい港間競争を批判し、港間相互協力の必要を効率性の観点から「受動的な協力」と「能動的な協力」に別けて述べると共に、国際的な港間相互協力についても扱っている。本書は主にポート・オーソリティの形態を採る港湾を対象として書かれたものであるが、各港湾管理者が日常業務に埋没したり、お座なりの改革に満足することなく、港湾の将来発展に見合った港湾管理・運営に係わる独自の理念なり改革意識を指向するならば、わが国にも十分通用する貴重な示唆に富んでおり、学界はもとより特に港湾管理者必読の書と言える。

(国際港湾協会出版、1986年、412p)

学会記事

第26回全国大会（清水港）概要

昭和62年度第26回全国大会は10月15日（木）、16日（金）、17日（土）の3日間、清水港・日の出会館を中心にして開催された。

本大会の共通課題は「臨海部再開発と港湾」と題し、下記6名の方より報告がなされ、シンポジウムではこれを基にして活発に討論がなされた（なお、シンポジウムの概要は本号195～206頁を参照）。

自由課題では、報告者が多数あったため会場を2つに分けて行われ、下記7名の方より報告がなされた。

会期中は例年通り、港湾見学会、総会、懇親会等がもたれ、80余名の参加者があり、昨年に引続き国際交流も計ることができて、きわめて意義のある大会であった。今大会では、とくに清水港港湾課ならびに振興協会等関係者各位のご尽力のもとに準備がなされ、開催されましたことを深く感謝する次第である。

研究報告会

共通論題

臨海部再開発に関する考察	鈴木 暁
ウォーターフロント開発における都市と港湾	横内 憲久
港湾の倉庫空間を活用した臨海部の活性化	金井 萬造
	為国 豊治
ゲーム理論による港湾再開発跡地の機能立地モデル	黒田 勝彦
臨海部再開発の政策基調の変化	木村 武彦

自由論題

国際複合運送の進展に対する港の対応について	宮田 騰宏
機械化と日本の港湾労働	クワンシー・チェイ・アモアーベン
港湾の活性化に果たす商社の役割	遠藤 幸子
清水港の発展に見る企業者活動の展開と企業経営	安彦 正一

韓国における港湾経営戦略……………	金 在 河
環黄海経済圏構想と港湾について……………	中 本 昭 夫
中国古代水運と港湾について……………	高 見 玄一郎

シンポジウム概要

臨海部再開発と港湾

昭和62年度清水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は次の通りであり、司会は簡浦明氏（北海学園大学）であった。

報告テーマ及び報告者

- ①臨海部再開発に関する考察……………（広島商船高専）鈴 木 曉
- ②ウォーター・フロント開発における都市と港湾……………（日本大学）横 内 憲 久
- ③港湾の倉庫空間を活用した臨海部の活性化
……………（地域計画建築研究所）金 井 万 造
（ ” ）為 国 豊 治
- ④ゲーム理論による港湾再開発跡地の機能立地モデル
……………（京都大学）黒 田 勝 彦
- ⑤臨海部再開発の政策基調の変化……………（名古屋港管理組合）木 村 武 彦

司 会：第26回日本港湾経済学会、共通論題「臨海部再開発と港湾」というタイトルのシンポジウムを開催したいと思います。進行役をつとめます北海学園大学の筒浦でございます。まず進め方でございますが、コメントいただきました5人の先生に5分間ぐらいで補足したい点、あるいは強調したい点を発表順にご発言をいただきます。今日のご発表は非常に順序が整然としていまして、まず再開発の定義から始まり、ウォーターフロントの問題、さらに倉庫空間の活用、計量的な再開発の手法、政策の問題というように並んでおりますので大変有難く存じます。それでは鈴木先生からお願い致します。

鈴 木：前半の方の「臨海部再開発の概念」等については、特に補足することはありませんが、あえて言えば「再開発の目的」というところで、機能の更新、および機能の転換、さらにその両者の複合された形態の3つの目的があると分類しました。このような分け方で、臨海部再開発の特色がすべて論じられるかどうかはわからないのですが、それについては後でご意見があればお聞かせ願いたいと存じます。

それから私の報告では特に結論というか、「あとがき」の節を設定していなかったのですが、「再開発の費用分担と受益者」が結論を兼ねた部分になっております。そこで受益者とはここではどんな意味で使っているのかということを、少し補足させていただきます。当然のことながら、それは単に港湾の利用者だけではないということです。臨海部の場合は、都市計画の一環ないしは都市機能の導入ということで、従来の港湾開発とはかなりイメージを異にした形でもって開発が進められているわけですから、受益者たるところは、当然、再開発の空間に進出する特に民間の企業がそれに入るわけです。例えば、金融機関とか商社、あるいはその他の2次産業関係の巨大企業の業務機能的なビルが沢山できるように予測がされておりますので、したがって特定の資本のみが、限られた貴重な空間を占有してしまうということについては、市民のサイドからすれば、注意して見ておく必要があるということです。

また、市民参加の臨海部再開発については、私も全く同感で、ただどういった方法でやるのかという方法論については、今日そこまで論及しておりません。ですが、あえて言わしていただければ、計画段階から市民代表と言われる方々、その市民の定義づけが問題になるのですが、そういった方々が色々な形でビジョン検討の段階から参画し、またその意向が十分反映されるような方法が望ましいわけで、その意味で昨今

の特に東京港での臨海部開発構想について言えば、市民の参加する余地がないような動きを示していることに、逆に注目されるわけです。

司 会：有難うございました。それでは次の横内先生にお願い致します。

横 内：私のところでは、「融合化の方策」がメインの話になるのですが、実はここに書いてあることでしか、まだこの段階では書けなかったというか、継続しているというのが本当のところなのです。ですが、とにかく主張したかったことは、非常に曖昧な空間であるグレーゾーンというものについて、何らかの性格づけをすべきであってそれによって融合性が図られるのではないかとという1つの考え方を出したわけでありまして。ぜひ、これからの計画においては、予め都市計画の中に新しい意味のグレーゾーンの所に何らかの機能を付加させるというような形を考えていただく方向にってもらいたいというのが結論です。例えば、アメリカのポートランドではかつて漁業用の埠頭としてゾーニングをされていた地域を2つに分けて、片方は海洋漁業関連のゾーニングにして、もう片方は複合利用ということで積極的に色々な機能を入れてこようという、新たなゾーニングをした例もございますので、そういう形で曖昧な地域を考えていったらいいのではないかとということにしておきます。

司 会：有難うございました。それでは為国先生、お願い致します。

為 国：先程、2点ばかり抜けたと思います。運動の進展段階について言いそびれました。この構想そのものは、5年ほど前に国本さんという方が、あの近くに住むようになって、こんな町ができたらなあ、という発想から始まって、実際にメンバーが集まって委員会として構想をまとめ上げたのが去年の夏になります。それを対外的にも公表していくことによって、かなり注目を集めるようになったわけですが、それに相前後して2回ばかり、あのあたりの見て歩きというツアーを開催しております。1回めは150人ばかり集まり、2回めも100人くらい集まって、町の再発見という意味でも耳目を集めました。現時点では、ただの構想段階から、実際、借りの方を組織化し、貸す側である倉庫の方と話し合いを進めるという具体化の一手手前のところにきております。

あとは行政との関係ですが、大阪市とは懇談会を持ちまして、関係部局と意見交換、情報交換をしております。国の方では、あの地区を含めた古い港湾地区をポート・ルネサンスの対象地区としても取り上げていただいております。今後は具体化していく

中で基盤整備とか誘導、規制の緩和という点で行政とタイアップしていかなければならない場面が多くなりますので、そのへんの情報交換、意見交換をやりながら、進めたいと考えております。

司 会：それでは4番目のご発表ですが……。

金 井：黒田先生の代理ということでございますので、私個人の発言ということに、先生のご意向も入れてですけれども、させていただきたいと思います。

ゲーム理論でやっているわけですが、実際には関係者だけがそれぞれの利害関係を評価して合意のつくところで最適だという計画が多いのですが、港湾再開発の特徴というものは、その対象地域だけでは完結しないということでして、それが都市再開発と大きく違うわけであります。そういう意味で、対象地域の関係だけでなく、港全体の機能とか、また港の果たす地域への役割と考えた場合に、当然その背後の都市すなわち対象地域の周辺部の条件が活かされないかぎり、実際的な形にならないと考えます。モデル自体は都市サイド、港湾サイドそれぞれの圧力が強い、例えば清水港のように非常に圧力がある場合に、どういふのが最適となるわけですが、どちらにしても基本的に対象地域と港湾空間全体との調整とか、都市との絡みで周辺の条件、それから港湾空間全体の空間秩序とか、このあたりの要素がモデルに入らないだろうかというのが、そもそもの研究の最初の趣旨であります。最初はモデルを使わなくても、代替案を考えたり、利害得失だとか色々やっていたわけですが、どうもそれでは恣意的になるということから、順次積み上げてきた研究であります。

先程、報告でも述べさせていただきましたように、時間的な要素を入れた実際の計画段階とか、町をつくっていくのだという、単に土地利用だとか機能だとか港湾施設の立地ということではなしに、町をつくっていくという機能からチェックをするような、そういうモデルにしていくべきだと考えているわけですが、そのあたりが今後の課題になっております。

司 会：有難うございます。それでは5番めの木村先生にお願いします。

木 村：それでは少し補足させていただきたいと思います。今回の地域開発政策、それから四全総を中心とした一連の流れ、大都市がそれに対応しよう、あるいはそれと違った考え方をしながら市民を導入していきたいという考え方の基本施策の中に、従来の臨海部開発とは違ったもの、特に資本の蓄積過程を推進する中で世界的な都市

機能を集積して金融情報活動の場を提供する、特に多国籍企業の活動を東京を中心に構築していくという考え方があります。この考え方の中には、従来、東京の一点集中という考え方がありまして、それを超過密にしますと、資本の蓄積というか利潤極大化原理が十分に働かませんので、連合都市型の構造を考えたにもかかわらず、より新しい空間を求める、新しい集積を求めるためには臨海部へ進出せざるを得なかった。それがもう1つには、そういうことを成し遂げるためには規制緩和、公共事業の民活導入を果たさなければそのことができなかったという事実なのです。

多国籍企業というのは、1つの市民的な規制だとか都市の規制を何とも思わず、飛び出して行く、あるいはそこに衰退をもたらす要素を持っているわけであります。

これに似た事例としては、今日の日本でも、ある地方都市が大企業の撤退によって、さびれていくという事例をご承知だと思います。その後に残されたその都市住民は、どのようにその部分を再構築していかなければならないか、あるいは場合によっては、そういうことがないように最初から保証や担保を取っておくシステムを作らなければならないというテーマを私も持っているのです。ですが、事例が少ないだけにそこまで突込めなかったというのが、今回の発表で問題提起だけに終らざるを得なかったという事情であります。

司 会：一応、これで補足その他の発言が終了しました。それではフロアーからの質問にお答え願いたいと思いますが、鈴木先生の方からお願いします。

鈴 木：最初は神代先生からのご質問です。「臨海部再開発がうま味のあるところだけ、しかも大資本によって行われる必然性は、うま味のない地方港湾が置き去りにされることを意味する。この点、どのようにお考えですか」ということです。このご質問に直接の解答になるかどうかわかりませんが、今後地方でもどんどん再開発計画が検討されると思いますが、その際に、中央のシンクタンクへの安易な依存が割に多いと思われます。例えば、野村総研とか三菱総研に、港湾計画の手法なりプランを依頼している。その結果、何が問題かという、中央レベルの考え方が表に出すぎ、基本パターンや手法がほとんど共通していて、地域の色づけが後からなされているということです。したがって、願わくば、その地域にある大学とか研究機関をもっと活用して、地域のニーズを十分に反映した港湾計画が必要かと思います。

次に、長崎県立国際経済大学の松本先生からのご質問です。実は、これは私と横内

先生への共通の質問となっておりますが、取りあえず私の方から先に解答させていただきます。ご質問は、「ここ2、3年の京浜地域の地価の超異常な急上昇を大きなインパクトとする臨海部の土地開発への影響について考えをお聞かせ下さい」ということです。地価上昇を冷却させる意味で臨海部が役に立てばいいという気はしますが、問題はいかなる土地の利用法によるかということです。またそれによって土地の価格も変動するのではないかとということです、これは明確な答えが出しにくいわけです。

司 会：有難うございます。

それではここで、榎先生、予定討論者としての発言をどうぞ。

榎 先生：鈴木先生の論文にはサブタイトルがついていないのですが、つけるとすれば「臨海部開発の現状とその特色」ということのようにです。その特色ということについては、民活と市民参加にあるように窺えました。再開発の区分のところでは、機能更新、機能転換、両者の複合の3つにとらえて、順序としてはこれでよろしいと思いますが、できれば今後さらにそれを推し進めて類型化していただきたい。それから臨海部の概念ですが、いわゆる法律制度上、行政上の概念、学術上の用語、そして通常という業界用語や概念にズレがありまして、そのへんを確認した上で使っていきたいと思います。と非常にまずいと思うわけです。

港湾の機能あるいは範囲等が非常に拡大されて参りまして、そうすると一体、港湾なり臨海部について形態でいうのか、あるいは地域・空間でいうのか、それとも機能でいうのか、この際、港湾経済学会でも1つ指針として用語なり概念なりを改めて整理して推し進める必要があるのではないかと提言させていただきます。

それから市民参加ですが、これのやり方、対応、市民意識などは地域によってかなり違うのですが、市民参加をどうやって取り組んでいくのか、実効をあげるにはどうするのか、ご指摘いただければと思います。

司 会：鈴木先生、今、直接お答えしたいということがあればどうぞ。

鈴木先生：用語とか概念の使用についてですが、ご指摘のように、私自身も、ある所では経済学的な用語を使っていますし、ある所では行政用語的な言葉を使っています。その点は今後の反省の糧とさせていただきますと思います。

司 会：横内先生、お願い致します。

横 内：まず愛知学院大学の松浦先生ですが、「グレーゾーンの検出とこれの再開発という考え方は大変おもしろいご研究の進め方と存じます。港湾施設や技術、交通施設や技術などの進歩により、取り残された地区とも見られますが、緑地、ビジネスビル、ホテル、官民の協力によって再生・活用すべき大切な地域と考えられます。先生のこれらの点についての理論をもう少し展開していただくとおもしろいと存じます。」これと神代先生から、「都市と港湾との融合化の目標の概念規定、例えば都市の活性化なのか、港湾の活性化なのか、遮断地域つまりグリーン地帯とか、あるいはウォーターフロントとして親水性の導入か、その他多くの考え方があるが、その概念についてご意見を賜りたい」ということです。私の解釈では、同じようなご質問の趣旨ではないかと思いますので、まずこの2つについてお話ししたいと思います。

基本的には、グレーゾーンという地域は港湾機能が賦存していた所であろうということです。今、欧米諸外国あるいは日本でもやられていますけれども、例えば倉庫あるいはドックの利用、いわゆる再開発、保存を兼ねた開発として外側だけ残しておいて中身を変えるとか、事例は沢山あるわけです。つまり歴史的遺産の継承という言葉で私は言いたいと思いますが、そういう形が1つありまして、もう1つは、現在実際に動いている港湾機能・業務の中でも、水面を利用しなければ成立しないような業務、水面が近くにあればよいという業務もあると思います。あるいは例えばオフィスのようなものはずっと内陸にあっても構わない。こういうものをしっかりと区分け、仕分けをして、このグレーゾーンに適しい機能という形が出てくるのではないか。つまり都市と港湾との間という意味がグレーゾーンなのですが、そういった機能を入れ込みながら、都市の商業機能を入れる、あるいは居住機能も場れ込んでいくという形と、港湾自体の内陸部に成立するような機能の仕分けをしてグレーゾーンの展開はできるのではないかと考えております。これがコンプレックス機能、機能のコンプレックスという形で、いわゆる複合機能化させたいというのが私の狙いなのです。これがなぜ良いかという、色々な機能が入り込んでくれば、それだけ活性する率が高いということです。そしてそれ以上に私が言いたいのは、監視作用ということです。単一機能を入れ込むと、その機能の効率の良さばかり追求せざるを得なくなるわけで、幾つかの機能が入り込んでくれば、コンフリクトも出てくるし、それなりに相互監視作用となるのではないかとということです。

それから、先程の松本先生からのご質問ですが、これはかなり難しい問題だと思うわけで、私は明確な答えはないと思います。やはり行政側が何らかの施策を持つしかないのではないか。ただ私はコンプレックスが良いと言いましたが、どこでもいいということではなく、港湾で純化させなければならない機能もあるわけで、そういう所はコンパクトでもいいから純化させて、コンプレックスさせるような所はさせるという柔軟な姿勢でいくべきだと思います。そのときに忘れてならないのは、特に open to public という、いわゆる水辺の開放という思想があるかどうかが重要になってくると思います。

北 見：横内先生のご研究で、とりわけ緻密な方法でグレーゾーンの検出作業をなさっているところは非常に興味深く思いますし、実際にはこういう手法を通じて具体化していなくてはならないと、しみじみ感じております。

再開発の必要性がどこに主要な理由があったのか。再開発というのは、開発の以前の国家的役割を非常に持っていたような開発のコンパスの中心点と同じ中心点ですべきではないし、再開発の概念の中心点を移動させる、その移動の距離が近代化でなければならないということを感じます。新しい再開発の中心点は都市とすべきであって、国家との関連性は十分に考えなければなりませんけれども、そういうことが言えるのではないかと思います。再開発の概念と開発の概念とのギャップを考えていかなければならないし、そういうような考えを基にして、ウォーターフロント問題を都市との関連で取り上げる場合にどんなことが考えられるかということを、ご指摘いただければ有難いと思います。

2つめの質問はグレーゾーンの問題です。私も前に「グレーのエリア」ということを書いたことがあるのですが、私がそこで表現したものは、例えば20ページの「グレーゾーンの概念」とやや違っている点がございます。私は港を含めて都市空間だという考え方をしております、そうしますと図1の太い実線は、都市のエリアを示されているのだと思いますが、海まで行くのではなかろうかと思えますし、点線になっている中身が全部グレーゾーンになるのではないかと感ずるわけです。そのへんのところを教えていただければ有難いと思います。

司 会：それでは最後の1点だけお答え願いたいのですが……。

横 内：20ページの図1の実線は、いわゆる都市機能、つまり商業であるとか業務

とかいう都市的機能が非常に強いということの表現になっているわけです。逆に点線の部分は港湾的な機能が非常に強いということです。先生のご指摘のように、当然全部が都市と言えますけれども、あくまでもここではグレーという意味合いを出すための便宜的なゾーン概念というように解釈させていただきたいと存じます。

司 会：再質問があるかと思いますが、時間がありましたらということで、ご勘弁いただきたいと思います。それでは3人めの為国先生お願い致します。

為 国：私の方には予定討論者の市来先生から質問が参っておりますので、それにお答えしたいと思います。まず1つは、「構想の3つの柱として、大阪租界、生活遊芸工房、川口安治川異人町が挙げられていますが、その具体的内容、永続性・定住性、地区住民との関係・密着性、周辺地域との関連性・調和性および機能分担についてどのようにお考えですか」ということです。具体的内容ですが、むしろ生活遊芸工房作りがまず先行するのではないかということです。横文字職業の方がこの地区に住んで、そこを職場とし生活の場にしていこうということが第一歩になるかと思います。永続性・定住性に関しましては、そこに住んで働いて遊ぶということで、市民となることです。永続性・定住性はかなりなものだと考えられます。そこで地区住民との関係ですが、既存の住民や商店街に、新たな人が入り込んでくるわけですが、商品はそこで買い、ギャラリーやイベントをやれば住民の方も遊びにくるので交流も生まれてくると思います。

次に、「逆に倉庫業者の意向はどうか」というご質問です。当初はよそ者が勝手に空間を使って、こんな町にしたいというような投げかけだったもので、われわれとしても非常に反応を心配していたのですが、実際には倉庫業者の方でも、多角化を図る、あるいは単に物流だけでなく空間を色々使って事業を展開していくという方向が最近特に強まっていることから、われわれの趣旨を理解していただいております。

司 会：それでは、市来先生、お願い致します。

市 来：私の感じを申し上げますと、全般に人間性を重視した民主的な構想であると思われます。これまでの大企業主体の開発構想と少し性格が違い、好ましい面を持っているのですが、反面、それが弱点にもなっている。というのは大企業が主導性をとる場合には、色々な面を総合的に、ある程度経済的な関連も打ち出されるわけですが、そういう経済的、経営的な面での不安が絶えず残されているのではないかと。

ともう1つは、倉庫のスペースがそれに全部適応できるのか、あるいはその需給はどうか、それから物流機能、倉庫機能というものは、まだ必要なのではないかと思うわけです。その調整、すなわち物流機能と文化機能という相反する要素をどこで釣り合わせるか、またその価値観をどちらに置いて調整するかという課題が残されているのではないかと思います。

司 会：有難うございました。為国先生、ひと言ございますか。

為 国：ご指摘の通り、経済的な問題が1番でして、それがうまくいくかどうかは1つのポイントになっているかと思います。今のところは色々な方の協力や熱意で進んできましたが、今後は組織についてもはっきりさせていかなければならないと思います。

司 会：それでは4番めにいきまして、金井先生、お願い致します。

金 井：私の方には、神代先生からご質問をいただいております。「53ページの各プレイヤーが判断をする要素として具体的な数値化をどういう形でやるのか」ということです。

実際に港湾計画を行う場合でも、全体の構想が幾つかあるわけで、当然そこに立地します各事業者の方が十分な活動が保証されるような要素、例えば物流関係、倉庫関係であれば道路とか駐車場が整備されるかどうか、また観光的な要素が入ればイベントができる空間があるかどうか、緑の空間が整備できるかどうかなど、各事業者の方にとっての重要な視点が挙げられるわけです。それで具体的な数値化ですが、基本的には全体の点数を、例えばその事業者に与えまして、その中でどの項目にどれくらいかということ、ある程度設定するわけです。つまり50点ならば50点ぐらいの数字を与えまして、その立場の方がどの項目にどれくらいというウエイトを決めるわけです。そういう意味では、このモデルが一般論としても非常に重要であるということです。

司 会：有難うございます。

神 代：空間利用と機能の配分という同一意義を持つと思うのですが、機能の配分という意味で考えると、例えば複数の物流ルートはどう使うかという比較の問題が出てきます。こんな考え方で、ある程度できるのではないかということです。

司 会：何か発言ございますか。

金 井：ご当地の清水港の場合でも、今、先生がおっしゃいましたような問題が起

っております。物流機能のルートの問題と港湾活性化の親水的な機能のルートを重ねまして、一体、道路をどちらの性格にするかと2年ほどもめました、最終的には皆が納得できる線になったと思います。そういうことは、モデルはちょっと複雑になりますが、解決できるように思います。

司 会：どうも有難うございました。それでは、5番めの発表していただきました木村先生には質問が出ておりませんので、予定討論者の徳田先生にご発言をお願い致します。

徳 田：いわゆる四全総が展開しなければならなかった条件について、どういうようなご理解でおられるかお伺いしたいと思います。しかしそれを聞くときに、ただ聞くだけでなく自分の意見も言わなければならないと思いますので、申し上げたいと思います。私は、四全総の展開について客観的な国際的、経済的な諸条件の変化に対応するあまり、従来あった開発の諸矛盾についての考慮なり配慮が少し稀薄になって当面の問題に対する臨時的な対応だけが表面化してきている。そういうことが、ここにおける現在の諸矛盾をさらに大きくはらむのではないか。そういう点で、先生は民活という動きに行くだろう、そしてそれが次の段階として多国籍企業の配置につながり、将来的な展望から言って、経済的な環境の変化によってそういうものが撤退するのではないか、そしてそういうことが次の新たな地域問題を派生させると展開されているように思うのです。そういう点は私も、大変具体的な指摘だと思いますが、そういう事態になる前に、もっと今の開発政策に対する対応や問題の提起ということが、先生自体にないのかどうかをお伺いしたいと思います。

司 会：有難うございました。木村先生、ご発言願います。

木 村：四全総がどうしてこういう状況になったかということについては 69ページの下あたりから、三全総がどういったことから変更を迫られたか、それを解決するために四全総への足踏みがしかれたことを書いてあります。それが実際に民活との関連で今後どのように掘り下げて、問題を展開していったらよいのかということでは、民活利用の問題ということで、あえて項目を起こしたようなわけです。第3章のところで、一応こういう方向で展開されつつあると書いたのですが、それが果たして今後の地域開発と、あるいは地域の問題に収斂させる、あるいは地域開発という問題提起でそれをどう取り上げて解決していくかという部分の押え方は、先生がおっ

しゃいましたように、とても弱く、その部分を今後の課題としていきたいと思います。

司 会：有難うございました。一応、5人の先生方のご発言は終了しましたが、再質問をなさりたい方、ご意見でも結構です。

井 関：先程、ユーロポートの事例を挙げましたが、これは1つのこれからの臨海開発の心構えという意味で挙げたわけです。ロッテルダム市民がどういう心づもりでユーロポートの開発を行ったかということです。あるいは市民税が他の市より何パーセントか高いということを市が明示して、そのカネをユーロポートの所有維持に当てているわけです。これは、その後の色々な調整、あるいはスクラップ・アンド・ビルドの歳費の色々な新しい発現といったものをそういった前提の下に出していくわけです。

司 会：千須和先生が全員にご質問ということになっているので、まずは発言してもらいます。

千須和：私の1番の基本的な質問は、今、ウォーターフロントの見直しとか再開発とかが言われていますが、その本当の意味は何でしょうか。資金を民間から借り入れて使うということを前提とした話ですが、なぜ民間のカネを使わざるを得なかったのか。国の財政、地方財政がそれを許さないからですが、そこまで至ってきた問題は何かということですか。

司 会：はい、有難うございます。もう時間がきましたので、数分でどなたかご意見がありましたらお願い致します。

鈴 木：なぜ国家資本が不足してきたかということですが、これは最近のインフレ政策の結果ではないかと思われるわけです。ますます産業資本というか民間資本に依存していく形が強化されていくわけですから、国の政策がいきおい産業資本の方を向かわざるを得ないということで、私の問題提起とかなり相通ずるところがあるかと思います。

司 会：今回は「臨海部再開発と港湾」ということで、非常に多面的、学際的问题ですし、これが政策立案・実行ということになりますと、色々困難な問題があるかと思いますが、とにかく当面している問題で何とか解決していかなければならないと思います。どうぞ皆様の方のご健闘をお祈り申し上げます。皆様の協力を心より感謝致します。これにて閉会にさせていただきます。

注 本記は吉岡秀輝氏（日本大学・国際関係学部）によって整理・要約されたものであるが、テープの音声不良等のため、不備な点等がありましたらばご寛容下さい。

部会活動状況

〔関東部会〕

本年度の部会開催状況は、次の通りである。

1. 昭和63年4月23日（土）午後2：00～4：30

日本大学会館 参加者：26名

テーマと報告者

1) 物流における力と対立

浅野 清彦（東海大学）

2) 港運経営の現状と問題について

富田 功（港湾短大・横浜校）

なお同時に常任理事会も開催され、終了後、大学会館内にて合同の懇親会が開催され、北見会長のご挨拶をはじめ、多くの先生方により近況報告等がなされた。

（文責・山上 徹）

〔中部部会〕

1. 昭和63年3月25日 港湾研究No.9 発行

研究報告と書評の構成は次のとおりである。

（研究）

「愛知県内港の輸出構造分析」

近藤 仁（南山大）

「港湾産業（港湾運送・倉庫業等）の総合実態調査」

—58年、61年調査の比較をもとに—

今口 忠政（京都産大）

「中国の経済発展と交通運輸問題」

—とくに港湾問題を中心に—

張 申偉（名古屋市大大学院）

「大都市臨海部の都市的再開発と港湾」

浅井 富明（名古屋港管理組合）

（書評）

「山上徹著『交通サービスと港』」

木村 武彦（名古屋港管理組合）

2. 昭和63年8月25日 総会及び研究報告会開催

研究報告者は次のとおりである。

「大都市臨海部における港湾開発財政の構造」

—名古屋港の場合— 鈴木 誠（愛知大）

「大都市の冷蔵倉庫の地域的対応」

—港湾との関連を中心として— 安積 紀雄（名古屋女商短大）

「産業構造調整化における名古屋港の産業物流政策について」

太田 敬承（名古屋港管理組合）

参加者：80名

（文責・木村武彦）

〔関西部会〕

1. 昭和62年11月20日（金）

報告者とテーマ：大阪市港湾局振興部計画課長 坂田晃氏

「大阪の街と港——21世紀の港湾をめざして——」

参加者：22名

2. 昭和63年6月10日（金）

六甲アイランド見学：説明は神戸港埠頭公社 岡田重豊氏と神戸市港湾局経営
開発部振興課長 大上稔氏から聞いた。

参加者：28名

（文責・柴田悦子）

編 集 後 記

日本港湾経済学会第27回大会が、旭川大学で開催される運びとなった。ふり返ると、北海道における大会は、第7回、17回ということであり、まさに10年目ごとの開催となっている。この10年サイクルには、わが国の港湾が経済社会に果たした役割は大きく変化してきたが、重要性は不変である。つまりその本質的な機能は、かなり変化をしてきている。今日、成熟社会においては、活性化が必要不可欠となっているように港においても、競争の原理を導入すべき時期にきている。共通論題は、まさに港湾とヒンターランド問題を焦点とし、いかに活性化するかの研究がなされている。極東における港湾とは、共通の土俵のもとにあり、日本、韓国、台湾等の港湾のあり方を考え、ともに議論すべき時期にあるといえよう。

幸い本年も、韓国港湾経済学会から朴餅洪会長をはじめ、多くの方々の報告があり、学会活動も国際化の展開が定着の感にある。さらに今後、英文の論文の掲載も付加させるべきか否かの課題をはじめ、学会報告と年報の同時性が要求される以上、いかに大会当日まで年報を刊行すべきかがわれわれ編集委員会の頭痛の種である。また限られた出版予算の中で、出来るだけ多くの執筆希望者に、いかに公平な機会を提供すべきかとの観点のもとに報告事項等を検討させていただき、常任理事会の承認のもとに決定させていただいております。本年度は大変、僭越ながらご辞退願いました先生方をはじめ、巾広く多くの先生方にも次回大会には、是非ともご投稿の程、お願い致したく存じます。

最後に、年報の校正のみならず、シンポジウムの整理・連絡等における目に見えないような雑務については、吉岡秀輝氏（日大）、宮田騰宏氏（横浜商科大学）にもご尽力をいただいたことを記させていただく、また本年報の刊行をお引受け下さった文化印刷㈱に心よりお礼申し上げる次第である。

（文責・山上 徹）

（編集委員）

小林照夫 柴田悦子 徳田欣次 富田功 松橋幸一 三村真人 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（流通体系の斉合性と港湾の近代化）
1969年 第8回大会（大阪港） 共通論題（大都市港湾の諸問題と将来）
1970年 第9回大会（清水港） 共通論題（流通革新と埠頭経営）
1971年 第10回大会（横浜港） 共通論題（広域港湾と港湾経営の諸問題）
1972年 第11回大会（神戸港） 共通論題（輸送システムの変革と港湾運営）
1973年 第12回大会（名古屋港） 共通論題（港湾の近代化と地域経済・社会）
1974年 第13回大会（長崎港） 共通論題（地方港湾の役割と課題）
1975年 第14回大会（千葉港） 共通論題（港湾と物価問題）
1976年 第15回大会（那覇港） 共通論題（港湾経営と財政問題）
1977年 第16回大会（東京港） 共通論題（港湾と都市問題）
1978年 第17回大会（札幌・道央諸港） 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） 共通論題（地方港湾の構造と課題）
1983年 第22回大会（松山港） 共通論題（輸送体系の変化と港湾）
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）
1987年 第26回大会（清水港） 共通論題（臨海部再開発と港湾）
1988年 第27回大会（北海道） 共通論題（港湾とヒンターランド）

港湾経済研究

（日本港湾経済学会年報・No.26）

1988年8月10日 印刷

1988年8月15日 発行

頒価 ￥4,000（送料共）

編集・発行者 日本港湾経済学会

印刷者 文化印刷株式会社

〒232 横浜市中区清水ヶ丘69

TEL 045-242-1071

日本港湾経済学会

〒231 横浜市中区山下町279の1地先

（横浜山下埠頭港湾厚生センター）

日本港湾経済学会事務局